

MERKNADSSKJEMA - ADMINSTRASJONENS KOMMENTARER TIL MERKNADER OG UTTALELSER - 2. GANGS OFFENTLIG ETTERSYN

Plannavn	Detaljregulering for gbnr. 124/33 m.fl. - Lundsjordet
Plan ID	023732100
Saksnummer	2019/4180
Utarbeidet av	Ebbe Dam Meinild
Datert/Revidert	19.10.23

Avsender	Hovedpunkt i merknad / uttalelse	Administrasjonens kommentar	Endringer	
			Kart	Bestemmelser
Offentlige				
Statsforvalteren	<p><u>Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging</u> Vi er positive til at planforslaget har en høy tetthet og er i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, regional plan for areal og transport og gjeldende områderegulering. Dette bidrar til nullvekstmålet i persontransporten og styrker kollektiv, gange og sykkel som transportform og gir god arealutnyttelse.</p> <p><u>Landbruk</u> Utbyggingsområdet er tidligere avklart i kommuneplan og områderegulering. Om lag 15 dekar av planområdet er fulldyrka jord, ifølge plandokumentene.</p> <p>Våre innspill ved offentlig ettersyn i 2020 ser ut til å være ivaretatt og matjordressursene fra planområdet skal tas vare på. Vi minner om at omdisponering av dyrka og dyrkbar jord skal rapporteres i KOSTRA landbruk ved vedtak av detaljreguleringsplan.</p>	Tas til orientering.		
Viken fylkeskommune	<p><u>Samferdse!</u> <u>Merknader til forslag til reguleringsbestemmelser:</u> Bestemmelse 4.1.1 Utforming Setningen som sier at gang- og sykkelveg langs Sagmovegen skal opparbeides med normal standard bør tas vekk fra bestemmelse 4.1.1. Vi er usikker på hva som menes med normal standard. Dersom bestemmelsen skal si noe om opparbeidelse av gang- og sykkelvegen, kan bestemmelse 4.1.1 si at gang- og sykkelvegen langs Sagmovegen skal utformes som beskrevet i håndbok N100 Veg - og gateutforming og opparbeides som beskrevet i byggeplan for gang- og sykkelvegen.</p>	Tas til følge. Ordlyden i 4.1.1 justeres, og benytter i stedet «bymessig standard» og «parkmessig standard».		Pkt. 4.1.1 er endret.

	<p>Setningen som sier at det på areal regulert til annen veggrunn langs Sagmoveien skal legges til grunn for sammenhengende treplanting, møblering, belysning og evt. overvannshåndtering, må bli tatt vekk fra bestemmelse 4.1.1. Arealet regulert til annen veggrunn vil tilhøre fv. 1604</p> <p>Sagmovegen. Viken fylkeskommune ønsker å vurdere bruk av arealet mellom Sagmovegen og gang- og sykkelvegen til beplantning og annet, når vi skal godkjenne byggeplan for gang- og sykkelvegen.</p> <p>Bestemmelse 4.3.3 Fortau og gang-/sykkelveg, o_SF1-7 og o_SGS3-4 Vi vurderer setningen i bestemmelse 4.3.3, som sier at det må etableres gatevarme der det ikke er avsatt areal til snørydding, som noe uklar. Dersom kommunen ønsker etablering av gatevarme, bør bestemmelse 4.3.3 si hvilke fortau det kan være aktuelt å etablere gatevarme i. Fylkeskommunen ønsker ikke en reguleringsbestemmelse med krav om etablering av gatevarme i gang- og sykkelvegen o_SGS3-4. I bestemmelse 4.3.3 bør det ikke stå at gang- og sykkelvegen lang Sagmovegen o_SGS3-4 skal utformes i henhold til kommunal norm. Vi viser her til vår merknad til bestemmelse 4.1.1.</p> <p>Rekkefølgebestemmelse 8.2 Før igangsettingstillatelse Ordet fortau må endres til gang- og sykkelveg, slik at det står følgende i bestemmelse 8.2: «Byggeplan for nytt kryss mellom Sagmovegen og Lundsgutua og gang- og sykkelveg langs Sagmoveien fra Lundsgutua til avkjørselen til innfartsparkeringsplassen skal være godkjent av Viken fylkeskommune før kommunen kan gi igangsettingstillatelse for bygging av bygninger innenfor planområdet» .</p> <p>Reguleringsplankartet viser regulert gang- og sykkelveg o_SGS3-4 fra Lundsgutua til avkjørselen til innfartsparkeringsplassen. Det må være samsvar mellom reguleringsplankartet og ordlyden i rekkefølgebestemmelse 8.2.</p>	<p>Tas til etterretning. o_SGS3-4 tas bort fra bestemmelsen.</p> <p>Tas til følge.</p> <p>Tas til etterretning, se ovenstående pkt.</p>		<p>Pkt 4.3.3 er endret.</p> <p>Pkt. 8.2 er endret.</p>
<p>BaneNOR</p>	<p><u>Gang- og sykkelforbindelse til stasjonsområdet</u> Det er positivt at gang- og sykkelveg o_SGS4 langs Sagmoveien er forlenget østover fram til innkjøringen til stasjonsparkeringsplassen. Det er i tillegg foreslått en ny gangforbindelse (bestemmelsesområde #2) for å sikre en sammenhengende gangtrasé mellom stasjonsområdet og grønnstrukturen innenfor planområdet.</p>			

