

1	BAKGRUNN	3
1.1	BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET	3
1.2	HENSIKT	4
1.3	EKSISTERENDE PLANER	4
1.3.1	Nasjonale og regionale planer	4
1.3.2	Kommunale planer	4
1.3.3	Reguleringsplan for Harestua sentrum varslet av Lunner Allmenning	5
2	PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE AREALBRUK	7
2.1	BELIGGENHET	7
2.2	EKSISTERENDE AREALBRUK	7
2.3	PLANSTATUS	7
2.4	EIENDOMSFORHOLD	7
3	PLANPROSESS OG MEDVIRKNING.....	8
4	PLANFORSLAGET	9
4.1	AREALFORMÅLENE I PLANEN	9
4.2	AREALOPPGAVE	9
5	BESKRIVELSE AV TILTAKET	11
5.1	NYE HARESTUA STOPPESTED	11
5.2	ADKOMSTVEGEN	13
5.3	GANG OG SYKKELVEGER	15
6	MILJØ OG SAMFUNN – BESKRIVELSE OG KONSEKVENSER.....	16
6.1.1	Stedsutvikling	16
6.1.2	Landskap	16
6.1.3	Kulturminner og kulturmiljø	17
6.1.4	Grønnstruktur	17
6.1.5	Friluftsliv	18
6.1.6	Landbruk	18
6.1.7	Naturmiljø og biologisk mangfold	19
6.1.8	Klemma	19
6.1.9	Trafikk	20
6.1.10	Støy	23
6.1.11	Luftforurensning	23
6.1.12	Forurensset grunn	23
6.1.13	Konsekvenser for barn og unge	23
6.1.14	Universell utforming	23
6.1.15	Samfunnsberedskap	24
6.1.16	Konsekvenser i anleggsperioden	24
6.1.17	Virkninger som omtales nærmere i reguleringsplan for Harestua sentrum	24
7	KILDER.....	26

1 BAKGRUNN

1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Behov for nytt stoppested på Harestua

Harestua stasjon er i mangelfull forfatning og Jernbaneverket er pålagt av Statens Jernbanetilsyn å foreta umiddelbare sikkerhetsmessige utbedringstiltak på stasjonen. Eventuelle varige tiltak på Harestua stasjon er meget kostbare /1/. Bostedsutviklingen på Harestua har et tyngdepunkt lengre nord i tettstedet og videre utvikling er også tenkt her. Plasseringen av Harestua stasjon er derfor ikke lengre optimal for de reisende i området. Med dette som bakgrunn er det besluttet å foreta en oppgradering av Furumo holdeplass for å erstatte Harestua stasjon.

Jernbaneverket har i tillegg mottatt henvendelser fra Lunner kommune og grunneier, Lunner Allmenning, med et ønske om en oppgradering av Furumo holdeplass som et ledd i en ny sentrumsdannelse for tettstedet Harestua.

Hovedutfordringen på dagens Furumo holdeplass er kort plattform, bratt atkomstvei og liten parkeringskapasitet. Det er derfor behov for en betydelig oppgradering av holdeplassen.



Felles oppstartvarsel og planprogram for Harestua sentrum og nytt stoppested

Lunner Allmenning har varslet oppstart av reguleringsplan med konsekvensutredning for sentrum av Harestua lagt ut planprogram /2/ på offentlig ettersyn 10.juli 2009. Hensikten med det planarbeidet er å legge til rette for utvikling av området til fremtidig nærings- og industripark, nødvendig sentrumsrettet virksomhet med handel og kontor samt sentrumsnære leiligheter. Oppstartvarselet inkluderte også nytt stasjonsområde for jernbanen ved Furumo stoppested, med tilhørende trafikale løsninger.

Separate planer for jernbanetiltaket og sentrumsområdet

I løpet av planprosessen har Lunner allmenning og Jernbaneverket i samråd med Lunner kommune funnet det fornuftig å dele reguleringsplanen i to, slik at det leges fram én reguleringsplan for stoppestedet med tilhørende adkomstveg, og én reguleringsplan for sentrumsområdet, med handelstilbud, næringsområder og boligområder. Delingen er hovedsakelig begrunnet i et behov for å ha en adskilt framdrift på de to planene. Jernbaneverket ser det nødvendig å få fram en reguleringsplan raskt for å kunne tilfredsstille kravene om sikkerhetsmessige utbedringer, og ønsket derfor å kunne fremme sin del av planen uavhengig av den øvrige.

Det har likevel vært et nært samarbeid om planleggingen, slik at alle forhold i planen for jernbane- og vegtiltak som nå legges fram er samordnet med og tilpasset til planen for sentrumsområdet.

1.2 Hensikt

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for nytt stoppested på Gjøvikbanen i tettstedet Harestua. Reguleringsplanen vil også inkludere adkomstveg fra Fv.16. Det skal etableres et stoppested som ivaretar behovet for reisende til og fra tettstedet Harestua, med tilhørende omland. Stoppestedet skal ivareta krav til sikkerhet og stasjonsutforming på en tilfredsstillende måte.

