

Planbeskrivelse

Reguleringsplan for Solheimveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest, plan-ID 2022005

Forslagsstiller: Akershus fylkeskommune

Plankonsulent: Norconsult AS

Dato: 05.06.2023



Foto: Jan Tore Selvik



Lørenskog
kommune

Innhold

1. Bakgrunn	4
2. Saksgang	4
2.1 Oppstartsmøte	4
2.2 Kunngjøring	5
2.3 Vurdering av forskrift om konsekvensutredning og utarbeidelse av planprogram	5
2.4 Tidligere politiske vedtak.....	5
3. Beskrivelse av planområdet	6
3.1 Beliggenhet og omkringliggende områder.....	6
3.2 Landskap og vegetasjon	7
3.3 Naturmangfold og kulturminner	7
3.4 Trafikkforhold	8
3.5 Teknisk infrastruktur.....	9
3.6 Juridiske/eiendomsrettlige forhold	10
3.7 Arbeidsplasser	10
3.8 Støy	11
3.9 Luftkvalitet	11
3.10 Grunnforhold	11
3.11 Forurensning.....	12
3.12 Overvann/flom.....	13
3.13 Risiko og sårbarhet	14
3.14 Eierforhold.....	14
4. Planstatus	16
4.1 Statlige føringer	16
4.2 Regionale planer.....	17
4.3 Kommunale planer.....	19
4.4 Pågående planarbeid	22
4.5 Utbyggingsavtale	22
5. Beskrivelse av planforslaget	23
5.1 Hovedgrep	23

5.2 Alternative vurderinger	24
5.3 Formål	25
5.4 Utforming	25
5.5 Trafikkforhold	29
5.6 Kollektiv	29
5.7 Støy	30
5.8 Luftkvalitet	31
5.9 Forurensning.....	31
5.10 Rekkefølgekrav	31
7.1 Før rammetillatelse til tiltak skal:	31
7.2 Før igangsettingstillatelse til tiltak skal:	31
7.3 Før tiltak tas i bruk skal:	32
7.4 Etter avsluttet anleggsperiode skal:	32
6. Konsekvenser av planforslaget.....	32
6.1 Konsekvenser ift. overordnede planer og mål ...	33
6.2 Trafikk.....	33
6.3 Kulturminner	35
6.4 Støy	35
6.5 Luftkvalitet	36
6.6 Forurensning.....	37
6.7 Teknisk infrastruktur.....	37
6.8 Konsekvenser for landskap og vegetasjon.....	38
6.9 Overvann og flom	40
6.10 Konsekvenser for barn og unge	42
6.11 Konsekvenser i anleggsperioden	43
6.12 Risiko og sårbarhet	44
6.13 Eierforhold.....	45
6.14 Økonomiske konsekvenser	46
6.15 Juridiske konsekvenser	46
6.16 Utbyggingsavtale.....	46
6.17 Framdrift.....	46
7. Bemerkninger	47

1. Bakgrunn

Formålet med reguleringsplanen er å legge til rette for en sykkelvei med fortau langs sørsiden av Solheimveien (fv. 1519) på strekningen mellom Røykåsveien og Nordliveien vest i Lørenskog kommune. Dette vil gjøre ferdsel langs strekningen tryggere for myke trafikanter og minimerer risiko for trafikkulykker. Veien er en del av fremtidig kollektivtrasé Kjeller-Oslo grense. Denne reguleringsplanen inneholder mindre tiltak for å bedre kollektivfremkommelighet på strekningen.

Parallelt med etablering av gang- og sykkelvei skal Lørenskog kommune sanere eksisterende vann- og avløpsanlegg langs Solheimveien, mellom Georg Stangs vei til og med kum 568 i Are Frodes vei 34. Denne strekningen er ca. 350 m lang.

Forslagstiller er Akershus fylkeskommune og plankonsulent er Norconsult AS. I utredninger og andre vedlegg som følger med planforslaget vil det henvises til Viken fylkeskommune som forslagsstiller for planforslaget da disse er utarbeidet før oppdelingen av Viken.

	Forslagsstiller	Plankonsulent
Firma	Akershus Fylkeskommune	Norconsult AS
Adresse	Schweigaards gate 10 0185 Oslo	Bryggerigata 1 2609 Lillehammer
Org.nr	921 693 230	973 105 418
Kontaktperson	Jeppe Wethal	Jan Tore Selvik
e-post	jeppew@viken.no	Jan.tore.selvik@norconsult.no
telefon	95559199	97775751

2. Saksgang

2.1 Oppstartsmøte

Oppstartsmøte ble gjennomført den 16. juni 2022.

2.2 Kunngjøring

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 20.08.2022 i Romerikes Blad, på kommunens hjemmesider og på fylkeskommunes sider. Berørte grunneiere, naboer og offentlige instanser ble varslet ved brev datert 19.08.2022. Frist for merknader ble satt til 18.09.2022. Det kom inn 16 merknader, som er gjengitt og kommentert i kapittel 8. Grunneiere og rettighetshavere er varslet ved brev.

Den 08.09.2022 ble det avholdt et informasjonsmøte med beboere langs sydsiden av Solheimveien.

2.3 Vurdering av forskrift om konsekvensutredning og utarbeidelse av planprogram

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

Konsekvensene av tiltaket anses ikke å ha vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Planen påvirker ikke verneområder for natur eller kultur, truede arter og naturtyper, naturressurser, mineralressurser eller større omdisponering av LNF-områder. Planen anses ikke å ha negative konsekvenser for befolkningens helse, eller medføre vesentlig forurensning, klimautslipp eller vesentlig belastning på miljøet.

Samlet sett er tiltakene av en såpass begrenset karakter at det ikke omfattes av krav til konsekvensutredning. Spørsmålet om konsekvensutredning ble tatt opp under oppstartsmøte, og Lørenskog kommune bekreftet at planen ikke medfører krav til konsekvensutredning.

2.4 Tidligere politiske vedtak

Ingen.

3. Beskrivelse av planområdet

3.1 Beliggenhet og omkringliggende områder

Planområdet omfatter fv. 1519 Solheimveien fra Røykåsveien til Nordliveien vest, samt nærliggende sidearealer.



Figur 1 Planområdet

Fv. 1519 Solheimveien ligger parallelt med rv.159 gjennom Lørenskog og benyttes som en viktig lokalvei for både bil og kollektivtrafikk tilknyttet Lørenskog-området.

Øst for prosjektstrekningen gir fv. 1519 tilgang til både Lørenskog bussterminal, sentrumsområdet inkl. metro-senteret og Lørenskog hus. På nordsiden av veien er området preget av næringslokaler med direkte adkomst til fv.1519. På sørsiden er det eneboliger som har adkomst fra Sigvats vei via Njåls vei, samt Are Frodes Vei via Georg Stangs Vei eller Snorres Vei. Ved Njåls vei åpnes det noe opp og dagligvareforretningen her fremstår som det eneste naturlige målpunkt i dag foruten bussholdeplassene.

Veien er en del av fylkesveinettet som omgir den sørlige delen av Lørenskog og som består av Solheimveien, Røykåsveien, Gamleveien og Nordliveien. Fra fylkesveinettet kan trafikken ferdes mellom Kjenn/Hanaborg og Skårer/Visperud ved å krysse rv.159 via Kjennveien, Elveveien eller rv.163 og Marcus Thranes vei, uten å kjøre langs rv.159.

3.2 Landskap og vegetasjon

Det som preger det nærliggende området for prosjektsrekningen, er intensiv arealbruk med store veianlegg og næringsbebyggelse, samt småhusbebyggelse med hager. Det er i stor grad bebyggelsen som deler området inn i mindre landskapsrom. Et generelt trekk ved bygningsstrukturen langs nordsiden av strekningen er store volumer med næringsvirksomhet. Næringsbebyggelsen ligger noe tilbaketrukket fra veien med parkering og innkjørsler i forkant. Dette området ligger parallelt med riksvei 159 og utgjør en visuell og fysisk barriere mot motorveien, sammen med fjellskjæring med noe vegetasjon. Solheimveien ligger som et skille mellom næringsområdene på nordsiden og småhusbebyggelsen med hager på sørsiden. Sidearealet til veien er i stor grad asfaltflater med overflateparkering og utflytende adkomster til næringsområdene adskilt med grøfter langs deler av strekningen. Det går en bekk i området som ligger åpent i enkelte av grøftene. Langs sørsiden er det frodig vegetasjon i grøft som virker noe tilfeldig og lite skjøttet. Hager ut mot veien har hekkbeplantning, som på enkelte steder er høy, enkelte langsgående skjærmer og flettverksgjerder.

Fra Snorres vei til Njåls vei danner vegetasjonen på sørsiden og næringsbebyggelsen på nordsiden en korridor. Strekningen er for det meste rettlinjert.

3.3 Naturmangfold og kulturminner

I naturbase.no er det ingen registrerte arter av stor forvaltningsinteresse, verneområder, verdifulle kulturlandskap eller kartlagte friluftsområder.

I forbindelse med planarbeidet er det gjort en kartlegging av fremmede arter, hvor det de viktigste naturverdiene innenfor området ble også kartlagt. Solheimveien har et grønt og naturlig preg, med store trær som hovedsakelig er bjørk og osper. Det er en ask ved Snorresvei 9 (gnr/bnr.102/302) som er en rødlisteart.

Det er omfattende spredning av fremmede arter i hele området, hovedsakelig av arter som har spredt seg langs veikanter både langs Solheimveien og fra den nærliggende Strømsveien. Det finnes også flere hagerømlinger i området som er blitt plantet ut i de mange hagene langs veien. Det er relativt store arealer med skrotemark både langs veiene og rundt de mange næringsbyggene og parkeringsplassene, som gjør at mange arter har fått godt fotfeste.

Den særlig skadelige fremmedarten parkslirekne (SE¹) ble funnet to steder i området. Dette er den fremmedarten som vurderes til å være aller verst i Norge. Det finnes også rikelig med villspredt hagelupin (SE) og kanadagullris (SE), mens rynkerose (SE), snøbær (SE), fagerfredløs (SE), buskmure (SE) og moskuskattost (SE) har spredt seg ut fra hager. I en våt grøft langs Solheimveien hadde det etablert seg mongolspringfrø (SE) som utfordrende plante å få inn langs vassdrag og bekker.

¹ Fremmedartskategori – SE - særlig høy risiko

Det er ikke registrert kulturminner eller kulturmiljø kartbasen Kulturminnesok.no i området.

3.4 Trafikkforhold

Prosjektstrekningen er utformet som en tofelts vei med rundkjøring i hver ende. Fartsgrensen er 40 km/t, men øker til 50 km/t både vest og øst for prosjektstrekningen.

Rundkjøring Solheimveien x Nordliveien vest ligger i østenden av strekningen og gir tilgang til rv.159, men ikke til Kjenn-området. Trafikk til og fra Kjenn må benytte seg av neste rundkjøring mot øst ved Kjennveien.

Rundkjøring Solheimveien x Røykåsveien gir tilgang til Elkjøp og Power som ligger på nordsiden av veien, og til fylkesveinettet mot sør (Røykåsveien). Trafikk til og fra rv.159 må benytte seg av neste rundkjøring mot vest ved Visperud.

Det finnes to gangfelt langs prosjektstrekningen, et ved Snorres vei bussholdeplass (pr. nr. 725) og et ved Njåls vei (pr. nr.120). Det er bygget gang- og sykkelvei i hver ende av prosjektstrekningen.

I dagens situasjon er de fleste målpunktene, som nærings- og handelsvirksomheter, plassert på nordsiden av Solheimveien. Disse er hovedsakelig bilbaserte. Lørenskog friskole og barnehage, som ligger sørvest for prosjektstrekningen og Joker butikk ved Njåls vei, kan være aktuelle målpunkt på sørsiden av Solheimveien.

Dagens årsdøgntrafikk (ÅDT)

ÅDT (2022) langs strekningen mellom Røykåsveien og Thurmanskogkrysset (Nordliveien vest) er på ca. 6800 med tungtrafikkandel på 7%.

Trafikkulykker

Det har ikke skjedd noen trafikkulykker innenfor planområdet i løpet av de siste ti årene.

Kollektivtrafikk

Strekningen benyttes av to høyfrekvente busslinjer i dag: linje 67 Økern T – Lørenskog sentrum som kjører hvert tiende minutt i rushtiden og hver halvtime gjennom dagen, og linje 100 Oslo bussterminal – Kjeller som kjører hvert tiende minutt gjennom dagen. Busslinje 110 og Busslinje 300 kjører ikke langs prosjektstrekningen, men kjører gjennom krysset Solheimveien x Røykåsveien (rute 110) og Solheimveien x Nordliveien (rute300).

Tabell 1 Av- og påstigningstall, linjer 100,100N, 2N, 417, 67 (kilde: Ruter)

	Georg Stangs vei		Snorres vei	
	2019	2020	2019	2020

Retning vest (mot Furuset)				
Avganger	44035	29521	43968	29504
Påstigningstall	5234	4329	22367	14540
Avstigningstall	10692	8395	17067	13210
Retning øst (mot Solheim)				
Avganger	43610	28876	43613	28863
Påstigningstall	12579	9135	19685	12312
Avstigningstall	6644	5082	23731	15181

Tallene viser en nedgang i antall passasjerer i 2020 på grunn av Corona-pandemien, men hovedmønsteret er det samme for begge årene. Generelt har Snorres vei betydelig flere av- og påstigende enn Georg Stangs vei. Påstigningstall på Georg Stangs vei er større i retning øst (mot Solheim) enn i retning vest, men på Snorres vei er påstigningstall størst i retning vest (mot Furuset).

Gående og syklende

Strekningen er i dag dårlig tilrettelagt for gående og syklende med en kort strekning gang- og sykkelvei på sørsiden av veien mellom krysset i øst og Snorres vei, og mellom krysset i vest og Njåls vei.

Strekningen benyttes av mange syklistar som pendler til og fra jobb, utenfor det aktuelle området. Observasjoner viser at mange syklistar bruker kjørebane langs hele strekningen i stedet for å bruke de korte strekningene med gang- og sykkelvei. I dag er "bakenforliggende", kommunale veier skiltet for syklistar: Georg Stangsvei, Are Frodes vei og Snorres vei. I disse veiene separeres ikke ulike trafikanter, og traséen innebærer en liten omvei.

3.5 Teknisk infrastruktur

VA

Eksisterende VA-anlegg i Solheimveien ligger delvis inne på private eiendommer, og fremkommelighet for vedlikehold og utskiftninger er utfordrende uten å gjøre store inngrep.

Eksisterende VA trase består av: VL DN150, OV DN380 og SP DN230, hvor overvann og spillvannsledningene er betongrør og vannledningen er av støpejern. Det er begrenset med fall på SP og OV-ledningene basert på dagens tilkoblinger. Forsyningssikkerheten er relativt sett god, men legger ikke til rette for utbygging i senere tid. Samt at det ikke er en helhetlig forbindelse mellom Visperud og Solheim.

Elektro

Vi har innhentet kartgrunnlag som viser den eksisterende elektriske infrastrukturen langs prosjektstrekningen fra de mest aktuelle kabelaktører. Disse er:

- Elvia Oslo Viken – Lavspent og høyspentanlegg i bakken og luftstrekk
- Viken Fiber – Fiberkabler
- Eidsiva Bredbånd – Stamfiber
- Telenor – Fiber og kobberkabler i bakken og luftstrekk

Det meste av infrastrukturen ligger langs nord-øst siden av strekningen som i liten grad blir berørt.