Gangforbindelsen stopper samtidig ved innfartsparkeringen, og det foreslås ikke videre forbindelse mot overgangsbrua gjennom parkeringsarealer på stasjonsområdet. Illustrasjoner som er vedlagt planforslaget viser også at det er prosjektert en gangforbindelse langs parkeringsplassen/plangrensen mot gang- og sykkelveg o_SGS4. Det virker derfor uklart om hensikten med planen er å legge opp til en snarvei for myke trafikanter over parkeringsplassen til stasjonen.

I vår uttalelse til første gangs høring uttrykte vi bekymringen for at kryssing av parkeringsplassen vil kunne medføre trafikkfarlige situasjoner. Vi kan ikke se at trafikksikkerhet for kryssingen har vært vurdert i planforslaget.

For å kunne etablere trafikksikre gangsoner/kryssing over Bane NORs

parkeringsareal, må følgende tiltak/vilkår oppfylles:

- Det må etableres 4 opphøyde gangfelt for reduksjon av hastighet inne på parkeringsarealet. Hensikten med dette er å få ned farten blant kjørende på hele parkeringsflaten.
- De 4 opphøyde gangfeltene må merkes som fotgjengeroverganger og skiltes for dette.
- Det må etableres tilstrekkelig belysning på de 4 områdene med opphøyde gangfelt. Disse etableres ihht. Statens vegvesens normer for belysning av offentlige veier og plasser.
- Det må inngås egen avtale om tiltak på Bane NORs arealer, erverv av grunn for tiltaket, samt fremtidig ansvar for vedlikehold.

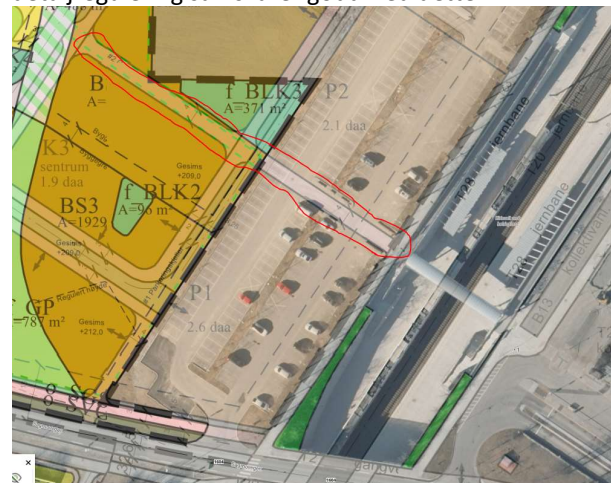
Støy fra jernbanen

I vår forrige uttalelse påpekte vi at det bør redegjøres for om støy er tilstrekkelig vurdert i planforslaget. Det fremgår av ny støyvurdering («Lundsjordet Eidsvoll verk – Utendørs støyutredning» datert 12.10.2021) at det i videre prosjektering må tas hensyn til varselsignal fra tog. Vi ser at foreslåtte støybestemmelser fra rapporten er innarbeidet i planen, og at dokumentasjonskrav er sikret gjennom rekkefølgebestemmelser. Vi antar at tutingen fra tog vil også hensyntas i den videre detaljprosjekteringen.

O_SGS4

Det ser ut som gang- og sykkelveg o_SGS4 vil strekke seg noe inn på Bane NORs eiendom, gnr/bnr 900/3. Dette er arealer tiltakshaver i tilfelle må erverve til markedspris. Det samme gjelder ved eventuelt bortfall av parkeringsplasser for togreisende. Det må inngås egen avtale om dette, og vi forutsetter at tiltakshaver tar initiativ til en slik avtale.

