

# PLANINITIATIV

Detaljregulering for Kloppaveien 16, 18, 20 m.fl.  
Lørenskog kommune  
PlanID xx



Illustrasjon som viser en mulig utforming av et bussanlegg og annen virksomhet på området.

# Revisjonshistorikk

Rev:	Dato:	Beskrivelse av endringen	Utarbeidet av	Kontrollert av
01	08.06.25	Tekst og diagram trafikk inn/ut	NOKAAL	NOEREI

**Prosjekt:** Kloppaveien 20 m.fl.  
**Prosjektnummer:**  
**Kunde:** Ruter AS  
**Rev:** 06.08.2025  
**Dato:** 16.06.2025  
**Opprettet av:** Ali Adjou  
**Kontrollert av:** Trond Vestad  
**Dokumentreferanse**

# Innholdsfortegnelse

<b>1. Generell info</b>	4
<b>2. Bakgrunn for planen</b>	4
<b>3. Formålet med planen</b>	6
<b>4. Planområdet i dag</b>	7
<b>5. Forslag til plangrense</b>	9
<b>6. Detaljer i planen</b>	11
6.1 Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak	11
6.2 Utbyggingsvolum og byggehøyder	14
<b>7. Forhold til overordnede planer</b>	15
7.1 Kommuneplan	15
7.2 Gjeldende reguleringsplaner	16
<b>8. Tiltakets virkning på, og tilpasning til omgivelsene</b>	17
8.1 Trafikale vurderinger av nytt bussanlegg	17
8.2 Skoleinntaksområde	19
8.3 Støy	19
8.4 Lysforurensning fra bussanlegg mot naboer	22
<b>9. Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet</b>	23
9.1 Naturmangfold	23
9.2 Beplantningsbelte	23
9.3 Grunnforurensning	23
9.4 Overvann/ flom	23
9.5 Øvrige forhold	23
<b>10. Medvirkningsprosesser</b>	24
<b>11. Ivaretagelse av samfunnssikkerhet</b>	24
<b>12. Vurdering etter forskrift om konsekvensutredning</b>	24

## 1. Generell info

I henhold til Forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven (FOR-2017-12-08-1950), skal private forslagsstillere sende et planinitiativ til kommunen senest samtidig med forespørsel om oppstartsmøte etter plan- og bygningsloven § 12-8 første ledd andre punktum.

Forslagsstiller/oppdragsgiver:	Ruter AS v/ Jon Stenslet, e-post <a href="mailto:jon.stenslet@ruter.no">jon.stenslet@ruter.no</a> tlf. 93268699
Plankonsulent:	Sweco Norge AS v/ Ali Adjou, e-post: <a href="mailto:ali.adjou@sweco.no">ali.adjou@sweco.no</a> tlf. 41123894
Grunneier	Kloppaveien 16 AS og MAN Eiendom Norge AS
Bydel, gård og bruksnummer	Gnr/bnr. 112/4, 112/21, 107/2353 med flere.

## 2. Bakgrunn for planen

Oslo og Akershus har en målsetning om at det innen 2030 kun skal benyttes utslippsfrie busser. I tillegg forventer Ruters eiere at Ruter jobber systematisk med å redusere sitt klima- og miljøfotavtrykk.

Som følge av dette har Ruter gjennom flere år arbeidet med å oppgradere alle bussanlegg i Oslo og Akershus, slik at de kan tilfredsstille fremtidens strenge krav til miljøvennlig kollektivtransport.

Reduksjon av klima- og miljøfotavtrykk innebærer at det også er nødvendig å redusere utslipp fra all drift knyttet til kollektivtransport. I dette inngår også å redusere unødvendig kjøring med tomme busser fordi bussanlegget ikke er optimalt lokalisert. Bussanlegget må ligge nært sitt eget marked, mest mulig i senter for alle kollektivlinjer for det aktuelle området som skal betjenes.

For å sikre bærekraftige bussanlegg for fremtiden, stilles det også strenge krav til gode arbeidsforhold for de som arbeider ved anleggene. Det er et presset arbeidsmarked for den fagkompetansen et bussanlegg har behov for. Gode arbeidsforhold vil bidra til attraktive arbeidsplasser med mindre sykefravær og mer kontinuitet, som bidrar til høyere kompetanse og mer bærekraftig drift. Dette vil bedre effektivitet og løfte kvaliteten i produktet som Ruter skal levere til sluttbruker.

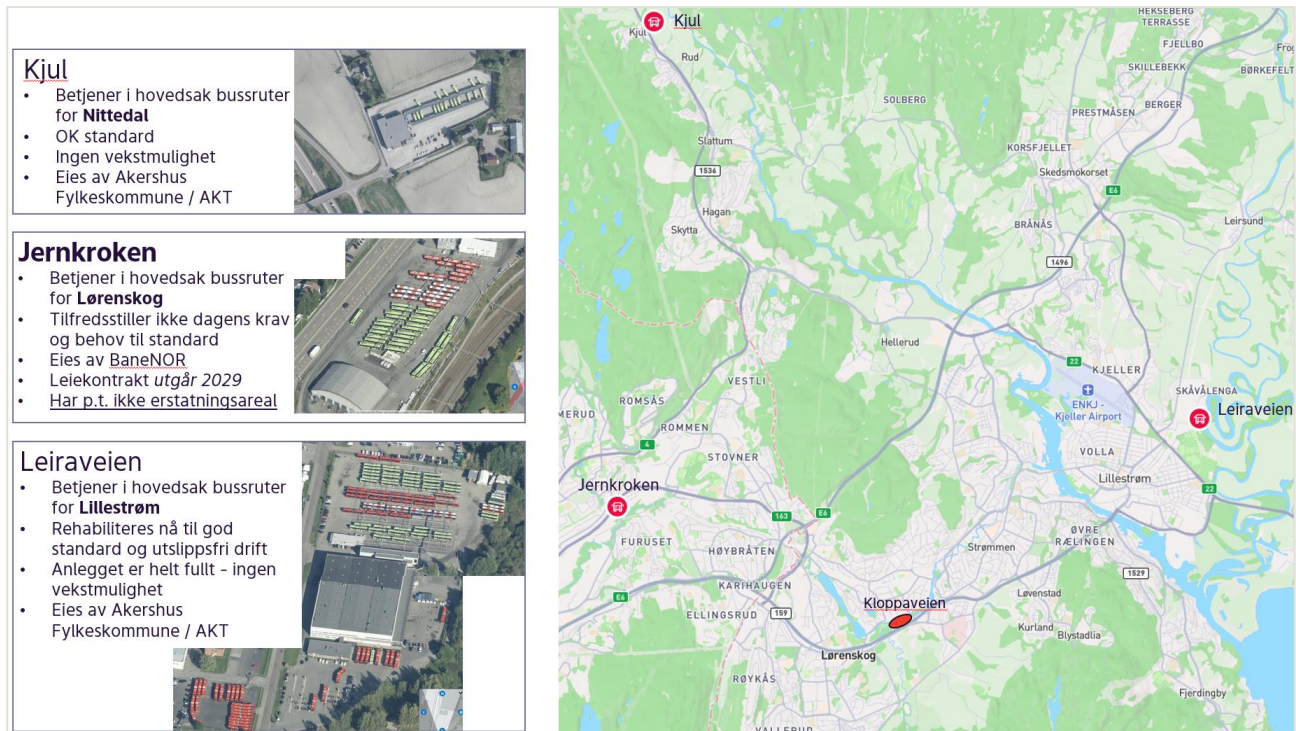
Mange av arealene som i dag disponeres til bussanlegg, leies med kun 10 års kontrakter, også av operatør direkte. Ladeinfrastruktur og bygging av nye bygg som følger strenge bygg- og miljøtekniske krav innebærer betydelige investeringer. Avskrivningstid på disse investeringene vil i stor grad påvirke årlige kostnader i fremtiden. Offentlig eierskap til areal og bygninger gir lang avskrivningstid som medfører betydelig lavere årlige kostnader, sammenlignet med leid areal og kort avskrivningstid på investeringer. Lavere årlige kostnader til bussanlegg medfører langsiktig stabilitet og mer penger til å utvikle gode mobilitetstilbud til de reisende.

