

PLANBESKRIVELSE

DETALJREGULERINGSPLAN 410 Gang- og sykkelveg langs del av Vardevegen - Sluttbehandling

1.gangsbehandling: 19.12.2017

Vedtatt: xx.xx.xxxx



Innhold

1	SAMMENDRAG.....	2
2	BAKGRUNN.....	2
3	SAKSGANG.....	3
3.1	Kunngjøring.....	3
3.2	Vurdering av forskrift om konsekvensutredning og utarbeidelse av planprogram	3
3.3	Tidligere politiske vedtak	3
3.4	Offentlig ettersyn.....	3
4	EIERFORHOLD.....	4
5	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET	4
6	PLANSTATUS	5
6.1	Kommuneplan for Ullensaker 2015 – 2030	5
6.2	Trafikksikkerhetsplan for Ullensaker kommune 2016-2030.....	5
6.3	Rikspolitiske retningslinjer.....	5
6.4	Gjeldende regulering	6
7	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET.....	7
8	KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET	8
8.1	Konsekvenser ift. overordnede planer og mål	8
8.2	Konsekvenser for natur og miljø	9
8.3	Samfunnsmessige konsekvenser.....	10
8.4	Juridiske konsekvenser	10
8.5	Konsekvenser for barn og unge	10
8.6	Universell utforming.....	10
8.7	Risiko og sårbarhetsanalyse.....	10

1 SAMMENDRAG

Planen innebærer etablering av gang- og sykkelveg og fortau på de delene av Vardevegen mellom Vardekrysset og Dal som i dag ikke har tilbud til myke trafikanter.

Planen viderefører løsninger fra tidligere reguleringer for området med noen mindre tilpasninger av bredder og avkjørslser samt sikring av areal for anleggsgjennomføring.

2 BAKGRUNN

Forslagsstiller er Ullensaker kommune. Planforslaget er utarbeidet av Asplan Viak på vegne av Ullensaker kommune.

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for et sammenhengende tilbud til gående og syklende langs Vardevegen.

Det mangler tilbud til gående og syklende langs deler av Vardevegen. Det er opparbeidet gang- og sykkelveg eller fortau langs Vardevegen med unntak av på to korte parseller syd for Furuseth slakteri. Tiltaket er høyt prioritert i Ullensaker kommunes trafikksikkerhetsplan. Flere elever har skoleskyss pga. den manglende tilretteleggingen for myke trafikanter i Vardevegen.

Det foreligger reguleringsplaner som viser henholdsvis gang- og sykkelveg og fortau på de to parsellene som ikke er opparbeidet med tilbud til myke trafikanter, men det er ikke sikret anleggsbelte. Kfr. kapittel 6.4 for en nærmere beskrivelse av gjeldende planer.

3 SAKSGANG

3.1 Kunngjøring

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 26.10.2016 i Romerikes blad og Eidsvoll Ullensaker blad. Grunneiere og rettighetshavere er varslet ved brev. Offentlige instanser er varslet med brev, samme dato.



Figur 1: Kart med planavgrensning brukt ved varsel om oppstart

3.2 Vurdering av forskrift om konsekvensutredning og utarbeidelse av planprogram

Planforslaget er vurdert iht. plan- og bygningslovens § 4-2 "Planbeskrivelse og konsekvensutredninger", med tilhørende forskrift.

Tiltaket faller ikke inn under forskriftens oppfangskriterier og skal derfor ikke konsekvensutredes.

3.3 Tidligere politiske vedtak

Det foreligger politisk vedtatte reguleringsplaner for deler av planområdet. Reguleringsplanen for Furuseth slakteri ble vedtatt 14.06.2010 og inneholder rekkefølgebestemmelse om opparbeidelse av fortau. Dette fortauet inngår også i denne reguleringsplanen.

3.4 Offentlig ettersyn

Planforslaget ble 1.gangsbehandlet i Formannskapet 19.12.2017 (sak 254/17) og lagt ut til offentlig ettersyn med frist for merknader 15.03.2018. Det innkom 6 merknader ved offentlig ettersyn som er vurdert og kommentert i saksframlegg ved sluttbehandling av planen.

