



LUNNER
KOMMUNE

PLANBESKRIVELSE



DETALJREGULERING FOR UTVIDELSE AV PARKERING VED HARESTUA HOLDEPLASS

PLAN NR. 0533-2017-0013

20.03.2018

Sist rev. 11.10.2018 iht. vedtak 77/18

Planen er utarbeidet av **SWECO** 
for **B&NE NOR**

1	INNLEDNING	4
1.1	HENSIKTEN MED PLANEN	4
1.2	FORSLAGSSTILLER OG PLANKONSULENT	4
1.3	BELIGGENHET	4
1.4	VURDERING AV BEHOV FOR KONSEKVENSTREDNING.....	5
2	PLANPROSESSEN	5
2.1	OPPSTART.....	5
2.2	MEDVIRKNINGSPROSESS.....	5
3	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER.....	6
3.1	STATLIGE PLANRETNINGSLINJER	6
3.2	FYLKESKOMMUNALE PLANER	7
3.3	KOMMUNEPLANENS AREALDEL	8
3.4	REGULERINGSSTATUS FOR PLANOMRÅDET.....	9
3.5	PÅGÅENDE PLANARBEID I ELLER I NÆRHETEN AV PLANOMRÅDET.....	9
3.6	ANDRE PLANER AV BETYDNING FOR PLANARBEIDET.....	9
4	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE SITUASJON	10
4.1	PLANOMRÅDETS AVGRENSNING.....	10
4.2	AREALBRUK I PLANOMRÅDET OG TILSTØTENDE AREAL	10
4.3	EIENDOMSFORHOLD	10
4.4	VEI- OG TRAFIKKFORHOLD	11
4.5	UNIVERSELL UTFORMING	12
4.6	GRUNNFORHOLD.....	12
4.7	GRUNNFORURENSNING.....	12
4.8	STEDETS KARAKTER, LANDSKAP OG VEGETASJON.....	12
4.9	LANDBRUK	13
4.10	NATURMILJØ	13
4.11	KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	14
4.12	REKREASJONS- OG FRILUFTSOMRÅDER	14
4.13	SOSIAL INFRASTRUKTUR.....	15
4.14	BARN OG UNGES INTERESSER	15
4.15	TEKNISK INFRASTRUKTUR.....	15
4.15.1	Vann og avløp	15
4.15.2	Elektro.....	15
4.16	STØYFORHOLD.....	15
4.17	LUFTKVALITET	16
5	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	17
5.1	PLANLAGT AREALBRUK	17
5.2	AREALREGNSKAP.....	18
5.3	SAMFERDSELSANLEGG, TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK.....	18
5.3.1	Kjøreveg og fortau	18
5.3.2	Parkering	18
5.3.3	Annen veggrunn - grønnstruktur	19
5.4	UNIVERSELL UTFORMING	19
5.5	TEKNISK INFRASTRUKTUR, OVERVANN OG BRANNVANN	20
5.5.1	Vann og avløp.....	20
5.5.2	Elektro	20
5.6	RISIKO OG SÅRBARHET	20
5.7	MIDLERTIDIG ANLEGG- OG RIGGOMRÅDE	20
6	VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET	21

6.1	FORHOLDET TIL GJELDENDE PLANER	21
6.2	EIENDOMSFORHOLD	21
6.3	VEI- OG TRAFIKKFORHOLD	21
6.4	GRUNNFORHOLD	21
6.5	GRUNNFORURENSNING	21
6.6	STEDETS KARAKTER, LANDSKAP OG VEGETASJON	21
6.7	LANDBRUK	21
6.8	NATURMILJØ	22
6.9	KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	23
6.10	REKREASJONS- OG FRILUFTSOMRÅDER	24
6.11	BARN OG UNGES INTERESSER	24
6.12	STØYFORHOLD	24
6.13	LUFTKVALITET	24
6.14	RISIKO OG SÅRBARHET	24
7	INNKOMNE INNSPILL	24
7.1	FYLKESMANNEN I OPPLAND, 01.09.2017	24
7.2	OPPLAND FYLKESKOMMUNE, 30.08.2017	25
7.3	STATENS VEGVESEN, 31.07.2017	25
7.4	BANE NOR, 06.07.2017	26
7.5	NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT (NVE), 24.08.2017	26
8	VEDLEGG	26
9	KILDER	26

Kapitlene 5.3.2 og 6.7 er endret iht. kommunestyrets vedtak 77/18.

1.4 VURDERING AV BEHOV FOR KONSEKVENsutREDNING

I henhold til plan- og bygningsloven (pbl.) §§ 4-1 og 4-2 skal det for reguleringsplaner som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn, utarbeides et planprogram med tilhørende konsekvensutredning. Under følger en vurdering av om utvidet parkering ved Harestua holdeplass utløser krav til konsekvensutredning etter *Forskrift om konsekvensutredninger* (FOR-2017-06-21-854).

Detaljreguleringsplanen for utvidet parkering ved Harestua holdeplass er vurdert etter §§ 6-8.

Reguleringsplanen omfatter ikke tiltak i Vedlegg I, jf. § 6, og utløser ikke krav om konsekvensutredning.

Reguleringsplanen omfatter ikke planer eller tiltak nevnt i § 7, og utløser ikke krav om konsekvensutredning.

Reguleringsplanen omfatter ikke tiltak i Vedlegg II, jf. § 8, og utløser ikke krav om konsekvensutredning.

Konklusjonene er at detaljreguleringsplanen for utvidelse av parkering ved Harestua holdeplass ikke utløser krav om konsekvensutredning etter forskriften.

2 PLANPROSESSEN

2.1 OPPSTART

Det ble avholdt befarings- og oppstartsmøte med Lunner kommune 22.06.2017. Her deltok også Lunner Almending som er grunneier i området.

Oppstart av planarbeidet ble annonsert 07.07.2017 i Avisa Hadeland og på Lunner kommune sin nettside. Det ble sendt ut varsel om oppstart pr. brev til følgende:

- Fagmyndigheter
- Grunneiere
- Naboer
- Interesseorganisasjoner

2.2 MEDVIRKNINGSPROSESS

Det har ikke blitt avholdt folkemøter eller lignende i planprosessen. Det kom inn 5 innspill til planarbeidet i forbindelse med varsel om oppstart.

	INNSPILL	DATERT
1	Fylkesmannen i Oppland	01.09.2017
2	Oppland fylkeskommune	30.08.2017
3	Statens vegvesen	31.07.2017
4	Bane NOR	06.07.2017
5	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	24.08.2017

Det er laget et sammendrag av innspillene, og kommentert hvordan de følges opp i planarbeidet, se kapittel 7.

3 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

3.1 STATLIGE PLANRETNINGSLINJER

Følgende statlige planretningslinjer gjør seg gjeldende for reguleringsplanen:

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2015)

De nasjonale forventningene samler mål, oppgaver og interesser som regjeringen forventer at fylkeskommunene og kommunene legger særlig vekt på i planleggingen i årene som kommer. Forventningsdokumentene er retningsgivende for regional og kommunal planlegging.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)

Retningslinjen, fastsatt 20.09.1995, har til hensikt å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i plan- og byggesaksbehandling, og gi kommunene bedre grunnlag for å integrere og ivareta barn og unges interesser. Dette gjøres bl.a. ved at barn involveres i planleggingen, og ved føringer for omfang og kvalitet av arealer og anlegg av betydning for barn og unge, som sikres i planer der barn og unge er berørt. Det settes bl.a. krav til gode oppvekstforhold i nærmiljøet, samt krav til utformingen av arealer og anlegg.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, -areal- og transportplanlegging (2014)

Retningslinjene, fastsatt 26.09.2014, har til hensikt å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen, og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling. En samordnet planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet tilrettelegger for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses. Viktige tema er kollektivbetjening, gode forhold for sykkel, hensynet til gående og bevegelseshemmede, tilknytning til hovedveinettet, grønnstrukturer, biologisk mangfold og estetiske kvaliteter.

Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene (2009)

Retningslinjen, fastsatt 04.09.2009, har til hensikt å sikre at kommunene går foran i arbeidet med å redusere klimagassutslipp, sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i kommunene, samt sikre at kommunene bruker et bredt spekter av sine roller og virkemidler i arbeidet med å redusere klimagassutslipp.

T-1520 Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (2012)

Hensikten med denne retningslinjen er å forebygge helseeffekter av luftforurensninger gjennom god arealplanlegging. Retningslinjen er statlige anbefalinger om hvordan luftkvalitet bør håndteres i kommunenes arealplanlegging. Anbefalte luftforurensningsgrenser skal legges til grunn ved planlegging av ny virksomhet eller bebyggelse. I røde soner er hovedregelen at ny bebyggelse som er følsom for luftforurensning unngås, mens gul sone er en vurderingssone der ny bebyggelse bør tilfredsstillende visse minimumskrav.

T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (2016)

Hensikten med retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer. Retningslinjen legges til grunn ved planlegging av ny

støyende virksomhet og bebyggelse med støyfølsomt bruksformål. I tillegg er det gitt retningslinjer for støy fra bygg- og anleggsvirksomhet. Retningslinjen gir anbefalte utendørs støygrenser og veiledning til hvordan støy skal håndteres i arealplaner.

3.2 FYLKESKOMMUNALE PLANER

Følgende regionale planer og strategier gjør seg gjeldende for reguleringsplanen:

Regional planstrategi for Oppland fylkeskommune for 2016-2020.

Oppland sin visjon er å være klimanøytral med bærekraftig verdiskapning og velferd. Klimabevissthet skal være gjennomgående for alle sektorer i Oppland. Den regionale planstrategien peker på kompetanse, næringsutvikling og samferdsel som satsningsområder.

Regional plan for Hadeland 2015-2021

Planen skal legge til rette for felles ønsket utvikling på Hadeland. Den skal bidra til at regionen blir et sted hvor det er godt å vokse opp, bo og drive næringsvirksomhet. Et av satsningsområdene er kommunikasjon og transport, der tiltak for redusert kjøretid og økt frekvens på Gjøvikbanen er prioritert.

Regional plan for klima og energi 2013-2024

Regional plan for klima og energi for Oppland skal informere om de utfordringer fylket står overfor og bidra til å prioritere tiltak innenfor utvalgte satsningsområder. Oppland skal bidra til at de nasjonale utslippene av klimagasser blir redusert med 30% innen 2020, i forhold til nivået i 1990. Satsningsområdene for den regionale planen for klima og energi er blant annet areal- og transportplanlegging.

Regional plan for samfunnssikkerhet og beredskap 2014-2017

Målet med den regionale planen er å forebygge risiko for tap av liv, skade på helse, miljø og viktig infrastruktur, materielle verdier mv. i Oppland. Planen beskriver beredskapsaktørens rolle og ansvar, og risiko- og sårbarhetsbildet i fylket (FylkesROS). Analysen omfatter 28 relevante, uønskede hendelser som hver er tilknyttet aktuelle tiltak. Risikobildet viser at naturpåkjenninger som følge av ekstremvær, flom og skred har størst risiko. Plan- og bygningsloven er sentral for å planlegge bruken av arealer slik at liv, helse og eiendom ivaretas. Planen tjener som et plangrunnlag for videre utvikling av samfunnssikkerhet og beredskap.

Regional plan for samfunnssikkerhet og beredskap er revidert og et høringsforslag foreligger.

Jordvernstrategi for Oppland (2007-2011)

Formålet med jordvernstrategien er å synliggjøre de strategiene fylkeslandbruksstyret, Fylkesmannen og fylkeskommunen legger til grunn innen virkeområdene til særlovene i landbruket og plan- og bygningsloven. Strategien skal også være til hjelp i arealforvaltninga i kommunene for å nå målet om en halvering av omdisponering av de mest verdifulle jordressursene innen 2010.

Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland, vedtatt 15.06.2016

Oppland har en felles ambisjon om å utvikle attraktive byer og tettsteder i fylket. Fylket skal trigge folk til å besøke og bosette seg i fylket, som vil bidra til aktivitet og

verdiskapning. Regional plan for attraktive byer og tettsteder er utarbeidet etter vedtaket av *Regional planstrategi i 2012-2016*.

3.3 KOMMUNEPLANENS AREALDEL

I gjeldende kommuneplan for Lunner kommune, er planområdet avsatt til nåværende landbruk-, natur- og friluftsområde (LNF), samt detaljeringszone hvor eldre reguleringsplan fortsatt skal gjelde.

Bestemmelser i kommuneplanens arealdel gir føringer for tiltaket med utvidelse av parkeringsarealene:

§ 2.2.2 Parkeringskrav

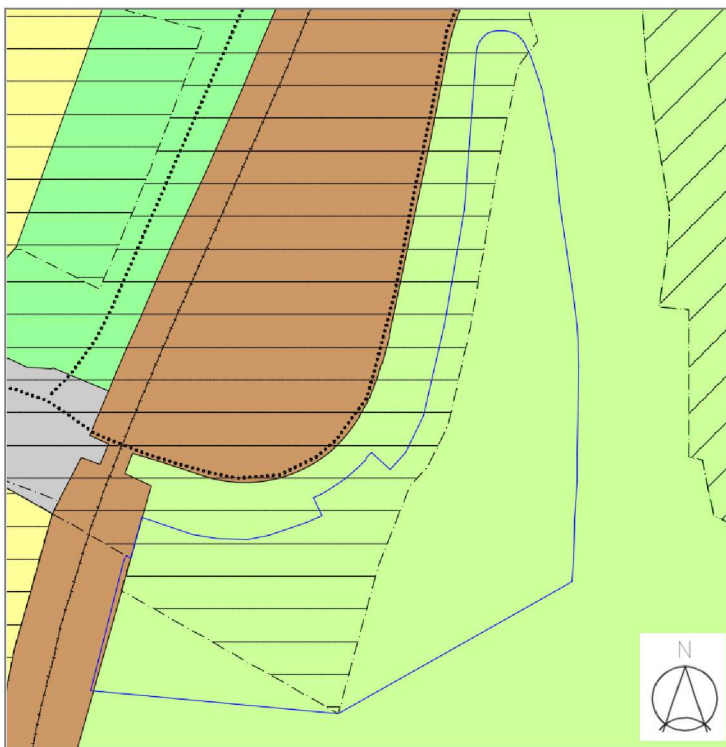
Hver biloppstillingsplass skal minimum være 18 m².

Parkeringsplasser utomhus med mer enn 30 bilplasser, skal oppdeles med tre- eller buskrekker.

