

SAKSUTSKRIFT

Utv.saksnr	Utvalg	Møtedato
250/14	Hovedutvalg for overordnet planlegging	24.11.2014
91/14	Kommunestyret	01.12.2014

VEDTAK AV OMRÅDEREGULERINGSPLAN FOR JESSHEIM NORD

Vedtak

Områdereguleringsplan for Jessheim nord med kart og bestemmelser datert 12.11.14, vedtas med hjemmel i plan- og bygningslovens §12-2 og 12-10.

Rett utskrift

Kurt O. Kristoffersen
Formannskapssekretær

Sendt: Saksbehandler for videre forføyning.

Saksprotokoll i Kommunestyret - 01.12.2014

Saken ble behandlet før sak PS 90/14

Repr. Lise Kragset Furuseth (KrF) ble enstemmig erklært inhabil i saken.

Behandling:

Av 45 representanter var 42 til stede medregnet møtende vararepresentanter.

Votering: Hovedutvalg for overordnet planleggings innstilling ble enstemmig vedtatt.

Saksprotokoll i Hovedutvalg for overordnet planlegging - 24.11.2014

Repr. Lise Kragset Furuseth (KrF) ble enstemmig erklært inhabil i saken.

Behandling:

Av 11 representanter var 9 til stede.

Votering: Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Områdereguleringsplan for Jessheim nord med kart og bestemmelser datert 12.11.14, vedtas med hjemmel i plan- og bygningslovens §12-2 og 12-10.

RÅDMANNENS INNSTILLING

Områdereguleringsplan for Jessheim nord med kart og bestemmelser datert 12.11.14, vedtas med hjemmel i plan- og bygningslovens §12-2 og 12-10.

Ullensaker, 14.11.2014

Tor Arne Gangsø
Rådmann

Saksbehandler: Elisabet Frøyland

Vedlegg:

1. Forslag til plankart, datert 15.6.2014, revidert 12.11.2014
2. Forslag til planbestemmelser, datert 15.6.2014, revidert 12.11.2014
3. Statens vegvesen, vedr. innsigelse, brev datert 10.11.2014.
4. Oppsummering av uttalelser til 1. gangs behandling, datert 12.11.2014
5. Trafikkanalyse, datert 05.02.2014, revidert 24.06.2014
Vedlegg 4 og 5 er de samme som til detaljreguleringen

Saksdokumenter:

1. ROS-analyse
2. Grunnforhold og grunnvann
3. Naturmangfold og friluftsliv
4. Grusressurser
5. Støyvurdering
6. Luftutredning
7. Utleggelse til offentlig ettersyn, HOP-sak 138/14, den 23.6.2014.
8. Fastsettelse av planprogram, HOP-sak 71/14, 31.3.2014.
9. Planprogram vedtatt 31.3.2014.

Fagrapportene (saksdokumentene 1-5) er uendret etter 1. gang behandlingen, og felles som til detaljreguleringen.

SAKEN GJELDER

Forslag til områderegeringsplan for Jessheim nord ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn av Hovedutvalg for overordnet planlegging den 23.6.2014 (sak 138/14). Høringsfristen ble satt til 15.9.2014.

Arbeidet med detaljregulering av søndre del av området, hvor det legges til rette for LHL-sykehuset og andre helserelaterte virksomheter, har pågått parallelt. Det er kommet inn 11 uttalelser i høringsperioden, herunder innsigelse fra Statens vegvesen vedr. rekkefølgekravene som var utformet i planforslaget. Høringsuttalelsene er sammenstilt med rådmannens merknader i eget vedlegg.

Statens vegvesen har konkretisert sine krav i brev datert 10.11.2014. Det er gjort endringer i reguleringsplanene som følge av dette. Dersom disse vedtas anses innsigelsen imøtekommet og bortfalt. Begge reguleringsplanene fremmes nå for vedtak i kommunestyret.

Bakgrunn

Områderegeringsplanen dekker et område på om lag 290 daa. Aspelin Ramm Eiendom AS og James Strong AS står bak selskapet Gardermoen Campus Utvikling AS (GCU). Selskapet har utviklet planer for lokalisering av nytt sykehus for Landsforeningen for Hjerte- og Lungesyke (LHL), og har forestått arbeidet med områderegeringsplanen i tett dialog med administrasjonen i Ullensaker kommune.

Endringer etter 1.gangsbehandling i plankart og bestemmelser

Statens vegvesen knyttet innsigelse til planforslaget med bestemmelser. Statens vegvesen krever at rekkefølgekravene må formuleres slik at de sikrer at igangsettingstillatelse innen planområdet ikke kan gis før det er etablert nødvendige samferdselstiltak. Dette iht. detaljreguleringsplanen for E6 med kryssene V23 og V24 samt vegtilknytning på begge sider av E6 ved Jessheim, vedtatt 16.06.2014. Statens vegvesen viser i innsigelsen bl.a. til bestemmelsene som er vedtatt for Gardermoen næringspark II B og C, og at de har forpliktet seg til å arbeide for tilsvarende rekkefølgekrav i alle regulerings- og byggeplaner som fremmes innen planområdet. Statens vegvesen har konkretisert sine krav i brev datert 10.11.14. For å imøtekomme innsigelse fra Statens vegvesen er bestemmelsene i § 4 (rekkefølgekrav), omformulert til følgende:

1. Før det gis igangsettingstillatelse innen planområdet skal samferdselstiltak regulert i "*Detaljregulering for E6 med kryssene V23 og V24, samt vegtilknytninger på begge sider av E6 ved Jessheim*", vedtatt 16.06.2014, være etablert.
2. Før det gis igangsettelse innen planområdet skal byggeplan for riks- og fylkesveger være godkjent av Statens Vegvesen, og gjennomføringsavtale med nødvendige økonomiske garantier for infrastrukturtiltakene skal være inngått.

Statens vegvesens krav imøtekommes med dette. De nødvendige endringene er ivaretatt med planbestemmelsene slik de er utformet. Statens vegvesen i brev datert 22.9.2014 signalisert at de vil kunne akseptere en dispensasjon på gitte vilkår, dette er tilsvarende signaler som Statens vegvesen ga i forbindelse med etableringen av COOPs hovedlager. Forutsatt framdrift for bygging av sykehuset fordrer at det søkes og innvilges dispensasjon fra de nevnte rekkefølgebestemmelsene. En slik dispensasjon vil forutsette at CGU inngår avtaler og forplikter seg til å bidra til finansiering av E6- kryssene. Det pågår prosesser knyttet til dette.

Bolig

Det foreslås boligformål i områdene som grenser til eksisterende boligområde ved Svenskestusletta. Rådmannen fremhevet i forkant av høringen at omfanget av boligbebyggelse som skal tillates i området, og spesielt til byggehøyder i delområde 2 ville vurderes særskilt i etterkant. Med bakgrunn i dette, og uttalelse fra naboer i eksisterende boligområde øst for planområdet, er følgende endringer innarbeidet i plankart og bestemmelser:

1. Høyde i felt B/K/T nærmest fv. 454 er satt ned fra kote 246, til 238 og 229. Nær Trondheimsvegen er høydene satt til 217,5 og 214 meter.
2. Høyde i felt B/K nærmest Trondheimsvegen er satt ned fra kote 221 til kote 215.
3. Byggegrensen fra Trondheimsvegen er flyttet 2.5 meter vestover.
4. § 3 plankrav omformulert slik at den er tydeligere på at det skal utarbeides detaljregulering ved større tiltak.
5. I § 6.2 er det innarbeidet ytterligere krav til utforming knyttet til felt B/K/T og B/K:
 - a. Næringsbebyggelsen vest og øst for fv. 454 skal samspille i materialbruk og utforming.
 - b. Innenfor B/K/T og B/K skal boligbebyggelsen som ligger nærmest Trondheimsvegen utformes slik at den henvender seg mot Trondheimsvegen.
 - c. Innenfor B/K/T og B/K skal mellomrommet mellom næringsbebyggelsen og boligbebyggelsen, og arealet som ligger i tilknytning til gangbroen over fv. 454, utformes med parkmessige kvaliteter og være offentlig tilgjengelig.

- d. Boligbebyggelsen skal utformes med høy arkitektonisk kvalitet og utformes med varierende størrelser, høyder og typologier.
6. I § 7.4 og § 7.5 er det tilføyd krav om at “Langs Trondheimsvegen skal det etableres boligbebyggelse. Langs fv. 454 skal det etableres kontorbebyggelse.”

Etter øvrige innspill fra Statens vegvesen, OSL og Akershus fylkeskommune er følgende endringer innarbeidet i plankartet og bestemmelsene:

7. Byggegrensen langs fremtidig fylkesveg på 30 meter målt fra senterlinjen fra nærmeste kjørefelt, er vist og målsatt plankartet.
8. I Trondheimsvegen, nord for framtidige kryss 4 i vegplanen for V23, er byggegrensen utvidet fra 15 til 20 meter målt fra senterlinjen fra nærmeste kjørefelt.
9. Miljøsonen/byggeforbudssonen langs E6 er vist og målsatt i kartet.
10. Anlegg- og riggområdet som var foreslått i miljøsonen langs E6 er tatt ut av bestemmelsene.
11. Tillatelse til midlertidig parkeringsplasser i miljøsonen er tatt ut av bestemmelsene.
12. § 6.6 Restriksjoner i fht. Oslo lufthavn Gardermoen, er i bestemmelsene omformulert etter innspill fra OSL: *“Det tillates ikke bygg, anlegg eller konstruksjoner herunder kraner, som trenger gjennom flyplassens horisontalflate på kote 252,7. Det skal gjennomføres radiotekniske vurderinger av hvorvidt det planlagte objekts plassering, størrelser og utforming kan påvirke signalkvaliteten ved anlegg på flyplassen. Bruken av bygningskraner skal inngå i vurderingen. Det må ikke etableres laserlys eller annet lys som på grunn av sin intensitet, utforming eller farge kan medføre fare for flysikkerheten. OSL skal varsles i alle søknadspliktige plan- og byggesaker innenfor planområdet.”*
13. Hensynssone H_730 er endret til bestemmelsesområde #1-#5. I fellesbestemmelsene er følgende tekst innarbeidet: ”Det stilles ikke vilkår om arkeologiske undersøkelser i forbindelse med dispensasjon av de berørte automatisk fredete kulturminnene id 140209, 140210, 140211, 140213 og 140214 som er markert som bestemmelsesområde AFK #1- #5 i plankartet. Tiltak iht. planen er tillatt.”

Det er i tillegg gjort en øvrig endring i bestemmelsene. I bestemmelsene er det innarbeidet krav til at behovet for fortau, fra adkomsten til B/K/T og nordover frem til eksisterende gang- sykkelveg, skal belyses ved detaljregulering av område B/K/T og B/K.

Planbeskrivelsen følger videre og er revidert ihht. overstående endringer.

PLANBESKRIVELSE

Forslagsstiller

Tiltakshaver er Aspelin Ramm Eiendom AS og James Strong AS som står bak selskapet Gardermoen Campus Utvikling AS (GCU). Rambøll Norge AS er engasjert for å bistå i utarbeidelsen av områdereguleringsplanen.

Sakens forhistorie

Utgangspunktet for planarbeidet er nytt sykehus for Landsforeningen for hjerte og lungesyke (LHL) hvor Glitre og Feiringklinikken skal samlokaliseres i et nytt sykehus. GCU har utviklet planer for å lokalisere sykehuset på Jessheim Nord. LHL vedtok på sitt landsstyremøte 05.10.2013 at de ønsker å satse på prosjektet, og dette er utløsende for igangsetting av planarbeidet.

Plan- og bygningsloven åpner for at private kan utarbeide områderegulering innenfor de rammer som kommunen setter. Hovedutvalg for overordnet planlegging (HOP) behandlet 16.09.2013 planforespørselen fra GCU om å utarbeide områdereguleringen for kommunen. Utvalget var positiv til planene om å etablere LHLs sykehus i Gardermoen-området, og til at initiativtakerne utarbeider forslag til områderegulering for kommunen.

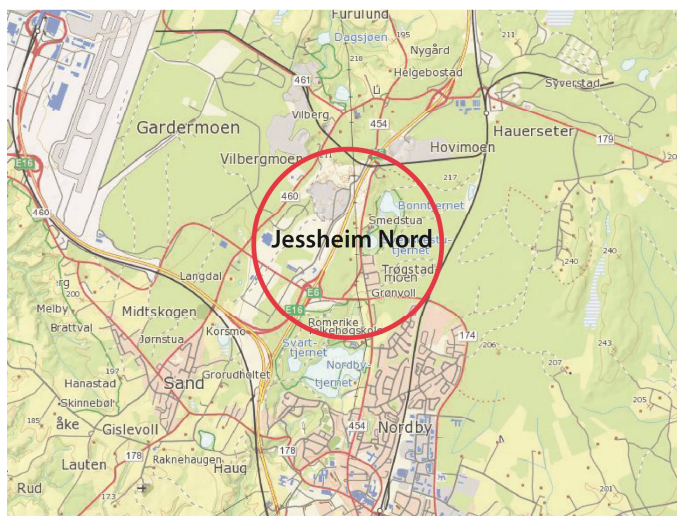
Hensikten med planen

Hensikten med planen er å se på muligheten for å utvikle Jessheim nordover, langs kollektivstrengen, mot næringsparken og hovedflyplassen. Områdereguleringen skal utvikle et plangrep som binder området sammen med omgivelsene. Området er lagt inn som nytt utbyggingsområde i det pågående arbeidet med rullering av kommuneplanen.

1. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

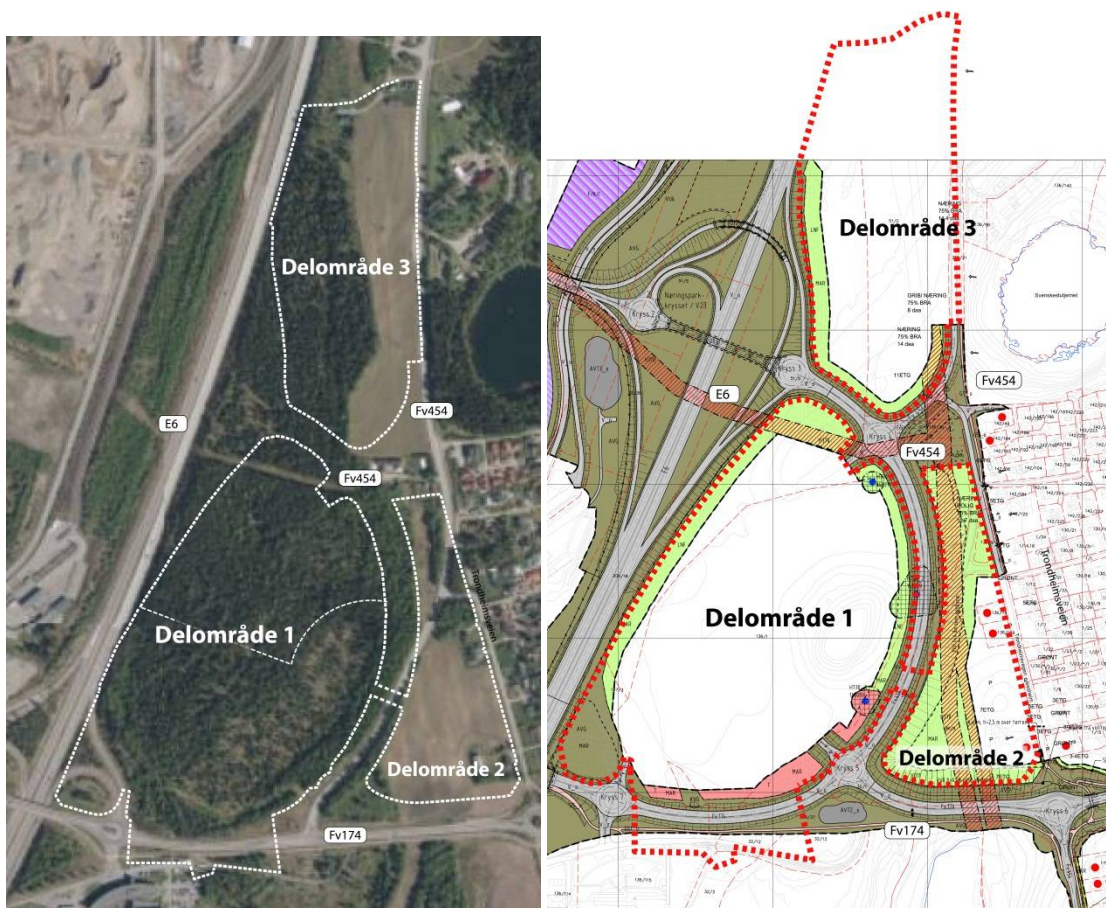
1.1 Planens avgrensning og beliggenhet

Planområdet ligger øst for Gardermoen, mellom E6 og Fv454. Området er i dag hovedsakelig ubebygget og skogkledt med noe dyrka mark. Topografien er relativt flat med en helning i nord-sørgående retning. Store deler av planområdet ligger på kote 206. Det er en dødisgrop sentralt i området med en diameter på omlag 170 m. Nærmeste nærsenter med handels-, service-, og togtilbud er Jessheim, i en avstand på om lag 2,5 km.



Figur 1 – Oversikt over planområdets beliggenhet og tilgrensende områder (kilde: miljøstatus.no)

Planområdet er på om lag 275 dekar. Mot vest følger planavgrensningen E6 og i sør Fv. 174, som også er overgangen til Nordbytjernet landskapsvernområde. I øst grenser områdereguleringsplanen til boligområdet Trøgstadmoen ved Svenskestusletta. Mot nord strekker planområdet seg til gårdsbebyggelsen ved Smedstua.



Figur 2 – Illustrasjonen til venstre viser planområdet på luftfoto for området (Kilde:kart.dgi.no). Illustrasjonen til høyre viser planavgrensning med rød strek på reguleringsplanen for V23 og V24. Illustrasjonen viser også nummeringen av kryss i reguleringsplanen for V23 og V24.

1.2 Naturressurser og biologisk mangfold

Dyrka mark

Store deler av planområdet består av skog og dyrka mark. Skogen er registrert som barskog av høy bonitet. Planområdet berører i underkant av 65 dekar med dyrket mark.

Grunnforhold

Det er utarbeidet egen rapport med tema «Grunnforhold og grunnvann» som ligger vedlagt. Grunnen består av breelavsetninger med fast sand og grus. Vurdert som byggegrunn er løsmassene i planområdet godt egnet. Området er en del av den store løsmasseavsetningen på Gardermoen. Massene er selvdrenerende og stabile.

Grunnvann

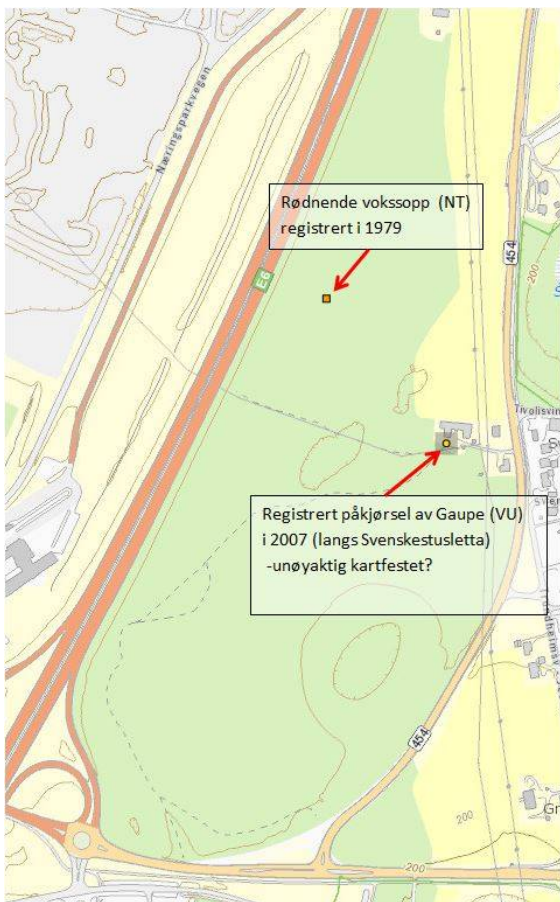
Et meget verdifullt grunnvannsreservoar, egnet uttaksområdene for drikkevann i større format, ligger vest for planområdet. Grunnvannet har en nordvestlig strømningsretning, og Svenskestutjern og Bonntjern beliggende i nordøst vil derfor være beskyttet mot påvirkning fra planområdet. Det

samme gjelder aktuelle uttaksområder for grunnvann til drikkevannsforsyning sørvest for planområdet.

Naturmangfold

Det er utarbeidet en egen rapport med tema «Naturmangfold og friluftsliv» som ligger vedlagt.

Det er ikke kjent at det finnes store verdier for biologisk mangfold i planområdet, bortsett fra en registrering av Rødnende vokssopp, som er nær truet (NT) i Artsdatabankens Rødliste. Det påpekes i vurdering av arten at det er stor usikkerhet rundt hvor mange lokaliteter/individer som finnes, og at det spesielt er stor usikkerhet rundt mørketall for høyereliggende granskoger. Registreringen er fra 1979, og det er ikke kjent at arten er registrert i området i nyere tid.



Figur 3: Registrerte rødlistearter innenfor planområdet

Det er registrert flere svartelistede arter i og rundt planområdet. Artene hvitsteinkløver (SE) er spesielt tallrik langs E6, mens hagelupin (SE) forekommer langs Fv. 174 og 454.

Grusressurser

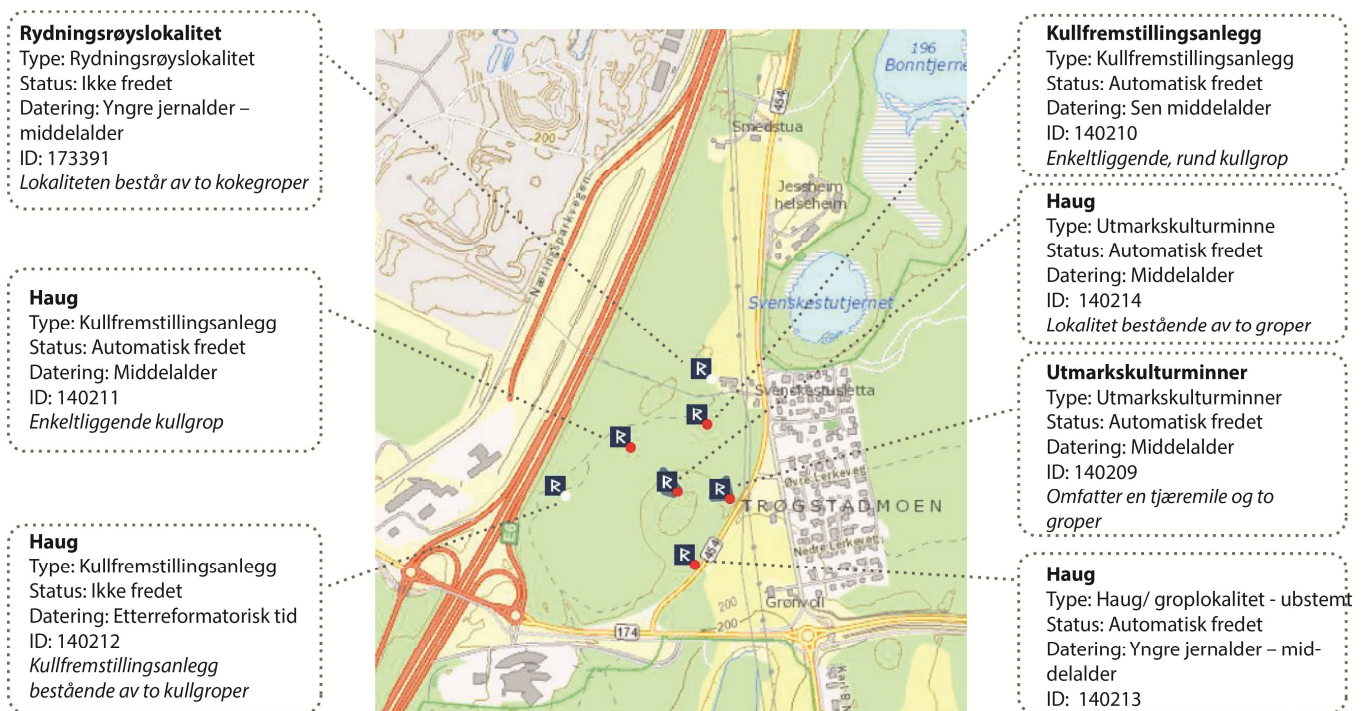
En egen rapport med tema «Grusressurser» er vedlagt. I og rundt planområdet er sand- og grusforekomstene klassifisert til «nasjonalt viktig». Nærmeste grustak i drift ligger på Hovinmoen, like vest for planområdet. Nord for planområdet har det også vært omfattende uttak.

1.3 Friluftsliv

Det er utarbeidet en egen rapport om tema «Naturmangfold og friluftsliv» som ligger vedlagt saksfremlegget. Det er ikke kjent om selve planområdet er brukt av lokalbefolkningen og området antas ikke å være særlig attraktivt for friluftsliv, blant annet på grunn av støy fra E6 og trafikkerte veger rundt (området er ikke støyskjermet per i dag). Det er imidlertid gode muligheter til å oppsøke attraktive friluftsområder i umiddelbar nærhet til planområdet. Tilstøtende områder, spesielt Nordbytjern, er svært attraktive for friluftsliv og rekreasjon. Andre større friluftsområder i nærheten er Svenskestutjern, Romerriksåsen, Hurdalssjøen og Hovinfjellet.

1.4 Kulturminner

Offentlige register inneholder fem automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet og to som ikke er fredet. Akershus fylkeskommune søkte Riksantikvaren den 03.02.2011 om dispensasjon for tre registreringer; 140210, 140213, 140209 i forbindelse med planarbeidet for veganlegget V23/V24. (Planid: 0235348). Dispensasjon ble innvilget (1.11.2014), under forutsetning av at det blir foretatt arkeologisk utgravning før iverksetting av tiltak.



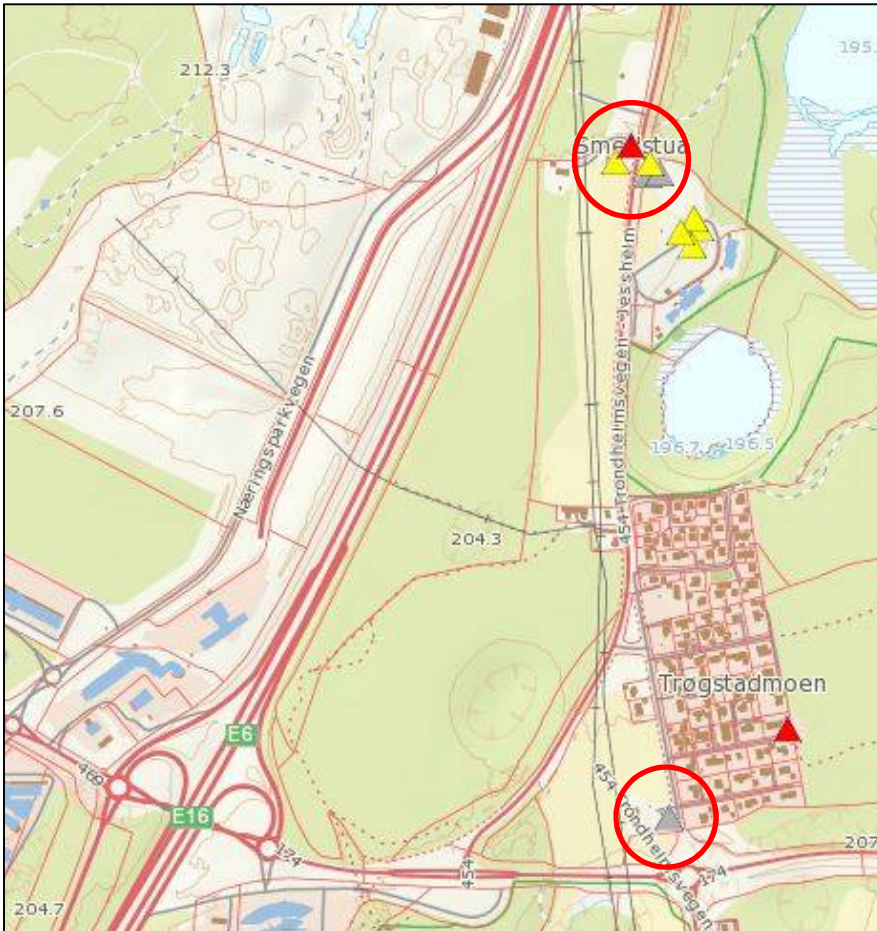
Figur 4 - Kulturminner innenfor planområdet (kilde: askeladden.no)

Nyere tids kulturminner

Nyere byggverk og anlegg fra etter år 1537 kan fredes når de har arkitektonisk eller kulturhistorisk verdi. Det finnes kulturminner fra nyere tid innenfor planområdet. I nord ligger tunet på småbruket Smedstua hvor bolighus og driftsbygning er registrert i SEFRAK (235-212-010 og 011). Smedstua ligger også Ullensaker kommunes kommunedelplan for kulturminner. Objektet har lav verneklasse (B3). Sørøst langs Trondheimsvegen, på eiendommen Grønvold, er våningshuset også SEFRAK-registrert (235-212-017). Sistnevnte bygg er revet.

SEFRAK er et register over eldre bygninger og kulturminner fra før 1900. Bygninger som er SEFRAK-registrerte er ikke tillagt spesielle restriksjoner, men registreringen er ment som et

«varsko» om at det bør gjøres en lokal vurdering av verneverdien før en eventuelt gir tillatelse til å rive, flytte eller endre bygningen.



Figur 5 - SEFRAK-registreringer i planområdet. Rød trekant betyr at bygget er meldepliktig, gul trekant betyr at det er annen SEFRAK registrering, og grå trekant betyr ruin eller fjernet bygning. (kilde: miljøstatus.no)



Figur 6 – Venstre: SEFRAK-registrert driftsbygning fra 1900-1924. (Nr. 0235-212-10) Høyre: Sefrak-registrert våningshus fra 1800-1899, huset er meldepliktig. (Nr.0235-212-11). Byggene er på Smedstua, helt nord i planområdet.