Ruter AS har derfor besluttet å erverve arealer der det er mulig, slik at man sikrer investeringen i et lenger perspektiv og i tillegg sikrer forutsigbarhet for fremtidig kapasitet og mulig vekst i kollektivtrafikken som følge av sterk befolkningsvekst og reduksjon av privatbilisme. Med et langsiktig perspektiv vil det også være mulig å utvikle varige anlegg med stor fleksibilitet, arealeffektive løsninger og gode grep for å styrke lokalt naturmangfold. Nye bussanlegg skal utvikles i allerede etablerte næringsområder og forbedre kvaliteter i nærområdet. Ruter er en samfunnsaktør som lever av å gi noe tilbake til eierne, som indirekte er alle innbyggere i Oslo og Akershus.

Formelt sett er det Sporveien Bussanlegg AS som erverver arealer og bygger bussanlegget, med finansiering som har sikkerhet i en leieavtale med Ruter AS. Årlige kostander belastes derfor Ruter direkte.

Et bussanlegg i offentlig eie vil medføre en bedre konkurransesituasjon når nye busskontrakter legges på anbud (les; rimeligere anbud og dermed mer penger til utvikling av gode Rutetilbud).

I Lørenskog er det i dag ikke et eget bussanlegg. Per i dag er det ca 85 busser som benyttes av linjene som betjener Lørenskog. Litt over halvparten av disse bussene står i dag på Jernkroken/Grorud, og resterende står på Kjul/Nittedal og i Lillestrøm. Anlegget på Jernkroken er leid, leiekontrakt utgår i 2029 og er ikke fornyet.



Figur 1-1 Dagens bussanlegg som betjener Lørenskog kommune

Arealsøk etter egnet eiendom i Lørenskog og omegn har pågått i 8 år. Nærmere 80 forskjellige eiendommer er vurdert i Lørenskog og omkringliggende kommuner. Alle arealene har blitt vurdert opp mot nødvendige krav for å sikre fremtidig vekst og forutsigbarhet i kollektivtrafikken. Form har stor betydning for hvordan et anlegg kan utvikles med minst mulig arealbeslag. I tillegg må arealet være stort nok til å dekke både dagens behov og en fremtidig vekst. Lokasjon påvirker hvor mange kilometer bussen må kjøre uten passasjerer, og dermed også utslipp, slitasje og effektivitet.

I tillegg til disse kriteriene, er det gjort vurderinger av hver enkelt eiendom om et bussanlegg sammenfaller med overordnede kommunale planer. Flere grunneiere har også hatt andre planer for utvikling på sin eiendom, og derfor ikke hatt ønske om salg.

Eiendommen i Kloppaveien 16, 18 og 20 er alternativet som fremstår som best på alle kriterier som er lagt til grunn, og dette arealet vil kunne sikre et fleksibelt bussanlegg som tar høyde for fremtidig behovsvekst i Lørenskog.

### 3. Formålet med planen

Reguleringsplanen skal legge til rette for etablering av et bussanlegg, i tillegg til kontor, lager og forretning for plasskrevende varer.

Planen skal også utbedre avkjørselen fra Kloppaveien og sikre krysningpunktet for myke trafikanter innenfor planområdet. Eksisterende bru som kobler Kloppaveien 16, 18 og 20 til fellesadkomsten kan oppgraderes ved behov.

#### **Om bussanlegg:**

Bussanleggets hovedfunksjon er å tilrettelegge for effektiv drift av Ruters busstransport og sikre konkurranse på like vilkår.

Bussanlegget fungerer som basen for bussene og sjåførene når de ikke er ute på veien. Her blir bussene vasket, vedlikeholdt og klargjort for neste tur.

Anlegget er også arbeidsplassen til vaskere, fagforeningsrepresentanter, administrativt ansatte, trafikkledelse, mekanikere og andre funksjoner som er nødvendige for at hjulene i busstransporten skal gå rundt.

Totalt estimeres 270-300 arbeidsplasser ved et bussanlegg i Lørenskog

Bussanlegget skal også sikre kapasitet for fremtidig vekst i kollektivtilbudet i Lørenskog kommune og samtidig bidra til å redusere kø og privatbilisme.