§ 7.1.3 Overvann

Ved ny bebyggelse og/eller større ombygging/rehabiliteringer (fortetting eller nye områder) gjelder følgende hovedprinsipper:

- *Overvann skal håndteres lokalt, dvs. på egen grunn ved infiltrasjon og fordrøyning eller på annen måte.*
- *Ved fortetting, planlegging av nye bebyggelsesområder, gater/veger, eller endringer av eksisterende forhold skal overvannshåndtering vies ekstra oppmerksomhet. Bruk av gater/veger/P-plasser/grøntanlegg/overflatebassenger til fordrøyning på overflate skal utredes. Det må i denne sammenheng vurderes evakueringsløp (vannveger) på overflaten slik at vannet i ekstreme situasjoner kan ledes videre til resipient eller annet uten at skade oppstår.*

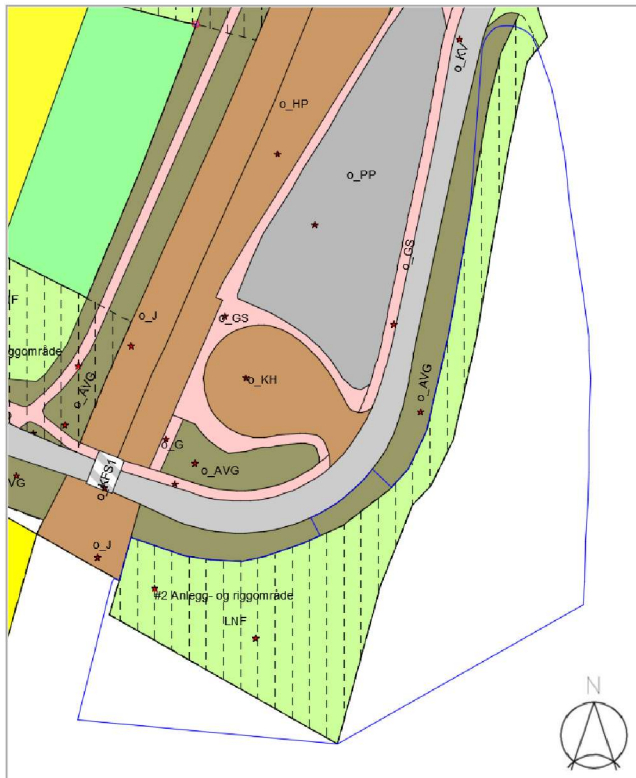


Figur 2: Viser utklipp fra kommuneplanens arealdel med formålene bane(brunt), landbruk-, natur- og friluftsliv (grønt), samt hensynssone H910_59 om at reguleringsplan fortsatt skal gjelde (skravr). Planområdet er vist med blå, heltrukken linje (Sweco Norge AS)

3.4 REGULERINGSSTATUS FOR PLANOMRÅDET

Store deler av planområdet er regulert som bestemmelsesområde for midlertidig anlegg- og riggområde i reguleringsplanen for Harestua stoppested (planID 0533-2011-0002), og ble benyttet til dette under ombyggingen av holdeplassen. Det er tilknyttet bestemmelser til bestemmelsesområdet som sier at arealet skal istandsettes etter utført anleggsarbeid. Området opphører ved ferdigstillelse av anlegget.

Under bestemmelsesområdet er arealet regulert til landbruk-, natur- og friluftsformål (LNF). Når bestemmelsesområdet opphører trer formålet i kraft. Til formålet er det knyttet bestemmelser om at arealet skal benyttes til jord- og skogbruksformål.



Figur 3: Viser gjeldende reguleringsplan for Harestua stoppested. Planområdet for dette planarbeidet er vist med blå, heltrukken linje (Sweco Norge AS).

3.5 PÅGÅENDE PLANARBEID I ELLER I NÆRHETEN AV PLANOMRÅDET

Det pågår ikke arbeid med tilgrensende planer, eller planer i nærheten som er relevant å nevne i forbindelse med dette planarbeidet.

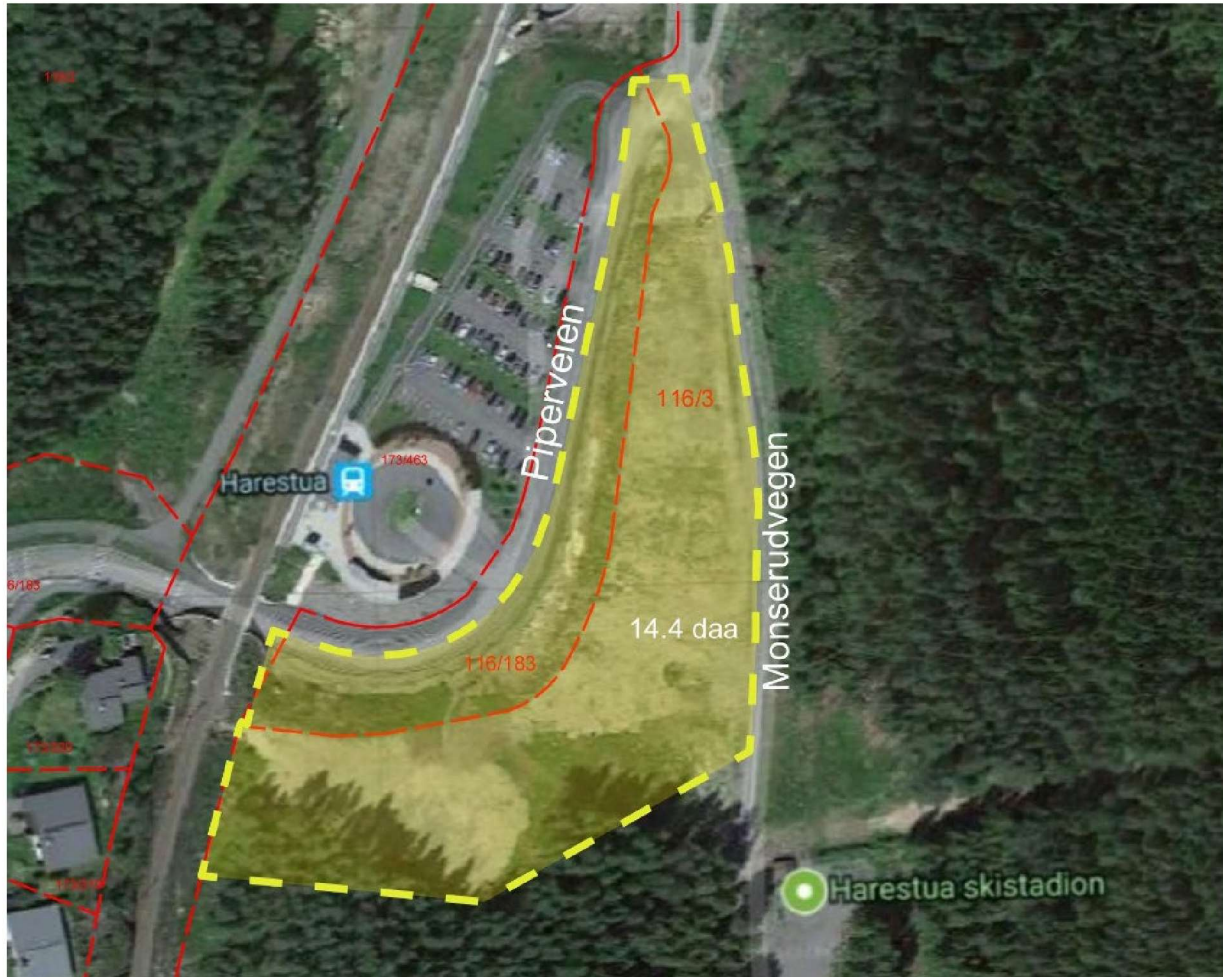
3.6 ANDRE PLANER AV BETYDNING FOR PLANARBEIDET

Det er ingen andre, kjente arealplaner av betydning for planarbeidet. Sentrums- og boligutbyggingen som det er tilrettelagt for vil sannsynligvis gi ytterligere pendelvirkosomhet, noe som vil ha direkte betydning for tiltaket. I forbindelse med forestående utbygging på Harestua har Lunner kommune og grunneierne utviklet en veileder for stedsutvikling, som skal utfylle fremtidige reguleringsplaner.

Bane NOR har egne regelverk og håndbøker som legges til grunn for planarbeidet. Dette gjelder særskilt Håndbok for stasjoner (Stasjonshåndboka), som angir krav, anbefalinger og veiledninger tilknyttet publikumsområdet på stasjoner.

4 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE SITUASJON

4.1 PLANOMRÅDETS AVGRENSNING



Figur 4: Viser planområdet ved varsel om oppstart markert gult (Sweco Norge AS).