1.5 Eksisterende bebyggelse

Planområdet er i all hovedsak ubebygget, med unntak av noen frittliggende enebolighus og gårdsbygninger i østre og nordre kant av plangrensen.

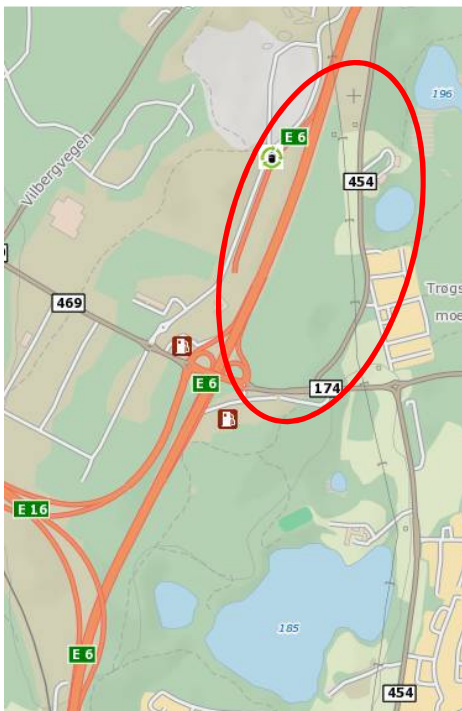
1.6 Veg og trafikkforhold

Vegsystem og trafikkforhold

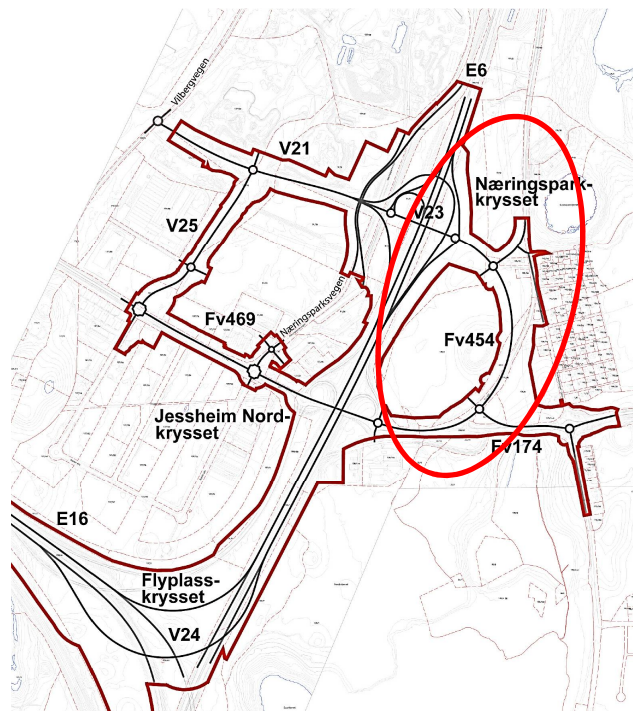
Dagens vegnett er vist i figuren under. Trafikken på Fv174 er økende og vil fortsette å øke i årene framover. Samtidig vokser trafikken på flyplassen og dagens tilknytningspunkter til E6 har ikke tilstrekkelig kapasitet til den forventede veksten.

Statens vegvesen planlegger å flytte dagens Jessheim nord-kryss lengre nord. Figuren under viser en framtidig situasjon der Flyplasskrysset (heretter benevnt V24) er ombygd og dagens kryss mellom Fv174 og E6 (heretter benevnt V23), er flyttet nordover fra dagens plassering. Dagens Jessheim nord-kryss blir nedlagt, og vil i framtida bestå kun som en forbindelse over E6, se figur under.

Realiseringen av reguleringsplanene for Jessheim nord er avhengig av det nye vegsystemet. Nytt sykehus for LHL forutsettes å ha byggestart i 2015 og med ferdigstillelse i august 2017. Dette betyr at sykehuset må fungere både med dagens vegnett og med et framtidig fullt utbygd vegnett.



Figur 7 - Dagens vegnett. Rød oval angir planområdet for områdereguleringsplan Jessheim nord.



Figur 8: Planavgrensningen for V23 og V24, kryssene er markert. Rød oval angir planområdet for områdereguleringsplan Jessheim nord (Kilde: SWECO 2013).

Kollektivtrafikk

I nærheten av planområdet ligger det bussholdeplasser i Fv174/454, ved rundkjøringa i sydøst (Grønvold, og i Trondheimsvegen nord for planområdet (Helseheimen). Her stopper busslinjene 811, 818, 838, 3535, 3573 og 3771. Både 818 og 838 dekker øst-vestforbindelsen mellom Jessheim og Gardermoen via Næringsparken. Linje 811 er en forbindelse mellom Jessheim og Eidsvoll langs gamle E6 (Trondheimsvegen).

Busstilbudet er koblet mot toget i halvtimesfrekvens fra Jessheim til Oslo. *Nordby* er den nærmeste holdeplass for tog i tilknytning til planområdet, ca. 2 km unna. *Hauer seter holdeplass* ligger i en avstand på ca. 3 km fra planområdet.

Shuttlebussen til flyplassen betjener de ulike hotellene i nærheten av planområdet. Quality Hotel Gardermoen Airport, som ligger rett syd for planområdet har betjening fra shuttlebusslinje S22 med 15 min. frekvens i rush og 30 minutters frekvens ellers på dag og kveld. Dette er et privat finansiert tilbud direkte til flyplassen via næringsparken.

Forhold for gående og syklende

Trondheimsvegen har opparbeidet gang- og sykkelveg fra Jessheim. Denne krysser i undergang under Fv174 øst for rundkjøringa på Grønvold og fortsetter i blandet trafikk langs den gamle delen av Trondheimsvegen (her boliggate i blindveg) nordover til Svenskestuvegen. Herfra fortsetter egen gang- og sykkelveg på østsiden av Trondheimsvegen nordover mot Dal.

Langs Fv174 er det ensidig gang- og sykkelveg på sydsiden (og vestsiden) fra Jessheim øst. Denne krysser Trondheimsvegen i plan syd for rundkjøringa ved Grønvold og fortsetter på sydsiden av Fv174 vestover og krysser E6 i bru. Det er også en turveg som krysser Fv174 i undergangen rett øst for hotellet.

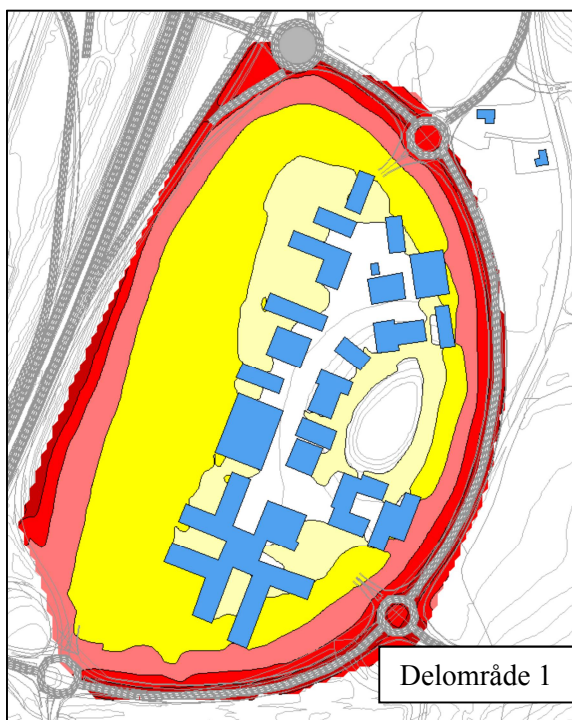
Sør for Fv. 174 er det opparbeidet gang- og sykkelveg. Det er ikke tilrettelagt for myke trafikanter i reguleringsplanen for V23.

1.7 Støy

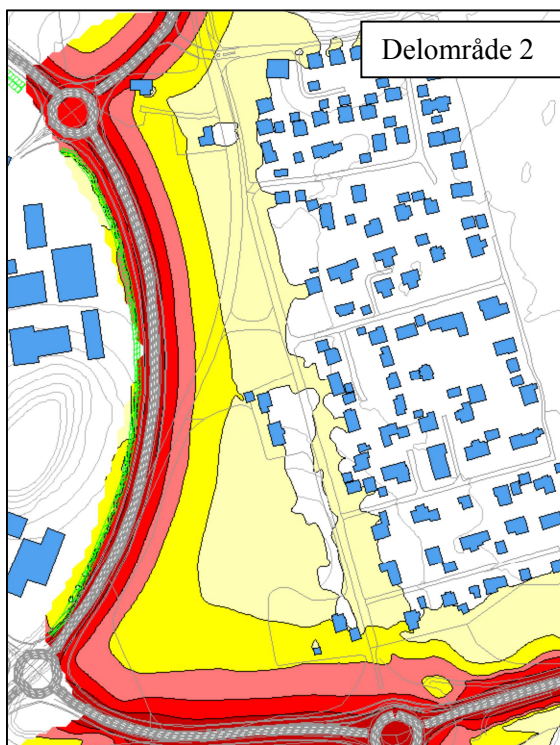
Egen rapport om støy ligger vedlagt reguleringsplanen. Området er støyutsatt og hovedkilden for støy kommer fra vegtrafikk. Støybelastningen vil derfor endre seg når veganlegget omkring planområdet er ferdigstilt.

I støyanalysen er det beregnet støy fra trafikken som vil bli generert på det planlagte vegsystemet, V23 og V24, samt trafikken som genereres fra reguleringsplanen for Jessheim nord.

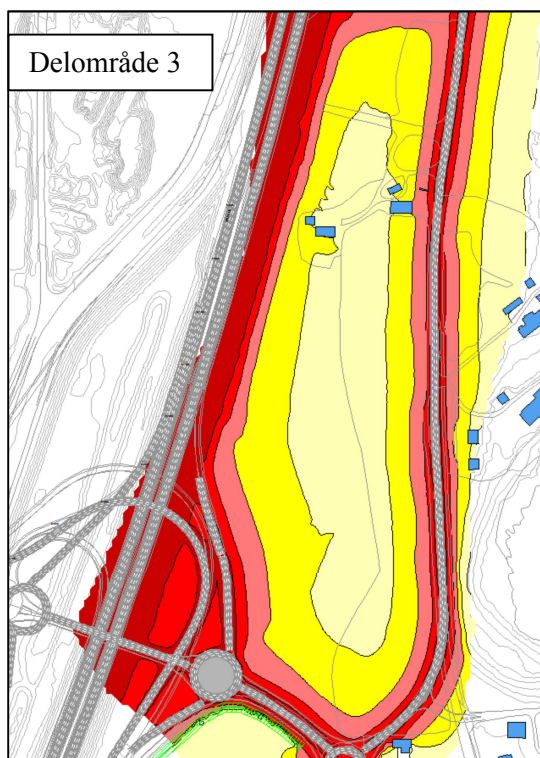
Illustrasjonene under viser dette støybildet på de tre delområdene, i en situasjon hvor det ikke er etablert støytiltak i form av voll eller skjerm.



Figur 9: Uten støyskjerming er det gul sone på store deler av miljøsonen mellom bebyggelsen og E6. Planlagt bebyggelse skjerner for støyen og skaper områder med tilfredsstillende støynivå mellom seg.



Figur 10: Uten støyskjerming ligger Delområde 2 i gul og delvis i rød støysone.



Figur 11: Hele Delområde 3 ligger i gul og rød støysone uten støyskjerming.

1.8 Forurensning

Det er ikke registrert forurensete masser innenfor planområdet. Det kan likevel ikke utelukkes at det er forekomst av forurensning her, men det anses som lite sannsynlig da det tidligere ikke har vært aktivitet i området som tilsier forurensningsfare.

1.9 Risiko- og sårbarhet

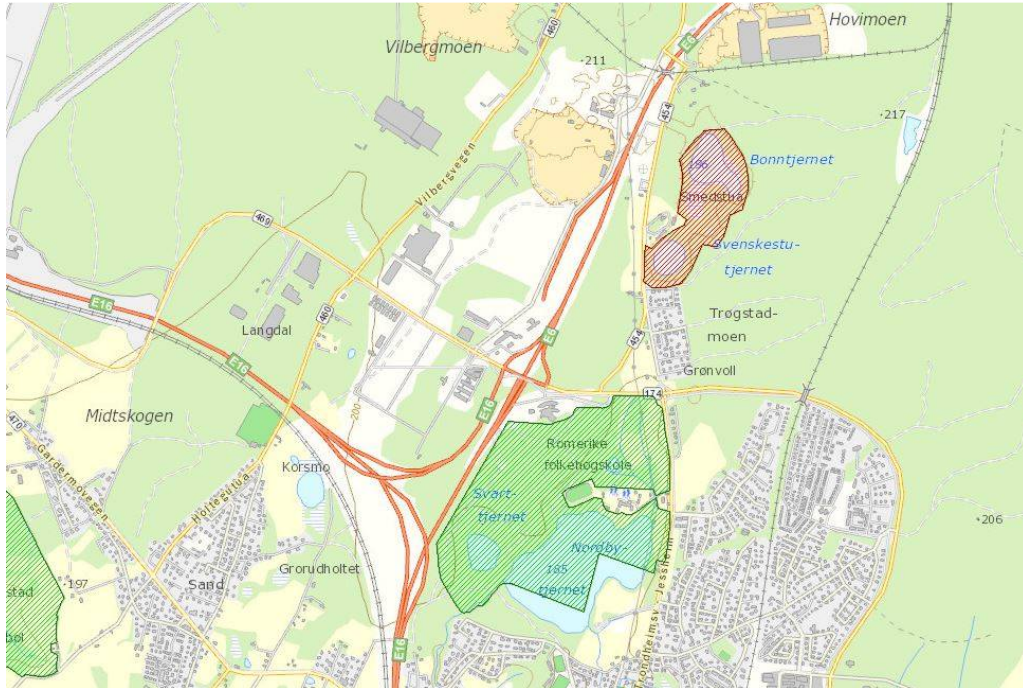
Det er utarbeidet egen risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) som er vedlagt områdereguleringsplanen. ROS-analysen har i alt beskrevet og vurdert 54 tema eller hendelser. Analysen retter særlig oppmerksomhet på temaene radongass, luftforurensning og støy. Det er vurdert «høy risiko» knyttet til disse forholdene og det bør derfor gjennomføre risikoreducerende tiltak. Videre er det anbefalt å fjerne svartelistede plantearter fra planområdet før en eventuell utbygging.

Nord/syd gjennom planområdet går det to høyspentledninger en 66 kv-HSP linje og en 11 kv-linje.

1.10 Tilstøtende arealer

Arealbruk

Planområdet er avgrenset og omkranset av veger. Nær planområdet er det en stor del skog og noe dyrka mark. Svenskestutjern naturreservat ligger øst for planområdet. Nordbytjern landskapsvernområdet grenser til planområdet i sør (se kart under). Begge områdene er verdifulle som natur- og rekreasjonsområder. I øst ligger også boligområdet Trøgstadmoen. Vest for planområdet og E6 ligger områder for masseuttak og Gardemoen næringspark.



