



**RÆLINGEN
KOMMUNE**

**Oppsummering av uttalelser ved høring og offentlig ettersyn av
forslag til områderegulering for Dammensvika planid: 224**

Innhold

INNHold	2
SAMMENDRAG	3
<i>Tema</i>	3
UTTALELSER FRA NABOER	4
<i>Uttalelse fra Lars-Jørgen Kihlberg Olsen, datert 03.09.2018</i>	4
<i>Uttalelse fra Trond Tufte, datert 08.09.2018</i>	4
<i>Uttalelse fra Jan Tore Skjelbek, datert 21.09.2018</i>	4
<i>Uttalelse fra Terje Halvorsen, datert 01.10.2018</i>	5
<i>Uttalelse fra Eline Greve, datert 05.10.2018</i>	5
<i>Uttalelse fra Håkon Tuvrønningen og Marte Rotnes Solberg, datert 08.10.2018</i> : 6	
<i>Uttalelse fra Sigmunn Kristensen og Eldbjørg Sørlie, datert 08.10.2018</i> :.....	6
<i>Uttalelse fra Strømsborg Velforening, datert 10.10.2018</i>	7
<i>Uttalelse fra Rudtsberget Eierseksjonssameie, datert 11.10.2018</i>	9
<i>Uttalelse fra 42 hus/boenheter som direkte blir berørt av Dammensvika, datert 10.10.2018</i> :	11
<i>Uttalelse fra Raija Seppala m. fl., datert 12.10.2018</i> :	12
<i>Uttalelse fra Rudtsberghaugen Huseierforening, datert 14.10.2018</i> :.....	13
<i>Uttalelse fra Øvre Rælingen Vel v/Margrethe Solbakken, datert 10.10.2018</i> : ...	13
<i>Uttalelse fra Salah-du-din-Syed og Aisha Syed, datert 17.10.2018</i> :.....	14
UTTALELSER FRA OFFENTLIGE MYNDIGHETER	18
<i>Uttalelse fra Akershus fylkeskommune, datert 12.10.2018</i> :.....	18
<i>Uttalelse fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus, datert 03.10.2018</i> :	19
<i>Uttalelse fra Norges vassdrags- og energidirektorat, datert 18.09.2018</i> :.....	19
<i>Uttalelse fra Bane NOR, datert 04.10.2018</i> :	20
<i>Uttalelse fra Statens vegvesen, datert 11.10.2018 og 23.04.2019</i> :.....	20
<i>Uttalelse fra Ruter AS, datert 15.10.2018</i> :.....	27
UTTALELSER FRA KOMMUNALE RÅD OG TJENESTEOMRÅDER	29
<i>Uttalelse fra Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne, datert 26.09.2018</i> :	29
<i>Uttalelse fra Nedre Romerike brann- og redningsvesen IKS (NRBR), datert 27.09.2018</i> :	29
<i>Uttalelse fra Romerike Avfallsforedling IKS (ROAF), datert 09.10.2018</i> :.....	30
UTTALELSER FRA ANDRE	30
<i>Uttalelse fra Hafslund Nett AS, datert 08.10.2018</i> :.....	30

Sammendrag

I forbindelse med offentlig ettersyn av områderegulering for Dammensvika er det kommet inn 24 merknader. Stikkordslistene nedenfor gir et overblikk over de tema som er tatt opp. Innspillene er kort kommentert i det etterfølgende. For øvrig vises det til planbeskrivelsen.

Tema

Trafikkløsning

Hensyn til nabobebyggelse

Høyder og grad av utnytting

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Parkering

Barnehage og skolekapasitet

Naturmangfold

Støy

Uttalelser fra naboer

Uttalelse fra Lars-Jørgen Kihlberg Olsen, datert 03.09.2018

Olsen har følgende merknader til planforslaget:

Planfritt kryss: Olsen mener at utnyttelsesgraden som planforslaget legger opp til, særlig mot grenseområdene til Rælingstunnelen, vil umuliggjøre bygging av et fremtidig planfritt kryss ved utløpet av Rælingstunnelen.

Kollektivfelt: Olsen mener at utnyttelsesgraden som planforslaget legger opp til vil gjøre det vanskelig å bygge fremtidig kollektivfelt i begge retninger. Han mener at det bør reguleres inn kollektivfelt i begge retninger i planforslaget.

Trafikkanalysen: Olsen mener at trafikkanalysen som er foretatt for rundkjøringen ved utløpet av Rælingstunnelen ikke tar høyde for fremtidig økt trafikk som følge av utbygging av Fjerdingby sentrum og nye boliger sør for Fjerdingbykrysset. Han er bekymret for at økt utbygging vil generere ytterligere kø og kaos på veiene som leder til rundkjøringen ved inngangen til Rælingstunnelen. Videre er han bekymret for at økt kø på Nedre Rælingsveg og ved rundkjøringen ved Rælingstunnelen vil kunne medføre økt trafikk på alternative ruter, som Per Oppegaardsveg og Kurlandsvegen på Løvenstad, hvor det allerede i dag er mye trafikk i rushtiden.

Kommunedirektørens kommentar

Bemerkning vedrørende planfritt kryss tas til orientering. Det er i planforslaget lagt opp til en byggegrens på 15 meter samt 3 meter grøfteareal på sørsiden langs fv. 304 som sikrer nok plass til fremtidig kollektivfelt langs fv. 304. Det må påregnes noe økt trafikk i tilknytting til utvikling av område. Prosentuelt sett er imidlertid veksten liten og forventes å ha en relativt liten effekt på totalsituasjonen. Trafikkanalysen (se vedlegg 9) konkluderer at utbyggingen å føre til en trafikkvekst på ca. 2 785 bilturer/døgn. Trafikkveksten vurderes til ikke å føre til noen nevneverdige problemer i forhold til trafiksikkerhet, forholdene for myke trafikanter eller kollektivtrafikktilbudet.

Uttalelse fra Trond Tufte, datert 08.09.2018

Trond Tufte er en av de nærmeste naboene (Liavegen 5). Generelt er han positiv til utviklingen av Dammensvika, men han er bekymret for høyden på blokkbebyggelsen som planlegges på felt Ca. Han lurer på om de bakerste blokkene vil få en høyde som blir på linje med høyden til Liavegen eller om de kommer til å bli høyere. Videre ønsker han å vite hvor mye høyere blokkene blir i forhold til Liavegen dersom de blir det.

Kommunedirektørens kommentar:

Se svar til merknaden under uttalelsen fra Terje Halvorsen.

Uttalelse fra Jan Tore Skjelbek, datert 21.09.2018

Jan tore Skjelbek er en av de nærmeste naboene (Liavegen 5) til planområdet og er generelt positiv til planlagt utvikling i Dammensvika. Han er riktignok bekymret for høyden på de bakerste blokkene som planlegges innenfor felt Ca og hvordan det vil påvirke utsikten han har i dag. Han etterspør mer nøyaktig informasjon om hvor høye blokkene som kommer rett foran eiendommen (gnr/bnr 105/242) vil bli. Videre lurer han på om blokkene vil sperre for panoramautsikten som eiendommen har i dag. Han påpeker at en relativ stor del av verdien på hans bolig er knyttet til utsikten.

Kommunedirektørens kommentar:

Se svar til merknaden under uttalelsen fra Terje Halvorsen.

Uttalelse fra Terje Halvorsen, datert 01.10.2018

Terje Halvorsen er en av de nærmeste naboene til planområde (Liavegen 7). Halvorsen protesterer på høydekotene (maks kotehøyde +156 m) som er foreslått i områdereguleringen. Videre påpeker han at en slik massiv bebyggelse som planforslaget foreslår vil ødelegge hele åsen. Han lurere på hvorfor det ikke kan tas hensyn til åsen og eksisterende villabebyggelse, og påpeker at det må være muligheter til å legge bebyggelsen mer i ett med naturen og følge åsen.

Kommunedirektørens kommentar:

Ved offentlig ettersyn av planforslaget er det kommet inn 3 merknader fra naboene i Liavegen. Merknadene omhandler de samme temaene og svares derfor samlet, slik at naboene i Liavegen får samme informasjon.

Naboene i Liavegen 5 og 7 er nærmeste nabo til delfelt Ca som er avsatt i planforslaget til blokkbebyggelse. I planforslaget lagt ut til offentlig ettersyn er det satt en maks kotehøyde for hvert felt. For delfelt Ca er maksimal kotehøyde satt til + 156, 0. Maksimal kotehøyde er inkludert takoppbygg, og tilsvarer en blokk på ca.13 eller 14 etasjer. Tomannsboligen på eiendom gnr. 105 bnr. 242 ligger på kotehøyde + 141,0, og Liavegen ligger på kotehøyde + 133. Dersom en utbygger ønsker å utvikle delfelt Ca i henhold til maksimalt kotehøyde satt i planforslaget lagt ut til offentlig ettersyn, vil bebyggelsen strekke seg 15 meter høyere enn terrenget som tomannsboligen er plassert på, og 23 meter høyere enn Liavegen.

Planforslaget legger opp til en høy utnyttelse ettersom området sentrale lokalisering i forhold til Lillestrøm, medfører at det forventes at det legges opp til en høy utnyttelse av område. Riktignok vurderer kommunedirektøren at maksimal kotehøyde innenfor delfelt Ca bør reduseres noe, slik at den ikke strekker seg så mye som 23 meter over Liavegen. Til 2. gangsbehandling er maksimal kotehøyde innenfor felt Ca redusert til + 149, slik at bebyggelsen i større grad tilpasses eksisterende topografi, samt i større grad ivaretar hensynet til naboene i Liavegen.

Uttalelse fra Eline Greve, datert 05.10.2018

Eline Greve er en av de nærmeste naboene til planområde (Dammensvegen 1). Greve klager på bebyggelsen som det planlegges for foran hennes eiendom (delfelt Aa). Greve har nettopp flyttet til Dammensvika og påpeker at grunnen til at hun flyttet til dette området var på grunn av utsikten. Greve mener at blokkbebyggelsen som planlegges foran huset vil medføre at eiendommen vil falle betydelig i verdi. Greve understreker at dersom blokkbebyggelsen hindrer utsikten fra hennes eiendom, så vil hun kreve at kommunen erstatter verditapet på boligen som tap av utsikt vil medføre. Hun lurere videre på om kommunen planlegger å kjøpe opp Dammensvegen 1, ettersom hun har hørt at flere naboeiendommer har blitt kjøpt opp av kommunen.

Kommunedirektørens kommentar

Kommunedirektøren har forståelse for at det å få høy boligblokk foran sin eiendom ikke er ønskelig. Dammensvika ble lagt inn som et fortettingsområde i kommuneplanen 2014-2025, vedtatt i august 2015. Det forelå dermed opplysninger om at Dammensvika var et område som skulle omformes og fornyes på det tidspunktet eiendommen ble solgt.

Kommunedirektøren er ikke kjent med hvorvidt det forelå opplysninger om planene for Dammensvika ved salg av eiendommen til Greve. Når det gjelder krav om erstatning, så er ikke kommunedirektøren kjent med at det gjennom rettspraksis er gitt erstatning på grunnlag av tap av utsikt. Kommunen har ikke en rolle i prosessen med oppkjøp av eiendommer. Det er private som står for oppkjøp av eiendommer og videre detaljregulering.

Kommunedirektøren vil påpeke at grunneiere velger selv om de ønsker å selge sin eiendom og til hvem.

Uttalelse fra Håkon Tuvrønningen og Marte Rotnes Solberg, datert 08.10.2018

Marte Rotnes Solberg og Håkon Tuvrønningen er grunneier av eiendommen 105/120 (Nedre Rælingsveg 177 A) som er innenfor planområdet (delfelt Bb). Solberg og Tuvrønningen uttrykker at planforslaget vil få store konsekvenser for dem. De ønsker ikke å flytte fra området ettersom de nylig har kjøpt boligen (2016) og hadde sett for seg å bo der i flere år fremover.

De trekker frem punkt 5.4 i saksfremlegget til 1 gangsbehandling hvor det står at det ikke blir bygging, før skole og barnehagedekning er ivaretatt. De lurere på om det er satt i gang utbygging her.

