

PS 18/54 Forslag til detaljreguleringsplan for Gamle Strømsvei - Andregangsbehandling

Behandling i Kommunestyret - 09.05.2018:

Vedtak i Kommunestyret - 09.05.2018:

I medhold av §12-12, 1. ledd i plan- og bygningsloven, vedtar Skedsmo kommune detaljreguleringsplan for Gamle Strømsvei, som vist på reguleringsplankart datert 20.04.2017, sist revidert 12.03.2018, med tilhørende bestemmelser datert 15.05.2017, sist revidert 13.03.2018.

Enstemmig vedtatt

SAKSFRAMLEGG

SKEDSMO KOMMUNE

Saksmappe	Løpenr.	Saksbehandler
2014/4928	15678/2018	Tore Syvert Haga

Forslag til detaljreguleringsplan for Gamle Strømsvei – Andregangsbehandling – Plan-ID 535

Saksgang

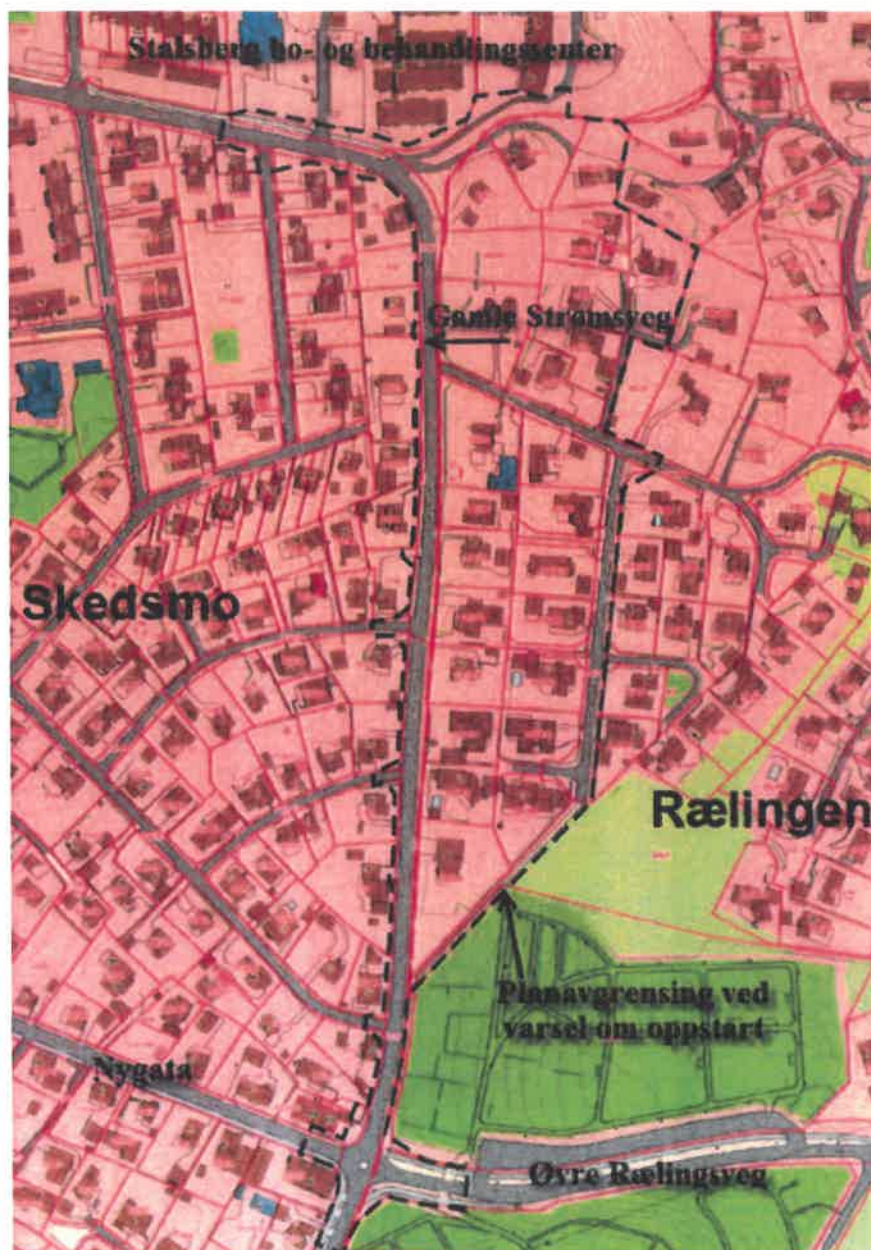
Utvalgssaksnr	Utvalg	Møtedato
	Hovedutvalg for tekniske tjenester	
	Formannskapet	
	Kommunestyret	

Rådmannens forslag til innstilling:

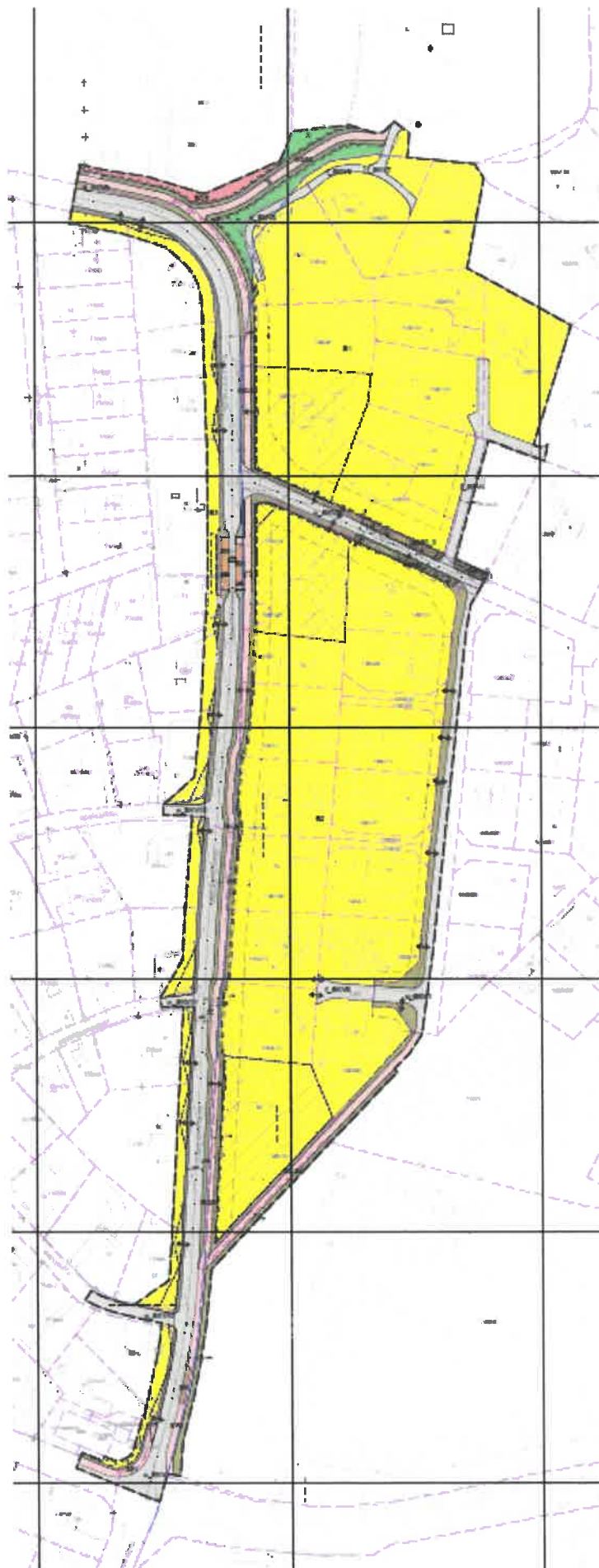
I medhold av §12-12, 1. ledd i plan- og bygningsloven, vedtar Skedsmo kommune detaljreguleringsplan for Gamle Strømsvei, som vist på reguleringsplankart datert 20.04.2017, sist revidert 12.03.2018, med tilhørende bestemmelser datert 15.05.2017, sist revidert 13.03.2018.

