



ULLENSAKER KOMMUNE

BYPLAN JESSHEIM 2030

**Jessheim – tilgjengelig
og levende regionsenter**

**Vedtatt av kommunestyret
den 16.06.2014**



Forord

Jessheim er kommunesenteret i Ullensaker og også regionsenter på Øvre Romerike. Som følge av veksten på hovedflyplassen, får Gardermoen-området og Jessheim en sterk utvikling. Vekstprognoser viser at Jessheim forventes å ha drøyt 30.000 innbyggere og 13.000 arbeidsplasser innen år 2030. Veksten og de mulighetene dette gir, må utnyttes til det beste for innbyggerne og regionen.

Byen skal utvikles med et tydelig sentrum med nødvendige funksjoner, gode byrom og trivelige møteplasser. En slik bystruktur legger til rette for gående/syklende og for å betjene byen med et godt kollektivtilbud.

Videreutvikling av Jessheim bidrar til å gjøre hele regionen mer attraktiv som bosted for innbyggere med høyere utdanning og attraktiv kompetanse. Dette vil gjøre det interessant for flere bedrifter å etablere seg og satse i Ullensaker. På sikt vil dette gi et mer differensiert næringsliv og arbeidsplasser i regionen.

Byplanen for Jessheim er en kommunedelplan og har et perspektiv på nær 20 år. Byplanen ble vedtatt av kommunestyret den 16.06.2014 (sak 53/14). Herredsstyret vedtok den forrige Byplanen 12. juni 2006 i sak 70/06. Byplanen forutsettes jevnlig rullert, det ble i sak 53/14 vedtatt at Byplanen skal rulleres innen 2 år.

Planbeskrivelsen er korrigerert i samsvar med kommunestyrets vedtak den 16.6.2014 (sak 53/14) og 3.11.2014 (sak 86/14).

Oppsummering av viktige tema

Følgende tema er sentrale i planforslaget:

- *Den levende byen:* «Identitet» og «livet mellom bygningene» er sentrale stikkord (se kapitel 4). Det legges til rette for utvikling av attraktive byrom/parker med gode forbindelser. Det skal være lett å gå og sykle i byen (kapitel 4, 5, 6 og 7).
- *Høyder /utnyttelse:* Det er satt et særlig fokus på drøfting av høyder og utnyttelse i ulike deler av planområdet. Høy utnyttelse nær Jessheim stasjon og lav i områder med særlige verneverdier. Det kan leses mer om dette i kapitel 5, samt § 6 i planbestemmelsene/retningslinjene og i egen illustrasjon (vedlegg), det er også lagt inn hensynssoner for områder med kulturminnevernhensyn i § 11.
- For de enkelte områdene er det i planbestemmelsene satt begrensninger for høyder og krav til *uteoppholdsarealer* (§6). Normen (areal) i sentrumsområdene er justert ned i forhold til gjeldende byplan, men kravene til kvalitet er tydeliggjort. Det er ønskelig med *varierte høyder* innen for det enkelte prosjekt. I tillegg tillates *hotell som høyhus* i krysset Furusethgata/ Trondheimsvegen (område S4).
- Utnyttelsesgraden oppgis i % *BRA*, som er *forholdet mellom bruksarealet for bebyggelsen på en tomt og tomtearealet*. Angivelse av utnyttelsesgrad er endret fra

% -Tomteutnyttelse (% TU) i gjeldende plan. Hovedårsaken til endringen er av teknisk art, «%TU» er ikke lenger i bruk. I praksis viser det seg at de siste definisjoner av TU i hovedsak samsvarer med dagens definisjoner av % BRA.

- Det åpnes for *transformasjon* og høy utnyttelse i søndre del av Jessheim næringspark og i området Kjeld Stubs veg/Trondheimsvegen/ Ringvegen/Rådhusgata (kapitel 7). Det er også satt krav om helhetlig planlegging og opparbeidelse av parker innenfor området (kapitel 6).
- Det foreslås utvidelse av byggesonen på områder avsatt til Landbruks-, natur-, og friluftsmål (LNF - formål) mot E6. Dette er dels alternative tomter til Lokalmedisinsk senter/helseforetak. Innenfor et av områdene, K12, er det tillatt med hotell/tjenesteyting, se utdyping i kapittel 7. Nærmere beskrivelse av størrelse mv. for de enkelte utbyggingsområdene hvor det gjøres større endringer, framgår av konsekvensutredning (kapitel 10).
- *Handel*: Det er tillatt med detaljhandel innenfor områder avsatt til «sentrumsformål». For områder avsatt til kombinert bebyggelse og anlegg er det tillatt med mindre forretninger. For øvrig er det åpnet for detaljhandel i områdene nær Jessheim stasjon inkludert områdene i søndre del av Jessheim næringspark. Det utelukkes samtidig plasskrevende handel i dette området. Dette er arealkrevende og transportgenererende virksomheter og bør derfor ligge i randsonen av byen. Dette kan inntil videre ligge i nordre del av Jessheim næringspark. Tilsvarende åpnes det for plasskrevende handel på Romsaas (K10). Dette utdypes i kapitel 7.
- *Barnehage og skole*: Det er lagt inn barnehagetomter på to områder (T2 og T3). Det arbeides med langsiktige planer for utvidelse av skolekapasiteten. Veksten i området generer ikke behov for nye skoler innenfor planområdet.
- Størst mulig andel av trafikkveksten må tas kollektivt eller av gående og syklende. Det må legges til rette for dette. Gatebruk og problemstillinger knyttet til Storgata som gågate og bilfri Rådhusplass må det arbeides videre med. Byplanens beskrivelser av problemstillingene er en viktig ramme for dette arbeidet. Parkeringsnormene er endret, slik at det nå er angitt maksimalnormer for sentrum/næringsformål. Dette er i samsvar med statlige/regionale myndigheters forventninger. Kollektivtilbudet må styrkes før det er mulig å stramme inn ytterligere. Dette kan det leses mer om i kapitel 8.

Innholdsfortegnelse

Forord	2
1 Innledning	6
2 Overordnede rammer for byplanen	6
2.1 Overordnet utbyggingsstrategi i Ullensaker	6
2.2 Andre føringer	7
2.3 Jessheim som kommune- og regionsenter	8
2.4 Jessheim – om byens avgrensning.....	8
3 Visjon og mål for Jessheim	10
3.1 Jessheims kjennetegn, styrker og potensiale.....	10
3.2 Visjon og mål for Jessheim	10
4 Identitet og tilhørighet	12
4.1 Landskapet	12
4.2 Jessheim før og i dag.....	12
4.3 Identitet og omdømme	12
4.4 Medvirkning.....	13
4.5 Universell utforming og folkehelse	13
4.6 Kultur i byen	14
4.7 Det pulserende handelsstedet	15
5 Bebyggelse i byen	16
5.1 Sentrum og forventninger.....	16
5.2 Bebyggelsesstruktur – den tette byen	16
5.3 Akser, fond, siktlinjer og portaler	17
5.4 Bevaring.....	21
5.5 Byggehøyder og utnyttelse	25
5.6 Formgivning og estetikk	26
5.7 Belysning	28
5.8 Kunst og utsmykning i byen	29
6 Grønnstruktur og byrom	30
6.1 Grønnstruktur	30
6.2 Blåstruktur og overvannshåndtering	32
6.3 Byrom og parker	32
6.4 Utvikling av parker og byrom.....	36
7 Om sentrum og senterstruktur, og andre endringer	37
7.1 Sentrumsavgrensning	37
7.2 Jessheim stasjon	38
7.3 Transformasjon/sentrumsutvidelse	39
7.4 Forbindelsen mot Gystadmarka	40
7.5 Utvidelse av byggesonen mot E6.....	41
7.6 Andre behov /endringer.....	41
8 Trafikk og gater	42
8.1 Kort beskrivelse av dagens situasjon på veg- og kollektivnettet	42
8.2 Sykkelbyen Jessheim.....	43
8.3 Fotgjengere.....	45
8.4 Trafikkavvikling og kapasitet	45
8.5 Vegstrukturen.....	47
8.6 Alternative løsninger i Jessheim sentrum.....	48
8.7 Parkering.....	51
8.8 Trafikksikkerhet.....	53

8.9	Rekkefølgekrav infrastruktur	54
8.10	Varetransport	54
9	Strategier og tiltak	55
10	Konsekvensutredning	57
10.1	Overordnede tema	59
10.2	Konsekvensutredning av endret arealbruk	62
10.3	Konsekvenser i forhold til overordnede mål for arealbruk	68
10.4	Miljø- og samfunnssikkerhet – ROS-analyse	70
10.5	Sammendrag konsekvensutredning og ROS-analyse	77

1 Innledning

Arbeidet med rullering av Byplanen (2006) er gjennomført parallelt med planarbeid for øvrige deler av Jessheim. Felles planprogram for de tre kommunedelplanene Gystadmarka, Jessheim sørøst og Byplanen, ble fastsatt i hovedutvalg for overordnet planlegging (HOP) 28.03.2011, sak 75/11.

Byplanen består av:

- Planbeskrivelse med konsekvensutredning
- Plankart
- Planbestemmelser og retningslinjer

Relevante utredninger, rapporter og registreringer er tilgjengelige på kommunens nettside.

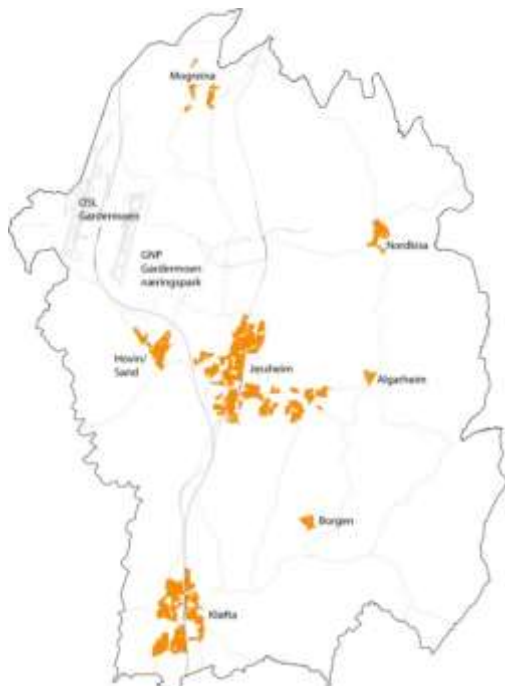
2 Overordnede rammer for byplanen

Hovedflyplassen på Gardermoen er nasjonalt og regionalt trafikknutepunkt og svært viktig for utviklingen i kommunen og regionen. Samlet utgjør hovedflyplassen og Jessheim navet for Øvre Romerike.

Jessheim er kommunesenteret i Ullensaker og også regionsenter på Øvre Romerike. Kløfta, Nordkisa, Algarheim, Borgen, Mogreina og Hovin/Sand er de øvrige tettstedene i kommunen.

2.1 Overordnet utbyggingsstrategi i Ullensaker

Fortetting av eksisterende tettsteder og et sterkt jordvern er sentralt i kommunens utbyggingsstrategi (Kommuneplanen 2008-2020). Befolkningsveksten styres i hovedsak til Jessheim, noe til Kløfta og en mindre del til de øvrige tettstedene. Tettstedene skal utvikles som tydelige sentra med nødvendige funksjoner og møteplasser.



Illustrasjon: Tettstedene i Ullensaker, med Gardermoen Næringspark og Oslo Lufthavn Gardermoen.

2.2 Andre føringer

Jessheim er sykkelby og har vært pilot- og ressurskommune for Miljøverndepartementets satsning på universell utforming.

Byutviklingsstrategien

Byutviklingsstrategien for Jessheim bygger på Byplanen fra 2006. Byutviklingsstrategien ble vedtatt av kommunestyret den 11.6.2012 i sak 65/12, og er retningsgivende for etterfølgende planarbeid og byggesaker for Jessheim, herunder arbeid med kommunedelplaner for Jessheim; "Byplan Jessheim", "Gystadmarka" og "Jessheim sørøst".

Rikspolitiske retningslinjer (RPR)

Rikspolitiske retningslinjer (RPR) er sentrale hensyn som er lagt til grunn for planarbeidet. Spesielt er følgende sentralt:

- *Barn og unges interesser i planleggingen:* "Sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og som har de fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov".
- *Samordnet areal- og transportplanlegging:* «Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkutvikling».

Plansamarbeidet for Oslo og Akershus – felles regional plan for areal og transport

Befolkningsprognosene viser at folketallet i Oslo og Akershus vil øke med 350 000 nye innbyggere fram mot 2030. Antall arbeidsplasser forventes å øke med 8-9000 i året. På denne bakgrunn er Oslo kommune og Akershus fylkeskommune pålagt av Miljøverndepartementet å utarbeide en felles, regional plan for areal og transport. Det er ventet at det vil foreligge et planforslag høsten 2014. Jessheim som kommune- og regionsenter, er i alle alternativer tiltenkt betydelig befolkningsvekst.

Samferdselsstrategi for Øvre Romerike med handlingsplan

Samferdselsstrategien for Øvre Romerike ble vedtatt av alle ØRU-kommunene i 2011. Et eget handlingsprogram der konkrete tiltak prioriteres er sendt til kommunestyrene for vedtak i 2013. I strategidokumentet framgår de behov regionen har innen samferdselsområdet og strategiske prioriteringer for Øvre Romerike. Dokumentet skal blant annet danne grunnlag for innspill til regionale plan- og budsjettprosesser som Nasjonal transportplan, «Oslopakker» og plansamarbeidet for areal- og transport for Oslo og Akershus.

I tillegg vises det til vedlegg på kommunens nettsider for ytterligere statlige/regionale føringer som er hensyntatt.

2.3 Jessheim som kommune- og regionsenter

Kommunestyret vedtok Jessheims bystatus den 11.06.2012, sak 66/12. I

Byutviklingsstrategien er avklaring av rollefordeling mellom Jessheim/Gardermoen næringspark/Oslo lufthavn Gardermoen sentralt. Jessheim har som kommune- og regionsenter på Øvre Romerike et bredt handels-, service - og kulturtilbud og flere offentlige tjenester. Byplanen må gi gode rammer for videre utvikling. Stasjonsområdet i Jessheim må utvikles til et framtidsrettet kollektivknutepunkt. Det er ønskelig med flere kontorarbeidsplasser, hotell, større helseforetak/helsehus og etter hvert også høyskole.

Nærmere om lokalmedisinsk senter - helsehus

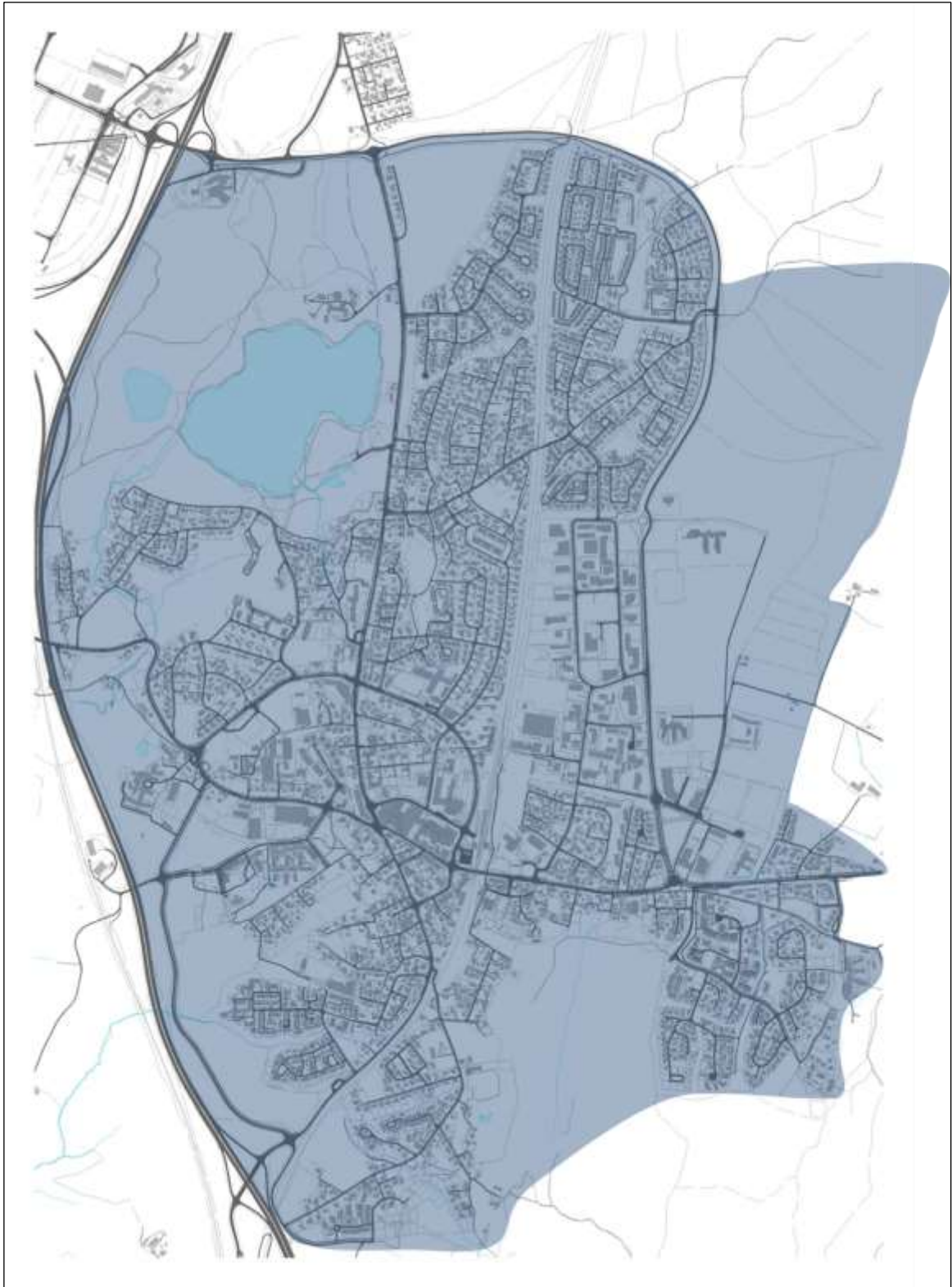
Samhandlingsreformen stiller krav til kommunens tjenester når det gjelder legevakt, øyeblikkelig hjelp og mulighet for observasjon lokalt. Kommunene på Øvre Romerike (ØRU) planlegger et felles interkommunalt tilbud lokalisert i Gardermoen/Jessheim-området. Ulike tomtealternativer for et framtidig lokalmedisinsk senter/helsehus er vurdert i forbindelse med planarbeid, herunder Byplanen. God tilgjengelighet til overordnet vegnett, kollektivtilbud og nærhet til byens tilbud og urbane kvaliteter er viktige kriterier. Det må settes av tilstrekkelig areal (minimum 20 daa) for befolkningsvekst, eventuelt utvidet tjenestetilbud og etablering av tilgrensende funksjoner. Det settes i tillegg av områder for mulig samlokalisering med private helseforetak for enkelte av områdene. Det er lagt inn følgende lokaliseringalternativer i Byplanen:

- Ved Gjestad bo- og aktivitetssenter (område T4)
- Ved Dølivegen: Bekkefare (område K12) og område T1.
- «Tverrvegen»/Jessheim næringspark (område K6).

2.4 Jessheim – om byens avgrensning

I forbindelse med Jessheims bystatus har det oppstått en diskusjon om hva som er byens avgrensning¹, for Jessheim er dette ikke entydig. Dette bør drøftes i forbindelse med en eventuell revisjon av Byutviklingsstrategien. Tematikken er likevel løftet i Byplanen fordi diskusjonen er nært knyttet til andre temaer i Byplanen (ref. kapittel 5.3). På illustrasjonen under vises byens avgrensning slik den framstår med gjeldende kommuneplan. Det pågår nå arbeid med rullering av kommuneplanen. Parallelt med dette utvikles reguleringsplaner for en ny bydel rett nord for byen, Jessheim nord. Her planlegger Landsforeningen for Hjerte- og Lungesyke (LHL) å etablere sitt nye sykehus som del av et større helsecluster. Dette vil trolig gi en ny avgrensning av byen når disse planene blir vedtatt.

¹ «Bokmålsordboka» definisjon av by: tettbygd og tett befolket område som er sentrum for handel, industri, administrasjon, kommunikasjon, kultur o l i et større el. mindre omland, jf. tettsted.



Illustrasjon som viser avgrensning av byen.

3 Visjon og mål for Jessheim

3.1 Jessheims kjennetegn, styrker og potensiale

Den store veksten som følger med Oslo lufthavn Gardermoen gir en positiv drivkraft til Jessheim. Dette skiller Jessheim fra andre større tettsteder. Jessheim har en relativt sentral beliggenhet i hovedstadsområdet, med god tilgjengelighet til hovedvegnettet, samt nasjonale og internasjonale reisemål via hovedflyplassen². Jessheim er kompakt med kort avstand mellom funksjonene. Stasjon, bussterminal, kulturhus og storsenter ligger sentralt plassert i sentrum. Det er et sterkt kultur- og handelstilbud som skaper mye aktivitet i sentrum.

Nærhet og tilgjengelighet til attraktive friluftsområder er en viktig kvalitet for byen. Den forventede befolkningsveksten krever at det legges særlig vekt på å sikre utvikling av gode møteplasser. Dette gjelder både i form av byrom, parker og friluftsområder.

3.2 Visjon og mål for Jessheim

I Byutviklingsstrategien ble Jessheims visjon og hovedmål vedtatt. Visjonen er som følger:

«Jessheim - tilgjengelig og levende regionsenter.

Utviklingen av Jessheim skal preges av innovasjon, åpenhet, mangfold, toleranse, demokrati og med den menneskelige dimensjon i fokus».

Visjonen gjenspeiler karaktertrekk ved dagens Jessheim og de kvaliteter som ønskes styrket i framtiden. Visjonen uttrykker at Jessheim skal være en levende og innovativ by med et sterkt kultur- og handelstilbud. Begrepet "tilgjengelig" henspiller til nærheten til hovedflyplassen, hovedveg og jernbane og også kommunens ambisjoner om universelt utformede og tilgjengelige omgivelser og et inkluderende samfunn. Dette dekker også begrepene «åpenhet, mangfold og toleranse». Utearealer, parker, møteplasser og friområder må utformes slik at alle kan delta ut fra egne forutsetninger.

Jessheim har følgende hovedmål:

Jessheim skal styrkes som regionsenter - med et bredt handels-, kultur- og servicetilbud.

Dette understøttes av følgende:

- Jessheim skal være et attraktivt, levende og trygt bysentrum – med gode og inkluderende³ møteplasser for opplevelse, aktivitet og refleksjon. Byens langsiktige behov for offentlige byrom og funksjoner skal ivaretas.

² Innspill fra medvirkningsprosessene i forbindelse med byplanrulleringen og byutviklingsstrategien.

³ Inkluderende møteplasser: for mennesker i alle aldre, med varierende grad av funksjonsnedsettelse, ulike kulturbakgrunn og forskjellige interesser.

- Jessheims særpreg og unike kvaliteter skal ivaretas og formidles.
- Jessheim skal ha god intern tilgjengelighet med nærhet til idrett- og fritidsaktiviteter, kultur- og handelstilbud og friluftsområder.
- Jessheims utbyggingsområder og infrastruktur skal være robust i forhold til fremtidige klimautfordringer.
- Veg- og gatenettet skal videreutvikles med vekt på funksjonalitet og framkommelighet, og spesielt tilrettelagt for kollektivtrafikk, syklende og gående.

Forbindelser – en tett by

En konsekvens av fortetting kan være at trafikken øker i nærmiljøet. Det er viktig at det gjøres grep slik at størst andel av trafikkveksten blir i form av gange, sykling eller kollektivreiser.

Gode gang og sykkelforbindelser i Jessheim og et nettverk av gang- og sykkelpassasjer gjennom kvartaler må sikres. Dette åpner for å ta snarveger som gående/syklende, små «vegkryss» gir også muligheter for å treffes og for liv og aktivitet.

Kjære Jessheim 2050:

Blitt en by med mange kjent i,
Nye innbyggere, flotte som de er,
Ikke noe å skjule her.
Shoppingsenter mye større,
Masse nye ting å tørre,
En vakker park, for fleste,
Sola skinner for det meste,
La oss ha no' å se frem til,
Kjære Jessheim 2050.

Enda ikke kommet i mål,
men er jo bare i 2012,
Snart en by, fort som fy,
Nye innbyggere, inn til Jessheim,
Må jo ha litt ly,
Skyskrapere bygges,
og de nye innbyggerne hygges,
Ute på gata vi går,
tenker på Jessheim 2050,
Nå har vi noe stort å se frem til.