Videre trekker de frem punkt 5.5 hvor det står at 12 boliger må skal rives, men det er ikke nevnt hvilket tidsperspektiv de gir beboerne eller hvordan de skal løses inn. De lurere også på når detaljregulering vil bli utarbeidet og når vil utbyggingen starte.

Kommunedirektørens kommentar

Se kommunedirektørens samlede svar til naboer s. 15-17 vedrørende skole og barnehagedekning.

En utbygging av alle feltene innenfor Dammensvika medfører at 12 eneboliger må rives. Tidsperspektivet for realisering av planen er avhengig av at en utbygger kjøper opp eiendommer innenfor planområde, slik at en detaljreguleringsprosess kan igangsettes. Kommunedirektøren kan derfor ikke si med sikkerhet når planen skal realiseres, ettersom fremgang i planen er avhengig av en utbygger. Salgsprosessen er det markedet som styrer, og grunneiere står fritt til å selge til hvem de vil og når de vil. Kommunedirektøren vil påpeke at grunneiere innenfor planområdet ikke kommer til å bli tvunget til å selge sin eiendom.

Uttalelse fra Sigmunn Kristensen og Eldbjørg Sørli, datert 08.10.2018

Sigmunn Kristensen og Eldbjørg Sørli har følgende spørsmål til kommunen på vegne av eiere av eiendommene gnr/bnr 104/ og 104/4:

1. Utbyggingsområder: Av kommunens opplysninger fremgår det at for 104/1 eier eierne 11961 kvm., og for 104/4 15318 kvm. Kan dere kontrollere at disse opplysningene er korrekte, at eventuelle kvadratmeter fra ravinedalene ikke inngår i oppgitte tall, og at tallene bare vedrører Dammensvika.
2. På tegningene som viser tiltenkt plassering av boligblokker på felt Cc (tilhører 104/1 og 104/4), er det her tatt hensyn til de kravene som skal gjelde for sikkerhetssonene i forbindelse med tunnelen?
3. Ved oppføring av en blokk nær tunnelen, kan man forvente at veivesenet vil stille strengere krav. Hvis tillatelse til bygging gis, kan man da eventuelt få tillatelse til å etablere et parkeringsområde utendørs dersom det er vanskelig med underjordisk parkering i forbindelse med tunnelen?
4. Parkering av biler: Det parkeringsopplegget kommunen har lagt opp til, vil kunne minske interessen for kjøp av leiligheter i området. Et krav på 0,7 for en bil-parkering pr. boenhet vil kunne bety at selv en stor leilighet ikke kan få med seg sin bil.
5. Veier innen området: Er veier innen området planlagt? Blir dette en kostnad for kommunen, eller for utbyggerne? Hvis utbyggerne skal dekke kostnadene hvilke fordelingsnøkler vil man da operere med?
6. Vann og kloakk: blir denne investeringen kommunal eller utbyggers ansvar? Kan man få nytte av foreliggende system i Dammensvika eller opplegget fra tidligere investeringer på Haugen tomten?
7. Støy: Går ut ifra at de dokumenter de vises til er tilstrekkelig dekkende. Kommunens svar ja eller nei.

Kommunedirektørens kommentar

Opplysningen om størrelsen på eiendom gnr/bnr 104/1 og 104/4 stemmer. Deler av eiendom gnr. 104 bnr. 4 er utenfor planområde, og den delen av eiendommen som er innenfor planområdet er i planforslaget regulert til naturområde- grønnstruktur. For eiendom gnr. 104 bnr. 1 er ca. 6283 m² forestått regulert til boligbebyggelse, resterende ca. 5 678 m² er i planforslaget regulert til naturområde.

I en detaljregulering vil eksakt plassering av bebyggelsen innenfor felt Cc bli fastsatt. Innenfor feltet er det avsatt en sikringssone H190_1 med følgende bestemmelse: «*Tiltak i grunnen innenfor sikringssonen skal godkjennes av berørte samferdselsmyndigheter.*» Plasseringen av bebyggelsen på felt Cc må dermed avklares med Statens vegvesen i en detaljregulering. Dette for å sikre at hensynet til tunnelen blir ivaretatt. I en detaljregulering vil det også bli sett på muligheten for om det lar seg gjøre å ha underjordisk parkering. Dersom det ikke lar seg gjøre må det vurderes alternativer. Veiene innenfor planområdet er planlagt etter den feltinndelingen som planforslaget legger opp til. Planforslaget legger riktig opp til at feltinndelingen kan endres ved en detaljregulering. Det vil da også være mulig å endre på de interne veiene innenfor planområde.

Planforslaget legger opp til en lav parkeringsdekning for å fremme miljøvennlige reisemidler.

Etablering av teknisk infrastruktur (vei, vann og avløp) innenfor planområde er det utbygger som må bekoste. Hva som må opparbeides av infrastruktur innenfor planområde er noen som vil bli konkretisert i en detaljregulering. Når det er bestemt hvilken infrastruktur som må opparbeides for å få utvikle område, vil neste seg være å bestemme hvordan kostnaden for opparbeidelsen skal fordeles. Det vil i denne fasen av prosjektet også bli bestemt hvilken fordelingsnøkkel som vil bli benyttet.

Når det gjelder støy vurderer kommunedirektøren at dette et tilstrekkelig utredet i planforslaget. Når bebyggelsens plassering er fastsatt (i en detaljregulering) vil det bli gjort nye støykartlegginger for å avdekke støyforholdene på bebyggelsen og utearealer, samt hvor det vil være nødvendig å gjennomføre støytiltak.

Uttalelse fra Strømsborg Velforening, datert 10.10.2018

Strømsborg Velforening består av 17 boenheter beliggende i høyden over den planlagte utbyggingen. De har følgende merknader til planforslaget:

Blokkbebyggelsen på Felt Ca: Velforeningen reagerer sterkt på dimensjoneringen av blokkbebyggelsen, på 11 til 13 etasjer, innenfor Ca. De mener at blokkene vil danne en «mur» som i stor grad vil hindre fritt utsyn trekke «byen» ned over hodene på beboerne og forringe bomiljøet og eiendommenes attraktivitet og verdi. De påpeker at blokkene planlegges altfor høye i forhold til andre tilsvarende bygninger i likt terreng. De anser det som naturlig at takhøyden ikke overstiger terrengets (Liavegens kotehøyde + 133) naturlige kotehøyde. Velforeningen mener at skal en utbygging skje må blokkene dimensjoneres med maks 7 etasjer og slik at disse følger terrengets naturlige helning. Videre påpekes det at blokkene fremstår som unaturlig plassert i forhold til den andre bebyggelsen innenfor planforslaget.

Grunnforhold: Det stilles videre spørsmål om grunnforholdene i områdene er tilstrekkelig undersøkt, ettersom grunnforholdene for området består hovedsakelig av leire.

Merknad til utbygging av Dammensvika generelt: Velforeningen mener at tettstedsutviklingen som planforslaget legger opp til er ikke veien å gå for Rælingen kommune. De ønsker at kommunen fortsatt skal oppleves som en landkommune og ikke ta steget over til en «liksom-by».

Infrastruktur: Det påpekes at det allerede i dag er store kapasitetsutfordringer på Nedre Rælingsveg, spesielt i rushtiden og at planforslaget vil medføre ytterligere økt trafikk i rush tiden. Videre er de skeptiske til at det ikke foreligger noe plan for Nedre Rælingsveg utenom evt. å bygge et kollektivfelt for busser. I tillegg påpeker de at det allerede i dag foreligger stor belastning på Sorenskrivervegen som er hovedfremkomstveien for mange ved avlevering og henting i næromliggende barnehager. Sorenskrivervegen benyttes også av gående og syklende som bor i område til å ferdes til og fra barnehager, skole og jobb. Økt trafikk på denne veien mener de vil bidra til en mer farlig og usikker adkomstvei for gående og syklende. Velforeningen påpeker at det i planbeskrivelsen at planområdet er godt egnet med tanke på at Lillestrøm togstasjon har hyppige togavganger både mot Oslo og mot nord. Mange opplever at togene på strekningen mellom Lillestrøm - Oslo i morgentimene og Oslo – Lillestrøm på ettermiddagen daglige er stapp fulle. Dermed undres de veldig på hvordan kommunen ser for seg at Lillestrøm stasjon skal kunne håndtere ca. pluss/minus 500 nye pendlere.

Skole og barnehage: Velforeningen mener at kapasiteten på Rud Skole og de næromliggende barnehagene er i dag på bristepunktet i forhold til kapasitet. De ber dermed kommunen om å legge frem konkrete planer på hvordan de ser for seg at denne utfordringen skal løses i sitt videre arbeid, ettersom de mener at kommunen ikke har en tydelig plan vedrørende utbygging av skole og barnehager i kommunen.

Helseperspektivet og trivsel: Velforeningen er opptatt av helseperspektivet knyttet til ønsket om fortetting nær kollektivknutepunkter og henviser til NIBR-rapport 2017:2 «Fortetting og folkehelse». Videre appellerer velforeningen til Rælingen kommune om at de på nytt vurderer fordelene ved en massiv utbygging av Dammensvika opp mot ulempene for beboerne i den nye «byen»- og i de nærliggende områdene, som på Strømsborg.

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus: Slik velforeningen har oppfattet regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, er det allerede vedtatt at den vesentlige delen av utviklingen i Rælingen fremover skal skje på Fjerdingby. Derfor setter de et stort spørsmålsteget ved en tettstedsutvikling i Dammensvika, da de mener dette klart er i strid med den regionale planen.

Fremtidsperspektivet (2020 - > 2030): Velforeningen ønsker at Rælingen fortsatt kan fremstå som en trivselskommune der innbyggerne får mulighet til å bo i landlige omgivelser, gjerne i tun-lignende småhusbebyggelse, eller i rekkehus, terrassehus og i blokkbebyggelse med en maks høyde på 4-5 etasjer der disse faller naturlig inn i terrenget.

Avslutningsvis gir velforeningen en kommentar til argumentene om at også Rælingen kommune må bidra til fortetting nær kollektivknutepunktet Lillestrøm - fordi dette gir gåavstand for pendlere som skal inn til Oslo! De stiller spørsmålsteget ved at dette er en utvikling som kommer til å vedvare og påpeker at det allerede en trend at virksomheter flytter ut av Oslo til rand-kommunene og til Øvre Romerike (ref. Gardermoen effekten).

Kommunedirektørens kommentar

Se tilsvarende vedrørende blokkbebyggelsen på delfelt Ca, grunnforhold, infrastruktur, skole- og barnehagekapasitet og forholdet til regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus under kommunedirektørens samlede svar til naboer side 15-17.

Grunnforhold: Det er utført grunnundersøkelser for vurdering områdestabiliteten og for å få kartlagt lokale grunnforhold. Geotekniske undersøkelser og nødvendige tiltak må komme i forbindelse med detaljreguleringsplanene for de ulike feltene.

Helseperspektivet og trivsel: Merknaden tas til orientering. I områder hvor det legges til rette for en høy utnyttelse er det viktig at det stilles strenge krav til bokvalitet/omgivelseskvalitet. For å sikre at kommunenes miljø og kvalitetsambisjoner til utviklingen av området følges opp av utbygger ved gjennomføring, er det utarbeidet et kvalitetsprogram som er forankret i områdereguleringens bestemmelser. Kvalitetsprogrammet, som er retningsgivende for planen og senere detaljplaner, legger føringer for at uteareal opparbeides med høy kvalitet.

Fremsidsperspektivet (2020- > 2030): Merknaden tas til orientering.

Uttalelse fra Rudsberget Eierseksjonssameie, datert 11.10.2018

Rudsberget eierseksjonssameie ligger nordøst for planområdet og er en av de nærmeste naboene til planområdet. Rudsberget eierseksjonssameie har følgende merknader til planforslaget, og ber om at følgende punkter vektlegges i den videre behandlingen av planen:

Fortetning: Planen legger opp til en ekstrem utnyttelse av området. Dette mener sameie kan få store negative konsekvenser for vårt nærmiljø.

