

Planbeskrivelse

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

Forslagsstiller: Akershus fylkeskommune

Plankonsulent: Norconsult AS

Dato: 25.09.2025



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
2.5 Høring og offentlig ettersyn	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.....	10
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 Rikspolitiske retningslinjer og nasjonale mål	17
4.3 Regionale planer.....	17
4.4 Kommunale planer.....	18
4.5 Pågående planarbeid	21
4.6 Utbyggingsavtale	21

5. Beskrivelse av planforslaget	21
5.1 Hovedgrep	21
5.2 Alternative vurderinger	22
5.3 Formål	23
5.4 Utforming	24
5.5 Trafikkforhold	27
5.6 Kollektiv	28
5.7 Støy	29
5.8 Luftkvalitet	30
5.9 Forurensning.....	30
5.10 Rekkefølgekrav	30
Før rammetillatelse til tiltak skal:	30
Før igangsettingstillatelse til tiltak skal:	30
Før tiltak tas i bruk skal:.....	31
Etter avsluttet anleggsperiode skal:	31
6. Konsekvenser av planforslaget.....	31
6.1 Konsekvenser ift. overordnede planer og mål ...	32
6.2 Trafikk.....	32
6.3 Kulturminner	33
6.4 Støy	34
6.5 Luftkvalitet	35
6.6 Forurensning.....	36
6.7 Teknisk infrastruktur.....	36
6.8 Konsekvenser for landskap og vegetasjon	37
6.9 Overvann og flom	39
6.10 Konsekvenser for barn og unge	41
6.11 Konsekvenser i anleggsperioden	42
6.12 Risiko og sårbarhet	43
6.13 Eierforhold.....	44
6.14 Økonomiske konsekvenser	45
6.15 Juridiske konsekvenser	45
6.16 Utbyggingsavtale.....	45
6.17 Framdrift.....	45
7. Endringer etter offentlig ettersyn og begrenset høring	45
8. Bemerkninger ved varsel om oppstart.....	49
9. Bemerkninger ved offentlig ettersyn.....	55
10. Bemerkninger ved begrenset høring	68

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 minimere 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 eksisterende vann- og avløpsanlegg langs Solheimveien, mellom Georg Stangs vei til og med kum 568 i Are Frodes vei 34, rehabiliteres/flyttes. 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	Ellen Coats	Kasia Szary-Skadell
e-post	ellenc@afk.no	kasia.szary-skadell@norconsult.no
telefon	91 59 15 28	45 67 95 20

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

Kommunestyret vedtok den 17.april 2024 å legge reguleringsplanforslaget til offentlig ettersyn, med høringsfrist 14. juni 2024.

2.5 Høring og offentlig ettersyn

Høringsperioden ble kunngjort i Romerikes blad den 27. april 2024 og på kommunens hjemmesider. Berørte grunneiere, naboer og offentlige instanser ble varslet ved brev datert 24.april 2024.

Det har kommet 15 høringsinnspill til planen, disse er oppsummert og kommentert bakerst i planbeskrivelsen (kapittel 9).

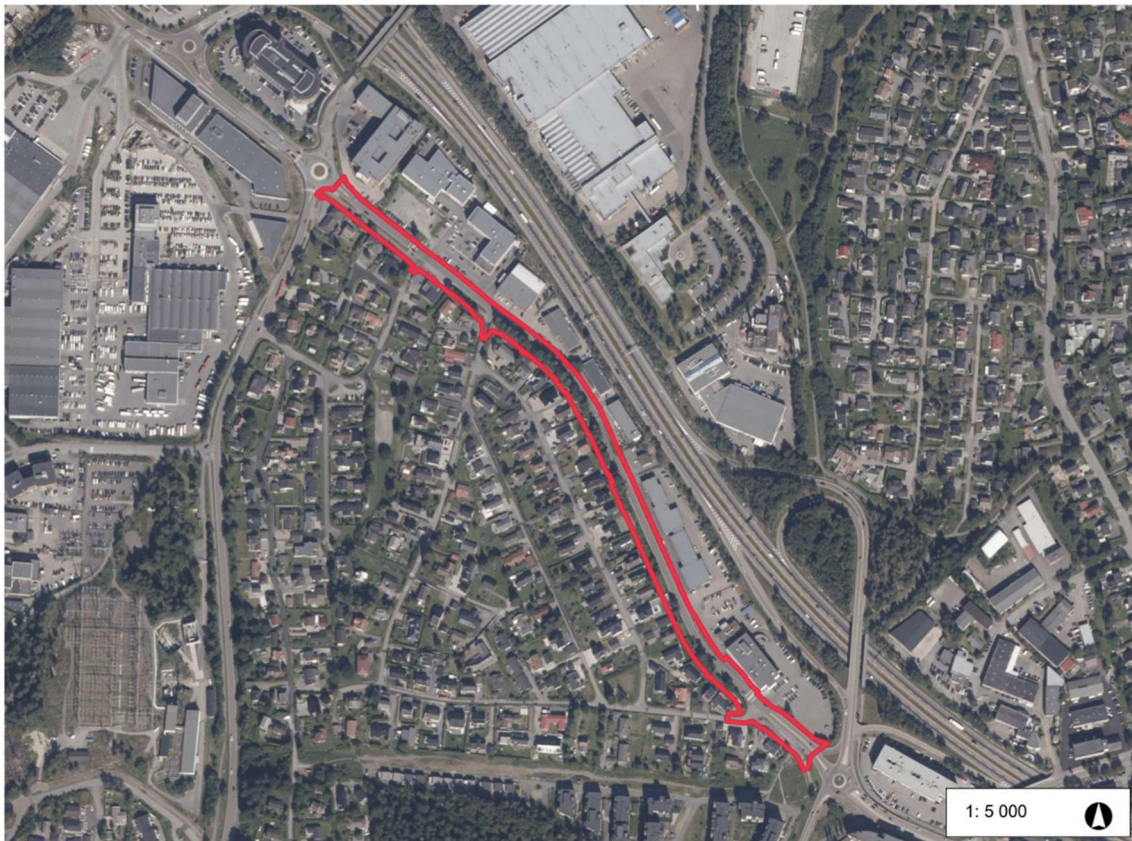
I høringsperioden, den 07. juni 2024 ble det i tillegg avholdt et informasjonsmøte med berørte naboer.

Som følge av endringer i etterkant av offentlig ettersyn, ble planforslaget lagt ut på begrenset høring. Naboer, grunneiere og myndigheter som kan bli berørt av endringene ble varslet ved brev datert 16. juni 2025. Frist for merknader ble satt til 13. august 2025. Det kom inn 6 merknader, som er oppsummert og kommentert bakerst i planbeskrivelsen (kapittel 10).

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 adkomster 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 skjermer 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.

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%.

¹ Fremmedartskategori – SE - særlig høy risiko

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 prosjekstrekningen, men kjører gjennom krysset Solheimveien x Røykåsveien (rute 110) og Solheimveien x Nordliveien (rute 300).

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 trafikantgrupper, 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 prosjekstrekningen 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.

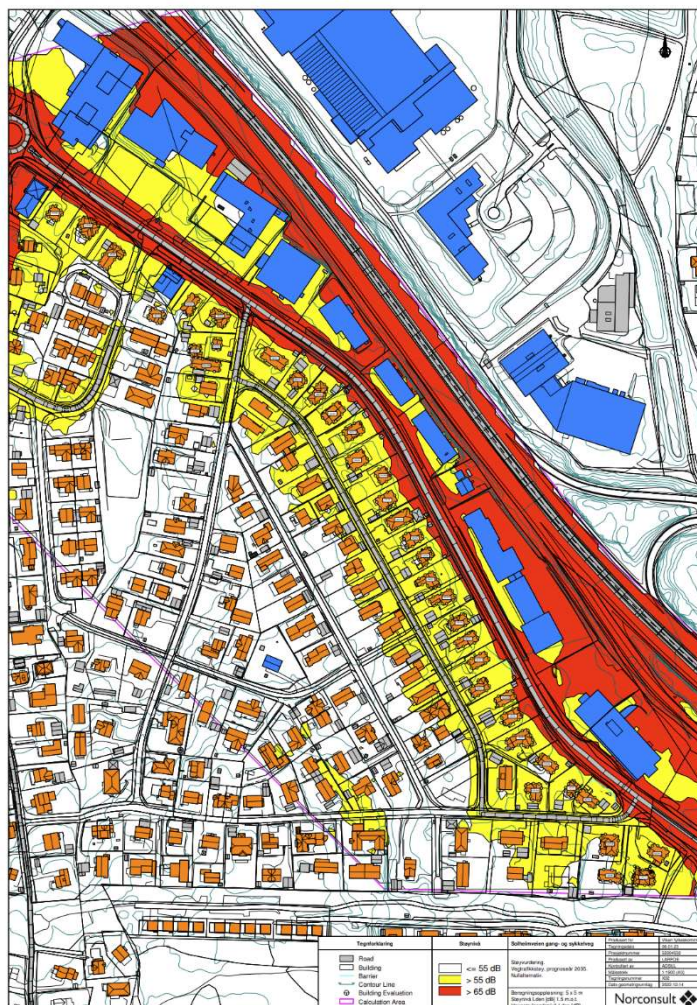
3.7 Arbeidsplasser

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

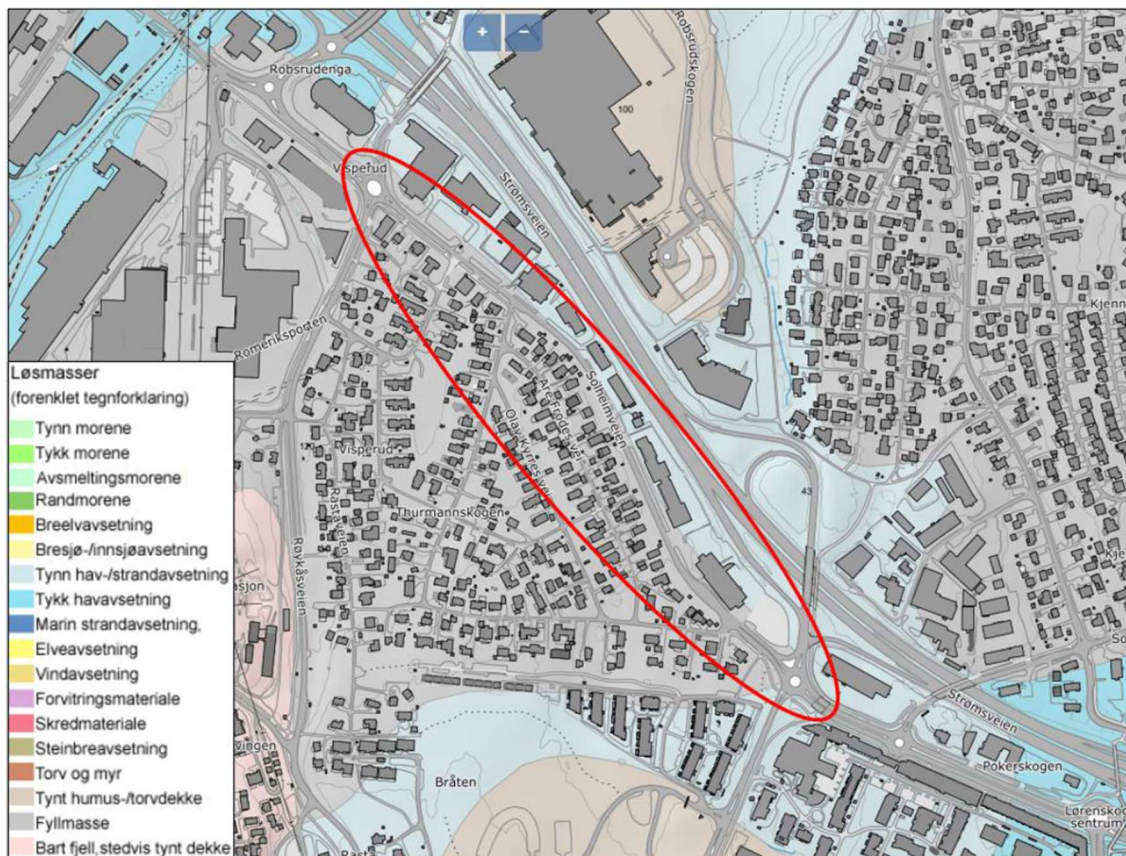
3.9 Luftkvalitet

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.