4.2 AREALBRUK I PLANOMRÅDET OG TILSTØTENDE AREAL

I forbindelse med oppgraderingen av holdeplassen ble store deler av planområdet benyttet som midlertidig anleggs- og riggområde. Mye av planområdet består derfor i dag av hogstflatearealer, med bearbeidet grunn uten produktivt jordsmonn. I den sørligste delen av planområdet er granskogen bevart og inngår i et større skogsbelte. Deler av planområdet er inngjerdet og benyttes i dag som beiteareal for småfe og str. Det går en sti på tvers av planområdet, mellom fv. 24 Piperveien og Monserudvegen. Denne benyttes som snarvei av turgåere og brukere av lysløypa. Det er ingen bebyggelse innenfor planområdet.

4.3 EIENDOMSFORHOLD

Planområdet omfatter eiendommene 116/3 og 116/183. Hjemmelshavere er hhv. Lunner Almending og Statens vegvesen/Oppland fylkeskommune.

4.4 VEI- OG TRAFIKKFORHOLD

Harestua holdeplass benyttes som utgangspunkt for mange togpendlere til Oslo. Reisetid til Oslo er ca. 50 minutter, og ca. 70 minutter til Gjøvik.

Fylkesvei 24 Piperveien er adkomstvei fra Harestua sentrum til holdeplassområdet. Veien ble opprustet/nybygget fra fv. 16 Hadelandsvegen i forbindelse med ny holdeplass. Veien ble etablert med en standard som hensyntok forventede trafikkmengder som følge av stasjonsetableringen og fremtidige sentrums- og boligområder i Harestua sentrum. Fylkesveien har en fartsgrense på 40 km/t og ÅDT (årsdøgntrafikk) på 260 kjøretøy, hvorav 5% er lange kjøretøy¹.

Det er etablert ensidig gang- og sykkelvei langs fv. 24 Piperveien som forbinder Harestua sentrum og holdeplassen. Denne går over i fortau ved jernbaneundergangen, på holdeplassiden av fylkesveien. Det er videre anlagt parkeringsplasser for bil (84 plasser) og sykkel (25 plasser under tak), samt snuplass/kollektivområde i tilknytning til holdeplassen.

Fv. 24 Piperveien går over til skogsveier ovenfor de eksisterende parkeringsplassene til holdeplassområdet, i krysset med Monserudvegen/Midtlivegen. Monserudvegen, som avgrenser planområdet i øst, er en gruslagt skogsvei og er adkomst til Harestua skihytte.



Figur 5: Bildene viser veisystemet og holdeplassområdet (Sweco Norge AS).

¹ Statens vegvesens kartbase www.vegkart.no. ÅDT-tallene gjelder for 2016.

4.5 UNIVERSELL UTFORMING

Dagens holdeplass er utformet etter prinsippene om universell utforming, er oversiktlig og enkel å orientere seg i. Områdene er bl.a. belyst, utstyrt med ledelinjer og trinnfri adkomst til plattformen. Holdeplassen ligger høyere enn sentrumsområdet, og adkomsten til området via gang- og sykkelveinettet er stedvis brattere enn ønskelig med tanke på best mulig tilgjengelighet. Stedvis er stigningen opp mot 9 %.

4.6 GRUNNFORHOLD

Ifølge NGUs løsmassekart består løsmassene rundt Harestua holdeplass av tykk morene, avsmeltingsmorene og bart fjell med stedvis tynt dekke. Bergrunnskartet fra NGU viser alkalifeltspatsyenitt og alkalifeltspat-kvartssyenitt (nordmarkitt) i hele området. Fra Harestua holdeplass skråner terrenget opp mot øst og det er flere steder synlig berg i dagen.

I 2011 ble det utført grunnundersøkelser² for nye Harestua holdeplass. 3 totalsonderinger fra denne undersøkelsen, som er utført langs fv. 24 Piperveien, viser faste masser ned til berg. Antatt berg ligger i ca. 0,5 meter, 2,0 meter og 3,7 meter dypde.

4.7 GRUNNFORURENSNING

Det er ikke registrert forurensning i grunnen ifølge Miljødirektoratets kartdatabase (www.miljostatus.no). I forbindelse med planlegging av Harestua holdeplass ble det gjennomført miljøtekniske undersøkelser³ på holdeplassområdet. Disse viste at massene var lettere forurensset. Undersøkelsene omfattet ikke areal innenfor dette planområdet. Deler av planområdet ble benyttet som anleggs- og riggområde under oppgradering av holdeplassen, men det er ingen forhold som tilsier at det er fare for forurensset grunn i dette området.

4.8 STEDETS KARAKTER, LANDSKAP OG VEGETASJON

Planområdet karakteriseres av å være en del av Romeriksåsen, og ligger i en vestvendt li. Denne lia var opprinnelig skogkledt før oppgraderingen av holdeplassen. I den sørligste delen av planområdet er barskogen bevart og inngår i et større skogsbelte. Fra Harestua sentrum stiger terrenget oppover mot og forbi planområdet. Planområdet ligger i delvis skrånende terreng, med en høydeforskjell på ca. 15 meter mellom høyeste og laveste punkt. I den sørlige delen av planområdet ligger et større, tilnærmet flatt platå på høyde med jernbanelinja.

² Datarapport fra grunnundersøkelser, Harestua holdeplass, IUP-00-A-02768, Rambøll, 24.11.2011.

³ Miljørapport og tiltaksplan, Furumo, IUP-00-A-02769, Rambøll, 11.05.2012.



Figur 6: Viser terrenget i planområdet, sett mot sør (Sweco Norge AS).

4.9 LANDBRUK

Det er ikke dyrka mark i planområdet. Skogen er av middels til høy bonitet. Det meste av det opprinnelige skogarealet innenfor planområdet er avvirket og jordbunnen er for en stor del bearbeidet. I søndre del inngår ca. 2 daa med middelaldret granskog på middels bonitet. Det er ingen MIS-registreringer (miljøregistreringer i skogbruket) fra området. Deler av planområdet er inngjerdet og benyttes som beiteareal for småfe.

4.10 NATURMILJØ

I planområdet er det små naturverdier og en forholdsvis artsfattig vegetasjon. Det er ikke registrert sjeldne eller trua arter, eller naturtyper i eller i nær tilknytning til planområdet i Naturbase (kart.naturbase.no), på Artskart (www.artsdatabanken.no) eller på Miljøstatus (www.miljostatus.no).

I Miljøstatus.no/kart er det ikke registrert fremmede arter innenfor eller i nærheten av planområdet. I sidearealer til jernbanesporet, samt i skråningen mellom Piperveien og området som ble benyttet til anleggs- og riggområde, er imidlertid hagelupin svært utbredt. Hagelupin har status som fremmed art i Norge, og betegnes som en trussel for det biologiske mangfoldet.



Figur 7: Hagelupin er utbredt i denne skråningen (Sweco Norge AS).

Helt sør i området inngår deler av en skogteig (ca. 2 daa). Skogen består av middelaldret, ensjiktet tett granskog med nokså fattig feltsjikt og liten innblanding av andre treslag. Skogen utgjør nordre del av en sammenhengende skogteig mellom Gjøvikbanen og skogarealene lenger øst. Den inngår ikke i noen overordnet grønnkorridor for vilt.

4.11 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

I følge Riksantikvarens kulturminnebase Askeladden (askeladden.ra.no) og Kulturminnesøk (kulturminnesok.no) er det ikke registrert arkeologiske kulturminner eller kulturmiljøer med vernestatus innenfor eller i nærheten av planområdet. Det er heller ingen SEFRAK⁴-registrerte bygg i planområdet.

I forbindelse med reguleringsplanen som ble utarbeidet for Harestua sentrum og holdeplassområdet, gjennomførte Oppland fylkeskommune kulturminneregistreringer i 2009. Det ble under disse registreringene ikke påvist automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet.