1. Bakgrunn

1.1. Kart



Kartutsnitt som viser planområdet hentet fra varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid. Planområdet ligg på grensa mellom Skedsmo og Rælingen.



Forslag til plankart.

1.2. Vedlegg i saken

1. Reguleringsplankart, M=1:1000 i A1, datert 20.04.2017, revidert 12.03.2018.
2. Reguleringsbestemmelser, datert 15.05.2017, revidert 13.03.2018.

1.3. Tidligere vedtak

Vedtak i Hovedutvalg for tekniske tjenester - 23.08.2017:

Hovedutvalg for tekniske tjenester vedtar å legge forslag til detaljreguleringsplan for gang- og sykkelvei langs Gamle Strømsvei, med plankart datert 20.04.2017 og bestemmelser datert 15.05.2017 ut til offentlig ettersyn. Dette skjer med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10, 1. ledd.

Enstemmig vedtatt

1.4. Sammendrag av planforslaget

Beliggenhet: Planen gjelder Gamle Strømsvei fra Stalsberg bo- og behandlingssenter til Nygata. Planområdet er på grensa mellom Skedsmo og Rælingen. Dagens Gamle Strømsvei er i Skedsmo kommune, mens størstedelen av arealet som nå reguleres til gang- og sykkelvei ligger i Rælingen.

Ny situasjon: Planforslaget legger til rette for sammenhengende gang- og sykkelvei langs Gamle Strømsvei, på en strekning på rundt 570 meter. Planforslaget medfører at det må erverves areal fra boligeiendommer i Rælingen. Ved eiendom gnr/bnr 106/16 og 106/19 i Rælingen må det flyttes på hekker for at planforslaget skal kunne gjennomføres. Hekkene ligger på eiendommer med bevaringsverdier i hageanlegget. Hekkene er flyttet tidligere, som følge av siktproblematikk.

Typiske snitt for foreslått gang- og sykkelvei er vist på siden av plankartet. Ved ordinær løsning foreslås det 1,5 meter rabatt, 2,75 meter gang- og sykkelvei og 1,75 meter grøft. Ny eiendomsgrense foreslås inntil grøft. Ved 2 punkter er det innsnevringer som følge av forhold inne på tiliggende eiendommer (ved gnr/bnr 106/164 og 106/474 ligger det svømmebassenger nært eiendomsgrensen), her er rabatt innsnevret til 1 meter og den ene kjørebanelinjen innsnevret til 1,7 meter.

Gamle Strømsvei har i dag veilys på vestsiden av veien. Disse foreslås opprettholdt og skal også dekke ny gang- og sykkelvei.

Strekningen fra rundkjøringen med Nygata/Øvre Rælingsveg til gangvei mot Jørgen Robsruksveg ved gnr./bnr. 106/181 har eksisterende fortau som ikke skal endres.

Planen styrer også atkomstforholdene for en rekke boliger særlig i Rælingen kommune, og tar stilling til hvem som kan kjøre direkte ut i Gamle Strømsvei og hvem som må basere seg på andre løsninger.

- Avkjørsler til eiendommene gnr/bnr 106/24, 106/23 og 106/356 foreslås stengt pga. at avkjørslene ligger nært/i en krapp sving, på samme side som det foreslås gang- og sykkelvei. Disse eiendommene foreslås i stedet med adkomst via General Laakes vei, slik som tegnet inn på plankartet.

- Adkomst til gnr/bnr 106/181 foreslås åpnet igjen til Gamle Strømsvei, da det ikke er ønskelig at denne boligeiendommen skal ha adkomst fra gang- og sykkelvei (via Jørgen Robsrudsveg).
- Adkomst til gnr/bnr 106/16 foreslås også åpnet igjen til Gamle Strømsvei. Eiendommen har også en adkomst fra Strømsalléen. For å opprettholde muligheten for at den ubebygde nabotomten kan få felles adkomst med gnr/bnr 106/16 ut på Gamle Strømsvei, er det ikke hensiktsmessig og stenge avkjørselen ut i Gamle Strømsvei.
- For fire av eiendommene i Rælingen langs Gamle Strømsvei (gnr./bnr.: 106/195, 106/27, 106/164, 106/165) har hatt regulert inn to fellesavkjørsler fra Jørgen Robsrudsveg. Disse fellesavkjørslene har ikke blitt opparbeidet slik. Trafikkmengden i Gamle Strømsvei er nå mindre og Skedsmo kommune tillater at eiendommene kan opprettholde adkomst til Gamle Strømsvei. Derfor er disse fellesavkjørslene foreslått fjernet i reguleringsplanen.
- Hele Kamphusvegen (i Rælingen) foreslås regulert til fellesvei for de som har adkomst fra veien. I dag har deler av veien vært regulert offentlig, selv om antallet boenheter og utforming for øvrig tilsier at det er en privat vei.

Forholdet til overordnende føringer: Det har ikke vært krav om konsekvensutredning i denne saken. Planforslaget er i tråd med kommuneplanen og overordnede føringer, idet det etableres gang- og sykkelvei på en trafikkert strekning som mangler dette.

Viktige tema i planprosessen: Rådmannen har vært opptatt av å sikre en god løsning for gående og syklende, samtidig som de negative konsekvensene av prosjektet for hagene til langsliggende eiendommer ikke blir for store.

2. Endringer av planforslaget som følge av førstegangsbehandling

Planforslaget ble ikke endret gjennom vedtak i Hovedutvalg for tekniske tjenester,

3. Innkomne merknader til offentlig ettersyn

På grunn av en feil ble bare beboere og organisasjoner i Rælingen varslet med brev like etter førstegangsbehandlingen. Samtidig ble det annonsert i Romerikes blad. Offentlige myndigheter, og beboere og organisasjoner i Skedsmo ble først varslet med brev 01. november. Planforslaget lå dermed ute til offentlig ettersyn i perioden 20. oktober til 11. desember. Det kom til sammen inn 16 merknader til forslaget. Merknadene er gjengitt og kommentert i det følgende. Ettersom det er kommunen selv som er forslagsstiller, følger ikke egne merknader fra forslagsstiller som vedlegg.

3.1. Merknad fra Eivind A. Martinsen, Kamphusvegen 1B, datert 27.10.2017

Merknadens innhold:

1. Martinsen ønsker at setningen i avsnitt 3.3 om atkomst for en del eiendommer, inkludert gnr 106 bnr 144, utvides til å også ta med gnr 106 bnr 239. Han opplyser om at eiendommen har tinglyst veirett til denne eiendommen fra Strømsalléen og helt inn til grensen til bnr 144.
2. Han mener også at det står feil i bestemmelsene når det står Kjøreveg 4, og at det heller burde stå Kjøreveg SKV4.

3. Martinsen ønsker at felles kjørevei avsluttes noe tidligere, slik at den ikke går inn på bnr 144.
4. Martinsen ønsker at frisikten i krysset Kamphusvegen/Strømsalléen bør utvides litt, da vinkelen mellom veiene i denne retningen er større enn 90 grader. Det gir en dårlig sikt med den bredde på veigrunnen som nå er regulert inn. En tilsvarende løsning som den som er laget for SKV9 bør benyttes. Som tidligere påpekt er det mye trafikk i Strømsalléen, også av gående og syklende.
5. Martinsen slutter seg til synspunktet om at hele Kamphusveien bør få status som kommunal vei.