1.3 Eksisterende planer

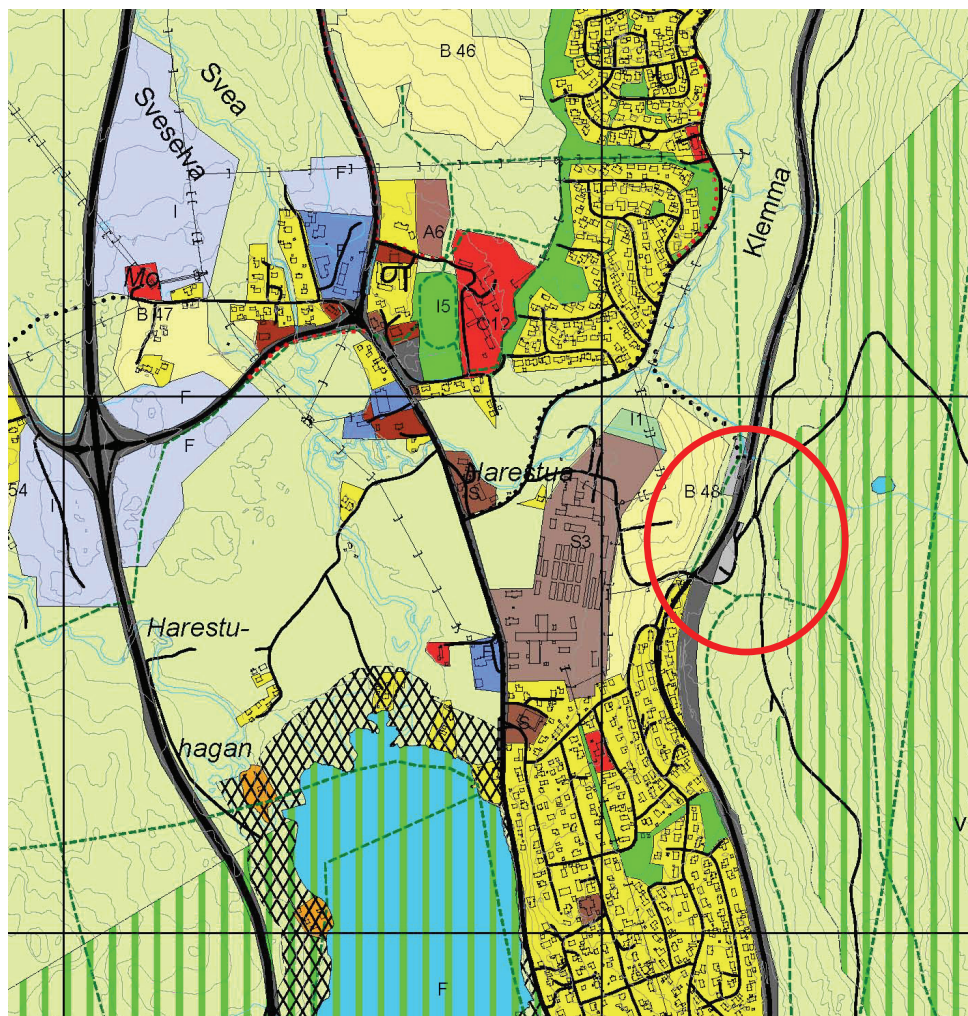
1.3.1 Nasjonale og regionale planer

Fylkesdelsplan for Hadeland 2004-2015 har som formål å samordne statens, fylkeskommunens og hovedtrekkene i kommunenes fysiske, økonomiske, sosiale og kulturelle virksomhet i fylket. Det legges opp til planer for Harestua sentrum som er i tråd med fylkeskommunens overordnede mål.

RPR for verna vassdrag av 10. november 1994, Vannressursloven, Forvaltningsplan for Leira – Nitelva. Klemma er en del av vannregion Glomma / Indre Oslofjord og forvaltningsplan for Leira – Nitelva gjelder for området. Planområdet ligger også innenfor Oslomarkvassdragene, som er varig verna i Verneplan 1 av 6. april 1973 og omfattes av rikspolitiske retningslinjer av 10. november 1994.

1.3.2 Kommunale planer

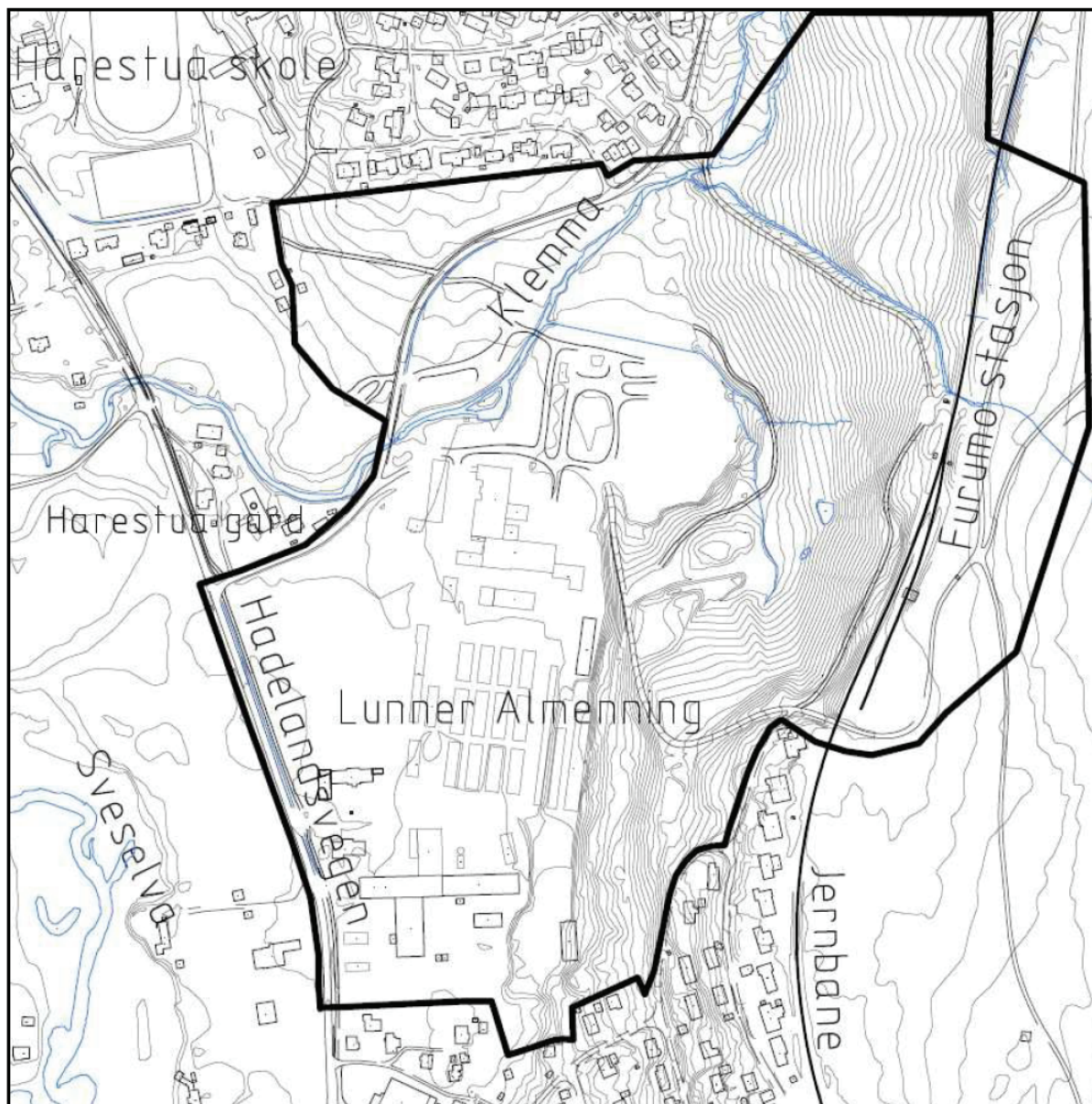
Kommuneplanen for Lunner 2005-16 viser arealer til en ny stasjon på Harestua, som vist innringet med rødt i figuren under. Reguleringsplanen er i tråd med denne lokaliseringen.