Det stemmer. Innfartsparkering er ikke del av planområdet og er allerede regulert i gjeldende områderegulering. Gangpassasjen som sikres i pågående detaljregulering samsvarer godt med dette:



Det er positivt at Bane NOR er oppmerksom på behovet for gjennomgang. Vi merker oss kravene og legger til grunn at disse tas med i ny områderegulering for Råholt sentrum.

Tas til orientering.

Det er riktig. Dette kom inn etter siste høringsrunde, etter krav fra Viken fylkeskommune. Dette skal trolig bli en del av fylkesveien og spørsmålet er om Viken fylkeskommune bør involveres her. Det ligger uansett

	<p><u>Overvann</u> I «Prinsippplan for VA løsning» fremgår det at det er ønskelig med ny overvannsledning over Bane NORs eiendom. Dette kan være utfordrende både for kapasiteten på parkeringen for togreisende i anleggsperioden, samt i fremtiden dersom Bane NOR Eiendom vil utvikle arealene til et annet formål enn parkering. Vi forutsetter derfor at overvann håndteres på egen grunn og at planlagte løsninger for overvannshåndtering ikke vil føre til skade eller økt belastning på tilgrensende eiendommer jf. planbestemmelsen 4.6.</p>	<p>som del av gjennomføringen av planen at det må opprettes dialog om bruken av arealet.</p> <p>Det er utarbeidet en revidert VAO-rammeplan som viser håndtering av overvann, og er godkjent av kommunalteknisk avdeling. Vi er klar over at ledningen over annen eiendom krever tillatelse og at denne foreligge dersom det skal inngå i en godkjent løsning.</p>		
<p>ØRAS</p>	<p><u>Generelt</u> Det er utarbeidet forslag til felles renovasjonsnorm for både Øvre og Nedre Romerike (vedlagt). Hensikten er at denne skal vedtas i den enkelte kommune rundt årsskiftet 22/23, og det er viktig at Eidsvoll kommune sørger for eget vedtak av denne. Normen inneholder viktige forhold som må ivaretas for prosjektering og utforming av renovasjonstekniske løsninger, også avfallssug. Prosjekterende må ivareta krav i den til enhver tid gjeldende renovasjonsnorm.</p> <p>Det er kun husholdninger og næring med husholdningsliknende avfall som kan tilknyttes avfallssug. I Lørenskog kommune er dette næring i form offentlig virksomhet som skoler, barnehager etc. som er tilknyttet anlegget. Det kreves særskilt dokumentasjon på type og mengde næringsavfall som skal håndteres i anlegget. Annen type privat næring kan ikke pålegges tilknytning slik lovverket er pr. i dag, og privat næring står nærmest fritt til å velge sin egen renovasjonsløsning.</p> <p>Dersom det er ønskelig å finne en løsning for privat næring hvor det legges til rette for frivillig tilknytning, er det så vidt meg bekjent kun Bergen kommune som har laget en løsning for dette. ØRAS må i så fall utrede denne løsningen nærmere dersom det er aktuelt for utbygger å jobbe videre med dette.</p> <p>Det er viktig at kommunen har god dialog internt og sikrer at alle forhold rundt renovasjon er ivare tatt før det gis brukstillatelse.</p> <p><u>RTP, plankart og bestemmelser</u></p>	<p>Renovasjonsnormen (nyeste utkast) legges til grunn i planen.</p> <p>Tas til orientering.</p>		

