

FORSLAGSSTILLERS PLANBESKRIVELSE

Detaljreguleringsplan for Skjærvaveien 44 m. fl.

Plan-ID: 0231_522

Forslagsstiller: Boligbyggelaget USBL

Revisjon 08.09.2025

1. Sammendrag



Figur 1: Perspektiv av ny snuplass og innkjøring til Skjærvaveien 44, som er hensikten med planendringen. Illustrasjonen viser også forslag til ny bebyggelse på naboeiendommen Skjærvaveien 38. Planforslaget for naboeiendommen er ikke sluttbehandlet.

Planområdet ligger ved Nitelva i Strømmen. Eiendommen som foreslås regulert for boligbygging er på 14,2 daa. Planområdet er totalt på 29,7 daa. og omfatter også areal for ny gang- og sykkelvei.

Skjærvaveien 44 er i dag utbygd for lager og industri. Eiendommen ligger innerst i Skjærvaveien, som er en blindvei. Maxbo hadde tidligere varehus her, i dag brukes eiendommen for lager- og logistikkvirksomhet, verksted mm. Det meste av arealet er planert og asfaltert som kjøreareal. Dagens terreng ligger lavere enn nivå for 200-årsflom, det er anlagt flomvoll nord og øst for eiendommen som beskytter mot flom i Nitelva.

Næringseiendommene langs Skjærvaveien har gjennomgående liten aktivitet, og med den sentrumsnære beliggenheten ligger alt til rette for en transformasjon av området til boliger på sikt. Skjærvaveien 44 er et første trinn av denne transformasjonsprosessen. I planforslaget etableres det noen kvaliteter som kan videreføres i senere utbygging, som en tydelig gatefasade som etablerer Skjærvaveien som en boliggate med forhager, og flere smett på tvers av området som gir visuell kontakt og mulighet til gjennomgang mot elva.

Skjærvaveien 44 er regulert for variert boligutbygging på eiendommen. Mot småhusområde og gangvei i vest og nord legges rekkehusbebyggelse med to og tre etasjer. Inne på østre del av eiendommen legges høyere blokker med leiligheter i 5 og 7 etasjer ut mot elverommet. Det er lagt vekt på at bebyggelsen skal åpne for gløtt på tvers av området mot elverommet, og gjennomganger til flomvollen. Parkering legges i vanntett kjellerkonstruksjon. Bebyggelsen heves fra dagens terrengnivå for å sikre området mot framtidig flom. Vegetasjonen langs elvebredden blir ikke berørt av tiltaket.

I tillegg til boligutbygging legger reguleringsplanen til rette for etablering av gang- og sykkelvei på østsiden av Skjærvaveien, fram til regulert fortau ved krysset med Skjettenveien. Nedre del av Bergveien reguleres til gangvei for å fjerne et trafikkfarlig kryss. Løsningene er i tråd med kommunens anbefalinger.

Reguleringsplanen følger opp føringer for arealbruk i kommuneplan, der området er avsatt for boligbygging med blokker og konsentrert småhusbebyggelse. Boligutbygging med høy tetthet i sentrumsnære områder er også i tråd med overordnede føringer som Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Planforslaget utløser ikke krav til konsekvensutredning.

Reguleringsplanen vil gi maksimalt 165 nye boliger som er sentrumsnære og samtidig ligger i et rolig og attraktivt boligmiljø langs Nitelva. Dagens industriområde, som har lite aktivitet, transformeres til boliger med gode uteområder og nærhet til turområder og grønt. Området vil inneholde boliger for flere grupper, både barnefamilier, små husholdninger og eldre som ønsker enklere boligløsninger. Utbygging i henhold til planforslaget vil gi store bilfrie uteområder og gode oppvekstvilkår for barn. Her vil det være mulig å gjennomføre et hverdagsliv der sykkel kan erstatte bil for mange ærend til sentrum og stasjonen, og der naturkvalitetene langs elva blir tilgjengelige for flere.

Planendring 2025

Ved endring av reguleringsplanen reguleres snuplass på kommunal eiendom innerst i Skjærvaveien, snuplassen vil også fungere som oppstillingsplass for renovasjonsbil for avfallssug. Snuplassen krever en liten utvidelse av planområdet for vedtatt plan. Som følge av arealbeslag for snuplass, reduseres antall gjesteparkeringsplasser på Skjærvaveien 44 fra 9 til 7.

2. Bakgrunn

2.1. Planområdet



Figur 2: Lokalisering av planområdet med avstand til Lillestrøm stasjon. Den røde sirkelen markerer 2 km avstand til Lillestrøm stasjon, dette er definert som et prioritert vekstområde i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

Planområdet ligger ved Nitelva i Strømmen, vis-a-vis Lillestrøm sentrum. Nitelva renner sørover ca. 100 m øst for området.

Den nordre delen av planområdet er avgrenset av gangvei mot vest og flomvoll mot nord og øst. I sør avgrenses området av eiendomsgrense mot Skjærvaveien 38. Søndre del av planområdet omfatter Skjærvaveien og arealene øst for veien som i dag er regulert for veiformål, og søndre del av Bergveien.

Området som skal reguleres er på 29 661 m².

2.2. Hensikten med planen

Reguleringsplan for Strømmen fra 1953 regulerte opprinnelig området for industri. Industri og arealkrevende næring er ikke lenger ønsket arealbruk for denne typen sentrumsnære områder. Nærhet til Lillestrøm sentrum, utsikt mot Nitelva og enkel tilgjengelighet til store friluftsområder gjør området godt egnet for boligbygging.

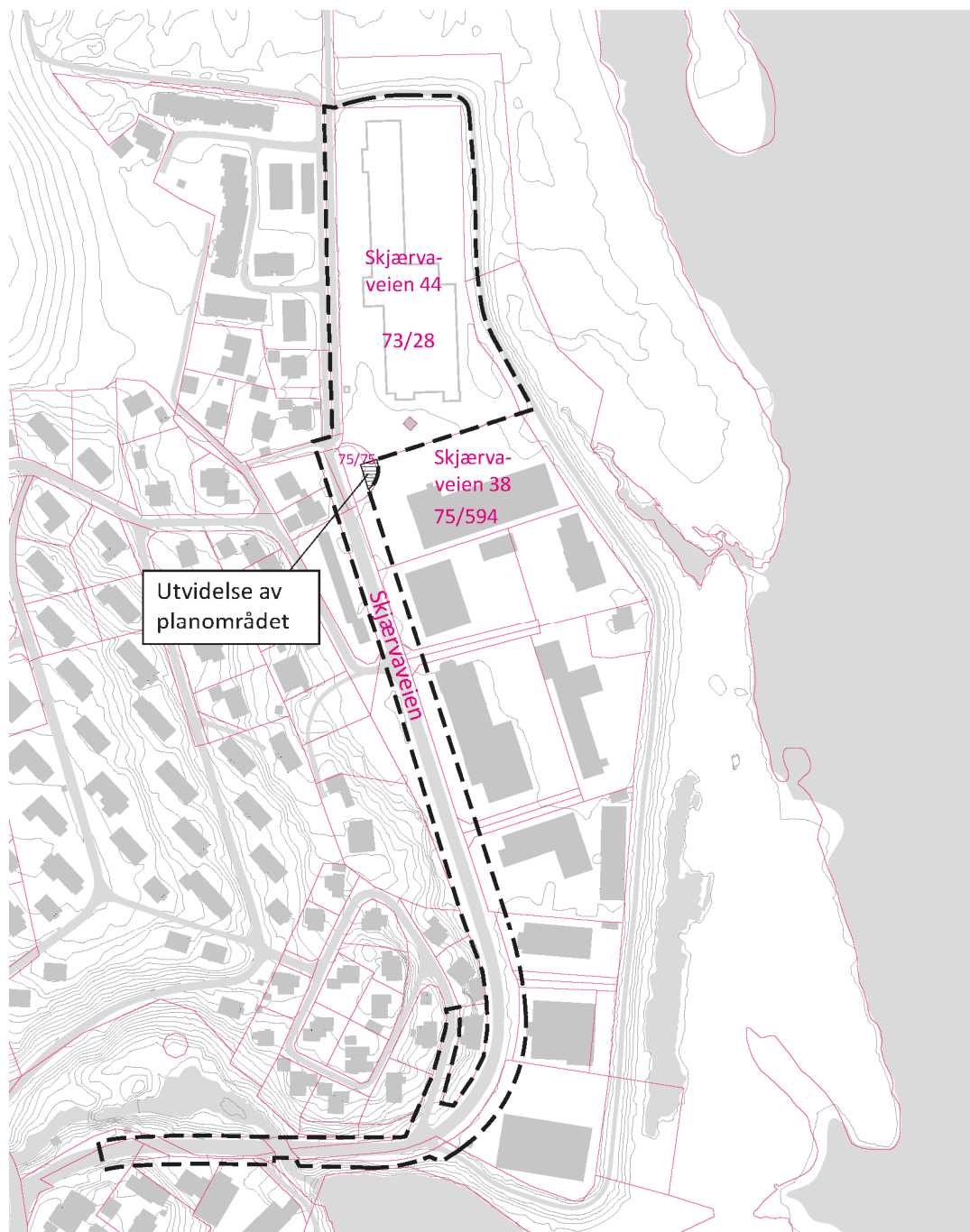
Kommuneplanen avsetter området for boligutbygging med konsentrert småhusbebyggelse/blokker. Planforslaget legger til rette for boligutbygging på Skjærvaveien 44 med en kombinasjon av rekkehus og blokkbebyggelse.

I sammenheng med planforslag for boligbygging har Lillestrøm kommune stilt krav om at det reguleres ny gang-/sykkelvei langs Skjærvaveien for å sikre gode forhold for gående og syklende. Kommunen har også ønsket å omregulere søndre del av Bergveien til gangvei. Planforslaget legger til rette for utbygging av gang-/sykkelveg og fortau samt omregulering av Bergveien til gangvei.

Lillestrøm kommune ønsker at utbyggingen skal bidra til etablering av ny gang-/sykkelbru eller annen forbindelse ved Skjervagapet, og har knyttet rekkefølgekrav til dette i reguleringsbestemmelsene.

2.3. Forslagstiller, plankonsulent, berørte eiendommer

Forslagstiller er Boligbyggelaget Usbl, ved plankyndig konsulent alt.arkitektur as.



Figur 3: Planområdet med eiendomsgrenser.

Planområdet omfatter hele / deler av følgende eiendommer.

Gnr/bnr	Adresse / bruk	Eier	Areal innenfor planområdet, m ²
73/27	Skjærvaveien (vegrunn)	Lillestrøm kommune	107
73/28	Skjærvaveien 44	Boligbyggelaget Usbl	14 202
73/73	gangvei	Lillestrøm kommune	1 083
73/92	flomvoll	Lillestrøm kommune	940
75/1	elvebredd Skjærvagapet	Lillestrøm kommune	419
75/71-	Skjettenveien 4/6/8/10/12	privat	36
75/75-	vegrunn og flomvoll	Lillestrøm kommune	445 + 520
75/324	Skjærvaveien 4	privat	185
75/369	Skjærvaveien 8	privat	468
75/375	Skjærvaveien 10	privat	164
75/377	Skjærvaveien 18	privat	177
75/393	Skjærvaveien 20	privat	352
75/394	Skjærvaveien 24	privat	947
75/396	Skjærvaveien 36	privat	462
75/413	Skjærvaveien (vegrunn)	Lillestrøm kommune	88
75/415	Skjærvaveien (vegrunn)	Lillestrøm kommune	242
75/416	Skjærvaveien (vegrunn)	Lillestrøm kommune	252 + 227
75/439	Skjærvaveien 6B	privat	63
75/561	Skjærvaveien (vegrunn)	Lillestrøm kommune	83
75/562	Skjærvaveien (vegrunn)	Lillestrøm kommune	229
75/594	Skjærvaveien 38	privat	375
75/601	gangvei	Lillestrøm kommune	24
75/663	Skjærvaveien 44 (pumpehus)	Lillestrøm kommune	30
75/700	til Skjærvaveien 10	privat	11
275/14	Bergveien (vegrunn)	Lillestrøm kommune	714
275/15	Skjærvaveien (vegrunn)	Lillestrøm kommune	281 + 5 708

2.4. Tidligere vedtak i saken

Reguleringsplan 522 for Skjærvaveien 44 og gang-/sykkelveg ble vedtatt 17.12.2019.

2.5. Utbyggingsavtaler

Det er aktuelt å inngå utbyggingsavtale med kommunen blant annet for utbygging av gang-/sykkelvei, pumpestasjon og VA-anlegg. Oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtale ble varslet ved kunngjøring av planarbeidet 26.02.2016.

2.6. Krav om konsekvensutredning

Etter Forskrift om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven er det etter forslagsstillers vurdering ikke krav om konsekvensutredning i denne saken. Formål og størrelse på tiltaket utløser ikke forskriftens krav til utarbeiding av konsekvensutredning etter §§ 6-8.

3. Planprosessen

3.1. Varsel om oppstart

Oppstart av reguleringsarbeid ble varslet med annonse i Romerikes Blad den 26.02.2016. Samme dag ble varselet lagt ut på kommunens hjemmeside. Brev til de berørte partene i saken med tilsvarende informasjon ble sendt ut 24.02.2016. Varselet inkluderer grunneiere, naboer, frivillige organisasjoner og offentlige myndigheter, i tråd med kommunens faste varslingsliste.

Planendring 2025

Utvidelse av planområdet og planendring ble varslet 06.03.2025, med frist for innspill til planarbeidet 30.03.2025. Utvidelse og endring av vedtatt reguleringsplan behandles med forenklet prosess etter plan og bygningslovens § 12-14, med begrenset høring av oppstart.

3.2. Dialog med Skedsmo/Lillestrøm kommune

Første møte om reguleringsplan ble avholdt 29.04.2013. Det kom da fram at da Skedsmo kommune ikke ønsket at det skulle startes opp planarbeid før plassering av trasé for ny Nordbyvei var avklart. Det var en målsetting å få avklart dette i løpet av høsten 2013. Oppstartmøte for planarbeidet ble avholdt 08.11.2013 uten at premissene for vei var avklart. Kommunen har i løpet av prosessen gjennomført flere utredninger for vegløsningen, og det ble avholdt flere møter, også med Statens Vegvesen, for å få mulighet til å starte opp planarbeidet. Med vedtak av kommuneplan og samferdselsplan i 2015/16 ble det enighet om at vegplanene var tilstrekkelig avklart.

Forslagsstiller har hatt som mål å fremme et planforslag i tråd med planavdelingens anbefalinger. Etter kunngjøring av planarbeidet i 2016 ble konsept for utbygging presentert for kommunen i to omganger, med en omarbeiding i henhold til de første tilbakemeldingene. Tilbakemeldinger fra planavdelingen var ved begge anledninger negativ, der man ønsket et annen og mindre «bymessig» struktur, deretter en større andel småhusbebyggelse og færre og lavere blokker. Forslagsstiller kom etter hvert til at planavdelingens anbefalinger ikke vil gi en forsvarlig utbyggingsøkonomi for prosjektet, og vi finner ikke grunnlag verken i kommuneplan eller i overordnede retningslinjer for arealbruk for at utnyttelsen skal være lavere enn det kommuneplanen tillater.

Planforslag ble sendt inn i juni 2017, der forslagsstiller ba om framlegging for førstegangsbehandling på tross av at administrasjonen ikke ville anbefale forslaget. Det ble deretter gitt tilbakemelding fra planavdelingen i slutten av november, der ny saksbehandler gjentar de samme innvendingene som det har vært uenighet om tidligere i prosessen, samt noen nye momenter til plankart og bestemmelser. Forslagsstiller har bearbeidet planforslaget blant annet med å ta med tilgrensende areal på flomvollen fram til gangveien, etter ønske fra kommunen. Det er ønske om en samordning av utforming av arealene mot gangveien.

I planprosessen har det også vært dialog med Skedsmo kommune for blant annet løsninger av gang-/sykkelvei og VA-plan, som er vurdert som akseptable før innsending av planforslaget.

Planendring 2025

Reguleringsplan for Skjærvaveien 44 spesifiserer ikke løsningen for renovasjon. Forslagsstiller ønsket å bygge et anlegg med avfallsbrønner i tråd med anbefaling fra ROAF, men kommunen har ønsket en løsning med mobilt avfallssug med henvisning til bestemmelse i kommuneplanen. For å etablere en oppstillingsplass for renovasjonsbil ved et hentepunkt (dockingpunkt) utenfor boligområdet, ble det da nødvendig å opprette en snuplass med oppstillingsplass ved avkjøring til Skjærvaveien 44. Dockingpunktet kan betjene utbyggingen på både Skjærvaveien 44 og 22-38. Løsningen for snuplass er utarbeidet i dialog med Lillestrøm kommune, ROAF og eier av Skjærvaveien 38.

Snuplassen ligger delvis utenfor planområdet for vedtatt plan 522, det er derfor behov for å varsle en utvidelse av planområdet og planendring for å legge til rette for utbygging av renovasjonsløsningen.

3.3. Medvirkningsprosess

Etter varsling av planarbeidet har vi mottatt 7 merknader og diverse henvendelser og spørsmål om planforslaget. Borettslag og privatpersoner i nærområdet har ønsket orientering om planene, det samme har eiere av nærings-eiendom i Skjærvaveien som både har egne planer for utbygging og som berøres av planer for ny gang-/sykkelvei. På grunn av en lang prosess for å avklare utbyggingskonseptet med planavdeling i kommunen har tilbakemeldingene fra forslagsstiller ikke alltid vært like konkrete. Forsvarsstiller har likevel lagt vekt på å besvare spørsmål løpende. Det ble gjennomført informasjonsmøte i forbindelse med offentlig ettersyn av planforslaget.

Forhåndsuttalelsene er gjengitt i kapittel 7.

Planendring 2025

Ved varsling av oppstart av planendring og utvidelse av planområdet kom det inn 5 tilbakemeldinger. Forhåndsuttalelsene er gjengitt i kapittel 7.

3.4. Planprogram

Det er etter plan- og bygningsloven § 12-9, jamfør § 4-1, ikke krav til planprogram i denne saken.

3.5. Behandling i Hovedutvalg for tekniske tjenester

Planforslag for Skjærvaveien 44 ble sendt inn i juni 2017, og behandlet i Hovedutvalg for tekniske tjenester (HUT) 20.06.2018. HUT fattet vedtak om at planforslaget ikke skulle sendes ut til offentlig ettersyn slik det da forelå, men ønsket å se alternative løsninger for boligområdet med enten 6 boligblokker på 4 og 6 etasjer, eller 5 boligblokker med 5 og 7 etasjer.

Ved ny innsending av planforslaget i januar 2019 inneholdt de to alternativene, samt et tredje alternativ som forslagsstiller mener kan gi en god utbyggingsløsning.

Planforslaget har redusert utnyttelse av boligtomta, med redusert antall leiligheter i blokker. Som følge av redusert utnyttelse er uteoppholdsareal per bolig (MUA) økt fra 60 til 68-70 m², trafikkmengden som genereres som følge av planforslaget er også redusert.

Planforslaget refererer til forslag til ny kommuneplan, der det er foreslått tomt for ny skole lenger sør i Skjærvaveien. Krav til parkeringsdekning er innskjerpet i tråd med kommuneplanens føringer.

Planforslaget inneholder også argumentasjon for hvorfor rekkefølgekrav bør knyttes til midlertidig brukstillatelse til boliger, i stedet for at teknisk infrastruktur må være ferdigstilt før igangsetting av boliger over bakken.

HUT behandlet planforslaget på nytt 10.04.2019 og vedtok at det kunne legges ut til offentlig ettersyn med alternativ 3 som aktuelt alternativ. HUT vedtok at følgende endringer skulle gjøres i forslagsstillers planforslag:

- Det settes inn en ny § 6.3.8: «Før midlertidig brukstillatelse kan gis, skal gang- og sykkelbru over Skjærvagapet være sikret opparbeidet.»
- I § 2.1, første setning, endres kote 105,9 til kote 106,2.

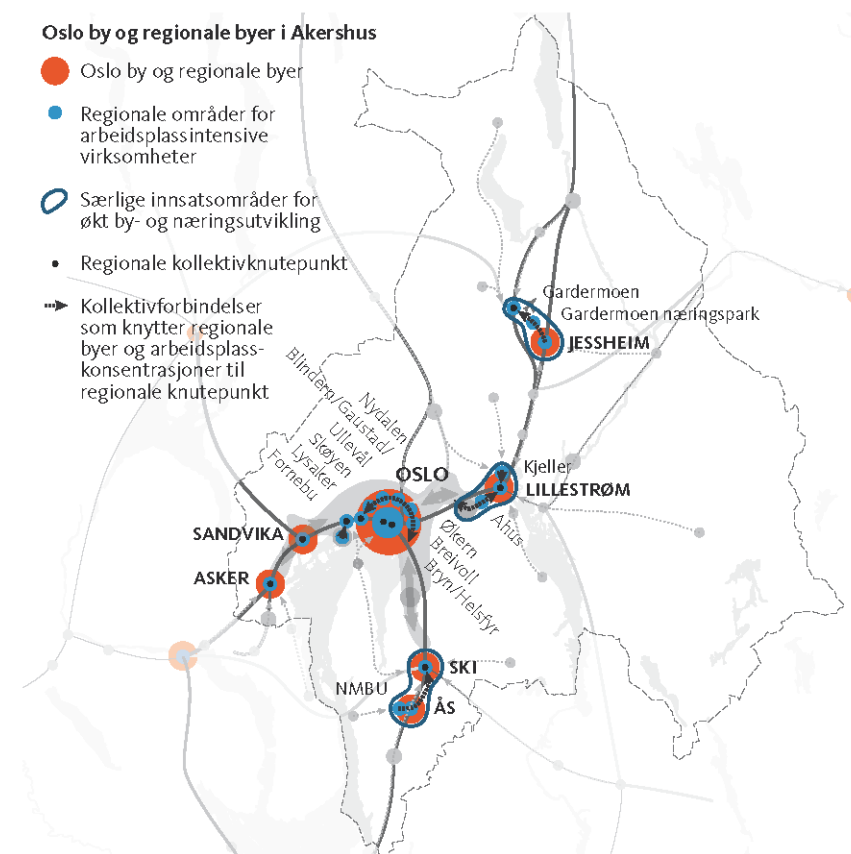
Endringene er gjort i planforslaget som nå sendes ut på høring.

4. Planstatus og andre føringer

4.1. Overordnede planer

Fylkeskommunale planer

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Oslo kommune / Akershus fylkeskommune desember 2015.



Figur 4: Lillestrøm pekes ut som regional by og et prioritert vekstområde i Akershus.

Planen legger opp til et mer konsentrert utbyggingsmønster og en større satsing på kollektivtransport, sykkel og gange. I planen utpekes blant annet Lillestrøm/Kjeller som en regional by og prioritert vekstområde.

Konsentrert vekst til noen prioriterte byer og tettsteder er av stor betydning for å utvikle mer sammensatte og innholdsrike steder med attraksjonskraft (...). Flere boliger og et bredt utvalg av arbeidsplasser og handels-, tjeneste- og fritidstilbud vil gjøre at flere kan gå og sykle til daglige gjøremål, og gi grunnlag for bedre kollektivtilbud.