Figur 1 Utsnitt fra kommuneplanens arealdel (2005-2016).

1.3.3 Reguleringsplan for Harestua sentrum varslet av Lunner Allmenning

Som nevnt foran har Lunner allmenning varslet om oppstart og lagt ut planprogram for reguleringsplan for Harestua sentrum på offentlig ettersyn 10.juli 2009. Planprogrammet er vedtatt i kommunen den 29.04.2010. Planområdet for denne planen er vist i figuren under.



Figur 2 Planområde for reguleringsplan for Harestua sentrum, inklusive ny stoppested

Planområdet for ny stasjon er en del av dette planområdet, og planleggingen er samordnet.

2 Planområdet, eksisterende arealbruk

2.1 Beliggenhet

Planområdet ligger på Harestua tettsted i Lunner kommune, se Figur 1.

2.2 Eksisterende arealbruk

Dagens arealbruk er eksisterende spor, Furumo holdeplass, skogsområder, adkomstveg over Lunner allmenning sin tomt, og driftsveg til utmark som krysser i en eksisterende undergang under jernbanen.

2.3 Planstatus

Planområdet er vist i kommuneplanens arealdel som stasjonsområde. Adkomstvegens planlegges også i henhold til trasé vist i kommuneplanen.

Jernbaneverket har utarbeidet en egen hovedplan for Furumo holdeplass på Gjøvikbanen for å skaffe grunnlag for valg av alternativ og budsjettgrunnlag for beslutning om videreføring av tiltaket. Hovedplanen er presentert i et hefte med planbeskrivelse, samt tegninger og vedlegg /1/.

2.4 Eiendomsforhold

Grunneiere som berøres av tiltaket er

Jernbaneverket: gnr 173, bnr 463

Lunner allmenning: gnr/bnr 116/1, 116/2, 116/3

Arne Øystein Lunner: gnr 79, bnr 1

3 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

Planen for nye Harestua stoppested har vært varslet og utarbeidet sammen med planen for Harestua sentrum. I denne sammenheng har det også vært et nært samarbeid mellom Jernbaneverket, Lunner allmenning og Lunner kommune.

I denne samlede planprosessen har det også vært en utstrakt informasjons- og medvirkningsprosess der også stasjonsplanene har vært vist og drøftet. Det har vært avholdt idédugnad med ungdomsskolen og folkemøte med bred deltagelse. Deltagerne i disse møtene har i stor grad støttet positivt opp om utviklingen av ny stoppested som en del av sentrumsutviklingen på Harestua

Planen har vært lagt fram og drøftet i fylkeskommunens planforum, der myndighetene på fylkesnivå ga sine innspill til planen. Det ble understreket at planen om ny stoppested ble sett på som en viktig del av sentrumsutviklingen, og at nærheten mellom jernbanen og sentrum/ boligbebyggelsen vil gi en positiv virkning både for de reisende og for utviklingen på Harestua. Det ble understreket at det - til tross for det bratte terrenget – måtte legges vekt på universell utforming og god tilgjengelighet til stasjonen. Det ble også avklart at adkomstvegen til stasjonen kunne legges noe mer ut på jorden på gnr 79, bnr 1, enn dagens vegtrase, blant annet for å gi plass til et bedre kryss og tosidig gang og sykkelveg.

4 PLANFORSLAGET

4.1 Arealformålene i planen

Det regulerte området er vist med reguleringsgrense på planen og utgjør et areal på ca. 64 daa.

Reguleringsplanen inneholder følgende formål:

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur herunder
 - Kjøreveg
 - Gang- og sykkelveg
 - Annen veggrunn, grøntareal
 - Trase for jernbane
 - Stoppested plattform
 - Kollektivstoppested
 - Parkeringsplass
- Landbruk, natur og friluftsmål
- Grønnstruktur

4.2 Arealoppgave

Tabell 1 Oversikt over arealer i planen

Arealformål:	Størrelse (daa):
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	
Kjøreveg	10,4 daa
Gang- og sykkelveg	6,7 daa
Gangareal	0,1 daa
Annen veggrunn, grøntareal	23,5 daa
Trase for jernbane	4,7 daa
Stoppested plattform	3,7 daa
Kollektivstoppested	1,2 daa
Parkeringsplass	3,2 daa
Kombinert formål	0,1 daa

Sum samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	53,6 daa
Landbruksformål	10,0daa
Grønnstruktur	0,5 daa

5 BESKRIVELSE AV TILTAKET

5.1 Nye Harestua stoppested



Figur 3 Illustrasjonsskisse nye Furumo stoppested (illustrasjonen har mindre avvik fra planforslaget)

Den nye Harestua stoppested er lokalisert på Gjøvikbanen litt sør for dagens Furumo stoppested. Stoppestedet, med plattform, parkeringsplasser, hodeplass for buss og taxi osv er lagt på østsida av jernbanesporet mellom sporet og skogsbilvegen opp i marka.



Figur 4 Illustrasjon av stoppestedet sett fra nord

Stoppestedet ligger i skrånende terreng, og parkeringsplassen som er dimensjonert for 90-100 biler er lagt terrassert oppover langs vegen. De nederste parkeringsplassene vil ligge på nivå med plattformen, mens de øverste vil ha adkomst til plattformen via skråplan og evt. trapper.

Plattformen vil bli 175 m lang (med mulighet for forlengelse til 250 meter), med en høyde på 76 cm i forhold til sporet. Det legges opp til bygging av varmestue, oppsetting av benker, høyttalere, monitorer for informasjon og oppslag for rutetabeller.



