

PLANPROGRAM

STASJONSOMRÅDET OG RÅDHUSPLASSEN JESSHEIM SENTRUM



ULLENSAKER KOMMUNE V/ ENHET FOR PLAN OG NÆRING

VEDTATT AV HOVEDUTVALGET FOR OVERORDNET PLANLEGGING
DEN 25.11.2013 (SAKSNR. 246/13)



*Ullensaker
kommune*

FORORD

Planoppdraget for Stasjonsområdet og Rådhusplassen i Jessheim sentrum er vurdert iht. plan- og bygningsloven § 12-10 første ledd, jf. § 4-2 med forskrift om konsekvensutredninger og fanges opp av forskriftens § 2, *Planer og tiltak som alltid skal behandles etter forskriften*, jf. kapittel III. I henhold til plan- og bygningsloven av 2010 § 4-1 med tilhørende forskrifts § 2 e) skal det utarbeides konsekvensutredning i tilknytning til planforslag for ovennevnte område.

Planprogrammet er utarbeidet av Ullensaker kommune.

Planprogrammet ble lagt ut til offentlig ettersyn med frist for å komme med merknader innen 1. september 2013. Fristen ble senere utvidet til 13. september 2013. Planarbeidet ble varslet parallelt, og kunngjort i en lokal presse og på kommunens nettsider www.ullensaker.kommune.no.

Etter offentlig ettersyn er uttalelsene vurdert i forkant av fastsettelse av endelig planprogram. Ansvarlig myndighet for behandling av planprogrammet er Ullensaker kommune v/hovedutvalg for overordnet planlegging. Konsekvensvurderingen vil bli ferdigstilt og presentert sammen med endelig detaljreguleringsplan og bli behandlet som del av planforslaget.

Innhold

KAPITTEL 1. INNLEDNING	5
1.1 Bakgrunn for planarbeidet	5
1.2 Visjon, mål og strategier	5
1.3 Tidligere prosesser og lokaliseringsstudier	7
1.4 Krav om konsekvensutredning	8
1.5 Planprogrammets oppbygning.....	8
KAPITTEL 2 PROSESS OG MEDVIRKNING.....	9
2.1 Plan- og utredningsprosess.....	9
2.2 Informasjon og medvirkning	9
KAPITTEL 3. OMRÅDET.....	10
3.1 Beskrivelse av planområdet og tilgrensende områder.....	10
3.2 Influensområde	11
3.3 Dagens innhold, anlegg og bruk.....	11
KAPITTEL 4. RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET.....	14
4.1 Nasjonale lover og retningslinjer	14
4.2 Regionale planer og føringer	15
4.3 Kommunale planer og føringer	16
4.4 Eksisterende reguleringsplaner i området.....	19
KAPITTEL 5. INNHOLD I PLANARBEIDET.....	22
5.1 Innledning	22
5.2 Utbyggingsalternativene	22
5.2.1 0-alternativet	22
5.2.2 Alternativ 1	22
5.2.3 Alternativ 2.....	25
KAPITTEL 6. KONSEKVENsutredningen. ANTATTE PROBLEMSTILLINGER OG UTREDNINGSBEHOV	29
6.1 Generelt	29
6.2 Aktuelle problemstillinger.....	29
6.2.1 Arealbruk.....	29
6.2.2 Stedsutvikling og møteplasser.....	30
6.2.3 Universell utforming	33
6.2.4 Barn og unges interesser, oppvekstmiljø	34
6.2.5 Grønnstruktur og blåstruktur.....	34

6.2.6 Trafikk- og kollektivløsninger	34
6.2.7 Bevaring og fornyelse	36
KAPITTEL 7. UTREDNINGSTEMA.....	37
7.1 Program for utredningene.....	37
7.2 Metode, rammer og føringer	37
7.3 Temaer som foreslås utredet.....	38
7.4 Sammenstilling.....	46
7.5 Avbøtende tiltak	46
7.6 Valg av alternativ	46
7.7 Oppfølgende undersøkelser	46
7.8 Faktiske virkninger av tiltaket:	46
KAPITTEL 8. OPPSUMMERING VURDERINGSTEMA/ UTREDNINGSTEMA.	47
KAPITTEL 9. FRAMDRIFT	48
9.1 Foreløpig framdriftsplan.....	48

KAPITTEL 1. INNLEDNING

1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Med bakgrunn i gjeldende Byplan og det pågående kommunedelplanarbeidet (rullering av Byplan Jessheim 2025), igangsettes nå planarbeid for Stasjonsområdet og Rådhusplassen. Det er behov for å gi en mer detaljert områdevis avklaring av arealbruken for Stasjonsområdet og Rådhusplassen i Jessheim, herunder Stasjonsparken, bussterminalen, togstasjonen, området nord for Stasjonsparken (dagens innfartsparkering), Furusethgata, Rådhusplassen og Rådhusparken med tilhørende veg- og parkeringsareal samt deler av Dampsaga.

Planarbeidet gjennomføres som en områderegeringsplan etter plan- og bygningslovens § 12-2. Dette på bakgrunn av innspill til høringen av planprogrammet, og etterfølgende drøftinger. Vesentlige deler av planområdet vil få en detaljering som gir mulighet for å gå direkte på byggesak, dvs. unngå ytterligere plankrav.

Et overordnet mål for planarbeidet er å sikre og styrke Jessheim som et levende, moderne, trygt og tilrettelagt kommune- og regionsenter. Jessheim fikk bystatus i 2012. Styrking av kollektivknutepunktet, sentrumsutvidelse, torg- og møteplasser og grønstruktur samt en generell styrking av handel og kultur er sentrale elementer i planarbeidet. Dagens trafikk løsninger skal forbedres og det skal i større grad legges til rette for gående og syklende. Dagens kollektivknutepunkt skal styrkes i forhold til bussavganger og en videreutvikling av stasjonsområdet vil være viktig for å legge til rette for et bedre togtilbud og bedret tilgjengelighet til stasjonen, også fra østre deler av Jessheim. Utredning av utforming av undergang/overgang over jernbanelinja sammen med Rådhusplassen foreslås gjennomført i form av en arkitektkonkurranse. Andre sentrale temaer som skal drøftes er uterom, tettsteds- og bebyggelsesstruktur og potensial for fortetting og transformasjon.

Jessheim som kollektivknutepunkt er nå ytterligere styrket med to togavganger pr. time mot Oslo. Jessheim preges av sterk befolkningsvekst, som innebærer rask utvikling av boligutbygging og handel. Sentrumskjernen på Jessheim har høy grad av offentlighet og fungerer som kommunens (og regionens) møteplass. I dagens Jessheim er bilen viet stor plass. Store deler av sentrum består av veisystemer, rundkjøringer og store parkeringsarealer, som bidrar til "glissenhets" i bylandskapet. Urbane kvaliteter i dagens Jessheim begrenser seg hovedsakelig til Storgata.

Jessheim skal sikres en bærekraftig utvikling. Ikke bare med tanke på energi, ressurser og miljø, men også med god sosial samfunnsplanlegging. Folkehelse og universell utforming skal vektlegges. Kultur, og kulturens egenverdi, er viktige elementer i den videre byutviklingen. Videre er inkluderende møteplasser for alle grupper i samfunnet og en mangfoldig grøntstruktur av betydning i byutviklingen.

For å sikre både mangfold og bærekraft, er det viktig å kunne legge til rette for økt attraktivitet slik at viktige tiltakshavere/interessenter finner det riktig å kunne etablere seg i Jessheim.

1.2 Visjon, mål og strategier

Planarbeidet styres av kommuneplanens hovedvisjon om at Ullensaker skal være en vekstkommune - tilgjengelig, attraktiv og handlekraftig.

Hoveddelen av den store veksten som er prognosert for Ullensaker skal tas opp i Jessheim. Gjennom transformasjonsprosesser skal Jessheim gradvis få en mer bymessig

karakter. I kommuneplanen er det fastsatt at Jessheim skal vokse innover med fortetting rundt kollektivknutepunktet, og vokse utover gjennom etablering av nye bydeler.

Ambisjonene for utviklingen av Jessheim er at det skal bli en by folk skal ha lyst å dra til, ikke bare for å handle, men også for å være i. For å nå dette formuleres følgende delmål i Byutviklingsstrategi for Jessheim (2012):

- 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 byutviklingsstrategien er det vedtatt følgende visjon for byen:

”Jessheim – tilgjengelig og levende regionsenter.

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

Delvisjoner

For kommunedelplanarbeidet er det utviklet aktuelle delvisjoner:

- Jessheim skal ha en helhetlig urban struktur, med en tydelig identitet.
- Jessheim skal videreutvikles til et konkurransedyktig regionsenter innen handel, service og kultur.
- Jessheim skal sikres tilgjengelige miljø- og naturressurser som gode/funksjonelle forbindelser i framtidens urbane struktur.
- På Jessheim skal det tilrettelegges for barn og unge, med et spennende oppvekstmiljø.
- Jessheim skal ha gode møteplasser, attraktive boområder tilknyttet et urbant fungerende regionsenter med gode grønne forbindelser fra sentrum og ut til skogene og kulturlandskapet.
- I Jessheim-området skal transportsystemet ha god tilgjengelighet med prioritering av kollektivtransport, syklende og gående.
- I den videre utviklingen av Jessheim skal miljø, klima og bærekraft ivaretas. Kultur, kulturmiljøer, kulturhistoriske verdier og kunnskap skal vektlegges som identitetsskapende elementer.
- Sikre en blanding av bolig, næring, kultur og utesteder når sentrum vokser, slik at sentrum ikke blir ”dødt” på kveldstid.

Byutviklingsstrategien har følgende hovedmål for Jessheim:

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 inkluderende møteplasser for opplevelse, aktivitet og refleksjon. Byens langsiktige behov for offentlige byrom og funksjoner skal ivaretas.
- Jessheims særpreg og unike kvaliteter skal ivaretas og formidles.
- Jessheim skal ha en 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.

1.3 Tidligere prosesser og lokaliseringsstudier

Planprogrammet for Byplan Jessheim, Gystadmarka og Jessheim Sørøst lå ute til offentlig ettersyn fram til 1. februar 2011. Planprogrammet ble vedtatt i hovedutvalg for overordnet planlegging (HOP) den 28.3.2011, sak 75/11, og er et samlet planprogram for tre planprosesser i Jessheim. Ullensaker kommune har startet arbeidet med rullering av Byplan Jessheim (kommunedelplan), parallelt med planarbeid for Gystadmarka og Jessheim sørøst inklusive omkjøringsvegen. Bakgrunnen for planarbeidet er å klargjøre de utfordringene Jessheim står overfor og legge føringer for hvordan man best mulig skal løse disse. Det er viktig at utfordringer, knyttet til hver av de ulike planprosessene, sees i sammenheng.

Rapporten *Byutvikling Jessheim* ("Midt i Jessheim", Asplan Viak 2010) utgjør et forprosjekt for videre planarbeid. Prosjektet har hatt som målsetting å sikre en helhetlig utvikling av kollektivknutepunktet slik at det samlet sett blir et funksjonelt og attraktivt byrom. Rådhusplassen skal bli Jessheims viktigste møteplass og skal i en større sammenheng ses i sammenheng med Dampsagaområdet og Jessheim Næringspark i øst.

Rapporten kan brukes som et veiledningsdokument/verktøykasse for videre planarbeid innenfor noen deltemaer, og vil benyttes i prosessen mot en ferdig reguleringsplan. Rapporten benyttes for å sikre medvirkning fra innbyggerne, politikere og dialog med utbyggere i området. Arbeidsgruppen, bestående av Ullensaker kommune, Jernbaneverket, ROM eiendom, Ruter AS og Akershus Fylkeskommune/Akershus KollektivTerminaler, Statens vegvesen, har gitt merknader til rapporter (datert 15.02.2010).

Kort oppsummert omfatter merknadene følgende (våren 2010):

- *Ruter* er enig i anbefalingen om å stenge Furusethgata og legge bussterminalen nord for stasjonsbygningen, med en noe mer romslig utforming.
- *Akershus KollektivTerminaler* finansierer en eventuell ny bussterminal og avventer en klargjøring av kommunens ambisjoner når det gjelder utviklingen av Jessheim sentrum.
- *Statens vegvesen* mener dagens plassering av bussterminal er den beste. Det er ønskelig å fjerne atkomst til/fra "Ormen Lange" i Furusethgata. Undergang og plattformer må av økonomiske grunner ses på som ett prosjekt og etableres samtidig. Med Furusethgata delvis åpen, vil det bli konflikt mellom gående, syklende og kjørende som skal krysse Ringvegen. Problemstillingen må utredes nærmere i det videre planarbeidet.
- *Jernbaneverket* mener det er nærliggende å tenke seg Ringvegen utformet som en miljøprioritert gjennomkjøring med fokus på de myke trafikantene. Jernbaneverket mener at dagens lokalisering av bussterminal gir den beste funksjonsfordelingen og også den beste forbindelsen mellom tog og buss. Løsning med sideplattformer anbefales. Sykkelparkering må løses. 5-6 plasser for av- og påstignings synes for lite i en framtidig stasjonsløsning. Det må sikres tilstrekkelig antall offentlig eide parkeringsplasser i tilknytning til stasjonen. 240 plasser er et minimum i denne sammenheng. Det anbefales at videre planarbeid også synliggjør arealbruken på østsiden av stasjonene. Det er viktig å legge til rette for at det i framtiden blir direkte

atkomst til plattformene fra Tverrvegen, eventuelt fra annet tiliggende vegsystem i nord.

- *ROM eiendom* mener rapporten må ses på som et grovt grunnlag for neste trinn i planprosessen (områdeplan), siden forprosjektet oppfattes å være for lite detaljert. Rapporten gir ikke grunnlag for å konkludere på løsninger. For at utviklingen skal være både fysisk og økonomisk realistisk, er det behov for å foreta mer detaljerte vurderinger knyttet til volumstudier. Det er nødvendig å se på mulig trinnvis utvikling av området samt gjøre økonomiske beregninger som viser om dette lar seg gjennomføre eller ikke.

De to ulike utviklingsretningene (alternativ 1 og alternativ 2) presenteres med bakgrunn i arbeidet "Midt i Jessheim". Noen av de tidligere fremstilte løsningsforslagene er imidlertid av utviklings- og kostnadmessige årsaker utelukket.