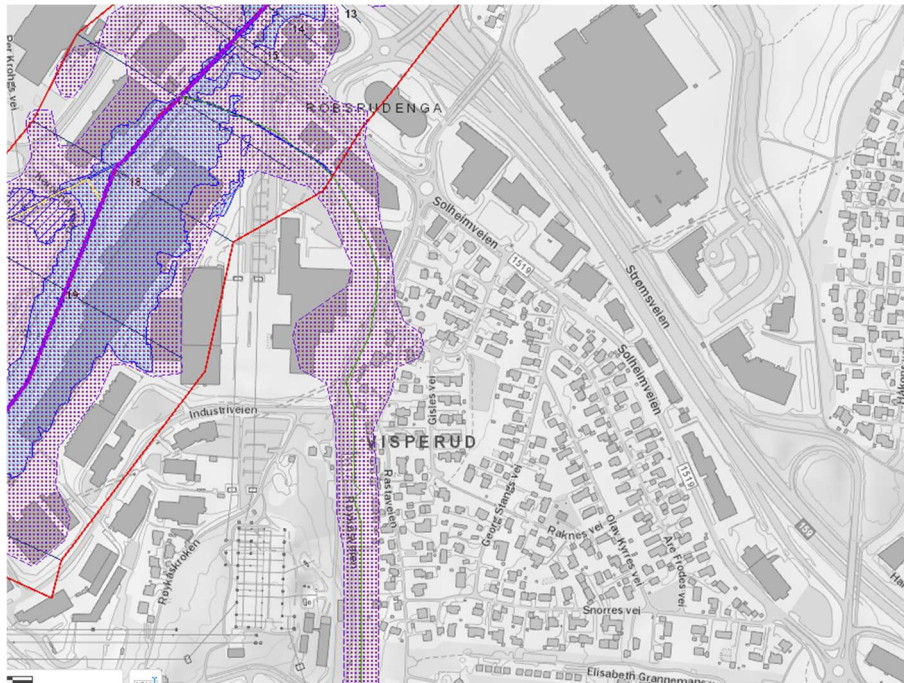
Detaljert beskrivelse av status finnes i rapport «Miljøteknisk grunnundersøkelse», datert 22.12.2022, vedlagt planforslaget.

3.12 Overvann/flom

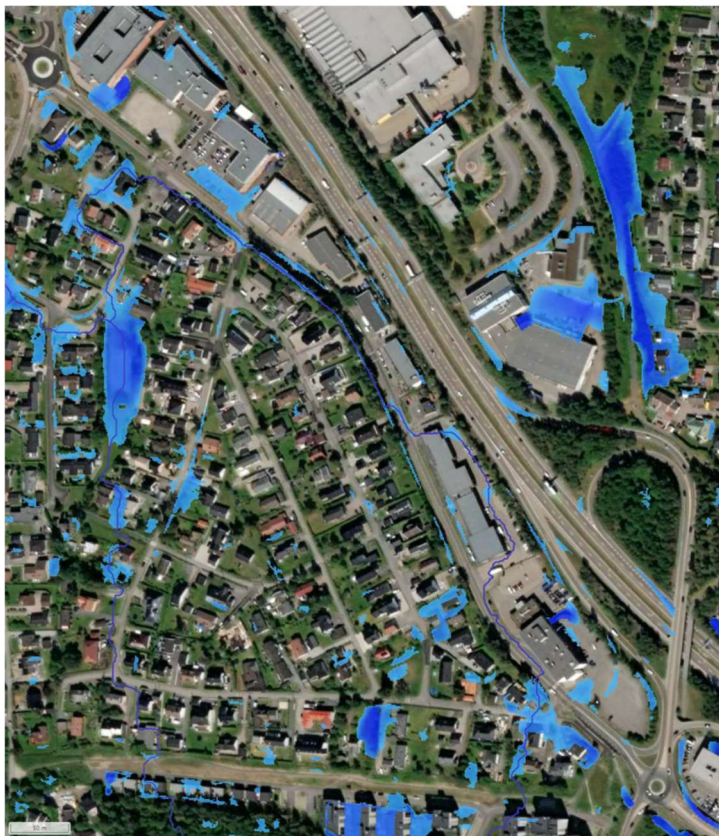
Flomproblematikken langs Ellingsrudelva ble kartlagt av NVE i 2010. Figur 4 viser NVEs aktsomhetskart for flom. Areal vest for planområdet ved Visperud, og langs Røykåsveien ligger innenfor aktsomhetsområdet og kan være utsatt for flomfare.

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:

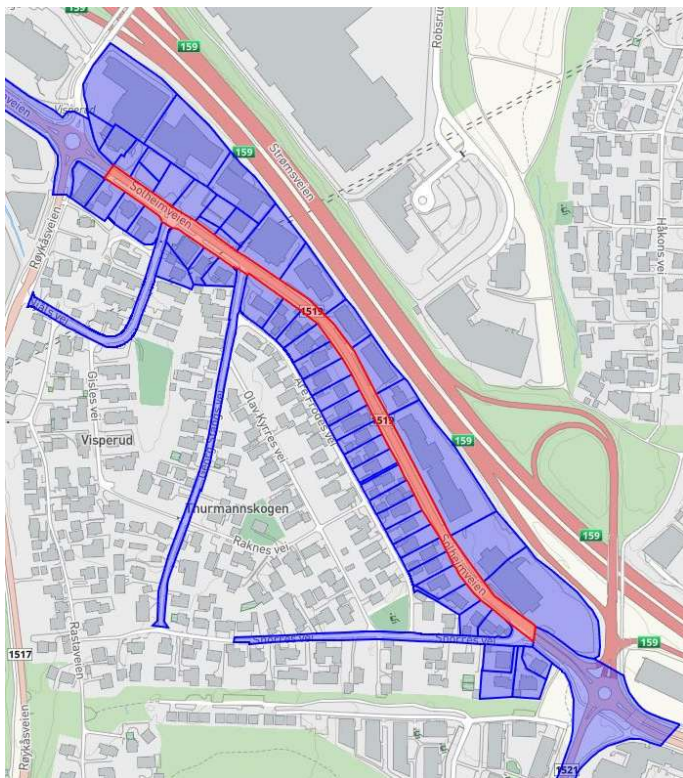
Gnr/bnr.	Eiendommens adresse	
202/1	Solheimveien	Lørenskog kommune/Akershus Fylkeskommune
Del av 202/2	Njålsvei	Lørenskog kommune
Del av 202/6	Georg Stangs vei	Lørenskog kommune

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 flerkjernete 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.

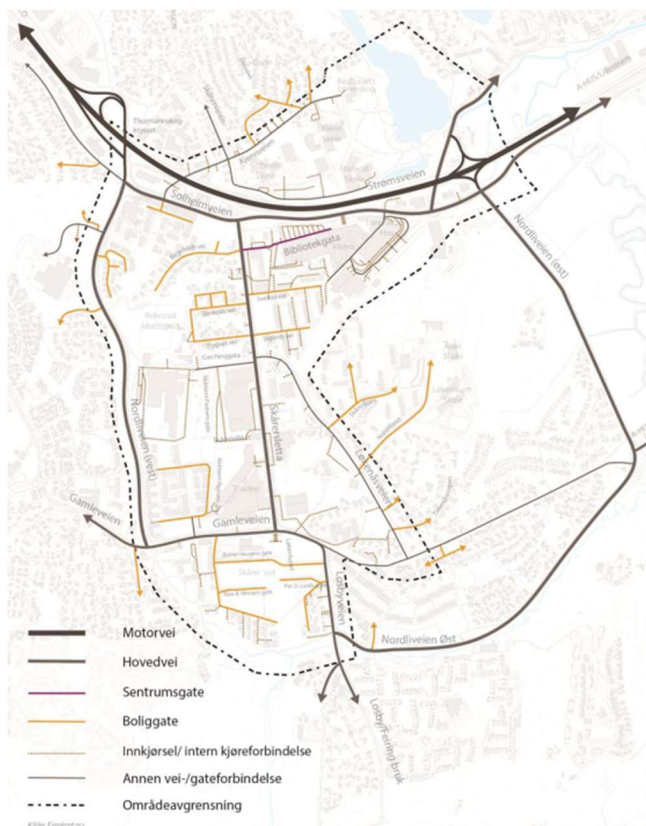
4.4 Kommunale planer

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 avgrensningen 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.

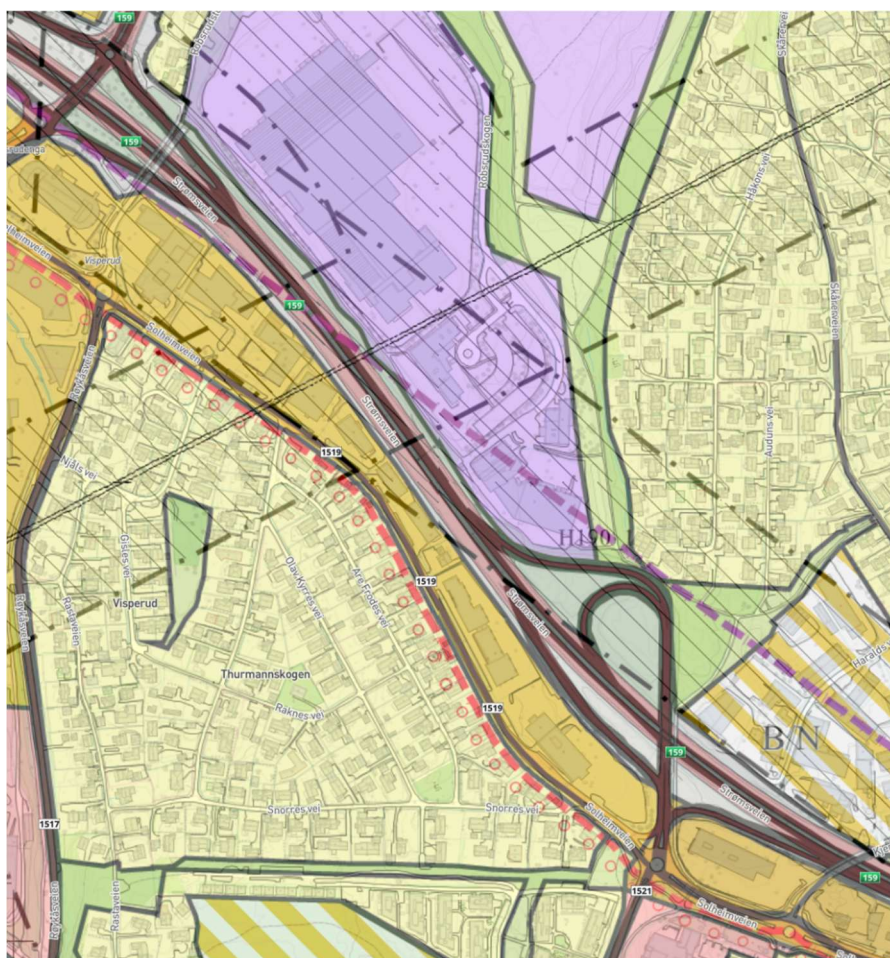
I kommuneplanens arealdel er Solheimveien definert som kollektivtrasé - superbuss og trasé for høystandard sykkelvei, mens arealer nord for fv. 1519 avsatt til generelt bebyggelse- og anleggsformål og areal sør for fv. 1519 er avsatt til boligbebyggelse.

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 tillat 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.

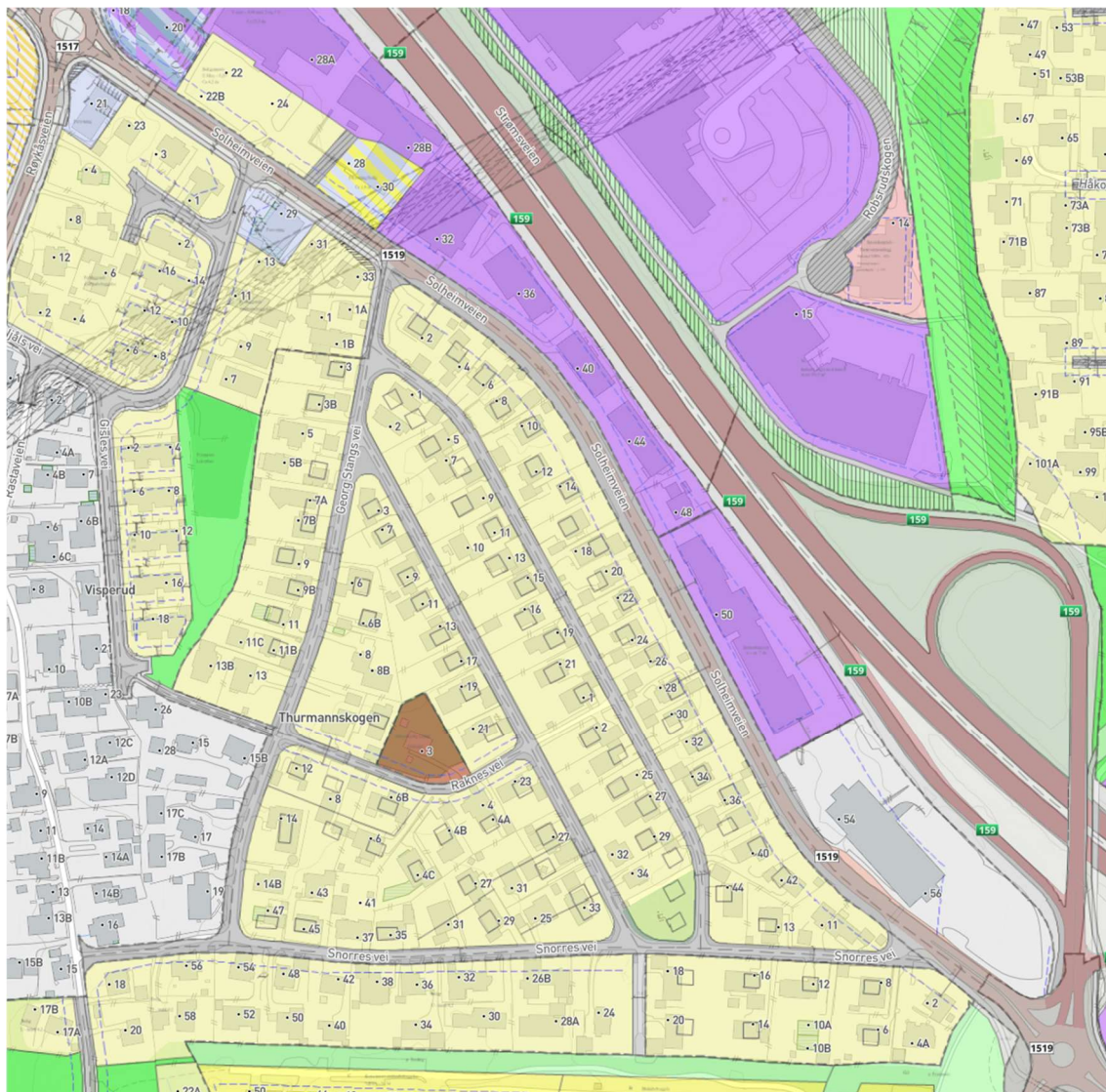
Planområdet ligger innenfor Visperud retningslinjeområde. Her er arbeidsplassintensiv næring hovedformålet i området. Det legges særlig vekt på at en fremtidig framtidig T-banestasjon og busstrasé skal være et utgangspunkt for mobilitet. Området bør ha en bymessig utforming som legger til rette for myke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