Trafikksikkerhet: Fylkesvei 304, Nedre Rælingens vei har stor trafikk, har smalt fortau for syklist og gående. Planen har ikke noe skille mellom kjørende og gående, eller til kryssing av veien. Forlengelse av gangveien rundt Rudsberget til Rælingbrua er ikke tegnet inn selv om dette var et prioritert trafikksikkerhets tiltak i 2008. Ved foreslått antall leiligheter / beboere og fokus på offentlig transport må det etableres en gangveiforbindelse (bru) mellom Dammensvika og Lillestrøm Syd.

Parkering: Sameiet har parkering i kjeller og gjesteparkering på terreng. Ved en fortetning vil det bli en radikal økning av lokaltrafikk og press på våre parkeringsplasser.

Trafikkstøy: Innkjøring til Dammensveien er foreslått flyttet nærmere vår eiendom, noe som vil føre til mer trafikkstøy. Vi ser av planen at det for flere av de nye blokkene skal bygges med ekstra tiltak for støydempering – nye vinduer, bedre isolasjon i vegger mot vei og innglassing av utvendige balkonger. Støykartet viser samme høye verdier for Rudsberget 1 – 4. Ved en utbygging forventes samme tiltak for våre boliger. I reguleringsplanen for Rudsberget ble det krevd oppsatt støyskjerm. Denne må ved utbygging av Dammensvika gjøres høyere og forlenges og bekostes av utbygger. Det samme gjelder for støydempende tiltak i våre leiligheter.

Overvann – flom: Området omfatter en ravinedal og bratt terreng. Rudsberget 1- 4 ligger nede ved elva og vil være utsatt ved store nedbørmengder over regulert område. Garasjekjeller har ikke avløp.

Solgang – byggehøyde: Sameiets side av Rælingsåsen har lite sol. Planen viser plassering og høyde på blokkene, og hvordan dette vil virke negativt inn på solgangen for sameiets

eiendommer. De forventer derfor en betydelig reduksjon av høyden av blokk F (forslag om 13 etasjer) og blokk B (6 etasjer).

Vind: Plassering av høye blokker i en dalside (ravine) vil føre til endringer av vindretning med fare for sterke vindkast (fallvind). Dette bør utredes videre før planen godkjennes.

Utforming – fargevalg: Miljø og klima bør vektlegges i den videre planlegging.

Grønne lunger – friområde: Området ned mot Nitelva bør avsettes til friområde i forbindelse med en gangbru til Lillestrøm Syd (tog- og busstasjon). Reguleringsplanen for Rudsberget hadde pålegg om bevaring av eksisterende trær. De forutsetter at det blir tatt vare på lønn- og eiketrær og annen bevaringsverdig vegetasjon.

Kommunedirektørens kommentar

Se tilsvar vedrørende fortetting, trafikksikkerhet og parkering under kommunaldirektørens samlede svar til naboer side 15-17.

Trafikkstøy:

Utviklingen av Dammensvika medfører at det må etableres nytt kryss/adkomstvei til område, som skal flyttes nærmere Rudsberget eierseksjonssameie. Ved Rudsberget eierseksjonssameie er det i dag etablert en støyskjerm. I forbindelse med områdereguleringen er det gjennomført en støyutredning 29.06.2018 for ny bebyggelse i Dammensvika. Støyutredningen viser fremtidig støysituasjon (2030) langs fv. 304 for ny bebyggelse i Dammensvika, samt Rudsberget eierseksjonssameie. Frem mot 2030 er det forventet at trafikkmengden vil øke og dette vil resultere i mer trafikkstøy. Den økte trafikkmengde på fv. 304 er ikke alene et resultat av utbyggingen av Dammensvika, men et resultat av flere utbyggingsprosjekter i område rundt Lillestrøm og Strømmen. Trafikkveksten som utbyggingen av Dammensvika vil medføre, er prosentuell sett liten og forventes å ha en relativ liten effekt på totalsituasjonen i område. Dette kommer frem av trafikktutredningen gjort i forbindelse med områdereguleringen. Kommunedirektøren mener derfor at en utbygger i Dammensvika ikke kan pålegges å gjennomføre støyreduserende tiltak for eksisterende bebyggelse utenfor planområde, ettersom veksten i trafikkstøy fra område er å anse som en liten del av den totale trafikksituasjonen i område. Kommunedirektøren mener at trafikkstøy fra veier og krav om støydempende tiltak skal rettes mot anleggseier. For fv. 304 er dette Statens vegvesen.

Solgang- byggehøyder: til 2. gangsbehandling er høydene på felt Ac, Ab og Cc nedjustert slik at bebyggelsen vil i liten grad påvirke solforholdene på utearealene ved Rudsberget.

Vind: Merknad tatt til orientering. Kommunedirektøren viser til kvalitetsprogramet side 19, hvor det er gjort en vurdering av vindforholdene i Dammensvika. Analysen viser at området ikke er et spesielt vindutsatt område.

Utforming- fargevalg: Se tilsvar Strømsborg Velforening under punkt helseperspektivet og trivsel.

Grønne lunger- friområder: Merknad tatt til orientering. Alle delfelt innenfor områdereguleringen skal detaljreguleres. Det vil i detaljregulering gjøres en vurdering hvilken vegetasjon som skal bevares.

Uttalelse fra 42 hus/boenheter som direkte blir berørt av Dammensvika, datert 10.10.2018

Undertegnede viser til brev om kunngjøring av offentlig ettersyn datert 28.08.18, samt dialog på epost mellom flere beboere i Liavegen og Ingvild Rønning Johansen (saksbehandler hos kommunen) om kotehøyder på de bakerste terrasse blokkene på delfelt Ca. De undertegnede har følgende merknader til planforslaget:

Infrastruktur og tettstedsutvikling i et enebolig/småhusområde: De lurte på hvordan trafikken inn og ut av område og på Nedre Rælingsveg er tenkt løst. De mener at dagens barnefamilier er avhengig av å disponere minimum en bil. Det påpekes at trafikkbelastningen på Nedre Rælingsveg vil økes vesentlig både med persontrafikk og varetransport når det legges opp til en så høy utnyttelse av området som det gjør. De mener at selv om det etableres et kollektivfelt, vil ikke dette være tilstrekkelig for å ta unna den økende trafikkmengden som kommer. Det påpekes at selv om området ligger nær kollektivknutepunktet Lillestrøm, så vil mange de som vil bo i Dammensvika være avhengig av bil til og fra jobb. De mener dermed at totalvolumet for planlagt bygningsmasse må reduseres betraktelig. Videre mener de at planforslaget er i striid med regional plan for areal og transport ettersom denne planen legger til grunn Fjerdingby er kommunenes prioriterte vekstområde.

Byggehøyder i forhold til eksisterende terreng og bebyggelse: De mener at det er høyst vanlig at nye prosjekter som planlegges i en bratt skråning hensyntar eksisterende bebyggelse og terreng, og at dette er hensyn som ikke blir ivaretatt i planforslaget. De mener at mottatte skisser ikke gir et riktig bilde planlagte kotehøyder. De lurte på om det er gjennomført en befaring av område i forkant av utarbeidelse av planforslaget og hva som ligger bak forslaget om å regulere maks kotehøyde til + 156 på delfelt Ca.

Skole/barnehagekapasitet: Videre mener de at skole- og barnehagekapasiteten i nærområde er allerede «sprengt» og de lurte dermed på hvilke planer kommunen har for videre utvidelse av dette.

Nærhandel: De mener at planforslaget er i strid med gjeldende kommuneplan ettersom planforslaget inneholder nesten bare bolig og knapt noe næring og kontor, som de mener kommuneplanen legger føringer for at det skal være i Dammensvika.

Uteoppholdsareal: De mener at byggbart areal på delfelt Ca må reduseres betraktelig fra foreslått 10.900 kvm for at området skal kunne ha tilfredsstillende uteoppholdsareal. De mener at kravet til uteoppholdsareal skal oppfylles innfor hvert delfelt.

Naturmangfold og grunnforhold: Ettersom det er registrert viktige naturtyper i området (ravinedal og gråorheggeskog) mener de at dette tilsier at utnyttelsen av området burde reduseres. Dette gjelder særlig om arealer innenfor ravinedalen er tenkt å tas med i beregningen av MUA. Det påpekes at det kan være potensiale for edelløvsog i område.

Kommunedirektørens kommentar

Se tilsvar vedrørende infrastruktur og tettstedsutvikling, byggehøyder, skole- og barnehagekapasitet under kommunedirektøren samlede svar til naboer side 15-16.

Nærhandel: I planforslaget er det avsatt syv delfelt med formål kombinert bebyggelse og anlegg. Dette er delfeltene som er nærmest fylkesveien. I planprosessen er det gjort en vurdering av hvilke arealer som er egnet til bolig og hvilke som er egnet til forretning og kontor. Underetasjene i bebyggelsen nærmest fylkevegen egner seg ikke til bolig, og det er derfor valgt å legge til rette for muligheter til å etablere kontor og dagligvarehandel på disse

arealene. Det er ønskelig at område er flerfunksjonelt, og det legges derfor til rette for næring i 1. etasjene for å skape liv og aktivitet ved gatetunet.

I kommuneplanen er det ikke angitt føringer for hvor stor prosentdel av Dammensvika som skal avsettes til kontor og forretning. Planforslaget er dermed ikke i strid med kommuneplanen. Vekst i arbeidsplasser er også et viktig moment i utviklingen av de prioriterte vekstområdene.

Uteoppholdsareal: Planforslaget har en bestemmelse som sikrer at det skal være uteareal (MUA) på min. 25 m² pr. boenhet. I kommunens veileder for estetikk og bokvalitet i plan og byggesaker står det under punkt 7.3 Områdeplanlegging (side 74) at «*Krav til det enkelte boligprosjekt, f.eks. krav til utearealer, kan reduseres dersom det er god tilgang til utearealer for lek og opphold i området.*».

I planforslaget er kravet til uteoppholdsareal redusert i forhold til kravet i kommuneplanen. Dette er gjort ettersom området er et fortetningsområde i kommune som skal ha en høy utnyttelse, og dette medfører at kravet til størrelse på uteoppholdsareal må reduseres for å oppnå dette. Ved å redusere krav til uteoppholdsareal per. boenhet, forventes det høyere kvalitet på de uteoppholdsarealene som etableres. Det er derfor utarbeidet et kvalitetsprogram som skal være retningsgivende for utforming av uteområder som gatetun, felles uteoppholdsareal og grønnstruktur. Sentralt i området planlegges det et gatetun, hvor det vil bli lagt opp til gode møteplasser. Det vil være begrensede muligheter for bilkjøring og myke trafikanter vil bli prioritert gjennom møblering, design og hastighetsdempende tiltak. Sør for gatetunet, ett nivå opp, planlegges et stort uteoppholdsareal. Her vil det være gode solforhold, lekeplasser og oppholdssteder og god tilgjengelighet for hele planområdet. Felles takterrasser vil også være viktige uteoppholdsarealer, med gode solforhold.

Naturmangfold og grunnforhold: Det er utført en grundig naturkartlegging av området og hensynet til natur vurderes til å være ivaretatt. Det er utført grunnundersøkelser for vurdering områdestabiliteten og for å få kartlagt lokale grunnforhold. Geotekniske undersøkelser og nødvendige tiltak må komme i forbindelse med detaljreguleringsplanene for de ulike feltene.

Uttalelse fra Raija Seppala m. fl., datert 12.10.2018

Raija Seppala og Ville Uusitalo (Liavegen 12), og Peter Schöfer og Gunhild Hesla- Halvorsen (Liavegen 10) er naboer av planområde. Raija Seppala m. fl. viser til tidligere innsendt merknad i forbindelse med samme sak. I tillegg har de følgende kommentarer til planforslaget:

Liavegen: Liavegen 8 planlegges å rives slik at skråningene fra Liavegen ned mot blokkene i området Ca ifølge planen blir enda brattere enn det den er i dag. De mener at dette vi gjøre ferdsele på Liavegen enda farligere enn det den er i dag. Grunnet trafikksikkerheten i Liavegen mener de at det ikke er tilrådelig å rive huset (Liavegen 8) og sprengte vekk fjellplatået som huset står på.