"Byutviklingsstrategi - Jessheim", vedtatt av kommunestyret den 11.06.2012, er et retningsgivende dokument som skal benyttes i forbindelse med planarbeid og byggesaker for Jessheim. Strategien er viktig i utarbeidelsen av de følgende kommunedelplanene; "Byplan Jessheim", "Gystadmarka" og "Jessheim sørøst". I arbeidet med byutviklingsstrategien er det lagt til grunn et 20-års perspektiv (2030). Vekstprognoser viser at Jessheim da vil ha drøyt 30.000 innbyggere og 13.000 arbeidsplasser.

1.4 Krav om konsekvensutredning

Planoppdraget for Stasjonsområdet og Rådhusplassen er vurdert iht. plan- og bygningsloven § 12-10 første ledd, jf. § 4-2 med forskrift om konsekvensutredninger og fanges opp av forskriftens § 2, Planer og tiltak som alltid skal behandles etter forskriften, jf. kapittel III. I henhold til plan- og bygningsloven § 4-1 med tilhørende forskrifts § 2 e) skal det utarbeides konsekvensutredning i tilknytning til planforslag for ovennevnte område. Planprogrammet gir rammer for arbeidet med reguleringsplan og KU.

1.5 Planprogrammets oppbygning

Planprogrammet skal gi en orientering om det forestående plan- og utredningsarbeidet og sikre forutsigbarhet i planprosessen. Planprogrammet skal i henhold til § 4-1 gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegg for medvirkning og alternativer som vil bli vurdert. Ved utleggelse av planprogrammet til offentlig ettersyn sikres offentligheten mulighet til å påvirke innholdet i det videre planarbeidet.

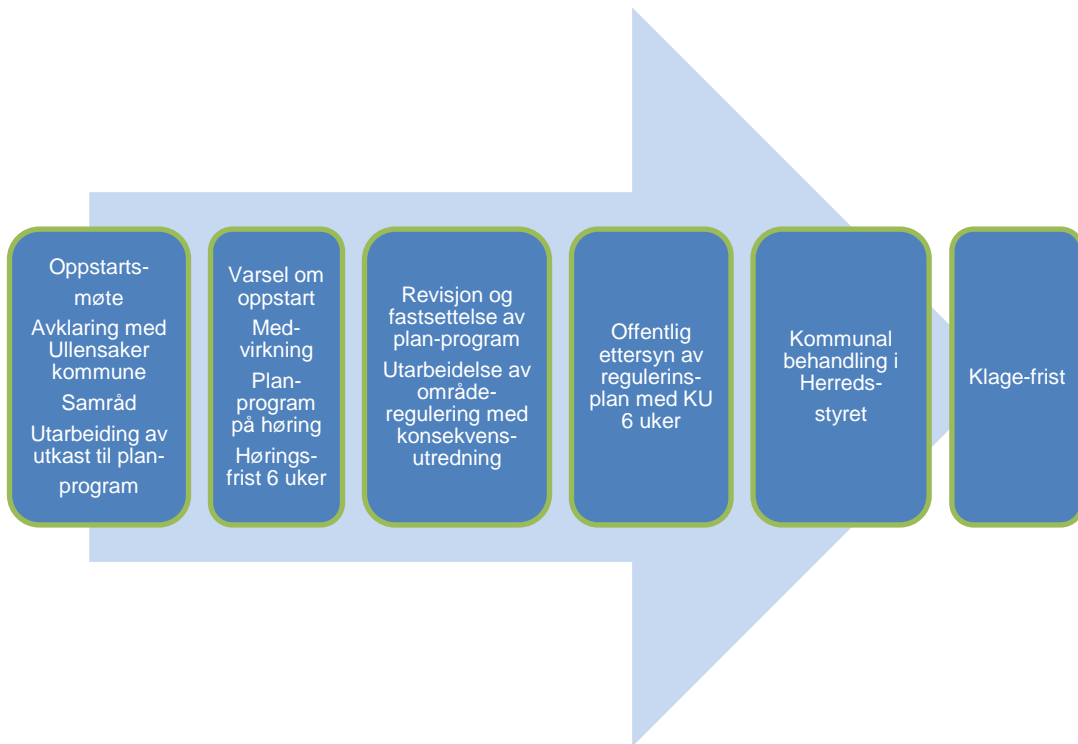
Formålet med bestemmelsene om konsekvensutredninger er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer eller tiltak, og når det tas stilling til om, og på hvilke vilkår, planer eller tiltak kan gjennomføres.

Konsekvensutredningen skal omfatte de temaene som anses relevante ut fra det aktuelle planarbeidet. Det skal gis en beskrivelse av tema og problemstillinger som skal belyses/utredes i planforslaget/konsekvensutredningen samt hvilke alternative scenarier for utviklingen av planområdet en ser for seg som aktuelle.

KAPITTEL. 2 PROSESS OG MEDVIRKNING

2.1 Plan- og utredningsprosess

Reguleringsplan med konsekvensutredning vil følge planprosessen slik den er beskrevet i ny plan- og bygningslov, §§12-8 – 12-13.



Plan- og utredningsprosess

2.2 Informasjon og medvirkning

Planarbeidet skal basere seg på høy grad av medvirkning og dialog. I tråd med plan- og bygningsloven § 5, er følgende trinn i prosessen sentrale:

- Planarbeidet ble varslet og planprogrammet ble lagt ut til offentlig ettersyn med frist for innspill til 01.09.2013, fristen ble senere utvidet til 13.09.2013.
- Planoppstart ble annonsert i lokalpressen og kunngjort på kommunens nettside.
- Planforslag skal legges ut til offentlig ettersyn i minimum 6 uker.

I tillegg til lovpålagt medvirkning vil det bli arrangert åpent møte i løpet av planprosessen. Det vil bli lagt vekt på medvirkning fra barn- og unge og aktuelle samarbeidspartnere i arbeidet. Statens vegvesen, Jernbaneverket og Ullensaker kommune vil bli særskilt involvert i planleggingen av tiltak som omfatter løsninger for det offentlige veinettet. Andre former for medvirkning og informasjonskanaler vil også benyttes. Herunder vil det gjennomføres stand/utstillinger og andre metoder for å involvere lokalbefolkningen i planarbeidet.

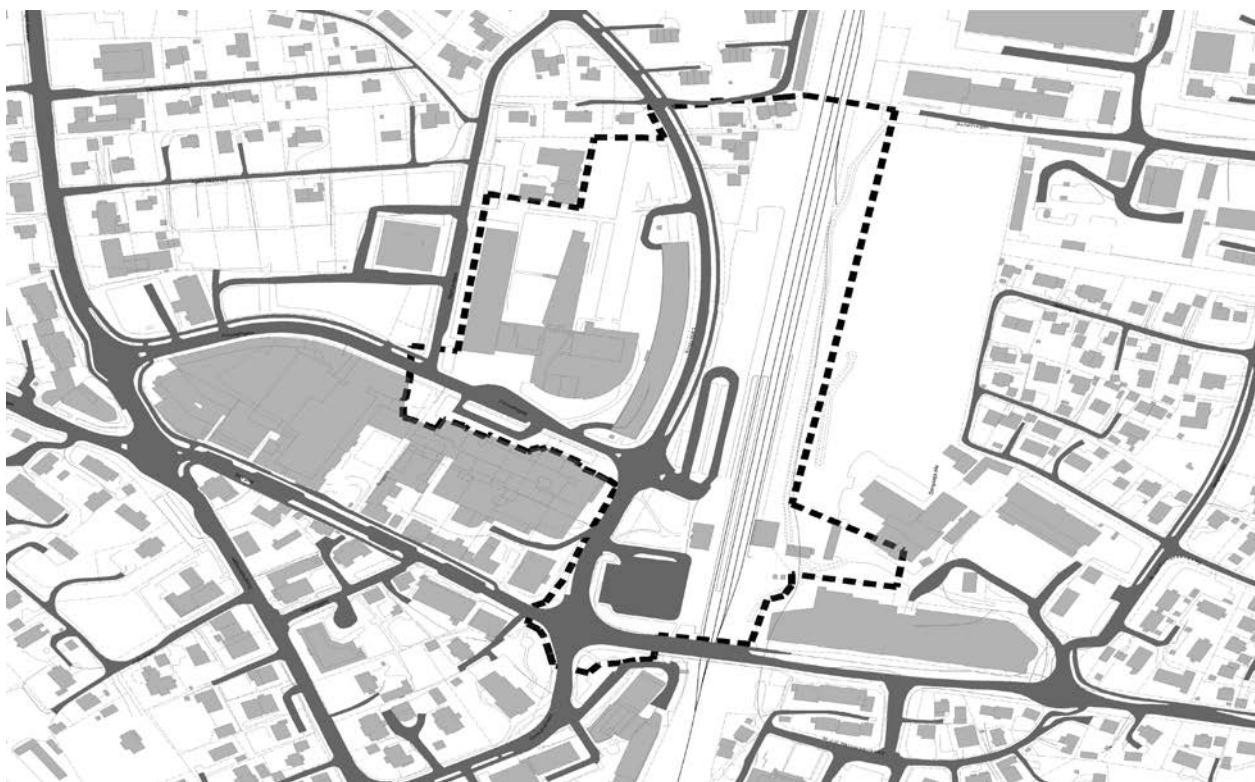
KAPITTEL 3. OMRÅDET

3.1 Beskrivelse av planområdet og tilgrensende områder

Planområdet er på ca. 80 daa og planområdets avgrensning forholder seg i hovedsak til arealer vest for jernbanelinja.

Stasjonsområdet i Jessheim utgjør et viktig kollektivknutepunkt og består i dag av bussterminal, plattform og stasjonsbygning, parkeringsareal og park. På vestsiden av stasjonen ligger Jessheim sentrum med kulturhus, kino, rådhus, butikker og øvrige sentrumsfunksjoner. Planområdet omfatter deler av dette området, dvs. rådhuset/kulturhuset, Rådhusplassen, Rådhusparken og arealene nord for rådhuset/kulturhuset.

Planområdet omfatter videre et mindre område øst for jernbanelinja (ca. 20 meter fra midt nærmeste spor) for å gi plass til ny plattform med tilhørende areal. I tillegg er arealene tilknyttet nye Dampsagaparken (Dampsaga sør) inkludert i planområdet.



Foreløpig planavgrensning

Planområdet knytter seg videre mot tilliggende hovedforbindelser til sentrum (Ringvegen, Gotaasalleen, Algarheimsvegen og nye Tverrvegen).

Store deler av planområdet består i dag av vegareal og parkering på terreng, som bidrar til en "glissenhet" i bystrukturen.

3.2 Influensområde

Området like øst for jernbanelinja (Dampsagaområdet) er under utbygging og mye tilsier at byen Jessheim vil få en naturlig videreutvikling denne retningen. Videre har et større sentrumsnært område nord for Dampsaga, benevnt som Jessheim Næringspark, stort transformasjonspotensial i byutviklingssammenheng. Disse ses som en del av influensområdene til Stasjonsområdet, ikke minst fordi det nå legges opp til en tosidig togstasjon med plattformer og atkomster på begge sider. Det vises til det pågående arbeidet med rullering av Byplan Jessheim som er nærmere omtalt i kapittel 4.3.

Vest for Ringveien ligger det som i dag utgjør hovedtyngden av Jessheim sentrum, hvor rådhuset/kulturhuset og Jessheim storsenter utgjør storparten av bygningsmassen.

Like nord for storsenteret og vest for rådhuset/kulturhuset, ligger det i dag et lite utnyttet og til dels ubebygget areal (Furusethkvartalet), men som nå planlegges utviklet med høyere og tettere bebyggelse (nytt kjøpesenter).

De grønne uterommene nord for rådhuset/kulturhuset ("Rådhusparken") oppfattes sammen med stasjonsparken å være en del av den overordnede grøntstrukturen i sentrum. Området ytterligere nord (øst for Arbeidskirken) benyttes i dag til parkering og er lavt utnyttet, og det er naturlig å se disse arealene som en del av influensområdet til planforslaget.

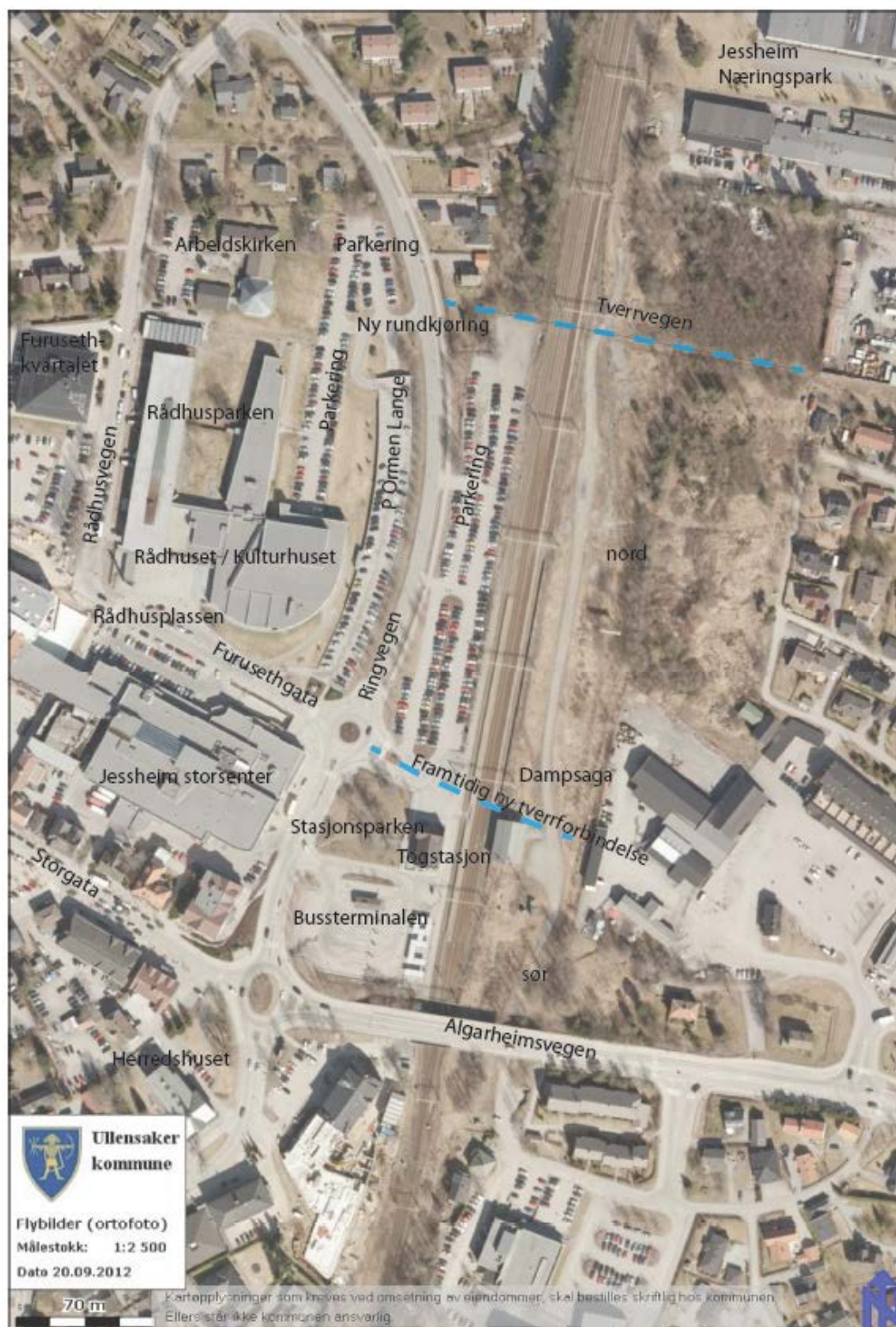
Videre er både Herredshuset med parkanlegg, deler av Algarheimsvegen og deler av Storgata å oppfatte som en del av planforslagets influensområde.