	<p>Midlertidig løsning må også utformes ihht. renovasjonsnormen (volum, fraksjoner mm), og det medfører at det blir et betydelig antall containere. Minner spesielt om at det må være gjennomgående vei eller snumulighet for renovasjonsskjøretøy innenfor område #3 (midl. Renovasjon).</p> <p>Bestemmelsesområde #3 kan være for lite for et så omfattende antall containere og nødvendig vegareal med snumulighet. Det kan vurderes en hyppigere hentefrekvens med ukentlig tømming av restavfall, og annenhver uke for papp og papir -mulig at dette blir nødvendig uansett grunnet begrensningen i arealet innenfor #3.</p> <p>Avstandskrav må ivaretas, herunder min. 2 meter til fasade, parkerte biler mm. Situasjonsplan med riktig antall containere, veg og sporingskurver burde vært vedlagt i RTP for den midlertidige løsningen slik at det kan kvalitetssikres. Løftesystem for container må være to-krok løsning. Vinter byr på driftsutfordringer, også innenfor renovasjon. Det vil ta tid å selge 175 boliger på Lundsjordet, så det er viktig at også den midlertidige løsningen fremstår estetisk bra, er robust og brukervennlig sommer som vinter.</p> <p>Vedlagt nyeste versjon av Renovasjonsnorm for Øvre Romerike</p>	<p>Tas til etterretning. Areal og snumulighet er dokumentert i revidert RTP.</p> <p>Revidert RTP viser tenkt plassering og tilkomst/snumulighet. I tillegg er det innarbeidet føringer om utforming i renovasjonsteknisk plan (RTP).</p>		<p>Pkt. 7 er justert, med henvisning til RTP.</p>
Private				
<p>Lundsjordet Huseierlag</p>	<p><u>1. Forholdet mellom områderegeringsplan og detaljreguleringsplan</u> Mener ikke detaljreguleringen kan/bør være i strid med gjeldende områderegering. Uforstående til at kommunen velger å gjøre nettopp dette. Det er startet opp arbeid med en ny områderegeringsplan for Råholt sentrum der hele Lundsjordet inngår som en del av det området som skal reguleres. Dersom detaljreguleringsplanen for Lundsjordet utarbeides og godkjennes – i strid med gjeldende områderegeringsplan og før den nye områderegeringsplanen for Råholt sentrum er godkjent – vil dette legge sterke føringer på arbeidet med den nye områderegeringsplanen. Den nye områderegeringsplanen skal sikre en hensiktsmessig og formålstjenlig utvikling av hele Råholt sentrum. Da vil det naturligvis være svært uheldig hvis detaljreguleringsplanen for søndre del av Lundsjordet – som utgjør kun en liten brøkdel av det totale sentrumsarealet – ender opp med å legge utilsiktede begrensninger på utviklingen av resten av sentrumsområdet. Slik vi ser det har kommunen dermed tre alternativer for det videre arbeidet med</p>	<p>Dette er gjennomgått i et notat som var en del av grunnlaget for den politiske behandlingen: <i>Når det gjelder formuleringen i PBL § 12-3, tredje ledd: «Private forslag må innholdsmessig følge opp hovedtrekk og rammer i kommuneplanens arealdel og foreliggende områderegeringer», så er intensjonen her å gi kommunen mulighet til å styre private planinitiativ vha. en områderegering. Formuleringen kan derimot ikke brukes motsatt vei, dvs. at alle private initiativ må følge gjeldende områderegering, jf. lovkommentaren side 179-180. Kommunen kan velge å tillate detaljregulering som strider med områderegering.</i> På grunn av rekkefølgekrav i områdeplanen for Råholt, er planarbeidet for Lundsjordet likevel satt i bero. Detaljreguleringen for Lundsjordet er i samsvar med</p>		