- Strategi R3: Bolig- og arbeidsplassvekst i prioriterte vekstområder

Det forventes at kommunen utarbeider et dimensjoneringsgrunnlag for bolig- og arbeidsplassvekst i prioriterte vekstområder. Det legges til rette for at minimum 80 % av bolig- og arbeidsplassveksten i kommunen skjer innenfor prioriterte vekstområder. I kommuner med regionale byer legges det til rette for at minimum 90 % av bolig- og arbeidsplassveksten i kommunen skjer innenfor prioriterte vekstområder. Funksjonsblanding av arealbruk vektlegges.

- Strategi R6 Krav til arealutnyttelse

I prioriterte vekstområder legges det til rette for høy arealutnyttelse. I sentrumsområder, områder ved regionale kollektivknutepunkt og områder tilrettelagt for arbeidsplassintensive virksomheter forventes det særlig høy arealutnyttelse.

Anbefalt områdeutnyttelse i prioriterte vekstområder i Akershus:

Regionale byer: 80-100 %. Høyest i sentrumsområder, områder for arealintensive arbeidsplasser og tett på regionale kollektivknutepunkt.

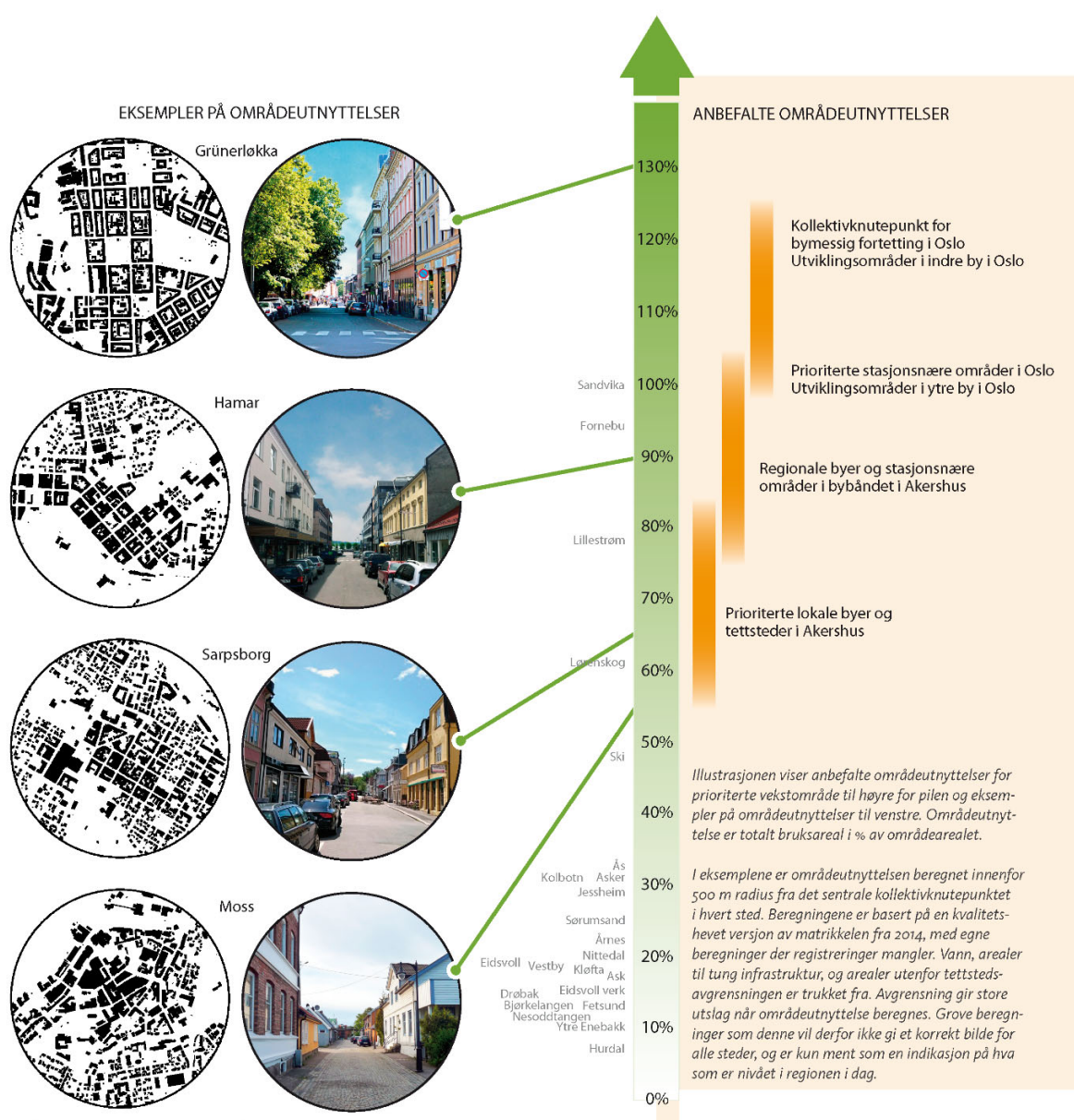
(Det vises her til *Områdeutnyttelse* som er definert i kommuneplan for Oslo 2015-2030; brutto areal for byområdet (inkludert veiareal, friområder osv.) brukes som grunnlag for beregning av utnyttelse.

Områdeutnyttelse på 100 % svarer til en tomteutnyttelse (på netto byggeareal) på 150-250 %.

I regionale byer kan avstand på inntil 2 km. til kollektivknutepunkt aksepteres som gangavstand.

- Strategi R 18: Trygt og tydelig nett for gange og sykling

(...) Det forventes at sammenhengende gangnett utvikles i prioriterte vekstområder, med vekt på fremkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming, særlig inn mot kollektivholdeplasser og -knutepunkt, skoler og i sentrumsområder. Lokale stier og snarveier bør sikres i arealplaner.



Figur 5: Regional plan for areal og transport anbefaler en bymessig utvikling med høy tetthet nær regionale knutepunkt.

Romerike møter framtida. Regional utviklingsplan for Romerike 2005–2025. Akershus fylkeskommune 14. oktober 2004.

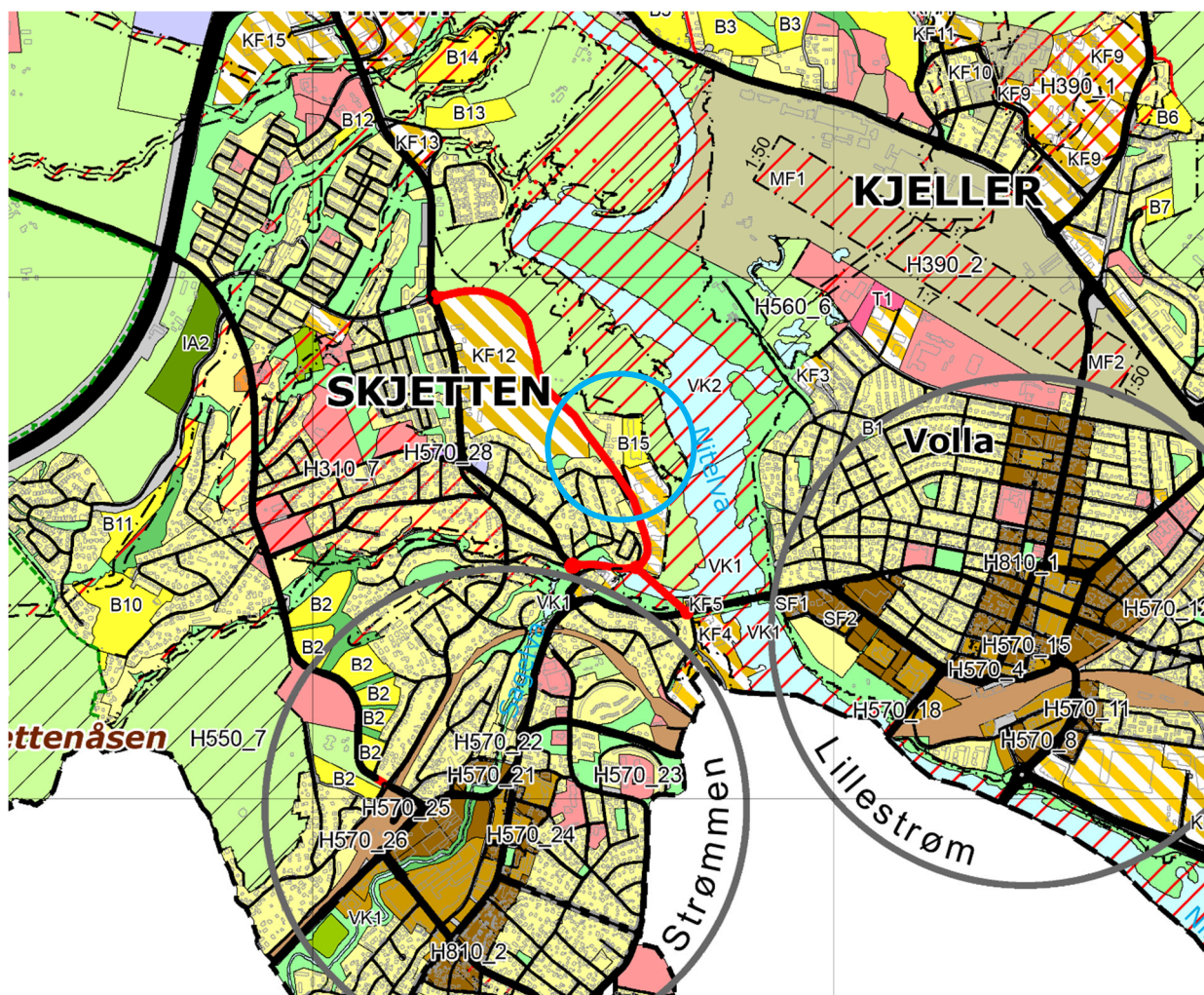
Fylkesdelplanen er en konkretisering av rikspolitiske retningslinjer for samordna areal- og transportplanlegging med mål og retningslinjer for utbyggingsmønster og arealbruk på Romerike. Blant strategiene i planen er

- 4: Utbyggingspolitikken skal i større grad legge vekt på konsentrasjon i de viktigste sentra langs kollektivaksene i stedet for konsentrasjon innen den enkelte kommune.
- 8: Kommunene bør i fellesskap sørge for et variert boligtilbud for å imøtekomme en forventet høy befolkningsvekst på Romerike.
- 9: En større andel av boligene bør ligge innen gang- og sykkelavstand fra lokale arbeidsplasser, tjenestetilbud og aktivitetstilbud.

Kommuneplanens arealdel

I Kommuneplan for Skedsmo 2015-2026 er Skjærvaveien 44 markert som nytt område for boligbebyggelse (felt B15). Bestemmelsene angir konsentrert småhusbebyggelse / blokk som utbyggingsform.

Områdene i/omkring Nitelva i øst er markert som faresone for flom (H320). Arealene nord for planområdet er regulert for LNFR (landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift) og hensynssone for landskap (H550).



Figur 6: Utsnitt av kommuneplan 2015-2026, arealdelen. Skjærvaveien 44 er markert som gult felt (boligformål) B15.

Planbestemmelsene inneholder flere tema som er relevante for planforslaget:

§ 1-4 Utbyggingsavtaler

Utbyggingsavtaler er en forutsetning der kommunen vurderer at det foreligger behov for å avklare nærmere hvordan en plan (eller et eller flere tiltak i en plan) skal gjennomføres og bekostes, eller der det foreligger et behov for å inngå avtale som et supplement til en eller flere arealplaner.

Som utgangspunkt må utbygger selv opparbeide og bekoste nødvendige tiltak, herunder teknisk og grønn infrastruktur hjemlet i plan- og bygningsloven eller i den aktuelle arealplan.

§ 1-5 Krav til teknisk infrastruktur i fremtidige områder for bebyggelse og anlegg

1-5.1 Vann og avløp

For å sikre hygieniske forhold og tilstrekkelig mengde til brannvann, skal overordnet VA-plan inngå i alle reguleringsplaner (område- og detaljreguleringsplaner). Planen skal angi prinsippløsninger for området, sammenheng med overordnet hovedsystem, samt dimensjonere og vise overvannshåndtering og flomveier.

1-5.2 Energiforsyning

Nye nærings- og boligbygg bør bygges som passivhus, der Norsk Standard for passivhus legges til grunn.

Tilknytningsplikt til fjernvarme fastsettes i reguleringsplan.

1-5.3 Avfall

For ny bebyggelse eller ved rehabilitering av bestående bebyggelse, skal det velges avfalls løsninger som fremmer avfallsminimering, gjenbruk og gjenvinning. Det skal legges til rette for å følge opp kommunens vedtatte kildesorteringsløsninger.

Avstand fra ytterdør i boenhet til leveringspunkt skal maksimum være 50 meter. Hovedandelen av boenheter skal ha kortere vei enn 30 meter fra ytterdør til leveringspunkt.

Utenfor sentrumsformålet skal det etableres avfallsoppsamlingsløsning etter følgende norm:

100-250 boenheter = mobilt avfallssug

§ 1-7 Rekkefølgekrav

For områder avsatt til bebyggelse og anlegg i kommuneplanens arealdel, kan utbygging ikke finne sted før bl.a. samferdselsanlegg, teknisk infrastruktur og samfunnstjenester som vei, herunder gang- og sykkelveinett og fortau, vann, avløp og energiforsyning (inkl. ev. fjernvarme), telekommunikasjon, turveier, grønnstruktur, skoler, barnehager, kommunikasjonstilbud og helse- og sosialtjenester er etablert med tilstrekkelig kapasitet.

For boligbebyggelse skal felles lekeareal og andre felles uteoppholdsareal (inkl. parkering) opparbeides i samsvar med til enhver tid gjeldende bestemmelser, og være ferdigstilt før brukstillatelse gis.

Rekkefølgekrav til felt og infrastruktur:

c) Før detaljreguleringsplan for feltene B15 (Maxbo-tomta), KF5 og KF5B (ved Skjærvagapet) kan vedtas må det foreligge teknisk detaljplan for Skjærvaveien, og ny broforbindelse (gang- og sykkel) over Skjærvagapet.

§ 1-8.4. Krav om estetisk redegjørelse

b) Volum- og funksjonsanalyse

(...) Der byggverk antas å få fjernvirkning, eller defineres som landemerke, signalbygg, eller har viktige samfunns-funksjoner og -roller, skal virkningene av bygget utredes som et eget tema i volum- og funksjonsanalysen.

d) Dokumentasjon

Sammen med reguleringsplanforslaget kan det til førstegangsbehandling kreves framlagt illustrasjonsmateriale som tegninger, fotomontasje, perspektivfoto samt modell som synliggjør bygningers estetikk, samspillet med omgivelsene, og utforming av gatefasader langs viktige akser.

§ 1-8.6 Områder for lek, rekreasjon og opplevelser

Den samlede kvaliteten på uteoppholdsarealet skal være brukbart for lek og ha tilfredsstillende soltilgang.

b) Ved detaljregulering for blokkbebyggelse utenfor områder som er avsatt til sentrumsformål skal det avsettes minimum 60 m² egnet uteoppholdsareal per boenhet, hvorav 10 m² kan være på balkong eller takterrasse. Kravene kan oppfylles i form av fellesareal. Arealkravet skal dekkes på eiendommen bygningen ligger på. Det kan ikke regnes med uteoppholdsareal som har større gjennomsnittlig helning enn 1:3. Terrasser og plattinger mindre enn 0,5 meter over bakken kan regnes med som uteoppholdsareal. Areal som ligger i rød eller gul støysone kan ikke innregnes i MUA.

c) Ved detaljregulering av mer enn 4 boenheter skal det vises som del av planløsningen nærlekeplass for variert lek og opphold på minimum 150 m² for barn som trenger tilsyn innen 50 meter fra bolig. Der det er hensiktsmessig kan to eller flere nærlekeplasser slås sammen så lenge det samlede arealkravet overholdes. Felles bord, benker og sitteareal bør etableres på eller i nærheten av nærlekeplass.

d) Ved detaljregulering av felt avsatt til framtidig boligbebyggelse skal det vises som del av planløsningen offentlig tilgjengelig feltekeplass på for barn og unge, på tvers av aldersgrupper, for variert lek, spill, aktivitet, opphold og rekreasjon innen 300 meter fra alle boliger i alle felt.

f) Alle lekeplasser skal ha et kreativt innhold og en utforming og møblering som innbyr til allsidige aktiviteter, også vinterstid. Det skal være sol på minst halve arealet klokken 15 vårjevndøgn. Trafokiosker og annen teknisk infrastruktur skal ikke plasseres på områder avsatt til lekeplass.

h) Lekeplassene skal være ferdigstilt før det gis brukstillatelse.

§ 1-8.7 Geotekniske undersøkelser

I plan- og byggesaker skal det gjennomføres en geoteknisk vurdering som er tilstrekkelig for å klarere området for bebyggelse og anlegg. Kommunen kan, der forholdene på stedet tilsier det, kreve at det i tillegg gjennomføres geotekniske grunnundersøkelser (jf. plan- og bygningsloven § 28.1).

§ 1-8.9 Parkeringskrav/oppstillingsplasser for bil og sykkel

h) Minst 5% av oppstillingsplassene for bil skal tilrettelegges for mennesker med nedsatt funksjonsevne. (...) Biloppstillingsplasser for mennesker med nedsatt funksjonsevne plasseres så nær hovedinngang som mulig, maksimalt i en avstand på inntil 20 meter.

Krav til bil- og sykkelparkering for boligblokk utenfor fortetningsområdet er minimum 1 bil- og 2 sykkelplasser pr. boenhet.

§ 1-9.1 Miljøkvalitet

a) Støy

Ved ny utbygging skal støyvernet tilfredsstillende gjeldende støyretningslinje T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. Måloppnåelsen skal dokumenteres senest ved søknad om rammetillatelse.

c) Vurdering av konsekvenser av klimaendringer

I reguleringsplaner skal planbeskrivelsen inneholde en vurdering av konsekvenser av klimaendringer på lang sikt og planforslaget skal beskrive hvordan tilpasninger kan gjøres.

d) Lokalklima og luftkvalitet

I alle reguleringsplaner hvor det reguleres til arealformål bebyggelse og anlegg, skal luftkvaliteten vurderes og dokumenteres i tråd med gjeldende retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) før førstegangsbehandling.

§ 3-1 Faresoner (plan- og bygningsloven § 11-8 a)

a) Flom

For tiltak innenfor område utsatt for flomvann angitt på Flomsonekart utarbeidet av NVE for 200 – års flom i Lillestrøm, (kote 105,5) godkjent 05.12.05, stilles det krav om bruk av materialer og konstruksjoner som tåler å stå under vann. Rom under kote 105,5 skal ikke innredes til rom for varig opphold.

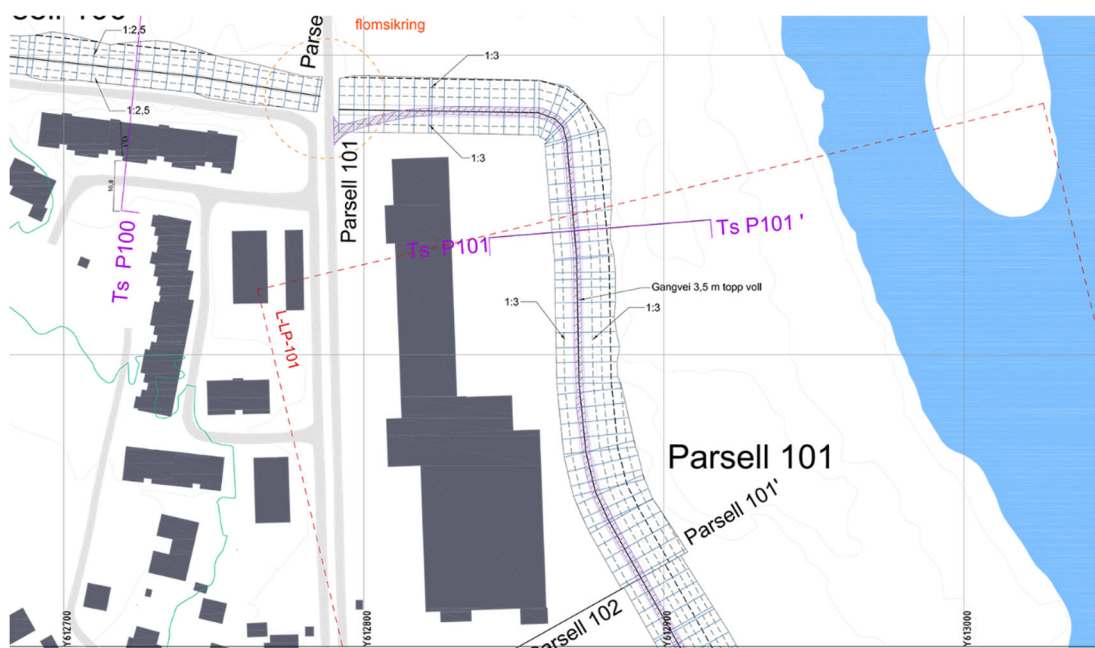
NVE har i 2016 revidert beregningene for 200-årsflom. Nivå for rom for varig opphold skal nå være kote 106,2.

Kommuneplan for Lillestrøm 2023-2035

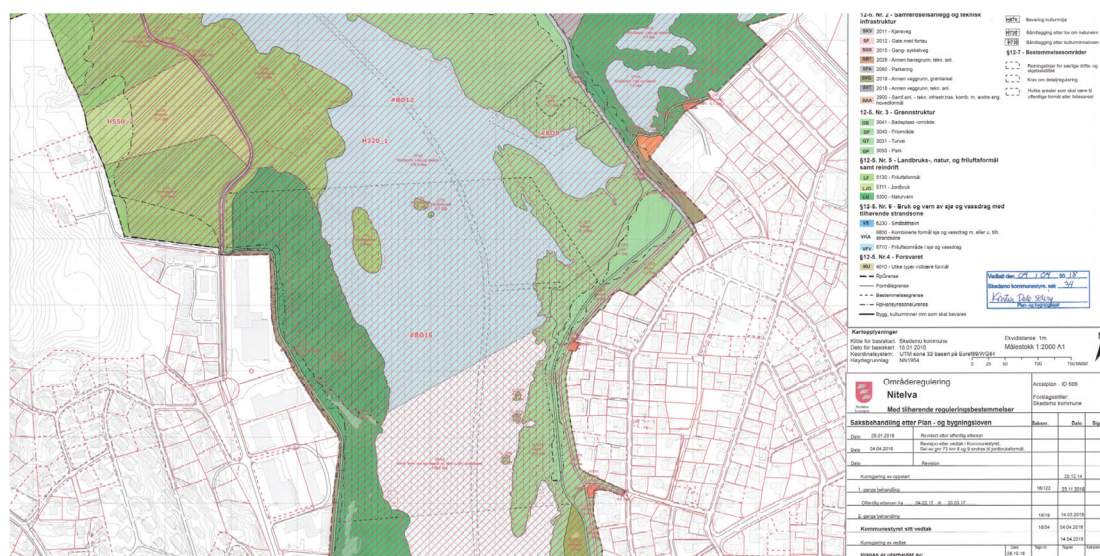
I gjeldende kommuneplan er det gjort endringer i bestemmelser som krever mer omfattende dokumentasjonskrav for grunnforhold, VA-anlegg, energiforsyning, estetikk, utearealer mm. for parkering

Områdeplan for Nitelva, vedtatt 04.04.18 med endringer 04.11.2019.