3.3 Dagens innhold, anlegg og bruk

Jernbanen (Hovedbanen) passerer like øst for Jessheim sentrum og skaper en barriere til de østlige delene av byen. Områdene øst for jernbanen er definert som et viktig utviklingsområde for kommunen og består i dag av dels industri og dels boligområder.

I dag krysses jernbanen via Algarheimsvegen og ved Nordby (ca. 500 meter nord for Jessheim stasjon). Ved Jessheim stasjon, og i det aktuelle området for ny kryssing av banen (nye Tverrvegen), er det i dag 4 spor samt et sidespor til industri som ikke er i bruk. Ringvegen går parallelt med jernbanesporet og er en to-felts veg med langsgående gang- og sykkelveg.

I det aktuelle området for tilknytning mellom en ny tverrforbindelse (Tverrvegen) og Ringvegen er det i dag atkomst til P-huset Ormen Lange.



Oversiktsbilde av planområdet, inkl. influensområder

Sentrale naboeiendommer anses å være:

- Jessheim storsenter
- Rådhuset/kulturhuset
- Herredshuset
- Dampsaga

Eiendomsforhold:

Eiendom:	Gnr/bnr
Rådhuset/kulturhuset:	135/298
Jernbanen	135/515
Dampsaga	135/36
Bussterminalen	135/515
Stasjonsområdet	135/529

KAPITTEL 4. RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

4.1 Nasjonale lover og retningslinjer

Rikspolitiske bestemmelser og retningslinjer:

Retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, T 5/93

Hensikten med retningslinjene er å oppnå en bedre samordning av arealplanlegging 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 trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på løsninger som reduserer transportbehovet, samt legge vekt på å utnytte mulighetene for økt konsentrasjon av utbyggingen. Utformingen av utbyggingen bør bidra til å bevare grøntstruktur, biologisk mangfold og de estetiske kvalitetene i bebygde områder. Øvrige viktige tema er kollektivbetjening, gode forhold for sykkel, hensynet til gående og bevegelsehemmede samt tilknytning til hovedveinettet.

De foreslåtte alternativene er i tråd med ønsket byutvikling rundt sterke knutepunkter. Lokalisering av virksomheter nært sentrum vil redusere behovet for transportreiser, selv om den lokale trafikkavviklingen kan bli en utfordring. Flere virksomheter vil innebære økt trafikk til/fra planområdet og kan få konsekvenser i forhold til trafiksikkerhet og trafikkavvikling.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen, T-2/08

Retningslinjene stiller krav til at barn og unge blir ivaretatt i plan- og byggesaksbehandlingen etter plan- og bygningsloven. Det stilles også krav om fysisk utforming slik at anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det erstattes av fullverdige arealer. I ny utgave av RPR presiseres det at regjeringen ønsker at retningslinjene skal håndheves strengere, og at barns interesser bør veie tyngre enn det som hittil har vært vanlig, i tilfeller hvor det er interessekonflikter.

Planarbeidet innebærer økt tilrettelegging for barn og unge, og bruk av uterommene blir en viktig del av de forhold som må vurderes.

Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009-2013

Retningslinjene viser til at alle mennesker i hele landet skal ha like muligheter til å utvikle sine evner og leve gode og meningsfulle liv. Universell utforming innebærer en inkluderende planlegging og utforming av produkter og omgivelser. Universell utforming legger til grunn mangfoldet av mennesker og tilstreber løsninger som kan brukes av alle.

Planarbeidet skal ha fokus på universell utforming og foreslåtte tiltak innebærer økt tilrettelegging for myke trafikanter, herunder også for orienterings- og bevegelsehemmede. Ullensaker kommune er pilotkommune innenfor universell utforming, hvor slagordet er – tilgjengelig, attraktiv og handlekraftig! Med kommuneplanens samfunnsdel (2008) har arbeidet med universell utforming fått en sterkere forankring, der

det er satt klart definerte mål innenfor de ulike tjenesteområdene (ref. kapittel "Universell utforming og folkehelse").

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 (2012)

Retningslinjen gir anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye boliger og annen bebyggelse med støyfølsom bruksformål. Likeledes gis det anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye støykilder, som for eksempel veganlegg og næringsvirksomhet. For innendørs støy gjelder kravene i byggteknisk forskrift til plan- og bygningsloven. Bruk av støysoner som virkemiddel er et viktig element i retningslinjen.

Planarbeidet innebærer bebyggelse i støyutsatt område, i tillegg til at foreslåtte tiltak medfører økt trafikk og dermed økt støy. Trafikk og støy blir derfor blant de forhold som må utredes.

Rapport om nasjonal målsetting om kulturminnevern, "Kulturminner og kulturmiljøer", Riksantikvaren 2001

Riksantikvaren og Direktoratet for kulturminneforvaltning har utarbeidet en veileder om plan- og bygningsloven som verktøy i forvaltningen av kulturminner og kulturmiljøer. De gjeldende nasjonale mål for kulturminnevernet, er:

"Mangfoldet av kulturminner og kulturmiljøer skal forvaltes og ivaretas som bruksressurser og som grunnlag for opplevelse og videreutvikling av fysiske omgivelser." Og: "Et representativt utvalg av kulturminner og kulturmiljøer skal tas vare på i et langsiktig perspektiv som kunnskapsressurser og som grunnlag for opplevelse."

Planarbeidet innebærer bevaring av kulturminner som Pakkhuset og Stasjonsbygningen, og utviklingsalternativenes forhold til disse vil være et tema i planarbeidet.

Rundskriv T-2/98- Miljøverndepartementet, Nasjonale mål og interesser i fylkes- og kommuneplanleggingen.

4.2 Regionale planer og føringer

Planprogrammet forholder seg også til følgende dokumenter:

- Plansamarbeid, Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (pågående)
- Fylkesplan for Akershus 2004-2007
- Fylkesdelplan, Regional utviklingsplan for Romerike 2005-2025, "Romerike møter framtida"
- Fylkesdelplan for handelsvirksomhet, service og senterstruktur (2001), under rullering.
- Samordnet areal og transportstrategi for Osloregionen, 2007
- Samferdselsstrategi for Øvre Romerike (under revisjon).
- Fylkesplan for kulturminner og kulturmiljøer i Akershus 2007-2018, "Spor for framtiden", juni 2007
- Fylkesdelplan for anlegg og idrett (høringsutkast)
- Romerike Grøntstruktur. Sluttrapport juni 2002, Akershus fylkeskommune, Fylkesmannen i Oslo og Akershus

4.3 Kommunale planer og føringer

Kommuneplan 2008-2020, Ullensaker kommune, vedtatt av Herredsstyret den 02.03.2009, sak 17/09

I gjeldende kommuneplan er det satt av store arealer til næringsformål. Det blir viktig å etablere en robust og kapasitetssterk infrastruktur i forbindelse med næringsområdene. Det er et mål om at det skal bygges 350 nye boliger hvert år. Boliger, næringsvirksomhet og offentlig-/private tilbud må lokaliseres slik at det bygger opp under kollektivtilbudet og legger til rette for gående og syklende. Tilrettelegging for syklistene innenfor sentrumsområdet skal gis høy prioritet. Nybygging og fortetting i eksisterende byggeområdet langs/ved etablerte kollektivtraseer er derfor viktig. Konsentrert utbygging er fordelaktig både i forhold til jordvern, kulturlandskap, friluftsområder og klimautfordringene.



Utsnitt fra kommuneplanens arealdel, kommuneplan 2008-2020

Byplan Jessheim 2025, vedtatt av Herredsstyret den 12.06.2006, sak 70/06

Byplanen gir bl.a. følgende føringer for utvikling av Stasjonsområdet:

- Regulering av undergang for gående under jernbanen ved Jessheim stasjon samt ny tverrforbindelse mellom Ringvegen og Rv 174 skal prioriteres
- 25% av reiser innen 5 km skal foretas med sykkel
- Rådhusplassen skal opparbeides til byens viktigste møteplass
- Bymessig grønnstruktur skal etableres
- Bebyggelsen skal utformes i tråd med retningslinjene til byplanens § 7 Bygeområder
- Bevaringsverdig bebyggelse med omgivelser skal vedlikeholdes og opprustes med omhu.

Byutviklingsstrategi for Jessheim, vedtatt av kommunestyret 11.06.2012 (sak 65/12)

Mål med byutviklingsstrategien er følgende:

- Definere visjon om mål for utviklingen av Jessheim
- Definere Jessheims rolle, jf. rollefordeling mellom Jessheim/Gardermoen næringspark/Oslo lufthavn Gardermoen
- Definere sentrumskjernen og nærsentre på Jessheim
- Definere prinsipper for byrom
- Definere prinsipper for overordnet grønnstruktur/blåstruktur
- Definere prinsipper for overordnet veg, kollektiv og gang/sykkelnett

Byutviklingsstrategien skal sikre at utviklingen av Jessheim blir preget av helhet, og at forutsigbarheten i planleggingen øker.

Rullering av Byplan Jessheim, høringsforslag ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn den 03.06.2013 (HOP- sak 108/13). Følgende er sentralt i byplanen:

- Den levende byen: «Identitet» og «livet mellom bygningene» er sentrale stikkord. Det legges til rette for utvikling av attraktive byrom og parker med gode forbindelser. Det skal være lett å gå og sykle i byen.
- 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 er ønskelig med varierte høyder innen for det enkelte prosjekt. Det åpnes for opp til 7/8 etasjer i enkelte felt innenfor planområdet. Det stilles krav om høy kvalitet i prosjektene.
- Transformasjon: Det åpnes for transformasjon og høy utnyttelse i søndre del av Jessheim næringspark og i området Kjeld Stubs veg / Trondheimsvegen / Ringvegen / Rådhusgata. Det er også satt krav helhetlig planlegging og opparbeidelse av parker innenfor området.
- Trafikk: Størst mulig andel av trafikkveksten må tas kollektivt eller av gående og syklende og det må legges til rette for dette. Gatebruk er tema i høringen, bl.a. problemstillinger knyttet til Storgata som gågate og bilfri Rådhusplass. Parkeringsnormene er også endret, slik at det nå er angitt maksimalnormer for sentrum/næringsformål.

Det arbeides nå i etterkant av høringen med gjennomgang av høringsuttalelser.

Andre aktuelle gjeldende planer og føringer:

Byplan Jessheim, Gystadmarka, Jessheim sørøst – felles planprogram for tre kommuneplaner, vedtatt 29.03.2011 sak 75/11

Planprogrammet er et samlet program for tre planprosesser i Jessheim (Byplan Jessheim, Gystadmarka og Jessheim sørøst med omkjøringsvegen). Målet for de tre planene er å sikre og styrke Jessheim som et levende, moderne, trygt og tilrettelagt kommune- og regionsenter. Jessheims rolle som regionalt senter for handel, service og kultur er i så måte helt sentralt.

Aktuelle utredninger:

Byutvikling Jessheim "Midt i Jessheim", Asplan Viak 2010

Prosjektet har som målsetting å sikre en helhetlig utvikling av kollektivknutepunktet. Området skal bli funksjonelt og attraktivt. Prosjektet utgjør bl.a. et forprosjekt som skal danne grunnlag for utforming av planprogram og videre planprosess.

Jessheim Byromsutredning, utarbeidet av Sundt & Thomassen 2011 Landskapsarkitekter MNLA, på oppdrag fra Ullensaker kommune, 01.11.2011.

Utredningsarbeidet er et samarbeidsprosjekt mellom Akershus Fylkeskommune v/By- og tettstedsprosjektet, Norsk Form (Bylab) og Ullensaker kommune. Utredningen setter fokus på utviklingen av byrommene i Jessheim sentrum, og åpner for debatt om rommenes form, innhold og aktivitetsmuligheter på kort og lengre sikt.

Gatebruksplan Jessheim (2005-2025), Øvre Romerike Prosjektering AS

Gatebruksplanen ble utarbeidet for å gi en samlet og langsiktig gatebruksplan, i forbindelse med tidligere planarbeid (Byplanen Jessheim) og andre planer for veg- og gatenettet, gang- og sykkelvegnettet og kollektivsystemet i Jessheimsområdet. Som et paralleloppdrag, har Rambøll i rapport datert 28.09.2005 gitt *Innspill til arbeidet med gatebruksplan Jessheim*. Rapporten beskriver eksisterende veglenker og har forslag til tiltak. Rapporten fremmer også tanker rundt kollektivstrategi, sykkelbyen Jessheim samt lokalisering av parkering.

Kollektivtrafikk- og parkeringsplan for Ullensaker kommune, hovedrapport mai 1998

Rapporten er helt eller delvis erstattet av nyere analyser og utredninger, bl.a. trafikkanalysen for Jessheim, utarbeidet av COWI (2012).