Figur 12: Området for Svenskestutjern naturreservat i øst og Nordbytjern landskapsvernområdet i sør. (Kilde: naturbase.no) (Kilde: naturbase.no)

Oslo lufthavn Gardermoen, Osl

Planområdet ligger innenfor restriksjonskartet for hovedflyplassen (OSL), se illustrasjon under. BRA-kartet (Building Restricted Area) ivaretar de radiotekniske anleggene. Sammen med hinderflatene skal dette sikre hinderfrihet under inn- og utflygning. Restriksjonskartet skal beskytte luftrommet med hensyn til eksempelvis byggekraner, master o.l.

Privat service

Sør for planområdet og Fv174 ligger det en bensinstasjon og et hotell.

2. EIERFORHOLD

Eiendommer som helt eller delvis inngår områdereguleringen:

Gnr 32, bnr 1, 3, 12

Gnr 51, bnr 2, 5

Gnr 130, bnr 2

Gnr 136, bnr 1, 9, 16, 149, 79, 115, 149

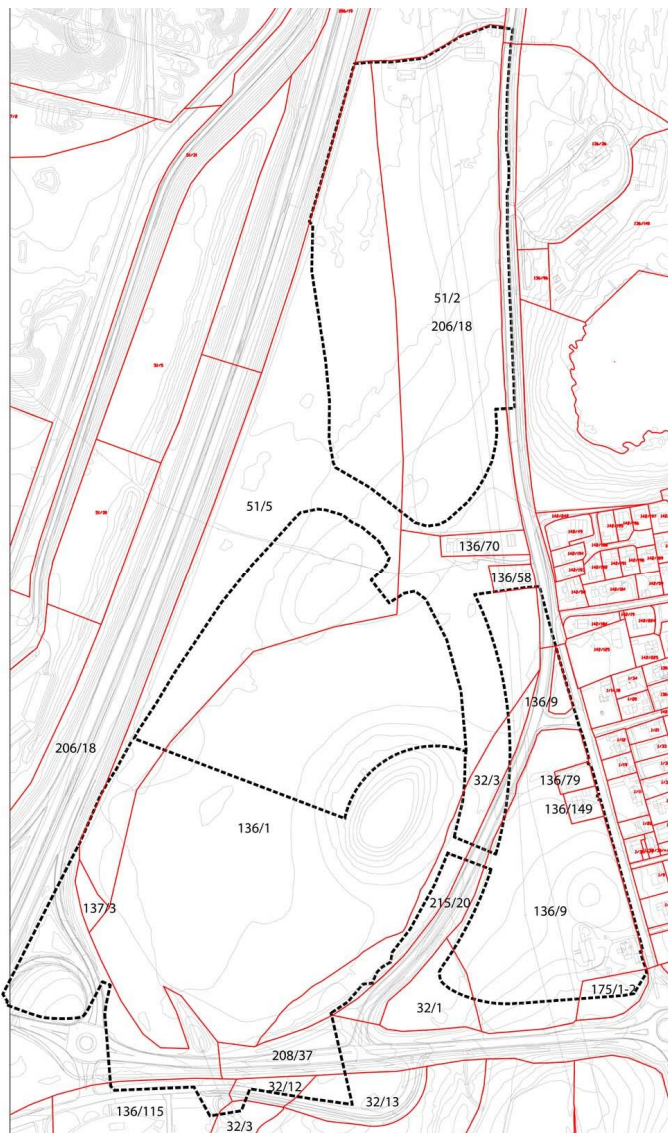
Gnr 137, bnr 3

Gnr 175, bnr 1, 2

Gnr 206, bnr 18

Gnr 208, bnr 37

Gnr 215, bnr 20, 21, 22



Figur 13: Illustrasjonen viser planavgrensning og eiendomsforhold.

3. PLANSTATUS

3.1 Nasjonale føringer, og aktuelle rikspolitiske retningslinjer

Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging peker på oppgaver og interesser som regjeringen mener det er viktig at fylkeskommunene og kommunene fokuserer på i planleggingen i den kommende perioden. Siste versjon er T-1497, av 24.06.2011.

Fylkesmannens forventningsbrev til kommunene (10.04.14) gir en tematisk oversikt over hva Fylkesmannen i Oslo og Akershus mener er viktige prioriteringer for 2014. Dette skal følges opp i rullering av kommuneplanene og i reguleringsplaner.

Retningslinjene for samordnet areal og transportplanlegging (1993), tilstreber å samordne planleggingen av utbyggingsmønsteret og transportsystemet for å tilrettelegge for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, slik at transportbehovet kan begrenses.

Retningslinjene for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995/2008), skal ivareta tilstrekkelige arealer med kvalitet for barn og unge, og at barn sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

3.2 Fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur (2001)

Planen gir målsetninger og retningslinjer for handelsvirksomhet, service og senterstruktur i Akershus. Planen er under rullering.

3.3 Plansamarbeidet for Oslo og Akershus

Plansamarbeidet har i oppgave å lage en regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, med utgangspunkt i forventningene om stor vekst i antall innbyggere og arbeidsplasser de neste 20 årene. Forslaget planlegges lagt ut på høring i november 2014. Utviklingen i området Jessheim – Gardermoen – hovedflyplassen ("Gardermobyen"¹) forstås å være i tråd med intensjonene i plansamarbeidet.

3.4 Planstrategi for Ullensaker kommune 2012-2016, vedtatt 11.06.2012

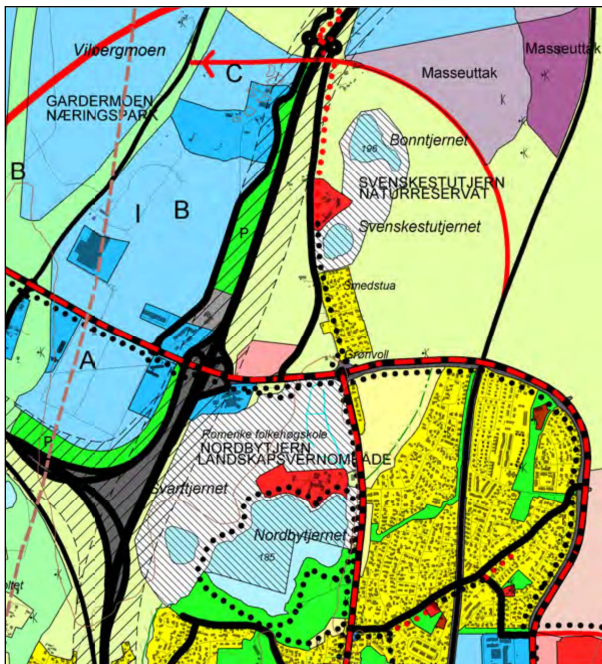
I planstrategien gjennomgås viktige utviklingstrekk. Ullensaker kommune har hatt og forventes fortsatt å få stor vekst i antall innbyggere. Målet er at 70 % av boligveksten i kommunen skal styres til Jessheim. Det er også planavklart store arealer for fremtidige arbeidsplasser i Gardermoen næringspark. I planstrategien ønskes det flere kompetansekrevene arbeidsplasser i kommunen og i regionen.

3.5 Kommuneplan 2008-2020, vedtatt 02.03.2009

Ullensaker kommuneplan slår fast at kommunen skal bli et konkurransedyktig internasjonalt knutepunkt med etablering av kompetansebedrifter og internasjonal virksomhet. I kommuneplanen er aksene Jessheim-Gardermoen benevnt som et sentralt utviklingsområde. Jessheim skal utvikle seg til en by på linje med Lillestrøm, Sandvika og Fredrikstad. Kommuneplanens arealdel (se kart under) viser planområdet som LNF-område (lys grønn farge) og som tomt for fremtidig offentlig formål (lys rød farge). Feltet for offentlig formål har vært tiltenkt en interkommunal brannstasjon, og er ofte referert til som "blålystomta".

¹ Begrep fra Samferdselsstrategien for Øvre Romerike, ØRU (2010).

Langs E6 angir kommuneplanen en miljøsoner med en bredde på 150 meter. Sør for planområdet, langs fv174, er det markert en viktig fremtidig kollektivtrase (stiplet rød linje) som skal forbinde flyplassen på Gardermoen og Jessheim sentrum, via Gardermoen Næringspark. Kommuneplanen revideres, planprogrammet ble vedtatt 10.06.13. Det var opprinnelig planlagt sluttvedtak ved årsskiftet 2014/2015. Framdriften er noe forsinket. Det planlegges å legge kommuneplanen ut til offentlig ettersyn før årsskiftet 2014/15.



Figur 14: Utsnitt fra gjeldende kommuneplan.

3.6 Byutviklingsstrategi for Jessheim, vedtatt 11.06.2012

Byutviklingsstrategi for Jessheim er et retningsgivende dokument som skal benyttes i forbindelse med planarbeid og byggesaker. Strategien skisserer en rollefordeling mellom tettstedene i kommunen samt for flyplassen og Gardermoen næringspark. Det meste av befolkningsveksten skal styres til Jessheim, som skal befeste sin posisjon som kommune- og regionsenter, og som by. Kommunen ønsker å legge til rette for utvikling av et mer differensiert næringsliv. For Gardermoen næringspark er det ønskelig med en utbygging av høy kvalitet og med et differensiert næringsliv med kompetansekrevene arbeidsplasser og næring som utnytter nærheten til flyplassen. De mest arbeidsintensive virksomhetene skal lokaliseres mot fremtidig kollektivtraseer, herunder busstraseen i sør, som i fremtiden kan bli omgjort til bane.

3.7 Gjeldende reguleringsplaner

En stor del av planområdet er å regne som uregulert. I forbindelse med reguleringen av E6 Hovinmoen-Dal (vegutvidelse vedtatt i 2006) ble deler av området regulert til skog og jordbruk og høyspentanlegg. Dette er arealer som inngår i en 150 meter bred miljøsoner langs E6. Vestre del av området omfattes av områdereguleringen for Gardermoen Næringspark II b+c, vedtatt i 2011. I planen er det stilt rekkefølgekrav (§§ 2.5.1 og 2.5.2) om detaljregulering og ferdigstillelse av nye E6-kryss med tilhørende ramper og veglenker. Dette er kryssene V23 og V24 i sør. Kravet gjelder også tilknytningen til Trondheimsvegen. Detaljreguleringsplanen ble vedtatt av kommunestyret den 16.6.2014 (se også omtale i pkt 4.8).



Figur 15: Gjeldende reguleringsplaner i planområdet.

3.8 Pågående planarbeid

Nytt hovedvegssystem med veglenker:

Planarbeidet for nytt hovedvegssystem med tilhørende ramper til/fra E6 og tilknytninger mot lokalvegnettet (V23 og V24), har vært på offentlig ettersyn med høringsfrist 03.04.2014.

Reguleringsplanen ble vedtatt i kommunestyret den 16.6.2014. Et utsnitt av reguleringsplanen er vist under.



Figur 16: Utsnitt av plankartet for V23

Nordre del av Gardermoen Næringspark I:

Det pågår planarbeid for områderegulering av Gardermoen Næringspark I, som ligger nordvest for planområdet på motsatt side av E6. Planprogram for områdereguleringen ble vedtatt 29.10.2012. Forslaget er en oppdatering av gjeldende regulering. I henhold til planprogrammet ble det fremmet planforslag for utleggelse til offentlig ettersyn før sommeren 2013. Hovedutvalget for overordnet planlegging vedtok i sak 146/13 den 17.6.2013 å utsette behandlingen av saken.

4. SAKSGANG

4.1 Varsling

Hovedutvalget for overordnet planlegging vedtok den 16.12.2013, sak 263/13, å legge forslag til planprogram for detalj- og områderegulering av Jessheim nord på høring. Det ble varslet om oppstart av reguleringsarbeid med konsekvensutredning og utleggelse av planprogram til offentlig ettersyn, ved brev til berørte naboer og offentlig myndigheter. Varslingen ble annonsert i Romerikes blad 21.12.2013 og var tilgjengelig på kommunens hjemmesider. Frist for innspill ble satt til 07.02.2014. Planprogrammet ble fastsatt av hovedutvalget for overordnet planlegging 31.03.2014. Det kom til sammen 21 uttalelser i forbindelse med varsel om oppstart og høring av planprogrammet. Disse er oppsummert og kommentert i et eget vedlegg til 1. gangs behandlingen.

4.2 1. gangs behandling / offentlig ettersyn

Hovedutvalget for overordnet planlegging (HOP) vedtok den 23.6.14, i sak 138/14 og i sak 139/14, å legge forslag til områdereguleringsplan for Jessheim nord og detaljreguleringsplan for LHL-sykehus, ut til offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 12-10. Grunneiere, offentlig myndigheter og de som tidligere har sendt inn høringsuttalelse til planarbeidet, ble informert ved brev om at planforslagene var lagt ut til offentlig ettersyn. Høringen ble annonsert i Romerikes blad og saksdokumentene var tilgjengelig på kommunens hjemmesider. Samtlige dokumenter ble også lagt ut til offentlig ettersyn på kommunens servicetorg og på bibliotekene på Jessheim og Kløfta. Det ble avholdt et åpent informasjonsmøte 2. september på Rådhuset i Ullensaker. Frist for uttalelser ble satt til 15. september. Statens vegvesen, Fylkeskommunen og Direktoratet for mineralforvaltning ba om utsettelse til 22. september. Utsettelse ble innvilget.

Det er innkommet 11 merknader:

1. Oslo lufthavn AS, datert 11.09.2014, uttalelse til detalj- og områderegulering.
2. Fylkesmannen i Oslo og Akershus, datert 11.09.2014, uttalelse til detalj- og områderegulering.
3. Luftfartstilsynet, datert 12.09.2014, uttalelse til detalj- og områderegulering.
4. Gardermoen Business Park, datert 15.09.2014, uttalelse til områderegulering.
5. Espen Haug, datert 15.09.2014, uttalelse til områderegulering.
6. Jernbaneverket, datert 16.09.2014, uttalelse til detalj- og områderegulering.
7. Mads Frigaard, datert 16.09.2014, uttalelse til områderegulering.
8. NVE, datert 17.09.2014, uttalelse til detalj- og områderegulering.
9. Statens vegvesen, datert 22.09.2014, uttalelse til detalj- og områderegulering.
10. Akershus fylkeskommune, datert 22.09.2014, uttalelse til detalj- og områderegulering. (Endelig uttalelse mottatt 01.11.2014)
11. Direktoratet for mineralforvaltning, 22.09.2014, uttalelse til detalj- og områderegulering.

Uttalelsene er oppsummert i eget vedlegg.

5. VURDERING AV FORSKRIFT OM KONSEKVENSTREDNING

Områdereguleringsplanen er vurdert iht. plan- og bygningsloven § 4-2 "Planbeskrivelse og konsekvensutredninger", med tilhørende forskrift. Flere forhold utløser krav om konsekvensutredning. Planene avviker blant annet fra arealbruken som er vist i kommuneplan 2008-2020 og det legges ut nye arealer til utbyggingsformål (jf. forskriftens § 2d). Planenes omfang i kostnad og størrelse medfører også at det er krav om konsekvensutredning (jf. forskriftens § 2e og § 2f).

