

# Planinitiativ – detaljregulering for GNP 2 Vest

Oppdragsgiver: Oslo Airport City AS

Oppdragsnr.: 52203993

## ► Planinitiativ for detaljregulering av GNP 2 Vest, felt K13 m.fl.



## 1. Bakgrunn

### 1.1 Formålet med planarbeidet

Tiltakshaver Oslo Airport City AS (OAC) er en stor grunneier og utvikler innenfor Gardermoen Næringspark som ønsker å skape et næringsområde innenfor konseptet «Airport City» med fokus på næringsklynger og nye varige arbeidsplasser. Dette innebærer etablering av virksomheter med særlig nytte av plassering tett på knutepunktet Gardermoen, med Lufthavn/OSL, motorveger/E6 og E16 og to jernbanelinjer i nærheten, som en næringsportal for regionen, Norge og det internasjonale markedet.

Tiltakshaver ønsker å starte detaljregulering av GNP 2 Vest, nærmere bestemt av felt K9.1 og K9.2, K10.1 og K10.2, K13, samt K14.1 og K14.2 i Gardermoen Næringspark (GNP) II b+c. Området utgjør ca. halvparten av OAC sitt tomteareal i GNP. Tidligere har bl.a. Sentralområdet blitt regulert for å tilrettelegge tomter for kunnskapsintensiv virksomhet og service/tjenesteyting til å betjene næringsparken. Planinitiativet bunner i et ønske om å tilrettelegge byggeklare tomter for tyngre og/eller plasskrevende virksomheter samt gjennom en detaljregulering å svare ut og justere rammeverket i områdeplanen til ønsket og hensiktsmessig langsiktig og bærekraftig utvikling.

## 1.2 Kart over planområdet

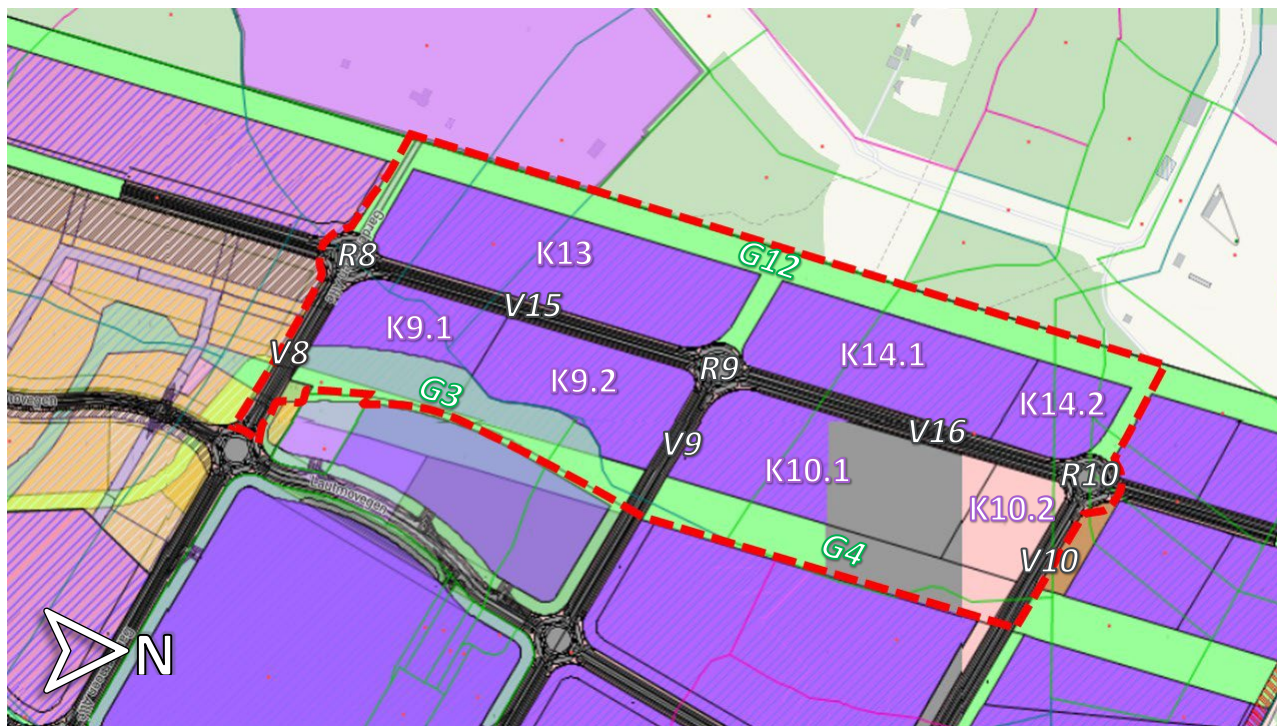


Fig. 1: Kartutsnittet ovenfor viser en overlappende fremstilling av arealformål slik som avsatt både i områdereguleringsplan og detaljreguleringsplan med feltbenedelser / forkortelser; Den røde stiplede linjen viser forslag til planområdets avgrensning.

Foreslått avgrensning av planområdet omfatter følgende felt fra områdereguleringsplanen for Gardermoen Næringspark (GNP) II b+c med Plan-ID 319, vedtatt 2011 (fra sør til nord):

- hele veg-arealet V8, frem til og med rundkjøringen med veg V14, som går sørover mot K12;
- deler av grøntområdet, G12, som strekker seg langs hele den vestlige planavgrensningen inkl. de små grønne lommene som deler utbyggingsfeltene K12 i sør (utenfor planavgrensningen) K13 og K14.1, og K14.2 og K15.1;
- det store utbyggingsfeltet K13, som i områdereguleringsplanen er avsatt til kombinert formål «Næring/industri» og har en størrelse på hele 78 daa;
- veg V15, som strekker seg fra rundkjøringen R8 langs K13 og K9.1 med K9.2 frem til rundkjøringen R9;
- veg V16, forbi K14.1/K14.2 og K10.1/K10.2, dvs. frem til og med rundkjøringen med veg V10;
- både felt K9.1 og felt K9.2, følgende formålsavgrensningen mot øst, slik den ble vedtatt i forbindelse med revidert detaljreguleringsplan for K2+K6, Plan-ID 377;
- tilstøtende grønnstruktur (G3, men uten «vegetasjonsskjerm» mot gbnr.: 152/67), slik som regulert i Detaljreguleringsplan for K2+K6, GNP II, Plan-ID 377, tas med for å sikre gode overganger og forbindelse fra fremtidig næringsarealet mot det grønne beltet; samt vurderinger rundt terrengforløp og massebalanse;
- deler av vegarealet, V9, som ligger mellom K9.2 og K10.1, frem til rundkjøringen R9;

- de fire noe mindre feltene for kombinert formål «Næring/industri» som ligger langs V16 mellom V9 og V10 – K14.1 (57,1 daa) og K14.2 (20,1 daa) vest for V16, og K10.1 (71.8 daa) og K10.2 (19,9 daa) øst for V16;
- dessuten feltet satt av til «Grønnstruktur» G4, som strekker seg langs med K10.1 og K10.2;
- ... og helt i nord avsluttes planområdet med del av vegarealet, V10, frem til og med rundkjøringen R10.

Planområdet omfatter et areal på ca. 540 daa.