Sykelbyen Jessheim, hovedplan desember 2004. Ullensaker kommune/Statens vegvesen Region øst, utarbeidet av Asplan Viak

Hovedplanen er et samarbeid mellom Ullensaker kommune og Statens vegvesen. Jessheimområdet har på grunn av topografi og arealbruk et stort potensial for å øke bruken av sykkel som transportmiddel.

Tilgjengelighetskartlegging på Jessheim, rapport, Ullensaker kommune oktober 2011.

Ullensaker har som ressurskommune laget et tilgjengelighetskart for Jessheim, for å gi en oversikt over fremkommeligheten i sentrumsområdene og tilgjengeligheten til viktige sentrumsfunksjoner, skoler, ulike samlingspunkter og bygninger.

Trafikkanalyse Jessheim, COWI 2012

- Analysen fra januar 2012 gir en samlet oversikt over dagens trafikk- og parkeringssituasjon, fremtidig situasjon og gir til slutt anbefalinger og hovedkonklusjoner for Jessheim- området.
- Analysen fra desember 2012 tar for seg trafikksituasjonen i området «Midt i Jessheim» (de sentrale delene av Jessheim), og ser på utviklingen av trafikkmønsteret rundt kollektivknutepunktet med ulike aktuelle tiltak. Rapporten gir en fremstilling med vurdering av de ulike alternative tiltakene, og gir tilslutt en oppsummerende konklusjon.

Ullensaker – tilgjengelig, attraktiv og handlekraftig! Universell utforming, sluttrapport 2008.

Vedtatt i Herredsstyret 03.11.2008.

Rapporten inneholder en beskrivelse av det arbeidet som er gjort mht universell utforming i Ullensaker i 2008, og gir en helhetlig vurdering av hele prosjektperioden.

Miljøverndepartementet har utarbeidet en nasjonal rapport for hele pilotkommunesatsningen. Ullensaker bidrar i dette arbeidet med bl.a. ulike eksempler fra prosjektperioden.

Jessheim i vekst – ungdom, møteplasser og byutvikling. Prosjektrapport 2005 (Byggforsk og Civitas).

Rapporten presenterer resultatene fra modul 2 i prosjektet "Sosiokulturelle stedsanalyser" i Akershus. Studien skal bl.a. gi innspill til arbeidet med "Byplan for Jessheim", og det er lagt spesiell vekt på ungdom og møteplasser.

Andre relevante planer:

- Kommunedelplan for klima og energi, 2009
- Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Ullensaker, 2008
- Skoleplan for Ullensakerskolen 2008-2020 (kommunedelplan)
- Barnehageplan for Ullensaker 2008-2020 (kommunedelplan)
- Helse- og sosialplan 2008-2020 (Kommunedelplan)
- Næringsplan 2009
- Temaplan for trafiksikkerhet 2012
- Trafiksikkerhetsplan 2012-2025
- Folkehelseplan for Ullensaker 2012-2016, 2011

4.4 Eksisterende reguleringsplaner i området

Reguleringsplan for søndre del av Jessheim Næringspark med ny tverrveg fra Ringvegen til Rv. 174, vedtatt 03.09.2012.



Utsnitt av reguleringskartet for Søndre del av Jessheim Næringspark, med ny tverrveg fra Ringvegen til fv. 174

Hensikten med reguleringsarbeidet er å tilrettelegge for en videreutvikling med næringsvirksomhet. Videre er det forslag om å knytte dette delområdet sammen med

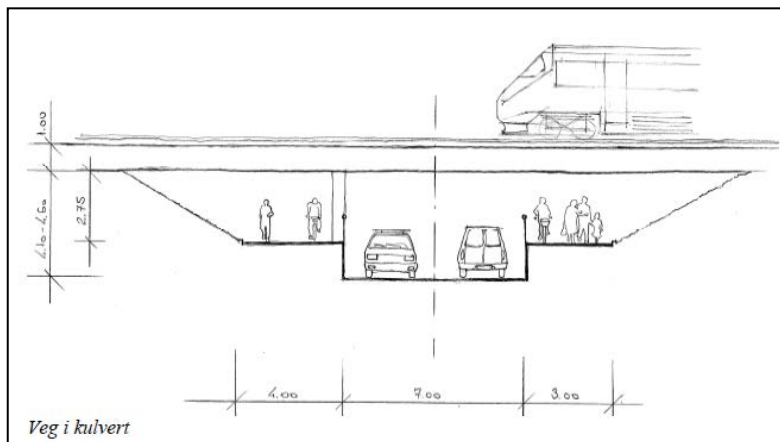
forslag til reguleringsplan for tverrforbindelsen (Tverrvegen), inklusive jernbaneundergang og rundkjøringa i fv. 174.



Fremtidsbilde for krysset Tverrvegen/Ringvegen (utsnitt fra reguleringsplan for Søndre del av Jessheim næringspark med ny tverrveg fra Ringvegen til Rv. 174).

Rambøll Norge AS har tidligere utarbeidet "Utredning av ny vegforbindelse nord for Jessheim stasjon, fra Ringvegen til Rv 174" (datert 27.05.05). Hovedformålet med denne utredningen var å vurdere mulige løsninger for kryssing av jernbanen ca. 250 meter nord for Jessheim stasjon. Utredningen gjør greie for de ulike alternativene og gir anbefalinger på hvilke tiltak som bør gjennomføres på strekningen. Som følge av terrengtilpasning, grunnforhold og tilpasning til eksisterende vegsystem, konkluderer utredningen med at vegen bør krysse under jernbanen i kulvert. Anbefalingene i utredningen ligger til grunn for utarbeiding av detaljplanen.

I tillegg til å være en viktig tverrforbindelse, vil Tverrvegen også være atkomst til Jessheim Næringspark. I tillegg inkluderes et nytt kryss som gir atkomst til Dampsaga nord og sør. For å oppnå akseptable stigningsforhold senkes Ringvegen med inntil 1 meter. Atkomst til parkeringsanlegget Ormen Lange må tilpasses ny situasjon med rundkjøring. Vegen skal opparbeides med tosidig fortau og sykkelbaner.



Utsnitt fra reguleringsplan for søndre del av Jessheim næringspark med nye Tverrvegen

Øvrige reguleringsplaner:

1. Jessheim industri

Området er opprinnelig regulert til industriformål i reguleringsplan for Industriområdet Jessheim med bestemmelser, stadfestet 14.10.1974. Dette er en flatereguleringsplan, der bare byggeområder og hovedvegene er regulert i det søndre området.

2. Nordvestre del av Jessheim Næringspark

Den nord-sør gående delen av Industrivegen er regulert i reguleringsplanen for Nordvestre del av Jessheim Næringspark med bestemmelser, vedtatt 29.01.2007.

3. Ny Rv 174 fra Algarheimsvegen til Jessheim Nord

Planområdet grenser i øst til reguleringsplan for Ny Rv 174 fra Algarheimsvegen til

Jessheim Nord, endelig vedtatt den 24.06.1997. Her er det regulert og bygd gang- og sykkelveg langs vestre side av riksvegen.

4. Gystadmyra

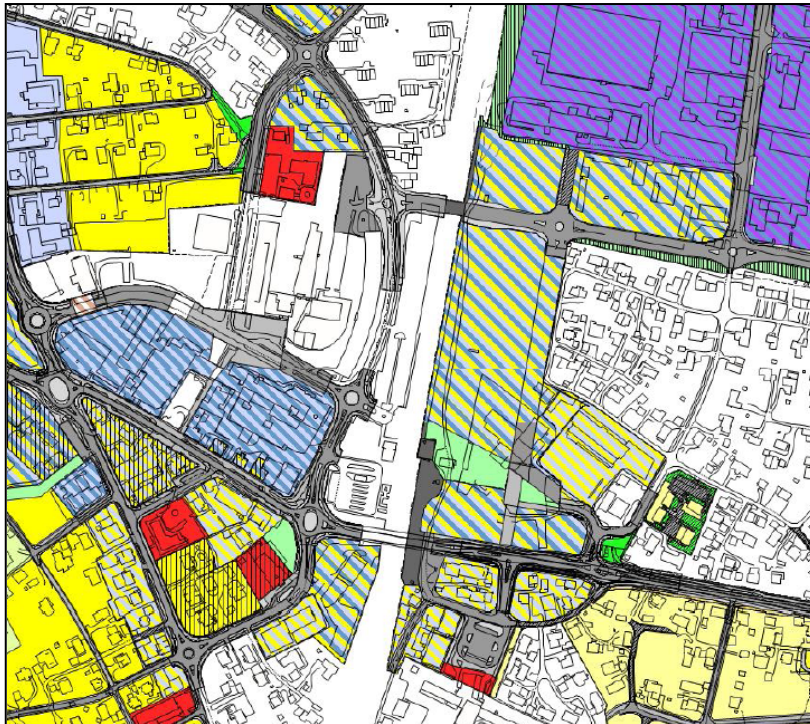
Reguleringsplan for Gystadmyra ble vedtatt av Herredstyret den 03.05.2004.

5. Ny skole Jessheim Nordøst

Reguleringsplan for en ny skole i Jessheim Nordøst, ble vedtatt av Herredsstyret den 04.12.2006.

6. Dampsaga

Reguleringsplan for Dampsaga Sør ble vedtatt av Herredsstyret i møte den 11.06.2007.



Oversikt over tilgrensende reguleringsplaner

KAPITTEL 5. INNHOLD I PLANARBEIDET

5.1 Innledning

Tiltaket utløser krav om konsekvensutredning iht. plan- og bygningslovens § 4-1 med tilhørende forskrift, som beskrevet under kap. 2 e).

Planarbeidet vil utrede alternative løsninger opp mot et 0-alternativ. 0-alternativet vil være dagens situasjon og den mest sannsynlige utviklingen av området uten de foreslåtte tiltakene som nevnt under alternativ 1 og 2.

5.2 Utbyggingsalternativene

Utvikling av stasjonsområdet på Jessheim har vært under debatt over lang tid og flere studier er gjennomført. Rapporten Byutvikling Jessheim ("Midt i Jessheim", Asplan Viak), oppsummerer og binder sammen tidligere tanker og ideer. Med bakgrunn i dette arbeidet samt øvrige aktuelle planer og rapporter, er det kommet fram til to hovedalternativer som er de mest reelle å bygge videre på.

Alternativene må derimot ikke ses på som to separate og motstående utviklingsmuligheter, men løsningene kan både kombineres mellom og krysskobles.

Det åpnes også opp for vurdering av nye muligheter i det videre arbeidet.

5.2.1 0-alternativet

Dette alternativet beskriver en fremskrevet situasjon med etablering av nye Tverrvegen inklusive ny rundkjøring. 0-alternativet opprettholder dagens parkeringssituasjon vest for toglinja og store deler av dagens trafikksystem fra jernbanestasjonen retning Furusethgata. Eksisterende fotgjengeroverganger og fortau opprettholdes, og videreutvikles ikke i vesentlig grad. 0-alternativet tar høyde for en oppgradering av bussterminal, men med samme plassering som dagens situasjon.

Trafikkavvikling vil bli vurdert ut fra etablering av nye Tverrvegen inklusive rundkjøring samt ut fra utbyggingsplaner om utvidelse av kjøpesenter og boliger i krysset Furusethgata/Rådhusvegen. Det foreligger også store utbyggingsplaner like øst for toglinja (Dampsagaområdet) og videre for Gystadmarka og Jessheim Sørøst. Trafikkavvikling herfra må vurderes inn under 0-alternativet.

5.2.2 Alternativ 1

Alternativ 1 viser at bussterminalen er lokalisert syd for stasjonsbygget tilsvarende dagens plassering. Stasjonen bygges ut med sideplattformer. Ny utbygging vil foregå nord for ny gangforbindelse over/under jernbanen.

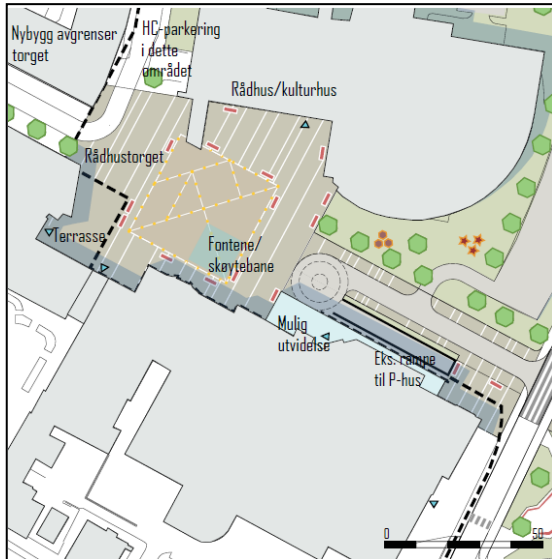
Rådhusplassen utvikles etter en "kompakt" og kvadratisk modell.



Alternativ 1 (utsnitt fra "Midt i Jessheim", rapport fra Asplan Viak 2010)

Rådhusplassen:

Alternativ 1 viser Rådhusplassen som en kompakt klassisk torgdannelse, som også er i samsvar med utviklingsstrategi i Byplanen fra 2006. Det er vist et konsept der Rådhusplassen er konsentrert som et tilnærmet kvadratisk torg mellom rådhuset/kulturhuset og storsenteret. Rådhusplassen defineres av tilgrensende bygninger og forbindes med kollektivknutepunktet via Furusetgata, som er vist åpen for trafikk til parkeringsanleggene og Rådhusplassen. Dette alternativet gir godt plassrom og ivaretagelse av rådhus/kulturhus som sentrale elementer i byutviklingen, men vil i mindre grad enn alternativ 2 bidra til å integrere stasjonsområdet som en naturlig del av sentrum.



Rådhusplassen og Furusetthgata (utsnitt fra "Midt i Jessheim", rapport fra Asplan Viak 2010)



Rådhusplassen og Furusetthgata (utsnitt fra "Byromsutredning Jessheim sentrum")

Grøntstruktur:

Det viste alternativ 1 viser at byrommene innenfor området gis en beslektet karakter, med mer torgmessige og moderne rom innenfor en parkstruktur.