Høyder på blokkene innenfor delfelt Ca: De mener at ny bebyggelse må ta hensyn til eksisterende bebyggelse, slik at ikke bomiljøet for eksisterende bebyggelse endres dramatisk. De synes det er svært oppsiktsvekkende at planen legger til rette for at blokkene innenfor delfelt Ca kan bygges høyere enn Liavegen. De stiller videre spørsmål om det er lovlig at områdereguleringen i Dammensvika overstyrer områdereguleringen av Liavegen. For å unngå denne problematikken foreslår de at bebyggelsen i området Ca ikke bygges høyere enn Liavegen.

Kommunedirektørens kommentar

Hvilke konsekvenser rivingen av huset på eiendom gnr/bnr 105/133 vil få for blant annet trafiksikkerheten i Liavegen er noe som vil bli vurdert i en detaljregulering.

Kommunedirektøren vil påpeke at det ikke er utarbeidet en områderegulering av Liavegen. Deler av planområdet omfattes av reguleringsplanen 064 for del av eiendommen Rud m.m., vedtatt 25.2.1977. Gnr/Bnr 104/203 er regulert til bolig. 104/1 og 104/4 er regulert til friluftsområde. En del av planområdet inngår i reguleringsplan 076 for riksveg 120 med tilstøtende vegnett på strekningen Dammensvika – H. E. Nybaks forretning, stadfestet 25.01.1980. Det er regulert inn turvei over planområdet i reguleringsplan for Rudsberghaugen, vedtatt 11.11.98. De andre eiendommene innfor planområdet er uregulert.

Se svar til merknaden om høyder innenfor delfelt Ca under kommunedirektøren samlede svar til naboer side 15-17.

Uttalelse fra Rudsberghaugen Huseierforening, datert 14.10.2018

Rudsberghaugen Huseierforening viser til brev om kunngjøring av offentlig ettersyn samt tidligere innspill i forbindelse med områderegulering av område. Rudsberghaugen Huseierforening har følgende merknader til planforslaget:

Forholdet til eksisterende bebyggelse: Huseierforeningen forutsetter at bygningene som skal bygges tilpasses området og omgivelsene og ikke vil fremstå som fremmedartet og ruvende. De påpeke at det er viktig at utsikten fra boligene på Rudsberghaugen ikke forringes og de forutsetter at bygningene plasseres slik i terrenget at man har siktlinjer over tankene på bygningene fra terrassene på alle eneboligene på Rudsberghaugen.

Høyder og estetikk: Huseierforeningen lurte på om det er foretatt en befaring i området og vil ha svar på hva som ligger til grunn for forslaget om å sette et maks kotehøyde på + 156 for delfelt Ca. De påpeker også at mottatte skisser ikke gir et riktig bilde av planlagte kotehøyder og antall etasjer. Videre mener de at dagens skisser viser en «mur» opp mot Rudsberghaugen for område Cb og Cc. De mener at dette vil estetisk ikke være pent og de stiller seg uforstående til at man skal foreta en tettstedsutvikling med «klosser» i Dammensvika som forringer hele område.

Forholdet til regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus: Huseierforeningen mener at utviklingen av Dammensvika er i strid med regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus, ettersom Fjerdingby er definert som prioritert tettsted i planen.

Trafikkbelastning på Nedre Rælingsveg: Huseierforeningen mener at utbyggingen av Dammensvika vil øke trafikkbelastningen på Nedre Rælingsveg vesentlig, både med personbiltrafikk og varetransport. Noe som vil medføre at veien vil bli oppfattet som ufremkommelig. Huseierforeningen mener at det er feil å tro at de fleste vil gå i og med at planområdet ligger så nærme kollektivknutepunktet Lillestrøm. De mener at de fleste vil være avhengig av bil til og fra jobb. Uti fra dette mener huseierforeningen at totalvolumet for planlagt bygningsmasse må reduseres.

Kommunedirektørens kommentar

Se svar til merknaden om forhold til eksisterende bebyggelse, høyder, regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus og trafikkbelastning under kommunedirektørens samlede svar til naboer side 15-17.

Uttalelse fra Øvre Rælingen Vel v/Margrethe Solbakken, datert 10.10.2018

Øvre Rælingen Vel representerer 435 husstander som i hovedsak er lokalisert mellom Strømsdalen og Longsdalen i Rælingen kommune. Øvre Rælingen Vel har følgende kommentarer til planforslaget:

Antall boenheter og trafikk: Øvre Rælingen Vel mener at antall boenheter på 400 virker svært mye sett ut ifra trafikk og eksisterende infrastruktur.

Høyder: Øvre Rælingen Vel mener at det er en kjensgjerning at høyblokker på sikt blir svært uattraktive bomiljøer, mens lavblokker klarer å bevare sin attraktivitet gjennom generasjoner. De mener at høyblokker med gress på taket ikke vil endre på denne kjensgjerningen. Øvre Rælingen Vel foreslår derfor at det bygges lavere blokker og færre leiligheter; antall boenheter totalt 80 og 20 % blir leiligheter under 50 m².

Selveierleiligheter: Øvre Rælingen Vel har forstått det slik at samtlige av leiligheter skal være selveierleiligheter. Øvre Rælingen Vel tror dermed at mange av de små leilighetene det planlegges for i Dammensvika vil bli kjøpt opp av utleiefirmaer og ikke folk som ønsker å bo i der. En slik utvikling i lokalsamfunnet er ikke ønskelig for medlemmene i ØRV. Videre foreslår Øvre Rælingen Vel tiltak for å hindre en slik utvikling:

- Leilighetene bygges større
- Tilrettelegging for min. en parkeringsplass per boenhet. De mener at parkeringsmulighet er helt nødvendig for at beboere skal ønske å bli boende på lengre sikt.
- Eierskap begrenses i vedtektene til blokkene/sameiene slik at en eier eller en eierstruktur (juridisk selskap/selskapsstruktur) kun kan eie to leiligheter i samme blokk/sameie ihht. sameieloven.

Øvre Rælingen Vel oppfordrer kommunen til å tenke nøye gjennom hvilken fremtid de ønsker for Dammensvika. Øvre Rælingen Vel håper at kommunen vil ta grep for å sikre at boområdet i Dammensvika bevares slik det er i dag. Slik planforslaget ser ut nå mener Øvre Rælingen Vel at boområdet endrer seg dramatisk og blir et mye mer uattraktivt boområde enn det Dammensvika er i dag etter at utbyggingen er ferdigstilt.

Kommunedirektørens kommentar

Se svar til merknaden om antall boenheter, høyder og trafikk under kommunedirektørens samlede svar til naboer side 15-16.

Leilighetsstørrelser og begrensninger i eierskap

I planen er det bestemmelser som skal sikre variasjon i leilighetsstørrelsene. Ingen av leilighetene skal være mindre enn 45 m², maks 20 % av leilighetene kan være på 45 - 50 m², og min. 20 % av leilighetene skal være på 75 m² BRA eller større. For å unngå at boenheter deles opp er det til 2. gangsbehandling satt inn en bestemmelse om sier at det tillates ikke oppdeling av boenheter, se bestemmelse 7.4.

Begrensninger i eierskap av antall leiligheter i blokk/sameie er det ikke hjemmelsgrunnlag for å kunne fastsette bestemmelser om i en reguleringsplan. Dette er forhold som reguleres av andre lovverk.

Uttalelse fra Salah-du-din-Syed og Aisha Syed, datert 17.10.2018

Salah-du-din-Syed og Aisha Syed er eiere av tilgrensende eiendom gnr. 105 bnr. 66 til delfelt Ba i områdereguleringen for Dammensvika. Salah-du-din-Syed og Aisha Syed påpeker at utbyggingen av Dammensvika påvirkere dem i vesentlig grad og vil resultere i tap av sol, forringe livskvaliteten deres og medføre verditap for boligen. De vil spesielt klage på plasseringen av flere etasjers blokker på område der boligene 115A (gnr. 105 bnr. 80), 115B (gnr. 105 bnr. 187) og 117ABC ligger i dag (delfelt Ba og Ca). De understreker at de ikke vil akseptere de ulempene som utbyggingen vil medføre for dem og deres eiendom. Videre mener de at dersom prosjektet Ca skal realiseres, må kotehøyden reduseres betydelig. De mener at det er naturlig at takhøyden ikke overstiger 3 til 4 etasjer fra Nedre Rælingsveg nr. 115 A, 115B og 117ABC.

Kommunedirektørens kommentar

Det er etter kommunedirektørens vurdering klart at naboeiendommene vest for felt Ba og Aa vil bli negativt påvirket av planlagt utbygging i Dammensvika, dette ved at nabobebyggelsen endrer seg fra eneboliger til høy blokkbebyggelse. Dersom hensynet til naboer i forhold til solforhold og utsikt skal ivaretas, vil dette gå på bekostning av utnyttelsen av området, ved at byggehøydene på ny må reduseres. Kommunedirektøren vurderer at ytterligere reduksjon av byggehøyder innenfor planområde vil være imot planforslagets hensikt, som er å legge opp til en høy utnyttelse innenfor et område som er lokalisert i gangavstand til kollektivknutepunkt. Dammensvika er et område som skal fornyes og omformes, og det er etter kommunedirektøren vurdering utfordrende å oppnå dette uten at dette vil medføre ulemper for nabobebyggelsen.

Det er forståelig at endring av boligstrukturer på naboeiendommer oppleves som en forringelse av egen eiendom. Kommunedirektøren vil påpeke at det i videre detaljregulering skal gjøres vurderingen av hvordan hensynet til nabobebyggelsen skal ivaretas i størst mulig grad. Det vil i denne vurderingen belyses tiltak som skal gjennomføres for å redusere ulempene som utbyggingen vil medføre for naboer.

Kommunedirektørens samlede svar til naboer

Ved offentlig ettersyn av planforslaget er det kommet inn 14 merknader fra naboer i område. En del av innspillene omhandler de samme temaene; Fortetting i eksisterende boligområder og hensynet til nabobebyggelse, høyder, forholdet til regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, trafikkløsning, barnehage og skolekapasitet og parkering. For at naboene skal få samme informasjon besvares punktene som omhandler de samme temaene samlet.

Fortetting i eksisterende boligområder og høyder

I kommuneplanens arealdel 2014-2025 (vedtatt av kommunestyret 26.08.2015) er Dammensvika avsatt som et fortettingsområde som skal omformes og fornyes. Dammensvika er et område som kommunen har vedtatt at er et område som er egnet for en mer arealeffektiv utnyttelse. Dette grunnet området sentrale lokalisering i forhold til Lillestrøm og dagens lave utnyttelse.

En mer arealeffektiv utnyttelse av Dammensvika medfører at det må legges til rette for andre bygningstypologier enn det som allerede eksisterer i område, ettersom eksisterende bygningsmasse består hovedsakelig av frittliggende og konsentrert småhusbebyggelse. I utarbeidelsen av områdereguleringen har det blitt gjort vurderinger av hvilken utnyttelse området vil tåle. Bebyggelsen er delt i ulike felt og høyder og utnyttelse er vurdert og tilpasset det enkelte felt. Kommunedirektøren mener at området kan tåle en høy utnyttelse, slik som det legges opp til i planforslaget, samt at en så høy utnyttelse er nødvendig for å kunne anse utnyttelsen for arealeffektiv. Riktignok må høyder og utnyttelse vurderes på nytt i en detaljregulering for å sikre kvalitet innenfor område.

Kommunedirektøren har forståelse for at en slik transformasjon som planforslaget legger opp til blir en stor forandring for nabobebyggelsen, og er med på å endre områdets karakter. Kommunedirektøren vurderer at det er gjort grep for å redusere ulempen for nabobebyggelsen. Til 2. gangsbehandling er høydene på bebyggelsen innenfor planområde nedjustert. Dette er gjort for å sikre rimelige sol- og lysforhold på uteoppholdsarealene innenfor planområde. Nedjusteringen av bebyggelsen mot syd og øst vil også sikre gode sol- og utsiktsforhold for eksisterende bebyggelse blir ivaretatt i tilstrekkelig grad. Riktignok er det flere naboer som vil bli påvirket av planforslaget ved å få ny blokkbebyggelse som nabo. Kommunedirektøren vurderer at det i slike fortettingsområder som Dammensvika er avsatt som i kommuneplanen, er det utfordrende å ivareta hensynet til alle naboer. Kommunedirektøren mener at overordnede grep som skal sikre en ønsket samfunnsutvikling i denne sak må gå foran ønsket til enkelte naboer.