4 EIERFORHOLD

Følgende eiendommer inngår i planområdet:

Gnr/bnr	Eier
219/27	Ullensaker kommune
199/34	Privat
199/151	Privat
199/150	Privat
199/104	Privat
199/37	Privat (sameie)
199/207	Privat
199/208	Privat
199/209	Privat
199/1	Ullensaker kommune
199/79	Privat
199/24	Privat

5 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

Planområdet ligger helt nord i Ullensaker kommune, øst for jernbanelinjen (Hovedbanen). Vardevegen har innenfor planområdet sammenhengende bebyggelse på østsiden, mens det er landbruk med fulldyrka jord på vestsiden fram til Gamle Sætreveg og videre boligeiendommer fram til Furuseth slakteri. På østsiden er det i nordenden av planområdet bygninger som huser arbeidere ved slakteriet.

Vardevegen faller slakt fra Sætrevegen til Furuseth slakteri. På østsiden av vegen ligger flere av boligeiendommene høyere enn vegen og det er flere eiendommer som har avkjørsler til Vardevegen. Terrenget på vestsiden ligger også stedvis noe høyere enn vegen.

Det er frodig vegetasjon på flere partier langs vegen med mange høye trær. Vegetasjonen har dels en skjermende funksjon, men hindrer samtidig kveldssol for noen av eiendommene på østsiden av vegen.

Vardevegen er opparbeidet med ca. 5,5 m bredde og gir forbindelse mellom Sætrevegen og Dal (Eidsvoll) og det er ca. 35 boliger som har adkomst via Vardevegen. Årsdøgntrafikk på vegen er ca. 1800 kjt/døgn. Hovedtrafikken syd/nord til Dal går Trondheimsvegen (fv. 454) på vestsiden av jernbanelinja. Vardevegen har fartsgrense 50 km/t. Der det er opparbeidet gang- og sykkelveg er denne ca. 2,5 m bred.

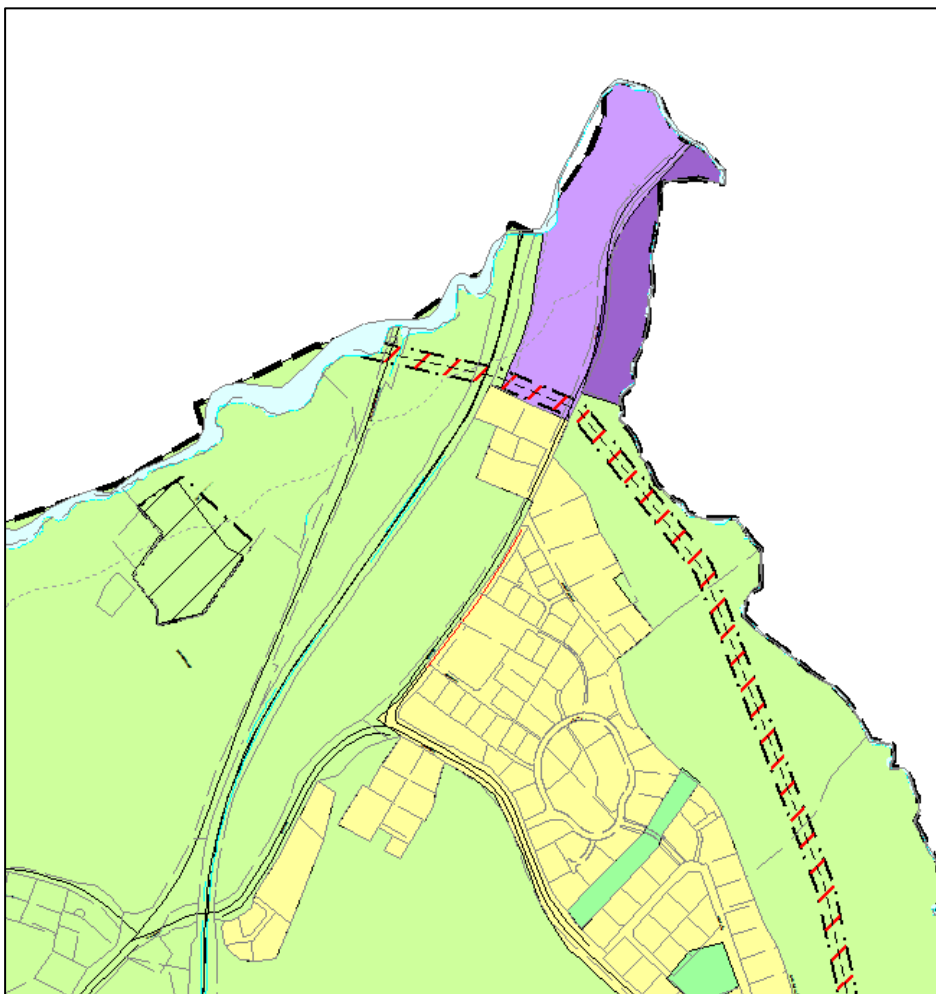
Det går en høyspentlinje (66 KV) som krysser Vardevegen nord i planområdet ved Furuseth slakteri. Høyspentmasten står der det ville være naturlig å fortsette gang- og sykkelvegen i forhold til eksisterende anlegg fra nord.

