

PLANPROGRAM

Detaljregulering for Kloppaveien 20 m.fl.
Lørenskog kommune
PlanID 2025002



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

Revisjonshistorikk

Rev:	Dato:	Beskrivelse av endringen	Utarbeidet av	Kontrollert av

Prosjekt:

Prosjektnummer:

Kunde:

Rev:

Dato:

Opprettet av:

Kontrollert av

Dokumentreferanse

Reguleringsplan for Kloppaveien 20 m.fl.

10229355-005

Ruter AS

Click or tap here to enter text.

03.10.2025

Ali Adjou

Trond Vestad

Innholdsfortegnelse

1.	Bakgrunn	4
1.1	Formålet med planen.....	4
1.2	Tiltakshaver	5
1.3	Krav om konsekvensutredning (KU).....	5
1.4	Arbeidsopplegg og metode	5
2.	Beskrivelse av planområdet	6
2.1	Beliggenhet.....	6
2.2	Eksisterende arealbruk og nærmiljø.....	7
2.3	Topografi og landskap	8
2.4	Naturmangfold	9
2.5	Kulturminner- og kulturmiljø	10
2.6	Barn og unge	10
2.7	Frrområder og friluftsliv	10
2.8	Transportsituasjon	10
2.9	Spesielle miljøforhold	11
3.	Beskrivelse av tiltaket	12
4.	Aktuelle overordnede rammer og premisser	14
4.1	Statlige og rikspolitiske retningslinjer	14
4.2	Regionalplaner	14
4.3	Kommuneplan	15
4.4	Gjeldende reguleringsplaner	19
4.5	Tilgrensende reguleringsplaner.....	19
4.6	Planinitiativ for bussanlegg i Kloppaveien 20 m.fl.	22
5.	Alternativer	23
6.	Utredningsbehov	25
6.1	Kartlegging av utredningsbehov	25
6.2	Tema som skal utredes i konsekvensutredningen (KU).....	26
6.3	Tema som skal omtales i planbeskrivelsen	32
6.4	Risiko- og sårbarhets analyse	34
6.5	Mulighet for etablering av idrettsflate på tak av bussanlegget	35
6.6	Trafikkanalyser med tanke på inn- og utkjøringen fra Ahus.....	35
7.	Organisering av planarbeidet	36
7.1	Planprosess	36
7.2	Medvirkning og informasjon	36
7.3	Fremdrift	37

1. Bakgrunn

1.1 Formålet med planen

Reguleringsplanen skal legge til rette for etablering av et bussanlegg med tilhørende kontorfunksjoner, undervisning (yrkesfagelever), parkering og nødvendig teknisk infrastruktur/energiforsyning. Planen omfatter også utbedring av avkjørselen fra Kloppaveien samt tiltak for å sikre trygge krysningspunkter for myke trafikanter innenfor området. Eksisterende bru som forbinder Kloppaveien 16, 18 og 20 med fellesadkomsten vurderes oppgradert ved behov.

Tiltaket skal samtidig ta hensyn til naturmangfoldet og vannmiljøet i tilknytning til Fjellhamarelva. Det innebærer bevaring og styrking av kantvegetasjonen, tiltak mot fremmede arter og etablering av grønn buffersone mellom elveløpet og bussanlegget. Det skal også vurderes overvannshåndtering og løsninger som reduserer risiko for forurensning og negative effekter på vannkvalitet, slik at elvens økologiske tilstand ikke forringes, men på sikt kan forbedres.

Om bussanlegg:

Bussanleggets hovedformål er å legge til rette for en effektiv og framtidsrettet drift av Ruters busstrafikk. Anlegget vil fungere som base når bussene og sjåførene ikke er i trafikk, med fasiliteter for vask, vedlikehold og klargjøring av busser til neste avgang.

Anlegget vil være arbeidsplass for sjåførere, vedlikeholds- og servicepersonell, mekanikere, trafikkledelse og administrative medarbeidere. Det anslås at et bussanlegg i Lørenskog vil kunne gi om lag 270–300 arbeidsplasser.

Bussanlegget skal også sikre nødvendig kapasitet for framtidig vekst i kollektivtilbudet i Lørenskog og bidra til å redusere kø og privatbilisme. Det dimensjoneres for både storbusser og minibusser, med en forventning om økt behov for matebusser og ekspressbusser etter 2035, som vil støtte opp om flere togavganger, eventuell framtidig T-bane og redusert lokal småkjøring med bil.

Det planlegges et moderne anlegg tilpasset elektriske busser, med lave støynivåer og uten lokale utslipp. Plasseringen er valgt for å sikre effektiv energiforsyning og minimere effektbehovet.

1.2 Tiltakshaver

Forslagsstiller/oppdragsgiver:	Ruter AS v/ Anders Steen-Nilsen, e-post anders-steen-nilsen@ruter.no tlf. 959 77 462
Plankonsulent:	Sweco Norge AS v/ Ali Adjou, e-post: ali.adjou@sweco.no tlf. 411 23 894
Grunneier	Kloppaveien 16 AS og MAN Eiendom Norge AS
Gård og bruksnummer	Gnr/bnr. 112/4, 112/21, 107/2353 med flere.

1.3 Krav om konsekvensutredning (KU)

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

Konsekvensutredningsplikten er vurdert ut fra kravene i kapittel 2 og 3 i KU-forskriften, samt forskriftens vedlegg I og II. Planen inneholder tiltak nevnt i vedlegg I under § 6 i forskriftene. Dette gjelder punkt 24 i vedlegg I (Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennnyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m²).

Det skal derfor utarbeides et planprogram som grunnlag for konsekvensutredninger.

1.4 Arbeidsopplegg og metode

Utarbeidelse av reguleringsplan vil foregå etter plan- og bygningsloven. Planen vil være en detaljregulering iht. pbl §12-3.

Reguleringsplanen er konsekvensutredningspliktig etter pbl § 4-2.

Miljødirektoratets veileder M-1941 (Konsekvensutredning av klima og miljø, sist revidert 11.04.2025) skal være et grunnlag for metodikk og dokumentasjon. Veilederen angir hvordan utredningene skal struktureres, hvilke krav som gjelder til kunnskapsgrunnlag, hvordan tiltakshierarkiet (unngå – begrense – avbøte – kompensere) skal anvendes, og hvordan usikkerhet og datagrunnlag skal beskrives. M-1941 understreker også at utredningene skal være transparente, etterprøvbare og presenteres på en måte som gir beslutningstakere og offentligheten et klart bilde av konsekvenser og mulige tiltak. Denne veilederen skal brukes som felles ramme for alle fagutredninger i planarbeidet.

2. Beskrivelse av planområdet

2.1 Beliggenhet



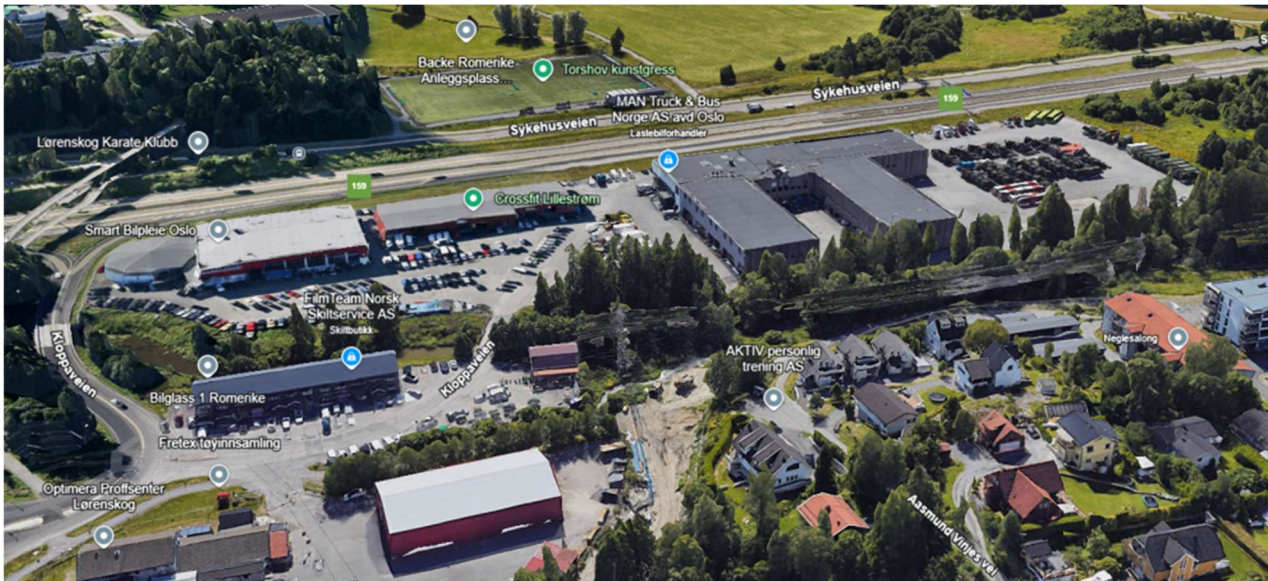
Figur 2-1: Tiltaksområdet er markert med blå farge, mens varslingsområdet er angitt med rød strek.

Hovedeiendommene i planområdet er Kloppaveien 16 (gnr./bnr. 112/21), 18 (gnr./bnr. 112/21) og 20 (gnr./bnr. 112/4), samt felles adkomst fra Kloppaveien (del av 107/1). Andre eiendommer som er tatt med i varselet, og kan inngå i planarbeidet er næringseiendommen Kloppaveien 10 (107/2353), friområde (del av 107/40), LNF-område (del av 112/1) og vei (del av 150/58 og 107/36). Varslingsområdet utgjør om lag 119,7 dekar og grenser i sør mot rv. 159, i nord mot en etablert boligbebyggelse, i vest mot friområde, og i øst til LNF-område og bolig.

Adkomst skjer via en regulert fellesadkomst som også betjener Kloppaveien 10 (gnr./bnr. 107/2353) og Kloppaveien 30 (gnr./bnr. 107/1764). Fellesadkomsten krysser Fjellhamarrelva via bru, og gir god forbindelse til både lokalvegnettet og rv. 159.

Planområdet ligger strategisk til i forhold til den overordnede infrastrukturen, med direkte nærhet til rv. 159 og kort avstand til sentrale knutepunkter i Lørenskog og Lillestrøm. Beliggenheten gjør området godt egnet for etablering av bussanlegg, da det gir enkel inn- og utkjøring for busser, effektiv tilknytning til hovedvegnettet og samtidig nærhet til de områdene bussene skal betjene. Friområdene og elveløpet rundt gir også en tydelig avgrensning av tomten mot øvrig arealbruk.