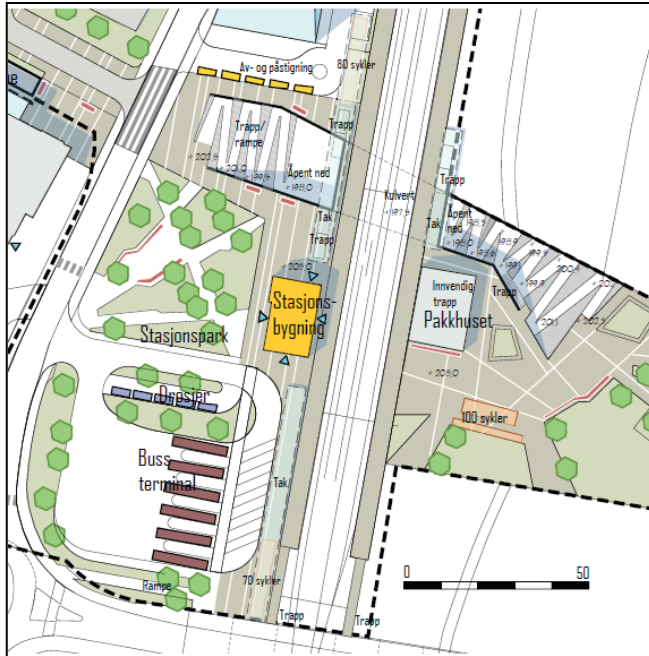
Trafikk og parkering:

Alternativ 1 viser en situasjon hvor det fortsatt holdes åpent for trafikk i Furusetthgata, men kun til p-hus under storsenteret. Det er vist snumulighet ved Rådhusplassen. For Stasjonsområdet er det vist i overkant av 100 innfartsparkeringsplasser på terreng. Resterende plasser forutsettes i dette alternativet løst i kjeller/P-hus.

Stasjonsområdet:

Atkomst til ny gangforbindelse under jernbanesporet er vist ved romslig kombinerte trappe- og rampeanlegg. Det gamle stasjonsbygget er vist tatt i bruk som kombinert terminalbygg

for buss og tog. Pakkhuset på østsiden er vist integrert i knutepunktet ved at trapp fra undergang kan komme opp i bygget. Stasjonsparken er i alternativet forutsatt oppgradert ved å beholde eksisterende trær, redusere busker som hindrer innsyn og etablere bredere ganglinjer og plasser med oppholdsmuligheter. Parken er i dette alternativet primært tenkt som en park man krysser, heller enn å oppholde seg i.



Stasjonsområdet alternativ 1 (utsnitt fra "Midt i Jessheim", rapport fra Asplan Viak 2010)

Arealer for ny utbygging:

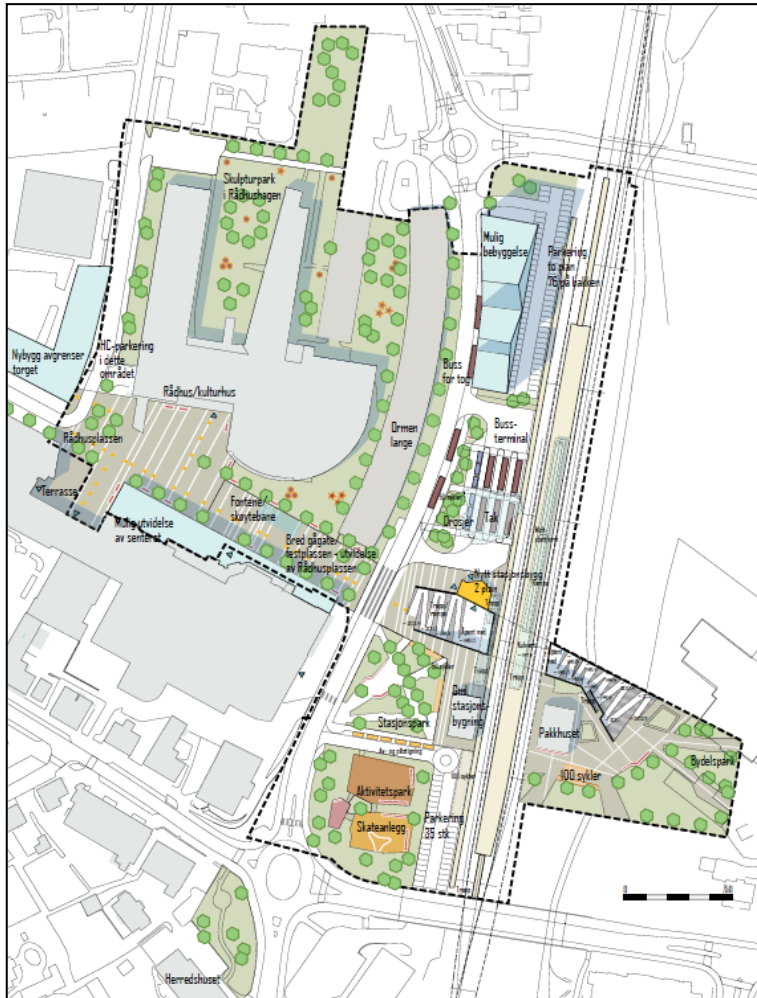
Det er foreslått ny bebyggelse med høy tetthet i 7 etasjer nord for stasjonen. Den viste illustrasjonen tilsvarer et areal på ca. 20.000 m² over terreng.



Illustrert ny bebyggelse nord for Stasjonsparken, alternativ 1 (utsnitt fra "Midt i Jessheim", rapport fra Asplan Viak 2010)

5.2.3 Alternativ 2

Alternativ 2 viser ny bussterminal nord for stasjonsbygget. Togstasjonen bygges ut med sideplattformer. Rådhusplassen utvikles etter en "langstrakt" modell. Ny utbygging er noe mer moderat i alternativ 2.



Alternativ 2 (utsnitt fra "Midt i Jessheim", rapport fra Asplan Viak 2010)

Rådhusplassen:

Alternativ 2 viser et sammenhengende bilfritt plassrom mellom Rådhuset og Ringvegen. Løsningen skiller seg fra alternativ 1 ved at trafikk til parkeringsanleggene ikke benytter seg av Furusetgata, slik at denne frigjøres til et sammenhengende rom for gående og syklende mellom den sentrale Rådhusplassen og Stasjonsområdet. Dette grepet vil i stor grad koble sammen stasjonsområdet og sentrum, slik at kollektivknutepunktet integreres som en naturlig del av byen.

Løsningen åpner opp for en utvidelse av storsenteret, med den forutsetning at senteret i større grad åpner seg mot gaten slik at man unngår lukkede fasader mot byrommet. Den foreslåtte løsningen gir en mer fleksibel plass og "myldrerom" mellom stasjonen og hjertet av sentrum, der Rådhusplassen kan utvides østover ved spesielle anledninger.



Rådhusplassen alternativ 2 (utsnitt fra "Midt i Jessheim", rapport fra Asplan Viak 2010)

Grøntstruktur:

Alternativ 2 viser at dagens bussterminal er erstattet med en aktivitetspark, som er en utvidelse av dagens stasjonspark. Dette gir helt andre bruksmuligheter i området og legger grunnlag for en endring av aktivitet gjennom døgnet.

Stasjonsparken med aktivitetspark, i tillegg til en parkmessig opparbeidelse mellom ny bussterminal og Ringvegen, kan gi en sammenhengende grønn ramme rundt kollektivknutepunktet.

Furusetgata har en grønnere profil i alternativ 2, og bidrar i større grad til et grøntdrag fra Stasjonsområdet mot sentrum/Rådhusplassen.

Trafikk og parkering:

Alternativ 2 viser en situasjon med stenging av Furusetgata mellom Ringvegen og Rådhusplassen. På Stasjonsområdet er det vist i overkant av 100 innfartsparkeringsplasser på terreng. Øvrig parkering forutsettes løst i kjeller/P-hus.

Stasjonsområdet:

Alternativ 2 viser et nytt stasjonsbygg for tog- og busstrafikk, som knyttes til ny gangforbindelse under jernbanespolet. Eksisterende bussterminal flyttes lenger nord og erstattes med ny aktivitetspark. Aktivitetsparken kan suppleres de andre byrommene med skateanlegg og mulighet for andre uformelle ungdomsaktiviteter.



Stasjonsområdet alternativ 2 (utsnitt fra "Midt i Jessheim", rapport fra Asplan Viak 2010)

Arealer for ny utbygging:

I alternativ 2 er det foreslått en noe mer moderat bebyggelse med middels tetthet i 7 etasjer nord for stasjonen. Den viste illustrasjonen tilsvarer et areal på ca. 8.000 m² over terreng.



Illustrert ny bebyggelse nord for Stasjonsparken, alternativ 2 (utsnitt fra "Midt i Jessheim", rapport fra Asplan Viak 2010)

KAPITTEL 6. KONSEKVENsutREDNINGEN. ANTATTE PROBLEMSTILLINGER OG UTREDNINGSBEHOV

6.1 Generelt

Hensikten med konsekvensutredning er å få oversikt over hvilke vesentlige konsekvenser en utvikling i tråd med planforslaget kan føre med seg, slik at disse er kjent både under utarbeidelse av og når det fattes vedtak om planen. Aktuelle utredningstemaer er derfor de temaene som antas å ha vesentlig betydning for miljø og samfunn.

I det følgende gjennomgås relevante temaer. På bakgrunn av eksisterende tilgjengelig kunnskap og antatte problemstillinger er det satt opp forslag (kap. 7) til hva som i neste omgang skal utredes i konsekvensutredningen.

Det er i tillegg satt opp en liste/tabell (kap.8) over planfaglige tema som skal beskrives/ vurderes i planbeskrivelsen og hvilke tema som skal utredes, for å synliggjøre hva selve utredningsarbeidet (KU) skal inneholde.

6.2 Aktuelle problemstillinger

Det er utført en rekke analyser og rapporter som omhandler planområdet og tilgrensende områder, der nyere rapporter erstatter helt eller delvis tidligere utredninger/analyser. Nye problemstillinger er kommet til underveis og flere vil sannsynligvis oppstå i kommende planarbeid.

Felles planprogram for Byplan Jessheim, Gystadmarka og Jessheim Sørøst har i sitt program oppført de problemstillinger og utredningsbehov som synes nødvendig for den videre planprosess for områdene. For å kunne spisse problemstillingene for Stasjonsområdet og Rådhusplassen, er problemstillingene nå gjort mindre generelle og definert mer konkret for planområdet. Hovedintensjonene i det felles planprogrammet vil uansett bli videreført i planarbeidet.

Aktuelle problemstillinger for planområdet beskrives i de etterfølgende underpunkter.

6.2.1 Arealbruk

Det er et uttalt mål i kommuneplanen at Jessheim skal vokse innover ved fortetting rundt kollektivknutepunktet for å tilrettelegge for en mer bymessig struktur. En effektivisering av Stasjonsområdet gir ambisjon om utbygging av deler av området med næring- og/eller boligbebyggelse. Utvikling av arealene mellom Ringvegen og jernbanelinja må ses i forhold til ønsket utvikling av Jessheim sentrum da bebyggelsen kan komme til å påvirke Jessheims fremtidig identitet. Utvikling må også ses i forhold til utviklingsplaner øst for jernbanen (Dampsaga og Jessheim Næringspark). Med vedtatt reguleringsplan for nye Tverrvegen, vil disse arealene få ytterligere aktualitet som utbyggingsområde.

Med planer om to-sidig stasjon med plattformer og atkomster på begge sider av jernbanesporet, i tillegg til dagens bussterminal, vil Stasjonsområdet få stor tilgjengelighet. Stasjonsområdet er i overordnede planer vurdert som egnet for en mer konsentrert utvikling. I tillegg til en viss arealtilgang, har området potensial for ny stedsutvikling.

Stasjonsområdet har nærhet til omfattende nærings- og boligutvikling på Dampsagaområdet. Med planer om ny fotgjengerforbindelse under/over toglinja fra Dampsaga til Stasjonsområdet, er det naturlig å tenke seg ny bebyggelse i dette området. I

henhold til bærekraftig utvikling og "Framtidens byer", bør nettopp dette arealet utnyttas mer konsentrert og effektivt. Det vil si høyere og tettere.

Høyder og utnyttelse

Skalaspranget mellom bygningene i området er relativt lav fra det verneverdige stasjonsbygget, kulturhuset og parkeringshuset Ormen Lange til ny (og trolig kommende ny) bebyggelse i Dampsagaområdet. Med dette utgangspunkt, er det viktig å være bevisst på hvordan bebyggelsens høyder vil kunne påvirke den visuelle opplevelsen av området. Både på selve stedet og i en større bymessig sammenheng.

Stasjonsområdet anses å ha stort fortettingspotensial, spesielt gjelder dette arealet nord for Stasjonsområdet langs jernbanelinja, men også området som i dag utgjør bussterminalen. Hensynet til de sentrale byrommene, viktige siktlinjer og forbindelser, bevaringsinteresser og nyere bebyggelse (rådhuset/kulturhuset), er viktige premissgivere for utvikling og fortetting og vil følgelig legge føringer og begrensninger for utviklingen av Stasjonsområdet.

Dersom gode uteareal skal kunne oppnås ved boligfortetting, må det legges begrensninger på utnyttelsen av området. En utvikling med næringsbebyggelse og kontor vil generelt kunne tillate en høyere utnyttelse. Det foreligger per i dag ingen konkrete utbyggingsplaner for området, men planarbeidet har som mål å legge klare føringer for videre utvikling mht formål, høyder og utnyttelse samt sikre viktige kvaliteter mht byrom, siktlinjer og bevaring.

6.2.2 Stedsutvikling og møteplasser

Jessheim skal styrke og videreutvikle sin posisjon som regionsenter. Planarbeidet skal først og fremst gi rammer for god byutvikling. Sentrum utgjør en viktig funksjon som møteplass, både for innbyggere og de besøkende. En sentralisering av funksjoner omkring kollektivknutepunktet vil gjøre sentrumsfunksjonene mer tilgjengelig for flere.

Sentrumsområdene kan i dag oppleves stille etter butikkenes stengtid og biltrafikk preger en stor del av byrommene. Med tanke på Jessheims prognoserte vekst er det viktig å sikre tilstrekkelige og varierte møteplasser og store nok parker for en voksende befolkning. Arealsikring er derfor en sentral problemstilling. Men like viktig som tilstrekkelig areal, er de funksjoner som tillegges møteplassene.

Identitetsbegrepet og et bredt kulturperspektiv skal stå sentralt i planarbeidet. Planarbeidet skal ha et bevisst fokus på byens uttrykk gjennom bevaring, arkitektur, estetikk, utsmykning, m.m. Byrommene må planlegges med utgangspunkt i redusert trafikk og god nok plass for uformelle møter og mer grønt. Det bør i tillegg tilrettelegges for at den store andelen unge får uttrykke seg og sette preg på bybildet. Dette kan bidra til å skape attraktive byrom og et levende sentrumsområde. Fotgjengere og syklistene skal vektlegges.