Planområdet ligger i Mogreina skolekrets. Pga. manglende tilrettelegging i Vardevegen er det flere elever som har rett til skoleskyss pga. trafikkfarlig skoleveg (pr. 2015 gjaldt dette 13 elever). Det går rutebuss i Vardevegen, men det er ingen holdeplasser på strekningen mellom Dal stasjon og Vardekrysset (rett syd for planområdet).

6 PLANSTATUS

6.1 Kommuneplan for Ullensaker 2015 – 2030

I kommuneplanens arealdel er planområdet vist med nåværende boliger og LNF-område. Utsnitt av kommuneplanens arealdel er vist nedenfor. Planen viser også framtidig gang- og sykkelveg mellom Vardekroken og Gamle Sætreveg.



Figur 2: Utsnitt av kommuneplanens arealdel.

6.2 Trafikksikkerhetsplan for Ullensaker kommune 2016-2030

I gjeldende trafikksikkerhetsplan er tiltaket med etablering av gang- og sykkelveg i Vardevegen (300 m) gitt prioritet 4 på prioriteringslisten over tiltak på kommunale veger.

6.3 Rikspolitiske retningslinjer

Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. 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.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
Skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i planlegging etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene skal sørge for at arealer som brukes av barn og unge sikres mot forurensing, støy, trafikkfare og annen helsefare.

Retningslinjer for behandling av støy i planleggingen T-1442/2016.

Retningslinjen gir anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye boliger og annen bebyggelse med støyfølsom bruksformål samt anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye støykilder, som for eksempel veganlegg.

6.4 Gjeldende regulering

Plannr. 170: Gnr. 199 bnr. 34, Vardenær på Dal, vedtatt 20.11.1995

I denne planen er deler av planområdet regulert som gang- og sykkelveg med 3 m bredde og grøft. Vardekroken er regulert som felles avkjørsel. Avkjørselen til Vardevegen fra Vardevegen nr. 25 er i denne planen vedtatt stengt og det er regulert ny avkjørsel fra denne eiendommen til den felles avkjørselen (Vardekroken).

Gang- og sykkelvegen nord for Vardekroken er ikke opparbeidet pr. 2016 og avkjørselen som ble regulert stengt er fortsatt mulig å benytte. Avkjørsel til eiendommen fra felles avkjørsel i Vardekroken er imidlertid etablert.



Figur 3: Utsnitt av reguleringsplan for Gnr. 199 bnr. 34, Vardenær på Dal.