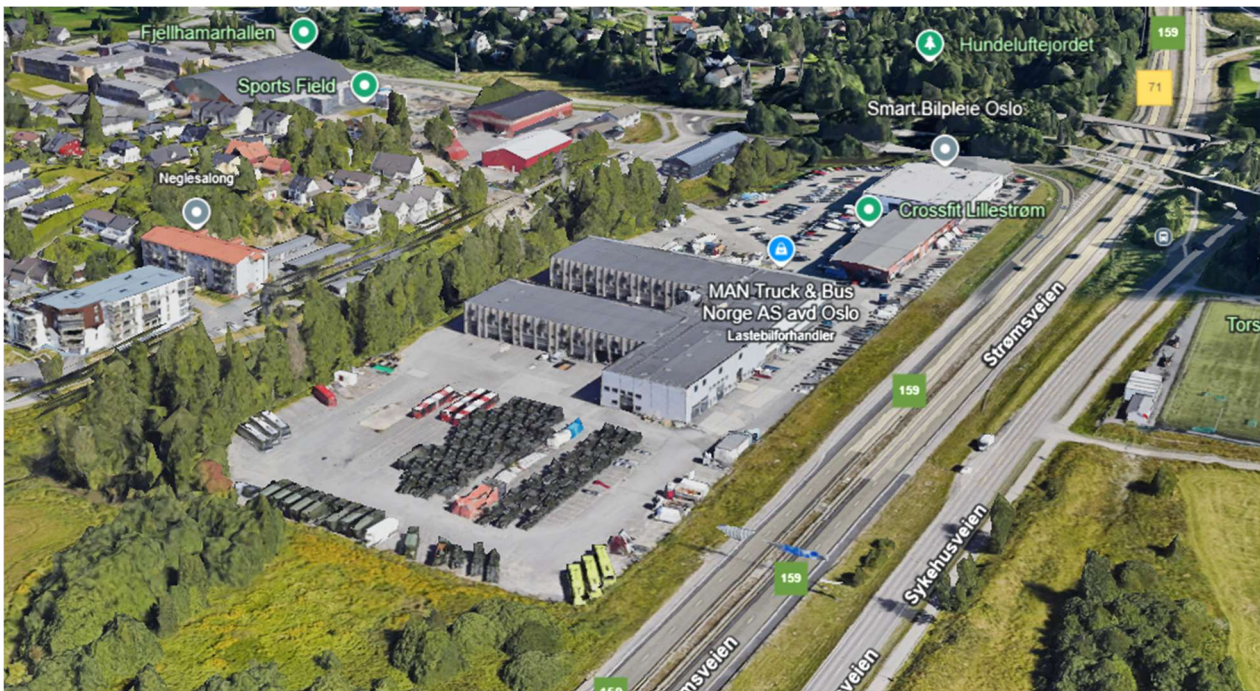
2.2 Eksisterende arealbruk og nærmiljø



Figur 2-2: Eksisterende situasjon sett fra nord

Planområdet fremstår i dag som et etablert næringsområde med hovedvekt på bilrelatert virksomhet. Området er preget av store bygningsvolumer, asfalterte flater og oppstillingsplasser for kjøretøy. Den vestlige delen (Kloppeveien 20) er bebygd med et U-format næringsbygg i to etasjer, disponert av Man Truck & Bus, som benyttes til utsalg og verksted for lastebiler og busser. Den østlige delen av planområdet har to bygg – ett i én etasje og ett i en kombinasjon av én og to etasjer – hvor virksomhetene i hovedsak er bilforhandlere og verksteder. I tillegg finnes et treningssenter som bidrar til en viss variasjon i arealbruken.

Området har lav landskapsverdi og få visuelle kvaliteter utover sin funksjon som næringsareal. Mot sør danner rv. 159 en tydelig barriere og et dominerende element i landskapsbildet, mens mot nordvest gir Fjellhamareelva med tilhørende kantvegetasjon et mer naturlig preg. Kontrasten mellom de tette, harde flatene og elvekorridoren er tydelig, men kantsonen langs elva er flere steder smal og fragmentert. Bebyggelsen i området er i hovedsak lavere næringsbygg (1–2 etasjer), og det visuelle inntrykket er dominert av tekniske flater og parkeringsarealer. Landskapet fremstår dermed som funksjonelt og industrielt, med begrenset opplevelsesverdi for allmennheten, men samtidig med potensial for styrking av grønne strukturer og bedre integrasjon mot elverommet.



Figur 2-3: Eksisterende situasjon sett fra sydvest

2.3 Topografi og landskap



Figur 2-4: Området øst for tilkomstbrua. Kantvegetasjonen er stort sett eng. Stort potensiale for revegetering og utvikle kantvegetasjonen med busker og trær. (Bilde: Google Street view).

Hoveddelen av eiendommen er bebygget og i bruk som næringsområde i dag. Terrenget er flatt og i stor grad asfaltert, og brukes primært til parkering og oppstilling av biler for både kunder og ansatte. Denne delen av området fremstår derfor med begrenset grøntareal og få oppholds- og møteplasser.

En mindre del av eiendommen, mot nordvest, omfatter friområde samt en del av Fjellhamarelvva. Terrenget her er forholdsvis bratt og preget av naturlig vegetasjon og trær.

Nærmiljøet preges av en blanding av næringsbebyggelse og trafikkrelaterte funksjoner, med tilhørende biltrafikk og transportvirksomhet. Området har få kvaliteter som inviterer til opphold utover det som er knyttet til virksomhetene, og er i liten grad tilrettelagt for gående og syklende.

2.4 Naturmangfold

Beskrivelsen er basert på befaringer utført 24. april og 7. mai 2025.



Figur 2-5: Detalj kart over befart område. Oransje linje representerer kantsone inn mot elv, og grønne nummererte områder representerer delområder for natur

Planområdet ligger i tilknytning til Fjellhamareelva og Losbyelva, begge registrert som viktige bekke drag i Naturbase. Elvene har moderat økologisk tilstand, med utfordringer knyttet til næringsavrenning fra landbruk og tette flater. Begge vassdragene har registrerte bestander av edelkreps (sterkt truet, EN), og Fjellhamareelva/Sagelva har i tillegg elvemusling (sårbar, VU) – arter som er rødlistet og viktige for forvaltningen.

Kantsonene langs elvene er intakte og gir viktige leveområder for både akvatisk og terrestrisk natur, deriblant fugl. På sørsiden, nær planområdet, er kantvegetasjonen stedvis sparsom og påvirket av parkeringsplass og masselagring, men det finnes også mer intakte partier med trær, busker og død ved. Enkelte tidligere jordbruksområder bærer preg av gjengroing med en utvikling mot skog og fuktige partier. Det er registrert gran av større dimensjoner, liggende og stående død ved, samt en intakt beverhytte (ikke i bruk). Det er ikke registrert rødlistearter på land med unntak av gråspurv (nær truet, NT).

Det er også observert forekomst av fremmede arter over større deler av planområdet, deriblant kanadagullris, russekål og hagelupin, som utgjør en økologisk risiko. Veikantene rundt planområdet er sterkt påvirket, men kan ha potensial for utvikling til blomstereng og leveområde for pollinerende insekter.

Samlet sett vurderes naturverdiene rundt planområdet som lokalt viktige, med særlig betydning knyttet til elvenes kantsoner og pågående gjengroingsprosesser som kan gi økt økologisk verdi over tid.

2.5 Kulturminner- og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner, verneverdige bygninger eller kulturmiljø innenfor planområdet. Nærmeste registrerte kulturminner ligger utenfor planområdet og berøres ikke av tiltaket. Temaet anses derfor ikke som relevant i den videre planleggingen, utover ordinær aktsomhet ved bygge- og anleggsarbeid i tråd med kulturminneloven.

2.6 Barn og unge

Hoveddelen av planområdet benyttes til næringsformål og planlegges videreført til bussanlegg og kontor. Dette arealet er ikke egnet for bruk av barn og unge, verken som oppholds- eller lekeområde, og har høy trafikkbelastning knyttet til drift.

Friområdet langs Fjellhamarelva har potensial til å utvikles som et tilgjengelig friluftsområde. Per i dag er området lite tilrettelagt, men med tiltak som stier, belysning og møblering kan det få økt verdi også for barn og unge i nærområdet. Tilrettelegging for trygg tilgang fra omkringliggende boligområder bør vurderes i det videre planarbeidet.

2.7 Friområder og friluftsliv

På nordsiden av planområdet er det regulert friområde på begge sider av Fjellhamarelva. Området er i dag lite tilrettelagt og har begrenset bruk, men representerer et viktig grøntdrag med potensial til å styrke sammenhengen i den lokale blågrønne strukturen.

Friområdet kan også få en funksjon som grønn buffersone mellom elven og næringsbebyggelsen, og samtidig bidra til bedre lokalklima, overvannshåndtering og naturmangfold. Det bør vurderes hvordan tiltaket kan legge til rette for tilgjengelighet, både for nærliggende boligområder og for ansatte ved bussanlegget og kontorene.

2.8 Transportsituasjon

Planområdet ligger inntil rv. 159, en hovedvei med fire felt og en trafikkmengde på nær 50 000 kjøretøy pr. døgn (ÅDT). Tilknytningen skjer via Kloppaveien, som har ramper til og fra rv. 159. Det er to T-kryss tett plassert, samt gang- og sykkelvei med fotgjengerfelt mellom kryssene. Trafikksystemet fremstår noe uoversiktlig med flere konfliktpunkter, men har god sikt og relativt lave hastigheter.

De lokale veiene rundt planområdet har en trafikkmengde på 4 000–8 000 kjt/døgn, noe som vurderes som moderate til høye mengder for tofeltsveier. Trafikken påvirkes av sykehusområdet (Ahus) og skole-/idrettsanlegg på nordsiden av rv. 159, som gir tidvise forsinkelser i rushtid, særlig rundt kl. 08 og 16.

Fotgjenger- og sykkeltrafikken er betydelig, spesielt i forbindelse med arbeidsplassene i området, Lørenskog videregående skole og idrettsanlegg. Fotgjengerfeltet mellom kryssene benyttes mye, men er trukket noe vekk fra kjørebanelen slik at bilister har bedre oversikt.

Trafikk til selve planområdet skjer i dag via en smal bru. Tellingene viser at området genererer anslagsvis 700–800 kjt/døgn, hovedsakelig personbiler, men også noe tungtrafikk. Innkjøringsområdet er preget av utflytende kjøremonster med blanding av kjøreareal, parkering og varelevering.

Ulykkesstatistikken for de siste ti årene viser enkelte ulykker i tilknytning til kryssene og rampene, men området vurderes ikke som spesielt ulykkesutsatt.



Figur 2-6: Kjøremønster til og fra planområdet

2.9 Spesielle miljøforhold

Planområdet ligger inntil rv. 159, som gir høy bakgrunnsstøy og bidrar til luftforurensning i området. Området brukes i dag til næringsformål med oppstillingsplasser for biler, og fremstår med lite vegetasjon og harde flater som kan forsterke støyopplevelse og lokalt støv.

Etablering av bussanlegg for elektriske busser vil redusere utslipp av klimagasser og lokal luftforurensning sammenlignet med et tradisjonelt bussanlegg. Samtidig vil trafikk til og fra anlegget generere støy, særlig ved inn- og utkjøring. Det må derfor gjennomføres støy- og trafikkberegninger som grunnlag for nødvendige avbøtende tiltak.

For å styrke miljøkvaliteten i området bør det vurderes tiltak som grønnstruktur, vegetasjonsskjerming og permeable dekker som reduserer støyopplevelse, støv og varmeøyeeffekter. Overvannshåndtering og eventuelle forurensningsutfordringer i grunnen skal også vurderes i det videre planarbeidet.