Kommunedirektøren vil presisere at foreliggende planforslag stiller krav om at alle delfelt innenfor områdereguleringen skal detaljreguleres. I den forbindelse skal utnyttelsen og høyder for hvert delområde vurderes på nytt for å sikre god kvalitet i område. Det vil si at detaljer som høyder, plassering og utforming av bebyggelsen ikke er fastsatt i denne planen. I områdereguleringen er det kun fastsatt maks kotehøyde og BRA (bruksareal) for hvert felt, dette vil da være maks alternativ av hva som kan tillates. Kommunedirektøren mener at dette er hensiktsmessig slik at områdereguleringen ikke «låser» løsninger for videre detaljregulering.

For å sikre en helhetlig utvikling av Dammensvika i forhold til miljø, estetikk og bokvalitet, er det utarbeidet et kvalitetsprogram som gir retningslinjer for fremtidig detaljregulering av feltene.

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Hensikten med regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, vedtatt desember 2015, er å tilrettelegge for en mer miljøvennlig og effektiv areal- og transportplanlegging i Oslo og Akershus. I regional plan for areal og transport er Fjerdingby utpekt som prioritert tettsted i Rælingen kommune og Lillestrøm er definert som regional by, ettersom byen er et viktig kollektivknutepunkt. Dammensvika har gangavstand til togstasjonen og bussterminalen i Lillestrøm, og kan dermed sees i sammenheng med utviklingen av Lillestrøm som en regional by. Kommunedirektøren mener at utviklingen av Dammensvika ikke er i strid med regional plan for areal og transport, grunnet den nære lokaliseringen til Lillestrøm. Videre mener kommunaldirektøren at fortetting av Dammensvika er med på å bygge opp under fortettingsstrategien i den regionale planen om å fortette rundt kollektivknutepunkt, og at gangavstand skal være avgjørende for plassering av ulike funksjoner.

Trafikkløsning

Det er i planforslaget lagt opp til en byggegrense på 15 meter som sikrer plass til fremtidig kollektivfelt i sørgående retning. Det er ikke avsatt byggegrense for fremtidig kollektivfelt i nordgående retning ettersom anleggseier for fv. 304 (Statens vegvesen) ikke har stilt krav om dette. Det er utarbeidet en trafikkanalyse (vedlegg 9) som beskriver dagens trafikksituasjon og forventet innvirkning på trafikksituasjon som følge av planforslaget. Trafikkanalysen konkluderer med at trafikkveksten som utviklingen av Dammensvika vil generere, ikke vil føre til noen nevneverdige problemer i forhold til trafiksikkerhet, forholdene for myke trafikanter eller kollektivtrafikktilbudet. Trafikkveksten vil trafikere et veinett som allerede i dagens situasjon er anstrengt i rushtid. Prosentuelt sett er imidlertid veksten liten og forventes å ha en relativt liten effekt på totalsituasjonen.

Til 2. gangsbehandling er det utarbeidet teknisk plan for områdereguleringen som viser kryss/avkjørsler, bussholdeplasser, gang- og sykkelveier/fortau og tilrettelagt kryssingssteder for gående. Teknisk plan er godkjent av Statens vegvesen. Kommunedirektøren mener at utarbeidet teknisk plan, samt revidert reguleringsplankart og bestemmelser, sikrer god trafiksikkerhet og en effektiv trafikkavvikling i område.

Planen bygge opp under fortettingsstrategien i den regionale planen om å fortette rundt kollektivknutepunktet Lillestrøm. Kapasiteten på kollektivnettet skal planlegges fremover for å kunne ta høyde for veksten, samt bistå til å realisere det nasjonale målet om at all vekst skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Dette er således en del av bane NOR sitt samfunnsoppdrag. Kommunens samfunnsoppdrag er å planlegge i tråd med regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

Barnehage og skolekapasitet

Utviklingen av Dammensvika vil være med på å øke elevtallet i Rud skolekrets. Kapasiteten ved Rud skole er allerede utnyttet. En ytterligere vekst, slik som det legges opp til i Dammensvika, vil medføre behov for å planlegge for kapasitetsøkende tiltak. Når tiltakene vil bli gjennomført er avhengig av takten på boligutviklingen nord i kommunen.

Parkering

Planforslaget legger opp til en lav parkeringsdekning for å fremme miljøvennlige reisemidler, noe som kommunedirektøren anser som naturlig i et område ligger såpass tett på et kollektivknutepunkt. Lav parkeringsdekning i fortetningsområder rundt kollektivknutepunkter er også i tråd med regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

Uttalelser fra offentlige myndigheter

Uttalelse fra Akershus fylkeskommune, datert 12.10.2018

Fylkesrådmannen viser til uttalelse til varsl om igangsatt reguleringsarbeid, datert 7. juni 2017, og har følgende merknader:

Viktige regionale interesser (Samordnet areal- og transportplanlegging): Området ligger i kort gåavstand til flere busstopp samt under en kilometer til Lillestrøm stasjon, og anses å ha veldig god kollektivdekning. Selv om området ikke ligger i nærhet til Fjerdingby, som er utpekt som prioritert vekststed i Rælingen kommune, ligger det i tilgrensende område til Skedsmo kommune og Lillestrøm by. Fylkesrådmannen uttalte i varsel om igangsatt reguleringsarbeid at reguleringsområdet, på grunn av dens plassering, må behandles i lys av de regionale føringene som er satt for Lillestrøm by. Fylkesrådmannen mener en videreutvikling av området og høy boligfortetting her er i tråd med den regionale planen for areal og transport. For forhold som gjelder fylkesvei viser fylkesrådmannen til Statens vegvesen Region øst uttalelse datert 11. oktober 2018.

Parkering: Fylkesrådmannen mener begrensning i parkeringsdekning er et egnet virkemiddel for å stimulere til bruk av gange-, sykkel- og kollektivtransport fremfor bilbruk. Fylkesrådmannen anser det som positivt at foreslått parkeringsnorm er noe strengere enn parkeringsnormen satt i reguleringsbestemmelsene i kommuneplanens arealdel for Rælingen. Det oppfordres til å se på mulighetene for å ytterligere redusere parkeringsbestemmelsene for dagligvare og bevertning. Fylkesrådmannen ser det som positivt at det etableres opplegg for ladning av el-biler.

Barn og unge: Fylkesrådmannen er positive til at det i reguleringsbestemmelsene stilles krav om at leke- og fellesarealene skal være ferdig opparbeidet før det gis ferdigattest/brukstillatelse til boligene.

Gang- og sykkelforbindelser: Fylkesrådmannen mener det er viktig å prioritere gode gang- og sykkelforbindelser til området. Vi ber også kommunen sikre at tilgjengeligheten for gående og syklende ivaretas gjennom hele bygge- og anleggsfasen. Fylkesrådmannen mener det må etableres trygge gang- og sykkelforbindelser for myke trafikanter innenfor planområdet og støtter uttalelsen fra Statens vegvesen angående rekkefølgebestemmelser i reguleringsplanen.

Allmenne friluftinteresser: Fylkesrådmannen mener det er viktig at det sikres en ferdselsforbindelse langs elva som er tilgjengelig for allmenheten. Fylkesrådmannen anbefaler at norsk standard for uteområder NS 11005 (2011) følges ved tursti/ferdselsforbindelse langs Nitelva i område Ad, med tanke på fri ferdsel og tilgjengelighet for alle. Dette er også aktuelt for alle uteområder i områdereguleringsplanen, f.eks. grønne uterom og gatetun.

Masseforvaltning: Planforslaget vil kunne innebære omdisponering eller flytting av større mengder masser. Det er nevnt i reguleringsbestemmelsene at det skal foreligge en plan for gjennomføring av anleggsperioden som skal blant annet redegjøre for massehåndtering. Fylkesrådmannen henviser til [Regional plan for masseforvaltning i Akershus ble vedtatt av fylkestinget 24. oktober 2016](#) og mener at retningslinjene for håndtering av masser bør legges til grunn i det videre planarbeidet.

Vannforvaltning og overvannshåndtering: Planområdet ligger med direkte avrenning til vannforekomsten 002-1653-R Nedre Nitelva og i nedbørfeltet til vannforekomst 002-3528-R. Fylkesrådmannen påpeker at regional plan for vannforvaltning 2016-2021 bør legges til grunn i det videre planarbeidet.

Automatisk fredete kulturminner: Det ble ikke stilt krav om en arkeologisk registrering av planområdet ved varsel. Det er ingen kjente fornminner innenfor planområdet. Fylkesrådmannen anbefaler at følgende inkluderes i reguleringsbestemmelsene: «*Det kan være ukjente fornminner i området. Alle fornminner fra før år 1537 er fredet, også slike som ikke er registrert. Dersom man støter på et fornminne-eksempelvis groper med trekull og skjorbrente steiner eller oldsaksfunn- skal arbeidet straks stanses i den utstrekning det berører fornminnet eller dets sikringssone på 5 meter. Rette myndighet, Akershus fylkeskommune, skal straks varsles i henhold til kulturminneloven § 8, 2. ledd.*»

Nyere tids kulturminner: Fylkesrådmannen har ingen merknader knyttet til nyere tids kulturminner.

Kommunedirektørens kommentar

Fylkesrådmannens merknader tas til orientering og vil bli fulgt opp i det videre planarbeidet.

Uttalelse fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus, datert 03.10.2018

Fylkesmannen viser for øvrig til sitt forventningsbrev til kommunene av 01.03.17 samt til «Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging» av 12.06.15. Fylkesmannen har følgende merknader til planforslaget:

Støy: Bestemmelse 5.3 kan ikke åpne for tillatelse til støyfølsom bebyggelse i rød støysone. Fylkesmannen påpeker at gjeldende kommuneplan for Rælingen angir ingen avvikssone for støy for det aktuelle planområdet, og det kan derfor heller ikke åpnes for støyfølsom bebyggelse i rød støysone.

Svartlistede arter: Fylkesmannen påpeker at det må sikres i detaljregulering forskriftsmessig behandling av de svartlistede artene som er funnet innenfor planområde.

Kommunedirektørens kommentar

Støy: I kommuneplanens arealdel 2014-2025 er det for planlagte forettingsområder, deriblant Dammensvika, avsatt avviksområder for støy, slik at det kan legges opp til en høy utnyttelse av arealer inntil veier der det er en del trafikk. I kommuneplanenes bestemmelse § 5.4 Avviksområder for støy, jf. støyretningslinjen T-1442/2012 (pbl. § 11-9, nr. 6) stilles det vilkår for etablering av nye støyfølsomme bruksformål innenfor rød sone. Vilkårene i kommuneplanen er ivaretatt i bestemmelsen § 5.3 i områdereguleringen.

Svartelista arter: Fylkesmannens bemerkning om svartlistede arter vil bli fulgt opp i det videre planarbeidet. I planforslaget er det tatt med i bestemmelsen 5.1.8 følgende setning: *Arter på svartlista skal bekjempes før masser forflyttes.*

Uttalelse fra Norges vassdrags- og energidirektorat, datert 18.09.2018

NVE angir at de har ingen vesentlige merknader til høringen. NVE ber aktørene søke om råd og veiledning når det gjelder hvilket hensyn som skal tas i planleggingen. NVE henviser til flere veiledere og verktøy som kan være nyttige i reguleringsarbeidet, slik som NVEs karttjenester, NVEs veileder om nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging, NVEs retningslinje om Flaum- og skredfare i arealplanar, NVEs sjekkliste for reguleringsplan.

Kommunedirektørens kommentar

Merknaden tas til orientering.

Uttalelse fra Bane NOR, datert 04.10.2018

Bane NOR har vurdert planforslaget. Vi viser til vår uttalelse ved planoppstart og har ingen ytterligere merknader.

