

Kommunedelplan for Jessheim sørøst
PLANBESKRIVELSE



Vedtatt av kommunestyret den 15.6.2015 (sak 47/15)

Innhold

Hovedelementer i kommunedelplanen	3
1. Innledning	7
1.1 Planområdet	7
1.2 Mål for planarbeidet	7
1.3 Dagens situasjon	8
2. Forarbeid og rammer for planarbeidet	8
2.1 Medvirkning	8
2.2 Utredninger og analyser til planen	8
2.3 Befolkningsstatistikk – tallgrunnlag	9
2.4 Overordnede rammer for planarbeidet	9
2.5 Planens forhold til kommuneplanen og reguleringsplaner	9
3. Beskrivelse av kommunedelplanen	12
3.1 Utbyggingsmønster og boligutvikling	12
3.2 Omkjøringsvegen	14
3.3 Landskap, stedsutvikling, identitet og kultur	16
3.4 Folkehelse og universell utforming	17
3.5 Barn og unges interesser, oppvekstmiljø og møteplasser	18
3.6 Grønnstruktur, natur- og friluftsområder, vilt og biologisk mangfold	18
3.7 Trafikk og kollektivtransport	23
3.8 Samfunnsikkerhet	24
3.9 Miljø, støy, overvann og teknisk infrastruktur	26

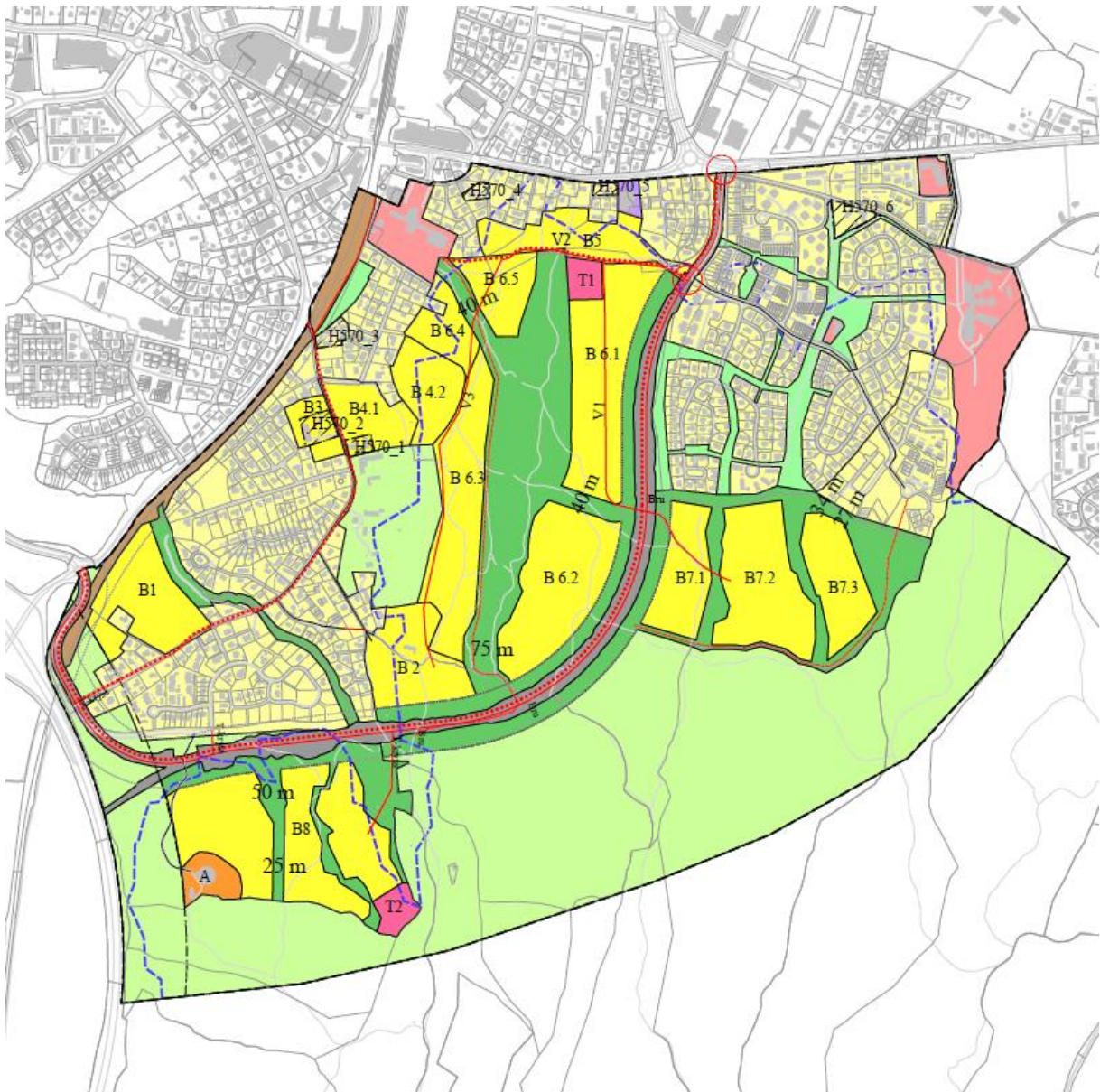
Dokumentet er endret den 22.6.2015 i samsvar med kommunestyrets vedtak i sak 47/15.

Hovedelementer i kommunedelplanen

Om planen

Gjennom kommunedelplan for Jessheim sørøst legges det til rette for utbygging av nye boligområder og ny omkjøringsveg i nordre del av Langelandsfjellet. I valg av løsninger for den nye omkjøringsvegen mellom Skogmo og Trondheimsvegen ved E6 Jessheim sør, er det lagt vekt på løsninger som ivaretar hensynet til gode boområder og som sikrer friluftsinnteressene. Herunder en framtidig funksjonell grønnstruktur med gode forbindelser mellom Jessheim sentrum og tiliggende skogsområder i sør og øst.

Kommunedelplanen baserer seg på hovedlinjene fra planforslaget i 2013, men med noen endringer. Blant annet utvidelse av boligområdene sør og øst for omkjøringsvegen og økt utnyttelsesgrad for deler av boligområdene med gangavstand til stasjonen.



Kommunedelplanen

Overordnet vegnett – framtidig behov

Omkjøringsvegen har vært i kommunens planer fra 1990-tallet, som et grep for å øke vegkapasiteten i Jessheimområdet. Denne vegen skal avlaste Algarheimsvegen (fv.174 og fv.178) gjennom Jessheim sentrum for gjennomgangstrafikk. Mye av trafikken som vil nytte omkjøringsvegen vil ha utgangspunkt

i de østre deler av Jessheim. Når den nye bydelen på Gystadmarka utvikles, vil dette behovet forsterkes. Omkjøringsvegen har også en funksjon som alternativ rute til hovedflyplassen, f.eks. ved ulykke på fv. 174. Alternative løsninger for omkjøringsvegen er beskrevet i en egen rapport som ligger som vedlegg til kommunedelplanen (Asplan Viak, datert 6.11.2012). I etterkant av sist høring har Asplan Viak utarbeidet en ny rapport for kommunen, datert 6. mars 2014. Arbeidet er gjort i samarbeid med Statens vegvesen, og dokumenterer at løsningen for omkjøringsvegen ivaretar Statens vegvesens krav til robusthet og mulighetene for framtidige utvidelser av E6-kryss. Videre at omkjøringsvegen kan utgjøre første trinn i en langsiktig løsning med ny avlastningsveg sør for boligområdene på Jessheim. Dette er også tema i forslaget til ny kommuneplan.

Omkjøringsvegen skal bygges som en kulvertløsning (alternativ 2 b, justert kulvertløsning). Omkjøringsvegen skal bygges med gang- og sykkelveg (nordsiden), vegen omtales ytterligere i kap. 3.2 i planbeskrivelsen.

Alternative vegløsninger

Det er gjennomført en overordnet faglig vurdering av forslaget om en alternativ vegløsning i form av tunnel i kombinasjon med et nytt E6-kryss lengre sør (sørvendt splitt). En slik løsning avlaster ikke sentrum for trafikk nordfra E6 eller trafikk som skal i retning OSL, løsningen er basert på en kostbar tunell som også er avhengig av fylkeskommunal finansiering. En slik finansiering er ikke avklart og ligger uansett langt fram i tid.

Det har også vært forslag om å ruste opp Rambydalsvegen, som alternativ til å bygge omkjøringsvegen. Opprusting av Rambydalsvegen vil ikke ha samme funksjon/effekt som omkjøringsvegen. Rambydalsvegen er viktig for trafikk som skal i retning Kløfta/Oslo fra boligområdene i Fladbyseter- og Skogmo-området. For trafikk som skal mot hovedflyplassen eller nordover på E6 har den derimot ingen funksjon. En vesentlig del av trafikkveksten langs fv. 174 kan av den grunn ikke løses gjennom oppgradering av Rambydalsvegen. Opprusting av denne vegen med breddeutvidelser, kryssløsninger og trafikksikkerhetstiltak kan bli aktuelt senere (om noen tiår). Dette vil være kostbart pga. vegens lengde og standard.

Det har kommet innspill om flere varianter av forslag til nye vegløsninger som inneholder samme utfordringer med de nevnte alternativene, eller forslag som er for begrensede til å gi nødvendig avlastning av sentrum og gater/veger som vil få stor trafikkbelastning i fremtiden. Den planlagte omkjøringsvegen er mer robust i forhold til gjennomføring, herunder mulighetene for en trinnvis utvikling.

Utbyggingsmønster/boligutvikling

I kommunedelplanen er det rom for 1.575 nye boliger som vil kunne gi 3.800 innbyggere i området (grove anslag). Det er planlagt med til dels høy utnyttelse i de mest sentrumsnære boligområdene. Lengre sør planlegges det variert og mindre tett bebyggelse, herav områder for ene-/tomannsboliger. Det foreslås også avsatt to tomter til barnehageformål.

Om friluftinteressene/grønnstruktur

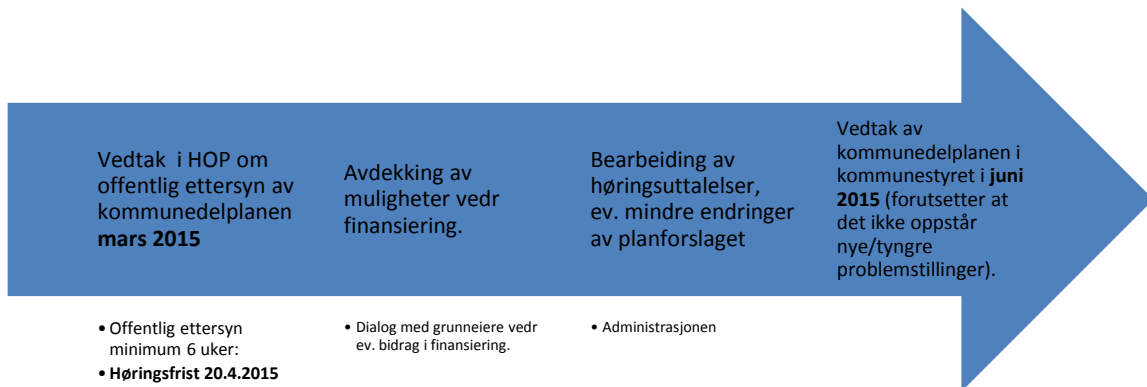
Turmulighetene sikres i et variert skogsterreng, bl.a. åpen furuskog til fuktige myrdrag, ved utvikling av området. Det er lagt vekt på å sikre gode forbindelser gjennom området og videre sørover til tilgrensende løyper og skogsområder sør for omkjøringsvegen. Dette er ivarettatt i kommunedelplanen hvor det er satt av vesentlige områder til grønnstrukturformål innenfor planområdet. Det er også lagt vekt på at omkjøringsvegen ikke blir en barriere mot skogsområdene i Langelandsfjellet. Skogsområdet mellom E6 og Rambydalsvegen som ikke berøres av planen, er på over 4.000 daa. Dette vises på ortofoto nedenfor (side 6). For nærmere omtaler av turstier/løyper henvises det til planbeskrivelsen jf. kap. 3.6.

Grunnvannstanden i området er høy. I kommunedelplanen er det satt krav i planbestemmelsene om at denne ikke skal senkes. Dette er også beskrevet i planbeskrivelsen.

Kommunedelplan for Jessheim sørøst ble vedtatt av kommunestyret den 15.6.2015 (sak 47/15).