Eksisterende veilysanlegg står på nord-øst siden av veien fra rundkjøring Solheimveien x Røykåsveien frem til Solheimveien 40 (gnr/bnr. 105/309) og fra Solheimveien 48 (gnr/bnr. 105/114) frem til Solheimveien 54 (gnr/bnr. 105/72). Deretter står lysmastene på sørsiden av Solheimveien mot rundkjøring Solheimveien x Nordliveien vest.

Telenor, Telia Norge, Akershus Energi Varme, Telia (TDC), Global Connect og Eidsiva Bredbånd har også kabler i området.

3.6 Juridiske/eiendomsrettlige forhold

I dagens situasjon er det to eiendommer som har direkte adkomst fra sørsiden av Solheimveien. Det gjelder eiendom gnr/bnr. 105/88 (Solheimveien 23) og eiendom gnr/bnr. 102/15, hvor avkjøring benyttes til Jokers varelevering.

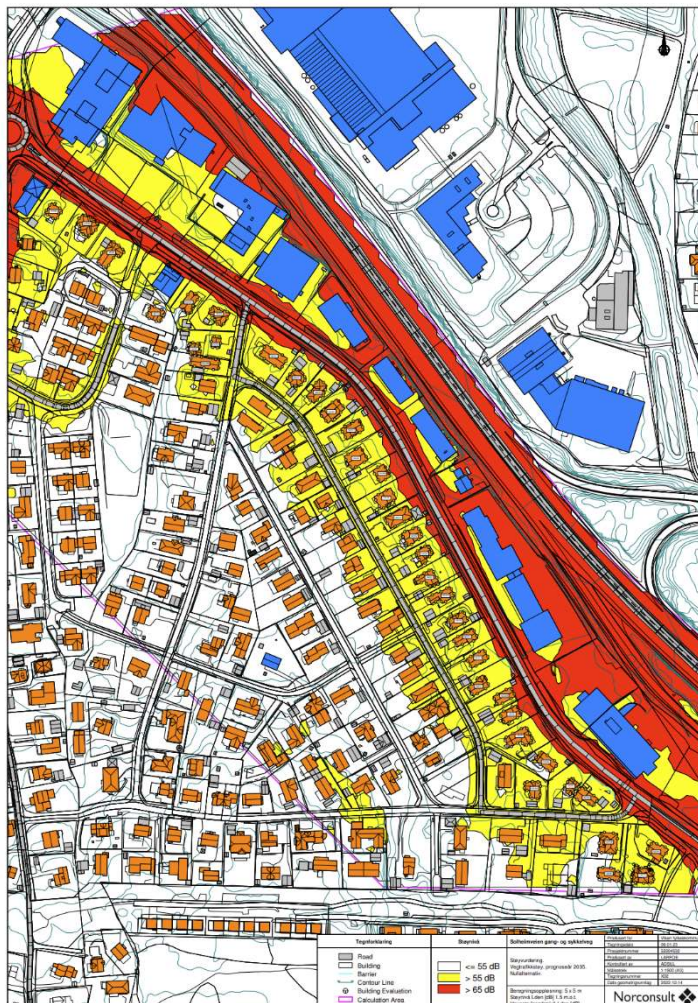
3.7 Arbeidsplasser

I dagens situasjon er de fleste arbeidsplassene langs strekningen tilknyttet nærings- og handelsvirksomheter, plassert på nordsiden av Solheimveien. På sørsiden av strekningen er det en Joker butikk med noen arbeidsplasser.

3.8 Støy

Det er utført støyberegninger for 0-alternativet i prognoseåret 2035. Dette med formål om å kartlegge eiendommer som har behov for vurdering av lokale støytiltak med hensyn på støyøkning som følge av sykkelveiutbygging.

Støykartet viser at det er rød støysone langs veien og gul støysone inntil fasadene på nærmeste hus- og bygningsrekke langs hele strekningen.



Figur 2 Støysonekart nullalternativ, prognoseår 2035

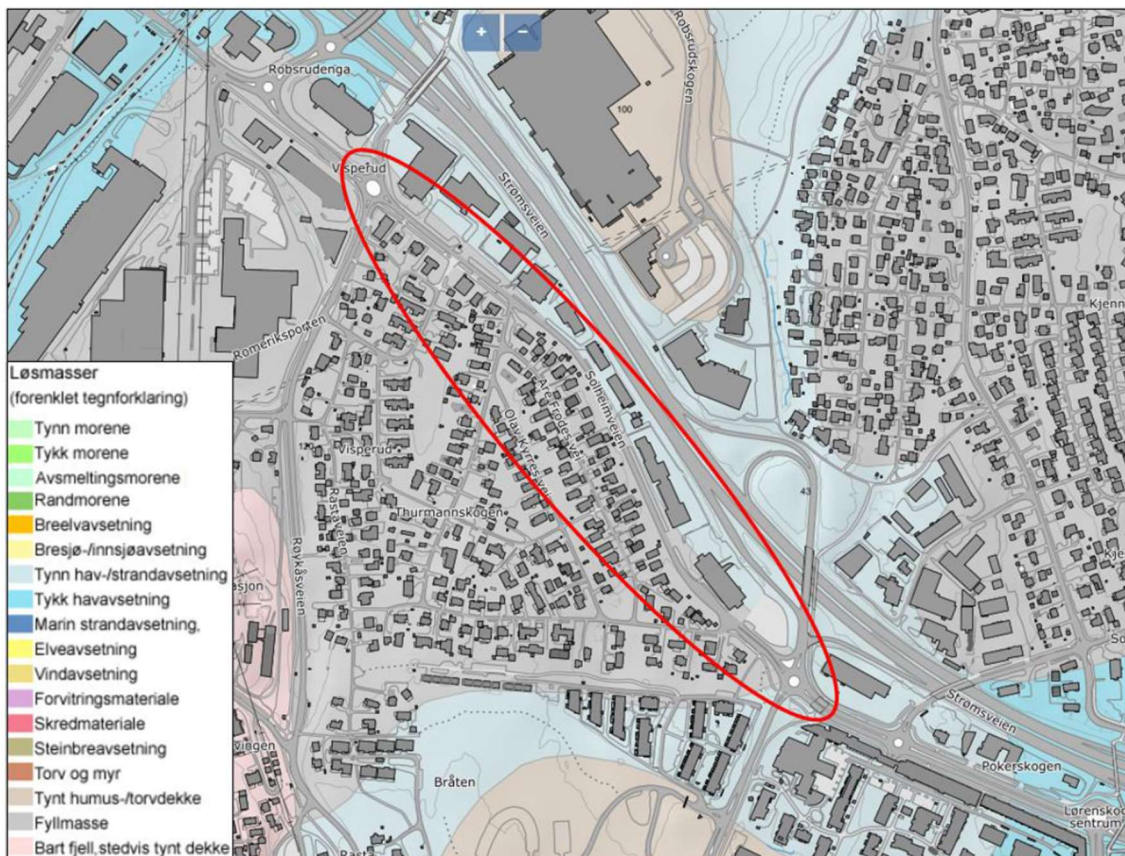
3.9 Luftkvalitet

Innenfor planområdet er det tidvis moderat luftforurensning som følge av mye biltrafikk. Antakeligvis er det biltrafikk i både Solheimveien og rv.159 som er forurensningskilden.

3.10 Grunnforhold

Det er utført grunnundersøkelser og foretatt geotekniske vurderinger i forbindelse med reguleringsplanen. Resultatene er oppsummert i «Geoteknisk vurderingsnotat», datert 31.01.2023.

Løsmassekart fra Norges Geologiske Undersøkelse (NGU) kan ses i Figur 3. Kartet viser tynn havavsetning og fyllmasse i prosjektområdet. Det understrekes at løsmassekart kun angir løsmasser i overflaten. Løsmassene langs veien varierer mellom blandinger av leire, silt, sand, grus og torv langs hele traseen.



Figur 3 Løsmassekart (kilde: ngu.no)

Utførte sonderinger viser jevnt over korte avstander til berg, med berg registrert rundt 1 – 3 m under terreng for et flertall av sonderingene. I ett punkt sørøst i tiltaksområdet ble det noe overraskende boret 11,3 m til berg. Grunnvann er registrert ca. 3 m under terreng.

3.11 Forurensning

Det er gjennomført tre miljøtekniske grunnundersøkelser for å kartlegge forurensningssituasjonen langs strekningen. Resultatene fra disse viser forurensning over normverdi i flere punkt langs strekningen. Registreringene har påvist masser i samtlige tilstandsklasser, i tillegg til ett punkt med forurensa masser kategorisert som farlig avfall.

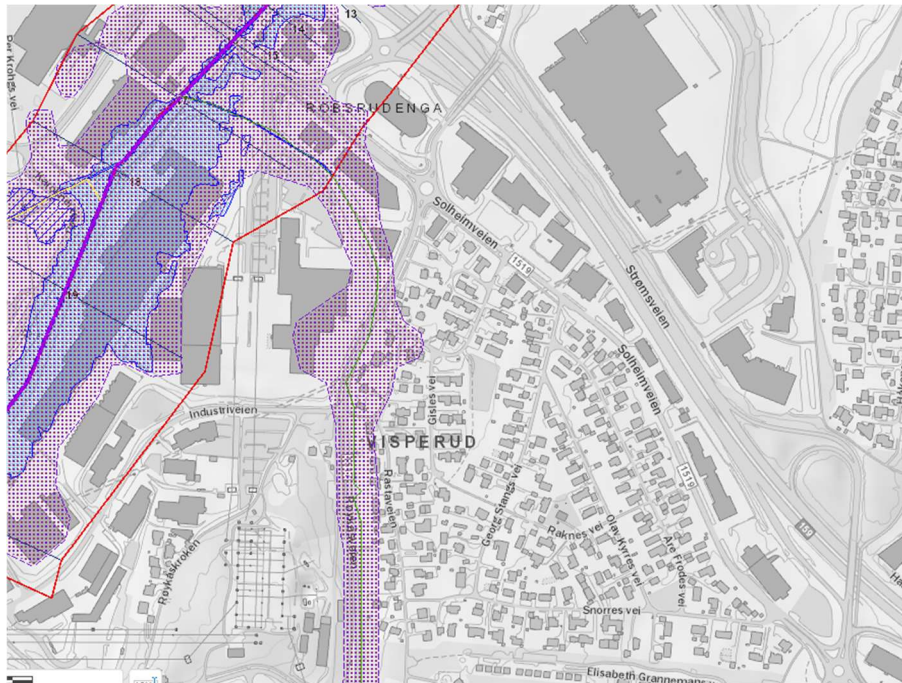
Detaljert beskrivelse av status finnes i rapport «Miljøteknisk grunnundersøkelse», datert 22.12.2022, vedlagt planforslaget.

3.12 Overvann/flom

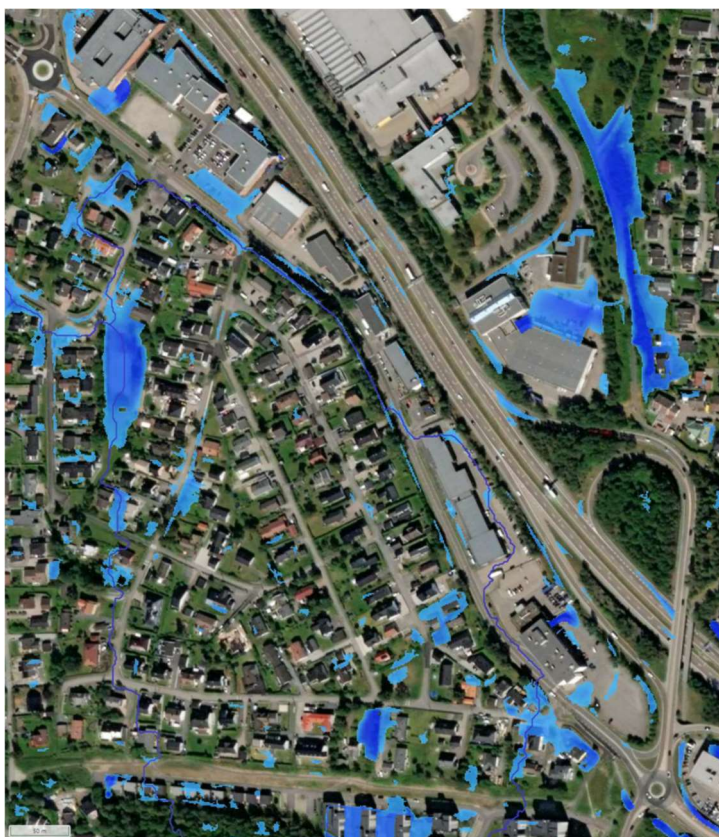
Flomproblematikken langs Ellingsrudelva ble kartlagt av NVE i 2010. Figur 4 viser NVEs aktsomhetskart for flom. Areal vest for planområdet ved Visperud, og langs Røykåsveien ligger innenfor aktsomhetsområdet og kan være utsatt for flomfare.

Nedbørsfeltet som er innenfor tiltaksområdet i Solheimveien består i dag av hovedsakelig to ulike flater: eksisterende veibane og grønne flater slik som hage eller grøft.

På nordsiden av Solheimveien ligger en mindre bekk som er lagt i rør. Reguleringsplansaken skal ikke endre på selve veibanen, og bekken ligger derfor utenfor planområdet som skal endres. På bakgrunn av dette er det vurdert at gjenåpning av bekken ikke gjøres i forbindelse med denne planprosessen.



Figur 4 NVE Aktsomhetskart for flom, juli 2022



Figur 5 Flomveier (kilde: Scalgo)

Utredning for flomveier utført i Scalgo (vist i Figur 5) viser en større flomvei fra nærliggende område som går gjennom tiltaksområdet. Nedbørsfeltet starter ved Rasta og inntreffer Solheimveien ved Snorres vei.

3.13 Risiko og sårbarhet

Det er følgende temaer som er relevante i forbindelse med risiko- og sårbarhetsvurdering i planområdet:

- Vind/ekstremnedbør (overvann)
- Trafikkforhold – anleggsfasen.

Funnene av risiko- og sårbarhetsanalysen er oppsummert under kapittel 6.12.