3. Beskrivelse av tiltaket

Planarbeidet skal legge til rette for etablering av et nytt bussanlegg i Kloppaveien 20 m.fl., med tilhørende funksjoner som kontor, undervisning (yrkesfagelever), parkering, lager og teknisk infrastruktur. Formålet er å sikre en effektiv og fremtidsrettet base for Ruters busstrafikk i Lørenskog.

Bussanlegg og funksjon:

Anlegget vil fungere som oppstillingsplass og base for busser når de ikke er i drift. Her skal busser vaskes, vedlikeholdes og klargjøres, og anlegget vil samtidig være arbeidsplass for sjåfører, mekanikere, vaske- og servicepersonell, trafikkledelse og administrasjon. Det estimeres at tiltaket vil skape om lag 270–300 arbeidsplasser.

Fremtidig kollektivbehov:

Anlegget dimensjoneres for både storbusser og minibusser. Etter 2035 forventes økt behov for minibusser og matebusser som understøtter veksten i tog- og T-banetransport, samt ekspressbusser. Anlegget vil dermed bidra til å styrke kollektivtilbudet og redusere privatbilisme i regionen.

Miljø og energi:

Bussanlegget planlegges for elektriske busser, noe som gir lave støynivåer og fravær av lokale utslipp. Lokaliseringen er valgt for å sikre effektiv energiforsyning med lavest mulig effektbehov. Tiltaket vil dermed bidra til reduksjon av klimagassutslipp og støtte kommunens mål om grønn mobilitet.

Bygningsstruktur:

Det foreslås en maksimal gesimshøyde på inntil 24 meter for kontorbygg, mens bussanlegget kan bygges opp til 18 meter. Dette vil gi rom for effektiv utnyttelse, samt skjerme nærliggende boliger mot støy og trafikk fra rv. 159.

Trafikksikkerhet:

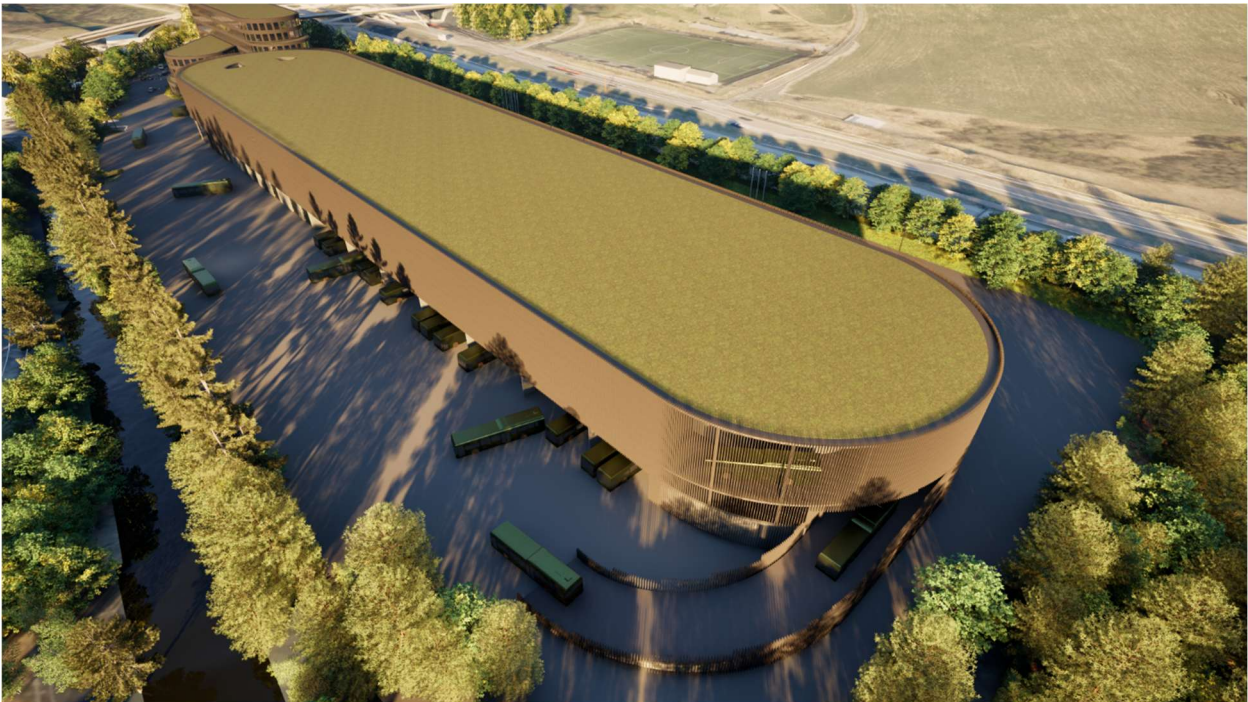
Planen innebærer utbedring av avkjørselen fra Kloppaveien og sikring av krysningspunkt for gående og syklende. Eksisterende bru kan oppgraderes ved behov, og kryssløsninger skal gjennomgås for å redusere konfliktpunkter. Det legges vekt på å sikre trygge forbindelser for myke trafikanter, særlig barn og unge som bruker nærliggende skole- og idrettsanlegg. Det vil vurderes tiltak som opphøyde gangfelt, bedre belysning, skilting og tydelig avgrensning mellom bussbevegelser og øvrig trafikk.

Naturmangfold:

Planområdet grenser til Fjellhamarelva, som er en viktig natur- og friluftskorridor. Tiltaket vil inkludere tiltak for å bevare og styrke kantvegetasjonen langs elven, samt hindre spredning av fremmede arter som kanadagullris, rissekål og hagelupin. Det vurderes også revegetering med stedegne arter og etablering av grønn buffersone mellom elven og bussanlegget. På denne måten kan tiltaket bidra til å styrke naturverdier og blågrønn struktur, samtidig som det reduserer negative konsekvenser for vannmiljø og økosystem.

Oppsummering:

Tiltaket skal sikre nødvendig kapasitet for fremtidig vekst i kollektivtilbudet i Lørenskog, samtidig som det vektlegger trafikksikkerhet, klima og hensyn til naturmangfold.



Figur 3-1: Foreløpig skisse over en mulig utforming av bussanlegget, sett fra vest.



Figur 3-2: Foreløpig skisse over en mulig utforming av bussanlegget, sett fra øst

4. Aktuelle overordnede rammer og premisser

4.1 Statlige og rikspolitiske retningslinjer

- **Barn og unges oppvekstsvilkår:** Planleggingen skal sikre trygge og gode oppvekstmiljøer, samt vurdere hvordan tiltaket påvirker barns tilgjengelighet til leke- og oppholdsarealer.
- **Universell utforming:** Tiltaket skal legge til rette for løsninger som er tilgjengelige for alle, uavhengig av funksjonsevne, i tråd med prinsippene for universell utforming.
- **Samordnet bolig-, areal og transportplanlegging / Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025):** Retningslinjene understreker at arealbruk og transport må sees i sammenheng for å redusere klimagassutslipp, styrke kollektivtransporten og prioritere gange og sykling.
- **Klima- og energiplanlegging og klimatilpasning:** Planleggingen skal bidra til reduserte klimagassutslipp og tilpasning til klimaendringer, herunder overvannshåndtering og energieffektive løsninger.
- **Overvannshåndtering:** Tiltaket skal følge prinsippene i tretrinnsstrategien for håndtering av overvann – infiltrasjon, fordrøyning og trygg flomvei – i tråd med nasjonale og kommunale retningslinjer.
- **Sikre jordressursene, landskap og kulturmiljø:** Planarbeidet skal bidra til bærekraftig arealbruk, redusere tap av dyrket og dyrkbar jord, og ta hensyn til landskaps- og kulturmiljøverdier.
- **Fremme befolkningens helse og motvirke sosiale forskjeller:** Planleggingen skal fremme fysisk aktivitet, trygge omgivelser og et inkluderende nærmiljø.
- **Forurensningsloven og forurensningsforskriften:** Regulerer utslipp til luft, vann og grunn, samt håndtering av støy og avfall. Tiltaket skal utformes slik at risiko for forurensning forebygges og minimeres.
- **Naturmangfoldloven:** Krever at naturmangfold vurderes etter prinsippene i §§ 8–12, med mål om å bevare økosystemer, arter og genetisk mangfold.
- **Vannressursloven:** Skal sikre helhetlig og bærekraftig forvaltning av vannressurser og kantsoner, og er særlig relevant for tiltak nær Fjellhamarelva.
- **Vannforskriften og regional vannforvaltningsplan for Innlandet og Viken (2022–2027):** Gjennomfører EUs vanddirektiv og setter mål om god økologisk og kjemisk tilstand i vannforekomster.
- **T-1442 (2021) Retningslinje for støy i arealplanlegging:** Gir krav til kartlegging, vurdering og avbøtende tiltak mot støy fra vegtrafikk og annen virksomhet.
- **T-1520 (2012) Retningslinje for lokal luftkvalitet:** Angir grenseverdier og vurderingsmetoder for luftforurensning i by- og tettstedsområder.
- **FN's 17 bærekraftsmål:** Planarbeidet skal støtte opp under bærekraftig utvikling med særlig vekt på klima, energi, helse, likhet og bærekraftige lokalsamfunn.

4.2 Regionalplaner

4.2.1 Regional plan for klima og energi i Akershus:

- **Formål:** legge til rette for overgangen til et lavutslippssamfunn i Akershus fram mot 2050.
- **Hovedmål:**
 - Kutte 55 % av utslippene innen 2030 (sammenlignet med 1991).
 - Kutte 85–90 % innen 2050.
- **Sentrale satsingsområder:**
 1. **Transport:** Halvere utslipp innen 2030, nullutslipp i nye biler fra 2025, og utslippsfri kollektivtransport.

2. **Bygg og energi:** Fase ut fossil oppvarming innen 2030, bygge energieffektivt og bruke fornybar energi
 3. **Avfall:** Kraftig reduksjon i utslipp fra deponi, øke biogassproduksjon og materialgjenvinning.
 4. **Landbruk og skogbruk:** Fossilfritt landbruk innen 2030, økt karbonbinding i skog og jord.
 5. **Forbruk og indirekte utslipp:** Redusere matsvinn, satse på klimavennlige materialer og sirkulærøkonomi.
- **Gjennomføring:** krever samarbeid mellom kommuner, fylkeskommune, stat, næringsliv og innbyggere.