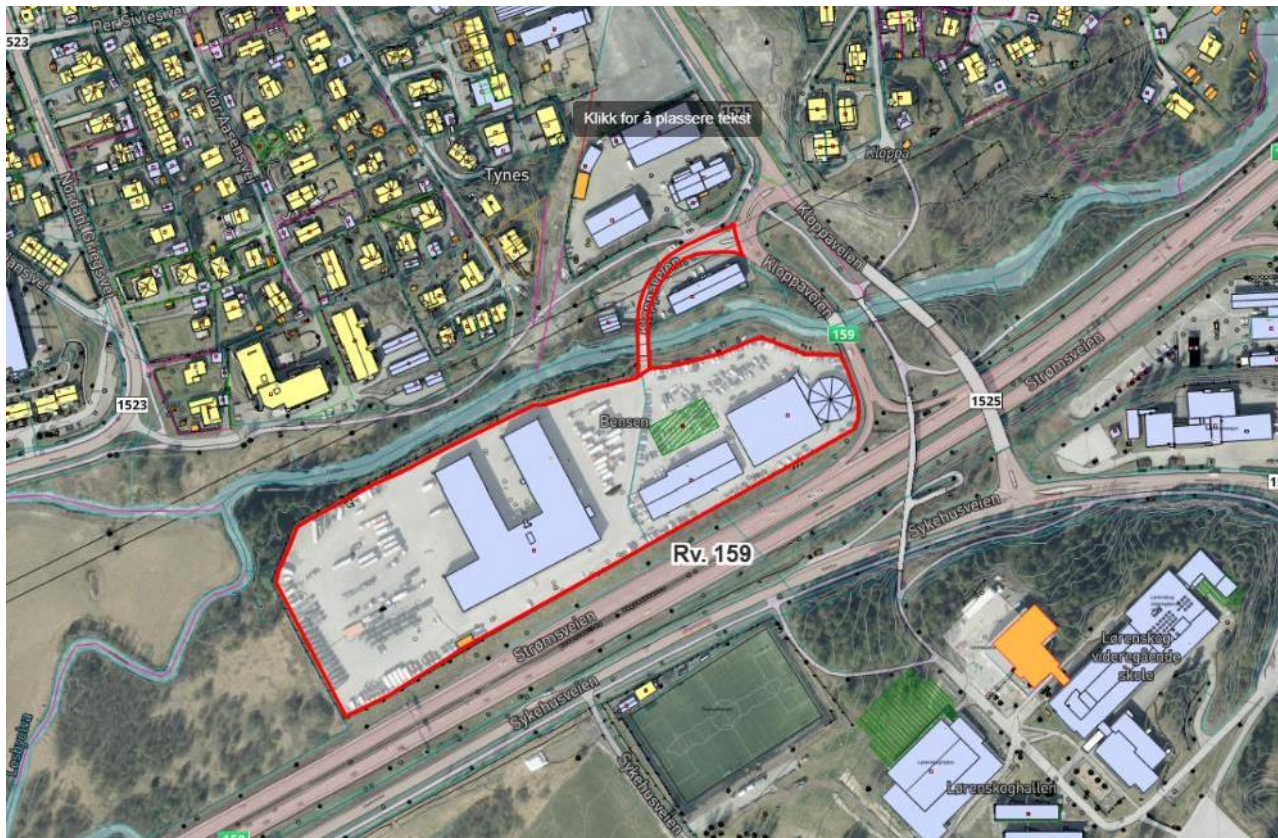
Anlegget skal kunne huse både storbusser og minibusser. Det antas en vekst i minibusser og matebusser etter 2035, da disse vil være viktig støtte for økt antall avganger med tog, høykapasitets-/ekspresbuss, fremtidig T-bane og ikke minst reduksjon av lokal småkjøring med bil.

Det skal etableres et fremtidsrettet bussanlegg for elektrisk busser uten støy, utslipp eller luftforurensing. Plasseringen er både viktig og riktig for et moderne anlegg basert på elektrisitet med lavest mulig effektbehov.

## 4. Planområdet i dag

Planområdet omfatter Kloppaveien 16 (112/21), 18 (112/21) og 20 (112/24), samt en fellesadkomst fra Kloppaveien. På sørsiden grenser planområdet til rv. 159, mot nord til et friområde/Fjellhamarelva og et etablert boligområde. Mot vest grenser det til et friområde og mot øst til Kloppaveien.

Adkomst til planområdet skjer via en regulert fellesadkomst som også betjener Kloppaveien 10 (107/2353) og Kloppaveien 30 (107/1764). Adkomsten krysser Fjellhamarelva via en bru.



Figur 4-1 Situasjons- og eiendomskart

Planområdet fremstår i dag todelt. Den vestlige delen (Kloppaveien 20) er bebygd med et U-format bygg i to etasjer, disponert av Man Truck & Bus. Bygget brukes til utsalg og verksted for lastebiler og busser. Den østlige delen av planområdet har to bygg: ett i én etasje og ett i en kombinasjon av én og to etasjer. Bebyggelsen her domineres av bilforhandlere, bilverksteder og et treningssenter. Terrenget er flatt og asfaltert, og utearealet brukes hovedsakelig til parkering.