Et tre her, et tre der,
Plenen er grønn, den er virkelig skjønn,
Blomster i hytt og pine, de er skikkelig fine,
På benken en sitter, ingen er bitter,
Fontene med vann, bade man kan,
Barna kjører forbi med spark,
Ja, dette blir en nydelig park.

Det er vanskelig å tørre,
Dans, drama, sport og idrett,
Det er sånn man blir større,
Men det e'kke lett,
Alt må være rett.
Mer idrettsbaner, større lokaler
Alt for folket,
uansett om du vil bli maler
Jessheim har talt,
Det er talentfulle folk overalt,
Jobbe hardt, gode karakterer,
Det er slik man sjarmerer.

Storgata, hjertet av Jessheim,
Samme gamle, fine gate
Den kan ingen hate,
Nydelig og flott,
Kan aldri bli slått,
Her jeg sitter med min data,
Skriver om hjertet av Jessheim,
Storgata.

Kjære Jessheim 2050!

*Kaja BA,
Nordby ungdomsskole
(2011/2012)*

4 Identitet og tilhørighet

Jessheims særpreg og unike kvaliteter skal ivaretas og formidles (jf. hovedmål i kap. 3.2).

4.1 Landskapet

Jessheim omslutes av fire landskapstyper: I nordvest ligger dødislandskap med flere småvann (dødisgroper) og grustak, mot nordøst finnes slake skogområder på sandgrunn med innslag av myrområder og dyrket mark, i sørøst er det mer kupert skogsterreng på fjellgrunn, og mot sørvest finnes dyrket mark og ravinlandskap.

Disse områdene utgjør en del av Jessheims grønnstruktur, og er viktige som landskapselementer, som grunnlag for biologisk mangfold og jord- og skogbruk, og som friluft- og rekreasjonsarealer. Det skal finnes sammenhengende grønncorridorer fra sentrum ut til disse områdene.

Storgata ligger på en isbreavsetning som høyeste punkt i terrenget, 4-6 meter høyere enn de tilgrensende områdene, mens terrenget for øvrig er flatt. Landskapet som omslutter Jessheim avgrenser ikke stedet. Stedet blir avgrenset av bebyggelse og menneskeskapt infrastruktur.

4.2 Jessheim før og i dag

Jessheim er del av et område hvor befolkningen tidligere livnærte seg ved jakt- og jordbruk. Gardermoen og militæret preget bygda fra 1750 og utover 1900-tallet. I 1854 åpnet Trøgstad (senere Jessheim) stasjon på Hovedbanen, og la grunnlaget for mer handel. Jordbruken var viktig inntektsgrunnlag for en stor del av befolkningen. Transport av jordbruksvarer og trelast, samt skyss-tjenester for militæret, ble viktige binæringer.

Jernbanestasjonen på Jessheim førte til en tettstedsutvikling med handel og serveringssteder ved stasjonen. Storgata ble også anlagt i området, krysset mellom Trondheimsvegen og vegforbindelsen mot øst/vest⁴ ga ekstra grunnlag for vekst. Nye vegger er bygd i takt med økt bebyggelse og i 1978 ble E6 lagt utenfor Jessheim sentrum.

En del av den større trehusbebyggelse som vi finner i Jessheim i dag, ble bygget fra midten av 1800-tallet og frem til århundreskiftet. Det er mye historie og identitet i denne bebyggelsen. I den kulturhistoriske stedsanalysen for Jessheim, utarbeidet av kommunen v/Enhet for kultur, kan det leses mer om dette.

4.3 Identitet og omdømme

Det har alltid vært innflytting og utflytting av folk til kommunen, ettersom Forsvaret har hatt stor virksomhet her. Gjestfrihet og romslighet i møte med nye innbyggere er en viktig egenskap. Tilsvarende vil hovedflyplassen på Gardermoen trolig prege byen framover.

⁴ Gardermovegen og Algarheimsvegen

Særpreg og kvaliteter gir identitet og påvirker byens omdømme. Det å sikre den verneverdige bebyggelsen og etablere gode parker og byrom er sentralt. I den videre utviklingen må det også legges vekt på variasjon og stedstilpasset bygningsmasse, ambisjonen er å skape identitet i hvert kvartal og bygg i Jessheim. Det første inntrykket er alltid viktig. Av den grunn er det også viktig å vie oppmerksomhet til sentrale områder i atkomstsonene i byen, her kalt byens *portaler* (se også kap 5.3).

4.4 Medvirkning

Det er gjennomført bred medvirkning fra innbyggerne i forbindelse med rullering av Byplanen. Dette i form av postkortaksjon, utstillinger og åpne møter/seminar. Videre har også ungdomsskolene deltatt med arkitekturkonkurranse og skriveprosjekt. Elevrådsstyrene ved de tre ungdomsskoler og Jessheim videregående skole, har hatt et halvdagsseminar om byrommene på Jessheim i forlengelse av arbeidet med Byromsutredningen. Fotogruppa ved Calypso ungdomsklubb har bistått som fotografer, materialet er brukt til å illustrere Byromsutredningen, Byutviklingsstrategien og Byplanen. Ungdommene har tatt bilder av Jessheim, slik de opplever byen.

De ulike innspillene fra barn og unge kan langt på vei oppsummeres med følgende ønsker:

- aktivitetsmuligheter i sentrale byrom
- mange benker som innbyr til opphold og sosialt samvær
- god belysning som bidrar til trygghet i byrommene



Bilder: fra postkortaksjonen og vinnerne av arkitekturkonkurransen på Nordby ungdomsskole.

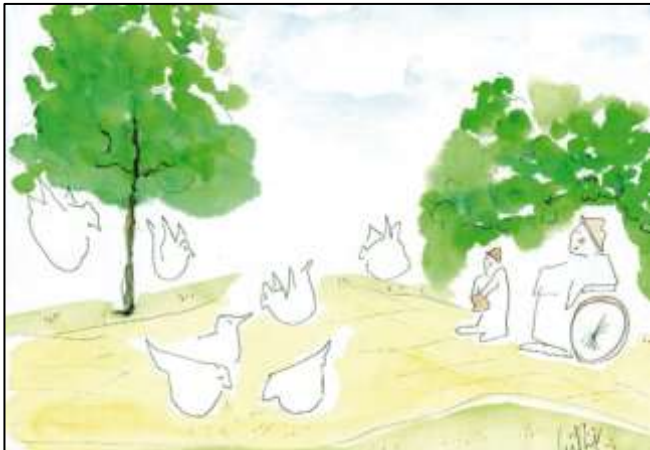
4.5 Universell utforming og folkehelse

Universell utforming⁵ handler om hvordan vi utformer samfunnet og omgivelsene rundt oss, og har en målsetning om å finne løsninger med høy brukskvalitet og som bidrar til økt samfunnsdeltakelse. Dette innebærer at både det offentlige rom og bebyggelse skal være utformet slik at de kan brukes av alle på en likeverdig måte, uten spesialtilpasninger for enkeltgrupper. Det vises til begrepet «tilgjengelig» i Jessheims visjon og kommunens

⁵ Ullensaker kommune var i perioden 2005 – 2008 pilotkommune for universell utforming, og har i perioden 2009 – 2013 hatt status som ressurskommune. Universell utforming er en overordnet strategi i kommunens arbeid, og et grunnleggende prinsipp for byutvikling i Jessheim og i kommunens øvrige planarbeid.

ambisjoner i kapittel 3. Ved opparbeidelse av byrom og gater skal universell utforming inngå i byrommets estetiske kvaliteter.

God helse er et gode som har mye å si for livskvaliteten til hver enkelt. Et lokalsamfunn kan legge til rette for god folkehelse ved å redusere risikofaktorene og styrke det som bidrar til bedre helse, både fysisk og psykisk. Dette innebærer eksempelvis fysiske tiltak som å tilrettelegge for gående og syklister og byrom, og grønnstruktur som innbyr til rekreasjon og aktiviteter for hele befolkningen. Byrom og grønnstruktur skal være tilgjengelig for alle uavhengig av alder, funksjonsnivå, økonomi og kulturell bakgrunn. Folkehelseiltak omfatter også kulturarrangementer og møteplasser der folk kan treffes. Uformelt og frivillig arbeid, fritidsaktiviteter og hobbyer forebygger isolasjon, skaper kommunikasjon og bidrar til økt livskvalitet.



Illustrasjon: Lisa Therell

4.6 Kultur i byen

Kulturen samler folk, formidler, engasjerer og skaper nettverk og kommunikasjon. Byen er en kulturarena, med kulturinstitusjoner som kino, bibliotek, galleri og konsertlokaler. Under for eksempel Jessheimdagene er hele byen en møteplass og arena for opplevelser.

Byens fysiske uttrykk vil være synlig i estetisk utforming av bygninger, gater, plasser, parker, ved bruk av kunst i de offentlige rom og gjennom aktiviteter og opplevelser. I sin utforming vil byen fortelle hvilke verdier den har. En mangfoldig befolkning krever at byen også er mangfoldig i sitt uttrykk for at flest mulig skal finne seg til rette. Mennesket har behov for opplevelser og historier å fortelle. Felles opplevelser og historier blir en del av det å høre til.



Bilder: fra Torggata og Storgata. Fotograf: Silje Wiger Hestnes og fotograppa ved Calypso ungdomshus.

4.7 Det pulserende handelsstedet

Handel skaper mye av aktiviteten i sentrum og er en forutsetning for mye av den øvrige aktivitet som skjer i byen. Det er som handelssted Jessheim har vokst frem, i den senere tiden har også byen som sosialt møtested fått en stadig økende betydning.

Jessheim storsenter ligger sentralt i Jessheim sentrum, med en dominerende del av varehandelen på Jessheim. De ulike næringene i byen drar vekslers på hverandre, og jo flere folk som trekkes til byen, jo flere tilbud er det grunnlag for. Dette gjelder både innen handel, tjenesteyting og kultur. For å få en levende by er det viktig at det i den videre utvikling av Jessheim legges vekt på å trekke folk ut i gatene.

Jessheim 2050

I 2012 da vi på Nordby ungdomsskole i åttende klasse gikk, så var det vel ingen som trodde at Jessheim en gang ville få sin egen trikk.

Til kebabsjappa på Jessheim vi gutta ofte dro, selv om hygien der var dårligere enn fortidens utedo.

50 kr i ukepenger skrøt vi av og det var mye penger da jeg vokste opp, hvis barn får mindre en 500 kr i uka i dag, truer de med å banke deg opp.

Det var den tiden det grønne miljøet for oss gutta ikke hadde noe å si, og vi tenkte ikke på at det er de som lever i 2050 som får svi.

Oppmerksomhet var noe Jessheim også den gang måtte ha, gang på gang var en fra vårt lille tettsted på fjernsynets programblad.

Da vi ba ut jenter med sommerfugler i magen, og armer og bein føltes som gelé, var det ingen som trodde at EM i friidrett på Jessheim skulle finne sted.

Da tok pappa de alltid forsinkede togene til NSB, åååhh, Gud jeg er glad vi kan ta lyntog herfra til Trondheim og slipper det.

Jeg husker enda tåpelige slankepåfunn som lavkarbodiett, der man spiste smør og flesk, før en presset i seg et glass med ribbe fett.

Jeg savner at en liten sjokoladedit en gang iblant er sunt, istedenfor at man tenker på slanking og fedme - problemer døgnet rundt.

På den tiden rykket det lokale 2. divisjonslaget til Ull/Kisa opp, nå ligger de overbetalte utenlandske proffene i gule drakter på tippeligaens topp.

Jeg lurer på hvor mange timer jeg brukte på Tetris, Wordfued og Face, men ikke i nærheten av det dagens ungdom bruker på spillet "War in space".

Ja, i min ungdom var tre timer spilling om dagen en skam og fryktelig usunt, i dag spiller de bortskjemte ungene på Playstation 9 nesten døgnet rundt.

Ungdommen i dag har vel knapt nok sett en hundrelapp, de betaler for godteriet med en gratis iPhone app.

Tettstedet Jessheim var den gang et ikke fult så attraktivt sted, nå kaprer byen innbyggere med innendørs langrenns tunnel med krystallklar sne.

Kommunen fablet til tross for laper økonomi om en innendørs ishockey hall, nå bruker mange den dagen lang, til tross for både knall og fall.

Det svært omtalte kunstfenomenet "Espelund i Adams drakt", viser at byen Jessheim er et sted som fremdeles trenger oppmerksomhet, selv om den har nok av makt.

- Mikael 8C

5 Bebyggelse i byen

En av ambisjonene med rulleringen av Byplanen er å legge til rette for utviklingen av en levende by. I den sammenheng er det viktig med overveide valg når det gjelder tillatte høyder og utnyttelse.

For å sikre byens identitet og omdømme og at det er trivelig å oppholde seg på Jessheim, må byrom, parker og utearealer mellom husene sikres kvalitet, slik at det legges til rette for «liv mellom husene». Det er også viktig med variasjon og stedstilpasset bygningsmasse for å skape identitet i hvert kvartal og bygg.

5.1 Sentrum og forventninger

Sentrumsområdene er som en «perle». Tiltak i sentrum skal gjenspeile og bygge opp under dette. «Gamlebyen/bevaringstrianglet» (området som avgrenses av Storgata, Gotaasalleen og Trondheimsvegen) er svært viktig at utvikles på en skånsom måte, se også kap. 5.4.

Det er også viktig å sikre god overgang mellom de områdene som skal utnyttes tett og de tilgrensende områdene. Spesielt må kvartalet med rådhuset/kulturhuset hensyntas, samt Storgata med den oppdelte bevaringsverdige småskala trehusbebyggelsen. Det er viktig å unngå områder med lukket, høy og «klosslignende» bebyggelse

Det er viktig å se hva et prosjekt tilfører av kvaliteter til sentrum og hva allmenheten får igjen fra prosjektet. Det skal være en balanse som skal ivaretas, og som må vurderes i drøftingene av for eksempel hvor høyt eller tett et prosjekt skal bli.



Illustrasjon: Lisa Therrell. Bilde til høyre: Ungdommer som skater på Rådhusplassen.

5.2 Bebyggelsesstruktur – den tette byen

Jessheim by skal ha et kompakt og tett sentrum. Byen skal planlegges på fotgjengernes og syklistenes premisser. Forbindelse mellom målpunkter, gjennom områder samt innenfor et enkelt område, må ivaretas og legges til grunn som en rød tråd i alle reguleringsplaner. Det skal legges til grunn et finmasket nett med passasjer for gående og syklende, på kryss og tvers av byen, et såkalt «grid».

Ved fortetting og utvidelse av sentrum vil nye prosjekter og lange avstander kunne skape barrierer. Dermed blir de bilfrie passasjene (og godt belyste «smettene og smugene») essensielle for å knytte sammen byen. Dette nettet vil være med å skape urbanitet og gi en helt egen identitet til Jessheim. De vil også gjøre det attraktivt å velge å gå/sykle framfor å kjøre bil. Som gående/syklende blir en også i større grad deltager i felleskapet. Sentrum og byrommene blir med økt bruk levende og trygge, og fristende å oppholde seg i.

5.3 Akser, fond, siktlinjer og portaler

Den eldre bebyggelsen i Jessheim sentrum har hovedsakelig en lineær struktur i forhold til vegene, og har henvendt seg til gater via forhage eller plass. Deler av den eldre bebyggelsen i sentrum er rester etter tidligere tunbebyggelse og ligger uryddig til i forhold til gateløp. Det typiske bebyggelsesmønsteret for Jessheim har vært frittliggende bebyggelse, som er trukket vekk fra nabogrenser med frie fasader i alle retninger. Dette mønsteret gjelder i stor grad også for nyere bebyggelse. Denne bebyggelsen har et uensartet mønster i forhold til plassering mot gate. Noen bygninger er plassert i fortausliv (f.eks. Gjensidige-gården), mens andre er tilbaketrukket og henvender seg til gate via parkeringsarealer (for eks. Posthuset, i Veiberggata og Fakkelsenteret mot Furusethgata). Dette gir et usammenhengende gatebilde, og trafikkfarlige forhold særlig for myke trafikanter.

Sentrumskjernen i Jessheim har etterhvert fått et visst «kvartalspreg», riktignok med irregulær form i tråd med den organiske utviklingen av byen. Dette har til en viss grad gitt utslag i endret bebyggelsesmønster, i retning av kvartalsbebyggelse med bebyggelsen trukket fram til fortauslinje. Men karrébebyggelse⁶ i tradisjonell forstand er nesten fraværende. Det er et ønske at ny bebyggelse i Jessheim sentrum skal trekkes ut mot gateløp, bli tett, men likevel oppbrutt i selvstendige bygninger, altså en bebyggelsesstruktur basert på rutenett eller kvartaler, men ikke nødvendigvis like stramt og innesluttet som det karrébebyggelse forutsetter.

Selv om Jessheim har grodd organisk til en by med slyngende veger, finnes det også tilløp til akser, fond, siktlinjer og portaler som vil være viktige å videreutvikle. Storgata danner en grønn akse gjennom Jessheim, med Gotaasgården som fondmotiv i den ene enden, og et nyere bygg i den andre enden (Gardermovegen 1C). Det sistnevnte bygget blir også fondmotiv for Trondheimsvegen.

Jessheim storsenter er plassert sentralt i byen og generer liv og handel, samtidig som den også skaper en barriere. Tverraksen på Storgata (Torggata) er derfor viktig som bindeledd mellom området vest for Storgata og området ved Rådhuset. Denne aksen er søkt markert med klokkeårnene på Rådhuset og Tærudgården som fondmotiv i hver ende. Aksen er tenkt videreført mot sørvest gjennom Veibergkvartalet/Gamlebyen, og videre via regulert gangveg ned til Romsaasparken. Mot nord kan den videreføres opp Rådhusvegen til kirken. Kirken ligger i dag noe bortgjemt, inntrukket fra gata bak rådhuset. Ved eventuell fremtidig ombygging av kirken bør denne gjøres godt synlig i bybildet. For øvrig vil kirken ligge som et

⁶ Karrébebyggelse er rutenett- eller kvartalsstruktur hvor bebyggelsen er ordnet i forhold til et system av kryssende gater. Karrébebyggelse er en lukket bygningsstruktur som avgrenses av omkringliggende gater og som hegner om og skjærer et gårdsrom. Den gir gode fellesrom dersom bebyggelsen utvikles med boliger, men varierte lys- og solforhold for boligene.

fondmotiv både i forhold til Kjeld Stubs veg, som etter hvert vil få en mer betydningsfull gatefunksjon, og i forhold til den nye tverrveien fra Jessheim øst.

Furuseithgata svinger seg langs kjøpesenterets nordlige fasade. Fra Trondheimsvegen virker Furuseithgata som en akse mot stasjonsområdet. Furuseithgata som siktlinje mellom Trondheimsvegen og Rådhuset er sterkt redusert ved siste utvidelse av Storsenteret. Furuseithgatas kurvatur gjør at rådhusets vestlige ving er et fondmotiv i østgående retning på deler av gateløpet, som gradvis blir erstattet av rådhuset og rådhusplassen. Furuseithgatas trase ender mer eller mindre i rådhusplassen og videre i stasjonsområdet. Den vernede stasjonsbygningen kan skimtes mellom trær fra rådhusplassen og den aksene og forbindelsen vil være viktige å forsterke. I vestlig retning er det en siktlinje mot Romeriksåsen fra den øvre delen av Furuseithgata og følgelig bygg over en vis høyde (eksempelvis 2. etasjen på rådhusets vestlige ving).

Fra Ringvegen i sørgående retning er stasjonsbygningen og pakkhuset godt synlige. Det er også en god siktlinje oppover Ringvegen mot Herredshuset i sørgående retning, men som er mindre synlig på grunn av trær/vegetasjon.

Ved planlegging og utbygging skal følgende viktige siktlinjer opprettholdes og videreutvikles:

- Kirken - Trondheimsvegen (Kjeld Stubs veg)
- Kirken - retning Gystadmyra (tverrforbindelsen)
- Rådhuset - Storgata (tverraksen)
- Rådhuset - Stasjonsbygningen - Godshuset
- Storgata - retning Romeriksåsen (Veiberggata)
- Jessheim-krysset - retning Romeriksåsen (gjennom Romsaastunet)
- Herredshuset – Stasjonsbygningen

Ved planlegging og utbygging skal følgende viktige akser opprettholdes og videreutvikles:

- Storgata med fondbygg ved Jessheimkrysset og ved Godtaaskvartalet (brua)
- Storgata-tverraksen; fra kirken, via Torggata, Tærudkvartalet og ned til Romsaas.
- Furuseith-tverraksen; fra Trondheimsvegen, via Rådhuset, Stasjonsbygningen og parken, til og med "Dampsagaparken" med godshuset og administrasjonsbygget

Behov for portaler

Historisk sett har det vært vanlig for byene med «bymurer» med porter. Disse har fungert som inn- og utganger i byene - ofte sentrert om hovedveger og avenyer - og de har vært med på å sikre denne. I de fleste europeiske byene har «bymurene» etterhvert falt, mens mange byporter har fått lov til å stå igjen. Disse fungerer i dag som portaler inn i mange historiske bykjerner, og gir stedsidentitet og historisk tilknytning. Videre blir de brukt til å orientere seg. I moderne tider gir portene videre ofte opphav til bydelsnavnene og de er med på å markere forskjellige bydeler.



Eksempel på portalmarkering, Lillesand – designet av Link arkitekter

Med vedtatt bystatus anno 2012 er Jessheim en ny by. Hvilke områder som har karakter og er egnet å markere og videreutvikle som portaler/identitetsmarkører er gjenstand for drøfting ved høring av Byplanen. Ved oppfølging av planen er det viktig å følge opp med særlige krav til utvikling av portalene.

Følgende foreslås som byens portaler:

- Trondheimsvegen fra nord:

- Nordbytjernet
- «Lyskrysset», kan erstattes med en rundkjøring som f.eks kan lyssettes
- Gamlebyen (trianglet som avgrenses av Trondheimsvegen, Storgata og Gotaasalleen, også kalt «bevaringstrianglet»)

- Ringvegen:

- Planlagt bygg i krysset Ringveg/Rådhusgata (sør for krysset)

- Trondheimsvegen fra sør:

- Teisengården (ved Laachebrua)
- Området ved E6 Jessheim sør (på det tidspunkt disse områdene ev. utvikles)

- Gardermovegen, fra Kverndalen er overgangen til byen gradvis:

- Gjestvang (vest i Gardermovegen, øst for rundkjøringen) og Gjestadteie («Gamle sirkustomta»), har framtredeende topografisk plassering som bør utnyttes som portal.

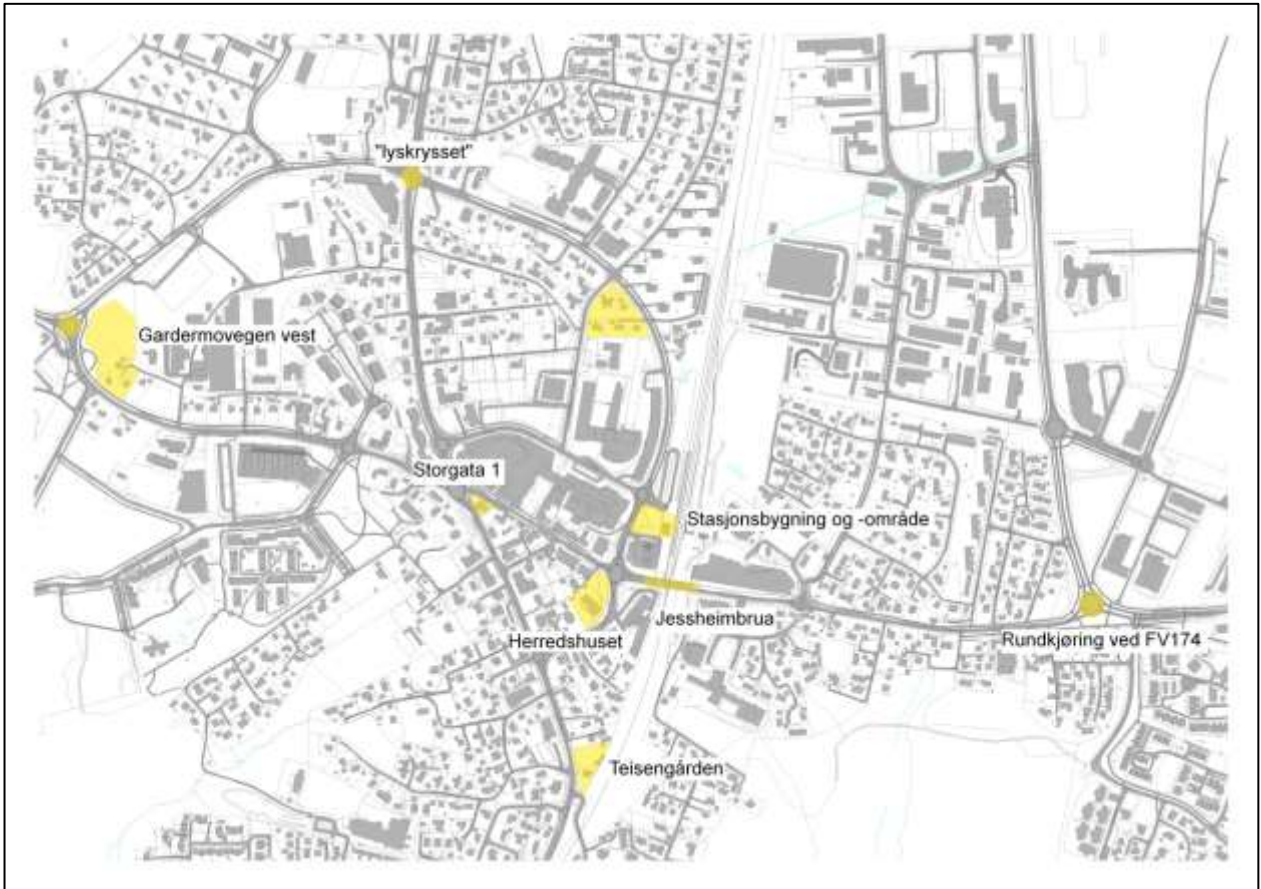
- Fra Algarheimsvegen:

- Rundkjøringen fv. 174/178
- Jessheimbrua
- Herredshuset

- Sentrum (ved ankomst tog):

- Den fredede stasjonsbygningen
- Rådhusplassen
- Herredshuset

Disse tydelige landemerkene, identitetsmarkørene og «porter» er svært viktige for å markere et sted og gi det særpreg.