Rådmannens kommentar:

1. Synspunktet gjelder Rælingen kommune, og rådmannen der har konkludert med at bestemmelsene endres på dette punktet.
2. Rådmannen er enig. Det står nå Kjørevei SKV4.
3. Her har eiendomsgrensene blitt endret, derfor ble forrige versjon av plankartet feil. Rælingen kommune har ingen intensjon om å regulere veien inn på hans eiendom, og derfor er plankartet justert på dette punktet.
4. Krysset ligger i Rælingen, og rådmannen der har konkludert med at det ikke er ønskelig å utvide frisikten her. Det kan gå på bekostning av alléen i Strømsalléen. På grunn av lav fart og liten trafikk, er det ikke nødvendig.
5. Rådmannen viser til svaret på kommentaren fra Haugen under.

3.2. Merknad fra Egil Bingen og Odd Samstad, Gamle Strømsvei 74 og Strømsalléen 1, datert 27.10.2017

Merknadens innhold: Eiendommene deres er berørt av forslag til hensynssone med bevaring av kulturmiljø. Da en granhekk ble tatt ned i 2006, viste telling av årringer at den var plantet i 1896.

1. Innsenderne gjør rede for planhistorikken i nærområdet, og at deres eiendommer har vært berørt av en rekke reguleringsplaner. De viser til at hekken ble flyttet tidligere for å oppnå frisikt, og at den da etter dialog med Rælingen kommune ble plantet en ny granhekk. Den gang forutsatte grunneierne at kommunen satte hekken så langt inne at det var plass til fortau utenfor. De ble derfor svært overrasket over at Rælingen kommune sammen med Skedsmo kommune presenterte et planforslag sensommeren 2014 med en gang- og sykkelvei som medfører at hekkene plantet i 2006 måtte bort.

Innsenderne bemerker at det er spesielt at samtidig som trærne i Strømsalléen ble regulert til spesialområde bevaring i 2006, ble den originale beplantningen langs Gamle Strømsvei fjernet.

2. Innsenderne mener at planforslaget som blir sendt på høring er uvesentlig endret i forhold til det som ble presentert ved oppstartsmøtet. Innsenderne gjentar et ønske om fortau i stedet. De mener at dette kravet er underskrevet av eiere av nesten alle eiendommene på begge sider av Gamle Strømsvei, og at det dermed er dagligbrukerne av veien som har uttrykt sitt behov. Innsenderne mener at det finnes en god gang- og sykkelvei via

Strømsalléen/Jørgen Jobsruds vei til krysset Gamle Strømsvei/Nygata, og at den er mye brukt.

De mener at en fortauløsning dessuten vil bli mye billigere. Innsenderne viser til at veier med mye større trafikk enn Gamle Strømsvei har fortau med kantstein, med bredde mellom 2,0 og 2,4, eksempelvis i Stasjonsveien og Skjettenveien.

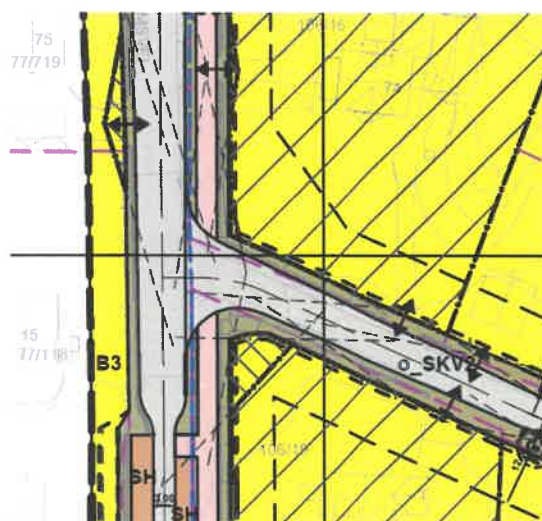
3. Innsenderne viser til et møte med begge kommunene 20. oktober 2017 der eventuelle endringer av Strømsalléen ble diskutert. Det ble da svart at det bare er aller ytterst i krysset mot Gamle Strømsvei at det skal tilpasses til gang- og sykkelveien. Dette virker akseptabelt for beboerne, som er opptatt av å ta vare på de originale hekkene.
4. Under møtet ble også utkjøring fra 106/28, Gamle Strømsvei 76, diskutert. Planforslaget sier at denne har utkjøring over 106/16. Dette godtar ikke innsenderne. I 2007 sa Skedsmo kommune at den aksepterte utkjøring til Gamle Strømsvei, fordi kravene til friskt ble innfridd. Innsenderne mener det er forskjellsbehandling av eiendommen 77/1284 på andre siden av Gamle Strømsvei får utkjøring rett ut i veien.
5. Bingen og Samstad viser til planbestemmelsenes regler om byggegrense på 15 meter mot Gamle Strømsvei. De mener at det ikke er mulig å forstå behovet for økt byggegrense og begrensninger på hvor garasjebygg kan plasseres, når trafikken i veien er forutsatt redusert. Dette er spesielt når nesten alle boliger og garasjebygg langs Skedsmosiden av Gamle Strømsvei står innenfor en byggegrense på 15 m.

Rådmannens kommentar:

1. Rådmannen har forståelse for at innsenderne har vært gjennom flere reguleringsprosesser, og at de ikke ønsker å måtte ta ned hekken. En del av historikken berører først og fremst Rælingen kommune, og rådmannen kan vanskelig kommentere hvilke vurderinger som ble gjort av Rælingen kommune i 2006.

At hekken ikke er eldre enn fra 2006, gjør det mindre problematisk å ta den ned. Det må forutsettes at man i en eventuell grunnervervsavtale kan komme til enighet om en løsning som ivaretar eiendommenes vakre framtoning.

2. Innsenderne tar opp argumentasjonen for fortau framfor gang- og sykkelvei. Dette veivalget ble utførlig omtalt i saksframlegget ved



Detaljutsnitt fra plankartet.

førstegangsbehandlingen. Rådmannen har ikke endret syn etter dette.

I utgangspunktet krever fortau mindre plass, siden det ikke er rabatt mellom fortau og kjøreveien. Det som er viktig å merke seg, er imidlertid at man uansett trenger grøft, for overvannshåndtering og snøopplag. Rabattarealet mellom kjørevei og gang- og sykkelvei gjør at grøfta mellom gang- og sykkelveien og boligeiendommene kan være smalere enn mellom et fortau og boligeiendommer. Med dagens standard for fortaubredder og grøfter, ville ikke en endring til fortau gjort at inngrepet på eiendommene ble særlig mye større. Ettersom det berørte arealet ikke er særlig mye mindre, er det heller ikke særlig mye penger å spare på en slik løsning.

Den store ulempen med et fortau sammenlignet med gang- og sykkelvei er at det gir en mindre trafiksikker og behagelig løsning for gående og syklende. Det fysiske skillet mellom kjøreveien og de myke trafikantene i form av en rabatt betyr mye, særlig for barn og unge. Et rekkverk langs fortau er ikke en løsning rådmannen vil anbefale. For det første fordi et rekkverk inviterer barn til klatring. For det andre fordi det ikke i samme grad som en rabatt kan stoppe løpske biler fra å komme inn på fortau / gang- og sykkelveien. Rekkverk langs fortau brukes normalt bare i utvalgte steder, ofte som «ledegjerde» for å unngå at folk tar farlige snarveier i forbindelse med kryssing av vei.

De eksemplene på fortau langs trafikkerte veier innsenderne viser til er reelle, men de er ikke gode løsninger. Det er ikke slik kommunen ville ha etablert løsningene i dag. Både hensyn til trafiksikkerhet og drift/brøyting gjør at disse løsningene ikke er gode nok.

3. Det er bra at innsenderne finner den skisserte løsningen på dette punktet akseptabelt. Utsnittet av reguleringsplanen her viser hvordan Strømsalléen berøres. Gang- og sykkelveien svinger ikke inn, den går rett fram langs Gamle Strømsvei.

