

Planbeskrivelse

Reguleringsplan for Nittedal stasjonsområde



Endelig planforslag 16. mai 2011

Forord

Reguleringsplan for Nittedal stasjonsområde skal erstatte den opprinnelige reguleringsplanen for stasjonsområdet fra 1955, samt flere nyere reguleringsplaner. Dette vil bidra til å skape en ryddigere plansituasjon i området.

Reguleringsplanen består av reguleringsplankart, reguleringsbestemmelser og planbeskrivelse. Planbeskrivelsen redegjør for bakgrunnen for planforslaget samt innspill som er kommet inn ved varsel om oppstart, og gir en gjennomgang av planforslaget og dets konsekvenser.

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av planavdelingen i samarbeid med andre avdelinger ved teknisk enhet, og andre enheter i kommunen. Ingeniør ved geodataavdelingen, Magnar Eriksen, og plansjef Gunnar Prøis har vært sentrale i arbeidet. Multiconsult AS, ved Kristin Dale Selvig, har vært innleid til å bistå i arbeidet med planen.

Nittedal, mai 2011.

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	4
1.1	Bakgrunn	4
1.2	Ny plan- og bygningslov	4
1.3	Planprosess	4
1.4	Fremdrift planprosess	5
2	Eksisterende situasjon	6
3	Planstatus	7
3.1	Fylkesdelplan for Romerike	7
3.2	Kommuneplan 2009 - 2020	7
3.3	Tidligere vedtatte planer	7
4	Medvirkning	10
4.1	Høringsuttalelser ved varsel	10
4.2	Informasjonsmøte	14
4.3	Tilleggsvarsling	14
4.4	Referansegruppe	18
5	Planforslaget	19
5.1	Planområdet	19
5.2	Plantype	20
5.3	Arealkategorier	20
5.4	Veiformål	28
5.5	Grøntområder	34
5.6	Hensynssoner	36
5.7	Eldre regulerings- og bebyggelsesplaner som oppheves	37
5.8	Reguleringsplaner som settes til side av det nye planforslaget	40
5.9	Nye tiltak planen gir hjemmel for	41
6	Konsekvenser av forslaget	43
6.1	Konsekvenser for grunneiere	43
6.2	Konsekvenser for naturverdier	43
6.3	Konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv	44
6.4	Trafikale konsekvenser	46
6.5	Konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø	49
6.6	Risiko og sårbarhet	50
7	Referanser og endringer i dokumentet	55
7.1	Referanser	55
7.2	Endringer i dokumentet siden 1.gangsbehandling	55

Merknad:

Endringer i dokumentet gjort etter 1.gangsbehandling, er ført med gul bakgrunn.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Reguleringsplan for Nittedal stasjonsområde ble vedtatt i 1955. Utviklingen som har skjedd etter dette har i mange tilfelle gått på tvers av planen. Flere av veiene som er tegnet inn er aldri blitt bygget, og der de er bygget samsvarer bredder og løp dårlig med planen. Planen mangler byggegrenser og regler om utnyttelsesgrad, og det er gitt mange dispensasjoner som bidrar til at planen ikke gjenspeiler dagens situasjon.

I en situasjon der elektroniske plankart skal tilgjengeliggjøres på nett, med stor grad av selvbetjening for privatpersoner og eiendomsmeglere, vil utleggelse av et så misvisende plankartgrunnlag være svært uhensiktsmessig og føre til mye unødig ressursbruk. Kommunen må ha et oppdatert planregister for å kunne tilby innbyggerne elektroniske tjenester som f.eks. uttak av situasjonskart ved søknad om byggetiltak.

Byggesaksbehandlere opplever i dag at man gjennom eksisterende plan ikke har et godt styringsverktøy i byggesaker i Stasjonsområdet, og den uoversiktlige plansituasjonen fører til mange dispensasjoner. Hensikten med planforslaget er å gi et godt og ensartet grunnlag for byggesaksbehandling i området.

Økt bilbruk og boligutbygging har ført til økt trafikkvekst. Fremdeles er trafikk tallene for de fleste veier i planområdet lave. Det er likevel identifisert flere veier der det særlig er behov for å etablere trafikksikkerhetstiltak i form av fortauer, gangstier og gang- og sykkelveier. Planen skal gi hjemmel til dette.

1.2 Ny plan- og bygningslov

Reguleringsplanen vil utarbeides i tråd med ny plan- og bygningslov. Denne trådte i kraft 01.07.09. Den nye plan- og bygningsloven har andre betegnelser for de tidligere reguleringsformålene i den gamle lovens § 25. I tillegg er det gitt en uttømmende liste over hvilke forhold det kan gis bestemmelser for i § 12-7. Videre innfører ny plan- og bygningslov hensynssoner, som er soner i planen der spesielle hensyn til ulike formål kan tas. Plan- og bygningsloven deler reguleringsplaner inn i to typer, områderegulering og detaljregulering. Det er en områderegulering som skal utarbeides i dette tilfellet. Områderegulering benyttes ved regulering av større områder, ofte med liten detaljeringsgrad, og det er kommunen som skal stå for slike reguleringsplaner.

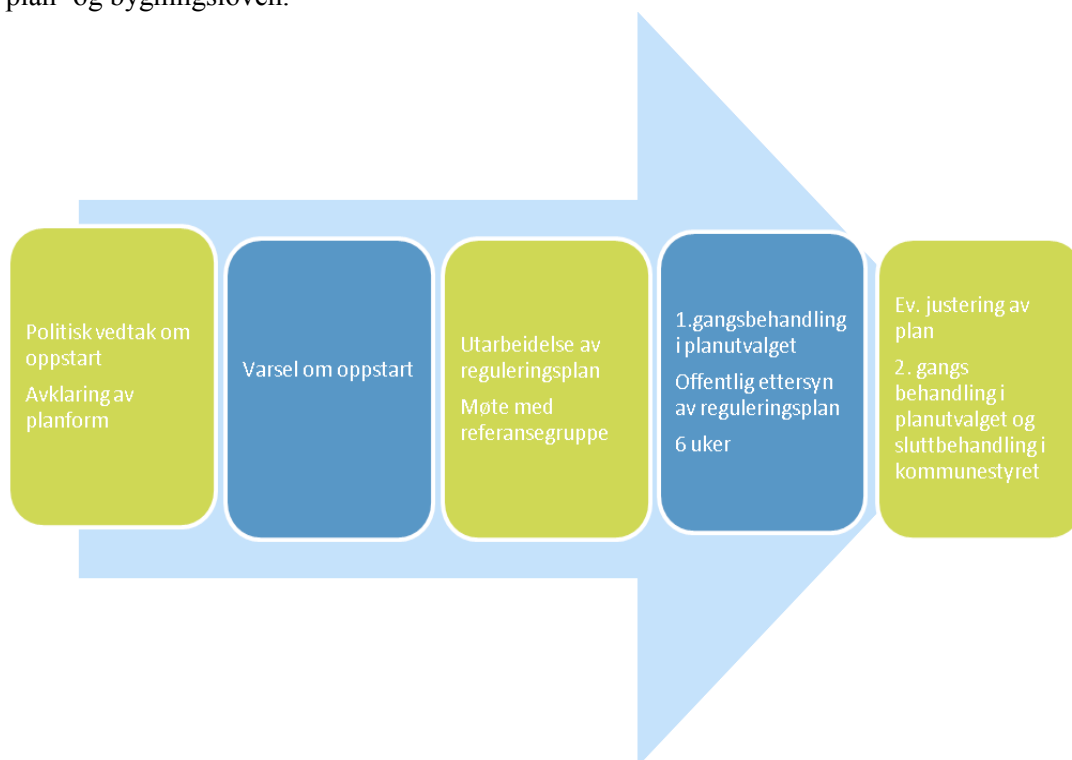
1.3 Planprosess

Reguleringsplanprosessen startet opp etter vedtak i planutvalget 02.06.08, da uten at Myhrerskauen og Sørli skole var en del av planområdet. Planutvalget behandlet 01.12.08 forslag om utvidelse av planområdet, slik at også disse områdene ble tatt med. Reguleringsplanarbeidet ble varslet, og høringsperioden strakte seg frem til 30.01.09. Det ble avholdt informasjonsmøte 21. januar 2009.

08.06.09 nedla planutvalget bygge- og deleforbud innenfor planområdet i påvente av den nye reguleringsplanen. Den nye kommuneplanen som ble vedtatt 27.04.09 innebar nye bestemmelser for utnyttelsesgrad, og på grunn av dette, økte antall forespørsler om oppføring av garasjer og økt utvidelse av eksisterende bebyggelse innenfor avgrensningen til reguleringsplanen. Tillatelser til slike tiltak vil kunne vanskeliggjøre gjennomføring av reguleringsplanen, og midlertidig bygge- og deleforbud ble vedtatt.

Reguleringsplanen er utarbeidet i tråd med kravene til planprosess lik den er beskrevet i ny plan- og bygningslov, §§12-8 – 12-13. Dette er en lik prosess som ble ført etter den gjeldende

plan- og bygningsloven.



Figur 1 Planprosess

Dersom det fremmes forslag til områderegulering som avviker vesentlig fra kommuneplanen, skal det foretas en konsekvensutredning etter reglene § 4-2 andre ledd. Slike endringer skal underlegges samme utredningskrav som ved en kommuneplanrevisjon. Denne områdereguleringen innebærer i liten grad nye tiltak, og planen avviker ikke fra kommuneplanens arealbruk. Planen er derfor ikke utredningspliktig etter plan- og bygningsloven med tilhørende forskrift om konsekvensutredninger av 01.07.09.

1.4 Fremdrift planprosess

Følgende framdriftsplan er satt opp for planprosessen:

Milepæl	Dato/tidsrom
Varsel av oppstart	05.12.08 – 30.01.09
Informasjonsmøte	21.01.09
Tilleggsvarsling	16.02.10 – 14.03.10
Førstegangs behandling av reguleringsplanen	Juni 2010
Offentlig ettersyn av reg.plan	Juli-september 2010
Revidert plan , endring Solli og Myrerskauen	Januar – Februar 2011
Tilleggshøring av endringer	Februar – mars 2011
Sluttbehandling kommunestyret	20.06.2011

2 Eksisterende situasjon

Planområdet utgjør ca 1190 daa. Innenfor planområdet ligger det ca 1240 eiendommer, og det bor ca. 2500 – 3000 mennesker her.

Nittedal stasjonsområde grodde frem som et resultat av at jernbanen ble etablert i 1900 fra Grefsen til Røykenvik. I begynnelsen besto området av en blanding av hytter og hus, etter hvert ble hyttene omdannet til boliger. I dag er tettstedet et typisk forstadsområde til Oslo, med mange boliger, og få arbeidsplasser. Området er et typisk småhusområde, bestående i hovedsak av eneboliger på relativt romslige tomter. Det er konsentrert bebyggelse på enkelte delområder, men ellers lite innslag av blokkbebyggelse.

Planområdet inneholder 2 skoler, Sørli og Rotnes skoler. Planområdet inneholder også flere barnehager og velhus/forsamlingshus.

Det er noe næringsvirksomhet innenfor planområdet. I Sørliveien ligger en rørleggerforretning, i Stasjonsveien ligger låsesmed, frisører, helsesenter mm.

Det er relativt lite utviklet grønnstruktur gjennom planområdet. Et ca 27 daa stort naturområde befinner ved rundt lille og store Vassøytjern. Rundt Sørli og Rotnes skoler ligger friområder som benyttes mye til lek og idrett. Dessuten kan alle beboere på kort tid nå marka og turområder der på kort tid.

Nittedal stasjon er et knutepunkt i området. En stor andel beboere pendler med tog til Oslo, og området har Nittedals høyeste kollektivandel.



Figur 2 Deler av planområdet. I forgrunnen Kruttverksveien, under Rotnes og Sørli skoler



3 Planstatus

3.1 Fylkesdelplan for Romerike

Fylkesdelplan "Romerike møter framtida, 2005 – 2025" anslår at Nittedals befolkning vil øke med 13.000 mennesker frem mot 2030. Fylkesdelplanen gir føringer for at boliger til nye innbyggere i størst mulig grad skal bygges gjennom fortetting og utvidelser av eksisterende tettsteder.

Fylkesdelplanen har som målsetning at areal- og transportpolitikken skal samordnes med sikte på å begrense veksten i biltrafikken og som grunnlag for en vesentlig høyere reiseandel med kollektive transportmidler, sykkel og gange. Utslippene fra transport skal begrenses og det skal økonomiseres med energiforbruket. Eksisterende tettsteder skal utnyttes effektivt og eksisterende infrastruktur skal utnyttes optimalt. Samtidig skal ny byggegrunn gis høy utnyttelse.

Utbyggingsmønsteret som ligger i dagens kommuneplaner skal gradvis vris enda mer mot en konsentrasjon til de viktigste sentra langs kollektivaksene for å sikre grøntområdene mot nedbygging og oppsplitting, samt for å bygge opp under livskraftige ytre kjerner for næringsvirksomhet og komplette bysamfunn som supplerer sentralkjernen Oslo.

3.2 Kommuneplan 2009 - 2020

Kommuneplan for Nittedal ble vedtatt 27.04.09. Det legges opp til at 60-70 % av befolkningsveksten i perioden skal komme på Rotnes, mens Søndre og Hakadal anslås å få 15-20 % av veksten hver. Kommuneplanen legger opp til utvikling av kommunesentrum med utgangspunkt i området rundt Mosenteret, og dette blir et satsingsområde for kommunen de nærmeste årene. Videre vil utbyggingen i Rotnesområdet i hovedsak skje gjennom utbyggingen av Kruttverket, der det planlegges bygget 600 boliger i en løpet av en tiårsperiode.

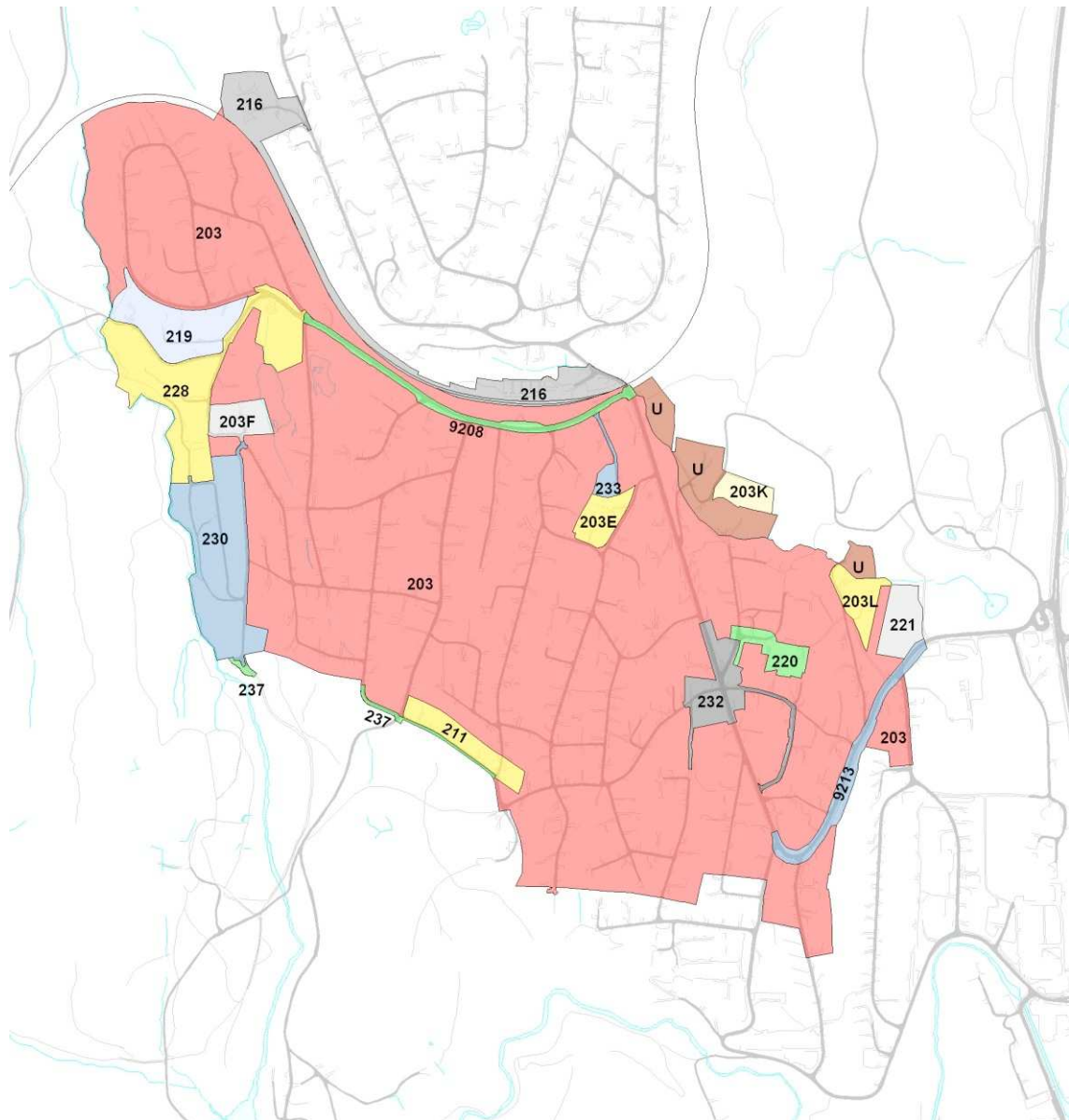
Arealbruken innenfor planområdet er stort sett lik som den har vært på tidligere kommuneplaner, dvs. i tråd med eksisterende situasjon. Et unntak fra dette er fortettingssonen rundt Nittedal stasjon som er lagt inn i planforslaget. I denne sonen ønsker man på sikt fortetting og mer konsentrert bebyggelse for å bygge opp under Nittedal stasjon som kollektivknutepunkt. Her ser man også for seg utvikling av et lokalsenter, med dagligvarehandel og servicetilbud tilpasset nærområdets behov. Det er fastsatt et plankrav for fortettingsområdet.

En annen endring i kommuneplanens bestemmelser fra tidligere kommuneplaner er overgangen til bruk av % BYA som begrep for utnyttelsesgrad, i stedet for % TU som i tidligere planer. For frittliggende småhusbebyggelse oppgir kommuneplanen at utnyttelsesgraden er 30 % BYA, mens den for konsentrerte boligområder er 40 % BYA.

3.3 Tidligere vedtatte planer

Det eksisterer flere vedtatte reguleringsplaner og bebyggelsesplaner innenfor planområdet. Regulerings- og bebyggelsesplaner innenfor planområdet er vist i figur 3. Den tidligste planen, som lå til grunn for utbygging av området, og som nå skal revideres, er Reguleringsplan for Nittedal stasjonsområde.

De planene hvis planområde dekkes i sin helhet av det nye planforslaget vil bli opphevet samtidig med vedtak av dette reguleringsforslaget. Dette gjelder følgende planer:



Figur 3 Tidligere vedtatte planer i planområdet. Områder marker med "U" er tidligere uregulerte områder.

Plannr.	Plannavn	Vedtatt dato
203	Reguleringsplan for Nittedal Stasjonsområde	12.10.55
211	Reguleringsplan for del av Nittedal stasjonsområde tilhørende Nittedal Krudtværk A/S	23.10.58
220	Reguleringsplan for eiendommen gbnr. 14/86	30.03.77
219	Reguleringsplan for adkomstvei ved Sørli	06.07.81
221	Reguleringsplan for kirketomt, Rotnes	11.04.86
9213	Reguleringsplan for Stasjonsveien	07.02.86
203L	Bebyggelsesplan for del av gbnr. 15/8, Solli aktivitetssenter m. boliger	01.03.89
203E	Reguleringsplan for eiendommen gbnr. 14/87 – Utheim	21.06.89
203F	Bebyggelsesplan for gbnr. 14/85	30.08.89
203K	Reguleringsplan for Tajet	15.04.96

228	Reguleringsplan for del av Sørli	07.01.97
232	Reguleringsplan for kryss Stasjonsveien / Sagerudveien / Skolemesterveien med tilgrensende områder	29.04.02
230	Bebyggelsesplan for Myhrerskauen	07.06.04
233	Bebyggelsesplan for gbnr. 14/185, 188, Blindveien 3-5	04.10.04

Konsekvenser av oppheving er beskrevet i kap. 5.7.

To reguleringsplaner til vil for deler av sitt planområde bli overlappet av planforslaget. Den nye reguleringsplanen vil da gjelde foran den gamle ved ev. motstrid, uten at den gamle blir opphevet. Dette gjelder for:

237	Reguleringsplan for Kruttverket	25.08.08
216	Reguleringsplan for Tumyrhaugen	05.11.74

4 Medvirkning

§ 12-5 i ny plan- og bygningslov stiller krav til medvirkning i planleggingen. Kravet til informasjon og medvirkning i denne planprosessen er sikret gjennom:

- Varsel om planoppstart. Brev til samtlige berørte og avisannonse
- Åpent medvirkningsmøte i varselperioden, 21.januar 2009.
- Opprettelse av referansegruppe
- Offentlig ettersyn av reguleringsplan
- Åpent medvirkningsmøte i offentlig ettersyn perioden.
- Offentlige dokumenter fra planarbeidet vil være tilgjengelige på nettsidene til Nittedal kommune.

4.1 Høringsuttalelser ved varsel

Ved varslingen kom det inn 15 høringsuttalelser.

Her følger sammendrag av høringsuttalelsene med kommunens kommentar.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus, brev av 26.01.09

Miljøvernavdelingen forutsetter at gjeldende friområder/idrettsområder ikke foreslås omdisponert og at de to bekkedragene som går langs kanten av planområdet i vest og sør hensyntas. Miljøvernavdelingen finner det prinsipielt uheldig å omdisponere LNF-områder, og forutsetter at LNF-området nord for Nittedal skole omtales spesielt i planbeskrivelsen. I dette området er det gjort en rekke artsregistreringer. Landbruksavdelingen bemerker at de østligste arealene i planområdet er dyrket mark. Disse er markert som prioriterte landbruksområde i kommuneplanforslaget, og er derfor konfliktfylt. Det legges vekt på jordvern. Beredsskapsstaben minner om kravet til risiko- og sårbarhetsanalyse.

Kommunens kommentar:

De to bekkedragene er ivaretatt i planforslaget. Det legges ikke om til omdisponering av LNF-områder. Landbruksområdene er tatt ut av planen.

Statens veivesen, brev av 19.01.09

Statens veivesen har ingen merknader til planarbeidet.

Akershus fylkeskommune, brev av 30.01.09

Det er ingen registrerte fornminner innenfor planområdet. Området er ikke befart, og det blir gitt en endelig uttalelse når planen legges ut til offentlig ettersyn. Innenfor planområdet er det en rekke Sefrak-registrerte bygg. Fylkesrådmannen har ikke forslag om bevaring av kulturminner fra nyere tid innenfor planområdet, men vil gi endelig uttalelse når planen legges ut til offentlig ettersyn. AFK minner om Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen, og behovet for å ha sikre arealer og anlegg for barn og unge. Det skal avsettes arealer som er store nok for lek og opphold. Ved omdisponering av arealer som i planer er i bruk til eller avsatt til lek, skal det skaffes fullverdig erstatningsareal. Videre skal retningslinjer om universell utforming legges til grunn for planleggingen. Fylkesrådmannen anser for øvrig at tiltaket er i samsvar med vedtatt kommuneplan og gjeldende fylkesplan.