Områdeplanen regulerer Nitelva og tilgrensende områder, deriblant flomvollen nord og øst for Skjærvaveien 44. Områdeplanen legger til rette for å heve flomvollen til kote 108,0 i tråd med nye anbefalinger for 1000-årsflom. Heving av flomvollen kan innebære at fyllingsfot for vollen blir liggende inne på forslagsstillers eiendom i nord. Områdeplanen gir ellers ikke konsekvenser for planforslaget.



Figur 7: Områdeplan for Nitelva, utsnitt av plan for flomvoll.

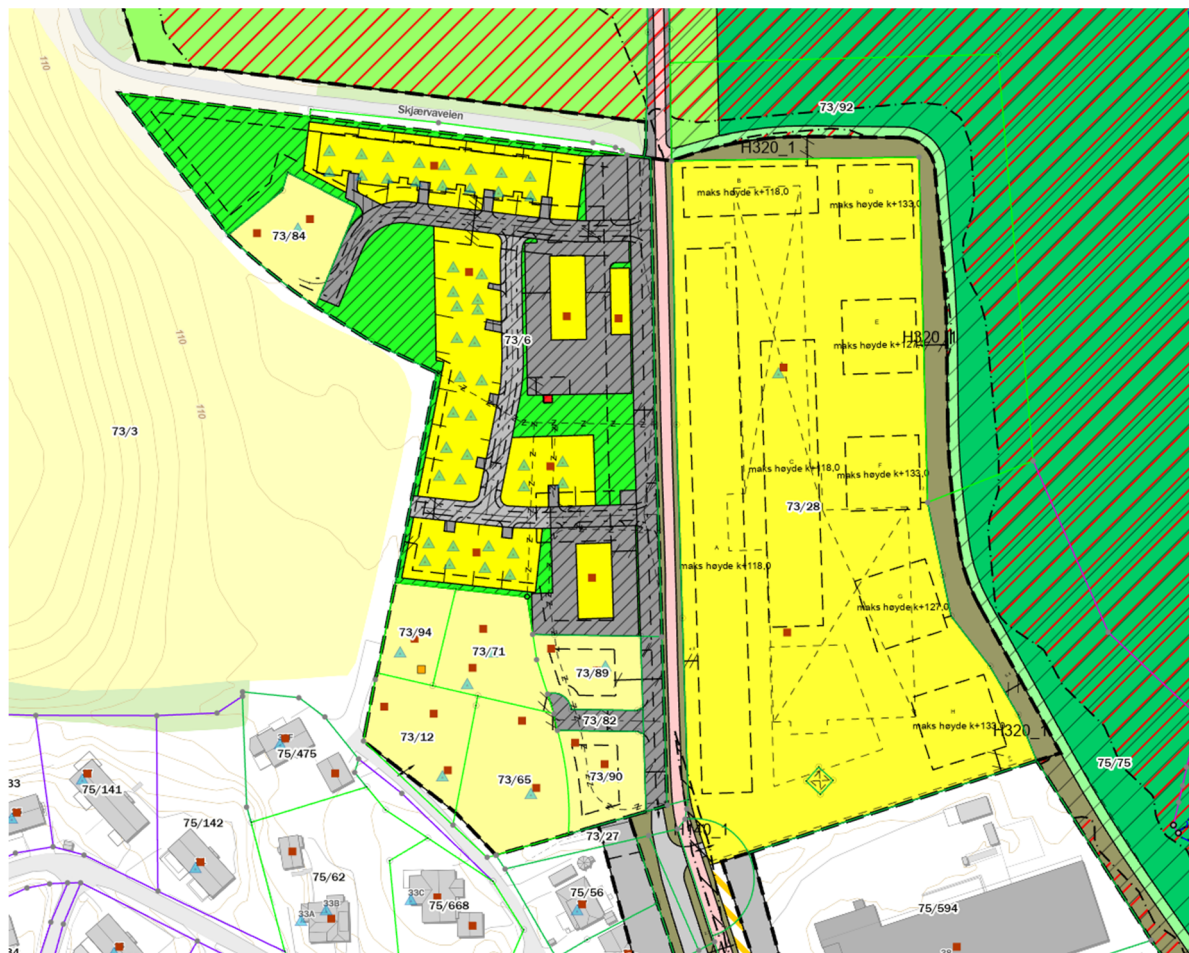


Figur 8: Områdeplan for Nitelva, plankart 5.

4.2. Gjeldende reguleringsplaner

Reguleringsplan 522 for Skjærvaveien 44 og gang-/sykkelveg ble vedtatt 17.12.2019. Planen regulerer også del av den kommunale eiendommen ved avkjørselen, gnr/bnr. 75/75, til boligformål. Planen åpner for utbygging av maksimalt 15 300 m2 BRA bolig, fordelt på rekkehus og blokker på 5 og 7 etasjer. Parkering legges under terreng. På terreng skal det opparbeides 9 qjesteparkeringsplasser for bil.

Gangvei vest for Skjærvaveien 44 er regulert i reguleringsplan 335 for Stavstrand ved Skjærvaveien, vedtatt 21.06.2001.



Figur 9: Utsnitt av kart med gjeldende plan for Stavstranden til venstre og Skjærvaveien 44 til høyre.

4.3. Pågående planarbeid

Det pågår prosess for detaljregulering av Skjærvaveien 22-38, like sør for Skjærvaveien 44. Forslaget til planendring omfatter areal innenfor Skjærvaveien 38. Planendringens forslag til snuplass vil løse atkomst til avfallssug for begge eiendommene, og utforming av snuplassen er avklart med grunneier for Skjærvaveien 38.

Det er også igangsatt detaljreguleringsplaner for Skjærvaveien 8-20 og Skjærvaveien 2-6.

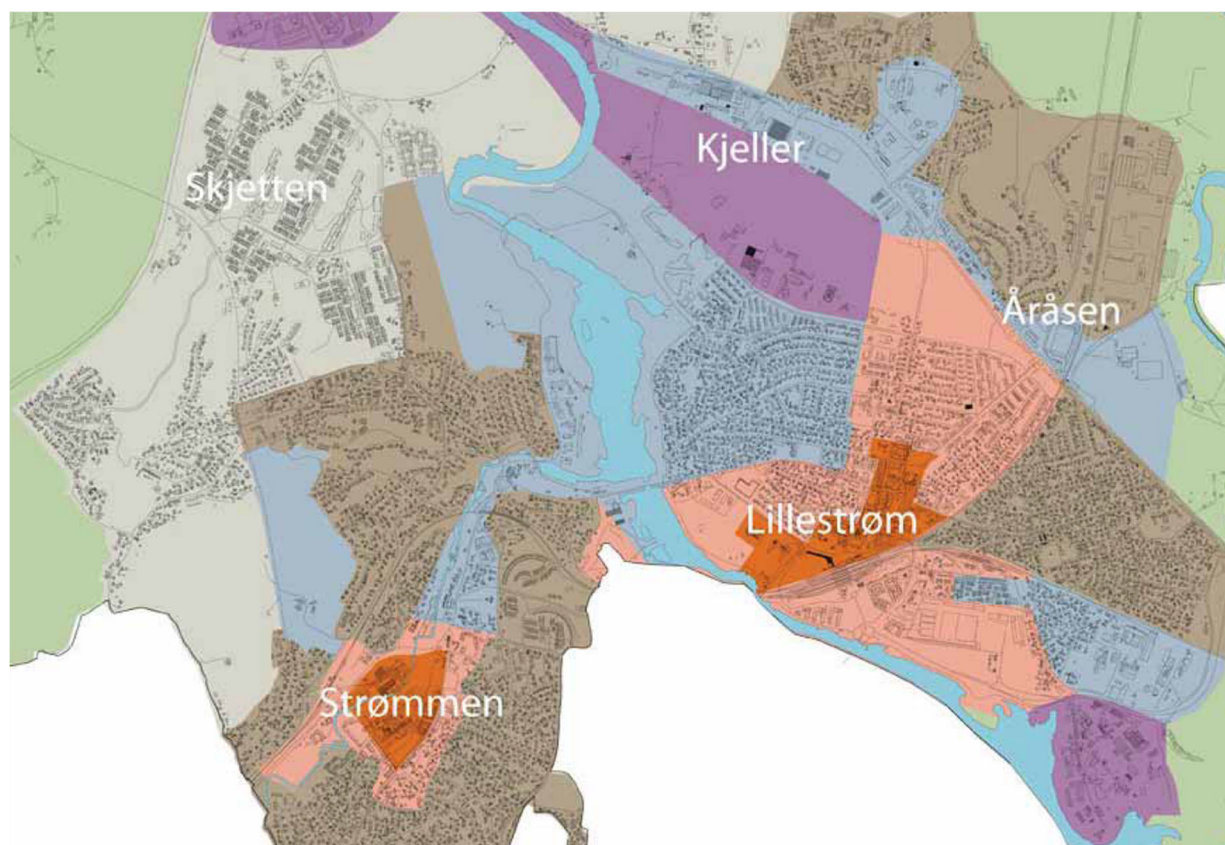
4.4. Temaplaner

Byutvikling og urban strategi, mai 2009

Dokumentet skal legge til rette for en framtidsrettet urbanstruktur, med utgangspunkt i byens kvaliteter i natur, infrastruktur og utviklingspotensial. Dokumentet definerer fokusområder for framtidig byutvikling, der Skjærvaveien ligger innenfor sonen for framtidig by. Sone 3, bysentrale områder, er karakterisert slik:

Lav offentlighetsgrad. Sentrale, men stille områder med dominerende boligformål. Mindre tett bebyggt og befolket, har nødvendige offentlige funksjoner og tjenester, har urban karakter og er godt knyttet til alle primære hovedfunksjoner for en by.

Det legges også vekt på utvikling av et effektivt transportnett for bil, kollektiv, gange og sykkel, med grønne forbindelser som blant annet omfatter Skjærvaveien.



Figur 10: Byutvikling og urban strategi, kartlegging av utviklingssoner.

Samferdselsplan for Skedsmo 2016-2030. Planen inneholder vurdering av tre alternative traseer for prosjektet Ny Nordbyvei, som har som mål å avlaste boliger langs Nordbyveien for miljøbelastning fra trafikken mellom Strømsveien og Hvam. Løsningene som er utviklet har høy pris og gir begrenset forbedring av situasjonen, ny vei kan også føre til økt trafikk totalt. Ny Nordbyvei er ikke oppført blant de prioriterte samferdselstiltakene i perioden.

Handlingsplanen inneholder også ikke-prioriterte tiltak for sykkel som bru over Skjærvagapet og ny bru over Nitelva.

Følgende strategier legges til grunn for å nå målene i samferdselsplanen:

- *Legge arealutvikling til sentrale områder nær eksisterende servicetilbud og teknisk og sosial infrastruktur. Utbygging og fortetting styres til kommunens sentrale område: Lillestrøm-Strømmen-Kjeller (LSK-triangelet).*
- *Legge til rette for en infrastruktur som virker positivt på folkehelsen og fremmer et helsefremmende miljø med hensyn til luftforurensning, trafikkstøy og trafiksikkerhet.*

- *Forsterke gang- og sykkelveinettet i kommunen, og utvide vedlikehold og brøyting av gang- og sykkelveier. Legge til rette for et effektivt gang-/sykkelvegnett som binder alle byfunksjoner sammen. Sykkelrutenettet må dessuten vurderes i et regionalt perspektiv.*

Sykelbyen Lillestrøm / Strømmen. Hovedplan 2013 nevner etablering av sykkelvei langs Skjærvaveien blant prioriterte prosjekter (#18).

Grøntplan for Skedsmos byggesone, 10.10.2012. Formålet med grøntplanen er å synliggjøre Skedsmos særpreg og bidra til å sikre befolkningens behov for rekreasjonsområder innenfor byggesonen, samt bidra til en urban byutvikling i tråd med byøkologiske prinsipper.

Grøntplanen inneholder analyse av dekning av ulike kategorier grøntstruktur og friområder:

Kategori I: Mindre parker og friområder i en avstand av 250 meter

Kategori II: Mellomstore parker og friområder i en avstand av 500 meter

Kategori III: Store grønnstrukturarealer: større enn 50 mål på en avstand på mer enn 1000 meter

Dekningsanalysen viser at planområdet ligger i grønn sone, det vil si at området har tilgang på samtlige 3 kategorier.

Nitelva er kommunens største blå/grønne korridor med tilgang til store grønne arealer. *Elven er stor og mektig, og kanskje kommunens største kvalitet. Skjærvagapet beskrives også: Skjærvagapet, den lille viken hvor Sagelva renner ned i Nitelva, er svært verdifull. Grøntarealene rundt Skjærvagapet har et stort potensial og kan utvikles til et meget attraktivt grøntområde for kommunen.* De viktigste prioriterte naturtyper-områdene i Strømmen i dag utgjøres av området rundt Sagelva, Skjærvagapet og Nitelva.

4.5. Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027, er et forventningsdokument fra Regjeringen som inngår som en formell del av plansystemet. Forventningsdokumentet er retningsgivende for regional og kommunal planlegging.

Blant forventningene i dokumentet er blant annet:

- *Det legges til rette for tilstrekkelig boligbygging i kommunene i tråd med lokale og regionale behov. Boligbyggingen bør bidra til gode og varierte boligtilbud og bomiljøer for alle*
- *Kommunene bruker arkitektur som et verktøy i samfunnsutviklingen og definerer lokale ambisjoner for arkitektur og byggeskikk. Stedenes særpreg, kulturmiljø og viktige landskapstrekk vektlegges i by- og stedsutvikling.*
- *Sykling og gange og kollektivtrafikk prioriteres i byer og tettsteder gjennom planlegging av helhetlig infrastruktur som er sammenhengende, tilgjengelig, attraktiv og trygg.*

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, 26.09 2014, skal sikre at arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge, 20.09.1995, skal sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet, og som har kvaliteter i samsvar med barn og unges behov. Barn og unge skal sikres tilbud og muligheter som kan gi den enkelte utfordringer og en meningsfylt oppvekst uansett bosted, sosial og kulturell bakgrunn.

5. Planforslaget: Utgangspunkt, endringer og vurderinger.

5.1. Landskap

5.1.1. Topografi og landskapsform

Det meste av Lillestrøm kommunen ligger innenfor landskapsregionen «Leirjordsbygdene på Østlandet», et større område som omfatter store deler av Øvre Romerike med en korridor sørover langs Øyern¹. De typiske landskaps-trekkene for regionen er i stor grad påvirket av vassdrag.

Planområdet ligger i et større landskapsrom langs Nitelva. Elva renner rolig sørover forbi området, med en meanderende karakter. Elvebreddene er flate og preget av jevnlig flom som setter arealene under vann. Elva har gjennom årene brakt med seg store mengder finstoffer som er avsatt på breddene. Vestover fra elva stiger landskapet slakt med avrundete landskapsformer. På østsida av elva er terrenget lavere.

Landskapet omkring planområdet er preget av fortetting og bymessig utvikling, med veg- og jernbanebruer som krysser elva, og parkmessige opparbeidede arealer og bebyggelse ned mot elvebreddene. På vestsida av elva er fortettingen skjult bak vegetasjon på elvebredden, men småhusutbyggingen preget landskapet i åsene vestover.

Planforslaget endrer ikke hovedtrekkene i landskapsrommet. Den vestre bredden av Nitelva er allerede bebygd, og planforslaget innebærer ikke nedbygging av naturområder. Arealene mellom eksisterende flomvoll og elva blir ikke berørt, det gjør heller ikke vegetasjonsbeltet langs elva. På grunn av krav til kotehøyde på bebyggelse for varig opphold må terrengnivå på boligområdet heves med 1,0-1,5 m til kote 106,2. Det skal etableres parkeringskjeller under terreng, dette vil begrense behovet for tilførsel av masser. Foreløpig beregning viser et lite masseoverskudd for utbyggingsområdet. Forholdet til elva endres likevel ikke, siden flomvollen allerede er etablert som avgrensning av terrenget langs elva.

Planforslaget vil innebære at de høyeste byggene i byggeområdet – blokker på mer enn seks etasjer – blir synlige over tretoppene fra den andre sida av elva. Dette signaliserer både en omdanning av området fra lavere industribygg til tettere boligområde, og en ny innstilling til by- og boligutvikling med høyere tetthet i stasjonsnære områder. Etter forslagsstillers vurdering er det naturlig at en konsekvent oppfølging av overordnede føringer for areal og transport også gir seg uttrykk i landskapet omkring viktige byer og knutepunkt. Enkelte høye bygningsvolum preger likevel ikke landskapet i større grad enn teppet av småhusbebyggelse som ligger over åser og jorder omkring Lillestrøm.



Figur 11: Flyfoto av planområdet, sett fra øst.

¹ <https://kilden.nibio.no>



Figur 12: Planområdet sett fra Volla på østsida av Nitelva.



Figur 13: Planområdet etter utbygging, sett fra Volla. Bare øverste etasje av de høyeste blokkene er synlige over tretoppene.

5.1.2. Solforhold

Planområdet har gode solforhold i dag. Det er bare vegetasjon i øst som kaster skygge over arealene, i tillegg til eksisterende bebyggelse.

Planforslaget innebærer utbygging med større tetthet på området. Volumoppbyggingen, med lavere bygg mot vest, sørger for at rekkehusene kaster lite skygge inn på utearealene på ettermiddag/kveld. Boligblokker med større høyde er plassert mot den østre delen av områder, der de kaster mindre skygge på uteareal på ettermiddag/kveld. Bebyggelsen kaster heller ikke skygge på uteoppholdsarealer for eksisterende bebyggelse vest for Skjærvaveien etter klokken 9 om morgenen.

De høyere blokkene kaster skygge på uteområdene tidlig på dagen, fram til ca. klokken 11. Lekeplasser og fellesareal er plassert vest og sør for blokkene, der området har best solforhold. Boligene får også balkonger mot sør og vest som vil gi gode solforhold på uteplassene. Kommuneplanens krav om sol på 50 % av lekeplasser oppfylles. Med de relativt store utearealene som er avsatt for boligene vil området ha gode solforhold på både fellesareal og private uteplasser.



Figur 14: Solforhold på uteområdene ved midtsommer kl. 09, 15 og 18.



Figur 15: Solforhold på uteområdene ved jevndøgn kl. 09 og 15.

5.1.3. Lokalklima

Lillestrøm har typisk innlandsklima med lite vind, moderat nedbør, lav luftfuktighet, og stor daglig og årlig temperaturforskjell. Planområdet har rolige vindforhold, men vinden kan komme fra alle kanter. Vindrose for Kjeller viser at framherskende vindretninger er fra nordvest, sørvest og nordøst.

Største nedbørsmengde faller normalt i mars-april, med gjennomsnittlig ca. 90 mm/mnd. Det forekommer ellers flomperioder som preger lokalklimaet i området.

Lokalklima vil ikke bli påvirket av planforslaget.

Vindrose, frekvensfordeling av vind

Vindretning deles i sektorer på 30°

Frekvensfordeling av vindhastighet i prosent %

Vindhastighet (m/s)

- > 20.2
- 15.3-20.2
- 10.3-15.2
- 5.3-10.2
- 0.3-5.2

Stille (%)

7

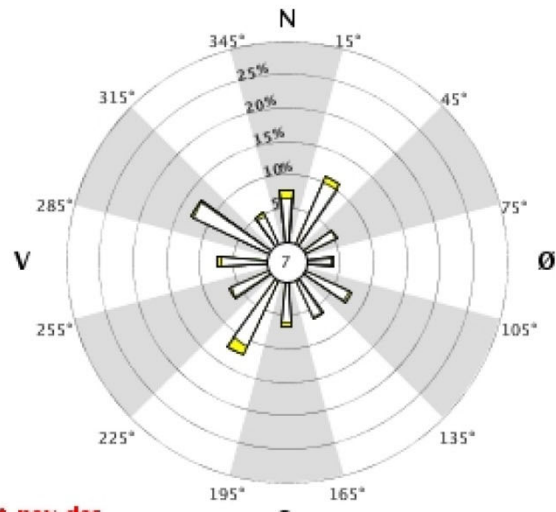


År: 2009 - 2016

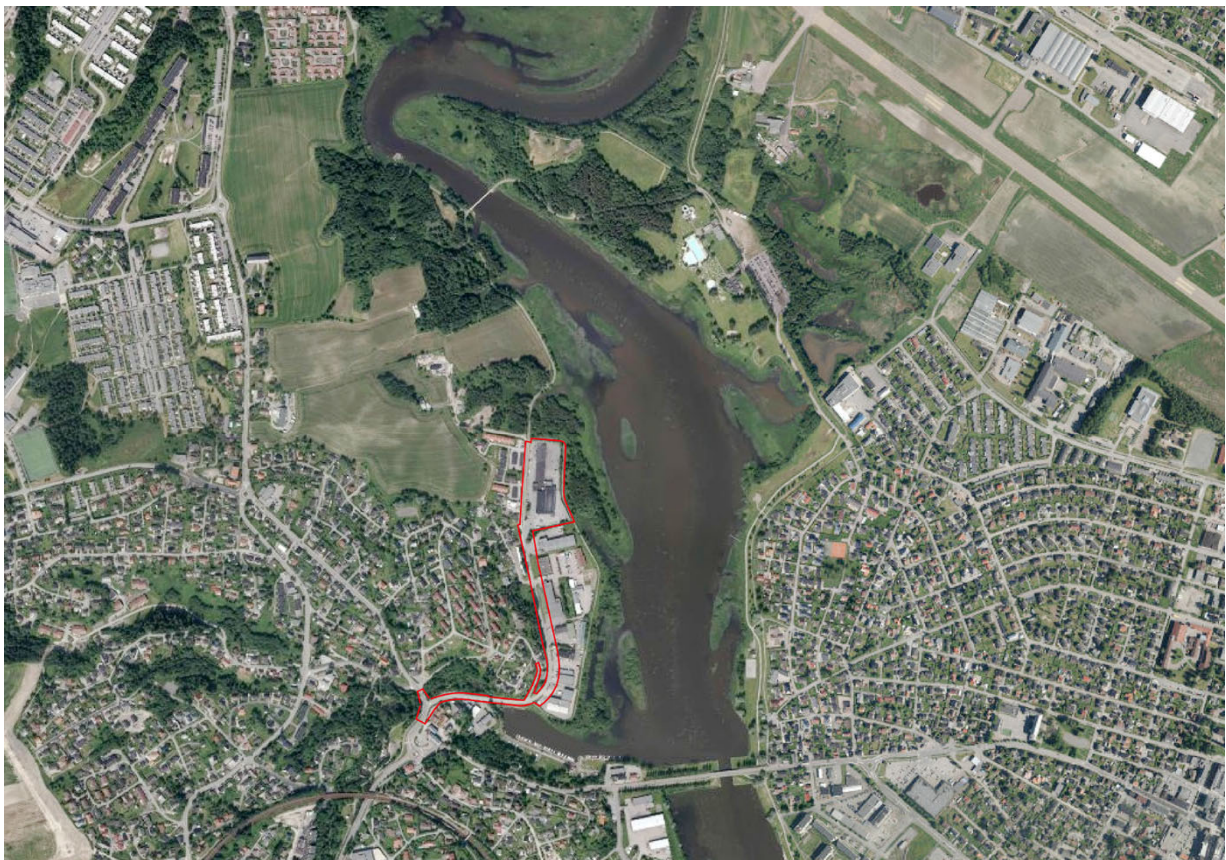
jan, feb, mar, apr, mai, jun, jul, aug, sep, okt, nov, des

Tidspunkt: 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 (NMT)

4200 KJELLER



5.1.4. Landskapets estetiske og kulturelle verdi



Figur 16: Flyfoto av landskapet omkring planområdet.