4. Rådmannen kan bekrefte vurderingene som ble gjort i 2007. 106/28 er imidlertid ikke bebygd, så den tillatte atkomsten har ikke blitt realisert. Når det nå reguleres en gang- og sykkelvei langs eiendommene, er det naturlig å gjøre nye vurderinger. Det er ønskelig å holde tallet på avkjøringer som krysser gang- og sykkelveien så lavt som mulig, av trafiksikkerhetsgrunner. Dessuten er det lett å få til utkjøring over Gamle Strømsvei 74, som nesten har bilvei opp til bnr 28 igjen. Det er ingen barrierer mellom eiendommene i dag, og de har samme eier. Rådmannen mener derfor at det er gode grunner til at bnr 28 bør ha atkomst over 106/16.

Eiendommen innsenderne viser til, ligger på motsatt side av veien. Der skal det ikke etableres gang- og sykkelvei. Derfor er det mindre problematisk å tillate utkjøring i Gamle Strømsvei her. Dessuten er det ikke like lett å få til avkjøring over tiliggende eiendommer her som ved Gamle Strømsvei 74. Det er ikke snakk om forskjellsbehandling, men å vurdere ulike situasjoner ulikt.



5. Byggegrense på 15 meter følger av veiloven, så at dette er vist i reguleringsplanen innebærer ikke noen reell innskjerping sammenlignet med gjeldende regelverk. Det er riktig at en del bygg langs veien allerede står nærmere enn dette, men slett ikke alle. Hvorvidt man kan tillate oppføring av bygg nærmere, må vurderes i eventuelle byggesøknader. Dersom det i den konkrete saken ikke er forhold som taler mot å gi unntak, kan kommunen gi dispensasjon.

3.3. Merknad fra Erlend Fjeld Haugen, på vegne av beboerne i Kamphusvegen, datert 28.10.2017

Merknadens innhold: Haugen argumenterer for at Kamphusvegen bør reguleres til en kommunal vei, ikke en felles (privat) vei som i planforslaget. Veien ligger i Rælingen kommune, og rådmannen gjengir derfor ikke argumentasjonen.

Rådmannens kommentar: Ettersom veien ligger i Rælingen kommune, vil rådmannen i Skedsmo ikke gå inn i noen vurdering av synspunktene.

3.4. Merknad fra Lars Tore Bakken, Skolegata 48, datert 01.11.2017.

Merknadens innhold: Bakken bor like utenfor planområdet, og har erfaringer som bilpendler, kollektivpendler, syklist og fotgjenger på den berørte strekningen.

- 1) Bakken påpeker at planforslaget inneholder innsnevring ved enkelte eiendommer. Han er nok enig i at det kan bremse farten, men mener at det mest av alt vil gi trafikk-stopp og tomgangskjøring. Dersom det er mulig å gjennomføre tiltaket med trafikkflyt, vil det være gunstig på alle måter og for alle parter. Blir det for tungvidt å kjøre gjennom strekningen, vil bilister også trekke mot alternative ruter i småhusbebyggelsene, noe ingen ønsker.

Bakken skriver også at det bør vurderes om de to foreslåtte innsnevringene ved veikryss gir for store problemer for tungtransport i forbindelse med byggevirksomhet i boligområdet. Han har lagt merke til at disse kjøretøyene bruker Gamle Strømsvei i dag, og slik håper han at det fortsetter.

- 2) Bakken mener også at busstoppet ved Strømsalléen ligger knotete til ved sving og kryss, samtidig som det ligger svært nært nabostopp både mot nord

og sør. Han mener stoppet kan fjernes, særlig nå som gang- og sykkelveien vil gjøre det bedre å gå til neste stopp.

- 3) Samtidig mener han at det bør etableres en fotgjengerovergang ved Stalsberg bo- og behandlingssenter, slik at man kan krysse veien trygt ved busstoppet der.

Ellers er Bakken svært positiv til tiltaket totalt sett, og ønsker lykke til videre med behandlingen.

Rådmannens kommentar:

Rådmannen understreker at også folk som bor utenfor et planområde kan sende inn merknader ved offentlig ettersyn. Synspunktene blir vurdert å lik linje med andre.

- 1) Rådmannen bekrefter at det er foreslått innsnevring ved 106/19, 106/164 og 106/474. Innsnevringen ved 106/19 er gjort for å få god plass til busstopp uten å måtte gjøre altfor store eiendomsinngrep. Når det uansett ikke er plass til busslomme/innsving, er etter rådmannens oppfatning en slik løsning det mest trafiksikre. Ved busstopp i den ene veibanen og ledig veibane ved siden av, er det en fare for hasardiøse forbikjøringer i motsatt kjørefelt. De andre to innsnevringene er også gjort av hensyn til berørte eiendommer, samt til den praktiske gjennomføringen av anlegget. Det hadde nok vært mulig å bygge i full bredde, men det ville ha blitt dyrere og mer konflikthfullt. Det er konkrete konstruksjoner, som støttemurer og svømmebasseng, som har ført til tilpasningene ved disse to eiendommene. Når innsnevringene samtidig kan brukes til å lage fartsreducerende tiltak, mener rådmannen at fordelene klart overstiger ulempene. Bakken har nok rett i at det kan oppstå noe ventetid, men rådmannen tror ikke at det får et stort omfang.

Utformingen av kryssene Bakken nevner er slik at også større kjøretøy kan kjøre der.

Slik rådmannen ser det, er Gamle Strømsvei i en slags mellomgruppe av veier. Det er selvsagt mer ønskelig at gjennomgangstrafikk går gjennom denne enn gjennom småveiene i området. Samtidig finnes det andre ferdsselsårer som er mer egnet for gjennomgangstrafikk mot Strømmen eller Lillestrøm (Strømsveien og Øvre Rælingsvei / Strømsdalen.) Dersom en litt mindre gjennomkjøringsvennlig Gamle Strømsvei leder folk dit i stedet, er det ikke noe problem. Dersom det mot formodning blir mer kjøring på småveiene, kan dette løses gjennom fartshumper, enveiskjøring eller andre tiltak der.

- 2) Busstoppet ved Kastellveien ligger like utenfor planområdet, så dets framtid avgjøres ikke av denne reguleringsplanen. Ettersom stoppet ligger utenfor planen, har rådmannen ikke tatt stilling til hva rådmannen mener om saken. Det er dessuten den regionale kollektivoperatøren Ruter som har siste ordet. Ruter går jevnlig gjennom sin holdeplasstruktur, og er ofte opptatt av å redusere antallet stopp.
- 3) Når det gjelder etablering av fotgjengerovergang på kommunale veier er dette noe rådmannen vurderer fortløpende, uavhengig av reguleringsplaner. Fotgjengeroverganger reguleres ikke. Så langt har rådmannens vurdering vært at det ikke er nok fotgjengertrafikk på stedet til at det gjør det nødvendig med en overgang her. Dersom det etableres for mange fotgjengeroverganger

med for liten bruk, vil bilister etter hvert se bort fra dem, og venne seg til at «der kommer det aldri noen uansett». Slike steder vil overganger kunne gi fotgjengere en falsk trygghet.

3.5. Merknad fra Tor André Roland og Siv Tonje Håkensen, Ekraveien 18, datert 01.11.2018

Merknadens innhold: Innsenderne påpeker at planen legger opp til at bussholdeplassene flyttes slik at de ligger på hver sin side av veien, tvers ovenfor hverandre. Det blir bare en kjørebane her. Innsenderne mener at dette vil kunne gi kødannelse ved bussholdeplassene.