4.5 Pågående planarbeid

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

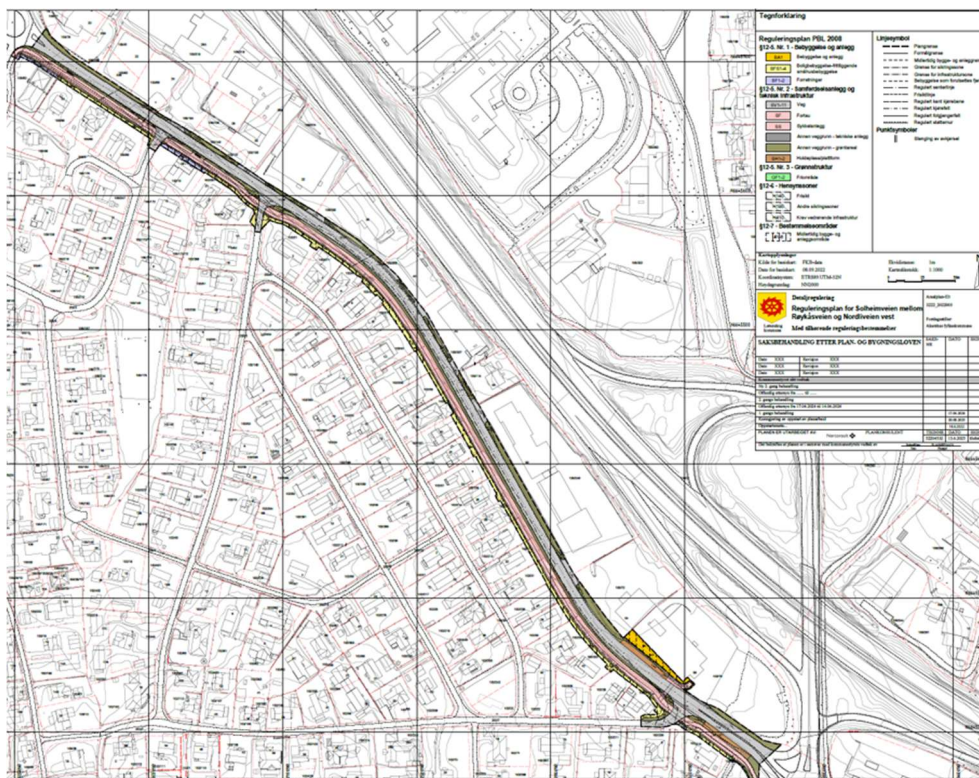
4.6 Utbyggingsavtale

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

5. Beskrivelse av planforslaget

5.1 Hovedgrep

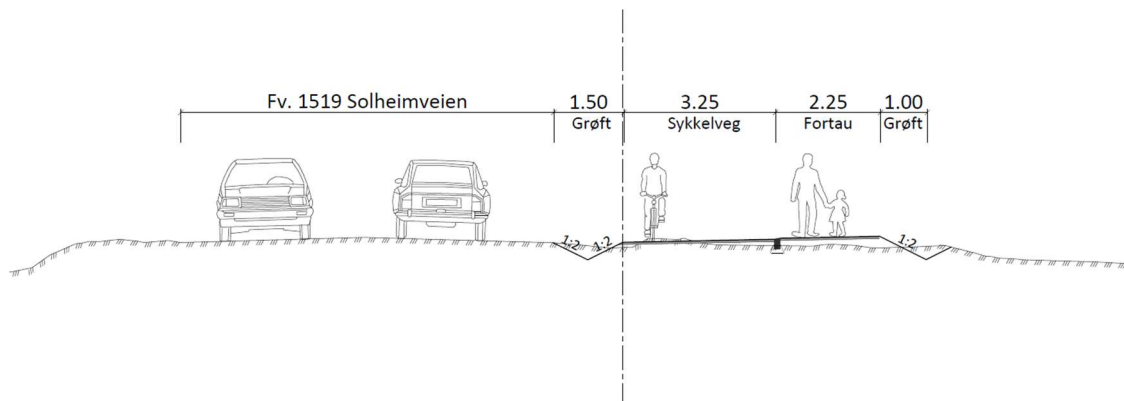
Tiltaket innebærer regulering av gangvei, sykkelvei og grønne grøfter mellom kjørevei og sykkelvei langs sydsiden av Solheimveien.



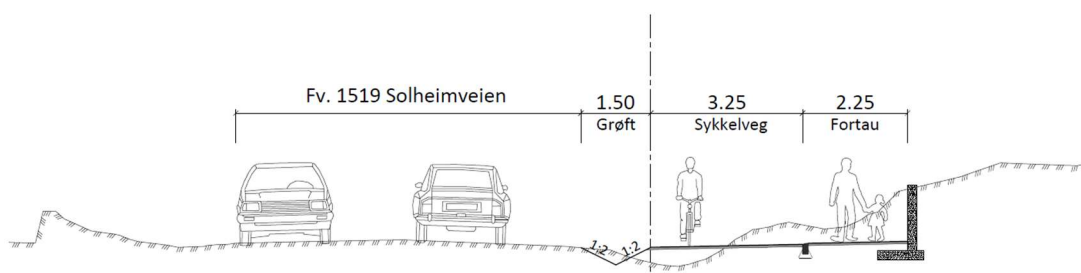
Figur 9
Plankart for
tiltaket.

Kollektivholdeplass ved Snorres vei skal reguleres som kantstopp i begge retninger, både for østgående og vestgående trafikk, med nødvendig venteareal. Kollektivholdeplass ved Georg Stangs vei legges ned.

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 trafiksikkerhet for myke trafikanter. Forskyving av veien mot nord vil berøre eksisterende avkjørsler og

parkeringsarealer for bedriftene og påvirke trafiksikkerheten i negativ retning. Eksisterende bekk på nordsiden av kjørebanelen som er delvis åpen og delvis i rør vil også bli berørt.

I høringsforslaget av planen har kollektivholdeplass for vestgående trafikk ved Snorres vei blitt foreslått regulert som lomme. For at fremtidig holdeplasser skal kunne bidra til økt fremkommelighet for buss er utformingen endret til kantstopp, med nødvendig venteareal - plattform. Kantstopp for østgående trafikk med tilhørende plattform er utvidet i areal, i forhold til opprinnelig forslag, av samme grunn.

I forbindelse med etablering av kantstopp for vestgående trafikk har det vært vurdert å etablere en midtrabatt, for å hindre øvrig trafikk i å kjøre forbi bussene. Løsningen ble forkastet, da den hadde ført til større arealinngrep i tilgrensede eiendommer og uhensiktsmessig linjeføring av vegbanen.

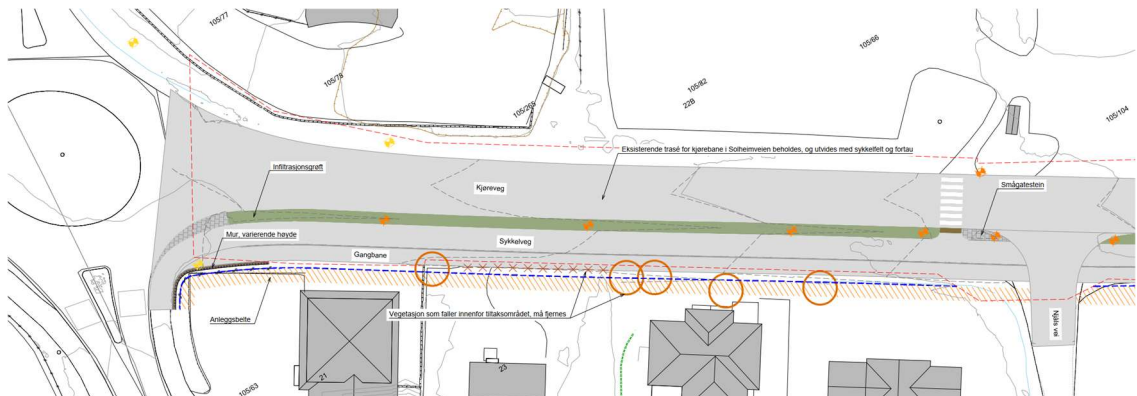
5.3 Formål

Området reguleres til følgende formål:

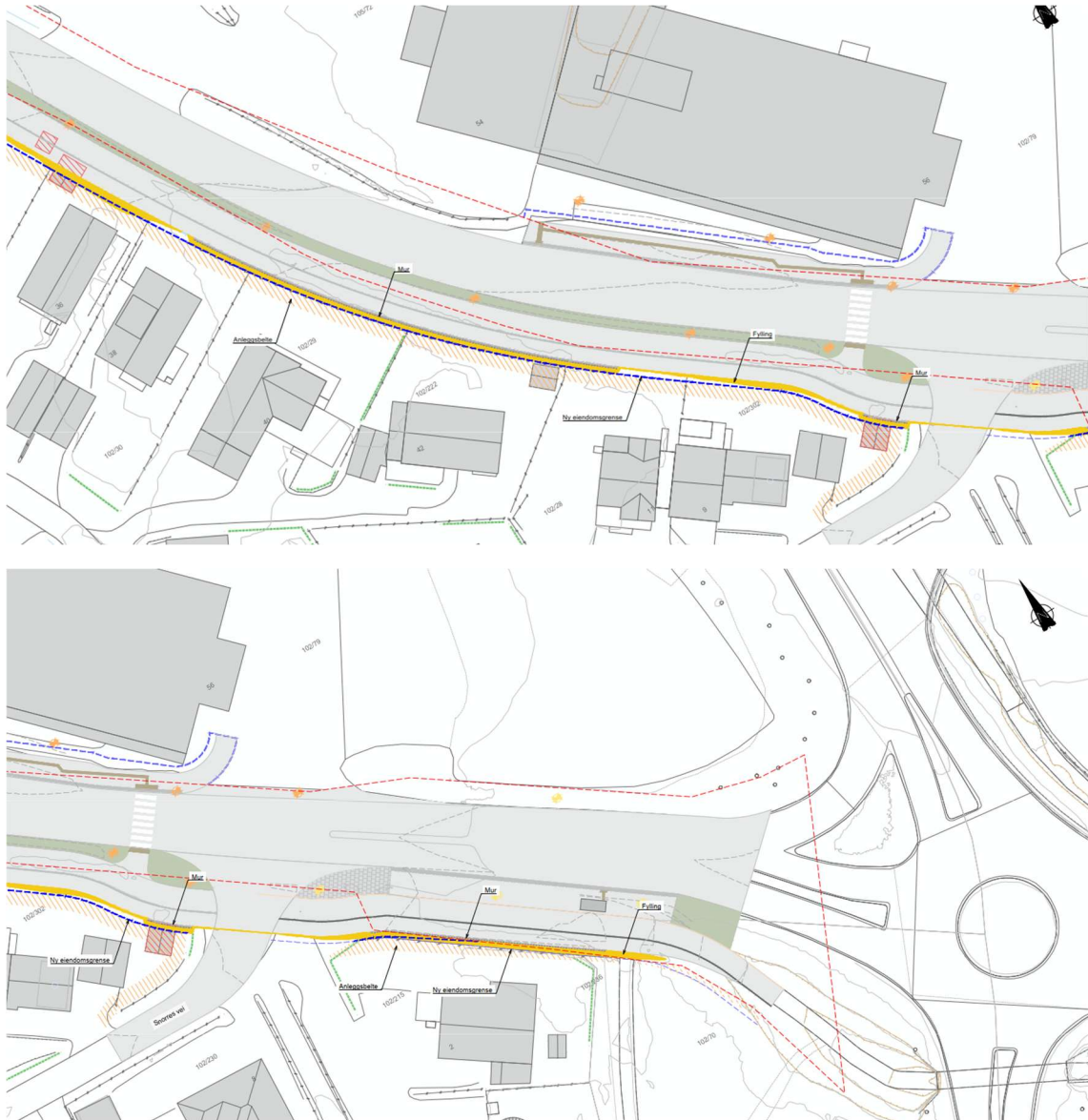
Formål		Areal (daa)
§ 12-5 nr.1 – Bebyggelse og anlegg	Boligbebyggelse – frittliggende småhusbebyggelse	1,5
	Forretninger	0,2
	Bebyggelse og anlegg	0,3
§12-5 nr.2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Vei	7,4
	Fortau	1,8
	Sykkelanlegg	2,5
	Annen veigrunn – tekniske anlegg	0,02
	Annen veigrunn - grøntareal	3,7
	Holdeplasser/Plattform	0,3
§12-5 nr. 3 - Grønnstruktur	Friområde	0,02
§12-6 - Hensynssoner	140 - Frisikt	0,6
	190 - Andre sikringssoner	4,6
	410 - Krav vedrørende infrastruktur	6,4
§12-7 - Bestemmelseområder	Midlertidig bygge- og anleggsområde	2,1

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 grunnerv 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.