Figur 5 Trafikkplass på plattformnivå

I sørenden av plattformen vil det være en trafikkplass med busstoppested, taxistoppested, og sykkelparkering. Denne plassen og de nærmeste parkeringsplassene nord for den vil ligge på nivå med plattformen og ha trinnfri adkomst til plattformen med minimal stigning.

Hele området vil få en oversiktlig layout, der det vil være enkelt å orientere seg. Plattform og viktige forbindelser vil bli utstyrt med ledelinjer, og det vil bli lagt vekt på at informasjon på området skal være lett å finne og ha en oversiktlig utforming.

Plattform og stoppestedområdet vil være belyst. Det må legges vekt på blendfri belysning som også bidrar til orientering i området.

Stasjonen er dimensjonert for å kunne betjene den forventede store veksten i boliger i gangavstand til stoppestedet.

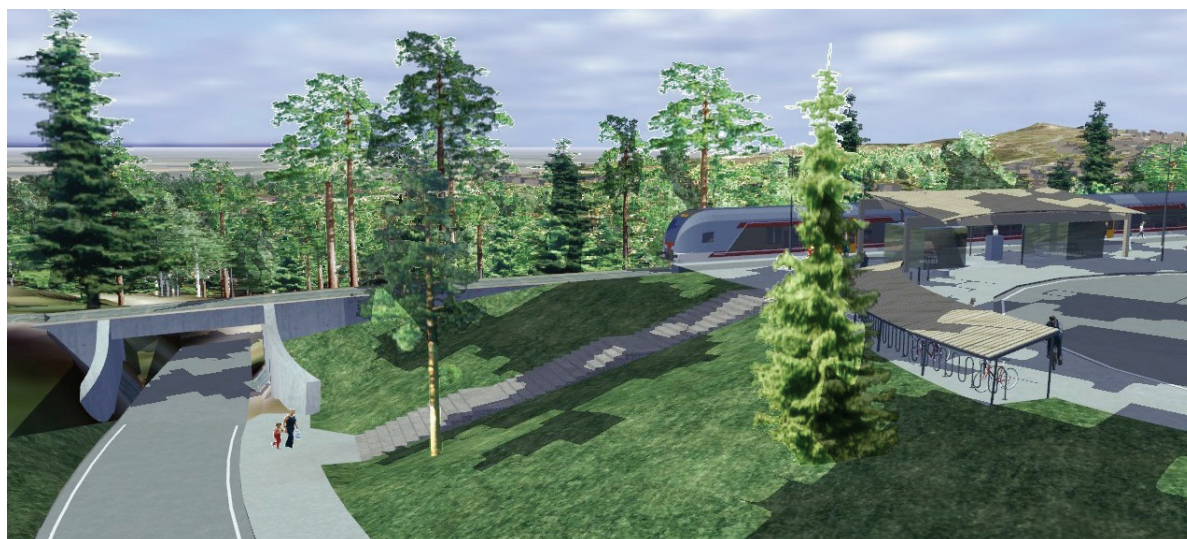
5.2 Adkomstvegen

Det andre hovedelementet i planen er ny/ opprusta veg fra fv. 16 Hadelandsvegen opp til stasjonen. Vegen følger i hovedsak samme trase som dagens Elvefaret de første meterne inn mot den gamle sagbrukstomta. deretter følges traseen til eksisterende driftsveg opp mot dagens jernbaneundergang ("Piperundergangen") og opp til plattform og parkeringsplasser.



Figur 6 Trasé for adkomstvegen

Vegen vil bli nybygd/ opprustet på hele strekningen. Vegen vil fortsatt bli en viktig adkomst til marka, og er dimensjonert for tømmerbiler, og de trafikkmengder som forventes som følge av stasjonsetableringen. Det er forutsatt at dagens undergang under jernbanen skal byttes med en ny som har tilfredsstillende dimensjoner for denne trafikken.



Figur 7 Adkomstvegen vil gå under jernbanen i ny undergang

Vegen skal gå i bratt terreng, og det er relativ stor høydeforskjell fra flata ved sagbruket og opp til stoppestedet. I planleggingen av vegen er det lagt vekt på å få til så gunstige stigningsforhold som mulig med disse forutsetningene.

I utformingen av vegen har det vært en løpende samordning med planleggingen av Harestua sentrum, slik at adkomster til sentrums- og boligområdene har blitt ivaretatt på en god måte. Vegen skal belyses, og belysning og utforming av vegen søkes utformet slik at den passer til tettstedsutviklingen.

5.3 Gang og sykkelveger

Nye Harestua stoppested blir liggende svært sentralt på Harestua med korte avstander til store boligområder og til det nye sentrum. Det har derfor vært lagt stor vekt på å etablere gode gangforbindelser til stasjonen.

Det er gang og sykkelveg langs hele adkomstvegen – på deler av strekningen tosidig gang- og sykkelveg, på andre strekninger ensidig. Gang- og sykkelvegene er planlagt med tre meters bredde og deler mellom kjørevegen og gang/sykkelvegen.

Dagens adkomst til Furumo stasjon ligger noe lengre nord. Denne etableres som gang- og sykkelveg opp til stasjonen. Det er regulert inn en egen undergang under sporet i forlengelsen av denne, slik at alle som kommer denne vegen skal få en sikker kryssing av sporet, og en unngår ”villkryssing”. Mellom denne undergangen og hovedadkomstvegen lenger sør opprettholdes dagens gangvegforbindelse.

Gangforbindelsene opp til stasjonen vil også være gode utgangspunkt for turer ut i marka. de vil også være en del av det turvegnettet som forbinder Romeriksåsen med Nordmarka på andre siden av dalen.

Gangvegtilknyttingen til eksisterende Piperveien er forslått justert for å bedre adkomsten til nærmeste naboeiendom.

6 MILJØ OG SAMFUNN – BESKRIVELSE OG KONSEKVENSER

I planprogrammet for Harestua sentrum /2/, som også inkluderer Harestua stoppested er det beskrevet hvilke virkninger av planen som skal omtales. Mange av disse virkningene vil være effekter av den kommende sentrums- og boligutbyggingen, som blir omhandlet i en egen plan. Her er det derfor gjort en vurdering av konsekvensene utbygging av stoppestedet med tilhørende adkomstveg kan få. Der det er en klar sammenheng mellom disse løsningene og sentrumsplanen er dette kommentert (for eksempel trafikk).