De gjør oppmerksom på at deres hus ble oppført i 2015, og ikke er en del av plantegningene. Deres situasjon har derfor ikke vært vurdert i planarbeidet. De mener at flytting av bussholdeplassen på østlig side ikke kom fram av planene slik de ble presentert i 2014. Det kan derfor argumenteres for at flytting av bussholdeplass ikke er nødvendig som følge av arbeidet med gang- og sykkelvei.

Roland og Håkensen har i dag bussholdeplassen på vestlig side av Gamle Strømsvei rett utenfor sitt stuevindu. Flytting av bussholdeplassen på østlig side vil føre til at også denne bussen stopper like utenfor deres stuevindu. Det gir økt innsyn og økt støymengde. Innsnevringen vil gi fare for kø utenfor deres vindu, med mer støy og mer innsyn.

Innsenderne ønsker at kommunene vurderer følgende tiltak, gjerne i kombinasjon:

- I samråd med Ruter; legge ned busstoppet Kurbadet på begge sider av Gamle Strømsvei, ved krysset til Strømsalléen. – Da trengs det ikke lengre innsnevring her, og grunnen til kødannelse forsvinner.
- I samråd med Ruter; legge ned ett av busstoppene, østgående eller vestgående. – Fortsatt fare for kø, men ikke samme grad av økt innsyn til deres stue.
- Skedsmo kommune bygger og tar kostanden med et høyere støygjerde på deres eiendom. – Det vil hjelpe mot både innsyn og støy.
- Skedsmo kommune setter opp, og finansierer, en høy nok hekk ved Gamle Strømsvei, på deres eiendom – Forslaget vil hjelpe mot innsyn.

De mener at avstanden til busstoppet Kastellveien fra Kurbadet er så kort at det ikke gir noen særlig ulempe. De mener også at det blir enklere å oppgradere til universell utforming her enn ved Kurbadet. Innsenderne viser også til at Ruter generelt jobber for å unngå for høy avstand mellom stoppene.

De ser fram til en konstruktiv dialog med kommunen om dette. Ellers stiller de seg veldig positive til at deler av Gamle Strømsvei får både gang- og sykkelvei.

Rådmannens kommentar:

Det stemmer at deres bolig ikke er inntegnet på kartgrunnlaget. Grunnen til det er at planarbeidet startet før den ble bygd. Det er uansett også andre boliger som ligger nær veien og bussholdeplasser, så kjennskap til boligen ville ikke ha ført til en annen plassering av busstoppet.

Spørsmålet om nedlegging av holdeplasser er kommentert over. Dette er noe Ruter avgjør. Så vidt rådmannen har oppfattet det, er Ruter ikke interessert i å legge ned

denne holdeplassen. Ruter har fått planforslaget tilsendt, men har ikke kommentert at det er vist holdeplass ved Ekraveien 18. Innsenderne har rett i at flyttingen av bussholdeplassen ikke er en nødvendig følge av at det skal reguleres gang- og sykkelvei. Når man regulerer en vei, er det imidlertid naturlig å se på plasseringen av holdeplasser langs veien, og rådmannen mener at løsningen med holdeplasser på begge sider og bare en kjørebane er god, både for å redusere eiendomsinngrepene på boligeiendommer langs veien, og for å sikre at gang- og sykkelveien blir rett og fin og uten innsnevring.

Rådmannen har forståelse for at innsenderne frykter at det vil oppstå kø ved bussholdeplassen. Faren for dette er nok størst akkurat i rushtiden på morgen og ettermiddag. Trafikkmengden i veien tilsier ikke at det vil skje ofte gjennom dagen. Den nye utformingen av veien kan virke litt avvisende, og bidra til mindre trafikk og mindre støy. Boligen ligger for øvrig mer enn 8 meter fra dagens eiendomsgrænse. Innsyn kan man skjerme seg mot ved å bruke gardiner, ved beplantning eller ved et høyere gjerde.

Støynivået langs veien er ikke over gjeldende grenseverdier som utløser plikt til tiltak. Derfor har ingen krav på støyskjermingstiltak, verken innsenderne eller andre.

Dersom eiendommen skal avstå grunn varig eller rettigheter til midlertidig anleggsbelte i forbindelse med gjennomføringen av reguleringsplanen, kan det være aktuelt at støyskjerming eller hekk inngår i en slik avtale om slik avståelse. Det vil da bli i stedet for pengeutbetalinger eller andre tiltak av tilsvarende verdi.

3.6. Merknad fra Norges Vassdrags- og Energidirektorat, datert 03.11.2017

Merknadens innhold: NVE har av kapasitetsgrunner ikke vurdert saken, og sender et standardsvar om kommunens ansvar og overordnet regelverk.

Rådmannens kommentar:

Rådmannen merker seg at NVE ikke har vurdert saken. Etter rådmannens oppfatning er planforslaget utformet på en måte som ivaretar de retningslinjene NVE viser til i sitt standardsvar.

3.7. Merknad fra elevrådet ved Sagdalen skole, datert 08.11.2017

Merknadens innhold: Elevene er fornøyde med planene, men de ønsker gang- og sykkelvei på begge sider av veien. De synes at det er vanskelig når de skal gå over veien, og ønsker derfor flere fotgjengerfelt.

Rådmannens kommentar:

Rådmannen er glad for at elevene er fornøyde med planene. Å etablere gang- og sykkelvei på begge sider av veien vil være svært krevende å få til, så lenge husene ligger så tett som de ligger. Det vil forutsette svært store eiendomsinngrep. Så lenge det finnes mange andre prioriterte trafikksikkerhetstiltak og steder som mangler fortau eller gang- og sykkelvei i det hele tatt, er det ikke aktuelt å etablere tosidig gang- og sykkelvei her.

Når det gjelder fotgjengeroverganger viser rådmannen til svaret på merknaden over, der temaet også berøres.

3.8. Merknad fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus, datert 22.11.2017.

Merknadens innhold: FMOA kommenterer masseforvaltningen. De minner om Forskrift om fremmede organismer § 24, der det stilles krav om at den ansvarlige for massene skal undersøke om de inneholder fremmede organismer som kan medføre risiko for biologisk mangfold.

FMOA forutsetter at det i størst mulig grad brukes stedegne masser og at eventuelle overskuddsmasser håndteres forsvarlig. Fylkesmannen mener at håndtering av masser før innarbeides som en bestemmelse.

Planforslaget beskriver også lokal håndtering av overvann, men dette temaet er ikke tatt inn i bestemmelsene. De oppfordrer tiltakshaver til å ta med overvann i bestemmelsene for å sikre en god håndtering av overvann. Utover dette har de ingen merknader til planforslaget.

Rådmannens kommentar:

Når det gjelder masser er det masseoverskudd i prosjektet; gravemassene er større enn fyllingsmassene. Rådmannen har lagt inn en bestemmelse som omtaler masseforvaltningen, § 5.1.

Det er også lagt inn en bestemmelse om lokal håndtering av overvann, § 5.2.

3.9. Merknad fra Direktoratet for mineralforvaltning, datert 23.11.2017

Merknadens innhold: Direktoratet kan ikke se at planen berører deres ansvarsområder, og har derfor ingen merknader.

Rådmannens kommentar: Rådmannen er ikke overrasket over merknaden.

3.10. Merknad fra Hafslund Nett AS, datert 06.12.2017.

Merknadens innhold: HN leverer en standardtekst om at HN har elektriske anlegg i planområdet. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det er også viktig at det ikke iverksettes tiltak som gir dårligere atkomst til nettselskapets anlegg.

Rådmannens kommentar:

Rådmannen kan ikke se at Hafslunds merknader skulle medføre noe problem for gjennomføringen av planforslaget.

3.11. Merknad fra Saleem Mohammad og Brar Jeewan Singh, Gamle Strømsvei 49 A og B, datert 09.12.2017.

Merknadens innhold: Innsenderne lurte på hva som er tenkt rundt skjerming for innsyn og støy til deres eiendommer. De oppfatter planforslaget som at det er tenkt å lage sykkelvei helt inntil terrassen og stuevinduene. De opplyser at det for tiden er plantet hekk for å skjerme innsyn og støy.