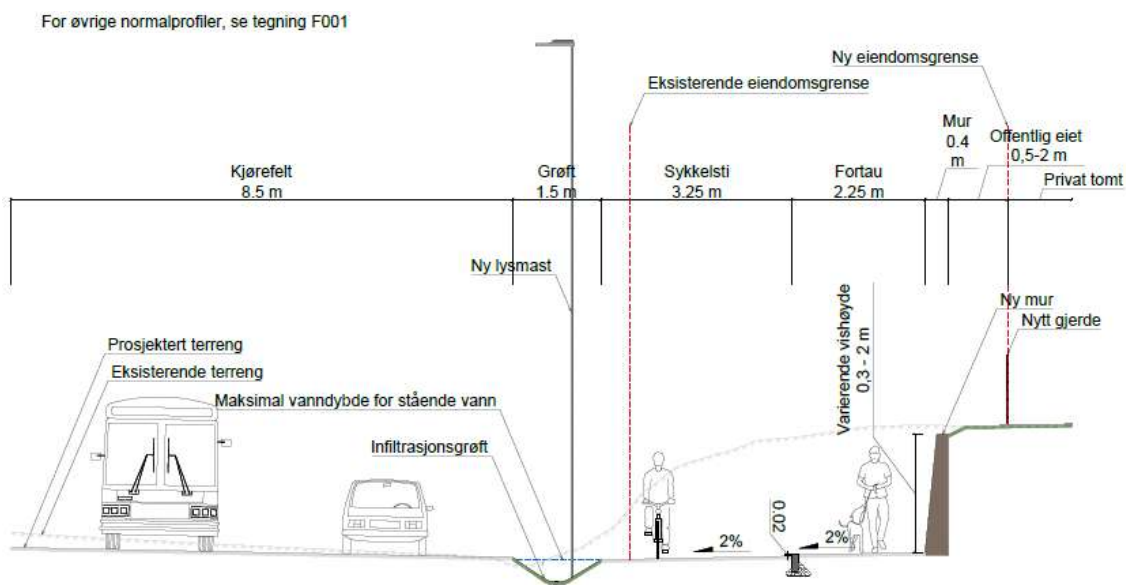




Figur 10 Illustrasjonsplan

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.



Figur 11 Prinsippsnitt - normalprofil med mur

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 separat 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 det ikke forhindres mulighet for forkjørsrett for syklister i fremtiden. I planforslaget er det likevel tatt utgangspunkt i at syklister skal ha vikeplikt og siktlinjene som er regulert (8 x 20 meter) er tilpasset dette. Dersom det på seinere tidspunkt vil bli ønskelig med forkjørsrett for syklister kan siktlinjer justeres uten at det har konsekvenser for planavgrensning, siden disse vil trekkes mye nærmere sykkelvegen (4 x 35 meter).

Foreslått utforming av kryssområder, hvor Georg Stangs vei og Snorres vei er regulert som veier og sykkelvegen svinger ut fra Solheimveien, og Njåls vei er regulert som avkjørsel, hvor sykkelvegen ikke svinger ut fra Solheimveien, hindrer ikke noen av de to alternativene for trafikkregulering.

Det reguleres fotgjengerfelt ved overganger til fortau.

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.

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.

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.

Kollektivholdeplasser ved Snorres vei reguleres som kantstopp. Det er beregnet kødannelse bak holdeplass for vestgående trafikk og det er vurdert at det ikke vil være risiko for tilbakeblokkering som følge av buss i en normal trafikksituasjon.

5.6 Kollektiv

Ved Snorres vei tilrettelegger planforslaget for kantstopp for kollektivtransport for østgående og vestgående trafikk. Utformingen av kantstopp øker fremkommelighet for busser. Dette gjelder både dagens busser og fremtidige linjer som skal trafikker traseen. Plattformlengden er dimensjonert for å kunne håndtere nytt bussmateriell dvs. dobbeltleddedebusser.

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:

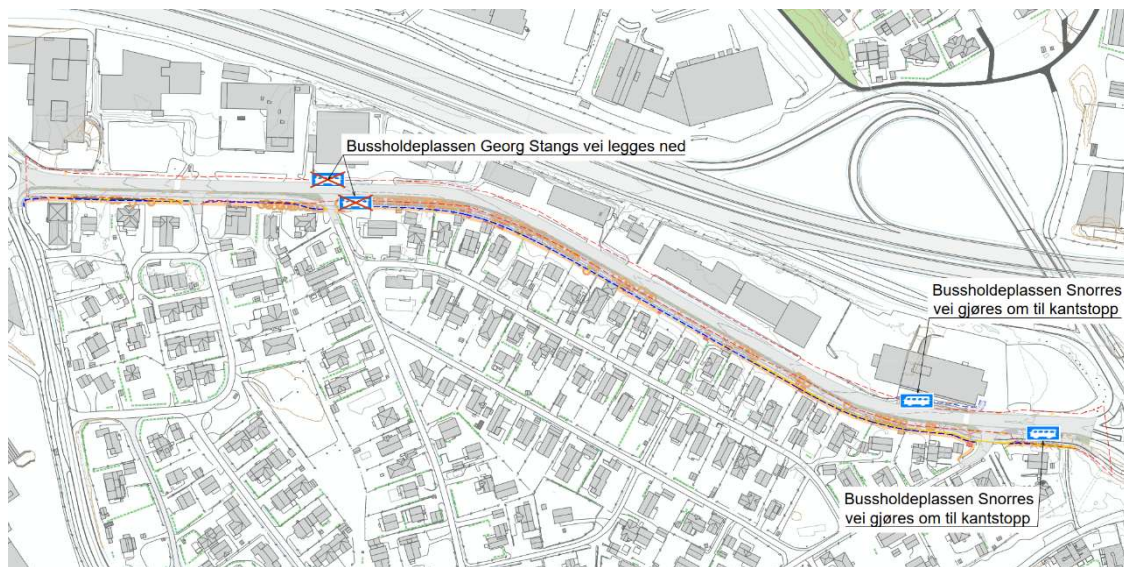
Det er kun 300 meter til Visperud vest for Georg Stangs vei og 450-500 meter til Snorres vei øst for holdeplassen. Langs hele strekningen som er vurdert så er optimal stoppestedsfrekvens på 600 meter gjennomsnittlig. Ved nedleggelse av Georg Stangs

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 prosjektstrekningen

5.7 Støy

Det er utarbeidet en støyrapport for planområdet som ligger til grunn for vurderinger av eventuelle støytiltak («Solheimveien – Støylvurdering», 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:

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.

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 forurensset 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.
- VA-ledninger skal være flyttet i henhold til godkjent detaljprosjektering av VA før støttemurer som er vist i plankartet kan etableres.
- 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.

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.

Etter avsluttet anleggsperiode skal:

- Alle berørte områder istandsettes og tilbakeføres til opprinnelig stand så langt som mulig, og senest innen 1 år etter ferdigstilling 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 nødvending 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.

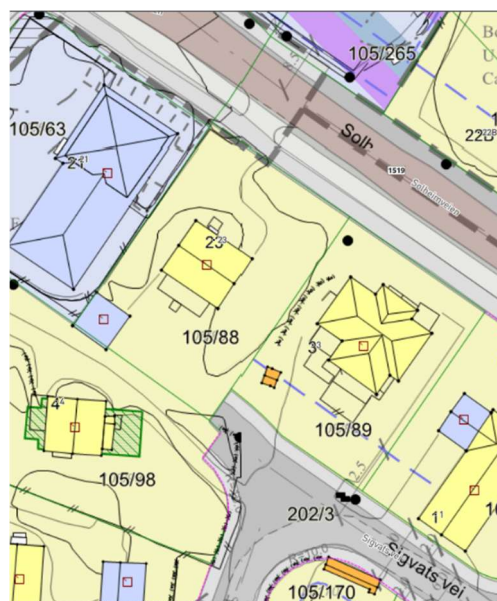
Etablering av separat anlegg for de ulike trafikantgruppene bidrar positivt til fremkommelighet for kollektivtrafikk, da syklistene ikke lenger vil måtte benytte seg av veibane og forsinke trafikken. For østgående trafikk ved rundkjøring Solheimveien x Nordliveien vest skal det etableres kantstopp for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

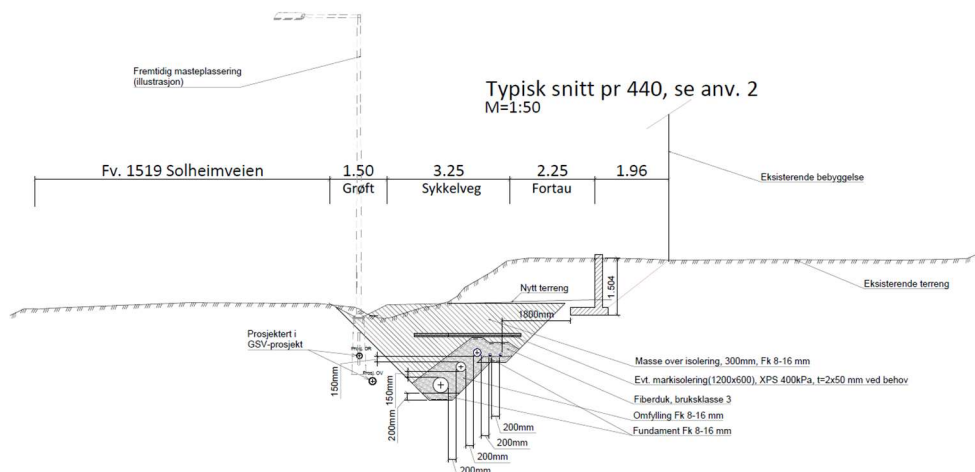
6.7 Teknisk infrastruktur

VA

Kommunen har et pågående arbeid med utskiftning og utvidelse av vann- og avløpsnett i området, med mål om å øke forsyningssikkerheten og forbedre tilgjengeligheten av vann- og avløpskummer. I den forbindelsen ble det lagt til grunn at eksisterende VA-trasé skulle flyttes.

I møte 10. juni 2025 varslet kommunen om at forutsetningene for VA-anlegg langs prosjektsrekningen har blitt endret, og det legges derfor opp til rehabilitering av eksisterende VA-trasé mellom Georg Stangs vei og Are Frodes vei 34 fremfor flytting av traséen. Prosjektet støttemur vil dermed ligge innenfor sikkerhetssonen for eksisterende VA.

For å sikre fremtidig tilgang til VA-ledninger for vedlikehold og reparasjoner, er det foreslått å kun flytte ledningene under den planlagte sykkelveien der disse kommer i konflikt med planlagt støttemur og eller beholde dagens trasé. Dette er sikret gjennom reguleringsbestemmelsernes §§ 5.3 og 7.2, hvor det fremgår at detaljprosjektering av VA-anlegg skal være godkjent av Lørenskog kommune i henhold til gjeldende VA-norm før det kan gis igangsettingstillatelse og at berørte VA-ledninger skal flyttes før støttemur kan etableres.



Figur 14 Forslag til ny 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 lavspentskap plassert i forbindelse med eksisterende nettstasjon ved krysset Solheimveien/Njåls vei. 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 grunnervervsprosessen. 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 grunnervervprosess 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 utarbeidet 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	63
Solheimveien 56	102/79	229	304
Are Frodes vei 2	102/21	214	104
Are Frodes vei 4	102/271	92	46
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	52
Are Frodes vei 24	102/37	75	35
Are Frodes vei 24	102/234	13	6
Are Frodes vei 26	102/214	83	45
Are Frodes vei 28	102/32	83	37
Are Frodes vei 30	102/213	86	36
Are Frodes vei 32	102/216	92	34
Are Frodes vei 34	102/31	114	35
Are Frodes vei 36	102/236	117	36
Are Frodes vei 38	102/30	110	33
Are Frodes vei 40	102/29	129	49
Are Frodes vei 42	102/222	102	64
Snorres vei 11	102/28	59	35
Snorres vei 9	102/302	138	128
Snorres vei 2	102/215	22	65
Snorres vei 2	102/286	2	9

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) Ledet 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 nedbørshendelser.