Kommunens kommentar:

Kommunen tar uttalelsen til etterretning.

Jernbaneverket, brev av 06.02.09

Jernbaneverket finner det positivt at området rundt Nittedal stasjon reguleres. Jernbaneverket opplyser om at det vurderes oppgradering av plattformer og tilgjengelighet på Nittedal stasjon,

og at det avhengig av om prosjektet vil bli prioritert i Jernbaneverkets handlingsprogram 2010 – 2013 vil bli satt i gang planarbeid i løpet av 2009. Det gjøres oppmerksom på at jernbaneloven fastsetter en generell byggegrense på 30 meter regnet fra midt av jernbanespor. Ved ønske om ev. avvik fra dette må det tas kontakt med Jernbaneverket.

Kommunens kommentar

Vi kjenner til at prosjektet ikke er blitt prioritert i planperioden 2010 – 2013. Reguleringsplanen avsetter tilstrekkelig areal til jernbaneareal til å gjennomføre plattformutvidelsen. Planområdet er utvidet til å inneholde stasjonsområdet, og navnet på planen er derfor nå mer dekkende.

Reidar Skålnes, brev av 28.01.09

Skålnes savner en begrunnelse for reguleringen. Skålnes tror det er behov for å redusere trafikken i Stasjonsveien. En permanent løsning for trafikksituasjonen i området når Kruttverket blir bygget ut vil det være naturlig å utarbeidet når ny trase for rv 4 er klar. Den midlertidige løsningen bør innebære å ha åpen løsning mellom gammelt og nytt boligfelt uten gjennomgangstrafikk. Det foreslås å sette opp en bom øverst i Svartkruttveien. Alle biler på nytt boligfelt får bombrikker etter behov. Noen på det gamle feltet vil kunne få bombrikker, slik at de kan benytte Svartkruttveien ut. Dette vil avlaste Stasjonsveien.

Den planlagte parkeringsplassen på Sørli med plass til ca. 60 biler er grei sommerstid. Skålnes har to forslag: Lage parkeringsplass på nord/vest siden av skihytta på Sørli, for å få kortere avstand mellom bil og skiløype, eller å flytte skistadion til skiskytterbanen. Fyll i dalen som Ørfiskebekken går gjennom, og lag parkeringsplass her. Utvikle området til ski/aking om vinteren og fotball om sommeren. Skihytta omreguleres til enebolig og selges. Skulle man tenke på å få lysregulert fotgjengerovergang i Stasjonsveien?

Kommunens kommentar

Vi takker for innspillene. Reguleringsplanen legger opp til at bom kan etableres i krysset Tyrihansveien/Peer Gynts vei. Reguleringsplanen sier imidlertid ingenting om bommene skal være stengt eller åpne, ev. tidsbegrenset åpne. Det fastsettes i bestemmelsene at dette avgjøres til en hver tid av kommunestyret. Det ville være en alt for tung prosess å endre planen, dvs. varsle oppstart, sende på offentlig ettersyn osv. for å endre åpningstider dersom man får erfaringer som tilsier endring i opplegget rundt bommene. Kommunen mener for øvrig planens foreslåtte løsninger for utfartsparkeringsplasser er bedre og mer skånsomme enn Skålnes forslag. Forslaget vil forringe friområdene ved skolen, og for naboene innerst ved skihytta. Skiløpere bør kunne gå fra utfartsparkeringsplassen til skiløypene.

Samarbeidsutvalget/FAU ved Sørli skole, brev av 13.01.09

SU og FAU etterlyser et bredere saksfremlegg enn bare et kartutsnitt. FAU etterlyser en vurdering av de trafikale utfordringene. SU ønsker å se reguleringsforslaget i sammenheng med en mer helhetlig plan for stasjonsområdet, slik at viktige trafikale spørsmål kan bli vurdert i sammenheng for et større område.

SU og FAU ønsker en permanent bom i enden av Tyrihansveien mot den foreslåtte tilknytningen mot Svartkruttveien. I tillegg ønsker SU og FAU plass til å slippe av elever på en sikker måte. Det er ønskelig at alle nye veier som bygges i tilknytning til Kruttverket skal bygges med gang- og sykkelvei. SU og FAU ønsker åpen vei mellom Svartkruttveien og eksisterende veinett. Det er ikke ønskelig med tidsstyrt bom.

Kommunens kommentar:

Vi viser til kommentar over til Skålnes sak. I samme møte som dette reguleringsforslaget skal 1. gangsbehandles, vil planutvalget også få forelagt sak om trafikk-løsning, etablering av bommer og åpningstider til bommer i Stasjonsområdet. Vi tar til etterretning det syn som FAU har på bom i enden av Tyrihansveien. Reguleringsplanen legger imidlertid opp til at det ikke skal settes opp bom, men at det settes opp skilt som kun tillater innkjøring til eiendommene.

Underskriftskampanje for undergang under jernbanesporet Tumyrveien/Nordliveien.
Ønsker dette fremfor overgang, av hensyn til arkitektonisk tilpasning til landskapet. .
Underskrevet av 21 beboere i området.

Kommunens kommentar

Det er ikke aktuelt å etablere undergang under jernbanen. Dette vil bli teknisk vanskelig pga. høydeforhold, og behov for etablering av kostbare pumpeløsninger for å få bort vann som vil samle seg i undergangen.

Beboerne i indre del av Sørliveien, brev av 30.01.09

Skolebehovsplanen anbefaler å utbedre trafikksituasjonen ved Sørli skole. Det oppstår daglig farlige situasjoner fordi folk ikke setter av barna i rundkjøringen som er ment som avsettings- og henteplass. På kveldstid og i helgene er det trafikkaos pga. utfartsparkering, og mangel på sådan. Beboerne i indre del av Sørliveien er positive til forslaget om å anlegge en romslig parkeringsplass og en forbedret avsettings-/henteplass nord-øst for Sørli skole. Man ønsker beplantning mellom denne plassen og eksisterende bebyggelse for å redusere sjenansen for beboerne. Man ønsker parkeringsforbud innenfor den nye parkeringsplassen. Man støtter også skolebehovsplanens syn på at veien fra krysset mot Skistua og ned til Sørli skole avsettes for gang- og sykkelvei. Man uttrykker sterk motstand mot ideen som er reist om å anlegge en ringvei fra det nye boligområdet på Kruttverket, inn i friområdet vest for Sørli skole og ut igjen i Sørliveien.

Kommunens kommentar:

Alle innspill er imøtekommet i planforslaget.

Harald Gundersen, epost av 30.01.09

Det er planlagt betydelige boligfelt nord og øst for Nittedal stasjon og det ser ut til at denne trafikken vil gå ut i Stasjonsveien som har ca. 7300 ÅDT. En god løsning vil være å bygge en ringvei fra Tumyrveien og ned vest for Sørli skole og gjennom Kruttverket sør ned mot Mo og rv. 4. En ringvei som går langs den traseen som allerede ligger der i dag nord for jernbanen (som skogsvei) kan utbygges videre. Videre kan den gå under jernbanen ved Lurslia. Undergangen må også kunne benyttes av barn og skiløpere. En slik ringvei vil kunne drenerer trafikken fra den østlige delen av stasjonsområdet mot Stasjonsveien, og den vestlige delen mot en ringvei, slik at trafikken i Stasjonsveien blir redusert.

Kommunens kommentar:

Høringsuttalelsene viser at det er ulike synspunkter i befolkningen på en slik veiløsning. Ulempene vil være naturinngrep og en barrierevirkning mot Marka, samtidig som det vanskelig kan finnes finansiering til en slik vei uten ytterligere utbygging. Rådmannen anbefaler ikke å gå videre med et slikt forslag. Uansett er dette ikke tema for denne reguleringsplansaken, der det primære mål er å fremskaffe et plangrunnlag som er i tråd med dagens situasjon i området.

Chris Pettersen, brev av 30.01.09

Beboerne i Nordliveien vil gjerne ha et eget møte med kommunen ang. utfordringer og løsninger for denne veien.

Kommunens kommentar

Kommunen vil ta kontakt med Pettersen for avholdelse av møte.

ROM Eiendom, brev av 28.01.09

ROM Eiendom ønsker velkommen planinitiativer som bidrar til at Mo-Rotnes styrkes som stasjonsby. Planforslaget bør gi rom for økt arealutnyttelse og ha øye for å støtte opp rundt jernbanen. Pga høydeforskjeller innen tettstedet er det viktig å tilrettelegge med gang- og sykkelveier frem til stasjonen. ROM Eiendom tar til orde for å endre navn på reguleringsplanen. Reguleringsplan for Nittedal stasjonsområde kan synes som et feilaktig navn når ikke stasjonen er med i varslingsområdet en gang. Det kan komme planforslag senere som virkelig omfatter stasjonsområdet. Når det gjelder ROM Eiendoms egne arealer innenfor det som i

kommuneplanen er definert som fortetningsområde 2, ønsker Rom, i tillegg til stasjonens publikumsarealer, utvikling med boliger og næring med relativt høy arealutnyttelse.

Kommunens kommentar:

Reguleringsområdet er utvidet til å inneholde Nittedal stasjon, og navnet på planforslaget er derfor nå mer passende.

På sikt ønsker kommunen at området rundt Nittedal stasjon skal utvikles mot et nærsenter med høyere utnyttelse enn omliggende bebyggelse. Det er satt rekkefølgebestemmelser som sikrer at områdene rundt stasjonen inngår i reguleringsplan før utbygging her kan finne sted.

Grete Moe Rusten, brev av 05.01.09 og 26.01.09

I første brev kommenteres at brev og kart er for lite informativt. I andre brev kommenteres at det er dårlig sikt for biler som passerer under jernbaneundergangen på vei nedover stasjonsveien og for biler som skal svinge ut i Stasjonsveien fra Sørliveien. Undergangen bør gjøres bredere i retning Sørliveien, også av hensyn til gående og syklende. Videre bør det vurderes påkjøringsfil fra Sørliveien, ved å utvide veien noe i området foran Myhres bedrift.

Det er mangel på parkeringskapasitet innerst i Sørliveien. Rundkjøringen ved siden av Sørliveien 40 blir ikke benyttet etter hensikten. Denne bør endres, slik at den kan gjøres om til parkeringsplasser. Rusten beskriver vanskelige trafikkforhold og komplisert trafikkbilde rundt Sørliveien skole om morgenen. Skolebarn må dele vei med lærernes biler og foreldre i snuoperasjoner. Et tiltak kan være å forlenge fortauet langs veien helt ned til skolen. Videre kan det bygges en godt skiltet rundkjøring der Sørliveien svinger, slik at man reduserer snuprosjekter. Humper i veien kan også benyttes.

Kommunens kommentar

Planen legger ikke opp til endring i undergangen. Planen er imidlertid heller ikke i veien for slik oppgradering dersom det senere skulle bli aktuelt. Selv om undergangen kunne vært bredere, skal hastigheten her være lav. Det finnes ingen som per i dag kan finansiere et slikt tiltak. Planforslaget legger opp til en annen utforming for rundkjøringen det vises til. Fortau langs Sørliveien ligger inne i planforslaget.

Ruth Sund, brev av 22.01.09

Sund stiller en del spørsmål i sitt innspill. En gang i tiden sto alle strøm-stolper utenfor gjerdene slik som i nedre del av Kruttverksveien. Grøften ble gjenfylt, skråningen bygd på litt etter litt så man fikk gjerdet utenfor stolpene. Er disse gjerdene godkjent av kommunen? Er hekker godkjent til å stå så nær veien? Murene som går langt ut mot veien kan umulig være godkjent av kommunen? Det passer best å legge fortau på motsatt side av Kruttverksveien 13.

Kommunens kommentar

Det er bygget mange innretninger langs Kruttverksveien som kommunen ikke har godkjent. En del av disse, som f.eks. hekker, er ikke søknadspliktige tiltak. Reguleringsforslaget har klarere bestemmelser for byggegrenser og avstand mellom veikant og hekker og gjerder.

Gunnar Storsveen, Ringveien 4, brev av 05.12.08

Storsveen ønsker ikke tiltak som fremmer økt bilbruk i boligområdet, heller må det legges restriksjoner på bilbruken. Det er ikke behov for å bygge nye P-plasser, men eksisterende kan skiltes bedre. Langtidsparkerte biler skaper problemer, og hindrer brøyting. Videre parkeres det i Iversbakken på en slik måte at brøyting forhindres og slik at det oppstår trafikkfarlige situasjoner. Forslag: 1. Det skiltes for tidsbegrensning av parkeringstid til f.eks. 8 t. 2. Det skiltes med parkering forbudt i Iversbakken i vinterhalvåret. Krysset Stasjonsveien/Sørliveien er farlig og det må ikke gjøres omreguleringer som øker trafikken i dett krysset. Det fremmes flere forslag: 1. Det settes opp et trafikkspill som kan speile kjøretøy bak svingen for de som skal ut i Stasjonsveien fra Sørliveien. 2. Det bygges rundkjøring i krysset. 3. Det bygges en ca. 40 m ekstra fil i nedovergående retning slik at biler fra Sørliveien kan ta et filskift for å komme inn på Stasjonsveien.

Storsveen mener det ikke bør tilrettelegges for kjøring av barn til Sørli skole. Storsveen ønsker svar på spørsmålet: Når ble våtmarksområdet ved Vassøytjern overdratt til Nittedal kommune? Er området belagt med klausul etc. slik at det ikke kan benyttes til parkeringsplass?

Kommunens kommentar

Vi takker for forslag. Forslag om skilt er ikke spørsmål som avgjøres i planprosessen. Flere av forslagene krever investeringer det ikke er dekning for, og inngrep på privat eiendom.

Beboere i Tyrihansveien og Veslefrikks vei, v. Gorm Lunde, brev av 15.12.09

En løsning med bom i overgangen mellom Tyrihansveien og Peer Gynts vei er uakseptabel for beboerne. Man føler seg som en del av stasjonsområdet, ikke Kruttverket. Man ønsker ikke å måtte kjøre ned til rv. 4 for å komme opp igjen til stasjonsområdet og f.eks. henting og bringing i barnehage. Da reguleringsplanen for Myhrerskauen ble vedtatt i 2004, var det forutsatt at dette området skulle betjenes via stasjonsområdet. Mange av beboerne i Myhrerskauen er knyttet til det gamle området gjennom familie og venner. En bom i Tyrihansveien vil ikke forhindre kjøring fra Kruttverket til Sørli skole morgen og ettermiddag. Beboerne mener at dersom bom skal plasseres, så bør denne plasseres sør for Tyrihansveien der den nye veien fra Kruttverket møter Tyrihansveien. Her kan det ev. tilrettelegges for dropplass for skolebarn til Sørli skole. 45 personer har skrevet under på brevet.

Kommunens kommentar

I planforslaget er det lagt inn mulighet for etablering av bom i overgangen mellom Peer Gynts vei og Tyrihansveien. Det er ikke lagt inn mulighet for bom i sør, men at det skal settes opp innkjøring forbudt skilt, med unntak for kjøring til eiendommene.

Guy Røed, Peer Gynts vei 22, brev av 15.01.09

Svingen Peer Gynts vei/Tyrihansveien er uoversiktlig. Om vinteren blir snøen lagt inn til deres eiendom i innersving, og i yttersving står det ofte parkerte biler. Det er en konflikt mellom skolebarn som går på denne veien og biler i for høy fart. Dårlig gatelys bidrar også. Dårlig strøing bidrar til vanskelige forhold. Hva bør gjøres? Det bør etableres nytt gatelys. Det må dobbeltstrøs om vinteren. Når ny veitilknytning til Svartkruttveien fra Tyrihansveien er etablert, bør det settes opp bom i krysset Tyrihansveien/Peer Gynts vei.

Kommunens kommentar:

Planforslaget gir mulighet for bom her. Hensynet til skolebarnas trygge skolevei veier tungt i dette spørsmålet, samtidig som den eksisterende trafikkløsning helt siden Myhrerskauen ble bygget ut har vært ment som midlertidig inntil området blir knyttet til veiadkomst fra Kruttverket.

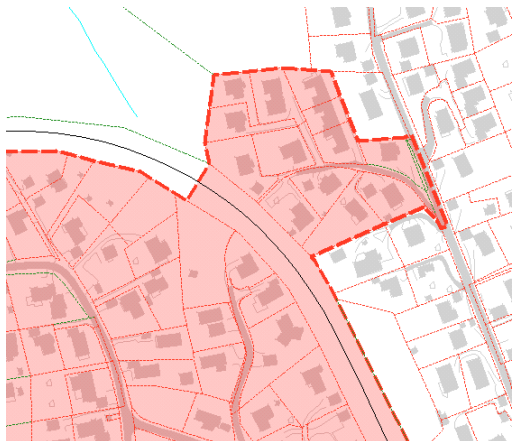
4.2 Informasjonsmøte

Det ble avholdt informasjonsmøte i kommunestyresalen 21.januar 2009. Rundt 70 personer møtte på informasjonsmøtet. På møtet ble formålet med reguleringsarbeidet beskrevet, og det ble gjennomført engasjerte gruppearbeid med gjennomgang i plenum og rapporter fra hver gruppe i plenum. Gruppearbeidene ga nyttige innspill til administrasjonen i forhold til virkelighetsbeskrivelse og behov i planområdet. Diskusjonen hadde imidlertid en tendens til å omfatte mer omfattende spørsmål enn det som kan løses gjennom denne planprosessen.

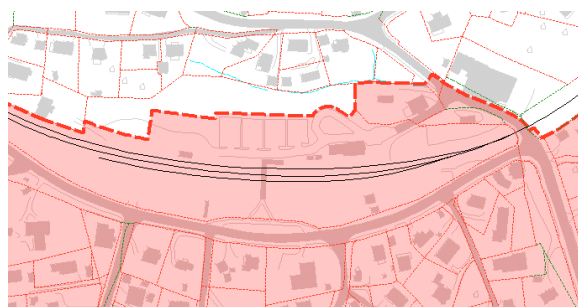
4.3 Tilleggsvarsling

Det ble i løpet av planarbeidet vurdert at det var behov for en utvidelse av planområdet. To delområder ble tilleggsvarslet. Fordi planområdet ble besluttet utvidet, ble det sendt ut tilleggsvarsling til naboer og grunneiere i området Nordliveien og i området ved Nittedal stasjon.

Området Nordliveien/Tumyrveien m. tilknyttede eiendommer ble tatt inn i planen pga. en lenge ønsket gangforbindelse mellom Tumyrhaugen og Sørliområdet gjennom overgang eller undergang over/under jernbanelinjen. Gjennom planen kan en slik etablering bli planmessig avklart. Etablering av ev. jernbaneovergang vil også kreve at private veier på begge sider av jernbanelinjen blir offentlige.



Figur 4 Tilleggsvarsling i området Nordliveien/ Tumyrveien



Figur 5 Tilleggsvarsling av stasjonsområdet

Området rundt Nittedal stasjon er tatt med i reguleringsplanen fordi det er behov for å se nærmere på parkeringsdekningen i området. Videre kan det bli behov for en mindre forskyvning på adkomstveien inn i området.

I forbindelse med tilleggsvarslingen kom det inn 6 uttalelser:

På Hagen, epost av 22.02.10

Vi har mottatt brev fra kommunen om endring i reguleringsplanen med mulighet for overgang mellom Tumyrveien og Nordliveien. Vi som bor i Tumyrveien 46-62 er i ferd med å opprette et veilag og igangsette utbedringer av veien. Vi lurer derfor på når skal reguleringsplanen vedtas og når vil arbeidet med veien og overgangen starte?

Kommunens kommentar:

Reguleringsplan for stasjonsområdet planlegges utlagt til offentlig ettersyn våren 2010. Reguleringsplanen vil i løpet av høsten fremmes for sluttbehandling for kommunestyret, og vi håper den er vedtatt i løpet av 2010. Jernbaneovergangen vil bli lagt inn i planen, men det er ikke tidfestet når den vil bli bygget. Vi er i dialog med Jernbaneverket om både utforming og finansiering. Det er tatt inn en rekkefølgebestemmelse i planforslaget som sier at det ikke kan gis brukstillatelse til gangbroen før Nordliveien og stikkveien ned fra Tumyrveien er opparbeidet i tråd med de krav som er satt, og overtatt av kommunen. Kommunen vil ha dialog med beboerne i Tumyrveien 46-62 om dette.

Olav Solberg, Høgda veien 22, brev av 22.02.10

Solberg oversender leserinnlegg i Varingen, og forsøker å sette saken om jernbaneovergang i et bredere perspektiv. Solberg mener at en videre utbygging av fortau på Tumyrhaugen bør prioriteres, fordi dette kommer flere til gode. En jernbaneovergang kommer færre beboere til gode, og må gis en lavere prioritet. Vellets styre har en tung representasjon fra den vestlige del av Tumyrhaugen, og dessuten er kun en tredel av husstandene på Tumyrhaugen medlemmer i vellet.

Kommunens kommentar

Kommunen er glad for innspill, og synspunkter som belyser en sak fra flere sider. Vi velger i denne saken likevel å legge inn overgang. Erfaringsmessig vil man aldri bli kvitt de farlige situasjoner som vil oppstå ved at folk passerer jernbanelinjen (i en sving) på dette stedet, og tiltaket har i stor grad sin begrunnelse i sikkerhetsmessige betraktninger. Jernbaneverket vil muligens stå for deler av finansieringen av tiltaket. Fortau på Tumyrhaugen har en mye høyere kostnad, og kommunen må selv bære alle kostnader. Behovet for fortau langs Tumyrveien må i så fall vurderes opp mot behovet for fortau i andre deler av bygda.

A. Dale, Vinkelveien 8, brev av 24.02.10

A. Dale har mange synspunkter. Av de viktigste kan nevnes:

- Undergangen under jernbanen i Stasjonsveien er for trang, dette utgjør en sikkerhetsrisiko.
- Det bør bygges en jernbaneovergang mellom Nordliveien og Tumyrhaugen.
- Kruttverksveien, Myrveien eller Askeladdveien egner seg ikke som gjennomfartsvei til Kruttverket. Det er ikke ønskelig at området får mye mer trafikk enn i dag.
- Dale tar til orde for å bygge en ringvei rundt tettstedet, vest for Ørfiskebekken.

Kommunens kommentar:

Etablering av en ringvei er ikke aktuelt i forbindelse med denne plansaken. Dette er et meget omstridt tiltak, delvis innenfor markagrensen, som etter all sannsynlighet ikke vil passere overordnede myndigheter, og som vil føre til ødeleggelse av nærturområder. Det er i tillegg fullstendig urealistisk i forhold til finansiering. Kommunen har ikke økonomi til å etablere en slik ringvei, og problemene på eksisterende veinett er ikke så store at en slik prioritering ville kunne forsvares. Det finnes heller ikke finansiering for utvidelse av undergangen. Planen gir hjemmel for å etablere jernbaneovergang. Kommunen mener at Kruttverksveien egner seg som forbindelsesvei mellom eksisterende byggeområde og Kruttverket. I rushtidene er det ment at veien skal være stengt med bom.

Kaare Hexeberg, epost av 25.02.10

Hexeberg er eier av 15/32 som ligger på motsatt side av Stasjonsveien enn avkjøringen til Nittedal stasjon. 15/32 brukes i dag blant annet som nærbutikk. Han er også deleier i 15/173, samt leier ett areal mellom 15/173 og jernbanen som benyttes som parkeringsplass. Både 15/173 og parkeringsplassen vil bli berørt av forskyvningen av avkjøringen til Nittedal stasjon.