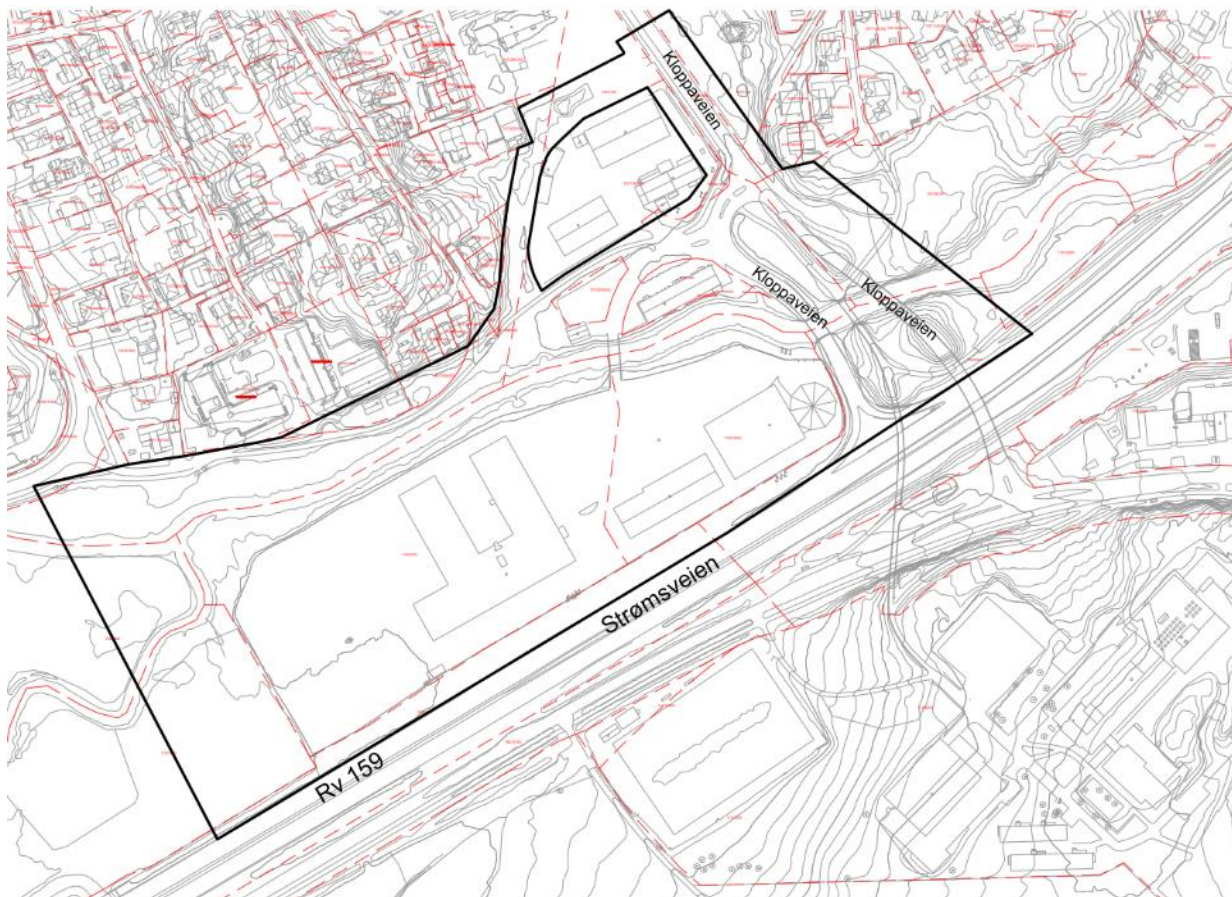
Figur 4-2 Eksisterende situasjon

## 5. Forslag til plangrense

Den foreslåtte plangrensen tar utgangspunkt i utbyggingsområdene Kloppaveien 16, 18 og 20, samt fellesadkomsten som knytter utbyggingsområdet til offentlig veg. Friområdet og elva i nord inkluderes i planområdet for å redegjøre for miljøkonsekvensene og eventuelle tiltak. I tillegg er de to nærmeste kryssene til utbyggingsområdet med for å vurdere konsekvensene for trafikken og nødvendige tiltak. Regulert friområde nord og vest for Optimera (Kloppaveien 30) tas også med i varslingen for å vurdere muligheten for en ny gang- og sykkelvei trasé. En trygg gang- og sykkelvei vil være avgjørende for det helhetlige trafikkbilde.

Eiendommen Kloppaveien 10 (107/2353) tas også med i planområdet da den deler grense med fellesadkomsten og påvirkes av kryssutformingen.

Den endelige plangrensen vil bli avklart i oppstartsmøte med kommunen.



Figur 5-1 Forslag til varslingsgrense. Plangrense kan bli mindre når plankartet utarbeides.

Følgende eiendommer blir berørt av foreslått plangrense/varslingsgrense:

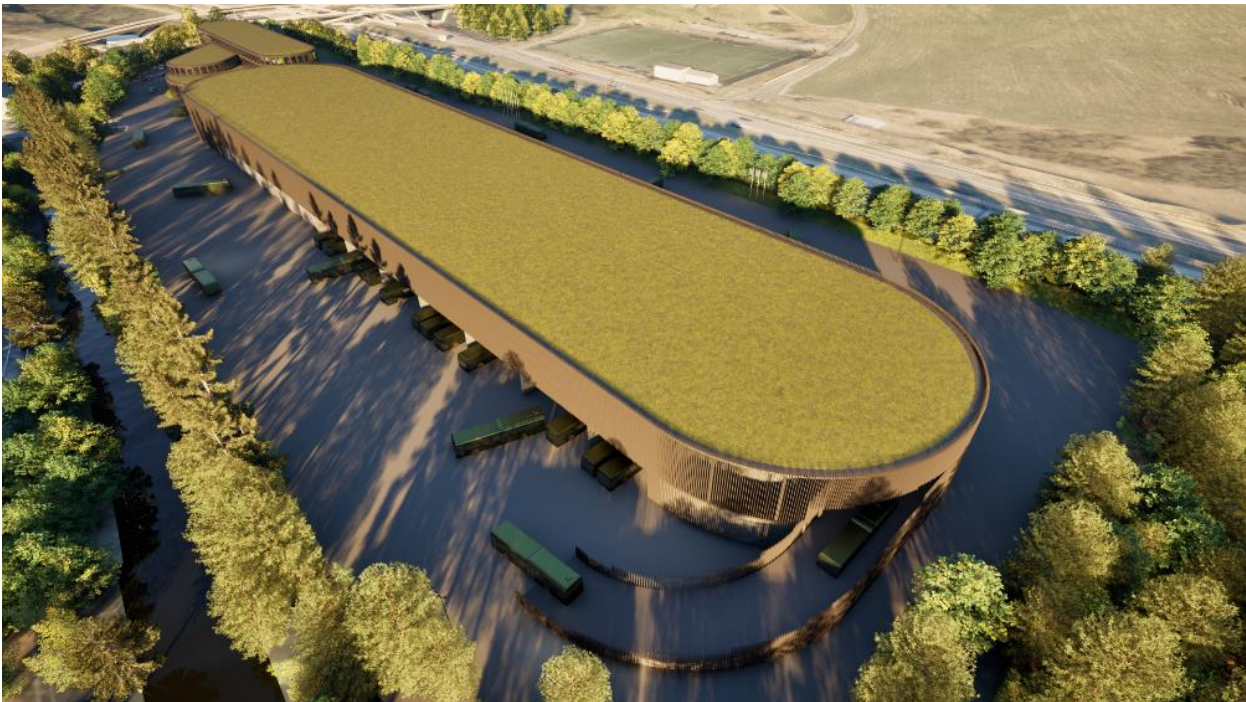
Gnr./bnr.	Eier
112/4	Privat
112/21	Privat
107/2353	Privat
107/40	Lørenskog kommune
107/1	Lørenskog kommune
107/36	Lørenskog kommune
150/6	Statens vegvesen
150/5	Statens vegvesen
112/1	Privat
109/1	Privat

De to siste eiendommene, markert med grått, omfattes kun av varslingsgrense og det er lite sannsynlig at de blir med i den endelige utformingen av planen.

## 6. Detaljer i planen

### 6.1 Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Planområdet skal bebygges med et dedikert bussanlegg.  
Nedenfor vises illustrasjoner av en mulig utbygging.



Figur 6-1: Fremtidig bruk av planområdet. Ett nytt dedikert bussanlegg etableres, hvor bussene parkeres for lading innendørs.

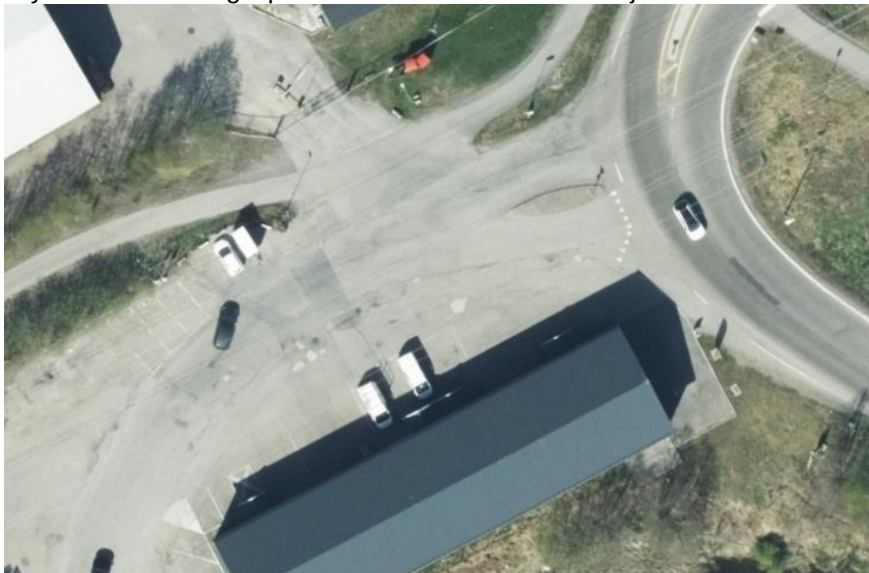


Figur 6-2: På deler av eiendommen kan det etableres kontor/administrasjonsbygg.