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 intrefør 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 trafikantgrupper fra hverandre. Prinsippet om universell utforming er ivarettatt i de planlagte løsningene. En av de viktigste målgruppene for trafikksikre 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 begrensning av lastpåkjenning på toppen av graveplatået. 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.

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. Endringer etter offentlig ettersyn og begrenset høring

Plankart

Det er gjort følgende endringer i plankartet i etterkant av offentlig ettersyn:

Sikringssone for Romeriksporten

Etter innspill fra BaneNOR er sikringssone for Romeriksporten tatt inn i plankartet som hensynssone H190. Plassering og bredde på sikringssonen er likt som i kommuneplanens arealdel.

Symbol for stenging av avkjørsler er lagt inn i plankartet

Symbolet er lagt inn på eiendommene Solheimveien 23, gnr. bnr. 105/88, og Solheimveien 29, gnr. bnr. 102/15. Dette er gjort for at plankartet skal samsvare med føringene som allerede ligger planbeskrivelsen og bestemmelsene. Symbolet er ikke synlig på PDF-versjonen av plankartet da disse linjene ligger parallelt med andre linjer.

Endring av utforming og nytt midlertidig bygg- og anleggsområde for Snorres vei holdeplass

I plankartet er utformingen av Snorres vei holdeplass endret slik at det blir kantstopp i begge retninger. Ved offentlig ettersyn var det kantstopp i østgående retning og busslomme i vestgående retning. Det er også lagt inn arealer til midlertidig bygg- anleggsområde på nordsiden av Solheimveien på eiendom 102/79, Solheimveien 56. Arealet er ikke regulert tidligere, og er derfor vist med samme formål som i kommuneplanens arealdel. Arealet har fått en egen planavgrensning da både midlertidig bygg- og anleggsområde og formålet skal opphøre når anlegget er ferdigstilt.

På grunn av en feil var Solheimveien 56 utelatt fra tabell 4 i planbeskrivelsen ved offentlig ettersyn, men den er tatt inn nå med oppdaterte tall for ny holdeplassutforming. Beregning av redusert tomteareal og midlertidig bygg- og anleggsområde i forbindelse med utformingen som var foreslått ved offentlig ettersyn og endring ved ny utforming er vist nedenfor:

Hva?	Ved offentlig ettersyn	I revidert planforslag	Endring
Redusert tomteareal	255m2	229m2	- 26m2
Midlertidig beslaglagt areal	0m2	304m2	+ 304m2

I tillegg er det gjort en justering i permanent inngrep og midlertidig beslaglagt areal for Snorres vei 2, gnr. bnr. 102/215 og 102/286, som følge av endret holdeplassutforming. Endringene er synliggjort i tabellen nedenfor.

Hva?	Ved offentlig ettersyn	I revidert planforslag	Endring
Redusert tomteareal – 102/215	8m2	22m2	+ 14m2

Midlertidig beslaglagt areal – 102/215	60m2	65m2	+ 5m2
Redusert tomteareal – 102/286	0m2	2m2	+ 2m2
Midlertidig beslaglagt areal – 102/286	0m2	9m2	+ 9m2

Endringer i midlertidig bygg- og anleggsområde langs sørøstsiden av Solheimveien

I nytt forslag til plankart er hele arealet som er avsatt til midlertidig anleggsformål vist med underformål, og planavgrensningen er utvidet slik at hele det midlertidige anleggsarealet ligger innenfor planens avgrensning. Dette er gjort for at plankartet skal være i tråd med krav i produktspesifikasjonen for midlertidig bygge- og anleggsområde. I tillegg har underformålene fått feltnummerering. Reguleringsformål og tilhørende bestemmelser er en videreføring av gjeldende reguleringsplaner, og innebærer derfor ingen reell endring for de berørte eiendommene.

Det er gjort justeringer i det midlertidige bygg- og anleggsområdet for å sikre tilgjengelig areal på 1 meter rundt boder som skal flyttes/fjernes langs Solheimveien. I tillegg er det gjort en justering av midlertidig anleggsområde rundt en eksisterende kum på en eiendom. I tabellen nedenfor fremkommer det hvilke eiendommer som påvirkes og endring i arealer fra det som var gjeldende da planen lå ute på offentlig ettersyn. Det er ikke gjort noen endringer i størrelse på arealer som erverves permanent i forbindelse med tiltaket.

Adresse	Gårds- og bruksnummer	Areal ved offentlig ettersyn	Areal i revidert planforslag	Endring
Are Frodes vei 2	102/21	95m2	104m2	+ 9m2
Are Frodes vei 4	102/271	45m2	46m2	+ 1m2
Are Frodes vei 22	102/38	51m2	52m2	+ 1m2
Are Frodes vei 24	102/37	34m2	35m2	+ 1m2
Are Frodes vei 26	102/214	39m2	45m2	+ 6m2
Are Frodes vei 32	102/216	35m2	34m2	- 1m2
Are Frodes vei 36	102/236	33m2	36m2	+ 3m2
Are Frodes vei 42	102/222	55m2	64m2	+ 9m2
Snorres vei 9	102/302	122m2	128m2	+ 6m2
Snorres vei 11	102/28	34m2	35m2	+ 1m2
Solheimveien 33	102/26	54m2	63m2	+ 9m2

Bestemmelser

Det er gjort følgende endringer i bestemmelsene i etterkant av offentlig ettersyn:

Det er gjort noen mindre endringer i begrepsbruken i bestemmelsene slik at «anlegg og riggområde» er erstattet med «midlertidig bygg- og anleggsområde». Dette er gjort for at begrepene i bestemmelsene skal samsvare med plankartet.

1. Planens hensikt

Siden det er gjort endringer i plankartet er plankartdatoen i bestemmelsene oppdatert.

2. Reguleringsformål, hensynssoner og bestemmelsesområder

Bebyggelse og anlegg er lagt inn som nytt formål da dette er tatt inn i tilknytning til midlertidig bygge- og anleggsområde ved Snorres vei holdeplass.

4. Bestemmelser til arealformål

Punkt 4.1.1 - 4.1.3 er oppdatert for å vise til eksisterende bestemmelser i gjeldende reguleringsplaner.

Det er også lagt inn en egen bestemmelse til bebyggelse og anleggsformålet som sikrer at dette formålet opphører etter endt anleggsperiode.

5. Bestemmelser til hensynssoner

Nytt punkt 5.2 Andre sikringssoner, med bestemmelser tilknyttet sikringssone H190 for Romeriksporten.

7. Rekkefølgebestemmelser

Under punkt 7.2 er det lagt inn et nytt rekkefølgekrav om at VA-ledninger skal være flyttet i henhold til godkjent detaljprosjektering av VA før støttemurer som er vist i plankartet kan etableres. Dette er gjort for å sikre at støttemurer ikke kan etableres over eksisterende VA-ledninger. Dette vil være i strid med kommunens VA-norm og vil vanskeliggjøre tilgang til og vedlikehold av ledningene.

Bestemmelser til bestemmelsesområder

Antall felt som bestemmelse 6.1 gjelder for er oppdatert til å også inkludere nytt midlertidig bygg- og anleggsområde ved Snorres vei holdeplass.

Planbeskrivelse

Det er gjort noen mindre endringer i planbeskrivelsen. Disse er hovedsakelig knyttet til de endringene som er gjort i plankart og bestemmelser. Nedenfor følger en kort beskrivelse av endringene som er gjort:

Kapittel 1 – Bakgrunn

Kontaktdetaljer for forslagsstiller og plankonsulent er oppdatert. Omtale av planer for oppgradering/flytting av VA-ledninger er oppdatert.

Kapittel 2 – Saksgang

Informasjon om 1. gangs behandling samt nytt underkapittel om høring og offentlig ettersyn er lagt til.

Kapittel 5 – Beskrivelse av planforslaget

Beskrivelse av hovedgrep, alternative vurderinger og kollektiv er endret som følge av

endret holdeplassutforming ved Snorres vei. I tillegg er figurer og tabeller erstattet med oppdaterte versjoner der nye formål og ny holdeplassutforming er vist. Dette gjelder plankart, tabell med reguleringsformål og arealstørrelser, illustrasjonsplan og illustrasjon av bussholdeplasser langs strekningen. I tillegg er det gjort noen endringer i kapittel 5.5 for å presisere beskrivelsen av kryssutformingen. Under kapittel 5.10 er nytt rekkefølgekrav lagt til i listen.

Kapittel 6 – Konsekvenser av planforslaget

Tabell 4 på side 39 er oppdatert med endringer av redusert tomtareal og midlertidig beslaglagt areal som beskrevet over. Kapittel 6.7 Teknisk infrastruktur og 6.14 Økonomiske konsekvenser er oppdatert i tråd med endrede planer for oppgradering/flytting av vann- og avløpsnett.

Nye kapitler

Følgende kapitler er lagt til i planbeskrivelsen:

Kapittel 7 – Endringer etter offentlig ettersyn

Kapittel 9 – Bemerkninger ved offentlig ettersyn

Kapittel 10 – Bemerkninger ved begrenset høring

Tidligere kapittel 7 – Bemerkninger ved varsel om oppstart er nå kapittel 8.

Andre dokumenter

Det er lagt ved oppdaterte VA-tegninger som viser mulig løsning for omlegging av VA-ledninger der disse sammenfaller med planlagt støttemur langs fortau.

8. Bemerkninger ved varsel om oppstart

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 nettstasjon 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 ivaretatt 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 nyplanting. 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 frisisone 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 byggefase 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.

Forslagstillers 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 grunnerverv.

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 flaksehal 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 syklister 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.

9. Bemerkninger ved offentlig ettersyn

Kommunestyret vedtok å legge planforslaget ut på offentlig ettersyn den 17. april 2024, sak 39/24. Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 27. april-14. juni 2024. Det kom inn 15 merknader.

1. Statsforvalteren i Oslo og Viken, datert 11. juni 2024:

Statsforvalteren har vurdert planforslaget ut fra regionale og nasjonale hensyn innenfor sine ansvarsområder. Basert på oversendt informasjon har de ingen konkrete merknader til planforslaget.

Forslagsstillers kommentar:

Tas til orientering.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til forslagsstillers kommentar.

2. Akershus fylkeskommune, datert 14. juni 2024:

Naturmiljø og vannforvaltning

Det forventes at planarbeidet gjennomføres på en skånsom måte for å minimere miljøpåvirkningen og ikke forringe tilstanden til nærliggende vannmiljø.

Arkeologi

Uttalelsen gis på grunnlag av arkivmateriale. Det er ikke kjent automatisk fredete kulturminner som har behov for særlig vern innenfor planområdet. Potensialet for at reguleringsplanen vil komme i konflikt med ukjente automatisk fredete kulturminner vurderes som relativt lavt. En nærmere arkeologisk utredning vil derfor ikke være nødvendig.

Forslagsstillers kommentar:

Tas til orientering.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til forslagsstillers kommentar.

3. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), datert 10. juni 2024:

NVE har gitt en generell tilbakemelding der de minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelser og dispensasjoner, og viser til veilederne deres som hjelper kommunen med å vurdere om NVEs saksområder samt nasjonale og vesentlige regionale interesser er ivarettatt i planen.

Forslagsstillers kommentar:

Tas til orientering.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til forslagsstillers kommentar.

4. Bane Nor Sf, datert 23. mai 2024:

Gardermobanen ligger i tunnel under planområdet. Sikringssone for Romeriksporten er ivarettatt i andre planer, med tilhørende bestemmelser som omtalt i planbeskrivelsen. Hensynssone for jernbanetunnelen kan vurderes vist i plankartet. Bane NOR forutsetter at etablering av sykkelvei med fortau ikke gjennomføres på en måte som medfører risiko for jernbanen.

Forslagsstillers kommentar:

Tas til orientering. Plankartet oppdateres med hensynssone for jernbanetunnelen.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til forslagsstillers kommentar.

5. Ruter AS, datert 14. juni 2024:

Strekningen er en del av prosjektet Kollektivstrengen Nedre Romerike. Ruter støtter planforslaget og håper at strekningen kan bygges i nær framtid. Det mangler tilbud for myke trafikanter langs denne strekningen, og prosjektet er viktig for å oppnå nullvekstmålet i kommunen.

I hele prosjektet for kollektivstrengen, har de foreslått at holdeplasser bygges som kantstopp. Holdeplassen Snorres vei bør bygges som kantstopp og være 42 meter lang for å ivareta at en toleddsbuss og en boggiebuss stopper samtidig. En mulighet for mer fleksibilitet er å regulere hele holdeplassområdet som veigrunn for å gi rom for justeringer etter behov.

Ruter støtter også forslaget om å legge ned holdeplassen Georg Stangs vei. Holdeplassen har veldig få på- og avstigninger. Avstanden mellom holdeplassene Visperud og Snorres vei er i tråd med prinsippene for høystandard kollektivtrasé.

Ruter ber om at fremkommeligheten til bussen blir ivaretatt også under anleggsperioden.