Illustrasjon: Portaler / landemerker i Jessheim.

Det er vesentlig at det blir et godt samspill mellom eksisterende bebyggelse og nye tiltak. Byen vil videre utvides i områder der det ikke fra tidligere av har vært fremtredende markører. Det bør etableres nye porter som signaliserer når en kommer til en ny bydel.

Det er ikke nødvendig å gå opp i høyden for å få til en identitetsmarkør, dette kan være et spennende utformet torg, en bru, en park, osv. Så å si alle eksisterende positive identitetsmarkører som er trukket fram i Jessheim er lave bygg, plasser eller naturområder.

Portene til Jessheim vil være det første som møter en, det er derfor viktig at de utformes slik at de representerer noen av verdiene som byen har et ønske om å uttrykke. Dersom Jessheim skal preges av «åpenhet», «mangfold» og «med den menneskelige dimensjonen i fokus» er det viktig at man tenker gjennom hvilke funksjoner som tillegges disse portene. Helt private bygg som snur seg vekk fra gate- og bylivet samt ikke innbyr til aktivitet, vil ikke være i tråd med ovennevnte ønske om åpenhet og om at hele befolkningen skal kunne være en del av, og delta i, samfunnet. Dersom portene skal invitere til aktivitet er det derfor viktig at de ikke utelukker visse grupper av befolkningen slik som høyt privatiserte områder gjør.

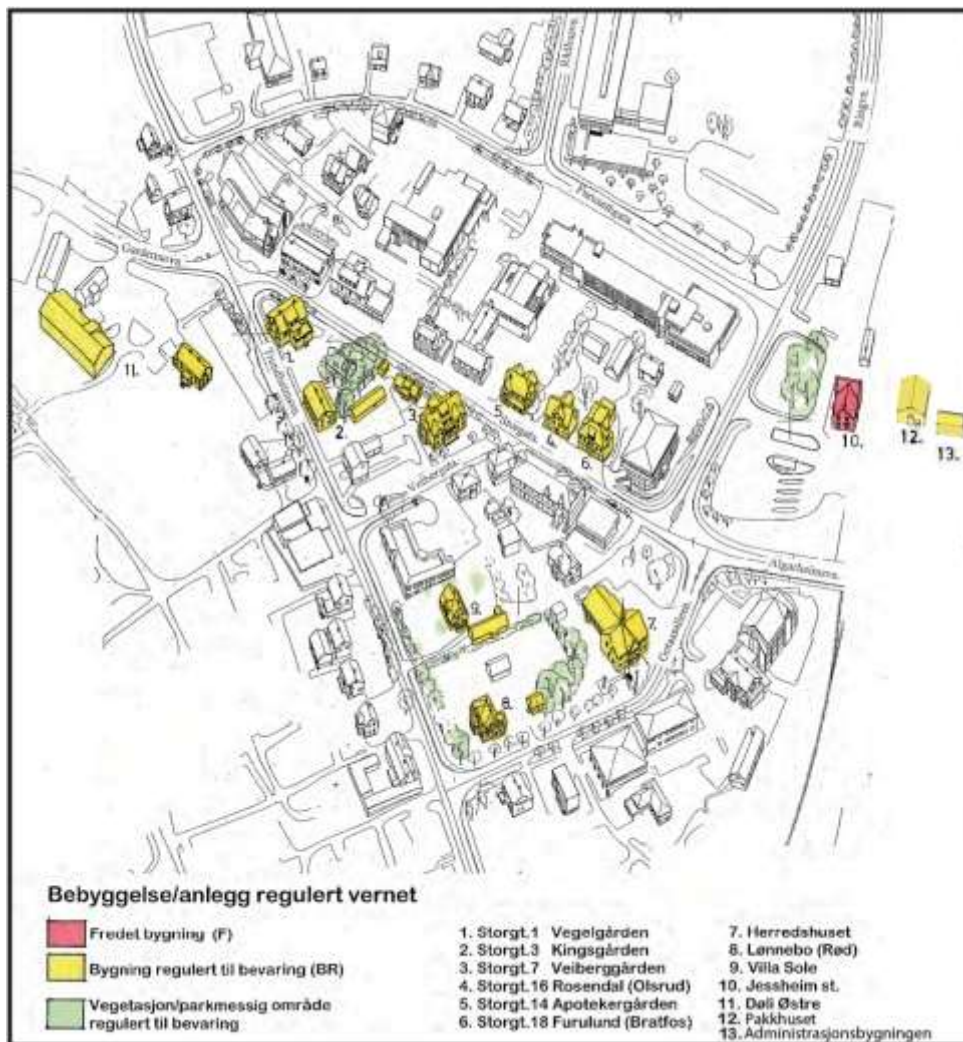
5.4 Bevaring

Den historiske bebyggelsen i Storgata, Herredshuset og stasjonsbygningen er med på å skape stedsidentitet i Jessheim. Bevaringsverdig bebyggelse er med på å gi kontekst, fortelle noe om et sted og bidrar til det ønskede mangfoldet i byen. Innenfor planavgrensningen ligger det flere miljøer med eldre bygninger. Samlet sett representerer disse historien om utviklingen av stedet, fra et vegkryss til en by. Områdene er identitetsmarkører som viser stedstilknytning og bidrar til å gi byen særpreg. Som del av bybildet bidrar de med variasjon i inntrykk og skala, og en betydelig kvalitet i byen.

Nedenfor følger en beskrivelse av de områdene hvor kulturminnehensyn må sikres, og hvilke hensyn som bør vurderes ved utvikling innenfor selve områdene og miljøene rundt. Det er viktig å merke seg at det også finnes verneverdige bygninger utenfor disse områdene.



Illustrasjon: Områder på Jessheim hvor kulturminnehensyn må sikres.



Illustrasjon: Bebyggelse som er fredet / regulert til bevaring.

På illustrasjonen ovenfor vises de bygningene i Jessheim sentrum som er fredet og de bygninger og områder med vegetasjon/parkmessig opparbeidelse som er regulert til bevaring.

Gamlebyen/Bevaringstrianglet

Bebyggelsen i Gamlebyen utgjør det mest verdifulle miljøet i byen, der stasjonsbyen fra rundt 1900 er dominerende. Herredshuset lengst i sør er Jessheims viktigste lokale kulturminne. Miljøet rundt, med Doktorgården, Utsikten, de to funkishusene og Villa Sole, er en forutsetning for opplevelsen av dette signalbygget. I tillegg er disse bygningene verdifulle i seg selv, Villa Sole er i fredningsklasse. I den nordre delen er både Veiberghusene, Fredensborg og Vegelgården betydningsfulle historiefortellere. Kvartalet domineres av de eldre husene, og av grøntområdet rundt Fredensborg. Storgatas østvegg er det mest kjente motivet fra gamle Jessheim, totalt sett bidrar bygningene her til det unike miljøet i Storgata.



I byen Jessheim er Gamlebyen en annerledes bydel, med særpregede bygninger og en skala som vil skille seg fra de nyere bydelene. Med mulig unntak av huset som i dag rommer «Haven», bør ingen bygninger i Gamlebyen rives. I nordre del bør et eventuelt nytt hus på tomten etter Haven ha to etasjer sett fra Storgata. I søndre del kan det være rom for noe fortetting mellom Utsikten, Sole, Postgården og funkishusene. Her bør det være maks gesimshøyde på 10 meter, tre etasjer. Eventuelle nye bygningsvolumer må brytes opp slik at de ikke blir dominerende i miljøet. Eventuelle nye tilbygg til senteret bør ikke trekkes ut i Storgata. Nybygg langs Trondheimsvegens sørside bør ikke overskride 3-4 etasjer.

Jessheimporten

Verdi: De tre nederste boligeiendommene på nordsiden av Trondheimsvegen danner et tydelig motiv langs hovedinnfarten til Jessheim. Mest markant er Teisengården, som er den siste eiendommen i sentrum med bevart hage og uthus fra tidlig 1900. Villa Fredheim er fint satt i stand i senere tid, mens Bjørk lengst i nord har et modernisert hovedhus og et opprinnelig bryggerhus i bakkant. Området har stor verdi som adkomst til Jessheim sørfra. Teisengården er et tydelig landemerke og en identitetsmarkør.



Bevaring: Hovedhus, uthus og hager på de tre eiendommene bør bevares.

Fortetting: Ved fortetting vil områdets kvaliteter forringes så mye at dette ikke anbefales ut fra rene kulturminnevernhensyn. Dersom området skal utvikles på annen måte enn ved bevaring bør det vurderes et helhetlig grep for hele kvartalet fra jernbaneovergangen og opp til Gotaasallèen.

Miljøet rundt: Gjennom en bevaring av dagens tilstand, eventuelt en videreutvikling av de kvalitetene som ligger der, vil de tre eiendommene fungere som en grønn, historiefortellende og hyggelig velkomst til Jessheim. Miljøet er robust, da det ligger mot vegen på den ene siden og mot jernbanen på den andre. Eventuell ny bebyggelse på nordsiden bør ikke være høyere enn tre etasjer inntil Bjørk og Fredheim.

Stasjonsområdet

Verdi: Stasjonsområdet rommer den fredete stasjonsbygningen, jernbaneparken, pakkhuset og det tilflyttede administrasjonsbygget fra Ullensaker dampsgag og høvleri. Stasjonen er Jessheims eneste fredete hus, bygget i 1908 etter tegninger av Henrik Bull. Miljøet rundt stasjonen er et bindeledd mellom gamlebyen og rådhusplassen, og et viktig område sentralt i byen. Stasjonen er også kollektivknutepunkt for Jessheim og områdene rundt. Stasjonsparken er en grønn sentral lunge.



Stasjonen, pakkhuset og administrasjonsbygningen er alle sentrale hus i Jessheims historie.

Bevaring: De tre bygningene og jernbaneparken bør bevares.

Fortetting: En fortetting innenfor dette området vil forringe bygningsmiljøet, og trolig være i konflikt med fredningen av stasjonen.

Miljøet rundt: Dersom det ikke fortettes innenfor området vil bebyggelse med inntil fem etasjer kunne tåles i tilliggende områder, uten at dette vil virke ødeleggende. Siktlinjen mellom stasjonen og Herredshuset bør beholdes, og mulig styrkes.

Potensiale: Ut fra kulturminnevernhensyn vil det være interessant å utvikle stasjonsparken på området hvor det i dag er bussterminal. Stasjonsparken strakk seg tidligere over hele dette området.

Laachebyen

Verdi: Laachebyen var Jessheims første «boligfelt», et område med hus i samme byggestil, bygget ut på starten av 1920-tallet. Alle eiendommene fra denne tiden er fortettet med hus i de opprinnelige hagene. Området er derfor endret mye gjennom årene, men utgjør likevel et verdifullt miljø på nedsiden av Trondheimsvegen. Bomiljøet i området er variert og trivelig, og er berikende for Jessheim. Samtidig har de bevarte delene av Laachebyen kulturhistorisk verdi, som er gjenkjennbar for de som har interesse for dette.



Bevaring: Områdets preg bør bevares, med eneboliger i to etasjer og med hager tilsvarende dagens. Videre bør de opprinnelige «Laacheby»-husene bevares med sitt hovedinntrykk.

Fortetting: Området vil være vanskelig å fortette videre uten sanering av bebyggelse.

Miljø rundt: Områdets kulturhistoriske kvaliteter tåler til en viss grad høyere bebyggelse rundt, men kvalitetene som miljøelement vil raskt forringes dersom det bygges over tre etasjer inntil Laachebyen.

Potensiale: Laachebyen har potensiale til å bli en grønn lunge med trivelig villabebyggelse, som vil bidra med variasjon og historisk dybde på denne siden av Trondheimsvegen.

Rådhusplassen

Verdier: Rådhusplassen er en avlang plass, med rådhuset og Jessheim storsenter på de to langsiden.

Plassen åpner seg på kortsiden mot øst mot stasjonen, mens den mot vest går over i Furusetgata.

Fakkelsenteret, bygget i 1968, utgjør en del av fasaden på storsenteret.

Sammen med rådhuset er

Fakkelsenteret det viktigste

arkitekturelementet fra 1960-tallet

på Jessheim. Det viktigste og mest

verdifulle elementet er likevel selve

plassen, som har potensiale i seg til å bli Jessheimbyens store samlingssted. Som

arkitekturelementer som forteller historie og som bidrar med variasjon er fasadene på de to

bygningene viktig for plassen. Kontakten mellom plassen, stasjonen og den nye bydelen i øst bidrar til å forbinde plassen med kollektivknutepunktet og Jessheim øst.



Bevaring: Plassen bør bevares og videreutvikles som den sentrale byplassen på Jessheim.

Fasadene på Fakkelsenteret og på rådhuset kan endres, men dette bør gjøres på en slik måte at hovedtrekkene på begge sider er gjenkjennbare.

Fortetting: Sett fra et kulturminnevern faglig ståsted bør ikke plassen bebygges utover slik det er i dag. Ved en eventuell utvidelse av storsenteret, bør Fakkelsenterets fasade forbli et element inne i senteret.

Miljøet rundt: Rådhusplassen vil være sårbar for bygging i store høyder på langsiden og på siden ut mot stasjonen. Et høyt volum mot Furusetkvartalet kan berike plassen, dersom det utføres godt. Dette stiller imidlertid store krav til god arkitektur.

Potensiale: Rådhusplassen vil kunne bli Jessheims mest sentrale byrom, og bli møteplass og utendørs seremonirom.

Hensynssoner

I plankartet er det lagt hensynssoner rundt de viktigste bygningsmiljøene. De tilhørende retningslinjene skal ivareta de nødvendige hensyn. Det har også vært vurdert hensynssone for Gardermovegen 15-25 ut fra hensynet til kulturminnevern. Området ble i Byplanen fra 2006 gitt en høy utnyttelse. Ut fra ønsket om størst mulig grad av helhet i området langs Gardermovegen foreslås det ikke lagt inn hensynssone her.

5.5 Byggehøyder og utnyttelse

Sentrale deler av byggesonen er delt inn i tre områder; Områder med *høy utnyttelse* (grovt anslått til 200-300 % BRA), *middels utnyttelse* (grovt anslått til 150-200 % BRA) og *lav utnyttelse* (grovt anslått til 100-150 % BRA). Illustrasjon hvor dette framgår kan leses i retningslinjene. Det følger videre retningsgivende høydebegrensninger (angitt i meter) og

minstekrav om uteoppholdsareal for boliger (§ 6 i planbestemmelsene). Det er utarbeidet en kartskisse som viser tillatte høyder for delområdene.

Den menneskelige skala

Ved dimensjonering av bygninger og byrom må det tas hensyn til den menneskelige skalaen. Forskning viser at over 4 etasjer forsvinner/tapes den menneskelige skalaen, det blir umulig å gjenkjenne noen eller snakke sammen med noen på bakkenivå. I tillegg viser forskning at det er et klart forhold mellom hvor høyt noen bor i en blokkbebyggelse og hvor mye de ellers oppholder seg i byrom, altså hvor mye de bidrar til «bylivet». Jo høyere opp en bor i en boligblokk, jo mindre er man en del av byen.

Når man snakker om fortetting er det selvfølgelig en balansegang mellom «glissenhet» og hva som blir «for tett». Tross den kraftige veksten som kommer er det ønskelig at Jessheim fremdeles skal fremstå som innbydende og i menneskelig skala. Det er nødvendig å tenke langsiktig. Det er viktig å bevare nok miljø rundt sentrale bygg og byrom til å kunne gi kontekst (sammenheng) og identitet samt legge opp til et åpent og offentlig sentrum med gode gang/sykkel forbindelser og møteplasser.

Utnyttelse, bokvalitet og bærekraft

Det har vært en eksplosiv boligvekst i byene de siste årene. Det sterke utbyggingspresset fortrenger ofte barns og unges interesser: lek, utfoldelse og utendørs møteplasser taper dersom interesser står mot hverandre.

Boligprosjekter som fortetter over deres egne tålegrenser og arealknapphet er andre utfordringer. Når utearealet for eksempel legges oppå en parkeringskjeller, blir ofte mulighetene for høyere vegetasjon/trær begrenset. Mellom høye bygg må det settes normtall slik at uterommene ikke blir for trange og skyggefulle.

Mange prosjekter utvikles i dag som enkeltreguleringer og overgangen mellom boligene og resten av byen blir vanskeligere å ivareta, dette kan for eksempel gjelde tilgang til friområder og estetisk forhold. Det må derfor settes krav til utbygger om å sikre dette, ansvaret for å lage «sømmene» mellom prosjektene må sikres i den overordnede helhetlige planleggingen. Dette er også viktig for å unngå at det offentlige får økte kostnader i etterkant fordi behovene som ikke dekkes i boligprosjektene.

Bokvalitet blir påvirket av økt tetthet. Litt spissformulert kan boligkvalitet ses på som et inverst uttrykk for tetthet. Desto tettere utnyttelse, desto vanskeligere blir det å opprettholde størrelse og kvalitet på utearealene og gode sol- og dagslysforhold på uteområdene og i den private boligen og balkongen.

5.6 Formgivning og estetikk

Variasjon

Det skal være spill i fasadeliv. Fasadeliv og høyder skal søkes brutt opp, bygningsmassen i sentrum bør føles mer vertikal enn horisontal, med vertikale elementer som bryter opp lange fasader. Bygningene bør hovedsakelig følge gateløpet med noen inntrukne partier, ha høy detaljeringsgrad, med kvalitetsrike og detaljerte fasader på gateplan. Det må sikres

nødvendig variasjon i bygningsmassen og denne må henvende seg mot gateløp og bidra til at Jessheim blir en trivelig by.

Tekniske installasjoner på tak bør prosjekteres slik at de er samlet, tilbaketrukket fra fasadeliv og underordnet fasadeuttrykket.



Bilder: Fra Torggata under Jessheimdagene.

Høyhus i Jessheim

Dersom det skal være nye «signalbygg» i Jessheim må man finne en egnet plassering. Generelt sett blir høyhus definert som bygningsvolumer som er vesentlig høyere enn omkringliggende bebyggelse. I tidligere diskusjoner omkring høyhus på Jessheim er dette definert som bygg i 7 etasjer eller mer (10-15).

Høyhus kan begrunnes med ønske om utsikt. Jessheim er relativt flatt, et høyhus behøver av den grunn ikke å være særlig høyt. Det er videre viktig å tenke på fjernvirkningen av et høyhus med tanke på topografien, samt at høyere bebyggelse krever bredere gater og byrom. Det er viktig å tenke på høydefølelse i forhold til gateprofil. F.eks. vil en ti etasjers bygning oppleves forskjellig i forhold til gateprofil/utsiktspunkt nederst i Furusethgata eller øverst på Jessheim-brua. Et høyhus i sentrum vil fort kunne bli symbolet på Jessheim, bevissthet omkring formål og funksjoner for et slikt symbolbygg blir viktig. Det må også settes særlige krav til estetikk. Det er viktig med særlige krav til form, dvs. at bygningen *framstår som høy fordi den er smal*. Her kreves særlige krav til god løsning (arkitektonisk og skala). En «gigant» vil viske ut topografien, det må tilstrebes et enkelt og elegant høyhus som understrekker denne.

Når og dersom man snakker om høyhus på Jessheim vil det være krav om:

- eksepsjonell god utforming og gode byrom/møteplasser inntil
- egnet formål
- egnet symbolfunksjon
- nok luft rundt

Det må settes krav til utredning ved detaljregulering, bl.a. hensynet til eksisterende signalbygg som f.eks. rådhuset (fysisk /i opplevelse). Vindhastigheter og turbulens er avhengig av høyden på bygget, utforming og avstand mellom byggene. Et hus som er betydelig høyere enn sine omgivelser fører større luftmengder ned fra høyden til bakkenivå. Videre må skyggevirking vurderes, høye bygninger gir stor skyggevirking. Dette, og faren for lokale turbulenser på bakkenivå, kan gjøre det mindre attraktivt å oppholde seg rundt. Et smalt volum med liten grunnflate som for eksempel et tårn kommer til å gi forholdsvis lite luftmotstand og dermed også mindre turbulens på gatenivå. Det samme gjelder en flate som står parallelt med vinden kontra en flate som står vinkelrett på.

Det har vært forslag om høyhus flere steder på Jessheim. Det er svært viktig å ta stilling til hva som man vil oppnå ved plassering av slike bygg i sentrum. Det er viktig at beliggenheten gir god fjernvirkning både fra sentrum og byen, men også lengre unna. I Furusethgata er det vurdert høyhus med hotell. Enten øverst på gaten (mot Storgata) eller nederst i gaten (mot rådhusplassen). Som beskrevet vil utforming og plassering av et slikt høyhus/tårn påvirke de lokalklimatiske forholdene. Med bakgrunn i dette og i ønsket av at rådhuset fremdeles skal framstå som et signalbygg, bør høyhuset plasseres øverst i gateløpet (Furusethgata). Dette er et av de høyeste punktene på Jessheim, og gir ønsket fjernvirkning.

Det er også kommet inn forslag om et høyhus med boliger på den østlige siden av jernbanen, i Dampsaga området. Et slikt høyhus vil kunne representere utvidelsen av sentrum østover. Et høyhus i dette området vil kunne gi ugunstig effekt (skygge/ lokalklimatiske forhold) på tilgrensende boligområder på nordre del av Myrtangen. Det er også usikkerhet omkring virkningen av høyhus i sentrum, og det bør av den grunn nå *kun åpnes for ett høyhus i sentrum* og en vil deretter høste erfaringer/se virkningen av dette før evt. diskusjonen åpnes på ny.

Denne konklusjonen hindrer ikke høyhus på Gystadmarka. Det er en vesentlig forskjell mellom bygging av høyhus i nye områder, og bygging av høyhus i eksisterende bynære områder. Her vil høyhus kunne være planlagt fra begynnelsen av, med optimal plassering og formål, med «luft rundt» og god tilpasning til tilliggende bebyggelsen

5.7 Belysning

God belysning kan fremheve arkitekturen og omgivelsene og gi byen en identitet, også når mørket senker seg på kvelden. Riktig bruk av belysning kan virke kriminalitetsforebyggende, øke befolkningens trygghetsfølelse og gjøre byen mer tilgjengelig. I forbindelse med medvirkningsprosessene er dårlig opplyst stasjonsområdet trukket fram av flere.

Riktig belysning vil fremheve bygninger og elementer i byen, og også kunne bidra til å gjøre byen og byrommene mer oversiktlige og lesbare for folk. Potensialet for rådhusplassen anses vesentlig. Ved å ruste opp parker, torg, veier og plasser med riktig belysning, er det mulig å skape opplevelsrike og mer tilgjengelige offentlige rom også etter mørkets frembrudd.

Ved å gjøre de riktige valg av tekniske løsninger vil det dessuten føre til redusert energibruk, lavere kostnader og mindre klimagassutslipp. Når planer for belysning skal utføres bør det tas hensyn til stedets særegenheter, lokalhistorie og spesielle kjennetegn.

5.8 Kunst og utsmykning i byen

Formålet med offentlige utsmykninger er at de skal berike og stimulere det offentlige miljø i møtet mellom kunst og arkitektur. Kunst kan bidra til at folk bruker byrom som møteplasser, men det krever at kunsten får den plassen den behøver. Kunst i denne sammenhengen kan eksempelvis være ulike installasjoner med lyd og/eller lys, skulpturer, statuer, fontener, vannspeil etc.