3.14 Eierforhold

Følgende eiendommer inngår i planområdet:

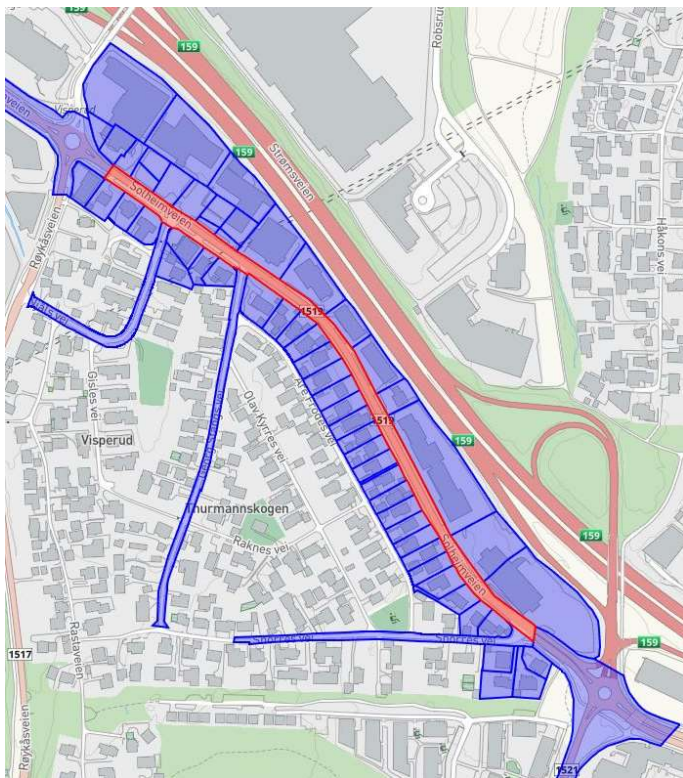
Gnr/bnr.	Eiendommens adresse	
202/1	Solheimveien	Lørenskog kommune/Akershus Fylkeskommune
Del av 202/2	Njålsvei	Lørenskog kommune
Del av 202/6	Georg Stangs vei	Lørenskog kommune

Del av 202/7	Snorres vei	Lørenskog kommune
Del av 150/14	Røykåsveien	Akershus Fylkeskommune
Del av 105/88	Solheimveien 23	Privat eier
Del av 105/89	Sigvats vei 3	Privat eier
Del av 105/90	Sigvats vei 1	Privat eier
Del av 102/297	Solheimveien 31	Privat eier
Del av 102/26	Solheimveien 33	Privat eier
Del av 102/21	Are Frodes vei 2	Privat eier
Del av 102/271	Are Frodes vei 4	Privat eier
Del av 102/44	Are Frodes vei 6	Privat eier
Del av 102/43	Are Frodes vei 8	Privat eier
Del av 102/277	Are Frodes vei 10	Privat eier
Del av 102/40	Are Frodes vei 12	Privat eier
Del av 102/200	Are Frodes vei 14	Privat eier
Del av 102/39	Are Frodes vei 16	Privat eier
Del av 102/210	Are Frodes vei 18	Privat eier
Del av 102/237	Are Frodes vei 20	Privat eier
Del av 102/38	Are Frodes vei 22	Privat eier
Del av 102/37	Are Frodes vei 24	Privat eier
Del av 102/234	Are Frodes vei	Lørenskog kommune
Del av 102/214	Are Frodes vei 26	Privat eier
Del av 102/32	Are Frodes vei 28	Privat eier
Del av 102/213	Are Frodes vei 30	Privat eier
Del av 102/216	Are Frodes vei 32	Privat eier
Del av 102/31	Are Frodes vei 34	Privat eier
Del av 102/236	Are Frodes vei 36	Privat eier
Del av 102/30	Are Frodes vei 38	Privat eier
Del av 102/29	Are Frodes vei 40	Privat eier
Del av 102/222	Are Frodes vei 42	Privat eier
Del av 102/28	Snorres vei 11	Privat eier
Del av 102/302	Snorres vei 9	Privat eier
Del av 102/215	Snorres vei 2	Privat eier
Del av 102/79	Solheimveien 56	Privat eier
Del av 150/36	Solheimveien	Akershus Fylkeskommune
Del av 102/70	Solheimveien	Lørenskog kommune/Akershus Fylkeskommune
Del av 102/286	Solheimveien	Akershus Fylkeskommune

Tabell 2 Eiendommer i planområdet.

Figur 6 viser eiendomsforholdet langs prosjekstrekningen. Veien er omklassifisert fra kommunal vei til fylkesvei og i skrivende stund viser eiendomskartet Lørenskog kommune som veieier mellom Røykåsveien og Snorres vei (eiendom gnr/bnr. 202/1). Endring av eiendomsstatus er under arbeid. Solheimveien øst og vest for

prosjektstrekningen eies av Akershus Fylkeskommune. Njåls vei, Georg Stangs vei og Snorres vei eies av Lørenskog kommune. På sørsiden av veien eies boligtomtene individuelt. Eiendom gnr/bnr. 102/70 som er nærmest rundkjøringen Solheimveien x Nordliveien eies av Lørenskog kommune.



Figur 6 Eiendomsforhold, Lørenskog kommune, 2022

4. Planstatus

4.1 Statlige føringer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Regjeringen vil utvikle et transportsystem som bedrer framkommelighet og reduserer reisetid for personer og gods i hele landet, som reduserer transportulykkene i tråd med nullvisjonen og reduserer klimagassutslippene og andre negative miljøkonsekvenser. I storbyene er det et mål at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Fylkeskommunene og kommunene legger til rette for sykling og gange i byer og tettsteder, blant annet gjennom trygge skoleveier, ved å planlegge for gange og sykling fra kollektivknutepunkt og ut til friluftslivsområder, og for transportløsninger for grupper som er mindre mobile.

Kommunene har en aktiv og helhetlig areal- og sentrumspolitikk med vekt på styrking av sentrumsområdene. Boliger, næringsvirksomhet, arbeidsplasser og tjenestetilbud lokaliseres i eller tett på sentrum, med god tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange. Regjeringen har et klart mål om en mer bærekraftig by- og tettstedsutvikling med reduserte klimagassutslipp, herunder å redusere bilbehovet, og gjøre sentrumsområdene mer tilgjengelig for fotgjengere og syklister. En felles, helhetlig og langsiktig innsats mellom kommunen, private aktører og innbyggere er viktig for å lykkes.

4.2 Rikspolitiske retningslinjer og nasjonale mål

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging skal bidra til å føre mer effektive planprosesser gjennom samspill mellom stat, kommune og utbyggere. Et av målene er at vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Innenfor retningslinje 4.4 er det blant annet beskrevet at 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.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i klimatilpasning (2018)

Formålet med retningslinjene er at kommunene, fylkeskommunene og staten gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)

Retningslinjene definerer mål, ansvarsforhold, krav til planleggingsprosessen og krav til fysisk utforming for å styrke barn og unges interesser i planleggingen.

4.3 Regionale planer

Byvekstavtale

Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune inngikk 13. juni 2017 en bymiljøavtale som skal legge til rette for at veksten i persontransporten i Oslo og Akershus skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Avtalen var basert på Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 og revidert avtale for Oslopakke 3.

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Lørenskog er en av de prioriterte lokale byene og tettstedene i den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus (vedtatt i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune desember 2015). En del av hovedmålet definert i planen er at transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernet regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

Regional plan for klima og energi i Akershus

Den regionale planen for klima og energi i Akershus (vedtatt av Fylkestinget 18.juni 2018) sikrer et kontinuerlig arbeid for å redusere klimagassutslipp i regionen. Utslippene fra transport står for det meste av de direkte totale utslippene i Akershus. Det er derfor satt mål om at klimagassutslippene fra transportsektoren skal reduseres og veksten i persontransport skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

Regional plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv

Den regionale planen for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv 2016-2030 (vedtatt av Fylkestinget 19.12.2016) gir føringer på at blant annet forflytning skal skje aktivt med sykkel og til fots.

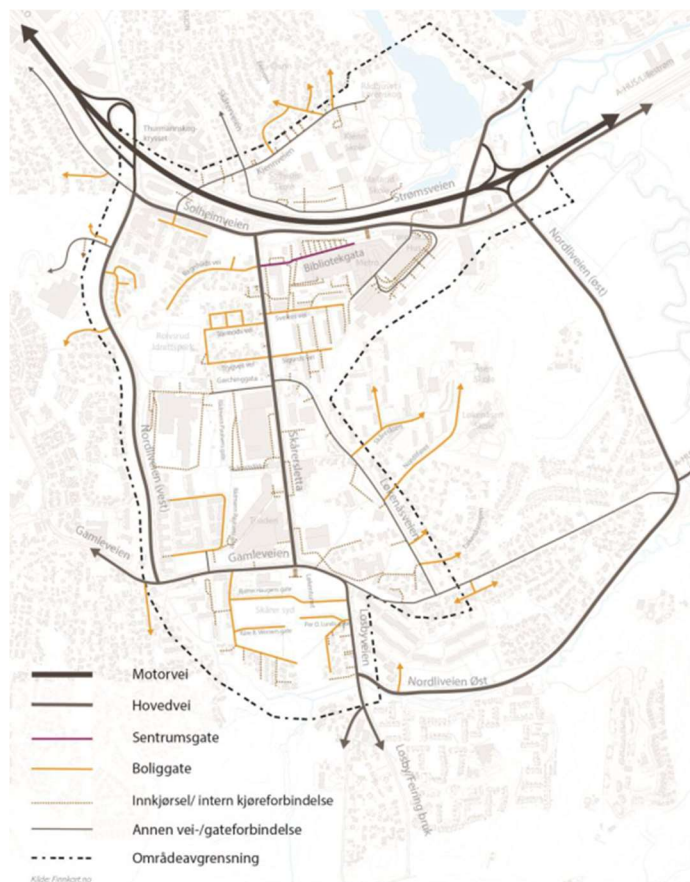
4.4 Kommunale planer

Gatebruksplan

Gatebruksplanen er en overordnet prinsipplan / veiledende plan som skal sikre helhet og sammenheng for trafikale løsninger i sentrum.

Alle aktører som har prosjekter innenfor avgrensingen til gatebruksplanen, bl.a. reguleringsplaner, må forholde seg til disse føringene.

Den aktuelle strekningen av Solheimveien er ikke inkludert i den geografiske avgrensningen av gatebruksplanen, men er likevel omtalt og definert som «annen vei- /gateforbindelse».



Kommuneplan

Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt av kommunestyret 4. november 2020. Gjeldende kommuneplanens arealdel (2023-2035) ble vedtatt 15. mars 2023. Et snitt fra planen er vist i Figur 7.

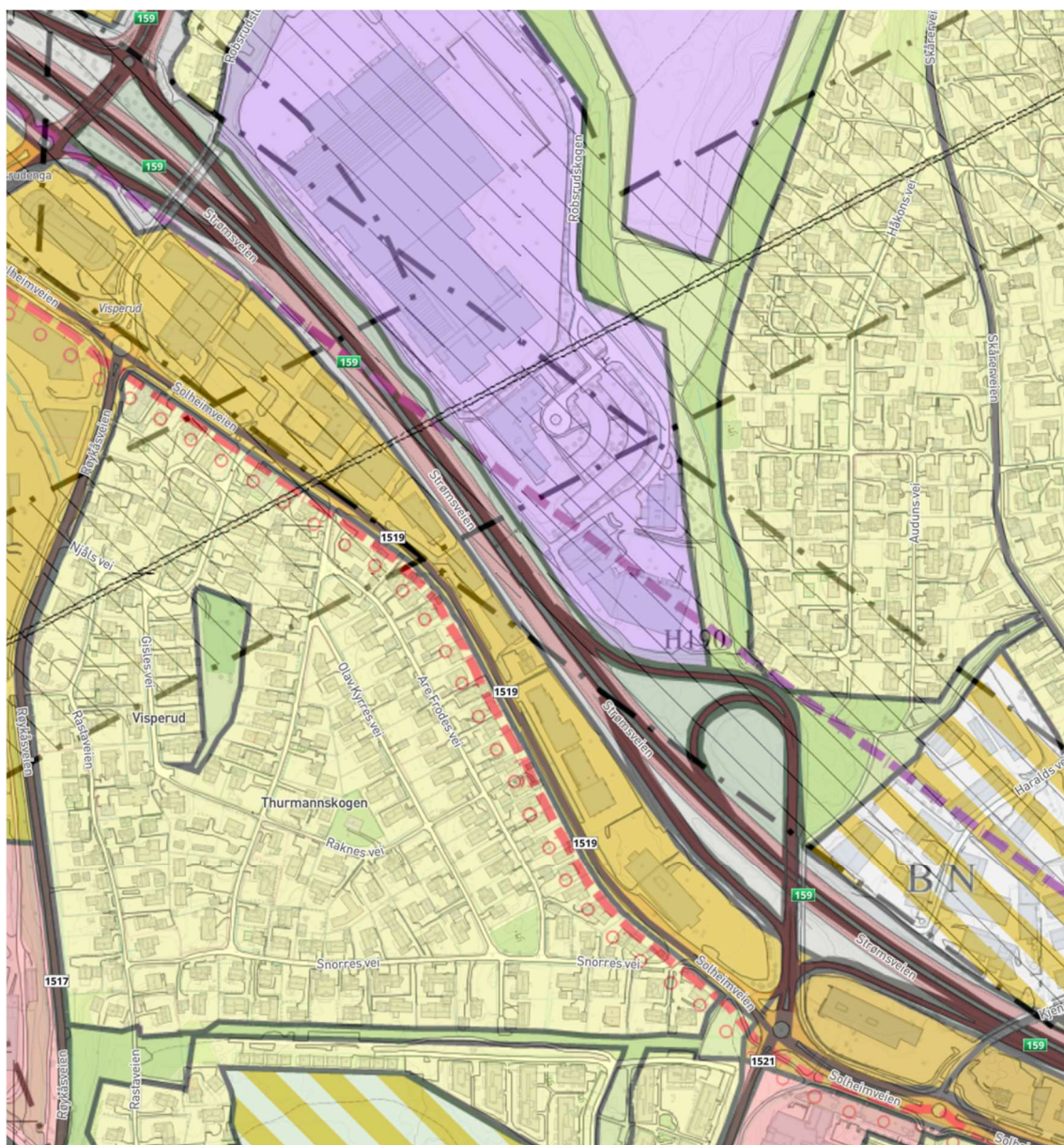
I kommuneplanens arealdel er Solheimveien definert som kollektivtrasé - superbuss og trasé for høystandard sykkelvei, mens arealer nord for fv. 1519 avsatt til generelt bebyggelse og anleggsformål og areal sør for fv. 1519 er avsatt til boligbebyggelse.

Fv. 1519 krysses av en sikringssone tunneler (H190_2), hvor det er gitt restriksjoner for anlegg i bakken (Gardermobanen tunnel PlanID 00-3-17). Sprengningsarbeider, boring for energibrønner og andre brønner er ikke tillatt uten tillatelse fra berørt eier av installasjoner eller anlegg.

Planområdet berøres også i mindre grad av sikringssone T-bane (H190_1), hvor det skal tas hensyn til framtidig T-banetrase ved planlegging og gjennomføring av tiltak.

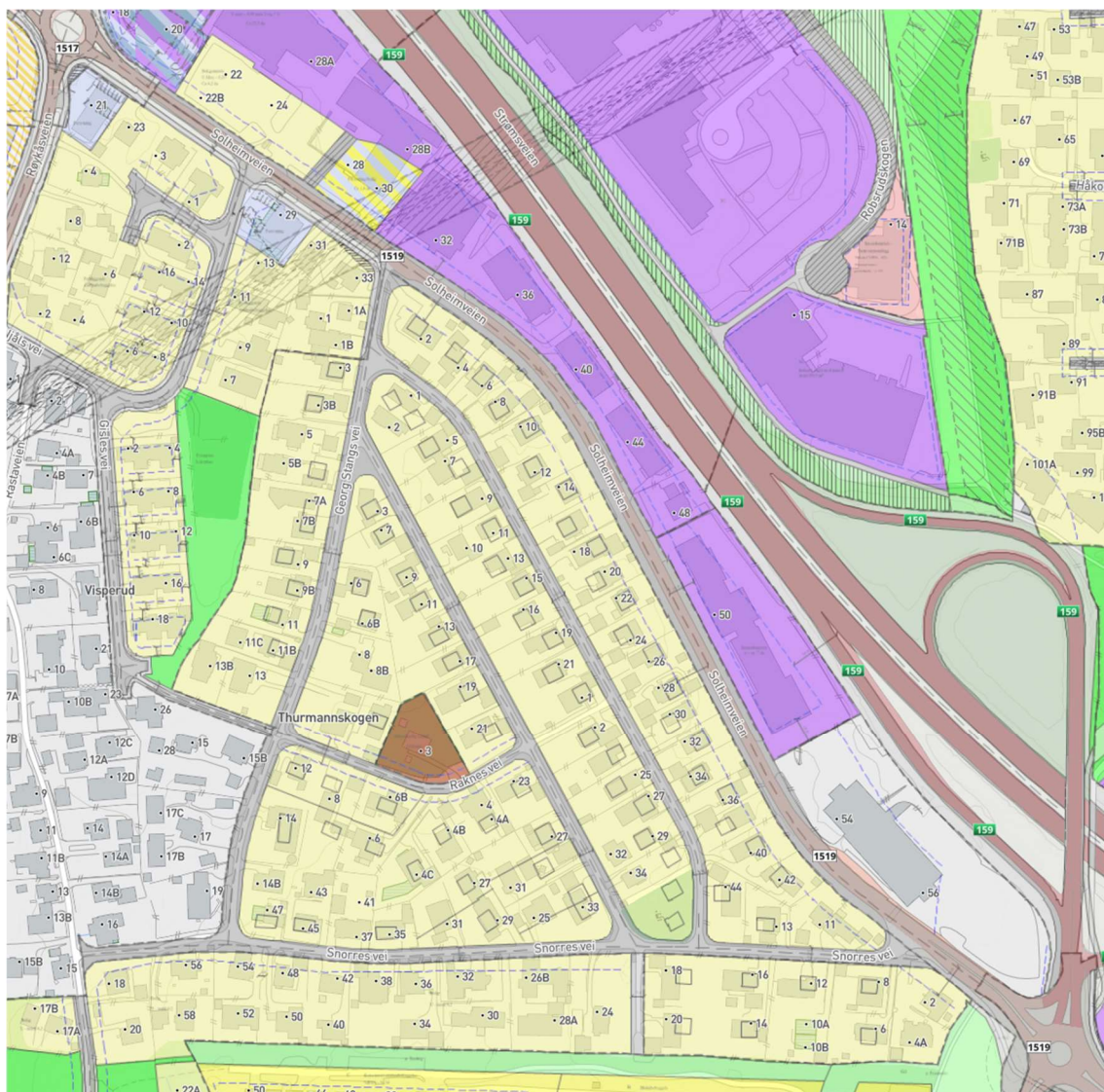
Planområdet ligger innenfor Visperud retningslinjeområde. Her er arbeidsplassintensiv næring hovedformålet i området. Det legges særlig vekt på at en fremtidig framtidig T-banestasjon og busstrasé skal være et utgangspunkt for mobilitet. Området bør ha en bymessig utforming som legger til rette for myke trafikanter.