Forslagsstillers kommentar:

Plankartet er justert for å vise kantstopp ved Snorres vei holdeplass med tilstrekkelig lengde for å ivareta at en toleddsbuss og boggiebuss kan stoppe samtidig. Denne løsningen vil gi bedre fremkommelighet for buss og vil sikre fleksibiliteten til å håndtere et fremtidig busstilbud. Ny utforming medfører en endring i inngrep på privat eiendom for Solheimveien 56 (gnr./bnr. 102/79) og Snorres vei 2 (gnr./bnr. 102/215). Tabell 4 i Planbeskrivelsen er oppdatert. Det er lagt inn støttemur ved eiendom gnr./bnr.102/215 for å holde inngrepet til et minimum.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til forslagsstillers kommentar.

6. T. Gran Eiendomsselskap AS v/Torill Gran Larsen, datert 29. april 2024:

Ønsker tilbakemelding på om det må sprenges noe av grunnen. Kloakkrøret fra nr. 50 ble tidligere tegnet på feil plass og ble ødelagt under sprenging i forbindelse med et tidligere prosjekt. Dette må sjekkes for å unngå samme problem igjen.

Forslagsstillers kommentar:

Anleggsarbeid knyttet til planforslaget for sykkelvei med fortau vil kun skje på sørsiden av veien med unntak av oppgradering av Snorres vei holdeplass (retning Oslo). Eksisterende VA-infrastruktur langs veien må oppgraderes/flyttes for å øke forsyningssikkerheten i området og bedre tilkomst til offentlig ledningsnett og kummer.

Anleggsarbeid tilknyttet begge tiltak skal detaljplanlegges og koordineres i byggeplanfasen. Tidligere feil i kartgrunnlag er notert og skal sjekkes ved detaljplanlegging.

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren understreker at det er viktig at dette innspillet følges opp og sjekkes ut i detaljplanlegging og byggeplanfase. For øvrig vises det til forslagsstillers kommentar.

7. Thurmannskogen vel, datert 9. juni 2024:

Thurmannskogen Vel uttrykker bekymring for at det brukes store summer på «superbuss»-traséen mellom Oslo og Lillestrøm når det gir begrenset forbedring av veien, og mener fylkeskommunen bør stå for hele finansieringen. Videre bør hele prosjektet være klart før man starter med partier som gir store ulemper. Det oppleves som om saken er presset gjennom med trusler om at støtte trekkes dersom det ikke godkjennes.

1. Thurmannskogen Vel ble ikke invitert til første høringsrunde og fikk kun vite om den andre via naboer til tross for at andre vel og sameier fikk varsel. De ber om at prosjektet startes på nytt for å sikre bred medvirkning.

2. Det etterlyses mer detaljert trafikkstatistikk og miljørapport for Solheimveien, med fokus på svevestøv, støy og naturverdier i Visperud før saken kan vurderes videre.

3. Det stilles flere spørsmål til prosjektert løsning:

- a) Solheimveien burde ha gang- og sykkelvei på begge sider. Flytting av veien mot nord ble angivelig avvist av hensyn til eiere der. Velet informerer også om at mange av utkjøringene på nordsiden er lite brukt.
- b) Trafikksikkerheten for utkjøringen ved Georg Stangs vei er ikke tilstrekkelig vurdert, og en toveis sykkelvei kan skape farlige situasjoner.
- c) Løsningen ved Snorres vei er uheldig og trafikkfarlig, særlig fordi dette også er en skolevei. Her møtes syklende/gående og av- og påstigende på holdeplassen før de traktes ned i undergangen ved Thurmannskogkrysset.
- d) Nedleggelse av Georg Stangs vei støttes ikke, da den er nært helsetilbud for eldre og brukes av beboere i området blant annet på grunn av takstsonen. Det foreslås en ny holdeplass 30 meter mot sørøst.

4. Det kom inn 14 skriftlige innspill i første høringsrunde, men det er ikke gjort noen endringer, og velet spør om disse er kommentert/vurdert i det hele tatt. Det pekes på at boligene langs Solheimveien tidligere har mistet 3 meter av sine eiendommer på framsiden av husene da kommunen valgte å bygge Are Frodes vei, og Velet anbefaler at Are Frodes vei heller rustes opp fremfor at man nå også skal miste areal på nordsiden av husene. Videre mener de at det i henhold til vegvesenets vegstandard er plass til å markere sykkelfelt på begge sider av Solheimveien.

Flere tomter er allerede bygget ut med maksimum utnyttelsesgrad. Berørte bygg skal flyttes eller rives og erstattes. Det er uklart hvor mye kommunen bidrar økonomisk. Tap av tomt hindrer videre utbygging og kan påvirke brannsikkerhet. Det kreves en kompensasjonspakke som tar hensyn til verditap og sosiale konsekvenser. Det må legges til grunn verditap, potensial tap og sosial tap. Mange opplever at kommunen “kjører på” og at de blir tvunget til å flytte.

Forslagsstillers kommentar:

Planlagt sykkelvei med fortau ligger langs fylkesveinettet og er et fylkeskommunalt prosjekt og planprosessen følger plan- og bygningsloven. Hovedformålet med planforslaget er å legge til rette for en ny sykkelvei med fortau som vil sikre myke trafikanter et trygt og attraktivt tilbud for ferdsel langs veien. Strekningen er identifisert som en manglende lenke i dagens hovedsykkelnett og er i tråd med kommuneplanens arealdel. Dagens løsning med sykkelrute skiltet langs Are Frodes vei oppleves som en omvei og er ikke i tråd med anbefalt standard.

Veien er både en viktig åre for dagens busstrafikk og er identifisert i kommuneplanen som fremtidig kollektivtrasé. Tiltaket vil sikre et trygt tilbud for gående og syklende og minimere mulige konflikter mellom trafikantgrupper. Planlagt sykkelvei med fortau er prosjektert etter ny standard i håndboka. Viser for øvrig til forslagsstillers kommentar til Martin Folkedal Hjelle for ytterligere merknader til dette temaet samt kommentarer angående kryssutforming. Undergangen ved Thurmannskogkrysset ligger utenfor planområdet. Overgang mellom planlagt sykkelvei med fortau og eksisterende gang- og sykkelvei skal vurderes nærmere under detaljprosjektering for å sikre god trafiksikkerhet.

Innspill etter varsel om oppstart er oppsummert og gjort rede for med forslagsstillers kommentarer i kap. 7 av planbeskrivelsen. Det er gjort en grundig vurdering av bl.a. bredde på sykkelanlegg og andre elementer, f.eks. grøfteareal, inkludert nødvendige tekniske justeringer for å minimere inngrep i private eiendommer. Det vises for øvrig til kommunedirektørens kommentarer angående varsel om oppstart og offentlig ettersyn samt utnyttelsesgrad på boligeiendommene langs Solheimveien.

I tillegg til planbeskrivelsen er det utarbeidet omfattende grunnlagsmateriale i forbindelse med planforslaget inkludert bl.a. risiko og sårbarhetsanalyse, støyvurdering, miljøteknisk grunnundersøkelser og rapport ang. håndtering av fremmede arter.

Dagens årsdøgntrafikk (ÅDT)(2023) langs Solheimveien mellom Røykåsveien og Thurmannskogkrysset er på ca. 6000 med tungtrafikkandel på 7%. Det forventes ingen økning i trafikken som følge av tiltaket.

Visperud er identifisert som utviklingsområde i kommuneplanen og det forventes flere målpunkter for gående og syklende i fremtiden. Siden det er et manglende tilbud for myke trafikanter langs strekningen i dag, er det ikke hensiktsmessig å planlegge standard basert på eksisterende tall. Det er gjort en beregning av sykkelpotensial langs ulike traséer gjennom Lørenskog ved bruk av et GIS-basert analyseverktøy basert på

befolkningsdata, planlagt vekst og målpunkter. Analysen viser at potensialet for sykkeltrafikk er stort. Med bakgrunn i dette, og gitt at strekningen er en del av hovedsykkelveinettet, planlegges det sykkelvei med fortau.

Kombinert gang- og sykkelvei har blitt vurdert i planprosessen, men vil ikke gi ønsket fremkommelighet og trafikkssikkerhet for myke trafikanter og er ikke i tråd med standard for hovedsykkelrute. Forskyving av veien er kommentert under merknaden fra Kim Glasø og Lene Amundsen.

Viser til kommentar angående holdeplass ved Georg Stangs vei under merknaden fra Rasta Vel. Nærmeste holdeplass til Solheimveien 30 vil være Visperud (ca. 250-300m). Avstand til Snorres vei er ca. 500m.

Grunnervervsprosessen gjennomføres etter gjeldende regelverk. En oversikt over grunnervervsprosessen ble presentert på informasjonsmøte.

Kommunedirektørens kommentar:

Planlagt sykkelvei med fortau langs Solheimveien er et fylkeskommunalt prosjekt som i sin helhet finansieres av Akershus fylkeskommune. Kommunedirektøren vil også påpeke at etablering av trasé for superbuss ligger inne i kommuneplanens arealdel og er en del av den prioriterte kollektivtraseen Oslo-Kjeller i Oslopakke 3, og er dermed i tråd med både overordnede og kommunale føringer.

I henhold til plan- og bygningsloven skal registrerte grunneiere og festere og så vidt mulig andre rettighetshavere i planområdet samt naboer til planområdet varsles ved oppstart og høring av reguleringsplanforslag. I denne saken er det varslet et bredt område som går ut over de eiendommene som ligger innenfor og grenser til planområdet. Der andre vel og sameier har blitt varslet er det fordi disse har kommet opp som hjemmelshaver/rettighetshaver på eiendommer som ligger innenfor varslingsområdet. Thurmannskogen Vel har ikke dukket opp på disse listene, og har derfor heller ikke mottatt varselet. Varslingen har imidlertid vært lagt ut på kommunens nettsider, kommunens facebookside samt i Romerikes blad, og det har derfor vært flere muligheter for å få med seg saken også for de som ikke har fått eget varsel. Kommunedirektøren vurderer derfor at varsling og tilrettelegging for medvirkning har vært godt ivare tatt i denne saken.

Forhold rundt opparbeidelsen av Are Frodes vei, som ble etablert på 1960-tallet, er ikke relevant for dette planarbeidet. Are Frodes vei er regulert i reguleringsplan 1962001 – Thurmannskogen, vedtatt den 26. juni 1962. Tomtestrukturen på Thurmannskogen slik den er i dag ble også i hovedsak fastsatt i denne planen. Før den tid var det større eiendommer og langt færre boliger i området enn det er i dag.

Utnyttelsesgrad for boligene i Are Frodes vei er ikke en del av denne plansaken. Det vil fortsatt være gjeldende reguleringsplan, 1962001 – Thurmannskogen, samt bestemmelser i kommuneplanen som vil være gjeldende for disse eiendommene.

Det vises for øvrig til forslagsstillers kommentar.

8. Rasta Vel, datert 14. juni 2024:

Styret i Rasta Vel protesterer mot nedleggelse av Georg Stangs vei holdeplass.

Rasta Vel er lokalisert syd for Solheimveien og omfatter mellom 300-400 beboere. Mange av deres medlemmer, samt besøkende til firmaer i områder, benytter bussholdeplassen Georg Stangs vei mye.

Siden takstonegrensen går mellom Visperud og Georg Stangs vei, vil det være naturlig å bruke Visperud ved reiser til/fra Oslo, mens Georg Stangs vei er naturlig å bruke for reiser til/fra Lillestrøm. Snorres vei ligger for langt unna og benyttes lite.

Busstilbudet langs Solheimveien er blitt veldig bra, og mange mennesker har parkert bilen og begynt å bruke bussen. Det er derfor underlig at myndighetene nå vil legge ned holdeplassen og gjøre det vanskeligere og mindre fristende å reise kollektivt. Det bes om at forslaget om nedleggelse av holdeplassen Georg Stangs vei omgjøres.

Forslagsstillers kommentar:

Holdeplass ved Georg Stangs vei er anbefalt lagt ned av Ruter og er derfor ikke regulert i planforslaget. Av- og påstigningstall for Georg Stangs vei viser at holdeplassen er lite brukt i dag sammenlignet andre holdeplasser i området med påstigningstall per hverdag under halvparten av det for Snorres Vei. Avstand mellom Visperud og Snorres vei er vurdert som akseptabel, og ny sykkelvei med fortau vil sikre at myke trafikanter kan ferdes trygt mellom holdeplasser i motsetning til dagens situasjon. Ulemper som følge av takstonegrensen er utenfor omfanget av dette planforslaget.

Kommunedirektørens kommentar:

For kommunedirektørens vurderinger av nedleggelse av Georg Stangs vei vises det til saksfremlegg ved 1. gangs behandling av plansaken.

9. Fellesutvalget Lørenskog Vel v/Sølvi Bakke Garden, datert 14. juni 2024:

Mener det ikke kan inngås noen avtaler før det avklares hvor mye det skal gis i erstatning for tap av eiendom tidligere og nå. Det pekes på at ingen er tjent med å spare ett minutt på denne strekningen, og at fri bane uten kryssende trafikk for syklist og trafiksikkerhet for gående er viktig. Helheten og alternative forslag er ikke godt nok vurdert.