I en overgangsfase kan deler av eksisterende bebyggelse benyttes slik de er i dag inntil prosjektet er klart for realisering.

Følgende tiltak er også en viktig del av planen:

- Stramme opp krysset mellom felles adkomsten og Kloppaveien, samt skille veiformålet fra utearealene. Innkjørselen til Optimera er godkjent flyttet 13 m mot vest (lenger bort fra krysset). Krysset utformes og tilpasses til trafikken det skal betjene.



Figur 6-3: Dagens situasjon i krysset felles avkjørsel X Kloppaveien. Innkjørsel til Optimera på nordre side flyttes mot vest

- Styrke trafikksikkerheten ved gangfeltet mellom de to kryssene. Det kan vurderes heving av fotgjengerfeltet, erstatte eksisterende kryssing med en ny g/s-vei trasé i nærheten (se figur 6-5), etablering av undergang, bygging av en bru dersom forholdene tillater det, eller eventuelle andre tiltak. Løsningene skal drøftes og avklares i samråd med kommunen under planprosessen.



Figur 6-4: Dagens gangfelt



Figur 6-5: Forslag til ny g/s-vei trasé vist med rosa. Den eksisterende g/s-veien, markert med rødt, skal fjernes. Nytt gangfelt over Kloppaveien kan være opphøyd og lysregulert. Fartsgrense ved kryssingen reduseres fra 60 til 40 km/t.

## 6.2 Utbyggingsvolum og byggehøyder

Bebyggelsen tenkes utformet i to enheter:

- **Bussanlegget:** Bygget skal være sammenhengende og ha en maksimal høyde på 12 meter.
- **Kontor/administrasjon:** Bygget skal være i 3-4 etasjer med en maksimal høyde på 18 meter.

Høydene tilsvarer de høydene som gjelder i eksisterende reguleringsplan.

Utnyttelsesgraden er tenkt satt til BYA=80%.

Denne inndelingen og utformingen av bebyggelsen vil gi en ryddig og effektiv utnyttelse av arealene.



Figur 6-6: Planområdet med ny bebyggelse sett fra brua over Strømsveien

## 7. Forhold til overordnede planer

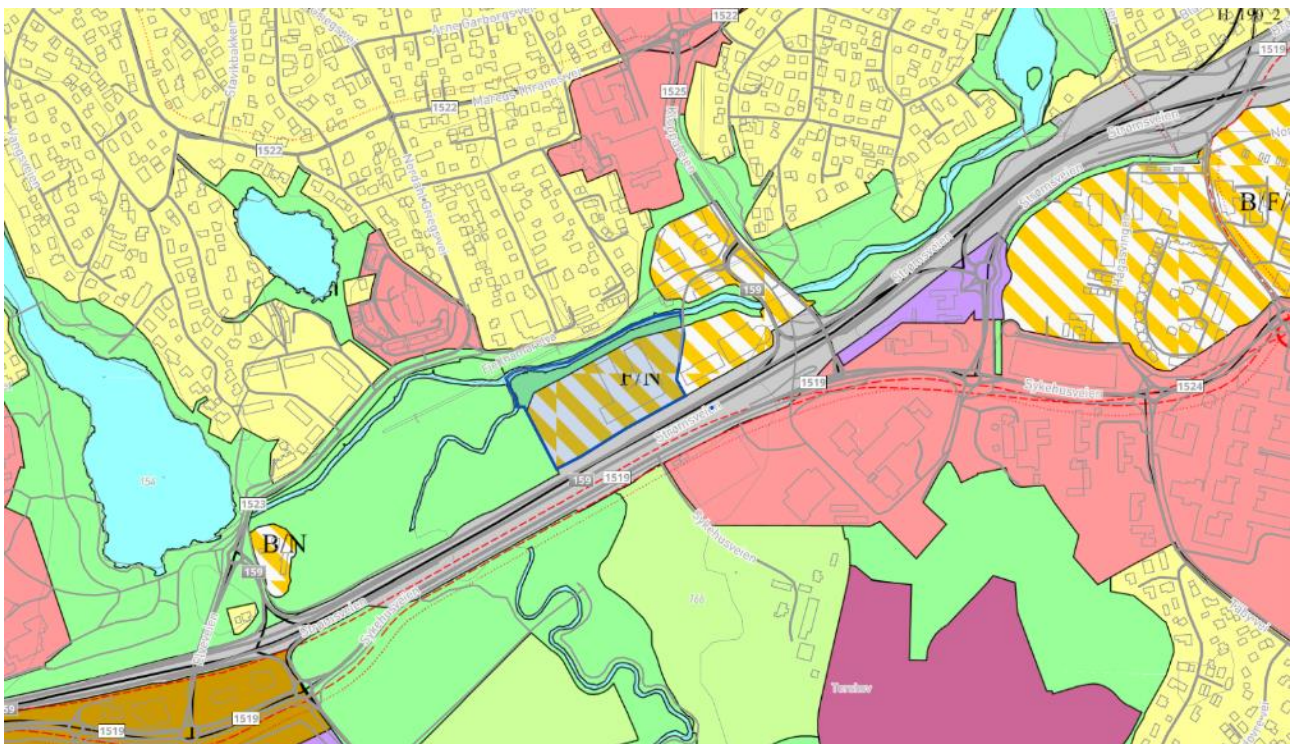
### 7.1 Kommuneplan

I gjeldende kommuneplan er planområdet avsatt til forretning og næring.

Kommuneplanens bestemmelser presiserer at forretning på tomten gjelder kun *plasskrevende varer*. *Plasskrevende varer defineres som biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, i tillegg til hagesentre.*

Bestemmelsene presiserer også at *næring* omfatter kontor, industri og lager. *Annen næringsvirksomhet som ikke inngår i andre arealformål, kan tillates.*

Bestemmelsen over betyr at etablering av et bussanlegg er i tråd med kommuneplanen.



Figur 7-1: Utsnitt av gjeldende kommuneplan. «Bensen» tomten er markert med F/N (forretning/næring)

## 7.2 Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldende reguleringsplan ble vedtatt den 23-01-1978.

Gjeldende formål er industri, parkbelte og felles adkomst.