Hexeberg er opptatt av at 15/32 sikres en både stor nok og sikker nok parkering på 15/173 og det innleide areal, i forbindelse med forskyvningen av adkomstveien til Nittedal stasjon.

Kommunens kommentar:

Forskyvningen av adkomstveien til Nittedal stasjon er i planforslaget på ca 4 m. Dette vil kunne gi noen færre parkeringsplasser enn i dag, men parkeringsplassen vil for øvrig opprettholdes.

Parkeringsplassen ligger innenfor område S1 i planforslaget. S1 ligger på sin side inne i hensynssonen H800 som er en fortettingssone med krav til egen reguleringsplan. I bestemmelsene for H800 legges det til grunn at S1 skal ses i sammenheng med det området utenfor planforslaget som omfattes av fortettingssonen vedtatt i gjeldende kommuneplan. 15/32 er del av dette området. Kommunen legger opp til at fremtidig parkeringsløsning for 15/32 når S1 bygges ut skal løses gjennom reguleringsplan for fortettingssonen.

Jernbaneverket, brev av 11.03.10

Jernbaneverket (JBV) ser det som naturlig å ta med hele stasjonsområdet ved Nittedal st. i reguleringsplanen, for å avklare fremtidig arealbruk på stasjonen. JBV vurderer en oppgradering

på stasjonen. Bl.a. er det behov for å etablere 2 plattformer på stasjonen. P-plass ved Nittedal stasjon vil bli ytterligere utvidet i år. JBV ønsker også å sette av areal til parkering sør for jernbanesporet. Bakgrunnen for byggegrensen på 30 m er foruten å unngå støy og vibrasjoner fra togtrafikken for tilgrensende boliger, også å ha mulighet for utvikling på stasjonsområdet. JBV ber om at sporarealer og plattformarealer reguleres til samferdselsanlegg bane, underformål jernbanetrase. Det bes om at det er tilstrekkelig areal til plattform på 5x250 m på sørsiden av sporene innenfor dette formålet. Det bes videre om at det settes av parkeringsplass på sørsiden av sporene. Det vises til at JBV har krav til utforming av planovergang i sitt regelverk, og det bes om at kommunen tar kontakt for videre dialog om dette.

Kommunens kommentar

Det er avsatt areal til generelt baneformål som har tilstrekkelig plass til de plattformer JBV ønsker å etablere.

Det er avsatt parkeringsplass der det i dag er etablert midlertidig parkering, sør/vest for stasjonen. Arealet som er avsatt er noe større enn den midlertidige løsningen, og bør kunne gi plass til 70-75 biler. Det er i tillegg avsatt ett mindre gangareal fra parkeringsplassen til eksisterende gangforbindelse over sporene. Parkeringsplassen ligger innenfor hensynssone H800, og kommunen mener at arealet på sikt må ses i sammenheng med utvikling av området rundt stasjonen til et område med konsentrert boligbebyggelse og nærsenter, se kommentar til Rom eiendoms uttalelse under.

ROM eiendom, brev av 12.03.10

Det er positivt at det i reguleringen legges til rette for fremtidig trygg kryssingsmulighet over/under sporet. Det er et omforent ønske om å forskyve adkomstveien til stasjonen slik som det er ønske om å gjøre i planen, for å skape mer oversiktighet for de kjørende til stasjonen, og for å oppnå noe større avstand mot naboeiendommen i nord. ROM eiendom er ikke fremmed for tanken om flerplanløsninger når det gjelder parkering i fremtiden, dersom parkeringsbehovet øker i volum. Parkering i flere plan/under terreng kan kanskje integreres i annen utbygging på sørsiden av sporet.

Rom eiendom ønsker å benytte deler av området sør for sporet til utbygging. Dette vil bidra til å styrke passasjergrunnlaget for Nittedal stasjon. Bebyggelsen må tilpasses omgivelser, og de begrensninger støyforhold og sikkerhetsavstand til spor gir. Rom eiendom ser gjerne at arealet sør for sporet endres fra jernbaneformål til byggeformål i ny regulering. Rom eiendom vil i så fall etablere dialog med Jernbaneverket for å enes om hensiktsmessig plassering av formåls grensen.

Kommunens kommentar

Det har tidligere vært forsøkt å gjennomføre et utbyggingsprosjekt sør for stasjonen, men dette falt bort fordi byggegrensen langs jernbanen økte fra 20 til 30 m. Dette gjorde at det ble for smalt for å få etablert bebyggelse. Denne situasjonen vedvarer i dag. Å omregulere området med annet jernbaneformål til byggeformål for boliger gir ikke bredde nok til å få bygd boliger mellom byggegrense på 30 m og Sørliveien. Dersom Jernbaneverket ville vurdere en smalere byggegrense, ville det kunne bli bredde nok, men det ville måtte vurderes om boligene ville få god nok bokvalitet.

Nittedal kommune støtter imidlertid forslaget om å etablere boligbebyggelse i leilighetsbygg rundt stasjonen, og har også fulgt dette opp ved å legge inn mulighet for konsentrert bebyggelse i B9, og fortettingssone rundt stasjonen. En mulighet på sikt ville også være å trekke Sørliveien nærmere jernbanesporet, slik at denne kunne ligge i tilknytning til byggeforbudsgrensen. Dette ville kunne resultere i et større felt B9 for konsentrert bebyggelse. Det er lagt inn en hensynssone med krav om felles planlegging for område B9 og jernbane og veiareal sør for jernbanesporet for å kunne få vurdert denne problemstillingen.

4.4 Referansegruppe

På informasjonsmøtet 21.01.09 ble det fra kommunens side foreslått å opprette en referansegruppe for å få en diskusjon av enkelte av problemstillingene planen reiser før planen legges frem til offentlig ettersyn. Planarbeidet har ligget nede en periode pga. andre presserende oppgaver, men da planarbeidet ble tatt opp igjen i 2010, ble enkelte av de personer som ble foreslått til referansegruppen kontaktet og invitert til å delta i gruppen.

Følgende personer har deltatt i referansegruppen

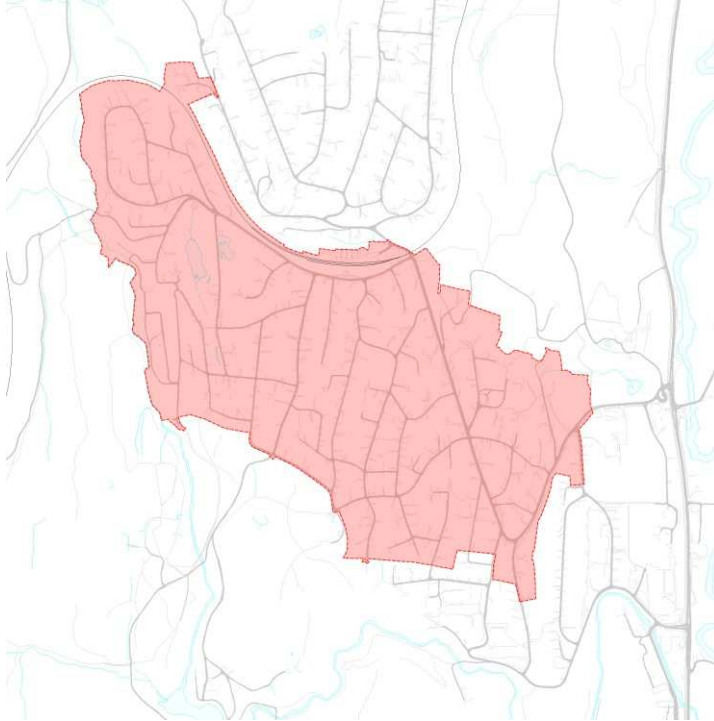
- Gorm Lunde, Veslefrikks vei
- Yngve Godtfridson, Østliveien
- Gunnar Melby, Myrveien
- Øyvind Hasseleng, Ringveien
- Geir Hermansen, FAU Sørli skole

Det ble avholdt møte i referansegruppen 23.03.10. Planen ble presentert i korte trekk, og løsninger i planen ble diskutert. Kommunen fikk foreløpig tilslutning til hovedtrekkene i planen. Spørsmål om kjøremønster og bommer ble i liten grad diskutert.

5 Planforslaget

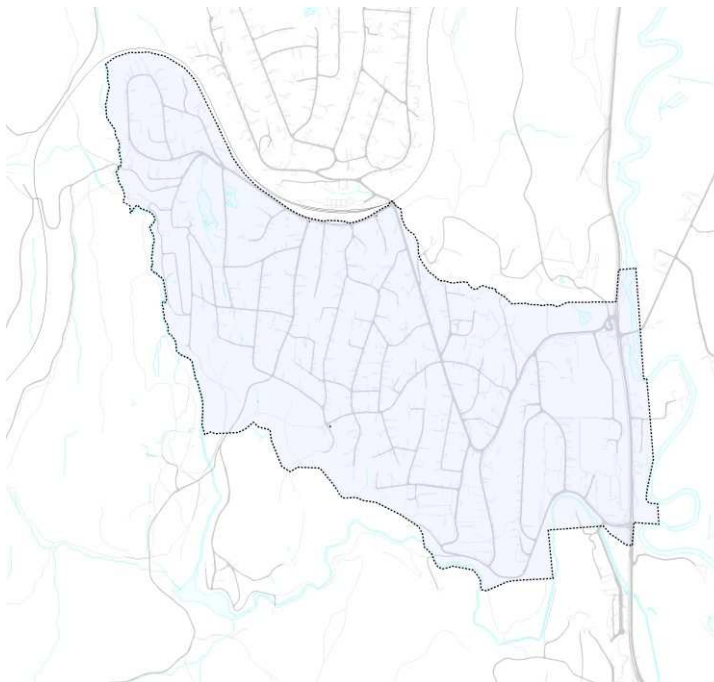
5.1 Planområdet

Reguleringsområdet omfatter følgende områder:



Figur 6 Planområdet for foreliggende planforslag

Planområdet grenser i øst mot reguleringsplan for Bjertnes øst fra 12.02.76, i sør for reguleringsplan for Kruttverket av 25.08.08, Reguleringsplan for Nygård av 22.02.68 samt del av Bjertnes av 28.02.74 og i nord for reguleringsplan for reguleringsplan for Tumyrhaugen fra 1974.



Figur 7 Kartet viser opprinnelig utstrekning av reguleringsplan for stasjonsområdet fra 1955

Reguleringsplanen fra 1955 omfattet et større område ned til rv. 4. Disse områdene ble igjen regulert gjennom reguleringsplan Bjertnes Øst. Den gamle reguleringsplanen ble ikke opphevet for disse områdene. Gjennom denne planprosessen vil den gamle planen bli opphevet i sin helhet.

Figur 3 Tidligere vedtatte planer i for Rotnesområdet. Figur 8 viser områder som ikke erstattes av ny reguleringsplan, og der den gamle reguleringsplanen settes til side.



Figur 8 Områder som ikke erstattes av nyreguleringsplan, og der den gamle reguleringsplanen settes til side

5.2 Plantype

Det skal utarbeides en områdereguleringsplan etter plan- og bygningslovens § 12-2. Områderegulering er en planform som skal utarbeides av kommunen. Planformen benyttes i utgangspunktet for større områder, der hovedstrukturer i et større område skal fastlegges, i motsetning til detaljreguleringer, som utarbeides for et mindre område og ofte er mer prosjektrettet i forhold til enkelt-utbyggingsprosjekter.

Plansystemet er likevel fleksibelt, og har ingen formelle skillelinjer for detaljeringsgrad mellom de to plantypene. Reguleringsplan for Stasjonsområdet skal erstatte en del eksisterende reguleringsplaner og bebyggelsesplaner, som til dels er detaljerte. Enkelte bestemmelser kan derfor være mer detaljerte enn det man normalt ville ta inn i en områderegulering.

I det følgende vil de ulike elementer av planen bli gjennomgått.

5.3 Areal kategorier

I planområdet er det regulert til følgende arealformål:

	Feltnavn
§ 12-5 nr. 1 Bebyggelse og anlegg	
Bolig	B1
Konsentrert småhusbebyggelse	B2-6

Boligbebyggelse-blokkbebyggelse	B7-11
Sentrumsformål	S1
Undervisning	U1, U2
Barnehage	BH 1-3
Institusjon	I1
Velhus/menighetshus/barnehage	VB1-5
Bolig/forretning/kontor	BFK1- 4
Næring / kontor	NK1
Lekeplass	L1, L2

§ 12-5 nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Kjøreveg	PV, OV, OV1, OV2, OV3, V1, V2, FA
Fortau	FT, FT1, FT2, FT3
Gang- og sykkelveg	GS, GS1-9, PGS9
Annen vegg grunn	
Parkering	FP1, FP2, SP1, P, P2
Trase for jernbane	BA
Gangbro	GB1
Rondell	R1, R2, R3

§ 12-5 nr. 3 Grønnstruktur

Naturområde	N1, N2
Turveg	TV1-2
Friområde	F1-4
Turdrag	TD1-7

§ 12-5 nr. 6 Bruk og vern av vassdrag

Naturområde i sjø og vassdrag	NSV1
-------------------------------	------

§ 12-5 1. ledd Kombinerte formål

Angitte samferdselsanlegg kombinert med bebyggelses- og anleggsformål, jernbanstasjon/forretning/bevertning	ST1
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

Hensynssoner

Frisiktssone	
Fortettingssone	H800
Sone med krav til felles planlegging	H810_1 og H810_2
Bevaring naturmiljø	H560
Bevaring Kulturmiljø	H570

5.3.1 Områder for frittliggende småhusbebyggelse

Den største delen av reguleringsområdet består av småhusområder i dag, og slik skal det også forbli med ny plan. Disse områdene har alle betegnelsen B1 i bestemmelser og på kart. Frittliggende småhusbebyggelse defineres som eneboliger eller tomannsboliger. Gjennom vedtak av kommuneplan er det nye bestemmelser for utnyttingsgrad i småhusområder. Reguleringsplanen legger opp til samme utnyttelsesgrad som det som er lagt inn i kommuneplan, BYA=30 %. BYA regnes ut slik:

$$\% \text{-BYA} = \frac{\text{Bebyggt areal for en tomt eller byggeområde}}{\text{Tomtearealet}} \times 100$$

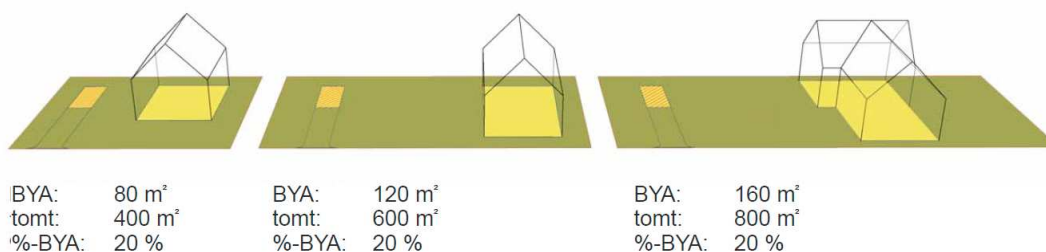
I bebygd areal medregnes:

- Det areal som bygninger på tomta opptar av terrenget
- Åpent overbygget areal
- Utkragede bygningsdeler med fri høyde over terreng mindre enn 5 m
- Konstruksjoner og bygningsdeler som stikker mer enn 0,5 m over terrengets gjennomsnittsnivå rundt konstruksjonen/bygningsdelen skal medregnes i bebygd areal (BYA), dvs. trapp, terrasse, svømmebasseng, mm.
- Parkeringsareal og biloppstillingsplass.

Det har opp igjennom tidene og de ulike reguleringsplanene for området vært ulike bestemmelser i forhold til takvinkler. Flere steder har det vært krevd saltak, flatt tak har ikke vært tillatt. Dette forbudet er ikke tatt med i denne planen, og takform og takvinkel er fritt valg for huseierne. Man må imidlertid forholde seg til maks gesimshøyde på 7,5 m og maks mønehøyde på 9 m.

Kommuneplanens tidligere krav om minstestørrelse på tomter, er ikke videreført i kommuneplanen. Det foreligger heller ikke krav om minste tomteareal i dette reguleringsplanforslaget. Skal tomter kunne deles og bebygges med nye boenheter, må bestemmelser om minste uteoppholdsareal kunne tilfredsstilles,

samtidig som utnyttelsesgraden må utregnes ut fra netto tomteareal. I netto tomteareal regnes areal som er regulert til boligformål inn. Felles avkjørsler eller andre fellesarealer regnes ikke inn i netto tomteareal. Figuren under viser eksempler på utregning av % BYA.



Figur 9 Prosent bebygd areal fastsetter forholdet mellom bebygd areal og ubebygd areal på tomta. Kilde: T-1459, MDs veileder omutnyttelsesgrad

30 % BYA medfører at følgende areal kan bebygges på tomter på hhv. 600 kvm og 1000 kvm.

30 % BYA, netto tomt = 600 kvm, bebygd areal = 180 kvm

30 % BYA, netto tomt = 750 kvm, bebygd areal = 225 kvm

30 % BYA, netto tomt = 1000 kvm, bebygd areal = 300 kvm

Det er gitt særskilte bestemmelser for garasjer i boligområdene B1. Det tillates garasjer på inntil 50 kvm. Grensen på inntil 50 kvm er satt da brannforskrifter vil slå inn på større bygg. Det er også lagt inn i bestemmelsene at det ikke tillates boenheter eller oppholdsrom i garasjene.

Også byggegrenser og begrensninger for hvor gjerder kan oppføres er relevant for boligområdene B1. Dette er beskrevet i kapittel 5.3.6.

Det er fra kommunens side ikke planlagt fortetting i B1-områdene. Fortetting som er planlagt gjennom dette planforslaget vil skje i områdene rundt Nittedal stasjon. Ofte oppstår imidlertid et ønske om omdanning og fornying av et delområde i småhusområdene, dersom grunneiere går sammen, eller ved oppkjøp av eiendommer. Utvikling til mer konsentrert bebyggelse på delområder innen planområdet er i tråd med både fylkesdelplan og kommuneplans føringer, men dette må skje med kvalitet og uten å gi for store ulemper for naboer. Det er fastsatt en bestemmelse som krever gjennomføring av detaljregulering for prosjekter som medfører utvikling av fra 4 boligenheter og oppover. Da kan hvert enkelt fortettingsprosjekt undergis en grundig vurdering av kommune og medvirkning fra naboer sikres.

5.3.2 Konsentrert bebyggelse

Noen områder er tettere bebygde. Opp gjennom årene har det blitt gitt tillatelse til ulike konsentrerte byggeprosjekter. Disse områdene er allerede bygget ut med høyere utnyttelsesgrad, og de er gitt BYA = 40 % i planen. For B2-B6, som er konsentrerte småhusområder, gjelder samme bestemmelser for høyder som for B1-områdene. For B9 og B10 er maks mønehøyde satt til 10 m.

I planen ligger følgende konsentrerte områder inne:

Felt	Sted	Type bebyggelse	% BYA
B2	Bebyggelsen i Per Gynts vei 23 - 41	Konsentrert småhusbebyggelse	40 %
B3	Bebyggelse i Per Gynts vei 9-13	Konsentrert småhusbebyggelse	40 %
B4	Bebyggelse innerst i Blindveien	Konsentrert småhusbebyggelse	40 %
B5	Bebyggelse i Nyveien 1A - I	Konsentrert småhusbebyggelse	40 %
B6	Bebyggelse i Sagerudstubben 2 - 16	Konsentrert småhusbebyggelse	40 %
B7	Planlagt bebyggelse vest for Rotnes bruk	Lavblokkbebyggelse	40 %
B8	Eks. bebyggelse i Solliveien	Lavblokkbebyggelse	40 %
B9	Ønsket fortetting rundt Nittedal stasjon på sikt	Lavblokkbebyggelse	Iht. senere detaljregulering
B10	Ønsket fortetting rundt Nittedal stasjon	Lavblokkbebyggelse	Iht. senere detaljregulering
B11	Mulig fremtidig fortetting ved Solli	Lavblokkbebyggelse	Iht. senere detaljregulering

I **fem** delområder innenfor planområdet åpnes det for lavblokkbebyggelse, se tabell over. Dette gjelder eksisterende terrasseblokker i Solliveien, **ny bebyggelse innerst i Solliveien**, samt område planlagt for blokkbebyggelse rett vest for Rotnes gård (**Rotnesbeitet**). I dette området er det startet opp en detaljreguleringsprosess.

Det forventes en befolkningsvekst på ca. 13.000 i Nittedal frem mot 2030. 60 – 70 % av denne veksten skal komme i midtre del av bygda. Dette betyr i praksis at det må bygges mange tusen boliger i Rotnesområdet før 2030. En stor del av dette vil komme i forbindelse med oppbygging av sentrum på Mo, og mellom 6-700 boliger vil også bli bygget i forbindelse med Kruttverket. Likevel må det også bygges boliger andre steder i Midtre for å etterleve lokalpolitikernes målsetning. Det er kommuneadministrasjonens oppgave å forsøke å omsette de politiske målsetningene til praktisk arealpolitikk. I tråd med nasjonale føringer er det riktig å bygge opp om kollektivknutepunkter. Nittedal stasjon er det området med høyeste kollektivandel i Nittedal.

Det er også et faktum at boligtypefordelingen i området er skjev i forhold til ulike aldersgruppers preferanser. Innenfor planområdet er det nesten bare eneboligområder. Mange eldre ønsker å flytte til lettstelte leiligheter, uten å flytte ut av det lokalmiljøet der de har levd livet sitt. Det er derfor en underkapasitet på leilighetsbygg innenfor planområdet.

På bakgrunn av dette foreslår administrasjonen at det skal legges til rette for en omdanning av eneboligområder som ligger tett opp til Nittedal stasjon. Over tid, gjennom oppkjøp, salg, osv. vil eiendomsutviklere kunne utvikle flere eiendommer til lavblokker med leiligheter. B9 er et eksisterende småhusområde nærmest stasjonen, sør for sporet. Det ligger ingen tvang i reguleringsformålet. Beboerne kan fortsatt bo i husene sine. De kan bygge på husene sine, og bygge garasje og uthus for eksisterende boliger. Man kan imidlertid ikke foreta fradeling, bygge nye boliger etc. uten at området inngår i reguleringsplan. Og en slik reguleringsplan skal legge til rette for lavblokkbebyggelse.

Dette er virkemidler som også brukes i andre kommuner. Erfaring viser at en slik policy virker over tid i pressområdene rundt Oslo, det skjer en omdanning av områdene til tettere bebyggelse.

Område B10 inngår også i fortettingssonen som ble avsatt på kommuneplanens arealdel. De samme bestemmelser gjelder imidlertid for B10 som for B9. Det vil være aktuelt å etter hvert utarbeide en kommunedelplan eller en områderegulering for fortettingssonen rundt Nittedal stasjon. Vi har ikke koblet utnyttelse av B9 og B10 til denne. En områderegulering her vil ligge noe frem i tid, og det er ikke ønskelig å knytte utnyttelsen av B9 og B10 til en såpass tung prosess. Det kreves detaljregulering for de enkelte delfelt.

B11 er sammen med VB4, lagt inn som et mulig forettningsområde for fremtiden. Det er gitt eget felles plankrav for disse gjennom egen hensynssone. B11 er for øvrig gitt like bestemmelser som B9.