Plannr. 183: Gnr. 199 bnr. 37+56 m.fl., Sætregreina, vedtatt 21.10.1996

I denne planen er det langs Vardevegen regulert både fortau, grøft og 6 m bred gang- og sykkelveg. Avkjørselen til Vardevegen fra Vardevegen 27 er regulert stengt og det er regulert inn ny avkjørsel fra denne eiendommen til felles avkjørsel med adkomst via Gamle Sætreveg. Gamle Sætreveg er også regulert til felles avkjørsel.

Gang- og sykkelvegen og fortauet er pr. 2016 ikke opparbeidet i henhold til planen, men det er etablert en smalere gang- og sykkelveg på den nordligste delen av planområdet.

Avkjørselen som ble vedtatt stengt er fortsatt i bruk og det er ikke etablert avkjørsel til felles avkjørsel fra Vardevegen 27.



Figur 4: Utsnitt av reguleringsplan for Gnr. 199 bnr. 37+56 m.fl., Sætregreina.

Plannr. 305: Furuseth slakteri, vedtatt 14.06.2010

I denne planen er det langs Vardevegen regulert inn fortau fra Gamle Sætreveg til nord for eksisterende høyspentmast. Det er regulert inn mur og annet vegareal inn mot Vardevegen 35 der denne har sin avkjørsel. Ny felles avkjørsel er regulert inn øst for Vardevegen fra nord som denne eiendommen får ny avkjørsel til. I reguleringsplanen er det satt en rekkefølgebestemmelse om opparbeidelsen av bl.a. fortauet langs Vardevegen: «Omlegging av Aksel Bråtensveg/Vardevegen med gang- og sykkelveg/fortau innenfor reguleringsplanen skal være anlagt før det gis igangsettingstillatelse for næringsbebyggelsens utvidelse mot øst».

Fortau og ny felles avkjørsel er pr. 2016 ikke opparbeidet.



Figur 5: Utsnitt av reguleringsplan for Furuseth slakteri.

7 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Området reguleres til:

- Bebyggelse og anlegg – boligbebyggelse, energianlegg
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – kjøreveg, fortau, gang- og sykkelveg, annen veggrunn – tekniske anlegg
- Landbruks-, natur og friluftsområder - LNF
- Hensynssoner – høyspenningsanlegg

- Juridiske flater, linjer og punkter – midlertidig anleggsområde mm.

Arealstørrelsene for formålene som reguleres med planen er angitt i tabellen nedenfor.

Formål		Areal i daa
PBL § 12-5, 1.ledd nr. 1 – Bebyggelse og anlegg		
Bolig	B	1,831 daa
Energianlegg	BE	0,014 daa
PBL § 12-5, 1.ledd nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
Kjøreveg	SKV	1,728 daa
Fortau	SF	0,459 daa
Gang-/sykkelveg	SGS	0,795 daa
Annen veggrunn – teknisk	SVT	2,634 daa
PBL § 12-5, 1.ledd nr. 5 – Landbruks-, natur og friluftsområder		
LNF	LNF	0,703 daa

Planen legger til rette for etablering av gang- og sykkelveg og fortau langs Vardevegen. Veganlegget inkludert murer og skjæringer/fyllinger skal utformes slik at det fremstår med et tiltalende uttrykk tilpasset omgivelsene.

Planen medfører at adkomstforholdene endres for enkelte eiendommer:

- Adkomsten til gnr. 199/bnr. 79 (Vardevegen 35) må legges om ved etablering av fortau og får ny adkomst fra nordøst over eiendommen gnr. 199/bnr. 74.
- Avkjørselen fra Vardevegen til gnr. 199/bnr. 150 (Vardevegen 25) stenges. Denne er også stengt i tidligere reguleringsplan for denne eiendommen, og ny avkjørsel er vedtatt til felles adkomstveg ut til Vardekroken.

Boligområdet langs Vardevegen er allerede noe utsatt for støy fra veien og det er gjennomført støyberegninger for å kartlegge om endringene i planområdet kan medføre et økt støybidrag for bebyggelsen på > 3 dB som utløser tiltak. Beregninger viser at støytiltak må vurderes nærmere i byggeplanfasen for uteplass for en av eiendommene.