6.1.1 Stedsutvikling

Harestua er i dag et viktig boligområde i Lunner, og mange av de bosatte på stedet pendler mot Oslo. Området har hatt en positiv befolkningsutvikling over mange år, og er et satsingsområde i Lunner kommunes planer.

Lunner allmenning har i samarbeid med kommunen satt i gang arbeidet med å utvikle det gamle sagbruksområdet på Harestua til et levedyktig og miljøvennlig sentrum på Harestua med handelsbedrifter, småindustri, servicenæringer og boliger. Det legges opp til et urbant miljø, med et godt utviklet service- og handelstilbud. Planen legger også opp til et betydelig antall boliger. Også i naboområder på Harestua vil det bli utviklet nye boliger.

Hele denne utviklingen av sentrum og boliger vil ligge i gangavstand til nye Harestua stoppested. Stoppestedet med Gjøvikbanens gode togtilbud til/fra Oslo vil være et viktig element i utviklingen av Harestua. Nærheten mellom bolig, sentrum og stoppested legger godt til rette for brukerne og gjør det mulig å redusere bilbruken.

For beskrivelse av sentrumsutviklingen for øvrig vises det til reguleringsplan for Harestua sentrum.

6.1.2 Landskap

Utbyggingen av Harestua stoppested vil ha relativt liten effekt på landskapet. Det aktuelle området ligger i dag slik at det ikke er synlig annet enn fra de nærmeste omgivelsene. Skogen på nedsida av jernbanesporet skjerner mot innsyn fra det flate landskapet ned i dalen. Fra marka-områdene på oversida av stoppestedet gir også skogen en effektiv skjerming mot innsyn.



Figur 8 Stoppestedet vil bli liggende med skogen som omramming

Stoppestedsområdet vil innebære inngrep i terrenget, med en del skjæringer som vil bli synlige inne fra selve stasjonsområdet. Også i framtida vil fjernvirkningen bli dempet av vegetasjonen. Det kan opprettholdes et skogsbelte på nedsida av sporet, mellom stoppestedsområdet og den nye boligbebyggelsen lenger nede i skråningen.

6.1.3 Kulturminner og kulturmiljø

Det er gjennomført befarings i området av kulturminnemyndighetene. Det ble ikke registrert kulturminner i planområdet.

6.1.4 Grønnstruktur

Harestua stoppested ligger i utkanten av Romeriksåsen. Planområdet er i henhold til kommuneplanens arealdel, og ligger i god avstand fra markagrensa i området. Marka som overordna naturområde og storskala grønnstruktur blir ikke berørt av planen.

Skråningen som jernbanetraseen ligger i danner i dette området overgangen mellom skogsområdene på Romeriksåsen og kulturlandskapet på Harestua. Området er allerede berørt av jernbanetraseen og sagbruksområdet. Planen for nytt stoppested og adkomstveg griper i liten grad inn i eksisterende grønnstruktur.

Det legges opp til å ivareta vegetasjon i så stor grad som mulig, for å opprettholde virkningen av at stoppestedet ligger ”i skogen”. Samtidig vil selvsagt parkeringsarealer og vegløsning gi et noe åpnere inntrykk akkurat i stasjonsområdet.

Langs adkomstvegen ligger elva Klemma i et relativt smalt grøntbelte utover flata nord for sagbruksområdet. Både denne reguleringsplanen for stoppested og vegadkomst og den kommende planen for Harestua sentrum legger opp til at Klemma og områdene på begge sider skal ivaretas som et viktig element i grønnstrukturen i området. Det bør legges til rette for bedre tilgjengelighet til elva, med noe skjøtsel og tilrettelegging som kan gjøre grøntdraget noe mer tilpasset den nye tettstedsstrukturen i området.

6.1.5 Friluftsliv

Det nye Harestua stoppested vil ikke gripe inn i eksisterende friluftslivstilbudet i området. Ingen løyper eller stier blir direkte berørt. På oversida av stoppestedet ligger eksisterende lysløype som ikke berøres.

Det nye stoppestedet, med parkeringsplass, tilgang til løypenettet på Romeriksåsen, og gode gangveger mellom bebyggelsen på Harestua og løypenettet vil derimot gi en forbedring av tilgjengeligheten til de store friluftsområdene – både for de som kommer med toget, og ikke minst for den økende befolkningen på Harestua. Parkeringsplassen ved stoppestedet må til en viss grad også forventes å fungere som utfartsparkering for bruk av marka.

Det er lagt opp til to gode krysningsmuligheter for gang- og sykkeltrafikken under jernbanen. Disse forbindelsene vil gi sikker tilgang til marka. Særlig i nordre ende av stoppestedet der dagens Furumo stoppested ligger foregår en del ukontrollert kryssing, som i den nye planen vil bli ivaretatt gjennom den nye undergangen.

Undergangene under jernbanen - sammen med løypenett og gangveger legger også til rette for en turveg - tverrforbindelse over dalen som sammenbinding mellom Romeriksåsen og Nordmarka.

6.1.6 Landbruk

Planforslaget berører i liten grad dyrka mark. Der adkomstvegen tar av fra fv. 16 legges adkomstvegen noe lengre ut på jordet enn dagens veg. Den blir også noe bredere siden det skal være tosidig gang og sykkelveg på strekningen. Her legger vegen beslag på ca 3,2 daa dyrka mark. For øvrig vil vegen berøre noen mindre skogsområder, men ikke på en slik måte at driften av skogen forringes.

Den nye adkomstvegen til stoppestedet vil også fungere som adkomstveg til driftsvegene i mark og gi en noe forbedret adkomst til dette skogsbilvegnettet.

Gjerder for beitedyr vil i samråd med grunneier bli opprettholdt som i dag, og ferister vil bli opprettholdt/ reetablert.

6.1.7 Naturmiljø og biologisk mangfold

Planen for nytt stoppested med adkomstveg berører i liten grad naturmiljøet. Vegen går gjennom det gamle sagbruksområdet og følger i stor grad eksisterende vegtrase. Selve stoppestedet ligger i et område som tidligere er benyttet delvis til Furumo stoppested, delvis også har vært benyttet som lasterampe for flistransport fra sagbruket til jernbanen. Det er ikke kjente registreringer av rødlistearter eller andre viktige artsregistreringer i området.