Kunstverk har evne til å virke som samlingspunkter for byens innbyggere hvis de oppleves som en attraksjon i byrommet. Kunstnerisk utsmykning i offentlige uterom skal brukes til å forsterke en byopplevelse, den urbane kvaliteten og ikke minst stedets identitet.

Utsmykkingene etableres som egne prosjekter med veldefinerte mål og utarbeides som resultat av analyser og gjennom dialog mellom byplanleggere, aktører i næringslivet og kunstnere. Elementene kan være både midlertidige og faste.

6 Grønnstruktur og byrom

6.1 Grønnstruktur

Den strukturelle oppbyggingen av grøntområder og grønne forbindelser mellom disse, har stor betydning for opplevelsen av landskapet, rekreasjonsmulighetene og biologisk mangfold. Samlet har dette betydning for mulighetene og gleden ved fysisk aktivitet, og er derfor nært knyttet til folkehelse. I byutviklingsstrategien⁷ ble det vedtatt følgende delmål og strategier:

Delmål for grønnstrukturen i Jessheim:

- Bevare og styrke Jessheims særpreget som et grønt tettsted med nærhet og tilgjengelighet til omkringliggende friluftsområder.
- Sikre sammenhengende og tilstrekkelig overordnet grønnstrukturnettverk.
- Sikre grønnstruktur i sentrum slik at det skal være mulig å bevege seg i en grønn forbindelseslinje mellom plasser, torg og parker.

Skolene er hensiktsmessige å bruke som utgangspunkt fordi det er viktig å sikre nærhet og tilgjengelighet for skolebarna, og fordi det tilrettelegges for gode gang- og sykkelforbindelser til skolene fra boligområdene. I tillegg er det gode parkeringsmuligheter her. Det skal sikres og bevares funksjonelle grønne korridorer fra:

- Gystadmarka skole mot Brennifjellet og skogsområdene i nordøst
- Nordby ungdomsskole og Jessheim skole mot Nordbytjernet
- Døli skole mot ravine- og kulturlandskapet i vest og Langelandsfjellet
- Allergot ungdomsskole og Skogmo skole mot Langelandsfjellet.

Forbindelser

Forbindelsene skal tilrettelegges for gående og vise veiene ut til friområdene. Deler av strukturene kan rent visuelt framstå som "grå", men er tilrettelagt for gående/syklende. Strukturene er illustrert på neste side.

Det er i prinsippskissen vist to typer grønne forbindelser ut fra sentrum. De som beveger seg hurtig og ønsker å finne raskeste veg fra start til mål, vil velge hovedforbindelsene ut av sentrum. Disse er likeverdig tilrettelagt for bil, sykkel og gående. Forbindelsene er vist med mørk grønn på kartet. De som beveger seg i gangfart vil velge ruter hvor biltrafikk er fraværende eller bilene kjører på de gåendespremissene. Disse forbindelsene er merket med lysegrønt på kartet. I kartet er det også de viktigste parkene/grøntområdene markert. Framtidig parker er markert med røde punkter. Dette er Dampsagaparken, og nye parker som foreslås i forbindelse med forslag om transformasjon av områdene nord for Kjeld Stubsveg (S5) og Søndre del av Jessheim Næringspark (K6). Dette utdypes i kapittel 6.

⁷ Delmålene i dette kapittelet er hentet fra byutviklingsstrategi for Jessheim, vedtatt 11.06.2012.



Illustrasjon: Forbindelser mellom byrom, parker og grønne områder på Jessheim

6.2 Blåstruktur og overvannshåndtering

Blåstrukturen er en del av grønnstrukturen. Dette er vannet i tettstedet; bekker, grunnvann, myrområder og vassdrag. Dette er viktige landskapselementer med opplevelseskvaliteter, ferdselsårer for dyr og livsgrunnlag for biologisk mangfold.

Delmål for blåstruktur og overvannshåndtering:

- Overvannshåndteringen baseres på prinsippet om lokal overvannshåndtering. Ved dimensjonering av overvannsanlegg skal det tas hensyn til klimaendringer og eventuelle fortetninger av bebyggelse.
- Overvann bør benyttes som en ressurs og som et positivt landskapselement i bomiljøer, tettstedsutvikling, i forbindelse med rekreasjonsformål og for å fremme biologisk mangfold.
- Bekkeåpning skal vurderes i forbindelse med utbyggingsprosjekter, men må vurderes i sammenheng med geotekniske forhold.

I byggesonen på Jessheim ligger de fleste bekkene i rør. Ved transformasjon av området mellom Kjeld Stubs veg/Ringvegen og søndre del av Jessheim næringspark kan det vurderes om det kan være formålstjenlig å åpne enkelte bekker. Dette må vurderes nærmere bl.a. i fht. potensiale som estetisk element, sikkerhetsmessige forhold og grunnforhold.

I de nordøstre delene av Jessheim står grunnvannet svært høyt og skal ikke senkes. Dette gir utfordringer når det skal bygges, men er teknisk løsbart.

6.3 Byrom og parker

Ambisjonene for Jessheim er å utvikle en by som folk ønsker å reise til - og ikke bare for å handle. Jessheim skal ha levende og attraktive byrom med kvalitet, aktivitet og variasjon. Flere skal gå mer, være aktive og oppholde seg lengre i de felles byrommene, og byrommene skal reflektere byens identitet, mangfold og særpreg. I byutviklingsstrategien for Jessheim ble følgende vedtatt:

Delmål for byrom og parker i Jessheim:

- Jessheim skal ha levende og attraktive byrom med kvalitet, aktivitet og variasjon.
- Flere skal gå mer, være aktive og oppholde seg lengre i de felles byrommene på Jessheim.
- Byrommene skal reflektere Jessheims identitet og særpreg.

I arbeidet med å legge til rette for en levende by er det viktig å legge til rette for kvalitet og aktivitet i de offentlige rommene. Dette har mange fordeler:

- At flere går, sykler og er aktive er godt både for byliv, helse/sunnhet og miljø.
- Attraktive og levende byrom er med på å gi tettstedet identitet og er en viktig del av grunnlaget for enkeltmenneskets oppvekstvilkår og livskvalitet.
- Det er i byens felles rom vi uinvitert kan se og møte andre mennesker. Møte med andre mennesker gir livskvalitet og ny kunnskap og øker toleransen og forståelsen for hverandre.
- God kvalitet på de fysiske omgivelsene i kommunens tettsteder kan brukes som et virkemiddel for å øke kommunens næringsmessige konkurranseevne.
- At flere går og bruker felles byrom, gater og veier, bidrar til større sosial kontroll og tryggere omgivelser.
- For byboligene er gode byrom og grønne områder viktig for barns oppvekstvilkår og gjør at folk kan trives med å bo tett.

Jessheim er et tettsted i vekst og hvor de fysiske omgivelsene er i stor forandring. Funksjons- og strukturmessig utvikler Jessheim seg til å få en mer bymessig karakter. Til sammen danner i dag Storgata, Torggata, Furusethgata, Storsenteret, Kulturhuset og stasjonen et kompakt sentrum på Jessheim. Storgata og Torggata danner et aksesystem og hvor tre store magnetene Storsenteret, Rådhuset/Kulturhuset ligger i direkte tilknytning til de offentlige byrommene.

I Byromsutredningen (2011) for Jessheim sentrum viser analysen at sentrumsområdet framstår som velorganisert og helhetlig med variasjon i skala, form og materialbruk. Stedvis er materialbruk og formgivning av detaljer av høy kvalitet, og det er lagt vekt på universell utforming. Byrommene mangler imidlertid sammenheng og helhet. Videre er det potensial for å gi parker, torg og plasser i dagens Jessheim bedre innhold og aktivitetsmuligheter. I arbeidet med Byplanen og oppfølging av denne må det legges vekt på helhet og sammenheng mellom de ulike arealene, og å gi de ulike byrommene ulike funksjoner med rom for variert bruk.

Grønne forbindelser i sentrumsområdet

Det er et mål å sikre en grønnstruktur i Jessheim sentrum som gjør det mulig å bevege seg i en grønn forbindelseslinje mellom plasser, torg og parker. Det er viktig å sikre og forsterke dette. Dette gjelder spesielt hovedpunktene

- Romsaasparken – Rådhusveien – Stasjonsparken -Herredshusparken og den fremtidige Dampsagaparken i tverrforbindelsen / aksen fra Rådhusveien, via Rådhusplassen gjennom Torggata, gjennom Veibergkvartalet og forbindelsen sørover til Romsaasparken.
- Videre er det også viktig å forsterke forbindelsene mellom byrommene på tvers av jernbanen ved utvikling av Dampsagaområdet. Dette gjelder både ved den nye «Tverrvegen», ny kryssing for fotgjengere over/under jernbanen ved stasjonen

mellom Stasjonsparken og Dampsagaparken, og i koblingen over jernbanen med Algarheimsbrua.



Illustrasjon: Forslag til en helhetlig byromsstruktur fra byromsutredningen (2011).

GRØNNE PARKER PÅ JESSHEIM



Bilder øverst fra venstre: Romsaasparken, Flatavegen, park ved Romsaas, Rådhusparken, Stasjonsparken og Herredshusparken mot Storgata.

6.4 Utvikling av parker og byrom

Innenfor Byplanens avgrensning finner vi følgende eksisterende og planlagte parker: Stasjonsparken, Romsasparken, Veibergkvartalet, Dampsagparken, Herredshusparken med bakhagen og Rådhusplassen. Ved Jessheim videregående skole er det avsatt et større grøntareal. I tillegg foreslås det som tidligere nevnt (kap 6.1.) avsatt ny park i forbindelse med transformasjon av området nord for Kjell Stubs veg og Jessheim Næringspark.

I forrige Byplan ble det satt fokus på utvikling av en del mindre parker, lommeparkene. Dette er små områder som er beplantet med tre grønne vegger opp til skulderhøyde, en sitteplass med avfallsbeholder og ett blikkfang i form av en skulptur, et kunstverk eller en fontene. Det er foreslått flere lommeparker på Jessheim.



Illustrasjon: Lisa Therell

Rådhusplassen

Plassen foran rådhuset ligger sentralt i byen. Bygningene rundt plassen er viktige møteplasser i seg selv, rådhus med kulturhus og storsenteret med handel og bevertning. Området er tilgjengelig for alle og benyttes mye. I dag er det en blanding av biltrafikk, parkering og gående på området. Det er tidligere laget et forslag for opprusting av rådhusplassen hvor biltrafikk og parkering reduseres for å få en åpen og trivelig plass. Utvikling av rådhusplassen må ses i sammenheng med utviklingen av stasjonsområdet, og vil inngå i den forestående reguleringsplanprosessen for stasjonsområdet og rådhusplassen.

7 Om sentrum og senterstruktur, og andre endringer

Jessheim skal utvikle seg i to retninger;

- *innover* ved at det bygges sentrumsnært og konsentrert
- *utover* hvor det er satt av store arealer til fremtidig byggeområder (Gystadmarka, i tillegg til Jessheim sørøst)

En bærekraftig byutvikling for Jessheim tar utgangspunkt i kollektivknutepunktet og legger vekt på transformasjon og fortetting rundt dette.

7.1 Sentrumsavgrensning

Formålet med en definert sentrumsavgrensning er å skape forutsigbarhet i forhold til arealbruk, funksjonsfordeling og framtidig behov for infrastruktur på Jessheim.

Med byggingen av ny vegforbindelse til sentrum fra fv. 174 i øst («Tverrvegen»), framtidig utvikling av stasjonen med plattform på begge sider og undergang/overgang for myke trafikanter, vil tilgjengeligheten til stasjonsområdet og forbindelsene inn til dagens sentrum fra områdene i øst forbedres.

I vurderingene av sentrumsutvikling og sentrumsavgrensning ble det i Byutviklingsstrategien⁸ satt fokus på:

- avgrensning av område for forretning (handel).
- gode møteplasser og byrom (se også kapittel 6).

Sentrumsavgrensning, herunder hvilke områder det tillates etablert detaljhandel, må ses i forhold til visjonen og øvrige mål for Jessheims utvikling. Nye grep vil kunne gi omfattende/endringer og konsekvenser i forhold til f.eks. bybilde/arkitektur/uttrykk/estetikk identitet/særpreget og trafikk som er tunge å endre. For å opprettholde og videreutvikle Jessheims kvaliteter og særpreget må det stilles tydelige krav til kvalitet ved utviklingen av de nye områdene.

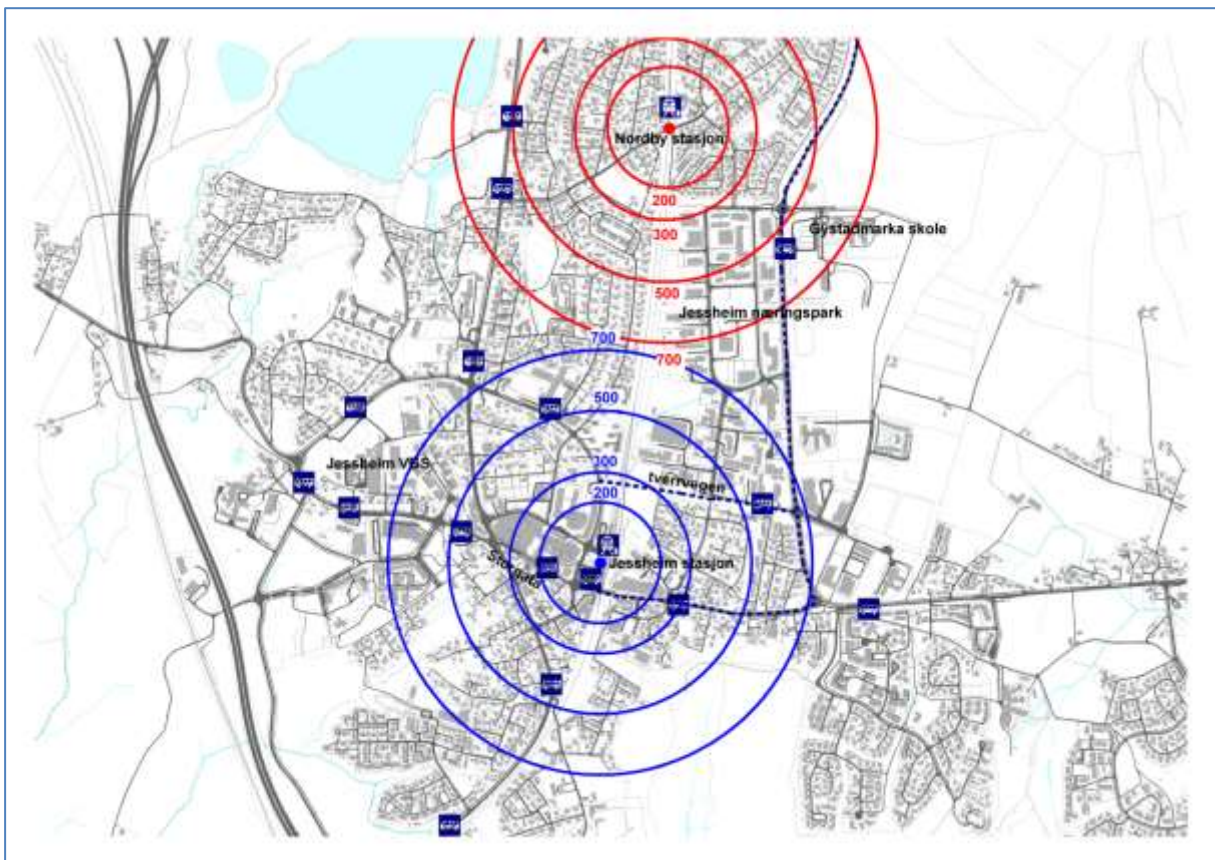
Valget av sentrumsavgrensning er viktig for byens dynamikk og indre liv. Et kompakt sentrum vil gi korte interne gangavstander, noe som igjen vil kunne gi attraktive møteplasser med mer folk og liv i gatene og levedyktig handelssentrum. En sentralisering av funksjoner omkring kollektivknutepunktet gjør sentrumsfunksjonene mer tilgjengelig for flere. Dette kan også gi redusert vekst i biltrafikk.

Det bør tilstrebes at alle viktige regionsenterfunksjoner dekkes i en gangavstand på 700 meter fra Jessheim stasjon/bussterminal, dvs. detaljhandel, privat og offentlig

⁸ I Byutviklingsstrategien vises tidligere sentrumsavgrensning og funksjonsfordeling i Byplan og Fylkesdelplan for Handel, senterstruktur og service fra 2001.

tjenesteproduksjon og kulturtilbud. Opp til 1 km er unntaksvis akseptabelt. I illustrasjonen nedenfor vises dette. De blå sirlkene viser sentralpunktet midt i kollektivknutepunktet / Jessheim stasjon. Sirlkene har en radius på 200m, 300m, 500m og 700m. Områder opp mot 700 meter fra stasjonen vurderes som områder som har god tilgjengelighet til bl.a. kollektivtilbud. Dette er i samsvar med Byutviklingsstrategien, her var det også vist en illustrasjon med utgangspunkt i Storgata. Kollektivknutepunktet bør imidlertid være premissgivende, tyngdepunktet forskyves med dette i østlig retning.

De røde sirlkene viser sentralpunktet Nordby stasjon. I tillegg har området i nordre del av Jessheim næringspark god kollektivtilgjengelighet pga. avstand til Nordby stasjon og også kollektivtraseen langs fv. 174 hvor kommunen forventer høyfrekvent busstilbud mellom Jessheim og OSL via Gardermoen Næringspark. Det vises til dialog med Ruter om dette.



Illustrasjon: Sentrum og tilgjengelighet til kollektivtransport.

7.2 Jessheim stasjon

Jessheims videre utvikling med «begrenset trafikkvekst», forutsetter en omfattende utvidelse av kollektivtilbudet og nødvendig oppgradering av stasjonsområdet med bussholdeplass. Det er også viktig med gode tverrforbindelser/kryssningsmuligheter av jernbanesporene for reisende, gående og syklende. Dette er belyst gjennom egen arkitektkonkurranse. Løsningen vil avklares i den pågående detaljreguleringsplan for stasjonsområdet/rådhusplassen som formelt startet opp etter høring av Byplanen. I den forbindelsen må det vurderes lokalisering og utforming av bussterminalen.

I forlengelsen av dette forventes også nødvendige *samferdselsbevilgninger* for å sikre oppgraderingen av kollektivknutepunktet i regionsenteret.



*Bilde:
Stasjonsområdet på
Jessheim sett fra
Jessheimbrua. Foto:
Ullensaker
kommune*

7.3 Transformasjon/sentrumsutvidelse

Omfattende utvidelse av sentrum gir større interne avstander i tettstedet. Dette skaper totalt sett mer biltrafikk, også internt i sentrum. Det foreslås derfor en mindre utvidelse av sentrum:

- utvidelse nord for Kjeld Stubs veg mot Ringvegen
- transformasjon av områdene sør i Jessheim næringspark

Nærmere om de konkrete sentrumsutvidelsene

Området nord for Kjeld Stubs veg:

Området avgrenses av Kjeld Stubs veg, Trondheimsvegen, Ringvegen og Rådhusvegen. Området ligger i tett tilknytning til eksisterende sentrumskjerne og uten store barrierer som jernbane eller større veger, og er avsatt til kombinasjonsformål «kombinert bebyggelse og anleggsformål». Dette gir også muligheter for å utvikle både Trondheimsvegen og Rådhusvegen som bygater med virksomheter som henvender seg ut mot gatene, som butikker og kafeer. Utbyggingen i dette området må legge vekt på den ”menneskelige skala” i gatene, åpne og oppdelte fasader med «smett» for gående/syklende mv. jf. byforming. Nord for Kjeld Stubs veg tillates kjøpesenter, forutsatt at det kan gjøres i samsvar med prinsippene om «Byforming». Utviklingen vil gi plass til handelskonseptene i sentrum, noe som vil styrke Jessheim som handelssted på sikt. Ved utvikling av området skal det også legges inn park. I planbestemmelsene er det satt krav om felles reguleringsplan for hele området.

Jessheim Næringspark – søndre del:

Søndre del av Jessheim næringspark innlemmes i Byplanen, avgrenset i nord av Brannmannsvegen og dagens brannstasjon (som skal flyttes). Med «Tverrvegen» økes området tilgjengelighet til sentrum. Det er lagt til rette for transformasjon av søndre del av dagens næringspark. Området er avsatt til kombinasjonsformål («kombinert bebyggelse og anleggsformål»). Det åpnes for kontor, forretning (detaljhandel), bolig og park. For områdene langs «Tverrvegen» stilles det særlige krav til skala og kvalitet. Det er ikke tillatt med kjøpesenter langs «Tverrvegen» med mindre dette i form/kvalitet framstår iht. krav om byforming jf. § 6.1 i planbestemmelsene. Mot fv. 174 er det også mulighet for å etablere Lokalmedisinsk senter (se omtale i kap. 2.3). I området må det også legges til rette for boliger for å sikre liv gjennom døgnet, men ikke i de mest støyutsatte områdene. I planbestemmelsene er det satt krav om felles reguleringsplan for som store deler av området.

Detaljer vedr atkomst

Atkomst til området skjer via «Tverrvegen» i sør. Eksisterende infrastruktur bør benyttes mest mulig. Industrivegen blir blindveg med snumulighet, eventuelt blir den nordre delen gang/sykkelveg, mens snumulighetene skjer i Elektrovegen og Asfaltvegen. Alternativt bør det etableres en atkomst til forretningsdelen i øst nærmere «Tverrvegen», for ikke å belaste strøket med for mye trafikk. Det bør vurderes om Brannmannsvegen fortsatt kan brukes som atkomstveg for nordre del av næringsparken, fra Energivegen til Industrivegen (Brannmannsvegen skal stenges mot fv. 174).

Grepet med transformasjon /fortetting i områdene Kjeld Stubs veg og søndre del av næringsparken, er et langsiktig grep som vil komme på plass over tid. Dette vil også trolig gi området en høyere arealverdi.

7.4 Forbindelsen mot Gystadmarka

Den nye bydelen Gystadmarka øst for sentrum, vil kunne inneholde mellom 7.000 – 10.000 nye innbyggere. Til sammenligning er dette samme antall innbyggere som Kløfta har i dag. Forbindelsen til Jessheim sentrum blir viktig – bydelen skal forholde seg til kultur-, handel- og servicetilbudet der, og også det ekstra kollektivtilbudet ved Jessheim stasjon. Det er viktig at det er attraktivt å gå og sykle til sentrum. Dette skal ivaretas gjennom forbindelsene gjennom og transformasjonen av Jessheim næringspark (jf. kap 7.3). Det er utarbeidet forslag til en egen kommunedelplan for Gystadmarka, denne lå ute til offentlig ettersyn vinteren 2013/14.

Det er viktig at områdene i søndre del av Jessheim næringspark utvikles med god kvalitet ettersom dette er en sentral forbindelse til Gystadmarka. Det må også sikres en rask og trygg forbindelse for myke trafikanter mellom sentrum og bydelen Gystadmarka. Det foreslås etablert en grønnstruktur langs jernbanen (20 meters bredde), med muligheter både for syklende og skigåere. Det må vurderes om jernbanens driftsveg kan nyttes, alternativt må dette sikres på tilgrensende eiendommer.

Det legges inn grønnstruktur med «sykkelmotorveg» fra Gystadmarka til jernbanen/sentrum. Sykkelmotorvegen er en gang- og sykkelveg, men med et adskilt og bredt sykkelfelt. Gang-

og sykkelvegen foreslås å krysse fv. 174 med gangbru til Gystadmarka. Brannmannsvegen skal stenges mot fv. 174 når «Tverrvegen» åpnes. I planen er det lagt inn en «grøntstruktur», som inkluderer gang- og sykkelveg, i forbindelse med Brannmannsvegen (sørsiden). Grønnstrukturen mot jernbanen foreslås på skrå for å sikre raskeste veg, men også fordi den går langs en gammel bekk/grøft som bør vurderes åpnet. Videre er det også ønskelig på sikt å etablere gangbru langs jernbanen over ««Tverrvegen»».

7.5 Utvidelse av byggesonen mot E6

Områdene langs E6 vurderes som verdifulle arealreserver for byen, som det bør husholdes med for å dekke framtidige behov. Best mulig utnyttelse av byggesonen framfor omdisponering av nye arealer, som i dette tilfellet også er dyrket mark, er viktig. Pga. avstand til kollektivknutepunktet, topografi og beliggenhet på Jessheims vestre ytterkant, foreslås ikke sentrumsutvidelsen i denne retningen (jf. kap. 7.3).