Blant bestemmelsene til kommuneplan finner vi under §13.2 at innenfor alle formål for bebyggelse og anlegg skal store trær med treets rotsone bevares. Det skal ikke foretas inngrep som gir trærne dårligere vekstvilkår. Dersom et tre tillates fjernet kan kommunen kreve planting av nye trær. Som retningslinje kan kommunen vurdere avvik fra bestemmelsen ved planlegging av ny bebyggelse.



Figur 7 Kommuneplanens arealdel (2023-2035) med hensynssoner (H190_1, H190_2)

Regulerings- og bebyggelsesplaner



Figur 8 Gjeldende reguleringsplaner i området.

Følgende reguleringsplaner er gjeldende i eller inntil planområdet:

- Reguleringsplan 00-3-17, Gardermobanen Oslo grense-Skedsmo grense, vedtatt 04.05.1994
- Reguleringsplan 21-5-04, Solheimveien 10, 18, 20A og 20, vedtatt 19.10.2005
- Reguleringsplan 21-6-03, Industriområde nord for Strømsveien, vedtatt 17.03.1983
- Reguleringsplan 21-6-01, Industriområde langs Strømsveiens nordside, vedtatt 23.01.1978
- Reguleringsplan 32-5-02, Solheim vest, vedtatt 22.11.2000
- Reguleringsplan 32-4-05, Thurmannskogen, vedtatt 26.06.1962
- Reguleringsplan 20-3-07, RV159, Oslo grense – Knatten, vedtatt 31.01.1975

- Reguleringsplan 32-4-07, Visperudjordet, vedtatt 22.02.1973
- Reguleringsplan 21-3-06, Kollektivtiltak Rv 159 og Fv 352, Lørenskogveien, Solheimveien m.fl., vedtatt 26.05.1999

Visjon for Visperud:

Lørenskog kommune har utarbeidet og vedtatt en rapport som etablerer prinsipper for utvikling av Visperud. I denne rapporten er næringsområdene på nordsiden av Solheimveien anbefalt som kontor, handel produksjon, distribusjon og reparasjon. Solheimveien er planlagt som kollektivgate med ekspressykkelvei langs sydsiden.

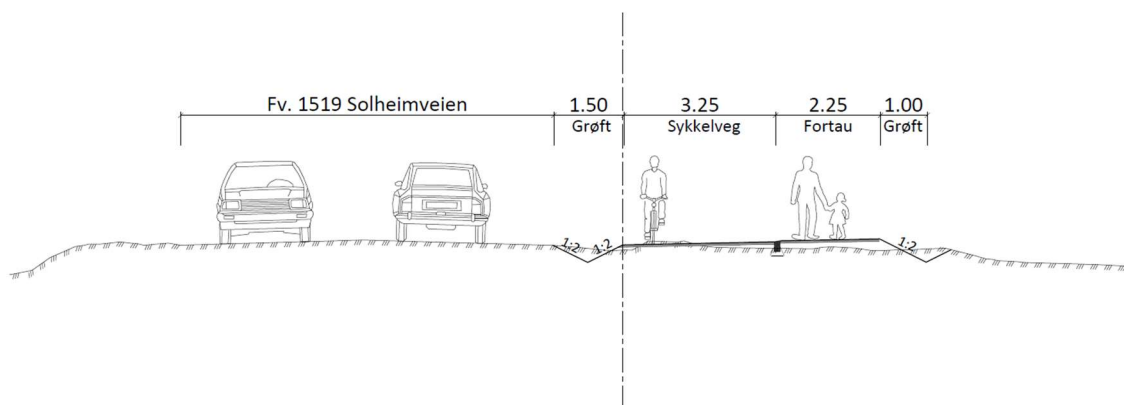
4.5 Pågående planarbeid

Det er ingen pågående arbeid med planer som har direkte relevans for dette planforslaget.

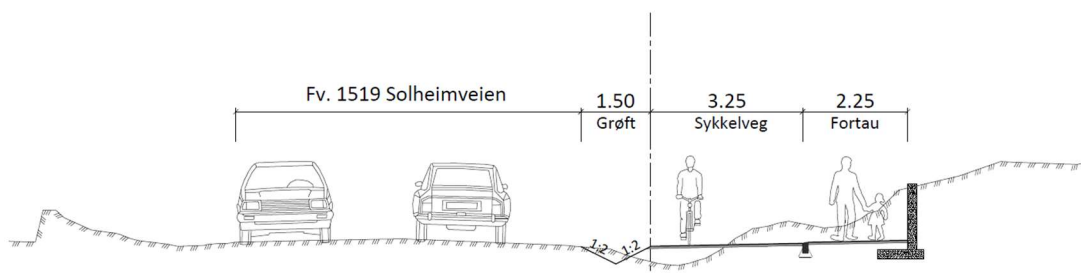
4.6 Utbyggingsavtale

Det er ikke aktuelt med utbyggingsavtale i forbindelse med prosjektet. Samordning av oppgradering av VA-nett og utbygging av sykkelveitiltaket gjøres i byggefasen.

Normalprofil med grøft
M=1:50



Normalprofil med mur
M=1:50



5.2 Alternative vurderinger

I forbindelse med reguleringsplanarbeidet har det blitt vurdert en rekke alternativer for å minimere inngrep i tilgrensende eiendommer. Som resultat av denne prosessen er det foreslått følgende grep:

- Innsnevring av grøftareal fra 3 meter til 1,5 meter mellom sykkelvei og kjørevei, og 1 meter til 0 meter mellom fortau og mur.
- Etablering av mur i skulderkant istedenfor grøft
- Reduksjon av veibredde i øst ved Snorres vei
- Reduksjon av kryssbredde Snorres vei/Solheimveien

I tillegg har det blitt vurdert løsninger med kombinert gang og sykkelvei og forskyving av veien mot nord. Begge løsningene er forkastet og fremgår ikke av planforslaget. Kombinert gang og sykkelvei vil ikke gi ønsket fremkommelighet og trafikksikkerhet for myke trafikanter. Forskyving av veien mot nord vil berøre eksisterende avkjørsler og parkeringsarealer for bedriftene og påvirke trafikksikkerheten i negativ retning. Eksisterende bekk på nordsiden av kjørebanelen som er delvis åpen og delvis i rør vil også bli berørt.

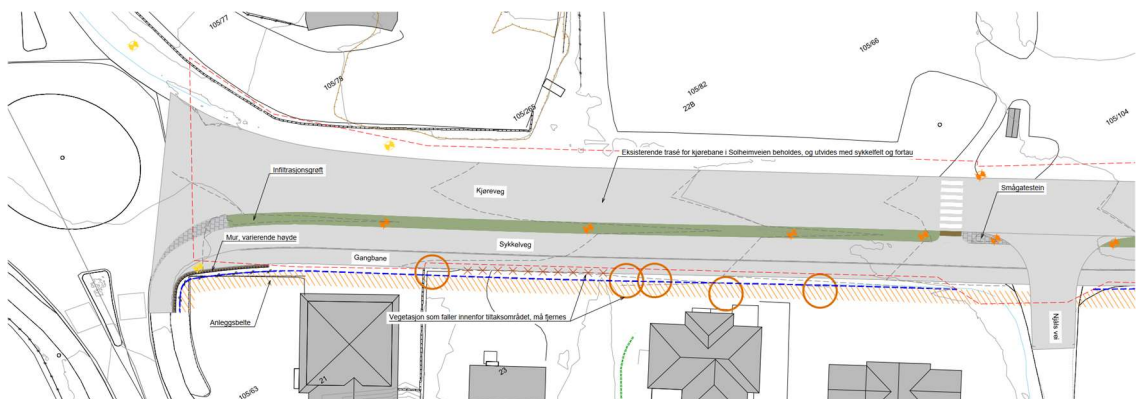
5.3 Formål

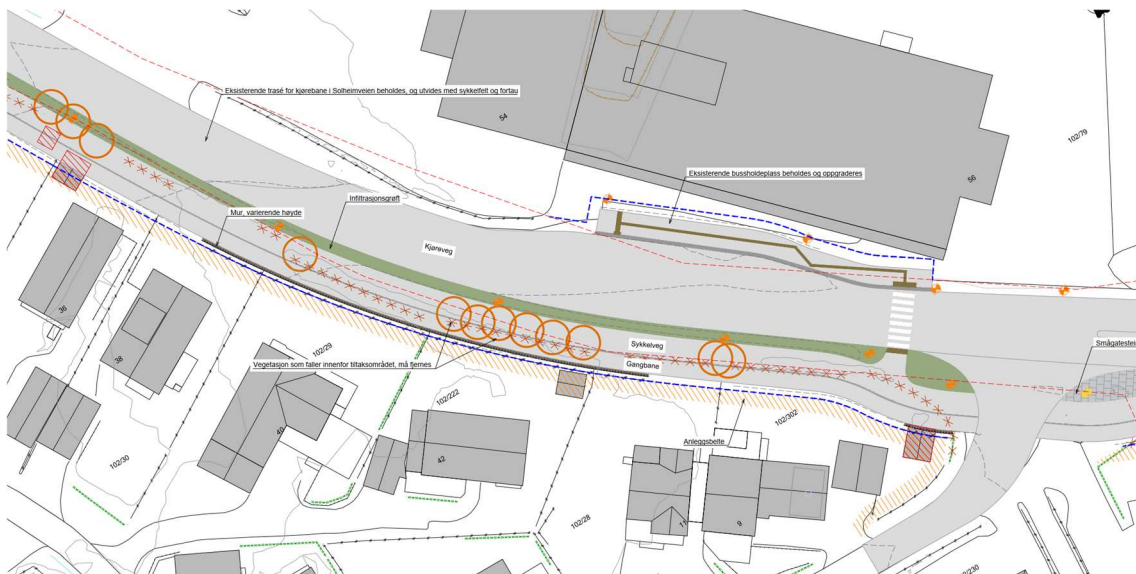
Området reguleres til følgende formål:

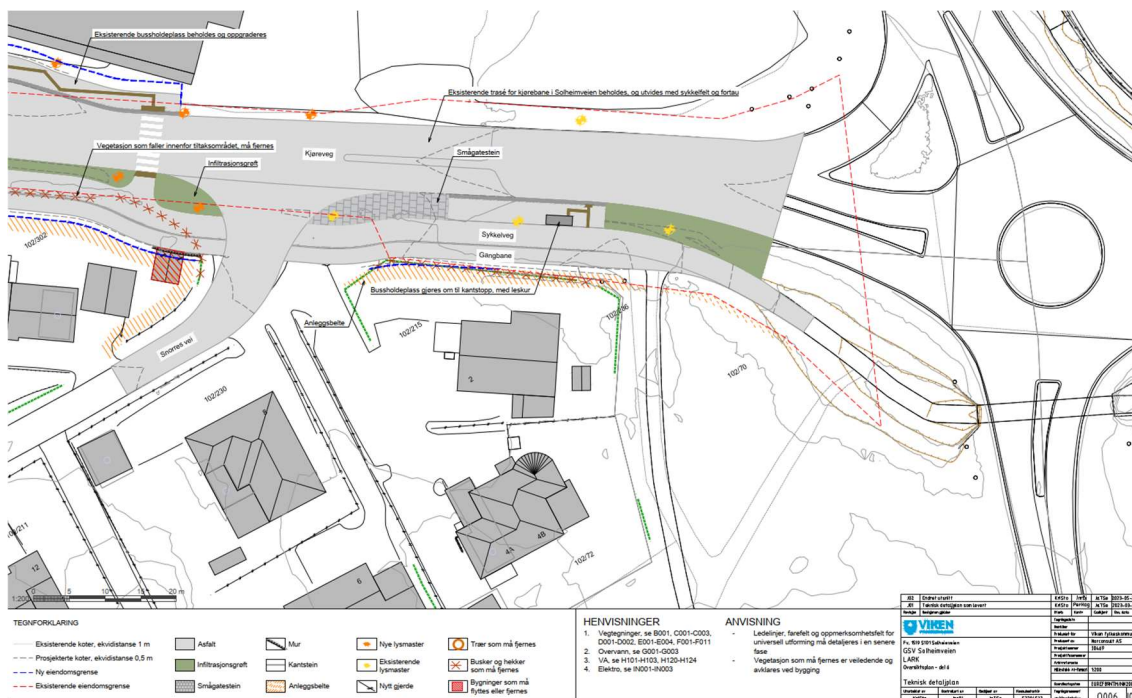
Formål		Areal (daa)
§ 12-5 nr.1 – Bebyggelse og anlegg	Boligbebyggelse – frittliggende småhusbebyggelse	1,5
	Forretninger	0,2
§12-5 nr.2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Vei	7,4
	Fortau	1,7
	Sykkelanlegg	2,5
	Annen veigrunn - grøntareal	3,8
	Holdeplasser/Plattform	0,2
	Kollektivholdeplass	0,1
§12-6 - Hensynssoner	Frisikt	0,6
	Krav vedrørende infrastruktur	6,4
§12-7 - Bestemmelseområder	Midlertidig bygge- og anleggsområde	1,6

5.4 Utforming

Utvidelse av veien med sykkelsti og fortau på sørvestlig side, fører til at tilgrensende vegetasjon må fjernes. Dette inkluderer hekker, busker og trær, som vist på tegningen under. Arealbeslag, inkludert eksisterende vegetasjon, vil bli gjennomført gjennom en egen prosess for grunnnerv og vil erstattes etter ekspropriasjonsrettslige regler. Eventuell bebyggelse, som boder, uthus og tilbygg, som står innenfor tiltaksgrensen, må flyttes. Dersom byggets tilstand tilsier at det ikke egner seg for flytting, må det rives, og vil bli erstattet etter ekspropriasjonsrettslige regler.