Figur 17: Panoramafoto fra Volla på østsida av Nitelva.

Landskapet omkring planområdet er del av et lengre landskapsdrag der Nitelva renner gjennom et åpent landskap, i stor grad jordbruksland. Gjennomgående for store deler av strekningen er lavereliggende sletter langs elva som oversvømmes jevnlig, og vegetasjonsbelter med trær langs elvebredden. Området omkring Lillestrøm skiller seg ut med større grad av bebyggelse og parkmessig opparbeiding av elvebreddene. Infrastruktur som veg og jernbane setter også preg også landskapet omkring Lillestrøm. Jordbruk og spor etter dette er fortsatt synlig, men dominerer ikke i samme grad landskapet.

Planområdet ble lagt ut for industriutvikling på 1950-tallet, samtidig med at det ble anlagt flomvoll for å beskytte bebyggelsen. Vollen er lite synlig mot elverommet på grunn av vegetasjonen med relativt høye trær som ligger ut mot elva. Elvebredden øst og nord for planområdet ligger lavt og oversvømmes ofte, terrenget er derfor sump-preget med trær, siv og gresstyper som tåler høy fuktighet. Gangveien på flomvollen langs planområdet har lite utsikt mot elva på grunn av tett krattvegetasjon og trær langs bredden. Bare lengst i sør åpner vegetasjonen seg ved en liten vik der det er sikt mot elverommet. Gangveien nordover går også gjennom et åpnere parti med utsikt mot elva. Elvebredder og vegetasjon ved planområdet er naturlige og ikke kultiverte områder. Mange kan nok oppleve elvebredden som uryddig og lite estetisk attraktiv, men denne typen naturområder er en viktig ressurs for fugle- og dyreliv.

Utbygging av planområdet vil ikke endre oppfattelsen av landskap i selve elverommet i stor grad. Sett fra Volla og den østre elvebredden vil kun bygg høyere enn ca. seks etasjer stikke opp over trærne langs elvebredden, og slik signalisere en mer bymessig utvikling av området.

Etter forslagsstillers vurdering innebærer ikke planforslaget en dramatisk endring av landskapspreget, ettersom åssidene bak planområdet også i dag er preget av småhusbebyggelse. Landskapet langs elva, med flomsletter og vegetasjon, blir liggende uberørt av utbyggingen.

5.2. Arealbruk

Arealene innenfor planområdet er i dag i disponert for industriformål og veg/kjøreareal. Det meste av arealet er asfaltert. Det er plassert et kommunalt pumpehus og nettstasjon på arealet for Skjærvaveien 44.

Planforslaget legger til rette for boligutbygging, der Skjærvaveien 44 disponeres for bebyggelse og uteoppholdsareal. Parkering legges under terreng, og det tillates bare unntaksvis kjøring innenfor området. Det etableres en større lekeplass med mulighet for ballspill innenfor boligområdet.

Et ca. 5 m bredt belte av næringseiendommene langs østsida av Skjærvaveien omreguleres til gang-/sykkelvei. Pumpestasjon og parkeringsanlegg plasseres under terreng, og nettstasjon flyttes, men opprettholdes innenfor området.

Planforslaget legger til rette for en arealbruk som er i tråd med overordnede føringer for arealbruk, og kan ses som starten på en utfasing av industrivirksomheten i Skjærvaveien. Industri/lagervirksomhet er ikke etterspurt i markedet lokalt, og dagens virksomhet genererer trafikk som er i konflikt med tilstøtende boligområder. Industriområdene på østsida av Skjærvaveien ligger slik sett godt til rette for transformasjon til et attraktivt boligområde. Planforslaget vil gi boligområde med middels høy tetthet i et område som er innenfor gangavstand fra Lillestrøm

sentrum og kollektivknutepunkt. Lekeplassen vil gi et nytt tilbud til barn og unge i nærområdet, der det er få større lekeplasser i dag.

Området er godt egnet for boligutvikling med nærhet til Lillestrøm sentrum, store rekreasjonsområder og gode solforhold.

5.3. Bebyggelsens utforming

5.3.1. Bygningstypologi

Eksisterende bebyggelse på planområdet er et stort industri/lagerbygg. Bygget er etablert i flere trinn og har et sammensatt preg, med variasjon i høyde, takform og materialbruk. Tak er flate eller med slakt fall. Eldste del er fra 1956 og siste tilbygg - Maxbos hall - er fra 1999. Bygget er plassert noenlunde midt på eiendommen, med hovedretning parallelt med Skjærvaveien. Bebyggelsen har tidligere vært disponert av én bruker, i dag er det 4 brukere med innganger fra ulike kanter.

Bebyggelsen i nærområdet er ikke enhetlig med hensyn til typologi. Stavstrand borettslag, like vest for planområdet, består av rekkehuslignende bebyggelse med leiligheter i to etasjer. Øvrig bebyggelse langs Skjærvaveien består av én- og tomannsboliger. I skråningen oppover mot Bergveien i sørvest ligger Sagdalen borettslag med et relativt stort antall firemannsboliger.

Langs Skjærvaveien sør for planområdet ligger næringsbebyggelse med større bygningsvolumer for industri og lager, med innslag av kontor.

Planforslaget legger opp til en utbygging av Skjærvaveien 44 med rekkehus og boligblokker. Rekkehus er plassert mot vest og nord som avgrensing mellom vei og gangvei og felles uteareal for boligområdet. Tilbaketrunket fra veg, mot øst på eiendommen, oppføres blokker med leiligheter.

Rekkehusbebyggelse er en ny typologi i området, men likevel beslektet med småhusbebyggelsen i nærområdet med blant annet kobling til privat uteareal på terreng. Introduksjon av høyere leilighetsbygg kan sies å utgjøre en typologisk endring fra småhusbebyggelsen, selv om Stavstrand borettslag på naboeiendommen har leilighetsbygg i to etasjer.



Figur 18: Oversiktsfoto fra sørøst.

Næringsbebyggelsen i området ligger i dag som en barriere mellom boligene og elva. Planforslaget vil føre til en mer enhetlig bygningstypologi og bruk av uteareal i området. En transformasjon til bebyggelse med mindre fotavtrykk, bilfrie uteområder og fjerning av gjerder rundt eiendommene vil gi en mer enhetlig struktur

5.3.2. Grad av utnyttning, volumer

Eksisterende bebyggelse på planområdet har et fotavtrykk på 4 600 m². Dette gir en %-BYA for eiendommen på ca. 32 %. Bebyggelsen har høyde på 5-9 m og en lengde på 150 m langs Skjærvaveien.

Planforslaget legger til rette for en utbygging med fotavtrykk på ca. 4 000 m², altså mindre enn eksisterende bebyggelse. Til forskjell fra eksisterende bygg vil fotavtrykket fordeles på flere volumer og åpner for sikt og ferdsel gjennom området.

Planforslaget har lav bebyggelse på 2-3 etasjer langs gangveien i vest og nord. Rekkehusbebyggelsen vil kaste begrenset med skygge på utearealene på området, og danne en tydelig gatefasade med grønt preg som danner en overgang mot gangvei og småhusområder i vest. Høyere bygg er plassert på østre del av området, der de ikke kaster skygge eller stjeler utsikt fra eksisterende boligområder.

Rekkehusene ligger med forskutt fasadeliv langs vei/gangvei, enkelte enheter trekkes tilbake for å bryte opp volumet langs gateløpet. I tillegg til rekkehusene langs ytterkant av området bygges noen rekkehus mellom de interne gangveiene på området. Dette vil gi en mindre skala på omrammingen av uteområdene på området. Langs den østre avgrensingen av området ligger 5 boligblokker med 5 og 7 etasjer.

Bruksareal for bebyggelsen, medregnet nedkjøring til parkeringskjeller og parkeringsplasser på terreng, blir inntil 15 300 m² BRA. Dette svarer en prosentvis utnyttelse på 108 % BRA. Maksimal gesimshøyde for blokkene blir hhv. 22,0 og 16,0 m, og 9,5 og 6,5 m for rekkehusene.

Kommuneplanens bestemmelser gir ikke retningslinjer for utnyttelsesgrad eller høyder i denne typen områder. Det er imidlertid gitt bestemmelser med krav til størrelse på uteoppholdsareal, som skal være minimum 60 m², med inntil 10 m² på balkong eller terrasse. Alternativene i planforslaget vil ha uteareal på 68-70 m² per boenhet.



Figur 19: Utbygging i henhold til planforslaget, sett fra sørvest. Bebyggelsen har fem blokker med 5 og 7 etasjer mot Nitelva i øst. Langs Skjærvaveien ligger rekkehus som vekselvis er trukket tilbake fra gangveien for å bryte ned skalaen på bygningsvolumet. Snuplassen er skissert i forgrunnen, landskapet er ellers ikke bearbeidet i perspektivet.





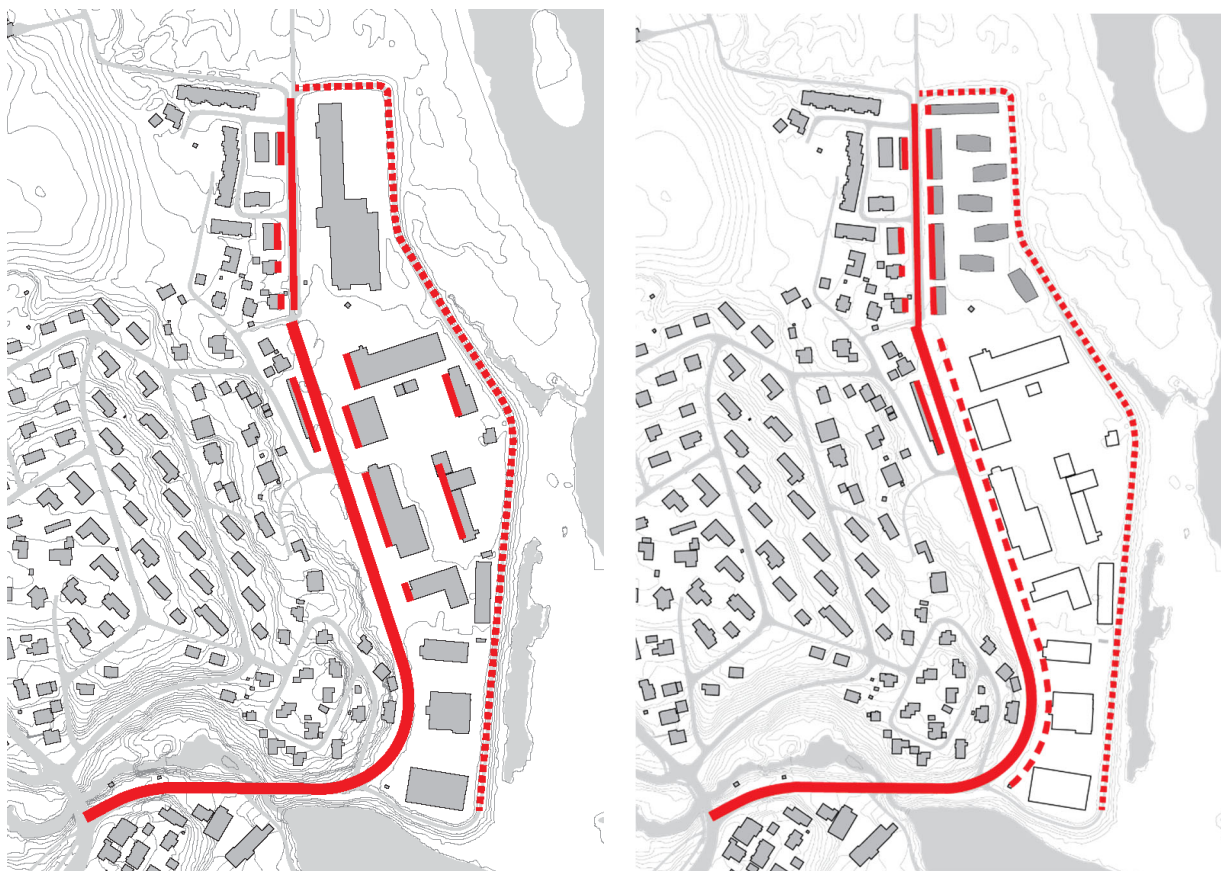
Figur 21: Oppriss av fasader mot Skjærvaveien.

Kravet til uteoppholdsareal oppfylles altså i prosjektet, som vil ha store uteområder med gode kvaliteter. Til sammenligning er det nylig vedtatt reguleringsplan for boliger på Husebyjordet på Skedsmokorset der krav til uteareal settes til 35 m² (sak 15/22795, vedtatt 10.05.2017). Skedsmokorset ligger for øvrig ikke innenfor feltet Regional plan for areal og transport definerer som prioritert vekstområde, og skulle slik sett heller ikke være prioritert for boligutvikling.

I utforming av planforslaget er det prioritert å gi sikt- og bevegelseslinjer gjennom området på bakkeplan og begrense byggenes fotavtrykk, derfor har også bygningsmassen fått noe større høyder enn omkringliggende bygg. Bebyggelsen vil likevel bare for tre bygg være høyere enn trærne i nærområdet, noe som etter forslagsstillers vurdering ikke er problematisk.

5.3.3. Byform, stedets karakter

Bebyggelsen i nærområdet er ikke enhetlig med hensyn til struktur. Stavstrand borettslag, like vest for planområdet, består av bebyggelse i 2 etasjer med tilløp til tunneler. Bebyggelsen er ikke strukturert av vei, med unntak av garasjeanleggene som ligger ut mot atkomstveien. Området har ikke en klar ordnende geometri/retning for bebyggelsen.



Figur 22: Skjærvaveien er det fremste strukturerende elementet i planområdet. Det meste av bebyggelsen i industriområdet følger veiens retning. Ny bebyggelse kan etablere Skjærvaveien som en boliggate med grønt preg, og et enkelt og tydelig plangrep som gir et samlende preg for utbyggingen i området



Figur 23: Eneboliger og privat atkomstvei langs planområdet.

Øvrig bebyggelse langs Skjærvaveien består av én- og tomannsboliger. Bebyggelsen er som hovedregel plassert midt på egen eiendom med varierende avstand til veg, garasjer utgjør også en relativt stor del av bygningsmassen. Bebyggelsen ligger relativt tett uten en felles retning eller volumoppbygging som ordner området.

Industriområdet øst for Skjærvaveien skiller seg fra boligområdene i skala og struktur, med større åpne arealer mellom byggene, og stort sett inngjerdede eiendommer. Næringsbebyggelse har lav til middels teknisk standard.

Planforslaget legger opp til å etablere Skjærvaveien som en boliggate med grønt preg, der ny rekkehusbebyggelse får hager mot gangveien i vest. Rekkehusene danner en fasadelinje mot veien, mens gesimshøyden veksler mellom to og tre etasjer, og bidrar sammen med inntrukne takterrasser og balkonger til liv og variasjon i volumoppbyggingen. Rekkehusene brytes også av flere gløtt som gir visuell kontakt og gjennomgang til fellesarealene inne på boligområdet.

Blokkene inne på boligområdene er plassert i en løsere struktur for å optimalisere sikt og lys på uteområdene og i boligene. Plasseringen gir likevel en romdannende effekt for utearealene, der de ulike rommene utformes for ulike bruk; et stort lekefelt, skjermede lekeplasser for mindre barn, roligere parkmessige lommer, parsellhager osv.

Planforslaget vil etter forslagsstillers vurdering gi et boligområde som tilfører området nye kvaliteter og en tydeligere karakter. Dagens situasjon er preget av bitvis, ikke samordnet utbygging, som har gitt en situasjon der kjøreareal og garasjer preger også store deler av boligområdene. Utvikling av større områder, som vil komme sørover langs Skjærvaveien, kan skape både gjennomgående kvaliteter som en sammenhengende gatestruktur og profil mot elva, og i tillegg variasjon og særpreg for delområdene langs veien. En boligutbygging som har henvendelse mot gangvei og muligheter for sosial utveksling mellom beboerne og brukere av området kan bidra til å styrke nabolagsidentiteten.



Figur 24: Planforslaget etablerer en boliggate med lave bygningshøyder langs Skjærvaveien. Rekkehusvolumene ligger med fasade langs gangveien, men med varierende avstand. Snuplassen vises ikke på perspektivet.

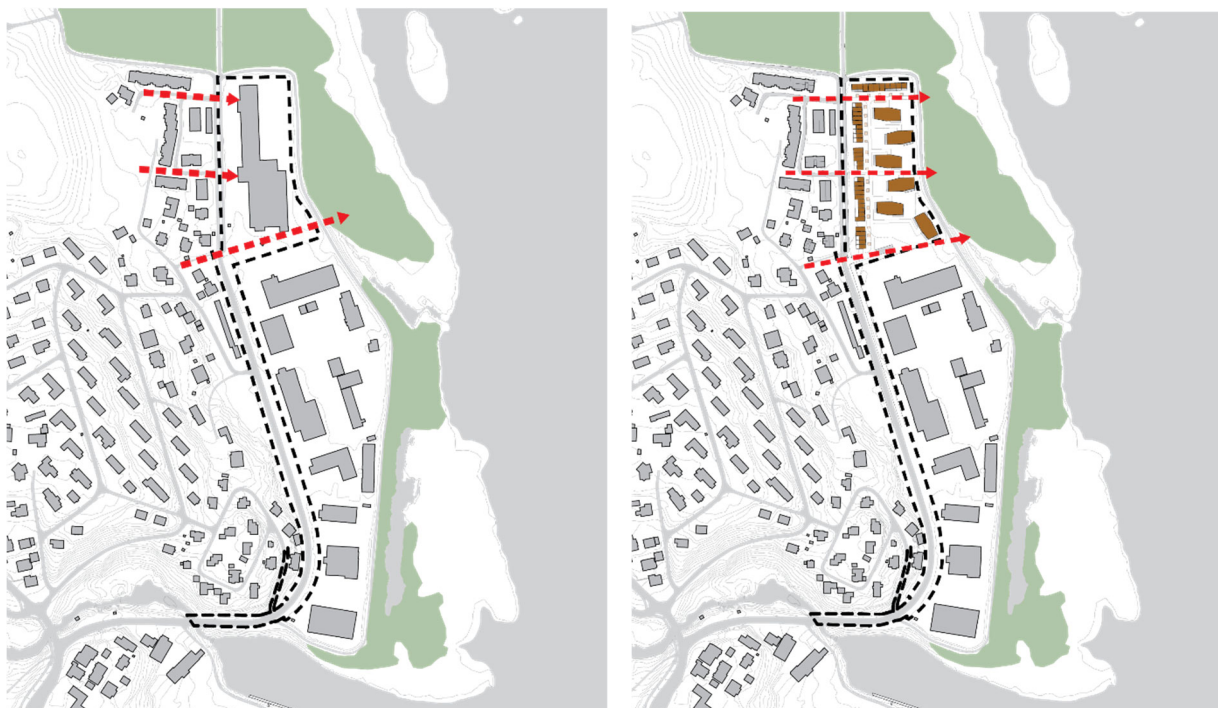
5.3.4. Estetiske vurderinger

Dagens bebyggelse i planområdet er sammensatt, med tilfeldige variasjoner i volumoppbygging og materialbruk som resultat av pragmatiske behov for utvidelser. Bebyggelsen og uteområdene omkring er nedslitt, kun funksjonelle behov er hensyntatt ved vedlikehold. Bebyggelsen kan ikke sies å ha stor estetisk verdi.

Bebyggelsen bidrar sammen med flomvoll og trær langs elvebredden til at det ikke er utsikt til elva fra bebyggelsen i vest.



Figur 25: Eksisterende bygg på Skjærvaveien 44 - Maxbo-hallen. Pumpestasjonen ligger i forgrunnen.



Figur 26: Siktlinjer fra boligområdet i vest ender i dag i bebyggelse og vegetasjon. Etter utbygging blir siktforhold og gjennomgangsmulighet bedre, men trærne langs elvebredden vil fortsatt hindre sikt mot elverommet.

Planforslagets bebyggelse er basert på et ønske om variasjon i volumoppbyggingen, der lavere rekkehus ligger mot vest for å møte omkringliggende bebyggelse i samme byggehøyde. Selv om det ikke er sikt mot elva fra områdene vest for planområdet i dag, har det vært et mål for planforslaget å etablere sikt og gjennomgang på tvers av planområdet. De høyere blokkene danner kontrast til rekkehusene og gir leiligheter med gode sol- og utsiktsforhold uten at sikt mot elva blokkeres for bakenforliggende bebyggelse.

Planforslaget viser utbygging av to bygningstypologier som likevel er beslektet i formspråk og materialbruk. Rekkehusene utføres med trekledning, der fasadeliv mot gate og gårdsrom er stramme linjer mens gesimshøyden varierer. Fasadene for hver enhet vil variere med inntrukne terrasser og balkonger, på bakken vil utvendige boder og levegger bidra til å skape skjermede uteområder og inngangssituasjoner. Boligblokkene er planlagt utført med trekledning eller trelignende plater.

Bebyggelsen i planområdet vil framstå med variasjon, men likevel som en gjenkjennelig helhet. Fra forslagsstillers side har det også vært viktig å utforme uteområder med god kvalitet som binder bebyggelsen sammen og løfter bomiljøet i området. Disse kvalitetene oppnås med god opparbeiding av vegetasjon og uteområder, planlegging av soner for ulike aktiviteter, og belysning og møblering av god kvalitet.



Figur 27: Sikt fra Stavstranden mot planområdet og Nitelva - bak trærne. Før og etter utbygging.

5.4. Nærmiljø

Nærmiljøet som beskrives i kapitlene nedenfor består i tillegg til selve planområdet av boligområdet vest for Skjærvaveien 44 og grøntarealene nord for disse.

5.4.1. Boligtyper og bomiljø

Det er ikke boliger innenfor planområdet i dag. Dagens virksomhet på Skjærvaveien 44 vurderes å være negativ for bomiljøet i nærområdet ved at det genereres trafikk med tunge kjøretøy, støyende virksomhet, og området er ikke tilgjengelig for lek og opphold. Naboene klager også over forsøpling av området.