5.3.3 Sentrumsformål

Område S1 omfattes av sentrumsformål. Dette er byggeområdene nord for jernbanelinjen. I S1 ønskes på sikt utvikling til lokalsentrum, med konsentrert boligbebyggelse, forretninger og kontorer samt kollektivknutepunkt. Området må ses i sammenheng med de øvrige områdene i fortettingssonen, og det er fastsatt plankrav for disse områdene. I S1 kan det ikke gis byggetillatelse for tiltak etter plan- og bygningsloven, eller foretas fradeling til slike formål, før området inngår i kommunedelplan eller reguleringsplan for fortettingssonen rundt Nittedal stasjon. Unntak er gitt for mindre tilbygg, samt oppføring av garasje på gnr/bnr 14/41. Plankravet gjelder ikke for mindre tiltak etter Forskrift om saksbehandling og kontroll i byggesaker § 7.

5.3.4 Undervisningsformål

To områder er avsatt som undervisningsformål i planen, Sørli skole (U1) og Rotnes skole (U2). Det er ikke satt krav til utarbeiding av detaljregulering innenfor området, for å sikre en mest mulig effektiv mulighet for utbygging av skolene dersom og når det skulle oppstå behov. Fellesbestemmelser krever uansett grundig planlegging av utearealer, adkomst- og parkeringsløsninger, lekeområder osv. i forbindelse med rammesøknad. Det er ikke satt noen spesiell grense for utnyttingsgrad innenfor felt avsatt til undervisning. Det er imidlertid som en sikring fastsatt at minst 40 % av tomten skal holdes fri for bebyggelse ved utbygging. Sannsynligvis vil det blir bygget mindre enn dette. Det er videre fastsatt at tekniske installasjoner skal integreres i arkitekturen.

For Rotnes skole er det allerede etablert rondell og adkomstløsning. Det er imidlertid lagt inn mulighet for å etablere fortau fra Stasjonsveien langs Skolemesterveien i planen. Dette vil bedre trafiksikkerheten til skolebarna.

Ved skolestart er det ofte kaotiske trafikkforhold, med tilhørende redusert trafiksikkerhet. Barn blir kjørt til skolen, og det er vanskelig å snu på smale veier. Planforslaget legger opp til etablering av rondell R2 med stopp-plasser og utfartsparkeringsplasser i krysset mellom Sørliveien og Ringveien. Innenfor denne planlegges det å sette opp innkjøring-forbudt skilt for andre enn lærere som skal parkere på skolens parkeringsplass. Det er også lagt inn fortau langs Sørliveien til skolen på denne strekningen. Dette vil øke trafiksikkerheten for barn på vei til Sørli skole.

5.3.5 Andre formål, bebyggelse og anlegg

Innenfor planområdet ligger også følgende delfelt:

BH 1-3. Det ligger tre rene barnehager innenfor planområdet. Disse videreføres. Det er ikke satt særskilt utnyttelsesgrad eller mønehøyder for barnehagene, dette må avgjøres gjennom byggesak. Det skal avsettes utearealer som er minst 6 ganger så store som kravet til minimum lekeareal innendørs, i tråd med Kunnskapsdepartementets anbefalinger.

II, institusjon. Myrveien bosenter. Området har samme bestemmelser som boligområdene B1, med unntak av at % BYA er satt til 40 %. Det er fastsatt parkeringsbestemmelser tilpasset bruken.

VB1-5. Disse feltene består av forsamlingshus, velhus, og fire av dem inneholder også barnehager på dagtid. Det er ønskelig at bebyggelsen innenfor disse feltene ikke bryter med øvrig bebyggelse rundt, og blir for høye eller dominerende. Feltene har derfor fått samme utnyttelsesgrad og mønehøyder som B1-områdene. I tillegg har områdene de samme bestemmelser for uteområder som BH 1-3. **Egne tilleggsbestemmelser er gitt VB4.**

NK 1-2. To områder er avsatt som næringsområder. Dette er elbedriften Løvlie i Sørliveien, og næringsbygg i Skolebakken. Utnyttelsegraden er satt til 60 % BYA, mønehøyden 9 m. Parkering skal skje på tomtene.

BFK 1-5. 5 områder er avsatt som kombinerte formål bolig, forretning og kontor. Dette er først og fremst pga. etablert bruk, som også inngår i planløsning i tidligere reguleringsplaner. BFK 1-3 ligger i krysset mellom Stasjonsveien og Sagerudveien. Her er det både helsesenter, frisør, tannlegekontor, elektrisk forretning, alle bygningene med boliger i de øvre etasjer. I BFK 4 ligger frisør/boliger og i BFK 5 ligger låsesmed/boliger. BFK 5 har liten utstrekning, fordi det er ønskelig i størst mulig grad å samle et lokalt tilbud innen service og butikker til området nord for jernbanelinjen. Bestemmelsene har samme krav til utearealer som for konsentrerte boligområder.

5.3.6 Byggegrenser

Generelt om byggegrenser i planområdet

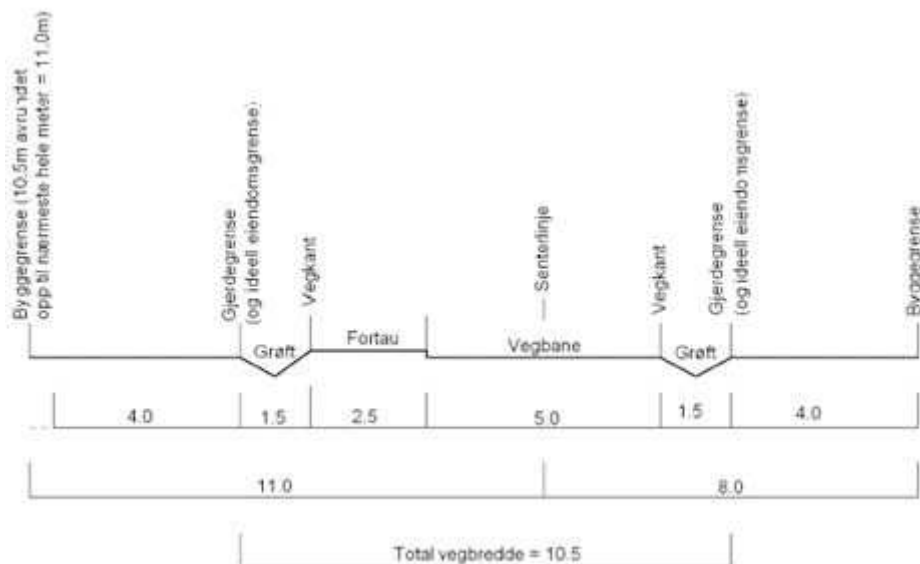
Reguleringsplanen fra 1955 har ikke byggegrenser. Dette har ført til at det har blitt benyttet forskjellige byggegrenser opp i gjennom årene. Gjeldende byggegrenser for størstedelen av planområdet er derfor styrt av veiloven. Pr februar 2010 er byggegrensen i følge veiloven 15 meter fra senter vei på kommunal vei, og 50 m på fylkesvei (endret fra 15 meter til 50 meter ved årskiftet 2009/10).

Nittedal kommune har imidlertid egne veinormaler. I følge veinormalen for Nittedal Kommune skal byggegrenser i regulerte områder gå 4,0 m fra regulert veikant. En 5,0 bred vei med 1,5 m grøft vil da få en byggegrense på 8,0 m fra senter vei (2,5 + 1,5 + 4,0 meter). Byggegrenser mot vei i reguleringsplaner oppgis alltid med avstand fra senter vei.

I reguleringsplanen vil ikke regulert bredde på areal til grøft alltid være like bredt. Skulle byggegrensene fulgt det regulerte arealet blindt slik veinormalen kan tolkes, ville det blitt svært lite oversiktlig for den enkelte beboer og utbygger. Løsningen som er valgt er derfor å etablere byggegrensene som om grøftearealet alltid er den generelle bredden som er valgt på den enkelte vei. Det vil si at om en vei er 5,0 m bred og generelt grøfteareal er 1,5m bredt, så blir byggegrensen 8,0 m uansett bredde på arealet til grøft på det aktuelle stedet.

Det er valgt en minimum byggegrense i planen på 8,0 meter, dette for ikke å sperre smale veier totalt for en fremtidig utvidelse. I tillegg oppgis byggegrenser i planen kun i hele meter (alltid avrundet oppover).

Byggegrense langs fylkesvei (stasjonsveien) er satt til 15,0 meter (generell byggegrense på fylkesvei frem til desember 2009). Unntaket er adkomstveien til Nittedal stasjon som også er fylkesvei. Her er byggegrensen satt etter samme prinsipp som kommunal vei.



Figur 10 Eksempel på bredder på kommunal vei ved 5m bred veibane og 2,5m fortau. Grøft har reguleringsformål "annen veigrunn-tekniske anlegg" i plankartet.

Byggegrenser (fra regulert senterlinje) på kommunale og private veier:

Byggegrense u/fortau = $\frac{1}{2}$ regulert veibane + 5,5 m, avrundet opp til nærmeste hele meter

Byggegrense m/fortau = $\frac{1}{2}$ regulert veibane + regulert fortau + 5,5 m, avrundet opp til nærmeste hele meter

Minste byggegrense er 8,0 m

Byggegrense langs felles adkomstveier er 4,0 m fra regulert veikant

NB! Stasjonsveien er fylkesvei, og har andre byggegrenser

Unntak for byggegrense mot vei

Mot kommunal og privat vei er det i planforslaget gjort unntak i bestemmelsen om byggegrenser for garasjer som plasseres langs vei, og hvor innkjøring i garasjen skal skje parallelt med vei. Her tillates det å plassere garasjer inntil 2 meter fra **veiareal**.

Dette har blitt praktisert i byggesaksbehandling i kommunen til nå, og det er ønskelig å fortsette denne praksisen. Alternativet til unntaket ville trolig blitt mange dispensasjonssøknader.

For garasjer som settes vinkelrett på vei, eller skrått mot vei, gjelder byggegrensene som for andre tiltak.

Dispensasjoner fra byggegrenser mot kommunal og privat vei:

Som tidligere nevnt så mangler det byggegrenser i reguleringsplanen fra 1955. Byggegrenser som gjelder for området pr april 2010, er 15m for kommunale veier (regulert i gjennom veiloven). Tidligere har blant annet 12,5m blitt benyttet. Det at det har vært forskjellige byggegrenser har ført med seg en rekke dispensasjoner, blant annet fordi byggegrensene som har blitt brukt for det meste har vært generelle grenser, som ikke har passet med allerede eksisterende bebyggelse.

De byggegrensene som planforslaget legger opp til i kommunale og private veier, er i praksis minimumsgrenser. Med unntak av de aller smaleste veiene som kunne ha hatt 7,0 m i stedet for 8,0 m byggegrense, så lar det seg ikke gjøre å ha smalere byggegrenser uten å bryte prinsippet om 4 m avstand fra naboeiendom (regulert veigrunn bør ses på som en naboeiendom).

I og med at det i bestemmelsene er gitt unntak for garasjer som er plassert i en bestemt retning i forhold til vei, så skal det med det ovenfor nevnte, ikke lenger være behov for å søke

dispensasjon fra byggegrensene. Kan et foreslått prosjekt, det være seg bolighus eller andre former for tiltak, ikke plasseres innenfor byggegrensene som planforslaget legger opp til, så er i prinsippet eindommen ikke egnet for tiltaket. Dispensasjoner bør derfor unngås så langt som mulig.



Figur 11 Venstre: Dagens situasjon med 15 m byggegrense. Høyre: Utsnitt fra reguleringsplan med 8 m byggegrense

Byggegrenser mot jernbane:

Generell byggegrense mot jernbane er 30 m. I Vestliveien og øst for Nordliveien, begge i felt B1, er eksisterende småhusbebyggelse oppført før byggegrensen ble satt til 30m. Det samme gjelder for boligene nord for jernbanen der ny overgang GB1 er planlagt (også felt B1). Flere av eiendommene dette gjelder er store nok til å deles, men utforming av tomter sammen med plassering av eksisterende bebyggelse, vil bety at ny bebyggelse i hovedsak vil måtte bli oppført langs Vestliveien og Nordliveien. Området er regulert til frittliggende småhusbebyggelse, slik at det ikke legges opp til noe større fortetting. For at det skal være mulig å kunne utvikle eksisterende boliger uten å måtte søke dispensasjoner, samt at det er ønskelig at det skal være mulig å rive og sette opp nye boliger der de gamle har stått så er byggegrensen mot jernbane i dette området satt til 20 m i planforslaget.

Vest for Nordliveien og nord for Ringveien er eksisterende bebyggelse oppført med en avstand fra jernbanen på ca 25m og mer. I motsetning til ovenfor nevnte områder så vil ny bebyggelse i dette området for det meste måtte komme nærmere jernbanen enn eksisterende bebyggelse. I tillegg finnes flere større ubebygde eiendommer (1,2 - 2,3 dda) langs jernbanen her. Byggegrensen for området settes derfor til 30 m. Foruten 3 hus i Ringveien som ligger ca 25 - 27m fra jernbanen, er det ingen eksisterende bolighus som kommer i konflikt med en slik byggegrense.

I felt B10 og S1 er byggegrensen mot jernbanen satt til 20m da eksisterende bebyggelse er oppført med denne avstanden (i B10 gjelder dette ett bolighus, i S1 gjelder dette ett gatekjøkken). B10 og S1 ligger innenfor hensynssone H800 som har krav til ny reguleringsplan før fortetting/transformasjon kan skje. Det er også satt restriksjoner på eksisterende bebyggelse i områdene før ny reguleringsplan er lagt fram. Byggegrensen for ny bebyggelse bør derfor settes i senere planlegging.

I det ubebygde området mellom Sørliveien og jernbanen gjelder den generelle byggegrensen på 30 m. Planforslaget åpner da heller ikke for noen bebyggelse her. Dette området ligger inne i hensynssone H800 og vil derfor inngå i en fremtidig plan for fortettningsområdet rundt stasjonen. Eventuelle byggegrenser vil kunne settes i en slik prosess.

5.4 Veiformål

Veiene i planområdet er til en viss grad opparbeidet uten å ta hensyn til gjeldende reguleringsplan, både ved valg av trase og valg av veibredde. Ett av målene med ny reguleringsplan er at plankartets veistruktur skal stemme overens med virkeligheten. Som hovedprinsipp er veistruktur regulert slik veiene foreligger i dag. I tillegg innarbeides tiltak som synes nødvendig å få gjennomført de neste 10-15 år.

Innenfor plan- og bygningslovens hovedformål Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur er følgende arealkategorier regulert inn, jfr. § 12-5 nr. 2: Kjørevei, fortau, gang- og sykkelvei, annen veigrunn, parkering, trase for jernbane, gangbro og rondeller.

5.4.1 Kjøreveier

Regulert bredde på kjørebener

Veiene er de fleste steder regulert med dagens bredde. Konstruksjon av veiene er gjort ved hjelp av ortofoto (målestokkriktige flybilder). Ved kontrollmålinger i marka utført 2009 ble det konkludert med at nøyaktigheten på plasseringen av veibanene ligger på ca +/- 25 cm. Oppgitt nøyaktighet (standardavvik) i ferdig utarbeidet plan vil være 36 cm. Utarbeidelse av reguleringsplan med høyere nøyaktighet vil måtte medføre innmåling av alle veier, noe som ville blitt svært kostbart.

De fleste av veiene i området har mindre variasjoner i eksisterende bredde. Eksempelvis kan noen veier variere fra ca 4,2 meter til 4,6 meter. I reguleringsplanen er det brukt faste bredder, slik at regulert bredde i eksempelet ville blitt 4,5 meter. Veibreder oppgis i planen alltid i hele 0,5 meter.

Regulert bredde på annen veigrunn (grøfteareal)

I planområdet er det tidligere i sterkt varierende grad blitt ervervet areal til grøfter langs veiene. Noen steder er det ervervet areal etter gammel plan, noe som kan gi avvik i forhold til eksisterende veier. Noen steder er det ervervet areal etter veiens faktiske beliggenhet. Andre steder er den opprinnelige veitrase ervervet til offentlig veigrunn, mens det ikke er ervervet grunn i forbindelse med breddeutvidelser eller omlegging. Til slutt finnes det veier der det ikke er ervervet grunn i det hele tatt.

I den nye reguleringsplanen er det valgt å følge eksisterende eiendomsgrenser så langt det lar seg gjøre. Der det ikke er mulig å benytte eksisterende grenser er generelle bredder på grøfteareal benyttet. Det kan for eksempel være ervervet areal til grøft på 2 meter på en side av veien mens det kun er 0,5 meter på den andre siden. I ett slik eksempel vil bredden på grøftearealet på en kommunal vei i reguleringsplanen bli 2,0 meter på førstnevnte side, og 1,5m på sistnevnte.

I områder der eiendomsgrensene går litt tettere veibanen (eks 10 – 20cm) enn generell grøftebredde er allikevel eiendomsgrensen benyttet da det i praksis viser seg at slike arealer svært sjelden blir ervervet som offentlig (eller privat) veigrunn. Avstand til gjerder i forhold til snøbrøyting bør i slike tilfeller løses med en generell gjerdeavstand i reguleringsbestemmelsene (se eget avsnitt om gjerdeavstand).

Der eksisterende eiendomsgrenser er usikre benyttes generell bredde på grøfteareal uansett om det slår til den enkelte beboers eller den aktuelle veimyndighet sin fordel. Det finnes noen unntak fra dette i enkelte kryss.

Generell bredde på grøfteareal avhenger av veiens status.

- Fylkesveier: I planområdet er det kun Stasjonsveien samt adkomsveien til Nittedal stasjon som er fylkesvei. I Stasjonsveien har Statens vegvesen tidligere ervervet areal til grøft (med unntak av noen få eiendommer). I adkomstveien til Nittedal stasjon er kommunal praksis lagt til grunn i planforslaget.
- Private veier: På private veier er det ingen entydig praksis i området. Areal avsatt til grøft i planområdet varierer derfor noe mellom de enkelte veier, avhengig av faktisk bredde på kjørebane. Generell bredde på private veier inklusive grøft er satt til 6,0m. Noen få private veier avviker fra dette.
- Felles adkomst: se eget avsnitt om felles adkomst.
- Kommunale veier: Generell bredde på grøfteareal i Nittedal kommune er 1,5m på kommunale veier. Reguleringsplanen benytter da også dette som generell bredde. På noen smale veier, som for eksempel Østliveien benyttes 1,25m. Dette fordi det tidligere er ervervet veigrunn på mesteparten av veien i en totalbredde på 6,0m. I Myrerskauen er det ikke samsvar mellom opparbeidet vei og eiendomsgrenser som er fastsatt på bakgrunn av reguleringsplan, slik at generell bredde på areal til grøft her er 1,75 m.

Felles adkomst, FA

Felles adkomst er private adkomstveier som benyttes eller kan benyttes av flere eiendommer. En enkelt innkjøring til en tomt som går over en annen tomt regnes også som felles adkomst i denne reguleringsplanen (da eier av sistnevnte tomt ikke disponerer dette veiarealet alene).

Selv om reguleringsplanen er å regne som en områdeplan, er felles adkomstveier tatt med i planen. Felles adkomstveier inngår ikke i netto tomteareal og kan derfor ikke tas med når en skal beregne grad av utnytting på enkelttomter. Da planen vil bli benyttet i framtidig plan- og byggesaksbehandling er det derfor viktig at disse adkomstveiene er med i planen, slik at de bedre synliggjøres for den enkelte beboer og saksbehandler.

Det er også slik at det legges opp til at beboere i fremtiden selv skal kunne hente ut eksempelvis situasjonskart over Internet, der areal (både brutto og netto) skal beregnes automatisk. Også her er det viktig at fellesadkomster er med for å få riktige tall å forholde seg til.

Bredde på felles adkomstveier er noen steder gitt ved at adkomstveien er fradelt som egen eiendom, eller at veien ligger igjen på en enkelt eiendom. Ellers er en generell bredde på 4,0m benyttet (2,5 m veibane + 2x0,75 m grøft).

Der det er mulig er felles adkomst forsøkt lagt inn til eiendomsgrenser. Dette fører til at det kan være noen mindre avvik mellom regulert og faktisk plassering. Dette er gjort mest for å unngå at boligarealet på enkelttomter i reguleringsplanen blir stykket opp i flere biter. I forhold til boligarealets størrelse har dette ingen eller minimal betydning.

Avstand til gjerde langs kommunal vei og privat vei med kommunalt vintervedlikehold

Som nevnt ovenfor vil ikke regulert bredde på areal til grøft være like bredt over alt. Noen steder vil arealet være smalere enn den generelle bredden på 1,5 meter. Normalt skal gjerder plasseres i eiendomsgrense eller i regulert eiendomsgrense. På grunn av snøforholdene i området bør det allikevel være en minsteavstand fra kant kjørebane på 1,5 m for å få plass til snøen som brøytes. Dette vil gjelde i alle kommunale veier, samt private veier med kommunalt vintervedlikehold.

En minsteavstand til gjerde bør i de fleste tilfeller også kunne benyttes andre veien, eksempelvis hvis arealet til grøft er på 2,0 m.

En gjerdeavstand vil kunne ha flere fordeler enn bare i forhold til snø:

- Enhetlig avstand vil ta seg bedre ut visuelt

- Enklere for både de som vedlikeholder veier og beboerne. I stedet for henviser til eiendomsgrenser, noe som ofte kan ende opp i en dyr oppmåling, er grensen for gjerde satt til 1,5 m uansett om eiendomsgrensen går litt nærmere kjørebantekant eller motsatt.

Minsteavstand for gjerder mot kommunal vei og privat vei med kommunalt vintervedlikehold vil bli lagt inn i reguleringsbestemmelsene.

Veier som omreguleres med nytt planformål

En del veier i området vil med ny reguleringsplan bli omregulert. Dette dreier seg for det meste om private eller offentlige kjøreveier som omreguleres til offentlige gang- og sykkelveier. Som eksempel kan deler av Bakkeveien og Vinkelveien nevnes. Disse omreguleres fra kjørevei til offentlig gang- og sykkelvei for å inngå i en sammenhengende gang- og sykkelvei fra Stasjonsveien til Kruttverksveien. Begge vil allikevel fortsatt ha noe biltrafikk da de er adkomstveier til tilstøtende eiendommer, se kap. om gang- og sykkelveier under. Figur 18 viser hvilke veier som endrer status ved planen.

V1 og V2 vil endre status, og er gitt egne rekkefølgebestemmelser. V1, Tumyrveien 46-62, vil måtte etableres som offentlig gang- og sykkelvei dersom gangbro over jernbanelinjen blir bygget. Tilsvarende gjelder for V2, Nordliveien. Inntil dette skjer, vil veiene ha status som privat vei for V2 Nordliveien, og felles adkomst for V1, Tumyrveien 46-62.