Det er tillatt med en gesimshøyde på 12 m (4 normaletasjer) for industrilokaler og 18 m (6 normaletasjer) for administrasjonsbygg.

Utnyttelsen er satt til  $U\text{-grad}=0,8$ . Denne beregningsmetoden er ikke lenger i bruk.



Figur 7-2 Oversikt over gjeldende reguleringsplan for «Bensen»-tomten.

## 8. Tiltakets virkning på, og tilpasning til omgivelsene

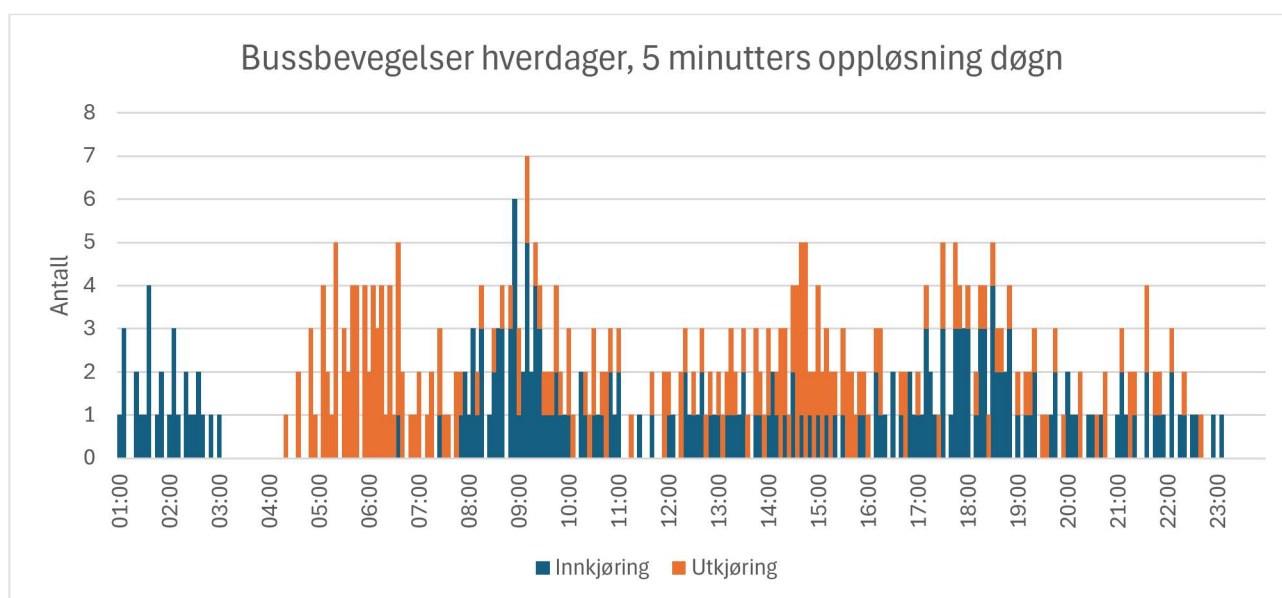
### 8.1 Trafikale vurderinger av nytt bussanlegg

Bussanlegget har god lokasjon i forhold til hovedveisystemet. Det er kort vei til rv. 159 og dermed minimeres trafikkmengdene på lokale veier

Det ble før sommeren 2025 gjennomført en trafikk telling i de nærliggende kryssene, inkludert myke trafikanter. Observasjoner fra tellingene ligger til grunn for videre vurderinger. I neste planfase vil det gjennomføres detaljerte vurderinger og beregninger av konsekvenser ved bussanlegget.

Planområdet er allerede regulert og i bruk til formål som er beslektet med bussanlegg. Dagens bruk er i stor grad bilbasert virksomhet og trafikkmengdene (ÅDT) fra dagens virksomhet vurderes å være i samme størrelsesorden som ved et bussanlegg. Tiltaket vil primært skille seg fra eksisterende bruk ved at det genereres en større andel større kjøretøy, da ca. halvparten av trafikken til området vil være busser. Trafikken til/fra bussanlegget vil i all hovedsak komme utenfor rushperiodene, det vil si at trafikken vil fordele seg jevnere gjennom døgnet. Derfor vurderes at bussanlegget ikke vil medføre økte forsinkelser i vegsystemet.

Nedenfor vises et eksempel på kjøremønster, ut- og innkjøring, fra bussanlegg med ca. 76 busser i drift, tilsvarende 220 turer ut og 220 turer inn.



Figur 8.1 Eksempel på antall busser og tidspunkt for inn og ut kjøring til et bussanlegg gjennom et døgn. 220 turer totalt. Kilde: Ruter AS

Tilkoblingen til vegsystemet er vurdert som noe komplisert med to tette kryss, en gang og sykkelvei som krysser mellom kryssene og en utflytende tilførselsvei. Det vil derfor jobbes med tiltak for å styrke trafikksikkerheten.



Figur 8-2: Kjøresystem, trafikkmønster og de mest konkrete konfliktpunktene i tilknytning til adkomsten.

Følgende grep vil bli vurdert og kan implementeres for å øke/ivareta trafiksikkerheten:

- Stramme opp utformingen av krysset mellom felles avkjørselen X Kloppaveien (pkt. 3 i figur 8-2). Dette vil gi et tydeligere kjøremønster og et skille mellom kjøreareal og parkeringsområde. Det skal undersøkes videre hvilken konsekvens dette har for næringsbyggene.
- Vurdere tiltak ved gangkryssingen (pkt. 2 i figur 8-2). Dette kan være opphøyde gangfelt, sjekke synsvinkler, vurdere fartsgrenser og belysning, eller eventuelt vurdere undergang/bru dersom dette er gjennomførbart.
- Innkjørselen til Optimera (pkt. 4 i figur 8-2) er godkjent flyttet 13 m mot vest (lenger unna krysset) i forbindelse med en avkjøringstillatelse gitt 20.01.2025. Dette vil forbedre trafiksikkerheten ved krysset. Den nye avkjørselen til Optimera vil bli lagt inn i reguleringsforslaget.
- Vurdere å erstatte dagens veikryssing med en ny g/s-vei trasé, slik det er vist på figur 6-5.

## 8.2 Skoleinntaksområde

Det er begrenset med skolebarn (barne- og ungdomsskole-elever) gjennom krysset fordi skolekretsen i all hovedsak ligger nord for rv. 159, se figur 8-3. Det er et grenseområde ved sykehuset som har aktuell skolevei via gangsystemet forbi adkomstkryssene.



Figur 8-3: Skoleinntaksområdet for Fjellhamar barneskole og ungdomsskole

## 8.3 Støy

Støyvurderingen er todelt og tar for seg følgende situasjoner:

- Vurdering av vegtrafikkstøy som følge av økt trafikk til/fra bussanlegget.
- Vurdering av støy fra støykilder ved bussanlegget (ikke vegtrafikk).