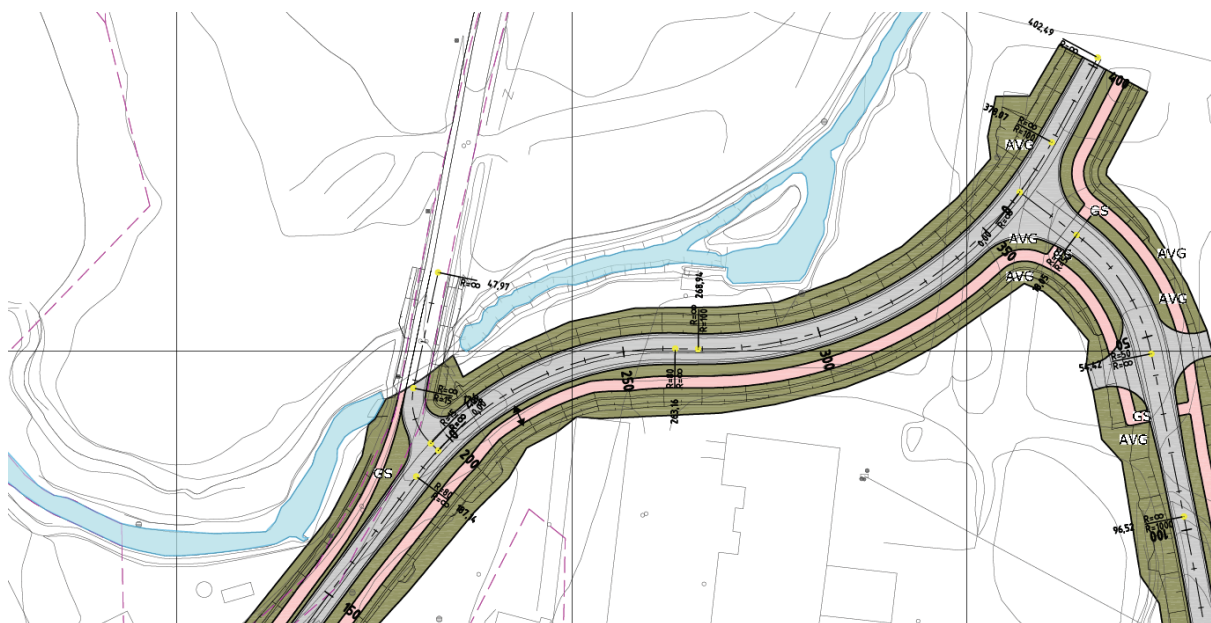
Hele Harestua-området er registrert som leveområde for elg /3/. Det er ingen forhold i denne planen som endrer vilkårene for elgen.

I henhold til Naturmangfoldslovens § 8 skal; ”Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestands-situasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet”.

Bygging av nytt stoppested med adkomstveg på Harestua innebærer liten risiko for skade på naturmangfoldet. Lunner kommunestyre har besluttet (jfr saksnr 12/11, den 10.03.2011) at det som en del av videre planlegging skal gjennomføres en kartlegging etter naturmangfoldloven i de områder som har naturmark (jf. naturmangfoldloven §§ 6 og 9). Kartleggingen skal foretas før bygging starter.

6.1.8 Klemma

Elva Klemma som går gjennom planområdet for nye Harestua sentrum grenser også inn til adkomstvegen. På den strekningen der adkomstvegen går nær Klemma, er det fra før enten veg eller lagerområde som er bygget ut mot elva.



Figur 9 Utsnitt av reguleringsplanen som viser området der vegen ligger nær Klemma

Den nye vegen vil ikke berøre selve vannstrengen, og vil heller ikke føre til utfyllinger eller endringer av den nærmeste skråningen ned mot vannet, ut over det som allerede er gjort som følge av tidligere arbeider. Vegen vil altså ikke ha andre skråningsutslag enn dagens lagerplass og veg på strekningen.

I forbindelse med planleggingen av Harestua sentrum legges det opp til å regulere Klemma med elvebredd som grøntdrag gjennom området. Det ligger derfor til rette for at området langs Klemma kan bli opprustet og bli et viktig miljøelement i sentrumsområdet.

Reetablering av vegetasjonssoner langs Klemma der det er nødvendig forutsettes utført med stedegen vegetasjon.

6.1.9 Trafikk

Fylkesvei 16 var tidligere riksvei 4, og har som lokalvei god standard. Den har også langsgående gang-/sykkelveg. Det er en hastighet på 50km/t gjennom området. Trafikkmengdene på fv.16 er ca 1100 ÅDT. Det innebærer at vegen i seg selv har stor reservekapasitet.

Det er omfattende arbeidspendling til/fra Osloregionen. Det skjer med bil, buss og tog (Gjøvikbanen).

Økt biltrafikk og kapasitet i vegnettet

Den nye stasjonen vil i seg selv generere liten ny trafikk. Det forventes at gode adkomstforhold og gode parkeringsmuligheter vil gi noen flere som bruker bilen til/fra toget, men det vil ha moderat effekt på totaltrafikken.

Det vil være den kommende utbyggingen av sentrumsområdene og boligene i området som vil generere mesteparten av trafikken. Mye av trafikken til/fra det nye sentrumsområdet vil benytte adkomstvegen som nå reguleres. Trafikken fra sentrum og boliger er derfor lagt til grunn for vurdering av vegløsning og kapasitet. Cowi har gjort foreløpige beregninger av trafikkgenerering som følge av den nye utbyggingen. Denne er oppsummert i tabellen under.