Planlagte inngrep på private eiendommer oppleves som et svik. Det kreves at tidligere ekspropriasjon og utgifter for opparbeidelse av Are Frodes vei nå blir lagt sammen med ekspropriasjonen knyttet ny sykkelvei med fortau, og at det totale tapet kompenseres med dagens kvadratmeterpris. De fikk ingen erstatning forrige gang, og opparbeidelse av Are Frodes vei måtte bekostes av beboerne. Videre fremmes følgende krav:

- Eiendommene skal ha samme utnyttelse som ved ekspropriasjonen av Are Frodes vei i 1966.
- Ønsker at krav om 4 meter avstand til eiendomsgrense og 12.5 eller 16 m avstand fra vei ikke fravikes. Ved fravik bør inngrep minimeres. Ved inngrep på 2-3 meter ett sted skal det ikke tas mer andre steder. Prisen for ekspropriasjonen skal komme frem før

avtalen kan skrives.

- Krav for barnas oppvekstmiljø og sikkerhet: Støyskjerm for hver enkelt eiendom bygges fortløpende. Det kan ikke ventes til hele prosjektet er ferdig for å ivareta sikkerheten til barn og dyr som hører til på eiendommene. Lekeplassen oppgraderes, med flere lekeanordninger, eventuelt i samarbeid med veiet. Det etableres ballbinge som islegges om vinteren, trampoline som senkes ned i bakken, flere husker samt minigolf for ungdommen. Fremtidig forsikring og vedlikehold av dette skal dekkes av fylkeskommunen.
 - Ved opparbeidelse av veien ble det avtalt at veien ikke skulle brukes av store og tunge kjøretøyer og busser, men nå blir de også parkert her.
 - Få overholder fartsgrensene og det fryktes for barnas sikkerhet, derfor kreves det 20km/t som fartsgrense i Are Frodes vei samt fotobokser der og i Solheimveien.
 - Snømåking i Are Frodes vei, nederst i Snorres vei og nederst i Georg Stangs vei kan ikke legges på eiendommene, men må fjernes med en gang under brøyting.
- Are Frodes vei ble anlagt i 1966 for bruk til eiendommene og som gang- og sykkelvei. Eiendommene måtte gi fra seg tomt og betale for opparbeidelsen av veien. Det kreves at alle berørte parter få full erstatning for begge tiltakene til dagens kvm.pris.

Videre fremmes flere ulike alternative forslag til planforslaget:

- En tofelts-sykkelvei + gangvei mellom Cola og rv.159 - en rett strekning uten kryssing av annen trafikk eller myke trafikanter. Kan fortsette mot Oslo via eksisterende undergang ved Lørenskogveien og mot øst langs Kjennveien og videre langs Nordlimyra til brannstasjon. Dette gir få krysninger med andre kjøretøy og minst mulig ekspropriasjon.
- Gangvei langs industrifeltet for å unngå kryssing av Solheimveien. Her er det allerede opparbeidet sti langs mesteparten av strekningen, så dette forslaget vil koste minst.

Fellesutvalget støtter ikke hurtigbussfelt mellom Visperud og Thurmannskogkrysset. Det går mange busser ned til rv. 159 i Thurmannskogkrysset og på Visperud, samt forbi Rasta og flere busser som krysser mellom alle disse. Det foreslås at bussene som skal gå fra Visperud til Solheim går ned Nordliveien til Thurmannskogkrysset.

Forslagsstillers kommentar:

- Erstatning vurderes som en del av grunnnervsprosessen etter regelverket. Grunnnervsprosessen skal først igangsettes etter vedtatt reguleringsplan.
 - Prosjektstrekningen er en del av hovedsykkelruten i kommuneplanens arealdel som strekker seg gjennom Lørenskog. Reguleringsplanforslaget er begrenset til strekningen mellom Røykåsveien og Nordliveien der det mangler adskilt sykkelløsning i dag. Fylkeskommunen har igangsatt arbeid for å identifisere tiltak for sykkel langs hele korridoren og innspill om behov for økt standard ved Thurmannskogkrysset tas til orientering.
- Sidevalg er kommentert under merknad fra Kim Glasø og Lene Amundsen. Det planlegges for sykkelvei med fortau slik at gående kan ferdes trygt langs sørsiden av veien uten å komme i konflikt med adkomst til næringseiendommer på nordsiden.
- Det vises til kommunedirektørens kommentarer angående tidligere avtaler/grunnnervsprosessen og utnyttelsesgrad.
 - Inngrep på private eiendommer minimeres så mye som mulig. På noen steder hvor

dagens veibredde er større enn nødvendig er veibanen snevret inn for å minimere inngrep.

- Eiendomsinngrep skal ikke påvirke muligheten for barn til å leke i hagene. Tiltaket vil tilby alle myke trafikanter en trygg og attraktiv vei for å ferdes langs Solheimveien og mellom holdeplasser.
- Ønsker om lekeapparat og lignende faller utenfor planforslagets omfang. Are Frodes vei er en del av det kommunale veinettet og håndheving av fartsgrensen her bør tas opp med Lørenskog kommune direkte. Det samme gjelder brøyting av Snorres vei og Georg Stangs vei.
- Sykkelpotensialet for ulike traséer gjennom Lørenskog har blitt vurdert ved bruk av et GIS-basert analyseverktøy basert på befolkningsdata, planlagt vekst og målpunkter. Analysen viser at potensialet for sykkeltrafikk er vesentlige større langs Solheimveien enn på nordsiden av rv.159. Dette bekrefter tidligere utredninger i forbindelse med hovedsykkelnettet og sykkelnettet som vist i kommuneplankart.
- Solheimveien er en viktig åre for dagens busser. I tillegg er den identifisert i kommuneplanen som en fremtidig kollektivtrasé for å håndtere økende behov for kapasitet i kollektivsystemet. Prosjektstrekningen er en manglende lenke i eksisterende gang-/sykkelnett og det er behov for et bedre tilbud for myke trafikanter langs prosjektstrekningen allerede i dag.

Kommunedirektørens kommentar:

For kommentar angående etablering av Are Frodes vei og utnyttelsesgrad vises det til kommunedirektørens kommentar til merknad fra Thurmannskogen Vel.

Kommunedirektøren vil imidlertid bemerke at det for dette området nå er kommuneplanens bestemmelser for utnyttelsesgrad som gjelder foran det som ble fastsatt i reguleringsplanen fra 1962. Som en følge av dette er tillatt utnyttelsesgrad på eiendommene i området høyere i dag enn i 1962. Det vises for øvrig til forslagsstillers kommentar.

10. Martin Folkedal Hjelle, datert 15. mai 2024:

Han er positiv til at det bygges nye gode tilrettelagte anlegg for gående og syklende i Lørenskog. Det er vanskelig å se hvordan det er tenkt løst i krysningspunktene mellom sykkelvei/fortau og de ulike sideveiene. Ønsker at det vurderes gjennomgående sykkelvei og fortau med forkjørsrett for å sikre god prioritering av myke trafikanter. Han viser til tilsvarende løsninger i Nederland og på Skårersletta. Sykkelvei og fortau bør holde samme høyde hele veien, med oppramping for de kjørende når de skal krysse sykkelvei/fortau. Dette er spesielt relevant da strekningen er en del av hovedsykkelrute mellom Oslo og Lillestrøm.

Dersom dette ikke er mulig, må det unngås høydeforskjeller mellom sykkelvei og kjørebane, og kryssende kantstein. Lange slake kurver og kantstein som går skrått på tvers av sykkelfeltet er ekstremt uheldig når man treffer med hjulet mot kantsteinen. I det minste skal disse være vinkelrett på sykkelveien.

Videre oppfordrer han til å tenke nytt og, hvis nødvendig, utfordre regelverket for å sikre gode, attraktive løsninger for myke trafikanter.

Forslagsstillers kommentar:

Njåls vei er stengt for kjørende ca. 25 meter fra Solheimveien. Det er derfor naturlig å definere dette som en avkjøring med adkomst til Solheimveien 29, med tilhørende frisktlinjer mot sykkelveien og Solheimveien. Ved Georg Stangs Vei og Snorres vei er det prosjektert plass for å stå med et kjøretøy inn mot krysset uten å sperre for syklende, i tråd med N100. Siktlinjene som vises på plankartet, forutsetter at syklende har vikeplikt for de kjørende. Denne løsningen er valgt for å gi god trafiksikkerhet samt minimere behov for inngrep i privat grunn. Plassering av gangfelt og mulighet for nedsenket kantstein skal ses nærmere på ved detaljprosjektering for å sikre behagelige og trygge løsninger for myke trafikanter. Planbeskrivelsen (kap. 5.5) er oppdatert for å tydeliggjøre dette.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til forslagsstillers kommentar.

11. Karin Sørensen og Tony Emilsson, datert 12. juni 2024:

De støtter i utgangspunktet ikke planforslaget da det er planlagt å ta en del av deres tomt for å bygge sykkel/gangveien.

Det står en høy og tett hekk (ca. 5-6m høy) ved eiendomsgrensen som demper lyd og skjermer ut mot veien. De forventer at hekken erstattes med en like høy støyvegg e.l. som skjermer mot veien. Videre regner de med at flytting av boden også ordnes uten problem.

De forventer også at gresset skal erstattes og settes i stand slik at robot gressklipperen kan fortsette å klippe plenen og at det ikke bare blir leire og jord.

Forslagsstillers kommentar:

Kommentarene tas til orientering.

Spørsmål angående vegetasjon og flytting av bod/uthus vil håndteres av byggeplan- og grunnnervervsprosessen. Det vises til kap. 6.4 av planbeskrivelsen, der det står at vegetasjon sjelden har vesentlig støydempende effekt, men 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.

Fjerning av vegetasjon vil inngå i vurderinger om økonomisk erstatning. Der det er mulig vil bod og uthus som kommer i konflikt med tiltaket flyttes. Der dette ikke lar seg gjøre skal dette tas med i beregning av erstatning.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til forslagsstillers kommentar.

12. Hugo Karlsen, datert 13. juni 2024:

I Solheimveien 29 ligger det i dag en Jokerbutikk med 2 avkjøringer som ivaretar trafiksikkerhet på en god og oversiktlig måte og som har fungert utmerket i mange tiår uten ulykker eller farlige situasjoner. I møtet den 5. juni ble det presentert tegninger der hovedavkjøring blir snevret inn til 6 meter samt at den andre blir helt lukket.

Det er et sterkt behov for å opprettholde dagens hovedavkjøring da det gir bedre svingradius inn og ut av parkeringsplass. Redusert innkjørsel vil skape mer kø/dårligere trafikkflyt og farligere situasjoner. Foreslått innkjørsel vil også gi redusert sikt og bredde på vinteren på grunn av brøytekanter og snølagring.

Dagens innkjøring til varelevering bør opprettholdes for å sikre bedre trafiksikkerhet og flyt. Det er maks 1 til 2 lastebiler om dagen til varelevering. Dagens avkjøring vil gjøre flyt og sikkerhet bedre enn om de skal kjøre inn på dagens hovedavkjøring (som også per dags dato ligger med innsnevret innkjøring). I tillegg hindrer man at lastebiler må rygge inne på parkeringsplassen som igjen gjør at det blir mulig færre farlige trafiksituasjoner både for biler og myke trafikanter.

Anbefaler på det sterkeste å opprettholde inn og utkjøring med den bredden som det er i dag for å sikre god flyt og trafiksikkerhet. Ønsker felles befarings.

Forslagsstillers kommentar:

I dag er avkjørselen utformet som utflytende asfaltert areal, noe som oppleves uoversiktlig og som er uheldig med tanke på trafiksikkerhet. For å øke trafiksikkerhet bør vinkelen med primærveien være så nær til 90 grader som mulig. Prosjektert løsning følger gjeldende håndbok.

Løsninger for dagens innkjøring til varelevering har tidligere blitt utredet i planprosessen. Foreslått løsning vil redusere mulige konfliktpunkter for myke trafikanter som ferdes langs Solheimveien. Forholdene knyttet til disse endringene er allerede regulert gjennom en bindende avtale med grunneier, som er tinglyst på eiendommen.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til forslagsstillers kommentar.

13. Tore Milsett, datert 14. juni 2024:

Viser til tidligere uttalelse datert 18.09.2022 etter varsel om oppstart. Det er en stor skuffelse at ingen av merknadene synes å være tatt til følge.

Bruken av Are Frodes vei som alternativ for syklende og gående er sterkt undervurdert. Are Frodes vei (og også Georg Stangs vei og Snorres vei) er kommunale småveier i boligstrøk hvor separat løsning for myke trafikanter hverken er vanlig, eller nødvendig.

Han er mest opptatt av nedleggelse av bussholdeplassen Georg Stangs vei. Det stemmer ikke at kundegrunnlaget er dårlig slik det er beskrevet i planbeskrivelsen, i hvert fall ikke etter at ny soneinndeling for takstsystemet ble innført med Georg Stangs vei som første/siste holdeplass i sone 2Ø.