### Vegtrafikkstøy

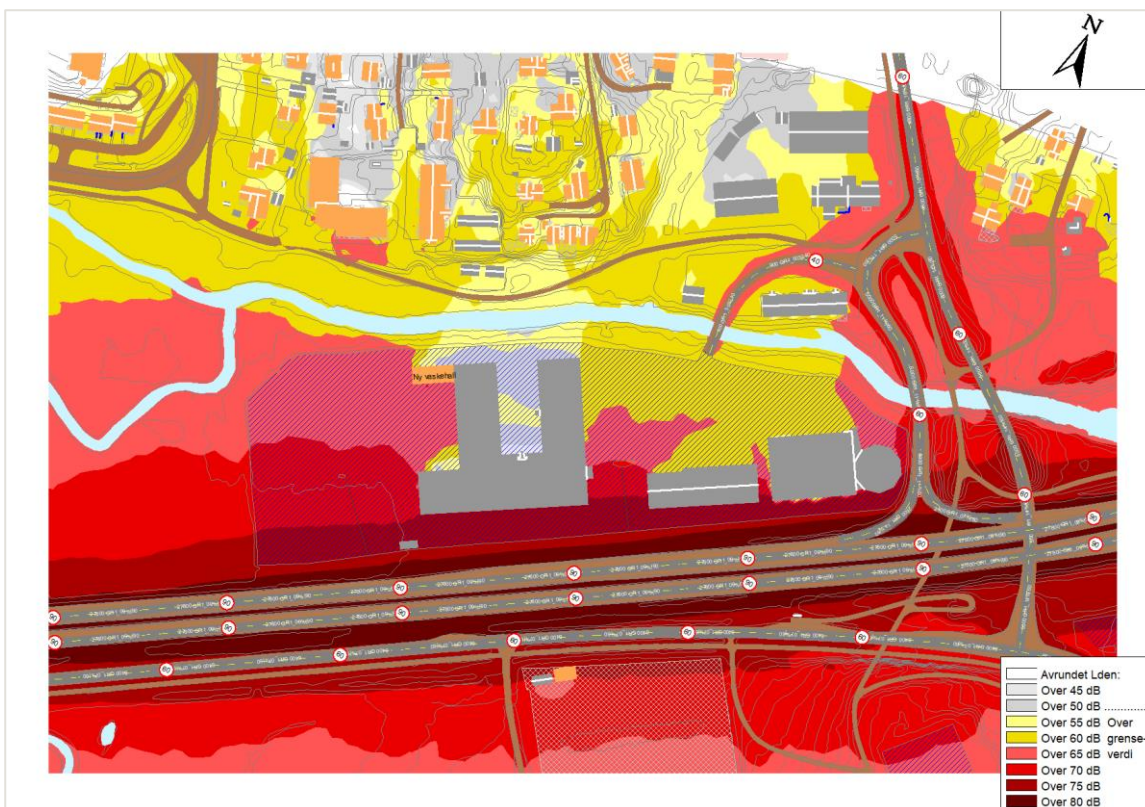
Det er utført en støyberegning for fremtidig situasjon uten bussanlegg og fremtidig situasjon med bussanlegg. Eksisterende bygningsmasse er lagt til grunn i beregningene.

Beregninger viser generelt mye støy i området, som spesielt skyldes riksvei 159, samt generelt mye støy fra øvrige veger i området.

For støy fra vegtrafikk viser beregningene med bussanlegg generelt ingen merkbar økning av støynivået. Det eneste området der det er synlig endring av støynivået er i nærheten av ny inn og utkjøring fra bussanlegget.



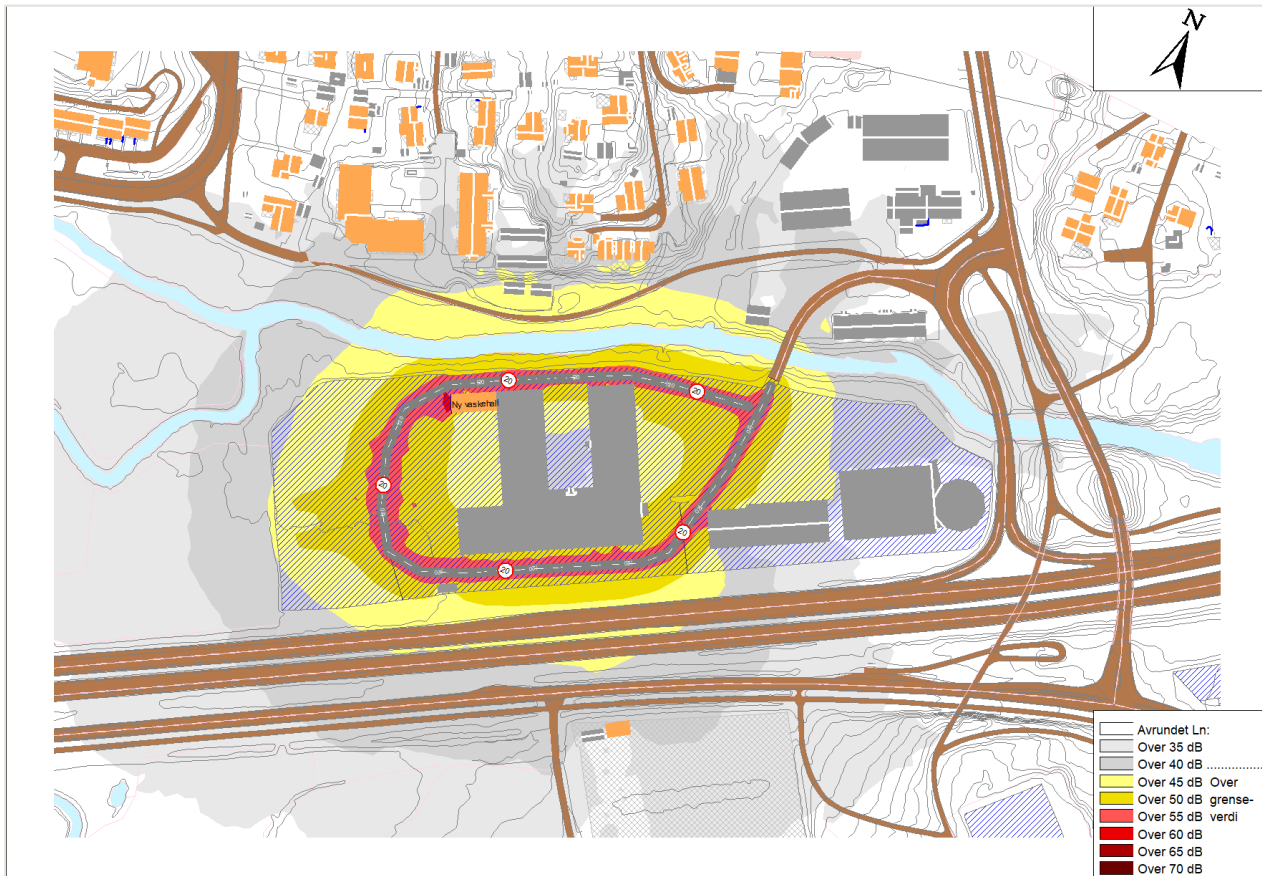
Figur 8-4 Beregnet støy fra vegtrafikk for fremtidig situasjon uten utbygget bussanlegg