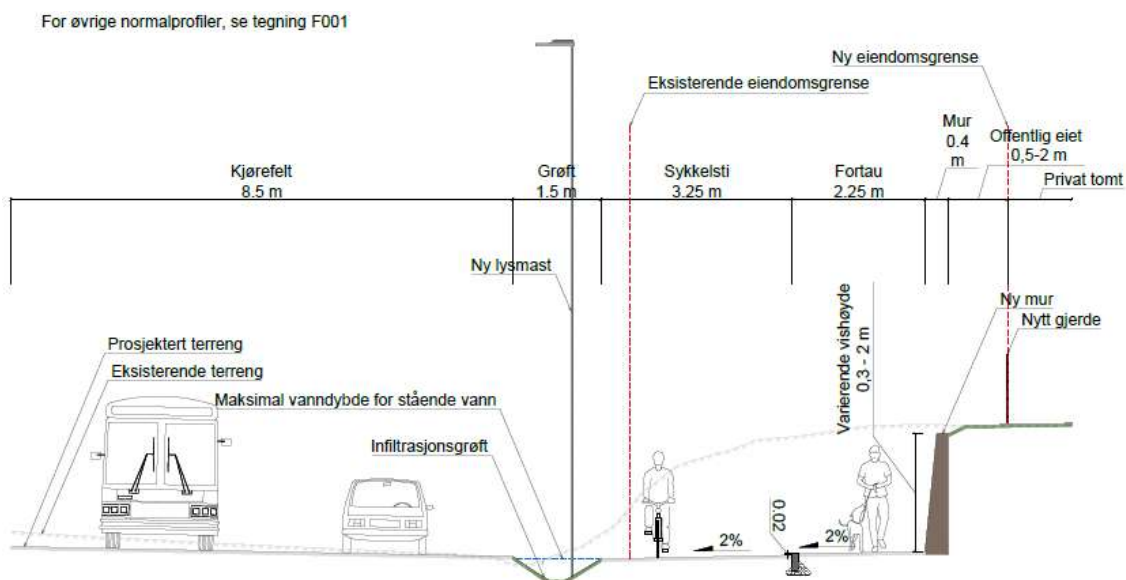






Flere av eiendommene ligger høyere enn dagens veitrasé. For å ta opp denne høydeforskjellen blir det behov for mur langs deler av strekningen, samt rekkverk i henhold til krav i TEK17. Muren detaljprosjekteres i en senere fase.

Mellom sykkelvei og kjørebane skal det etableres en grønn grøft. Grøften skal infiltrere overvann fra harde flater og bidra til økt sikkerhet for syklende. Vegetasjonen i grøften skal være lite vedlikeholdskrevende, og ikke være til hinder for sikt.



Det er to lokale støyskjermer som fjernes ved gnr/bnr. 102/302 og 102/31. Disse skal erstattes med tilsvarende støyskjermer.

5.5 Trafikkforhold

Sykkelvei på 3,25 meter inkludert skulder, og fortau på 2,25 meter inkludert skulder gir en fullverdig separert gang- og sykkelløsning hvor brukere kan være trygge, samtidig som fremkommeligheten er god. Separering av gang- og sykkelvei vil minimere konflikt mellom de ulike myke trafikantene. Sykkelveien vil være hovedforbindelsen for syklende i området. Kryssområdene ved Njåls vei, Georg Stangs vei og Snorres vei er utformet slik at syklister gis forkjørsrett. Det reguleres fotgjengerfelt ved overganger til fortau.

Mellom sykkelvei og kjørevei skal det etableres grønne grøfter. Det blir noe varierende bredder på grøftene, men bredden vil i hovedsak være 1,5 meter målt fra regulert kant kjørebane. Dette motvirker konflikt mellom myke trafikanter og motoriserte kjøretøy.

For å opprettholde god fremkommelighet på sykkelveien skal avkjøring til Solheimveien 23 (gnr/bnr. 105/88) stenges, og det etableres ny adkomst fra Sigvats vei. Endring av avkjøring utløser behov for å bygge om, eller erstatte eksisterende garasje.

Planforslaget legger opp til at dagens avkjørsel til varelevering for Joker legges ned. Varetransport vil benytte seg av samme innkjøring som bilister, og kjøre videre til vareleveringsmottak fra dagens parkeringsplass.

Ved store snøfall vurderes det at gatetverrsnittet ikke har kapasitet til å lagre all brøytet snø i grøfter eller sideterreng, og noe vil måtte lagres i sykkelbanen. I perioder vil det derfor bli nødvendig med redusert bredde på sykkelveien. Dette vurderes som akseptabelt, da det vinterstid er lavere andel syklende, og farten til syklistene er noe lavere. Alternativet til å akseptere dette er å beslaglegge mer areal i tilgrensende eksisterende hager, noe som vurderes som et uforholdsmessig inngrep.

5.6 Kollektiv

Ved Snorres vei tilrettelegger planforslaget for kantstopp for kollektivtransport for østgående trafikk og lomme for vestgående trafikk. Holdeplassene ved Georg Stangs vei skal legges ned i begge retninger (Figur 12).

Ruter har gjennomført en vurdering av hele stoppestedsfrekvensen mellom Oslo og Lillestrøm, og kommet frem til at ikke holdeplassene ved Georg Stangs vei bør opprettholdes i noen retning. Det er også tidligere utarbeidet KVV om kollektivtransport på Nedre Romerike. Anbefalingen her er å ikke betjene 4 holdeplasser, hvorav Georg Stangs vei var en av disse. Inntil videre har man valgt å betjene Georg Stangs vei uten nye investeringer, men i arbeidet med reguleringsplanen har man sett på kundegrunnlag og investeringskostnader opp mot nytteverdi, og kommet frem til at ikke drift av holdeplassen bør opprettholdes. Dette er på bakgrunn av:

Kundegrunnlaget er for lite for at holdeplassen bør betjenes:

Det er gjennomført tellinger av av- og påstigende på alle holdeplassene mellom Oslo og Lillestrøm. Georg Stangs vei er en av de 4 minst brukte holdeplassene med totalt 103 påstigninger per hverdag.

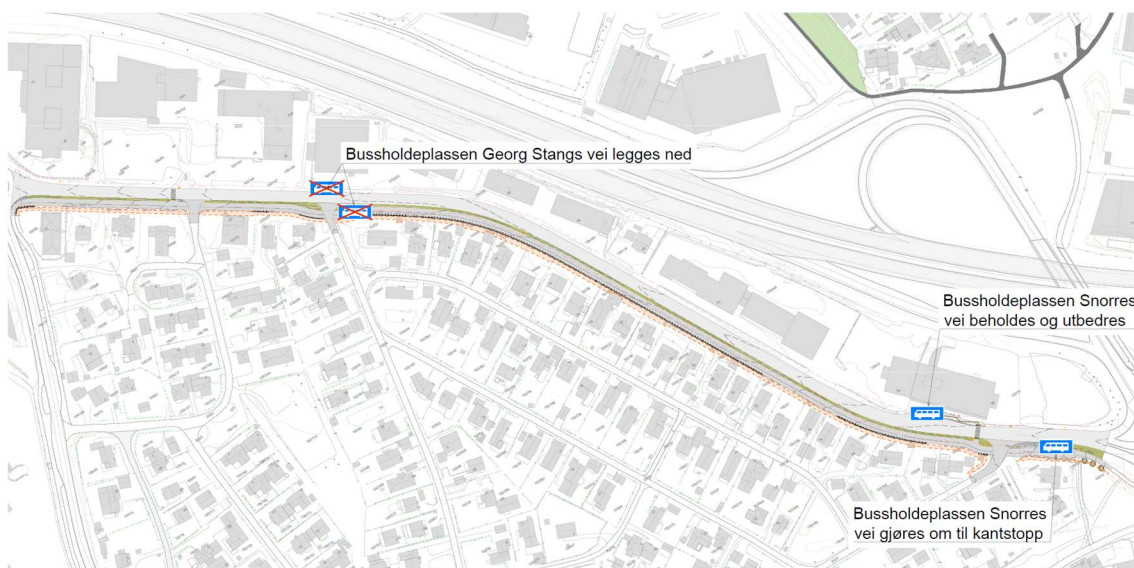
Det er kort avstand til tilgrensende holdeplasser:

Det er kun 300 meter til Visperud vest for Georg Stangs vei og 450-500 meter til Snorres vei øst for holdeplassen. Langs hele strekningen som er vurdert så er optimal stoppestedfrekvens på 600 meter gjennomsnittlig. Ved nedleggelse av Georg Stangs vei vil det bli opp mot 800 meter mellom Visperud og Snorres vei, noe som er litt over gjennomsnittlig optimal avstand, men innenfor akseptabel avstand for brukere.

Fremtidig superbussløsning:

Det vurderes å innføre superbuss på strekningen. Dette er en mer effektiv bussløsning hvor strekning optimaliseres for å redusere reisetid. Det er her enda viktigere å se på løsninger for å prioritere kollektivtrafikkens hastighet og fremkommelighet. Som del av dette må bussholdeplassene være lenger og bedre utformet.

Ruter i samråd med Akershus fylkeskommune har gjennom reguleringsplanarbeidet besluttet at holdeplassen Georg Stangs vei legges ned ved utbygging av reguleringsplanen.



Figur 12 Bussholdeplasser langs prosjekstrekningen

5.7 Støy

Det er utarbeidet en støyrapport for planområdet som ligger til grunn for vurderinger av eventuelle støytiltak («Solheimveien – Støyvurdering», datert 27.01.2023).

I henhold til retningslinje T-1442:2021 skal lokale støytiltak vurderes på boliger dersom de får en økning i støynivå på minimum 1 - 2 dB som følge av det nye veisystemet / gang- og sykkelveien, og samtidig ligger i gul eller rød støysone.

Som følge av arealbehov i forbindelse med etablering av sykkelvei med fortau er det nødvendig å fjerne eksisterende støyskjermer ved gnr./bnr. 102/302 og 102/31. Det er sikret i planbestemmelser at disse erstattes med tilsvarende støyskjermer.

I tillegg sikres det i bestemmelsene at dersom bygge- og anleggsvirksomhet forårsaker at støygrensene i tabell 4 og 5 i retningslinje T-1442/2021 overskrides, skal det gjennomføres avbøtende tiltak.

5.8 Luftkvalitet

Tiltaket utløser ikke krav knyttet til luftkvalitet i permanent situasjon, men vil likevel ha positiv effekt jf. kap. 6.5.

I forbindelse med anleggsvirksomhet og massehåndtering er det fare for støv. Siden det er bebyggelse så tett innpå anleggsområdet vil disse kunne påvirkes av støv under anleggsarbeid i tørre perioder. Det er sikret gjennom reguleringsbestemmelser at det utarbeides miljøoppfølgingsplan/ytre miljøplan i byggeplanfasen, hvor nødvendige tiltak konkretiseres.

5.9 Forurensning

Miljøtekniske grunnundersøkelser utført for tiltaket og resultat fra disse inkludert tiltaksplan er vedlagt planforslaget. Tiltaksplan skal i henhold til reguleringsbestemmelse 3.3, jf. rekkefølgebestemmelse 7.2 godkjennes av Lørenskog kommune som forurensningsmyndighet før igangsettingstillatelse gis. Reguleringsbestemmelsene tillater at forurensede masser i tiltaksklasse 1, 2 og 3 kan gjenbrukes innenfor planområdet. Masser i tiltaksklasse 4 kan gjenbrukes innenfor planområdet med egen risikovurdering.. Masser i tiltaksklasse 5 kan gjenbrukes for masser liggende dypere enn 1 meter dersom det gjennomføres en tilsvarende risikovurdering for dette. Farlige masser kan ikke brukes og må deponeres.

5.10 Rekkefølgekrav

Det er følgende rekkefølgekrav som er sikret i planen:

7.1 Før rammetillatelse til tiltak skal:

- Utomhusplan i henhold til punkt 3.10 være godkjent av Lørenskog kommune.
- Ytre miljøplan i henhold til punkt 3.11 være godkjent av Lørenskog kommune.
- Tilstrekkelig områdestabilitet i henhold til punkt 3.12 skal være dokumentert.

7.2 Før igangsettingstillatelse til tiltak skal:

- Ny adkomst til eiendom gnr/bnr. 105/88 og garasje på denne eiendommen skal være ferdig opparbeidet før eksisterende avkjørsel kan fjernes.
- Tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn i henhold til punkt 3.3 skal godkjennes av forurensningsmyndigheten før det gis igangsettingstillatelse.
- Tiltaksplan for håndtering av fremmede arter i henhold til punkt 3.7 skal godkjennes av Lørenskog kommune.
- Før igangsetting av arbeidet skal det lages en plan for håndtering av støy i bygge- og anleggsfasen i henhold til punkt 3.2.
- Detaljprosjektering av VA skal være godkjent i henhold til gjeldende VA-norm.
- Overvannsplan for hele planområdet i henhold til punkt 3.1 skal være godkjent av Lørenskog kommune.
- Faseplan for bygge- og anleggsarbeidene være godkjent av Lørenskog kommune.

7.3 Før tiltak tas i bruk skal:

- Overvannsløsninger skal være ferdig opparbeidet i henhold til punkt 3.1.
- Nødvendig støyskjerming i henhold til punkt 3.2 og 3.8 skal være etablert og støyskjermer som fjernes skal erstattes før samferdselsanlegget tas i bruk.
- Grøntarealer være ferdig opparbeidet i henhold til godkjent utomhusplan. Dersom årstiden vanskeliggjør dette, kan midlertidig tidsbegrenset brukstillatelse gis. Grøntarealene skal da ferdigstilles senest i forbindelse med neste vekstsesong.
- Rødlistet ask på eiendommen gnr/bnr. 102/302 skal flyttes til gnr./bnr. 102/70, jf reguleringsbestemmelse 3.10.
- Regulerte fotgjengerfelt på strekningen være etablert.

7.4 Etter avsluttet anleggsperiode skal:

- Alle berørte områder istandsettes og tilbakeføres til opprinnelig stand så fort som mulig, og senest innen 1 år etter ferdigstillelse av samferdselsanlegget.

6. Konsekvenser av planforslaget

Planforslaget er i tråd med de overordnede regionale og kommunale føringene som gjelder for området. For å kunne etablere sykkelvei med fortau er det nødvendig med breddeutvidelse av veiformålet, dette medfører inngrep i mange av eiendommene på sørsiden av strekningen.

Intensjonen med planforslaget er at det skal bli trygt og attraktivt å ferdes langs veien som fotgjenger og som syklist, samtidig som veien skal fortsatt være en del av hovedveinettet for bil og kollektivtrafikk i byområdet. Gjennomføring av prosjektet skal bidra til endring av reisemiddelvalg fra personbil gjennom å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt. Endring av reisemiddelvalg til miljøvennlige transportformer bidrar til å redusere klimagassutslippene, samt fremmer en positiv folkehelse.

6.1 Konsekvenser ift. overordnede planer og mål

Planforslaget vurderes å være et betydelig bidrag til å oppnå målsetninger i overordnede føringer og planer som er relevante for prosjektet, jf. kapittel 4.

Til spørsmålet om kommuneplanens bestemmelse 13.2 om store trær strider planen med dette. Det er en rekke trær langs sydsiden av Solheimveien i dag som må fjernes. Figur 10 viser landskapstegningene hvor trær vises med oransje sirkel. Som vi ser av tegningene så ligger trærne i dag midt i planlagt ny sykkelveitrase. Konsekvensen av planen blir derfor at en rekke trær må fjernes, også store trær. Dersom kommuneplanens bestemmelse skulle overholdes ville dette medført at veien må forskyves nordover.