Kommunedirektørens kommentar

Merknaden tas til orientering.

Uttalelse fra Statens vegvesen, datert 11.10.2018:

Generelt synes SVV at det er positivt at områdereguleringen sammen med detaljreguleringer legger til rette for bygging av boliger/leiligheter i et område som ligger ca. 1 km fra Lillestrøm sentrum, togstasjon og bussterminal.

Innsigelse til planforslaget

SVV fremmer innsigelse til forslaget til områderegulering fordi gjennomføring av områdereguleringen kan føre til redusert trafikksikkerhet for gående og syklende langs fv. 304. Videre kan gjennomføring av områdereguleringen skape ulemper for kollektivtrafikken forbi planområdet. Deler av planforslaget er i strid med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, som sier at planlegging av arealbruk og transportsystemer skal fremme god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.

Statens vegvesen mener at tiltak som berører fv. 304 slik som fortau, gang- og sykkelveger, kryss/avkjørsel, kryssingssted for gående og busslommer må reguleres i områdereguleringen. Dette bl.a. for å sikre at tiltakene ved fv. 304 blir regulert plassert på «riktig sted». Videre mener SVV at det må utredes teknisk plan som skal danne grunnlaget for områdereguleringsplanen, og skal dokumentere at det er mulig å bygge regulerte tiltak.

I punktene 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 og 12 redegjør Statens vegvesen fremmer innsigelse til forslaget til områderegulering.

1. Regulering av bussholdeplasser/busslommer

Av hensyn til busstrafikken må det reguleres busslommer langs begge sider av fv. 304 ved planområdet. På forslaget til reguleringsplan er det vist regulert nytt kryss med fv. 304 på stedet der eksisterende busslomme ligger. Eksisterende busslomme i retning østover må reguleres flyttet for å ikke komme i konflikt med nytt kryss. Eksisterende busslomme i retning vestover må flyttes dersom busslommen kommer i konflikt med avkjørsel/kryss til delfelt Ad.

Busslommene må reguleres med utforming som beskrevet i Statens vegvesens håndbok N100, kapittel E3 Holdeplass for buss. Busslommene kan utformes som beskrevet i figur E.3.3.2 Utforming av busslomme med utbedringsstandard.

2. Regulering av avkjørsel/kryss til delfelt Ad og regulering av frisikt i kryss ved delfelt Ab

Av hensyn til trafikksikkerheten langs fv. 304 må det reguleres avkjørsel/kryss til delfelt Ad med utforming og frisikt som beskrevet i Statens vegvesens håndbok N100. Frisiktslinjer må vises målsatt på reguleringsplanen. Plasseringen av ny avkjørsel/kryss vil kunne føre til at busslommen ved delfelt Ad må flyttes.

Det må reguleres frisikt i nytt kryss med fv. 304 ved delfeltene Ab og Ac.

Av hensyn til trafikksikkerheten for gående og syklende som passerer kryss/avkjørsel må det i reguleringsplanen tas med en reguleringsbestemmelse som sier at det på frisiktsonene ikke er tillatt med busker, gjerder eller andre sikthindre med høyde større enn 0,5 m over vegbanen til gang- og sykkelvegen/fortauet/fylkesvegen.

3. Regulering av kryssingssteder for gående over fv. 304 og regulering av gang- og sykkelveger/fortau frem til kryssingssteder for gående

Av hensyn til trafikksikkerheten til gående og syklende må det reguleres kryssingssteder for gående over fv. 304. På steder der gående eller syklende skal krysse fylkesvegen må det reguleres trafikkøy med bredde på minst 2 m. Formålet med anlegg av trafikkøy er å forkorte kryssingsavstand og dempe hastigheten til kjørende, og med dette øke trafikksikkerheten til gående.

For å forebygge trafikkuhell er det viktig at kryssingssted for gående blir anlagt på steder der det blir mest naturlig for gående å krysse vegen. Statens vegvesen ønsker å unngå en situasjon der gående velger å krysse fylkesvegen et annet sted enn anlagt kryssingssted.

Det må reguleres fortau eller gang- og sykkelveger som sikrer gående og syklende en trygg forbindelse fra boligområder frem til kryssingssteder over fv. 304.

4. Teknisk plan for tiltak som berører fv. 304

Teknisk plan skal grunnlag for områdereguleringsplanen. Formålet med teknisk plan er å dokumentere at det er mulig å bygge regulerte tiltak, som er nødvendig å anlegge av hensyn til trafikksikkerheten for gående og syklende og av hensyn til busstrafikken. Det må lages teknisk plan for alle tiltak som berører fv. 304 slik som nye kryss/avkjørsler, bussholdeplasser, gang- og sykkelveg, fortau og kryssingssteder for gående over fv. 304. Teknisk plan må også vise trase for fremtidig kollektivfelt, dette for å dokumentere at gjennomføring av områdereguleringen sikrer plass til kollektivfelt. Tiltakshaver må sende teknisk plan til Statens vegvesen for vurdering/godkjenning før revidert forslag til områderegulering blir lagt ut til offentlig ettersyn.

I Statens vegvesens håndbok R700 (retningslinje) er det beskrevet hvilke tekniske tegninger som skal være grunnlag for reguleringsplan. Vi legger ved notat datert 01.10.2014 med informasjon om krav til teknisk plan.

5. Rekkefølgebestemmelse om anlegg av kryssingssted for gående og fortau/gang- og sykkelveg

Av hensyn til trafikksikkerheten til gående og syklende må det i reguleringsplanen tas med en rekkefølgebestemmelse som sier: «Trafikkøyer i fv. 304 der gående skal krysse fylkesvegen og fortau/gang- og sykkelveg frem til kryssingssteder skal være anlagt før kommunen kan gi igangsettingstillatelse for oppføring av bygninger innenfor planområdet».

6. Rekkefølgebestemmelse om bygging av fortau langs nordsiden av fv. 304

Av hensyn til trafikksikkerheten til gående må det i reguleringsplanen tas med en rekkefølgebestemmelse som sier: «Fortau fra avkjørselen til delfelt Ad frem til eksisterende fortau foran gbnr. 105/334 skal være anlagt før kommunen kan gi igangsettingstillatelse for oppføring av bygninger på delfelt Ad».

7. Rekkefølgebestemmelse om bygging av fortau langs fv. 304 ved delfelt Aa

Av hensyn til trafikksikkerheten til gående og syklende må det i reguleringsplanen tas med en rekkefølgebestemmelse som sier: «Fortau/gang- og sykkelveg på strekningen fra gatetun frem til eksisterende fortau langs sørsiden av fv. 304 ved gbnr. 105/94 skal være anlagt før kommunen kan gi igangsettingstillatelse for oppføring av bygninger på delfelt Ad».

På forslaget til reguleringsplan er det regulert byggeområde for kombinert bebyggelse på området der eksisterende gang- og sykkelveg/fortau er anlagt.

8. Rekkefølgebestemmelse om bygging av gang- og sykkelveg langs fv. 304 ved delfeltene Ab og Ac

Det må i reguleringsplanen tas med en rekkefølgebestemmelse som sier: «Gang- og sykkelveg langs fv. 304 på strekningen forbi delfeltene Ab og Ac skal være anlagt før kommunen kan gi igangsettingstillatelse for oppføring av bygninger på delfeltene Ab og Ac». Formålet med rekkefølgebestemmelsen er å sikre at det blir fysisk mulig å bygge regulert gang- og sykkelveg forbi delfeltene Ab og Ac, noe som er viktig for trafikksikkerheten for gående og syklende.

9. Rekkefølgebestemmelse om bygging av kryss og busslomme ved delfeltene Ab og Ac
Ordlyden i rekkefølgebestemmelse 11 må endres til følgende ordlyd «Regulert busslomme og nytt kryss med fv. 304 ved delfeltene Ab og Ac skal være anlagt før kommunen kan gi igangsettingstillatelse for oppføring av bygninger på delfeltene Ab, Ac, Bb». Formålet med rekkefølgebestemmelsen er å sikre at det blir bygget en ny busslomme som erstatning for eksisterende busslomme.

Reguleringsplanen viser nytt kryss med fv. 304 plassert på stedet der eksisterende busslomme ligger. I forslag til rekkefølgebestemmelse 11 står det «Ny avkjørsel fra fylkesveg 304 skal opparbeides før brukstillatelse kan gis for ny bebyggelse innenfor delfeltene Ab, Ac og Bb.

10. Rekkefølgebestemmelse om bygging av kryss/avkjørsel og busslomme ved delfelt Ad

Det må i reguleringsplanen tas med en rekkefølgebestemmelse som sier: «Regulert busslomme ved delfelt Ad og avkjørsel/kryss skal være anlagt før kommunen kan gi igangsettingstillatelse for oppføring av bygninger på delfelt Ad». Formålet med rekkefølgebestemmelsen er å sikre at det blir bygget en ny busslomme som erstatning for eksisterende busslomme ved delfelt Ad.

11. Reguleringsbestemmelse om byggegrense langs fv. 304 – plassering av faste anlegg

Ordlyden i reguleringsbestemmelse 7.2 må endres ved at følgende setning tas ut fra bestemmelsen «Teknisk infrastruktur, støttemurer, trapper, ramper, avfallsbeholdere, mindre boder/overbygginger for sykkelparkeringer og eventuelle støyskjermer kan plasseres utenfor byggegrensene».

For å sikre areal til å kunne bygge regulert gang- og sykkelveg/fortau og av hensyn til drift av gang- og sykkelveg/fortau kan Statens vegvesen ikke akseptere en reguleringsbestemmelse som tillater plassering av faste anlegg på områder mellom byggegrensen og gang- og sykkelveg/fortau langs fv. 304.

Ved gjennomgang av teknisk plan for kan Statens vegvesen vurdere om vi kan akseptere å tillate regulering av noen faste anlegg som f.eks. støyskjermer på områder som ligger mellom byggegrensen og gang- og sykkelveg/fortau.

12. Reguleringsbestemmelse om utkraging av bygninger utover byggegrense langs fv. 304

I reguleringsbestemmelse 7.2 står det at bygninger, balkonger med mer kan krage utover byggegrensen med inntil 2,3 m fra fasaden til bygningen.

Ordlyden i reguleringsbestemmelse 7.2 må endres ved følgende tilføyning: «Det tillates ikke utkraging av bygninger eller balkonger over fortau eller gang- og sykkelveg langs fv. 304».

Av hensyn til trafikksikkerheten til gående kan Statens vegvesen ikke tillate utkraging av bygninger eller balkonger over fortau/gang- og sykkelveg som går langs fylkesvegen. Statens vegvesen vurderer at det er noe risiko for at gjenstander kan ramle ned fra balkonger eller vinduer som krager utover fortauet, noe som kan føre til skade på gående som bruker fortauet.

Merknader til planforslaget

13. Rekkefølgebestemmelse om byggeplan for tiltak langs fylkesvegen

Det må i reguleringsplanen tas med en rekkefølgebestemmelse som sier: «Byggeplan for tiltak som berører fv. 304 slik som fortau, gang- og sykkelveg, bussholdeplasser, kryssingssteder for gående og kryss/avkjørsel skal godkjennes av Statens vegvesen før kommunen kan gi igangsettingstillatelse for nevnte tiltak. Formålet med denne rekkefølgebestemmelsen er å sikre at regulerte tiltak som berører fv. 304 blir bygget med krav til utforming gitt i Statens vegvesens håndbøker.

14. Regulering av midlertidig anleggsområde

Det må reguleres midlertidig anleggsområde langs fylkesvegen der det skal bygges fortau, gang- og sykkelveg, kryss/avkjørsel og busslommer. Anleggsområdet skal sikre plass til å kunne bygge regulerte tiltak langs fylkesvegen og sikre rett til å ha maskiner og mannskap på stedet ved bygging av tiltakene.

15. Regulering av fortau fra avkjørsel til delfelt Ad og videre i retning mot Rælingsbrua

Forslaget til områderegulering viser regulert fortau fra avkjørselen til delfelt Ad og videre forbi friområde ved Nitelva. Regulert fortau stanser ca. 50 m fra planlagt avkjørsel til delfelt Ad, rett ovenfor gbnr. 105/94.