Områdene er til dels godt eksponert, og da tilsvarende støyutsatte. Dette påvirker også de formålene som bør tillates i området, og utforming av områdene og bygningsvolum. F.eks. kan støyfølsom bruk skjermes av fasadene på tilgrensende bygg. Områdene har beliggenheten mot Dølivegen med god adkomst til E6, og er aktuelle for lokalisering av lokalmedisinsk senter/tilgrensende virksomheter/private helseforetak.

Gjestad (område T4):

Utvidelse av eksisterende område. Området er avsatt til tjenesteformål. Området er aktuelt for lokalmedisinsk senter/tilgrensende virksomheter/private helseforetak mv, i tillegg til dagens PRO-senter. Som planens konsekvensutredning viser, fordrer videre utvikling av området at det gjøres nødvendige utredninger og tiltak før området eventuelt kan bebygges.

Bekkefare (område K12):

Området foreslås avsatt til kombinerte formål (bl.a. hotell/tjenesteyting), i øst er det lagt inn forslag om barnehage.

Område v/ E6 sør (område T1):

Området er kun foreslått som mulig tomt for lokalmedisinsk senter/privat helseforetak (tjenesteformål). Dersom dette velges til annen tomt, vil området opprettholdes/tilbakeføres som LNF i denne omgang. Området vil imidlertid vurderes som utbyggingsområde i senere planprosesser (herunder pågående rullering av kommuneplanen).

7.6 Andre behov /endringer

Barnehage

For å møte det framtidige behovet for barnehage i denne delen av Jessheim er det avsatt to nye tomter for barnehage. Begge i størrelsesorden 7-8 daa med kapasitet for 120-150 barn.

Områdene er som følger:

- T2: Bekkefare, østre del
- T3: Ved Gartneritomta, østre del.

8 Trafikk og gater

I byutviklingsstrategien for Jessheim (2012) ble følgende delmål vedtatt:

Delmål for trafikk og gater:

- Utviklingen av Jessheim skal i størst mulig grad bygge opp under eksisterende kollektivtilbud. Det forventes høyere frekvens som gjenytelse. I tillegg må også flatedekningen i regionsenteret bedres.
- Det legges vekt på gode forbindelser fra Jessheim sentrum til bydelene/omlandet rundt med kollektivbetjening, gående/syklende og bil på Jessheim.
- Gang- og sykkelvegnettet skal være sammenhengende. Det skal legges vekt på forbindelser i form av snarveger, som gjør gange og bruk av sykkel mer attraktivt enn bil.
- Vegnettet, inkludert kollektivknutepunktet, bussholdeplasser, byrom, gang- og sykkelveger skal være universelt utformet og tilgjengelig for alle. Transportsystemet skal ha løsninger som er utformet slik at personer med nedsatt funksjonsevne på en enkel måte kan orientere seg og ta seg fram dit de skal.
- Sentrumsområdene skal avlastes for gjennomgangstrafikk. Det etableres en struktur for parkeringsplasser og nye veglenker for å sikre dette.
- Framkommelighet for buss sikres gjennom kollektivtraseer.

8.1 Kort beskrivelse av dagens situasjon på veg- og kollektivnettet

Jessheim har et overordnet vegnett bestående av Trondheimsvegen (nord/sør), Algarheimsvegen (fv.174 mot øst, med lenke mot nord) og Gardermovegen (fv.178 mot vest). Jessheim har forbindelse til E6 i sørvest og nordvest.

Det er kapasitetsproblemer på vegnettet i deler av Jessheim i rushtidene. Av denne grunn er det også problemer med framkommelighet for buss i sentrum i rushtidene. Avlastningsveger som «Tverrvegen» (planlagt ferdigstilt i 2015) og omkjøringsvegen Jessheim sørøst (kommunedelplanarbeid med forprosjekt pågår) er viktige grep for å bedre denne situasjonen.

Jessheim er utpekt til sykkelby. Tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtrafikk, slik at en større del av de korte turene kan gjennomføres uten bil, er viktig grep for å begrense veksten i den motoriserte trafikken i Jessheim-området.

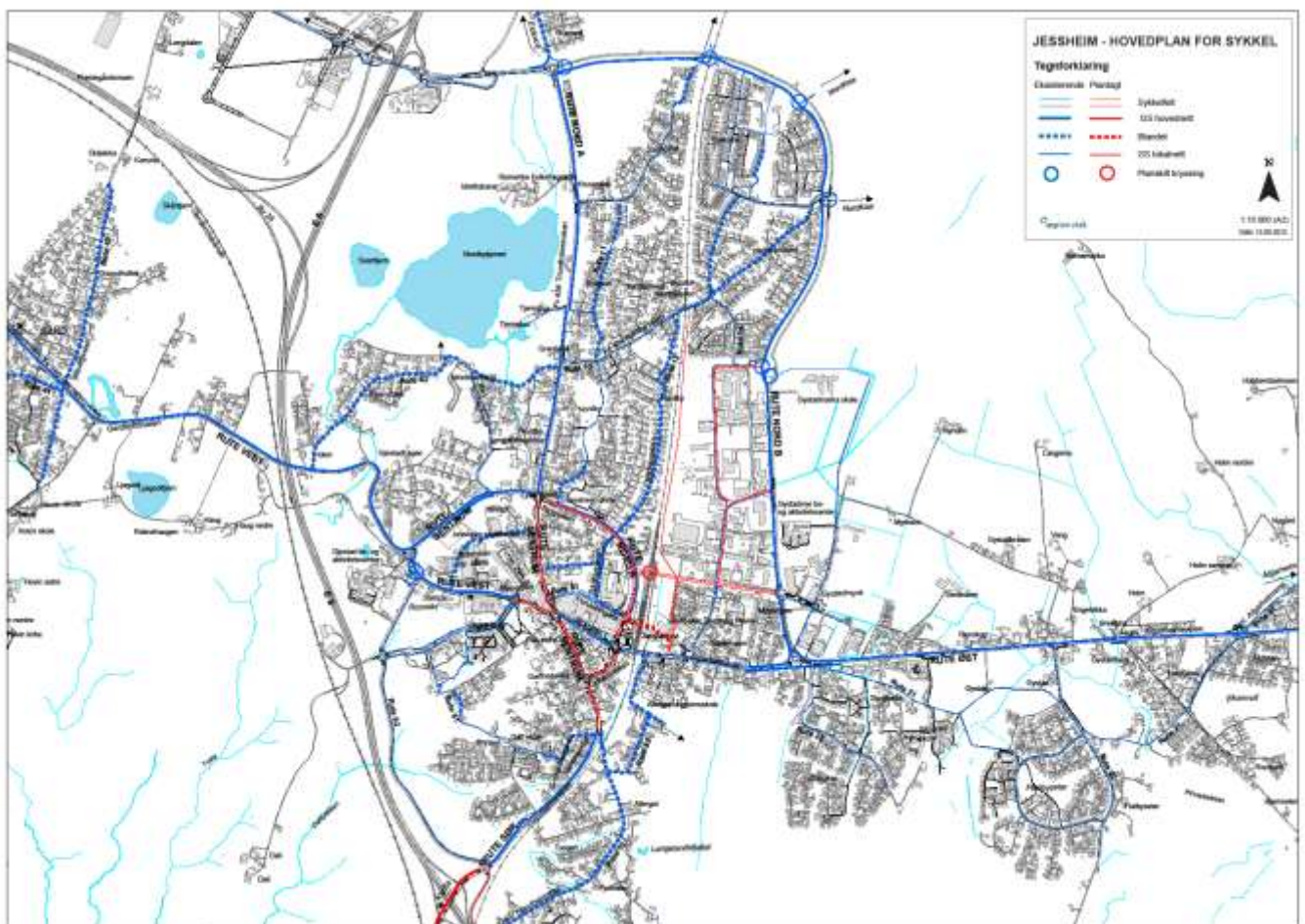


Bilde: Fra Storgata, Jessheim.

Jessheim har to stoppesteder på Hovedbanen; Jessheim stasjon og Nordby stasjon med togavganger hver halvtime. Jessheim stasjon er et svært viktig kollektivknutepunkt (buss/tog/taxi). Gardermobanen går vest for Jessheim, men Jessheim har ikke stasjonstilknytning. Den tidligere planlagte stasjonen Jessheim vest, synes vanskelig å få etablert bl.a. av hensyn til flytogets reisetid mellom OSL og Oslo og kostnader. Det er en ambisjon å få en ytterligere forbedring i togtilbudet til Jessheim, dette må løses gjennom etablering av dobbeltspor på Hovedbanen. Løsningen må også ivareta hensynet til boligbebyggelsen langs traseen.

8.2 Sykkelbyen Jessheim

Sykkelbyen Jessheim er et viktig ledd i arbeidet med å øke andelen transportreiser på sykkel. «Hovedplan for Sykkelbyen Jessheim» (2004) definerer et hovedsykkelvegnett for Jessheim sentrum og hvilke tiltak som bør gjennomføres for å forbedre forholdene slik at sykkelbruken kan øke. For å sikre høy framkommelighet og trafiksikkerhet må det ses på sykkelveinettet som helhet ved planlegging av den enkelte delstrekning.



Kart 4: Oversiktskart fra «hovedplan for Sykkelbyen Jessheim». Kartet er fra 2012, men er ikke endelig.

De røde rutene på kartet ovenfor viser behovet for nye tiltak. Å sikre en god forbindelse på tvers av jernbanen, samt mot den nye bydelen på Gystadmarka er viktig for å unngå at veg og jernbane skaper barrierer i byen.

I hovedplanen defineres den indre sonen i byen som *gateby*. Den indre avgrensning av følgende (se også illustrasjon på neste side):

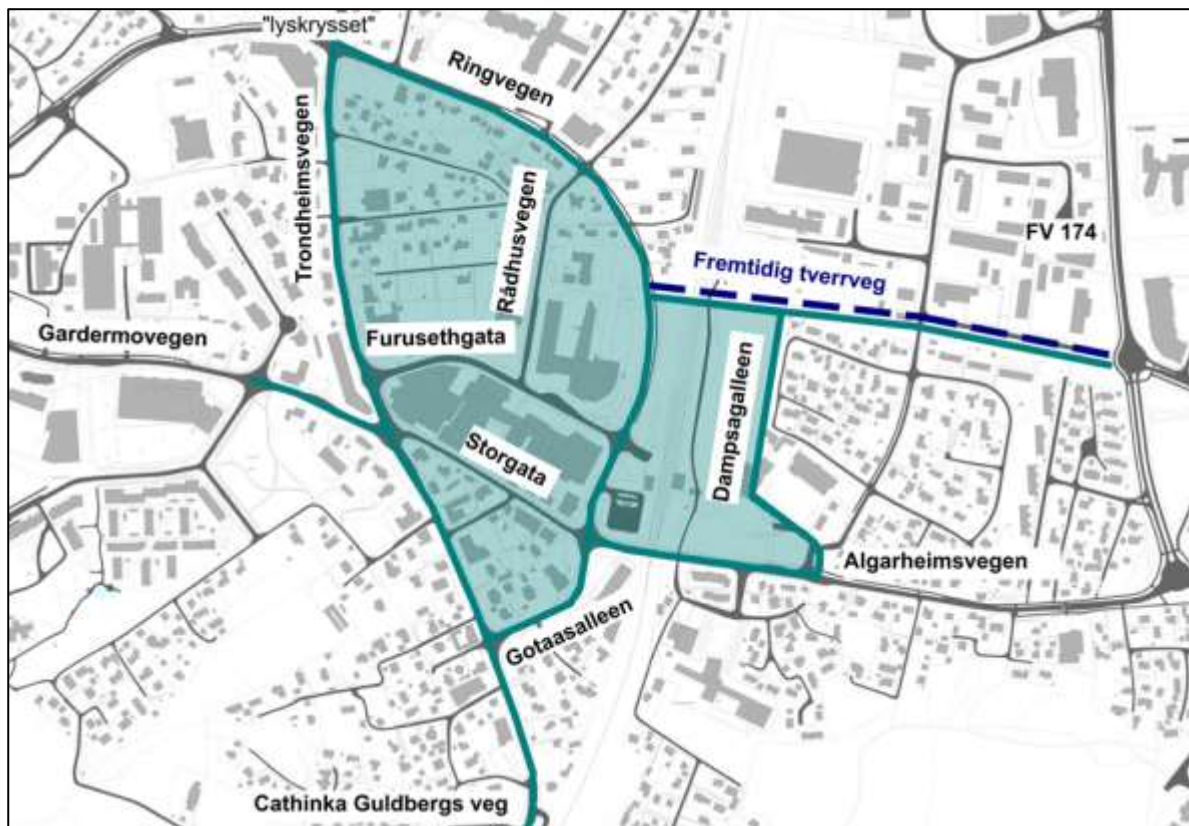
- Østre del av Ringvegen (fra lyskrysset til Storgata),
- Trondheimsvegen (fra lyskrysset til Cathinka Guldbergs veg),
- Gotaasalleen, del av Algarheimsvegen (fra M. Jul Halvorsen veg),
- Gardermovegen (fra Romsaas)
- «Tverrvegen»

I *indre sone* skal syklisten benytte oppmerket sykkelfelt i kjørebane og fortauet reserveres for gående. *Utenfor avgrensningen* for indre by /sone er det tenkt at syklende og gående skal bruke felles gang- og sykkelveg. Dette må også ses i sammenheng med innføring av fartsgrense på 30 km/t i sentrum.

Det er foreløpig tilrettelagt for syklende i oppmerket sykkelfelt i kjørebane på to strekninger i Jessheim sentrum:

- vestre del av Furusethgata - fra Trondheimsvegen til Rådhusvegen
- Algarheimsvegen - fra M. Jul Halvorsens veg til Ringvegen

Tilrettelegging for syklende i overgang mellom sykkelfelt og fortau er krevende, dette er utdypet i et eget kapittel i «Hovedplan for Sykkelbyen Jessheim».



Kart 1: Indre sone – sykkelbyen Jessheim

8.3 Fotgjengere

For at det skal være attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt, må by- og tettstedsstrukturene utvikles slik at det blir gangavstand mellom de daglige gjøremålene. Det er hensiktsmessig med høy utnyttelse med viktige målpunkter innenfor kort avstand, og gang- og sykkelveger/snarveger og parker/ byrom/møteplasser som binder byen sammen.

Når det tilrettelegges for gåing, uteopphold og varierende aktiviteter vil det føre til at vi tilbringer mer tid ute og mer folkeliv i byen⁹. Redusert biltrafikk fører også til færre trafikkulykker.

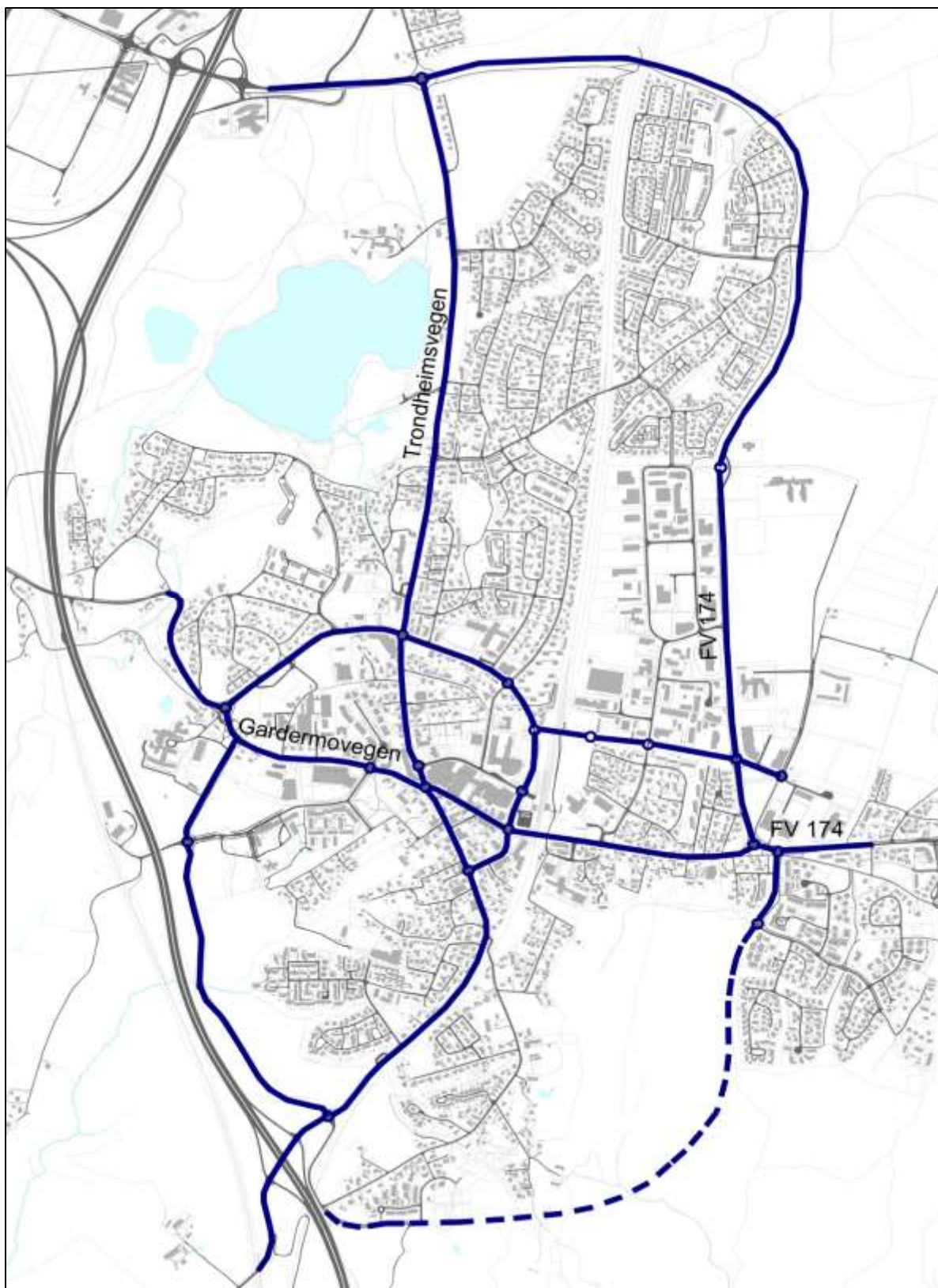
8.4 Trafikkavvikling og kapasitet

Det er gjennomført trafikkutredninger i forbindelse med arbeidet med kommunedelplanene for Jessheim. Utredningene viser at trafikkveksten har økt sterkt siden forrige byplan (2006), veksten vil øke videre som følge av bosettingsmønster i Jessheimområdet og befolkningsveksten både i Ullensaker og generelt på Øvre Romerike.

Over Jessheimbrua (fv. 178, Algarheimsvegen) passerte det 15 100 biler i døgnet (årsdøgntrafikk, ÅDT) i 2007. Prognoser for 2025 viser en ÅDT på 20 500 biler. Dette er prognoser *uten* bygging av «Tverrvegen» mellom Ringvegen og fv.174 og ny omkjøringsveg Jessheim sørøst via Langelandsfjellet. «Tverrvegen» bygges nå, i tillegg er Ringvegen under opprusting, fra ny Tverrveg fram til dagens lyskryss. Dette vil legge grunnlaget for en fullverdig nordvestlig omkjøringsveg (via Romsaas) til E6/Jessheim syd.

Det øvrige vegnettet innen byplanområdet har ikke tilsvarende belastning, men trafikkøkningen vil øke betraktelig på alle viktige veger i Jessheim i årene framover. Det er først og fremst i kryssene at trafikkavviklingen vil bli kritisk. Som en følge av det vil det bli etablert flere rundkjøringer for å øke kapasiteten i indre by.

⁹ Nasjonal gåstrategi, utgitt av Statens vegvesen februar 2012.



Kart 2 – Overordnet vegnett Jessheim

Hovedvegssystemet med nye veglenker og rundkjøringer framgår av kartet ovenfor. Med utbygging av dette vegnettet sammen med en offensiv sykkelstrategi, vil Jessheim være godt rustet til å møte de fremtidige behov i et 20 års perspektiv.

8.5 Vegstrukturen

Vegstrukturen består av følgende hierarki:

- Overordnet vegnett (hovedveger)
- Sentrumsgater (samleveger)
- Lokale boligater (adkomstveger)

Overordnet vegnett (hovedveger)

- Eksisterende veger

- Fv. 174 fra øst (Fonbekk) til Jessheim nord (E6)
- Fv. 454 Trondheimsvegen fra E6 til Grønvold (Jessheim nord)
- Fv. 178 Gardermovegen, fra Gjestad til Storgata
- Fv. 178 fra Storgata til rundkjøring med fv. 174 (Skogmo)
- Gotaasalleen (kommunal veg)
- Fv. 459 Ringvegen, fra Algarheimsvegen til Gjestad / Gardermovegen
- Dølivegen fra Gardermovegen til Trondheimsvegen / E6 (rundt Romsaas)

- Planlagte veger

- Ny tverrveg fra Ringvegen til fv. 174 (Gystadmyra)
- Ny veg Jessheim sørøst fra Skogmo til Jessheim sør / E6

Sentrumsgater (samleveger)

- Eksisterende sentrumsgater / veger

- Storgata (fv. 178)
- Veiberggata
- Furusethgata
- Rådhusvegen
- M. Jul Halvorsens veg
- Bergstubben
- H. Nestens veg
- Jacobs gata
- Romsaas allé
- Kjeld Stubs veg
- Leirvegen

- Planlagte sentrumsgater

- Ny hovedgate – Dampsaga alle

Lokale boligater (adkomstveger)

- Oberst Kruses veg
- Ursins veg

Tverrprofiler for de viktigste vegene innenfor byplan

Vegene vil ha forskjellige profiler avhengig av trafikkmengder og funksjon de skal ha i vegnettet. Det er utarbeidet vegprofiler (tverrsnitt) for de viktigste vegene (se nedenfor):

- Algarheimsvegen
- Dampsagaalleen
- Dølivegen
- Furusethgata mellom Rådhusvegen og Trondheimsvegen
- Gardermovegen ved COOP
- Gotaasalleen
- Ny «Tverrveg»
- Ringvegen mellom Rådhusvegen og «Tverrvegen», og forbi Jessheim skole
- Ringvegen vest for Trondheimsvegen, samt ved Jessheim videregående skole
- Rådhusvegen
- Storgata
- Trondheimsvegen sør for lyskrysset

De foreslåtte vegprofilene er i hovedsak utarbeidet på bakgrunn av vedtatte/ reguleringsplaner og Hovedplan for Sykkelbyen. Vegprofilene er lagt inn som retningslinjer (se planbestemmelser/retningslinjer). Det er ikke utarbeidet vegprofil for Kjeld Stubsveg ettersom det ikke finnes nyere reguleringsplan for veien. Veien er i plankartet lagt inn med 12 meters bredde, endelig tverrsnitt må avklares gjennom reguleringsplan (det må forventes vesentlig bredere).

8.6 Alternative løsninger i Jessheim sentrum

Om «Midt i Jessheim» og trafikkanalysen

Prosjektet «Midt i Jessheim» har som primær målsetting å sikre en helhetlig utvikling av kollektivknutepunktet Jessheim (stasjon/bussterminal). Arbeidet har pågått i etterkant av vedtaket av Byplanen i 2006 og videreføres nå som et reguleringsplanarbeid for stasjonsområdet/rådhusplassen. Planprogram for dette arbeidet ble vedtatt høsten 2013.

Trafikkanalysen «Midt i Jessheim» (COWI 2012) er utarbeidet som del av arbeidet og vurderer ulike problemstillinger knyttet til trafikk i sentrale deler av Jessheim sentrum (Storgata, Ringvegen, Furusethgata og stasjonsområdet). Det vises til rapporten for detaljer (vedlagt). Nedenfor følger et kort sammendrag av problemstillingene i analysen.

Storgata – muligheter og utfordringer

Det har i flere sammenhenger vært framsatt ønske om Storgata som gågate. Et sentralt spørsmål er om det er nok aktivitet langs hele Storgata for å få den attraktiv nok som gågate, eller om den uten biltrafikk vil oppfattes som øde og utrygg i deler av døgnet.

Som ren gågate vil busstrafikken få en dårligere løsning fordi bussen må holde gangfart. Dette vil redusere framkommeligheten for busstrafikk. Det finnes ingen kjente eksempler på slike løsninger i Norge og det anbefales ikke av COWI i rapporten. En alternativ busstrase via

Gotaasalléen vil øke reiselengden og fare for kø for bussen, risikoen for forsinkelser er stor. En eventuelt ny ren sykkeltrase gjennom Storgata vil også få samme problemet som busstrafikk, dvs. at syklende må holde gangfart.

Alternativt er det også vurdert om en del av Storgata kan være gågate, dvs. mellom Veiberggata og Trondheimsvegen. Dette vil kreve utbedring av Veiberggata slik at busstrafikk og økt biltrafikk kan bruke Veiberggata fram til Trondheimsvegen.