4.12 REKREASJONS- OG FRILUFTSOMRÅDER

Planområdet ligger i nærhet av Nordmarka og Romeriksåsen, som er områder sikret til friluftsmål gjennom Markaloven og hensynssone H530_2 i kommuneplanens arealdel. Øst for planområdet ligger en skihytte med tilhørende lysløype og øvrig løypenett. Planområdet berører imidlertid ikke disse områdene. Det går en sti fra fv. 24 Piperveien til Monserudvegen gjennom planområdet, retning skihytta og lysløypa.

⁴ SEFRAK - SEkretariatet For Registrering Av faste Kulturminne i Noreg

Planbeskrivelse. Sist revidert 11.10.2018

4.13 SOSIAL INFRASTRUKTUR

Det er ingen barnehager, skoler eller annen sosial infrastruktur i eller i nærhet av planområdet.

4.14 BARN OG UNGES INTERESSER

Det foreligger ingen opplysninger om at barn og unge har interesser innenfor planområdet, ut over nevnte sti til skihytta/lysløypa.

4.15 TEKNISK INFRASTRUKTUR

4.15.1 Vann og avløp

Det eksisterer ingen VA-ledninger i planområdet. Overvann infiltreres i grunnen og renner ut mot eksisterende veigrøft langs fv. 24 Piperveien. Vannet ledes til elven Klemma med utløp i Harestuvannet.

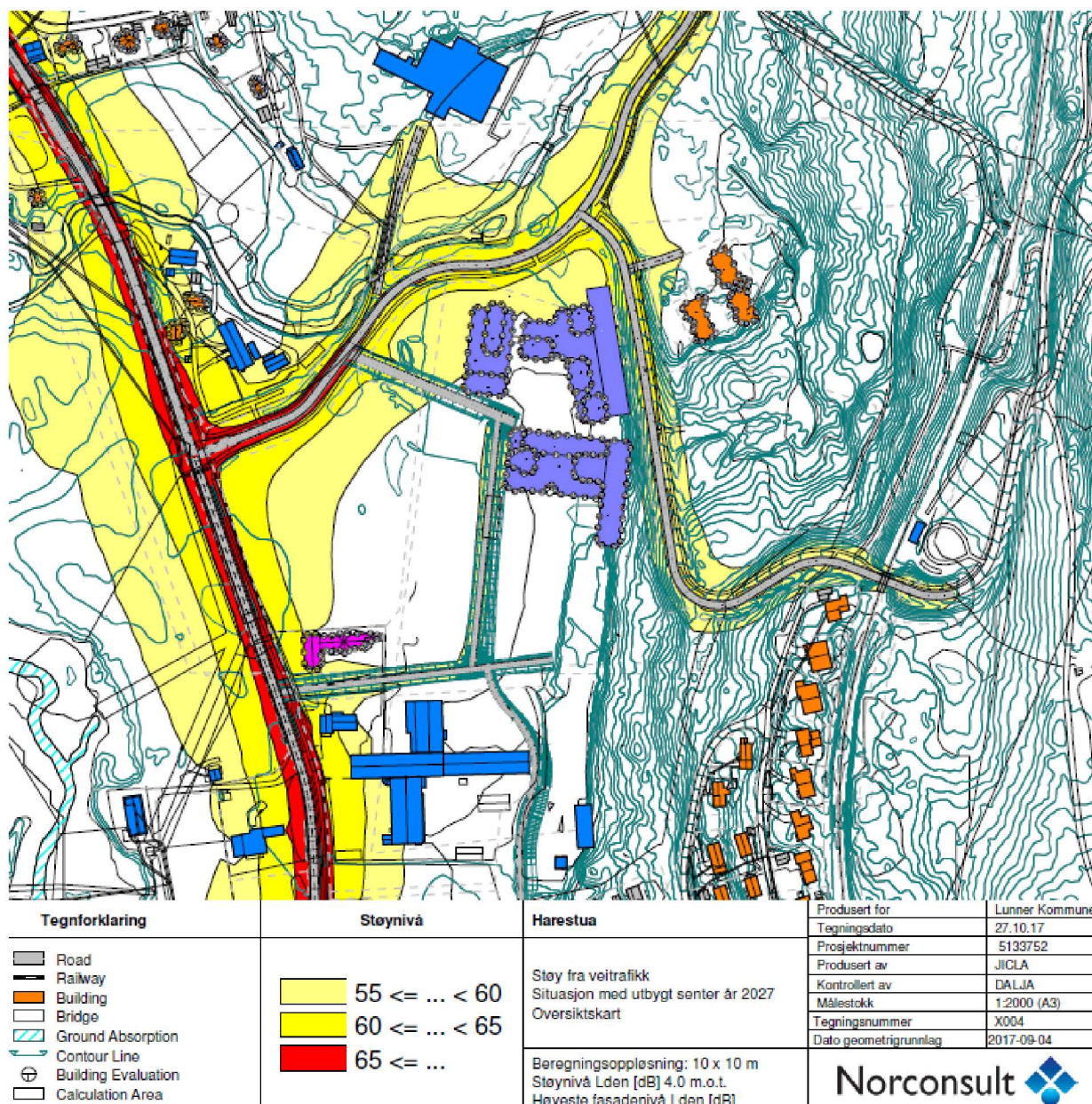
4.15.2 Elektro

Eksisterende anlegg består av veibelysning langs fv. 24 Piperveien. I forbindelse med veilysanlegget ligger det en fellesgrøft med veilyskabler, telekabler og lavspenkabler. Det kommer også et lavspent luftledningsanlegg ned fra fjellsiden som avsluttes i en A-mast på vestsiden av Monserudvegen.

I tillegg er det noe usikkerhet rundt beliggenheten til en prosjektert teletrasé som ligger på tvers under den sørvestre delen av planområdet.

4.16 STØYFORHOLD

I forbindelse med utarbeidelse av planer for Harestua holdeplass og Harestua sentrum har støyforhold, bl.a. langs fv. 24 Piperveien, blitt utredet. Den senest oppdaterte støyvurderingen ble gjennomført i forbindelse med planarbeid for Lunner Helse- og Omsorgssenter og Harestua sentrum, 07.02.2018. Trafikktall for fremtidig situasjon i 2027 er lagt til grunn for støyberegningen. Trafikkmengder på 740 ÅDT i fv. 24 Piperveien nærmest undergangen og 2090 ÅDT ved krysset Piperveien x Elvefaret er lagt til grunn. Utsnittet under viser støyforholdene fra veitrafikk i området.



Figur 8: Viser støyforholdene fra veitrafikk i en situasjon med utbyggt senter år 2027, støynivå Lden (dB) 4,0 m.o.t. (Kilde: Støyvurdering, Norconsult, 07.02.2018).

4.17 LUFTKVALITET

Utvidelse av parkeringskapasitet og dertil økt trafikk vil ikke medføre vesentlig økning i luftforurensningen i området. Det er derfor ikke grunnlag for å utrede temaet.

5 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

5.1 PLANLAGT AREALBRUK

Planområdet størrelse er ca. 12 daa. Det er gjort enkelte justeringer av planavgrensningen siden varsel om oppstart. Dagens fv. 24 Piperveien inkl. annen veigrunn blir ikke berørt av tiltak, med unntak av en ny avkjørsel, og er tidligere regulert i gjeldende plan. Veien er derfor ikke tatt med i det endelige planområdet.

Planen tilrettelegger for økt parkeringskapasitet tilknyttet Harestua holdeplass. Vedlagt planbeskrivelsen er en illustrasjonsplan, datert 15.03.2018, som viser utforming av området. Det skal i videre detaljering benyttes en utforming og materialbruk tilsvarende eksisterende holdeplassområde. Det er beregnet 187 nye parkeringsplasser basert på illustrert løsning. Det er planlagt en avkjørsel fra fv. 24 Piperveien til parkeringsområdet. I de neste kapitlene vil planens innhold bli beskrevet mer i detalj.