Innsenderne ber om at det tas hensyn i planen og at det settes opp støyvegg eller andre tiltak for å hindre innsyn rett inn i stua.

Rådmannens kommentar:



Utsnitt fra plankartet ved innsendernes eiendommer.

Rådmannen har forståelse for at innsenderne lurer på hvordan deres eiendommer blir berørt. Rådmannen tror det utsendte plankartet kan ha blitt misforstått. Det er det rosa arealet som er ny gang- og sykkelvei. Øst på eiendommen kommer denne over dagens eiendomsgrense (lilla strek). I sør, der den ligger nærmest særlig 49A, kommer selve gang- og sykkelveien ikke nærmere huset enn dagens eiendomsgrense. På utsiden av gang- og sykkelveien kommer det mørkegrønne grøftearealet, og på utsiden av det igjen det midlertidige anleggsbeltet. Det gule arealet er bolig, og skal ikke varig brukes til samferdselsformål. Det er altså ikke slik at gang- og sykkelveien kommer helt inntil deres stuer. Derimot er det riktig at eiendommen blir sterkt påvirket av tiltaket.

En reguleringsplan gir ikke kommunen rett til å gjennomføre tiltak på andres grunn. For at kommunen skal kunne gjøre det, må det være inngått en avtale, eventuelt ekspropriert slike rettigheter. I en forhandling om grunnavståelse vil beplantning og gjerder være naturlige tema.

Som nevnt i tidligere kommentarer er støynivået i gata ikke slik at beboerne har noen automatisk rett på å få støyskjerming. I forhandlingene om grunnerverv kan støyskjerming imidlertid bli et tema.

3.12. Merknad fra Harald Lyder Larsen, Gamle Strømsvei 69, datert 11.12.2017

Merknadens innhold:

1. Larsen er undrende til at beboerne i Skedsmo fikk informasjon så mye senere enn beboerne i Rælingen. Han viser til at det også tidligere har vært parallelle informasjonsmøter for beboerne i de ulike kommunene. Han spør om dette har vært planlagt for å hindre felles aktivitet i forbindelse med reguleringsplanen.
2. Larsen er uenig i de vurderingene rådmannen gjorde ved førstegangsbehandlingen om behovet for gang- og sykkelvei framfor fortau. Han mener de foreslåtte løsningene er altfor ambisiøse og avanserte, og ønsker seg et fortau med rekkverk. Han skriver videre at syklistene som ferdes i Gamle Strømsvei stort sett er sportssyklistene som sannsynligvis vil bruke veien selv om det finnes en gang- og sykkelvei.

Larsen framhever et sitat fra saksframstillingen, der det står at «Et fortau kun vil gi en mindre bedring for tilliggende eiendommer, og en betydelig forverring

for gående og syklende». Han mener at dette er en uforståelig påstand, fordi et fortau etter hans mening er en betydelig forbedring i forhold til dagens situasjon.

3. Støy. Han sier seg uenig med tekst i planbeskrivelsen der det stod at det ikke er kjent at det har vært spesifikke problemer knyttet til støy. Han er særlig plaget av lavfrekvent støy fra busser og tyngre kjøretøy. Han mener at støy er tatt for lett på i saken til nå, og at det bør dokumenteres grundigere.

Enten man velger fortau eller gang- og sykkelvei mener Larsen at det bør foretas lydmåling på enkelte utsatt eiendommer, og utarbeide nye støysonekart. Eventuelle avbøtende tiltak mot støy må vurderes for disse eiendommene.

4. Larsen spør om det er foretatt støymålinger, eller om støykartene er basert på teoretiske beregninger. Han spør om tre faktorer som krever akselerasjon og kan øke støynivået er tatt med i beregningene.
 - a. At det er motbakke fra svingen ved Stalsberg bo- og behandlingssenter og opp til Nygata.
 - b. Nylagte fartsdumper
 - c. Innsnevringar ved framtidige bussholdeplasser.
5. Larsen mener at støysonetegningene ikke er helt oppdaterte. I Gamle Strømsvei 73 er det bare tegnet ett hus, nå er det tre hus her.
6. Larsen spør om støyskjermen/leveggen som er satt opp langs tomtegrensa på Gamle Strømsvei 73 er gjort av Skedsmo kommune. Hvis ja, er det
 - a. Et avbøtende tiltak mot støy, som nevnt i kommentarfelt på støytegnene eller
 - b. Kommet som et pålegg på grunn av nye krav i forhold til støy, for eksempel T- 1442.
7. Han spør når arbeidene er tenkt satt i gang, og når de er planlagt ferdigstilt.

Rådmannens kommentar:

1. Rådmannen beklager at varslingen av Skedsmos beboere (og overordnede myndigheter) skjedde så sent. Det har bidratt til å forsinke reguleringsprosessen, og var absolutt ikke noe rådmannen la opp til. Tilsvarende var det en feil ved innkallingen som gjorde at ikke beboerne i begge kommunene ble innkalt til det samme informasjonsmøtet.

2. For en generell begrunnelse for hvorfor gang- og sykkelvei etter rådmannens oppfatning er et bedre alternativ enn fortau, vises det til punkt 3.2. Lyder Larsen har misforstått sitatet han gjengir fra saksframlegget ved førstegangsbehandlingen. Sitatet sier at fortau kun gir et marginalt mindre inngrep på langsliggende boligeiendommer, sammenlignet med gang- og sykkelvei. Rådmannen mente på ingen måte at fortau kun gir en marginalt mer trafikk sikker løsning enn dagens situasjon. Selv om rådmannen mener at fortau gir en dårligere løsning enn gang- og sykkelvei, vil det gi en betydelig forbedring sammenlignet med dagens situasjon.

Rådmannen deler ikke uten videre Lyder Larsens utgangspunkt om at det stort sett er såkalte sportssyklister som sykler i Gamle Strømsvei. Når det i dag ikke er gang- og sykkelvei kan det nok tenkes at det først og fremst er de mest robuste og raske syklistene som ferdes der. Med en gang- og sykkelvei, vil andre

syklistgrupper, som utgjør det store flertallet av syklistene, lettere kunne bruke veien. De mykere og treigere syklistgruppene unngår generelt strekninger der man må sykle sammen med biler, nettopp derfor er utbygging av gang- og sykkelveier så viktig for å tilrettelegge for mer hverdagssykling. For øvrig er det mange som muligens faller innenfor det Lyder Larsen kaller sportssyklistene som vil bruke en gang- og sykkelvei i enkelte situasjoner, for eksempel dersom det er tett trafikk i bilveien. Et fortau vil langt færre syklistene velge å bruke, der skal man ifølge regelverket omtrent holde gangfart.

3. Støy er vurdert i denne saken, ved at det er utarbeidet støykart som viser støysonene med dagens situasjon og utbygd situasjon, henholdsvis med trafikken i 2010 og det som i 2017 var prognosene for 2020. Støykartene viser at boligene ikke ligger i rød støyson. Generelt er kravene til omfanget på støyvurderingene mindre når det som her er snakk om miljø- og trafiksikkerhetstiltak som ikke medfører økt biltrafikk eller flytter biltrafikken nærmere støyfølsom bebyggelse.

4. Det er foretatt teoretiske beregninger, ikke målinger. Det er generelt beregninger som brukes ved denne type støykartlegging, og det er den anbefalte metoden. Økning i støy som følge av stigning ligger inne i modellene som brukes i slike beregninger, og er dermed ivarettatt. Derimot er ikke virkningen av fartshumper eller av innsnevring ved bussholdeplasser en del av slike modeller.