Vest for Skjærvaveien 44 ligger Stavstrand borettslag med rekkehuslignende bebyggelse i to etasjer som inneholder leiligheter. Området ellers inneholder en- og tomannsboliger på egne tomter.

Til tross for småhuspreget på bebyggelsen er arealene mot Skjærvaveien preget av garasjer og kjøreareal. Størrelsen på utearealene for boligene varierer også sterkt, private uteareal for boliger på Stavstranden er svært knappe mens andre boliger har stor plen. Det er etablert et felles leke- og oppholdsareal for Stavstrand borettslag på et skjermet tun tilbaketrukket fra andre veier. Det ligger en balløkke på offentlig friområde lenger vest, oppover langs Nedre Ryens vei / Stavveien. I nord ligger Nordbyjordet med store jordbruks-, natur og friluftsområder.

Planforslaget legger opp til utbygging av 39 rekkehusboliger i 2 og 3 etasjer, som gir boliger på henholdsvis 85 og 115 m². I tillegg skal det bygges fem boligblokker med 124 leiligheter, som fordeles på omkring 25 % 2-roms, 50 % 3-roms og 25 % 4-roms boliger. Boligblokkene vil gi gode lys- og utsiktsforhold for alle leiligheter, der flertallet av leilighetene vil ha fasade mot to sider og gode dagslysforhold i alle oppholdsrom. Alle leiligheter over terreng vil ha balkong. Det skal ikke bygges ensidige leiligheter med henvendelse mot nord.

Rekkehusbebyggelsen vil gi et supplement til beslektede boligtyper i småhusbebyggelsen i området. Leilighetsbyggene vil supplere boligtilbudet i området med mindre boenheter for eldre og nyetablerte, boliger for grupper som ønsker lettstilte leiligheter uten å bo i sentrumsområder, samt mindre boliger for familier med barnedeling o.l. der foreldrene ønsker å bli boende i nærområde for skole mm. Samlet vil planforslaget innebære en styrking av bomiljøet i området, både gjennom fjerning av lager/industrivirksomhet og gjennom utvidelse av boligtilbudet som kan tiltrekke flere grupper til området. Et større felles uteområde vil være et viktig tilskudd til områdets mindre private hager, og et større lekeområde vil være et kjærkomment supplement til balløkka i Nedre Ryens vei som er dagens tilbud.

5.4.2. Lokalt tjenestetilbud

Det er ikke etablert noe tjenestetilbud i området i dag, ut over lager- og industrivirksomhet som betjener et marked som ikke er lokalt.

Planforslaget legger ikke til rette for at det opprettes nye tjenestetilbud. Planområdets sentrumsnære beliggenhet gjør det naturlig å benytte tjenestetilbud i Lillestrøm sentrum, og ellers skoler og barnehager i nærområdet.

Planforslaget vil gi styrket etterspørsel for tjenestetilbudet i sentrum, noe som er i tråd med overordnede føringer for arealplanlegging.

5.5. Barn og unges interesser

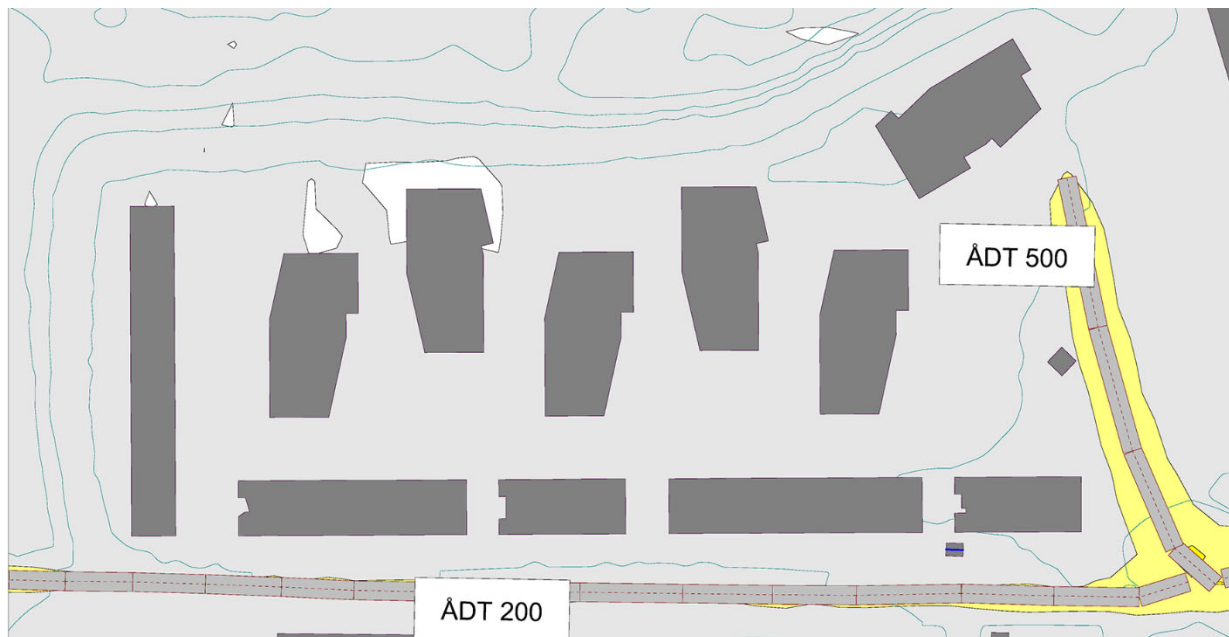
Planområdet er ikke tilrettelagt for lek og opphold for barn og unge. Skjærvaveien 44 er kjøreareal for tunge kjøretøy, og det er ikke etablert sikker fotgjengerrute langs veien.

Planforslaget legger til rette for boligutbygging med etablering av lekeplasser og varierte uteareal på Skjærvaveien 44. Uteområdene vil være bilfrie. Det skal i tillegg etableres gang-/sykkelvei langs Skjærvaveien som gir en trafiksikker rute mot sentrum.

Planforslaget vil innebære en betydelig utvidelse av tilgjengelige leke- og oppholdsareal for barn og unge, med trafiksikker rute langs Skjærvaveien mot sentrum som utvider ferdselsmulighetene for denne gruppen.

5.6. Støy

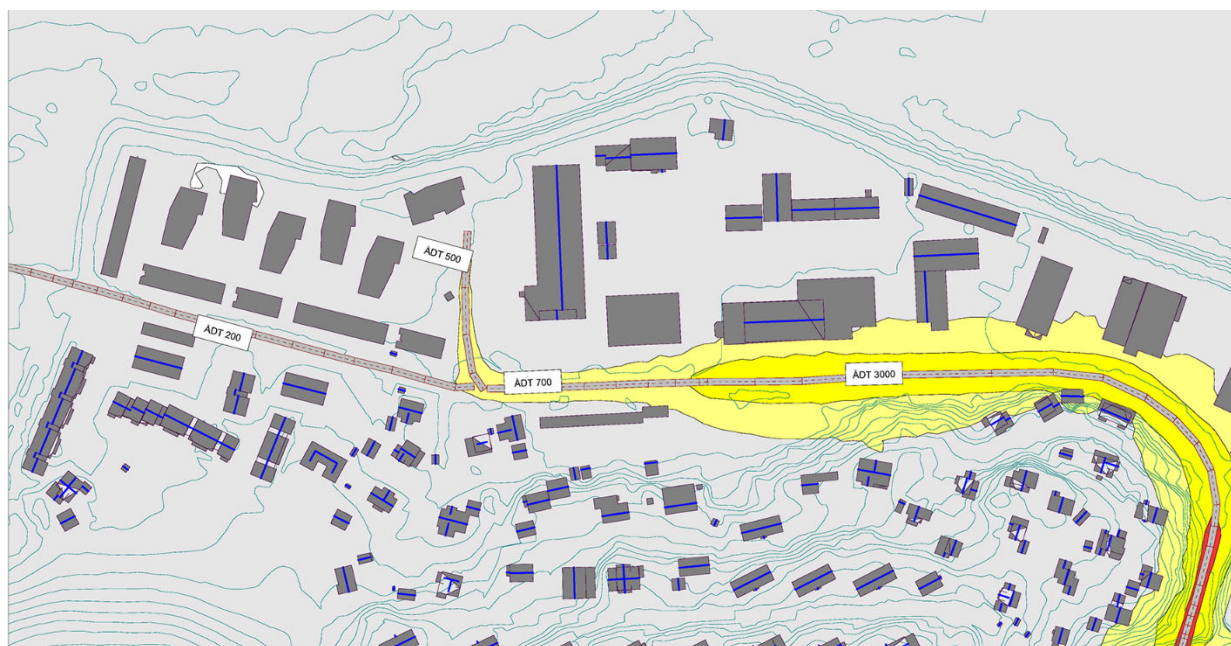
5.6.1. Støynivå og støykilder



Figur 28: Støy på utearealer etter utbygging. Nedkjøring til parkeringskjeller for nye boliger vil ligge nærmere avkjørsel, omfang av støyutsatt areal blir derfor mindre.

Planområdet er ikke støyutsatt. Det er lite trafikk på Skjærvaveien, som ender blindt ved nr. 44. Privat vei vest for planområdet er atkomst for ca. 50 boliger, med en anslått årsdøgntrafikk (ådt) på 200 kjøretøy. Ved krysset med Skjettenveien har Skjærvaveien ca. 2 500 ådt. Forslagsstiller kjenner ikke til særlig støyende virksomhet på næringseiendommene sør for planområdet.

Utbygging av boliger i henhold til planforslaget vil gi opptil 165 nye boliger, som vil medføre en beregnet ådt på inntil 430 kjøretøy. Dette vil øke trafikkmengden på Skjærvaveien, men støyen øker kun marginalt (ca. 0,8 db L_{DEN}). Økningen medfører ikke at flere boliger langs Skjærvaveien blir liggende i gul sone mht. støy.



Figur 29: Støy på arealer langs Skjærvaveien etter utbygging. Økt trafikkmengde på Skjærvaveien fører ikke til at flere boliger enn i dag blir liggende i gul sone mht. støy.

Utbygging av boliger i henhold til planforslaget vil gi gode støyforhold på planlagte boliger med uteområder, og vil ikke medføre økt støybelastning for eksisterende boliger langs Skjærvaveien.

5.6.2 Støy i byggetiden

Byggeperioden vil medføre støy som kan være til sjenanse for naboer. Anbefalte tiltak i kapittel 4 i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 (2021) skal legges til grunn for byggeperioden for å begrense støyplager.

Med etterlevelse av anbefalte tiltak i T-1442, slik reguleringsbestemmelsene krever, vil støybelastning i utbyggingsperioden etter forslagsstillers mening bli akseptabel.

5.7. Luftkvalitet

Vegvesenet har en målestasjon for luftkvalitet på Vigernes sentralt i Lillestrøm siden 2015. Det er også satt opp en midlertidig målestasjon på Volla med særlig fokus på partikkelforurensing. Skedsmo kommune har fått utarbeidet analyse av luftkvalitet i kommunen på grunnlag av data fra Vigernes².

Måleresultatene viser at kommunen overskred nedre vurderingsterskel for PM₁₀ og NO₂ i 2016. Dette skyldtes flere enkeltepisoder med ugunstige værforhold med kaldt, tørt og stille vær på vinterstid. Kartleggingen indikerer at vegtrafikk og især piggdekkbruk, sammen med vedfyring, er kildene til svevestøvet. Luftkvaliteten utover disse periodene er god, og det er lite luftforurensning for året sett under ett.

Luftforurensing med nitrogendioksid (NO₂) forekommer normalt bare i umiddelbar nærhet av trafikkerte veier og utslipp fra industri. Partikkelforurensing (PM) kan spres over noe større områder men er normalt knyttet til områder nær vei og industri. Vedfyring kan også være utslippskilde for fint svevestøv PM_{2,5}.

Skjærvaveien 44 ligger langt fra trafikkerte veier, og nær inntil Nitelva som fungerer som en stor utluftingskorridor i landskapet. På dette grunnlaget kan det antas at luftkvaliteten i området ikke overskrider grenseverdier for forurensing i Forurensningsforskriften.

5.8. Klima og biologisk mangfold

5.8.1. Naturmangfold

Vurdering i henhold til Naturmangfoldloven:

§ 8 Kunnskapsgrunnlag:

Planområdet består i hovedsak av harde flater med minimal vegetasjon. Det er ikke sannsynlig at området utgjør et viktig habitat for plante- og dyreliv.

I Artsdatabanken er deler av Skjærvaveien 44 markert som leveområde for bergand, som er en nær truet art (EN). Observasjon av bergand er gjort i 1993. Et almetre Skjærvaveien 44 er klassifisert som en nær truet art, det står også en stor furu på eiendommen.

De uønskede artene buskhyll og kanadagullris (høy risiko) er registrert med forekomster på Skjærvaveien 44, kanadagullris finnes også sørover langs veien.

På elvebredden utenfor området er det gjort observasjon av hønsehauk og gulspurv, som er i kategorien nær truet. Like nord for planområdet er den uønskede arten ullborre registrert.

² Utredning av luftkvalitet - Skedsmo kommune. Norconsult 25.01.2017

§ 9 Føre-var-prinsippet

Kunnskapsgrunnlaget for planområdet vurderes å være godt. Planforslaget innebærer kun omforming av tidligere nedbygde arealer. Planforslaget påvirker heller ikke tilgrensende naturområder.

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Planforslaget innebærer kun omforming av tidligere nedbygde arealer, og endrer dermed ikke samlet belastning for arts mangfold i området, *med unntak av trærne som ligger innenfor planlagt byggeområde. Det stilles krav til nyplanting av flere trær i forbindelse med utbygging.* Siden det i dag er en god del ferdsel på gangveiene utenfor planområdet, anser forslagsstiller det som lite sannsynlig at utbygging av planforslaget vil påvirke dyrelivet negativt. Forekomster av svartlistede arter skal fjernes i forbindelse med etablering av ny *bebyggelse og gang-/sykkelvei.*

§ 11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

Kostnader ved utbygging skal dekkes av tiltakshaver.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

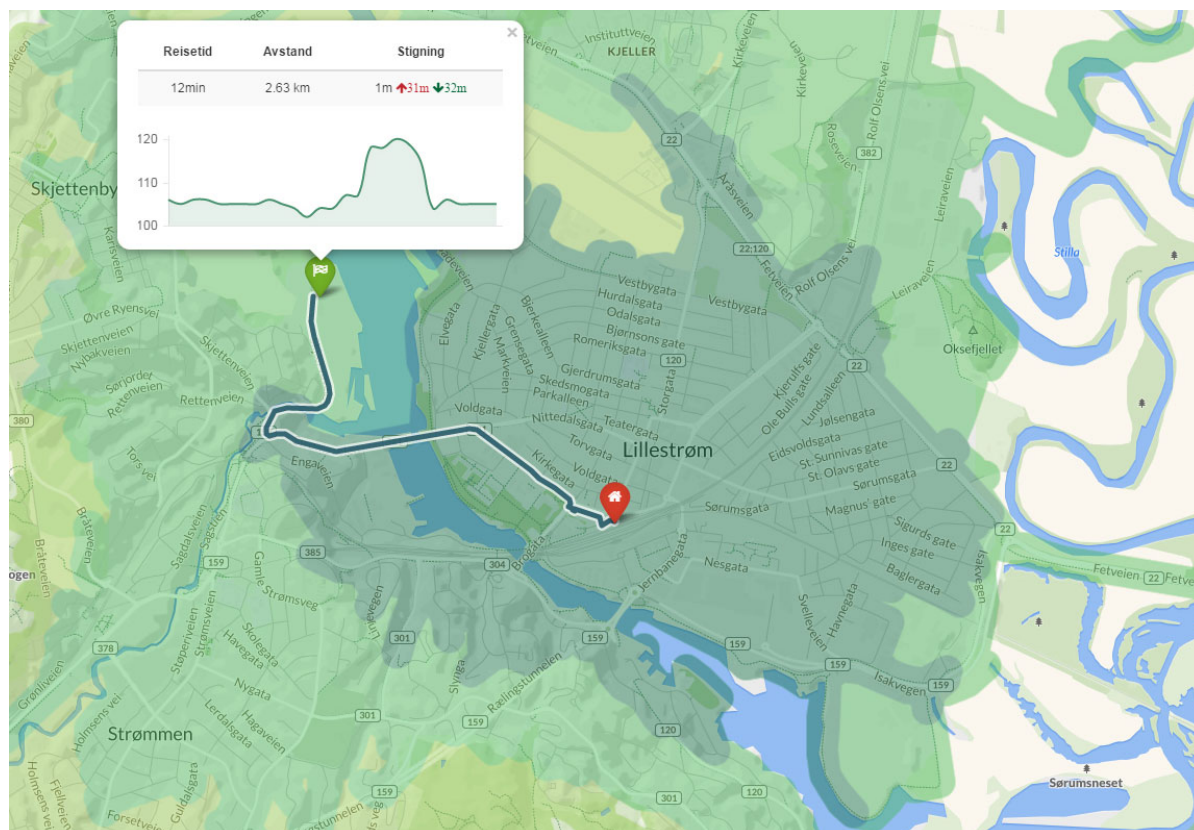
Tiltaket skal gjennomføres med en god bærekraftprofil. Prosjektering av utbygging har ikke kommet langt nok til at forslag til tiltak er konkretisert.

Planforslaget vil innebære at areal som i dag har harde flater erstattes med grønne flater og vegetasjon, noe som vil være positivt for naturmangfoldet generelt.

5.8.3. Klimautslipp

Tidligere virksomhet med lager og storhandel (Maxbo) var en transportintensiv virksomhet med høyt klimagassutslipp. Dagens virksomhet med lager og småindustri er noe mindre transportkrevende.

Planlagt utbygging for boligformål er i utgangspunktet ikke svært transportkrevende. Planområdet ligger nært Lillestrøm stasjon, som er et regionalt knutepunkt. Ifølge Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus



Figur 30: Sykkelrute med tidsberegning fra Lillestrøm stasjon til Skjærvaveien 44, fra www.sykledit.no.

skal det legges til rette for at 90 % av nye boliger og arbeidsplasser etableres innenfor prioriterte vekstsoner (R3). Avstanden til knutepunktet regnes som akseptabel sykkelavstand med en rute på 2,6 km langs vei, der man ved tilrettelegging kan skape økt bruk av sykkel og redusert bilbruk.

Boligutbygging i planområdet vil derfor gi positiv effekt på klimagassutslipp sammenlignet med utbygging av boliger i andre, mer perifere utbyggingsområder.

5.9. Kulturminner

Det er ikke registrert kulturminner innenfor planområdet.



Figur 31: Flyfoto av Skjærvaveien fra 1978.

5.10. Rekreasjon

5.10.1. Private og felles uteoppholdsarealer

Det er ikke lagt til rette for rekreasjon eller uteoppholdsareal i planområdet i dag.

Utbygging av boliger i henhold til planforslaget vil medføre at alt ubebygd areal på Skjærvaveien 44, med unntak av parkering og kjøreareal, tas i bruk som uteoppholdsareal. Inn mot fasader på blokker og rekkehus vil det settes av en sone på 3-5 m for privat bruk for boligene. Ut over dette vil uteområdene være fellesareal.

Innenfor området skal det opparbeides flere nærlekeplasser for mindre barn, samt et større lekefelt for ballspill o.l. for større barn. Utearealene skal videre opparbeides med gangveier, vegetasjon, belysning, benker og annen møblering. Uteområdene vil ha en samlende gangvei i nord/sør-retning, som fungerer som området «hoved-gate» med atkomst til alle boliger. I tillegg vil flere gangakser krysse området og gi kontakt mellom offentlig gangvei og boliger på Stavstranden i vest og gangvei på flomvollen i øst.

Totalt uteoppholdsareal på terreng vil være på ca. 9,3 daa. I tillegg vil det bygges ut ca. 1,1 daa. privat uteoppholdsareal på balkonger og terrasser som inngår i beregning av minste uteoppholdsareal (MUA). Totalt vil boligområdet ha ca. 64 m² MUA per bolig, og innfrir dermed kommuneplanens krav til uteoppholdsareal.



Figur 32: Boligområdet får store felles uteareal med gode forhold for lek og rekreasjon.

5.10.2. Offentlige friområder

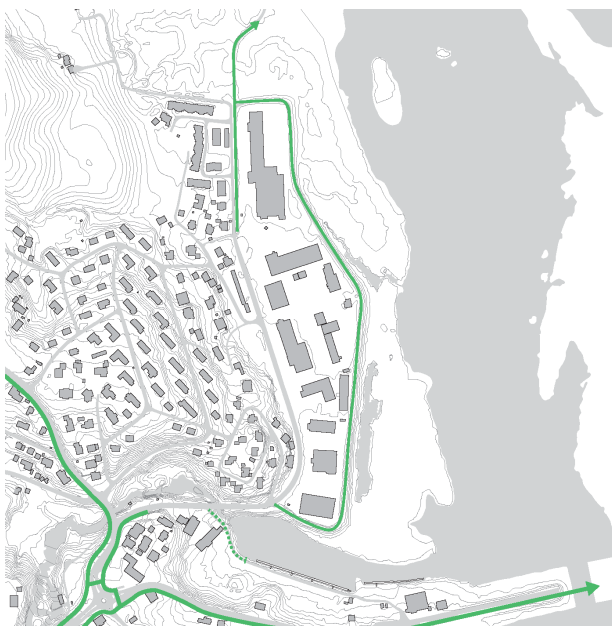
Vest for planområdet langs Nedre Ryens vei ligger et område på ca. 4 daa. som er regulert til friområde, og brukes som balløkke. Omkring 700 m nord for planområdet, over elva, ligger store friområder på Nittebergstangen med Nebbursvollen friluftsbad som er åpent om sommeren. Nedre del av Nordbyjordet og området mot Nitelva øst for planområdet er regulert til Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift (LNFR) i kommuneplanen. Området er også hensynssone landskap (H550).

Planområdet inneholder ikke offentlige friområder, men ny lekeplass/ballplass skal være allment tilgjengelig. Etablering av gang-/sykkelvei vil gi bedre tilkomst til friområdene i nærheten og danne sammenhengende gangvei fra Kjeller og Skjetten til Strømmen.

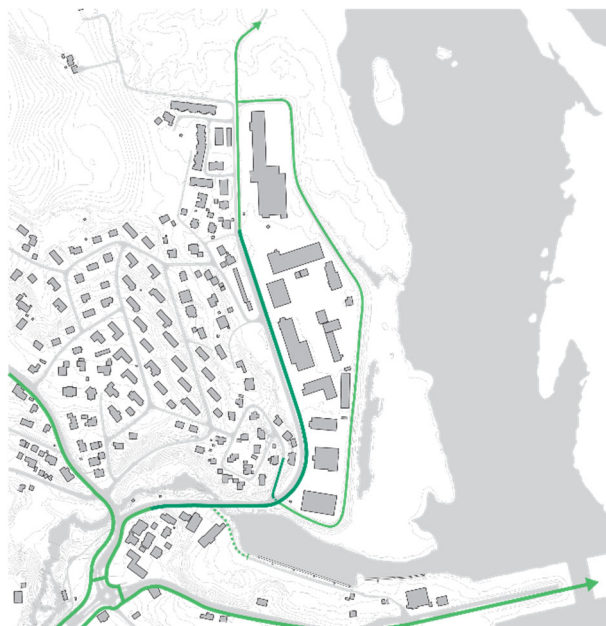
Planforslaget vil gi nye boliger med god tilgang til friområdene på Nordbyjordet, i tillegg til egne uteareal. Friområdene i nærheten anses ikke å være overbelastet.