En annen alternativ løsning som er vurdert, er envegsregulering av Storgata vestover. Dette vil imidlertid gi problemer for busstrafikken som i dag går i begge retninger gjennom Storgata. Generelt vurderes en slik envegsregulering ikke å være en god løsning, fordi gatene rundt ikke er godt egnet til å ta mer trafikk, spesielt Gotaasalleen som i dag har kødannelser i ettermiddagsrushet. Det å f.eks. envegsregulere en del av Storgata, fra Veiberggata til Trondheimsvegen, vil kreve utbedring av Veiberggata. Busstrafikk østover må da bruke Veiberggata. Ruter AS har gitt tydelige signaler om at de fortsatt ønsker å bruke Storgata som busstrasé. Etter Jessheim stasjon er holdeplassen i Storgata mest brukt av de reisende.

Mulige løsninger for Storgata

Trafikkanalysen viser at med enkelte konsekvenser for busstrafikk og annen trafikk, kan det være mulig å gjøre Storgata om til gågate vestover fra Veiberggata til Trondheimsvegen, alternativt å envegsregulere Storgata på samme strekning. Med dette grepet må Veiberggata opprustes for å tåle den økningen i trafikk som vil komme der. Dette vil innebære betydelige kostnader og trolig inngrep i tilgrensende eiendommer.

Alternativt kan Storgata fortsatt fungere som i dag, eventuelt med utbedringer for syklistene (f.eks. fjerning av p-plasser, eventuelt på en side).

Det vises også til tidligere drøfting i hovedutvalget høsten 2012 vedr mulighetene for stenging av Storgata nattetid i helgene. Det arbeides her med en mindre utredning hvor det belyses nødvendige fysiske tiltak og konsekvensene av dette. I den forbindelse må Statens vegvesen, Ruter AS, politiet mfl. uttale seg.

Ringvegen– muligheter og utfordringer

Det er i dag framkommelighetsproblemer for buss i Ringvegen ved stasjonsområdet. Dette skyldes delvis trafikk inn/ut fra Storsenterets parkeringshus. Videre er det også trafikksikkerhetsmessige utfordringer knyttet til myke trafikanters kryssing av Ringvegen.

For å hindre kødannelser i forbindelse med inn/utkjøring til Storsenteret vurderes ulike tiltak. Stenging av adkomsten til p-huset til Storsenteret fra Ringvegen er vanskelig uten å gjennomføre en større kostbar ombygging med ny adkomst til p-huset fra «Ormen Lange», og anses som lite realistisk.

Etablering av midtdeler i Ringvegen med snuing i rundkjøringene vil være en ulempe spesielt for gjennomgående busslinjer, men også øvrige ruter vil kunne få noe økt kjøredistanse.

Alternativt kan det i stedet vurderes å forby innkjøring til P-huset (Storsenteret) i Ringvegen fra sør, «venstresvingeforbud», slik at denne trafikken i stedet ledes via rundkjøringen med

Furusethgata. I tillegg til skiltforbud må det evt. suppleres med fysiske tiltak. Dette kan redusere køen inn til P-huset som i dag hindrer utkjøringen fra bussterminalen. I tillegg kan det vurderes å øke bredden i Ringvegen fra utkjøringen fra bussterminalen sørover til rundkjøringen med Storgata, slik at det blir plass til to kjørefelt opp mot rundkjøringen i Storgata. Det kan lette fremkommeligheten for buss på denne strekningen. Økning av bredden vil gå på bekostning av dagens areal til bussoppstillingsplass. Dette kan også komme i konflikt med ønsket alternativ arealbruk på området (jf. beskrivelse senere i saksframlegget).

For å løse ukontrollerte gangkryssinger kan det vurderes å endre fotgjengerkryssingen fra stasjonsområdet mot Storsenteret/Rådhuset med fysiske tiltak (flytting av gangfelt – gangvegforbindelser etc.).

En løsning med «shared space», fartsgrense på 15-30 km/t og fartsdempende tiltak/skilting vil ikke være en god løsning i Ringvegen, bl.a. fordi det er altfor få myke trafikanter i forhold til biltrafikken. En blanding mellom manøvrering av busstrafikk og myke trafikanter er også en potensiell fare, da bussjåføren normalt har mindre oversikt enn andre kjøretøy.

Furusethgata/Rådhusplassen – muligheter og utfordringer

Stenging av Furusethgata over rådhusplassen vil gi bedre rom for myke trafikanter på bekostning av biltrafikken. Dette vil også dele parkeringstilbudet ved Storsenteret i p-plasser øst (ca. 1/3) og vest for Rådhusvegen (ca. 2/3). I tillegg forutsetter løsningen av parkeringstilbudet langs Furusethgata foran Storsenteret fjernes. Trafikk som i dag går via Furusethgata over rådhusplassen til parkeringsanleggene vest for Rådhusvegen, må da velge andre vegalternativer fram til p-plassene. En løsning med etablering av parkeringsplasser under rådhusplassen vurderes. Finansiering av et slikt tiltak er en viktig problemstilling her. Dette har også en relevans til tidligere avklaringer vedr. opparbeidelse av rådhusplassen, herunder eksisterende utbyggingsavtale for østre del av Storsenteret.

Dersom det er ønskelig å opparbeide en bilfri plass mot stasjonen i forlengelse av rådhusplassen mot Ringvegen i øst, må dagens inn-/og utkjøring fra Ormen Lange stenges. All inn- og utkjøring til parkeringsanlegget må da skje fra nord. Effekten av å stenge Furusethgata ved å lede «Ormen Lange» med adkomst fra nord vurderes å ha begrenset betydning for trafikkavviklingen i området. Dette gjør det imidlertid vanskeligere å komme til rådhusplassen med bil fra øst. Ormen Lange er ikke dimensjonert for en slik løsning i dag, dersom dette er ønskelig må det eventuelt ses nærmere på dette i den videre planprosessen.

Gjennomføring av tiltak som reduserer kjørehastigheten over Rådhusplassen vil redusere biltrafikken her. En del av trafikken til/fra parkeringsanleggene i området har gode alternative vegvalg som kan brukes og dette vil kunne redusere trafikken en del. Dette kan bidra til å bedre balansen mellom myke trafikanter og biltrafikk ved rådhusplassen og således i større grad gjøre en «shared space»- løsning mer aktuelt. Dette kan også være et første trinn mot en eventuell full stenging av rådhusplassen for biltrafikk. Det vises her til planene vedr oppgradering av rådhusplassen.

Flytting av bussterminalen til nordsiden av stasjonen

Flytting av bussterminalen til nordsiden av stasjonen vil øke gangavstanden til Storsenteret / sentrum noe, men kan bidra til å rydde opp noe i situasjonen på bussterminalen og problemstillingene som er knyttet til inn- og utkjøring til/fra Ringvegen (se ovenfor). Samtidig frigjøres et sentralt areal som kan vurderes utnyttet til byutvikling eller som en utvidelse av jernbaneparken. Ved evt. flytting av bussterminalen nord for stasjonen, som i dag er parkeringsplasser for tog-pendlere, må en samtidig avklare hvor disse p-plassene skal ligge i fremtiden, for eksempel p-kjeller.



Bilde: Jessheim stasjon (buss- og togstasjon). Fotograf: ukjent.

Videre arbeid vedr. gatebruk

Det gjøres også oppmerksom på at vedtak fra sak om innføring av fartsgrensesone 30 km/t for Jessheim sentrum¹⁰ er oversendt for behandling og vedtak hos Statens vegvesen - Akershus. Dersom dette innføres, kan det være forsvarlig å ha blandet trafikk i gatene, og syklistene kan da kjøre sammen med bilister i kjørebanelen. Fotgjengere har egne arealer (fortau) å bevege seg på.

8.7 Parkering

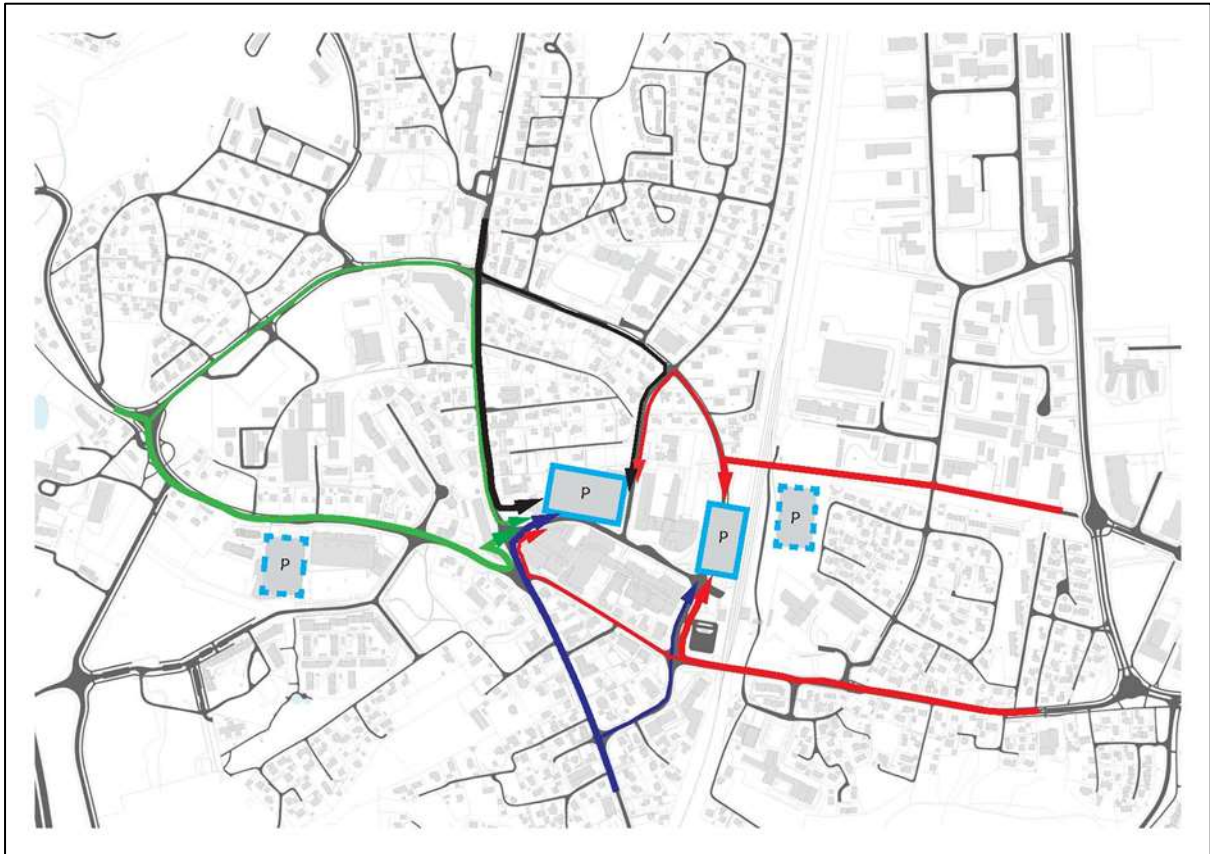
Lokalisering av parkeringsplasser

Parkeringsmulighetene bør være slik at uansett hvilken retning man kommer inn mot sentrum, skal man møte gode parkeringsmuligheter slik at trafikken i sentrum reduseres i størst mulig grad. Videre bør parkeringsplassene lokaliseres i større parkeringshus og parkeringskjellere av hensyn til arealeffektiviteten i sentrum.

Mye av parkeringskapasiteten i sentrum er lokalisert rundt Jessheim Storsenter. Planene fremover indikerer en ytterligere økning særlig i området ved Furusetgata/Rådhusvegen. Hvis Rådhusplassen stenges for gjennomkjøring vil dette parkeringsområdet være lettest tilgjengelig fra nord, sør og vest via Trondheimsvegen og Furusetgata. Trafikk fra øst til disse parkeringsplassene vil belaste primært Storgata og eventuelt Ringvegen-Rådhusvegen.

¹⁰ Vedtatt i hovedutvalg for eiendom og teknisk drift (HET) 18.01.2012, sak 7/12.

Fra øst som er det området med størst vekst i Jessheim, vil p-plassene langs Ringvegen være mest attraktive og dette indikerer at p-kapasiteten langs Ringvegen eventuelt bør utvides noe («Ormen Lange» og ved stasjonen). Det kan også være aktuelt å lokalisere parkering på østsiden av Hovedbanen (området K4 på plankartet). Det er også åpnet for å lokalisere parkering på østsiden av Hovedbanen (område K4). Dette må også sees i sammenheng med etableringen av en ny gangforbindelse over sporområdet ved stasjonen.



Kartfigur 3- alternativer for lokalisering av parkeringshus

Parkeringskapasitet

Planlagt utbygging av næringsarealer ved Jessheim Storsenter gir behov for flere hundre nye parkeringsplasser. Videre indikerer den intensive bruken av innfartsparkeringen ved Jessheim stasjon i dagens situasjon at det kan være behov for flere p-plasser her.

Regulering av parkering

Regulering av parkeringstilbudet bør først og fremst rettes mot arbeidsreiser med bil, fordi det er disse som er dimensjonerende for de fleste vegsystemer og fordi det er de som skaper det største p-behov (bilene opptar p-plassene hele dagen). Handlende ved kjøpesenter bruker korttidsparkeringsplasser (1-3 timer varighet). Ved helt lokale forhold hvor vegsystemet ligger helt i nærheten av store parkeringsområder (for eksempel Furusethgata i Jessheim sentrum) vil parkeringsplassene kunne være dimensjonerende for vegsystemet.

Avgiftsparkering eller innføring av maksimum parkeringsvarighet kan medføre at arbeidsreisende velger andre reisemidler. En annen mulighet er å omdisponere arbeidsparkering til innfartsparkering.

Forslag til endring av parkeringsnormen

Parkeringsnormer kan være et av flere tiltak for å redusere bilbruken i Jessheim. P-normer er normalt saktevirkende tiltak, men på Jessheim endres arealbruken relativt raskt. Det bør for øvrig være gode alternativer (kollektiv, gang- og sykkel) på plass for at endringen skal være smidig for de berørte.

Parkeringsnorm for Jessheim (jf. planbestemmelsene § 6.10)		
Formål	Antall for bil	Pr. enhet
Frittliggende (småhus)-bebyggelse*	2	Boenhet
Konsentrert småhusbebyggelse*	1,5 + 0,20 gjesteparkering	Boenhet
Blokkbebyggelse*	1 + 0,20 gjesteparkering	Boenhet
Forretning	MAX 1 (min 0,5)	50 m ² bruksareal
Kontor	MAX 1 (min 0,5)	100 m ² bruksareal
Hotell / konferanse	MAX 1 (min 0,5)	100 m ² bruksareal
Restaurant / Café	MAX 1 (min 0,5)	50 m ² bruksareal
Helseinstitusjoner	0,5	Seng, behandlingsplass
Barne- og ungdomsskole	0,7	Årsverk
Videregående skole	0,3	Årsverk
Barnehage	1,2	Ansatt
Forsamlingslokaler, kirke, kino	0,2	Sitteplass
Idrettsanlegg	0,3	Tilskuerplass
Treningssenter	1	100 m ² bruksareal

*Boligtyper iht. T-1459 Grad av utnyttning

Parkeringsnorm for sykkel (jf. planbestemmelsene § 6.10)		
Formål	Pr. enhet	Sykkel
Bolig	Boenhet	2
Næring	100 m ² bruksareal	2
Barne- og ungdomsskole	Elev + ansatt	1
Videregående skole	Elev + ansatt	1,5

8.8 Trafikksikkerhet

Ullensaker kommune har utarbeidet en trafikksikkerhetsplan 2013 – 2025¹¹ med prioriteringslister for tiltak langs fylkesvegnettet og kommunale veger. De prioriterte strekningene på fylkesveger er oversendt Statens vegvesen for å bli vurdert på lik linje med øvrige strekninger i fylket.

¹¹ Vedtatt i kommunestyret 04.02.2013, sak 15/13.

På Jessheim er det i flere reguleringsplaner lagt inn gang- og sykkelveger / sykkelfelt som foreløpig ikke er bygget. I byplanen er det fastsatt rekkefølgebestemmelser for flere av de aktuelle strekningene hvor det ikke er opparbeidet fortau / sykkelfelt / gang- og sykkelveg i dag. Trafikksikkerhet skal utredes i de enkelte detaljreguleringsplanene.

8.9 Rekkefølgekrav infrastruktur

Det er satt inn rekkefølgekrav for infrastruktur mv i § 4 i planbestemmelsene. Dette er forhold som må avklares før utbygging kan finne sted. Bakgrunnen for rekkefølgekravene kan variere.

- Dette kan dels være at utbyggingen forutsetter at infrastruktur er på plass for utbyggingen starter
- Forhold utenfor må avklares, f.eks. krav om reguleringsplan for tilgrensende fylkesveg (f.eks. Trondheimsvegen).
- I noen tilfeller vil rekkefølgekravet være knyttet til en forventning om at utbygger må delta i finansiering (utbyggingsavtale og/eller refusjon).
- Rekkefølgekravet gir utbyggere bedre forutsigbarhet, men er sjelden så bastant som det kan framstå. Rekkefølgebestemmelsene vil aldri være uttømmende, dvs. det kan alltid oppstå nye problemstillinger.

8.10 Varetransport

Varetransport til næringsdrivende i Storgata, Furusetgata og Rådhusgata skal i hovedsak foregå på de tider av døgnet der publikumstrafikken er lav. Der er spesielt viktig at Rådhusplassen skjermes for varetransport. For å få gode forhold, også for transportbransjen, er det satt inn krav i planbestemmelsene om at bransjekravene skal følges.

9 Strategier og tiltak

Visjon og hovedmål for Jessheims utvikling ble fastsatt i Byutviklingsstrategien (se kap 3). Forslag til strategier og tiltak for å bygge opp under mål og visjoner er samlet i dette kapitlet. Det er til dels overlapp for strategier og tiltak for de enkelte kapitlene. I etterkant av høringen må dette bearbeides, og også avklares i kommunens økonomiplanbehandling.

Fra kapittel 4 – Identitet og tilhørighet

- Jessheims identitet skal styrkes ved å øke fokus på det visuelle miljøet i byen, og det stilles særskilte arkitektoniske krav om kvalitet for eksponerte områder/tomter i byen.
- Dette settes særlig krav til områder som ligger langs hovedinnfartsårene («portaler») og bygninger som er klart synlige i bybildet.
- Det settes særlige krav til utforming av bebyggelse mv. langs «Tverrvegen».
- Sentrum skal utvikles slik at det blir attraktivt for befolkningen å oppholde seg i byen over tid. Det etableres et tettere samarbeid mellom kommune og aktører i næringslivet for heving av kvaliteten i sentrumsområdene, byrom og parker.
- Universell utforming skal være et grunnleggende prinsipp i byutviklingen og skal legges til grunn for alle planer og prosjekter.

Fra kapittel 5 - Bebyggelsen i byen

- Den bevaringsverdige bebyggelsen med omgivelser skal sikres.
- Miljø rundt sentrale bygg og uterom skal sikres for å ivareta kontekst og identitet. Det skal i tillegg oppfordres til å åpne opp og ta i bruk bakgårder.
- Aktive fasader er viktige for en levende by. I første etasje av bygg settes særlig krav om høyde for å sikre fleksibilitet mellom næring og bolig, tilpasset markedets behov.
- Det skal utarbeides en designhåndbok for Jessheim, som en veileder for utforming av byrom, med fokus på fasader og bruk av materialer mv. Det bør også vurderes en standard for kunstnerisk utsmykking (skulpturer, lyd- og lysinstallasjoner, multimedia etc.).

Fra kapittel 7 - Sentrumsutvidelse

- Det åpnes for transformasjon i søndre del av Jessheim næringspark og området nord for Kjeld Stubs veg.
- Bykjernen skal vokse fra sentrum og utover. Det skal etableres et åpent, offentlig og trygt bysentrum med gode forbindelser på kryss og tvers.
- Dagens sentrum vest for jernbanen forbeholdes detaljhandel, kultur og servicefunksjoner som restauranter mv.

- Arbeidsreiseintensive virksomheter skal ligge i sentrum, nær stasjonene eller kollektivtraseen langs fv. 174 mot Gardermoen.

Fra kapittel 6 – Grønnstruktur og byrom

- Rådhusplassen skal opprustes til å bli byens samlingssted og møteplass for hele befolkningen. Rådhusplassen skal inngå i reguleringsplanarbeidet for stasjonsområdet.
- Større rekreasjonsområder bør i by- og tettbebyggelse være tilgjengelig innen 400 meter fra bolig. I de områdene hvor avstanden er større, bør det opparbeides grøntområder/parker. Områdene skal fortrinnsvis være på minimum 2-4 daa og ligge på bakkeplan. For større transformasjonsområder skal det avsettes større parker.
- Det skal utvikles lommeparker i sentrum på Jessheim.
- Skolene skal ha god tilgjengelighet til friluftsområder, og vil med det fungere som bindeledd til de grønne områdene rundt Jessheim.
- Jessheims grønne lunger skal bevares og vedlikeholdes. Det grønne preget skal ivaretas, bevares og vedlikeholdes.
- Det utarbeides en belyningsplan for sentrum som stiller krav til belysningen i de ulike byrommene og langs gang- og sykkelvegnettet.

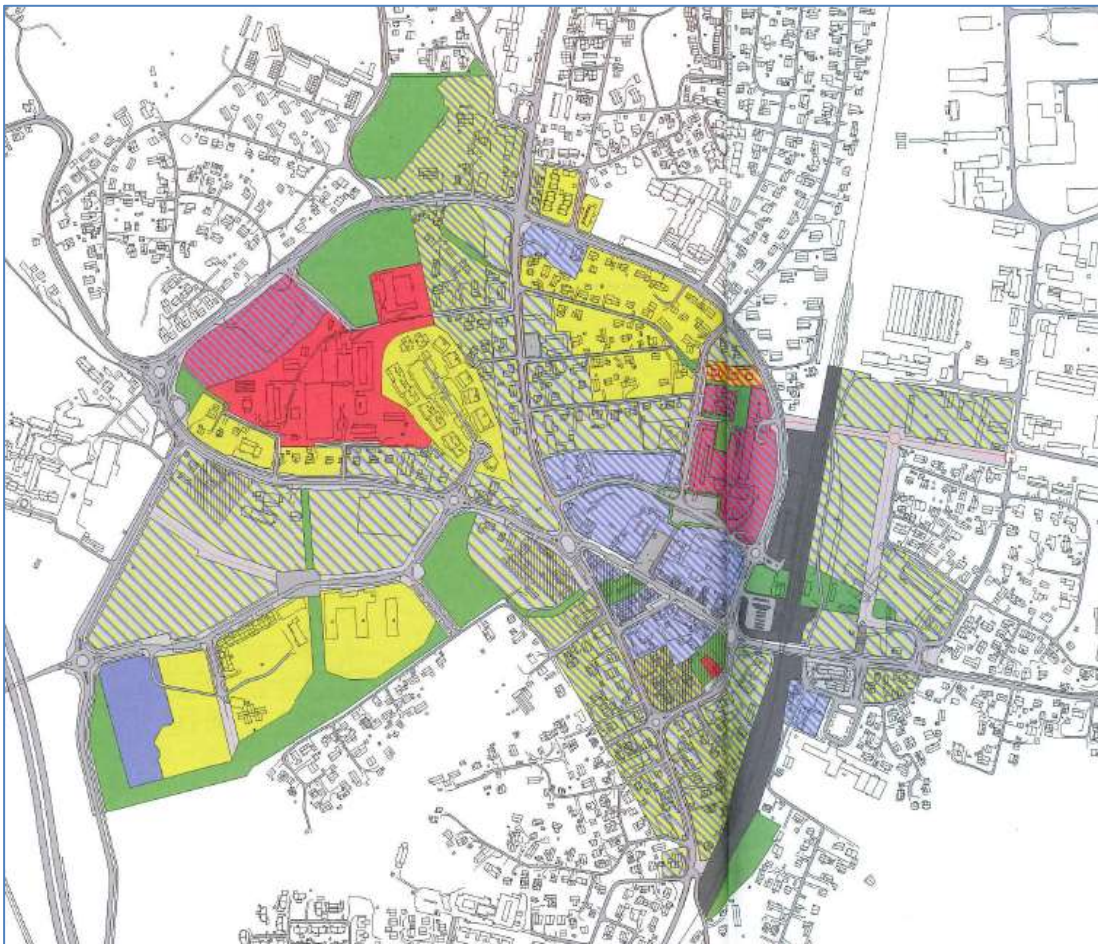
Fra kapittel 8 – Trafikk og gater

- Sentrumsområdene skal være tilgjengelige for alle og sentrum skal tilrettelegges på de myke trafikantenes premisser.
- Stasjonsområdet med bussholdeplass skal oppgraderes med krysningsmuligheter for myke trafikanter over jernbanesporene på stasjonen.
- En størst mulig andel av trafikkveksten tas kollektivt eller av gående og syklende, det må legges til rette for dette. Oppgradering av stasjonsområdet, framkommelighet for buss, høy arealutnyttelse langs kollektivknutepunkt/ kollektivtraseer er viktige grep i den sammenheng.
- Jessheim må få et styrket og attraktivt kollektivtilbud (frekvens/flatedekning) som kan konkurrere med privatbilen slik at andelen som benytter tog og buss fordobles. Det bør også etableres bybuss (pendel) som mater inn mot sentrum/stasjonen.
- Det skal arbeides for å etablere et helhetlig sykkelvegnett i Jessheim sentrum i tråd med hovedplan for Sykkelbyen Jessheim. Utbygging av hovedsykkelvegnettet skal primært dekke behovene for transportsyklistene som skal til skole, arbeid og fritidsaktiviteter.