6. BESKRIVELSE AV OMRÅDEREGULERINGSPLANEN

6.1 Reguleringsformål

Området reguleres til følgende formål og hensynssoner jfr. plan- og bygningsloven (pbl.) §§ 12-5 - 12-7:

Bebyggelse og anlegg (pbl. § 12-5. nr. 1):

B	Boligbebyggelse
B/K/T	Kombinert bebyggelse og anleggsformål, Bolig/ Kontor/ Tjenesteyting
B/K	Bolig/ Kontor
N/T1- N/T3	Næring/Tjenesteyting

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl. § 12-5. nr. 2):

o_AVG1-o_AVG5	Annen veggrunn-grøntareal
---------------	---------------------------

Grønnstruktur (pbl. § 12-5. nr. 3):

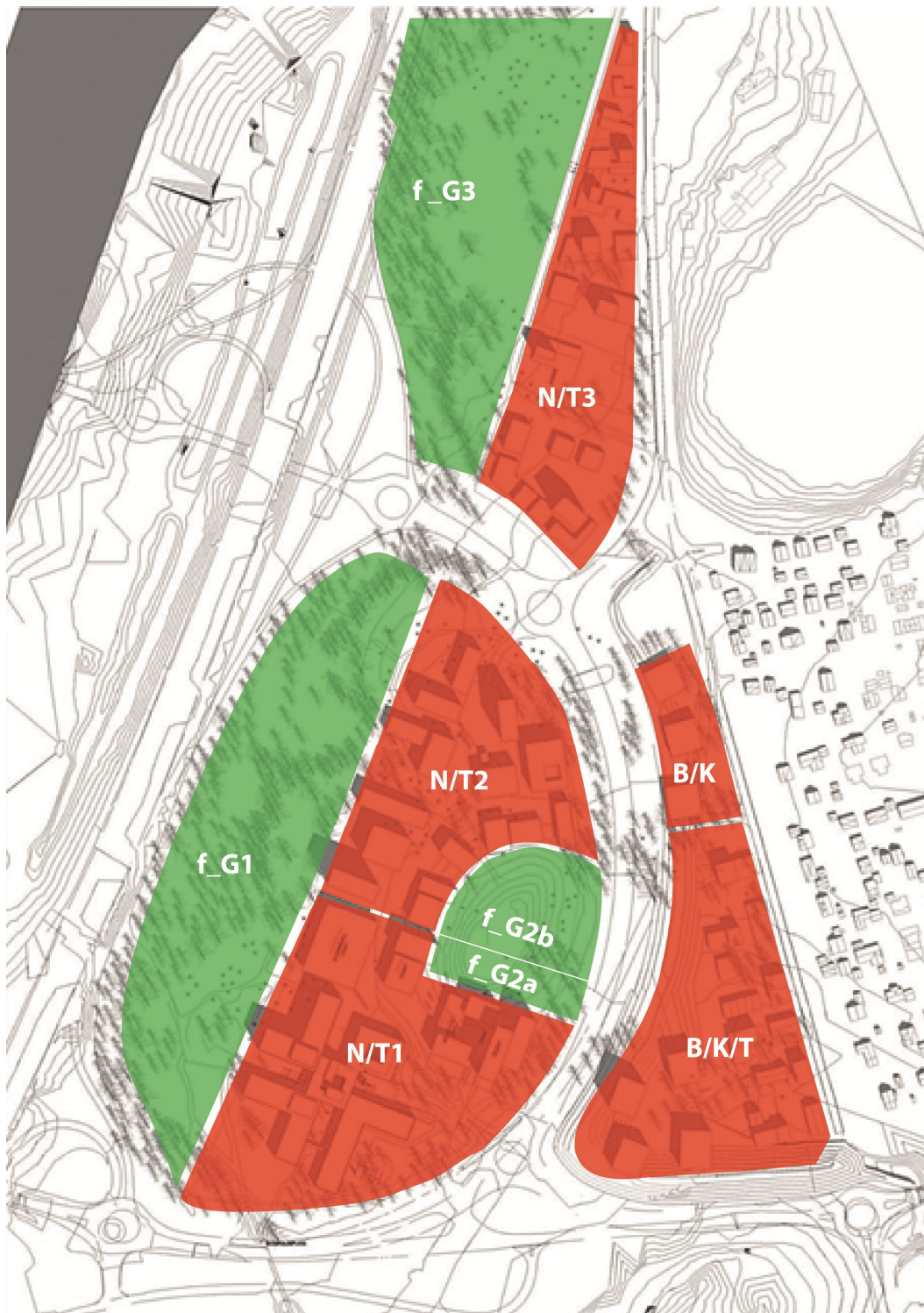
f_G1, f_G2a+b, f_G3	Grønnstruktur
---------------------	---------------

Hensynssoner (pbl. § 12-6):

H370_1 – H371_3	Høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler)
H_570	Kulturmiljø

Bestemmelsesområde (pbl. § 12-7):

OG	Tillat å etablere overgang over fv. 174
UG	Udengang skal ivaretas
SV1	Tillatt å etablere støyvoll
MAR	Område avsatt til midlertidig anlegg- og riggområde
AFK #1-#5	Områder med automatisk fredete kulturminner uten vilkår om arkeologiske utgravinger.



Figur 17: Illustrasjonen viser grovt feltbenednelsene i arealplankartet.

6.2 Arealtabell

Tabellen nedenfor viser arealstørrelsene innenfor hvert formål som inngår i reguleringen.

Arealtabell	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
Bolig/kontor	10.1
Boligbebyggelse	4.3
Kombinert bebyggelse og anleggsformål	34.1
Næring/tjenesteyting (3)	96.8
Sum areal denne kategori:	145.3
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
Annen veggrunn - grøntareal (10)	35.2
Gang-/sykkelveg	0.6
Holdeplass/plattform	0.1
Veg (5)	6.4
Sum areal denne kategori:	42.3
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (daa)
Grønnstruktur (4)	103.9
Sum areal denne kategori:	103.9
Totalt alle kategorier:	291.6

6.3 Bebyggelse og anlegg

Plasseringen av funksjoner tar utgangspunkt i nærheten til kollektivstrengen. Arbeids- og besøksintensive arbeidsplasser er lokalisert nærmest denne. I N/T1 og N/T2 tillates etablert kontor, bevertning, barnehage, undervisning, institusjon, administrasjon, annen offentlig og privat tjenesteyting.

I B/K/T og B/K tillates bolig og kontor, i bestemmelsene er det satt en begrensning på at det maks kan etableres 20 000m² bolig. I B/K/T tillates det også etablert barnehage. Funksjonsblandingen i området er en viktig kvalitet for å sikre et mangfold av bruk og brukere gjennom dagen og hele året. Dette skaper en kontinuitet og tilstedeværelse av mennesker som er en vesentlig faktor for byliv.

Innenfor N/T3 tillates mer bilbaserte næringer som bevertning, bensinstasjon og serviceanlegg, forretning, håndverks- og verkstedsvirksomhet med tilhørende kontorlokaler.

Områdereguleringen åpner for totalt 2000 m² strøks- og virksomhetsbasert handel i N/T1 og N/T2, slik som apotek, blomsterbutikk og butikk/storkiosk. Funksjonene skal rette seg mot de som arbeider og besøker området og de aller nærmeste naboene. I N/T3 tillates 1000 m² handel knyttet til de virksomhetene som etablerer seg der, som f eks rørlegger- eller elektrikerbedrifter som ønsker et mindre utsalg.

6.4 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

I AVG1 – AVG4 kan det opparbeides støyvoll og eller støyskjerm. Høyden på støyvoll vil variere fra 2m i øst til 6 m, ettersom støybelastningen er ulik planområdet. Holdeplass/plattform regulerer eksisterende bussholdeplass langs Trondheimsvegen. Eksisterende gang- og sykkelvegen videreføres og veilinjer fra veiplan V23 der disse avviker fra eksisterende.

6.5 Grønnstruktur

De store grøntarealene i felt f_G1, som utgjør miljøsonen mot E6, skal opparbeides for å skape gode rekreative og estetiske kvaliteter i området. Her vil det bli stier og interne gangveger. Dødisgropen, felt f_G2a og b, vil også bli opparbeidet og bli et tydelig landskapselement som tilrettelegges for opphold og bruk.

I felt f_G1 skal området opparbeides som parkareal tilknyttet felt N/T1 og N/T2. Det skal opparbeides stier som tilknyttes undergangen under fv174. Området tenkes opparbeidet med hager av ulik karakter og til bruk i rehabilitering for pasienter ved LHL. Parkene skal være offentlig tilgjengelig og eierform er felles for N/T1 og N/T2.

6.6 Hensynssoner

Hensynssone høyspenningsanlegg H370

Statens strålevern har utarbeidet en veiledende tabell som viser eksempler på avstand i meter fra kraftledninger som gir 0,4 μ T for ulike spenninger. Bredden på faresonen rundt eksisterende høyspent er satt etter denne tabellen. Hafslund har opplyst at spenningsnivået på 66kv-linjen er målt til 200 Ampere. Tabellen omfatter ikke 11kv-linjer, men Hafslund har opplyst at med en avstand på 6 meter vil det elektromagnetiske feltet være under 0,4 μ T. For 66 kv linjen er det dermed lagt inn en bredde på 2x22 meter og en på 11 kv-linjen er det lagt inn en bredde på 2x6 meter. Hensynssonen har bestemmelser som bortfaller når kablene er lagt i bakken.

Hensynssone båndlegging etter lov om kulturminner H730

Smedstuene har verdi som kulturminne i tilknytning til Trondheimsvegen og forteller om de gamle småbrukene langs vegen. På bakgrunn av dette bør bebyggelsen så langt det er hensiktsmessig istandsettes og ombygges slik at bygningens opprinnelige eksteriørmessige målestokk, takform og fasader, dør- og vindusutforming, materialvalg og farger bevares.

6.7 Bestemmelsesområder

Bestemmelsesområdet UG sikrer eksisterende undergang under fv. 174 og tillater oppgradering av denne. Over fv. 454 er det regulert inn bestemmelsesområde som tillater å føre opp en overgang som sikrer kryssing av fv. 454 for gående- og syklende.

Bestemmelsesområdet SV1 er videreført fra reguleringsplanen for V23 og V24,

bestemmelsesområdet ligger over planlagt støyvoll langs fv. 174 og fv. 454. Innenfor dette området er det ikke tillatt å gjøre terrenngrep som kan skade støyvollens skjermingsfunksjon. I tillegg er det videreført et arealbelte til midlertidig anleggsområde MAR, som stort sett ligger langs alle vegtraséene innenfor planen. De midlertidige anleggsområdene sikrer de nødvendige arealene for å kunne bygge vegprosjektet. Reguleringsbestemmelsene sier at arealene skal istandsettes etter avslutning av anleggsfasen.

Bestemmelsesområde AFK #1 - #5 fastsetter at det ikke stilles vilkår om arkeologiske undersøkelser i forbindelse med dispensasjon av de berørte automatisk fredete kulturminnene id 140209, 140210, 140211, 140213 og 140214.

6.8 Grad av utnyttning og høyder

I forslag til planbestemmelser fastsettes maks tillatt kvm bruksareal (BRA). Høydene er regulert med maks gesimshøyde i plankartet, tekniske anlegg og heissjakt er inkludert. Tillatt BRA og maks gesimshøyde for de forskjellige feltene er vist i tabellen under. Glassgårder og rom med stor høyde skal regnes uten teoretiske plan. Parkeringsplasser på terreng medregnes i BRA med 18 m² pr. plass. Bruttoareal (BRA) under terreng medregnes ikke. Målbare plan som har himling lavere enn 1,5 m over terrengets gjennomsnittsnivå rundt bygningen, regnes med i bygningens bruksareal med 50 % av planets bruksareal. Plan som har himling lavere enn 0,5 m over terrengets gjennomsnittsnivå rundt bygningen, regnes ikke med i bygningens bruksareal.

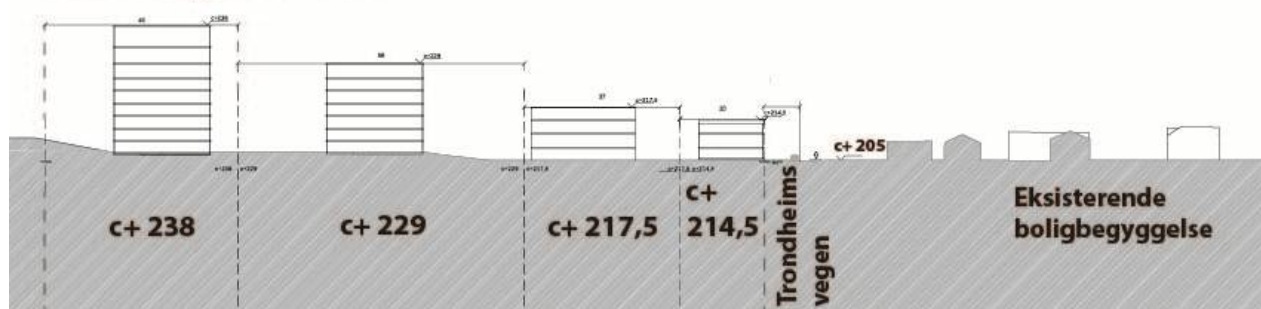
Felt	Maks tillat m ²	Maks tillat gesimshøyde	Formål
B	BYA = 30 %	-	Bolig (videreføring av eksisterende formål)
B/K	10.000 BRA	221/215	Bolig/ Kontor/Tjenesteyting
B/K/T	30.000 BRA	238/229/217,5/214,5	Bolig/ Kontor
N/T1	68.000 BRA	250/228	Næring/ Tjenesteyting
N/T2	54.000 BRA	250/228	Næring/ Tjenesteyting
N/T3	40.000 BRA	250/241	Næring/ Tjenesteyting

Det er regulert inn ulike høydeområder med maks kotehøyde i områderegeringsplanen. Innenfor regulert kotehøyde kan det etableres bygg på opp mot 12 etasjer i deler av N/T1, N/T2 og N/T3. Den høye bebyggelsen tillates i dette området for å skape variasjon i byggehøyden og for at området skal kunne markere seg mot E6. Høy bebyggelse mot nærliggende veganlegg vil også fungere som støyskjerming. I østre deler av N/T1-N/T2 er tillatt kotehøyde C+ 228. Høyden er differensiert for å sikre en lavere bebyggelse omkring dødisropa, gode solforhold på torget og en differensiert bygningsmasse.