4.2.2 Regional plan for areal og transport Oslo og Akershus:

Har følgende føringer

- En felles strategi for å styre by- og arealvekst i regionen slik at transport og arealbruk henger sammen.
- Konsentrert utbygging i prioriterte vekstområder og bybånd, redusere spredt boligbygging.
- Kollektivtransport, gange og sykkel prioriteres, med jernbanen som ryggrad.
- Bevaring av viktige natur-, jordbruks- og grøntområder utenfor vekstområdene.
- Regionale og kommunale planer må tilpasses og samordnes med disse føringene

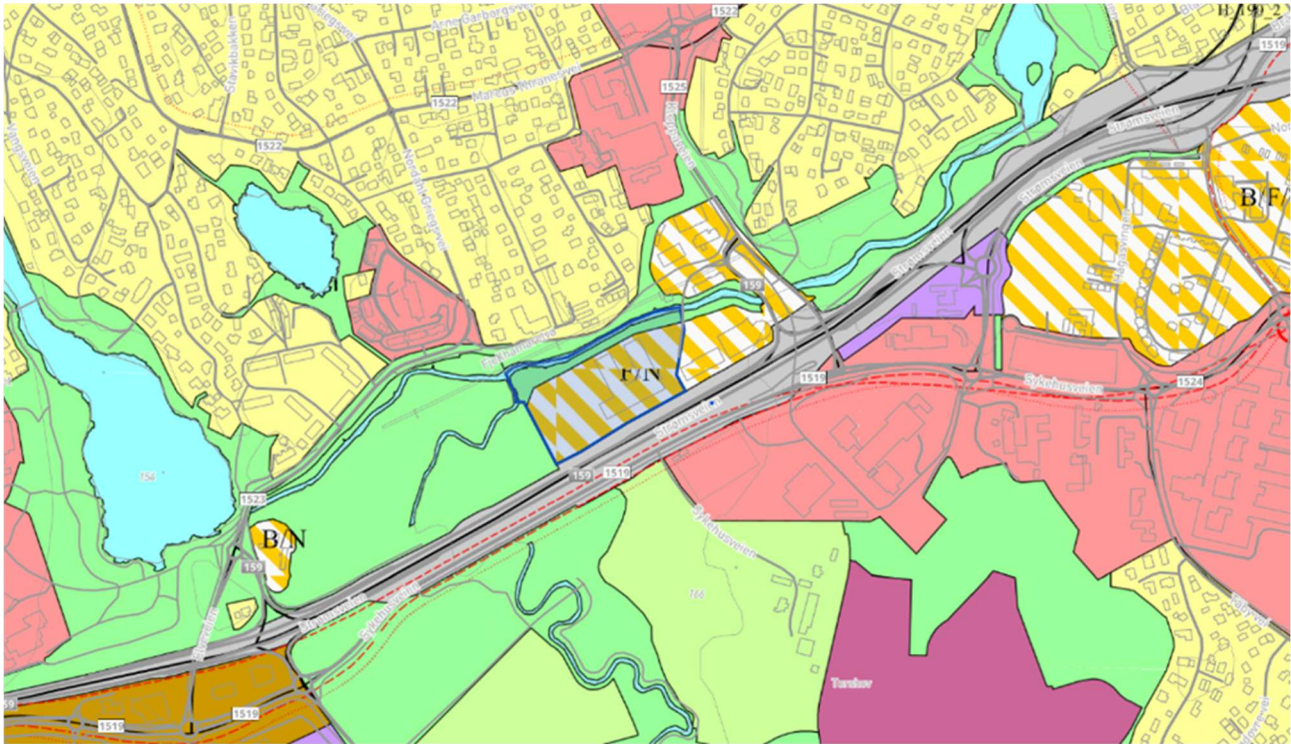
4.3 Kommuneplan

4.3.1 Kommuneplanens arealdel

I gjeldende kommuneplan er planområdet avsatt til forretning og næring.

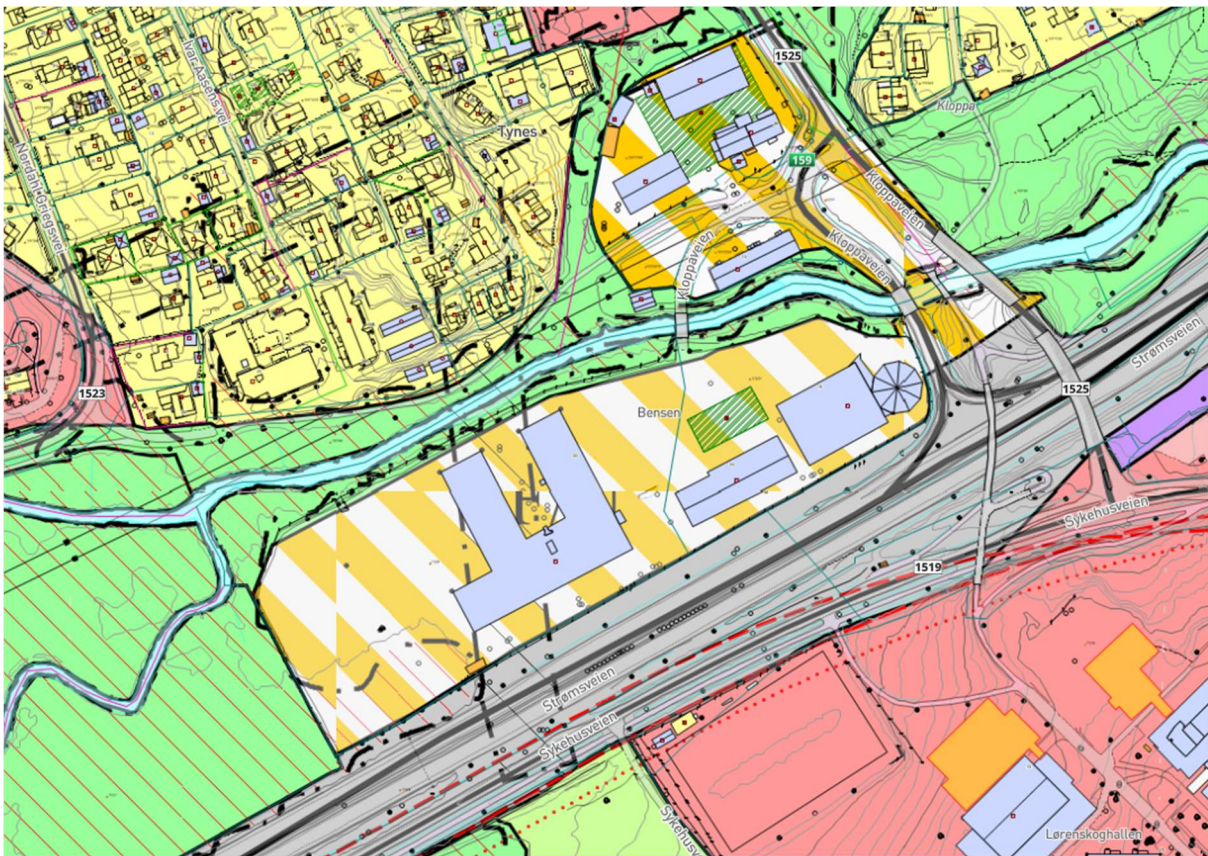
Kommuneplanens bestemmelser presiserer at forretning på tomten gjelder kun *plasskrevende varer*. *Plasskrevende varer defineres som biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, i tillegg til hagesentre.*

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

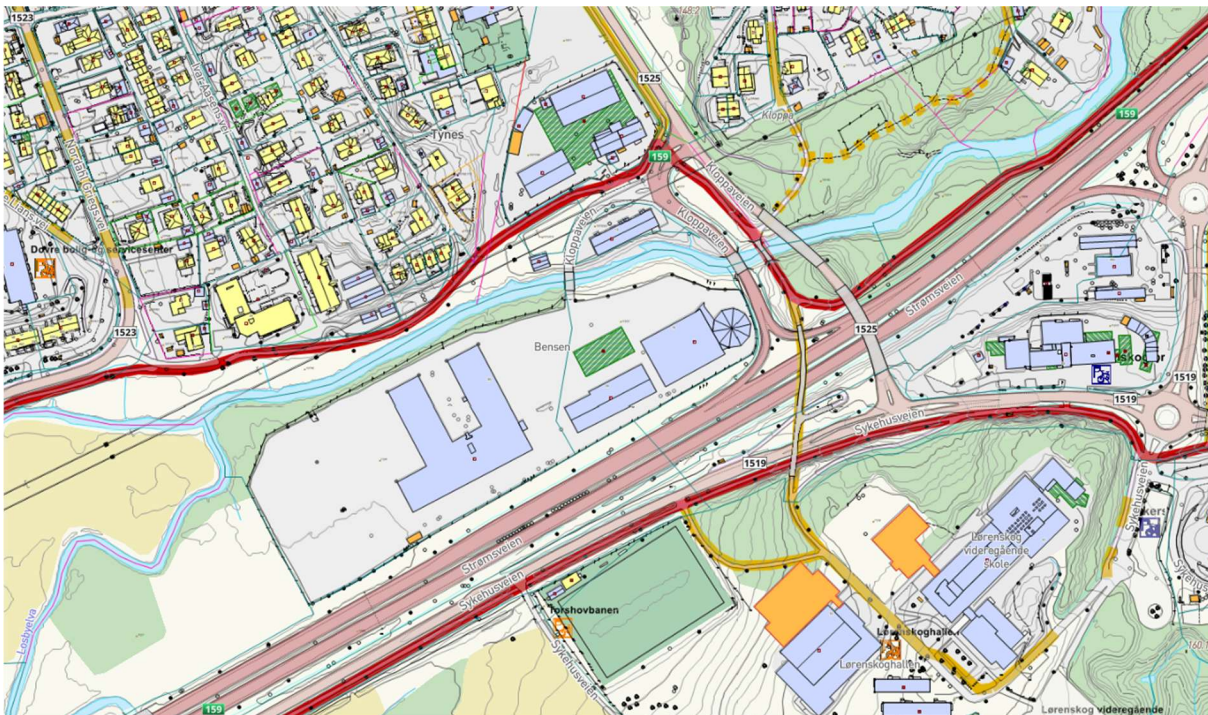


Figur 4-1: Utsnitt av gjeldende kommuneplan. «Bensen» tomten er markert med F/N (forretning/næring)

- Kantsone mot elva og friområdene som inngår i planområdet er avsatt til grønnstruktur. Den ligger på det nærmeste 8 m fra eksisterende bygg på Kloppaveien 20.
- En mindre del av eiendommen omfattes av hensynssone for flom fra Fjellhamarelva og Losbyelva.
- Sikringssone RA II (avløpstunnel) krysser tomte.



Figur 4-2: Utsnitt av gjeldende kommuneplan med hensyssoner inntegnet; Flom, sikringszone RA II og grønnstruktur.



Figur 4-3: Utsnitt over planlagt hovedsykkelrute (rødt) forbi planområdet.

- Planområdet berører planlagt hovedsykkelrute, vist med rødt.

4.3.2 Kommunedelplan for differensiert vassdragsforvaltning (2003)

Har følgende føringer:

- **Formål:** sikre natur- og miljøverdier i og langs vassdrag
- **Omfang:** gjelder vernesoner langs bekker, elver og dammer
- **Regler:** byggeforbud, forbud mot lukking, restriksjoner på inngrep
- **Forvaltningsklasser:** 1 (streng), 2–3 (noe mer fleksible)
- **Tiltak:** gjenåpne bekker, beskytte kantvegetasjon, sikre amfibielokaliteter

4.3.3 Strategier og temaplaner

4.3.3.1 *Strategi for overvann og vassdrag (2017-2026)*

Strategien skal sikre en **helhetlig, bærekraftig og klimatilpasset forvaltning** av overvann og vassdrag i Lørenskog kommune. Dokumentet bygger på kommuneplanen (2015–2026) og kommunedelplanen for differensiert vassdragsforvaltning.

4.3.3.2 *Strategi for naturmangfold i Lørenskog (2025)*

Har som mål å:

- Stanse tapet av naturmangfold og bevare naturverdiene.
- Øke kunnskap og kompetanse om naturmangfold i kommunen.
- Integrere naturhensyn i kommunal forvaltning, arealbruk og planlegging.