	<p>detaljreguleringsplanen: 1) Endre planen slik at den blir i samsvar med gjeldende områdereguleringsplan. 2) Utsette sluttbehandling av planen til ny sentrumsplan for Råholt er godkjent. 3) Omdefinere planen til en områderegulering.</p> <p><u>2. Manglende konsekvensutredning</u> Detaljreguleringsplanen krever konsekvensutredning både etter §6 og §8 i forskrift om konsekvensutredning. Huseierlaget krever derfor at det videre arbeidet med planen utsettes inntil det er gjennomført en slik konsekvensutredning.</p> <p><u>3. Grunnforhold / kvikkleire</u> Vi ønsker først å gjenta vår skepsis knyttet til enhver form for utbygging som kan forstyrre og destabilisere grunnforholdene i området.</p> <p>Huseierlaget vil videre påpeke at man i nåværende risikoanalyse kategoriserer topografien som «overveiende flat og jevnt terreng.» I forbindelse med utbyggingen av Gardermobanen har det blitt gravd ut en forsenkning i landskapet. Med eventuell ny stor og tung bygningsmasse mener vi stresset på underliggende og nærliggende grunnforhold må vurderes på nytt.</p> <p>Huseierlaget har også en innvending i forbindelse med kommunens prinsipplan for VA løsning, og ønsker at mer av overvannsdreneringen skjer ved at vannet ledes i rør, og ikke som overvann langs den nordøstlige traseen langs Eidsvoll verk stasjon. Ved store nedbørsmengder mener vi det er risiko for stor overflateavrenning fra byggekomplekset, som potensielt kan destabilisere kvikkleireområdet.</p> <p>Avslutningsvis ønsker Lundsjordet huseierlag at en ny ROS-analyse også skal benytte NGI sin geotekniske rapport nr. 930031-1 ved en eventuell ny risiko- og konsekvensanalyse av Lundsjordet sett i forhold til oppdaterte utbyggingsplaner.</p> <p><u>4. Trafikkløsning</u> Lundsgutua er en privat vei som driftes og vedlikeholdes privat. Eiendomsgrensen mellom Lundsjordet huseierlag og planområdet går midt i veien og huseierlaget er en av eierne til veien. Ifølge planforslaget skal Lundsgutua reguleres til offentlig vei med kjørebanebredde 6 m og fortausbredde 3 m, der veien skal forskyves østover</p>	<p>forslag til områdeplan med konsekvensutredning, og med samsvar også når det gjelder rekkefølgekrav.</p> <p>Det er i forbindelse med arbeidet med områdeplanen utarbeidet konsekvensutredning. Detaljreguleringen følger opp områdeplanen. Virkninger av planen er belyst i planmaterialet.</p> <p>Den geotekniske rapporten er utarbeidet av fagkyndige og vurdert tilstrekkelig. Ved byggesaksbehandling blir det trolig bli aktuelt å vurdere fundamentering nærmere for konkret planlagt bebyggelse som supplement til den geotekniske rapporten.</p> <p>Revidert VAO-rammeplan ivaretar hensyn til håndtering av overvann på Lundsjordet.</p> <p>Det er utarbeidet både geoteknisk utredning og ROS-analyse ifm planarbeidet som har fulgt planmaterialet på høring. Hensynet til risiko- og sårbarhet anses ivaretatt vurderes ivaretatt på en tilfredsstillende måte.</p> <p>Planmaterialet bør vise underliggende eiendomsforhold på en tydeligere måte, i et eget kart. Administrasjonen mener at planens løsning foreslår en rimelig deling av arealbruk til utvidelse av Lundsgutua. Dagens avkjørsel</p>		<p>Tatt inn figur i planbeskrivelse med plankart med tydeligere eiendoms-grenser.</p>
--	--	--	--	---

<p>slik at ytterkant nytt fortau langs vestsiden blir i dagens asfaltkant. Mener ikke at dette stemmer med det planen viser.</p> <p>I området nær krysset mellom Lundsgutua og Sagmoveien vil planområdet strekke seg hele 8.5 m inn på huseierlagets eiendom (6.5 m utenfor dagens asfaltkant)! Dette er ikke akseptabelt og ikke i samsvar med det som står i planbeskrivelsen og vedtaksdokumentet fra møtet i hovedutvalget for næring, plan og miljø.</p> <p>Planbestemmelsene og plankartet må oppdateres slik at de samsvarer med det som står i planbeskrivelsen og vedtaket fra møtet i hovedutvalget for næring, plan og miljø om Lundsgutua: Veien forskyves østover slik at ytterkant nytt fortau langs vestsiden blir i dagens asfaltkant.</p> <p>Det er etter vår oppfatning ikke tatt tilstrekkelig høyde for den store trafikkøkningen i Lundsgutua – og krysset mellom Lundsgutua og Sagmoveien – som den planlagte utbyggingen på Lundsjordet vil gi. Vi har redegjort for våre bekymringer knyttet til dette i våre merknader til 1. høringsrunde (vedlegg A, kapittel 3, side 8-10). Vi har også sendt inn separate merknader til trafikknotatet (vedlegg C) der vi påpeker feil og mangler i trafikkanalysen som ligger til grunn for den valgte trafikkløsningen.</p> <p>Vi vil i tillegg bemerke følgende:</p> <ul style="list-style-type: none">- Kryssing av Sagmovegen for myke trafikanter må oppgraderes til opphøyd og med intensiv belysning i henhold til kravet om universell utforming.- Alle avkjørsler til kjellerparkering over fortau må fjernes og implementeres via f_SGT1 og 2. Den nåværende løsningen med hele seks avkjørsler (4 til parkeringskjeller og 2 til gatetun) i løpet av en strekning på rundt 100 m skaper en svært uoversiktlig og lite trafiksikker situasjon for gående langs fortauet på østsiden av Lundsgutua.- Vareleveringen må trekkes noe vekk i fra krysset og det må sikres at lastebiler ikke får rygge ut over fortau ved vareleveringen. <p><u>5. Trafikkstøy</u></p> <p>For beregningene er det antatt 3500 kjt/døgn i Lundsgutua. Dette tallet er hentet fra det reviderte trafikknotatet for krysset Sagmoveien – Lundsgutua. Tallet forutsetter at kun halvparten av den planlagte bebyggelsen på Lundsjordet benytter Lundsgutua som adkomstvei. Det er også brukte lave tall for trafikkestimaterne i utgangspunktet. Se våre merknader til dette i kapittel 4. Det</p>	<p>er ikke regulert og følger derfor ikke normen. Ved tilrettelegging at brede kjørefelt med fortau (som også gir mer trafiksikker adkomst til resten av Lundsgutua) er det naturlig at svingradius må utvides noe. Dette tar noe areal ved krysset i Sagmoveien, tilpasses til dagens asfaltkant kort etter og er på plass etter ca 30 meter. Mot vest er det i tillegg lagt til «annen veggrunn grøntareal» på 1,5 m bredde. Det er sideareal/grøft som nåværende Lundsgutua også må ha. Er viktig for vinterdrift av vei/fortau.</p> <p>Det er utarbeidet en fagrapport om dette tema. Lundsjordet Huseierlags merknader til denne er også kommentert og valgene i rapporten utdypet.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>De løsninger planer legger opp til baserer seg på en faglig utredning. Det er viktig at løsninger tar utgangspunkt i et faglig godt kunnskapsgrunnlag.</p> <p>Dette er basert på en samlet vurdering av utbyggingen, som vi anser for realistisk. Lundsgutua er ikke tenkt som eneste adkomst til hele Lundsjordet.</p>		
---	---	--	--