Tabell 2 Trafikkgenerering fra nye Harestua sentrum

Arealbruk	Antall/enhet	Genereringstall	Nyskapt trafikk
-----------	--------------	-----------------	-----------------

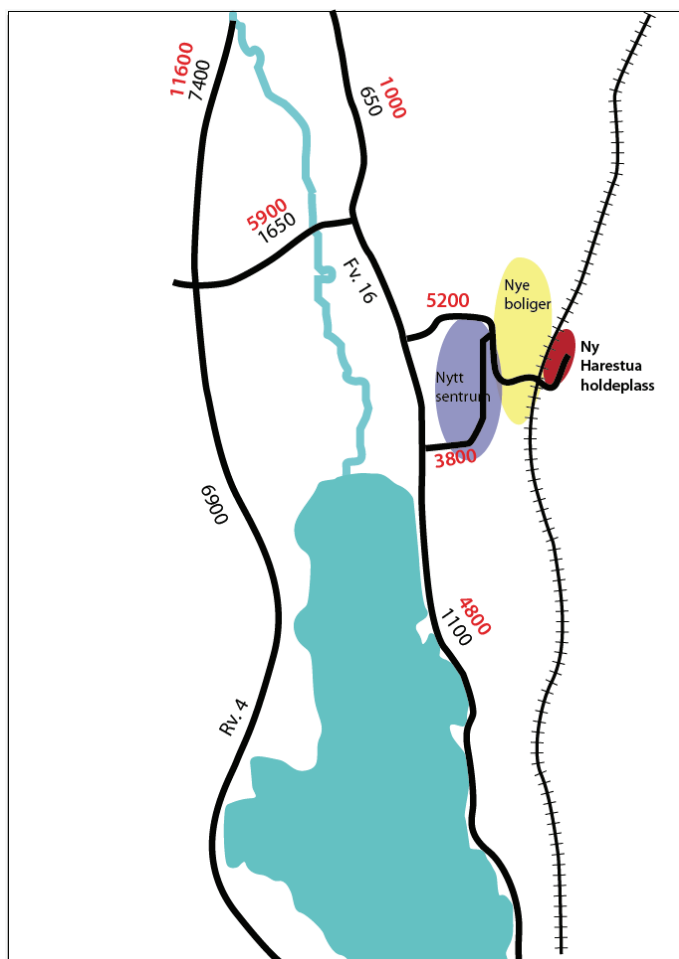
			pr døgn (ÅDT ¹)
Boliger	600 boliger	4 bilturer pr bolig	2.400
Kontor	20.000 m2	8 bilturer pr 100 m2	1.600
Butikker	24.000 m2	35 bilturer pr 100 m2	8.400
Industri	4000 m2	3,5 bilturer pr 100 m2	140
Ny stasjon		Anslått	400
Sum nyskapt trafikk ved full utbygging			13.000

1 ÅDT = sum trafikk over et snitt av en veg delt på 365

Sentrumsområdet vil altså generere relativt store trafikkmengder når det er fullt utbygd. Vi har anslått en fordeling av denne trafikken. Vi antar at ca 30 % av trafikken til/fra butikkene og sentrumsfunksjonen vil være internttrafikk i sentrum/ boligområdene på Harestua, og ikke belaste det øvrige vegnettet.

For trafikken for øvrig har vi antatt at trafikk til/fra boliger vi fordeler seg med 50 % nordover og ut på rv. 4 mot nord i Harestua-krysset, mens 50 % antas å gå sørover ut på rv. 4 ved Stryken. Trafikken til/fra butikker og arbeidsplasser antas å være noe mer lokal, med 60 % mot nord og 40 % mot sør.

Dette vil gi en trafikkfordeling på vegnettet som vist på figuren under. Trafikkbelastningen på vegnettet vil øke, men alle vegene som får økt belastning har en utforming som bør ligge til rette for denne økningen. Det er også verd å merke seg at figuren viser en situasjon med



maksimal utnyttelse av utbyggingspotensialet.

På figuren er dagens trafikk vist med svart skrift, mens trafikken med full utbygging er vist med rødt.

Basert på denne trafikkfordelingen har vi gjort noen enkle vurderinger av kapasiteten i sentrale kryss i området. Det er antatt at trafikken til/fra sentrumsområdet vil fordele seg på de to adkomstene til området som vist i figuren over. Det er utført forenklede beregninger ved hjelp av kryssberegningsmodellen Sidra Intersection. Det er forutsatt en makstimebelastning på ca 10 % av døgntrafikken. Beregningene for krysset mellom den nye

adkomstvegen og fv. 16 viser da at det er god reservekapasitet (60-70 % reservekapasitet i de ulike svingebevegelsene) i beregningssituasjonen. Det er også gjort en enkel vurdering med 50 % høyere maksimaltimetrafikk. Denne viser at det fortsatt vil være reservekapasitet i krysset, men at trafikk fra området ut på fv. 16 kan oppleve noe kø.

Figur 10 Trafikkfordeling på vegnettet ved full utbygging (ÅDT 2010 i svart, ÅDT med full utbygging i rødt)

Den søndre adkomsten vil sannsynligvis ha noe mindre trafikk enn den nordre, og dermed tilsvarende noe bedre kapasitet.

Samlet sett viser vurderingene at det planlagte vegsystemet vil ha kapasitet til å avvikle trafikken i en situasjon med full utbygging av sentrumsområdet. Det er også grunn til å si at vegnettet for øvrig har en utforming og kapasitet som kan avvikle trafikken på en god måte.

Kollektivtrafikken

Kollektivtrafikkbetjeningen av området vil i hovedsak være toget. Som nevnt vil det nye stoppestedet ligge svært gunstig i forhold til boligene i området (både eksisterende og nye) og til det nye sentrumsområdet. Gjøvikbanens betjening gir gode reisemuligheter både for pendlere til/fra Oslo, og for interne reiser på Hadeland.

Det er tilrettelagt for at stasjonen kan betjenes med buss. Det kan tenkes benyttet både til tilbringerruter til toget, og som reserveløsning når tog må innstilles.

For øvrig vil det nye vegnettet gjøre det mulig å betjene det nye sentrumsområdet med buss.

Gang- og sykkelvegnettet

Nye Harestua stoppested blir liggende svært sentralt på Harestua med korte avstander til store boligområder og til det nye sentrum. Det har derfor vært lagt stor vekt på å etablere gode gangforbindelser til stasjonen. Løsningene for gang- og sykkeltrafikken gir en betydelig bedring for de gående og syklende når de skal benytte toget, eller som adkomst til marka. Det vises for øvrig til beskrivelsen foran.

De stedene der gangtrafikken krysser kjøreveg er plassert med tanke på god oversikt både for gående og kjørende. Kjøretrafikken vil ha lav hastighet på disse stedene. Vegnettet i området vil i stor grad få karakter av gater i sentrumsområde, der det normalt benyttes kryssing i plan, noe som også er lagt til grunn i planen.

6.1.10 Støy

Etablering av nytt stoppested på Harestua gir liten virkning på støyforholdene på stedet.