Høyspentlinjen som krysser planområdet rett syd for Furuseth slakteri medfører restriksjoner på bygging og tiltak under og nær linjen og dette ivaretas i planen med en faresone med tilhørende bestemmelse. Selve tiltaket med fortau gjennom faresonen er tilpasset restriksjoner i samråd med Hafslund Nett.

Det reguleres midlertidig anleggsområde for å gi nødvendig plass til anleggsgjennomføringen. Den midlertidige reguleringen opphører når anlegget er ferdigstilt.

8 KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

8.1 Konsekvenser ift. overordnede planer og mål

Tiltaket er i tråd med kommuneplanens arealdel.

Tiltaket gir grunnlag til å følge opp kommunens trafikksikkerhetsplan.

Videre er planen i tråd med de aktuelle statlige retningslinjene da det legges til rette for miljøvennlig transport og trygge arealer for barn og unge. Støyretningslinjene er vurdert og følges opp i videre detaljering.

8.2 Konsekvenser for natur og miljø

Støy

Tiltaket medfører ikke økt trafikk. Bygging av gang- og sykkelveg vil i utgangspunktet ikke endre støyforholdene vesentlig, men mindre endringer i terrenget pga. tiltaket kan endre støyforholdene. Det er gjennomført en støyberegning med framskrevet trafikkvekst for å vurdere behov for støytiltak for eiendommene langs planområdet. Med beregningene er det en eiendom i gul sone hvor deler av utearealet kan få en økning på mer enn 3 dB. Den antatt berørte eiendommen er gnr bnr 199/150. Det er imidlertid usikkerhet knyttet til i hvor stor grad eiendommen faktisk får forverrede støyforhold. Dette er avhengig av den endelige løsningen for terregarronderingen i tilknytningen til eiendommen. Det er sikret i bestemmelsene at støyforholdene skal vurderes i byggefasen, inkludert avbøtende tiltak, og at avbøtende tiltak gjennomføres der hvor det viser seg å være nødvendig.

Grønnstruktur og vegetasjon

Deler av strekningen har en del store trær nær Vardevegen som må fjernes for å gjennomføre tiltaket. Arealene for annen veggrunn skal revegeteres etter anleggsfasen.

Natur

Planområdet er befart og vurdert av biolog. Det er ikke påvist rødlistearter, naturtypelokaliteter eller annet som tilsier at området har verdifulle naturkvaliteter, og området har derfor liten verdi i forhold til dette tema.

Vurdering etter naturmangfoldloven

Naturmangfoldloven er gjeldende for all bruk av natur. Når det fattes et offentlig vedtak skal de miljøretslige prinsipper i denne legges til grunn for vedtaket. Det er særlig §§ 8-12 som i denne forbindelse er relevant og man er forpliktet til å redegjøre for hvordan de miljøretslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i §§ 8-12 i naturmangfoldloven er vurdert og fulgt opp.

I tråd med disse kravene har utbygger utført det som kan sies å være utbyggers forpliktelser i henhold til kravene i loven. Det er gjennomført feltarbeid innenfor plan- og influensområdet for å vurdere om de har areal som kvalifiserer til å være naturtypelokaliteter (DN-håndbok 13) noe som oppfyller §§ 8 og 9. I tillegg er det gjort søk i artskart (artsdatabanken.no) og naturbase (naturbase.no) uten at dette heller ga treff i forhold til rødlistearter eller naturtypelokaliteter.

Når nye naturområder planlegges tatt i bruk til utbyggingsformål, er det viktig at arealet først undersøkes ved hjelp av kvalifisert personell, da kun om lag 20 % av verdifulle områder (naturtypelokaliteter) er funnet. En undersøkelse tidlig i en planfase vil ofte medføre at eventuelle konflikter mellom utbygging og naturbevaring i større grad kan unngås ved at planene kan tilpasses naturverdiene på stedet. En slik fremgangsmetode imøtekommer også kravene i Naturmangfoldloven.