<p>må derfor tas høyde for at trafikkstøyen på naboeiendommene langs vestsiden av Lundsgutua kan komme til å bli vesentlig høyere enn det som er anslått her. Naboeiendommer som blir berørt av den økte trafikkstøyen må få tilbud om støyreducerende tiltak. I forslaget til planbestemmelser står følgende i avsnitt 2.1 (vår understreking): "Eksisterende bebyggelse som får økt støy som følge av planforslaget bør få avbøtende tiltak..."</p> <p>Vi mener dette punktet i planbestemmelsene må endres til: "Eksisterende bebyggelse som får økt støy som følge av planforslaget skal få avbøtende tiltak..."</p> <p>Vi vil videre påpeke at også naboeiendommer der det ikke i dag er oppført bebyggelse, men som er regulert til boligformål, må få tilbud om støyreducerende tiltak på lik linje med den allerede eksisterende bebyggelsen.</p> <p>Vi støtter forslaget om å redusere fartsgrensen i Lundsgutua fra 50 km/t til 30 km/t.</p> <p><u>6. Byggehøyder, boligtetthet og fordeling av byggehøyder</u></p> <p>Det legges opp til en svært høy og tett bebyggelse på Lundsjordet. Vi mener det hverken er behov eller grunnlag for en så massiv utbygging på planområdet som det legges opp til i detaljreguleringsplanen og at boligtettheten på planområdet bør reduseres vesentlig. Se våre tidligere merknader vedrørende dette i vedlegg A, kapittel 2, side 5.</p> <p>I planbestemmelsene punkt 3.1.2 er maksimale byggehøyder satt til å ligge mellom kote 207 og 217.5. I tillegg tillates høyde for takoppbygg for heis med inntil 4.4 m over regulert gesimshøyde. Maksimal tillatt byggehøyde blir med dette kote 221.9, dvs 8.9 m (!) høyere enn i gjeldende områdeplan for Lundsjordet (kote 213)</p> <p>Vi mener at fordelingen av byggehøyder må justeres slik at fordelingen er i samsvar med gjeldende områdeplan og planprogrammet for ny sentrumsplan for Råholt, dvs at bebyggelsen er høyest ved stasjonen og trappes ned mot Lundsgutua og Sagmoveien.</p> <p><u>7. Negative konsekvenser for naboeiendommene</u></p>	<p>Tas til følge.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Planområdet ligger med et kollektivknutepunkt som nærmeste nabo. Da forventes det at området har høy utnyttelse – for at befolkningsveksten kan tas der valget av klimavennlig transport er enklest. Siden gjeldende områderegeringsplan ble vedtatt har dette bare blitt viktigere – fremhevet både i regionale og statlige føringer. Ellers var høyder og utnyttelse tema i 1.gangs behandlingen og er derfor godt dekket i tidligere behandling.</p> <p>Det er klart at en urban bebyggelse vil virke høy og tett, særlig sett fra et eneboligområde. Planen viser hvordan bokvaliteten likevel kan tas vare på gjennom fellesareal og grønnstruktur.</p> <p>Maksimale byggehøyder er ellers avklart i tidligere behandling av planforslaget. Høyder mot vest er i dette forslag nedjustert som følge av innspill fra bl.a. Lundsjordet huseierlag.</p> <p>Anleggsarbeidet vil gjennomføres innenfor gjeldende regelverk og skal ikke gi helseplager for naboer. Andre</p>		<p>Pkt 2.1 er justert.</p>
---	--	--	----------------------------