Figur 9: Illustrasjonsplan (Sweco Norge AS).

5.2 AREALREGNSKAP

Formål		Areal i daa
PBL § 12-5, 2.ledd nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
Kjøreveg	SKV	0,4
Fortau	SF	0,2
Annen veggrunn-grøntareal	SVG 1-2	5,8
Parkeringsanlegg	SPP 1-2	4,4
PBL § 12-5, 2.ledd nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål		
Landbruksformål	LL	1,3

5.3 SAMFERDSELSANLEGG, TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

5.3.1 Kjøreveg og fortau

Det er regulert en kjøreveg, felt SKV, med avkjørsel fra fv. 24 Piperveien til parkeringsområdet. Avkjørselen ivaretar Statens vegvesens krav til frisikt på 6 x 54 m. Kjørevegen har noe varierende bredde opptil 7,5 m, inkl. 0,25 m skulder. Langs kjørevegen er det regulert fortau, felt SF, med 3,0 m bredde, inkl. 0,25 m skulder. Fortauet har en gjennomsnittlig stigning på ca. 4 % (ca. 1:23). I kurven ved SPP2 er stigningen stedvis bratt, spesielt i innerkurve. I detaljeringsfasen bør stigningsforholdene her optimaliseres.

Fortauet og gangforbindelsen med trapp vil ivareta fotgjengere fra parkeringsområdet til et felles krysningspunkt over fv. 24 Piperveien. Krysningspunktets plassering er påtenkt med tanke på brukervennlighet og trafiksikkerhet. Krysningspunktet vil knytte sammen fortauene på hver side av fylkesveien. Utforming av krysningspunktet vil bli nærmere detaljert i senere fase av prosjektet. Det er knyttet rekkefølgekrav til opparbeidelse av krysningspunktet.

5.3.2 Parkering

Parkeringsområdet på vestsiden, felt SPP1, er beregnet for 97 parkeringsplasser. Det er beregnet mulighet for å kjøre rundt, for å forhindre rygging dersom det ikke er ledige parkeringsplasser på feltet.

I parkeringsområdet på østsiden, felt SPP2, er det beregnet ytterligere 90 parkeringsplasser. Terrenget er stigende mot nord. Det er tilrettelagt for snumulighet i nordenden av dette feltet.

Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming (2013) er lagt til grunn for beregningene av parkeringsplassenes størrelse. Beregnet størrelse er 2,5 x 5 m, som også er i tråd med Stasjonshåndbokas anbefaling. Bestemmelse § 2.2.2 i kommuneplanens arealdel angir at hver biloppstillingsplass skal være minimum 18 m². Forutsatt at minimumsstørrelsen er inkludert manøvreringsareal, vil bestemmelsen bli oppfylt, selv om det er håndbok N100 som er førende for utforming.

Parkeringsplasser for forflytningshemmede vil bli tilrettelagt på den eksisterende parkeringsplassen på vestsiden av fv. 24 Piperveien, i tråd med Stasjonshåndbokas føringer.

Behovet for sykkelparkering dekkes av eksisterende etablering på holdeplassområdet vest for fv. 24 Piperveien, i tråd med Stasjonshåndbokas føringer. Kapasiteten er per i dag god, da belegget er ca. 40%. Det er i tillegg mulighet for fremtidig utvidelse ved behov.

Felt SPP1-2 skal først og fremst dekke parkeringsbehovet for togreisende. De togreisende vil i hovedsak benytte parkeringen på hverdager mellom kl. 05 og 17. Ved reservekapasitet og i tidsrom parkeringen ikke benyttes av de togreisende vil parkeringen kunne benyttes som utfartsparkering til friluftsområdene i nærheten. Det vil være Bane NOR som regulerer bruken av parkeringsplassene.

5.3.3 Annen veggrunn - grønnstruktur

Kommuneplanens arealdel § 2.2.2. angir krav til oppdeling av parkeringsplasser med mer enn 30 plasser, med tre- eller buskrekker. Dette kravet er konkretisert i planen med formål annen veggrunn - grøntareal, felt SVG1, vist i illustrasjonsplanen og sikret i planbestemmelse § 2.4.2. Bakgrunnen for at parkeringsfeltene ikke tilrettelegges for mer grøntareal er på grunn av drift og vedlikehold. Vegetasjon i områdene rundt parkeringsfeltene vil likevel kunne gi området et grønt preg.

Arealene rundt parkeringsområdet er regulert til annen veggrunn - grøntareal, felt SVG2. Arealene vil omfatte skråningsutslag og skal beplantes med stedegen vegetasjon eller busker og trær. Dette er sikret gjennom planbestemmelse § 2.4.4. Dette vil gi en vesentlig forbedring i forhold til dagens situasjon. Det vil bidra til å integrere parkeringsområdet i den skogkledde åssiden. Det er likevel viktig å ivareta sikt og sosial kontroll mellom parkeringsområdet og holdeplassområdet. Nærmere utforming av arealene innenfor SVG2 må detaljeres i senere fase.

Parkeringsfelt SPP1 er planlagt på eksisterende platå, og vil i mindre grad medføre terrenginngrep. Barskogen i den sørlige delen av feltet blir imidlertid berørt. Parkeringsfelt SPP2 er planlagt i skrånende terreng og vil medføre terrengbearbeiding, spesielt på oversiden av feltet. I sørvestre hjørne av dette parkeringsfeltet vil det, slik illustrasjonsplanen viser, være behov for en mur med ca. 2,5 m lengde og ca. 1 m høyde. Grøntareal tilsvarende SVG 2 bør trekkes inn i parkeringsarealet, slik det fremgår av illustrasjonsplanen.

Dagens sti mellom fv. 24 Piperveien og Monserudvegen skal etableres i ny trasé. Det er planlagt gangforbindelse fra midtre del av felt SPP2 ned til fv. 24 Piperveien. På grunn av terrenget vil gangforbindelsen ikke bli universelt utformet, men etableres dels som trapp og bro over eksisterende grøft. Det er også planlagt en sti opp til Monserudvegen. Dette er sikret i planbestemmelse § 2.4.3, og er tenkt løst slik det fremkommer av illustrasjonsplan.

5.4 UNIVERSELL UTFORMING

Som nevnt i kapittel 5.3.2 skal parkeringsplasser for forflytningshemmede bli tilrettelagt på eksisterende parkeringsplass nær plattformen. Fortauet opp til parkeringsfelt SPP1 vil kunne tilfredsstille krav til universell utforming. Det er imidlertid utfordrende å utforme kurven på fortau ved felt SPP2 innenfor kravene. En optimalisering kan gjøres i senere detaljfase.

5.5 TEKNISK INFRASTRUKTUR, OVERVANN OG BRANNVANN

5.5.1 Vann og avløp

Da området vil bestå av harde flater fremfor skogdekke vil det medføre at overvann må håndteres. I nedre del av parkeringsarealet er dimensjonerende vannmengde beregnet til 42,45 l/s og største nødvendige fordrøyningsvolum på 82,95 m³. I øvre del av parkeringsarealet er dimensjonerende vannmengde beregnet til 47,03 l/s og største nødvendige fordrøyningsvolum på 101,58 m³. Overvannet samles delvis i infiltrasjonsmagasin og fordrøyes ut i eksisterende grunn under parkeringsplassen. Der overvann ikke kan samles til magasinet ledes det ut til skogsterreng rundt parkeringsarealene. Alt overvann vil bli håndtert lokalt og fordrøyes i grunnen. Siden parkeringsarealet kan bli opparbeidet etappevis vil overvannet håndteres i to forskjellige systemer, uavhengig av hverandre. Drensvann filtreres via eksisterende og nye sandfangskummer før det transporteres bort fra planområdet. Overvannsberegning og løsninger er nærmere beskrevet i vedlegg 6, overvannsnotat.