Berørte eiendommer er i hovedsak (fra sør- til nordenden av planområdet):

- deler av Gbnr.: 152/68, eid av **OAC TOMT AS**,
- deler av Gbnr.: 152/62, eid av **OAC TOMT AS**
- hele Gbnr.: 152/81, eid av **OAC TOMT AS**
- hele Gbnr.: 152/38, eid av **OAC TOMT AS**
- en liten del av Gbnr.: 152/2 som strekker seg inn i arealformål «Grønnstruktur G3», eid av **Sverre Knutsen AS**
- store deler av Gbnr.: 177/71, eid av **OAC TOMT AS**
- en liten del av Gbnr.: 177/8 som strekker seg inn i arealformål «Grønnstruktur G4» og til dels inn i vegformål V10, eid av **UDH Vilberg AS**
- deler av Gbnr.: 177/61 som strekker seg på tvers av G12, K14.2, V16 med rundkjøringen i nord og V10 og et lite hjørne av K10.2, eid av **Synnøve Wogstad**;
- en liten del av Gbnr.: 177/60 i nordvestlig hjørnet av K14.2 med tilstøtende grønnstruktur G12, eid av **Kristen Nygaard**;
- en liten del av Gbnr.: 177/62 som strekker seg inn i nordøstlig hjørnet av K14.2 og del av G12 og rundkjøringen i krysset mellom V16 og V10, eid av **Vilbergmoen HZE AS**;
- ... og en liten del av Gbnr.: 177/50 som strekker seg inn i arealformål veg i rundkjøringen mellom V16 og V10, eid av **UDH Vilberg AS**.

Arealet er i områdeplanen **Gardermoen Næringspark (GNP) II b+c** med Plan-ID 319, regulert til formålene:

- kombinert formål «*næring og industri – industri-, håndverks- og lagervirksomhet*»
- samt grøntstruktur
- og vegformål.

## 2. Planinitiativet

### 2.1 Beskrivelse av planområdet



Fig. 2: Illustrert på flybilde vises det her beliggenheten av planområdet mellom Oslo lufthavn i vest og E6 i øst.

Planområdet er en stripe på ca. 1200m i lengde og med en bredde på ca. 450m, som strekker seg nordover fra Gardermoen Allé. Den sørlige delen brukes per i dag til grusdeponi omgitt av noe tettere skog, mens den nordlige delen er preget av spredt vegetasjon. Bortsett fra noen eldre, små brakker i nord på Gbnr.: 177/61 er det ingen bebyggelse i området.

### 2.2 Virkninger av planarbeidet utenfor planområdet

Arealet innenfor planområdet er en del av arealet som omfattes av områderegeringsplan Gardermoen Næringspark (GNP) II b+c (PlanID: 319), som inkluderer overordnet KU for sentrale tema som blant annet konsekvenser for miljø og samfunn, type næring og omfang, naboskapet til flyplassen, transport (veg; kollektiv), tilgjengelighet, grusressurs, grønnstruktur, vann, luft, bærekraftige energiløsninger, stedsidentitet, parkering, infrastruktur, konsekvenser for bygge- og anleggsvirksomhet og risiko- og sårbarhet.

I forbindelse med planarbeidet er det ønskelig å utrede en justering og nyansering av tillatte arealformål innenfor eiendommene eid av Oslo Airport City, både i forhold til plassering og utstrekning, så vel som i forhold til innhold og dimensjonering. Endring av formål kan f.eks. generere andre trafikk tall enn områderegeringsplanen legger opp til, noe som må avklares i prosessen.

Forslagsstiller er opptatt av effektivitet og funksjonalitet for tomtene sine over tid, noe som fører til at trafikksystemet og naboskapet rundt må fungere. For en bedre arrondering av utbyggingsarealet ønskes det å se på trafikksystemet ift. områdereguleringsplanen. Planforslaget for tilliggende Vilbergmoen, som er levert til 1.gangsbehandling, har foreslått å kutte en vegforbindelse østfra inn til planområdet, da de ikke ser behov for denne. Dette fører til at forslagstiller for GNP II Vest ønsker å vurdere alternativer for vegsystemet.

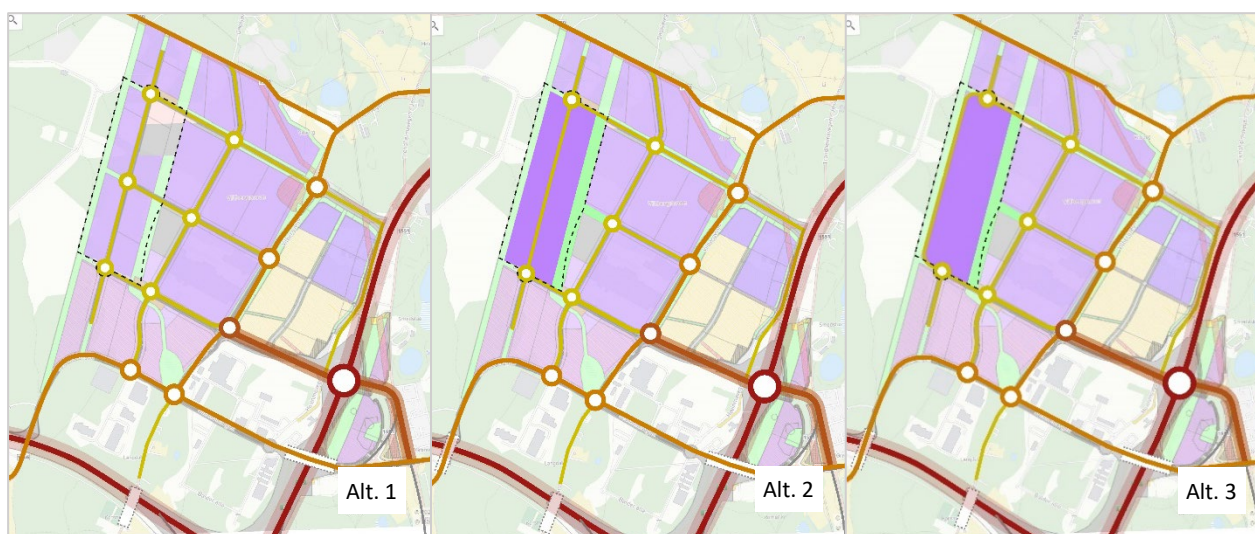


Fig. 3: Skisser av ulike mulige alternativer for vegsystem - Alternativ 1 - områdereguleringsplanen; alternativ 2 - justering i tråd med nylig innsendte planforslag for Vilbergmoen, og alternativ 3 – veg forskjøvet mot utsiden av planområdet, f.eks. her mot vest. Vegsystemet ønskes utredet i planarbeidet.

Det er ikke antatt at foreslått plangrense, justert vegsystem eller planens formål vil skape negative virkninger utenfor planområdet. I planarbeidet planlegges det for fortsatt løpende og tett dialog med Avinor/OSL for å sikre et planforslag i tråd med lufthavnens funksjonsbehov, «Strategisk plan for Gardermoen Næringspark» vedtatt i februar 2020 og hele Gardermoregionens ambisjoner om flere etableringer, investeringer og ikke minst et mer sammensatt næringsliv med mer kompetanseintensive arbeidsplasser vedtatt i «Strategisk næringsplan for Gardermoregionen» april 2021.

## 2.3 Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Feltene er i områdereguleringsplanen programmert for næringsvirksomhet, industri og lager. Tiltakshaver ønsker å legge til rette for utvikling og utbygging i tråd med dette, samt å åpne for flere underformål innen næringsbebyggelse som passer godt til feltets rammer og beliggenhet så tett inntil hovedflyplassen og fremvoksende næringer som ikke var aktuelle rundt vedtaket for områdeplanen.