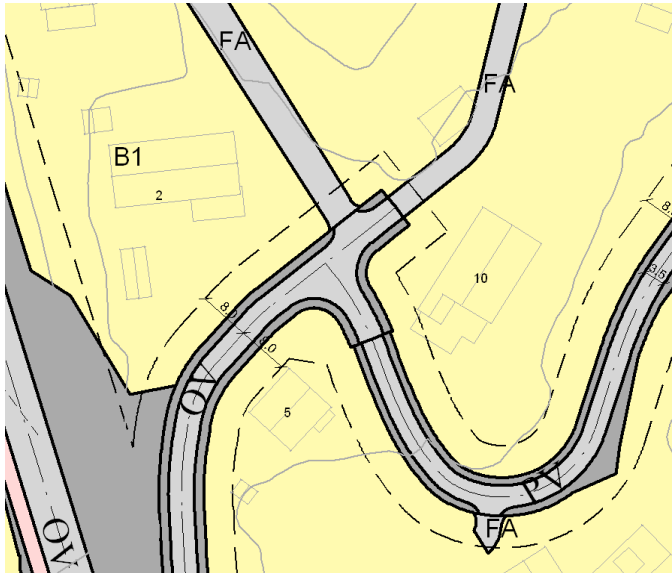
Veier som delvis omreguleres

To veier, Lysgata og Nedre Huseby vil delvis bli omregulert fra offentlig til privat vei og motsatt. Dette gjøres først og fremst for å få unngå unaturlige skiller, og å få en mer helhetlig veistruktur:

Lysgata som er ca 270 m lang er i dag offentlig vei de første 44 m, resten er privat. Det finnes ikke noe naturlig skille her som skulle tilsi at den skulle være delt på denne måten. Heller ikke lenger inn i veien finnes det noe naturlig skille. Nittedal kommune har heller ingen tekniske installasjoner eller annet som gjør at kommunen skulle ha noen interesser i disse 44 m. Veien er heller ikke del av noe sammenhengende veinett, men er en blindvei fra Sørliveien. Lysgata reguleres derfor i sin helhet til privat vei. Omreguleringen har kun betydning for sommervedlikehold av de omtalte 44 m. Kommunens vintervedlikehold av Lysgata har ingen sammenheng med reguleringsformålet.

Nedre Huseby er ca 330 m lang og går fra Stasjonsveien i nord til Øvre Nygård i sør. Den sørligste delen av veien ligger utenfor planområdet. Veien er kommunal bortsett fra 77 m midt på strekningen som er privat. Hele den private strekningen ligger innenfor planområdet. Som med Lysgata er det ingen naturlige skiller som skulle tilsi en slik deling, bortsett fra at de kommunale delene har fått fast dekke. Da veien ikke er en blindvei, men går mellom to offentlige veier, samtidig som over $\frac{3}{4}$ av veien allerede er kommunal, reguleres hele den delen av Nedre Huseby som planforslaget omfatter til offentlig vei. Den sørlige delen av veien som ligger utenfor planområdet er allerede regulert til offentlig vei, slik at hele Nedre Huseby dermed har samme reguleringsformål.

I to veier, Solliveien og Tajet har det tidligere vært noe uklart hvor skillet mellom privat og offentlig vei går. I planforslaget er skillet gitt ved formålsgrænse. Skillene er lagt der det er mest hensiktsmessig, i samråd med avdeling for kommunalteknikk.



Figur 12 Utsnitt fra planforslaget som viser skillet mellom offentlig vei(OV) og privat vei (PV) i Tajet.

Ny vei til Tajet

Fremtidig vei fra Stasjonsveien til nytt boligfelt nord for Tajet (B6 i gjeldende kommuneplan) med betegnelse OV1 er tatt med i planen. Da veien muligens også vil fungere som fremtidig adkomst fra ny riksvei 4 når denne blir bygd, er det valgt dimensjoneringsklasse Sa2. Det er regulert inn 3,0 m fortau på sørsiden av veien.

Omlegging vei

På reguleringsplan for kryss Stasjonsveien / Sagerudveien / Skolemesterveien med tilgrensende områder, vedtatt 29.04.02, var krysset Stasjonsveien / Skolemesterveien lagt om, ved at søndre del av Skolemesterveien er dratt lenger sør. Kommunen eier noe areal her, men det vil likevel gi inngripen på naboeiendommer. På planforslaget er det fortsatt lagt inn en omlegging av veikrysset, men endringen i forhold til dagens situasjon er mindre enn på reguleringsplanen fra 2002. Hensikten med omleggingen er å få plass til fortau fra Stasjonsveien og langs Skolemesterveien til Rotnes skole. Dette er et viktig trafikksikkerhetstiltak.

Den samme reguleringsplanen legger opp til en mindre omlegging av Skråningen. Både denne planen og planforslaget legger opp til at det er denne veien som skal brukes til hovedadkomst for beboerne i både Bråtaveien og Skråningen, med unntak av de aller nederste husene i Bråtaveien. For å få dette til, er det nødvendig å ruste opp veien. Nittedal kommune har tidligere ervervet grunn for å legge om veien i sin helhet, slik reguleringsplanen fra 1955 viser. Når ny plan i 2002 ble vedtatt, var det med en vesentlig mindre omlegging av veien enn tidligere. I planforslaget er det en lignende omlegging som i planen fra 2002. Hovedhensikten er å få veien lagt noe lenger bort fra bolighuset i Skråningen 1B, der den i dag går svært tett ved. Resten av veien forutsettes utbedret i dagens trase.



Figur 13 Bildet viser Skråningen 1 B

I tillegg til de to ovenfornevnte omlegginger, er kryssene Stasjonsveien/Solliveien og Stasjonsveien/Tajet endret noe for å gi en bedre geometri i kryssene.

5.4.2 Gang- og sykkelveier

Planen omfatter flere gang- og sykkelveier. En del av disse har ikke fått noen egen betegnelse fordi det ikke er knyttet særskilte bestemmelser til dem. Disse er bygget, er i offentlig eie, og skal forbli som de er. Ellers er det avsatt gang- og sykkelveier GS1-9. Dette er gang- og sykkelveier som tidligere har vært avsatt og som har hatt ulike eierforhold. Flere av disse har vært benyttet som felles adkomster for flere eiendommer, uten at det har vært offisielle gang- og sykkelveier. Eierforholdene varierer, delvis ligger disse veiene på offentlig grunn, på det gamle hovedbølet, og delvis på privat grunn. Gjennom planen klargjøres det at det er ønskelig at disse veiene er offentlig tilgjengelige og kan benyttes som snarveier og gangveier gjennom boligområdene. Det er fastsatt bestemmelser som sier at veiene skal brøytes om vinteren (i motsetning til de som er avsatt som turdrag), og at kjøring til eiendommene skal være tillatt. Nummerering av gang- og sykkelveiene er gjort for å lette omtalen av områdene i den videre planprosess. PGS 9 er gang- og sykkelvei fra felt B7 til skolebakken. Det er viktig at de nye boligene i B7 får en trygg adkomst til gang- og sykkelvei i Skolemesterveien, som fører opp mot stasjonen og til Rotnes skole. PGS 9 vil være en privat opparbeidet og driftet vei, men den skal være offentlig tilgjengelig.

5.4.3 Fortau

Reguleringsplanen legger opp til flere nye fortau. I planen er kun FT2 og FT3 omtalt, fordi det er knyttet rekkefølgebestemmelser til disse. Det foreslås knyttet rekkefølgebestemmelser til fortau FT2 og FT3, som utgjør nye fortau inn mot hhv. Sørli og Rotnes skoler. Rekkefølgebestemmelsene fastslår at fortau skal være på plass før det gis brukstillatelse til ev. nybygg innenfor skolearealene.

Det er også lagt inn forslag om fortau i Kruttverksveien, Sagerudveien, **Tyrhansveien**, og i Vestlveien. Disse veiene er det imidlertid ikke knyttet rekkefølgebestemmelser til. Areal er reservert i planen, gjennomføring må komme som følge av bevilgninger i kommunale

budsjetter. FT1 i Tyrrihansveien er for øvrig gitt navn av praktiske hensyn, da det er knyttet en endring av planen til denne.

I Kruttverksveien varierer dagens veibane fra ca 5 til ca 6 meters bredde. Ved opparbeidelse av veien til dagens trase (gjennomført på 1960- tallet) ble det inngått avtaler med grunneiere om grunnnavståelse. Dette medfører at Nittedal kommune i dag disponerer en trase på ca 10 meters bredde. Ved å breddeutvide dagens veibane på begge sider av veien, vil det være plass til 4,5 meters veibane samt fortau på 2,5 meter. Ved å ha noe fleksibilitet på grøfteareal kan dette gjennomføres uten å måtte ty til grunnerverv på mer enn 3-4 eiendommer.

I Sagerudveien disponerer ikke Nittedal kommune stort mer enn dagens veibane pluss grøfter. Da det ikke er rom for å kunne innskrenke bredden på kjørebane vil det derfor måtte foretas grunnerverv på de fleste eiendommer langs regulert fortau.

5.4.4 Gangbro

Det har lenge vært behov for opparbeidning av en bedre gangforbindelse mellom Tumyrhaugen og Sørli. Skolebarn fra Tumyrhaugen må i dag gå østover til undergangen øst for Nittedal stasjon, og så følge Sørliveien mot Sørli skole. På gamle reguleringskart er det satt av mulighet for gangforbindelse mellom Nordliveien og felles adkomst i Tumyrveien 46 – 62. Denne adgangen er videreført i reguleringsforslaget. Nittedal kommune har vært på befarings med Jernbaneverket. Det vil ikke være mulig å etablere undergang under jernbanen som følge av grunnforhold og helning. En undergang vil være utsatt for flom og vanninnslag, og det må etableres kostbare pumpeløsninger for å få dette til. Pga plasshensyn og tilgjengelig areal er det heller ikke mulig å utarbeide en fullgod gangbro tilrettelagt for bevegelseshemmede. En enkel gangbro med trapper kan etableres. Kommunen er i dialog med Jernbaneverket rundt utforming, finansiering og prosess rundt avklaring av dette. I reguleringsplanen avsettes areal for etablering av slik bro, så vil prosessen videre vise om gangbro kan bli en realitet. Etablering av gangbro krever at veiene på begge sider av en bro blir gjort offentlig tilgjengelige, se kap. 5.4.1

5.4.5 Rondeller

Planområdet omfatter 3 rondeller. Rondell ved Rotnes skole er etablert, og vil ikke endres ved planforslaget. Denne har benevnelse R3 i planforslaget. Rondell ved Sørli skole, R2 vil utformes slik at den vil gå rundt den nye utfartsparkeringen SP1. Rondellen vil videre utformes med 2 kjørefelt, ett for avstigning og ett for forbikjøring. Det er knyttet rekkefølgebestemmelse til denne. R2 skal være opparbeidet før ev. tilbygg til Sørli skole tas i bruk. R2 kan naturligvis opparbeides før dette, men rekkefølgebestemmelsen vil sikre at dette senest må skje ved utvidelse av skolen.

Rondell R1, sør i Myrerskauen, opparbeides for avsetting av barn til Sørli skole. Rondellen er forbundet med turvei TV1, som vil lede barn trygt og bilfritt til skolen.

En ideell utforming av R1 ville vært vesentlig større enn løsningen i plankartet. Men terrenget i området forhindrer en større rondell.

Det er innarbeidet tidspunkt for opparbeidelse av R2 i reguleringsbestemmelsene, for å ivareta salamanderne i området.

5.4.6 Parkering

Det avsettes utfartsparkeringsplass/skoleparkering SP1 i rondellen ved Sørli skole. Dette skal løse parkeringsproblemer som har vært knyttet til parkering i forbindelse med skitur og utfart. Det avsettes minimum 50 p-plasser. Det er innarbeidet tidspunkt for opparbeidelse av SP1 i reguleringsbestemmelsene, for å ivareta salamanderne i området.

Parkeringsplass P2 er parkeringsplass for togreisende.

Parkeringsplassene FP1 og FP2 er fellesparkeringer i henholdsvis Ringveien og Vestliveien. Planbestemmelsene viser hvilke eiendommer som kan benytte disse.

Det ligger også andre parkeringsplasser innenfor planområdet, disse har feltnavn P i plankartet. Det er ikke knyttet noen bestemmelser opp mot disse.

5.4.7 Nye vendehamre

Kommunen brøyter i dag flere veier der det er svært vanskelig for større kjøretøy å snu. Dette gir farlige situasjoner og vanskelige arbeidsforhold for brøytemannskaper, avfallsarbeidere etc. Det er derfor foreslått lagt inn i planforslaget flere nye vendehamre. Dette gjelder innerst i Lysgata, Blindveien, Skolemesterveien, Hulderveien, Nyveien og Sørliveien. Vendehamrene må etableres på privat eiendom. Lysgata og Blindveien er private veier, og vendehamrene vil ikke bli offentlige. Vendehamrene på de andre veiene skal inngå i det offentlige veiarealet.

5.4.8 Bom

Gjennom reguleringsplan for Kruttverket ble ulike alternativer for trafikkstrømmer gjennom området diskutert. Det er flere viktige hensyn i forbindelse med veitrafikk gjennom området. Samtidig som det er lite ønskelig at trafikken gjennom eksisterende boligområder blir for stor, er det også ønskelig å avlaste Stasjonsveien. Det er imidlertid også ønskelig at nye Kruttverket og eksisterende boligområder blir integrerte deler av tettstedet.

Gjennom reguleringsplan for Kruttverket er det forutsatt at det skal settes opp bom mellom Svartkruttveien og Kruttverksveien, og at bommen skal være stengt i morgen- og kveldsrushet, og åpen ellers.

Foreliggende reguleringsplan legger opp til mulighet for plassering av bom i nord-enden av Tyrihansveien, mot Per Gynts vei. Denne løsningen har vært påtenkt helt siden bebyggelsesplan for Myrerskauen ble arbeidet frem. Det er også en løsning som vil ivareta trafikksikkerheten i forhold til skolebarn på vei mot Sørli skole best.

Dette planforslaget har imidlertid ikke noe krav om at bom skal settes opp. Det har heller ikke inne bestemmelser om åpningstider eller permanent eller midlertidig stenging av bom, kun en bestemmelse om hvor bom kan plasseres. Det vil være en altfor tung prosess ved behov for endring av åpningstider å måtte gå veien om varsling, offentlig ettersyn og vedtak ved endring av reguleringsbestemmelser. Det legges derfor opp til at åpningstider for bom skal avgjøres av kommunestyret etter eget vedtak.

5.5 Grøntområder

5.5.1 Naturområder, N1-2

Området langs Ørfiskebekken avsettes som naturområde. Det samme gjør området rundt store og lille Vassøytjern. Reguleringsbestemmelsene fastsetter at byggetiltak eller andre tiltak som påvirker områdets naturverdier eller landskapets karakter ikke er tillatt, jfr. pkt. 4.1. i reguleringsbestemmelsene.

Naturområdet N1 består i tillegg til området langs Ørfiskebekken, av de to naturtypene kalkrik eng og kalkskog. Naturtypene ble kartlagt i 2001/02 forbindelse med kommunens kartlegging i henhold til DN-håndbok 13 – 1999. Lille Vassøytjern er leve- og yngleområde for liten salamander, som har status nær truet på den norske rødlista.

Kalkrik eng

Den kalkrike engen består av en liten badeplass inntil elva med tilhørende kantsoner. Engen ligger på kalkstein og har flere kravfulle kalkkrevende arter. Spesielt interessant er forekomst av

bittersøte, en art som har svært få intakte lokaliteter i Akershus. I tillegg finnes bl.a. hjertegras og villin. Det er godt potensiale for kravfulle og dels rødlistede beitemarkssopp på enga, og kravfulle skogsopp i kantonene. Dette er pr april 2010 ikke undersøkt. Den kalkrike enga er i henhold til DN-håndbok 13-99 vurdert til å ha svært høy biologisk mangfoldverdi og er den eneste lokaliteten av kalkrike enger som er registrert i Nittedal.

Fortsatt moderat bruk er antageligvis positivt for naturverdiene, men bør kombineres med slått en gang hvert annet år på høsten/ettersommeren og rydding av lauvoppslag. Ferdselen utover dagens nivå kan gi uheldige slitasjeskader. Det bør være forbudt å brenne bål utover 1-2 faste plasser. For å ivareta naturverdiene må det bl.a. være forbudt å forsøple, sette ut nye arter, ta ut, planere og lagre masser, bruke kjemiske bekjempningsmidler, dumpe snø og gjennomføre flatehogst. Dumping av hageavfall kan medføre spredning av fremmede arter og må unngås. Videre skal det kun utføres skånsom plukkhogst og store gamle trær må bevares. Oppgjødsling av enga og nærliggende skog og tilsåing med grasfrø bør ikke skje. Bruk som medfører slitasje på den kravfulle vegetasjonen bør unngås. Av hensyn til naturverdiene skal alle tiltak som planlegges gjennomført avklares med kommunen v/miljøvernrådsgiver. Forholdene som nevnt ovenfor er innarbeidet i reguleringsplanbestemmelsene.

Kalkskog

Kalkskogen i N1 omkranser den kalkrike enga og lokaliteten består av ung barblandingskog. Den ligger på en liten kalkrygg og vegetasjonen er svært frodig med mye lågurtplanter og noe høgstauder. Det er ikke påvist spesielt sjeldne eller kravfulle arter. Lokaliteten har antagelig vært et godt egnet leveområde for kravfulle og til dels rødlistede marklevende kalkskogssopper, men disse antas å ha gått ut som følge av hogst. Hvis lokaliteten får stå i fred og får et mer kontinuerlig innslag av biologisk gamle trær, er det potensiale for å få tilbake noe av mangfoldet.

Kalkskogen er i henhold til DN-håndbok 13-99 vurdert til å ha lokal verdi, som følge av generelt dårlig innslag av gammel, velutviklet kalkskog i kommunen. I henhold til "Biologisk mangfold i Nittedal kommune" utarbeidet av Miljøfaglig Utredning, rapport 2002:9, går det frem at det er særdeles viktig at kommunen i nasjonal og dels internasjonal sammenheng tar spesielt vare på kalkrik barskog, både furu- og grandominert. Disse finnes hovedsaklig på østsiden av Nittedal, men også i kalkbeltet som strekker seg mot Lillomarka i sørvest.

For å ivareta naturverdiene er det viktig at skogen ikke flatehogges, men at det bare utføres skånsom plukkhogst. I tillegg må forbud mot forsøpling, dumping av hageavfall, massedeponering og øvrige forhold som omtales under kalkrike enger, er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene.

Ørfiskebekken

Ørfiskebekken er en del av Nitelva-vassdraget som er et varig vernet vassdrag. For å ivareta verneverdiene i vassdraget, hindre avrenning, opprettholde det biologiske mangfoldet og ivareta friluftslivsintereseene er det viktig å bevare et naturlig sammenhengende vegetasjonsbelte langs Ørfiskebekken. Det er på bakgrunn av dette foreslått forbud mot uttak av masser, flatehogst, forsøpling, dumping av hageavfall o.l. i reguleringsplanbestemmelsene.

Liten salamander

Liten salamander er en rødlistet art og er kjent fra 4 lokaliteter i Nittedal. Liten salamander trives i åpent landskap med tilgang på fiskeløse vann. Liten salamander finnes hovedsakelig i gytedam med stor salamander, men ikke like ofte i dammer med vanlig frosk, spissnutet frosk og padde. Liten salamander overvintrer på land og når våren kommer oppsøker de vann for å legge egg. Eggene klekkes i vann der larvene utvikler seg og kryper på land i løpet av høsten. I

enkelte tilfeller ovenvintrer larvene i gytedammen. De unge salamanderne lever 2-4 år på land til de er kjønnsmodne. Da søker de seg tilbake til dammen der de ble klekket for å formere seg.

Den største trusselen for liten salamander er gjenfylling og gjengroing av gytedammer. Det er viktig å unngå kompostering og dumping av hageavfall i umiddelbar nærhet av dammene, for å hindre unødig næringstilsig. Omliggende trær fører videre til at grener og løv faller ned i dammen. Mye råttent organisk materiale i vannet fører også til at oksygenet brukes opp slik at livet i vannet kveles. Over tid fortrenger massen åpent vann og dammen går over til sumptilstand. Andre trusler er fiskeutsetting. Fisk spiser salamandere og spesielt deres yngel. Sur nedbør og dumping av snø endrer vannkvaliteten i gytedammene og fører også til artens tilbakegang. For å ivareta salamanderen er det viktig at også områdene rundt gytedammen som benyttes som overvintrings- og leveområde ivaretas og skjøttes. Forhold som nevnt ovenfor er viktig for salamanderens overlevelse og er innarbeidet i reguleringsplanbestemmelsene.

Det er innarbeidet tidspunkt for opparbeidelse av SP1 og R2 i reguleringsbestemmelsene, for å ivareta salamanderne.

5.5.2 Friområder, F1-4

I 1955 var ikke bevisstheten rundt behovet for grønne lunger og grønnstruktur så sterk, og den gamle reguleringsplanen har en svakhet i at den ikke la opp til særlig grad av grønnstruktur. Dette i motsetning til hva som ble gjort i f.eks. Oslo, der eldre planer viser en velutviklet grønnstruktur. Grønnstrukturen innenfor tettstedet er derfor sparsom, og det er få grønne lunger og friområder. Enkelte tomter i området har gjennom lang tid vært ubebygget, og har bidratt med et grønt preg, men det er tomter som før eller siden blir bygget ut.

Det er avsatt fire friområder innenfor planområdet. Område F1 som går fra Ringveien og ned mot friområdet ved Sørli skole er i gammel plan avsatt som boligområde. Stien i F1 er en viktig snarvei og et utgangspunkt for bruk av marka, og området foreslås i planforslaget regulert til friområde. F1 eies av Sørlihaugen vel.

Område F2 er ubebygget, eies av kommunen og foreslås regulert til friområde. F3 er området øst for Rotnes skole, og F4 er friområde nord for Sørli skole. Områdene inneholder idrettsbaner og lekeareal. F4 var på den gamle reguleringsplanen avsatt som offentlig formål, skole, men det vurderes at friområde er et riktigere formål på dette arealet.

5.5.3 Turdrag, TD 1-7

Turdrag er gangforbindelser gjennom boligområdet som ikke krever brøyting eller vedlikehold. De utgjøres for det meste av stier. De skal holdes åpne for offentlig ferdsel, og det er ikke tillatt å sette opp stengsler som hindrer slik ferdsel.

5.5.4 Turvei, TV 1

Eksisterende Fossegrimvei utgjør TV1. Denne forblir uforandret. *(TV2 fjernet, merk planavd.)*

5.5.5 Lekeplasser, L1-2

Planområdet inneholder to lekeplasser som i gjeldende regulerings- og bebyggelsesplaner er regulert til felles lekeplass. L1 er felles lekeplass for eiendommer med adresse Veslefrikkveien og Tyrihansveien. L2 er felles lekeplass for Peer Gynts vei nr. 23 – 41. Disse vil bli videreført på samme måte.

