

Til  
Skedsmo kommune  
v/ Planavdelingen  
Pb 313 2001 Lillestrøm

## **Åpent brev om reguleringsplan for Høgslund**

Velforeningene har de siste ukene mottatt flere henvendelser – både muntlig og skriftlig – om reguleringsplanen for Høgslund. Høringsfristen gikk som kjent ut på den tiden av året da de fleste er opptatt med å planlegge og å nyte en velfortjent ferie.

Det er spesielt tre punkter som går igjen:

- trafikksituasjonen på Skedsmokorset generelt
- manglende, eller sterkt begrensede, tiltak til støysanering
- mangelen på grønne friarealer og andre miljøaspekter.

Velforeningene deler til fulle de bekymringene som er kommet oss for øye og øre, og vi ser at der boligområder grenser opp til og også omkranses av industrivirksomhet, er det duket for konflikter. I tillegg er trafikksituasjonen på Skedsmokorset kaotisk både morgen og ettermiddag, og veikorridoren der reguleringsområdet ligger, er ikke særlig godt utformet i dag.

### **Trafikksituasjonen.**

Først ut var vedtatt reguleringsplan for en østlig avlastningsvei fra Berger til Skedsmovollen/Kirkeveien med tverrforbindelse via Høgslund opp til Trondheimsveien ved Lurudveien. Med hensyn til å avvikle trafikk, er dette et godt innspill.

Derneft ble regulering av grustakene på Berger vedtatt i 2005. Her er det et omfattende ringveisystem med flere rundkjøringer og god kapasitet på avvikling av trafikk. Delstrekninger er vedtatt oppgradert til fullverdige gjennomfartsveier. Sydgående påkjøringsrampe til E6 er vedtatt flyttet noen hundre meter sørover for å betjene området i grustakene på en bedre måte.

Forslag til reguleringsplan av Høgslund bygger videre på de to andre. Det er positivt at adkomsten til reguleringsområdet kan skje på veialternativer som ikke belaster boliger og skoler. Tverrveien har forbindelse til østsiden av E6 og videre mot Bølerveien i nord. Samleveien legges nær E6 og forbinder Tverrveien med ringveisystemet i grustakene på Berger på vestsiden av E6.

Svakheten ved reguleringsforslaget er at tungtrafikken like godt ta ut på Trondheimsveien foran Vardeåsen Nærmiljøseier. Det samme valget får de inntil 500 arbeiderne som måtte få sitt daglige virke i reguleringsområdet. Biler fra Vardeåsen må fortsatt suse forbi Nærmiljøseieret slik som i dag. Med forslaget til reguleringsplan kan det forventes en bedret trafikkavvikling på Skedsmokorset, men beboerne og spesielt barna får et langt dårligere miljø sentralt i denne trafikkorridoren.

Er det mulig å bedre miljøet?

Nå, som det også foreligger en reguleringsplan for Høgslund, er en ny og viktig brikke lagt, nemlig Samleveien. Her kan biltrafikken ledes ut på gjennomfartsårer i industriområder i stedet for å belaste boligområder. Veistrekningen fra Vardeåsen til Kirkeveien via sørligste vei i grustakene og inn på Samleveien blir ikke nevneverdig lengre enn langs Trondheimsveien og Tverrveien. Den store miljøgevinsten vil gående og syklende – både skolebarn og eldre – oppleve. Med andre ord: Skrinlegg de nordligste meterne av Tverrveien og la hundremeterskogen leve!

En ytterligere forbedring er å flytte den sydgående påkjøringsrampen til E6 fra grustakene til reguleringsområdet (inntegnet kryss i nordøst erstattes med rundkjøring). Trafikken fra Vardeåsen får et nytt incitament til å velge denne traseen: muligheten til umiddelbart å komme ut på E6 mot Oslo! Også for trafikk fra reguleringsområdet og Skedsmo betong er en slik plassering av på-

kjøringsrampen ideell. Løsningen gir også andre små miljøfordeler: Sydgående tungtrafikk fra grustakene kan da akselerere inn på E6 over en flat veistrekning i stedet for å streve i en bratt påkjøringsrampe, og det gir større rom for å bygge en fullverdig støyvoll langs E6 øst for grustakene på Berger.

## Effektivt veinett



Velforeningene ser også at annen industri på Skedsmokorset bør få nytte godt av den nye infrastrukturen med veier. Snuplassen ved Isbjørn as bør koples til Tverrveien i inntegnet kryss. Det er ønskelig at biler fra Industriveien (øst og vest) vil benytte denne muligheten, og at lekkasjen av biler fra reguleringsområdet ut på Trondheimsveien blir begrenset. I det minste er det mulig å påvirke trafikkinteressene med en mer aktiv og kreativ skilting. Andre tiltak kan være å begrense tungtrafikk i Lurudveien forbi Furulundveien, f.eks. med skilting.

I reguleringsplanen (og i grustakene) inngår også et nett av gang- og sykkelveier. Dette er et meget positivt. Om Tverrveien må vike for hundremeterskogen, vil vi oppfordre til at gang- og sykkelveier ikke begrenses på samme måte, men fullføres med de små justeringer som eventuelt måtte følge. Anlegg også planlagt gang- og sykkelfelt langs Moreneveien. Likeledes må det gis høy prioritet på å få til en sikker skolevei for kryssing av Trondheimsveien ved Lurudveien.

## Støysanering.

I Skedsmo er det mange mennesker som plages av veitrafikkstøy, og korridoren langs E6 er intet unntak. Takket være det private initiativ og kommunal oppfølging har en stor slått støyvoll gitt et hundretalls familier i Prestegårdshagen en ny hverdag – en radikalt ny hverdag.

Veitrafikkstøyen plager langt flere mennesker i Vardeåsen – men støybelastningen er ikke så høy som den var i Prestegårdshagen, og formelt sett er det intet som skulle kunne utløse støysanering der. Siden så mange er berørt, representerer støyeksoneringen mot Vardeåsen like fullt en stor belastning på folkehelsen.

De støyberegningene som er gjort under utarbeidelse av reguleringsplanen, er formelt sett nødvendig og rimelig korrekt håndtert, men like fullt avdekker ikke beregningene de vesentlige forholdene, nemlig at tusenvis sjelden får fred fra den jevne susen fra E6. I retningslinjene skal støyberegningen foretas uten vind siden det vanligvis skal blåse like mye fra den ene kanten som fra den andre.

Det er flere forhold som gir en verre situasjon enn forutsatt. I godværsperioder blåser ettermiddagsbrisen over E6 mot Vardeåsen (dominerende vindretning). Landskapet er åpent – spesielt ved E6, og dermed bærer vinden støyen meget effektivt. Om vinden kan bremses opp eller avbøyes der støyen dannes, er det mulig å oppnå en støygevinst. Det mest effektive for et så stort område som Vardeåsen, er en høy støyvoll tett inntil kilden – nær E6. I Prestegårdshagen er det rimelig kort avstand

mellom støyvoll og eksponerte eiendommer slik at en heving av støyvollen med én meter gir stor støyreduksjon. Vardeåsen ligger langt unna og en tilsvarende heving på én meter gir her en langt mindre støyreduksjon. Like fullt, enhver reduksjon av veitrafikkstøyen på 1 dB er «gull verdt», men det må selvsagt veies opp mot entreprenørkostnadene og forventet gevinst av forbedret folkehelse.

Ved bruk av lett forurensede masser har prosjektet i Prestegårdshagen tilført Skedsmo kommune og beboere på Skedsmokorset en stor miljøgevinst. Feiring bruk, som utførte arbeidene, har vist stor interesse for å kunne fortsette med støysanering også i reguleringsområdet under tilsvarende betingelser. I reguleringsområdet er det langt mer masse som skal flyttes, enn det som trengs til en voll av samme format som i Prestegårdshagen!

Når det i forslag til reguleringsplan er fastsatt en jordvoll med minimumshøyde på fem meter – mange steder tilsvarer dette bare tre meter over dagens terreng – så virker dette smått og knuslete i forlengelsen av vollen i Prestegårdshagen. I svigen i Skogfaret hvor plassen er meget begrenset, er høyden redusert til 9 meter, ellers er normal høyde 12-13 meter! På enkelte steder tilsvarer det godt over 20 meter fylling over tidligere terrengnivå!

Velforeningene ser ingen grunn til at støysaneringen i reguleringsområdet skal utsettes <sup>1</sup> eller utføres halvhjertet! Dagens støybelastning i reguleringsområdet er så stor (over tiltaksgrensene) at støyvoll må på plass før det gis brukstillatelse for første byggetrinn.

## **Grønne friarealer.**

Velforeningene oppfordrer til vern om skogen i reguleringsområdet. Mellom de tre bolighusene i reguleringsområdet og arealer disponert for industri, er det i dag skog. Det tar timer å felle trærne, men det går flere tiår før gjenveksten bøter på skadeverket. Bevar i størst mulig grad skogen ved at andre arealer bygges ut først, og ved at et minimum antall trær felles før, og i, byggeperioden.

Hundremetersskogen har sin egenverdi, og danner en naturlig visuell skjerm mellom Trondheimsveien og industrifeltene ved Høgslund. Med sin kuperede profil er den et nært og stille vitne om det ravinlandskapet som en gang preget store deler av kulturlandskapet her.

Oppsummert anbefales følgende endringer i reguleringsplanen for Høgslund:

- anlegg Tverrveien fram til hundremetersskogen – uten tilknytning til Trondheimsveien
- gi rom for mulig sydgående påkjøringsrampe til E6 lengst nordøst i reguleringsområdet (nødvendige arealer båndlegges for eventuelle veiformål)
- støysanering langs E6 må oppskaleres (sju? - åtte? meters støyvoll) og fremskyndes  
Kulvert under E6 forlenges nordover slik at kvaliteten (høyden) på støyvollen kan bibeholdes på hele strekningen  
(Sjekk: bør Samleveien flyttes noen meter mot nord?)
- sikker skolevei med kryssing av Trondheimsveien må revideres (omfattes av reguleringsplanen)
- styrket vern av grøntarealer – øket belte med vegetasjon i randsonen av industrifeltet
- tillatt utnyttelse (TU=120 %) er meget høy og bør reduseres, det samme gjelder for gesimshøyde (14 m) <sup>2</sup>.

I tilknytning til reguleringsplan for Høgslund kommer følgende oppfordringer:

- planlagt sydgående påkjøringsrampe til E6 i grustakene flyttes inn i reguleringsområdet (til erstatning for eksisterende sydgående påkjøringsrampe ved Berger)
- Tverrveien forlenges til snuplassen ved Isbjørn as (fra antydte kryss i forslag til reguleringsplan)

---

1 Innstilling fra Planavdelingen etter offentlig ettersyn: "I tillegg stilles det rekkefølgekrav til at støyvollen skal stå ferdig før det gis brukstillatelse på mer enn 50 % av byggeområdet.»

2 Postens omstridte anlegg i Lørenskog har grønne buffersonene som er tre ganger så brede som i reguleringsforslaget og en teknisk utnyttelse av det resterende arealet (nettoarealet) som er under halvparten av TU for Høgslund.

- kommunalt drevet planprosjekt startes opp for å koordinere og optimalisere trafikkavviklingen i E6-korridoren (E6, Bølerveien med forlengelse, tunnel (RV 120), Trondheimsveien, Industriveien, samt grustakene og Høgslund) og med spesielt fokus på å styrke nærmiljøet for tilstøtende boligområder og for Vardeåsen Nærmiljøsentor.
- oppgrader støyvoll ved Heidenreich og Avancia

Skedsmokorset Vel  
Per Arne Grønlie

Vardeåsen Storvel  
Arild Smestad