4.3.3.3 *Plan for mobilitet (2023)*

- Planen ble vedtatt som prioriteringsdokument for tiltak innen mobilitet og samferdsel i perioden 2022–2032.
- Målet er å legge rammer for når og hvordan tiltak iverksettes — både med tanke på tidsplan og økonomi.
- Planen erstatter tidligere «Plan for grønn mobilitet» (fra 2018) og bygger videre på intensjonene derfra.

4.3.3.4 *Hovedplan VA og vannmiljø (2020-2035)*

Har noen sentrale mål om:

- Reduksjon av skader fra flom og oversvømmelser.
- Tilrettelegging for naturlig vannbalanse og ivaretagelse av biologisk mangfold i vannforekomster.
- Sikre god økologisk og kjemisk tilstand i kommunens vannforekomster i tråd med vannforskriften.
- Redusere fremmedvann (dvs. vann som lekker inn i avløpssystemet via utette ledninger eller kummer) som belaster systemet.
- Tiltaksplan og prioritering av prosjekter som skal gjennomføres over tid for å nå målene.

4.3.3.5 *Temaplan for klima og energi 2017-2026*

Har følgende føringer:

- **Mål:** 50 % utslippskutt innen 2030, klimanøytralt innen 2050
- **Areal & transport:** fortetting ved kollektiv knytt punkter, mindre bilbruk
- **Energi:** redusere kjøpt energi, satse på fornybart
- **Bygg & materialer:** klimavennlige løsninger, klimagassberegninger
- **Avfall:** mer gjenbruk, bedre sortering og mindre restavfall

- **Klimatilpasning:** håndtering av overvann, flom og ekstremvær

4.3.3.6 Næringsplan 2019-2022 for Lørenskog kommune

Har følgende føringer

- **Visjon:** Næringsvennlig, grønn og innovativ kommune
- **Arbeidsplasser:** ~20 000, men stor utpendling
- **Satsing:** sentrum, kollektivnære områder, små/mellomstore bedrifter
- **Hovedmål:** samarbeid, innovasjon, inkludering og bærekraft
- **Tiltak:** møteplasser, eiendomsbruk, grundermiljø, praksisplasser
- **Mål:** attraktiv kommune for næringsliv og innbyggere

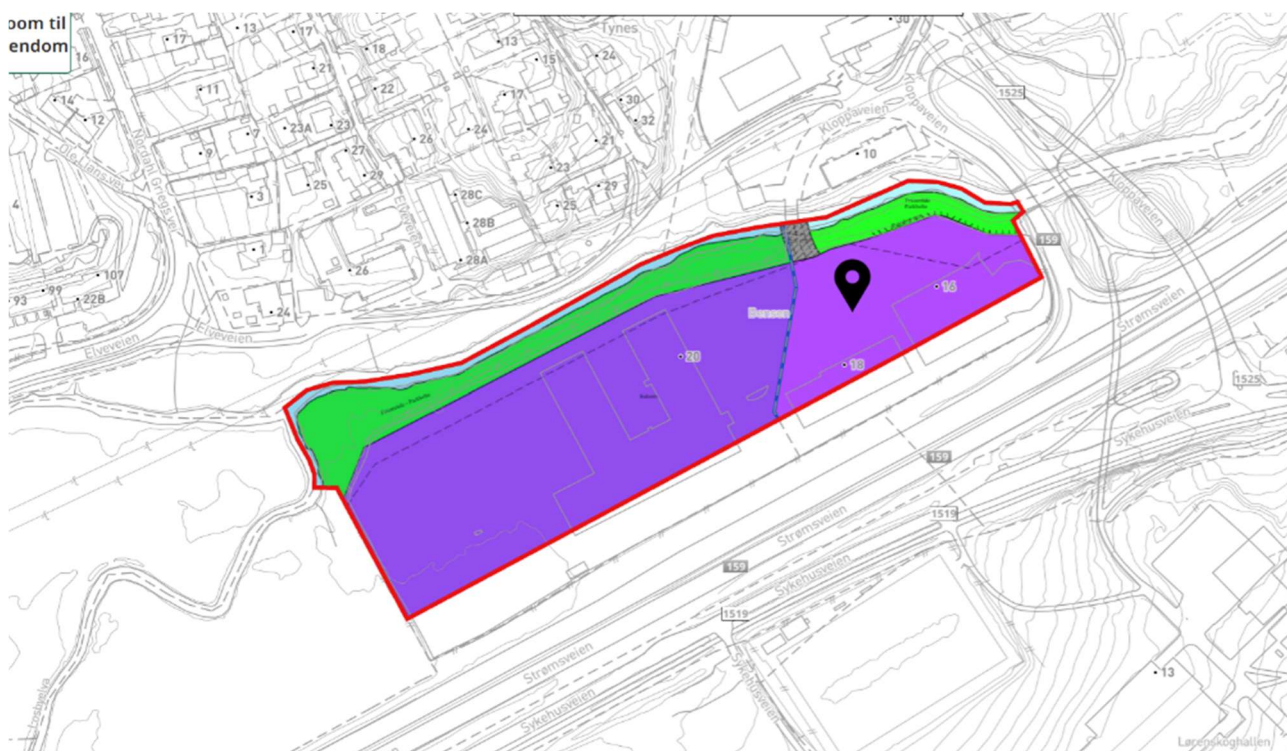
4.4 Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldende reguleringsplan ble vedtatt den 23-01-1978.

Gjeldende formål er industri, parkbelte og felles adkomst.

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

Utnyttelsen er satt til U-grad=0,8. Denne beregningsmetoden er ikke lenger i bruk.



Figur 4-4 Oversikt over gjeldende reguleringsplan for «Bensen»-tomten.

4.5 Tilgrensende reguleringsplaner

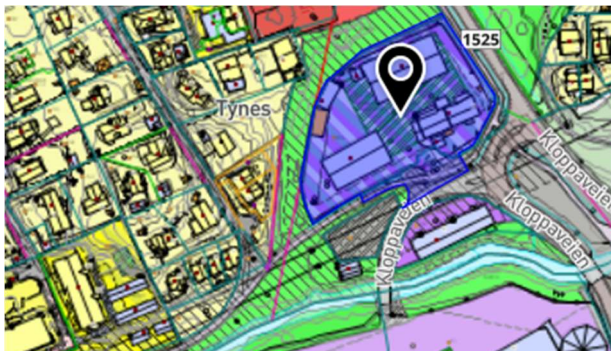
Plankart	Plannavn og formål
----------	--------------------



Reguleringsplan for Kloppaveien 10 og 26, vedtatt 18.10.2000

Industri

Planen inngår i planområdet.

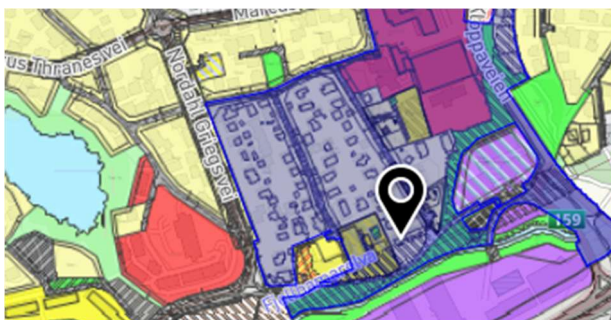


Reguleringsplan for Kloppaveien 30, vedtatt 21.03.2007

Forretning

Kontor

Industri



Reguleringsplan for Området ved Fjellsrud, vedtatt 09.02.2000

Frittliggende småhus bebyggelse

Offentlig bebyggelse

Forretning, lager, kontor, industri

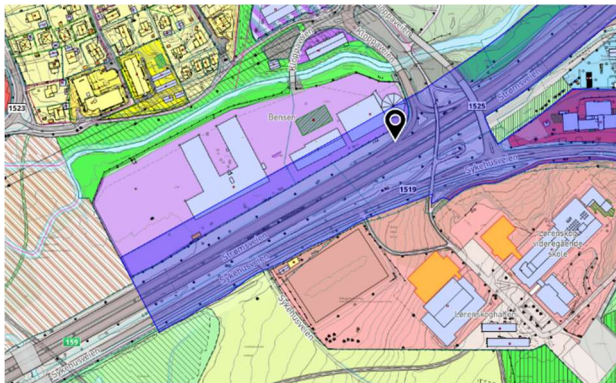
Friområder

Deler av planen inngår i planområdet.



Reguleringsplan for Elveveien 26-28, vedtatt 13.10.2003

Bolig



Reguleringsplan for RV 159, parsell Knatten – Rælingen grense, vedtatt 30.08.1994

Den delen av planen som berører Kloppaveien 16, 18 og 20 er regulert til industri. Deler av planområdet for øvrig er regulert til kjørevei, gang- og sykkelveg, annet vegareal og friområde, iht. denne planen.

Deler av planen inngår i planområdet.



Reguleringsplan Lørenskog grønne sentrum, Elveparken, vedtatt 21.03.2007

Friområde elvepark/ kommunalteknisk virksomhet (rensepark)

Deler av planen inngår i planområdet.

4.6 Planinitiativ for bussanlegg i Kloppaveien 20 m.fl.

Planinitiativet ble behandlet i formannskapet den 10.09.2025, sak 108/25. Følgende vedtak ble fattet:

1. *Paninitiativet videreføres, og det kan igangsettes planarbeid i tråd med de anbefalinger som er gitt i saken.*
2. *Den skisserte omleggingen av gang- og sykkelveien vurderes som problematisk av hensyn til trafikksikkerhet for barn og unge, trafikkavvikling i Kloppaveien og flomsituasjoner i tillegg til at det kan bli vanskelig å hindre at barn og unge fortsetter å bruke dagens trasé. Ruter bes derfor å gå i dialog med Lørenskog kommune samt fylkeskommunen for å finne bedre løsninger som ivaretar trafikksikkerheten på en god måte.*
3. *Ruter bes om å gjøre trafikkanalyser spesielt med tanke på inn- og utkjøringen fra Ahus, og å finne løsninger som sikrer god nok trafikkavvikling for privatbiler, busser og utrykningskjøretøyer.*
4. *I det videre arbeidet med detaljreguleringsplanen, bes det om at den vurderer muligheten for etablering av idrettsflate på taket av bussanlegget*

Oppstartsmøte mellom forslagsstiller og planavdelingen ble avholdt 30.09.2025. I møtet ble det besluttet at planprogram legges på høring samtidig med varsel om oppstart av reguleringsarbeid.