	<p>Den planlagte utbyggingen på Lundsjordet vil medføre åpenbare og svært store ulemper for naboeiendommene. Vi viser til våre tidligere merknader vedrørende dette i vedlegg A, kapittel 4, side 10-12. I tillegg til negative konsekvenser etter at Lundsjordet er ferdig utbygget, vil naboeiendommene også bli påført en rekke ulemper underveis i anleggsperioden:</p> <ul style="list-style-type: none">- Bygg- og anleggstøy- Forurenset luft (støv, lukt)- Hindret fremkommelighet (bilister, syklende, gående) <p>Utbyggingen vil pågå over lang tid (flere år) og vil som et resultat av dette kunne ha store negative helsemessige effekter for naboene til planområdet.</p> <p>Krever at det gjennomføres en utredning av mulige helsemessige konsekvenser av tiltaket, som Miljørettet helsevern – Øvre Romerike har foreslått i sine merknader (ifbm 1. gangshøring).</p> <p><u>8. Utbygging relatert til infrastruktur og offentlige tjenester</u></p> <p>Den planlagte utbyggingen på Lundsjordet vil øke belastningen på allerede eksisterende infrastruktur og offentlige tjenester. Vi er spesielt bekymret vedrørende følgende (se nærmere redegjørelse i våre tidligere merknader i vedlegg A, kapittel 5, side 12-13): Rent drikkevann; Beredskap og sikkerhet / brannvesen; Kollektivtrafikk – jernbane; Kollektivtrafikk – buss; Veinett og biltrafikk</p> <p><u>9. Rekkefølgebestemmelser</u></p> <p>Plan for trafikkavvikling i anleggsperioden: Det må avklares og redegjøres for hvordan naboene langs Lundsgutua skal sikres trygg og sikker adkomst ut til Sagmoveien og frem til Eidsvoll Verk stasjon i anleggsperioden. I planbestemmelsene punkt 8.1 står det at ved innsendelse av søknad om rammetillatelse for hvert felt skal det vedlegges en faseplan som viser trafikkavvikling for alle trafikantgrupper i anleggsperioden. Vi mener at en plan for trafikkavviklingen for hele anleggsperioden må være avklart før detaljreguleringsplanen godkjennes.</p> <p>Teknisk plan for utbedring av krysset mellom Sagmovegen og Lundsgutua – samt for gangvei/fortau langs nordsiden av Sagmovegen – skal være sendt til Viken fylkeskommune for vurdering før detaljreguleringsplanen for Lundsjordet</p>	<p>ulemper som nevnes gjelder alle som bor inntil et byggeområde. Det kan ikke gjennomføres støyfritt, uten transport osv.</p> <p>Det ligger til grunn i planen at nødvendige tiltak gjøres for å sikre offentlige tjenester.</p> <p>Når det gjelder kollektiv dekning, ligger dette utenfor kommunens myndighet.</p> <p>Rekkefølgebestemmelsene er utformet med tanke på en god gjennomføring av prosjektet som sikrer naboer, men også nye innbyggere på Lundsjordet etter hvert som byggetrinnene ferdigstilles.</p> <p>Det kan vurderes om gjennomføring av de ulike byggetrinn og påtenkte anleggstraseer kan vedlegges som illustrasjon.</p>		
--	--	--	--	--

godkjennes. Det fremgår ikke av planforslag eller planbestemmelser at dette er gjort så langt

Ønske om ferdigstilling av Lundsgutua med tosidig fortau: Lundsgutua (o-SKV3-5) og fortau på begge sider (o-SF1,2,4 og o-SF6,7) må ferdigstilles før igangsettingstillatelse gis for oppføring av bygninger på planområdet. Det samme gjelder krysset mellom Sagmoveien og Lundsgutua og fotgjengeroverganger for kryssing av Lundsgutua og Sagmoveien. Ved å stille krav om at de påkrevde oppgraderinger av veinettet er ferdigstilt før igangsettingstillatelse for oppføring av bygninger gis, sikres det at veinettet både tåler og har plass til anleggstrafikken (store og tunge maskiner) samt at myke trafikanter har mulighet til å bevege seg rimelig trygt forbi anleggsområdet (ferdig utbygd fortau på begge sider av Lundsgutua). Et slikt rekkefølgekrav sikrer også at utbyggingen på planområdet er tilpasset veinettet, i stedet for at veinettet i etterkant må tilpasses utbyggingen.