5.5.2 Elektro

Det kreves ingen store tiltak med tanke på omlegginger av eksisterende kabler. Det kan bli en justering av kabler og trekkerør der det etableres ny avkjøring til parkeringsplassen, samt muligheter for omlegging av teletrasé som krysser selve parkeringen.

5.6 RISIKO OG SÅRBARHET

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse for å avdekke risiko og sårbarhet ved gjennomføring av planen, samt for å utarbeide avbøtende tiltak. Analysen identifiserer ikke forhold som gir høy risiko for samfunnssikkerhet eller risiko som vil stoppe tiltaket. Det er avdekket to enkelthendelser med lav risiko, der forebyggende eller avbøtende tiltak kan vurderes:

Risikoer	Avbøtende tiltak
Skogbrann (nr. 1)	Brannvesenets eksisterende beredskap
Trafikkulykke (nr. 2)	Det bør sørges for god sikt og god belysning ved det nye overgangsfeltet for fotgjengere for å redusere risikoen for påkjørsler av myke trafikanter.

For mer informasjon vises det til risiko- og sårbarhetsanalysen som følger planbeskrivelsen som eget vedlegg.

5.7 MIDLERTIDIG ANLEGG- OG RIGGOMRÅDE

I nordre ende av planområdet reguleres et midlertidig anlegg- og riggområde. Arealet er ca. 1,3 daa. Langs Monserudvegen reguleres et anleggsbelte på 2 m bredde for å sikre nødvendig areal til en hensiktsmessig anleggsgjennomføring. Områdene skal istandsettes etter avsluttet anleggsperiode.

6 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

6.1 FORHOLDET TIL GJELDENE PLANER

Planen legger til rette for et fungerende holdeplassområde med økt funksjonalitet og attraktivitet for de som velger å reise med toget. Dette er i tråd med overordnede planer. Planen er ikke i tråd med formålet i kommuneplanens arealdel til landbruks-, natur- og friluftsmål (LNF-formål). I planarbeidet har det ikke fremkommet grunner for at LNF-formålet ikke bør vike til fordel for en utvidet parkeringskapasitet for Harestua holdeplass.

6.2 EIENDOMSFORHOLD

Planen medfører endringer i eiendomsforholdene. En eller flere nye matrikkelenheter skal etableres for det nye parkeringsarealet. Det kan bli aktuelt å endre eiendomsgrensen til 116/183 som tilpasses den nye matrikkelenhet. Dette er forhold som må avklares i forbindelse med deling, kjøp og salg mellom partene i etterkant av reguleringsplanvedtaket.

6.3 VEI- OG TRAFIKKFORHOLD

Økt parkeringskapasitet ved Harestua holdeplass vil medføre økt trafikk langs veinettet i området. Trafikkøkningen, og konsekvenser knyttet til støy og luftforurensning, er imidlertid tatt høyde for i trafikkberegningen og øvrige vurderinger som ble gjort i forbindelse med planarbeidet for Harestua stasjon og Harestua sentrum. Det etablerte veinettet er prosjektert for å håndtere trafikkøkningen.

Planen berører ikke fv. 24 Piperveien, foruten en ny avkjørsel til parkeringsarealet. Planen berører heller ikke Monserudvegen eller driftsveier i området.

Dagens sti gjennom planområdet blir reetablert og forbedret.

6.4 GRUNNFORHOLD

Siden det er faste masser (morene) over berg og relativt grunt til berg, er det ikke grunn til å anta at det er noen geotekniske utfordringer knyttet til prosjektet.

6.5 GRUNNFORURENSNING

Avrenningsvann fra parkeringsfeltene vil være forurenset. Ved at overvann håndteres lokalt ved infiltrasjon og fordrøyning, reduseres forurensning i resipient.

6.6 STEDETS KARAKTER, LANDSKAP OG VEGETASJON

Etablering av parkeringsarealet vil endre stedets karakter med ny bruk og asfalterte flater, samt terrengbearbeiding rundt parkeringsfelt SPP1 og 2. At områdene rundt parkeringsarealene skal beplantes med busker og trær vil imidlertid bidra til å integrere parkeringsarealet i den skogkledde åssiden.

6.7 LANDBRUK

Området skal fortsatt brukes til beite for småfe og storfe, inntil reguleringsplanen blir realisert. Det skal oppføres permanent gjerde mot utmark i samråd med beitelaget, for å holde beitedyr utenfor planområdet.

Barskogen i den sørlige delen av parkeringsarealet blir sterkt berørt, men vil ha liten betydning da det gjelder utkanten av et stort, sammenhengende skogsområde.

6.8 NATURMILJØ

Naturmangfoldloven § 7 innebærer at prinsippene i lovens §§ 8-12 legges til grunn ved utøving av offentlig myndighet.

VURDERING MHT. NATURMANGFOLDLOVEN §§ 8-12

§ 8. (kunnskapsgrunnlaget)

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, 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.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Vår vurdering:

Kravet til kunnskap vil som hovedregel være oppfylt dersom forvaltningsmyndigheten tar i bruk kunnskap som allerede finnes og som er tilgjengelig. I denne konkrete saken er aktuelle databaser som Naturbase, Artskart og NIBIO sine databaser benyttet. Det er ikke kommet fram opplysninger fra kommunen som tilsier at området har spesielle kvaliteter knyttet til naturmangfold. Dessuten er planområdet lite og omfatter arealer der skogen allerede i stor grad er avvirket og grunnen bearbeidet.

Tiltakets risiko for betydelig skade på naturmangfoldet synes liten og det vurderes at naturmangfold av vesentlig betydning ikke berøres av tiltaket. Kravet i naturmangfoldlovens § 8 om at saken i hovedsak skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap anses som oppfylt.

§ 9. (føre-var-prinsippet)

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

Vår vurdering:

I følge § 9 skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller treffe forvaltningstiltak. I denne konkrete saken ligger det ikke inne registreringer i nasjonale databaser fra området. Risikoen for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet som følge av tiltaket vurderes som ubetydelig og "føre-var" prinsippet vektlegges i liten grad i denne saken.

§ 10. (økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Vår vurdering:

I følge § 10 skal en påvirkning på et økosystem vurderes utfra den samlede belastning som økosystemet er, eller vil bli, utsatt for. Tiltaket vurderes å ha liten betydning for den samlede belastningen for naturmangfoldet. Den planlagte utbyggingen ligger i nordenden av et større skogområde. Skogarealet som påvirkes er begrenset til ca. 2 daa og det vil ikke torpedere sammenhengende grønnkorridorer eller ødelegge leveområder for kjente truede eller nær truede arter, og prinsippet om samlet belastning blir derfor ikke nærmere vurdert.

§ 11. (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Vår vurdering:

I § 11 går det fram at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter. I denne saken er det små skader på naturmangfoldet og prinsippet er mindre aktuelt, men forvaltningsmyndigheten kan sette vilkår dersom dette er aktuelt.

§ 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Vår vurdering:

I henhold til § 12 skal det for å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og framtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Det er ikke foreslått spesielle avbøtende tiltak, men det er beskrevet en forekomst av den fremmede arten hagelupin i området. Dersom det gjøres tiltak innenfor områder der denne vokser, pålegger det tiltakshaver å vise den nødvendige aktsomhet for å unngå at arten spres ytterligere, jf. Forskrift om fremmede organismer (FOR-2015-06-19-716). Dersom masser med hagelupin skal transporteres ut av området skal masser tildekkes under transport og massene legges slik at en har nødvendig overdekning som hindrer spredning og at en har kontroll på at massene ikke spres ytterligere.