10 Konsekvensutredning

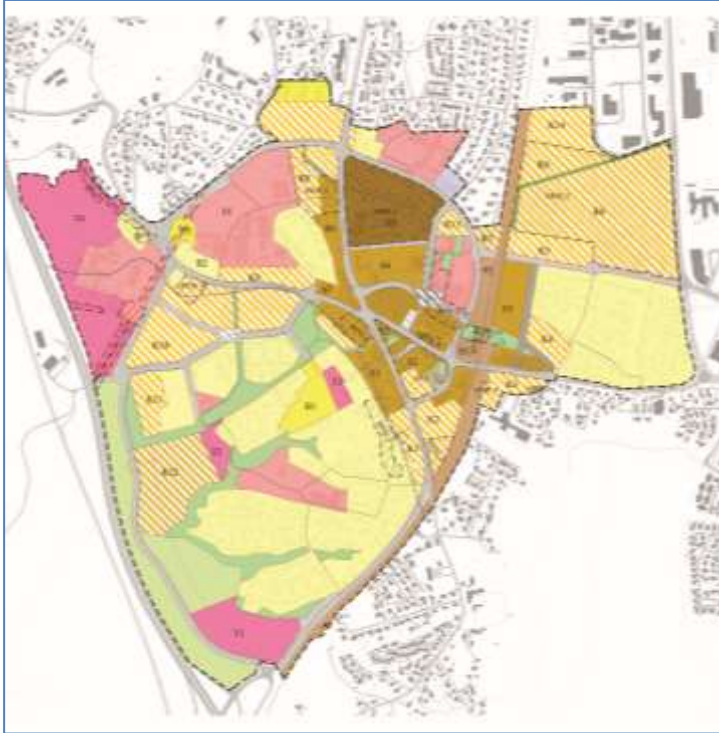
Forskrift om konsekvensutredninger av 26. juni 2009 og plan- og bygningsloven, hjemler krav om konsekvensutredninger for endringer i kommuneplanens arealdel. I henhold til § 2 i forskriften skal kommunedelplaner der det angis områder for utbyggingsformål alltid konsekvensutredes. Planene skal vurderes i forhold til konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunnsforhold.

Forrige byplan ble vedtatt i 2006 (Figur 1). Konsekvensutredningen konsentreres til vesentlige endringer av planen som angår arealbruk. Det må i nødvendig grad, utføres egne supplerende konsekvensutredninger i forbindelse med framtidige detaljreguleringsplaner. Overordnede problemstillinger omtales kort tematisk. I tillegg er støy, kvikkleire og radon beskrevet. Det er også utarbeidet en risiko og sårbarhets analyse (ROS-analyse).



Figur 1. Byplan av 12.6.2006

Vedtatt byplan (justert i henhold til kommunestyrets vedtak sak 64/14 og 86/14).



Figur 2. Plankart

Planområdet er på om lag 2.240 daa, se Figur 1. Planavgrensningen er endret ved at områdene Myrtangen, Brinken og Dølihagan er tatt med. Videre er den kommunale eiendommen ved Gjestad tatt med, Jessheim skole og ressurscenter, et mindre næringsareal ved Ringvegen samt søndre del av Jessheim næringspark. Det bor 17.300 innbyggere på Jessheim¹², av dette er om lag 2.600 bosatt innenfor planområdet. Det presiseres at dette er grove og noe usikre anslag for planområdet pga. deling av kretser. Tilsvarende tall for i 2030 er hhv 30.000 og 5.000.

Vesentlige endringer i planforslaget i forhold til gjeldende byplan (Figur 2) er som følger:

1. T1 - 30 daa omdisponeres fra LNF til tjenesteyting (lokalt medisinsk senter/privat helseforetak).
2. T2 - 7,8 daa omdisponeres fra LNF til tjenesteyting (barnehage)
3. T3 - 8 daa omdisponeres fra LNF til tjenesteyting (barnehage)
4. T4 - 161 daa omdisponeres fra LNF til tjenesteyting
5. K6 - 193 daa i søndre del av Jessheim næringspark omdisponeres fra næring til kombinert bebyggelse- og anleggsformål, og mulig lokalt medisinsk senter
6. K7 - 3,8 daa nord for Jessheim stasjon omdisponeres fra bolig til kombinert bebyggelse- og anleggsformål
7. K12 - 63 daa omdisponeres fra LNF til kombinert bebyggelse- og anleggsformål
8. S5 - 70 daa omdisponeres fra bolig til sentrumsformål
9. B3 - 7 daa stort område omdisponeres fra parkformål til boligformål

Områdene vil bli nærmere omtalt i det etterfølgende.

¹² Statistisk sentralbyrås tettstedsavgrensning, dvs. inkludert Sand og Skogmo/Ekornrud.

10.1 Overordnede tema

Noen tema vil være felles for hele planområdet. Disse er kort omtalt under.

Grense for marine avsetninger

Denne grensen er vist på plankartet og viser i hvilke områder kvikkleire kan forekomme. Det stilles krav om undersøkelser og tiltak for å forebygge mot skred i planbestemmelsene.

Grense for fjernvarmekonsesjon

Avgrensing av konsesjonsområde for fjernvarme vises i plankartet. Innenfor denne stilles det krav om tilknytning av bygg til fjernvarmenett.

Byggegrense jernbane og E6

Grensen viser jernbanens byggegrense, dvs. 30 meter fra sporets senterlinje. Byggegrensen langs E6 er lagt 150 m fra senterlinje.

Overordnede problemstillinger knyttet til trafikk

Det er foretatt trafikkanalyser/utredninger for Jessheim. Innenfor planområdet er parkering og parkeringsdekning et sentralt tema. Spesielt viktig er dette i sentrumsområdet. Andre problemstillinger er rammebetingelser for kollektivtrafikk og om det er hensiktsmessig å prioritere gående i enkelt gater.

Ulike alternative retninger for sentrumsutvidelse, bl.a. østover i Jessheim næringspark og vestover mot E6, ble vurdert og gjenstand for høring i forbindelse med byutviklingsstrategien. I trafikkanalysen utarbeidet av Cowi (2012), som forelå i forkant av høringen av Byutviklingsstrategien, vises det til at områdene øst for jernbanen vil få stor trafikkbelastning framover. Det må utvises forsiktighet i den videre planleggingen. I byplanen foreslås transformasjon av søndre del av Jessheim næringspark. Området befinner seg nær kollektivknutepunkt og vil bli lett tilgjengelig for gående og syklende når «Tverrvegen» bygges (se beskrivelse i kap 7). Det vurderes som forsvarlig å legge til rette for utvikling av området til kombinerte formål (bolig, kontor, tjenesteyting/service og detaljhandel). Detaljhandel og bolig begrenses til de områdene som ligger nærmest kollektivknutepunktet (K5 og K6).

En videre utvikling av området ved E6 vil innebære økt belastning på Dølivegen og rundkjøringen ved Trondheimsvegen mot E6. Avstanden til sentrum, topografiske forhold og at området er «ytre flanke» av Jessheim, tilsier at området ikke bør utvikles for detaljhandel i denne omgang, men at det forbeholdes service/tjenester.

Støy

Med hensyn til støy fra jernbane ligger 107 boliger innenfor grense på 58 dB. For vegstøy ligger antall berørte boliger, dvs. med mer enn 55 dB, på ca. 500. Som støykartet i forhold til vegstøy (Figur 3) viser, ligger brorparten av foreslåtte nye utbyggingsområder (T1, T2, T4 og K12) i vest helt eller delvis innenfor støysonene til E6. Dette tilsier varsomhet med hensyn til etablering av bygg med støyfølsomt bruksformål, f. eks boliger, helseinstitusjoner, barnehager o.l. I «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» (T-1242/2012) tilrådes ikke ny bebyggelse dersom en ikke kan oppnå tilfredsstillende forhold gjennom avbøtende tiltak. Barnehager og grunnskoler bør ikke under noen omstendigheter etableres

innenfor rød sone. Slike avbøtende tiltak kan være skjerming ved kilden, dvs. støyvoll langs E6, eller tiltak på bygg. Alternativ til bygging av støyvoll kan være tiltak på bygg i form av fasadeisolasjon og oppgradering av vinduer. Nye bygg bør planlegges slik at får en stille side. Dette kan imidlertid by på utfordringer i forhold andre hensyn som f. eks solforhold på uteareal i og med at veien ligger i vest.

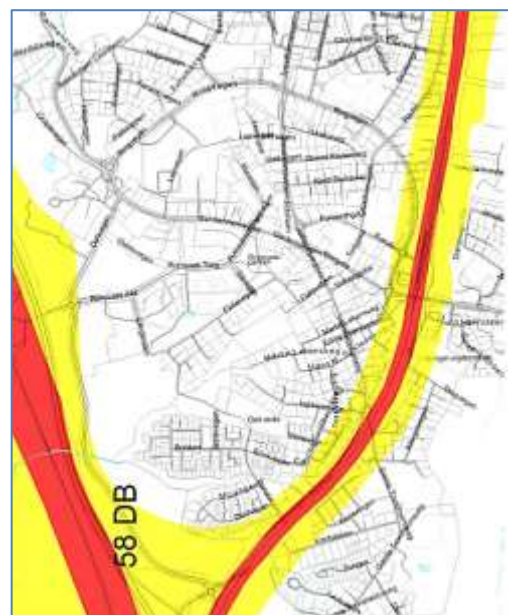


Figur 1. Vegstøy

Som støykartet i forhold til vegstøy (Figur 3) viser, ligger hoveddelen av foreslåtte nye utbyggingsområder (T1, T2, T4 og K12) i vest helt eller delvis innenfor støysonene til E6. Også tidligere avsatte byggeområder som Dølihagan, Brinken, K10 og K11 er berørt av støy.

Det norske Veritas utredet i 1997, på oppdrag fra Statens vegvesen, tiltak for å reduseres støyen fra E6. Grunnlaget for beregningene er en ÅDT 43 000 (prognose 2010). Beregningene viser et støy nivå på 55 – 66 dB i de mest utsatte områdene. Dette samsvarer godt med støykartlegginger gjort i etterkant. Dagens ÅDT ca. 40 000, altså noe lavere enn beregningsgrunnlaget.

Bygging av støyvoll langs E6 kan redusere støy nivåene med anslagsvis 10 dB for de sterkest berørte eiendommene. En slik voll bør være minst 5 m høy, og ha en lengde på 900 meter, dvs. fra kryss Jessheim sør til Kverndalen. Imidlertid vil det være viktigst å vurdere nøye om en skal tillate bygg med støyfølsomt bruksformål i de mest utsatte områdene.



Figur 2. Jernbanestøy

Kvikkleire

Det er ikke registret forekomster større forekomster av kvikkleire innenfor planområdet. Imidlertid ligger mesteparten av områdene vest for Trondheimsvegen under marin grense. Dette medfører at kvikkleire kan forekomme, og at det må foretas geotekniske undersøkelser før tiltak iverksettes.

Radon

Det foreligger få målinger av radon, men det er ingen indikasjoner på at det er høye radonverdier i området.

Hensynssoner

Det foreslås tre typer hensynssoner: H810 – krav om felles planlegging, H570 – bevaring av kulturmiljø, og faresone høyspentanlegg.

H810 Krav om felles planlegging

Følgende hensynssoner er vist på plankartet

- H810-1 – omfatter byggeområde S5
- H810-2 – omfatter byggeområde K8 og del av S6
- H810-3 – omfatter byggeområde K6

H570 Bevaring av kulturmiljø

Følgende hensynssoner er vist på plankartet:

- K570-1 – «Gamlebyen»
- K570-2 – Teisengården
- K570-3 – Laachebyen
- H570-4 – Døhlen (Sundbytunet)
- H570-5 – Storgata nord
- H570-6 – Rådhuset/Fakkelsenteret
- H570-8 – Myrvang
- H570-9 – Skogvegen 1
- H570-10 – Solstua
- H570-11 – Gjestad gamle skole, regulert til bevaring
- H730-1 – Jernbanestasjonen
- H730-2 – Gropavegen

Hensiktene med hensynsonene er å bevare kulturhistoriske viktige bygningsmiljø som dokumenterer byens utvikling. Konsekvensen vil først og fremst være at bygningsvernet styrkes. Det vil legge visse føringer med hensyn til eventuell fortetting, byggehøyder eller rehabilitering av eksisterende bygg, ved at hensynet til eksisterende bebyggelses karakter skal veie tungt. Dette vil kunne medføre at framtidig utnyttelsesgrad innenfor planområde vil bli noe mindre enn hva som kan være ønskelig ut fra andre hensyn som f. eks samordnet areal transportplanlegging.

Hensynssonene kan ha økonomiske konsekvenser i forhold til tomteverdi. Imidlertid er flere av områdene regulert til bevaring gjennom eldre reguleringsplaner, og denne planen viderefører dette forhold. Under gitte forutsetninger kan enkelteiendommers verdi øke. Hensynssonene vil ha få andre vestlige konsekvenser.

Sentrumsavgrensning

Med byggingen av ny vegforbindelse til sentrum fra fv. 174 i øst («Tverrvegen») og framtidig utvikling av stasjonen med plattform på begge sider med under- eller overgang for myke trafikanter, vil tilgjengeligheten til stasjonsområdet og forbindelsene inn til dagens sentrum fra områdene i øst forbedres betydelig.

I den reviderte byplanen har en valg å forskyve sentrums tyngdepunkt fra Storgata til jernbanestasjonen. Transformasjonsområdet i sørlig del av Jessheim næringspark vil da definisjonsmessig ligge innenfor sentrum. Dette vil medføre muligheter for etablering av mere publikumsrettede virksomheter som f. eks detaljhandel øst for jernbanen. Dette vil bidra til å knytte den nye bydelen Gystadmarka nærmere til sentrum.

Slike endringer vil kunne ha konsekvenser i forhold til trafikk og opplevelsen av byen. Derfor stilles tydelige kvalitetskrav til utviklingen av de nye områdene.

Sentrumsavgrensningen er viktig for byens utvikling. Et kompakt sentrum vil gi korte interne gangavstander, som kan gi attraktive møteplasser og et levedyktig handelssentrum med muligheter for langsiktig utvikling. Dette vil også kunne bety et mindre press på andre næringsareal i forhold til etablering av handelsvirksomhet. En sentralisering av funksjoner omkring kollektivknutepunktet gjør sentrumsfunksjonene tilgjengelige for flere. Dette kan gi flere gående og syklende med en redusert vekst i biltrafikk.

Det bør tilstrebes at alle viktige regionsenterfunksjoner dekkes, dvs. kulturtilbud, detaljhandel, privat og offentlig service, innenfor en avstand på inntil 700 meter fra kollektivknutepunkt (Jessheim stasjon).

De nye sentrumsområdene må få adkomst via den nye tverrforbindelsen. Det kan også etableres kollektivbetjening av området via tverrforbindelsen. Avstanden til Jessheim stasjon er dessuten kort. For at utvidelsen av sentrum skal fungere som forutsatt er vil det være viktig å legge til rette for en blandet bruk med et betydelig innslag av boliger og kontorarbeidsplasser. Det er også viktig å legge til rette for tydelige og gode gang- og sykkelforbindelser. Det må unngås utbygging som skaper barrierer.

10.2 Konsekvensutredning av endret arealbruk

K6 – Søndre del av Jessheim næringspark



Figur 3. Område K6

Området er på ca. 193 daa, og er i dag vist som næringsareal i kommuneplanen og omfattes av reguleringsplan vedtatt 2.2.2009. Planforslaget innebærer endring arealbruk til kombinert bebyggelse og anleggsformål. I forslag til bestemmelser åpnes det for at det kan bygges

boliger i kombinasjon med næringsvirksomhet. Et lokalt medisinsk senter kan også være aktuelt å plassere innenfor dette området. Endringen vil innebære en bedre arealutnyttelse nær kollektivknutepunkt, og vil også skape en sammenheng mellom dagens sentrum og den nye bydelen Gystadmarka. Videre vil en omdefinering av sentrum (se over) gi større muligheter for en variert utvikling med hensyn til næringsetablering. Dette vil skape rom for byutvikling og effektiv arealbruk med minimalt behov for nye transportløsninger.

En del av de virksomhetene som i dag har tilhold innenfor området må på sikt flyttes til mere egnede lokaliteter. Arealet kan til gjengjeld brukes av næringer som har behov for nærhet til kollektivknutepunkt. Endringen har beskjedne, om noen, konsekvenser i forhold til biologisk mangfold, miljø og naturressurser.

Området er belagt med hensynssone H810 som innebærer krav til felles planlegging. Hensikten er å ivareta større sammenhenger, dvs. sikre en helhetlig utvikling av området, avdekke behov for felles løsninger og eventuelt nødvendige bidrag til felles teknisk infrastruktur som parkering, energiforsyning, adkomst og grønnstruktur.

Planforslaget vil for øvrig ikke ha vesentlige virkninger i forhold til natur, miljø eller samfunn.

K7 – Ved Ringvegen, nord for «Tverrvegen»



Figur 4. Område K7

Området er 3,8 daa stort, uregulert og er i kommuneplanen vist som boligområde. Det er i alt 5 boenheter innenfor området. En av boenhetene er relativt ny dato. Planforslaget innebærer endring av arealbruk til kombinert bebyggelse og anleggsformål. Dette kan innebære boliger i kombinasjon med parkeringshus, kontor og offentlig eller privat tjenesteyting. Det åpnes for høyere bebyggelse enn dagens (3 – 5 etasjer). Framføring av ny tverrforbindelse under jernbanen vil trolig gjøre området mindre attraktivt som boligområde. Området grenser opp til borettslaget Linjebo, som er knyttet kulturhistoriske verneinteresser til. Utbygging i området bør ta hensyn til dette.

Endringen har beskjedene konsekvenser i forhold til biologisk mangfold, miljø og naturressurser. Planforslaget vil ikke ha vesentlige virkninger i forhold til natur, miljø eller samfunn.

K12 – Bekkefarete



Figur 5. Område K12

K12 er ca. 63 daa stort, og innebærer en utvidelse mot sørvest av området som vanligvis benevnes Romsaas. Forslaget innebærer en omdisponering fra LNF til kombinert bebyggelse og anleggsformål. Området er ikke omfattet av gjeldene byplan. Formålet innebærer at området kan brukes til bolig, næring og servicevirksomhet.

Omdisponeringen vil innebære nedbygging av ca. 52 daa fulldyrket jord (A- og C-område¹³), medregnet barnehage T2. Arealet ligger imidlertid inneklemt mellom boligbebyggelse og trafikkårer. Det utgjør en naturlig utvidelse av byggesonen og vil i overskuelig framtid representere vestgrensen for byen Jessheim. I forhold til biologisk mangfold er omdisponeringen neppe problematisk da fulldyrkede areal som regel er relativt artsfattige.

Området kan gis adkomst fra Dølivegen. For øvrig må trafikale forhold og problemstillinger vedrørende øvrig infrastruktur løses ved detaljplanlegging av området, og belyses ytterligere gjennom egen konsekvensutredning, avhengig av hvilken type utbygging som er aktuell.

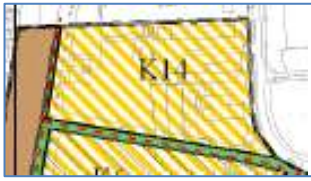
Området er utsatt for støy fra E-6 og ligger i sin helhet innenfor gul sone. Dette innebærer at etablering av bebyggelse med støyfølsomt bruksformål (boliger, barnehage, etc.) skal vurderes nøye. Det er mulig å sikre tilfredsstillende støynivå innendørs gjennom tiltak på bygninger. Bygningskropper kan også fungere som skjerming slik at utendørsareal også får tilfredsstillende forhold. Dette er forhold som må ivaretas gjennom detaljplaner og byggesaksbehandling.

Deler av området ligger innenfor 150 meters byggegrense langs E6. Minste avstand til vegens senterlinje (nordgående felt) er ca. 70 meter.

Med de forbehold som framgår over vil ikke forslaget ha vesentlige virkninger i forhold til miljø og samfunn.

¹³ A – områder: Særlig verdifulle landbruksområder. Omfatter de mest verdifulle jordbruksarealene som gir stor avkastning og er lette å drive. De danner i hovedsak basisen for vår matvareproduksjon. Klassen omfatter også høyproduktiv skogsmark som er av en slik kvalitet at de kan egne seg for oppdyrking.
B – områder: Verdifulle landbruksområder. Omfatter jordbruksarealer som gir en middels avkastning, samt høy- og middels produktive skogarealer som danner basisen for vår tømmerproduksjon.
C – områder: Andre landbruksområder. Omfatter utmarksarealer som betyr mindre for den landbruksmessige avkastning. Tømmerproduksjonen i disse områdene er svært begrenset. Avhengig av viltart kan imidlertid klassen ha like stor betydning for viltproduksjonen som de øvrige klassene.

K14 – Brannstasjon/kombibbygg



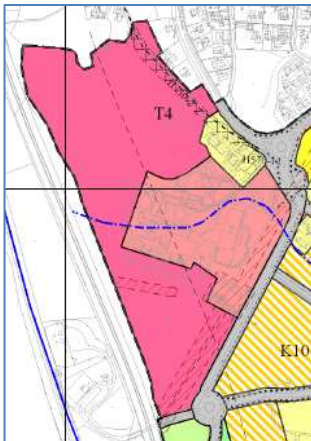
Figur 6. Område K14

K14 omfatter område som i dag huser brannstasjon, kontorer, verksted og lager. Det er aktuelt å flytte brannstasjonen og samlokalisere denne med andre nødetater.

Området er i dag eiet av Ullensaker kommune. Det åpnes for kombinert formål, men tillates ikke detaljhandel eller boliger i området (pga. tilgrensede næring i nord/øst og støy fra jernbanen). Forslaget innebærer transformasjon av eksisterende næringsområde. Området er relativt sentrumsnært og bør ha enn høye utnyttelse enn dagens. Lokaliteten er godt egnet til publikumsrettet virksomhet og vil, ved etableringen av den nye tverrforbindelsen få god tilgjengelighet fra kollektivknutepunkt.

Området har liten verdi i forhold til naturressurser og biologisk mangfold. Forslaget vil ikke ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

T4 – Gjestad



Figur 7. Område T4

Området på i alt 161 daa og deler av det foreslås omdisponert fra LNF til område for tjenesteyting. Dette er et nytt område i byplanen og omfatter eksisterende pleieinstitusjon, omsorgsboliger og et mindre boligområde. Øvrige deler er LNF-område med fulldyrket mark (65 daa) og noe skog. Området som er med unntak av 4,2 daa (boligområdet), kommunal eiendom er ett av flere alternative plasseringer for et lokalt medisinsk senter.

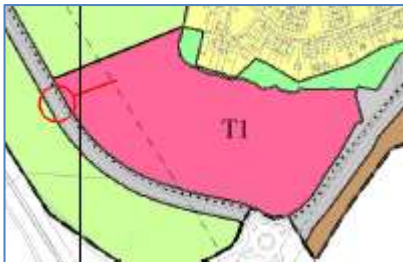
Området berøres av faresoner knyttet til transformatorstasjon og høyspentlinjer. Dette vanskeliggjør en effektiv utnytting av arealet. Dette kan gjøre at det blir nødvendig med ekstra tiltak i forhold til disse installasjonene.

Langs områdets nordøstre grense går Gropavegen som er et fredet kulturminne, og er markert med hensynssone (H750-11). Veggen må sikres ved eventuell utbygging. I nord er det en skogkledd helling ned mot Kverndalsbekken som kan være lokalt viktig for biologisk

mangfold. Terrenget med bratte skråninger og grytehullsjøer gjør at deler av tomte kan være mindre egnet for utbygging. I tillegg er området utsatt for støy fra E6. Store deler, ca. 80 daa, av eiendommen innenfor byggegrensen langs E6. Detaljplaner må derfor dokumentere hvordan støyproblemene kan avbøtes.