10. Annet

Sol-/skyggestudier I bestemmelser og retningslinjer for kommuneplanen for 2021-2031, §18 står følgende om sol-/skyggeberegninger for reguleringsplaner som innebærer ny boligbebyggelse: "For reguleringsplaner som innebærer ny boligbebyggelse skal det utføres sol-/skyggeberegninger for å vise hvordan eksisterende bebyggelse vil påvirkes av ny bebyggelse, og likeledes konsekvensene internt mellom ny bebyggelse. Beregningene skal ta utgangspunkt i solforholdene for datoer som tilfaller jevndøgn og sommersolverv på tidspunktene kl. 9.00, 12.00, 15.00 og 18.00." Sol-/skyggestudiene som følger detaljreguleringsplanen viser imidlertid ikke hvordan eksisterende bebyggelse vest for planområdet påvirkes av skygge kl 9:00 ved jevndøgn; det ikke er mulig å se fra figurene hvor langt vest skyggene strekker seg.

Krav om sikkerhet for gående må selvsagt også gjelde langs Lundsgutua. Planbestemmelsen punkt 3.1.1 må derfor endres til (vår understreking): "Balkonger tillates utkraget inntil 2,5 meter utenfor byggegrense. Det tillates ikke utkragede balkonger utenfor byggegrense over fortau i Sagmovegen eller Lundsgutua."

11. Oppsummering

Huseierlaget har i tillegg nye merknader i forbindelse med 2. gangs høring for detaljreguleringsplanen. Hovedpunktene er oppsummert nedenfor:

Tas til etterretning. Sol/skyggediagrammene bør vise hele skyggen. Revidert skisse for det aktuelle er utarbeidet, og vises under. Det vurderes ikke å endre sakens karakter.



	<ul style="list-style-type: none"> - Detaljreguleringsplanen er i strid med gjeldende områdereguleringsplan og må derfor enten endres, utsettes eller omdefineres til en områdereguleringsplan. - Det må gjennomføres en konsekvensutredning. - Det må gjøres en ny risiko- og sårbarhetsanalyse som tar høyde for bebyggelse opp til 13-14 etasjer nordøst på Lundsjordet som ligger rett ved et kjent kvikkleireområde. - En større del av overvannsdreneringen bør skje ved at vannet ledes i rør, og det bør planlegges for flere kummer slik at dreneringskapasiteten økes og eventuell overflateavrenning ned mot kvikkleireområdet reduseres. - Det må fremgå av planbestemmelser og plankart at Lundsgutua skal forskyves østover slik at ytterkant nytt fortau langs vestsiden blir i dagens asfaltkant. - Trafikkanalysen må oppdateres i henhold til den totale trafikkmengden som kan forventes når hele Lundsjordet er utbygd (7500 kjt/døgn). - Det må fastsettes i planbestemmelsene at eksisterende bebyggelse – samt eiendommer som i dag er ubebygde men regulert til boligformål – skal få støyavbøtende tiltak. - Byggeghøyder må reduseres slik at de kommer i samsvar med gjeldende områdereguleringsplan (maks kote 113), og bebyggelsen må trappes ned mot nabobebyggelsen i sør og vest. - Det må gjøres en utredning av mulige helsemessige konsekvenser av utbyggingen i henhold til §11 i folkehelseloven. - Rekkefølgebestemmelsene må endres slik at de ivaretar trafiksikkerhet og fremkommelighet for beboerne i området underveis i anleggsperioden. <p>Vedlegg: Vedlegg A: Huseierlagets merknader til 1. høringsrunde. Vedlegg B: Vurdering fra advokatfirmaet Lund & Co. Vedlegg C: Huseierlagets tidligere merknader til trafikkanalysen.</p>	<p>Vurderes. Byggegrensen mot o_SGS3-4 har ikke lik avstand som mot Lundsgutua.</p>		