5.10.3 Turdrag

Det er etablert asfaltert gangvei med belysning fra planområdet nordover mot Skjetten og over Nitelva til Nebbursvollen og Kjeller. Det er også anlagt gangvei med grusdekke på flomvollen sørover langs Nitelva, denne er forbundet med Skjærvaveien igjen ved Skjærvagapet. Det er ikke tilrettelagt turvei/gangvei mellom Skjærvagapet og krysset med Skjettenveien.



Figur 34: Eksisterende gangveinett i området.



Figur 33: Gangveinett etter utbygging av planforslaget.

Planforslaget vil ikke berøre etablerte turveier direkte. Turveiene omkring Skjærvaveien 44 vil bli mer attraktive ved utskifting dagens industribygg med nye boliger og grønne uteområder. Etablering av ny gang-/sykkelvei sørover langs Skjærvaveien vil gi sammenhengende turvei fra Skjetten og Kjeller mot Strømmen og Lillestrøm.

Planforslaget vil medføre en utvidelse av turveinettet og tilrettelegging for gående og syklende.

5.11. Trafikk

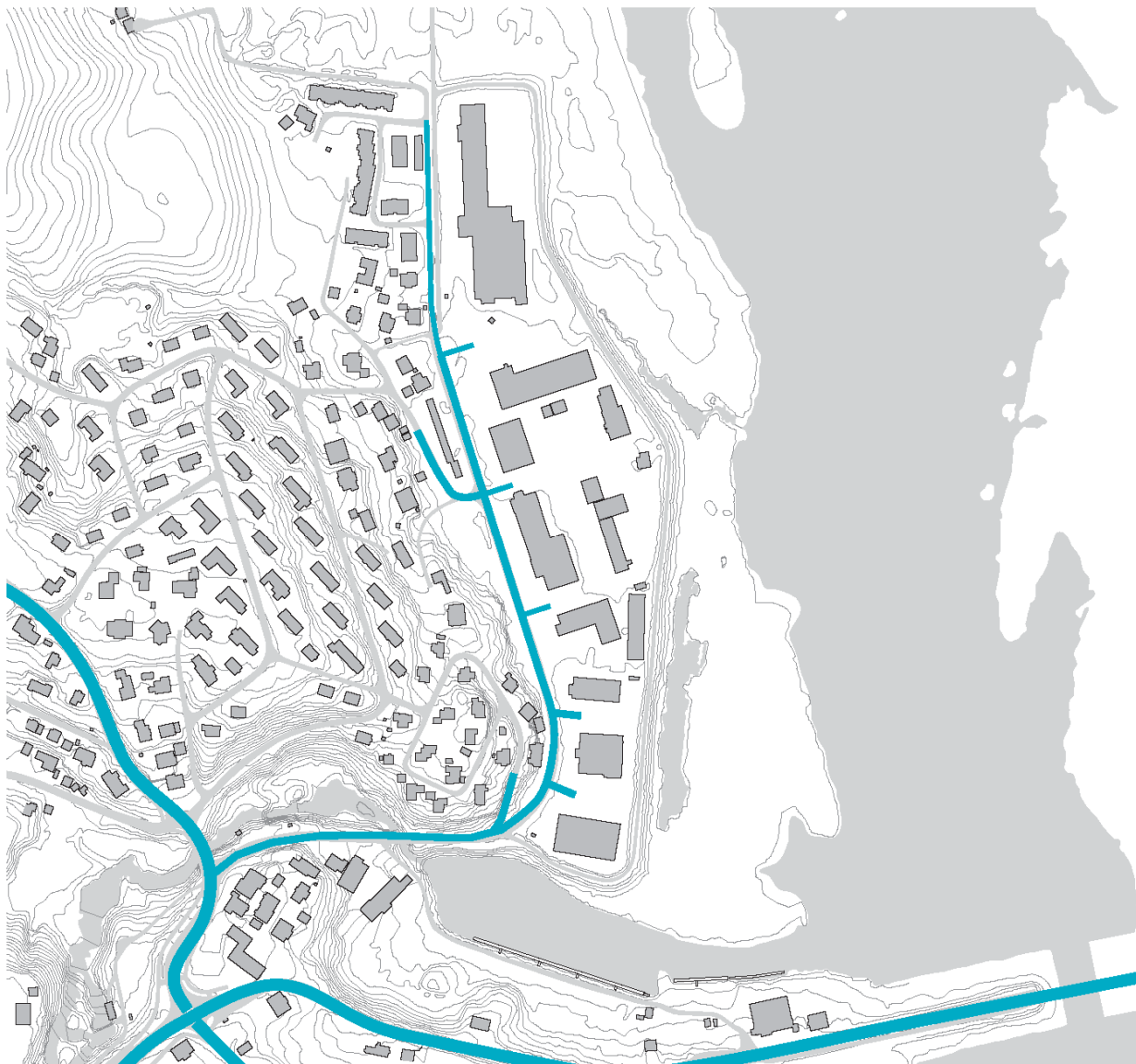
5.11.1 Kjøreatkomst og tilknytting til det overordnede veinettet

Skjærvaveien er en kommunal veg med 6-7 m bred kjørebane som ender ved avkjøring til nr. 44. Skjærvaveien er atkomst til næringseiendommer på østsida av veien, og har kryss med Bergveien og Nedre Ryens vei som betjener boligområdene i vest. I sør er Skjærvaveien koblet til overordnet vegnett i et T-kryss med Fv159 Skjettenveien og videre til Fv381 Strømsveien med rundkjøring.

Det er påvist kapasitetsproblemer på flere punkter i Skjettenveien. I krysset Skjærvaveien/Skjettenveien kan trafikk fra nord i Skjettenveien som skal svinge inn i Skjærvaveien oppleve kødannelse i rushperiodene på grunn av tett trafikk nordover. Kapasitetsproblemer i rundkjøring Skjettenveien/Strømsveien kan også gi tilbakeblokkering til krysset med Skjærvaveien, og dermed problemer med trafikkavviklingen der. Det er også kapasitetsproblemer med krysset Skjettenveien/Rettenveien som kan gi tilbakeblokkering.

Ny utforming av krysset Skjærvaveien/Skjettenveien er vurdert. En minirundkjøring vil kunne bedre kapasiteten for krysset, men det vil være store plassmessige og geometriske utfordringer knyttet til plassering og utforming av selv en liten rundkjøring.

Krysset Skjærvaveien/Skjettenveien er ligger mellom to andre kryss, det er kun 40 meter til krysset Skjettenveien/Rettenveien/Elverhøiveien, og 115 meter til rundkjøring Skjettenveien/Strømsveien. Trafikkavviklingen i de to andre kryssene vil ha stor påvirkning på avviklingen i krysset med Skjærvaveien. Selv om man vil klare å skape en bedre trafikkavvikling isolert i krysset, vil det ikke være gitt at dette vil bedre kapasiteten på strekningen når en ser området under ett. Skedsmo kommune har derfor besluttet å ikke kreve endring av kryssutforming til rundkjøring.



Figur 35: Skjærvaveien med kryss og avkjørsler i dag.

Vest for nr. 44 fortsetter Skjærvaveien som privat veg med ett felt, bredde på kjørebane er ca. 3 m. Den private veien er atkomst for omkring 50 boliger.

Krysset med Bergveien ligger i en sving, nederst i en bratt bakke og vurderes som uoversiktlig og trafikkfarlig.

Planforslaget opprettholder kjøreatomst til Skjærvaveien 44 som i dag. Det skal etableres separat gang-/sykkelvei sørover langs Skjærvaveien. Avkjøring til næringseiendommer vil krysse ny gang-/sykkelvei. Krysset med Bergveien fjernes ved at søndre del av Bergveien omreguleres til gangvei.

Planforslaget vil ikke endre kjøreatomst, men vil gi en klar forbedring av trafiksikkerheten i området. Løsning av gang-/sykkelvei og stenging av Bergveien er gjort i samråd med kommunens samferdselsavdeling. Bebyggelse i Bergveien vil fortsatt ha atkomst fra Elverhøyveien i vest.



Figur 36: Forslag til utforming av snuplass med oppstilling for renovasjonsbil, sammen med avkjørsel og gjesteparkeringsplasser for Skjærvaveien 44.

Planendring 2025

Planendringen legger til rette for etablering av ny snuplass ved enden av den offentlige delen av Skjærvaveien. Dette vil gi en tilrettelagt løsning for trafikk inn i blindveien, der biler i dag snur inne på private eiendommer. Snuplassen skal også fungere som oppstillingsplass for renovasjonsbil ved hentepunkt for avfallssug. Dockingpunkt for mobilt avfallssug plasseres på Skjærvaveien 38. Mobilt avfallssug skal betjene bebyggelsen på både Skjærvaveien 44 og 22-38.

5.11.2 Atkomst for myke trafikanter

Det er etablert asfaltert gangvei fra planområdet nordover mot Skjetten og over Nitelva til Nebbursvollen og Kjeller. Sørøstover mot Lillestrøm og Strømmen må gående og syklende benytte Skjærvaveien, som ikke har fortau/gangvei. Veien har lite trafikk, og normal til lav andel tungtrafikk (2-5 %) til tross for næringsseiendommene.

Planforslaget vil føre til etablering av separat gang-/sykkelvei sørover langs Skjærvaveien, som går over til fortau i det smaleste partiet langs Skjærvagapet. Dermed dannes en sammenhengende gangvei fra Skjetten og Kjeller mot Strømmen og Lillestrøm. Gangvei på flomvollen kan opprettholdes og kobles til ny gang-/sykkelvei.

Planforslaget vil medføre forbedret tilrettelegging og sikkerhet for gående og syklende.



Figur 37: Skjærvaveien sett sørover fra nr. 44.

5.11.3 Løsning for varelevering

Varelevering foregår i dag på de store kjørbare arealene på Skjærvaveien 44. De ulike virksomhetene på området har levering til ulike deler av bygget.

Planforslaget vil ikke ha næringsvirksomhet som krever varelevering. Gangveiene i området vil være kjørbare, og kan brukes av utrykningskjøretøy og ved særlige transportbehov som flyttebil o.l. Gangveiene vil ikke være tilgjengelige for vanlig persontrafikk med bil.

Planforslaget vil gi større uteoppholdsareal og avgrensede kjøreareal, og bedre trafiksikkerheten i området.

5.11.4 Parkeringsplasser

Skjærvaveien 44 har ca. 8,5 daa. asfaltert kjøre- og parkeringsareal. Det er merket opp ca. 95 parkeringsplasser på området, men det er kapasitet til mange flere.

Kommuneplan for Skedsmo 2015-2026 krever minimum 1 parkeringsplass for bil pr. bolig i boligblokk og terrassehus utenfor fortettingsområdene. Det kreves 2 plasser for sykkel pr. bolig. Reguleringsbestemmelsene gir strammere rammer for parkeringsplasser, med mellom 0,7 og 1,1 biloppstillingsplass per boenhet. Nye krav er i tråd med forslag til ny kommuneplan.

Det skal ikke etableres parkering på terreng, med unntak av inntil 7 gjesteplasser ved innkjøring til området, se illustrasjon på figur 36. Minimum 5 % av parkeringsplassene, og én av gjesteparkeringsplassene, skal utformes for forflytningshemmede med mål 4,5 x 6,0 m. Det stilles krav om tilrettelegging av lading av elbil for alle parkeringsplassene i kjeller.

Sykkelparkering er plassert delvis i kjeller og delvis på terreng ved boligenes inngangsparti. Rekkehusbebyggelsen har sykkelparkering ved egen inngang/bod.

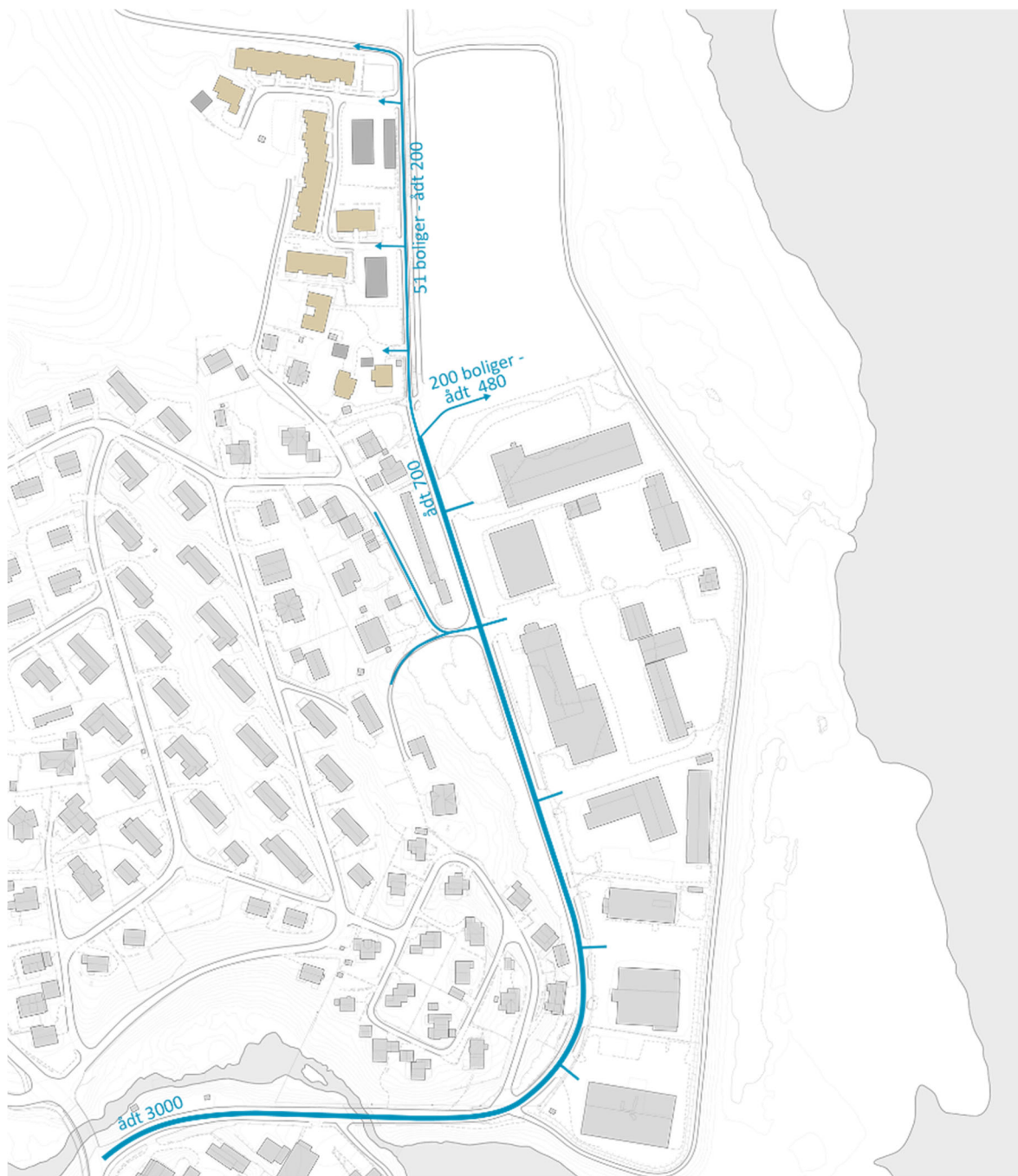
5.11.5 Kollektivtilbud

Kollektivtransport til planområdet består av buss og tog. Bussen stopper i Sagdalen, ca. 800 m fra Skjærvaveien 44. Busstoppet betjenes av rute 321, 401, 409, 499, 3172 og 3371 i retning Oslo og Lillestrøm/ Kjeller. Sagdalen stasjon på linje L1 mellom Lillestrøm og Asker/Spikkestad ligger 1,0 km fra Skjærvaveien 44. Både buss og tog har relativt høy frekvens på avganger.

Utbygging i henhold til planforslaget vil gi økt passasjergrunnlag for kollektivtrafikken. Ny gang-/sykkelvei vil også gjøre atkomsten til holdeplassene bedre.

5.11.6 Trafikkvekst

Det er utført trafikkanalyser for planforslaget³. Skjærvaveien er en blindvei med begrenset trafikk. Nasjonal vegdatabank oppgir at trafikkmengden (i krysset med Skjettenveien) i dag er ca. 2 500 ådt (årsdøgntrafikk). Ved Skjærvaveien 44 er det bare trafikk til boligene vest for planområdet som benytter veien, dette er ca. 50 boliger som genererer omkring en trafikkmengde 200 ådt.



Figur 38: Trafikkmengder etter utbygging

³ Skjærvaveien 44 - Trafikkvurderinger, Asplan viak 23.04.2014 og Trafikale forhold Skjærvaveien 44, EFLA 19.03.17

Det er anslått at Maxbos forretning i Skjærvaveien 44 genererte en trafikkmengde på omkring 400 ådt. Planforslaget med ca. 180 boliger vil generere omkring 480 ådt, altså en liten økning av total trafikk. Trafikkmengden vil da være omkring 700 ådt like sør for planområdet, og omkring 3 000 ådt ved krysset med Skjettenveien. Stenging av krysset med Bergveien vil bidra til noe redusert trafikk i søndre del av Skjærvaveien.

Planforslaget vil medføre en liten vekst i samlet trafikkmengde i planområdet. Dette vil ikke ha noen særlig effekt for trafikkavvikling for Skjærvaveien. Endringen i planforslaget vil medføre en liten økning i forventet trafikkbelastning på krysset Skjærvaveien/Skjettenveien. Trafikksituasjonen i krysset vil fortsatt være akseptabel.

5.12. Tilgjengelighet og universell utforming

5.12.1 Tilgjengelighet i bygningsmassen

Dagens bebyggelse er ikke særlig tilrettelagt for bevegelseshemmede. Vi antar at de nyeste bygningsdelene fra 1999 tilfredsstiller datidens krav til tilgjengelighet.

Ny bebyggelse skal utformes i henhold til krav til tilgjengelighet i teknisk forskrift (TEK). Alle leiligheter i boligblokkene vil ha atkomst via heis, og skal dermed ha krav om tilgjengelighet iht. TEK § 12-2. Det er ikke planlagt noen stor andel mindre leiligheter (<50 m² BRA) der unntak fra tilgjengelighetskravet kan være aktuelt. Rekkehusene vil ha et mindre areal per etasje, og dermed ikke plass til alle hovedfunksjoner på bygningens inngangsplan. Rekkehusene vil derfor ikke ha krav om tilgjengelighet.

Utbyggingen vil medføre etablering av et stort antall boliger som tilfredsstiller krav til tilgjengelighet iht. TEK, noe som betyr at både boligtilbud og besøksmulighet for mennesker med funksjonsnedsettelse vil bli forbedret. Leilighetene vil også ha enkel atkomst til tilgjengelige uteareal og turmuligheter samt parkeringsplass under tak. Det skal etableres parkeringsplasser tilpasset forflytningshemmede nær oppgang til boligene. Planforslaget oppfyller dermed krav til tilgjengelighet på en god måte.

5.12.2 Tilgjengelighet på uteoppholdsarealene

Det er ikke uteoppholdsareal i planområdet i dag, ubebygde areal er stort sett planert, med harde flater.

Uteområder for boliger med krav om heis skal være tilgjengelige iht. TEK § 8-2. Dette vil også være tilfelle for utearealene for planområdet, som vil være flate med noe terrengforming i forbindelse med lekeplasser. Gangveiene på området vil gi god tilgjengelighet for bevegelse i nærområdet, gang-/sykkelvei og turvei mot Nebbursvollen mm. gir muligheter for lengre turer.

Planforslaget vil oppfylle krav til tilgjengelige uteareal i TEK og gi store uteoppholdsareal med god tilgjengelighet.

5.12.3. Tilgjengelighet på veier

Skjærvaveien er i dag ikke tilrettelagt for gående og syklende, med unntak av ca. 50 m fortau nærmest krysset med Skjettenveien. Derfra er det sammenhengende fortau eller gang-/sykkelvei til Lillestrøm og Strømmen. Stigning på Skjærvaveien opp mot Skjettenveien er ca. 1:17 på det bratteste, altså ikke tilgjengelig for alle bevegelseshemmede.

Det er etablert gangvei med belysning fra planområdet og nordover gjennom grøntområder langs elva, Stavsvika og Kulpvika, med bru over til Nebbursvollen med friluftsbad mm. Det går også gangvei med grusdekke på flomvollen nord og øst for planområdet, denne møter Skjærvaveien igjen lenger sør ved Skjærvagapet.

Planforslaget legger til rette for utbygging av ny gang- og sykkelvei langs Skjærvaveien fram til eksisterende fortau. Dette vil gi sikker trasé for gående og syklende til sentrumsområdet. Ny gang-/sykkelvei vil også koble sammen gangvei fra Nebbursvollen og trasé mot Strømmen. Gangvei på flomvollen vil så vidt forslagsstiller kjenner til fortsatt ha grusdekke, og kan dermed ikke sies å være godt tilgjengelig for alle grupper.

Planforslaget vil gi forbedret tilgjengelighet på veier, men stigningen på Skjærvaveien vil fortsatt være problematisk for enkelte bevegelseshemmede. Nordover mot Nebbursvollen vil det være god tilgjengelighet.