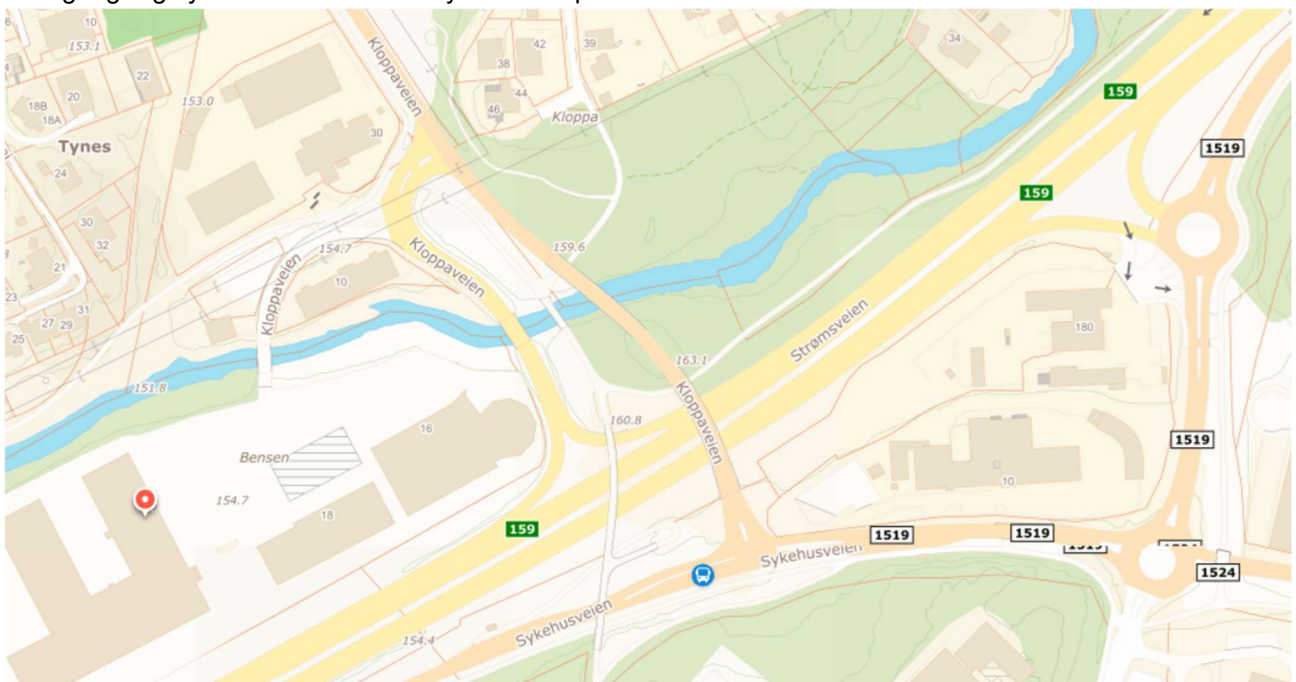
5. Alternativer

Formålet med konsekvensutredningen er å gi en oversikt over virkninger og konsekvenser som planforslaget kan medføre.

Avgrensning av influensområde

I konsekvensutredningen skal det defineres et influensområde som viser hvilke arealer og verdier som kan bli berørt av tiltaket utover selve planområdet. Avgrensningen vil variere mellom fagtema, men omfatter i hovedsak:

- **Trafikk:** omfatter Kloppaveien med tilhørende adkomstsyst, bru og interne kjøreveier, rv. 159 med ramper og tilhørende T-kryss, rundkjøringene på Ahus-siden, slik som vist i skissen under, samt gang- og sykkeltraséene som knytter disse punktene sammen.



Influensområde for trafikk

- **Naturmangfold og vannmiljø:** Fjellhamarelva og tilknyttede kantsoner ned- og oppstrøms planområdet, der tiltak kan påvirke vannkvalitet, erosjon og økologiske forhold.
- **Miljøtema som støy, luft og lys:** Områder innenfor støy- og luftspredningssoner fra trafikk og drift av anlegget, samt eventuelle nærliggende boligområder som kan påvirkes. Influensområdet skal vises på kart i konsekvensutredningen og tilpasses de ulike temaenes utbredelse og påvirkningsgrad.

Konsekvensutredningen vil vurdere planforslaget mot dagens situasjon (eksisterende reguleringsplan).

Alternativ som skal utredes	Beskrivelse av alternativet
-----------------------------	-----------------------------

Alternativ 0 Dagens situasjon og potensialet i eksisterende reguleringsplan	• Området er etablert som næringsområde med utsalg og veksted for lastebiler og busser, bilforhandlere, bilverksteder og treningssenter • Adkomst skjer via en felles avkjørsel fra Kloppaveien. • Gjeldende reguleringsplan (og kommuneplan) tillater industri, kontor og forretning for plasskrevende varer. • Regulert byggehøyde er maks. 12 meter for industri er 18 meter for kontor.
Alternativ 1 (hovedalternativet)	Tiltaket vil omfatte: • Et bussanlegg (samferdselsanlegg) med tilhørende kontor og undervisning (yrkesfagelever). • Adkomst skjer via felles avkjørsel fra Kloppaveien, som tilpasses og utbedres. • Formålene <i>industri og forretning for plasskrevende varer</i> fjernes og erstattes av samferdselsanlegg/ kollektivknutepunkt og kontor, undervisning. • Foreslått maksimal byggehøyden er 18 meter for bussanlegg og inntil 24 meter for kontorbygg.

6. Utredningsbehov

Som en del av planprogrammet er det gjennomført en kartlegging av utredningsbehov i forbindelse med konsekvensutredning og planbeskrivelse. Det er tatt utgangspunkt i listen nedenfor som er hentet fra forskrift om konsekvensutredning § 21 «*Beskrivelse av faktorer som kan bli påvirket og vurdering av vesentlige virkninger for miljø og samfunn*». I endelig planbeskrivelse vil også andre temaer blir omtalt.

6.1 Kartlegging av utredningsbehov

Tema	Utredningsbehov	KU	Plan	Ikke aktuelt
Naturmangfold jfr. Naturmangfoldsloven	Beskrivelse og virkning utredes i KU under temaet <i>Naturmangfold</i>	X		
Økosystemtjenester	Beskrivelse og virkning omtales i planbeskrivelsen		X	
Nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål	Beskrivelse og virkning omtales i planbeskrivelsen		X	
Kulturminner og kulturmiljø	Beskrivelse og virkning omtales i planbeskrivelsen		X	
Friluftsliv	Beskrivelse og virkning omtales i planbeskrivelsen		X	
Landskap	Påvirkning på natur- og landbrukslandskap utredes i temaet <i>Landskapstilpasning</i> i KU.	X		
Forurensning (utslipp til luft, herunder klimagassutslipp, forurensning av vann og grunn)	Mulige forurensede masser undersøkes. Temaet omtales i planbeskrivelsen.		X	
Støy, luft- og lysforurensning		X		
Vannmiljø, jf. vannforskriften	Beskrivelse og virkning utredes i KU. Temaet slås sammen med naturmangfold	X		
Jordressurser (jordvern) og viktige mineralressurser	Beskrivelse og virkning omtales i planbeskrivelsen		X	
Samisk natur- og kulturgrunnlag				X

Tema	Utredningsbehov	KU	Plan	Ikke aktuelt
Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger	Trafikale forhold for adkomst utredes i KU under temaet <i>Trafikksituasjon</i> . Det skal utarbeides mobilitetsplan for tiltaket. Beskrivelse og virkning av tiltaket omtales i planbeskrivelsen.	X		
Beredskap og ulykkesrisiko	Temaet er del av ROS-analyse i planbeskrivelsen		X	
Virkninger som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, flom og skred	Temaet er del av ROS-analyse i planbeskrivelsen		X	
Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen	Beskrivelse og virkning omtales i planbeskrivelsen		X	
Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett	Beskrivelse og virkning omtales i planbeskrivelsen		X	
Barn og unges oppvekstvilkår	Beskrivelse og virkning omtales i planbeskrivelsen		X	
Kriminalitetsforebygging	Beskrivelse og virkning omtales i planbeskrivelsen		X	
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet.	Beskrivelse og virkning omtales i planbeskrivelsen. Temaet slås sammen med Landskap	X		

6.2 Tema som skal utredes i konsekvensutredningen (KU)

Det er foreslått følgende utredningstemaer:

- Trafikksituasjon
- Naturmangfold og vannmiljø
- Landskapstilpasning og arkitektonisk utforming
- Støy, luft- og lysforurensning

Begrunnelse for valg av KU-tema

Vurderingen av hvilke temaer som inngår i konsekvensutredningen er gjort med utgangspunkt i forskrift om konsekvensutredninger §§ 6 og 21, samt forskriftens vedlegg I og II. Temaene som omfattes av KU er valgt ut fra deres potensielle vesentlige virkninger for miljø og samfunn utover planområdet, og behovet for særskilte analyser og dokumentasjon.

Følgende tema er vurdert som KU-pliktige:

- **Trafikksituasjon**
Tiltaket medfører ny eller endret trafikkstruktur, utbedring av avkjørsel og økt trafikk av tunge kjøretøy til og fra området. Dette kan påvirke trafiksikkerhet, framkommelighet og forhold for myke trafikanter, og krever derfor kapasitets- og sikkerhetsanalyser etter Statens vegvesens håndbøker.
- **Naturmangfold og vannmiljø**
Planområdet grenser direkte til Fjellhamarelva, som er registrert som viktig naturtype med forekomst av rødlistede arter (edelkreps og elvemusling). Tiltaket kan påvirke kantsoner, vannkvalitet og økologisk tilstand, og skal derfor utredes etter Miljødirektoratets veileder M-1941, med feltkartlegging, verdsetting og forslag til avbøtende tiltak.
- **Landskapstilpasning og arkitektonisk utforming**
Planforslaget innebærer økte byggehøyder (inntil 24 m for kontorbygg) og større bygningsvolum enn dagens situasjon. Dette kan påvirke landskapsbildet og visuell opplevelse fra rv. 159 og nærliggende boligområder, og krever derfor visuelle analyser og vurdering av konsekvenser etter Statens vegvesens håndbok V712.
- **Støy, luft og lysforurensning**
Tiltaket ligger inntil rv. 159 og omfatter trafikk- og driftsaktiviteter som kan gi støy-, støv- og lysutslipp mot nærliggende bolig- og friområder. Temaet skal utredes i tråd med retningslinje T-1442:2021 (støy) og T-1520:2012 (luftkvalitet), med beregninger av støynivåer, luftspredning og lysvirkninger i anleggs- og driftsfase, samt vurdering av nødvendige avbøtende tiltak som støyskjerming, vegetasjon og lysstyring.

Øvrige temaer vurderes ikke å ha vesentlige virkninger, men omtales i planbeskrivelsen fordi de er relevante for planens helhet (f.eks. overvann, energi, friluftsliv, grunnforurensning, beredskap og helse). Disse påvirkningene er lokale, håndteres gjennom gjeldende lovverk eller kommunale standarder, og krever derfor ikke full konsekvensutredning.