5. Dette stemmer, det har blitt bygget boliger her mens reguleringsarbeidet har pågått. Rådmannen kan ikke se at det skal ha noe å si for planforslaget. Boligene har ikke atkomst ut i Gamle Strømsvei.

6. Oppføring av støyskjerm langs de tre boligene var et krav fra Skedsmo kommune, gjennom byggesaksbehandlingen. Kravet stammer fra kommuneplanen, som har gjort støyretningslinjene i T-1442 gjeldende i kommunen. Oppføring ble gjort av utbygger av boligene.

Støyen langs Gamle Strømsvei er altså såpass høy at det utløses krav om støyskjerming ved nyoppføring av boliger og etablering av uteområder langs veien. Støyen er imidlertid ikke så høy at etablering av gang- og sykkelveier gir veieier (i dette tilfellet kommunen) noen plikt til å støyskjærme noen eiendommer. Støyretningslinjene avgjør når slik plikt inntreffer.

7. Det er ikke klart når arbeidene skal starte. Det er vanlig at det ikke er fastlagt under reguleringsprosessen. En gyldig reguleringsplan er en forutsetning for at arbeidene kan starte, det samme er bevilgninger til å gjennomføre arbeidene.

3.13. Merknad fra Mattilsynet, datert 11.12.2017

Merknadens innhold: Mattilsynet sier at det ikke kommer fram i planen at det er noe internt ledningsnett eller vannforsyning som blir berørt på den nevnte strekningen. De har derfor ingen merknader til denne saken.

Rådmannens kommentar: Som ledningseier og tiltakshaver for byggeprosjektet vil kommunen uansett ivareta eventuelle ledninger.

3.14. Merknad fra ROAF, datert 11.12.2017

Merknadens innhold: ROAF forutsetter at det framtidige tiltaket ikke vil være til hinder for renovasjon. Dersom det i byggeperioden må legges opp til midlertidig renovasjon, ber de om å bli kontaktet.

Rådmannens kommentar: Tiltaket vil ikke hindre renovasjon. Kommunen som tiltakshaver vil ta kontakt med ROAF dersom vi ser at det trengs midlertidige løsninger i anleggsfasen.

3.15. Merknad fra Akershus Fylkeskommune, datert 11.12.2017

Merknadens innhold:

1. Fylket forutsetter at den regionale planen for masseforvaltning blir lagt til grunn i det videre arbeidet, og oppfordrer til at håndtering av masser innarbeides i planbestemmelsene.
2. Fylket viser til regional plan for vannforvaltning, og oppfordrer til at overvann tas med i planbestemmelsene.
3. Når det gjelder automatisk ferda kulturminner mener fylket at undersøkelsesplikten er oppfylt og at flere kartlegginger ikke er nødvendig. Dersom det likevel skjer funn, skal fylket varsles.
4. Når det gjelder nyere tids kulturminner har fylket konkrete forslag til hvordan bestemmelsene rundt to eldre, vakre hus i Rælingen som er omfattet av en hensynssone for bevaring av kulturmiljø bør være. Ettersom dette ligger i Rælingen, gjengis det ikke i detalj.

Rådmannens kommentar:

1. Massehåndtering er nå omtalt i bestemmelsene.
2. Overvannshåndtering er også omtalt i bestemmelsene.
3. Varslingsplikten ved uventede funn var omtalt i bestemmelsene som ble sendt på høring, i § 3.1.
4. Rælingen kommune er enig i innspillet. En tilleggshøring til dem som ble berørt ga ikke kritiske kommentarer. Bestemmelsene er derfor endret på dette punktet.

3.16. Merknad fra Statens Vegvesen, datert 12.12.2017

Merknadens innhold: Veien er kommunal, men Vegvesenet har likevel noen merknader.

1. Det er utarbeidet en detaljplan som ligger til grunn for forslaget til reguleringsplan. På strekningen er det en del skjæringer som er utformet med støttemurer. Etablering av støttemurer krever større inngrep enn selve muren, og de er usikre om på om reguleringsplanen ivaretar dette. Normalt bør man regulere inn et anleggsbelte som skal ivareta nødvendig areal til å bygge gang- og sykkelveien. Dette bør være tre meter.
2. Dersom det ikke er regulert frisiktssoner i avkjørsler som krysser gang- og sykkelveien, bør dette gjøres.
3. Dersom noen av eiendommene har krav på lokale skjermingstiltak som følge av planen, bør dette komme fram av reguleringsbestemmelsene.

Rådmannens kommentar:

1. Det ligger et anleggsbelte i planforslaget, men på grunn av størrelsen er det vanskelig å se. Det er 0,75 m bredt, 1,5 meter noen få steder. Dette er smalere enn det som er vanlig. Rådmannen har vurdert at det er mulig å bygge anlegget med et slikt anleggsbelte, men at det blir mer krevende enn med vanlige bredder. I forhandlinger med de ulike eiendommene kan rådmannen jobbe for å sikre seg bredere anleggsbelter, men med utformingen som planen har nå har kommunen ikke hjemmel til å ekspropriere bredere belter. Bakgrunnen for at det blir regulert så smale belter, er et ønske om å redusere inngrepene på tiliggende eiendommer.
2. Frisiktsoner på avkjørsler som krysser gang- og sykkelveien var lagt inn i planforslaget som ble sendt på høring.
3. Ingen av eiendommene har krav på slike tiltak.

4. Endringer av planforslaget som følge av offentlig ettersyn

4.1. Plankart

Rådmannen har gjort følgende endringer i plankartet som følge av offentlig ettersyn:

- f_SKV4 er justert, slik at den ikke går in på 106/144.

4.2. Bestemmelser

Rådmannen har gjort følgende endringer i planbestemmelsene som følge av offentlig ettersyn:

- Det er lagt inn en ny fellesbestemmelse i § 5.1 om massehåndtering, i tråd med innspill fra Fylkesmannen og fylkeskommunen.
- Det er lagt inn en ny fellesbestemmelse i § 5.2 om overvannshåndtering, i tråd med innspill fra Fylkesmannen og fylkeskommunen.
- I § 5.2 er omtalen av om to veier i Rælingen justert.
- § 7.3 om bevaring av kulturmiljø i Rælingen er justert, for å imøtekomme innspill fra fylkeskommunen.

4.3. Illustrasjonsplan

Ettersom planen ikke legger til rette for ny bebyggelse, er det ikke utarbeidet noen illustrasjonsplan.

5. Vurdering

Vurderingen er oppdatert og supplert i tråd med de endringer som er gjort i planen etter førstegangsbehandling og offentlig ettersyn, samt etter det rådmannen har funnet hensiktsmessig å utdype nærmere.

5.1. Kommuneplan/reguleringsplan

Det er ingen forhold i eksisterende planverk som taler mot planforslaget

5.2. Sosial infrastruktur (undervisning, helse og sosial)

Planforslaget berører ikke sosial infrastruktur direkte.

5.3. Teknisk infrastruktur (vei, vann avløp)

Rådmannen mener at det er stort behov for etablering av bedre infrastruktur for gående og syklende langs Gamle Strømsvei. Spørsmålet er hvilken utforming den bør få, og hvordan samferdselsfaglige hensyn balanseres opp mot andre hensyn, fremfor alt nærliggende boligeiendommer.

Det er naturlig nok i boligeiendommenes interesse å avstå så lite grunn som mulig til anleggsbelte og samferdselsformål. Samtidig er det samferdselsfaglige grunner til at veianlegget må ha en viss bredde. Grøfter/veiskulder av en viss bredde er nødvendige, blant annet for snølagring om vinteren og håndtering av overvann. Dersom kjørefeltet skal fungere for biltrafikk i to retninger, kan den ikke være stort smalere enn 5,5 meter. Jo bredere en gang- og sykkelvei er, jo enklere er det for ulike trafikanter som gående og syklende å omgås der, i hvert fall opp til et visst punkt. Jo bredere rabatt det er mellom kjørefeltet og gang- og sykkelveien, jo mer attraktiv og tryggere blir gang- og sykkelveien.