Nedtrapping av høyder mot Trondheimsvegen

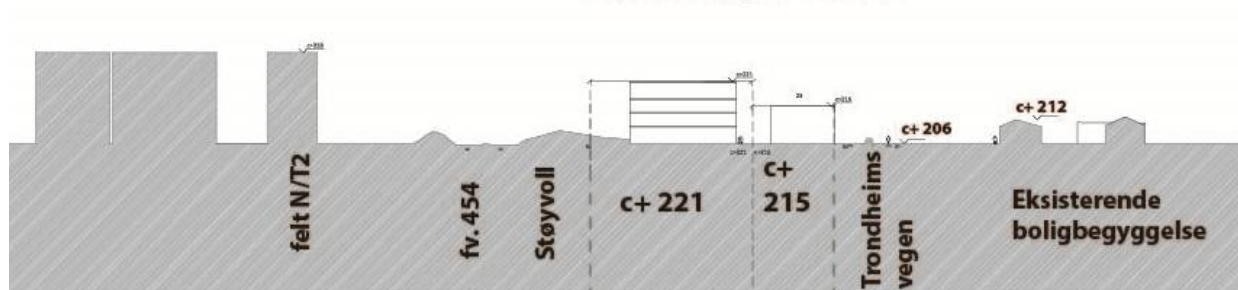
På arealene innenfor felt B/K/T og B/K, som grenser til eksisterende bebyggelse øst for planområdet, er det i et bånd på 30 meter fra Trondheimsvegen foreslått maks tillatt kotehøyde på C+ 214, 5 og C+ 215. Dette tilsvarer 3 etasjer. I felt B/K ligger maks kotehøyde 0,5 meter høyere enn i felt B/K/T, fordi felt B/K/T ligger på kote 206 og felt B/K ligger på 205. Det tillates høyere bygg omkring rundkjøringene og fv. 454. Dette for at bebyggelse kan markere seg og bli synlig ved ankomst til Jessheim nord. Tillatte høyder i feltet stiger fra øst mot vest og er C + 214,5, C +217, 5, C+ 229, og nærmest fylkesveien maks C+ 238. Regulerte høyder fremgår av plankartet og er illustrert i snittet under. Kotehøyden sikrer at bebyggelsen trappes ned mot eksisterende bebyggelse øst for planområdet.

Maks kotehøyder i Felt B/K/T



I felt B/K er også bebyggelsens høyde differensiert, der lavest tillatt kotehøyde er mot Trondheimsvegen, C +215, og mot fv. 174 foreslås maks tillat kotehøyde på C+ 221. Dette er illustrert i snitt under.

Maks kotehøyder i felt B/K



6.9 Bebyggelsens plassering fastsatt i områdereguleringsplanen

Innenfor N/T1 og N/T2 skal bygningskroppene plasseres slik at det sikres avstand mellom bebyggelsen til gangforbindelser og sikt mellom f_G1 og f_G2a og b. Det skal etableres et gaterom orientert omtrentlig nord/syd som forbinder felt N/T1 og N/T2. Bebyggelsen i disse feltene skal definere og bygge opp under dette gaterommet.

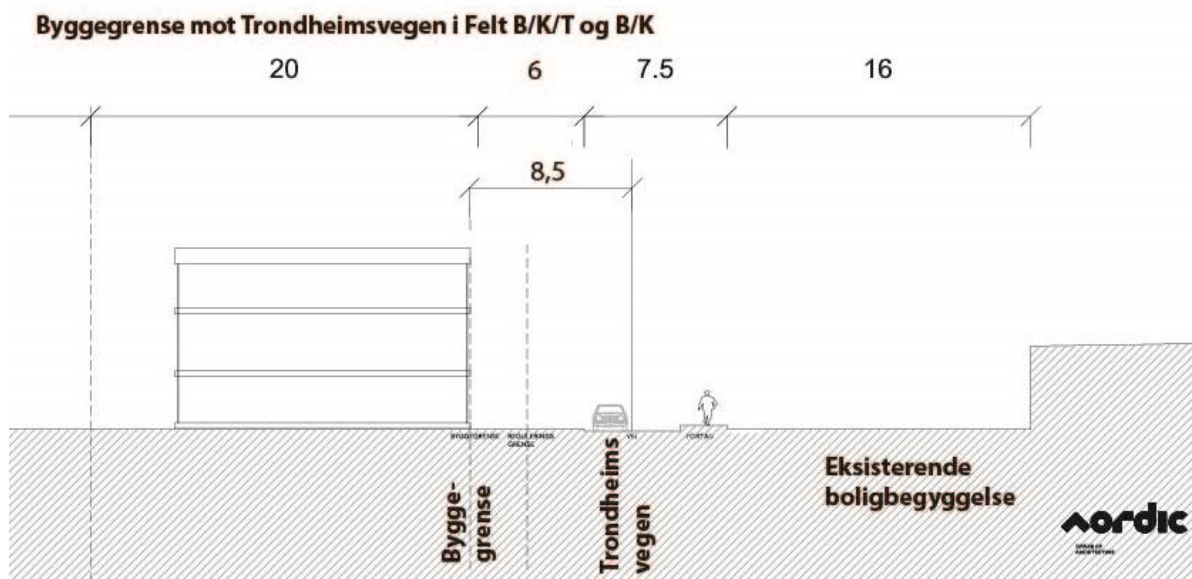
I felt B/K/T og B/K langs Trondheimsvegen skal det etableres boligbebyggelse og kontorbebyggelse langs fv. 454. Boligbebyggelsen som ligger nærmest Trondheimsvegen utformes slik at den henvender seg mot Trondheimsvegen.

Byggegrense

Miljøsone/byggeforbudssone til E6 skal være 150 meter, målt fra byggegrense til senterlinjen i nærmeste kjørefelt. Byggegrensen ligger i formålsgrensen mellom grønnstruktur og byggeområder. Minimumsavstand fra byggegrense til fylkesveg er 30 meter målt fra senterlinjen i nærmeste kjørefelt. Avstanden er målsatt i kartet og byggegrensen er vist i plankartet.

I Trondheimsvegen, nord for framtidige kryss 4 i vegplanen for V23, er minimumsavstanden satt til 20 meter fra senterlinjen i samsvar med krav fra Statens vegvesen jf brev datert 10.11.2014. Byggegrensen er vist i plankartet.

Trondheimsvegen sørover er en kommunal veg uten gjennomkjøring og gir adkomst til private avkjørsler. Byggegrensen er der satt til 8,5 meter, målt fra senterlinjen, se snitt under. Byggegrensen er vist i plankartet.



6.10 Parkeringsnorm og parkeringsløsninger

Med utgangspunkt i LHL-sykehuset og et evt. helsehus er det gjort beregninger av behov for antall p-plasser til helserelaterte funksjoner. Dette er lagt til grunn for normene i tabellen under. Beregningene av parkeringsbehovet er beskrevet i kapittel 10.

Parkeringsbehovet for øvrige funksjoner er satt med bakgrunn i forslag til byplan Jessheim. P-normene som er foreslått her anses som restriktive, spesielt fordi planområdet her ikke har tilsvarende godt kollektivtilbud som Jessheim sentrum.

Formål	Antall p-plasser	Pr. enhet
Kontor, treningscenter, hotell, konferanse, håndverksvirksomhet, verksted, veg- og serviceanlegg o.l	10	1000 m ² BRA
Forretning	12	1000 m ² BRA
Helserelatert virksomhet	13	1000 m ² BRA
Konsentrert småhusbebyggelse*	1,5 + 0,20 gjesteparkering	Boenhet
Blokkbebyggelse*	1 + 0,20 gjesteparkering	Boenhet
Barnehage	1,2	Pr. ansatt
Barne- og ungdomsskole	0,7	Pr. årsverk
Videregående skole	0,3	Pr. årsverk

*Boligtyper iht. H-2300 Grad av utnyttning

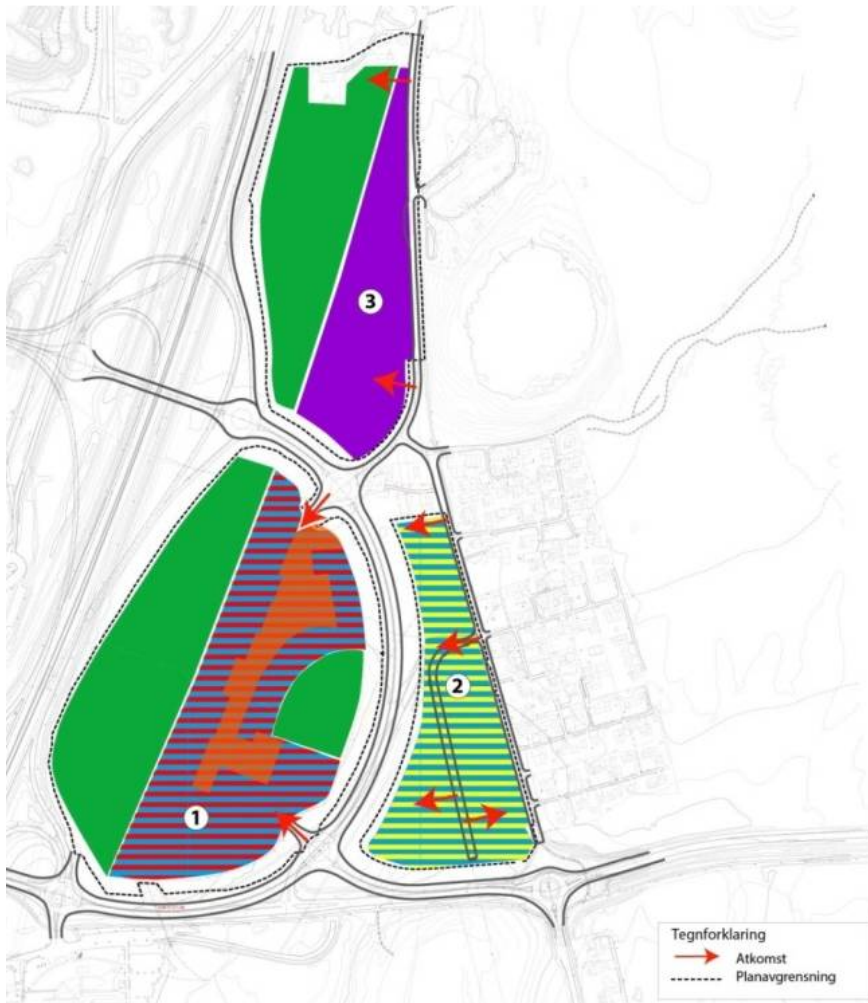
Parkeringsplassene tillates etablert samlet i ett eller flere anlegg, innenfor feltene for bebyggelse og anlegg. Permanent parkering vil løses i kjeller under bebyggelse og/eller i parkeringshus. Minimum 5 % av p-plassene for bil skal reserveres bevegelseshemmede. Miljøvennlige transportalternativer prioriteres i områdereguleringsplanen ved at det etableres minimum 40 p-plasser med lademuligheter for el-biler. Det skal også tilrettelegges med sykkelparkering for minst 20 % av de ansatte. Deler av sykkelparkering skal være overdekt og plasseres i nærheten av innganger.

6.11 Trafikkforhold

Hovedvegssystemet til planområdet reguleres i detaljreguleringsplanen for V23 og V24, med unntak av armen fra kryss 5 (se figur 2) inn til felt N/T1. Her er det regulert inn bredde til 2 kjørefelt ut fra Delområde 1 i sør inn mot kryss 5. Ved eksisterende undergang under fv. 174 videreføres veilinjer fra veiplan V23. Trafikkanalysen viser også at det er behov for 2 kjørefelt inn mot kryss 4 fra Trondheimsvegen, dette må vurderes nærmere og reguleres inn ved behov når Delfelt 2 og 3 skal detaljreguleres. De trafikale konsekvensene er beskrevet nærmere i kap. 10.

6.12 Biladkomst

Felt N/T1 og N/T2 har adkomst fra henholdsvis rundkjøring 5 og 4 i vegplanen for V23 og V24. Felt N/T3 har adkomst direkte fra Trondheimsvegen. Det samme gjelder felt B/K. For å redusere trafikken i boligområdet har B/K/T adkomst via en intern fordelingsveg fra Trondheimsvegen.

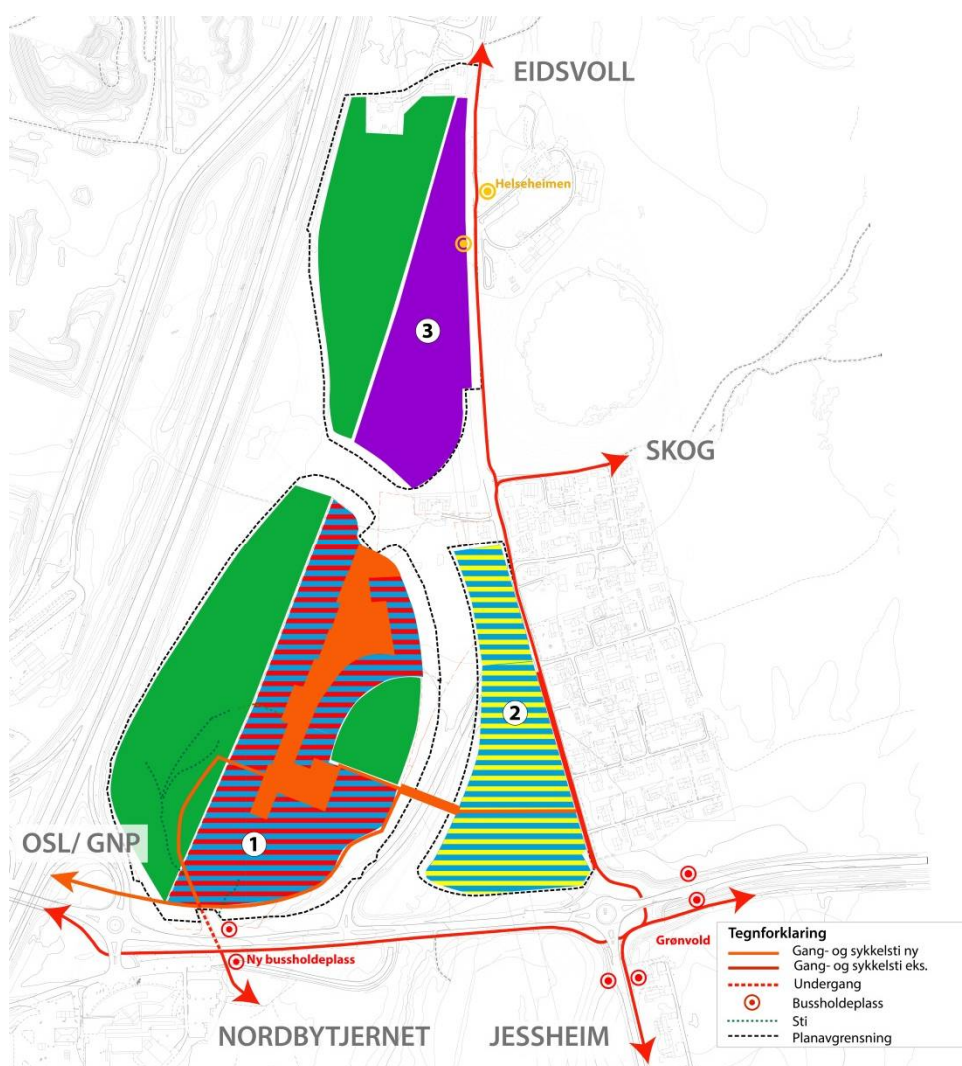


Figur 18: Illustrasjonen viser piler med markert biladkomst til planområdet

6.13 Gang og sykkelveg

For å skape et sammenhengende og helhetlig offentlig gang- og sykkelvegsystem er det fastsatt i forslag til reguleringsbestemmelser at det i detaljreguleringen for felt N/T1 og B/K/T skal reguleres en sammenhengende offentlig gang- og sykkelveg nord for Fv. 174. Gang- og sykkelvegen skal gå fra broen over E6 til eksisterende gang- og sykkelveg øst for planområdet, markert i illustrasjonen under. Gang – og sykkelvegen skal gå via gangbro over Fv. 454.