Nedleggelsen er også begrunnet i stort arealkrav fra eiendommer i nærheten. Dette kan unngås ved å bruke kantstopp der bussen stopper i den ordinære veibanen. Det bedrer også bussenes fremkommelighet fremfor biler.

I en tid da myndighetene oppfordrer folk til å reise kollektivt, bør forholdene legges bedre til rette for dette, ikke gjøres vanskeligere.

Forslagsstillers kommentar:

Tilbudet for myke trafikanter i Are Frodes vei oppfyller ikke kravene til hovedsykkelveinett og kan oppleves som en «omvei». Foreslått løsning vil sikre et trygt og attraktivt tilbud for gående og syklende og vil minimere konflikter mellom trafikantergrupper.

Se forslagsstillers kommentar til merknad fra Rasta Vel for tilbakemelding angående Georg Stangs vei. Dersom holdeplass opprettholdes som kantstopp vil det likevel være arealkrav knyttet plattformene, gangfelt og tilhørende fortau (nordsiden av veien).

Kommunedirektørens kommentar:

Alle innkomne merknader til varsel om oppstart har blitt vurdert og kommentert ut av både forslagsstiller og kommunedirektøren i forkant av 1. gangs behandling av planforslaget. Det vises her til kapittel 7 i denne planbeskrivelsen.

I merknaden foreslås det at Are Frodes vei bør fortsette å være hovedløsning for gående og syklende gjennom Visperud, men kommunedirektøren vil påpeke at en trasé som baserer seg på omveier via kommunale småveier der det ikke er etablerte separate løsninger for gående og syklende ikke er i henhold til vedtatte føringer om at det skal etableres en høystandard sykkelvei gjennom kommunen. Det vil trolig resultere i at flere syklist vil velge veibanen i Solheimveien istedenfor.

Det vises for øvrig til forslagsstillers kommentar samt kommunedirektørens vurderinger av busstopp i Georg Stangs vei i saksfremlegget til 1. gangs behandling av planen.

14. Kim Glasø og Lene Amundsen, datert 14. juni 2024:

Reguleringsplanen innebærer at alle beboerne langs strekningen mister minimum 3 meter av sine eiendommer, noe de mener er urimelig og unødvendig. De fremlegger følgende argumenter for protesten:

1. De mener det er tilstrekkelig plass på den andre siden av veien for både sykkelvei og fortau, videre kan også hovedveien plasseres nærmere næringsbyggene. Dette vil ikke medføre tap av areal for beboere langs Solheimveien. Videre er sykkelvei med fortau tegnet opp alt for bredt sammenlignet med resten av kommunen.
2. Are Frodes Vei ble gjort om til gang- og sykkelvei for noen år siden. Den er godt skiltet og brukes av både gående, syklende og sparkende i dag. Ved etableringen måtte de gi fra seg eiendom, og de mener det er urimelig at de må miste mer eiendom nå når det finnes bedre alternativer.
3. Å ta minst 3 meter fra eiendommene vil påvirke dem negativt både økonomisk og praktisk. Eiendomsretten er en grunnleggende rettighet som ikke bør krenkes uten tvingende nødvendighet, og er den viktigste av alle formues rettigheter. Den er vernet

gjennom Grunnlovens §105 og Den europeiske menneskerettskonvensjonen tilleggsprotokoll 1 artikkel 1 (EMK P1-1).

4. Planforslaget medfører betydelige ulemper inkludert økonomiske tap, redusert privatliv, og potensielle problemer med eksisterende infrastruktur på våre eiendommer (som hager, hekker, gjerder). De ønsker ikke at vegetasjon fjernes, da blant annet fjerning av hekken vil gi innsyn fra næringseiendommene. De vil også miste viktig uteareal og få betraktelig mer støy, støv og svevestøv når vegetasjon blir borte. De ber om at alternativ plassering av sykkelvei med fortau på motsatt side av Solheimveien vurderes, eller at det ses på løsninger som ikke krever inngrep i private eiendommer.

Forslagsstillers kommentar:

1. Muligheten for å plassere tiltaket på nordsiden av veien og /eller flytte veibanen nordover har blitt vurdert i tidligere planleggingsfaser. Ved å plassere sykkelveien på sørsiden vil det være en naturlig forlengelse av eksisterende gang- og sykkelnettet i hver sin ende av strekingen. Gående til/fra Snorres vei, Georg Stangs vei og Njåls vei vil også kunne ferdes trygt langs strekingen uten å krysse veien. På nordsiden av veien finnes det mange direkte adkomster til næringslokaler som vil være uheldig for trafiksikkerheten dersom sykkelveien plasseres der. Flytting av dagens senterlinje vil medføre konsekvenser for veiens oppbygging, geometri, eksisterende infrastruktur inkludert bekken som ligger i rør, og bruk av garasjeportene tilknyttet næringslokalene. Bredden på sykkelvei med fortau er i tråd med håndboka og i henhold til beste praksis. Strekingen vil være en viktig del av hovedsykkelveien slik den er identifisert i kommuneplanen og bør dimensjoneres tilsvarende.

2. Forslagsstiller kan ikke kommentere på tidligere avtaler/grunnervervsprosesser. Det vises til kommunedirektørens kommentar.

3. Prosessen for erverv av grunn gjennomføres etter regelverket.

4. Se kommentarene til merknad fra Karin Sørensen og Tony Emilsson angående fjerning av vegetasjon og støy.

Kommunedirektørens kommentar:

For kommentar angående etablering av Are Frodes vei vises det til kommunedirektørens kommentar til merknad fra Thurmannskogen Vel. Det vises for øvrig til forslagsstillers kommentar.

15. Alvi Sabir Hussain, datert 15. juni 2024:

Er bekymret for at det vil bli lettere for folk å komme over eiendommen dersom det ikke opprettes mur som er minst 0,5m høy. Støynivå vil også øke som følge av flere gående, syklende og annen trafikk.

Tap av byggeareal bør kompenseres med en særregel som tillater bygging av opptil 30% av arealet og 1 til 2 meter høyere.

En annen kompensasjon må være å forbedre lekeplassen på enden av Are Frodes vei, slik at folk kan sitte der og barn kan leke. Foreslår mindre gress mtp. mygg.

Forslagsstillers kommentar:

I utgangspunktet skal det settes opp flettversgjærde ved nye eiendomsgrenser. Ved Are Frodes vei 30 er det i tillegg regulert lavt støttemur for å minimere inngrep og sikre at helningen på hagearealet ikke blir påvirket av tiltaket.

Støyberegning for eiendom gnr/bnr 102/213 viser kun en moderat endring i støynivå som skyldes mindre terrengendringer og som ikke utløser behov for støyreducerende tiltak.

Viser til kommunen sine kommentarer angående utnyttelsesgrad.

Forbedring av lekeplassen ved Are Frodes vei/Snorres vei faller utenfor planforslagets omfang.

Kommunedirektørens kommentar:

For kommentar angående utnyttelsesgrad, se kommunedirektørens kommentar til Thurmannskogen Vel.

Det vises for øvrig til forslagsstillers kommentar.

10. Bemerkninger ved begrenset høring

1. Statsforvalteren i Oslo og Viken, datert 6. august 2025:

Statsforvalteren har vurdert planforslaget ut fra regionale og nasjonale hensyn innenfor sine ansvarsområder. Basert på oversendt informasjon har de ingen konkrete merknader til planforslaget. Tiltaket kan ha negative virkninger for interesser som kommunen skal ivareta, og det forutsettes at kommunen vurderer alle relevante forhold i saken. Videre anmoder de om at plankart og bestemmelser kvalitetssikres før vedtak.

Forslagsstillers kommentar:

Tas til orientering.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til forslagsstillers kommentar.

2. Akershus fylkeskommune, datert 13. august 2025:

Fylkeskommunen viser til uttalelse til offentlig ettersyn, datert 14. juni 2024 og har ingen ytterlige merknader.

Forslagsstillers kommentar:

Tas til orientering.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til forslagsstillers kommentar.

3. Bane Nor Sf, datert 26. juni 2025:

Bane NOR er tilfreds med at Romeriksportens sikringssone framkommer i planen og har ingen merknader til det reviderte planforslaget.

Forslagsstillers kommentar:

Tas til orientering.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til forslagsstillers kommentar.

4. Thurmannskogen Vel, datert 24. juni 2025:

Thurmannskogen Vel uttrykker fortsatt betydelig bekymring for konsekvensene av reguleringsplanen. De støtter målet om tryggere gang- og sykkeltrafikk, men mener løsningen gir uforholdsmessige negative konsekvenser for lokalsamfunnet, og ber derfor om at følgende punkter vurderes på nytt:

1. Fjerning av bussholdeplass ved Georg Stangs vei, som er en viktig holdeplass for eldre og beboere som reiser mot Lillestrøm. Nedleggelsen fører til opptil 1 km lengre gangavstand til Snorres vei for reisende mot Lillestrøm, økte kostnader ved bruk av Visperud på grunn av Oslo-takst og redusert bruk av kollektivtransport i området. De mener kundegrunnlaget er tilstrekkelig, og ber om at det etableres en trygg og oppgradert holdeplass i området.

2. Økt trafiksikkerhetsrisiko ved:

- Georg Stangs vei: Planlagt sykkelvei skaper farlige situasjoner i et allerede utfordrende kryss.
- Snorres vei: Skolevei med mange myke trafikanter. Økt trafikk uten forbedringer kan føre til ulykker.

De krever en ny og uavhengig trafiksikkerhetsvurdering med konkrete tiltak før byggestart.

3. Beboere mister ytterligere tomteareal etter tidligere avståelser ved anleggelse av Are Frodes vei. Dette fører til:

- Tap av byggerett (BYO) – Eiendommer med maksimal utnyttelse i dag, med reduksjon i tomtestørrelse vil fremtidig påbygg/tilpasninger ikke være mulig.
- Planforslaget forutsetter at boder og garasjer må rives, men det er ikke presentert noen løsning for gjenoppbygging. Dette kan også påvirke brannsikkerheten. Skissert løsning for erstatning dekker ikke verditap, tap av utbyggingspotensial eller sosiale konsekvenser.

Thurmannskogen Vel krever at prosjektet stanses inntil det foreligger en juridisk bindende kompensasjonsplan for berørte grunneiere og det er gjort nye vurderinger av kollektivtilbudet og trafiksikkerheten i området.

Forslagsstillers kommentar:

1. Etablering av holdeplass ved Georg Stangs vei i tråd med gjeldende standard ville kreve ytterlige inngrep på privat eiendom. For ytterligere kommentarer angående bussholdeplass ved Georg Stangs vei, se forslagsstillers kommentar under innkomne merknader til offentlig ettersyn.

2. Planforslaget er utarbeidet i tråd med Statens Vegvesens sine håndbøker og kvalitetssikret av fagkyndige hos fylkeskommunen. Adskilt løsning for gående og syklende vil redusere mulige konflikter mellom myke trafikanter og tydeliggjøre situasjonen for ulike trafikantergrupper. Overgang mellom planlagt sykkelvei med fortau og eksisterende gang- og sykkelvei skal vurderes nærmere under detaljprosjektering for å sikre god trafiksikkerhet. Det vises for øvrig til forslagsstillers kommentarer under innkomne merknader til offentlig ettersyn.

3. Fylkeskommunen følger gjeldende regelverk og rettspraksis for grunnnerv. Grunnnervsprosessen begynner etter vedtatt reguleringsplan da dette fastsetter rammene for disponering av areal. Konsekvenser for utnyttelsesgrad og gjenoppbygging av garasjer og boder må vurderes av kommunen. Angående tidligere avtaler/grunnnervsprosesser vises det til kommunedirektørens kommentarer til merknader i forbindelse med offentlig ettersyn.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til forslagsstillers kommentar.

5. Karin Sørensen og Tony Emilsson, datert 12. august 2025:

Har problemer med å skjønne hva som skal gjøres på deres tomt. Har sendt henvendelse tidligere, men ikke fått svar. Merknad fra offentlig ettersyn er vedlagt. Se merknad 11 under kapittel 9 – Bemerkninger ved offentlig ettersyn for sammendrag av merknaden.

Forslagsstillers kommentar:

Merknadene ble kommentert i forbindelse med forrige høringsrunde, se forslagsstillers kommentar til merknad nummer 11 i kapittel 9 – Bemerkninger ved offentlig ettersyn.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til forslagsstillers kommentar.

12. Hugo Karlsen, datert 10. august 2025:

Viser til tidligere korrespondanse rundt planlagt sykkeltrasé og hvordan det påvirker Solheimveien 29 der det er i dag forretning, samt innspill angående bredden på inn- og utkjøringen til butikken. Det anbefales på det sterkeste at dagens bredde opprettholdes for å sikre trygg ferdsel uten at det blir kø og trafikkfarlige situasjoner. Bredden er uklar på siste tegninger og det bes om en tydeliggjøring av hva som er tegnet inn og at innspillene blir ivarettatt på en god måte.

Forslagsstillers kommentar:

Bredden på adkomst Solheimveien x Njåls vei er dimensjonert for vogntog og er uendret siden forrige høringsrunde. Viser derfor til tidligere kommentarer, se merknad 12 i kapittel 9 – Bemerkninger ved offentlig ettersyn.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser 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