6.9 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Gjennomføring av planen vil ikke medføre konsekvenser for kjente kulturminner og kulturmiljø, da det ikke er registrert automatisk fredete kulturminner, nyere tids kulturminner eller spesielt verdifulle kulturmiljø innenfor eller i nærheten av planområdet. Dersom det i forbindelse med tiltak i marka blir gjort funn, skal kulturminnemyndighetene varsles snarest.

6.10 REKREASJONS- OG FRILUFTSOMRÅDER

Planen gir bedre parkeringsmuligheter knyttet til rekreasjons- og friluftsinteressene i området. Skulle det bli brukerkonflikt med de togreisende er det de togreisende som har førsteprioritet. Det vil være Bane NOR som regulerer bruken av parkeringsplassene. Stien fra fv. 24 Piperveien til skihytta/lysløypa blir etablert i ny trasé. For øvrig påvirkes ikke områdene rundt skihytta eller tilkomsten dit via Monserudvegen.

6.11 BARN OG UNGES INTERESSER

Gjennomføring av planen vil ikke medføre konsekvenser for barn og unges interesser.

6.12 STØYFORHOLD

Utvidet parkeringskapasitet ved Harestua holdeplass vil medføre økt trafikk på fv. 24 fra Harestua sentrum til holdeplassområdet. I dagens situasjon er det imidlertid lite bebyggelse langs veien som vil bli berørt av økt veitrafikkstøy. Støyforhold må imidlertid utredes og hensyntas i kommende planarbeid for støyfølsomme bruksformål i området. Dette påpekes også i foreliggende støyutredning i forbindelse med områdereguleringsplan for Harestua sentrum, der det fremgår at en mer detaljert kartlegging, samt angivelse av konkrete skjermingstiltak, må komme på plass når de respektive delområdene skal detaljreguleres. Dette ivaretas gjennom områdereguleringsplanens bestemmelse § 8.5 om at for boliger innen planområdet skal støytiltak være utført, der det er påkrevd i henhold til T-1442, før brukstillatelse gis.

6.13 LUFTKVALITET

Gjennomføring av planen vil ikke medføre konsekvenser for luftkvaliteten i området som ikke er påregnet gjennom trafikkbelastningen som ligger til grunn for planarbeidene for Harestua stasjon og Harestua sentrum.

6.14 RISIKO OG SÅRBARHET

For å redusere risiko for skogbrann viser risiko- og sårbarhetsanalysen til brannvesenets eksisterende beredskap. Det er opp til brannvesenet og kommunen å sikre nødvendig beredskap, og eventuelt ta nødvendige grep. For å redusere risiko for trafikkulykker viser risiko- og sårbarhetsanalysen til at det bør sørges for god sikt og god belysning ved et nytt overgangsfelt for fotgjengere. Dette er tiltak som må sikres i senere fase av prosjektet, da reguleringsplanen ikke detaljerer plassering og utforming av overgangsfeltet.

7 INNKOMNE INNSPILL

7.1 FYLKESMANNEN I OPPLAND, 01.09.2017

1. Forventer at nasjonale og regionale interesser omtalt i *Planskjemaet* blir ivare tatt i planarbeidet.
2. Forventer at det ses på løsninger for parkering i mer enn ett plan, for bedre arealutnyttelse.
3. Ber om at ett eksemplar av SOSI-fil og pdf-fil sendes til Statens kartverk ved høring av planforslaget.

Forslagsstillers kommentar:

1. Dette ivaretas.
2. Med bakgrunn i det økonomiske aspektet ved etablering, drift og vedlikehold av et parkeringsanlegg i mer enn ett plan, samt ut fra områdets karakter, er dette vurdert til å ikke være aktuelt.
3. Tas til etterretning.

7.2 OPPLAND FYLKESKOMMUNE, 30.08.2017

1. Forutsetter at hensynet til gang- og sykkeltrafikk innarbeides i planforslaget, og at det legges til rette for trafikksikker kryssing av fv. 24 mellom holdeplassen og det nye parkeringsarealet.
2. Minner om meldeplikten etter kml. § 8, og ber om at dette ivaretas i bestemmelsene (konkret tekst følger innspillet).

Forslagsstillers kommentar:

1. Dette er ivaretatt. Utforming av krysningspunktet detaljeres i senere fase.
2. Teksten er tatt inn i planbestemmelsene.

7.3 STATENS VEGVESEN, 31.07.2017

1. Deler av fv. 24 Piperveien inngår i planområdet. Ber om at byggegrense til fv. på 15 meter fra veiens midtlinje avmerkes og målsettes i plankartet.
2. Planområdet overlapper delvis med gjeldende reguleringsplan for Harestua stoppested. For å sikre nødvendige sideareal for drift og vedlikehold av fylkesveien, og få en buffer mellom veien og parkeringsplassen bl.a. av hensyn til trafikksikkerhet og for å unngå brøyteskader på parkerte biler, bes det om at arealer langs fv. som er avsatt til «annen veggrunn-grøntareal» videreføres i ny plan.
3. Det bør vurderes om det er behov for økt sykkelparkering.
4. Ut fra terrengforhold antas det at adkomst fra parkeringsplassen legges fra Monserudvegen. Dersom planen legger opp til avkjøring fra fv. 24 vil ikke SVV motsette seg dette, forutsatt at avkjørsel oppfyller normalkrav til utforming og sikt, jf. håndbok N100 Veg- og gateutforming. Krav til frsikt i avkjørsel vil være 6x54 meter.
5. Ved ev. avkjørsel fra fv. 24 anbefales det at plassering og utforming avklares med SVV før reguleringsplanen sendes på høring, og ber om å få tilsendt detaljtegninger (plan, profil og sporingskurve) som grunnlag for vurdering.

Forslagsstillers kommentar:

1. Byggegrense avmerkes i plankartet.
2. Arealene inngår i all hovedsak ikke i reguleringsplanen. Ved innkjøring til det nye parkeringsarealet fra fv. 24 er det nødvendig å omregulere noe av arealet avsatt til «annen veggrunn-grøntareal» til «kjøreveg».
3. Sykkelparkeringsplassene ligger ved holdeplassområdet, utenfor denne planens avgrensning. Det er derfor ikke knyttet bestemmelser til dette i planen. Bane NOR melder om at det er gode muligheter for å utvide dagens sykkelparkering ytterligere dersom behov. Sykkelparkeringen har i dag belegg på ca. 40%.

4. Planen legger opp til avkjøring fra fv. 24 Piperveien. Dette er avklart med Statens vegvesen i etterkant av at innspillet ble mottatt. Avkjørselen er iht. normalkrav for utforming og sikt.
5. Detaljtegninger er oversendt, og plassering og utforming er avklart med SVV.

7.4 BANE NOR, 06.07.2017

1. Bane NOR har ingen konkrete merknader til oppstartsvarselet.

Forslagsstillers kommentar:

1. Innspillet tas til orientering.

7.5 NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT (NVE), 24.08.2017

1. Anbefaler at NVEs sjekklister for utredning av naturfare benyttes aktivt i forbindelse med risiko- og sårbarhetsanalysen for planområdet. Dersom planarbeidet berører noen av temaene i sjekklister skal NVE ha planen på høring.

Forslagsstillers kommentar:

1. Temaene i NVEs sjekklister for utredning av naturfare er vurdert i ROS-analysen for planområdet. Planarbeidet berører ingen av temaene i sjekklister.

8 VEDLEGG

Vedlegg 1: Plankart, datert 05.03.2018
Vedlegg 2: Planbestemmelser, datert 20.03.2018
Vedlegg 3: ROS-analyse, datert 23.01.2018
Vedlegg 4: Illustrasjonsplan, datert 15.03.2018
Vedlegg 5: Innspill mottatt ved varsel om oppstart
Vedlegg 6: Overvannshåndtering, datert 19.03.2018

9 KILDER

Områdereguleringsplan for Harestua sentrum, vedtatt 14.02.2013.
Detaljreguleringsplan for Harestua stoppested, vedtatt 16.06.2011.