Det foreligger begrensninger på bl.a. høyde i sonen grunnet tilliggende flyplassvirksomhet, noe som krever avklaringer med Avinor/OSL for planens fysiske rammer.

Ettersom det er et stort planområde som vil utvikles over tid, ønskes det i planarbeidet å se på en fleksibel bebyggelsesstruktur som kan romme en rekke ulike funksjoner og størrelser på etableringene som tenkes her. Funksjonene som tenkes etablert er hovedsakelig innen logistikk, lager, produksjon inkl kontor o.l., i tråd med områdeplanen og Strategisk plan for næringsparken. Dette skal drøftes i en egen mulighetsstudie som også tar for seg mulige endringer i vegsystemet.

Planen vil også omfatte infrastruktur som grønnstruktur, gater, gang-/sykkelveger og offentlige arealer i tilknytning til bebyggelsen. Planen vil utarbeides med fokus på en helhetlig utvikling og med gode forbindelser og naturlige sammenhenger til tiliggende områder.

Detaljreguleringsplan for K2+K6, GNP II (Plan-ID 377) har endret avgrensningen / utstrekningen av arealformål (grønnstruktur og næring), slik at utbyggingsfeltet K9.1 og K9.2 er blitt atskillig mye mindre / smalere sett i forhold til hvor brede de var tiltenkt i områdereguleringsplanen. Dette løfter spørsmålet om hvordan disse gjenstående smale utbyggingsfelt best kan planlegges for å oppnå fremtidsrettet utvikling av og tilrettelegging for stedsriktig næring.

Videre er vegsystemet tegnet litt forskjellige når man sammenligner kommuneplan / områdereguleringsplan og utredningene knyttet til og gjengitt i «Strategisk plan for Gardermoen Næringspark». I sistnevnte strategisk plan er veglenken V15/V16 med rundkjøringen R9 i midten, ikke lenger gjennomgående.

Dette og det faktumet at K9.1 og K9.2 er blitt betraktelig redusert i størrelse gjør at det presser seg frem et spørsmål om mulig sammenslåing av felt og ny arrondering av innhold i disse. Dersom man slår sammen felt må vegsystemet med mulig nye fremtidige atkomstveger tilpasses. Dette skal drøftes som del av planarbeidet samt at påkrevd konsekvensutredning for veg og trafikk vil vurdere mulige tiltak og riktig dimensjonering av veg.

## 2.4 Utbyggingsvolum og byggehøyder

Utbyggingsvolum for detaljreguleringen ønskes utviklet med utgangspunktet i føringer fra områdereguleringsplanen, der det legges til grunn 80% BRA som utnyttelse. Dette er et viktig premiss for realisering av nytt motorvegkryss V23.

Selv om området tenkes utviklet med tyngre funksjoner, da særlig i feltene K13 med K9.1 og K9.2, oppleves det som en naturlig forlengelse av tilstøtende «Sentralområdet» i sør med høyere formålmiks og tetthet enn ordinære tyngre næringsområder, men samtidig også som et område egnet for store, effektive og fleksible logistikkbygg slik som COOPs C-log i øst og Sjømatterterminalen WSC tiltakshaver har under bygging rett syd på K12 - som i tillegg til stor størrelse/volum fokuserer på høy utnyttelsesgrad og Breeam-sertifisering – som skiller seg fra tradisjonell logistikkutbygging

Dagens områdereguleringsplan har en høydebegrensning på gitte kotehøyder for de forskjellige feltene (kote 220 for feltene K13 med K14.1 og K14.2; og kote 225 for feltene K9.1 med K9.2 og K10.1 og K10.2). Samtidig har man ved detaljregulering av felt K12, som ligger tilsvarende til sett i forhold til flyplassen, utredet en måte på hvordan best å ivareta restriksjonene knyttet til OSLs drift. På lik linje vil byggehøydene innenfor planavgrensningen ta utgangspunkt i Avinors til enhver tids gjeldende

restriksjonsplan og dialog med Avinor som del av planarbeidet. Den låser dermed ikke høyde til en bestemt kotehøyde, og alle byggetiltak innenfor området skal avklares med Avinor.

## **2.5 Funksjonell og miljømessig kvalitet**

Området vil bli utviklet med fokus på en god funksjonell oppbygging, og kvaliteter som sambruk, sikkerhet og trivsel for gående og syklende. Felt K13 m.fl. skal tilrettelegges for en god miljøprofil med fremtidsrettede, bærekraftige løsninger.

## **2.6 Tiltakets virkning på og tilpasning til landskap og omgivelser**

### Kort, beskrivende stedsanalyse, dagens forhold:

Det aktuelle området er i dag ubebygget. Planområdet grenser mot lufthavnen i vest, arealer med skog og mer åpen vegetasjon i nord. For disse foreligger det per dags dato ingen planer om tidsnære bruksendringer. Mot øst er området preget av COOPs C-log bygg, selv om dette ligger med en avstand på ca. 200 m. Men på grunn av størrelsen og fordi andre tilstøtende arealer mot øst foreløpig er ubebygget, landskapet er flatt og mye av vegetasjonen er fjernet, trer COOP-bygget tydelig frem. Mot sør er det igangsatt de første byggeprosjektene på Sentralområdet (Porsche Center Gardermoen (ferdigstilt juni i år) og kunst- og verdilager) og K12 (World Seafood Center).

Ellers er planområdet preget av grusuttaket med store massedeponier med tilhørende industrielle anlegg og en rekke tunge kjøretøy. Siden grusuttak og massedeponier her har en stor utstrekning, virker området noe øde og fører til at de få store logistikk-byggene trer ekstra tydelig frem i et ellers rufsete landskap. Området er utsatt for støy fra lufthavnen, samt fra tunge kjøretøy og andre industrielle anlegg.

### Planforslagets innvirkninger på stedet:

Planforslaget vil utvikles over tid, og det vil gi en gradvis forbedring gjennom at grusuttaket og massedeponiet avvikles og det etableres bebyggelse. Rundt de fremtidige næringsklyngene og -byggene skal landskapet opparbeides, noe som vil medføre en opprydding og oppgradering av landskapsbildet og sammenheng mellom dagens og fremtidig bebyggelse, der de kan iscenesettes og integreres i et større landskap som da vil oppleves som en enhet, et sammenhengende og imøtekommende næringsområde for leietakere, besøkende og befolkningen ellers.

Gjeldende områderegeringsplan legger til grunn en terrenghøyde på 205 moh for hele området innenfor Gardermoen Næringsparken (GNP) basert på utnytting av grusressursen i området. Strategisk plan opererer med høyder noe under dette. Det ønskes kontinuitet med Sentralområdet og K12 i landskapsforløpet, samt overgang til tilliggende vegstrukturer.

På lik linje som for K12 ønskes grøntbeltet G12 langs flyplassen utviklet som en grønn landskapsskjerm mellom flyplass og næringsparken og som viltkorridor for krysning av E16 lenger sør. I denne sonen kan overskuddsmasser fra grusutvinning komme til nytte.

## 2.7 Forhold til kommuneplan, gjeldene regulering, retningslinjer og pågående planarbeid

### Kommuneplanens arealdel, vedtatt 2021

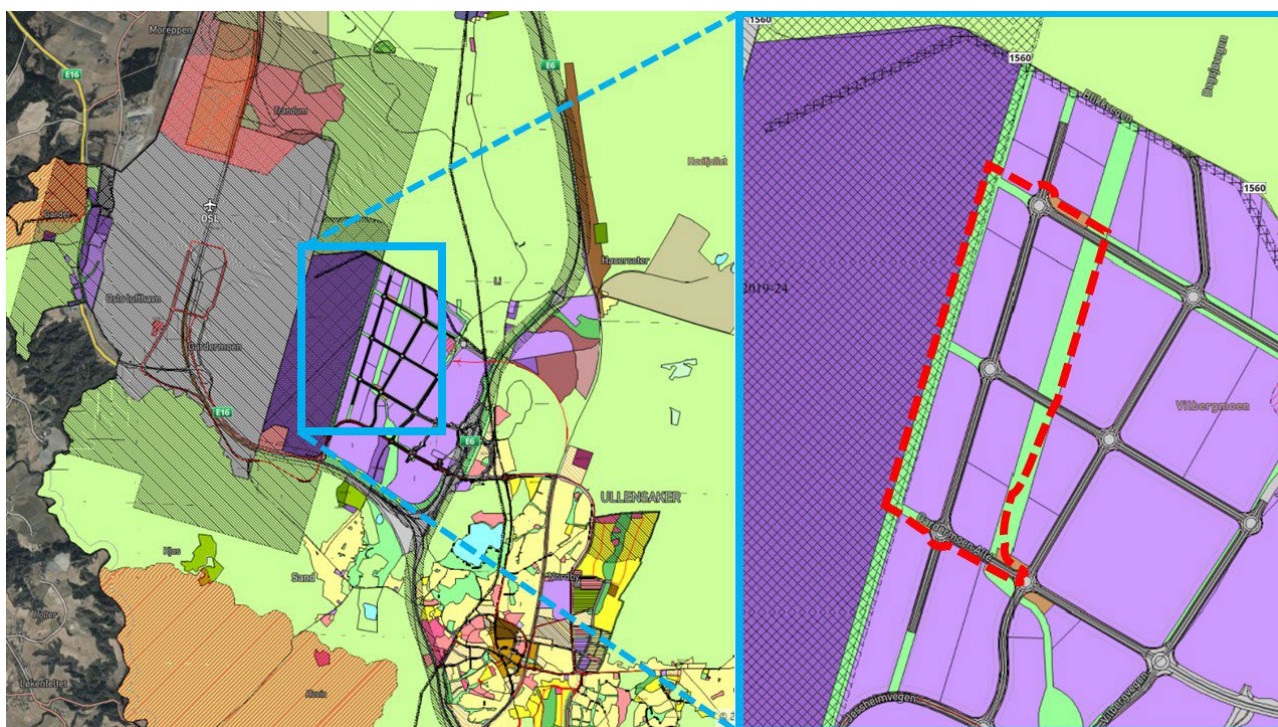


Fig. 4: Planområdets avgrensing vist på kommuneplankartet.

Området er regulert til «Næringsbebyggelse» i gjeldende Ullensaker kommuneplan, vedtatt mars 2021, med tilhørende / tilgrensede arealformål «Grønnstruktur» og «Veg».

Der heter det bl.a.:

«(...) For (...) alle (...) nye reguleringsplaner innenfor Gardermoen Næringspark (...) gjelder: Nytt hovedvegssystem, V23-krysset med tilhørende ramper og tilknytninger mot lokalvegnett eller alternativt godkjent kryssløsning, bygges etter detaljreguleringsplan og byggeplan godkjent av Statens vegvesen. Det kan ikke gis rammetillatelse før nevnte veginfrastruktur er ferdigstilt eller at utbyggeren andel av bidrag til finansiering av denne er sikret i en bindende infrastrukturavtale med Statens vegvesen. En slik avtale kan inngås så langt Statens vegvesen finner at dette vil være forsvarlig utfra sikkerhet i trafikkavviklingen på E6 og lokalvegnett. (...)»

I Gardermoen Næringspark (GNP) skal det etableres handel for plasskrevende varer.

I reguleringsaker skal eksisterende og fremtidige aktuelle gangatkomster til overordnet grønnstruktur og friluftslivsområder sikres/gjennomføres. Sammenhengende grøntdrag og grønne lunger skal



ivaretas og styrkes.

Ved utarbeidelse av nye reguleringsplaner skal terreng/overflateutforming, grønnstruktur, vegetasjon og overvannshåndtering samordnes, og det skal søkes å oppnå sammenhengende grønne korridorer.

Den langsgående grønne stripen på vestsiden av planområdet er dessuten underlagt en sikringsone (*hensynssone H130\_1 – byggeforbud rundt veg, bane og flyplass*) og en sone for arealbruksrestriksjoner knyttet til lufthavn med tilhørende virksomheter.

## Strategisk plan for Gardermoen næringspark, vedtatt 2020

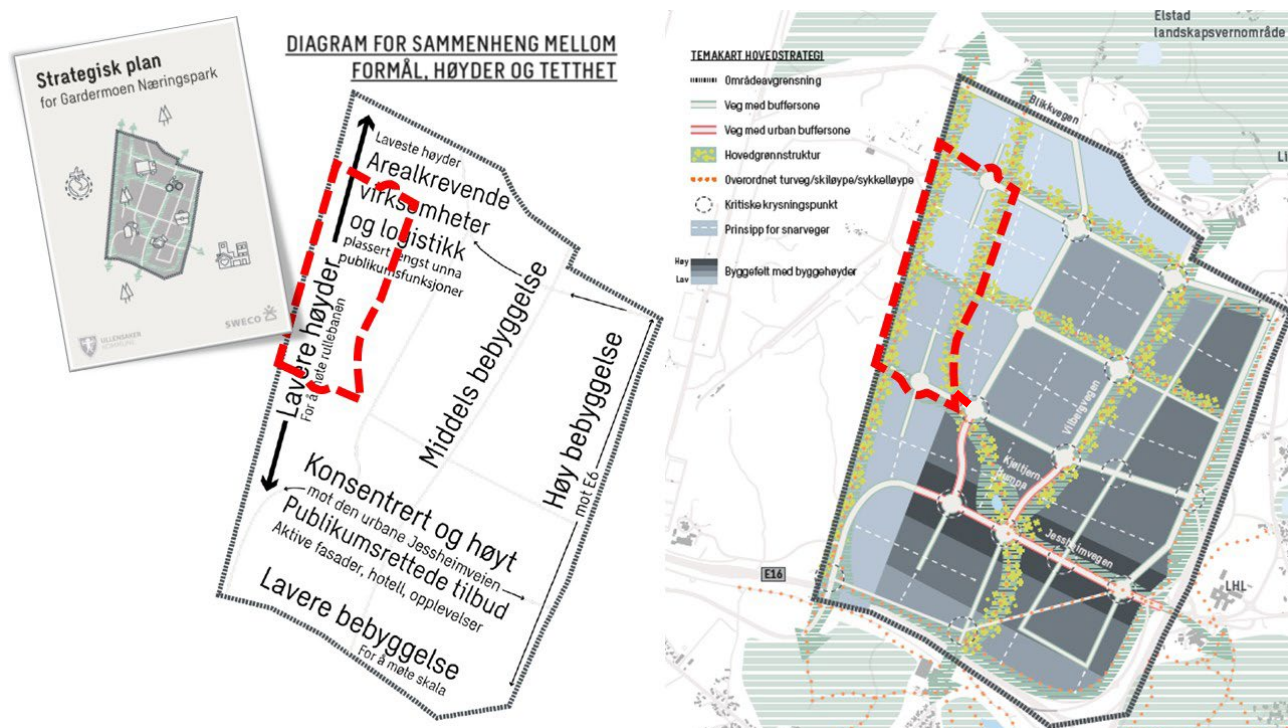


Fig. 5: Planområdet slik det er tenkt utviklet i «Strategisk plan for Gardermoen Næringspark», her vist ved hjelp av diagram (t.v.) og sammenstillingskart (t.h.), som viser overordnede prinsipper og hovedgrep for utviklingen.

«Strategisk plan for Gardermoen Næringspark» er ikke en juridisk bindende arealplan, men tydeliggjør kommunens ønsker for utvikling av næringsområdet, avstemt mot grunneierne. Den flagges også tydelig på kommunens egen webside for områdets utvikling.

En visjon om å skape en attraktiv, fremtidsrettet og levende næringspark med internasjonal standard og lokal tilhørighet er lagt til grunn for et konsept for Gardermoen Næringspark som er i tråd med både kommunens målsetninger for området, samt regionale og nasjonale føringer. Det vises også her til egen Strategisk plan for Gardermoregionen, vedtatt i 2021.

Strategisk plan for Gardermoen Næringspark skaper forutsigbarhet for både utbyggere og myndigheter på et overordnet nivå. Den tar for seg fire hovedtema<sup>1</sup> som skal være retningsgivende i arbeidet med fremtidige detaljreguleringer på området. Det er videre laget diagrammer for å illustrere detaljer og temakart som illustrerer plangrep innenfor hovedtemaene næringsutvikling og utbyggingsstruktur, mobilitet og landskap.

Disse temakartene oppsummeres i et sammenstillingskart (*jf. også kartet til høyre i figur 4 ovenfor*) som illustrerer samlet plangrep for området.

Overordnede målsetninger er:

- Næringsparken skal ha bygg, veger og uteområder med god estetisk og høyverdig samtidsarkitektur for å sikre overordnet helhet og kvalitet. Næringsparken skal tilby arealer og tilrettelegge byggeklare tomter for regionalt, nasjonalt og internasjonalt næringsliv. Felles prinsipper for utbygging og plangrep skal sikre en fremtidig fleksibilitet for å opprettholde attraktiviteten i næringsparken.
- Næringsparken skal fremstå som et område med oversiktlige mobilitetsløsninger, der flest mulig mennesker velger å gå, sykle og reise kollektivt. All vegplanlegging skal møte en fremtidig omfattende næringslivsutvikling og ta inn over seg utfordringer som følge av teknologiske og klimatiske endringer.
- Næringsparken skal etablere kontakt med de grønne naboområdene i sør, øst og nord. Grønnstrukturen skal gjøres attraktiv for et mangfold av utendørs aktiviteter, samtidig som den benyttes aktivt i forbindelse med overvannshåndtering.

I forhold til planområdet betyr det at det er gitt føringer i forhold til ønsket opparbeiding av grønnstrukturen G12, snarveg fra V14, V15 og V16 til G12. Videre ligger området inne i sone for kunnskapsintensiv virksomhet der bebyggelsen skal være lav (relatert til Avinors krav) og kan huse handel for plasskrevende varer.

---

<sup>1</sup> Disse temaene, som tas opp i Strategisk plan, er: *Kvalitet og estetikk; Næringsutvikling og utbyggingsstruktur; Mobilitet – nettverk og bevegelse; Landskap og grønnstruktur.*

## Områderegulering for Gardemoen Næringspark II b og c, vedtatt 2011,

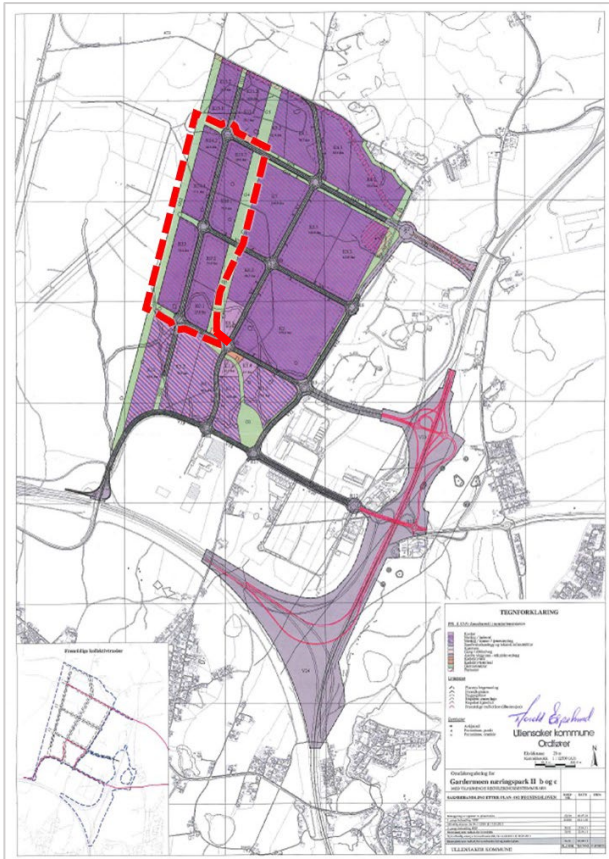


Fig. 6: Planområdets avgrensing vist på plankartet til områdereguleringen

Den noe eldre områdereguleringen beskriver i hvilken rekkefølge (tre utbyggingsfaser) Gardemoen Næringspark skal bygges ut, der fase 1 og 2 omfatter arealer nærmest det eksisterende vegnettet, dvs. feltene K1 til og med K8. Området som omfattes av foreliggende planinitiativet faller inn under fase 3.

Før planprosjektet kan realiseres, kreves det dokumentasjon på tilstrekkelig transportkapasitet i veg- og kollektivnettet. Dokumentasjon vedr. dette skal sendes på en særlig/egen høring til statlige og regionale myndigheter. Ved vurderingen av om det er dokumentert tilstrekkelig transportkapasitet skal det først beregnes transportbehov for eventuelt resterende utbygde deler av fase 1 og 2. Utfallet vil ha betydning på prosjektering av fremtidig veganlegg innenfor planområdet.

Følgende veganlegg og rundkjøringer, R1, V1, R2, V2, V3, R3, R4, V8, R8, V9, R9, V10, R10 og tilliggende del av V15 og V16, skal være opparbeidet med tilhørende teknisk infrastruktur i nødvendig omfang (dvs, i henhold til dokumentasjonen som kreves) for å betjene hele

eller deler av området, før det gis igangsetningstillatelse til utbygging innenfor planområdet.

Grønnstruktur skal være ferdig opparbeidet før igangsetningstillatelse gis.

Videre skal det utarbeides drifts- og avslutningsplaner for utnyttelsen av sand- og grusmassene for det enkelte delområdet, før disse kan detaljreguleres. Drifts- og avslutningsplanene skal være godkjent av Direktoratet for mineralforvaltning.

I tillegg til en rekke fellesbestemmelser om design og materialbruk, plassering av bygg, parkering og utredningskrav i forbindelse med detaljreguleringsplanarbeid, rekkefølgebestemmelser m.m., er det interessant å se til egne feltbestemmelser.

Når det gjelder utbyggingsformål, dvs. feltene K9.1, K9.2, K10.1, K10.2, K13 og K14.1 og K14.2, åpner områdereguleringen opp for:

Formål:

Næring/industri.

Innenfor formålene Næring/industri tillates etablert:

- Industri-, håndverks- og lagervirksomhet.

Det tillates også etablert midlertidige og permanente utstillinger for bygg og anlegg.

Utnytting:

Maks %-BRA=80%, med maks. gesimshøyde / byggehøyde i kote 220 (for K13 og K14.1 og K14.2) og i kote 225 (for K9.1 og K9.2 og K10.1 og K10.2).

Areal nyttet til utelagring eller oppstillingsplasser for store kjøretøy inngår ikke i BRA.

## Detaljreguleringsplan for Sentralområdet i Gardermoen Næringspark II b+c, vedtatt 2020

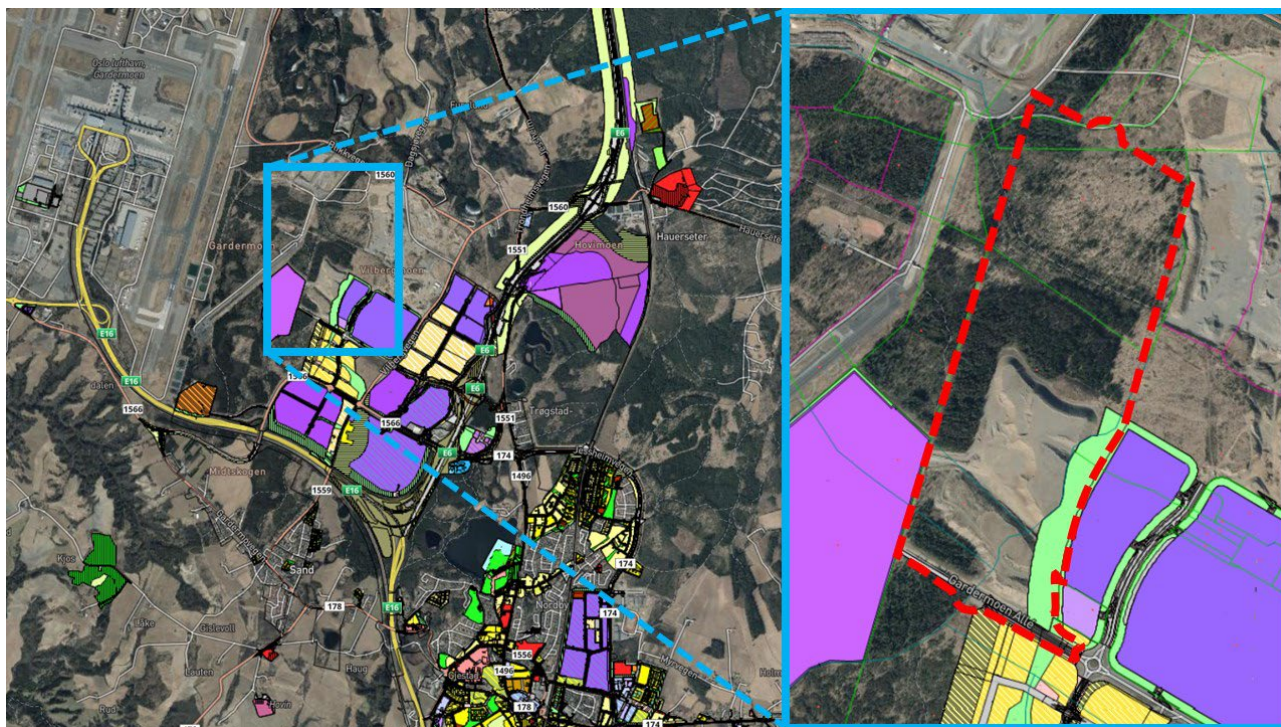


Fig. 7: Planområdets avgrensning vist i forhold til tilstøtende, til dels overlappende detaljreguleringsplaner. Det foreslås å ta med arealformål «grønnstruktur» for å sikre tilrettelegging og tilgjengelighet til denne også fra tilstøtende K9.1 og K9.2 fra planforslaget

Sammenlignet med kommuneplan og områderegulering har vedtatt detaljregulering for «Detaljreguleringsplan for K2+K6, GNP II», PlanID 377, forskjøvet arealformål «Grønnstruktur» vestover. I forhold til områdereguleringens felt K6.1 og K6.2 ble disse feltene utvidet med planvedtak for detaljreguleringsplan for K2+K6, GNP II», Plan-ID 377. Forskyvingen av grønnstruktur, merket med G3 i områdereguleringen, har ført til en betydelig reduksjon i størrelse for felt K9.1 og K9.2. Samtidig vil

den nå buktende utformingen av G3 kunne føre til en mer naturlig opparbeidelse av grønt, slik at opplevelsesverdien av landskapsrommet styrkes. Den grønne korridoren er derfor tatt med i planforslaget, for å sikre at den blir tilgjengelig også fra felt K9.1 og K9.2. Den anses som en viktig brikke i den grønne ringen beskrevet i strategisk plan, der også Sentralområdet kobles på.

## Pågående reguleringsplanarbeid i området

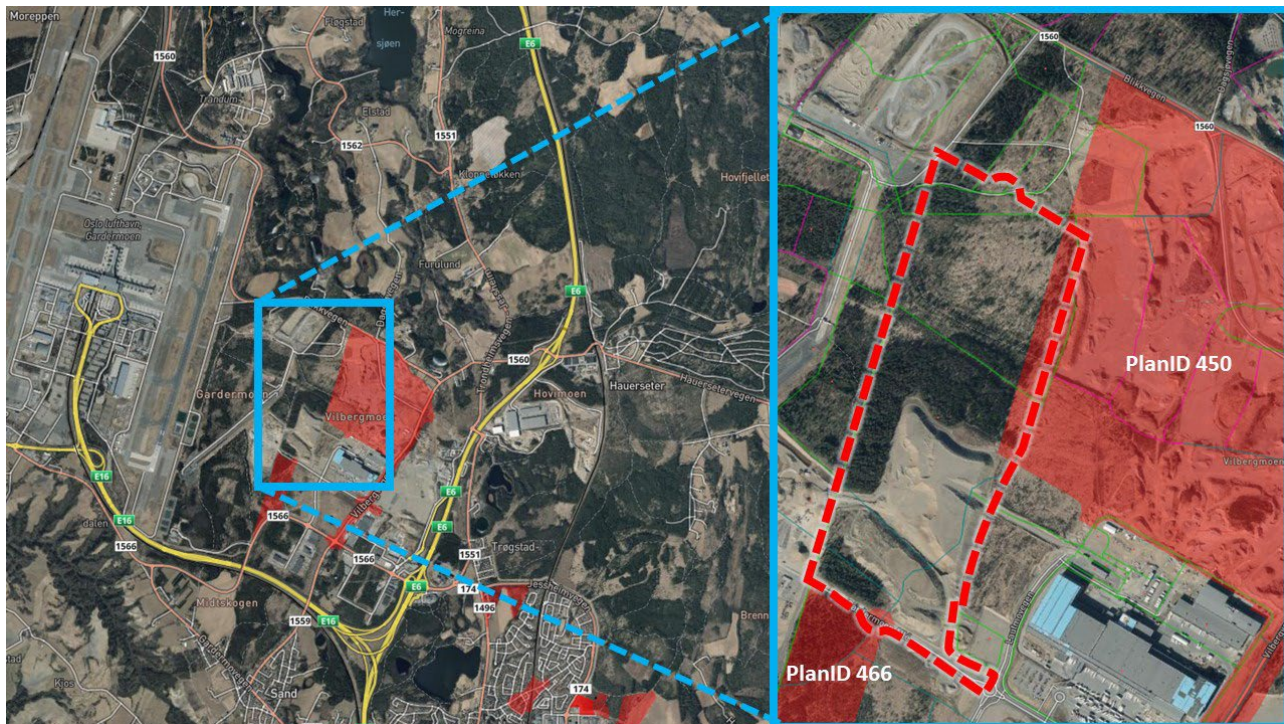


Fig. 8: Planområdets avgrensning vist i forhold til tilstøtende, til dels overlappende detaljreguleringsplanforslag.