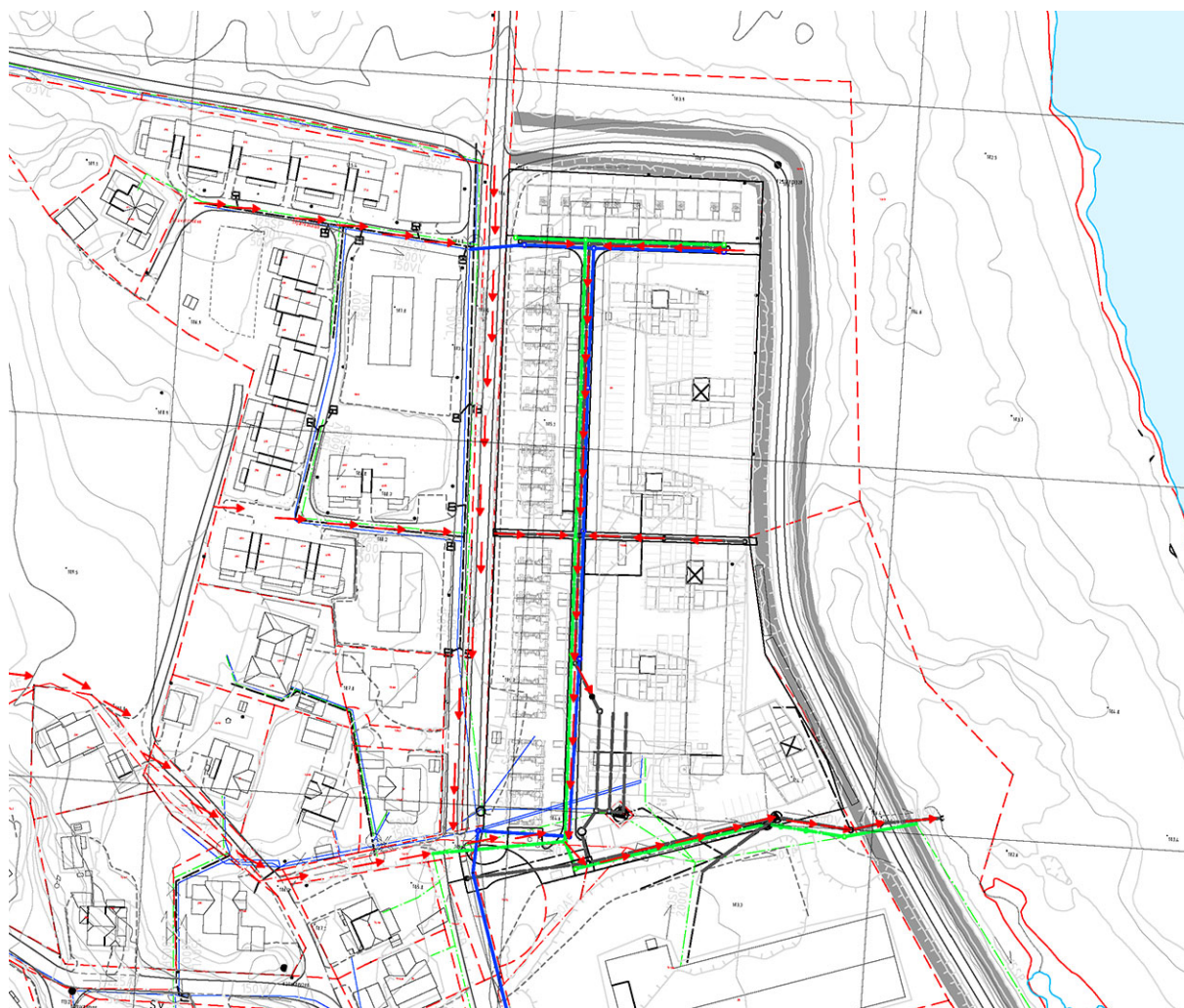
5.13. Teknisk infrastruktur

5.13.1 Vann- og avløpsnett

Planområdet er tilkoblet kommunalt vann- og avløpsnett. Kommunen har en pumpestasjon for spillvann og overvann som ligger innenfor området for planlagt utbygging. Pumpestasjonen for spillvann ligger på egen tomt, gnr. 75 bnr. 663, innenfor planområdet. Kommunen opplyser at dagens pumpestasjon stadig har driftsproblemer.

Som følge av planforslaget må pumpestasjonen flyttes og kapasiteten økes. Planforslaget legger opp til at pumpehuset plasseres i kjeller på nytt bygg. Det stilles krav om atkomst til pumpestasjonen enten fra kjørbare gangvei på terreng eller fra parkeringskjeller. Lillestrøm kommune skal gi føringer for dimensjoner og kapasitet på ny pumpestasjon. For å utføre nødvendig drift og vedlikehold må det tinglyses avtale som gir kommunen adkomstrett.

Spillvannsledningen fra pumpestasjonen og fram til neste pumpestasjon ved Skjærvagapet er i dårlig stand. Det er stilt krav til oppgradering av spillvannsledningen før det kan gis midlertidig brukstillatelse for prosjektet.



Figur 39: VA-plan med flomveier (rød pil), vann (blå strek) og avløp (grønn strek).

Det er ikke helt avklart hvor stor ledig kapasitet vannforsyningen til området har i dag. VA-planen inneholder løsninger som vil forbedre forsyningssituasjonen lokalt, blant annet ved forlengelse av vannledning langs Skjærvaveien. Kommunen planlegger ny ledning for å øke vannforsyning til området ved å legge ny vannledning sammen med bygging av ny gang-/sykkelveg langs Strømsveien. Dette vil gi større kapasitet på ledningsnettet.

Tiltakene som gjøres på pumpestasjon og VA-nett i planområdet i forbindelse med utbygging vil innebære en forbedring av teknisk infrastruktur for hele området. VA-plan er utarbeidet i samråd med Lillestrøm kommune og følger planforslaget.

5.13.2 Overvannshåndtering

Planområdet på Skjærvaveien 44 består i dag i hovedsak av bebygde og asfalterte flater. Omkring 1,0 daa. av totalt 14,2 daa. er infiltrerbart for overflatevann. Overflatevann ledes til omkringliggende terreng og til avløpsnettet.

Utenfor utbyggingsområde for bolig består planområdet i hovedsak av harde, ikke-infiltrerbare flater.

Planforslaget legger opp til at harde flater mellom byggene erstattes av vegetasjon og infiltrerbare flater. Ca. 6 daa. vil være uten bebyggelse og uten kjellerkonstruksjon. På grunn av høy grunnvannsstand – antakelig i samme nivå som elva – vil imidlertid kapasiteten for infiltrasjon være svært begrenset. Det er derfor planlagt et fordrøyningsmagasin under terreng for å håndtere overvann lokalt.

Det skal etableres flomvei sør for utbyggingsområdet, i grensa mellom Skjærvaveien 44 og 38, ut til flomvollen der flomvannet pumpes ut. Flomveien utformes som en åpen renne som konstrueres med betongelementer fram til pumpekum ved flomvollen.

Utenfor utbyggingsområdet skal det etableres asfaltert gang-/sykkelvei langs veien. Veien vil ha avrenning til grøft og sideareal.

Som følge av utbyggingen vil situasjonen for lokal overvannshåndtering bli betydelig forbedret. VA-plan er utarbeidet i samråd med Lillestrøm kommune og følger planforslaget.

5.13.3 Brannvann/slokkevann

Området har i dag ikke nødvendig kapasitet på 50 liter per sekund for brannvann til boligutbyggingen. Kommunen planlegger ny ledning for at øke vannforsyning i området, men er ikke sikker på framtidig tilførsel til området.

Planforslaget stiller krav om at det skal foreligge godkjent løsning for brannvann før rammetillatelse til utbygging gis. Det antas at det da vil være bedre oversikt over forsyningssituasjonen til området, og eventuelt behov for å etablere eget magasin for brannvann.

Planforslaget sikrer at det skal foreligge en løsning for brannvann som tilfredsstiller forskriftskrav ved utbygging.

5.13.4 Elektrisitetsnett

Elvia har en nettstasjon plassert på Skjærvaveien 44, denne forsyner bebyggelsen på tomte og nærområdet.

Hafslund Nett (nå Elvia) opplyser at det vil være behov for å utvide kapasiteten på nettstasjonen ved utbygging i henhold til planforslaget. Det vil også være krav om sikkerhetsavstand på 5 m fra nettstasjonen til bebyggelse for varig opphold.

Planforslaget legger opp til at nettstasjonen flyttes sørover på området, i nærheten av kjøreatkomsten. Dette vil gi god avstand til annen bebyggelse og tilgjengelighet for større kjøretøy, som tilfredsstiller krav fra Elvia. Endelig avgjørelse om plassering av ny nettstasjon bør tas i prosjekteringsfase for ny bebyggelse og ses i sammenheng med kjellerkonstruksjon, VA-plan og andre tekniske installasjoner.

Planforslaget sikrer at det skal etableres en akseptabel strømforsyning til bebyggelsen i henhold til forskriftskrav.

5.13.5 Avfall

Næringsvirksomheten på området har egen avtale om avfallshåndtering.

Kommuneplanens bestemmelser angir at det skal etableres mobilt avfallssug for boligområder med 150-250 enheter. ROAF, som utfører kommunens avfallshåndtering, anbefaler imidlertid en løsning med nedgravde avfallsbeholdere. Dette er begrunnet med hensyn til ressursbruk, løsningens miljøavtrykk og rasjonell avfallshåndtering.

Både nedgravde avfallsbeholdere og mobilt avfallssug kan gi en god avfallsløsning for området. Forslagsstiller vil forholde seg til kommunens krav til avfallshåndtering, men anbefaler at endelig valg av løsning gjøres i forbindelse med rammesøknadsprosessen der prosjektet kan vurderes med et høyere detaljeringsnivå. Det vil blant være viktig å finne løsninger som er robuste i forhold til flomsituasjoner med høyt grunnvannsnivå i området.

Planendringen gjennomføres for å imøtekomme kommunens krav til mobilt avfallssug, der ny snuplass gir oppstillingsplass for renovasjonsbil utenfor boligområdet. Hentepunktet kan betjene utbygging både på Skjærvaveien 44 og 22-38. Det skal utredes om også bebyggelse på Skjærvaveien 8-20 kan betjenes av dette hentepunktet.

5.13.6 Energiforsyning og energikilder

Bebyggelsen varmes i dag opp med oljefyr og elektrisitet.

Planområdet ligger innenfor Akershus Energis (AE) konsesjonsområde for fjernvarme, og planforslaget legger til grunn av boligene skal forsynes med fjernvarme *dersom det eksisterer infrastruktur for dette*.

5.14. Sosial infrastruktur

5.14.1 Skolekapasitet

Planområdet ligger i Skjetten skolekrets. Nærmeste barneskole innenfor kretsen er Skjetten skole, som har omkring 650 elever. Skolen har SFO. Kommunen opplyser at skolen har lite ledig kapasitet. Avstanden til skolen fra planområdet er omkring 1,5 km langs vei, og krever kryssing av Nordbyveien som har høy trafikkbelastning.

Bråtejordet skole er nærmeste ungdomsskole i skolekretsen. Skolen er ny, åpnet 2014, har omkring 310 elever og plass til 450, og følgelig en del ledig kapasitet. Avstanden til skolen fra planområdet er omkring 1,8 km langs vei og sti, og krever også kryssing av trafikkert vei. Stav ungdomsskole i Gjelleråsen skolekrets er også relativt ny. Avstanden til skolen fra planområdet er omkring 1,5 km langs vei, og krever også kryssing av trafikkert vei.

Utbygging av planforslaget med ca. 40 rekkehusenheter og 140 leiligheter vil sannsynligvis øke behovet for skoleplasser i nærområdet. Det er særlig rekkehusene som antas å være attraktive for barnefamilier, mens leilighetene i noe mindre grad vil huse barnefamilier. Man bør ta med i vurderingen at en del familier med voksne barn kan være interessert i å flytte fra eneboliger til leilighetene i planområdet, og at eneboliger dermed blir tilgjengelige for barnefamilier. Planforslaget kan dermed resultere en del intern flytting i området. Det er vanskelig å forutsi hva behovet for skoleplasser vil være når planområdet er utbygd, men med stor vekst i boligbygging i kommunen må det antas at det vil være behov for flere skoleplasser.

Forslag til ny kommuneplan viser tomt for ny skole på Skjærvaveien 8-20. Forslagsstiller antar at utbygging av ny skole her vil øke skolekapasiteten. Boliger i planområdet vil få svært kort skolevei.

5.14.2 Barnehagekapasitet

Øst for planområdet ligger Løvehjerte FUS barnehage ved Skjetten skole og Valstadtoppen barnehage i Skjettenbyen, begge omkring 2 km. fra planområdet. Mot sentrum i vest ligger Furulund barnehage på Volla, ca. 2,2 km fra planområdet. Kommunen opplyser at det er ledig kapasitet i barnehagene i området.

Som med vurdering av skolebehov ovenfor må det antas at flere beboere i området vil føre til økt etterspørsel etter barnehageplasser. Planforslaget alene antas ikke å oppta all ledig kapasitet på barnehagene i nærheten.

5.15. Næring

Bebyggelsen på Skjærvaveien 44 huser i dag fire virksomheter med omkring 8 arbeidsplasser, som benytter ca. 4 600 m² bebyggelse og 14,2 daa. tomt. Eiendommen benyttes til lager/distribusjon, småindustri og handel.

Dagens næringsvirksomhet i planområdet antas å flytte til andre lokaler når området skal bygges ut. Planforslaget legger ikke til rette for ny næringsvirksomhet.

Dagens næringsvirksomhet er svært lite arealintensiv, og svarer ikke til områdets beliggenhet nær Lillestrøm sentrum. Transportbehovet for industri og lager er heller ikke tilpasset vegstandarden i området og det tilgrensende boligområdet.

5.16 Landbruk/skogbruk

Det drives ikke landbruk eller skogbruk innenfor planområdet.

5.17 ROS

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) for planforslaget er vedlagt som eget dokument. Analysen avdekker ikke betydelig risiko for uønskede hendelser med store konsekvenser. Det er beskrevet tiltak for å begrense negative konsekvenser av andre uønskede hendelser.

Nedenfor følger en oppsummering av hovedpunktene i analysen.

Naturhendelser		Sannsynlighet	Konsekvensgrad			Ikke relevant
			A	B	C	
4	Elveflom	middels	små	små	middels	
5	Overvannsflom	middels	små	små	middels	
6	Radon	middels	små	små	små	
Menneskeskapte forhold						
18	Tilrettelegging for nødetatene	middels	middels	små	middels	
31	Forurensset grunn	liten	middels	små	små	
33	Elektromagnetisk stråling	liten	små	små	små	
33	Støy fra trafikk	liten	middels	små	små	
44	Ulykke i av-/påkørsler	lav	små	små	små	
45	Ulykke med gående/syklende	lav	middels	små	små	
46	Ulykke ved anleggs-gjennomføring	lav	middels	små	små	

Tabell 1: Oppsummering av ROS-analyse. Konsekvensgrad A beskriver konsekvenser for liv og helse, B gjelder stabilitet, dvs. svikt i kritisk samfunnsfunksjoner, C gjelder materielle verdier

Forslag til tiltak i reguleringsplan

Elveflom

Reguleringsbestemmelsene setter krav til kotehøyde på rom for varig opphold, samt krav til konstruksjoner som ligger under nivået for 200-årsflom.

Ved eventuell overtopping av flomvoll, kan et aktuelt tiltak – for å lede vannet over i et kontrollert løp ved ekstremflom, og for å redusere risikoen for ukontrollert skade – være å etablere en kontrollert overtoppingsseksjon. Toppen av vollen kan legges noe lavere enn resten i et avsnitt, og forsterkes med erosjonssikre materialer.

Innhente oppdaterte flomberegninger og flomsonekartlegging for en utsjekk av sikkerhetspåslaget og oppdatert vurdering.

Overvannsflom

Det bør etableres forstøtningsmur mot nabotomt, og utsjekk av lokal overvannshåndtering på nabotomten, evt. midlertidige overvannsløsninger på nabotomt

Det bør etableres robuste løsninger for hovedflomvei som gjennom flomvollen (f.eks. reserve inntakskum og/eller reserve overvannsledning mot flomvoll)

Det bør vurderes åpen flomvei i grøft mot nord for Skjærvaveien 44.

Det bør utarbeides avrenningsmodell for prosjektområde som vil avklare risiko ved evt. flomnedbørshendelse og sikring av evt. tiltak.

Tilgjengelighet for nødetater

Reguleringsbestemmelser stiller krav om godkjent løsning for forsyning av brannvann før igangsetting av utbygging.

Anbefalinger for atkomst og vannforsyninger, deriblant ønske om brannhydrant, legges til grunn for prosjektering av utomhusanlegg og VA-løsninger.

Forurensset grunn

Reguleringsbestemmelsene inneholder krav om at tiltaksplan i henhold til forurensingsforskriften skal godkjennes før igangsettingstillatelse kan gis.

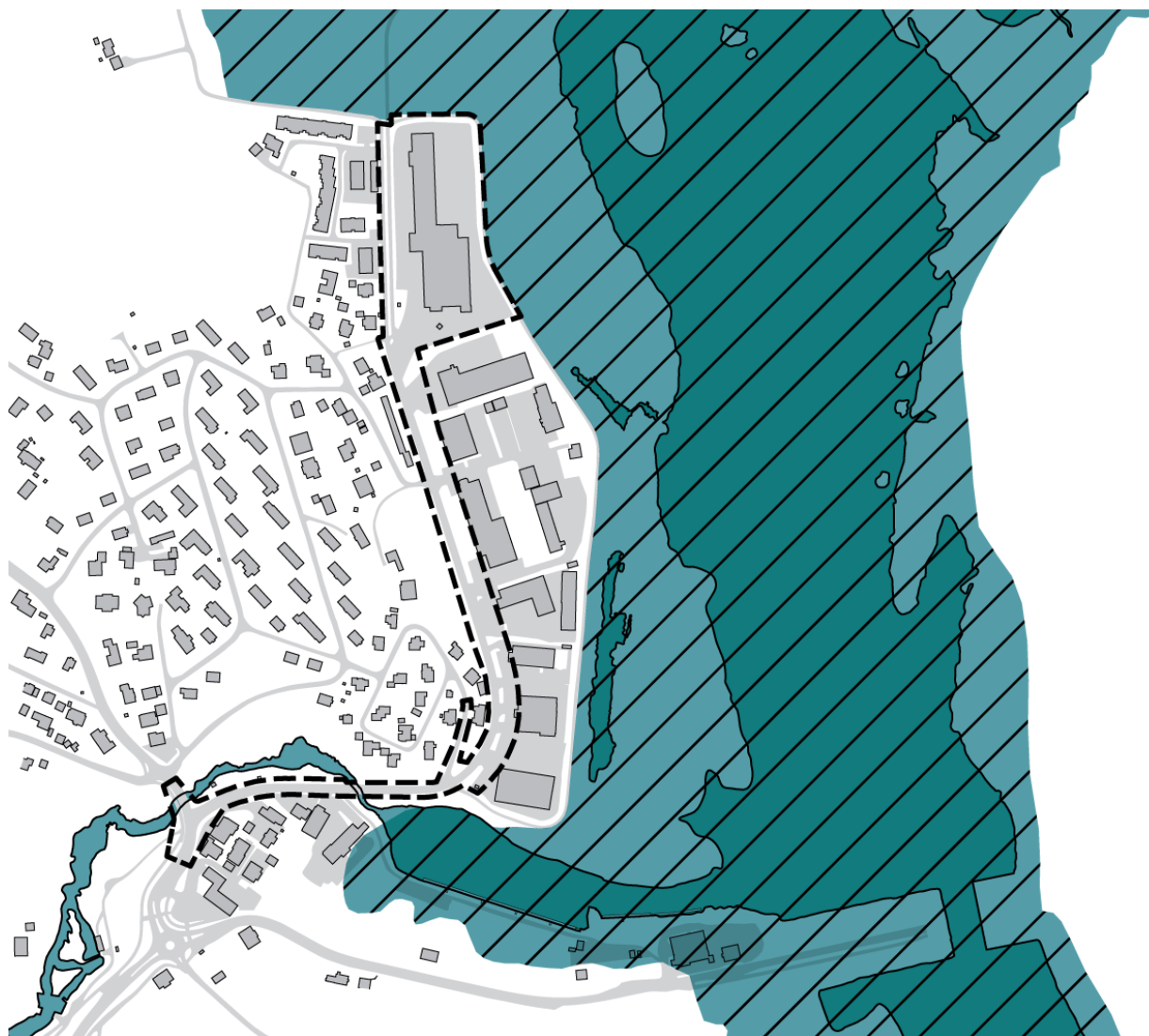
Elektromagnetiske felt

Reguleringsbestemmelsene inneholder krav til avstand fra nettstasjon til annen bebyggelse.

Trafikksikkerhet

Det stilles rekkefølgekrav om etablering av gang-/sykkelvei før boligene ferdigstilles.

Det etableres midlertidig avgrensning av gangbane langs Skjærvaveien i anleggsperioden.



Figur 40: Faresone for flom ved planområdet.

5.18 Grunnforhold/geoteknikk

Det er gjennomført grunnundersøkelser for Skjærvaveien 44⁴. Undersøkelsene viser at tomta har løsmasser med 2-3 m fyllmasser/tørrskorpeleire over leire/siltig leire. Dybde til antatt fjell eller fast morene varierer fra 12,6-28,3 m. Det er ikke påvist sensitiv leire eller kvikkleire på tomta.

Det er ikke utført grunnvannsmåling. Grunnvannsstanden på området påregnes følge vannstanden i Nitelva. Grunnvannsstanden varierer etter årstid og nedbørintensitet.

Planområdet ligger innenfor et flatt område langs elva, det er ikke påvist ustabile masser. Det er derfor ikke fare for rasulykker og masseutglidning.

Planendring 2055

Rapport for grunnforhold og områdestabilitet er revidert slik at den omfatter gang-/sykkelvei og fortau, og inneholder vurderinger av områdestabilitet iht. NVEs veileder 1/2019 «Sikkerhet mot kvikkleireskred». Områdestabiliteten vurderes som tilfredsstillende.

⁴ Skjærvaveien 44. Grunnundersøkelser. Grunnteknikk 03.05.17

5.19 Forurensset grunn

Det er gjennomført miljøteknisk undersøkelse av grunnforholdene på Skjærvaveien 44⁵. Undersøkelsen viser forekomster av forurensing i tiltaksklasse 4 og 3 på tomte. Det er tyngre oljeforbindelser som har gitt de mest alvorlige forurensingsforekomstene. Forurensingen ligger relativt grunt ned til ca. 0,7 m dybde, med kompakte leirmasser under.

Det skal utarbeides tiltaksplan i henhold til Forurensingsforskriften for behandling av forurensede masser før utbygging av området. Forurensede masser i klasse 3 og 4 kan ikke benyttes i området og må sannsynligvis transporteres til godkjent deponi.

Utbyggingen skal gjennomføres i henhold til krav i Forurensingsforskriften som sikrer en god behandling av massene og et trygt framtidig miljø i området. Fjerning og deponering av forurensede masser vil gi en forbedring av miljøtilstanden i området.

⁵ Gravearbeider for boligbygg. Skjærvaveien 44 Strømmen. Tiltaksplan. Siv. ing. Bjarne Slyngstad 23.10.2012

6. Helheten i planforslaget

a. Rekkefølgebestemmelser

Reguleringsbestemmelsenes kapittel 6 inneholder rekkefølgebestemmelser som sikrer opparbeiding av gang-/sykkelvei langs Skjærvaveien før boligene i området tas i bruk. Dette er i tråd med kommuneplanens krav til reguleringsplan for felt B15 (§ 1-7c). Det stilles også krav til utarbeiding av tiltaksplan for forurensede masser og krav til godkjent løsning av kapasitet for brannvann, etablering av ny pumpestasjon, oppgradert spillvannsledning mm. før utbyggingen.

b. Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det skal forhandles om utbyggingsavtale for planforslaget. Ny gang-/sykkelvei og VA-nett overføres vederlagsfritt til kommunen etter utbygging. Ansvar for drift og vedlikehold av teknisk infrastruktur vil deretter påligge kommunen.