5.6 Hensynssoner

Det er satt av følgende hensynssoner:

Fortettingssone H800	Sonen omfatter fortettingssonen rundt Nittedal stasjon, samme sone som er avsatt i kommuneplanens arealdel. Se omtale under kap. 5.3.3. Her er det krav til utarbeiding av områderegulering før utbygging kan skje. Det er viktig at et slikt område ses i sammenheng før man begynner å utvikle deler av området.
Sone med krav om felles planlegging H810_1	Området sør for jernbanestasjonen og B9 skal undergis felles planlegging for bl.a. å vurdere om det er mulig å flytte Sørliveien nærmere jernbanesporet. Denne sonen tas ikke med i fortettingssonen rundt Nittedal stasjon. Planlegging her må ikke avvete prosessen rundt fortetting nord for sporet. Den prosessen kan ta tid, og det antas at utviklingen sør for sporet kan gå fortere. Derfor er feltet gitt en egen hensynssone.
Sone med krav om felles planlegging H810_2	Området består av VB4 og B11 innerst i Solliveien. Hensynssonen krever egen detaljplan for eventuell transformasjon kan skje.
Bevaring av naturmiljø H560	Leve- og yngleområde for liten salamander (<i>triturus vulgaris</i>) som har status ”nær truet” (NT) på den norske rødlista.
Frisiktssoner	Frisikt i veikryss
Bevaring jernbanestasjon	Bygningen skal bevares, jfr. planbestemmelse 5.1

5.7 Eldre regulerings- og bebyggelsesplaner som oppheves

I følge plan- og bygningslovens § 12-4 gjelder samme bestemmelser for endring og oppheving av reguleringsplan som for utarbeiding av ny plan. Oppheving av plan skal altså varsles, legges ut på offentlig ettersyn og vedtas. Disse strenge kravene er begrunnet med at et planvedtak som bygger på en grundig faglig utredning, offentlig medvirkning og politisk prosess, må være forpliktende, og ikke skal kunne fravikes i hovedtrekkene uten etter ny og tilsvarende prosess.

Et viktig hensyn med reguleringsplanarbeidet, er å få opphevet eldre og utdaterte planer, samt å oppnå et enhetlig og oppdatert planverk for området. Reguleringsplan for Nittedal stasjonsområde er fra 1955, men i tilknytning til planområdet ligger det også mange reguleringsplaner som er nyere. Siste vedtatte planer ble vedtatt i 2004 og 2008, bebyggelsesplan for Myhrerskauen og reguleringsplan for Kruttverket. Kart i figur 3 viser hvilke planer som er vedtatt innenfor eller i tilknytning til planområdet.

Det vil gi en mer ryddig plansituasjon å erstatte alle disse planene med en plan, der det er felles bestemmelser for utnyttelse av tomter, beregningsmetode, garasjer, høyder, byggegrenser. Det er ikke gode begrunnelser for å ha ulike bestemmelser for småhusområdene i ulike deler av planområdet. Kommunen har derfor ønsket i størst mulig grad å oppheve de eldre planene når ny plan for Stasjonsområdet blir vedtatt. Nedenfor er foretatt en gjennomgang av de eksisterende planene i tilknytning til planområdet som vil oppheves. Planene er nummerert i forhold til nummer på kart i figur 3. I gjennomgangen under er det beskrevet hvilke bestemmelser og hvilken arealbruk som er opprettholdt, og hvilke som er satt til side. Utnyttelsesgrad er i de gamle planene stor grad avsatt som % TU, i ny plan blir det benyttet % BYA, som i kommuneplanens arealdel. Dette er kommentert i 5.3.1. Kun de planene som i sin helhet dekkes av det nye planforslaget vil oppheves.

203. Reguleringsplan for Nittedal stasjonsområde, vedtatt 12.10.1955

Reguleringsplanen som er det opprinnelige plangrunnlaget for området, med unntak av den delen av områdeplanen nord for regulert gangbro. Planen la til rette for murbebyggelse, trehusbebyggelse og industri. Planen hadde bestemmelser om høyder på bebyggelse, størrelse på garasjer, og størrelse på tomannsboliger eller sammenbygde eneboliger, men manglet bestemmelser om utnyttelsesgrad. Planen oppheves.

232. Reguleringsplan for kryss Stasjonsveien / Sagerudveien / Skolemesterveien med tilgrensende områder, vedtatt 29.04.02

Arealbruken som fremkommer av plankartet er videreført på foreliggende planforslags plankart. Planen foreslår noe endrede veiløp i krysset, dette videreføres på planforslaget. Utnyttelsesgraden ble i reguleringsplanen angitt i % TU, i foreliggende planforslag oppgis det i % BYA, og dette forholdet er derfor noe endret. BFK feltene hadde i planen 60 % TU, mens de i planforslaget har 50 % BYA. Bestemmelse om krav om saltak er tatt bort, videre er høydebestemmelser justert, det samme er rekkefølgebestemmelser om bygging av nytt veisystem. Bestemmelse om at Sagerudstubben skal opprettholdes som gjennomgående kjørevei er ikke opprettholdt i planen. Reguleringsplanen oppheves.

220. Reguleringsplan for eiendommen gbnr. 14/86, vedtatt 30.03.77

Reguleringsplanen omfatter Skolebakken 5, som i dag drives som næringsbygg med treningssenter, fysioterapi mm. Planen regulerer adkomst til eiendommen, samt setter av tomt for bolig og for kontor. Dette er videreført i planforslaget, der næringsarealet er avsatt som NK1. Reguleringsplanen hadde ikke reguleringsbestemmelser, utnyttelsesgrad eller høydebegrensninger. Reguleringsplanen oppheves.

221. Reguleringsplan for kirketomt, Rotnes, stadfestet 11.04.86

Reguleringsplanen tilrettela for bygging av kirke. Dette er ikke lenger aktuelt, og området er nå bebygget med barnehage. Reguleringsplanen oppheves.

9213. Reguleringsplan for Stasjonsveien, stadfestet 07.02.86

Reguleringsplanen viser Stasjonsveien (nedre del) med skjæringer og fyllinger, gang- og sykkelvei samt avkjørsler. Dette er opparbeidet, noenlunde i tråd med planen. Planforslaget er i tråd med reell situasjon. Reguleringsplanen oppheves.

203L. Bebyggelsesplan for del av gbnr. 15/8, Solli aktivitetssenter m. boliger, vedtatt 01.03.89

Bebyggelsesplanen legger opp til bygging av terrasserte eldreboliger ved "Solli sykehjem". Boligene er bygget, men er ikke lenger reservert for eldre. Tillatt tomteutnyttelse, presisert som tillatt bruksareal, ble satt til 45 %. Det er ikke gitt bestemmelser til planen utover dette. Bebyggelsesplanen oppheves.

203E. Reguleringsplan for eiendommen gbnr. 14/87 – Utheim, vedtatt 21.06.89

Reguleringsplanen legger opp til etablering av velhus, byggeområde for bolig, samt felles avkjørsel. Reguleringsplanen legger opp til en utnyttelsesgrad på TU = 0,20 % for område for grendehus, og TU = 0,35 % for boligområdet. Disse feltene videreføres som felt A1, allmennyttig formål med en utnyttelsesgrad på BYA = 20 %. Den relativt lave utnyttelsesgraden begrunnes med at det til bruken til allmennyttig formål er hensiktsmessig med relativt stor uteplass, både til bruk som barnehageformål, til bruk som forsamlingsplass både ute og inne, samt at det er lite ønskelig med en kompakt og tett utbygging på tomten. Området ligger i nær tilknytning til et av få friområder innenfor byggesonen. For øvrig er boligområdet gitt utnyttelsesgrad på BYA = 40 %. For øvrig er det ikke gitt særegne bestemmelser til planen som ikke fanges opp av bestemmelsene til planforslaget. Reguleringsplanen oppheves.

203F. Bebyggelsesplan for gbnr. 14/85, vedtatt 30.08.89

Bebyggelsesplanen legger opp til utbygging av relativ tett boligbebyggelse øst for Sørli skole. Utbyggingen er gjennomført. Det er ikke gitt særskilte bestemmelser til reguleringsplanen. Det er avsatt en lekeplass innenfor planen. Arealbruken i bebyggelsesplanen er videreført i planforslaget. Bebyggelsesplanen oppheves.

228. Reguleringsplan for del av Sørli, vedtatt 07.01.97

På reguleringsplanen er det avsatt areal til offentlig formål, Sørli skole, til allmenntilgjengelig formål, Skistua og til boligformål, samt friområder og veiformål. Boligtomten er gitt utnyttelsesgrad TU = 25 %. Det kan ikke oppføres bygninger i friområdet. Videre er det bestemt at skole kun kan bygges i to etasjer.

Boligområdet er videreført med BYA = 30 %. Begrensningen i etasjehøyde er tatt bort i planforslaget. Muligheten for en god utnyttelse av arealet og mulighet for skoleutbygging må ivaretas. Friområdet har i nytt planforslag fått arealformål naturområde N1. Trafikkløsninger er endret på planforslaget i forhold til opprinnelig plan, i takt med kunnskap om hvilke trafikkløsninger som er best egnet i forbindelse med skole og utfartsparkering. Reguleringsplanen oppheves.

211. Reguleringsplan for del av Nittedal stasjonsområde tilhørende Nittedal Krudtværk A/S, vedtatt 23.10.58

Reguleringsplanen la til rette for en stripe med boliggate, Branngata, samt seks boligtomter i langs denne veien. Boligene er bygget. Planen ble gitt de samme bestemmelser som "moderplanen", Reguleringsplan for Nittedal stasjonsområde. Reguleringsplanen oppheves.

233. Bebyggelsesplan for gbnr. 14/185, 188, Blindveien 3-5, vedtatt 04.10.04

Bebyggelsesplan for Blindveien 3 og 5 legger opp til relativt tett småhusbebyggelse innerst i Blindveien. Utnyttelsesgraden er satt til TU = 35 %. Det er gitt særskilte bestemmelser for hvordan bruksareal skal utregnes, og det er også regulert inn garasje under terreng. Området er i planforslaget gitt betegnelsen B4 konsentrert utbyggingsområde, og har fått utnyttelsesgrad BYA = 40 %. For øvrig er ingen bestemmelser overført fra bebyggelsesplanen. Området er utbygget etter planen, og kommunen anser at bestemmelsene som følger planforslaget er dekkende i forhold til bebyggelsesplanens bestemmelser. Bebyggelsesplanen oppheves.

219. Reguleringsplan for adkomstvei ved Sørli, stadfestet 06.07.81

Reguleringsplanen omfatter et område sør for Ringveien og vest for Sørliveien. Felles adkomst til enkelte av boligtomtene, samt boligtomter, inngår i planområdet. Det tillates oppført boliger i to etasjer, boligareal samt garasje skal ikke overstige 20 % av netto, tomteareal. Bestemmelsene til planforslaget medfører at også disse boligområdene når får utnyttelsesgrad BYA = 30 %, på linje med andre småhusområder innenfor planområdet. For øvrig dekkes reguleringsplanens bestemmelser av de generelle bestemmelser til dette planforslaget. Reguleringsplanen oppheves.

230. Bebyggelsesplan for Myhrerskauen, vedtatt 07.06.04

Bebyggelsesplanen legger til rette for omdanning av et hytteområde til boligområde, i tråd med kommuneplanens arealbruk de siste tiår. Området er delvis utbygd. Reguleringsplanen omfatter Veslefrikkveien, Fossegrimsveien og Tyrihansveien, samt deler av skoletomt til Sørli skole. Også for denne planen vil bestemmelsene om utnyttelsesgrad på TU = 25 %, høyder mm. erstattes med planforslagets bestemmelser. Bebyggelsesplanens avsettelse av et kombinert areal for bolig/bevaring av terreng sør i området, som er avsatt som buffer mellom en viktig kalkskoglokalitet ned mot Ørfiskebekken, fjernes. Bestemmelsen er ikke fulgt opp av grunneierne, og er vanskelig å håndheve. Kommunen ønsker også å anlegge en turvei fra sørenden av Tyrihansveien opp mot Fossegrimsveien. Denne vil nå fungere som skolevei fra

Kruttverket til Sørli skole, og som avgrensningen mellom naturområdet og boligområdet. For øvrig er bestemmelsene knyttet til naturområdene langs Ørfiskebekken videreført. Bebyggelsesplanen oppheves.

203 K. Bebyggelsesplan for Tajet, vedtatt 15.04.96

Bebyggelsesplanen la til rette for 7 eneboliger i tillegg til eksisterende bolig. Adkomst var tenkt fra ny tilknytning til Skolemesterveien. Dette er ikke aktuelt lenger. Adkomst til de 8 boligene må skje gjennom Tajet. Planens bestemmelse om at "tomtene innenfor planområdet skal bidra i opparbeiding/finansiering av ny vei" faller bort. Indre del av Tajet er en privat vei. Opparbeidelsen av Tajet til tilfredsstillende stand må gjennomføres ved dannelsen av et veilag etter veiloven. For øvrig er bestemmelsene i forhold til bebyggelsen omtrent de samme som de er lagt inn i planforslaget.

Oppheving av planer utgjør en del av det offentlige ettersyn. Berørte parter kan uttale seg til at eksisterende planer forutsettes opphevet.

5.8 Reguleringsplaner som settes til side av det nye planforslaget

To reguleringsplaner dekkes ikke av planområdet i planforslaget i sin helhet, og oppheves derfor ikke. Det nye planforslaget blir imidlertid gjeldende foran de eldre planene, og ved motstrid gjelder den nye reguleringsplanen foran den eldre. De to reguleringsplanene som kommer i denne kategorien er:

237. Reguleringsplan for Kruttverket, vedtatt 25.08.08

To mindre områder av planforslaget vil overlape Kruttverksplanen:

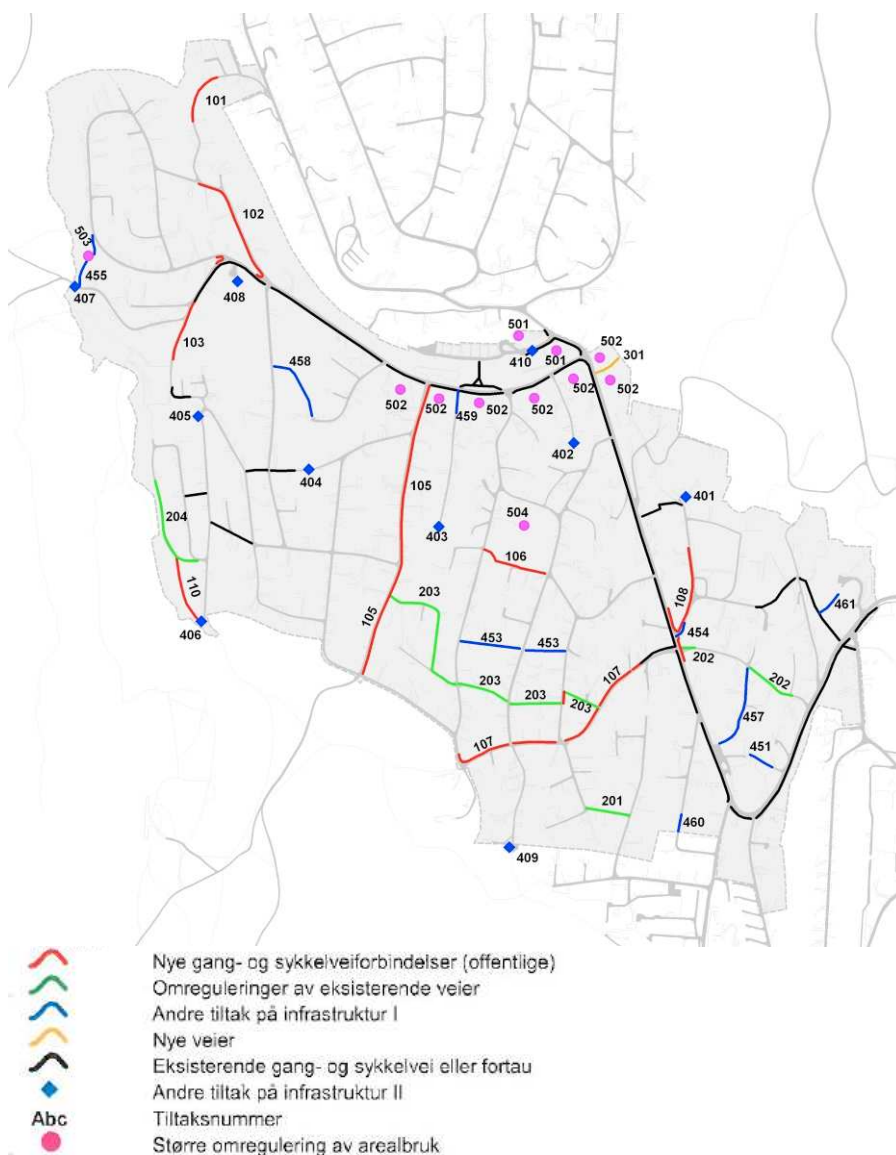
Deler av Branngata og deler av Askeladdveien er regulert inn i Kruttverksplanen. Branngata er regulert inn kun på NCC's eiendom, slik at kun halve veibanen er med. Delen av Askeladdveien som er med er regulert i henhold til eiendomsgrenser, og ikke der den faktisk ligger. I den nye reguleringsplanen er begge veiene innregulert i sin helhet, og plassert der veiene fysisk ligger i dag.

Lenger vest i planområdet har planforslaget lagt inn rondell R1, denne lå ikke inne på reguleringsplan for Kruttverket.

216. Reguleringsplan for Tumyrhaugen, vedtatt 05.11.74

Reguleringsforslaget vil overlape deler av denne reguleringsplanen, ved Tumyrveien 46-62 og ved Nittedal stasjon. Området ved Nittedal stasjon er tatt med for å gi mulighet for justering av adkomstvei. Området ved Tumyrveien er tatt med fordi planforslaget vil legge til rette for etablering av gangbro over jernbanen. Adkomstene på begge sider av gangbroen vil ved ev. realisering måtte omdefineres til offentlig vei, og de boligeiendommene som sogner til veien er tatt inn i planområdet.

5.9 Nye tiltak planen gir hjemmel for



Figur 14 Nye tiltak som planen gir hjemmel for. (NB: tiltak med nr 110 i figuren er flyttet til Tyrhansveien etter 1.gangsbehandling, merk planavd).

Nye tiltak er beskrevet under de enkelte arealkategorier i kapitlene over. Dette kartet gir en helhetlig oversikt over de ulike nye tiltak som foreslås gjennom reguleringsforslaget. Endringene er vist i følgende kategorier:

- Nye gang- og sykkelveiforbindelser
- Omregulering av eksisterende veier
- Nye veier
- Andre tiltak på infrastruktur
- Omregulering av arealbruk

Nye gang- og sykkelveiforbindelser (offentlige)			
101	Bru for gående over jernbanen mellom Tumyrveien og Vestliveien. Inkluderer omregulering av Nordliveien og fellesadkomst fra Tumyrveien (til offentlig vei).		
102	Fortau Vestliveien. Kun aktuelt hvis overgang over jernbane bygges (tiltak 101)		
103	Fortau Sørliveien. Forlengelse av eksisterende fortau frem til Sørli skole. Fortau legges i østre del av dagens veibane, mens ny veibane flyttes vestover.		
105	Fortau Kruttverksveien		

106	Gangforbindelse Nyveien - Myrveien. Dagens fellesadkomst omreguleres til gangvei. Sti fra fellesadkomst til Myrveien reguleres til turdrag				
107	Fortau Sagerudveien. Forlengelse av dagens fortau i Sagerudveien frem til Myrveien.				
108	Fortau Skolemesterveien. Fortau fra Stasjonsveien til nordenden av rundell ved Rotnes skole. Inkluderer noe fortau øst for Stasjonsveien.				
110	Fortau fra søndre ende av Tyrhansveien og frem til eksisterende turvei i Fossgrimsveien.				
Omreguleringer av eksisterende veier					
201	Omregulering av privat vei mellom Øvre Huseby og Lundveien til offentlig gang- og sykkelvei (tilatt kjøring til eiendommer).				
202	Omregulering av deler av Bråtaveien til offentlig gang- og sykkelvei (med tilatt kjøring til eiendommer). Bråtaveien stenges fysisk for biltrafikk lengst vest.				
203	Omregulering av Vinkelveien, deler av Bakkeveien og privat gangvei mellom Sagerudveien og Velveien til offentlig gang- og sykkelvei (med tilatt kjøring til eiendommer). Inkluderer etablering av noen meter fortau langs velveien. Til sammen vil dette utgjøre en sammenhengende gang- og sykkelveiforbindelse mellom østre del av Sagerudveien og Kruttverksveien.				
204	Omregulering av turdrag til turvei				
Nye veier					
301	Ny vei fra øvre del av Stasjonsveien til Rotneshagan. Vil også komme til å utgjøre del av forbindelse fra ny rv 4 til Stasjonsveien dersom det skulle bli aktuelt.				
Andre tiltak på infrastruktur					
401	Anleggelse av vendehammer innerst i Skolemesterveien				
402	Ny vendehammer innerst i Blindveien. Legges østover med bedre mulighet for snørydding.				
403	Anleggelse av vendehammer innerst i Lysgata				
404	Anleggelse av vendehammer i Hulderveien, der regulert kjørevei går over til regulert gangvei.				
405	Avsatt areal til anleggelse av vendehammer (hvis bom nord i Myrerskauen).				
406	Rundell lengst sør i Tyrhansveien.				
407	Anleggelse av vendehammer innerst i Sørliveien.				
408	Etablering av ny utfartsparkering i Sørliveien. Inkluderer ny rundell for Sørli skole. Forutsetter tiltak for å forhindre skolekjøring lenger inn i Sørliveien.				
409	Anleggelse av vendehammer lengst sør i Nyveien.				
410	Nittedal stasjon: Vei og fortau fra Stasjonsveien til stasjonen flyttes noe lenger sør. Busslomme ved stasjon etableres (forlengelse av dagen "taxi-lomme").				
451	Privat omreguleres delvis til felles gang- og sykkelvei. Alternativt fysisk stenge veien for gjennomkjøring.				
453	Areal avsatt til gangforbindelse mellom Velveien og Myrveien beholdes, men omreguleres til turdrag (sti). De første meterne fra Myrveien benyttes i dag som fellesadkomst, og skal fortsatt kunne benyttes til dette.				
454	Skolemesterveien. Vei flyttes noe sørover første del fra krysset mot Stasjonsveien. Dette både for å gi en bedre kryssløsning, samt for å gi plass til tiltak 108 (fortau).				
455	Sti fra Ringveien til Sørliveien reguleres til turdrag (sti). Terrenget i området er for bratt til å etablere en full gang- og sykkelveiløsning.				
456	Trapp og sti mellom Stasjonsveien og Skolemesterveien reguleres til turdrag. Snørydding fra kommunen vil opphøre når tiltak 108 er gjennomført.				
457	Utbedring og delvis omlegging av Skråningen				
458	Det avsettes areal til turdrag (sti) mellom Østliveien og Trollveien				
459	Omregulering av en liten del av Lysgata fra offentlig til privat vei				
460	Omregulering av en liten del av Nedre Huseby fra privat til offentlig vei				
461	Gang- og sykkelvei (privat)				
Større omregulering av arealbruk					
501	Område avsatt til fortetting/sentrum (i henhold til kommuneplan).				
502	Område som omreguleres fra frittliggende småhusbebyggelse til konsentrert bebyggelse.				
503	Område som reguleres til grøntareal.				
504	Område som reguleres til grøntareal.				
505	Område med mulighet for transformasjon til tettbebyggelse/lavblokker, ved Solli (vises ikke i figur 14).				

6 Konsekvenser av forslaget

6.1 Konsekvenser for grunneiere

6.1.1 Riktigere kart- og plangrunnlag

Mange grunneiere som har hatt behov for kart som grunnlag for byggesaksbehandling har sikkert opplevd å få kart som ikke stemmer med virkeligheten. Det har videre vært nødvendig å dispensere fra den gamle reguleringsplanen. Dette har både gitt høyere gebyrer, og unødig arbeid. Vedtak av reguleringsforslaget vil føre til et mer enhetlig kartgrunnlag og færre dispensasjoner.