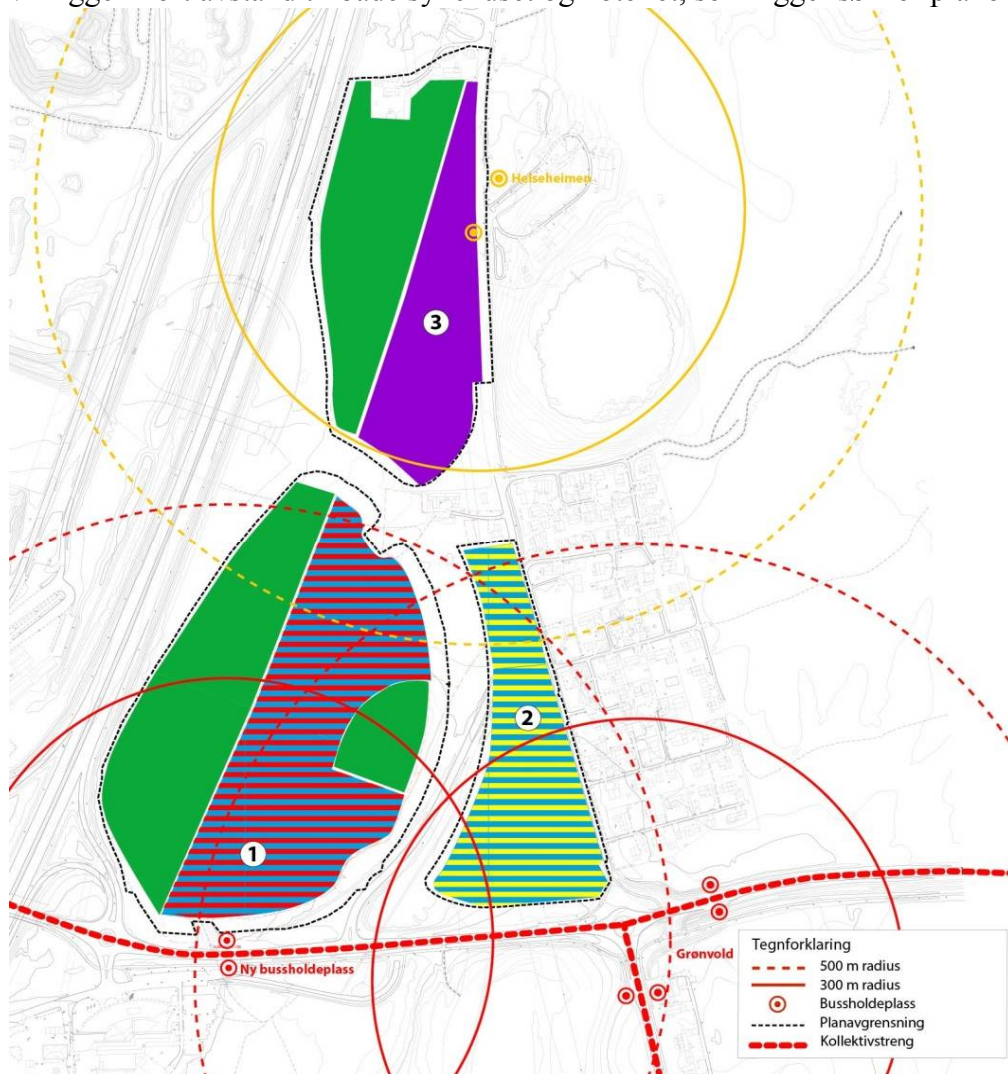
Det er ikke regulert inn eller satt krav til planfri kryssing mellom Delområde 1 og 3. En eventuell planfri kryssing i nord skal avklares i detaljreguleringsplanen for delfelt 3 (N/T3). Når det avklares nærmere hva slags funksjoner (arealformål) som reguleres kan behovet for planskilt fotgjengerkryssing vurderes og evt. riktig plassering fastsettes.



Figur 19: Illustrasjon viser eksisterende og fremtidig gang – og sykkelvegnett

6.14 Bussholdeplass

Bussholdeplassen på Grønvold ligger ikke i optimal gangavstand til å dekke hele planområdet. For å legge til rette for en god kollektivdekning åpner reguleringsplanen for at det kan etableres bussholdeplass i tilknytning til eksisterende undergang under fv. 174. Den nye bussholdeplassen vil ligge i kort avstand til både sykehuset og hotellet, som ligger sør for planområdet.



Figur 20: Viser ny bussholdeplass og radius i 500 meter fra bussholdeplass. 500 meter anses som akseptabel gangavstand til holdeplass.

6.15 Estetikk, utforming av bebyggelse og anlegg

Ved etablering av støyskjermer og andre tiltak mot støy skal det legges spesielt vekt på estetisk kvalitet. Bygningsmasse, tilhørende utearealer og offentlige byrom skal utformes slik at disse samspiller både estetisk og bruksmessig. Det skal gis et arkitektonisk uttrykk av høy kvalitet. Bebyggelsen skal henvende seg mot gater, gatetun og torg innenfor planområdet. Forretning, bevertning og tjenesteytende virksomhet skal lokaliseres mot, og med inngang fra gater, gatetun og torg.

Bebyggelsen skal utformes med samspill i materialvalg og volumoppbygging. Bebyggelse skal gis et variert formspråk og varierende høyder. Bygninger skal ha gunstig orientering i forhold til lys og sol. Tekniske anlegg som heisoppbygg med mer, integreres i den arkitektoniske utformingen.

6.16 Viktige kvaliteter fastsatt i reguleringsplanen eller reguleringsbestemmelsene

Dødsigropa er et viktig landskapselement. Denne bevares og er regulert til grønnstruktur (f_G2a og b). Grønnstrukturen i planområdet er variert og skal gis ulik grad av opparbeidelse. Grønnstruktur skal også brukes aktivt som romskapende element.

Funksjonsblanding det legges opp til er en faktor for å skape variert arkitektur med høy kvalitet.

6.17 Uteoppholdsarealer

Det er innarbeidet krav i bestemmelsene om at det skal opparbeides 45 m² uteoppholdsareal per 100 m² boligbruksareal til, hvorav minimum 25m² skal opparbeides som lekeareal på terreng. Maksimum 5 m² av hver privat balkong kan inngå i uteoppholdsarealet.

6.18 Støytiltak

Støy skal ivaretas iht. til veilederne T-1442/2012, som angir retningslinjer for støy i arealplanlegging. Det tillates etablert støyvoll eller skjerm f_G1, AVG1 – AVG4 og AVG7. Endelig plassering og behov avklares i detaljreguleringen. Behovet er avhengig av om og hvor det tilrettelegges for støyfølsom bruk. I detaljreguleringen skal det undersøkes om noe av bebyggelsen som ligger nærmest veien kan skjerme for støyen slik at byggeområdene ikke blir gjemt bak høyde støyvoller.

I Delområde 2 videreføres støyvollen som er regulert i reguleringsplanen for V23 og V24, støyvollen er regulert med 4 meters høyde mot vest og 6 meters høyde mot sør. Støyanalysen viser at støyforholdene ivaretas i like stor grad med den økte trafikken fra reguleringsplanen Jessheim nord.

6.19 Risiko- og sårbarhet

På bakgrunn av bla. ROS- analysen innarbeides reguleringsbestemmelser for støy, luftforurensing, rekkefølgebestemmelse på nedgraving av høyspentledning og hendelser i anleggsperioden.

6.20 Universell utforming

Universell utforming av uteområder og bebyggelse er sikret ved lov, og skal følges i all planlegging.

6.21 Anlegg og riggfase

Anleggsrigg tillates etablert i felt f_G1. I bestemmelsene er det innarbeidet krav om at det i anleggsperioden skal iverksettes tiltak for å unngå ulykker og forurensing. I tillegg skal det redegjøres for blant annet støy- og luftforurensing og avrenning av overvann i anleggsperioden, avbøtende tiltak skal beskrives. Det tilstrebes å bevare så mye av vegetasjonen som mulig. Plassering, størrelse og atkomst vil redegjøres for ved senere plan og -byggeprosesser.

6.22 Overvann og VA

VA

Detaljplaner for vann og avløpsnett, med bakgrunn i en rammeplan, skal utarbeides og godkjennes av kommunen før anleggene bygges. Det er god kapasitet på det offentlige vannledningsnettet nær planområdet, men ikke på spillvann. Prosjektet er avhengig av en ny spillvannsledning som

kommunen planlegger å bygge, på tvers av E6 i samme trasé som V23. Bygging innenfor planområdet kan først starte når denne traséen er fastlagt.

Overvann

Overvann skal håndteres lokalt. Ved søknad om rammetillatelse skal det redegjøres for behandling av alt overvann, både takvann, overflatevann og drensvann. Innenfor felt N/T1 planlegges det bla. løst med naturlig infiltrasjon i regnvannsbassenger i f_G1. I N/T3, B/F/K og B/K planlegges det å håndtere overvann med naturlig infiltrasjon i infiltrasjonsanlegg og grøfter.

6.23 Grunnvann

Overvann skal håndteres etter prinsippet om lokal overvannshåndtering på en slik måte at grunnvannsbalansen opprettholdes og grunnvannet ikke forurenses.

6.24 Forhold til OSL

Rullebanene på OSL er omgitt med hinderflater for å sikre at flyene ikke forstyrres ved avganger og landinger. Horisontalflaten som er dimensjonerende for nye tiltak i planområdet ligger på kote 250. Maks kotehøyde på ny bebyggelse er fastsatt under dette i forslag til reguleringsbestemmelser.

En mulig framtidig tredje rullebane vil ha en horisontalflate på ca. samme nivå, slik at det ikke innebærer ytterligere restriksjoner enn i dag. I tillegg ligger innflygningsflaten RWY01R rundt kote 264,5 fastsatt i bestemmelsene.

Før utbygging skal det foretas en radioteknisk vurdering (av Avinor), som blant annet skal inneholde en vurdering av hvorvidt det planlagte objektets plassering, størrelse og utforming kan påvirke signalkvaliteten ved eksisterende anlegg på flyplassen. Det kan medføre krav til materialbruk og utforming av bygningsmassen. Det tillates ikke bygg, anlegg eller konstruksjoner herunder kraner, som trenger gjennom flyplassens horisontalflate på kote 252,7. Bruken av bygningskraner skal inngå i vurderingen. Det må ikke etableres laserlys eller annet lys som på grunn av sin intensitet, utforming eller farge kan medføre fare for flysikkerheten.

6.25 Helikopterlandingsplass

Det tillates å etablere helikopterlandingsplass innenfor felt N/T1. Det er i dialog med OSL avklart at det er mulig å etablere helikopterlandingsplass for sykehuset i planområdet. OSL forutsetter at bruken av helikopterplassen ikke kommer i konflikt med trafikken ved Oslo Lufthavn, herunder også sett i forhold til en fremtidig 3. rullebane øst for nåværende østre bane.

Etablering av landingsplass for helikopter forutsetter konsesjon fra luftfartsmyndigheten og må følge *Forskrift om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1) jf. Luftfartsloven § 7-5 Konsesjon til landingsplass*. Det er flere momenter det må tas hensyn til i det videre arbeidet med å etablere landingsplass for helikopter i planområdet. Dette er forhold som utbygger/bruker må avklare i forbindelse med planlegging av den operative bruken av helikopterplassen.

6.26 Plankrav og rekkefølgekrav

Bestemmelsene fastsetter at ved søknad om større tiltak etter PBL i områder regulert til bebyggelse og anlegg, skal det utarbeides detaljregulering for hele eller deler av feltet. Ved søknad om mindre

tiltak etter PBL, kan kommunen kreve at det utarbeides detaljregulering for hele eller deler av feltet.

Det er utarbeidet rekkefølgekrav som krever at V23 og V24 skal være etablert før det kan gis igangsettingstillatelse. I tillegg er det utarbeidet øvrige rekkefølgekrav som skal sikre kvaliteter i planområdet ved en trinnvis utbygging. Det er lagt inn alternative krav til hva som må foreligge før det gis midlertidig brukstillatelse for ulike delfelt. Dette omhandler bussholdeplass, planfri kryssning over fv. 454 og gang- og sykkelveier.


Det er satt en generell bestemmelse med krav om at det før igangsettingstillatelse for byggeområder omfattet av rekkefølgekrav knyttet til fylkesveger skal byggeplan være godkjent av Akershus fylkeskommune, og gjennomføringsavtale med nødvendige økonomiske garantier for infrastrukturtiltakene skal være inngått.

Tilliggende grønnstruktur skal være ferdigstilt før det det gis midlertidig brukstillatelse for bebyggelse. Gatetun og torg skal også være ferdigstilt før det det gis midlertidig brukstillatelse for tilliggende bebyggelse. Ved detaljreguleringen av felt N/T1 og B/K/T skal offentlig gang- og sykkelveg langs vestsiden av fv. 174 reguleres.

Støytiltak skal være opparbeidet før bebyggelse får midlertidig brukstillatelse slik at støyforholdene er tilfredsstillende.

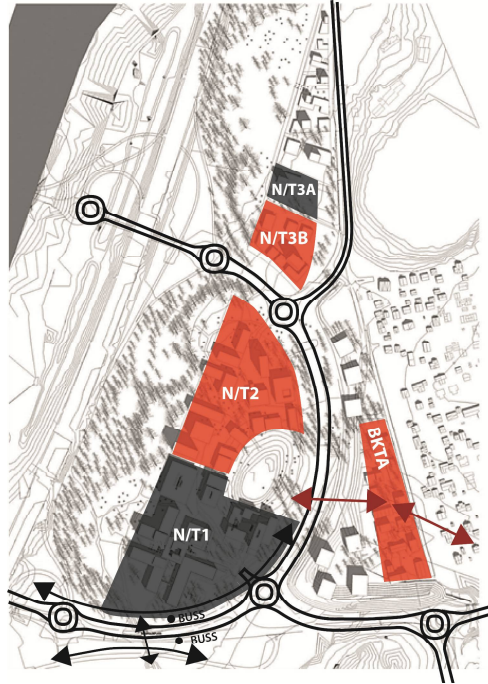
6.27 Trinnvis utbygging

Områdereguleringen vil bli gjennomført i etapper. En mulig rekkefølge på utbyggingen av planområdet er illustrert under:

Trinn 1	
<ul style="list-style-type: none">14. V23 og V24 er etablert15. Felt N/T1 utvikles med bla. sykehus for LHL16. Nye bussholdeplasser langs fv. 174 etableres og eksisterende undergang under fv. 174 utbedres.17. Gang- og sykkelvei etableres fra broen over E6 til fremtidig gangbro over fv. 454.18. Gang- og sykkelvei etableres fra undergang til bussholdeplass sør for fv. 174.19. Innenfor felt N/T3 (A) utvikles interkommunal brannstasjon.	