Vårt planforslag berører to andre plansaker som i kartportalen er registrert som «påbegynt», men som er i ulike faser av planprosessen.

Planforslag for detaljregulering av GNP II Vilbergmoen, med **PlanID 450**, skal ifølge kommunen opp til førstegangsbehandling i løpet av september 2022. Planoppstart ble varslet i august 2019 av Astrup & Hellern på vegne av OLG-Oslo Logistikkpark Gardermoen (Ferd, Fabritius og Veidekke). Planforslagets område er på rundt 1000 dekar og inkluderer alunskiferdeponiet og Vilbergvegen ned til Jessheimvegen. Endelig planforslag ble levert inn 7.7.2022. Planforslaget beholder dagens formål, med hovedvekt på lager og logistikk, der det ønskes å bygge ut med 80% utnyttelse for byggefelt, tilsvarende ca. 600.000 m<sup>2</sup> BRA.

Reguleringsplanen for K12, med **PlanID 466**, legges i skrivende stund inn i kommunens kartportal. Inntil planregisteret er oppdatert vises reguleringsplanen med **PlanID 466** fortsatt bare som «påbegynt», selv om den ble vedtatt allerede i oktober 2021. Det er samme forslagstiller som for planforslaget som legges frem med dette planinitiativet. Tilpasning av formål og funksjoner vil ivaretas.

At plansakene overlapper hverandre når de ligger ved siden av hverandre, slik som de gjør i dette tilfellet, er ikke uvanlig - begge ønsker å tilrettelegge for god tilgjengelighet fra planområdet sitt og tilpasning av / overgang mot grønnstruktur avsatt i både kommuneplan, områderegulering og Strategisk plan, som kan anses til å være en oppdatering og nyansering av områdereguleringen.

## **2.8 Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet**

Avinor har interesse av å sikre at utvikling av GNP II Vest ikke kommer i konflikt med fremtidig utvikling av lufthavnen. Feltet er samtidig en mulig ressurs for Avinor for virksomhet som kan betjene lufthavnen.

Vegvesenet har interesse av at det etableres bebyggelse som bidrar til infrastrukturbidrag og derved på sikt sikre finansiering av robuste løsninger for trafikkavvikling mot E6 for næringsparken. Infrastrukturutbygging som i tillegg har stor positiv effekt for Ullensaker, Gardermoregionen og OSL.

## **2.9 Hvordan ivaretas samfunnssikkerhet, inkl. forebygging av risiko og sårbarhet**

Det skal utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse for planområdet. Omfang avklares ifm. utarbeiding av planprogrammet.

## **2.10 Hvilke berørte offentlige organer og andre interessenter skal varsles om planoppstart**

Statsforvalteren i Oslo og Viken, Statens Vegvesen, Viken Fylkeskommune, Avinor, Direktoratet for mineralforvaltning og for øvrig varsling etter kommunens liste, herunder berørte grunneiere i området så vel som direkte berørte naboer, lag og foreninger m.m.

## **2.11 Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte**

Detaljreguleringen vil følge plan- og bygningslovens krav til medvirkning.

## **2.12 Vurdering om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger, og hvordan kravene i tilfelle vil kunne bli ivaretatt**

Forskrift om konsekvensutredninger lister opp hvilke planer som alltid skal behandles etter forskriften. Det er vurdering etter § 6 som er aktuell.

Forskriftens § 6 omhandler planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding. I henhold til § 6, bokstav b skal reguleringsplaner for tiltak i vedlegg I alltid behandles etter forskriften. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan, og reguleringsplanen er i samsvar med denne.

Vedlegg I omfatter blant annet næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m<sup>2</sup>.

Det ble utarbeidet konsekvensutredning til områdereguleringsplan, som ble vedtatt av Ullensaker bystyre 06.06.2011. Før det ble det utarbeidet en rekke konsekvensutredninger i henhold til enhver

tids gjeldende lover med forskrift til tidligere kommuneplanens arealdel, der næringsområdet ble lagt inn i kommuneplankart så langt tilbake som 1991, med oppdateringer og utvidelser ved rullering av kommuneplan i 1994, 1996, 2000, 2004 og 2009.

Planen vil omfatte mer enn 15 000 m<sup>2</sup> næring og skulle dermed automatisk falle inn under den kategorien. Men samtidig skal planforslaget ikke omfatte endring av formål ift. hverken kommuneplan eller områdereguleringen.

Etter vårt syn omfattes derved planarbeidet av unntaket fra utredningsplikt i KU-forskriften § 6, bokstav b, andre ledd. Det er derfor ikke utredningsplikt etter KU-forskriftens § 6 for denne reguleringsplanen.

Det skal likevel utarbeides en del utredninger i henhold til krav i områderegulering og kommunens egen veileder for reguleringsplansaker. Videre har forslagsstiller selv måtte erfare behov for faglige vurderinger og avklaringer fra de andre detaljreguleringsplaner i Gardermoen Næringspark (K12 og sentralområdet), og har derfor behov for å finne en rekke løsninger på tilsvarende problemstillinger i området.

Spesielt nevnes det her utredninger rundt følgende temaer:

- trafikkavvikling og veg,
- vann og avløp og overvann,
- masseforvaltning og massehåndtering,
- natur og biologisk mangfold,
- turbulensvurderinger.

### 3. Bakgrunn

#### Navn på forslagsstiller/plankonsulent og tiltakshaver/utbygger

Forslagsstiller: Oslo Airport City AS, Vækerøveien 3, 0281 Oslo

Kontaktperson: Nils Reine, tlf.: 95 06 37 68, e-post: [nils.reine@vedal.no](mailto:nils.reine@vedal.no)

Plankonsulent: Norconsult AS, Kongens gate 21, 0153 Oslo

Kontaktperson: Berit Irmgard Hessel, tlf.: 45 85 95 31, e-post: [berit.ingard.hessel@norconsult.com](mailto:berit.ingard.hessel@norconsult.com)

### 4. Foreslått prosjekt sitt forhold til planområdet og tilgrensende bebyggelse

Området har per i dag ikke bebyggelse, men preges av et stort logistikkcenter (COOPs C-log) ca. 200 m mot øst. Mot sør er det i felt K12 igangsatt utbygging av et stort sjømatcenter «World Seafood Center» (import/eksport/logistikk). Utviklingen og innhold av funksjoner for prosjektet skal på sikt inneha lignende funksjoner og næring (lager / logistikk) og vil dermed ikke komme i konflikt med bruken av disse.