Byromsutredning Jessheim sentrum (2011) har utført analyse av byrommene i Jessheim sentrum, og er et godt grunnlag, idébank og verktøykasse for videre arbeid.



Forslag til videre utvikling av Jessheim sentrum (utsnitt fra "Byromsutredning Jessheim sentrum", rapport fra Sundt & Thomassen AS, Landskapsarkitekter MNAL, 2011)

Aktuelle byrom i planarbeidet:

Rådhusplassen og «Rådhusparken»

Rådhusplassen er byens viktigste gategulv og urbane allmenning. Utformingen av Rådhusplassen må ses i forhold til bebyggelsen rundt. Likeså bør nye fasader være utadvendte og bygge opp under Rådhusplassen som en møteplass. Rådhus og kulturhus er viktige identitetsskapende funksjoner i lokalsamfunnet og bør fortsatt ha en sentral rolle og plassering i byutviklingen. Videre utvikling av Rådhusplassen skal styrke tverrforbindelsen Rådhusvegen – Rådhusplassen og Torggata.

«Rådhusparken» utgjør i dag en stor sentrumsnær grønn flate og er i byromsutredningen foreslått utviklet som en sentral lekepark og kulturpark. Det videre arbeidet må se på hvilke muligheter for aktivitet som ligger i en videreutvikling av disse noe uutnyttede arealene.

Stasjonsområdet/Stasjonsparken

Plattformen utgjør avslutningen av byrommene på hver side av jernbanen. En opprustning av omgivelsene rundt stasjonsbygningen vil understreke den historiske betydningen som jernbanen utgjør for Jessheim som sted. Stasjonsbygningens fremtidig funksjon og integrering kan vurderes i forbindelse med oppgradering av stasjonsområdet. Plattformene kan utformes bevisst for å gi et positivt førsteinntrykk av stedet og skape særpreg i området. Det videre arbeidet må vektlegge plattformenes betydning i byrommet, og hvordan disse skal best integreres i tilgrensende byrom.



Stasjonsområdet

I byromsutredningen er spesielt forbindelsene mellom byrommene på tvers av jernbanen ved utvikling av Dampsagaområdet, pekt på som viktig for å få til en helhetlig og sammenhengende byromsstruktur. Tilgjengeligheten til Jessheim sentrum fra områdene øst for jernbanen er i dag begrenset for alle trafikantgrupper som følge av den barrieren jernbanen representerer. Det er derfor et overordnet ønske om en ny tverrforbindelse (gangforbindelse) nord for stasjonsbygningen over/under jernbanesporet, som vil knytte øst- og vestsida sammen på en langt bedre måte.

Stasjonsområdet på Jessheim skal utvikles og det videre arbeidet må i forbindelse med dette ta hensyn til sykkelparkering, oppholdssoner, ventesoner m.m.

Stasjonsparken utgjør i dag en viktig identitetsskapende historisk bydelspark. Stasjonsparken er i byutviklingsstrategien foreslått utviklet som en sentrumspark. Områdets form, størrelse og funksjon må vurderes i det videre planarbeidet. Det er viktig at kulturelle elementer og historisk lesbarhet legges til grunn ved valg av utviklingsalternativ. Det bør søkes å bevare siktlinjen mellom stasjonsbygningen og Herredshuset da begge er viktige kulturhistoriske bygninger i Jessheim.

I tillegg må utviklingsalternativene vise økt grad av sosial kontroll med trygge og oversiktlige oppholdssoner og god belysning.



Stasjonsområdet

Furusetgata

Furusetgata utgjør den viktigste forbindelsen fra Stasjonsområdet mot sentrum, og bør i større grad styrkes som en grønn korridor. Det vurderes derfor å stenge Furusetgata helt eller delvis for trafikk over torget, og utvikle gata som en del av de sammenhengende

byrommene. Det vises i denne forbindelse til pågående trafikkanalyser for området (COWI). Konsekvensene av en slik løsning må utredes i det videre planarbeidet. Prinsippet om en flerbruksgate der også kjøretøy kan være et positivt element i gatebildet, må vurderes i denne sammenheng. Det er i utgangspunktet ikke ønskelig å fjerne bilen fra bybildet i Jessheim, men det bør legges til rette for å begrenset bilisme som et bidrag til bylivet, basert på de myke trafikantenes premisser. I det videre arbeidet vil det bli viktig å se på hvilke funksjoner og aktiviteter som kan legges til Furusethgata, og hvordan gata kan fungere som en sentral plass og et godt og trygt byrom i sammenheng med Rådhusplassen og Stasjonsområdet.

Dampsagaparken

Dampsagaparken skal bli den nye bydelsparken øst for jernbanelinja med gangforbindelse til Stasjonsområdet og sentrumskjernen. Området kan bli en viktig grønn møteplass og parkens form, størrelse og funksjon er viktige elementer i det videre planarbeidet. Det vil bli spesielt viktig å fokusere på universell utforming, belysning, lesbarhet og trygghet. Parken skal bli et tyngdepunkt som kan trekke bylivet over jernbanen. For å hindre privatisering av arealet, bør det legges opp til aktiv bruk med varierte aktiviteter.

Krysning av jernbanen

Krysningen av jernbanen for myke trafikanter i stasjonsområdet er et viktig element i styrkingen av kollektivknutepunktet i Jessheim. Med planer om oppgradering av Jessheim stasjon med tosidig plattformsløsning, må krysningen kunne gi effektiv kobling mellom plattformene og stasjonsområdet. I tillegg utgjør krysningen et viktig byromselement for å etablere fysisk og visuell forbindelse mellom det kulturelle og handelssentrum på vest siden av sporene, og de nye bydelene som etableres på øst siden av jernbanen. På denne måten kan jernbanes barriereeffekt i byrommet dempes, mens det etableres en ny akse mellom Rådhusplassen og Dampsagaområdet.

Krysningens utforming et viktig tema som må utredes nøye i forhold til ønsket arkitektonisk effekt i byrommet. Ullensaker kommune v/Enhet for plan og næring har utført et miniprojekt (2012) som omhandler kryssing av jernbanen. Miniprojektet belyser ulike alternativer, både gode og dårlige. Det er i tillegg gjort en vurdering av de utfordringer og muligheter en slik kryssing kan gi. Både kryssing over og under jernbanen er vurdert. Det er også lansert et nytt grep for ny bussterminal, med mulighet for å utnytte arealet over sporene. Prosjektet kan brukes som et vurderingsgrunnlag for valg av endelig løsning. Den mest egnete måten å belyse forskjellige mulighetene for de aktuelle problemstillinger er gjennom en arkitektkonkurranse. En arkitektkonkurranse er også godt egnet i en etterfølgende medvirkningsprosess.

6.2.3 Universell utforming

Planarbeidet skal legge til rette for tilgjengelige og attraktive møteplasser, med universelt utformede forbindelser til kollektivtransportnett og kollektivknutepunkt.

Jessheim skal utvikles slik at hele befolkningen kan være en del av og delta i samfunnet. For at det skal være mulig må det være rom for mennesker i alle aldre, med varierende grad av funksjonsnedsettelse, med ulik kulturbakgrunn og forskjellige interesser. Dette forutsetter et bredt brukerperspektiv dersom alle grupper skal ivaretas. Ullensaker kommune er ressurskommune for universell utforming og skal arbeide aktivt for å fremme kompetanse og bevissthet gjennom realisering av gode eksempler. Fremkommeligheten i sentrumsområdene er kartlagt i et tilgjengelighetskart tilknyttet Tilgjengelighetskartlegging av Jessheim (rapport 2011).

Tilgjengelighetskartlegging av Jessheim presenterer bl.a. resultater for rådhuset og kulturhuset med Rådhusparken, Furusethgata og Stasjonsparken, og kan fungere som en lokal veileder for videre arbeid mht universell utforming.

6.2.4 Barn og unges interesser, oppvekstmiljø

Planarbeidet skal sette fokus på hvordan en kan opprettholde et trygt lokalsamfunn som det er godt å vokse opp i. Oppholdsarealer for barn og unge inkluderer både offisielle og uoffisielle arenaer samt møteplasser som benyttes til lek, sport og ulike andre aktiviteter. Barn og unges kunnskap om og bruk av nærmiljøet er derfor svært viktige innspill å ta med inn i planarbeidet for å ivareta deres behov og interesser. Barnetråkkregistreringer kan være et nyttig verktøy i så måte.

Resultatene fra ungdomsundersøkelsen (2011) legges som premiss i det videre planarbeidet. Det vises i denne sammenheng også til resultater presentert i prosjektrapporten "Jessheim i vekst – Ungdom, møteplasser og byutvikling" (2005). Det skal tilstrebes en aktiv medvirkningsprosess fra barn og unge, og planarbeidet skal tilrettelegge for god infrastruktur for myke trafikanter, inklusive trygg skoleveg.

6.2.5 Grønnstruktur og blåstruktur

Jessheims særpreg som et grønt tettsted med nærhet og tilgjengelighet til omkringliggende friluftsområder skal bevares og styrkes. Det er viktig å sikre grønnstruktur i sentrum slik at det skal være mulig å bevege seg i en grønn forbindelseslinje mellom plasser, torg og parker. Dette er i tråd med delmål om grønnstruktur fra byutviklingsstrategien som sikter mot å sikre sammenhengende og tilstrekkelig overordnet grønnstrukturnettverk.

I Jessheim står grunnvannet høyt, som gir utfordringer når det skal bygges. Overvannshåndteringen skal derfor baseres på prinsippet om lokal overvannshåndtering. Ved dimensjonering av overvannsanlegg skal det tas hensyn til klimaendringer og eventuelle fortetting av bebyggelse. Planforslaget skal i denne forbindelse se på muligheter for å kunne benytte overvannet som et positivt landskapselement.

Viktige grøntområder, herunder Stasjonsparken og "Rådhusparken", skal i størst mulig grad sikres planmessig. Det skal i tillegg sikres hvilken bruk som skal tillegges området (grad av tilrettelegging og allmenn bruk).

Grønne forbindelser fra Stasjonsområdet til Rådhusplassen via Furusethgata og forbindelsen Rådhusplassen – "Rådhusparken" skal styrkes. I tillegg skal Ringvegen styrkes med grønnere profil, og som en hovedferdselsåre for spesielt syklende. Viktige gang- og sykkelforbindelser skal styrkes med utgangspunkt i at disse skal utgjøre en del av de overordnede turdragene i Jessheim. I en større sammenheng skal planforslaget vise en god tilknytning til den framtidige gang- og sykkelvegen i forbindelse med nye Tverrvegen.

6.2.6 Trafikk- og kollektivløsninger

Trafikkløsninger i planområdet skal tilrettelegge for et effektivt kollektivknutepunkt, og et trygt vegnett for gående og syklende. Det er kapasitetsproblemer på vegnettet i deler av Jessheim i rushtidene, herunder framkommelighet for buss. 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.

Med befolkningsveksten er det behov for forbedringer i kollektivtilbudet, både når det gjelder frekvens og rutetilbud. Stasjonsområdet er lite funksjonelt i forhold til framtidens krav og planarbeidet skal sikre vei- og kollektivløsninger som reflekterer mål og strategier for temaer som stedsutvikling, barn og unges interesser, grønnstruktur, støy,

samfunnssikkerhet og estetikk. Trafikk- og kollektivløsningene skal ses som en del av et helhetlig bilde for hele Jessheim. Det skal utvikles gode gang- og sykkelforbindelser fra kollektivknutepunktet og ut til de tilgrensende områdene i og rundt Jessheim.

Byutviklingsstrategi for Jessheim har utviklet delmål for samferdsel, som skal videreføres i planarbeidet, herunder for kollektivtilbud, forbindelser, gang- og sykkelvegnett, universell utforming, gjennomgangstrafikk og framkommelighet.

Trafikkløsninger

Trafikkanalyse for Jessheim (rapport, COWI 2012) gir en oversikt over dagens trafikkbilde i Jessheim, herunder:

- Vegsystem (vegnett, trafikkmengder, framkommelighet og parkering)
- Kollektivsystem (tog, buss, passasjertall og framkommelighet)
- Gangsykkelsystem (gangsykkelveger og sykkelfelt, trafikkmengder og sykkelulykker)

Rapporten gir også en analyse av framtidig situasjon mot 2030.

Innenfor planområdet skal det i utgangspunktet gis prioritet for gang-, sykkel- og kollektivtrafikk framfor biltrafikk. Det skal åpnes for mulighetene for redusert biltrafikk over Rådhusplassen og i Ringvegen. Parkeringssituasjonen må vurderes ut fra dette. Furusethgata er i gatebruksplanen definert som utflytende og veldig lite definert, og det anbefales at gata bør stenges for gjennomkjøring for å gi muligheten til å etablere en bymessig Rådhusplass (ref. det viste alternativ 1 og 2). Rådhusvegen er ikke en del av planområdet, men antas å bli inkludert i kommende planforslag for deler av Furusethkvarartalet (planer om et nytt kjøpesenter). Rådhusvegen regnes likevel for å være et viktig influensområde i planforslaget for Stasjonsområdet og Rådhusplassen.

Atkomst til parkeringsanlegget Ormen Lange må tilpasses ny situasjon med nye Tverrvegen inkludert ny rundkjøring.

Gang-/sykkeltrafikk

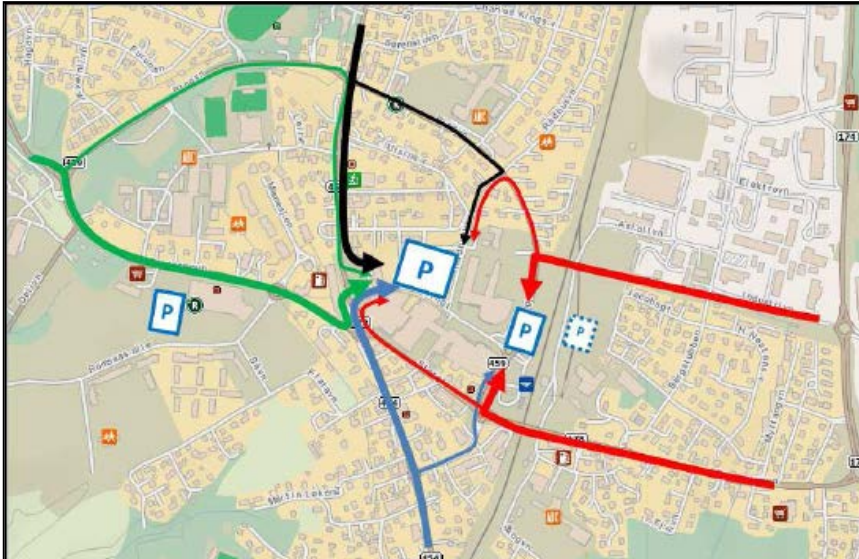
Planarbeidet skal tilrettelegge for gode og sikre trafikkløsninger både for bilister, gående og syklende samt ha fokus på universelt utformede trafikkarealer i sentrum. Det skal arbeides for å sikre langsiktige og gode løsninger i stasjonsområdet.