6.1.2 Klarere regler for byggegrenser

Planforslaget innebærer klarere regler for byggegrenser, som omtalt i kap. 5.3.6. Tilsvarende gjelder i forhold til muligheten til å sette opp gjerde nær veikant. Det har i for stor grad vært ført en dispensasjonspraksis de senere år som ikke har tatt hensyn til behovet for areal til snøopplag, gangareal i veikant og plass til fremtidige fortausetableringer, og kommunen har ønske om å stramme inn denne praksisen. Situasjonen i dag er at mange grunneiere har gjerder og beplantning, osv. nærmere enn den grensen som er satt i plan. Reguleringsplanen vil ikke ha tilbakevirkende kraft på dette, så den vil ikke innebære at grunneiere må flytte disse innretningene. Planen innebærer derimot at nye innretninger og bygninger ikke vil bli godkjent dersom de ønskes oppført innenfor denne sonen.

6.1.3 Konsekvenser for grunneiere i fortettingssone

Konsekvensene for disse grunneierne er beskrevet i kap. 5.3.3.

6.1.4 Konsekvenser ved etablering av nye tiltak

Planen gir hjemmel flere nye tiltak som vil berøre privat eiendom, se figur 14. En reguleringsplan er et juridisk dokument som medfører rettigheter og plikter for både kommunen og grunneierne. Reguleringsplan gir kommunen ekspropriasjonshjemmel til å gjennomføres tiltak som er bestemt i planen. **Pbl** § 15-2 har regler om grunneieres rett til å kreve innløsning. Denne rettigheten gjelder kun når eiendommen ikke lenger kan brukes som byggetomt, eller når den ikke lenger kan nyttes på regningssvarende måte. Dette vil ikke gjelde noen av eiendommene som blir berørt av nye fortau eller gang-og sykkelveiforbindelser i planforslaget. Det er derfor ikke grunn til å tro at det vil gjelde noe krav om innløsning i forbindelse med denne planen. Ved gjennomføring av prosjektene vil det måtte kjøpes areal av en del tilgrensende eiendommer.

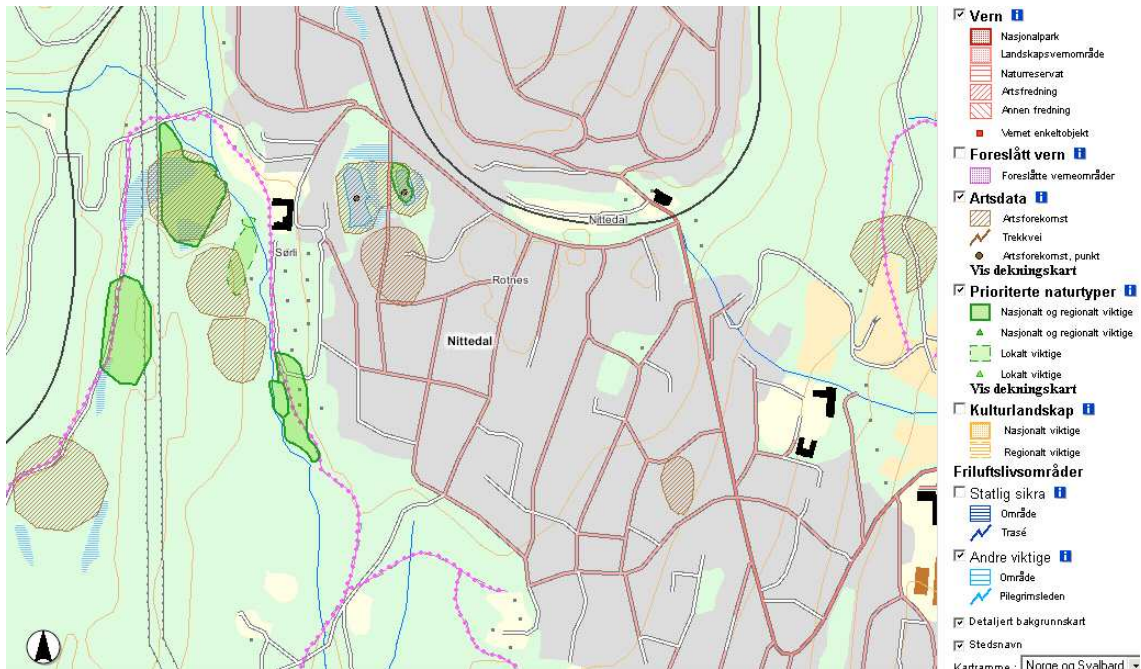
Planen gir hjemmel til å gjennomføre tiltakene, men det ligger per i dag ikke midler inne til å finansiere alle tiltakene umiddelbart. Det er likevel riktig å utarbeide en plan som har høyde for disse trafikksikkerhetstiltakene.

6.2 Konsekvenser for naturverdier

Foreslått regulering vil i hovedsak medføre bedre ivaretagelse av natur- og opplevelsesverdiene i områdene N1 og N2 og hensynssone H560. Forslag til nye reguleringformål- og bestemmelser er utformet spesielt med tanke på de naturverdiene som finnes i N1, N2 og H560 og medfører en bedre ivaretagelse og sikrer en mer forsvarlig forvaltning. Spesielt er dette viktig for

ivaretagelse av den rødlistede amfibien i Lille Vassøytjern og den kalkrike enga i Myhrerskauen.

Den kalkrike enga i N1 (Myhrerskauen) vil forringes betydelig ved utbygging av den foreslåtte turveien TV1. Allerede i forbindelse med utbyggingen av området til boliger ble deler av kalkskogen berørt. Etablering av turvei vil medføre at kalkskogen må fjernes på deler av strekningen og naturverdiene vil her gå ytterligere tapt. Det er ukjent i hvilken grad det er mulig å ivareta gjenværende del av kalkskogen. Det anbefales at konsekvensene for den gjenværende delen av kalkskoglokaliteten utredes nærmere.



Figur 15 Utdrag fra Direktoratet for naturforvaltnings Naturbase.

6.3 Konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv

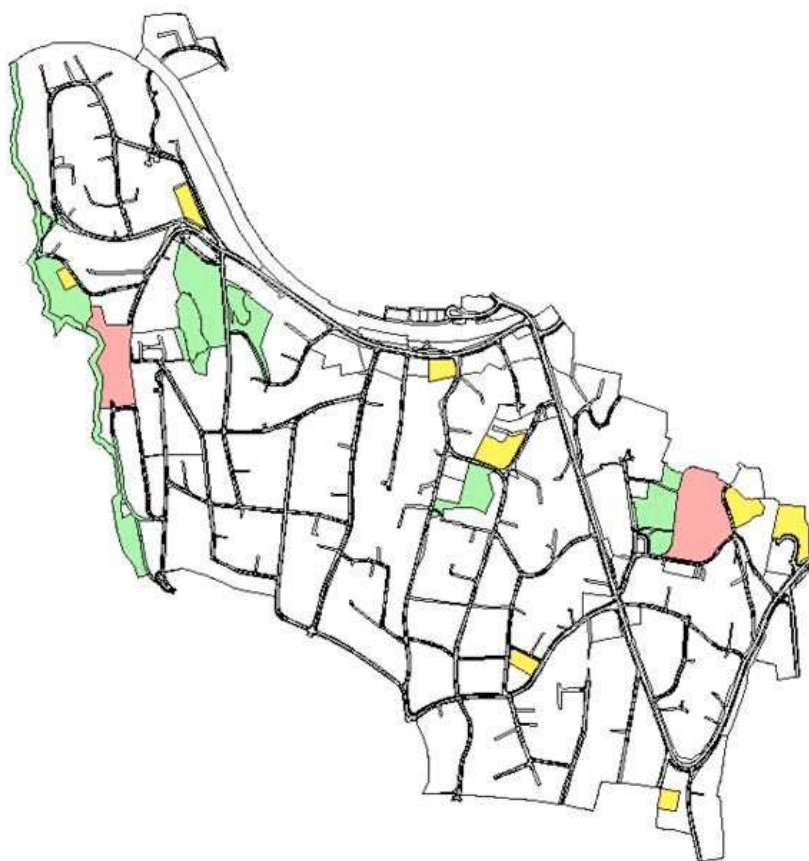
Under dette temaet beskrives planens konsekvenser for nærmiljøet, herunder konsekvenser for barn og unge. Mulighetene for friluftsliv, både i tettstedet og utenfor behandles under dette temaet.

Frrområder og nærturområder i tettstedet

Planområdet har relativt lite friområder i dag, og det er vanskelig å tilføre mer fordi alle de øvrige deler av planområdet er bebygd. I planområdet finnes fire friområder, ett ved hver barneskole, ett lite i Ringveien og ett område ved Myrveien/Nyveien.

Planen medfører ikke omdisponering av friområder til byggeformål. Alle ubebygde områder blir ivaretatt. Områdene blir nå regulert til grønne formål, i motsetning til i den gamle planen, der områdene ikke var spesifikt sikret. Slik sett blir nærmiljøinteressene bedre sikret.

Planforslaget legger opp til flere stier (turdrag), turstier, fortau, gang- og sykkelveier samt ny gangbro over jernbanen, som skal kunne gi raske forbindelser internt i området, disse er beskrevet i kap 5.5.2, 5.5.3, 5.5.4 og 5.4.2. Foruten disse vil det også etter hvert bli en en gangforbindelse i Kruttverket fra innerst i Sagerudveien fram til Svartkruttsveien (ved å bl.a. benytte seg av en grøntkorridor og en blindvei). Derfra vil det være gangforbindelse mot Sørli skole, gjennom Myrerskauen. De nye gangforbindelsene representerer en forbedring av tilgjengelighet og snarveier gjennom boligområdet.



Figur 16 Friområder, naturområder, skoler, barnehager og forsamlingshus er vist på dette kartet

Forbindelsen ut mot marka

Utenfor grensene til planområdet finnes marka og store grøntområder. Ørfiskebekken markerer grensen til utmark i vest. Her finnes også lysløyper og skiskytteranlegg. I nord vil den nye gangbrua over jernbanen gjøre veien til marka nord for Tummyrveien kortere for mange i området. Avsettelsen av F1 til friområde bidrar til ivaretagelse av en viktig tursti inn i Marka, som tidligere ikke var planmessig sikret. Tilgjengeligheten til markaområdene utenfor planområdet er dermed forbedret gjennom planforslaget.

Konsekvenser for barn og unge

Alle friområder i området er tilgjengelige og i intensiv bruk av barn og unge.

Planforslaget har mange positive konsekvenser for barn. Trafikksikkerhetstiltakene som er lagt inn i planen vil forbedre trafikksikkerheten, se kapitlet om trafikale konsekvenser. De mange snarveier og gang- og sykkelveier som er lagt inn gjennomgående gjennom boligområdet gir tryggere ferdsel langs veinettet og mulighet for snarveier og trygg ”sykling i gata”.

Planforslaget har ingen negative konsekvenser for barn. Barn og unge har gode og trygge områder for lek og opphold i stasjonsområdet. Ingen friområder eller lekeområder er foreslått omdisponert for andre formål. Det kunne vært ønskelig med flere lekeplasser for de minste barna i området. Dette er en vanlig mangel i boligområder som har vokst frem over lang tid. To mindre arealer er avsatt til lekeplasser. Disse to er fellesområdene i Myrerskauen og nord i Peer Gynts vei, og de er således offisielt ikke åpne for allmenheten. I friområdene ved Rotnes og

Søril skoler er det også lekeplasser. Det er ellers ikke funnet areal og rom for å etablere flere lekeplasser i reguleringsforslaget.

Konsekvenser for ungdom

Planforslaget inneholder ikke konkrete tiltak for ungdom. Større tiltak som f.eks ungdomshus e.l. bør legges til mer sentrumsnære områder. Avsetting av stasjonsbygningen til kombinert formål som tillater forsamlingshus og bevertning gir mulighet for ulike bruksformål for ungdom.

Selv om planforslaget for øvrig ikke inneholder konkrete tiltak rettet mot ungdom, er det heller ikke i veien for det. Mange små tiltak kan gjøres uten å måtte ha en reguleringsplan som spesifikt viser det. Det kan tilrettelegges for enkle møteplasser som også ungdom kan benytte. Til dels kan utplassering av benker langs veien og tilrettelegging for enkle møtesteder bidra. Nittedal kommune eier flere arealer langs kommunale veier som er egnet til ett slikt formål.

Selv om det ikke er lagt inn tiltak spesielt beregnet på ungdom gjennom denne reguleringsplanen, har planforslaget positive konsekvenser også for dem i form av bedret trafikksikkerhet og flere gangforbindelser.

Områdets preg

Endrede bestemmelser for utnyttelsesgrad ble fastsatt gjennom siste kommunenplanrevisjon. Samtidig ble kravet til minsteareal for boligtomter på 600 kvm fjernet. Bestemmelsene er fulgt opp gjennom dette planforslaget. Dette kan over tid føre til tettere bebyggelse i området, og dermed et endret preg. Fellesområder er imidlertid ivaretatt bedre enn tidligere, slik at tettere bebyggelse ikke skal gå ut over disse.

6.4 Trafikale konsekvenser

Et viktig hensyn bak planforslaget å sikre muligheten til å kunne anlegge nødvendige trafikksikkerhetstiltak. Disse tiltakene er i stor grad myntet på myke trafikanter.

De siste trafikktellingene som er gjort for området er gjort i 2002. De kommer frem av tabellen under. Tallene for Stasjonsveien, er fra telling utført av Statens vegvesen i perioden 5-15 mars 2011.

Tabell 1 Trafikktall i området. Basert på trafikktellinger gjennomført i 2002 (kommunale veier) og 2011 (Stasjonsveien).

Sted	Trafikktall kjøretøy/døgn
Kruttverksveien v. Sørliveien	250
Kruttverksveien v. Brangata	200
Askeladdveien	102
Sagerudveien	1250
Eventyrveien	144
Stasjonsveien	6025

Det er grunn til å tro at trafikktallene for de kommunale veiene er noe høyere i dag, men det har foreløpig ikke vært noen storstilt utbygging etter 2002. Den generelle bilbruken har økt. Det ble ved gjennomføring av bebyggelsesplan for Myhrerskauen anslått at trafikktallene i Eventyrveien ville øke fra 144 til 279 etter utbygging av Myhrerskauen, men dette er ikke målt spesielt nå etter utbyggingen.

Tre veier innenfor planområdet skiller seg ut trafikkmessig. Stasjonsveien har klart mest trafikk, videre har Sagerudveien og Sørliveien større trafikk tetthet enn det resterende veinettet.

Kruttverksutbyggingen vil føre med seg større trafikk i Kruttverksveien og Brangata/Sagerudveien. Her avhenger derimot mye av hvilke perioder den tidsstyrte bommen i Svartkruttveien vil være stengt. Planforslaget har også lagt inn mulighet for stenging for gjennomkjøring i Myhrerskauen, slik at trafikken i Peer Gynts vei og Eventyrveien ikke skal øke betraktelig.

I planforslaget er det innarbeidet fortausløsninger som sammen med eksisterende fortau vil føre til sammenhengende fortau i Sagerudveien, Kruttverksveien og Sørliveien. I tillegg er det innarbeidet fortau langs Skolemesterveien fra Stasjonsveien frem til Rotnes skole. I Stasjonsveien eksisterer det allerede fortau og gang- og sykkelvei på hele strekningen. Sammen gjør disse tiltakene at myke trafikanters behov i de mest trafikkerte veiene i planområdet skal være ivaretatt. Trafikktettheten i de fleste andre veiene i området er mindre enn at investeringer til fortau kan forsvares.

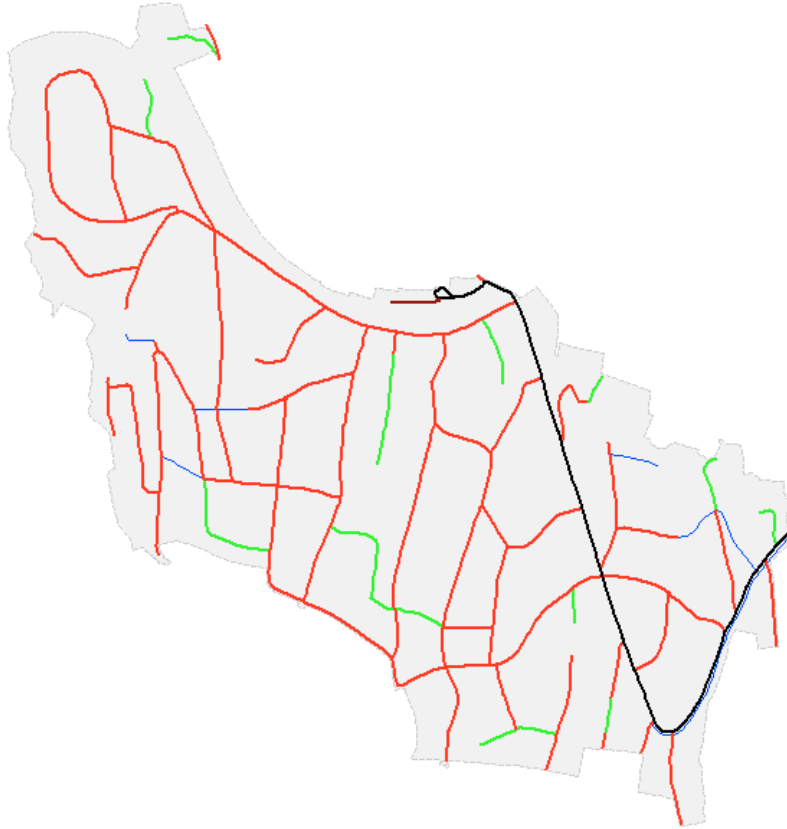
I tillegg til de ovenfor nevnte tiltak så legger planforslaget opp til flere stier (turdrag), turstier, fortau, gang- og sykkelveier samt ny gangbro over jernbanen, som skal kunne gi raske forbindelser internt i området, disse er beskrevet i kap 5.4.2, 5.5.3 og 5.5.4. Foruten disse vil det også etter hvert bli en en gangforbindelse i Kruttverket fra innerst i Sagerudveien fram til Svartkruttveien (ved å bl.a. benytte seg av en grøntkorridor og en blindvei). Derfra vil det være gangforbindelse mot Sørli skole, gjennom Myhrerskauen.

Ved Sørli skole er det planlagt rondeller i nord og sør for å kunne gi skolebarna som blir kjørt og som går forbi en sikrere av- og påstigning. Ved Rotnes skole eksisterer det allerede en slik rondell. Ved Sørli skole er det også planlagt ny parkeringsplass for foreldre som ønsker å følge barna helt frem. Denne skal også benyttes som ny utfartsparkering.

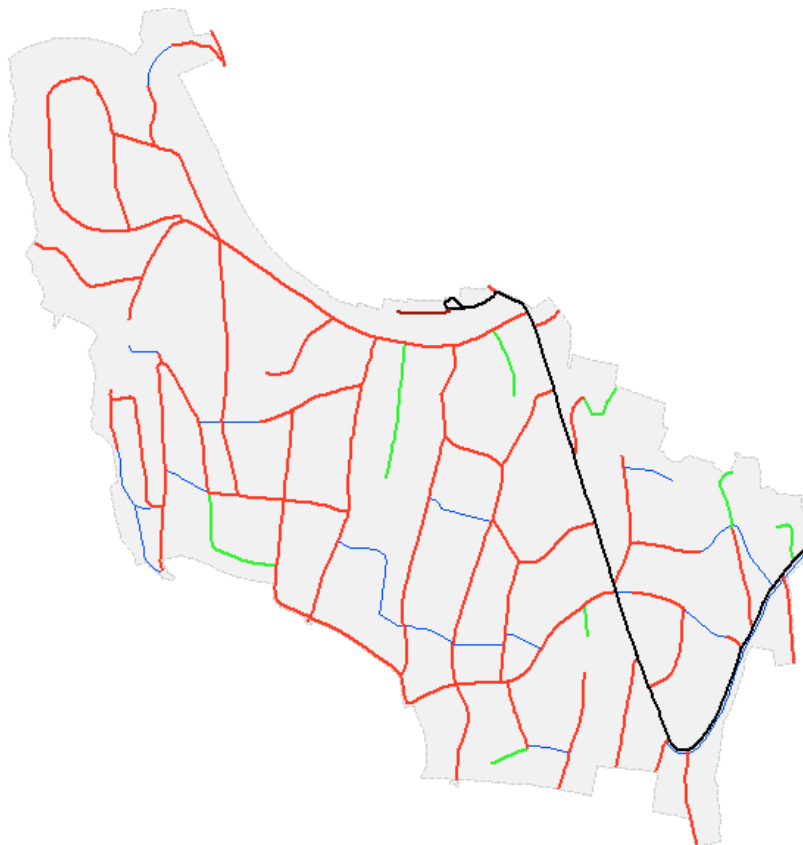
Fartsdempende tiltak som skilting, endring av fartsgrenser, anleggelse av fartsdempere o.l. omhandles normalt ikke i områdereguleringer. Dette er forhold som normalt hører hjemme i kommunens trafikksikkerhetsplan og egne skiltplaner. Bortsett fra Stasjonsveien er området **skiltet** 30 km/t. I mange av veiene er det utført fartsdempende tiltak.

Avsettelse av areal til vendehamre vil bidra til bedre trafikksikkerhet i forbindelse med håndtering av store kjøretøy i boligområdene.

Planforslaget fører også til at en del veier skifter status fra privat til offentlig, se omtale i punkt 5.4.1. Figur 17 og figur 18 viser situasjonen før og etter regulering.