Dersom kommunen ønsker at områdereguleringen skal legge til rette for bygging av fortau langs nordsiden av fv. 403 i retning mot Rælingsbrua/Brogata, så må områdereguleringen vise regulert fortau fra avkjørselen til delfelt Ad og videre frem til eksisterende fortau langs fv.304 ved Rælingsbrua.

Kommunen oversendte teknisk plan, datert 19.02.2019 og revidert trafikkanalyse til Statens vegvesen den 13.03.2019. Statens vegvesen svarte på kommunens forespørsel om å trekke innsigelsen basert på oversendt teknisk plan og revidert trafikkanalyse, samt at reguleringsbestemmelser med rekkefølgekrav revideres i henhold til Statens vegvesens krav i brev av 23.04.2019 «Uttalelse til arbeid med områderegulering for Dammensvika i Rælingen - frafall av innsigelse på vilkår».

Uttalelse fra Statens vegvesen – frafall av innsigelse på vilkår

Statens vegvesen kan frafalle innsigelse av 11.10.2018 på følgende vilkår (pkt. 1 – 11):

1. Regulering av busslommer og kryssingssted for gående

Busslommer langs fv. 304 kan reguleres med plassering som vist på teknisk plan dersom bussen får sikt bakover i en lengde lik stoppsikt ved utkjøring fra holdeplassen.

Busslommene må reguleres med utforming som beskrevet i Statens vegvesens håndbok N100, kapittel E3 Holdeplass for buss. Busslommene kan utformes som beskrevet i figur E.3.3.2 Utforming av busslomme med utbedringsstandard. Av tegningene i teknisk plan er det ikke mulig å se om busslommene blir utformet som beskrevet i håndbok N100.

Det må reguleres areal for plassering av leskur ved begge busslommene.

Trafikkøyen i fv. 304 ved bussholdeplassene bør vises regulert på reguleringsplanen med formål annen veggrunn – teknisk anlegg slik at det fremgår tydelig hvor gående skal krysse veien.

Det må på reguleringsplanen vises gangvegforbindelse mellom gang- og sykkelvegen ved delfelt Ab og planlagt kryssingssted for gående ved bussholdeplassene.

Statens vegvesens håndbok V127 gir informasjon om plassering av kryssingssteder for gående.

2. Regulering av kryss ved felt Ab – utforming og krav til sikt

Nytt kryss mellom fv. 304 og adkomstveg til felt Ab må reguleres med utforming og frisikt som beskrevet i Statens vegvesens håndbok N100 (vegnormal) og håndbok V122.

Det må reguleres sikt i krysset mellom adkomstvegen og gang- og sykkelvegen langs fv. 304. Frisiktlinjene må vises målsatt på reguleringsplanen.

Krysset bør plasseres slik at busser i planlagt busslomme ved felt Ab ikke blir stående i frisiktsonen til krysset.

Minstekrav til sikt i krysset mellom adkomstvegen og fv. 304 er 6 x 54 m.

Minstekrav til sikt krysset mellom adkomstvegen og gang- og sykkelvegen er 3 x 25 m.

3. Regulering av kryss ved felt Ad – plassering, utforming og krav til frisikt

Nytt kryss mellom fv. 304 og adkomstveg til felt Ad må reguleres med utforming og frisikt som beskrevet i Statens vegvesens håndbok N100 (vegnormal) og håndbok V122.

Krysset bør plasseres slik at busser i planlagt busslomme ved felt Ad ikke blir stående i frisiktsonen til krysset.

Minstekrav til frisikt i krysset mellom adkomstvegen og fv. 304 er 6 x 54 m. Frisiktlinjene må vises målsatt på reguleringsplanen.

4. Reguleringsbestemmelse om frisikt i kryss

Reguleringsplanen må ha med en reguleringsbestemmelse som sier: «På frisiktsonene ved gang- og sykkelvegen langs fv. 304 og kryss med fv. 304 er det ikke tillatt med busker, gjerder eller andre sikthindre med høyde større enn 0,5 m over vegbanen til gang- og sykkelvegen/fylkesvegen». Dette er en viktig bestemmelse av hensyn til trafikksikkerheten til gående, syklende og kjørende.

5. Rekkefølgebestemmelse om anlegg av kryssingssted for gående – trafikkøy

Reguleringsplanen må ha med en rekkefølgebestemmelse som sier: «Trafikkøy i fv. 304 der gående skal krysse fylkesvegen ved avkjørselen til Rudsberget 1- 4 og gang- og sykkelveg forbi felt Ac frem til kryssingsstedet skal være anlagt før kommunen kan gi igangsettingstillatelse for oppføring av bygninger innenfor planområdet».

Formålet med anlegg av trafikkøy er å forkorte kryssingsavstand og dempe hastigheten til kjørende, og med dette øke trafikksikkerheten til gående.

Trafikkøyen bør vises regulert på reguleringsplanen med formål annen veggrunn – teknisk anlegg, slik at det blir mulig å se hvor det er planlagt kryssingssted for gående.

Vi gjør oppmerksom på at grøft mellom fv. 304 og gang- og sykkelvegen forbi felt Ac skal reguleres med bredde minst 3,0 m.

6. Rekkefølgebestemmelse om bygging av busslommer, gang- og sykkelveg/fortau og kryss ved felt Ab

For å sikre at regulerte busslommer, gang- og sykkelveg/fortau og kryss ved felt Ab blir bygget må reguleringsplanen ha med en rekkefølgebestemmelse som sier: «Busslommer, trafikkøy/kryssingssted i fv. 304 ved busslommene, gang- og sykkelveg forbi felt Ab frem til eksisterende gang- og sykkelveg/fortau, fortau forbi felt Ad frem til bussholdeplassen og kryss mellom fv. 304 og adkomstvegen til felt Ab skal være bygget før kommunen kan gi igangsettingstillatelse for oppføring av bygninger på feltene Ab, Ac og Bb».

Det er viktig at regulerte tiltak blir bygget av hensyn til trafiksikkerheten til gående og syklende og av hensyn til kollektivtrafikken.

7. Rekkefølgebestemmelse om bygging av busslomme, fortau og kryss ved felt Ad

For å sikre at regulert busslomme, fortau og kryss ved felt Ad blir bygget må reguleringsplanen ha med en rekkefølgebestemmelse som sier: «Busslomme ved felt Ad, fortau forbi felt Ad frem til bussholdeplassen og kryss mellom fv. 304 og adkomstvegen til felt Ad skal være bygget før kommunen kan gi igangsettingstillatelse for oppføring av bygninger på felt Ad».

8. Rekkefølgebestemmelse om bygging av fortau langs fv. 304 ved felt Aa

Av hensyn til trafiksikkerheten til gående og syklende må reguleringsplanen ha med en rekkefølgebestemmelse som sier: «Fortau/gang- og sykkelveg på strekningen fra gatetun frem til eksisterende fortau langs sørsiden av fv. 304 ved gbnr. 105/94 skal være anlagt før kommunen kan gi igangsettingstillatelse for oppføring av bygninger på felt Aa».

På forslaget til reguleringsplan er det regulert byggeområde for kombinert bebyggelse på området der eksisterende gang- og sykkelveg/fortau er anlagt.

9. Reguleringsbestemmelse om byggegrense langs fv. 304 – plassering av faste anlegg

Ordlyden i reguleringsbestemmelse 7.2 må endres ved at følgende setning tas ut fra bestemmelsen «Teknisk infrastruktur, støttemurer, trapper, ramper, avfallsbeholdere, mindre boder/overbygginger for sykkelparkeringer og eventuelle støyskjermer kan plasseres utenfor byggegrensene».

10. Reguleringsbestemmelse om utkraging av bygninger utover byggegrense langs fv. 304

I reguleringsbestemmelse 7.2 står det at bygninger, balkonger med mer kan krage utover byggegrensen med inntil 2,3 m fra fasaden til bygningen. Ordlyden i reguleringsbestemmelse 7.2 må endres ved følgende tilføyning: «Det tillates ikke utkraging av bygninger eller balkonger over fortau eller gang- og sykkelveg langs fv. 304».

11. Rekkefølgebestemmelse om byggeplan for tiltak langs fv. 304

Det må i reguleringsplanen tas med en rekkefølgebestemmelse som sier: «Byggeplan for tiltak som berører fv. 304 slik som fortau, gang- og sykkelveg, bussholdeplasser, kryssingssteder for gående og kryss skal godkjennes av Statens vegvesen før kommunen kan gi igangsettingstillatelse for nevnte tiltak.»

Formålet med denne rekkefølgebestemmelsen er å sikre at regulerte tiltak som berører fv. 304 blir bygget med krav til utforming gitt i Statens vegvesens håndbok N100 (vegnormal).

Vurdering av teknisk plan

Vi hadde sett det som en fordel om teknisk plan inneholdt noen flere plantegninger, bl.a. tegninger som viser utforming av busslommer, tegning som beskriver drenering og vannbehandling, tverrprofiler og faseplaner for bygging av tiltakene langs fv. 304.

Dersom arbeidet med byggeplan avdekker at det ikke er regulert tilstrekkelig areal til

å kunne bygge nye kryss, busslommer, gang- og sykkelveger, fortau og trafikkøy/kryssingssted for gående, må tiltakshaver sørge for omregulering.

Kommunedirektørens kommentar

1. Regulering av busslommer og kryssingssted for gående

Det er regulering inn to bussholdeplasser/busslommer på reguleringsplankartet. Begge bussholdeplassene er plasser vest for ny avkjørsel. Busslommene er regulert med utforming som beskrevet i Statens vegvesens håndbok N100, kapittel E3 Holdeplass for buss. Ved bussholdeplassene er det regulert inn areal for plassering av leskur.

På kryssingssteder for gående eller syklende over fv. 304 er det regulert trafikkøyer til annen veggrunn- teknisk anlegg med 2 meter bredde. Det er også regulert inn gangforbindelse mellom gang- og sykkelveien ved felt Ad og planlagt kryssingssted for gående ved bussholdeplassen.

2. Regulering av kryss ved felt Ab – utforming og krav til sikt

Nytt kryss/avkjørsel ved felt Ab er regulert med utforming og frisikt som beskrevet i Statens vegvesens håndbok N100 (vegnormal) og håndbok V122. Det er videre regulert frisikt i krysset mellom adkomstveien og gang- og sykkelveien langs fv. 304.

Kysset ved felt Ab er utformet slik at busser i busslommen ved felt Ab ikke blir stående i frisiktsonen til krysset.

Frisiktlinjene er vist målsatt på reguleringsplankartet.

3. Regulering av kryss ved felt Ad – plassering, utforming og krav til frisikt

Det er regulert kryss/avkjørsel ved felt Ad. Kryss og adkomstvei er regulert som med utforming og frisikt som beskrevet i Statens vegvesens håndbok N100 (vegnormal) og håndbok V122. Krysset er plassert slik at busser i busslommen ved felt Ad ikke blir stående i frisiktsonen til krysset. Frisiktlinjene er vist målsatt på reguleringsplankartet.

4. Reguleringsbestemmelse om frisikt i kryss

Bestemmelsene er revidert slik at de nå inneholder en bestemmelse om frisikt i kryss. Se § 10.1.4 i bestemmelsene.

5. Rekkefølgebestemmelse om anlegg av kryssingssted for gående – trafikkøy

Bestemmelsene er revidert slik at de nå inneholder rekkefølgebestemmelse om anlegg av kryssingssteder for gående.

6. Rekkefølgebestemmelse om bygging av busslommer, gang- og sykkelveg/fortau og kryss ved felt Ab

Bestemmelsene er revidert slik at de nå inneholder rekkefølgebestemmelse om bygging av busslommer, gang- og sykkelveg/fortau og kryss ved felt Ab.

7. Rekkefølgebestemmelse om bygging av busslomme, fortau og kryss ved felt Ad

Bestemmelsene er revidert slik at de nå inneholder rekkefølgebestemmelse om bygging av busslomme, fortau og kryss ved felt Ad.

8. Rekkefølgebestemmelse om bygging av fortau langs fv. 304 ved felt Aa

Bestemmelsene er revidert slik at de nå inneholder rekkefølgebestemmelse om bygging av fortau langs fv. 304 ved felt Aa.