Utdrag fra trafikkanalyse for Jessheim (rapport, COWI 2012) viser at Jessheim har et omfattende gang-/sykkelvegnett, men at det fortsatt mangler en del lenker. Spesielt i sentrumsområdet. I følge Sykkelbyen Jessheim, Handlingsplan 2010 - 2013, er hovedmålet at sykkeltrafikken skal utgjøre ca. 12 % av reisene under 5 km.

Parkering

Parkeringen i Jessheim sentrum omfatter ca. 1650 bilplasser, spredt på 6 større parkeringsområder.

Trafikkanalyse Jessheim (2012) viser til at planene framover indikerer en ytterligere økning av parkeringsbehovet, særlig i området ved Furusethgata/Rådhusvegen.



Illustrasjon fra "Trafikkanalyse Jessheim" av aktuelle fremtidige kjøreruter til sentrale p-anlegg i området rundt Jessheim storsenter (forutsetter stengning av Rådhusplassen for gjennomkjøring)

Fremtidig parkeringsbehov må i det videre planarbeidet derfor kartlegges nærmere og løses. Utgangspunktet for lokalisering av parkeringsmuligheter bør være tilgjengelighet i tilknytning til sentrum, men at trafikken i selve sentrum reduseres i størst mulig grad. Ut fra ønsket om fortetting og effektiv utnyttelse av arealene i sentrum, bør parkeringsmulighetene i størst mulig grad være under bakken. Innfartsparkering for pendlere er et sentralt tema i videre planlegging.

Kollektivknutepunktet

En viktig oppgave i planarbeidet er å sikre tilstrekkelig areal til utvikling av en funksjonell og attraktiv jernbanestasjon og kollektivknutepunkt. Jessheim stasjon er hjertet i kollektivtrafikken. Halvtimesfrekvens mellom Dal og Drammen har gitt en betydelig passasjervekst. Denne veksten vil fortsette i takt med økt befolkningsvekst i Jessheim-regionen. Allerede i dag er det arealkonflikter og begrenset plass på stasjonsområdet. Et funksjonelt og attraktivt knutepunkt må legge til rette for gode omstigningsmuligheter mellom buss og tog. Det skal legges til rette for at flest mulig sykler til toget, det må være tilstrekkelig med av- og påstigningsplasser, og også sikres et visst antall innfartsparkeringsplasser.

Bussterminal

Det er behov for utbedringer av dagens bussterminal. Trafikksikkerhet skal tillegges stor vekt for valg av løsning. Andre momenter for valg av løsning er arealbehov og tilknytning til togstasjonen.

6.2.7 Bevaring og fornyelse

Innenfor planområdet er jernbanetraseen og tilhørende anlegg som bygninger og hageanlegg sentrale med hensyn til bevaring.

Stasjonsbygningen er avmerket som hensynssone d) etter plan- og bygningsloven § 11-8 d, jfr. § 12-6. Stasjonspark, pakkhus og administrasjonsbygning, og eventuelt Rådhuset, vurderes regulert med hensynssone etter plan- og bygningsloven § 11-8 c, jfr. § 12-6.

Videre må planarbeidet forholde seg til Herredshuset, trehusbebyggelsen i Storgata og enkelte bygninger på Dampsagaområdet (Pakkhuset).

KAPITTEL 7. UTREDNINGSTEMA

7.1 Program for utredningene

Konsekvensutredningen skal inneholde følgende hovedpunkter:

- A) Beskrivelse av planens innhold og hovedformål
- B) Tiltak som er nødvendige for gjennomføring
- C) Forholdet til overordnede planer og nødvendige tillatelser
- D) Beskrivelse av dagens miljø i planområdet
- E) Konsekvenser for miljø og samfunn for de nevnte utredningstema

7.2 Metode, rammer og føringer

For hvert tema skal det redegjøres for valg av metode og datagrunnlag som er brukt for å beskrive virkningene, samt en vurdering av influensområdets utstrekning der dette er relevant. Det skal også redegjøres for eventuelle faglige og tekniske problemer ved innsamling og bruk av dataene og metodene.

Det skal gis en beskrivelse av planens innhold, formål og virkninger av planen. Konsekvenser av tiltaket skal vurderes og beskrives i forhold til overordnede rammer og føringer (lovverk, rikspolitiske retningslinjer, regionale og kommunale planer). Konsekvenser av de alternative utbyggingsstrategiene skal for hvert enkelt utredningstema vurderes opp mot dagens bruk av området, 0-alternativet. Konsekvensanalysen skal tilfredsstillende krav som følge av forskrift om konsekvensutredninger og bygges opp etter vedlegg III. Konsekvenser i anleggsfasen skal beskrives. Det er imidlertid de langsiktige virkningene av tiltaket som skal vektlegges i den samlede vurderingen.

Samtlige alternativer skal beskrives og illustreres med bl.a. perspektivskisser og dokumentasjon på bebyggelsesstruktur, plassering i omgivelsene og lokalisering innenfor planområdet.

Med utgangspunkt i en beskrivelse av viktige miljø- og samfunnsforhold skal det i konsekvensutredningen gis en beskrivelse og vurdering av virkningene som planen eller tiltakene kan få for miljø og samfunn, jfr. forskrift om konsekvensutredninger av 26. juni 2009, vedlegg III, B).

7.3 Temaer som foreslås utredet

Tema	Trafikk, transport og kollektivløsninger
Utredningsbehov	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Det skal redegjøres for forventet transportomfang og konsekvensene for trafikkikkerhet og fremkommelighet på det tilliggende veinettet som følge av planforslaget og de foreslåtte funksjoner (inkludert buss- og togforbindelser). Kapasitet i kryss skal utredes. ➤ Det skal redegjøres for hvordan valg av utbyggingsstruktur bygger opp under dagens busstilbud/fremtidig busstilbud. Det vil bli gjennomført dialog med Ruter i denne prosessen. ➤ Trafikkløsninger for buss, atkomst, parkering for bil og sykkel, oppstillingsplasser for taxi, "drop off" samt tilrettelegging for kollektivtrafikk må belyses. ➤ Behovet for parkering må vurderes i sammenheng med reguleringsarbeidet. Tidligere utførte trafikkanalyser skal ligge til grunn for en vurdering av både omfang, lokalisering og utforming av parkeringsplasser innenfor planområdet som helhet. Muligheter for sambruk av p-plasser og etablering av p-hus vil vurderes. ➤ Det skal redegjøres for konkrete tiltak som omhandler tilrettelegging av trygge skoleveier, skille mellom harde og myke trafikanter samt brukere på alle funksjonsnivå. ➤ Det må redegjøres for trafikkisikre og gode overganger ved storsenteret, langs Ringvegen og ved Jessheim stasjon. ➤ Det skal gjøres rede for framkommelighet og trafikk på tilgrensende hovedveier i en anleggsfase. Avbøtende tiltak skal beskrives, spesielt i forhold til skoleveier. ➤ Konsekvenser og muligheter som en tosidig plattform ved stasjonen gir, skal vurderes. Både undergang og overgang skal belyses for å sikre funksjonelle og langsiktige løsninger i stasjonsområdet. Det forutsettes et tett samarbeid med Jernbaneverket. ➤ Det skal redegjøres for konsekvenser ved en eventuell stenging av Furusethgata mellom Ringvegen og Rådhusplassen, og hvilke konsekvenser det vil ha for området med Furusethgata åpen. Herunder skal effektiv varelevering i området belyses.
Aktuelle instanser	<ul style="list-style-type: none"> • Ullensaker kommune • Akershus Fylkeskommune • Statens vegvesen • Jernbaneverket • NSB • Ruter AS

<p>Sentrale dokumenter</p>	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Kommuneplan 2008-2020, Ullensaker kommune, vedtatt 02.03.2009</i> - <i>Trafikkanalyse Jessheim COWI (januar 2012)</i> - <i>Samordnet areal og transportstrategi for Osloregionen, 2007</i> - <i>Kommuneplan 2008-2020, Ullensaker kommune, vedtatt 02.03.2009</i> - <i>Byplanen for Jessheim, vedtatt 12.06.2006</i> - <i>Byutvikling Jessheim "Midt i Jessheim" . Asplan Viak 2010</i> - <i>Byutviklingsstrategi for Jessheim, vedtatt 11.06.2012</i> - <i>Gatebruksplan Jessheim (2005-2025). Øvre Romerike Prosjektering AS</i> - <i>Innspill til arbeidet med gatebruksplan Jessheim, datert 28.09.2005. Rambøll</i> - <i>Kollektivtrafikk- og parkeringsplan for Ullensaker kommune, hovedrapport mai 1998</i> - <i>Sysselbyen Jessheim, hovedplan desember 2004. Ullensaker kommune/Statens vegvesen Region øst</i> - <i>Tilgjengelighetskartlegging på Jessheim, rapport. Ullensaker kommune oktober 2011</i> - <i>Trafikkanalyse Jessheim, rapport. Ullensaker kommune januar 2012</i> - <i>Trafikksikkerhetsplan for Ullensaker kommune 2012-2025</i> - <i>Reguleringsplan for søndre del av Jessheim næringspark med ny tværrveg fra Ringvegen til rv. 174, vedtatt 02.02.2009</i> - <i>Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging</i> - <i>Samferdselsstrategi for Øvre Romerike, Øvre Romerike Utvikling</i>
----------------------------	--

Tema	Arealbruk, bystruktur og bygningsvolum
<p>Utredningsbehov</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Planforslagets konsekvenser mht arealbruk skal vurderes i forhold til sentrum, tiliggende funksjoner, stedsidentitet og aktiv bruk av området, både for lokalbefolkningen og besøkende. ➤ Arealbruk skal vurderes i forhold til sikring av fremtidige behov for stasjonens oppgradering. ➤ Det skal redegjøres for hvordan ny bebyggelsesstruktur knytter seg til og forbedrer eksisterende strukturer. ➤ Det skal redegjøres for hvordan ny bebyggelsesstruktur forholder til, og har konsekvenser for privat og kollektiv infrastruktur. ➤ Det skal skisseres konsekvenser ut fra de ulike

	<p>utbyggingsscenarioer i forhold til byplangrep, volum, utnyttelsesgrad og høyder.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Alternativenes eventuelle barrierevirkning og konsekvenser for tilgjengelighet til viktige nærmiljøfunksjoner skal beskrives. ➤ Det skal redegjøres og illustreres hvordan ny bebyggelse tar hensyn til de sentrale byrommene, viktige siktlinjer og forbindelser, bevaringsinteresser og nyere bebyggelse (rådhuset/kulturhuset) ➤ Visuell effekt på landskapsrommet og fjernvirkning skal vurderes. ➤ Det skal redegjøres for hvordan en eventuell boligbebyggelse skal kunne oppnå tilfredsstillende uteareal, og evt. gode og trafikksikre forbindelser til tiliggende grønne byrom. ➤ Det skal illustreres og redegjøres for en mulig trinnvis utvikling av området samt gjøres overordnede økonomiske vurderinger for å avklare gjennomføringspotensiale.
Aktuelle instanser	<ul style="list-style-type: none"> • Ullensaker kommune
Sentrale dokumenter	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Kommuneplan 2008-2020, Ullensaker kommune, vedtatt 02.03.2009</i> - <i>Byplanen for Jessheim, vedtatt 12.06.2006</i> - <i>Byutvikling Jessheim "Midt i Jessheim", Asplan Viak 2010</i> - <i>Byutviklingsstrategi for Jessheim, vedtatt av kommunestyret den 11.06.2012</i> - <i>Reguleringsplan for søndre del av Jessheim næringspark med ny tverrveg fra Ringvegen til rv. 174, vedtatt 02.02.2009</i> - <i>Fylkesdelplan for handelsvirksomhet, service og senterstruktur (2001)</i> - <i>Delutredning – Høyder og utnyttelse i Jessheim sentrum ved framtidig fortetting (tegn_3 as, 2012)</i>

Tema:	Stedsutvikling, byrom og møteplasser
Utredningsbehov	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Det skal redegjøres for hvordan dagens noe uutnyttede arealer kan videreutvikles ➤ De ulike utviklingsalternativene skal vurderes i forhold til, og konsekvenser for siktlinjer, forbindelser mellom byrommene, kulturelle elementer og historisk lesbarhet samt hensynet til de øvrige nærliggende byrom ➤ Det skal redegjøres for hvordan planforslaget bygger opp under en helhetlig og sammenhengende byromsstruktur, herunder ny gangforbindelse over/under jernbanen