6.2 Trafikk

Forventet trafikkøkning er basert på trafikk tall og tungtrafikkandel som fremgår av Nasjonal vegdatabank. Årsdøgntrafikk (ÅDT) er derfor fremskrevet til prognoseår 2035 i tråd med forventet trafikkvekst gitt av «Grunnprognoser for persontransport 2018–2050» (TØI-rapport 1824/2021) og «Grunnprognoser for godstransport 2018–2050» (TØI-rapport 1825/2021) for Akershus fylke. Prognoser estimerer at ÅDT i 2035 vil bli på ca. 8000 kjøretøy, med 8% tungtrafikkandel.

Planområdet er omfattet av nullvekstmål for personbiltrafikken, som sier at all vekst i trafikken skal skje med kollektiv, gange og sykkel. God tilrettelegging for gående og syklende og utbedring av krysningspunkt vil bidra til å nå dette målet. Dagens krysningspunkter opprettholdes der de ligger i dag. Dersom det viser seg at det er behov for det kan det etableres flere krysningspunkter. Dette gjøres av veieier Akershus fylkeskommune på bakgrunn av en reell vurdering av trafiksikkerhet. Det er ikke nødvendig at krysningspunkt fremgår av reguleringsplanen, denne vurderingen tas av veieier og må ikke reguleres.

Det vurderes at planforslaget sikrer et godt tilbud for myke trafikanter langs strekningen.

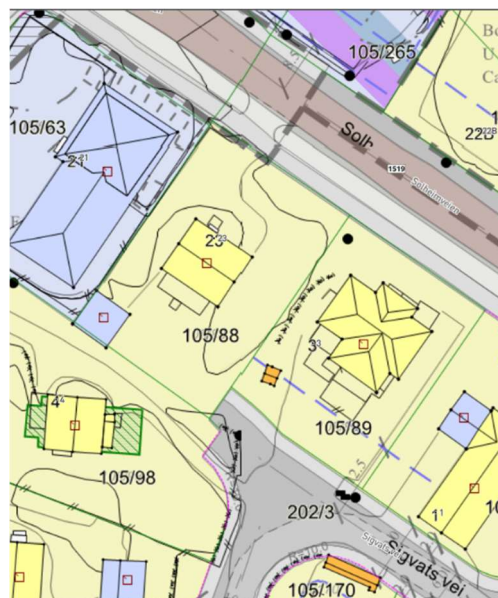
Etablering av separat anlegg for de ulike trafikantgruppene bidrar positivt til fremkommelighet for kollektivtrafikk, da syklistene ikke lenger vil måtte benytte seg av veibane og forsinke trafikken. For østgående trafikk ved rundkjøring Solheimveien x Nordliveien vest skal det etableres kantstopp for kollektivtrafikk. Tiltaket er

arealbesparende og prioriterer kollektivtrafikkens framkommelighet inn mot rundkjøringen i syd-øst framfor biltrafikken.

Nedleggelse av kollektivholdeplasser i begge retninger ved Georg Stangs vei bidrar til redusert reisetid for kollektivtrafikk som følge av færre stopp. Noen brukere vil få lengre avstand til nærmeste kollektivholdeplass, men med avstand til Visperud på 300 meter og til Snorres vei på 500 meter vil avstanden vil fremdeles være akseptabel. Det er også en endring mellom takstgrupper for billett mellom Visperud og Snorres vei. Visperud er i dag i takstzone 1, mens Georg Stangs vei og Snorres vei er i takstgruppe 2Ø. Nedleggelsen av Georg Stangs vei kan derfor føre til at enkelte passasjerer vil måtte gå lenger for å unngå bytte av takstzone på reisen.

Oppgradering av holdeplassen Snorres vei og nedleggelse av Georg Stangs vei medfører at det kan innføres superbuss på strekningen, da holdeplassene er dimensjonert i henhold til Ruters krav.

For eiendom gnr/bnr. 105/88 vil etablering av ny sykkelvei med fortau resultere i at dagens avkjøring fra Solheimveien ikke lenger kan benyttes. Det er sikret i reguleringsplanbestemmelser at ny avkjøring fra Sigvats vei skal opparbeides. Ny avkjøring er i tråd med gjeldende reguleringsplan for Visperujordet (planID 32-4-07) (Figur 13).



Figur 13 Avkjøring til eiendom 105/88 regulert i reguleringsplanen for Visperujordet.

Planforslaget legger opptil at dagens avkjørsel til varelevering for Joker legges ned. Varetransport vil benytte seg av samme innkjøring som bilister, og kjøre videre til vareleveringsmottak fra dagens parkeringsplass. For å muliggjøre varelevering er bredden på sykkelveien forbi Joker redusert, slik at det er tilstrekkelig med areal mellom fortau og butikkens nordside. Gjennom realisering av planforslaget vil det etableres fysisk skille mellom veianlegget og næringsarealene, som følge av det vil det unngås trafikkfarlige situasjoner i forhold til dagens løsning.

6.3 Kulturminner

Det er ingen kjente kulturminner, kulturmiljøer, eller SEFRAK-registrerte bygg innenfor planområdet som vil få konsekvenser som følge av planforslaget. Ivaretagelse av automatisk fredete kulturminner som tidligere ikke er kjent, dersom de oppdages i forbindelse med utbyggingen, er sikret gjennom kulturminneloven.

6.4 Støy

I henhold til T-1442:2021 skal boliger ha vurdering av behov for lokale støytiltak dersom de får en økning i støynivå på minimum 1 - 2 dB som følge av det nye veisystemet / gang- og sykkelveien, og samtidig ligger i gul eller rød støysone.

Gjennomføring av tiltaket vil medføre noe økning i støynivå sammenlignet med nullalternativet. Resultatene viser at 11 boliger i området vil få en moderat endring i støynivå på 1 - 2 dB som følge av ny sykkelvei med fortau.

Tabell 3 Høyeste beregnede fasadenivå ved de mest støyutsatte boligene i nullalternativet og for ny situasjon.

Eiendom (gnr/bnr.)	Støynivå eks. situasjon (L _{den}), dB	Støynivå ny situasjon (L _{den}), dB	Differanse	Kommentar
102/277	66	67	1	Økning skyldes fjerning av uthus
102/43	66	67	1	Økning skyldes fjerning av uthus
102/200	66	66	0	
102/38	65	66	1	
102/237	66	66	0	
102/40	66	66	0	
102/44	65	66	1	
102/32	65	66	1	
102/214	64	66	2	Økning skyldes fjerning av uthus
105/89	66	65	-1	
102/236	65	65	0	
102/30	66	65	-1	
102/29	65	64	-1	
102/26	64	64	0	
102/37	64	64	0	
102/216	63	63	0	Forutsetter at skjermer og eventuelle uthus reetableres
102/28	64	64	0	
102/39	64	64	0	
105/88	64	64	0	
102/215	64	64	0	

102/213	62	64	2	Økning skyldes mindre terrengendringer / delvis fjerning av uthus.
102/21	63	64	1	Økning skyldes fjerning av uthus
102/302	60	60	0	Forutsetter at skjermer og eventuelle uthus reetableres
102/72	63	63	0	
102/297	63	63	0	
105/90	63	63	0	
102/210	62	62	0	
102/31	60	60	0	Forutsetter at skjermer og eventuelle uthus reetableres
102/222	62	62	0	
102/271	61	62	1	Økning skyldes fjerning av uthus
102/230	61	61	0	
102/52A	61	61	0	
102/52	61	61	0	

I henhold til T-1442 kan omfang og kostnad ved støydempende tiltak for disse boligene vurderes opp mot effekten av tiltaket og prosjektets totale kostnadsramme. Én bolig får en økning i fasadenivå over 3 dB med gjeldende beregningsforutsetninger. Årsaken til dette er at boligen har en lokal støyskjerm som vil fjernes på grunn av arealbehov.

De to lokale skjermer som fjernes ved gnr/bnr. 102/302 og 102/31 skal erstattes med tilsvarende støyskjermer. For de øvrige boligene vil endringen i støy være marginal og ikke være knyttet til økt fartsgrense, økt kapasitet, økt andel tungtrafikk eller endring av støyskjermer/støyvoller. For fem av de øvrige boligene skyldes marginal støyendring at mindre uthus ligger innenfor tiltaksområdet og må fjernes/flyttes. For de resterende boligene vil mindre endringer i terrenget være årsak til endret støynivå. Da tiltaket er et gang- og sykkelvei-prosjekt, tolkes det her av T-1442:2021 at det ikke er nødvendig å utføre støyreduserende tiltak for disse boligene. Imidlertid skal eventuelle gjerder som fjernes som følge av arealbehov erstattes selv om disse i utgangspunktet ikke har støyreduserende effekt.

På flere av tomtegrensene vil det være behov for å fjerne vegetasjon i forbindelse med tiltaket. Vegetasjon (trær, skog, hekk, m.m.) har sjeldent vesentlig støydempende effekt, og tas ikke med i støyberegninger i henhold til gjeldende beregningsmetode anbefalt gjennom T-1442. Vegetasjon kan imidlertid ha en god estetisk effekt ved å redusere utsyn til kilden slik at mottaker føler seg mindre plaget av støy. Det er altså normalt at vegetasjon kan oppleves som støyreduserende for beboere selv om den målbare effekten er liten / fraværende. Vegetasjon på private eiendommer vil bli erstattet, men beboere er selv ansvarlige for å sette det i stand.

6.5 Luftkvalitet

Den forventede trafikkveksten innebærer at ÅDT vil øke til 8 000. Økte trafikkmengder vil antageligvis resultere i større utslipp fra trafikk. Høyere andel elbiler vil bidra til å

redusere utslippet av nitrogendioksid (NO₂), mens utslippet av svevestøv (PM₁₀) fortsatt primært vil komme fra svevestøv fra slitasje på veien. Dvs. at utslipp av PM₁₀ avgjøres mer av antall kjøretøy, enn type kjøretøy.

Planforslaget tilrettelegger for at økningen i trafikken kan i større grad tas med gåing og sykling, dermed bidrar positivt til mengder utslipp fra trafikken.

Samtidig legger planforslaget opptil inngrep og fjerning av vegetasjon, det vil kunne forverre luftkvaliteten noe. Reduksjon av grønnkorridor kan påvirke luftkvaliteten frem til det plantes nytt. Yngre trær bidrar mer til forbedring av luftkvalitet enn eldre trær, og luftkvaliteten kan derfor forbedres noe på sikt.

6.6 Forurensning

Det er i forbindelse med planlagte terrenginngrep langs Solheimveien i Lørenskog kommune, fra Røykåsveien i nordvest til Nordliveien vest i sørøst, gjennomført tre miljøtekniske grunnundersøkelser. Det er registrert forurensning over normverdi i flere punkt langs strekningen. I henhold til forurensningsforskriften kap. 2, § 2-6 er det derfor utarbeidet en tiltaksplan som beskriver hvordan arbeidene tenkes utført, massekvalitet som skal oppnås for å tilfredsstille akseptgrensene for planlagt arealbruk og hvilke tiltak som skal gjennomføres for å oppnå ønsket massekvalitet og hindre spredning for grunnarbeider i forbindelse med tiltaket.

Det er sikret gjennom reguleringsbestemmelser at tiltaksplanen skal godkjennes av Lørenskog kommune som forurensningsmyndighet før igangsettingstillatelse med vilkår som skal følges av tiltakshaver og entreprenør. Resultatet av dette er at forurensede masser håndteres i tråd med regelverket.

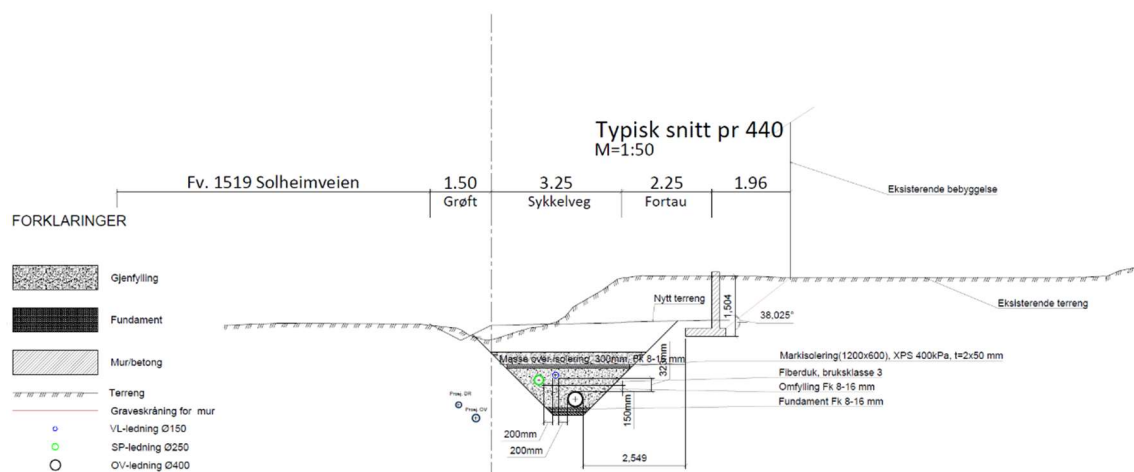
6.7 Teknisk infrastruktur

VA

Samtidig med etablering av sykkelvei med fortau planlegges det å øke forsyningssikkerheten og tilgjengeligheten av vann og avløpskummer ved å gjennomføre utskiftninger og utvidelser av vann- og avløpsnettet i området. Tiltaket omfatter utskiftning av vann-, spillvann- og overvannsledning, og er detaljert beskrevet i notatet «RIVA 02 - Oppsummering VA tiltak», datert 9.03.2023.

Samordning av prosjektene medfører at kommunen får lavere kostnader totalt sett, bl.a. ved økt tilgjengelighet og lavere byggekostnader.

Det er vurdert at det var forholdsmessig å legge vannledningen i gangfeltet, for å gjøre kummene mer tilgjengelige for vedlikehold og reparasjoner. Ved å plassere vannledningen i gangfeltet ville det også bli enklere å tilgjengeliggjøre vannledningen for eventuell utvidelse eller justering i fremtiden (Figur 14).



Figur 14 Plassering av vann- og overvannsledning

Elektro

Veibelysning

Veibanen, sykkelveien og fortauet skal belyses med lysmaster. Anlegget er prosjektert og lysberegnet med utstyr fra Multilux som eksempel. Mastene står med ca. 35m avstand og er 9m høye. Mastetoppen trekker ca. 100W og er utstyrt med LED lyskilde. Det er også tatt inn intensivbelysning i forbindelse med 2 gangfelt langs traseen, disse har spesialdesignet optikk for gangfelt.

Lysanlegget er tenkt forsynt fra eget lavspenskap plassert i forbindelse med eksisterende nettstasjon ved krysset Solheimveien/Njålsvei. Det tas sikte på å gjenbruke enkelte eksisterende lysmaster i endene av traseen.

Reserverør og trekkekummer

Det anbefales forlagt et reserverørsanlegg i hele traseen lengde. Det forlegges 5 stk. 110mm plastrør mellom kummer med tilpasset størrelse for formålet. Kummene plasseres med maks 250m avstand.

6.8 Konsekvenser for landskap og vegetasjon

Utvidelse av veiareal, med sykkelvei og fortau, fører til inngrep innenfor boligeiendommene på sørvestsiden av Solheimveien. På deler av strekningen ligger boligeiendommene høyere enn eksisterende vei, noe som medfører at det må settes opp mur i områdene med mest høydeforskjell. Ved å sette opp en mur, sikres det at

helningen på hagearealet til boligeiendommene ikke blir påvirket av tiltaket. På toppen av muren vil det settes opp et gjerde.