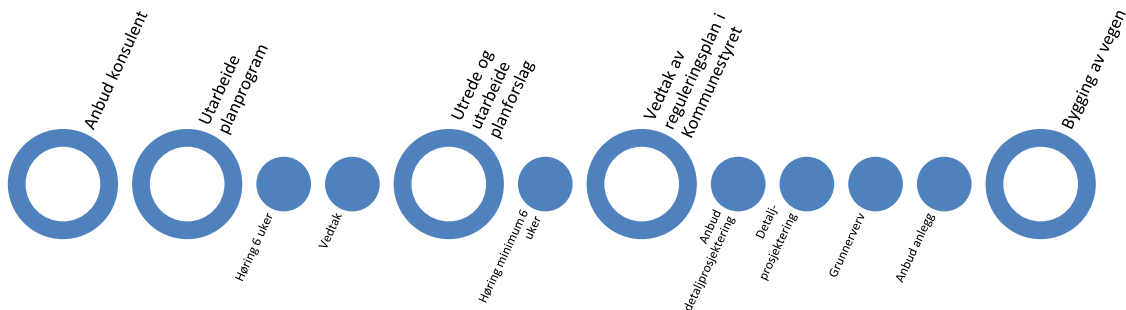
Tidslinje for utbygging av området herunder realisering av omkjøringsvegen

Gjenværende prosess for kommunedelplanen mot vedtak



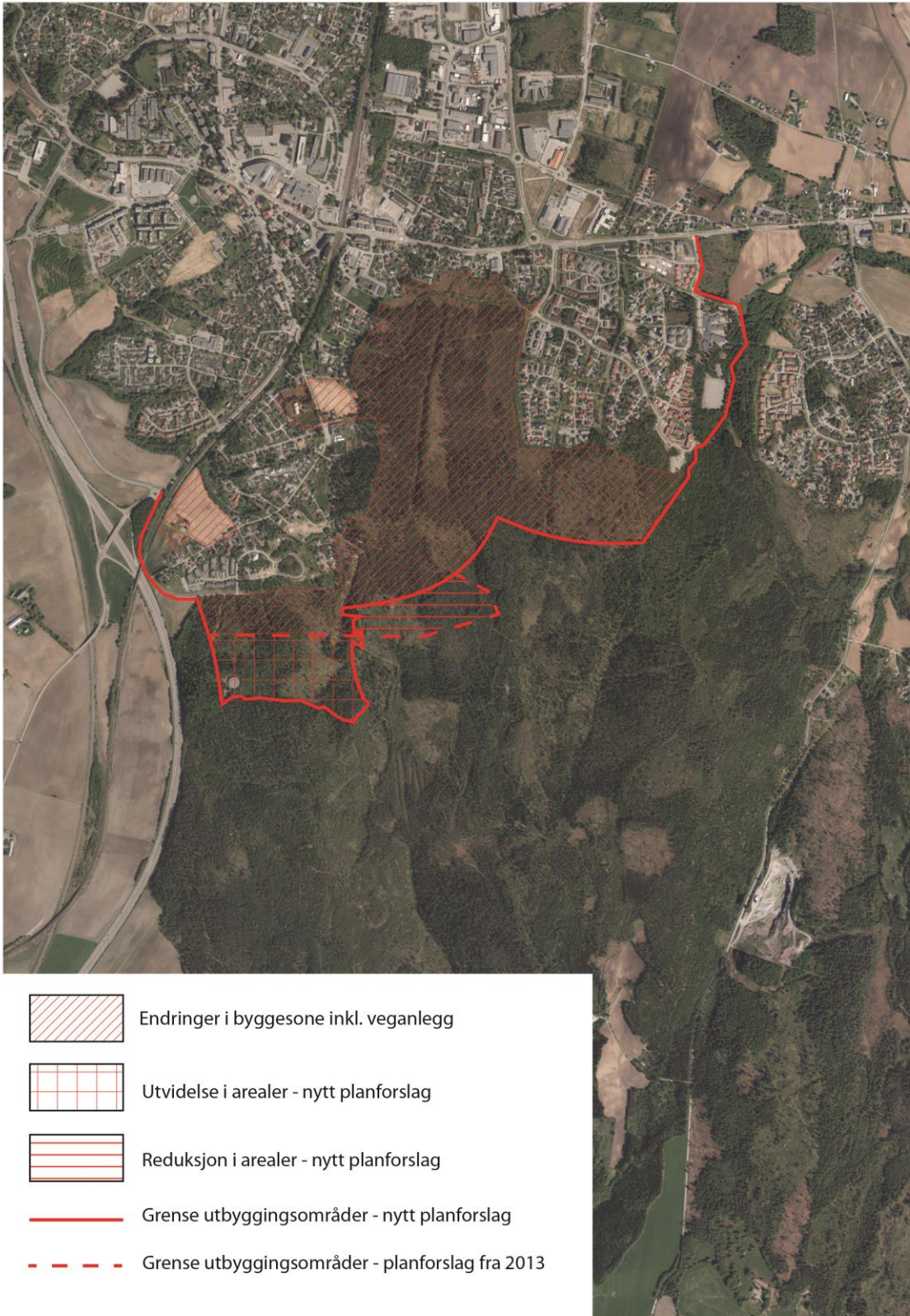
Reguleringsplan for omkjøringsvegen

Kommunen utarbeider reguleringsplan og nødvendige byggeplaner. Totalt må det beregnes 3-4 mnd. for å kontrahere konsulent, og om lag 1- 1 ½ år på reguleringsplanprosessen. Videre nye 3-4 mnd. på kontrahering av konsulent (anbud detaljprosjektering). Det må videre beregnes 9 mnd. på detaljprosjektering, samt 3 mnd. for godkjenning i Statens vegvesen. Tilsvarende vil grunnerverv og kontrahering anleggsarbeid (3-4 mnd.) kreve tid før oppstart av bygging. Selve byggingen vil en måtte regne med vil ta 2 år dersom omkjøringsvegen skal bygges i sin helhet etter fylkesvegstandard.



Reguleringsplan boligområder

Det vil også være krav om reguleringsplan for de enkelte boligområdene. Det er private forslagsstillere som utarbeider reguleringsplanene, normalt tar prosessene fra 1-1 1/2 år. Her vil det parallelt med dette pågå arbeid med forhandlinger om utbyggingsavtaler mellom forslagsstiller og kommunen. For de fleste boligområdene ligger det rekkefølgekrav om at utbygging ikke kan gjennomføres før omkjøringsvegen er bygd. Det vil underveis i prosessen avklares om det kan gis dispensasjon og ev. på hvilke vilkår. Tidspunkt for utbygging styres også av boligbyggeprogrammet. Tidslinjene som angis er til dels internt avhengige. Det vil i forbindelse med/i etterkant av sluttbehandlingen av kommunedelplanen gis en oppdatert beskrivelse av framdrift.



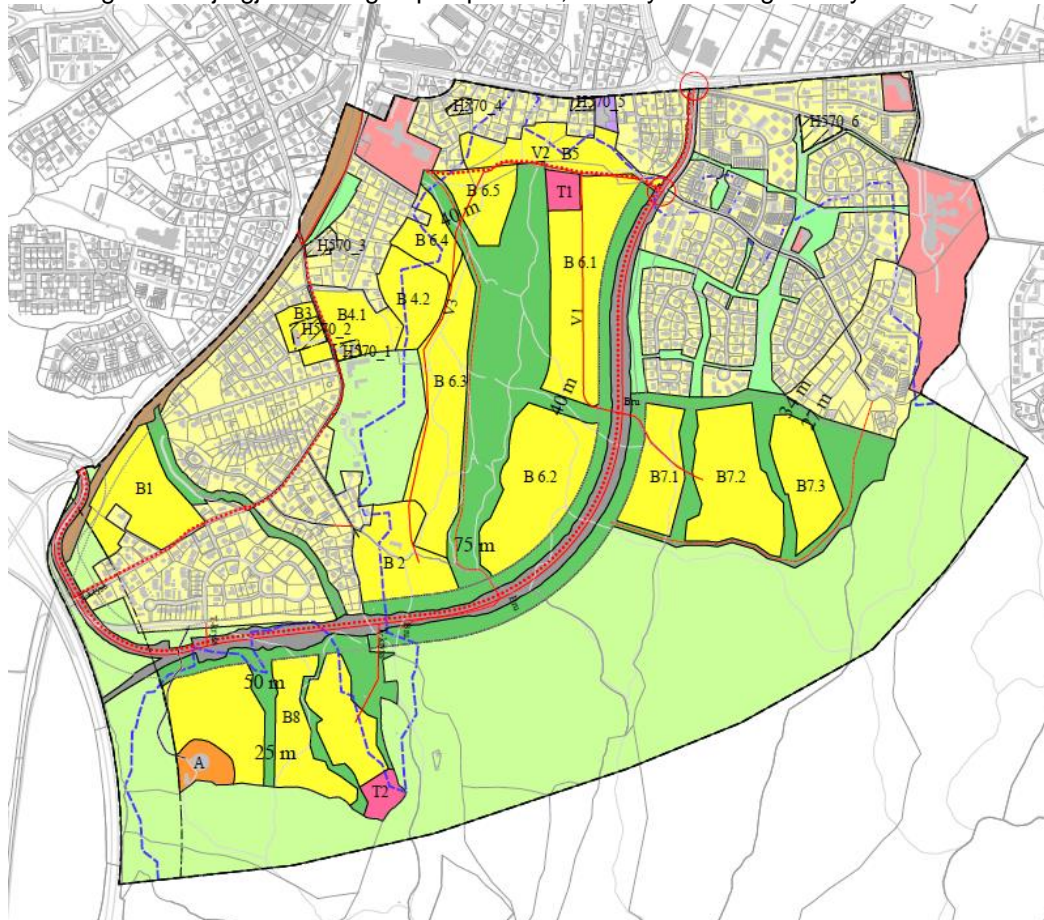
Ortofoto av skogsområdet mellom E6 og Rambydalsvegen hvor endringer i byggesone inkl. veganlegg er markert. Illustrasjonen viser planforslaget ved nytt offentlig ettersyn, plankartet ble ikke endret i etterkant av det offentlige ettersynet.

1. Innledning

Kommunedelplan for Jessheim sørøst ble vedtatt av kommunestyret den 15.6.2015 (sak 47/15). Kommunedelplanen består av plankart, planbestemmelser med retningslinjer, planbeskrivelse, konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse. Dokumentene er oppdatert i samsvar med vedtaket.

1.1 Planområdet

Planområdet er avgrenset av Algarheimsvegen i nord, jernbanen og Byplanen i vest og Skogmo skole i øst. I sør er planavgrensningen lagt sør for framtidig omkjøringsveg. Deler av området er i gjeldende kommuneplan og forslag til ny kommuneplan (høring vinteren 2015) ilagt en hensynssone som viser at avklaringen vil skje gjennom egen planprosess, dvs. nytt offentlig ettersyn av kommunedelplanen



Figur 1. Kommunedelplan for Jessheim sørøst.

1.2 Mål for planarbeidet

Gjennom kommunedelplan for Jessheim sørøst legges det til rette for utbygging av nye boligområder og ny omkjøringsveg i nordre del av Langelandsfjellet. I valg av løsninger for den nye omkjøringsvegen mellom Skogmo og Trondheimsvegen ved E6 Jessheim sør, er det lagt vekt på løsninger som ivaretar hensynet til gode boområder og som sikrer friluftsinnteressene. Herunder en framtidig funksjonell grønnstruktur med gode forbindelser mellom Jessheim sentrum og tiliggende skogsområder i sør og øst.

Det er i forslag til ny kommuneplan for Ullensaker beskrevet en framtidig nordlig vekstretning for Jessheim, samtidig som det er ønskelig å legge til rette for noen nye boligområder som skal avklares gjennom arbeidet med denne kommunedelplanen.

1.3 Dagens situasjon

Planområdet består av store boligområder, med Skogmo i øst og boligområdene i tilknytning til Gamle Trondheimsveg i vest. Mellom disse boligområdene er det et større skogsområde på ca. 450 dekar, nord for trasé for omkjøringsvegen. Boligområdene i vest består av en blanding av eldre bebyggelse med innslag av nyere boligområder. Skogmo (i øst) er et nyere felt, etablert på siste halvdel av 1990-tallet og bygd ut fram til i dag. I området Jessheim sørøst er det to skoler; Skogmo barneskole og Allergot ungdomsskole. Begge skolene har i dag direkte tilknytning til skog og friluftsområder. Det ligger også flere barnehager innenfor planområdet.

Skogen mellom boligområdene er i dag en viktig del av Jessheimbeboernes tur- og friluftsområde. Området har Jessheims eneste lysløype med utgangspunkt fra Allergot ungdomsskole. Lysløypa trenger oppgradering (grunnarbeid og lysarmaturer). Det pågår arbeid med utbedring/istandsettelse.

I kommuneplanen, vedtatt 2009, ble store deler av planområdet unntatt rettsvirkning, fordi det var behov for en nærmere avklaring av den framtidige grønnstrukturens utforming og størrelse, avklaring av adkomst til framtidige byggeområder og fastleggelse av trasé for omkjøringsvegen. Arbeidet med kommunedelplanen skal avklare dette.

Teigen skytebane ligger sør i planområdet, i området kalt «Stendansen». Det har både fra kommunens og Ullensaker skytterlags side vært arbeidet for å finne en egnet tomt til erstatning for dagens skytebane. Ny lokalisering av skytebanen er foreslått ved Skinnesmia (to alternative områder) i kommuneplanen som ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn i Hovedutvalg for overordnet ettersyn den 5.1.15 (sak 1/15).

Myrvold gartneri driver sin virksomhet med utsalg og planteskole ved Gamle Trondheimsveg. På sørsiden av Algarheimsvegen mellom jernbanen og rundkjøring vest for Skogmo finnes en dagligvarebutikk. Det er noen mindre jordbruksarealer innenfor byggesonen. Områdene er avsatt til boligformål i gjeldene kommuneplan. Det pågår også skogsdrift i området.

Planområdet grenser i nord mot sentrumsbebyggelsen, dette området inngår i gjeldende byplan (vedtatt av kommunestyret 16.6.2014).

2. Forarbeid og rammer for planarbeidet

2.1 Medvirkning

Planprosessen er gjennomført i henhold til bestemmelsene i plan- og bygningslovens kap. 5.

2.2 Utredninger og analyser til planen

I forbindelse med arbeidet med de tre kommunedelplanene som har blitt utarbeidet parallelt; kommunedelplan for Jessheim sørøst, kommunedelplan for Gystadmarka og Byplanen, er det gjennomført registrerings- og utredningsarbeid for hele området. Utredningsarbeidet er gjennomført som forutsatt i planprogrammet, jf. vedtak av felles planprogram, HOP-sak 75/11, den 28.03.11.

De deler av utredningsarbeidet som har relevans for Jessheim sørøst er lagt til grunn ved utarbeidelsen av kommunedelplanen.

Det er gjort registreringer av grønnstrukturen i og rundt Jessheim, herunder området Jessheim sørøst. Det er utarbeidet en egen byutviklingsstrategi for Jessheim der sentrumsutvikling sees i sammenheng med bolig- og friluftsområdene omkring, blant annet forholdet til Jessheim sørøst.

Videre er det utarbeidet en kulturhistorisk stedsanalyse for Jessheim. Analysen skal kunne gi et godt grunnlag for å fatte beslutninger knyttet til kulturminneverdiene innenfor planområdet.

Det er også utarbeidet en egen trafikkanalyse for Jessheim til kommunedelplanarbeidet, hvor behovet for nye vegløsninger analyseres i et 2030-perspektiv. Analysen fra 2012 bygger på prognoser for utvikling (vekst i innbyggertall og antall arbeidsplasser). Det er forutsatt at omkjøringsveg og tverrveg etableres. En av konklusjonene i trafikkanalysen er at vegsystemet øst for Jessheim må oppgraderes i

årene som kommer. Det vil bli behov for 4-feltsveg på fv. 174 på strekningen Ekornrud – E6 ved Grønnvoll. I utredning som Asplan Viak (datert 6. mars 2014) har gjort for Ullensaker kommune er det synliggjort alternative løsninger til 4-felt på fv.174. Dette utdypes i forslaget til kommuneplan for Ullensaker (kap. 2.8 i planbeskrivelsen).

En sentral del av arbeidet med kommunedelplanen for Jessheim sørøst er nettopp ny omkjøringsveg fra Skogmo til Jessheim sør. Denne vegen skal avlaste fv.174 og fv. 178, Algarheimsvegen, gjennom Jessheim sentrum for gjennomgangstrafikk. Utforming av omkjøringsvegen, og ulike alternativer som er vurdert, er beskrevet i en egen rapport som ligger som vedlegg til kommunedelplanen. Vegprosjektet omtales ytterligere i kap. 3.2.

Ullensaker kommune utarbeidet i 2012 en ny trafiksikkerhetsplan for perioden 2012 – 2025 med handlingsprogram fram til 2016. Planen ble vedtatt i kommunestyret 4.2.2013. Trafiksikkerhetstiltak for Jessheim sørøst inngår i denne planen.

2.3 Befolkningsstatistikk – tallgrunnlag

Planområdet omfatter deler av grunnkretsene 202, 203, 301 og 801. I 2012 bodde det i størrelsesorden 2300 - 2800 mennesker innenfor planområdet. Det har ikke vært større byggeprosjekter i området etter den tid.

2.4 Overordnede rammer for planarbeidet

Til utarbeidelsen av kommunedelplanen har ulike dokumenter blitt benyttet som grunnlagsmateriale. Det vises også til fastsatt planprogram vedtatt 28.03.11.

2.4.1 Statlige og regionale føringer for kommunedelplanarbeidet

De nasjonale, regionale og kommunale føringer for arealbruken som er lagt til grunn for arbeidet er opplistet i eget dokument som er tilgjengelig på kommunens nettsider.

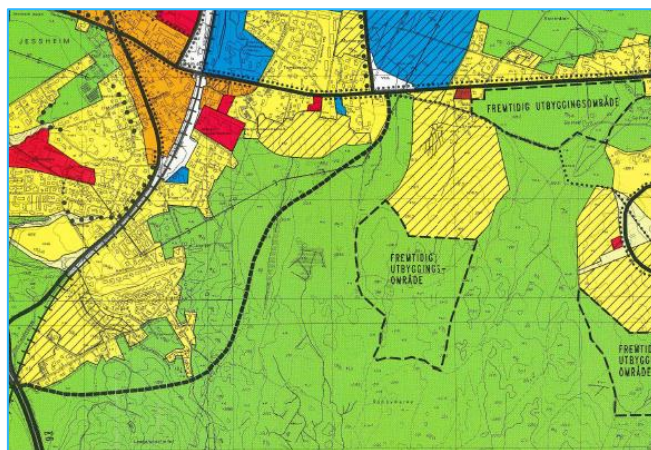
2.4.2 Kommunale forutsetninger og kommunedelplanarbeidet

Kommuneplanen omtales i pkt. 2.5.1 – 2.5.3. For beskrivelse av øvrige planarbeid som har vært relevante for planprosessen vises det til kap 2.3.4 i planbeskrivelsen datert 22.2.2013.

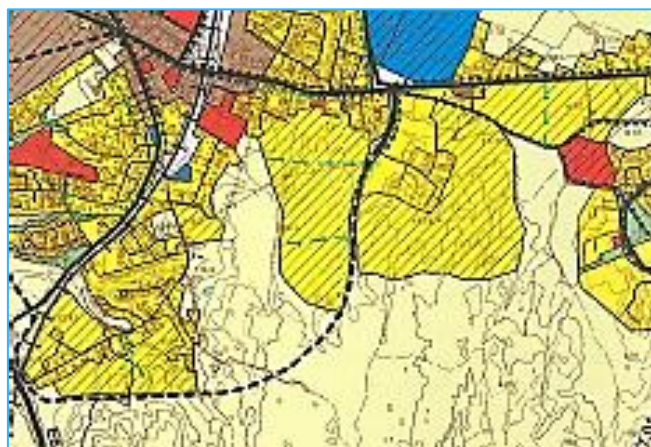
2.5 Planens forhold til kommuneplanen og reguleringsplaner

2.5.1 Kommuneplanen - planhistorie

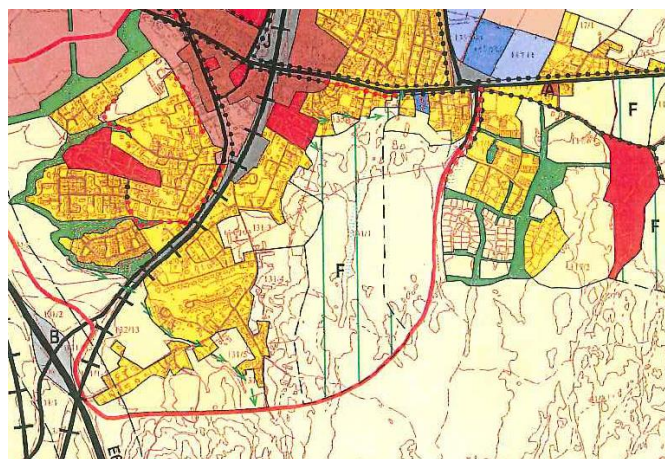
I det følgende vises utsnitt av kommuneplanen for området fra 1990-tallet. Omfanget av den planlagte boligbyggingen har variert, men området fra Allergot ungdomsskole og sørover har vært et sammenhengende landbruks-/natur- og friluftsområde (skogsområde) i denne perioden. Omkjøringsvegen mellom dagens fv. 174 ved Skogmo og Trondheimvegen (ved Jessheim sør) har ligget inne i kommuneplanen siden begynnelsen av 1990-tallet, men har underveis blitt noe justert.



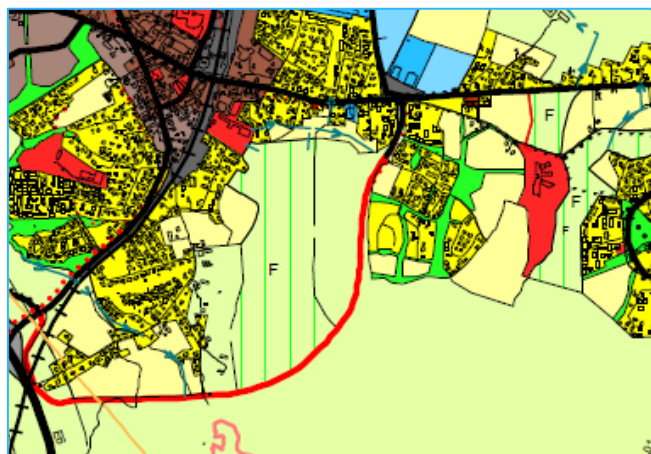
Kartutsnitt 1 - Kommuneplan 1991 – 2000



Kartutsnitt 2 - Kommuneplan 1996 – 2006



Kartutsnitt 3 - Kommuneplan 2000 – 2020



Kartutsnitt 4 - Kommuneplan 2004 – 2020

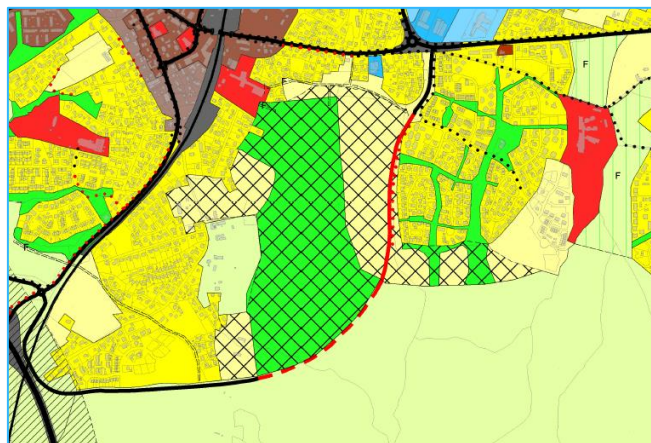
2.5.2 Kommuneplan for Ullensaker

– samfunnsdelen 2008 – 2020 (vedtatt 16.06.08) og arealdelen 2008 – 2020 (vedtatt 02.03.09)

Det fremgår av kommuneplanen at det skal utarbeides en kommunedelplan for nordre deler av Langelandsfjellet, Jessheim sørøst. I samfunnsdelen beskrives det at den nordligste delen av Langelandsfjellet blir liggende som et område med mulighet for friluftsliv mellom ny bebyggelse på hver side av skogen (øst og vest). Videre at planlegging av omkjøringsvegen må ta hensyn til at kontakten mot skogs- og friluftsområdene sør for vegeen ikke stenges. Disse forholdene er ivaretatt i kommunedelplanarbeidet.

Som det framgår av utsnittet av den gjeldende kommuneplanens arealdel (kartutsnitt 5) er deler av området unntatt rettsvirkning. Det er lagt inn boligområder på begge sider av Langmyra, Langmyra og tilgrensende områder er vist som grønnstruktur.

Gjeldende arealplan for disse områdene er kommuneplanen for 2004 (framgår av kartutsnitt 4, overfor). Her er nordre del av Langelandsfjellet avsatt til Landbruks-, natur-, og friluftsområde (LNF-område), det er i tillegg lagt på en «F» (illustrasjon) som viser at området er verdifullt som friluftsområde.



Kartutsnitt 5 - Kommuneplan 2008 - 2020

2.5.3 Forslag til ny kommuneplan for Ullensaker – vedtatt utlagt til offentlig ettersyn 5.1.2015

I forslaget til ny kommuneplan er det en målsetting at det skal legges til rette for bygging av 500 nye boenheter pr. år. Dette er en økning fra måltallet på bygging av 350 boenheter i gjeldende kommuneplan. Krav til utvikling av gode boligområder og bomiljøer, samt tilgang til friluftsområder er viktige føringer som har relevans for kommunedelplanarbeidet.

I kommuneplanen foreslås det at Jessheims langsiktige utbyggingsretning skal være nordover, men at det skal være rom for nødvendige avklaringer i forbindelse med kommunedelplanen for Jessheim sørøst (kartutsnitt, se side 7).

2.5.4 Reguleringsplaner

Innenfor planområdet foreligger følgende reguleringsplaner:

- Del av rv. 174 øst for jernbanen med eiendommer, vedtatt 29.12.1983 (planid: 74). Flere etterfølgende endringer, sist 26.11.2001.
- Skogmo med bestemmelser, del av 117/6 Jessheim, vedtatt 13.12.1993 (planid: 148). Flere etterfølgende endringer, sist 10.6.2003.
- Langelandsfjellet vedtatt 4.12.2000 (planid:207). Sist endret 20.6.2008.
- Fjellheim, 131/5,7 m.fl., Jessheim, vedtatt 1.9.2003 (planid: 222).
- Del av Allergot ungdomsskole, vedtatt 5.12.2005 (planid: 252).
- Del av Rv. 174 øst for jernbanen med tilliggende eiendommer, vedtatt 23.11.87 (planid: 98). Omregulering av del av tidligere reguleringsplan.
- Reguleringsplan for fortau langs sørsiden av RV. 178, fra Røde Kors garasjen til M. Jul Halvorsens veg, vedtatt 3.9.2007 (planid: 272).
- Vegholt, vedtatt 23.1.2012 (planid: 328).
- Gaarder, Jessheim øst vedtatt 11.3.2002 (planid: 213)
- Gystad Vest, gnr. 117/447, vedtatt 9.5.2005 (planid: 246)

- Skole med tilhørende anlegg samt atkomstveg, Jessheim øst (Skogmo skole), vedtatt 23.8.99 (planid: 204)
- Gystad Skog, Gystadfjellet, vedtatt 7.4.2008 (planid: 282)
- Gang- /sykkelveg langs rv. 174 Gamle Algarheimsveg – Ekornrudvegen, vedtatt 13.2.84 (planid: 80)

Reguleringsplanene gir rammer for utvikling av boligområdene, veger og skoler. Reguleringsplanene vil i all hovedsak ikke endres som følge av kommunedelplanarbeidet. Kommunedelplanen vil gjelde foran reguleringsplanene dersom det er motstrid. Det er i planbestemmelsene satt inn krav om ny reguleringsplan der kommunedelplanen innebærer en betydelig endring i forhold til gjeldende regulering.

3. Beskrivelse av kommunedelplanen

3.1 Utbyggingsmønster og boligutvikling

3.1.1 Utbyggingsmønster/boligutvikling

I de senere årene er det bygd mange boliger i kommunen. Det er bygd omtrent dobbelt så mange leiligheter som eneboliger de siste 10 årene. Det er etterspørsel etter tomter for eneboliger og ulike typer småhusbebyggelse. I den videre utviklingen av boligområder utenfor sentrum, bør det legges til rette for en variert boligtypologi.

Innenfor planområdet åpnes det for relativt høy utnyttelse av arealene lengst nord, dette er områder med kort avstand til sentrum hvor det også er et godt kollektivtilbud. Lengre sør planlegges det variert og mindre tett bebyggelse, herav områder for ene-/tomannsboliger.

3.1.2 Forholdet til Jessheim sentrum

Det er ikke aktuelt med sentrumsutvidelse i retning planområdet, jf. Byutviklingsstrategien vedtatt av kommunestyret den 11.06.12, sak 65/12. Områdets videre utvikling vil preges av nye boligområder og den framtidige omkjøringsvegen.

Tilbudet innen handel/service, kultur og andre møteplasser i Jessheim sentrum vil med sin nærhet og kvalitet være sentralt for innbyggerne innenfor planområdet Jessheim sørøst. For ytterligere beskrivelse av møteplasser innenfor planområdet vises det til kap. 3.5 om *Barn og unges interesser/oppvekstmiljø*.

Selv om området Jessheim sørøst ikke inngår i den sentrale bykjernen på Jessheim, er det viktig å ha gode forbindelser for gående og syklende mellom boligområdene og sentrum, og mellom boligområdene og skolene.

Det er et mål for Jessheim, jf. kommuneplanen, at det skal etableres møteplasser og forbindelseslinjer til de grønne områdene rundt byen. I et framtidig Jessheim med mange innbyggere skal det være lett å bevege seg fra sentrum og ut i de omkringliggende grøntområdene (se også kap.3.5). Grønnstrukturens betydning i dette er sentralt. Det er også viktig å sikre at omkjøringsvegen ikke blir en barriere mot skogsområdene i Langelandsfjellet.

3.1.3 Om friluftsimteressene/grønnstruktur

Det er framsatt sterke ønsker om at skogsområdene i Langelandsfjellet skal sikres slik de framstår i dag. Dette er sett i sammenheng med og veid mot andre behov som skal ivaretas i kommunedelplanen. Det vises konkret til behovet for omkjøringsvegen med tilhørende krav til funksjonalitet og økonomiske hensyn i den forbindelse. Samt vedtatte mål om innbyggervekst og behovet for å utvikle nye boligområder i Jessheim jf. tidligere beskrivelse.

Turmulighetene sikres i et variert skogsterreng, bl.a. åpen furuskog til fuktige myrdrag, ved utvikling av området. Videre er det viktig at det er gode forbindelser videre sørover til tilgrensende løyper og skogsområder sør for omkjøringsvegen. Dette er ivaretatt i kommunedelplanen hvor det er satt av vesentlige områder til grønnstrukturformål innenfor planområdet.

3.1.4 Nærmere om grøntstruktur i kommunedelplanen

Grønnstrukturformålet som legges i det nord/sørgående myrdraget (Langmyra) er i lengderetning drøyt 1.000 meter. Bredden i midtre partier på drøyt 200 meter (se også målsatt skisse i kap 3.6.4). Ved omkjøringsvegen er bredden 40 meter i siste del mot omkjøringsvegen. Tilsvarende er det lagt inn et 40 meter bredt belte rett øst mot tilgrensende grønnstruktur sør for dagens bebyggelse på Skogmo. Det er også lagt inn grønnstrukturformål i byggegrensen mot omkjøringsvegen (jf. beskrivelse nedenfor).

Innenfor grønnstrukturen er det lagt inn:

- Turtrasé/lysløype mellom Allergot ungdomsskole og omkjøringsvegen vest for Langmyra. Traseen planlegges innenfor grønnstrukturen med bredde 12-15 meter. I denne traseen sikres mulighet for framtidig opparbeidelse/utvidelse av lysløype med trasé for klassisk og skøyting, samt parallell gangveg. Det er knyttet planbestemmelser og retningslinjer til dette, herunder rekkefølgekrav vedr. opparbeidelse.
- Eksisterende turveger er også lagt inn i plankartet (illustrasjon). Avgrensningen av området med formål grønnstruktur gir mulighet for rundløype ved bruk av eksisterende turtraseer øst for Langmyra. I planbestemmelsene for de nye boligområdene er det også satt krav om gode koblinger mot dette området. Turvegene kobles også inn mot krysningspunktene for omkjøringsvegen.

Grønnstrukturen vest for det framtidige boligområdet Dølivammen (B1) er noe utvidet i forhold til det som er avsatt i kommuneplanen. Dette er gjort for å sikre bekkeløp og landskapsform/vegetasjon. Det er også lagt inn krav i planbestemmelsene om turveg i tilknytning til denne grønnstrukturen.

Trasé for omkjøringsvegen med krysningspunkter er lagt inn.

Nye gang- /sykkelvegforbindelser sikres i forbindelse med utvikling av områder, blant annet øst-vest fra Allergot ungdomsskole mot Skogmo. Gang- /sykkelforbindelser mv. mellom boligområdene og sentrale målpunkter utenfor planområdet, som offentlig-/ privat service og buss/togtilbud, er ivare tatt gjennom planbestemmelsene/ retningslinjene (rekkefølgekrav og vegprofiler).

Det er lagt til rette for kollektivbetjening og framtidig styrking av kollektivtilbudet ved at de sentrumsnære områdene har høy utnyttelsesgrad. Dette sikrer kundegrunnelaget og legger til rette for et bedre tilbud på sikt. Det er også planlagt framtidige bussholdeplasser langs omkjøringsvegen. Busslommer etableres i begge kjøreretninger ved boligfeltet på Langelandsfjellet og i ny rundkjøring i Skogmovegen. Videre dialog med kollektivaktørene (Ruter og Akershus Fylkeskommune mv.) vil avklare om/når det etableres busstilbud her.

Barnehage: tomt på 7,1 daa er lagt inn nord i området (område T1) og tomt på 8 daa sør for omkjøringsvegen (T2), begge med nærhet til skog/turområder og gode adkomstmuligheter.

Det foreslås også avsatt en tomt på (11,7 daa) i forbindelse med høydebassenget (HB) sør for omkjøringsvegen.

3.1.5 Arealregnskap og befolkningsvekst

Kommunedelplanen er basert på løsningene som lå i alternativ 2 for boligområdene nord og vest for omkjøringsvegen («kulvertløsningen»). I tillegg er det satt av noe mer boligarealer sør for Skogmo (B7.1-7.3), og et boligområde, B8, sør for omkjøringsvegen ved Presterudtoppen/ høydebassenget.

Det er lagt opp til høy utnyttelse i boligområdene i de mest sentrumsnære områdene, utnyttelsesgraden er økt for boligområdene som ligger i gangavstand fra Jessheim stasjon. Dette for å imøtekomme krav fra Fylkesmannens miljøvern avdeling, ref. innsigelse fremmet i brev datert 14.3.13. Lengre sør planlegges det variert og mindre tett bebyggelse, herav områder for ene-/tomannsboliger. Det er som beskrevet i forrige kapittel også avsatt to områder til barnehage, en vest for Skogmo, og en sør for omkjøringsvegen (lengst sør i planområdet).

I tabellen nedenfor framgår oversikt over de ulike delområdene, størrelse og grovt anslag på planlagt tetthet. Dette materialet er lagt til grunn for anslag på hva de ulike forslagene generer av befolkningsvekst. Dette er lagt til grunn i vurderingene av trafikale løsninger. For nærmere opplysninger om de enkelte områdene vises det også til konsekvensvurderingen og planbestemmelsene/retningslinjene. I sum åpner planen for om lag 1.575 nye boligenheter og 3.800 nye innbyggere. Dette er noe lavere enn alternativ 3 i planforslaget ved offentlig ettersyn i 2013 (hhv 1.675 boliger og 4.000 innbyggere).

Når kommunedelplanen er vedtatt må de ulike områdene som vedtas for boligformål legges inn/tildeles tidspunkt for utbygging ved etterfølgende rullering av boligbyggeprogrammet.

Tabell 1. Oversikt over arealer (daa), boliger og antall.

Planområde	Antall dekar (daa)	Type bolig	Tetthet (daa/boenhet)	Antall boenheter	Personer/boenhet	Antall innbyggere
B1 Dølivammen	44,0	frittliggende/konsentrert småhusbebyggelse	0,50	88	2,4	211
B2 Stendansen/Teigen	39,5	eneboliger (ev tomanns/tettere småhusbebyggelse dersom	0,70	56	2,4	135
B3 Allergot Døli	12,6	eneboliger/tomannsboliger	0,70	18	2,4	43
B4.1 Allergot Langeland	25,5	eneboliger/tomannsboliger, rekkehus samt fritt/kons. små	0,50	51	2,4	122
B4.2 Allergot Langeland	25,5	eneboliger/tomannsboliger, rekkehus, samt fritt/kons. små	0,40	64	2,4	153
B5 Allergot øst	35,8	rekkehus/konsentrert småhusbebyggelse /lavblokker	0,15	239	2,0	573
B6.1 Langelandsfjellet nord	67,4	blokk/rekkehus/konsentrert småhusbebyggelse	0,25	270	2,4	647
B6.2 Langelandsfjellet nord	64,2	eneboliger/tomannsboliger, samt kons. småhusbebyggelse	0,50	128	2,4	308
B6.3 Langelandsfjellet nord	62,8	blokk/rekkehus/kons+eneboliger/tomannsboliger	0,60	105	2,4	251
B6.4 Langelandsfjellet nord	17,4	eneboliger/tomannsboliger og rekkehus	0,65	27	2,4	64
B6.5 Langelandsfjellet nord	22,8	blokk, rekkehus/konsentrert småhusbebyggelse	0,25	91	2,4	219
B7.1 Skogmo sør	31,2	eneboliger/tomannsboliger/konsentrert småhusbebyggelse	0,40	78	2,4	187
B7.2 Skogmo sør	56,5	eneboliger/tomannsboliger/konsentrert småhusbebyggelse	0,50	113	2,4	271
B7.3 Skogmo sør	31,8	eneboliger/tomannsboliger/konsentrert småhusbebyggelse	0,50	64	2,4	153
B8	107,2	eneboliger/tomannsboliger, rekkehus/kons.småhusbebyggelse	0,60	179	2,4	429
Sum dekar	644,2		Sum boliger	1570	Innbyggere	3767

3.2 Omkjøringsvegen

3.2.1 Bakgrunn og beskrivelse

Omkjøringsvegen sørøst for Jessheim sentrum, mellom fylkesveg 174 (Algarheimsvegen) ved Skogmo og Jessheim sør ved E6, har ligget inne i kommuneplanen siden begynnelsen av 1990-årene. Det ble gjennomført et forprosjekt i 2012 som viser alternative løsninger for framføring av vege. Det vises til silingsrapport (datert 5.11.2012) og en egen rapport med støyberegninger (datert 24.9.2012). Begge rapportene er utført av Asplan Viak AS på vegne av Ullensaker kommune. Sidene 3-14 av rapporten «Silingsdokument», utgjorde en del av planforslaget ved høring. Det ble presisert at det var alternativ 2, «Kulvertalternativet», som ble lagt til grunn for kommunedelplanen i den nye høringen, tilpasset de krav Statens vegvesen har satt til løsning (se nedenfor). Begge rapportene ligger som vedlegg til kommunedelplanen.

Etter trafikk tallene i tidligere trafikkanalyser utarbeidet for kommunen (COWI, jan. 2012) er det beskrevet en forventet ÅDT (Årsdøgn trafikk) på mellom 10.400 og 12.500 kjøretøy pr. døgn på omkjøringsvegen i 2030. Det må vurderes behov for firefelts veg ved passering av 12.000 ÅDT. Dette er imidlertid basert på prognoser ut fra potensiale som ligger i gjeldende kommuneplan. Det er grunn til å tro at veksten vil fordele seg over lengre tid. Veggen planlegges derfor etter Statens vegvesens standard S1, dvs. med dimensjonerende hastighet 60 km/t og 8,5 meter bred veg, herav 6,5 meter vegbane og 1 meter skulder på hver side. Videre 3 meter grøft og gang/sykkelveg i 3 m bredde (+0,25 m skulder). Denne gjelder for ÅDT 0-12.000.

- Det er satt av byggegrense på 50 meter for nye boligområder langs omkjøringsvegen, innenfor byggegrensen er det foreslått arealer til grønnstrukturformål. (I plankartet er det tegnet inn tosidig 55 meter fra midtlinje veg). Byggegrensen vil være framtidig eiendomsgrense ved realisering av omkjøringsvegen. Dette inkluderer skråningsutslag på veg, samt gang/sykkelveg og gir mulighet for framtidig vegutvidelser uten å måtte gjennomføre tunge prosesser med erverv av grunn.
- Omkjøringsvegen planlegges fra eksisterende rundkjøring mellom Trondheimsvegen og Gamle Trondheimsveg ved E6 Jessheim sør («Langelandskrysset»). I første parsell følges Gamle Trondheimsveg i dagens trasé, men traseen senkes under Hovedbanen slik at den kan

trafikkeres av alle kjøretøy og høydebegrensning unngås. Det legges gang- og sykkelveg på nordsiden fram til Skogmo. Avkjøring til boligområdet på Langelandsfjellet knyttes til den nye vegen med et ordinært T-kryss med forbikjøringsfelt. Ved Skogmovegen etableres rundkjøring for tilknytning til boligområdet øst for vegen, og som framtidig tilknytning til de planlagte arealene vest for vegen. På den siste strekningen fram mot Algarheimsvegen opparbeides ny gang- og sykkelveg på vestsiden. Den eksisterende gang- og sykkelvegen på østsiden foreslås opprettholdt. I krysset mellom omkjøringsvegen (dagens Julius Dals veg) og fv. 174 etableres en ny rundkjøring (tre armer).

Vegen senkes i terrenget mellom skytebanen og boligfeltet på Skogmo for å redusere støypåvirkningen, og samtidig legge til rette for etablering av 2 kulverter og 2 bruer på strekningen, 3 for turstier/skiløyper og en for adkomst mellom de planlagte boligfeltene ved Skogmo. Bruene vil ligge ca. 2 meter over tilstøtende terreng og tilknytningene må derfor ligge noe på fylling for å ta opp denne høydeforskjellen. To av krysningene ligger relativt tett. *I plankartet er det tegnet inn kun tre av de fire krysningene. Det tas heller ikke stilling til bredde på kulvert (utover at den skal være egnet preparering for løypetrasé). Dette gir muligheter for å redusere kostnadene vesentlig (reduseres til om lag 130 mill kr., se også kap 3.2.2)*

I forbindelse med boligområdene som planlegges sør for omkjøringsvegen er det lagt inn forbindelser (grønnstruktur-formål) langs dagens turveger, samt i forbindelse med en mindre dam i området. Forbindelsene er tidligere foreslått av grunneier opparbeidet med høy standard.

3.2.2 Kostnader omkjøringsveg

Kostnaden til «kulvert»-alternativet ble i 2012 estimert til om lag 170 mill. kr., kostnadene kan reduseres til om lag 130 mill. kr. med de justeringer som er omtalt ovenfor. Kostnader knyttet til tekniske eller kulturhistoriske undersøkelser, samt grunnverv er ikke vurdert i denne fasen.

3.2.3 Nærmere om anbefaling omkjøringsveg

Asplan Viak hadde følgende anbefaling:

Ut fra en samlet vurdering der fylkeskommunal finansiering legges til grunn, anses omkjøringsveg etter alternativ 2c, kulvertalternativet, som det beste for Jessheim samlet sett.

Vurderinger og hovedkonklusjon kan leses i rapport datert 5.11.2012. Her framgår også vurderinger som er relevante for en trinnvis utbygging.

3.2.4 Framtidig utvidelse

COWI har i rapport datert 2.11.2012, følgende konklusjon på bakgrunn av den vekst i trafikken som ligger inne i eksisterende planer for Jessheim-området, samt den vekst i trafikken kommunedelplanen (fra arbeidet i 2012) genererer. Rapportens konklusjoner (jf. utdrag nedenfor) anses dekkende for kommunedelplanen med de justeringer som er gjort pr februar 2015 (utbyggingsvolumet i kommunedelplanen er marginalt lavere enn «alternativ 3»):

«Vegnormalen (017) har et kriterium i forhold til 4 felt på veg på ÅDT 12 000 og ÅDT 15 000 for gate. Bruk av beregnet trafikk og kriteriet for veg tilsier et behov for 4 felts veg mellom Algarheimsvegen og Skogmovegen i alle alternativer og fra rundkjøringen med B2 og vestover i alternativ 3 (så vidt større enn ÅDT 12 000). Imidlertid har «ringveger» oftere enn jevnere retningsfordeling enn det radielle veger har. Dette kan innebære noe høyere kapasitet langs Omkjøringsvegen sørøst enn det som ofte legges til grunn for andre typer veger. Derfor kan Omkjøringsvegen sørøst tåle noe mer trafikk i forhold til avvikling.

...

Den planlagte Omkjøringsvegen sørøst er ca. 600 m lengre enn kjøring via sentrum. Skal denne bli en attraktiv omkjøringsveg også utenom rushperiodene så bør gjennomsnittshastigheten være betydelig større enn kjøring via sentrum. Hvis etablering av rundkjøringer/kryss og langsgående bebyggelse medfører at skiltet hastighet settes til 50 km/t på hele strekningen, så kan kjøretiden bli høyere enn via sentrum og da kan vegen bli et overløp for rushperiodene når forsinkelsene

via sentrum er store nok og ikke utenom rush.

Etablering av nye X-kryss anbefales ikke av trafikksikkerhetsmessige årsaker. To forskjøvne T-kryss vil være en bedre løsning. Eventuelt bør signalregulering av X-kryssene vurderes. I kryssene med Skogmovegen anbefales en rundkjøring pga. omfanget av sidevegtrafikken.

Boligutbyggingen kan øke behovet for 4 felts veg langs hele Omkjøringsvegen (mens 50 km/t fartsgrense kan redusere behovet), men spesielt mellom rundkjøringen ved Skogmovegen og Fv 174. Det er stor usikkerhet knyttet til trafikkallene spesielt for gjennomkjøringstrafikken, pga. forutsatte store endringer bl.a. i befolkningstallene og relativt likeverdige vegvalg.»

Som det framgår vil det på et senere tidspunkt kunne være behov for å utvide omkjøringsvegen til fire felt. Det er viktig at det reserveres arealer for en slik utvidelse nå. Detaljer vedr. utforming av vegen inkludert kryssløsningene med omkjøringsvegen (X-kryss eller T-kryss) vil vurderes nærmere, og som nevnt avklares i etterfølgende reguleringsplanarbeid.

3.3 Landskap, stedsutvikling, identitet og kultur

3.3.1 Landskap

Øst og sørøst for Gamle Trondheimsveg er det i dag et mindre og relativt flatt kulturlandskap som avgrenses av skogsområdet Langelandsfjellet med Langmyra. Der jordbruksarealet møter dagens skogsområde stiger terrenget slik at det danner en liten åskam. Skråningen er bevokst med relativt tett skog som domineres av høye furutrær. I skråningen vil en eventuell boligutbygging få bakgrunnsdekning slik at landskapsvirkningen på avstand dempes. Silhuettvirkningen av åskammen bør hensyntas i utviklingen av området, det er lagt inn i planbestemmelsene for de enkelte nye boligområdene. Videre bør en foreta en utbygging der snauhogst unngås. Ved å sette igjen verdifull vegetasjon, for eksempel etablerte furutrær mellom bebyggelsen, vil landskapsvirkningen kunne dempes ytterligere. Dette er lagt inn som føring i planbestemmelsene/retningslinjene.

3.3.2 Kulturminnehensyn Jessheim sørøst

To av de eldste veifarene rundt Jessheim går gjennom planområdet, Gamle Trondheimsveg og Gamle Algarheimsveg. Det som finnes av eldre bebyggelse ligger langs disse to. I området er det en god del eldre hus og kulturmiljøer, og det anbefales at de som har høyest status etter kulturminneplanen prioriteres. Dette er også i tråd med anbefalingene i den Kulturhistoriske stedsanalysen for Jessheim.

Preget langs den gamle Kongevegen mot Trondheim, Gamle Trondheimsveg, med bygg i to etasjer og noe variert bebyggelse anses som verdifullt både ut fra et kulturminnehensyn og ut fra tanken om å utvikle et variert og attraktivt tettsted. Det er lagt inn føringer i planbestemmelse som styrer utviklingen på byggingen som vil skje nært inntil vegen og som setter rammene for høyde og dels for byggestil (jf. § 6 i planbestemmelsene).

Langs Gamle Trondheimsveg representerer de tre Allergotplassene de eldste bygningsmønstrene på Jessheim. Ved siden av Døli/Sundby tunet er dette de eneste plassene som vi kan finne igjen på kart fra før jernbaneutbyggingen. Det er viktig å ta vare på disse tre.

For at volum og uttrykk skal kunne bevares på de tre plassene er det lagt inn hensynssoner etter pbl. § 11-8c. Det er det lagt inn ett sett retningslinjer for Allergot-Langeland, og et sett friere retningslinjer for Madsstua og Allergot-Døli. Allergot-Langeland har de eldste gjenstående bygningene. Det er derfor lagt inn andre retningslinjer for denne enn for de to andre. I tillegg settes det noen høydebegrensninger i de to utbyggingsfeltene, men kun for hus som settes opp inntil tunene.



Allergot Døli

Langs Gamle Algarheimsveg er det tre bygninger/miljøer som anses som viktig å ivareta. Her utmerker eiendommen Nygård seg med fine eldre detaljer (se bilde under). Nygård er gitt en hensynssone med retningslinjer, mens eiendommene Skogheim og Stenvåg er gitt hensynssoner med et sett friere retningslinjer.



Nygård

3.4 Folkehelse og universell utforming

3.4.1 Folkehelse

I henhold til plan- og bygningsloven § 3-1 skal kommunens planer fremme helse i befolkningen og motvirke sosiale helseforskjeller. Folkehelsearbeid er samfunnets samlede innsats for å fremme helse og forebygge sykdom. Et effektivt folkehelsearbeid må utøves i alle samfunnssektorer og med felles innsats på tvers av sektorene. Arbeid med folkehelse er rettet mot hele befolkningen og utøves ved å

påvirke de ulike faktorene som har positive og negative innvirkninger på helsen. Folkehelseplan for Ullensaker kommune ble vedtatt i Kommunestyret 05.12.2011. I kommunedelplanen legges det vekt på å sikre mulighetene for friluftsliv, og det legges til rette for gode gang- og sykkelforbindelser innenfor området slik at det blir enklere å velge dette framfor bruk av bil på f.eks. de korte turene, samt god tilgang til kulturtilbudene på Jessheim.

3.4.2 Universell utforming

Plan- og bygningsloven med tilhørende forskrifter stiller krav om at universell utforming skal ivaretas i plan- og byggesaksbehandlingen. Folkehelse og universell utforming ses i sammenheng med trafikksikkerhet som er omtalt under kapittel 3.7.5. I kommunedelplanen er det videre lagt inn krav om tilgjengelighet i planbestemmelsene/retningslinjene for del av lysløypetrasén.

3.5 Barn og unges interesser, oppvekstmiljø og møteplasser

3.5.1 Skoler og barnehager

I området Jessheim sørøst er det i dag to skoler, Skogmo skole og senter for tospråklig opplæring og Allergot ungdomsskole. Det er to barnehager: Læringsverkstedet barnehage Skogmo og Hoppensprett aktivitetsbarnehage Skogmo, samt en mindre familiebarnehage. Ved tilrettelegging av nye boligområder må både skole- og barnehagekapasiteten utvides. De vestre delene av planområdet sogner til Døli skole som ligger utenfor planområdet, vest for Trondheimsvegen. Allergot ungdomsskole, i likhet med kommunens øvrige ungdomsskoler, planlegges for en utvidelse fra dagens maksimale elevtall på 500 til 750.

Begge skolene i området Jessheim sørøst har i dag god og direkte tilgang til skogsområdene sør for Jessheim. Allergot ungdomsskole har i dag direkte tilgang til skiløypenettet vinterstid og et mye brukt turområde om sommeren. Kommunedelplanen legger til rette for at skolene kan benyttes som utgangspunkt for turer hele året, og også for befolkningen for øvrig.

I kommunedelplanen er det avsatt areal til en ny barnehage T1 (7 daa) nord i planområdet i tilknytning til ny adkomstveg fra omkjøringsvegen. Barnehagetomta ligger også nær grønnstruktur/skog med turmuligheter. Det er i tillegg avsatt areal til en barnehage, T2, helt sør i planområdet på sørsiden av omkjøringsvegen.

3.5.2 Møteplasser i nærmiljøet

De to skolene innenfor planområdet, Skogmo og Allergot, er sentrale møteplasser. Skolene er de lokale arenaene for organiserte aktiviteter. Utearealene med fotballbaner, ballbinge og lekeapparater benyttes også til uorganisert lek utenom skoletiden. På Skogmo boligfelt er det også fotballøkker og annen grønnstruktur som innbyr til lek og annet sosialt samvær for både barn og voksne. Begge skolenes nærhet til friluftsområdene på Langelandsfjellet sikres videreført i kommunedelplanen.

Det må sikres gode og trygge forbindelser fra sentrum og ut til Langelandsfjellet. De sentrale skogsområdene som ligger i direkte tilknytning til boligområdene vil av mange også oppleves som viktige møteplasser, områder for rekreasjon og samvær.

For de nye boligområdene legges det inn krav om gode forbindelser til skogsområder og stier i planbestemmelsene. Tilsvarende stilles det også krav om utearealer og lekeplasser. Det legges også vekt på gode forbindelser til Jessheim slik at kulturtilbudene der enkelt kan benyttes.

3.6 Grønnstruktur, natur- og friluftsområder, vilt og biologisk mangfold

3.6.1 Dagens skogsområder – idrett og friluftsliv

Langelandsfjellet ligger vest for Rambydalsvegen, øst for E6 og sør for Algarheimsvegen. Langelandsfjellet er kupert, og veksler mellom myrer og bergkoller. De fleste stiene er i nord-sør-retning, med noen få tverrgående stier i nord og sør. Langelandsfjellet er pga. beliggenhet og variasjon av de viktigste friluftsområdene i Ullensaker kommune.

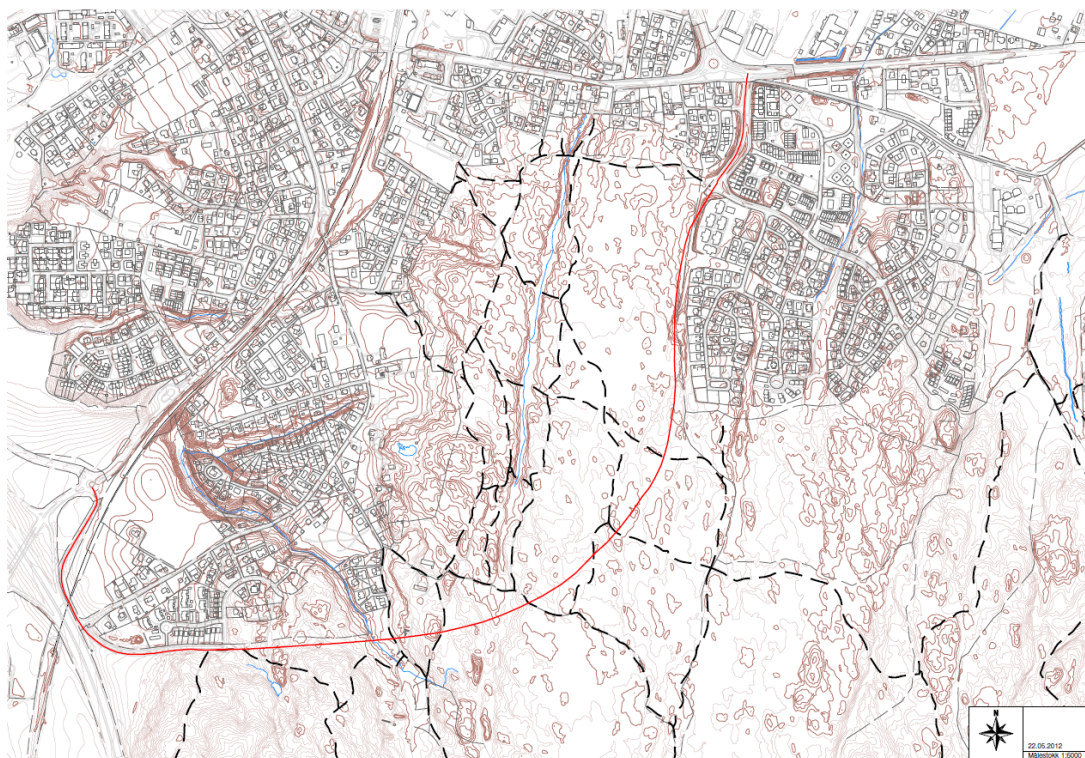
«Allergot-skogen», som mange vil kalle den nordre delen av Langelandsfjellet/Rambymarka, er en viktig inngangsport til et av de fineste friluftsområdene i Ullensaker. Lysløypa går ut fra Allergot

ungdomsskole, via Teigen skytebane ned til Høgfjellet i sør. Sør for ungdomsskolen er løypa mer kupert, og her er det også et nettverk av stier. Flere av disse går ut fra tilstøtende bebyggelse, og noen krysser også Langmyra. Fra skytebanen og sørover går lysløypa på en opparbeidet skogsbilveg, som gjør at det kan kjøres opp skispor selv med lite snø. Speiderhytta som ligger ca. 200 m sør for Teigen skytebane er et sentralt turmål på Jessheim.

Ullensaker orienteringslag har orienteringskart i området for Langelandsfjellet og Skogmo. Kartene brukes til tur-orientering, opplæring i kart og kompass og til trening. Kartene benyttes også i undervisningen ved de to skolene.

3.6.2 Løyper og stier i området

Det går flere større løyper/ stier gjennom området, og et utall mindre stier og tråkk, se figur 2.



Figur 2. Oversikt over hovedstier.

Lysløypa

Lysløypa er den største løypa i området og går fra Allergot ungdomsskole, via skytebanen og ned til "Høgfjellet". Løypa tur/retur er ca. 5 km lang, og det er flere fine utsiktspunkter underveis. Lysløypa vil krysse den planlagte omkjøringsvegen øst for Teigen. Som det framgår av beskrivelsen nedenfor innebærer kommunedelplanen at lysløypa legges om i området ved skytebanen slik at traseen ledes gjennom ett felles krysningspunkt. Traseen passerer for øvrig flere mindre stier. Lysløypetraseen er mye brukt også i sommerhalvåret.

Andre skiløyper i området

I sørenden av skytebanen kan en ta av vestover mot Langelandsfjellet, hvor det går løyper både rundt vanntårnet (sør for omkjøringsvegen) og parallelt med lysløypa. I nordenden av skytebanen går det en tverrsti østover, som går over til Skogmoløypa.

Andre turstier i området (endepunkter utenfor planavgrensningen)

Skogmo-runden: Stien som kalles *Skogmo-runden* starter i sørenden av Skogmo-feltet, og går rett sørover til Øverby der marka grenser mot jordbrukslandskap. Den er kupert og relativt tørr, og er en flott tur- og treningsrunde. Fra denne stien er det forbindelser både til lysløypetraseen og til *Fladbyseter-runden*.

Fladbyseter-runden: Stien starter ved Skogmo skole og går bl.a. gjennom Jernbanemarka, hvor Jernbaneverket i sin tid plantet lerketrær beregnet til produksjon av sviller. Stien møter *Skogmo-runden* ved Øverby. Det finnes også en tverrgående sti mellom *Skogmo-runden* og *Fladbyseter-runden* ved Jernbanemarka.

Teigen skytebane

Skytebanen som eies av Ullensaker skytterlag, kommer i konflikt med omkjøringsvegen. Ny lokalisering av skytebanen er foreslått ved Skinnesmia (to alternative områder) i kommuneplanen som ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn fram til 1.3.2015 jf. vedtak i Hovedutvalg for overordnet planlegging den 5.1.15 (sak 1/15). Skytterlaget er positive til dette, men krever at Teigen opprettholdes til nytt anlegg er bygget.

3.6.3 Biologisk mangfold

Retten øst for boligområdet Dølivammen (B1) foreligger en tidligere observasjon av en art, sjokoladekjuke. Sjokoladekjuke er rødlistet og klassifisert som sterkt truet, men observasjonen er gammel (1913). Arten var ikke mulig å finne under Norsk Institutt for Naturforskning, NINA's befarings (se omtale i tekst nedenfor). Det er grunn til å tro at denne har gått tapt ved utbygging av eksisterende boligfelt. Boligområdet B1 er i dag fulldyrket jord, det er foreslått avsatt en bred grønnstruktur direkte øst for dette.

Langmyra er en smal og bløt myr med lengde ca. 1 km som går nord-sør fra bebyggelsen ved Vegholt/gamle Røde kors-garasjen ned til stiene ved skytebanen. Sommerstid kan det være vanskelig å krysse myra da det mangler tilstrekkelige klopper eller lignende ved krysningspunktene. Langmyra er et viktig landskapselement, og myrer er som oftest viktige for biologisk mangfold som en nøkkelbiotop. Det er ikke tidligere gjort registreringer av verdifull forekomst (flora/fauna) her.

Det ble gjort funn av soppen svartsølvpigge innenfor planområdet i uke 40 (2012). Denne er klassifisert som nær truet i den norske rødlista. På bakgrunn av dette engasjerte kommunen Norsk Institutt for Naturforskning (NINA) til å gjøre ekstra utredninger av naturverdiene i området. I rapporten bekreftes forekomst av svartsølvpigge som enkelt forekomst på helt fattig grunn (NINA Rapport 917), i rapportens sammendrag framgår følgende:

«Langlandsfjellet i sør er et område med tynt morenemateriale der berggrunnen mange steder er eksponert. Næringsfattige gran- og furuskoger dominerer på veldrenert grunn, men det er også mye sumpskog og myr, blant annet Langmyra, som planlegges spart i forbindelse med en grønn korridor. Nordligste del av myra går over i rikere sumpskog med svartor og er beskrevet her som naturtypelokalitet med lokal verdi. Det er også rikere sumpskogselementer langs myras kantsone sørover, som anbefales sikret med en tilstrekkelig buffersone.

..områdene er karakterisert ved vidt utbredte og vanlige naturtyper og arter, med unntak av én rødlistet soppart (svartsølvpigge), kategorisert som nær truet. Den ble registrert innenfor grøntsonen som sikres omkring Langmyra. Det er ikke gjort biologiske funn som synes å komme i konflikt med utbyggingsplaner».

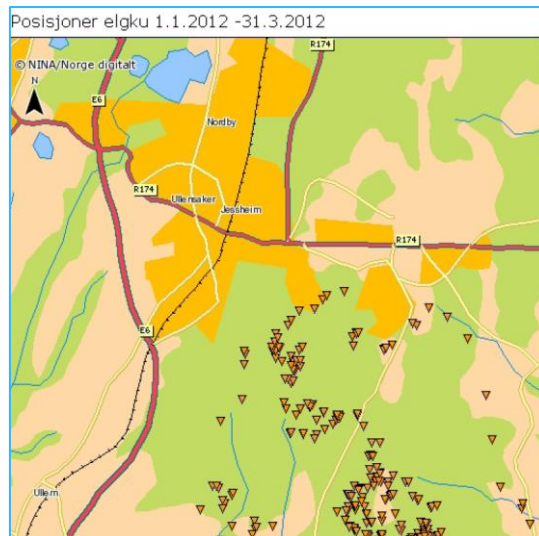
I kartutsnittet er lokaliteten markert (rødt symbol).



Det er gjennomført en utredning av tre dammer innenfor planområdet sommeren 2013 (Utredningen «Biologisk undersøkelse av dammer og våtmarksområder», Kjell Sandaas). Det ble ikke avdekket sårbare arter.

Som det framgår i konsekvensutredningen er det registrert flere rødlistede fuglearter innenfor LNF-området rett sør for B4.1.

Langlandsfjellet og omkringliggende områder brukes relativt intensivt av elg og rådyr. Kartutsnittet (fig. 3) viser ett individs (elgku) bruk av området i årets (2012) tre første måneder. Undersøkelser viser at elgen er relativt stasjonær.



Figur 3. Posisjoner elgku – vist med gule trekkanter.

Tidligere gikk det trekkveger for elg gjennom området, men disse er nå sperret av utbygging og de viktigste trekkvegene går lenger øst. Planlagt omkjøringsveg vil gjennomskjære området. En tunnelløsning kan isolert sett være å foretrekke av hensyn til vilt. Dette er avveid mot andre hensyn. Det er grunn til å tro at med omkjøringsvegen og ytterligere utbygging vil området bli mindre brukt av vilt. Det er derfor ikke behov for sikringstiltak i forhold til viltulykker pga. redusert forekomst av vilt og relativt lav tillatt hastighet (maks 60 km/t).

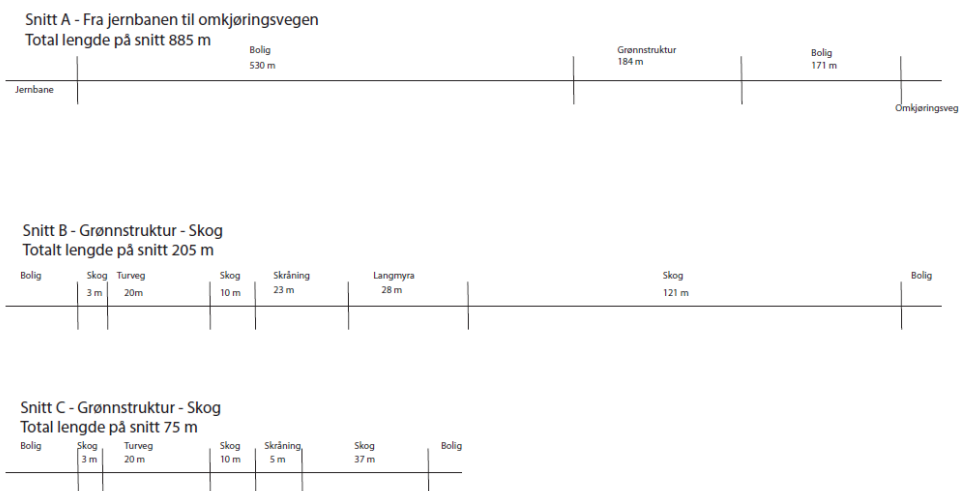
3.6.4 Sikring av sammenhengende grønnstruktur

Området planlegges slik at det blir mulig å bevege seg fra Jessheim og de omkringliggende boligområdene til fots, med sykkel og om vinteren på ski. Grønnstrukturen planlegges med færrest mulig vegkryssninger. Skolene kan nyttes som utfartsparkering (kvelder og helger). Dette vurderes som tilstrekkelig for å sikre dette behovet. Det er videre viktig å sikre god tilgjengelighet til området fra omkringliggende boligområder og fra skolene. Det legges til rette for at skiløpere ikke behøver å ta av skiene etter Allergot ungdomsskole, kryssing av V3 planlegges planfritt.

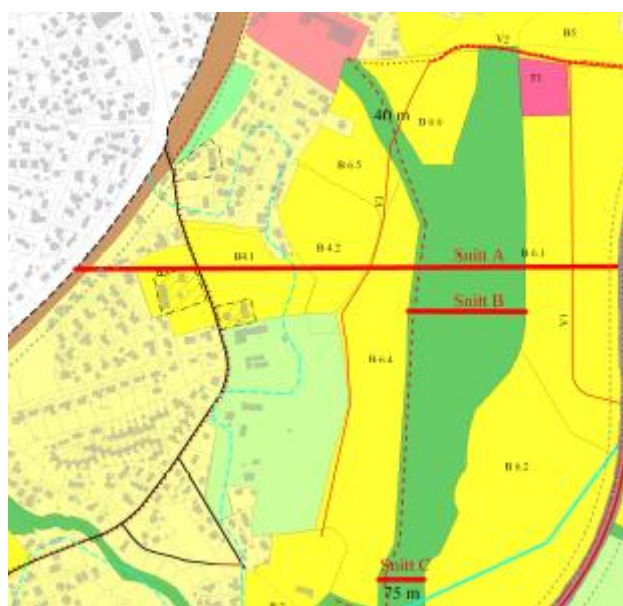
Dagens lysløypetrasé må rehabiliteres og utvides slik at det om vinteren er mulig å gå på ski i både klassisk- og fristil. I tillegg skal det legges til rette for gående i egen trasé, slik at konflikter vedrørende fotgjengere i skiløypene unngås. Det skal i tillegg settes av gode bredder til dette på begge sider av Langmyra som deler området i nord – sørlig retning. Planlagt løypetrasé er lagt 10 m fra skråningskanten mot Langmyras vestsida. Dette muliggjør passasje her uten tursti. Hovedtrasé for lysløypa planlegges her å krysse over omkjøringsvegen der det legges til rette for kryssing. Mindre omlegginger må vurderes i forbindelse med reguleringsplanarbeid. Øst for myra bør det opparbeides en sti som gjør det mulig å gå en runde «myra rundt».

Kommunedelplan Jessheim sørøst – planbeskrivelse

Snitt Jessheim Sør-Øst



Skisse - snitt bredder grønnstruktur med bredder turvegtrasé , skråninger mv



Skisse - oversikt snitt

Det er viktig at grønnstrukturen nord for omkjøringsvegen skal henge sammen med grønnstrukturen øst og sør for omkjøringsvegen, samt mot boligområdene i vest.

I kommunedelplanen er en funksjonell nord/sørgående grønnkorridor for rekreasjon/friluftsliv sikret. Sommerstid kan løypestraseen nyttes for sykling. Sammenbinding til øvrig turstinnett og ytterligere forbindelser må sikres i forbindelse med detaljregulering av området.

På turstiene i disse områdene vil en viss naturfølelse kunne opprettholdes i deler av stinettet. Ny bebyggelse bør ikke legges for nær de viktigste stiene, variasjon må kunne aksepteres. Eksisterende stier fra bebyggelsen opprettholdes eller forsterkes.

Sør for Skogmo er stiene mindre «opparbeidet», det vurderes å være større grad av fleksibilitet i forhold til endringer. I dette området er det lagt inn grønnstruktur med rekkefølgekrav til opparbeidelse av en enklere løypestrase.

3.6.5 Drift av landbrukseiendommer med sterke friluftsjnteresser

En viktig problemstilling er de ulemper med drift av landbrukseiendommer som grunneierne som eier landbruksarealene i nærheten av byggesonen opplever. Med litt omtanke i forbindelse med planlegging av nye utbyggingsområder kan ulempene reduseres ved å sikre at det avsettes tilstrekkelige grøntområder på de eiendommene som bygges ut. Det er viktig at kommunen i videre arbeid i ulike sammenheng også legger vekt på ulike former for konfliktdependende grep (juridiske og økonomiske virkemidler). I tillegg til ulemper med drift, vil enkelte også frykte redusert mulighet for framtidig utbygging.

3.7 Trafikk og kollektivtransport

3.7.1 Dagens situasjon - vegger

Dagens interne vegnett består av relativt smale kjøreveger, og det er få tiltak for sikring av myke trafikanter. Utbyggingsprosjekter i framtida vil medføre behov for tiltak som bedrer framkommelighet og trygger myke trafikanter. Det er lagt inn vegprofiler for flere veglenker i planbestemmelsene hvor tiltak framgår.

3.7.2 Adkomst til nye boligområder

Framtidige boligområder; Dølivammen, Stendansen (Teigen skytebane) og Allergotjordet kan tilkobles Gamle Trondheimsveg. I forbindelse med utbygging av disse områdene må det etableres ensidig fortausløsning langs Gamle Trondheimsveg (se vegprofil i planbestemmelsene/retningslinjene), og det bør gjøres tiltak ved Laachebrua som i varetar sikkerheten for myke trafikanter. Det må avklares med Jernbanelverket hvilke planer de har for utbedring av jernbanebrua.

Ev. behov for stengning av Gamle Trondheimsveg

I forbindelse med utbygging av omkjøringsvegen er det som det framgår av forprosjektet (rapport fra Asplan Viak, datert 2.11.12) for omkjøringsvegen vurdert om det er nødvendig å stenge Gamle Trondheimsveg for innkjøring fra sør pga. siktforhold, men beholde muligheten for utkjøring til omkjøringsvegen. Pga. de trafikksikkerhetsmessige utfordringene knyttet til Laachebrua, og framkommelighetsproblemer på Trondheimsvegen i rushperioden, må det vurderes alternative løsninger for dette framover.

Nordre del av Langelandsfjellet

Framtidige vegløsning for boligområdene i Langelandsfjellet foreslås med en samleveg fra framtidig rundkjøring ved Julius Dahls veg. En ny veglenke foreslås vestover mot Allergot ungdomsskole (merket «V2» på plankartet), og en mot sør parallelt med omkjøringsvegen på vestsiden (merket V3 på plankartet).

Stendansen

Det er knyttet store utfordringer til adkomst for Stendansen. Adkomst kan skje via Stensvegen som er svært smal, og går nær enkelte boliger/garasjer. En mulig løsning kan være at vegen bygges ut med to kjørebaneer over deler av strekningen, men med innsnevring av vegbanen ved passering av bygninger som ligger så nær vegen at det ikke er plass til to kjørebaneer. Dette kan i tillegg fungere som fartsdempende tiltak. En annen mulighet er å trekke ny adkomst til Stendansen felles med adkomst til området *Fjellheim* i vest (plan id. 222 fra 2003). Det er tegnet forslag til vegprofiler for dette i planbestemmelsene/retningslinjene. Et tredje alternativ vil være å knytte boligområdet til nye internveger, V2/V3, eller med ny adkomst direkte til omkjøringsvegen. Dette vil avklares i forbindelse med reguleringsplan for utbyggingsområdet.

Boligområdene sør for Skogmo

For å betjene områdene sør for Skogmo (B7) er det lagt inn en veglenke (merket V1) parallelt med omkjøringsvegen mot sør, og videre østover hvor den krysser omkjøringsvegen. Dette vurderes som en bedre løsning enn tidligere planlagt løsning for disse områdene, hvor de østre delene var forutsatt betjent via dagens samleveg på Skogmo (Julius Dahls veg/Skogmovegen). Det er imidlertid lite ønskelig å øke trafikken gjennom Skogmofeltet ettersom vegen allerede i dag har en årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca. 3.100 kjøretøy. For områdene B7.1 - B7.3 legges det inn adkomst via veg V1 med bru over omkjøringsvegen, som også tilrettelegges for myke trafikanter.

3.7.3 Gang- og sykkelforbindelser

Allergotvegen og Skogvegen bør fortsatt holdes stengt for gjennomkjøring, men vil være et godt alternativ for gående og syklende til og fra Jessheim sentrum. Alle nye samleveger skal etableres med gang- og sykkelveg. Det kan også vurderes fortausløsning.

Det er viktig at det opprettholdes en gangforbindelse fra Skogmo til Allergot ungdomsskole. Dagens regulering sikrer en slik forbindelse, men denne fungerer ikke som opprinnelig tilsiktet slik situasjonen er i dag (jf. HOP-sak 224/09). Det er lagt inn en ny forbindelse som skal erstatte tidligere regulert forbindelse ved Gartnerstubben. Veglenken V2 er lagt inn med gang/sykkelveg som foreslås forlenget til ungdomsskolen.

3.7.4 Kollektivtransport

Kollektivbetjening finnes nå bare langs Algarheimsvegen og Trondheimsvegen. Ny omkjøringsveg planlegges med muligheter for buss-stopp i sør (Langeland/Fjellheim) og nord (Skogmo). Ruter planlegger pr. d.d. ikke å legge ruter via denne. Busslommer er likevel lagt inn i planene for omkjøringsvegen.

3.7.5 Trafikksikkerhet

Skoleelever som går på Døli skole (vest for fv.454 Trondheimsvegen) krysser jernbanen og Trondheimsvegen via Laachebrua og i trafikklystregulert fotgjengerfelt ved Cathinka Guldbergs veg. Ungdomsskoleelever til Allergot benytter også dette krysningpunktet, og har adkomst til skolen via Allergotvegen.

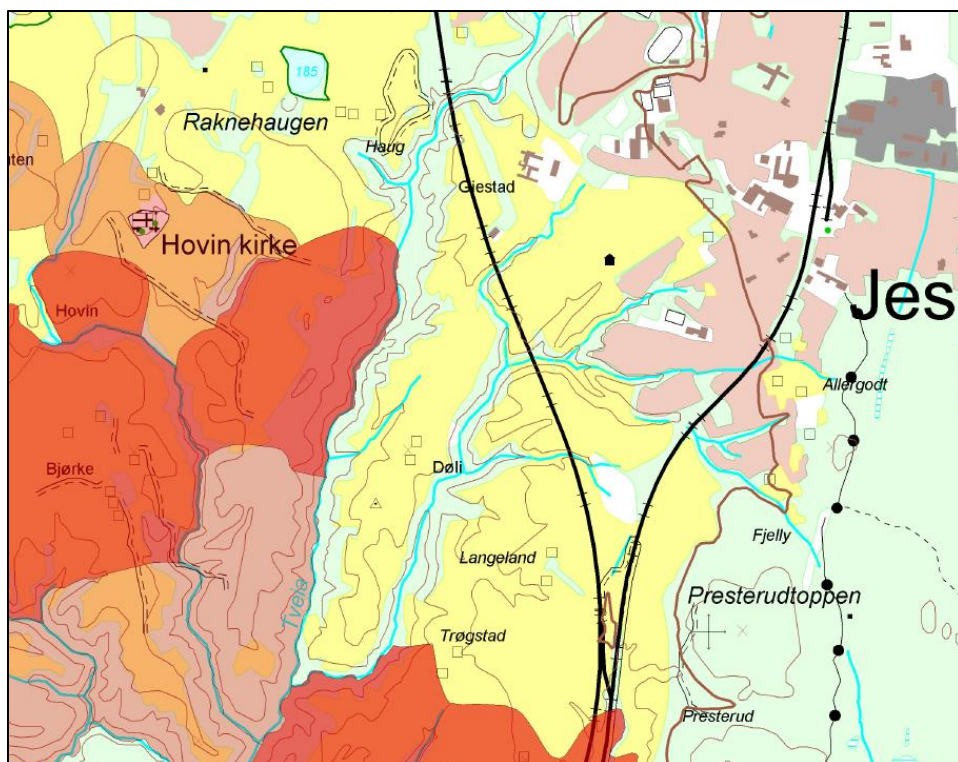
Langs Algarheimsvegen er det manglende gang-/sykkelforbindelse på sørsiden fra Røde Kors-garasjen/Vegholt til Bergstubben(fv.178). Strekningen har stor trafikk og det kan tidvis være problematisk å krysse veien. Det er regulert fortau på strekningen, og tiltaket er prioritert i trafikksikkerhetsplanen i kommunen og på marginallista for samferdselsplanen i Akershus fylke. Strekningen er viktig for ungdomsskoleelever som skal til Allergot skole. Fortausløsningen er lagt inn som rekkefølgekrav til B5.

Det er ikke gang- /sykkelveg langs Gamle Trondheimsveg, og syklistene ferdes i blandet trafikk med biltrafikk i 40km/t. Som beskrevet tidligere er det lagt inn ensidig fortausløsning her. Krysning av fv. 454 ved rundkjøring Jessheim sør er ikke trafikksikker da det ikke er fotgjengerovergang her. Det er nå innvilget «Aksjon skolevegmidler» til dette.

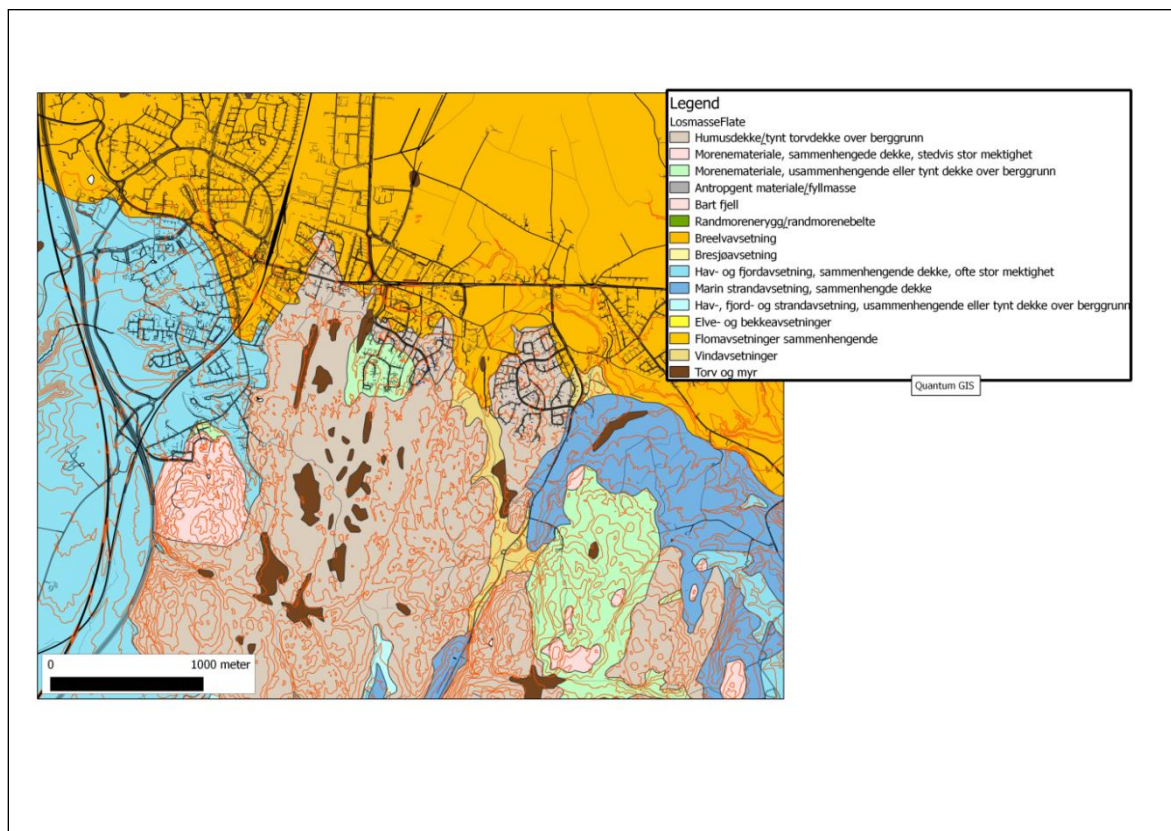
3.8 Samfunnssikkerhet

3.8.1 Kvikkleire/marine avsetninger

Planområdet ligger ikke innenfor det som er registrert som *fareområder med hensyn til kvikkleire* (figur 4). Derimot er det marine avsetninger eller mulighet for å finne marine avsetninger i alle områdene under marin grense (figur 5). Dette medfører at en ikke kan utelukke forekomster av kvikkleire. Konkret gjelder dette store deler av de eksisterende boligområdene i området, blant annet langs Gamle Trondheimsveg og de framtidige boligområdene på Dølivammen og Allergotjordet. I bestemmelsene er det satt krav om geotekniske undersøkelser i planbestemmelsene for områdene under marin grense. Klimaendringer gir grunn til å forvente mer ekstremvær i form av bl.a. større nedbørmengder på kort tid. Dette kan medføre økt erosjon i bekkene innenfor planområdet, som kan utløse kvikkleireskred. Området for øvrig består av morenemateriale, myr og noe bart fjell. Fare for skred av andre typer forekommer normalt ikke.



Figur 4. Kartet viser beliggenheten til registrerte fareområder med hensyn på kvikkleire, mørkere farge indikerer høyere fareklasse.



Figur 5. Kvartærgeologisk kart over planområdet.

3.8.2 Radon, flomfare og skogbrann

Foreliggende radonmålinger viser ikke foruroligende høye verdier, men noen målinger er over dagens anbefalte tiltaksgrense på 100 Bq/m³. Disse ligger imidlertid i intervallet 100 – 150 Bq/m³. Sett i lys av dette bør det vurderes å sikre nye boliger mot radon.

Det er ikke større vassdrag innenfor planområdet, og flomfare utgjør normalt ingen stor trussel. Det er likevel lagt inn bestemmelser om skjerpede krav til utredninger vedrørende flom ettersom det kan oppstå høy vannstand i området rundt Langmyra og flom i mindre bekker.

Mot sør grenser området mot skog. Skogbrann kan under uheldige omstendigheter utgjøre en trussel mot boligområder.

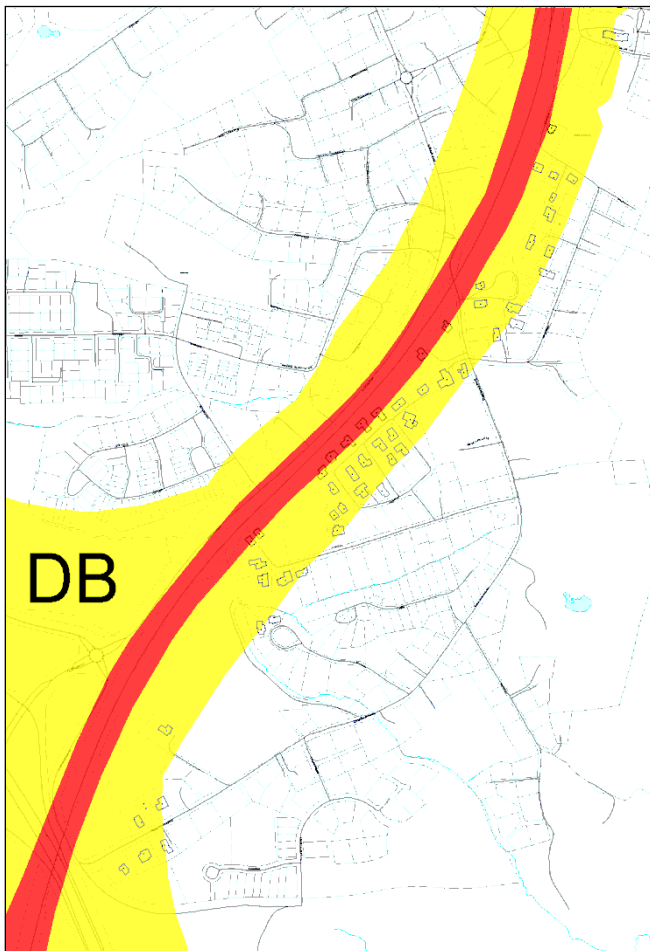
3.9 Miljø, støy, overvann og teknisk infrastruktur

3.9.1 Støy

Skjerming mot støy fra jernbane, riks- og fylkesveger er anleggseiers ansvar. Det vil i praksis si Jernbaneverket og Statens vegvesen. Forurensningsforskriften pålegger anleggseier løpende (minst hvert 5. år) å vurdere støyforholdene og å iverksette nødvendige avbøtende tiltak. Deler av området er utsatt for støy fra jernbane, veg og skytebane.

Jernbane

Områdene langs jernbanen mangler helt skjerming.



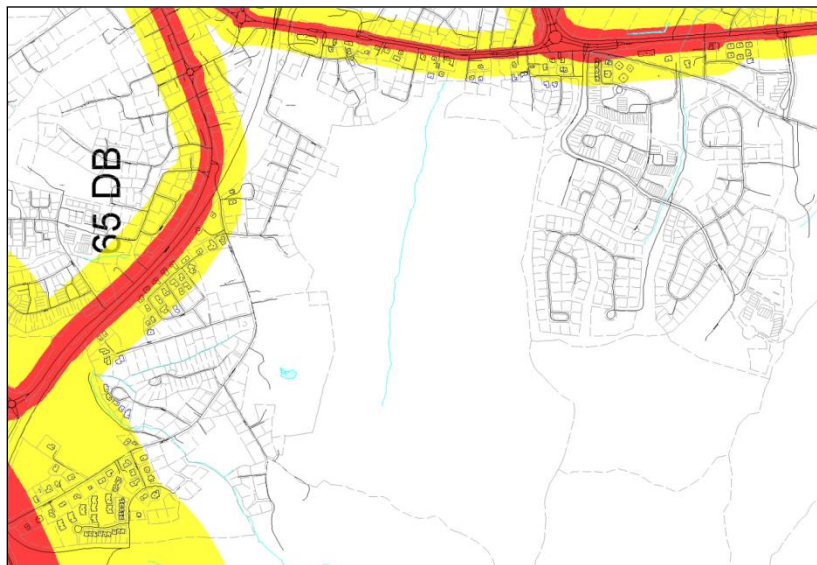
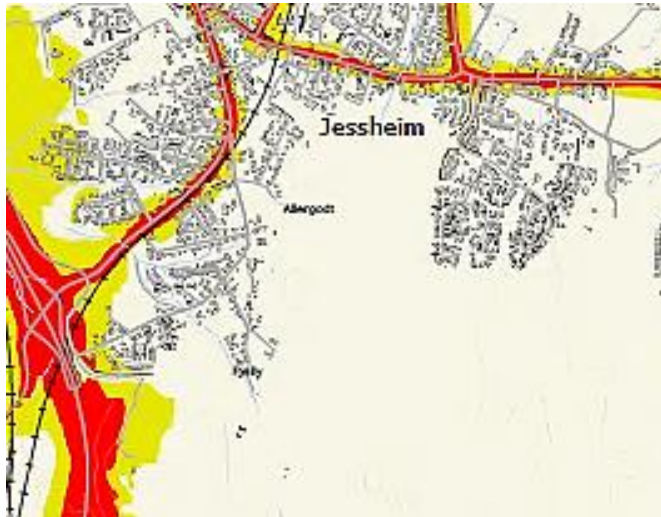
Figur 6. Figuren viser jernbanes støysoner langs planområdets vestre grense

I forhold til støy fra jernbanen (fig. 6) finnes det 55 boenheter innenfor gul sone ($L_{den} > 58$ dB), og 10 boenheter innenfor rød sone ($L_{den} > 68$ dB).

Vegstøy – E6, Algarheimsvegen og omkjøringsvegen

Skjermingen langs E6 er av dårlig kvalitet, og bør utbedres. Langs Algarheimsvegen ligger bebyggelsen tett opp til veien. Framtidig etablering av omkjøringsvegen og ny tverrforbindelse i sentrum nord for jernbanestasjonen (Tverrvegen), vil på mellomlang sikt avlaste Algarheimsvegen noe slik at støysituasjonen bedres noe.

I forhold til vegstøy (fig. 7) viser beregningene at 21 boenheter pr i dag er innenfor rød sone ($L_{den} > 65$ dB) og 139 boenheter innenfor gul sone ($L_{den} > 55$ dB).



Figur 7. Figuren viser vegstøy i forhold til de viktigste eksisterende vegene som berører planområdet

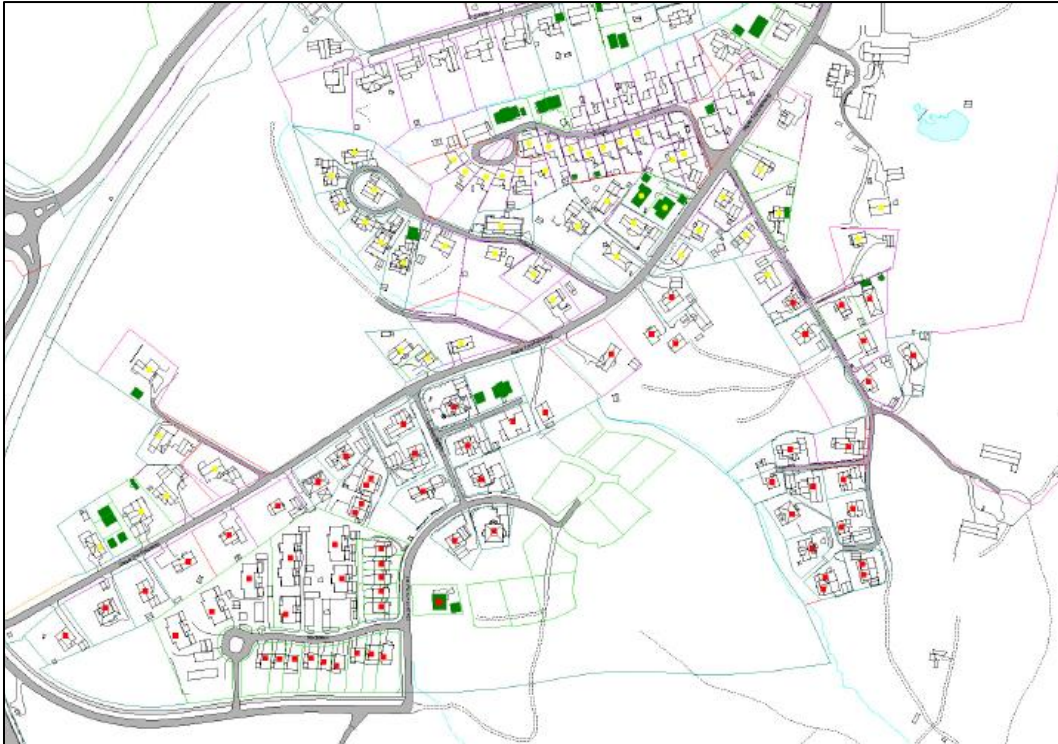
Beregning av støysituasjonen langs planlagt omkjøringsveg (Rapport Asplan Viak datert 24.09.12, vedlegg) viser at det vil være behov for støyskjermingstiltak i forhold til etablerte og framtidig boligområder.

Byggeforskriftene setter krav til innendørs støynivå. Utbygging i områder definert som rød sone, bør unngås helt. Det satt krav til anleggsstøy ved utbygging av de enkelte områder. Dette er spesielt viktig dersom anleggsfasen strekker seg over lang tid. T-1442, avsnitt 4 gir anvisninger om dette.

Skytebanestøy

Beregninger viser at det finnes 73 boliger innenfor gul sone ($L_{den} > 30$ dB) i forhold til Teigen skytebane. Innenfor rød sone ($L_{den} > 55$ dB) finnes det 68 boliger (Fig. 8). Det forutsettes at Teigen skytebane flyttes. Ny lokalisering av skytebanen er foreslått ved Skinnesmia (to alternative områder) i

kommuneplanen som var utlagt til offentlig ettersyn fram til 1.3.2015. Inntil skytebanen er flyttet må videre boligbygging i området ivareta kravene til støyskjerming, eventuelt avvente flytting av anlegget.



Figur 8. Boliger berørt av skytebanestøy, røde prikker; $L_{den} > 55$ dB, gule prikker; $L_{den} > 30$ dB

3.9.2 Overvann

Overvannshåndteringen skal skje lokalt, og ikke medføre økt vannføring i vassdrag som kan medføre økt erosjon. Vannet drenerer mot Leira i de sør-vestlige områdene ved Langelandsfjellet, og mot Rømua i de øvrige områdene (nord og øst). Det er viktig å sikre at overvannssystemene har tilstrekkelig dimensjon. Prognoser for framtidig klima antyder at nedbør vil komme som kraftige regnskyl. Overvannssystemet må kunne håndtere dette uten at det oppstår skader på eiendommer og viktig infrastruktur. Samtidig må det ikke gi økt vannføring (og fare for erosjon) nedstrøms i berørte vassdrag. Det kan bli nødvendig å etablere tiltak med sikte på å fordrøye avrenningen.

Overordnede krav til overvannshåndtering framgår av planbestemmelsene. Underliggende detaljplaner må vise hvordan en i praksis skal oppfylle gitte krav.

3.9.3 Om behov for oppgraderinger av teknisk infrastruktur

Boligområdene sør for omkjøringsvegen (B8) krever betydelige investeringer i infrastruktur innen avløp. Det er ikke mulig å koble til lokalt nett uten oppdimensjonering, overføringsledning til renseanlegg må også oppdimensjoneres eller legges ny. Kostnadene er anslått til om lag 30 mill. kroner. I kostnadsoverslaget ligger en ny hovedvannledning og avløpsledning fram til Algarheimsvegen, samt 1-2 pumpestasjoner for kloakk. Vann kan tas fra eksisterende ledning ved motorveien. Disse kostnadene ligger ikke inne i økonomiplanen. Kostnadene for infrastruktur til øvrige av de foreslåtte utbyggingsområdene vil være langt lavere. Det vises også til omtale i konsekvensutredningen.