Figur 8-5 Beregnet støy fra vegtrafikk for fremtidig situasjon med bussanlegg og eksisterende bebyggelse

### Støy fra bussanlegget

Det er gjort beregning av støy fra industri for det planlagte bussanlegget. Beregninger viser at støynivået på natt vil være dimensjonerende. Beregninger viser at nærmeste boligbebyggelse ligger marginalt under gjeldende grenseverdi på natt. Beregningen viser at støynivået vil ligge vesentlig under støynivået fra vegtrafikk.



Figur 8-6 Beregnet støy fra terminalaktivitet fra nytt bussanlegg, L<sub>n</sub>.

Støyberegningene ble opprinnelig gjort i forbindelse med en byggesak på eiendommen. De presenteres her for å gi innsikt i støysituasjonen i området. I forbindelse med foreliggende reguleringsforslag vil det bli utarbeidet en ny støyanalyse som tar høyde for det nye bygget for bussanlegget. Bygget er avlangt og sammenhengende, og vil danne en mer effektiv støyskjerming mot boligområdet.

## 8.4 Lysforurensning fra bussanlegg mot naboer

Naboene på den andre siden av Fjellhamarelva (markert i illustrasjonen nedenfor) befinner seg på et terreng med tilsvarende kotehøyde som eiendommen på Kloppaveien 20. Kjørellys fra busser kan derfor medføre noe lysforurensning for disse naboene. Lys fra lysmaster i planområdet kan også være generende for den nærmeste boligbebyggelsen.

Mellom Kloppaveien 20 og Fjellhamarelva er det en smal stripe med relativt tett vegetasjon bestående av bartrær. Denne vegetasjonen virker skjermende hele året, og vil redusere lysforurensningen betydelig.

Et bussanlegg på Kloppaveien 20 vil kreve inngjerding av eiendommen på grunn av sikkerhetshensyn. Dette kan gjøres med et tett gjerde, som i enda større grad enn vegetasjonen vil eliminere lysforurensningen.

Lysdesign på planområdet skal ha som mål å unngå forstyrrelse og blanding fra lysmaster og annen utendørs belysning. Lys skal rettes nedover og mot det område som skal belyses. Dette bidrar til å redusere lysforurensning og forebygge ulemper for trafikanter, nærboende og dyreliv.



Figur 8-7 Illustrasjon av hus utsatt for lysforurensning

## 9. Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet

### 9.1 Naturmangfold

Det er laget et notat for naturmangfold som konkluderer med følgende:

- Gjennomføring av tiltak innenfor eksisterende tomt som allerede er utviklet, vil i liten grad berøre naturverdiene som omkranser tomten.
- Eksisterende grøntområder er lokalt viktige, og siden det pågår en naturlig restaurering av tidligere jordbruksarealer, vil naturområdene øke ytterligere i verdi.
- Utvidelse av kantvegetasjonen vil være svært positivt.
- Eventuell turvei bør planlegges utenom de nærliggende naturområdene, og på vestsiden av Losbyelva.
- Opprettelse av støyskjerming langs utviklet tomt og helt til brua over Losbyelva vil være gunstig for naturområdet.

Notatet ble opprinnelig laget i forbindelse med en byggesak på eiendommen. Det vil bli revidert i sammenheng med reguleringsplanen, ettersom planområdet har blitt noe større.

### 9.2 Beplantningsbelte

Forslagstiller ønsker å se på muligheten for å regulere og beplante området mellom rv.159 og planområdet. Dette området eies av fylkeskommunen/ Statens vegvesen. En dialog med myndigheten om dette vil bli innledet senere i prosessen.

### 9.3 Grunnforurensning

Planområdet har lenge vært brukt som industritomt, og det kan derfor være forurensning i grunnen. I planprosessen vil det bli utarbeidet en miljøteknisk grunnundersøkelse som kartlegger forurensningen og foreslår eventuelle avbøtende tiltak.

### 9.4 Overvann/ flom

En mindre del av planområdet berøres av flomfaresone H\_320. I dag består planområdet av store harde flater. Med forventet klimaendring i fremtiden er sannsynligheten for overvannsflom høyere enn før. Dette temaet vil bli utredet, og eventuelle avbøtende tiltak vil bli inkludert i planen.

### 9.5 Øvrige forhold

Planområdet er etablert, og det finnes ingen kulturminner/kulturmiljøer innenfor eller i nærheten av det. Andre reguleringsforhold, som byggegrenser og høyde, videreføres fra gjeldende reguleringsplan.

Trafikk, støy og lysforurensning er omtalt under kapittel 7.

## 10. Medvirkningsprosesser

Arbeidet legges opp med utgangspunkt i plan- og bygningslovens krav til informasjon og medvirkning.

- Varsel om oppstart.
- Annonsering i avis og brev til berørte parter.
- Kunngjøring på kommunens nettside.
- Offentlig ettersyn av planforslaget.

I tillegg til ovennevnte, skal det holdes informasjonsmøter etter varsel om oppstart av reguleringsarbeid og etter varsel om offentlig ettersyn.

Det skal også vurderes særmerter med barn og ungdomsråd i kommunen og det gjennomføres et barnetråkk for å kartlegge barn og unges bevegelsesmønster over gang- og sykkelveien som krysser Kloppaveien.

## 11. Ivaretagelse av samfunnssikkerhet

Det skal utarbeides ROS-analyse etter DSBs mal som oppsett som baserer seg på foreliggende kunnskap og kilder samt utdrag fra nødvendige avklaringer og utredninger i forbindelse med planarbeidet.

Det forventes at trafiksikkerhet, grunnforurensning og overvann/floam vil være viktige temaer å utrede og ivareta i planarbeidet.

## 12. Vurdering etter forskrift om konsekvensutredning

Jf. forskrift om konsekvensutredninger § 6, § 7 og § 8.

Konsekvensutredningsplikten er vurdert ut fra kravene i kapittel 2 og 3 i KU-forskriften, samt forskriftens vedlegg I og II. Planen inneholder tiltak nevnt i vedlegg I under § 6 i forskriftene. Dette gjelder punkt 24 i vedlegg I (Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilgittige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m<sup>2</sup>).

Det skal derfor utarbeides et planprogram som grunnlag for konsekvensutredninger