Murer skal ha et helhetlig uttrykk, slik fastsatt i reguleringsbestemmelse 3.5. Dette vil si at man skal unngå sprang i uttrykk over korte avstander. Det søkes å benytte seg av naturstein, men det er områder hvor det er for lite plass til at dette er mulig. Det fastsettes derfor at betongmurer enten skal kles inn med naturstein eller gis en kunstnerisk utforming. Med kunstnerisk utforming kan det for eksempel inviteres gatekunstnere til å dekorere betongmur.

Vegetasjonen som kommer i konflikt med tiltaket må fjernes. Dette gjelder vegetasjonen som står på boligeiendommene. Vegetasjon som må fjernes erstattes gjennom grunnnervervsprosessen. Det er vurdert som lite hensiktsmessig å kreve reetablering av vegetasjon, inkludert store trær. Areal på eiendommene vil bli redusert som følge av tiltaket, det er derfor viktig at private eiere har mulighet til å råde over sin eiendom. Vegetasjon som fjernes vil erstattes i grunnnervervprosess og kan reetableres.

Innenfor de offentlige områdene er det svært lite plass til å plante nye trær. Det er kun i infiltrasjonsgrøft det er mulig å etablere vegetasjon, men denne er så smal at det vil være krevende å sikre nok jordvolum til å plante trær. Trærne vil måtte tåle veisalt, og det er stor risiko for at det kan oppstå skade på trestammen ved brøyting. Det er derfor vurdert at etablering av trær i infiltrasjonsgrøftene ikke er hensiktsmessig. Det er imidlertid sikret i reguleringsbestemmelser at det skal utarbeides utomhusplan for grøftene som skal godkjennes av kommunen. Grøftene skal sås med regionale frøblandinger og lav vegetasjon fastsatt gjennom reguleringsbestemmelse 3.10. Det er et rødlistet tre plassert på eiendom 102/302 som må flyttes som følge av reguleringsplanen. Dersom flytting ikke er mulig skal treet erstattes av 5 trær av samme art. Ny plassering av treet eller eventuell nyplanting skal skje på gnr/bnr 102/70.

Det er sikret gjennom reguleringsbestemmelser at fremmede arter og infiserte masser håndteres iht. prosedyre beskrevet i notatet «Håndtering av fremmede arter», datert 23.02.2023.

Konsekvenser for privat uteoppholdsareal

Som følge av tiltaket vil boligeiendommene på sydsiden av veien få redusert hageareal. Tabell 4 viser hvor stor reduksjon hver berørt eiendom vil få. Redusert tomteareal er arealet målt fra dagens eiendomsgrense til planlagt ny eiendomsgrense, som ligger i formålsgrensen mellom annen veigrunn og boligbebyggelse i plankartet. Reduksjon av tomtearealer påvirker utnyttelsesgraden på eiendommene.

I tillegg vil deler av hagearealene berøres i anleggsfasen. Det er sikret i reguleringsplanbestemmelser at midlertidige bygg- og anleggsområder skal sikres med inngjerding og være til minst mulig sjenanse. Områdene skal istandsettes til opprinnelig eller avtalt tilstand senest ett år etter avsluttet anlegg.

Tabell 4 Redusert tomteareal

Adresse	Gnr/bnr.	Redusert tomteareal (m ²)	Midlertidig beslaglagt areal (m ²)
Solheimveien 23	105/88	46	52
Sigvats vei 3	105/89	44	52
Sigvats vei 1	105/90	36	47
Solheimveien 31	102/297	13	38
Solheimveien 33	102/26	55	54
Are Frodes vei 2	102/21	214	95
Are Frodes vei 4	102/271	92	45
Are Frodes vei 6	102/44	109	41
Are Frodes vei 8	102/43	114	57
Are Frodes vei 10	102/277	100	64
Are Frodes vei 12	102/40	105	62
Are Frodes vei 14	102/200	98	38
Are Frodes vei 16	102/39	87	36
Are Frodes vei 18	102/210	77	24
Are Frodes vei 20	102/237	68	51
Are Frodes vei 22	102/38	72	51
Are Frodes vei 24	102/37	75	34
Are Frodes vei	102/234	13	6
Are Frodes vei 26	102/214	83	39
Are Frodes vei 28	102/32	83	37
Are Frodes vei 30	102/213	86	36
Are Frodes vei 32	102/216	92	35
Are Frodes vei 34	102/31	114	35
Are Frodes vei 36	102/236	117	33
Are Frodes vei 38	102/30	110	33
Are Frodes vei 40	102/29	129	49
Are Frodes vei 42	102/222	102	55
Snorres vei 11	102/28	59	34
Snorres vei 9	102/302	138	122
Snorres vei 2	102/215	8	60

6.9 Overvann og flom

Fjerning av etablert vegetasjon og større andel harde flater vil ha innvirkning på overvannssituasjonen. Dette er hensyntatt i den planlagte håndteringen av overvann i fremtidig situasjon. Planen legger til grunn at håndtering av overvann skal skje etter tretrinnsstrategien med følgende dimensjonerende trinn:

- 1) Infiltrere små nedbørmengder og lede avrenning fra harde til permeable overflater
- 2) Fordøye og forsinke større nedbørmengder
- 3) Lede overvannet trygt i åpne flomveier ved ekstreme nedbørshendelser.

Ved å håndtere vannet gjennom tretrinnsstrategien gjenopprettes noe av vannets naturlige kretsløp, og risikoen for skadelige oversvømmelse reduseres ved større nedbørhendelser.

Det er planlagt å erstatte eksisterende grøft langs veibanen med en ny grøft med bredde 1,5 meter. Det er i dag takfall på eksisterende veibane som avrenner mot grøft langs Solheimveien, ny gang – og sykkelvei vil også avrenne mot grøft ved kjørebane. Det er vurdert at det er hensiktsmessig å skifte ut og utvide vann- og avløpsnett i området, samtidig med etablering av sykkelvei med fortau.

5-års regnet vil regnet holdes tilbake og fordrøyes i veigrøft som leder overvannet kontrollert videre til kommunalt ledningsnett. Ved større regnhendelser vil vannet stuve opp i grøntarealene og vannet vil gå i åpne, sikre, flomveier langs veien.

Ved en flomhendelse innenfor tiltaksområdet vil avrenning følge veibane/grøft som ved eksisterende situasjon. Økte vannmengder kan forekomme ved en 100 års flom som følge av at andel tette flater øker i området.

Foreløpig utredning for flomveier vist i Figur 15. Simulering fra Scalgo viser en større flomvei fra nærliggende område som går gjennom tiltaksområdet. Nedbørsfeltet starter ved Rasta og intrefter Solheimveien ved Snorres vei.

Simuleringer utført i Scalgo viser at tiltaket medfører mindre endringer på eksisterende flomveier og oppstuvning av overvann utenfor og i tiltaksområdet. Muren langs eksisterende eiendommer må tilpasses til et nivå som muliggjør avrenning mot Solheimveien og unngår oppstuvning i hager ved eiendommer. Dette er mindre justeringer som anses som løsbare i videre detaljering.



Figur 15 Foreløpig utredning for flomveier (kilde: Scalgo)

6.10 Konsekvenser for barn og unge

Planen tilrettelegger for trygge løsninger hvor man skiller de ulike trafikantergrupper fra hverandre. Prinsippet om universell utforming er ivarettatt i de planlagte løsningene. En av de viktigste målgruppene for trafiksikre og universelle løsninger er barn og unge og de kommer dem til gode.

Trygg vei for barn til skole, barnehage og fritidsaktiviteter.

6.11 Konsekvenser i anleggsperioden

I forbindelse med byggesaken bør det legges ved en kartskisse som viser mulige måter å løse byggetrinn og anleggstrafikk på. Det bør også vurderes om det skal stilles krav til rekkefølge i utbyggingen for at viktige hensyn skal ivaretas.

Det vises til eget tegningshefte som viser alle tekniske løsninger for prosjektet, samt diverse tekniske notat. Dette punktet omtaler viktige forhold som det må tas hensyn til i anleggsperioden.

Anleggsgjennomføringen må legges godt til rette for både kjørende og myke trafikanter. Å separere begge trafikantgruppene fra anleggstrafikken blir viktig. En utfordring langs Solheimveien er at det er begrenset med arealer som kan brukes i anleggsfasen. På nordsiden av fremtidig sykkelvei og fortau ligger kjøreveien med tidvis stor trafikk. På sørsiden grenser anlegg mot private eiendommer, og delvis med uthus og garasjer tett på anleggsområdet. Det blir det viktig å avgrense anleggsområdet med relevante sikkerhetsgjerd eller annen type sikring, blant annet tung sikring mot kjøreveien, for å både beskytte anleggsarbeidere og trafikantene. Det blir lagd egne planer for dette i forkant av anleggsstart.

Solheimveien skal være åpen for trafikk i hele anleggsperioden, men det vil sannsynligvis være nødvendig å regulere trafikken ved å strekningsvis stenge ett kjørefelt i Solheimveien ved hjelp av signalregulering. Dette vil påvirke kapasiteten for Solheimveien, og dermed medføre at noe av trafikken overføres til andre veier og gater i området. Alle eiendommer på sørsiden av Solheimveien har adkomst fra lokalveinettet i området. Imidlertid er det større utfordringer med diverse virksomheter på nordsiden av veien. Her er det delvis handelsvirksomhet som genererer mye trafikk. Dette i kombinasjon med delvis stengt Solheimvei kan blir krevende. I forberedelsen til anleggsfasen blir det viktig å ha god kontakt med disse virksomhetene. Strekningsvis stenging av ett kjørefelt i Solheimveien må skje slik at de i størst mulig grad kan opprettholde sin virksomhet mest mulig uforstyrret.

Når det gjelder traseer for myke trafikanter i anleggsfasen så blir det viktig å skilte disse godt og informere om dette i relevante medier. Skolebarn er en spesielt utsatt gruppe, og det er viktig å ha god kontakt med både foreldre og skole i god tid før anlegget starter og gjennom hele anleggsfasen.

Anleggsgjennomføringen utover dette er ikke planlagt i detalj på nåværende tidspunkt. Premissene for anleggsgjennomføringen vil bli innarbeidet i løpet av forberedelsene til anleggsarbeid. I dette ligger også å organisere trafikk til og fra anleggsområdet som tar hensyn til kjørende og myke trafikanter.

Det er i dag to fotgjengerfelt på strekningen; ved Snorres vei og ved Njåls vei. Under anleggsgjennomføringen vil det bli aktuelt å flytte disse midlertidig. Det er da viktig med tydelig skilting og eventuelt lysregulering/varsellys.

6.12 Risiko og sårbarhet

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Vind/ekstremnedbør (overvann)
- Trafikkforhold – anleggsfasen
- Eksisterende kraftforsyning og kabelanlegg

For temaet overvannshåndtering er det utarbeidet eget notat som beskriver utfordringer og tiltak. Forutsatt at disse følges fremstår planområdet som lite sårbart.

For temaet trafikkforhold er det anbefalt tiltak i forbindelse med anleggsfasen. Det er også utarbeidet eget trafikknotat som begrunner valg av løsninger for permanent fase. Dette er ikke nærmere vurdert her.

Kraftforsyning og andre kabelanlegg er sårbare under anleggsgjennomføring, og det forutsettes kartlegging og påvisning i forkant av anleggsoppstart.

Det er også, gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering, identifisert andre tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Tiltakene er sammenfattet nedenfor og må følges opp i det videre planarbeidet.

Tabell 5 Oppsummering av tiltak

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Ustabil grunn (grunnforhold)	For nærmere bestemte garasjer og uthus nærmest tiltaksområdet: grunnundersøkelser for å verifisere om graveskråning kan utføres på en akseptabel måte ved de aktuelle byggene, seksjonsgraving, støping og begrensnig av lastpåkjenning på toppen av graveplataet. Eventuelt flytting av et enkeltbygg. Endelig tiltaksvurdering må gjøres før byggefasen. Endelige tiltak som fremkommer av grunnundersøkelsene, må følges.
Ekstremnedbør, overvann	Fordrøyning og overvannshåndtering i henhold til egen rapport vedlagt planforslaget.
Skog-/lyngbrann	Ved langvarig tørke kan det være behov for brannverntiltak i anleggsperioden
Kjemikalieutslipp og annen akutt forurensning	Entreprenør må ivareta sikker drift av maskiner og kjøretøy i anleggsperioden for å unngå hendelser som fører til akutt forurensning. Dette er forhold som skal ivaretas gjennom overholdelse av byggherreforskriften.
Transport av farlig gods	Planområdet kan bli benyttet som omkjøringsmulighet, og dermed være utsatt for transport av farlig gods. Det forutsettes at transportveier (evakueringsmuligheter) for nærliggende boligtomter, arbeidsplasser o.l. ivaretas i anleggsfasen.

Trafikkforhold	Som en del av planforslaget er det utarbeidet et veiteknisk notat som begrunner valg av løsninger og forhold for myke trafikanter. Koblinger/kryss med tilgrensende gater og kjørearealer samt gang- og sykkelforbindelser er en del av vurderingene og løsningene som er valgt. Det er foreslått utforming og tiltak som er innarbeidet i plankart og bestemmelser. Dette skal bidra til å sikre trygg ferdsel. Utfordringer knyttet til trafikksikkerhet er hovedsakelig knyttet til anleggsfasen. Her er det anbefalt lysregulering eller dirigering, skilting av alternativ sykkelrute via Are Frodes vei, flytting og tydelig merking av midlertidige fotgjengerfelt, og eventuelt lysregulering/varsellys. Videre anbefales god kontakt med berørte virksomheter langs Solheimveien samt informasjon til berørte foreldre og skoler der barn benytter området som skolevei.
Eksisterende kraftforsyning + andre kabelanlegg	Eksisterende ledninger og kabler må kartlegges, hensyntas og eventuelt omlegges i forbindelse med anleggsgjennomføringen. Avstandskrav til høyspentlinje må vurderes spesifikt.
Fremkommelighet for utrykningskjøretøy	Opprettholdelse av minimum ett kjørefelt er viktig da det er flere virksomheter langs strekningen som ikke har alternative adkomstveier fra Solheimveien. TEK17 setter krav til fremkommelighet.
Sårbare bygg	Det må sikres trygge fremkomstveier og trygge skoleveier. Skoleveier som berøres av anleggsmaskiner og tunge kjøretøy må sikres god sikt, og eventuelt reduserte hastigheter eller assistert rygging. Dette skal ivaretas gjennom SHA i forbindelse med anleggsfasen.

6.13 Eierforhold

Det vil bli behov for erverv av hageareal fra boliger på sydsiden av veien som følge av tiltaket. I detaljprosjektering er det gjort tilpasninger (beskrevet i kapittel 5.2) som minimerer inngrep der det var mulig. Det er ikke aktuelt å rive bolighus, eller garasjer, men noen boder vil måtte rives. Det vil være mulig å flytte enkelte ufundamenterte bygninger internt på tomten hvis ønskelig. Disse er markert med linjetypen «Bebyggelse som forutsettes fjernet» i plankartet. I tillegg gir landskapsplan (vedlagt reguleringsplanforslaget, O001 og O002) en god oversikt over hvilke bygninger og eiendommer det gjelder.

Solheimveien med tilhørende sykkelvei og fortau vil eies og forvaltes av Akershus fylkeskommune. I tillegg omfatter reguleringsplanen deler av de kommunale veiene Georg Stangs vei, Snorres vei og Njåls vei.

6.14 Økonomiske konsekvenser

Solheimveien er en fylkesvei - etablering, drift og vedlikehold av samferdselsanlegget (vei, sykkelvei og fortau) skal finansieres av Akershus fylkeskommune.

Samtidig med etablering av sykkelvei med fortau vil VA-nettet skiftes ut. Den delen av tiltaket er i regi og bekostes av kommunen. Samordning av prosjektene medfører at kommunen får lavere kostnader totalt sett.