9. *Reguleringsbestemmelse om byggegrense langs fv. 304 – plassering av faste anlegg*
Bestemmelsene er revidert slik at setningen: «Teknisk infrastruktur, støttemurer, trapper, ramper, avfallsbeholdere, mindre boder/overbygginger for sykkelparkeringer og eventuelle støyskjermer kan plasseres utenfor byggegrensene» er tatt ut. Se § 7.2 i bestemmelsene.

10. *Reguleringsbestemmelse om utkraging av bygninger utover byggegrense langs fv. 304*
Bestemmelsene er revidert slik at de nå inneholder en bestemmelse om utkraging av bygninger utover byggegrense langs fv. 304. Se § 7.2 i bestemmelsene.

11. *Rekkefølgebestemmelse om byggeplan for tiltak langs fv. 304*
Bestemmelsene er revidert slik at de nå inneholder rekkefølgebestemmelse om byggeplan for tiltak langs fv. 304.

Teknisk plan

Det er utarbeidet teknisk plan og det er gjennomført møter med Statens vegvesen for å sikre at tegningene blir utformet i henhold til vegvesenets håndbøker, normer og retningslinjer. Teknisk plan datert 19.02.2019 viser alle tiltak som berører fv. 304 som nye kryss/avkjørsler, bussholdeplasser, gang- og sykkelveg, fortau og kryssingssteder for gående. Byggegrensen på 15 meter er ikke endret og det er avsatt et 3,25 meters grøfteareal til fremtidig kollektivfelt.

I Statens vegvesens uttalelse datert 23.04.2019 stilles det ikke villkår for å trekke innsigelsen at teknisk plan datert 19.02.2019 må revideres. De mener riktignok at det hadde vært en fordel om teknisk plan hadde inneholdt flere plantegninger «*bl.a. tegninger som viser utforming av busslommer, tegning som beskriver drenering og vannbehandling, tverrprofiler og faseplaner for bygging av tiltakene langs fv. 304*». Videre påpeker SVV at tiltakshaver må sørge for omregulering dersom arbeidet med byggeplan viser at ikke er regulert tilstrekkelig areal til å kunne bygge planlagte tiltak langs fv. 304.

Kommunedirektøren vurderer at det ikke er nødvendig å utarbeide flere plantegninger til teknisk plan, og at teknisk plan datert 19.02.2019 danner et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for områdereguleringen. Dersom det skulle vise seg at det ikke er regulert tilstrekkelig med areal til å opparbeide nødvendige tiltak langs fv. 304, må tiltakshaver må sørge for omregulering. Kommunedirektøren vurderer dette som å være naturlig del av den videre prosessen for utvikling av Dammensvika. Hvert felt innenfor områdereguleringen skal detaljreguleres, og i detaljregulering vil det på nytt bli vurdert om det er regulert nok areal til planlagte tiltak langs fv. 304.

Statens vegvesen trakk innsigelsen til planforslag i brev av 01.07.2019.

Uttalelse fra Ruter AS, datert 15.10.2018:

Ruter har følgende merknad til planforslaget: Ruter mener utbyggingen i hovedsak er i tråd med regional plan for areal og transport, der den nære avstanden fra Lillestrøm stasjon gjør at mange vil kunne benytte kollektivtransport fra denne planområdet.

Ruter synes utformingen av Nedre Rælingsvei er for dårlig beskrevet. Det bygges tett inn mot veien og dette kan sette begrensninger for fremtidig bruk. Bussholdeplassene endres, uten at det går klart frem hvordan disse blir utformet. Ruter mener det er behov for kollektivfelt i retning rundkjøringen mot Rv 159. Det bør avklares om det er plass til å bygge dette.

Kommunedirektørens kommentar

Det er i planforslaget avsatt en byggegrense på 15 meter og 3, 25 meters grøftareal som sikrer plass til fremtidig kollektivfelt i sørgående retning. I planene er det regulert busslommer langs fv. 304.

Uttalelser fra kommunale råd og tjenesteområder

Uttalelse fra Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne, datert 26.09.2018:

Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne fattet følgende vedtak 25.09.2018: Rådet gjør oppmerksom på at innglasset balkong medregnes i totalareal, og at dette arealet bør holdes utenfor bestemmelsen om minimum 45 kvm.

Kommunedirektørens kommentar:

Innglasset balkong medregnes ikke som en del av størrelsen på en leilighet. I bestemmelsen 7.4 står det: «Ingen leiligheter skal være mindre enn 45 m² BRA». Maks 10 m² av private balkonger kan riktignok beregnes som en del av uteoppholdsareal pr. boenhet.

Uttalelse fra Nedre Romerike brann- og redningsvesen IKS (NRBR), datert 27.09.2018:

Nedre Romerike brann- og redningsvesen IKS (NRBR) viser til tidligere innspill datert 19. juni 2017 som ble gitt i forbindelse med oppstart av områdereguleringen. NRBR har følgende merknader til planforslaget:

- Solfangeranlegg: I reguleringsbestemmelse 5.5 energiforsyning står det at det i utbyggingsavtaler for ny bebyggelse eller for større ombygginger/rehabiliteringer kan settes krav om bruk av solfangeranlegg. NRBR påpeker at solfangeranlegg kan skape sikkerhetsmessige utfordringer for brannvesenet ved en eventuell slukkeinnsats. NRBR ønsker derfor å være involvert i planleggingen av byggverk som skal montere solfangeanlegg. Før det gis igangsettelsestillatelse for bygg med solfangeanlegg skal planene forelegges brannvesenet for uttalelse.
- Vann- og avløpsnett: NRBR mener at behovet for ombygging av vann- og avløpsnett i området bør utredes nå i områdereguleringen og ikke vente til detaljregulering for de ulike feltene som det står i planbeskrivelsen under punkt 5.11. Det påpekes at VA- anlegg ikke er nevnt i reguleringsbestemmelsene under § 8.
- VAO-rammeplan: NRBR mener at bør videre stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at alle detaljreguleringsplaner må inneholde en VAO-rammeplan, som skal vedtas som en del av reguleringsplanen. Rammeplanen må fastlegge prinsippene for vann inklusiv slukkevann, avløp og overvann.
- Adkomstvei: Bratt atkomst for nødetatene bør være argument for å legge til rette for flere atkomstveier. Til all bebyggelse bør det være to uavhengige adkomstmuligheter for brannvesenets utrykningskjøretøy. Kun én kjørbare atkomstvei til bebygde arealer gjør brann- og ulykkesberedskapen til området svært sårbar.
- Parkeringsdekning: NRBR påpeker at den lave parkeringsdekningen som det legges opp til kan medføre underkapasitet på parkeringsdekning som igjen kan medføre til mye feilparkering som hindrer fremkommeligheten for utrykningskjøretøyer og hindre effektiv og tilfredsstillende snøbrøyting.

Brannvesenet ønsker å bli holdt orientert i det videre reguleringsarbeid for området og i kommende byggesaker.

Kommunedirektørens kommentar:

Solfangeranlegg: Brannvesenets merknader tas til orientering og vil bli fulgt opp i det videre planarbeidet. Bestemmelsen 5.6 er revidert slik at de nå inneholder følgende setning: *Før det gis igangsettelsestillatelse for bygg med solfangeanlegg skal planene forelegges brannvesenet for uttalelse.*

Vann- og avløpsnett: Bestemmelsene er revidert slik at de nå inneholder en bestemmelse (5.4) som sier: *Ved detaljregulering skal det utarbeides VA- rammeplan. Rammeplanen skal*

visе prinsipppløsningene for området, sammenhengen med overordnet hovedsystem og overvannshåndtering.

VAO-rammeplan: I en detaljregulering vil det bli stilt krav om rammeplan for VA og overvannsplan. Bestemmelsen 5.5 om overvannshåndtering er revidert og følgende setninger er lagt til: «*I detaljregulering av hvert delfelt skal det utarbeides plan for overvannshåndtering, i henhold til kommunens retningslinjer for overvannshåndtering. Det skal sikres arealer for overvannshåndtering og flomveier i detaljregulering av hvert delfelt.*»

Parkeringsdekning og adkomst for brannvesenet: Planforslaget legger opp til lav parkeringsdekning grunnet området nære lokalisering til jernbane og buss. Kommunedirektøren har forståelse for at brannvesenet er bekymret for at feilparkering i område skal hindre fremkommeligheten for utrykningskjøretøy.

I detaljregulering vil det bli stilt krav om at adkomst- og angrepsvei og tilrettelegging for brannvesenet skal illustreres og beskrives. Ettersom det foreliggende planforslag er en områderegulering som legger til rette for at bebyggelse og feltinndeling kan endres ved en detaljregulering, vurderes det at fremkommelighet for brannvesenet er et tema som må utredes mer i detalj i en detaljregulering, ettersom det da vil foreligge konkrete planer for plassering av bygg og interne veier.

Uttalelse fra Romerike Avfallsforedling IKS (ROAF), datert 09.10.2018:

Romerike Avfallsforedling IKS (ROAF) har følgende merknader til planforslaget. ROAF viser til reguleringsbestemmelsen punkt 5.8 renovasjonsanlegg under kapittel 5. Det fremkommer av teksten at avfallspunkter *kan* være nedgravde beholdere. ROAF mener at type renovasjonsløsning gjeldende for hele områdereguleringen må bestemmes på nåværende tidspunkt og ikke i detaljreguleringsfasen av de forskjellige delområdene. Dette for å sikre en helhetlig og gjennomgående renovasjonsløsning. Videre mener ROAF at kommunen og ROAF sammen på nåværende tidspunkt må avholde et møte for å se på overstående.

ROAF påpeker at dersom stasjonært avfallssug velges må det avsettes nok plass til etablering av terminal med tilhørende tilfredsstillende plass til adkomst og manøvrering. Dersom avfallsbrønner velges må det for hele området allerede på nåværende tidspunkt legges føringer for utforming og adkomst i den videre planprosessen. Dette for å sikre at det ikke legges opp til at renovasjonsbilen må bevege seg inn i gatetun med begrenset mulighet for trafikk og videre i konflikt med grønne byrom.

Kommunedirektørens kommentar:

Valg av avfallsløsning er diskutert med ROAF. Bestemmelsene er revidert slik at de inneholder en bestemmelse (5.9) som skal sikre at avfallsløsningen for område skal være nedgravde løsninger, og at det skal etableres en helhetlig renovasjonsløsning for alle delfelt.

Uttalelser fra andre

Uttalelse fra Hafslund Nett AS, datert 08.10.2018:

HN har elektrisk anlegg i planområde. 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 medfører forringelse av adkomst til nettselskapet sine anlegg.

HN har høyspentkabler innenfor planområde som HN bes at det tas hensyn til. For å få lokalisert kabelens omtrentlige plassering i terrenget, må det bestilles kabelpåvisning.

For å sikre strøm til ny bebyggelse, kan det bli behov for å sette av arealer til å etablere en ny nettstasjon innenfor planavgrensningen. Dette er avhengig av effektbehovet til planområdet, og nettselskapet ber om at forslagsstiller oppgir hvilket effektbehov planområdet har.

Det må være plass og adkomst til nettstasjonen med kranbil (med støttebein) (inntil 70 kvm (ca. 7 m x 10m)).

HN påpeker at det er viktig å synliggjøre byggegrenser mot nettstasjoner i reguleringsbestemmelsene. Dersom reguleringsplanen ikke har satt av areal til nettstasjon, ber nettselskapet om at følgende presiseres i planbestemmelsene:

- *Nettstasjoner tillates oppført inntil 1 m fra eiendomsgrense og at det generelt er 5 m byggegrense rundt nettstasjoner.*
- *Nettstasjoner tillates oppført også utenfor regulerte byggegrenser og kommer i tillegg til tillatt utnyttelsesgrad.*

HN ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging for å avklare hvordan ny bebyggelse skal forsynes med elektrisk strøm samt planlegge nye elektriske anlegg.

Kommunedirektørens kommentar:

Merknad tas til orientering og vil bli fulgt opp i det videre planarbeidet.