Vegtrafikkstøy vil stamme fra adkomstvegen. Trafikkmengdene på øvre del av vegen til/fra stasjonen vil bli liten og gir ikke støynivåer over kravene i Miljødepartementets retningslinjer T1442. For nedre del av vegen vil støysituasjonen måtte beregnes og vurderes i forhold til ny bebyggelse i Harestua sentrum. Siden denne bebyggelsen fortsatt er under planlegging henvises det til kommende reguleringsplan for dette området. Denne planen vil i henhold til planprogrammet inneholde en nærmere vurdering/ beregning av støyforholdene i utbyggings-områdene.

Jernbanestøyen er avhengig av trafikken (antall togavganger) på jernbanen. Planen for nytt stoppested innebærer ingen endringer i rutetabellen. Det er heller ingen endringer i trasé eller andre forhold som tilsier at støyforholdene på jernbanestrekningen blir endret. Når det gjelder ny bebyggelse i nye boligområder nedenfor jernbanen vises det på samme måte som for vegtrafikkstøy til kommende utredninger i planen for Harestua sentrum.

6.1.11 Luftforurensning

Etablering av ny stasjon og adkomstveg til denne gir ingen umiddelbare effekter på luftforurensingen i området. Utbygging av gode kollektivtrafikk-løsninger vil normalt bidra til redusert biltrafikken, som igjen vil føre til reduserte klimagassutslipp og redusert lokal luftforurensing. Det antas at nye Harestua stoppested, særlig i sammenheng med sentrums-utviklingen og en kompakt boligbygging også vil ha en slik effekt, men det er svært vanskelig å anslå størrelsen på denne effekten.

6.1.12 Forurensset grunn

Det skal gjøres en enkel prøvetaking i området før utbygging starter. Skulle en slik prøvetaking avdekke forurensset grunn forutsettes det at forurensingen ivaretas på forskriftsmessig måte.

6.1.13 Konsekvenser for barn og unge

Barn og unges bruk av stoppested og adkomstveger vil ha de samme kvaliteter som for andre brukere, som nevnt i de øvrige punktene. Det er spesielt grunn til å nevne at et utvidet gang- og sykkelvegnett gir trafiksikker adkomst til stoppestedet. Det samme gang- og sykkelvegnettet vil også bedre sikkerheten for barn og unge som sal ut i marka og lysløype med utgangspunkt fra stasjonsområdet.

6.1.14 Universell utforming

Det nye Harestua stoppested ligger relativt høyt i forhold til bebyggelsen og det planlagte sentrumsområdet. Dette innebærer at adkomsten til området må bli bratt – og brattere enn

ønskelig med tanke på best mulig tilgjengelighet. Universell utforming vil være førende for detaljplanleggingen av stoppestedet, og selve stoppestedet vil ha god tilgjengelighet mellom parkeringsplass og plattform. Det ligger godt til rette for et oversiktlig stoppested der det er lett å orientere seg. Samlet sett vil det nye stoppestedet ha betydelig bedre tilgjengelighet enn de to den erstatter (Harestua stasjon og Furumo holdeplass).

6.1.15 Samfunnsberedskap

Det er utarbeidet en egen forenklet risiko og sårbarhets-analyse (ROS) i form av en sjekkliste. Denne følger reguleringsplanen som vedlegg. ROS-analysen avdekker ingen nye kritiske forhold knyttet til samfunnsberedskap eller sikkerhet.

I tillegg til ROS-sjekklisten utarbeider Jernbaneverket for sine egne interne risikoanalyser såkalte RAMS-analyse ("Reliability, Availability, Maintainability and Safety"). Dette er gjort i hovedplanefasen for prosjektet, og det er vurder at prosjektet om det gjennomføres som foreskrevet gir akseptabel sikkerhet og tilgjengelighet.

6.1.16 Konsekvenser i anleggsperioden

Bygging av nytt stoppested og ny adkomstveg på Harestua vil være et relativt stort anleggstiltak. Anlegget vil foregå i et område som stort sett er skjermet fra boligbebyggelse og annen virksomhet. På enkelte steder vil en måtte ivareta forhold til eksisterende trafikk og nærliggende boliger

- Eksisterende gang og sykkelveg langs fv. 16 må ivaretas/ sikres i anleggsperioden. Dette kan gjøres gjennom bruk av ledegjerder og en bevist planlegging av anleggsfasene.
- Elvefaret er adkomst til eksisterende boliger og benyttes også som gangveg. Sikring av framkommelighet og gående/ syklende er viktig i anleggsfasen.
- Den nærmeste boligbebyggelse ved undergangen under sporet har normalt ikke adkomst via anleggsområdet. Det må likevel sørges for sikring og skjerming mot disse husene ved bygging av kulverten.
- Støy og andre utslipp fra anleggsdriften antas å bli moderate i forhold til at det er lite bebyggelse inntil planområdet.
- Bygging av kulvert under jernbanen vil få virkning på jernbanedriften, og det må forventes driftsstans på jernbanen i to langhelger i den forbindelse.

6.1.17 Virkninger som omtales nærmere i reguleringsplan for Harestua sentrum

Følgende punkter fra planprogrammet anses å være knyttet til planleggingen av sentrumsområdet og omtales ikke nærmere her. Det vises til reguleringsplan for Harestua sentrum:

- Sol- og skyggeforhold. Knyttet til boligområder og utearealer.
- Tilbud til befolkningen. Knyttet til de elementer/ tilbud som skal inn i sentrum og omkringliggende områder.

- Skole og barnehagebehov. Knyttes til boligbygging og befolkningsutvikling.
- Naboforhold. Knyttes til sentrumsutviklingen s virkning på omkringliggende områder.
- Klima - og energiltak. Knyttes til bruken av arealene, bygningstyper, energiforsyning osv.
- Økonomi og gjennomføring. Knyttes til hvordan utbyggingen kan organiseres, finansieres og gjennomføres.

7 KILDER

- /1/ Jernbaneverket ”Hovedplan for Furumo Stoppested, Gjøvikbanen” 2010
- /2/ Reguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning for Harestua sentrum, PLANPROGRAM, Revidert i henhold til kommunalt vedtak, 26.oktober 2010
- /3/ Naturbasen; <http://dnweb12.dirnat.no/nbinnsyn/>

Referanse: 10/140-75
Arkivkode: PLAN 0533-2011-0002
Sakstittel: Detaljreguleringsplan Harestua stoppested Plan-ID 0533-2011-0002