6.15 Juridiske konsekvenser

Vedtatt reguleringsplan legger grunnlag for erverv av arealer som er nødvendige for realisering av prosjektet. Noe areal må erverves permanent og annet midlertidig i forbindelse med anleggsperioden. Det er utarbeidet eiendomsliste (Tabell 2) som i detalj viser hvilke eiendommer som berøres av tiltaket. Eiendommer berøres i ulik grad av tiltaket: direkte fysisk, eller som tilgrensende nabo.

Grunnerverv er en egen prosess som ikke inngår i reguleringsplanarbeidet, og grunnerverv må skje på bakgrunn av endelig vedtatt plan.

Akershus fylkeskommune har som mål å komme fram til minnelige avtaler med grunneierne. Dersom partene ikke kommer til enighet, vil det bli aktuelt å ekspropriere grunnen. Dette innebærer at det må gjøres et vedtak om ekspropriasjon og at erstatningen vil bli fastsatt etter ekspropriasjonsskjønn av skjønnsretten. Eventuell ekspropriasjon må være hjemlet i en vedtatt reguleringsplan.

6.16 Utbyggingsavtale

Det er ikke relevant med utbyggingsavtale.

6.17 Framdrift

Oppstart avhenger av finansiering av tiltaket og avtaler med grunneiere. Antatt byggeperiode er 2025/2026.

7. Bemerkninger

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 22. august 2022 i Romerikes Blad og på kommunens hjemmeside. Det kom inn 15 merknader.

1. Klima- og miljødepartementet – Statsforvalteren i Oslo og Akershus skal ivareta Klima- og miljødepartementets interesser på dette stadiet i lokale plansaker.

Forslagstillers kommentar:

Tas til orientering.

Kommunedirektørens kommentar:

Tas til orientering.

2. NVEs automatiske innspill – Reguleringsplanen må ivareta nasjonale og vesentlige regionale interesser knyttet til sikkerhet mot flom, erosjon, skred og overvann. Allmenne interesser i vassdrag og grunnvann, samt anlegg for energiproduksjon og fremføring av elektrisk kraft må også ivaretas. Planområdet ligger innenfor nedbørsfeltet til et vernet vassdrag, og arealplanlegging må ikke komme i konflikt med vernegrunnlaget.

Forslagstillers kommentar:

Hensynene er tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget. Reguleringsplanen er gjennomførbar med tilstrekkelig sikkerhet, i henhold til byggteknisk forskrift (TEK17), kapittel 7.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til forslagsstillers kommentar.

3. Bane Nor – Ingen merknader, da planlagt tiltak ikke anses å kunne berøre Gardermobanen i tunnel under bakken.

Forslagstillers kommentar:

Tas til orientering.

Kommunedirektørens kommentar:

Tas til orientering.

4. Elvia – Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Tiltaket må ikke forringe adkomst til nettselskapet sine anlegg. Endringer og tiltak gjøres i samråd med Elvia. Eksisterende og behov for evt. ny netstasjon må tas hensyn til og avklares. Anlegg etablert etter anleggskonsesjon (regionalnett, <132 kV) er i hovedsak unntatt fra PBL, og kan derfor ikke inngå i bestemmelser eller vilkår i reguleringsplan.

Det settes forutsetninger for bruk av vedlagte kart som er unntatt offentlighet. Den som utløser tiltak i strømforsyningsnett, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Det settes forutsetninger for omlegging/flytting av eksisterende nett.

Forslagstillers kommentar:

Elektro er ivarettatt i reguleringsplanarbeidet. Det er utarbeidet plan for elektro som viser eksisterende og nytt ledningsnett, lysberegninger og behov for nettstasjon.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til forslagsstillers kommentar.

5. NOTIM AS – Ønsker avklaring om hvorvidt det må erverves areal på nordsiden av Solheimveien, ettersom planavgrensningen strekker seg ut til bebyggelse på begge sider av veien. Presiserer at dette vil være uheldig for næringseiendommer.

Forslagstillers kommentar:

Det er ikke behov å erverve areal på nordsiden av veien med planforslaget som foreligger.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til forslagsstillers kommentar.

6. Oslo kommune – Ber om at det vurderes hvordan gang-/sykkelveien skal føres videre mot kommunegrense mot Oslo, og hvordan et evt. skifte til motsatt side bør løses. I Oslo er gang-/sykkelvei etablert på nordsiden av veien.

Anbefaler at gangfelt langs Solheimveien holdes utenfor bestemmelser/plankart, da det kan bli behov for justeringer av hensyn til trafiksikkerhet. Ber om at belysning oppgraderes og forsterkes, spesielt ved mye brukte overganger. Ønsker av hensyn til overvann og klimaregnskap for prosjektet at det søkes løsninger som ivaretar flest mulig trær, og eventuelt erstatter ved nyplantning. Anbefaler å rette opp skjev påkobling av Georg Stangs vei mot Solheimveien, da dette vil forbedre sikt/geometri.

Forslagstillers kommentar:

Både øst og vest for planområdet er det etablert gang/sykkelveier på sydsiden av veien. Et eventuelt skifte til motsatt side av veien må løses nærmere grensen mellom Oslo og Lørenskog.

Gangfelt etableres der de ligger i dag, ved rundkjøringene i øst og vest og over Solheimveien til bussholdeplassen Snorres vei.

Belysning oppgraderes og forsterkes.

Trærne langs sydsiden av veien må fjernes som følge av tiltaket, og erstattes i grunnervervet slik at beboere kan plante nye trær.

Georg Stangs vei rettes ikke opp, men avkjørsel utvides og etableres med frisisiktsone i tråd med N100.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til forslagsstillers kommentar.

7. ROAF – Forutsetter at det fremtidige tiltaket ikke er til hinder for renovasjon for berørte abonnenter i området. Ber om å bli kontaktet dersom det i byggefase må legges opp til midlertidig renovasjon, eller det etableres ny adkomst og nytt kjøremønster for deres abonnenter. Ved prosjektering av nye adkomstveier må det tas hensyn til snumuligheter for renovasjonsbil.

Forslagstillers kommentar:

Det ventes ikke at tiltaket vil være til hinder for renovasjon for berørte abonnenter i området. ROAF vil kontaktes i byggefasen dersom det må legges opp til midlertidig renovasjon. Det etableres ikke nye adkomstveier.

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren viser til forslagsstillers kommentar, men vil også påpeke at det for Solheimveien 23 vil bli etablert nytt kjøremønster og adkomst i forbindelse med at dagens avkjøring fra Solheimveien skal stenges. Ny adkomst er imidlertid planlagt fra Sigvats vei der flere boliger allerede har innkjøring, så det antas at hensyn til snumuligheter for renovasjonsbil allerede er ivaretatt.

8. Ruter AS – Mener at planforslaget burde omfattet kollektivfelt, og at høystandard kollektivtrasé og sykkeltrasé burde vært sett i sammenheng. Ber om at holdeplassene reguleres med tanke på fremtidig høykapasitetsmateriell. Ingen merknader til forslaget om nedleggelse av holdeplassen Georg Stangs vei.

Forslagstillers kommentar:

Det er ikke aktuelt med kollektivfelt på strekningen nå. Holdeplass Snorres vei mot øst bygges om til kantstopp for å gi bussen prioritet inn mot rundkjøringen. Akershus har vært i kontakt med Ruter i planarbeidet, og det er besluttet at holdeplassen Georg Stangs vei skal legges ned ved gjennomføring av reguleringsplanen.

Kommunedirektørens kommentar:

Angående nedleggelse av holdeplassen Georg Stangs vei vises det til vurderingene som er gjort rundt dette temaet i saksfremlegget. For øvrig vises det til forslagsstillers kommentar.

9. Statsforvalteren i Oslo og Akershus – Ingen konkrete merknader. Viser til relevante statlige planretningslinjer og andre nasjonale og regionale forventninger til planarbeidet.

Forslagstillers kommentar:

Tas til orientering.

Kommunedirektørens kommentar:

Tas til orientering.

10. Akershus Fylkeskommune – Det er ikke kjente kulturminner og det vurderes at potensialet for at regulering vil komme i konflikt med ukjente, fredede kulturminner er relativt lavt. Avdeling for samferdselsplanlegging og forvaltning, kulturarv og kommunale planer har vurdert planarbeidet, og har ingen ytterligere merknader.

Forslagstillers kommentar:

Tas til orientering.

Kommunedirektørens kommentar:

Tas til orientering.

11. Fellesutvalget for Lørenskog velforeningers fellesutvalg og Thurmannskogen vel v/Sølvi Bakke Garden – Ønsker ikke at eiendommer langs Solheimveien skal gi mer tomteareal til utbygging av gang- og sykkelvei. Ønsker ny gang-/sykkelvei på industrisiden, øst for Solheimveien, og kommer med forslag på løsninger for dette. Ønsker bussholdeplass nærmest mulig krysset Georg Stangs vei/Solheimveien og at busstopp mot Oslo legges i innkjøring til lager Julia med fotgjengerovergang mellom disse holdeplassene.

Stiller flere krav dersom tiltaket krever tomteareal fra private. Bla. forslag til trafikkavvikling for rundkjøring mot Visperud og rundt rundkjøring mot Lillestrøm. Vil at støyskjerm skal bekostes og settes opp av fylket straks etter gjennomført VA-tiltak. Ønsker at berørte eiendommer skal tilgodesees med mulighet for utbygging som om tomten var lik størrelse som før 1 gangs ekspropriasjon. Ble i møte 08.09.2022 ønsket/bestemt nytt møte om utvikling av saken.

Forslagstillers kommentar:

Stekningen er en del av sammenhengende gang/sykkelveinett gjennom Lørenskog kommune og er utpekt som høystandard hovedtrase for sykkel i kommuneplanen. Sykkelvei på nordsiden av Solheimveien vil gi sideskifte for tilgrensende gang/sykkelveitraseer, og vil gi plassproblemer for bedriftene som har adkomst, parkering og inngangsparti. Det vil også berøre bekken på nordsiden av veien som delvis er lagt i rør, og kan bidra til overvannsproblemer i et område som er utsatt i dag.

Støy er beregnet gjennom planforslaget i tråd med retningslinjer for støy i arealplanleggingen T-1442, og det er ikke behov for avbøtende tiltak som støyskjerming i forbindelse med utbygging, med unntak av 3 boliger, hvorav 2 har støyskjerm i dag.

Grunnerverv og erstatning for arealer beregnes og gjennomføres etter vedtak av reguleringsplanen og kan ikke kommenteres på dette tidspunktet.

Kommunedirektørens kommentar:

Ved søknader om fremtidig tiltak på boligene som grenser mot Solheimveien vil gjeldende reguleringsplan være gjeldende sammen med bestemmelser i kommuneplanens arealdel.

Når det gjelder etablering av støyskjerm langs strekningen, vil kommunedirektøren informere om at dette vil kreve en del ekstra areal som dermed vil resultere i at enda mer areal fra de tilgrensende boligeiendommene vil bli beslaglagt. Det vil imidlertid være mulig for beboerne å etablere hekk eller gjerder på sine eiendommer så lenge disse er i tråd med gjeldende planer, avstandskrav og frisiktlinjer. Det vises for øvrig til kommunedirektørens vurdering av støy i saksframlegget.

For øvrig vises det til forslagsstillers kommentar.

12. Alvi Sabir Hussain – Ønsker å vite hvor mye av eiendommen som benyttes. Vil ha mulighet for utgang for eneboliger i tilknytning til gangvei. Stilles spørsmål til inn- og utkjøring, sikkerhet og mer støy.

Forslagsstillers kommentar: Veien vil generelt utvides med 1,5 meter grøft, 3,25 meter sykkelvei, 2,25 meter fortau og evt. mur om det er behov. Dette er fra dagens veikant. W-tegninger som viser areal for midlertidig og permanent erverv utarbeides først etter saken er sendt til førstegangsbehandling.

Det vil ikke tilrettelegges for direkte utgang fra eneboligene til gangvei. Sikkerhet anses ikke å påvirkes av planforslaget. Det er utført støyberegninger og utarbeidet støynotat i forbindelse med planforslaget. Det er i reguleringsbestemmelsene fastsatt at boliger som får 2 og 3 dB økning i støynivået skal få avbøtende tiltak.

Kommunedirektørens kommentar:

Beboeren stiller spørsmål om mulighet for inn- og utkjøring med bil. Det vanlig praksis å begrense antall avkjøringer fra fylkesveier for å minimere antall konfliktpunkter samt opprettholde trafikkstrømmen. Det er derfor lagt opp til at all inn- og utkjøring til boligene langs planområdet fortsatt skal løses via Are Frodes vei.

Videre er beboeren bekymret for sikkerheten ved at brukere av sykkelvei og fortau kan hoppe inn på eiendommene. Kommunedirektøren påpeker her at beboerne har anledning til å etablere hekk eller gjerder på sine eiendommer så lenge disse er i tråd med gjeldende planer, avstandskrav og frisiktlinjer. For øvrig viser kommunedirektøren til forslagsstillers kommentar.

13. Christine Maass – Generelle innspill til utforming av sykkelvei. Ønsker at det tilrettelegges for elsykler, transportsykler og sykler med tilhenger, med høy fart, god plass og få «avbrytelser».

Forslagstillers kommentar:

Sykkelveien etableres med en bredde på 3.25 meter, og det vil være god plass til alle typer sykler. Fotgjengere får separat fortau ved siden av.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til forslagsstillers kommentar.

14. Madussar Hussain – Ønsker oppklaring i erstatning ved beslag av tomt og grunnnerverv.

Forslagstillers kommentar:

Svart ut i eget brev. Grunneiere bli kontaktet når reguleringsplanen er vedtatt og det er bevilget midler til å gjennomføre tiltaket.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til forslagsstillers kommentar.

15. Tore Milsett – Ser ikke behovet for foreslåtte tiltak, og mener dette krever urimelig stor avståelse av grunn fra berørte eiendommer. Mener behovet for gang-/sykkelvei er dekket av parallell vei. Påpeker at flaksehals for busser er i rundkjøringene, og at det er her forbedring burde skje. Ønsker opprettholdelse av bussholdeplass Georg Stangs vei. Påpeker at det må gjøres tiltak for å hindre gjennomkjøring fra Røykåsveien til Solheimveien via Njåls vei dersom det åpnes for utkjøring fra Njåls vei til Solheimveien.

Forslagstillers kommentar:

Dagens løsning med Are Frodes vei som sykkelvei anses som en dårlig løsning hvor syklistene må bruke interne boligveier der trafikken ikke er adskilt. Det er behov for en mer direkte rute hvor myke trafikanter raskt og effektivt kan reise. Avståelse av areal er forsøkt minimert gjennom reguleringsplanarbeidet ved at grøft er redusert til 1,5 meter og det ikke etableres grøft mellom fortau og mur.

Bussholdeplass Snorres vei østover bygges om til kantstopp og gir med det bussen prioritet inn mot rundkjøringen. Georg Stangs vei vil legges ned gjennom utbygging av reguleringsplanen da det ikke er kundegrunnlag for å opprettholde stasjonen. Dette er vurdert i samarbeid med Ruter.

Det åpnes ikke for utkjøring fra Njåls vei til Solheimveien.

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren påpeker at Solheimveien er vist som høystandard sykkelvei i kommuneplanens arealdel, og at denne planen er i tråd med disse føringene.

Når det gjelder busstopp i Georg Stangs viser kommunedirektøren til vurderingene rundt dette i saksframlegget. For øvrig viser kommunedirektøren til forslagsstillers kommentar.



Lørenskog
kommune

Lørenskog kommune

Hasselveien 6, Postboks 304, 1471 Lørenskog
Telefon: 67 93 40 00
postmottak@lorenskog.kommune.no
www.lorenskog.kommune.no