I utgangspunktet inneholdt planen en 3 meter bred gang- og sykkelvei, og 3 meter rabatt som buffer mellom kjørefelt og gang- og sykkelveien. Dette ville ha gitt store eiendomsinngrep. Som det går fram av planbeskrivelsen er normalprofilen endret. Rabatten er nå mellom 1 og 1,5 meter de fleste steder. Gang- og sykkelveien er 2,75 meter. Endringene gjør at nærliggende boligeiendommer berøres mindre enn de ellers ville ha gjort. Forholdene for myke trafikanter blir noe dårligere enn med de opprinnelige planene, men samtidig langt bedre enn i dag.

Ved enkelte eiendommer er det gjort spesielle tilpasninger i planforslaget. Det gjelder blant annet eiendommer med svømmebasseng som kommer svært nær veien. Her er kjørebanelene gjort smalere. I tillegg til å redusere eiendomsinngrepet, bidrar dette til å redusere bilenes fart gjennom Gamle Strømsvei, og å gjøre gata mindre attraktiv for gjennomkjøring. Der det ligger bussholdeplasser på begge sider av veien, er kjørebanelene redusert til samlet 2,5 meter, det vil si at den får ett kjørefelt (mulig å kjøre i begge retninger). Det har samme effekt.

De fleste av sideveiene som er berørt av planforslaget ligger i Rælingen kommune. Rådmannen i Skedsmo kommune legger til grunn Rælingens vurderinger av disse.

Tidligere har Skedsmo kommune som veieier arbeidet for å få stengt en del av avkjøringene som går direkte ut i Gamle Strømsvei. Med de endringene som Gamle Strømsvei gjennomgår, mener rådmannen at det er mindre viktig enn tidligere å få stengt avkjørslene. Derfor inneholder dette planforslaget endringer som åpner for at enkelte eiendommer kan beholde sin avkjøring ut i Gamle Strømsvei.

Når det gjelder overvann er det lagt opp til at overvannet skal gå i sluk langs kantsteinene og i overvannsledninger i grunnen. Overvannet skal i størst mulig grad håndteres lokalt.

5.4. Grøntstruktur

En del boligregulert areal som i dag er grønt, blir brukt til veiformål. Samtidig etableres det en grønn rabatt mellom kjøreveien og gang- og sykkelveien, med mulighet for beplantning. Samlet sett mener rådmannen ikke at planforslaget har store negative virkninger for grøntstrukturen.

5.5. Kulturminner

Rådmannen i Rælingen kommune er fornøyd med ivaretagelsen av boligene som er dekket av hensynssone for bevaring av kulturmiljø får i planforslaget, og da ser rådmannen i Skedsmo ingen grunn til å overprøve dette.

5.6. Boligsammensetning

Boligsammensetningen i Skedsmo påvirkes ikke av planforslaget.

5.7. Energi og klima

Planforslaget legger til rette for gåing og sykling, som er energi- og klimavennlige måter å drive transport på. Samtidig gjøres kjørefeltet mindre attraktivt for biler, blant annet ved innsnevring. Planforslag er derfor etter rådmannens syn positivt i et energi- og klimaperspektiv.

5.8. Folkehelse

Sammenhengende gang- og sykkelveinett er viktig for befolkningens mulighet til å ferdes trygt til fots og på sykkel og oppmuntre til fysisk aktivitet i hverdagen.

5.9. Støy

Etter rådmannens oppfatning er støyen nøye nok vurdert i planmaterialet. Planforslaget vil ikke gi økte støy i nærområdet samlet sett.

5.10. Luftkvalitet

Etablering av gang- og sykkelvei vil ikke forverre luftkvaliteten, snarere tvert imot. Rådmannen tror ikke innsnevringene vil gi så mye kø at det påvirker luftkvalitetene vesentlig.

5.11. Geoteknikk/grunnforhold

Kravet om geotekniske vurderinger før det gjøres tiltak i terrenget gjør at rådmannen mener at hensynet til geoteknikk og grunnforhold er godt ivaretatt.

5.12. Fare for forurenset grunn?

Rådmannen kjenner ikke til spesiell fare for forurenset grunn i planområdet. Massetyper som for eksempel asfalt vil bli håndtert på en forsvarlig måte.

5.13. Tilgjengelighet for alle/Universell utforming

Universell utforming vil bli ivaretatt i prosjektet, blant annet ved etablering av bussholdeplasser. Situasjonen vil dermed bli bedre, sammenlignet med i dag. For rullestolbrukere, barnevogner og rullatorbrukere er dagens situasjon, uten fortau eller gang- og sykkelvei på store deler av strekningen, ekstra problematisk.

5.14. Naturmangfold

Vurderinger etter naturmangfoldloven §§ 8-12 kan oppsummeres slik:

§8	Kunnskapsgrunnlaget	Anses å være tilstrekkelig
§9	Føre-var – prinsippet	Ikke relevant, da kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig
§10	Økosystemtilnærming og samlet belastning	Ikke relevant siden naturmangfold ikke berøres
§11	Kostnader dekkes av tiltakshaver	
§12	Miljøforsvarlige teknikker og Driftsmetoder	

Det er ikke registrert funn av sjeldne arter innenfor planområdet. Biotoper som private hager kan naturlig nok inneholde mange ulike arter, men det er ingen grunn til å tro at de stripene som berøres av inngrepet har spesielle forutsetninger for et rikt artsmangfold. Nærområdet er fullt av tilsvarende leveområder for arter.

5.15. Barn og unge

Rådmannen mener at planforslaget vil gi en bedre situasjon for barn og unge, gjennom at det blir tryggere å ferdes langs veien for gående og syklende.

5.16. Estetikk

Det berørte småhusområdet har i dag hager som er fint avgrenset mot veianlegget. I den grad disse berøres, må kommunen når den har bygget gang- og sykkelveien

erstatte hekker, gjerder og tilsvarende, slik at hagen igjen kan få en fin avgrensing mot samferdselsarealet.

5.17. Jordvern, kulturlandskap (KOSTRA)

Dyrket eller dyrkbar mark er ikke berørt av planforslaget.

5.18. Saksbehandlingstid

Plan- og bygningsloven setter i § 12-10 en frist på 12 ukers saksbehandlingstid fra slutten på offentlig ettersyn til andregangsbehandling av planforslaget i hovedutvalg for tekniske tjenester. I denne saken vil det ha gått rundt 19 uker, forutsatt behandling i HUTs møte den 18. april.

Dette er ikke innenfor de tolv ukene lovens hovedregel gir rådmannen på å behandle og ferdigstille planforslaget, og heller ikke innenfor tilleggsfristen på seks ekstra uker som loven gir i kompliserte tilfeller. Grunnen til at den lovbestemte sakshandlingsfristen ikke er overholdt er delvis at det ble nødvendig med et tilleggssvarsel til enkelte beboere i Rælingen som følge av forslag til endring i bestemmelsene fra fylkeskommunen. Delvis skyldes forsinkelsen kapasitetsutfordringer, og at andre saker ble prioritert for politisk behandling. Ettersom kommunen selv er forslagsstiller, og det ikke foreligger bevilgninger til å bygge gang- og sykkelveien, er tidsfristen mindre avgjørende enn i en del andre saker.

6. Konklusjon

Med bakgrunn i foreliggende saksframstilling og forslag til endringer, anbefaler rådmannen at reguleringsplanen vedtas.

Skedsmo kommune, den 19. mars 2018
for rådmannen

Grethe Salvesvold
kommunaldirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent