

---

# Notat

---

Til  
Kommunestyret

Fra  
Rådmannen

Deres ref. : /  
Vår ref. : 10/5392-89  
Dokumentnr. : 30781/11  
Saksbehandler : Anne Grindal Sæbye  
Arkivkode : 217  
Dato : 12.12.2011  
Gradering :

Kopi

Sak

## RESULTAT ETTER FORHANDLINGER OM FROGNER STASJON – TILLEGGSNOTAT TIL SAK 96/11

---

Rådmannen viser til Miljø- og utviklingsutvalgets sak 74/11. Ordfører fikk i oppdrag av M/U å gå i forhandlinger med Jernbaneverket, Akershus fylkeskommune og Vegvesenet om et omforent planforslag. Det ble avholdt møte mellom Sørums kommune, Statens Vegvesen, Akershus fylkeskommune og Jernbaneverket 07.12.11. Ordfører og representanter for administrasjonen var til stede.

### Ordfører tok opp følgende i møtet:

Dersom det skal være aktuelt for kommunen å se på løsninger som ikke innebærer ny avkjørsel fra fylkesveg 171, må følgende ivaretas:

1. En annen avkjørsel enn fra fv 171 må enten være direkte fra Mokrysset, eller så langt opp i Trondheimsvegen mot Mokrysset som mulig, slik at det er å oppfatte som et kryss. Avkjørselen må være rundkjøring, ikke t-kryss.
2. Forholdet for gående og syklende på gang-sykkelveger må ikke forverres. Viktigheten av planfri kryssing av gang-sykkelveg fra Lindeberg i retning Frogner sentrum ble poengtert. Dette betyr at en kryssing av adkomstvegen til stasjonen må være i kulvert.
3. Løsningene må være arealeffektive.
4. Behovet for utvidelsesmuligheter i Mokrysset ble også understreket.

Det var enighet i møtet om at Vegvesenet og Jernbaneverket skulle vurdere et justert alternativ B som ivaretok disse hensynene. For punkt 4 var det enighet om at utvidelsesmulighetene tegnes ut og legges fram som skisse for kommunestyret, og at en må se nærmere på mulighetene for å knytte en realisering opp mot påfølgende planer i form av rekkefølgebestemmelser. Det vil kreve en del tid å detaljprosjekttere et utvidet Mokryss, og det vil kreve reguleringsplan. I forhold til stasjonsflyttingen nå er det ikke påkrevd med utvidelse av Mokrysset.

### Det legges nå frem forslag til justert alternativ B med rundkjøring tett opp til Mokrysset:

Rådmannen vil påpeke at det er kort tid siden møtet mellom partene. Det er grunnlagstegninger som legges fram nå, men de viser at forslaget er mulig i fht terreng og oppfylling. Reguleringsplantegning utarbeides på bakgrunn av dette i etterkant av kommunestyremøtet, dersom forslaget går videre.

Vegvesenet sa allerede i møtet 7.12. at en ny arm direkte fra Mokrysset ville være uaktuelt. Det vil kreve store areal å utvide krysset til å håndtere en femte arm. Løsningen er også lite brukt i Norge, og det kan føre til et usikkert trafikkbilde med dårlig flyt fordi billister ikke er vant til dette.

Forslaget som nå legges fram er derfor lagt så tett opp til Mokrysset som mulig, med rundkjøring istedenfor t-kryss. Avstanden må ivareta at det ikke blir tilbakeslag til Mokrysset ved stor trafikk til/fra stasjonen. Lignende løsning med samme avstand mellom rundkjøringene finnes ved avkjørselen fra E6 til rv 2 ved Kløfta der det er 2 rundkjøringer tett på hverandre. Avstanden til Mokrysset er 100 meter, omtrent som på Kløfta. Dette er så tett at billister vil oppfatte dette som et kryss. GS-vegen langs Trondheimsvegen krysser i kulvert under (undergang) adkomstvegen til stasjonen.

Det er ønskelig at rundkjøringer så nærme hverandre ligger på omlag samme plan. Å legge dem helt i samme plan, vil få betydning for Trondheimsvegen videre mot Frogner sentrum. Ny rundkjøring er hevet ca 2,5 - 3 meter over eksisterende terreng. Som følge av dette vil Trondheimsvegen måtte heves fram til avkjøringen til gården Melvoll vestre. Stigningen her øker fra 3 til 5 %. Dette nærmer seg maksimalverdien på stigning på denne typen veg. Å heve ny rundkjøring ennå mer til samme høyde som Mokrysset anbefales derfor ikke. På vedlagte tegning er dagens terreng og nytt terreng markert.

Det kan være problematisk med rundkjøringer utenom byområder som ligger svært nærme hverandre. Tilbakeblokkering fra den ene rundkjøringen til den andre, vanskeligheter med god og synlig skilting med alt for kort avstand mellom kryssene, samt økning i stigningsforhold som nevnt. *Statens vegvesen mener likevel at det er mulig å plassere rundkjøringene like nærme som på Kløfta, altså rundt 100 m mellom rundkjøringene slik forslaget også ivaretar.*

*Punkt 1 og punkt 2 fra ordfører er godt ivaretatt i planforslaget.*

#### Arealeffektive løsninger:

Adkomstveg til stasjonen parallelt med fv 171 er ikke berørt i justert alt. B. En rundkjøring tar noe mer areal enn et t-kryss, hvor mye må beregnes i høringsperioden. Den er lagt høyere i terrenget enn opprinnelig t-kryss, noe som vil kreve økte fyllingsutslag. Dette er imidlertid ingen vesentlig økning. Asplan Viak arbeider videre med en løsning for gangveg/fortau langs den nye adkomstvegen som minimaliserer inngrepet på vestsiden av adkomstvegen, samt et alternativ med gangveg/fortau på østsiden av adkomstvegen. Kommunen ønsker en arealeffektiv løsning.

*Punkt 3 fra ordfører er godt ivaretatt i planforslaget.*

#### Utvidelsesmuligheter i Mokrysset:

Det er tegnet ut en skisse til mulig utvidelse av Mokrysset (vedl 2). Her vises 2 parallelle kjørefiler inn i rundkjøringen fra alle retninger. Skissen vil følge saken på høring. I høringsperioden må det konkretiseres når utvidelsen skal realiseres, og eventuelle rekkefølgekrav.

*Punkt 4 fra ordfører er godt ivaretatt i planforslaget.*

#### Rådmannens vurdering:

- Forslaget som Asplan Viak på vegne av Jernbaneverket, i tett samarbeid med Statens vegvesen har lagt fram, ivaretar de 4 punktene fra ordfører (møtet 7.12), samt M/Us vedtak av 30.11.11.
- Konsulentene har også tegnet ut et alternativ med kryssing av gang-sykkelvegen i plan over ny adkomstveg til stasjonen. Dette legges ikke fram for kommunestyret, i og med at det ikke ivaretar ordførers punkt 2.
- Andre forhold fra M/Us vedtak 29.11: Bussholdeplasser ved fv. 171 tilrettelegges for at 2 busser kan stoppe samtidig. Det tilrettelegges for snuplass på stasjonsområdet dimensjonert for 15 m busser med holdeplass rett utenfor stasjonen. Denne kan ta to busser om gangen. Løsningen ivaretar også "buss for tog".
- Igangsettingstidspunkt for boliger på Melvoldjordet vil være opp til utbygger, men et første byggetrinn kan tidligst være ferdigstilt om 2, 5 - 3 år.

Må avklares i høringsperioden – dersom justert alternativ B sendes på høring:

- Pga tidspress må enkelte detaljer bearbeides ved justert alternativ B. Dette kan gjøres i høringsperioden, og slik at dette fremkommer ved sluttbehandlingen.
- Tidspunkt for utvidelse av Mokrysset avklares i høringsperioden (rekkefølgebestemmelse).

Forslag til innstilling dersom kommunestyret velger å gå for justert alternativ B:

Jernbaneverkets anmodning om å legge forslag til reguleringsplan for Frogner stasjon med krysningsspor, justert alternativ B datert 13.12.11, med bestemmelser datert 19.08.11, revidert 18.11.11, ut til offentlig ettersyn med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10 etterkommes.

*(fra MU 30.11)*

Planforslaget skal også knytte buss og tog sammen, slik at det kan bli det sentrale trafikkknutepunktet på Frogner. Det bør etableres en snuplass på stasjonsområdet dimensjonert for 13,7 m busser med holdeplass rett utenfor stasjonen. Denne bør klare to busser ad gangen.

I tillegg skal det etableres gode bussløsninger i begge kjøreretninger langs Fv 171.

Planforslaget skal også ta høyde for at det bygges ladestasjoner for mellom 5-10 elbiler på parkeringsplassen til Frogner stasjon.

I tillegg skal det bygges sykkelparkering under tak. Stasjonsområdet skal ha god og miljøvennlig belysning, eksempelvis LED-belysning.

*(fra tidligere vedtak om alt A som også gjelder justert alt B.)*

Som en del av krysningsprosjektet gjennomføres det støyskjerming gjennom hele Frognerbygda.

Det må inngås en bindende avtale mellom Jernbaneverket og kommunen som sikrer forpliktelse, bidrag og framdrift til fremtidig realisering av parkeringskjeller/parkeringshus m.v. når utbygging av Melvoldjordet tilsier at området bør benyttes for andre formål enn flateparkering.

*(nytt, var en del av rådmannens alt. forslag i MU 30.11).*

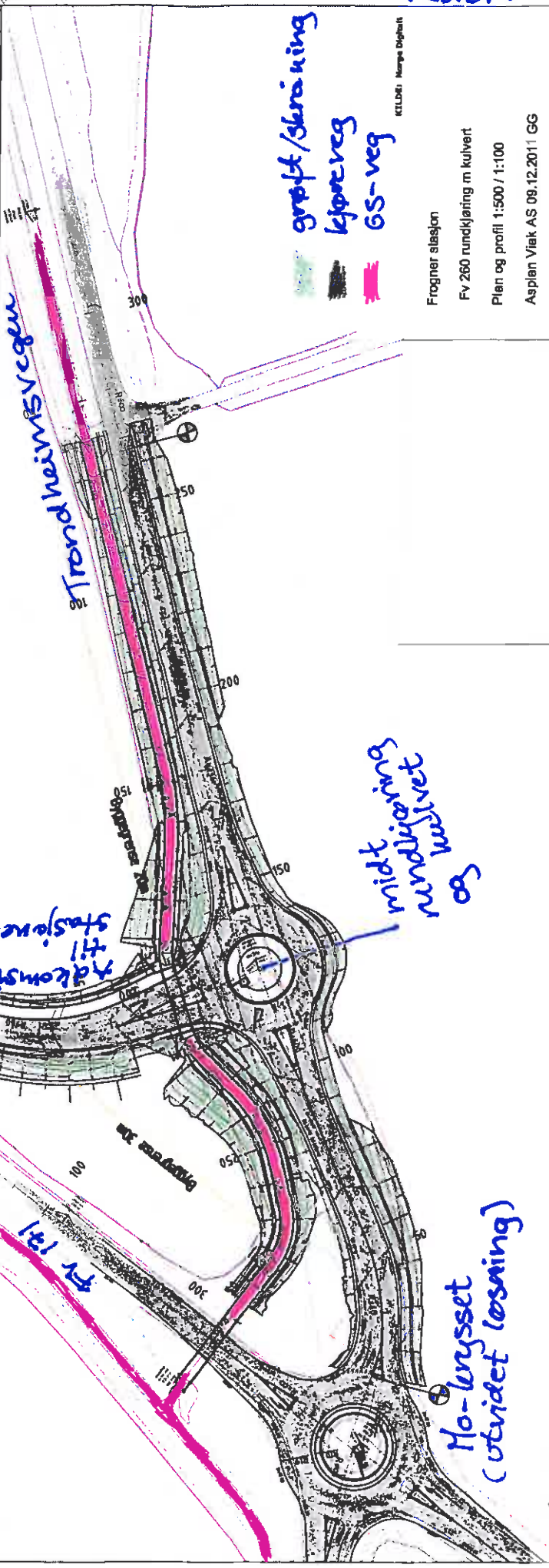
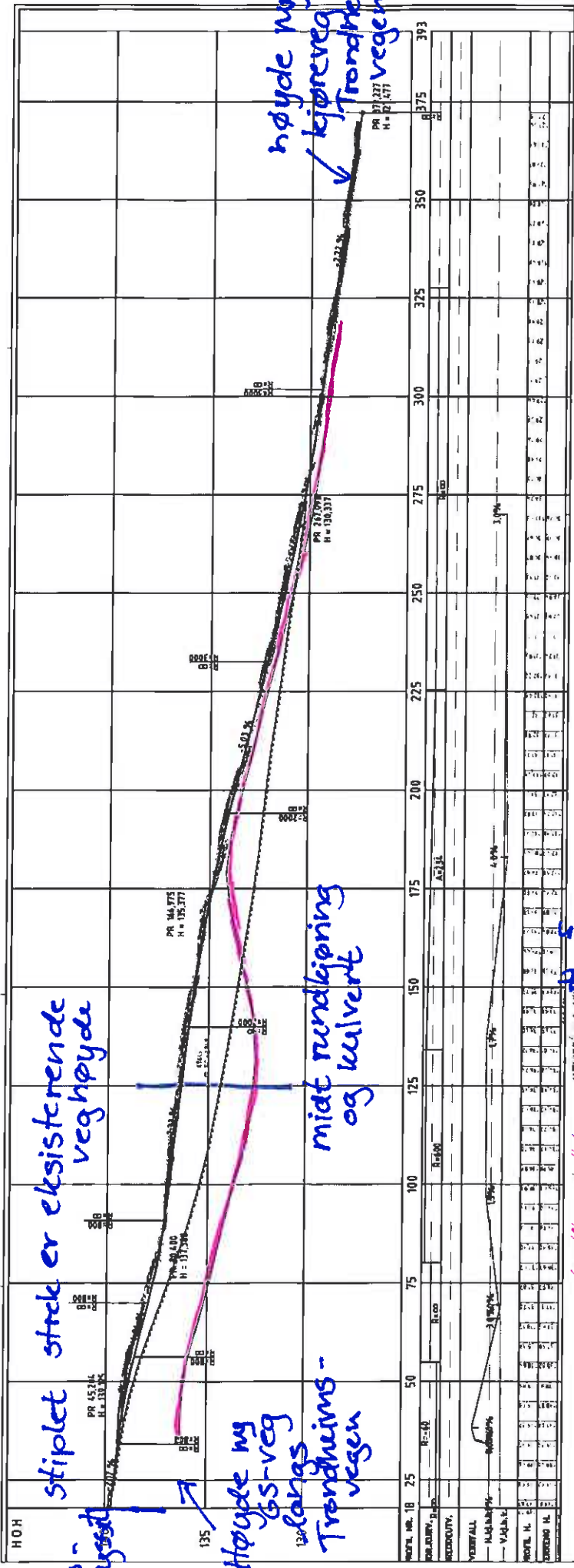
Rådmannen iverksetter reguleringsarbeid med gang-sykkelveg mot Lindeberg med tanke på realisering i løpet av 4 års perioden. Finansiering vurderes i økonomiplan 2013 – 2016. Forutsetning for kommunal finansiering er at Jernbaneverket opprettholder Lindeberg stasjon.

*(nytt, av 14.12.11).*

- Geotekniske forhold mht rundkjøringsløsningen må klargjøres
- Løsning for GS-veg fra Trondheimsvegen til stasjonen avklares tidlig i høringsperioden
- Tidspunkt for utvidelse av Mokrysset må avklares i høringsperioden (rekkefølgebestemmelse).

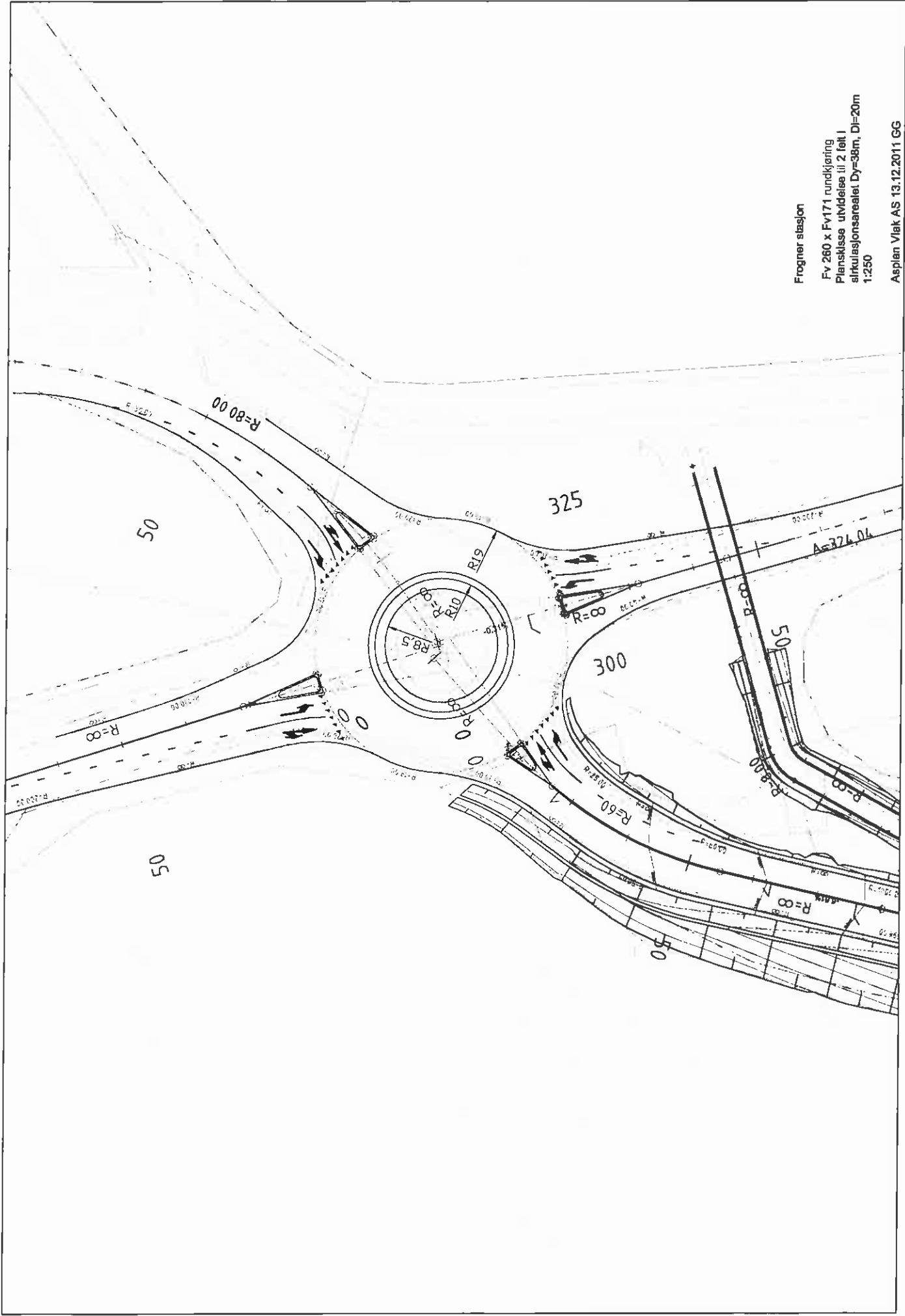
Den del av gjeldende reguleringsplaner som overlappes av planforslaget foreslås opphevet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10. Dette gjelder følgende planer:

- Reguleringsplanen for Frogner stasjon av 13.12.2000.
- Reguleringsplan for Frogner sentrum mellom Leira og jernbanen av 31.08.1995.
- Reguleringsplan for Frognervegen av 21.11.2002.
- Reguleringsplan for Områdene langs Frognervegen fra Stasjonsbakken til Gauteidvegen av 13.06.1983.
- Reguleringsplanen for Frogner av 08.03.1977.
- Reguleringsplanen for Del av Frogner boligfelt mellom Gauteidvegen og RV 171 (busslomme RV 171 ved Melvold bru) av 05.10.1988.
- Overlappende del av Reguleringsplan for Kirkebakken av 08.09.2010 foreslås ikke opphevet, men reguleringsplanen for Frogner stasjon og krysningsspor gis midlertidig rettsvirkning i anleggsperioden for dette arealet.



VedL. 1

Frogner stasjon  
 Fv 260 rundkjøring m kulvert  
 Plan og profil 1:500 / 1:100  
 Asplan Viak AS 09.12.2011 GG



Frogner stasjon

Fv 260 x Fv171 rundkjøring  
 Planskisse utvideelse til 2 felt i  
 sirkulasjonsarealet Dy=38m, DI=20m  
 1:250

Asplan Viak AS 13.12.2011 GG