Sammenfattet vil planforslaget ha noen virkninger i forhold til natur, miljø eller samfunn. Det må gjøres nøye vurderinger av de nevnte forhold i forbindelse med detaljregulering.

T1 – Dølihagan sør



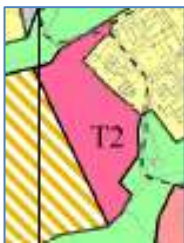
Figur 8. Område T1

Området er ca. 30 daa stort og foreslås omdisponert fra LNF til område for tjenesteyting for mulig lokalisering av lokalt medisinsk senter.

Arealet består i sin helhet av fulldyrket mark (A-område) og avgrenses i sør av Dølivegen og Trondheimsvegen i øst. Mot nord grenser området til en ravine. Adkomst må sikres fra Dølivegen. Området er berørt av støy fra vegtrafikk og jernbane. Fulldyrket mark har mindre verdi forhold til biologisk mangfold. Ravinen lang nordgrensen kan ha en viss verdi, men denne ligger utenfor byggeområdet.

Samlet vurdert vil en omdisponering ha størst konsekvenser i forhold til jordverninteresser. Øvrige konsekvenser i forhold til miljø og samfunn er beskjedne. Sett i lys av en tiltenkt bruk til lokalt medisinsk senter vil støyproblem og avstand til kollektivknutepunkt tilsi at arealet er mindre egnet. Støyproblemene kan langt på veg avbøtes gjennom skjermingstiltak og utforming av bygninger. En mindre del av området (ca. 8 daa) innenfor byggegrensen langs E6. Området har god tilgang til overordnet vegnett, og vil derfor være godt egnet.

T2 – Barnehage, Bekkefaret



Figur 9. Område T2

Område er på 7,8 daa og består overveiende av fulldyrket mark (A-område), og er vist som LNF-område i kommuneplanen.

Fulldyrket mark har mindre verdi forhold til biologisk mangfold. Samlet vurdert vil en omdisponering ha størst konsekvenser i forhold til jordverninteresser, men omdisponeringen bør ses i sammenheng med K12, og vil isolert sett ha mindre betydning. Øvrige konsekvenser i forhold til miljø og samfunn er beskjedne.

Sett i lys av en tiltenkt bruk til barnehage vil støyproblem tilsi at arealet er mindre egnet. Imidlertid vil utbygging av K12 kunne gi bra forhold for barnehage dersom bebyggelsen her utformes slik at den skjermer for støy på barnehagetomta. I tillegg kan utbyggingen av barnehagen i seg selv gjøres slik at uteoppholdsarealene skjermes for støy. Disse forhold må dokumenteres ved detaljplanlegging av området.

Forhold knyttet til adkomst må ses i sammenheng med område K12. I tillegg bør det etableres adkomst for gående/syklende fra øst. I forhold til miljø, naturressurser og samfunn vil ikke omdisponeringen ha vesentlig virkning.

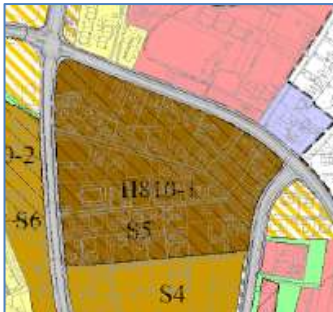
T3 – Barnehage, Gartneriløkka



Figur 10. Område T3

Området er ca. 8 daa stort og er i kommuneplanen avsatt til boligformål. Området har trolig liten verdi i forhold til biologisk mangfold. Øvrige konsekvenser i forhold til naturressurser, miljø og samfunn er også beskjedne. Området er ikke vesentlig støyutsatt. Adkomst skal være felles med B1 via Såvegen. Forslaget vil ikke ha vesentlige virkninger i forhold til miljø og samfunn.

S5 – Nord for Kjeld Stubs veg



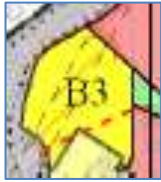
Figur 11. Område S5

Store deler av området omdisponeres fra boligformål til sentrumsformål. Området avgrenses av Kjeld Stubs veg i sør, Ringvegen i nord, Trondheimsvegen i vest og Rådhusvegen i øst. Omdisponering medfører at det kan bygges høyere (5 etasjer) enn dagens bebyggelse. Området er belagt med hensynssone H810, noe som innebærer krav om felles planlegging. Det skal etableres grøntområde med parkmessig karakter innenfor området.

Området er i dag bebygget vesentlig av eneboliger fra 60- og 70-årene. Det er relativ lav utnytting med store tomter. Beliggenheten gjør området egnet for transformasjon med en høyere utnyttingsgrad enn hva er tilfelle i dag. Dette vil være i tråd med prinsippene om fortetting omkring trafikknutepunkt.

I forhold til miljø og naturressurser vil ikke omdisponeringen ha vesentlig virkning. Biologisk mangfold kan bli noe utarmet ved at arter knyttet til hager og parker mister noen av sine leveområder. Samfunnsmessige forhold berøres i mindre grad.

B3 – Gjestadteie



Figur 12. Område B3

Området ca. 7,3 daa stort ligger ved Jessheim videregående skole i forlengelse av eksisterende boligområde og foreslås omdisponert fra parkformål til boligformål. Området krysses av høyspent kraftledning som må legges i kabel dersom området skal kunne bygges ut. Tomten delvis dekket av skog og er i kommunalt eie. Adkomst må sikres via naboeiendommer som er under utvikling.

Området er vist som park i gjeldene plan, men er ikke opparbeidet som slik, og en omdisponering vil derfor ikke ha store konsekvenser for dette forhold. I forhold til miljø og naturressurser vil ikke omdisponeringen ha vesentlig virkning. Biologisk mangfold kan lokalt bli noe utarmet ved at skog bygges ned. Samfunnsmessige forhold berøres i mindre grad.

10.3 Konsekvenser i forhold til overordnede mål for arealbruk

Målene for arealbruk deles i konsekvensutredningen inn i fem tema (utdypes nedenfor):

- Aktiv tettstedsutvikling; bærekraftig arealutvikling med Jessheim som regionsenter
- Aktiv boligpolitikk med mål knyttet til kommunale økonomi, tjenesteproduksjon og boligbyggeprogram.
- Aktiv næringspolitikk
- Samordnet areal og transportplanlegging
- Jordvern og kulturlandskapsvern

Aktiv tettstedsutvikling/bærekraftig arealutvikling

Ullensaker kommune har som hovedmål for sin arealbruk at det skal utvikles bærekraftige bysamfunn og tettsteder. Bevaring av grøntstruktur lanseres som ett av fire delmål for samfunns- og arealutviklingen. Kommunen skal fremstå som en grønn kommune der hensyn til landbruk, kulturlandskap, naturvern og friluftssinteresser vektlegges. Dette gjøres blant annet ved å fortsette med en overordnet arealstrategi som innebærer å fortette i eksisterende tettsteder og ha et sterkt jordvern utenfor. Befolkningsveksten styres i hovedsak til regionsenteret Jessheim, noe til Kløfta og en mindre del til de øvrige tettsteder. En forskyving av Jessheims tyngdepunkt østover vil ha stor betydning for tettstedet med hensyn på å videreutvikle service og handel.

Planforslaget slik det framstår bygger i høy grad oppunder disse målsettingene.

Aktiv boligpolitikk og gode kommunale tjenester

Kommunen planlegger ut fra en årlig befolkningsvekst på ca. 3 %. For å sikre dette er det i kommuneplanen lagt inn et mål om bygging av 350 nye boenheter årlig. Det er lagt inn overkapasitet i boligbyggeprogrammet for å sikre dette måltallet.

Planforslaget frigjør ytterligere sentrumsnære område for etablering av boligbebyggelse.

Aktiv næringspolitikk

Næringsplanen for Ullensaker legger rammer kommunens arbeid med utvikling av næringslivet. Det vil ikke i planforslaget fremmes forslag om nye rene næringsområder utover de som allerede er etablert. Økt andel av områder med sentrumsformål områder med kombinerte formål kan gi netto økt tilgang til næringsareal som kan være attraktive for kompetansebaserte næringer.

Kombinerte bruksformål og økte areal til sentrumsformål kan være med å stimulere til opprettelse av mere kompetansbaserte arbeidsplasser og en omstilling av sentrumsnær næringsvirksomhet.

Mål for samordnet areal- og transportplanlegging

Samordnet areal- og transportplanlegging vil blant annet si å styre boligbygging opp til kollektivknutepunkter. I en knutepunktsatsing vil omforming og fortetting av arealer i sentrum og omkring kollektivknutepunkt være mest ønskelig. Dernest kommer annen fortetting innfor byggesonen. Konkret vil det si at det legges opp til høy utnyttning i områder nær kollektivakser og -knutepunkt. Ullensaker kommune legger opp til forsterke tettstedsstrukturen. Tilrettelegging for gående og syklende er en gjennomgående i planen. Dette legger til rette for en utvikling uten at dette behøver å medføre en uakseptabel økning av biltrafikken.

Planforslaget støtter opp om og styrker knutepunktstrategien.

Mål om vern av jord- og kulturlandskap

Både nasjonale målsettinger om jordvern og kommunes målsettinger legger til grunn et ønske om ikke å la tettstedene flyte utover dagens tettstedsavgrensing i særlig grad. Fra statlig hold kreves det at hvis dyrket jord skal omdisponeres må kommunen kunne dokumentere at potensialet for fortetting og ny bruk av gamle industriområder, transportarealer og andre «grå» områder er utnyttet før en vurderer å fravike viktige jordvern hensyn. Innenfor byplanområdet er det ikke reserveareal av slik art tilgjengelige utover de som foreslås omdisponert. I tillegg økes utnyttingsgraden innenfor etablerte områder. I planforslaget omdisponeres derfor noen mindre jordbruksareal (A- og C-områder) til utbyggingsformål. Dette er nye areal som til nå har ligget inne i kommuneplanen LNF-områder.

Planforslaget samlet sett, innebærer en økt utnyttning av sentrumsnære areal. En finner allikevel at det er hensiktsmessig å omdisponere noen mindre jordbruksareal, og at dette er i tråd med sentrale myndigheters føringer.

10.4 Miljø- og samfunnssikkerhet – ROS-analyse

Metode

Analysen er gjennomført med egen sjekklister basert på rundskriv fra DSB14. Analysen er basert på foreliggende skisse til kommunedelplanplan og tilhørende illustrasjoner. I risikovurderingene er det tatt utgangspunkt i relevante kravdokumenter. Mulige uønskede hendelser er ut fra en generell/teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdet og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene, altså konsekvenser for og konsekvenser av planen. Forhold som er med i sjekklister, men ikke er til stede i planområdet eller i planen, er kvittert ut i kolonnen «Aktuelt» og kun unntaksvis kommentert.

- Vurdering av sannsynlighet for uønsket hendelse er delt i:
- Svært sannsynlig (4) – kan skje regelmessig; forholdet er kontinuerlig tilstede
- Sannsynlig (3) – kan skje av og til; periodisk hendelse (årlig)
- Mindre sannsynlig (2) – kan skje (ikke usannsynlig; ca. hvert 10. år)
- Lite sannsynlig (1) – det er en teoretisk sjanse for hendelsen; skjer sjeldnere enn hvert 100. år

Vurdering av konsekvens av uønsket hendelse er vist i Tabell 1.

Tabell 1: Kriterier for vurdering av konsekvenser av uønskede hendelser

Skadegrad	Personskade	Miljøskade	Skade på infrastruktur, tjenesteyting mm
1. Ubetydelig	Ubetydelig skade	Ubetydelig skade	Systembrudd er uvesentlig
2. Mindre alvorlig	Få/små skader	Ikke varig skade	Systembrudd kan føre til skade dersom reservesystem ikke fins
3. Alvorlig	Behandlingskrevende skader	Midlertidig eller behandlingskrevende skade	System settes ut av drift over lengre tid; alvorlig skade på eiendom
4. Svært alvorlig	Personskade som medfører varig mén; mange skadd	Langvarig miljøskade	System settes varig ut av drift; uopprettelig skade på eiendom
5. Katastrofalt	Ulykke med dødsfall	Varig miljøskade	Uopprettelig skade på viktig samfunnsfunksjon

¹⁴ Veileder for kommunale risiko- og sårbarhetsanalyser (1994), Systematisk samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeid i kommunene (2001), Samfunnssikkerhet i arealplanlegging. Kartlegging av risiko og sårbarhet (2010).

Tabell 2: Matrise for risikovurdering

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig, ufarlig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig	5. Katastrofalt
4. Svært sannsynlig					
3. Sannsynlig					
2. Mindre sannsynlig					
1. Lite sannsynlig					

- Hendelser i røde felt: Tiltak nødvendig.
- Hendelser i gule felt: Tiltak vurderes ut fra kostnad i forhold til nytte.
- Hendelser i grønne felt: Rimelige tiltak gjennomføres.

Tiltak som reduseres sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt eller er mulig, vurderes tiltak som begrenser konsekvensene.

Overordnet risikosituasjon og beredskap

Det ble i 2003 gjennomført en felles overordnet beredskapsanalyse for kommunene Ullensaker, Nannestad og Gjerdrum. I denne er det gjennomgått er rekke aktuelle hendelser og kommunenes beredskap og rutiner relatert til dette. Kommunene har i sine planverk dekket disse områdene.

Kommunens beredskapsansvar etter Sivilbeskyttelsesloven ivaretas gjennom den overordnede beredskapsplanen for etablering av kriseledelse med tilhørende delplaner. Ullensaker kommune har gjennomført ROS-analyser for sine virksomhetsområder. Det er ikke kjent vesentlige risikosituasjoner som er spesielt relevante for planområdet.

Mulige hendelser, konsekvenser og tiltak

Tenkelige hendelser, risikovurdering og mulige tiltak er sammenfattet i Tabell 3.

Tabell 3. Bruttoliste mulige uønskete hendelser

Hendelse/Situasjon	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kilde/Kommentar/Tiltak
Naturreisiko					
<i>Er området utsatt for, eller kan planen/ tiltaket medføre risiko for:</i>					
1. Masseras/-skred; steinsprang	Nei				
2. Snø-/isras	Nei				
3. Flomras; kvikkleire	Ja	1	3		Risiko reduseres gjennom krav om geotekniske undersøkelser og dokumentasjon av nødvendige tiltak
4. Elveflom	Nei				
5. Radongass	Ja	1	1		Det foreligger ikke dokumentasjon som viser radonnivåer over tiltaksgrense. Krav i TEK10 innebærer at risikoen kan elimineres
6. Vindutsatt	Nei				
7. Nedbørutsatt	Nei				
8. Naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc)	Nei				
Sårbare naturområder og kulturmiljø mm					
<i>Medfører planen/tiltaket fare for skade på:</i>					
9. Sårbar flora og fauna	Nei				
10. Automatisk fredete kulturminner	Ja	1	1		Nye utbyggingsområder må frigjøres av de antikvariske myndigheter før utbygging kan finne sted
11. Nyere tids kulturminne/-miljø	Ja	1	1		Kulturminner er gitt særskilt vern i planen i form av hensynssoner
12. Viktige landbruksområder (både jord-/skogressurser og kulturlandskap)	Ja	3	1		En godkjenning av planforslaget vil åpne for omdisponering av ca. 270 daa fulldyrket jord
13. Parker og friluftsområder	Ja	3	1		Et mindre parkområde

Hendelse/Situasjon	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kilde/Kommentar/Tiltak
					omdisponeres til bolig
Teknisk og sosial infrastruktur					
<i>Kan planen/tiltaket få konsekvenser for strategiske områder og funksjoner:</i>					
14. Vei, bru, knutepunkt	Nei				
15. Sykehus/-hjem, andre inst.	Nei				
16. Brann/politi/ambulanse/sivilforsvar (utrykningstid mm)	Nei				
17. Kraftforsyning	Nei				
18. Vannforsyning	Nei				
19. Tilfluktsrom	Nei				
20. Jernbane	Nei				
Virksomhetsrisiko					
<i>Berøres planområdet av, eller medfører planen/tiltaket risiko for:</i>					
21. Kilder til akutt forurensning i/ved planområdet	Nei				
22. Tiltak i planområdet som medfører fare for akutt forurensning	Nei				
23. Kilder til permanent forurensning i/ved planområdet	Nei				
24. Tiltak i planområdet som medfører fare for forurensning til grunn eller sjø/vassdrag	Nei				
25. Forurenset grunn	Nei				
26. Kilder til støybelastning i/ved planområdet (inkl trafikk)	Ja	1	1		Deler av planområdet er børt av støy fra veg og bane. All ny utbygging må ta hensyn til dette og det må gjennomføres avbøtende tiltak
27. Planen/tiltaket medfører økt støybelastning	Nei				
28. Høyspentlinje (elektromagnetisk stråling)	Ja	1	1		Det vil ikke være aktuelt å oppføre bygg i en nærhet til høyspentanlegg som kan medføre helsefare av betydning

Hendelse/Situasjon	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kilde/Kommentar/Tiltak
29. Skog-/lyngbrann	Ja	1	3		Gressbranner kan under uheldige omstendigheter utgjøre en trussel mot bebyggelse
30. Dambrudd	Nei				
31. Regulerte vannmagasiner, med spesiell fare for usikker is, endringer i vannstand mm	Nei				

32. Ulykke med farlig gods til/fra eller ved planområdet	Ja	1	3		Det transporteres farlig gods på veg og jernbane. Ulykkesrisikoen er imidlertid liten. Byggegrense langs E6 sikrer at uhell neppe vil få dramatiske konsekvenser her. Jernbaneulykke kan i verste fall ha alvorlig konsekvens for bygninger nær sporet.
33. Trafikkulykker	Ja	3	2		Det er registrert en del mindre trafikkuhell innenfor planområdet. Imidlertid ingen med dødelig utfall.
Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring					
34. Personer på arealer som skulle vært lukket i byggeperioden	Ja	1	3		Entreprenører må sørge for at anleggsområder sikres slik at ulykker unngås. Spesielt gjelder dette i forhold til barn
35. Ulykke med anleggstrafikk	Ja	1	3		Det vil alltid foreligge en viss ulykkesrisiko ved anleggstrafikk. Dette kan avbøtes ved at anleggstrafikken søkes redusert og at det velges kjøreveger som innebærer minst mulig risiko.
36. Støy-/støvbelastning på nærmiljø fra anleggstrafikk	Ja	1	1		Ulempene bør reduseres gjennom fastsetting av bestemmelse til reguleringsplaner

Konklusjon

Tabell 4. Endelig risikovurdering

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig, ufarlig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig	5. Katastrofalt
4. Svært sannsynlig					
3. Sannsynlig	12, 13	33			
2. Mindre sannsynlig					
1. Lite sannsynlig	5, 10, 11, 26, 28, 36		3, 29, 32, 34, 35		

Generelt er det liten risiko knyttet til planforslaget. Mulige alvorlige hendelser er lite sannsynlig.

Hendelser som er vurdert å være sannsynlige til svært sannsynlige og/eller ha alvorlige til svært alvorlige konsekvenser, krever tiltak. I planen er det identifisert ett slikt forhold, nemlig trafikkulykker. Ulykkesrisikoen kan reduseres ved at det i planbestemmelser nedfelles krav om trafikksikkerhetstiltak der hvor det anses påkrevet.

Alle identifiserte risikoer er kommentert nærmere under.

Sårbare naturområder, kulturminner, med mer

3 Flomras, kvikkleire – Deler av området ligger under marin grense. Dette innebærer at det kan forekomme kvikkleire. Under uheldige omstendigheter kan det oppstå ras, som kan ha alvorlige konsekvenser for liv, helse, eiendom og infrastruktur. Risikoen kan reduseres ved forebyggende geotekniske tiltak, eller at en unngår utbygging i utsatte områder.

10 Automatisk fredede kulturminner – Det foreligger ikke dokumentasjon av automatisk fredede kulturminner. Slik dokumentasjon må gjøres som del av detaljregulering av utbyggingsområdene. Slike kulturminner må frigjøres av de antikvariske myndighetene før utbygging kan ta til.

11 Nyere tids kulturminner/-miljø – Det ligger kulturminner fra nyere tid innenfor utbyggingsområder. Det er stor risiko for at disse ødelegges reduseres dersom det ikke vedtas planbestemmelser som sikrer disse. Planen legger opp til at disse gis vern gjennom bruk av kartfestede hensynsoner med tilhørende planbestemmelser.

12 Viktige landbruksområder – Om lag 270 daa fulldyrket mark foreslås omdisponert til utbyggingsformål. Dette er A- og C-områder. T1 og T2 ligger i sin helhet i A-område. Omtrent halvdel av K12 er A-område, mens det resterende er C-område. T4 er i sin helhet C-område.

13 Parker og friluftsområder – Et mindre areal (B3) foreslås omdisponert fra park til boligområde. Området er ikke opparbeidet parkmessig og brukes ikke som det i dag.

Virksomhetsrisiko

26 Kilder til støybelastninger i og ved planområdet – E6 utgjør en betydelig støykilde i deler av planområdet. Videre planprosesser må avklare hvordan dette problem kan håndteres på en hensiktsmessig måte. Vanligvis er to hovedstrategier å velge mellom; tiltak ved kilde eller tiltak på bygg. Det er også viktig hvordan byggene arrangeres innenfor byggetomta.

28 Høyspentlinje – Det er høyspentlinje og nettstasjon ved Gjestad i planområdets nordvestre del. Det er elektromagnetiske felt rundt alle elektriske anlegg. Normalt er feltnivåene svært lave. Det er funnet indikasjoner på en mulig økt risiko for leukemi hos barn som bor nær høyspentledninger. Annen helseisiko ved opphold nær elektriske anlegg er ikke påvist. Generelt er sammenhengen mellom helse og elektromagnetisk stråling svakt dokumentert. Mulige tiltak er å plassere bygninger lengst mulig fra høyspentledningen, for eksempel ved å bruke slike areal til veger, parkeringsplasser, ol. Andre aktuelle tiltak kan være å endre trasé eller å legge jordkabel, noe som gir redusert magnetfelt.

29 Skog-/lyngbrann – Under uheldige omstendigheter kan skog-, lyng- og gressbranner true bebyggelse. Slike situasjoner kan oppstå under langvarige tørkeperioder i kombinasjon med sterk vind. Det er viktig at det sikres framkommelighet for brannbil og god tilgang på slukkevannt.

32 Ulykke med farlig gods – Det vil til en hver tid foregå transport av farlig gods på veg og bane. Imidlertid er det sjelden at alvorlige ulykker oppstår. Kommunens beredskapsplaner skal sikre at nødvendige tiltak iverksettes dersom slike situasjoner skulle oppstå. En byggegrense på 150 meter langs E6 vil etter alt å dømme redusere risikoen betydelig i forhold til slike ulykker her.

33 Trafikkulykker – Økt trafikk vil også øke sannsynligheten for trafikkulykker. Generelt har antall drepte i trafikken gått ned de siste år. Det er ikke registrert ulykker med dødelig utgang innenfor planområdet. Tiltak for å redusere risikoen kan være å legge forholdene bedre til rette for gående og syklende. Dette kan være å separere de ulike trafikantene ved at det anlegges fortau, gang- og sykkelveger.

Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring

34 Personer på arealer som skulle vært lukket i byggeperioden – En kan sjelden utelukke at uvedkommende tar seg inn til byggeplasser. Dette kan være svært farlig spesielt i forhold til barn. Plan- og bygningslovens § 28-2 setter krav om at maskiner, stillaser og alt utstyr for byggearbeid skal være forsvarlig innrettet og vedlikeholdt, og driften skal være ordnet slik at fare for liv og helse ikke oppstår. Dette er forhold som er gjenstand for tilsyn, noe som vil redusere risikoen.

35 Ulykke med anleggstrafikk – I likhet med alminnelig trafikk innebærer anleggstrafikk en risiko for ulykker. Denne kan reduseres ved anleggstrafikk ledes på veger hvor risikoen er lav, og at trafikk unngås f. eks på tider hvor barn ferdes til og fra skole.

36 Støy-/støvbelastning på nærmiljø fra anleggstrafikk – Anleggsvirksomhet medfører ofte støy- og støvproblem. Dette kan reduseres ved at det i reguleringsbestemmelser eller rammetillatelser tas inn krav om hvordan anleggsarbeidene skal utføres på best mulig måte i forhold til omgivelsene.

10.5 Sammendrag konsekvensutredning og ROS-analyse

Sammenfattet vil ikke planforslaget ha vesentlige konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. Planen er også i tråd med de overordnede målsettinger i kommuneplanen. Det er heller ikke avdekket forhold som øker risiko eller svekker samfunnssikkerhet og beredskap.