Figur 17 Kartet viser veienes status i dag. Røde veier er offentlige, blå er kommunale g/s veier, svart er fylkesveier og brun farge viser Jernbaneverkets veier



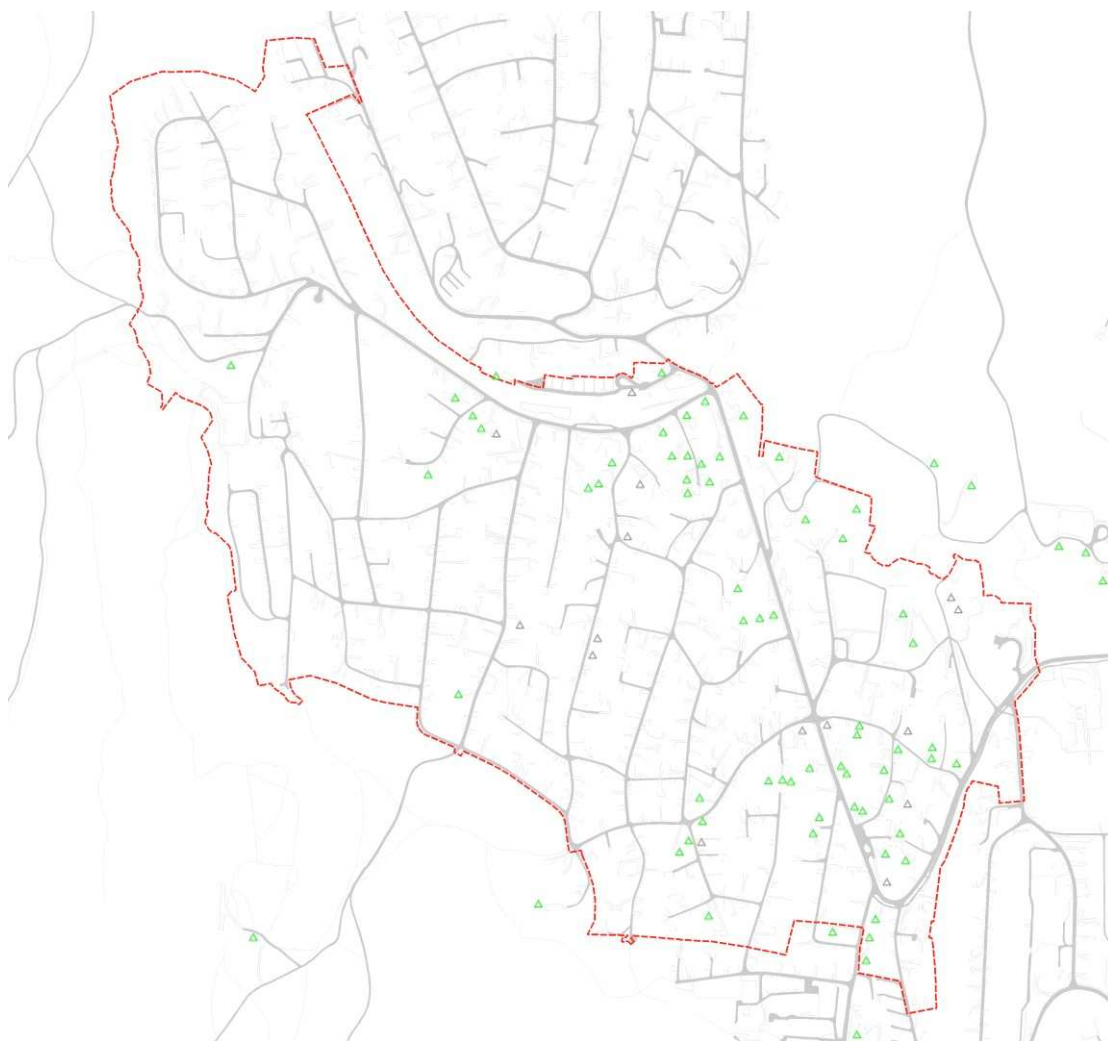
Figur 18 Status etter gjennomføring av planforslaget. Farger - se figurtekst over.

6.5 Konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø

Planen legger i liten grad til rette for nye tiltak, og det er derfor ikke krevet gjennomført arkeologiske registreringer i området fra Akershus fylkeskommunes side. Fylkesdelplan for kulturminner og kulturmiljøer ble vedtatt av fylkestinget 14.juni 2007. Med planen følger 5 temakart:

Temakart A	Kulturmiljøer og kulturlandskap av regional verdi
Temakart B	Fornminner
Temakart C	Fredede bygninger, anlegg og områder. Fredede og listeførte kirker
Temakart D	Statens kulturhistoriske eiendommer og landsvernplaner
Temakart E	SEFRAK-registrerte bygninger

Kartene viser at det ikke er lokaliteter av de tre første kategoriene innenfor planområdet. Nittedal stasjon er registrert som avsatt som verneverdig i Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen, denne er avsatt med hensynssone bevaring i planforslaget. Det finnes mange SEFRAK-registrerte bygninger i området, dvs. bygninger som er oppført før 1900. Dette er bygninger hvis verneverdi ikke er vurdert, og bygningene har ikke automatisk noen vernestatus. Reguleringsplanen har ikke konsekvens i forhold til disse bygningene.



Figur 19 SEFRAK-registrerte bygninger i stasjonsområdet

6.6 Risiko og sårbarhet

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse i tråd med Direktoratet for samfunns-sikkerhets (DSB) metodikk. Mulige uønskede hendelser er identifisert, sannsynlighet for at disse skal oppstå er vurdert, det samme er konsekvensgrad dersom hendelsen skulle inntreffe. Vurderingene har vært gjennomført i samråd med fagpersoner i kommunen innen trafikk, VA og miljø.

Følgende rangering er i tråd med DSBs anbefalinger benyttet for å vurdere sannsynlighet av en uønsket hendelse:

Tabell 6-2: Klassifisering av sannsynlighet

BEGREP	FREKVENNS
Lite sannsynlig	Mindre enn en gang hvert 50 år.
Mindre sannsynlig	Mellom en gang hvert 10 år og en gang hvert 50 år.
Sannsynlig	Mellom en gang hvert år og en gang hvert 10 år
Meget sannsynlig	Mer enn en gang hvert år.

Konsekvensen av en hendelse rangeres etter forventet skadeomfang i forhold til mennesker, miljø og samfunn. I vurderingen av faregrad vil det være nødvendig med et visst skjønn, spesielt siden forskjellige fagområder vurderes ut fra samme terminologi.

Tabell 6-3: Klassifisering av konsekvensgrad

BEGREP	A MENNESKER	B MILJØ	C SAMFUNNSVIKTIGE FUNKSJONER
Ufarlig	Ingen personskader	Ingen miljøskader	Systemer settes midlertidig ut av drift. Ingen direkte skader, kun mindre forsinkelser, ikke behov for reservesystemer.
En viss fare	Få eller små personskader	Mindre miljøskader	Systemer settes midlertidig ut av drift. Kan føre til skader dersom det ikke finnes reservesystemer/ alternativer.
Kritisk	Få men alvorlige personskader	Omfattende skader på miljøet	Driftstans i flere døgn. F.eks. ledningsbrudd i grunn og luft.
Farlig	Opp til 5 døde	Alvorlige skader på miljøet	Systemet settes ut av drift for lengre tid. Andre avhengige systemer rammes midlertidig.
Katastrofalt	Over 5 døde og 20 alvorlige skadde	Svært alvorlige og langvarige skader på miljøet.	Hoved- og avhengige systemer settes permanent ut av drift. Kombinasjon av flere viktige funksjoner ute av drift. Atkomst, strømforsyning, vannforsyning.

Sannsynlighet og konsekvens av ulike hendelser gir til sammen et uttrykk for risikoen som en hendelse representerer. For å vise det totale risikobildet anbefaler veilederen å systematisere de uønskede hendelsene i en risikomatrise.

Hendelser som havner i øvre høyre hjørne i risikomatrisen (rødt område) har katastrofale konsekvenser og stor sannsynlighet, mens hendelser i nedre venstre hjørne (grønt område) er ufarlige og lite sannsynlige.

Mottiltak må iverksettes dersom hendelsene faller innenfor rødt område, og vurderes dersom hendelsene faller innenfor gult område. For flere aktuelle hendelser vil lover og forskrifter pålegge tiltak uansett i hvilket område hendelsen faller innenfor.

Tabell 6-4: Klassifisering av risiko. Her er de 4 uønskede hendelsene som er vurdert for stasjonsområdet markert med nummer, og plassert i tabellen

KONSEKVENNS	UFARLIG	EN VISS FARE	KRITISK	FARLIG	KATASTROFALT
SANNSYNLIGHET					
MEGET SANNSYNLIG		4.			
SANNSYNLIG					
MINDRE SANNSYNLIG		1.			
LITE SANNSYNLIG		3.		2.	

6.6.1 Mulige uønskede hendelser

Det er gjort en vurdering av mulige uønskede hendelser som kan oppstå som følge av utbyggingen. De aktuelle hendelsene er beskrevet i de følgende underkapitler. Der er også risikoreducerende tiltak beskrevet.

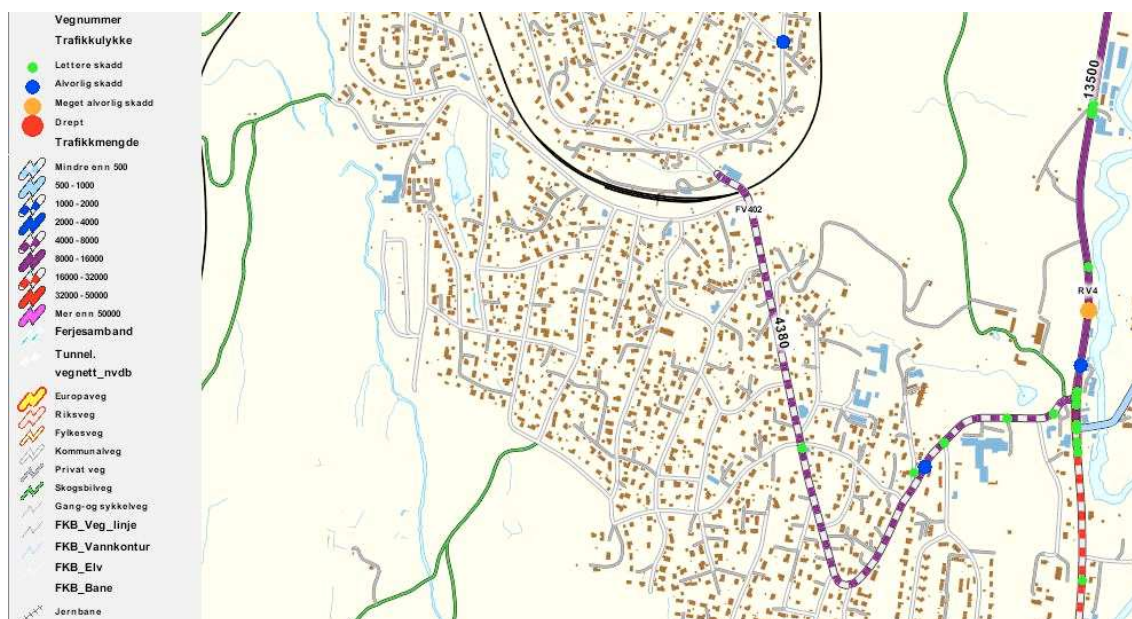
1. Kollisjon mellom bil og fotgjenger

Mange veier i Stasjonsområdet er relativt smale, og mangler fortau. Trafikktallene er imidlertid lave. Det er ikke gjort trafikktellinger de senere år, men trafikktellinger i 2002 viste trafikktall som vist i tabell 1. Det er grunn til å tro at trafikktallene er noe høyere i dag, men det har foreløpig ikke vært noen storstilt utbygging etter 2002.

Trafikktall for bolig gatene i stasjonsområdet ligger på rundt 2-300 kjøretøy per døgn, med unntak av for Sørliveien, Stasjonsveien og Sagerudveien. Dette er lave trafikktall, og vanligvis ikke konfliktfylt i forhold til forgjengere. Fartsgrensen er 30 km/t i hele området bortsett fra i Stasjonsveien, der fartsgrensen er 40 km/t. For Sagerudveien ligger trafikktallene på over 1000 kjt/d, og for Stasjonsveien er trafikktallene oppe i over 6000 kjt/d ved Solliveien. I Sørliveien og Stasjonsveien er det fortau, dette er ikke situasjonen i Sagerudveien.

Figur 20 viser at det ikke har vært registrert ulykker med personskader i bolig gatene på Rotnes i perioden 2000 - 2007, med unntak av en ulykke på Tumyrhaugen. I Stasjonsveien er det innenfor planområdet registrert en ulykke med alvorlig personskade, og 3 ulykker med lettere personskader. Sannsynligheten for at det skal oppstå personskade pga kollisjon mellom person og bil i bolig områdene er derfor lav.

Likevel legger planen opp til å forbedre trafikksikkerheten ved å legge til rette for flere nye fortau og gangveiforbindelser, særlig i tilknytning til skolevei. Også oppsetting av bommer vil bidra til tryggere skoleveier. Ved etablering av disse tiltakene, forbedres sikkerheten ytterligere, og sannsynligheten for påkjørsler reduseres ytterligere.



Figur 20 Kart som viser trafikkulykker i Rotnesområdet, samt trafikk tall i Stasjonsveien. Kilde: Statens veivesen

2. Påkjørsel tog / fortgjenger

Personer som bor på Tumyrhaugen vest og skal til Sørli skole, må gå helt øst til jernbaneundergang i Stasjonsveien, og videre vestover igjen på Sørliveien. Dette er en stor omvei, og det er stadig noen som lar seg friste til å klippe hull i gjerdet innerst i Nordliveien, for så å passere jernbanelinjen til Tumyrveien, og omvendt. Dette skjer midt i en sving for jernbanen, og sikten, og dermed bremsemuligheten for togfører er begrenset. Påkjørsel mellom person og tog mellom Norliveien/Tumyrhaugen er derfor en uønsket hendelse. En slik hendelse har ikke inntruffet på stedet, og sannsynligheten kan ikke anses for stor.

Dette reguleringsforslaget legger opp til mulighet til etablering av overgang fotgjengere mellom Nordliveien og Tumyrhaugen. Sannsynligheten for at påkjørsel skal skje blir derfor ytterligere redusert. Konsekvensen dersom det skulle skje, er imidlertid alvorlig.

3. Stor lastebil setter seg fast i jernbaneundergang i Stasjonsveien

Flere beboere i området mener at jernbanebroen i Stasjonsveien er for lav, og at det er fare for at større biler setter seg fast her. Broen har en fri høyde på 3,8 m, og dette er lavere enn det som er kravet f.eks. i Oslo kommune. Standard fri høyde på broer i Norge er 4,5 m. Sannsynligheten for at en større trailer setter seg fast her er imidlertid liten. Farten vil også være lav, slik at skadene som skjer ikke vil være store. Kostnadene ved å rive denne broen og bygge opp ny vil være svært store. Beboerne på Tumyrhaugen må inntil videre leve med at kjøretøyer høyere enn 3,7 m ikke kan komme inn i området. Sannsynligheten for at det blir behov for utrykningskjøretøy akkurat mens en lastebil har satt seg fast og sperrer inn- og utkjøring, er svært liten. Ambulansehelikopter og brannfly kan benyttes i en slik situasjon. Sannsynligheten for at en slik hendelse skal skje vurderes derfor som lite sannsynlig, og konsekvensgrad som en viss fare.

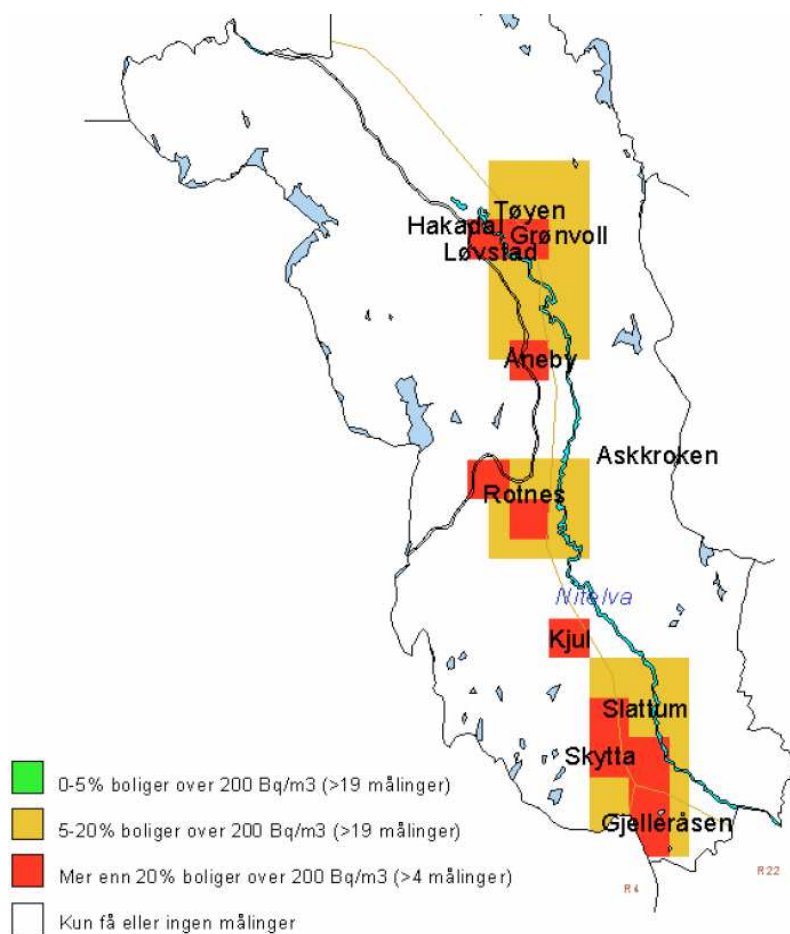
4. Helsekadelig radonstråling

Rotnesområdet ligger i et område med høye radonskonsentrasjoner. Samtidig er det mange boliger som er bygget mellom 1940 – 1970, da bevisstheten rundt byggemetoder for å unngå skadelig radonstråling var mindre. Det er derfor sannsynlig at en del beboere på Rotnes blir utsatt for høye radonkonsentrasjoner.

Statens strålevern har gjennomført kartlegging av radonkonsentrasjoner i hele landet. Vinteren 2003 ble det gjennomført en kartlegging av radon i inneluft i Nittedal kommune, i forbindelse med den landsomfattende undersøkelsen *RaMAP*. I rapporten gis følgende karakteristik:

”Nittedal kommune har et omfattende radonproblem. Ved Grønvoll, Løvstad, Åneby, Rotnes, Kjul, Skytta og Gjelleråsen er det høy sannsynlighet for forhøyede radonkonsentrasjoner, da flere enn 20 % av målingene er over 200 Bq/m³. I disse områdene anbefales det å gjøre oppfølgende målinger i alle boliger som har leilighet eller oppholdsrom i 1. etasje eller kjeller. Ved Tøyen, Slattum og området rundt Rotnes er det middels høy sannsynlighet for høye radonkonsentrasjoner, med 5-20 % av målingene over tiltaksgrensen. Anbefalt oppfølging i disse områdene er målinger i alle boliger som har oppholdsrom i laveste etasje.”

Det vurderes derfor som meget sannsynlig at beboere i området kan bli utsatt for skadelig radonstråling.



Figur 21 Områdekart fra Statens stråleverns rapport som viser at over 20 % av boligene i reguleringsområdet har radonkonsentrasjoner over grenseverdien på 200 Bq/m³

I ROS-analyser skal videre konsekvensgraden av den uønskede hendelsen vurderes. Epidemiologiske undersøkelser har vist at opphold over flere år i innemiljøer med høye radonkonsentrasjoner gir økt risiko for utvikling av lungekreft. Undersøkelser de senere år viser at radon i boliger er medvirkende årsak til ca. 14 % av alle nye lungekrefttilfeller i Norge. Dette ligger i øvre område av tidligere anslag (5-15 %). Studiene viser også at risikoen ved radoneksponering er størst for røykere ^{Feil! Fant ikke referanse-kilden.}. Konsekvensgrad vurderes derfor i denne sammenheng til en viss fare/kritisk.

Det finnes i dag mange avbøtende tiltak som kan gjennomføres for å redusere eller fjerne radonstråling i boliger. Generelt anbefales det å gjennomføre forebyggende tiltak mot radon ved nybygg, spesielt i områder med høy og middels høy sannsynlighet for radonkonsentrasjoner over 200 Bq/m³. Fra 01.07.10 blir det i teknisk forskrift til plan- og bygningsloven tatt inn krav om radonsperre og radonlufting i nye boliger. I reguleringsbestemmelsene til denne planen er

det tatt inn en bestemmelse som henviser til at byggesaker må forholde seg til teknisk forskrifts bestemmelser om radon. Vi har ansett at det i dette området er spesielt viktig å holde fokus på dette problemkomplekset. Nye hus i området vil derfor få hensiktsmessig radonsikring. Eldre hus i området vil imidlertid fortsatt være utsatt for høy radonkonsentrasjoner i oppholdsrom.

Planforslaget i seg selv representerer ikke noen større risiko for radonstråling enn tidligere for eksisterende eller nye beboere. Men radoneksponering sannsynligvis utgjør den hyppigste uønskede hendelse i området, har vi valgt å ta dette med i ROS-analysen. I kolonnen ”Risiko etter tiltak” under vil risikoen for uønsket radonstråling være liten for beboere som har gjort tiltak, mens den fortsatt vil være høy for beboere som ikke har gjennomført avbøtende tiltak. I forhold til metodikken havner vi på ”en viss fare”.

6.6.2 Oppsummering

	UØNSKET HENDELSE	SANN- SYNLIGHET	KONSE- KVENS	RISIKO ETTER TILTAK	MERKNADER
1.	Påkjørsel fotgjenger/bil	Mindre sannsynlig	En viss fare		Selv risikoreducerende tiltak vil ikke fjerne risikoen for bilulykker
2.	Påkjørsel tog/fotgjenger	Lite sannsynlig	Kritisk		Etter etablering av overgang vil sannsynligheten for ulykke bli redusert, men dersom dette likevel skulle skje, er konsekvensen alvorlig.
3.	Lastebil setter seg fast i jernbaneundergang i Stasjonsveien	Lite sannsynlig	En viss fare		Selv risikoreducerende tiltak vil ikke fjerne risikoen for at noen kjører rett på f.eks. en teknisk innretning
4.	Helseskadelig radonstråling	Sannsynlig	En viss fare		Avbøtende tiltak fjerner risiko. De som ikke har gjort avbøtende tiltak har risiko for skadelig stråling

7 Referanser og endringer i dokumentet

7.1 Referanser

- /1/ Forskrift om konsekvensutredninger. Miljøverndepartementet, forskrift nr. 275, 1.4.2005.
- /2/ Ny plan- og bygningslov
- /3/ Forskrift om rikspolitisk bestemmelse om midlertidig markagrense for naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (Marka), Oslo og Akershus. Fastsatt ved Kronprinsreg.res. 29. juni 2007.
- /4/ Kartlegging av radon i Nittedal kommune, Statens strålevern, 2003
DN-håndbok 13 – 1999
- /5/ DN-håndbok 13. Kartlegging av biologisk mangfold, 1999.

7.2 Endringer i dokumentet siden 1.gangsbehandling

Følgende endringer er gjort i dokumentet siden førstegangsbehandling, juni 2010.

Innholdsfortegnelse: Oppdatert

Punkt 1.4: Milepælene i planens fremdrift oppdatert

Punkt 3.3: Oversikt over eksisterende planer rettet opp (203 manglet, og 211 hadde til dels feil navn, samt feil vedtaksdato)

Punkt 5.3: Arealkategorier oppdatert i forhold til endringer

Punkt 5.3.2 og 5.3.3: Oppdatert i forholdt til endring Solli.

Punkt 5.3.6: Presisering i forhold til plassering av garasjer. Endret fra veikant til veiformål for å unngå missforståelser.

Punkt 5.4.3: Oppdatert i forhold til endring Myrerskauen.

Punkt 5.4.5, 5.4.6 og 5.5.1: Tidspunkt for opparbeidelse av SP1 og R2.

Punkt 5.5.4: TV2 fjernet (endring Myrerskauen)

Punkt 5.6: H810 i opprinnelig planforslag har fått navnet H810_1. I tillegg er H810_2 tilføyd.

Punkt 5.7: Som i 3.3 manglet plan 203, og 211 hadde delvis feil navn og vedtaksdato.

Punkt 5.9: Tiltak oppdatert i forhold til endring Solli og Myrerskauen.

Punkt 6.1.4: ”Pbl” satt inn (feilretting)

Punkt 6.4: Oppdatert tall for Stasjonsveien. I tillegg er ordet ”soneskiltet” byttet ut med ”skiltet” (feilretting).

Punkt 6.6.1: Oppdatert trafikk tall for Stasjonsveien.

Kapitel 7: Referanser har fått eget avsnitt 7.1. I tillegg er 7.2 (dette avsnitt) tilføyd.

Vedlegg: Kart i A3 format med veinavn i planområdet.