6.2.1 Trafikksituasjon

Utredninger og avklaringer som foreligger		
Det foreligger et trafikknøt (Sweco, 2025) som beskriver dagens trafikksituasjon, herunder adkomstforhold, trafikkmengder, kryssløsninger, fotgjengerstrømmer og ulykkesstatistikk. Notatet beregner også framtidig trafikk ved etablering av bussanlegg og gir anbefalinger om trafiksikkerhetstiltak. Utredningen er basert på befarings- og tilgjengelige data, men deler av grunnlaget er stikkprøvebasert. Videre behov: I konsekvensutredningen skal det gjennomføres oppdaterte tellinger og kapasitetsberegninger, samt en trafiksikkerhetsvurdering med vekt på kryssområder og forhold for gående.		
Utredningsbehov	Metodebeskrivelse	Dokumentasjonskrav
Trafikkanalyse	Trafikktellinger (manuelle eller med telleutstyr), kapasitetsberegninger (f.eks. SIDRA, VISSIM eller tilsvarende), trafikkprognoser	Beregninger av trafikkflyt og kapasitet i kryss innenfor planområdet. Prognoser for framtidig situasjon med

	basert på ÅDT og rushtidsfordeling. Sporingsanalyser for buss i alle relevante kryss og avkjørsler.	bussanlegget fullt utbygd. Vurdering av avbøtende tiltak som kryssjusteringer og skilting. Det gjøres en overordnet vurdering av tiltakets konsekvenser for veinettet utenfor planområdet.
Trafikksikkerhet	Trafikksikkerhetsrevisjon eller -inspeksjon (TS-revisjon iht. Statens vegvesens håndbok V721). ROS-analyse for planområdet. Ulykkesanalyse Spesielt fokus på konfliktpunkter mellom busstrafikk og myke trafikanter, samt skoleveier i nærområdet.	Oversikt over ulykkeshistorikk, vurdering av konfliktpunkter for gående og syklende. anbefalte tiltak som opphøyde gangfelt, belysning, skilting og alternative traseer for å redusere risiko.
Kollektiv og myke trafikanter	Kartlegging av eksisterende og planlagt gang- og sykkelveinett, tellinger av gående og syklende, vurdering av universell utforming og sikker tilgang til kollektivknutepunkter.	Beskrivelse av dagens og framtidig tilrettelegging for gående og syklende, inkludert behov for sykkelparkering og sikre skoleveier. Det skal gjøres en vurdering av koblingen til kollektivknutepunkt samt sammenhengen med tilgrensede gang- og sykkelveinett. Det bør også redegjøres for hvordan mer oversiktlige og trafikksikre løsninger for gående og syklende kan etableres.
Tiltak i vegsystemet	Samarbeid med fylkeskommunen og kommunen om vurdering av nødvendige trafikktekniske løsninger (håndbok V120 Tekniske løsninger for veg og gatekryss). Inkluderer vurdering av avkjørsel til Kloppaveien og tilknytning til rv. 159.	Konkrete forslag til justeringer av kryss, innstramming av avkjørsler, oppgradering av bru over Fjellhamarelva, og plan for gjennomføring og finansiering av tiltak.

6.2.2 Naturmangfold

Utredninger og avklaringer som foreligger

Det foreligger et miljønotat (Sweco, 2025) basert på befaringer i grøntområdene ved planområdet. Notatet beskriver blant annet kantsoner mot Losbyelva og Fjellhamarelva, pågående gjengroing etter tidligere

jordbruk, forekomst av rødlistede arter (edelkreps og elvemusling) og registrerte fremmede arter. Det gis anbefalinger om å bevare og styrke kantvegetasjon, bekjempe fremmede arter og vurdere økologiske forbedringstiltak.

Videre behov: Konsekvensutredningen for naturmangfold skal gjennomføres etter Miljødirektoratets håndbok M1941- Konsekvensutredning av klima og miljø. Konsekvensutredningen vil inkludere vurdering av vannmiljø, terrestriske naturtyper og artsforekomster, samt forslag til avbøtende og forbedrende tiltak. Konsekvensutredningen skal også vurdere samlet belastning.

Utredningsbehov	Metodebeskrivelse	Dokumentasjonskrav
Naturkartlegging	Feltregistrering etter NiN-systemet (Natur i Norge) gjennomføres i 2025 i egnet vekstsesong.	Kart med avgrensning av naturtyper og kantsoner, vurdering av verdi og sårbarhet. Det skal dokumenteres at gjennomføring av planen ikke medfører fravik fra forvaltningsmålene i naturmangfoldloven §§ 4 og 5. Vurdering av planens påvirkning på naturtyper, samt forslag til nødvendige avbøtende tiltak.
Vannmiljø:	Kartlegging av vannkvalitet (økologisk og kjemisk), sediment, og biologiske parametere. Dokumentasjon før og etter tiltak oppstrøms og nedstrøms planområdet.	Beskrivelse av tiltakets påvirkning på vannmiljø, forslag til avbøtende tiltak, overvåkningsplan med vannprøver/biologiske undersøkelser, rapportering til databasen Vannmiljø, registrering av artsfunn i Artsobservasjoner. Vurderingen skal vise at tiltaket ikke medfører negativ påvirkning i strid med naturmangfoldlovens forvaltningsmål (§§ 4 og 5) samt forslag til nødvendige avbøtende tiltak.
Rødlistede arter	Artsregistrering via befaring, bruk av Artskart og Naturbase.	Liste over registrerte rødlistarter og andre arter av forvaltningsinteresse. Det skal dokumenteres at gjennomføring av planen ikke medfører fravik fra forvaltningsmålene i naturmangfoldloven §§ 4 og 5. Vurdering av planens påvirkning på arter og deres økologiske funksjonsområder, samt forslag til nødvendige avbøtende tiltak.

Fremmede arter	Kartlegging i felt av arter på Fremmedartslista 2023, Vurdering av spredningsrisiko under anlegg og drift	Liste over registrerte fremmede arter. Forslag til avbøtende tiltak, deriblant utarbeidelse av et detaljert utberedelseskart og tiltak for å hindre spredning av fremmede arter under anleggs- og driftsfase.
Forbedringstiltak	Vurdering av restaureringstiltak og økologisk forbedring, som utvidet kantvegetasjon, revegetering med stedegne arter, etablering av blomstereng og grønne korridorer.	Forslag til konkrete tiltak som styrker naturmangfold og vannmiljø (kantsoner, habitatforbedring, snødeponi utenfor kantsone, støyskjermer med vegetasjon, overvannsløsninger).

6.2.3 Landskapstilpasning/ Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet

Utredninger og avklaringer som foreligger		
Det foreligger per i dag ingen egne landskapsanalyser for planområdet. Gjeldende reguleringsplan (1978) tillater en gesimshøyde på 12 meter for industribebyggelse og 18 meter for kontorbygg. I planforslaget foreslås dette endret til 18 meter for bussanlegget og opptil 24 meter for kontorbygg. En slik økning i høyder vil innebære en endring av landskapsbildet, både i forhold til dagens bygningsstruktur på tomten og i samspill med nærliggende boligområder, friområdet langs Fjellhamarelda og inntrykket fra rv. 159.		
Utredningsbehov	Metodebeskrivelse	Dokumentasjonskrav
Planforslaget kan innebære byggehøyder opp til 24 meter og en markert endring av dagens næringsområde. Tiltaket vil påvirke landskapsbildet lokalt, inkludert nærliggende boligområder, friområdene langs Fjellhamarelda og inntrykket fra rv. 159. Det er behov for å vurdere visuelle konsekvenser og mulige avbøtende tiltak.	Landskapsanalyse gjennomføres i tråd med Statens vegvesens håndbok V712 (ikke-prissatte konsekvensanalyser). Analysen skal beskrive eksisterende landskap, identitet og visuelle kvaliteter. Det skal vurderes hvordan tiltaket endrer landskapsbildet, både i anleggs- og driftsfase. Visualiseringer (snitt, perspektiver eller 3D-modeller) skal brukes for å illustrere konsekvensene.	Beskrivelse av dagens landskapsverdier og visuelle trekk. Konsekvensvurdering av hvordan byggehøyder, volum og materialbruk påvirker nærområdet. Forslag til avbøtende tiltak som terrengtilpasning, vegetasjonsskjerming, grønnstruktur og arkitektonisk utforming. Det skal utarbeides soldiagrammer som viser solforhold ved vår-/ høstjevndøgn, midtsommer og 1. mai, kl. 9:00, 12:00, 15:00 og 18:00. Sol-/skyggediagram skal vise konsekvenser for omgivelsene (tilliggende områder, boliger etc.).

6.2.4 Støy, luft- og lysforurensning

Utredninger og avklaringer som foreligger		
Det er gjennomført beregninger av vegtrafikkstøy og terminalstøy, inkludert intern busskjøring, vaskehall og tekniske installasjoner (ventilasjon, likeretter). Støyanalysene viser at rv. 159 gir svært høye bakgrunnsnivåer, og at bussenlegget gir marginal tilleggseffekt. Terminalstøy ligger under grenseverdi natt i T-1442/2021. Det foreligger vurdering av lysforurensning, herunder blending, lysspredning og skjermende effekt av eksisterende vegetasjon og gjerder. Trafikkgrunnlaget viser begrenset økning i ÅDT (+300–400 kjt/d), i hovedsak utenfor rush, noe som begrenser bidrag til støy og luft. Luftkvalitet er vurdert overordnet i planinitiativet og trafikknotatet, og det forventes lave lokale utslipp pga. elektriske busser.		
Utredningsbehov	Metodebeskrivelse	Dokumentasjonskrav
<u>Støy</u> Full støyutredning etter T-1442/2021 for både anleggs- og driftsfase, inkludert kumulative effekter fra rv. 159 + bussenlegg.	 Beregninger med CadnaA (2024) etter Nordisk metode og T-1442/2021. Modellering av Lden, Lnight og LAFmax. Separate analyser for vegtrafikk, intern kjøring, vaskehall, ventilasjon, likeretter og øvrige tekniske installasjoner. Samlet vurdering av kumulative støynivåer.	 Støysonekart for: dagens situasjon framtidig situasjon uten tiltak framtidig situasjon med tiltak Terminalstøykart (Lden og Lnight). Dokumentasjon av alle tekniske støykilder med lyddata og plassering.
<u>Luft</u> Luftkvalitetsvurdering med spredningsberegning (NO ₂ , PM ₁₀) for 0-alternativet og fremtidig situasjon, iht. T-1520 og	 Beregning etter T-1520 med prognoseår (2040), inkludert tungtrafikkandel og trafikkvariasjon gjennom døgnet.	 Luftsonekart (NO ₂ , PM ₁₀) og vurdering opp mot kriteriene etter T-1520.

M-1941.	Modellering av NO ₂ og PM ₁₀ .	
<u>Lys</u> Detaljert lysutredning som vurderer blending, vertikal og horisontal belysning, lysspredning og skjerming mot boligene.	Analyse av luminans/illuminans, blendingsfare og lysspredning. Modellering av visuell påvirkning mot boliger og friområde. Vurdering av effekt av vegetasjon og tette gjerder.	Lysutredning med kart, snitt og vurdering av blendingsfare og lysspredning mot boliger.

6.3 Tema som skal omtales i planbeskrivelsen

I henhold til plan- og bygningslovens § 4-2 skal det utarbeides planbeskrivelse i forbindelse med planforslaget. Planbeskrivelsen vil beskrive planens formål, hovedinnhold og virkninger, samt planens forhold til rammer og retningslinjer som gjelder for området, i tråd med lovens krav.

Det er flere temaer som vil inngå i planbeskrivelsen, men tema omtalt nedenfor vil få særlig fokus i planbeskrivelsen.