Det skal etableres en ny pumpestasjon med kapasitet i henhold til spesifikasjoner fra kommunen. Fordeling av kostnader knyttet til pumpestasjon og annen infrastruktur bestemmes i egen utbyggingsavtale for reguleringsplanen.

I planforslaget reguleres kommunal eiendom 75/663 for pumpestasjonen for boligformål. Overdragelse av eiendommen vurderes i utbyggingsavtale.

Utbyggingen vil gi flere boliger i området, og dermed skape behov for flere barnehage- og skoleplasser i nærområdet. På den andre siden vil nye boliger øke kommunens innbyggertall og beskatningsgrunnlag øke etter utbygging. Flytting av næringsvirksomheten fra Skjærvaveien 44 antas ikke å gi store samfunnsøkonomiske konsekvenser.

c. Forholdet til overordnede føringer

Planforslaget følger opp intensjoner og strategier i overordnede føringer som *Regional plan for areal og transport* og *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*. Planforslaget vil gi omkring 160 nye boliger som har kort sykkelavstand til det regionale knutepunktet Lillestrøm stasjon, og dermed redusert behov for biltransport sammenlignet med mer perifere boligområder. Boligområdet har en feltutnyttelse på omkring 105 % BRA, som er i tråd med anbefalingene i regional plan. Boligområdet vil også overoppfylle kommuneplanens krav til minste uteoppholdsareal (MUA) på 60 m². Etter forslagsstillers vurdering gir planforslaget en svært god oppfølging av overordnede føringer.

d. Interesse motsetninger

Utnyttelse og utforming

Etter framleggelse av planforslaget til Hovedutvalg for tekniske tjenester (HUT) er det enighet om hovedtrekkene med hensyn til utnyttelse i planforslaget. Foreliggende planforslag viser en utnyttelse som er noe lavere enn planforslaget fra 2018, men høyere enn planavdelingens anbefaling fra 2017. Det er imidlertid ikke alle deler av HUTs vedtak fra 2018 som er etterkommet.

Skedsmo kommune ønsker at det stilles høye krav til miljøprofilen for prosjektet tilsvarende kvalitetene i «Breeam Very Good» (vedtak i HUT 20.06.18). Forslagsstiller ønsker også å utvikle et prosjekt med god miljøprofil og vurderer å gjennomføre en BREEAM-sertifisering. Vi har i dag likevel ikke oversikt over de økonomiske konsekvensene av dette, og ønsker å vurdere hvilket nivå prosjektet eventuelt kan legges til når prosjektet går over i en mer detaljert prosjekteringsfase. Vi vil også påpeke at krav til egenskapene et byggverk må inneha er gitt i Byggteknisk forskrift (TEK), og kommunen har ikke anledning til å innskjerpe disse kravene overfor andre grunneiere.

Rekkefølgekrav

Forslagsstiller har vurdert at rekkefølgekravet om ny broforbindelse for gang- og sykkelvei over Skjærvagapet, som er gitt i kommuneplanen og vedtak i HUT, ikke kan anses som *nødvendig* for utbygging av området slik det kreves i plan- og bygningslovens § 17-3. Loven sier at en utbyggingsavtale kan handle om at «*grunneier eller utbygger skal besørge eller helt eller delvis bekoste tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av planvedtak*». Kriteriet *nødvendige for gjennomføringen av planvedtak* handler om opparbeiding av nødvendig infrastruktur iht. pbl § 18-1, eller sikring mot fare eller vesentlig ulempe. Pbl § 18-1 gir grunnlag for å kreve at utbygger bekoster *offentlig veg (...)* så langt den er vist i planen, inkludert fortau ol, samt annen infrastruktur som avløpsledning og vannledning. Med etablering av gang-/sykkelvei langs Skjærvaveien sikres god tilgjengelighet for gående og syklende til planområdet. Ny bro over Skjærvagapet vil bli en trasé som kommer i tillegg til gang-/sykkelvei langs Skjærvaveien, og kan derfor ikke sies å være *nødvendig* for utbygging av planområdet iht. lovens krav.

Loven sier videre at *Slike tiltak må stå i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang og kommunens bidrag til gjennomføringen av planen og forpliktelser etter avtalen*. Forslagsstiller finner heller ikke at dette kriteriet er oppfylt. En ny gang-/sykkelbro over Skjærvagapet krever reguleringsplan, sannsynligvis også konsekvensutredninger ettersom den skal krysse et viktig natur- og landskapsområde. Broen blir en komplisert og svært eksponert konstruksjon, der det er lansert krav om arkitektkonkurranse. Planlegging, prosjektering og realisering av en gang-/sykkelbro har dermed ingen avklart tidshorisont eller kostnadsramme. Tiltaket kan da ikke sies å stå i et rimelig forhold til utbyggingens art og omfang, slik loven krever. Vi viser her til vedlegg 11; Kommunal- og moderniseringsdepartementets uttalelse av 05.08.2013, s. 6: *Kravet om forholdsmessighet kan innebære at kommunen ikke kan bruke utbyggingsavtale til å la en utbygger av et utbyggingstrinn alene finansiere tyngre infrastrukturtiltak, når infrastrukturen ikke kan kreves opparbeidet etter § 67 (i dag § 18-1) mv. i plan- og bygningsloven.*"

Etter vedtak i Hovedutvalg for tekniske tjenester 10.04.2019 er dette rekkefølgekravet likevel lagt til å bestemmelsene for planforslaget.

Kantsone langs vassdrag

Lillestrøm kommune stiller krav om at det skal etableres gang-/sykkelvei på østsiden av Skjærvaveien. Etablering av fortau langs Skjærvaveien ved Skjærvagapet kan medføre inngrep i kantsonen på vassdraget, som er lovbeskyttet etter vannressursloven § 11. Dette er påpekt av Fylkesmannen, Akershus fylkeskommune m.fl.

Eiendomsavståelse

For å anlegge gang-/sykkelvei og fortau langs Skjærvaveien vil det være behov for kommunalt tomteerverv fra eiendommene øst for veien. Det vil dreie seg om et belte med varierende bredde langs veien, fra 0 til 5,5 m, som reguleres for gang-/sykkelvei eller fortau og annen veigrunn – grøntareal. I tillegg til areal regulert til samferdselsformål blir ytterligere 3,5 m bredde regulert for midlertidig rigg- og anleggsformål. Dette siste formålet oppheves når gangvei/fortau er bygget. Vi antar likevel at det kan være en potensiell interessekonflikt mellom trafikk-sikkerhetshensyn som etablering av gang-/sykkelvei og grunneiere som ønsker å benytte hele sin nåværende eiendom uten eiendomsavståelse.

e. Avveiing av virkninger

Utnyttelse og utforming

En lavere utnyttelse av området med overvekt av småhusbebyggelse vil harmonere med eksisterende boligbebyggelse i nærområdet i større grad enn planforslaget. En slik utbygging vil på den andre siden gi et redusert antall boliger som utnytter et sentrumsnært område der det vil være mulig å bo med svært begrenset behov for privatbil. Planforslagets utbyggingsløsning vil etter forslagsstillers vurdering ikke påføre beboere og brukere av nærområdet ulempe. Selv om deler av bebyggelsen er høyere enn omgivelsene, ligger byggene med størst høyder lengst øst på området. Denne plasseringen fører til at de ikke påfører eksisterende boliger ulempe i form av

skygge på uteareal og lignende. Det er også viktig å huske at eksisterende boligområde i dag ikke har sikt mot elva på grunn av bebyggelse, flomvoll og vegetasjon. Planforslaget vil ikke endre siktforholdene vesentlig, men det skapes flere gløtt gjennom bebyggelsen enn dagens situasjon gir. Planforslaget vil heller ikke påføre nærområdet stor økning i trafikk.

Det er også grunn til å diskutere om eksisterende bebyggelse fra 1950-90-tall skal sette rammene for videre utvikling av sentrumsnære områder i Lillestrøm. I Lillestrøm sentrum reguleres det utbygging med utnyttelse på 650 % og store sprang i byggehøyder mellom eksisterende og ny bebyggelse. Forslagsstiller mener at en tydelig oppfølging av *Regional plan for areal og transport* og andre føringer for arealbruk bør ha betydelig større vekt enn det som vi oppfatter som skjønsmessige vurderinger av tetthet og struktur for planforslaget.

Kantsone langs vassdrag

Når det gjelder inngrep i kantsonen langs Skjærvagapet, mener forslagsstiller at det er mulig å finne en løsning ved bruk av forstøtningsmur for bygging av fortauet noe som vil gi svært begrensede inngrep utenfor dagens veigrunn. En trygg gang-/sykkelvei er et prioritert tiltak for planforslaget og nærområdet. Forslagsstiller mener derfor det er riktig å bygge ut fortau som vist i skisseprosjekt.

7. Innkomne forhåndsuttalelser

Liste over forhåndsuttalelser

1.	Fylkesmannen i Oslo og Akershus	17.03.16
2.	Akershus Fylkeskommune	30.03.16
3.	Norges vassdrags- og energidirektorat	22.03.16
4.	Direktoratet for Mineralforvaltning	29.02.16
5.	Nedre Romerike Brann- og redningstjeneste IKS	17.03.16
6.	Romerike Avfallsforedling	30.03.16
7.	Hafslund Nett	18.03.15

Det har også kommet inn spørsmål om planarbeidet fra følgende

8.	Isak Haugen	25.02.16
9.	Sagdalen borettslag v. Nina Methi	26.02.16 og 02.03.16
10.	Stavstrand borettslag v. Helene Lillekvelland	01.03.16
11.	Tuan Khoa Pham	02.03.16
12.	Betonmast	16.03.16
13.	Ole J.K. Ruud	21.03.16

7.1. a. Forhåndsuttalelser fra naboer, grunneiere og andre berørte private parter

1. Isak Haugen

Spørsmål om planer for endringer i Bergveien

Forslagsstillers tilsvare

Spørsmål om avgrensing av plan og endringer av trafikk er besvart.

2. Sagdalen borettslag v. Nina Methi

Ber om informasjon om planarbeidet. Brl. er lettet over at planen om ny fylkesvei i Skjærvaveien er forkastet, ser positivt på boliger på den gamle Maxbo-tomta som ligger brakk. Brl. ønsker mer informasjon om plassering av fortau, trafikk i Bergveien og konsekvenser for Elverhøyveien.

Forslagsstillers tilsvare

Forslagsstiller vil følge opp med informasjon underveis.

3. Stavstrand borettslag v. Helene Lillekvelland

Ber om informasjon om planarbeidet kan påvirke borettslaget.

Forslagsstillers tilsvare

Forslagsstiller vil følge opp med informasjon underveis.

4. Tuan Khoa Pham

Spørsmål om planene innebærer at de vil miste tomteareal, og mulighet for kompensasjon for det arealet som skal reguleres.

Forslagsstillers tilsvare

Spørsmål om avgrensing av plan er besvart, eiendommen blir ikke berørt av planforslaget.

5. Betonmast

Ber om informasjon om planforslaget.

Forslagsstillers tilsva

Forslagsstiller vil følge opp med informasjon underveis.

6. Ole J. K. Ruud

Ber om informasjon om planforslaget.

Forslagsstillers tilsva

Forslagsstiller vil følge opp med informasjon underveis.

7.2. b. Forhåndsuttalelser fra myndigheter

(Sammendrag av merknadene som har kommet inn fra offentlige parter i saken, med forslagstillers sine kommentarer. Det må skilles klart mellom merknadene og forlagsstiller sine kommentarer til disse. Avsender og datering på alle merknader skal gå fram).

7. Fylkesmannen i Oslo og Akershus

FMOA minner om at kantsonen langs vassdrag er lovbeskyttet etter vannressursloven § 11. Fortau langs Skjærvaveien vil berøre Nitelva/Skjærvagapet. Ut over dette har man ikke ytterligere merknader.

Forslagsstillers tilsva

Kommentarene tas til etterretning. Utvidelse av fortau langs Skjærvagapet er vist med forstøtningsmur, ikke skråning mot elva, for å unngå å berøre elvas kantsone.

8. Akershus fylkeskommune

Fylkesrådmannen har følgende kommentarer:

- Det er viktig å legge opp til en høy arealutnyttelse for å bidra til å nå målene i det regionale planarbeidet
- Begrensning i parkeringsdekning er et egnet virkemiddel for å stimulere til bruk av gange-, sykkel- og kollektivtransport fremfor bilbruk. Dette er særlig viktig for arbeids- og kundeintensive virksomheter. Man anbefaler at det fastsettes parkeringsbestemmelser som angir maksimumsnormer, og at disse er strenge. Det anbefales også at det i bestemmelsene stilles krav om anlegg for sykkelparkering.
- Potensialet for å gjøre funn av kulturminner anses som lavt.
- Det anbefales at det etableres trygge ferdselsforbindelser for myke trafikanter før utbyggingen er ferdigstilt.
- Kommunen bes å vurdere om det skal stilles krav om at en definert andel av boligene skal utformes med livsløpsstandard.
- Man forutsetter at tiltaket ikke reduserer muligheten for å oppfylle kravene i vannforskriften.

Forslagsstillers tilsva

Kommentarene tas til etterretning.

9. Norges vassdrags- og energidirektorat

NVE peker på at det i forbindelse med reguleringsarbeidet må det gjøres en vurdering av flomfaren og hvordan sikkerheten vil bli ivaretatt. Kravene til sikkerhet i forhold til flom er gitt i byggeteknisk forskrift (TEK 10) § 7-2 og er for boligbygg sikkerhet i forhold til en 200-års flom. I det aktuelle området er vannstanden for en 200-års flom beregnet til kote 105,9. NVE anbefaler at det legges til en sikkerhetsmargin på minimum 0,3 meter til de beregnede høydene. Høydene anses som foreløpige, det kan bli justeringer av disse.

Det er usikkert om eksisterende flomvoll vil gi tilstrekkelig sikkerhet i forbindelse med utbygging i området med nye beregninger av flomhøyder.

Områder som er utsatt for en 200-års flom skal avmerkes som hensynssone – flomfare på plankartet, og tilknyttes bestemmelser som enten forbyr utbygging eller bestemmer at utbygging bare er tillatt på bestemte vilkår som avbøter flomfaren.

Planområdet befinner seg i et område med tykke havavsetninger. I områder med marine avsetninger kan det finnes kvikkleire. Før det planlegges byggetiltak eller terrenginngrep i områder med marin leire må det dokumenteres at grunnen er stabil eller lar seg stabilisere.

Eventuelle vassdragskryssinger anbefales gjennomført med bru og brufundamenter som plasseres i god avstand fra elveløpet. NVE påpeker at kantvegetasjon langs vassdrag er lovbeskyttet etter vannressursloven § 11.

Forslagsstillers tilsvare

Kommentarene tas til etterretning. Utvidelse av fortau langs Skjærvagapet er vist med forstøtningsmur, ikke skråning mot elva.

10. Direktoratet for Mineralforvaltning

Tiltaket berører ikke viktige mineralressurser og DMF har ingen merknader til igangsetting av arbeid med oppstart av reguleringsplan for Skjærvaveien 44.

11. Nedre Romerike Brann- og redningstjeneste IKS

NRBR forutsetter at forhold rundt § 11-17 i Teknisk forskrift om tilrettelegging for rednings- og slokkemannskaper blir ivare tatt. Dette gjelder ikke minst tilgjengelighet til bygning, og brannvesenets behov for vannforsyning utendørs.

NRBR har følgende kommentarer til planarbeidet:

- Det må dokumenteres at det er tilstrekkelig kapasitet i VA-nettet til å gjennomføre planen, og /eller hvordan nødvendig kapasitet skal oppnås. Det må redegjøres for hvordan kravet til brannvanndekning er tenkt løst. Som en hovedregel stilles det krav til brannhydranter ved etablering av nye brannvannsuttak.
- Utomhusplan må vise adkomstveier for brannvesen, angrepsveier, plassering av brannvannsuttak, snuhammere i evt. blindveier og oppstillingsplasser. Ved etappevis utbygging bør det utarbeides midlertidig utomhusplan som viser ivaretagelse av tilfredsstillende tilrettelegging for brannvesenet.
- Eventuell underjordisk parkering må ha god tilrettelegging for brannvesen mht. tilgjengelighet, vannforsyning og røykventilasjon. Man gjør oppmerksom på spesielle forutsetninger ved brann i elektriske biler.
- Riktig valg av plassering/avfallsløsning kan redusere risikoen for en større bygningsbrann.
- Forslag til rekkefølgekrav mht. dokumentasjon av forsyning av brannvann (ved igangsetting) og ferdigstilling av atkomst og brannvannsuttak (ved ferdigattest).
- Det pekes på at valg av alarmanlegg i boliger er viktig for brannsikkerheten.

NRBR ønsker å bli holdt orientert i det videre reguleringsarbeid

Forslagsstillers tilsvare

Kommentarene tas til etterretning. NRBR er kontaktet i forbindelse med løsninger for brannvann og atkomst for utrykningskjøretøy.

12. Romerike Avfallsforedling

ROAF informerer om at de yter fri konsulenthjelp relatert til renovasjon av husholdningsavfall i saker som berører eierkommunene. De ønsker å bli tatt med på råd så tidlig i prosessen som mulig.

Forslagsstillers tilsvare

Kommentarene tas til etterretning. ROAF er kontaktet i forbindelse med løsninger for planforslaget.

13. Hafslund Nett

HN gjør oppmerksom på at de har elektriske anlegg samt en frittliggende nettstasjon innenfor planområdet. For å sikre strøm til ny bebyggelse kan det bli behov for å oppgradere nettstasjonen.

Det er begrensninger på graving, overdekking og plassering av bygg mm. nær kabelgrøfter og nettstasjon. Det må bestilles kabelpåvisning for å få en omtrentlig kartfesting av kabelens plassering i terrenget.

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket.

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.

Forslagsstillers tilsvare

Kommentarene tas til etterretning. HN er kontaktet i forbindelse med løsninger for planforslaget, som størrelse av plassering av ny nettstasjon.

7.3. a. Forhåndsuttalelser til planendring i 2025

Liste over forhåndsuttalelser

1.	Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus	06.03.25
2.	Akershus fylkeskommune	25.03.25
3.	Norges vassdrags- og energidirektorat	28.03.25
4.	Romerike Avfallsforedling IKS	28.03.25
5.	Nedre Romerike vann- og avløpssekskap IKS	12.03.25

1. Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Basert på oversendt informasjon har Statsforvalteren ingen konkrete merknader til endringen.

2. Akershus fylkeskommune

Akershus fylkeskommune har ingen merknader til foreslått endring.

3. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

NVE har ingen merknader til planendringen.

4. Romerike Avfallsforedling IKS (ROAF)

ROAF bekrefter at de er involvert i planlegging av snuplass for renovasjonsbil i Skjærvaveien. ROAF må inkluderes i det videre arbeidet med nøyaktig plassering av dockingpunktet.

Forslagsstillers tilsvare

Forslagsstiller er i dialog med ROAF og ønsker å videreføre samarbeidet om plassering av dockingpunkt og andre renovasjonsløsninger.

5. Nedre Romerike vann- og avløpssekskap IKS (NRVA)

NRVA har ingen infrastruktur i området som må hensyntas,

8. Avsluttende kommentar

Det er en overordnet prioritering av Lillestrøm skal utvikles til en regional by, med tett utbygging omkring knutepunktet Lillestrøm stasjon. Utviklingen mot en tettere by er allerede i gang i sentrum, der nye prosjekter med høy utnyttelse setter en ny skala for byens framtidige utseende.

Skjærvaveien ligger ca. 1600 m fra stasjonen, altså innenfor området der *Regional plan for areal og transport* legger føringer for høy arealutnyttelse. Næringseiendommene langs veien danner et sammenhengende felt som høyst sannsynlig vil bli transformert fra industri til bolig. Det er viktig å legge ned noen retningslinjer som kan gi en samlande kvalitet for området. Planforslaget har lagt vekt på å etablere en tydelig gatebebyggelse i en liten skala som møter de etablerte småhusområdene i vest, og utvikle en struktur som gir gløtt og kontakt ut mot elva og flomvollen. De høyere byggene ligger mot elva på den østre delen av tomta, der de ikke kaster skygge eller gir annen ulempe for eksisterende boligområder. På denne måten kan planforslaget kombinere en høyere tetthet med hensyn til eksisterende nabolag.

Det nye boligområdet vil også ha store grønne områder og nærhet til friområder som gir god bokvalitet og oppvekstforhold for barn og unge. Forslagsstiller har tro på at Skjærvaveien 44 kan utvikles til et boligområde med høy kvalitet, som gir et nytt boligtilbud både til beboere i området som tenker på å bytte ut eneboligen med en annen boligtype, og til nyetablerte og kjøpergrupper som ønsker å kombinere nærhet til Oslo, Lillestrøm og Kjeller med et roligere bomiljø i det grønne. Her er det mulig å gjennomføre hverdagslivet uten å være avhengig av bil, det er kort vei til rekreasjon og treningsmuligheter.

Planendring 2025

Forslag til planendring gjør det mulig å imøtekomme kravet om mobilt avfallssug for planlagt utbygging på Skjærvaveien 44 og 22-38. En snuplass innerst i Skjærvaveien gir en arealeffektiv løsning for renovasjon for et stort område. Samtidig sikres en snuplass for større kjøretøy i Skjærvaveien, der det ellers ville være nødvendig med rygging på kommunal vei for å snu. Selv om antallet gjesteparkeringsplasser på Skjærvaveien 44 reduseres med 2, vurderer forlagsstiller fortsatt kapasiteten med 7 plasser, inkludert 1 plass tilpasset forflytningshemmede, som god.

9. Vedlegg

- 1) Skjærvaveien 44. ROS-analyse, revidert 20.06.2025
- 2) Skjærvaveien 44. Områdestabilitet, notat iht. NVEs veileder 1/2019 «Sikkerhet mot kvikkleireskred». Grunnteknikk 02.09.2025
- ~~3) Gravearbeider for boligbygg. Skjærvaveien 44 Strømmen. Tiltaksplan. Siv. ing. Bjarne Slyngstad 23.10.2012~~
- 4) Skjærvaveien 44, Støyfaglig utredning. Brekke & Strand 06.04.2017
- ~~5) Forslag til midlertidige trafikksikkerhetstiltak. EFLA 15.01.2019~~
- ~~6) Trafikale forhold Skjærvaveien 44. EFLA 22.03.2018~~
- ~~7) Trafikale vurderinger av planforslag for Skjærvaveien 44. Asplan viak 23.04.2014~~
- 8) Skjærvaveien 44 reguleringsplan. Skisseprosjekt for gang-/sykkelvei, C- og F-tegninger. EFLA 11.03.2025.
- 9) Skjærvaveien 44. Overvannsberegninger. EFLA 23.05.2017
- 10) Skjærvaveien 44. Illustrasjonsprosjekt. Alt.arkitektur september 2025
- 11) Notat RIVA 02_VA-rammeplan Nitelva hageby, Erichsen & Horgen 10.12.2020
- 12) Skjærvaveien 44. Forhåndsuttalelser til oppstart av planarbeid mars 2025