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Planforslaget skal kartlegge eksisterende møteplasser og offentlig rom innenfor planområdet samt bruken av disse, samt vurdere muligheter for forbedringer ➤ Det skal redegjøres for hvordan plattformenes betydning i byrommet er tatt hensyn til og integrert i tilgrensende områder ➤ Utbyggingsalternativene skal redegjøre for hvordan en overordnet grøntstruktur er søkt forsterket gjennom byromsutforming ➤ Det skal gjøres en arealvurdering av de foreslåtte torg- og møteplasser og parker, for å sikre tilstrekkelig areal for aktuelle og ønskelige funksjoner og aktiviteter ➤ Det skal vurderes hvilke funksjoner og aktiviteter kan legges til området, og hvordan Stasjonsområdet og Rådhusplassen kan sikres som trygge byrom i en levende by etter butikkenes åpningstid (kveldene/nettene).
Aktuelle instanser	<ul style="list-style-type: none"> • Ullensaker kommune
Sentrale dokumenter	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Kommuneplan 2008-2020, Ullensaker kommune, vedtatt 02.03.2009</i> - <i>Byplanen for Jessheim, vedtatt av Herredsstyret den 12.06.2006</i> - <i>Byutvikling Jessheim "Midt i Jessheim», Asplan Viak 2010</i> - <i>Byutviklingsstrategi for Jessheim, vedtatt av kommunestyret den 11.06.2012</i> - <i>Gatebruksplan Jessheim (2005-2025). Øvre Romerike Prosjektering AS</i> - <i>Innspill til arbeidet med gatebruksplan Jessheim, datert 28.09.2005. Rambøll</i> - <i>Jessheim i vekst – ungdom, møteplasser og byutvikling. Prosjektrapport 2005 (Byggforsk/Civitas)</i> - <i>Ungdomsundersøkelsen 2011</i> - <i>Bedre planlegging, færre farer. Kriminalitetsforebyggende sjekklister for planleggere. Norges Byggforskningsinstitutt på oppdrag fra Det kriminalitetsforebyggende råd.</i> - <i>Tilgjengelighetskartlegging på Jessheim, rapport, Ullensaker kommune 2011</i> - <i>Jessheim Byromsutredning, utarbeidet av Sundt & Thomassen Landskapsarkitekter MNLA på oppdrag fra Ullensaker kommune, 01.11.2011.</i> - <i>Delutredning – Byrom, møteplasser og grøntstruktur ved framtidig fortetting i Jessheim sentrum (tegn_3 as, 2012)</i> - <i>Barn og planlegging, Miljøverndepartementet</i> - <i>Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen, T-2/08</i>

Tema	Universell utforming
Utredningsbehov	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Det skal redegjøres for dagens tilgjengelighet på uteområder, herunder grønne areal og gang-/sykkelsystem. ➤ Det må redegjøres for trafikksikre og gode overganger med universell utforming ved storsenteret, langs Ringvegen og ved Jessheim stasjon. ➤ Det må redegjøres for hvordan universell utforming skal ivaretas ved utforming av nye torg- og møteplasser, gaterom og parker samt for kollektivknutepunktet.
Aktuelle instanser	<ul style="list-style-type: none"> • Ullensaker kommune • Akershus Fylkeskommune • Statens vegvesen • Kommunalt råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne (KRMNF)
Sentrale dokumenter	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Kommuneplan 2008-2020, Ullensaker kommune, vedtatt 02.03.2009</i> - <i>Universell utforming, prosjektplan 2009-2013 Aktivitetsplan. Ullensaker kommune.</i> - <i>Tilgjengelighetskartlegging på Jessheim, rapport. Ullensaker kommune oktober 2011</i> - <i>Tilgjengelighetskart</i> - <i>Ullensaker – tilgjengelig, attraktiv og handlekraftig!. Universell utforming, sluttrapport. 2008.</i> - <i>Kommuneplan 2008-2020, Ullensaker kommune, vedtatt 02.03.2009</i> - <i>Byplanen for Jessheim, vedtatt 12.06.2006</i> - <i>Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming</i> - <i>Norge universelt utformet 2025 - Handlingsplan</i> - <i>Standard for uu-forming (Deltasenteret)</i> - <i>Ny plan og bygningslov PBL og universell utforming</i> - <i>Stedsutvikling og universell utforming v/ Husbanken</i> - <i>UU-soner i by v/Statens vegvesen</i> - <i>Temaveileder: Universell utforming etter plan- og bygningsloven</i> - <i>Barne- likestillings- og diskrimineringsdepartementets side om universell utforming</i>

Tema	Barn og unges interesser
Utredningsbehov	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Det skal redegjøres for dagens bruk av planområdet til lek og opphold av barn/ungdom. ➤ Det skal gjøres en vurdering av kvalitetskrav og arealkrav til lek og uteoppholdsarealer innenfor planområdet, spesielt knyttet til de nye parkene. ➤ Det må redegjøres for trafikksikkerhet og

	fremkommelighet på det tilliggende veinettet, herunder trygge skoleveger. Det skal redegjøres for konkrete tiltak som vil tilrettelegge for trygg skolevei, skille mellom harde og myke trafikanter og brukere på alle funksjonsnivå.
Aktuelle instanser	<ul style="list-style-type: none"> • Ullensaker kommune • Ungdommer/barn i skole
Sentrale dokumenter	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Kommuneplan 2008-2020, Ullensaker kommune, vedtatt 02.03.2009</i> - <i>Tilgjengelighetskartlegging på Jessheim, rapport. Ullensaker kommune oktober 2011</i> - <i>Kommuneplan 2008-2020, Ullensaker kommune, vedtatt 02.03.2009</i> - <i>Byplanen for Jessheim, vedtatt 12.06.2006</i> - <i>Sykkelbyen Jessheim, hovedplan desember 2004. Ullensaker kommune/Statens vegvesen Region øst</i> - <i>Jessheim Byromsutredning, utarbeidet av Sundt & Thomassen Landskapsarkitekter MNLA på oppdrag fra Ullensaker kommune, 01.11.2011.</i> - <i>Byutviklingsstrategi for Jessheim, vedtatt 11.06.2012</i> - <i>Gatebruksplan Jessheim (2005-2025). Øvre Romerike Prosjektering AS</i> - <i>Innspill til arbeidet med gatebruksplan Jessheim, datert 28.09.2005. Rambøll</i> - <i>Jessheim i vekst – ungdom, møteplasser og byutvikling. Prosjektrapport 2005 (Byggforsk/Civitas).</i> - <i>Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen</i>

Tema	Bevaring og fornyelse
Utredningsbehov	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Det skal gjøres en vurdering av planforslagets konsekvenser for verneverdig bebyggelse, både med hensyn til funksjon og tilpasning. ➤ Det skal redegjøres for viktige siktlinjer og hvordan ny bebyggelse og nye funksjoner hensyntar disse.
Aktuelle instanser	<ul style="list-style-type: none"> • Ullensaker kommune • Akershus fylkeskommune (kulturminnevern) • Eiere
Sentrale dokumenter	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Kommuneplan 2008-2020, Ullensaker kommune, vedtatt 02.03.2009</i> - <i>Fylkesdelplan for kulturminner</i> - <i>Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Ullensaker, 2008</i> - <i>Rapport om nasjonal målsetting om kulturminnevern, "Kulturminner og kulturmiljøer", Riksantikvaren 2001</i> - <i>Ullensaker Historielag</i>

Tema	Grøntstruktur
Utredningsbehov	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Det skal utføres en overordnet kartlegging av eksisterende grønne områder innenfor planområdet og dagens betydning av disse. Det skal i tillegg gjøres en vurdering av planområdets betydning for den overordnede grøntstrukturen. ➤ Konsekvenser for eksisterende grøntstruktur skal utredes i forhold til størrelse, sammenheng, brukbarhet, tilgjengelighet og endring i forhold til dagens situasjon. ➤ Det skal dokumenteres hvordan områdets grønne areal opprettholdes og videreutvikles som en del av sentrumsutviklingen.
Aktuelle instanser	<ul style="list-style-type: none"> • Ullensaker kommune
Sentrale dokumenter	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Kommuneplan 2008-2020, Ullensaker kommune, vedtatt 02.03.2009</i> - <i>Byromsutredning Jessheim, datert 01.11.2011</i> - <i>Gatebruksplan Jessheim (2005-2025). Øvre Romerike Prosjektering AS</i> - <i>Tilgjengelighetskartlegging på Jessheim, rapport. Ullensaker kommune oktober 2011</i> - <i>Delutredning – Byrom, møteplasser og grøntstruktur ved framtidig fortetting i Jessheim sentrum (tegn_3 as, 2012)</i>

Tema	Risiko og sårbarhet
Utredningsbehov	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Det skal utføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i forbindelse med planarbeidet. I ROS-analysen skal det vurderes hvorvidt det planlagte tiltaket vil medføre endret risiko for mennesker, miljø og/eller materielle verdier. ➤ Det må i ROS-analysen redegjøres for evt. nye støykilder, og hvordan eksisterende støyforhold vil påvirke de foreslåtte tiltakene. ➤ Det må redegjøres for konsekvenser for grunnvannstand og overvannshåndtering ved utbygging i området.
Aktuelle instanser	<ul style="list-style-type: none"> • Ullensaker kommune
Sentrale dokumenter	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Forskrift om konsekvensutredninger (FOR -2009-06-26-855)</i> - <i>Kart- og planforskriftens vedlegg II (FOR -2009-06-26-861)</i> - <i>Samfunnssikkerhet i arealplanlegging. Kartlegging av risiko og sårbarhet. Revidert utgave</i> - <i>ROS sjekklister - Risikovurderingstema og risikovurdering i saksfremstillingen</i> - <i>Standard Norge; Norsk Standard NS5814:2008 Krav til</i>

	<p><i>risikovurderinger</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Veileder for kommunale risiko- og sårbarhetsanalyser (1994), Direktoratet for sivilt beredskap</i> - <i>Miljøverndepartementets lovkommentarer til pbl § 3-1</i> - <i>Statens vegvesen; Håndbok 271 Risikovurderinger i vegtrafikken</i> - <i>Kulturminnevernplan for Ullensaker, 2007</i> - <i>www.ngu.no</i> - <i>www.yr.no</i> - <i>http://svvgw.vegvesen.no</i> - <i>http://www.dirnat.no/</i> - <i>https://askeladden.ra.no</i>
--	---

Tema	Støy
Utredningsbehov	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Det er utført støyutredning for Ullensaker kommune. Det skal gjøres en vurdering av planforslagets konsekvenser i forhold til nye støykilder, og en vurdering av de foreslåtte formål i forhold til eksisterende støyproblematikk (jernbane, buss, biltrafikk)
Aktuelle instanser	<ul style="list-style-type: none"> • Ullensaker kommune
Sentrale dokumenter	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 (2012)</i> - <i>Støyutredning for Ullensaker kommune</i>

Tema	Grunnforhold
Utredningsbehov	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Det skal redegjøres for hvordan ny bebyggelse må forholde seg til dagens situasjon mht grunnforhold og grunnvann. Det skal i denne sammenheng gjøres en vurdering av overvannshåndteringen.
Aktuelle instanser	<ul style="list-style-type: none"> • Ullensaker kommune • Norges Vassdrags- og energidirektorat - NVE • Norges Geologiske undersøkelse - NGU
Sentrale dokumenter	<ul style="list-style-type: none"> - www.nve.no - www.ngu.no

7.4 Sammenstilling

Det skal redegjøres for samvirke mellom de forhold som utredes. Konsekvensutredningen skal inneholde en sammenstilling av konsekvenser av tiltaket og en vurdering av 0-alternativet, og en oppsummering av tiltakets forhold til relevante planer, målsettinger og retningslinjer.

7.5 Avbøtende tiltak

Det skal redegjøres for hva som kan gjøres for å forhindre eller avbøte eventuelle skader eller ulemper.

7.6 Valg av alternativ

Konsekvensutredningen skal inneholde forslagsstillers anbefaling for valg av alternativ.

7.7 Oppfølgende undersøkelser

Det skal gjøres en vurdering av behov for eventuelt forslag til nærmere undersøkelser før gjennomføring av tiltaket.

7.8 Faktiske virkninger av tiltaket:

Det skal gjøres en vurdering av behov for eventuelt forslag til nærmere undersøkelser og tiltak med sikte på å overvåke og klargjøre de faktiske virkningene av tiltaket.

KAPITTEL 8. OPPSUMMERING VURDERINGSTEMA/ UTREDNINGSTEMA

Nedenunder er det satt opp en liste/tabell over de planfaglige tema som ikke anses å komme inn under utredningskrav, men som skal belyses grundig i planbeskrivelsen. Dette for å tydelig synliggjøre hva selve utredningsarbeidet (KU) skal inneholde. Listen er ikke uttømmende.

Vurderingstema (planbeskrivelsen)	Utredningstema (KU)
<ul style="list-style-type: none"> • Natur- og ressursgrunnet • Landskap, topografi og klima • Naturmangfold • Standard på turveier/-stier • Miljøfaglige forhold • Sosial infrastruktur • Teknisk infrastruktur • Klima, klimatilpassing og energi • Planlagt belysning og kriminalitetsforebyggende tiltak • Økonomiske konsekvenser (offentlige/private) • Juridiske forhold (rekkefølgekrav, utbyggingsavtaler, rettigheter) • Interessesetninger • Gjennomføring 	<ul style="list-style-type: none"> • Arealbruk, bystruktur og bygningsvolum • Stedsutvikling, identitet og møteplasser • Trafikk, transport og kollektivløsninger • Universell utforming • Barn og unges interesser • Bevaring og fornyelse • Grønnstruktur • Risiko og sårbarhet • Støy • Grunnforhold

KAPITTEL 9. FRAMDRIFT

9.1 Foreløpig framdriftsplan

Framdriftsplanen tar utgangspunkt i at det gjennomføres et offentlig ettersyn av planprogram og et offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan. Dersom det blir nødvendig med flere offentlig ettersyn, vil tidsplanen for endelig behandling av reguleringsplanen bli forskjøvet. Det tas samtidig forbehold om eventuelle endringer i framdriftsplanen på grunn av eventuelle kapasitetsmessige årsaker. Det vises til innspill til økonomiplanen vedr behov for midler. Ettersom utarbeidelsen av planer er dynamiske prosesser som involverer en lang rekke parter, vil framdriftsplanen ofte måtte justeres etter hvert som arbeidet skrider frem. Denne framdriftsplanen gir derfor først og fremst et bilde på planarbeidets varighet under forutsigbare omstendigheter.

PLANFASE	AKTIVITETER	DATO/PERIODE
Oppstartsfase	• Vedtak om utlegging av forslag til planprogram til offentlig ettersyn og kunngjøring av oppstart av planarbeid	17. juni 2013
	• Offentlig ettersyn av forslag til planprogram	18. juni – 13. september 2013
	• Oppsummering av innspill og utarbeidelse av endelig planprogram	August – oktober 2013
	• Vedtak av endelig planprogram	November 2013
Utredningsfase	• Planutvikling og utredningsarbeid	
	• Medvirkning/dialog med ulike målgrupper	
	• Utarbeidelse av konsekvensutredning og forslag til reguleringsplan	
1.gangs behandling	• Vedtak om utlegging av planforslaget til offentlig ettersyn	Juni 2014
Sluttbehandling	• Vedtak av reguleringsplan	Desember 2014