I forhold til § 10 (økosystemtilnærming og samlet belastning), får ikke denne paragrafen anvendelse i denne plansaken da tiltaket ikke negativt vil påvirke spesielle artssamfunn eller typer med begrensa utbredelse i Norge eller i tilbakegang. I forhold til § 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver), har tiltakshaver betalt vurderingen av planområdets naturverdier, noe som kan sies å være med på å oppfylle denne paragrafen mht. å forhindre skade på naturmangfoldet.

Landskap

Tiltaket gir inngrep i terrenget i tilstøtende hager inkl. en større mur, men tiltaket vurderes ikke å medføre negative konsekvenser med hensyn til landskapet i en større sammenheng.

Landbruk

Tiltaket gir ingen inngrep i dyrka eller dyrkbar jord.

Kulturmiljø

Det er ingen kjente kulturminner i planområdet og det er ikke stilt krav om arkeologisk registrering.

8.3 Samfunnsmessige konsekvenser

Planforslaget bidrar til opparbeiding av manglende gangvegssystem og tilrettelegger for redusert bilbruk og økt fysisk aktivitet ved at det sikres løsninger som kan bidra til at flere kan gå og sykle trygt inkl. til holdeplass for kollektivtransport.

I tillegg til opparbeidelsen av tilbudet til myke trafikanter gir også reduksjon av avkjørsler ut til Vardevegen bedre trafiksikkerhet.

8.4 Juridiske konsekvenser

Planforslaget gir kommunen rett til å opparbeide fortau og gang- og sykkelvei med tilhørende anlegg iht. reguleringsplanens kart og bestemmelser.

Planforslaget vil medføre at kommunen må erverve arealer/eksproprierte arealer fra tilliggende grunneiere.

8.5 Konsekvenser for barn og unge

Det er ikke kjent at planområdet berører områder som er brukt til lek eller opphold for barn og unge. Tiltaket medfører at barn og unge kan ferdes tryggere i og gjennom området.

8.6 Universell utforming

Utbyggingen av tiltaket vil følge gjeldende regelverk for universell utforming og tilgjengelighet, og hensyn til bevegelsehemmede og orienteringshemmende må ivaretas i byggeplan.

8.7 Risiko og sårbarhetsanalyse

Det er utarbeidet ROS-analyse i eget notat som følger planen som vedlegg.

Risiko i planområdet er bl.a. knyttet til grunnforhold generelt ved at området ligger under marin grense. Grunnforholdene må vurderes nærmere i byggefasen og hensyntas spesielt ved etablering av mur.

Størst risiko er knyttet til eventuelle konsekvenser av tiltaket for strategiske områder og funksjoner ved at gang- og sykkelveg/fortau passerer høyspentmasten som inngår i regionalnettet for kraftforsyning. Risikoen er knyttet til eventuelle skader på mast og linje samt fare ved arbeid nær høyspent, og det gjelder en rekke restriksjoner for bygging og arbeid nær kraftledningen og masten. Det må hindres at gravearbeider kan skade fundamenter, mast og ledninger og det må påses at det ferdige anlegget ikke medfører fare for påkjørsel mv. I tillegg gir tiltaket terrenginngrep tett på en nettstasjon som må hensyntas.

Det er ellers generell ulykkesrisiko knyttet til trafikk i planområdet. Tiltaket må utformes slik at ulykker forebygges bl.a. ved å sikre sikt i kryss.

Det er for øvrig ikke avdekket forhold eller hendelser som kan medføre vesentlig risiko ved planområdet eller tiltaket som planen legger til rette for.

9 Endringer etter offentlig ettersyn

Følgende endringer er gjort i planen etter offentlig ettersyn:

- Avkjørselen til parkeringen nord for høyspentmasten stenges ikke da det er behov for adkomst fra denne siden til kommunal pumpestasjon. Avkjørselspil øst for masten utgår. Dagens adkomstløsning opprettholdes dermed for dette området.
- Adkomstveien til Vardevegen 35 er lagt om etter ønske fra grunneier for å treffe mer midt på gårdsplassen.
- I reguleringsbestemmelsene er det presisert at høyspentmasten skal kles med klatrevern.