Tema	Kommentarer og vurderinger
Overvann	Beregninger av avrenning etter tretrinnsstrategien (infiltrasjon, fordrøyning, trygg flomvei). Vurdering av åpne, naturbaserte overvannsløsninger (regnbed, fordrøyningsbasseng, grøfter) i tråd med kommunale krav og Statlige planretningslinjer for klima og energi. ROS-analyse av overvannsflom og vassdragsflom. Dokumentasjonskrav: Overvannsnotat med beregninger: redegjøre for hvordan lokal overvannshåndtering ivaretas gjennom naturbaserte løsninger, håndtering av overvann på egen eiendom og bruk av grønne tak. Plan for infiltrasjon, fordrøyning og rensing. Vurdering av lokalisering av snødeponi, riggområder og tiltak mot forurensning. Det skal dokumenteres hvordan planlagt utbygging vil påvirke flomsituasjonen nedstrøms.
Friluftsliv	Planområdet omfatter en del av Fjellhamarelva, hvor det er regulert friområder på begge sider av elva. Området er i dag lite tilrettelagt for friluftsliv, men har potensial som del av en sammenhengende blågrønn korridor. Tiltaket vil ikke legge beslag på friområdet, men det må vurderes hvordan planleggingen kan bidra til å styrke tilgjengeligheten og kvaliteten. I planbeskrivelsen skal det redegjøres for: • dagens situasjon og potensial for friluftsliv, • hvordan tiltaket kan øke tilgjengelighet, opplevelsesverdi og sammenheng i grønnsstrukturen.

	• hvilke avbøtende eller forbedrende tiltak som kan vurderes, f.eks. revegetering eller etablering av grønn buffersone mot elva.
Energibruk	Utredningsbehov og dokumentasjonskrav Det skal redegjøres for tiltakets energibehov og løsning for energiforsyning, inkludert ladeinfrastruktur for elbusser. Det vurderes tiltak for energieffektivisering i bygg og drift, samt muligheter for lokal energiproduksjon som solceller og varmepumpe. Risiko og beredskap ved strømbrydd skal vurderes i ROS-analysen.
Vann- og avløp	Utredningsbehov – vann og avløp Tema som skal utredes • Kartlegging av eksisterende kommunale VA-ledninger innenfor planområdet. • Vurdering av behov for omlegging, sikring eller annen teknisk tilpasning av ledningsnettet. • Avklaring av kapasitet i eksisterende VA-anlegg til å betjene planlagt utbygging. Dokumentasjon som skal foreligge til planforslaget • Situasjonsskart som viser eksisterende og planlagte VA-ledninger. • Teknisk vurdering av nødvendige tiltak for omlegging eller sikring. • Kapasitetsavklaring fra kommunen eller VA-ansvarlig enhet.
Trinnvis utbygging	Utrede muligheten for etappevis gjennomføring, der eksisterende bebyggelse i Kloppaveien 20 opprettholdes i en overgangsperiode.
Grunnforurensning	Planområdet har vært benyttet til industri/ bilforretninger over lengre tid, og det kan forekomme forurensning i grunnen. Det skal gjennomføres miljøtekniske grunnundersøkelser som kartlegger eventuell forurensning og vurderer behov for avbøtende tiltak.
Hydrologi - flomfare	I kommuneplanen er friområdet i nord og LNF-området i vest registrert som flomutsatt, knyttet til henholdsvis Fjellhamarelva og Losbyelva. Ifølge NVE sine aktsomhetskart ligger planområdet innenfor et område med potensiell flomfare. Det skal derfor gjennomføres nærmere utredninger av flomrisiko, herunder vurdering av vannføringer, flomveier og påvirkning på nærliggende arealer. Behov for nødvendige sikringstiltak skal vurderes og innarbeides i planforslaget.
Grunnundersøkelser og områdestabilitet	Planområdet ligger under marin grense. Det må dokumenteres at områdestabiliteten er ivarettatt gjennom en geoteknisk undersøkelse. Analysen skal følge NVEs veileder 1/2019 «Sikkerhet mot kvikkleireskred». Dokumentasjonen skal vise vurdering av stabilitetsforhold,

	grunnforhold og eventuelle behov for sikringstiltak i forbindelse med utbygging.
--	--

6.4 Risiko- og sårbarhets analyse

I henhold til plan- og bygningslovens § 4-3 skal det utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse i forbindelse med planarbeidet. Analysen skal omfatte risiko- og sårbarhetsforhold som kan ha betydning for realisering av tiltaket. Avbøtende tiltak skal beskrives. Risiko- og sårbarhetsanalysen vil utarbeides parallelt med konsekvensutredningen.

6.5 Mulighet for etablering av idrettsflate på tak av bussanlegget

I formannskapetets behandling av planinitiativet, den 10.09.2025 ble det vedtatt et tillegg hvor det bes om vurdering av mulighet for etablering av en idrettsflate på taket til bussanlegget.

Forslagsstiller registrerer kommunens innspill om å vurdere etablering av idrettsflate på taket av bussanlegget.

Bussanlegget vil imidlertid være et privat, inngjerdet og driftskritisk område, hvor adkomst kun er tillatt for ansatte og leverandører. Av hensyn til sikkerhet, beredskap og drift er det ikke aktuelt å åpne anlegget for allmenn ferdsel. Dette gjør det vanskelig å kombinere med publikumsrettede funksjoner som idrettsflate.

Videre vil etablering av idrettsanlegg på taket stille store krav til lastkapasitet, konstruksjon, adkomst, brannsikkerhet og universell utforming. Dette vil innebære betydelige kostnader og tekniske utfordringer, som ikke er forenlig med prosjektets formål.

Forslagsstiller vurderer derfor at en idrettsflate på tak ikke er gjennomførbar innenfor rammene for dette prosjektet. Samtidig er det forståelse for kommunens mål om å styrke idretts- og aktivitetsflater, og forslagsstiller er åpen for dialog om hvordan planområdet kan bidra til grønnstruktur, kantsoner og annen tilrettelegging som også gir en positiv effekt for nærområdet.

6.6 Trafikkanalyser med tanke på inn- og utkjøringen fra Ahus

I formannskapetets vedtak punkt 3 til planinitiativet ble følgende fattet:

«Ruter bes om å gjennomføre trafikkanalyser, særlig med fokus på inn- og utkjøringen fra Ahus, og å finne løsninger som sikrer tilfredsstillende trafikkavvikling for privatbiler, busser og utrykningskjøretøy.»

Tiltaket ligger i et område med allerede høye trafikkmengder og enkelte kapasitetsutfordringer i rushtid, særlig i trafikksystemet rundt A-hus. På bakgrunn av formannskapetets vedtak skal konsekvensutredningen belyse hvilken konsekvens planforslaget har for trafikksystemet rundt A-hus.

Analysen skal vise hvordan samlet trafikk – endret trafikk fra planområdet – påvirker kapasitet og køutvikling i disse punktene.

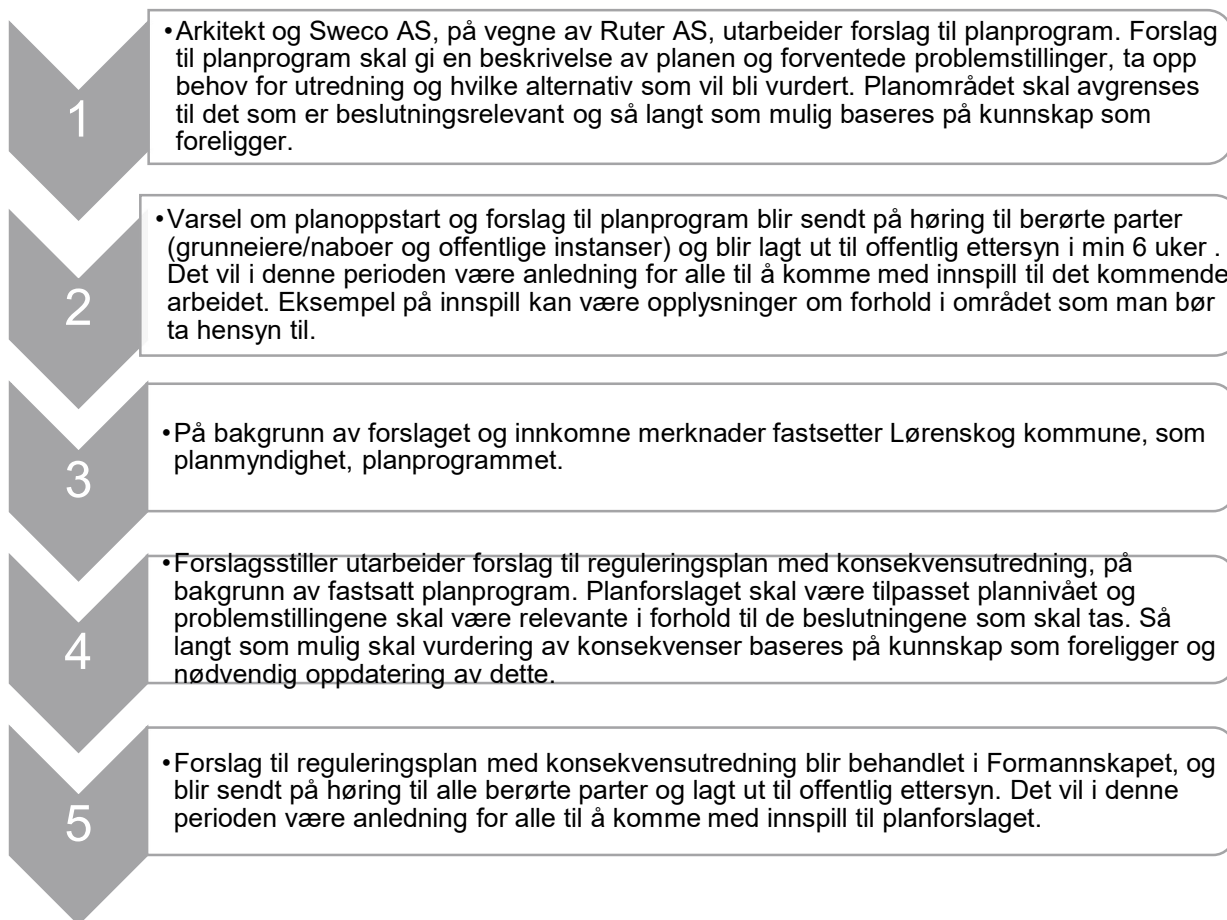
7. Organisering av planarbeidet

7.1 Planprosess

Det skal utarbeides detaljreguleringsplan i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser §§ 12-2 og 12-3 og konsekvensutredning i henhold til § 4-2 i plan- og bygningsloven.

Arbeidet med reguleringsplan og konsekvensvurdering blir samordnet slik at det som sluttprodukt blir presentert et reguleringsplanforslag med tilhørende planbeskrivelse, konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse.

Saksgang for planarbeidet:



7.2 Medvirkning og informasjon

Arbeidet legges opp med utgangspunkt i plan- og bygningslovens krav til informasjon og medvirkning, i tillegg er det planlagt informasjonsmøte og/eller åpen kontordag:

- Varsel om oppstart og offentlig høring av planprogram
- Annonsering i Romerikes blad og brev til berørte parter
- Kunngjøring på kommunens/ Sweco sin hjemmeside
- Offentlig ettersyn av planforslag
- Evt. informasjonsmøter.

7.3 Fremdrift

Tema	Antatt tid	Medvirkning	Politisk beh.
Utarbeide planprogram	Uke 44		
Varsel om oppstart og høring planprogram	Uke 45	Offentlig høring Infomøte, etc	Formannskapet
Fastsettelse planprogram	Mars 2026		
Innlevering av detaljreguleringsforslag med KU	Mai 2026		Formannskapet
1.gangsbehandling planforslag	September 2026		
Høring planforslag	Sept. – Nov. 2026	Offentlig høring	

Tabell 7-1 Antatt fremdriftsplan