I øst vil K9.1 og K9.2 så vel som K10.1 og K10.2 grense mot det buktende grøntdraget bestående av G3 og G4. I vest vil K13 så vel som K14.1 og K14.2 grense mot et grøntdrag (G12) mot bakenforliggende rullebaneområder. Dette vil kunne gi fine avgrensninger både mot øst og vest som er de lengste fasadene for feltet. Koblinger for gående og syklende mellom og gjennom utbyggingsfeltene og til de to grøntdragene vil avklares nærmere i planarbeidet.

Endelige løsninger for bebyggelsen vil studeres nærmere i planarbeidet, men det er naturlig å se på hvordan bebyggelsen kan organiseres for god funksjonalitet, gode romlige og til dels bygningsmessige sammenhenger (sørover mot sentralområdet), og attraktive omgivelser. Forslagsstiller er eier og byggherre for prosjektene som er i gang på tilstøtende tomter og er derfor særdeles opptatt av gode synergieffekter mellom de forskjellige delområdene.

## **5. Hvilke energiløsninger er tenkt brukt? Ligger området innenfor konsesjonsområdene for fjernvarme?**

Området grenser til, men ligger ikke innenfor Statskrafts konsesjonsområde for fjernvarme. Det tilgrensende Sentralområdet og K12 tilknyttes fjernvarmenettet og det vil bygges ut et lokalt nettverk for termisk energi parallelt med gradvis utvikling av bebyggelsen. Her kan bygg koble seg på og hente og levere energi lokalt, og overskuddsenergi kan f.eks. distribueres videre via fjernvarmenettet. Vi ser det naturlig å undersøke mulighet for tilkobling til Sentralområdet/fjernvarmeleverandør parallelt med undersøkelse av andre lokale energikilder.



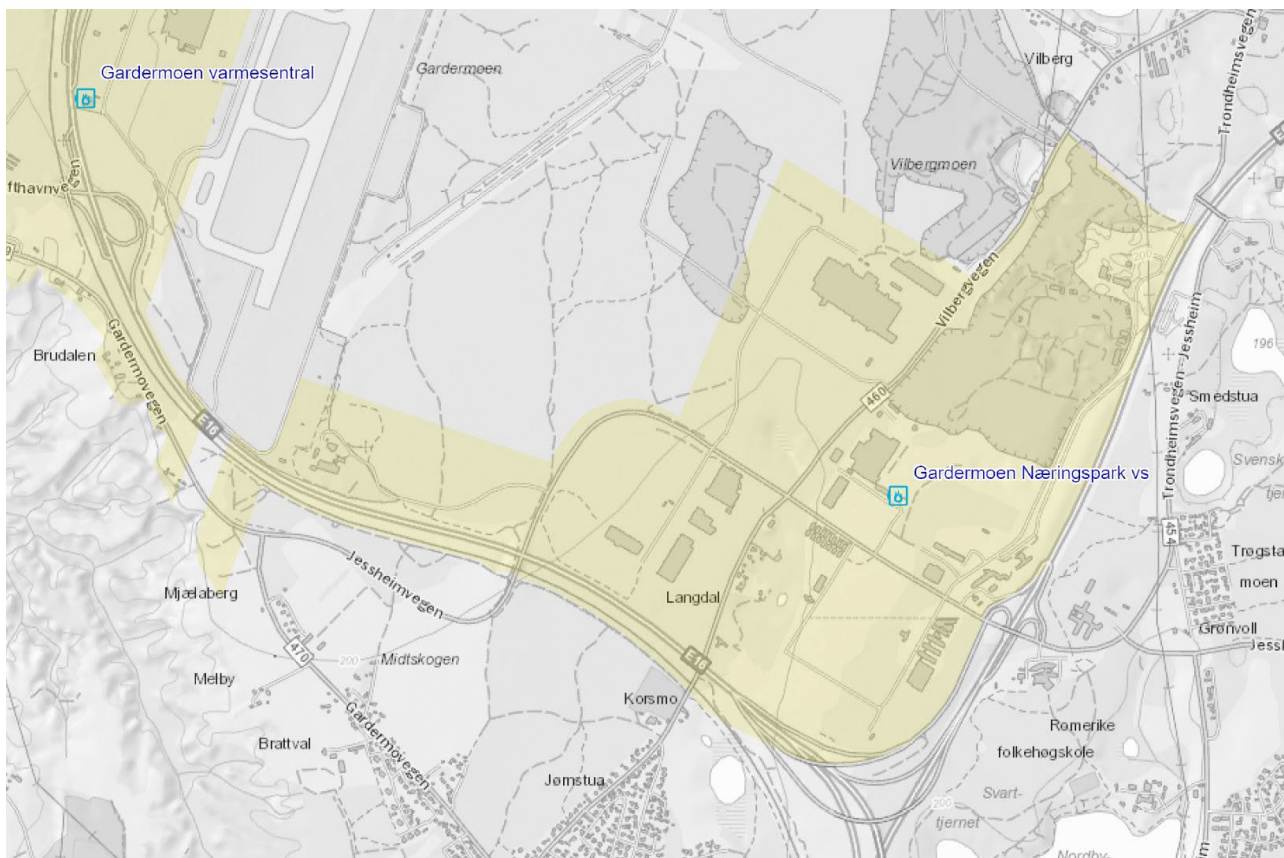


Fig. 10: Konsesjonsområdet for fjernvarme er markert med gult.

**6. Planlegges det nye veger som trenger eget vegnavn? Adresser må være på plass senest før igangsettingstillatelse. Det krever egen sak om adressering.**

Ja.

**7. Er kartgrunnlaget som benyttes oppdatert (dvs. maks 6 mnd)?**

Ja. Nytt kartgrunnlag ble bestilt 08. august 2022.

**8. Er eiendomsgrensene koordinatfestet og presise? Hvis nei vil det bli krav om oppmålingsforretning.**

Dette ønsker vi tilbakemelding på i oppstartsmøtet.

**9. Vurder bruk av utbyggingsavtale. Dette punktet bør også tas med i varslingsannonsen.**

Utbyggingsavtale er aktuelt mht. fordeling av kostnader på offentlig infrastruktur mellom delfelt og vil omtales i varslingsannonsen.

Oppdragsgiver: Oslo Airport City AS

Oppdragsnr.: 52203993

**10. Ihht. gebyrregulativet til Ullensaker kommune er oppstartsmøtet gebyrlagt. Hvem skal fakturaen sendes til?**

Fakturamottaker: OAC Logistikkpark AS, Att: Nils Reine, C/O Vedal AS, Vækerøveien 3, 0281 Oslo.

Faktura bes sendt EHF.

05	2022-09-22/ 2022-10-13	Endringer iht tilbakemelding fra oppstartsmøte med Ullensaker kommune, inkl. nye kartutsnitt	Berit Hessel	Sara S Øen	Thor Thoeneie /Berit Hessel
04	2022-08-26	Tilbakemeldinger og endringer innarbeidet slik som foreslått av OAC	Thor Thoeneie	Berit Hessel	Berit Hessel
03	2022-08-23	For godkjenning hos oppdragsgiver	Berit Hessel	Sara Øen / Käthe Hermstad	Berit Hessel
02	2022-08-17	lagt inn noen skisser som viser diskusjon rundt veisystemet; endret intro-teksten og rettet noe ift historikken	Berit I Hessel	Käthe Hermstad	Berit I Hessel
01	2022-08-09	Endringer før oversendelse til Nordic v/ Käthe	Berit I Hessel	Sara S Øen	
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.