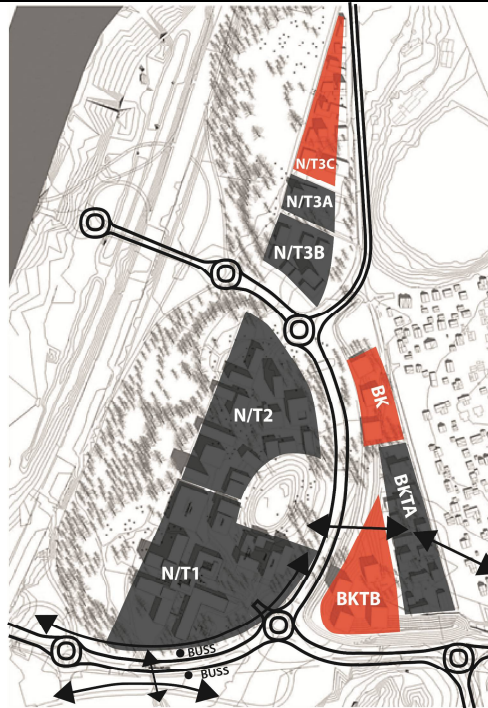
Trinn 2

20. Deler av tilliggende grønnstruktur opparbeides.
21. Del av felt B/K/T utvikles.
22. Gang- og sykkelveg fra planfri kryssing over fv. 454 til eksisterende gang- og sykkelvegssystem opparbeides
23. Del av felt N/T3B utvikles.
24. Tilliggende grønnstruktur opparbeides.
25. Planfri gang- og sykkelforbindelse over fv. 454 mellom felt B/K/T (A) og N/T1 etableres.



Trinn 3

26. Høyspentanlegget er lagt i bakken
27. Felt B/K/T (B), B/K og N/T3 (C) utvikles.
28. Tilliggende grønnstruktur opparbeides.



7. ILLUSTRASJONSPROSJEKTET

7.1 Illustrasjonsplan - beskrivelse

Vedlagte illustrasjonsplan viser en mulig maksimal utbygging iht. reguleringsplanens rammer. Illustrasjonsplanen viser et areal for utvidelse av sykehuset, med stiplet strek, dette tilsvarer 1000 m² i 4.etasjer, dette er innenfor rammene av reguleringsplanen, men er ikke vist i øvrige illustrasjoner.



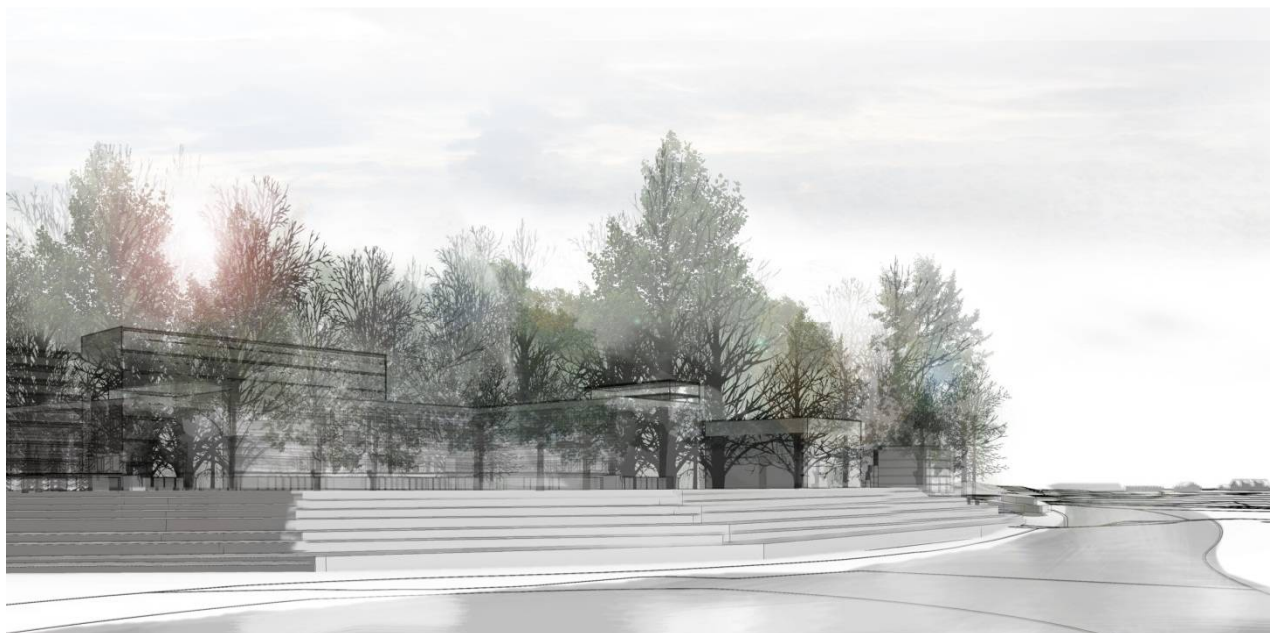
Dato: 02.06.2014
Målestokk: 1:2000 (A2)/ 1:4000 (A4)

Figur 21: Illustrasjonsplan

Delområde 1

Delområdet 1 er planlagt utviklet med urbane kvaliteter. Mellom adkomsten i sør og nord etableres et gateløp som strukturer bebyggelse på begge sider. Ved adkomsten i sør etableres snumuligheter for buss, varelevering og adkomst for ambulanse rett etter avkjøringen, slik at bilkjøringen innover i området begrenses. Gateløpet utvikles videre som «shared space», hvor kjørende deler arealet med syklende og gående, og hvor bygningenes plassering muliggjør ulike små plasser og byrom.

Sykehuset er planlagt helt syd i området, med gode adkomstforhold og lett tilgang til viktige rekreasjonsområder i syd. Omkring et stort torg syd tenkes adkomstsoner for sykehuset, helsehuset, svømmehallen, hotellet og andre sentrale funksjoner. Helt øst i området bevares dødisgropa, som blir Delområdets sentrale naturpark. Bebyggelsen skal være variert, med ulike høyder, volumer og arkitektonisk uttrykk.

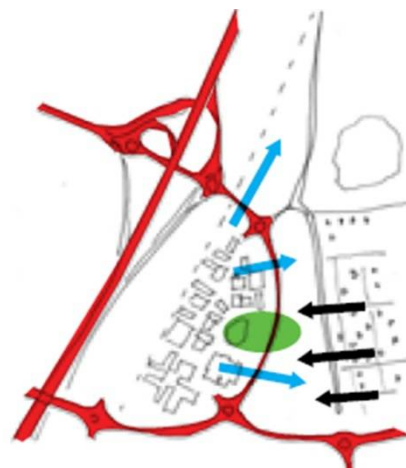


Figur 22: Delområde 1 til venstre, sett i øynehøyde nordøstover fra dagens Jessheim nord kryss.

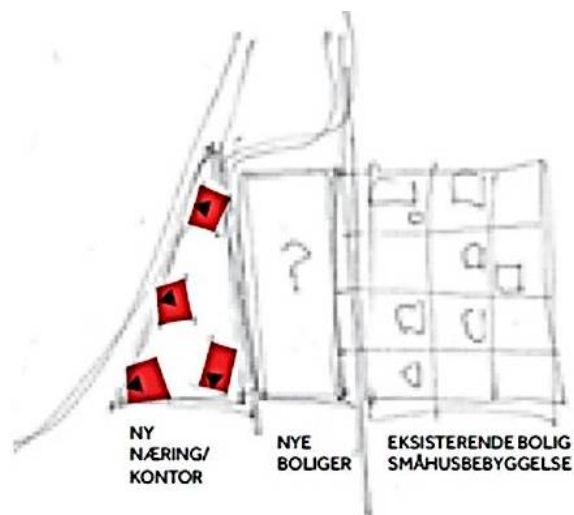
V23 med veglenker deler planområdet i tre forskjellige felter og vil oppleves som en barriere mellom Delområde 2 og 3. Støyvollene med en høyde fra 2 til 6 meter over vegbanen mellom vegen og byggefeltene vil forsterke denne opplevelsen. For å unngå at delområdene blir gjemt bak støyvollene, er det jobbet med ulike måter å bryte opp og dele opp den visuelle karakteren til disse vollene. I enkelte områder er de nye byggene plassert slik at de fungerer som støyskjerm og at støyvullen kan deles opp i mindre volumer. Deler av bebyggelsen mot vest vil erstatte støyvullen og skjerme sentrale områder mot støy. Støyvollene krever at bebyggelsen har en viss størrelse og høyde for å markere og synliggjøre den nye adkomsten til Jessheim. I detaljreguleringen av Delområde 2 skal muligheten for å bryte opp vollen og erstatte deler av den med bebyggelse undersøkes nærmere, en løsning er vist i illustrasjonsprosjektet

Delområde 2

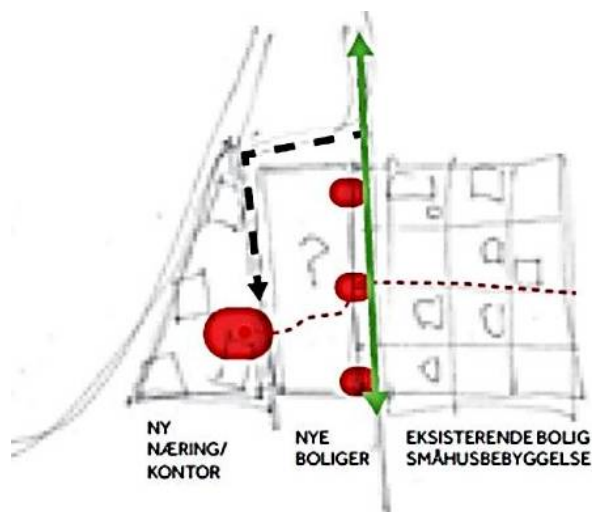
Delområde 2 ligger mellom Delområde 1 og eksisterende boligbebyggelsen øst for planområdet. I Delområde 2 møtes både bolig og næring, og ny og eksisterende boligbebyggelse. Skissen til høyre viser at det er tenkt et samspill både mellom bebyggelsestypologien i Delområde 1 og Delområde 2, og mellom eksisterende småhusbebyggelsen i øst og Delområde 2. Hvordan dette kan gjøres er beskrevet påfølgende diagrammene.



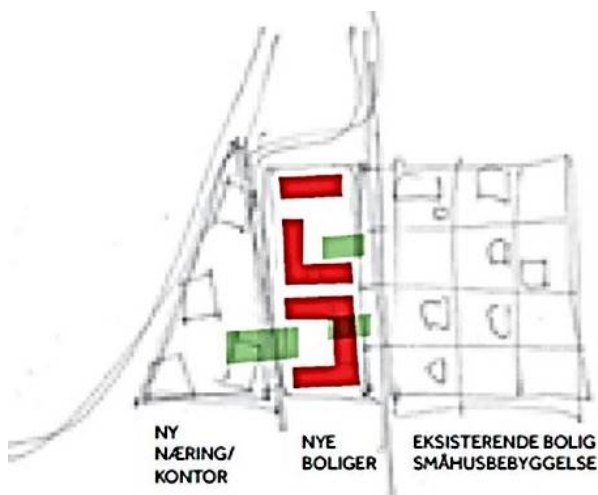
I Delområde 2 skal det etableres kontorbebyggelse ut mot fv.454 og kryssene. Bebyggelsen kan fungere som en buffer mellom fv. 454 og ny boligbebyggelse. Kontorbebyggelsen vil markere seg mot veien og rundkjøringen, slik at det skapes en visuell sammenheng med bebyggelsen i Delområde 1. Næringsbebyggelsen vest og øst for fv. 454 skal samspille i materialbruk og utforming.



Eksisterende og nytt boligområde kan knyttes sammen av flere små lekeplasser og uterom. Næringsområdet og boligområdet kan også knyttes sammen av parkrom. Parkrommet skal være tilgjengelig for både bolig- og næringsområdene.



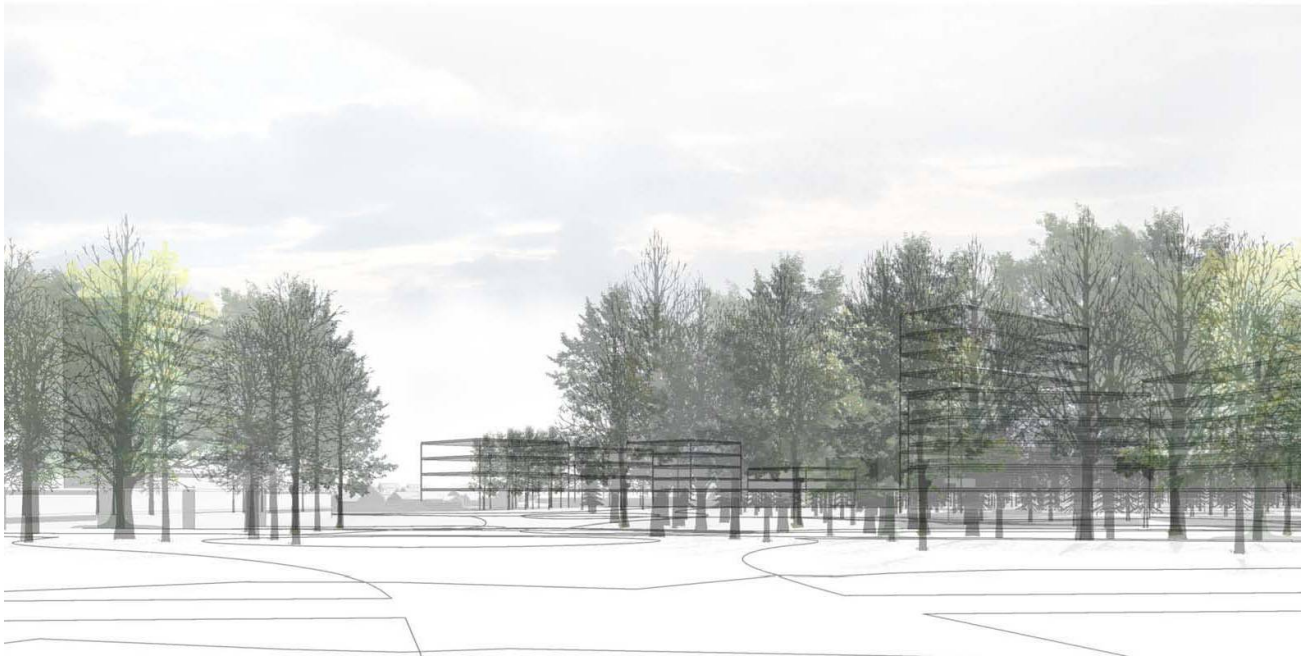
Det skal etableres boligbebyggelse langs Trondheimsvegen. Nytt boligområde etableres mellom næring og eksisterende boliger. Ny boligbebyggelse strukturer seg i forhold til omgivende veger og åpner seg mot næring i vest og eksisterende boligområde i øst. Boligbebyggelsen skal utformes med en variasjon av typologier og høyder, på denne måten skapes en myk overgang mot småhusbebyggelsen. En variasjon i typologi og størrelse vil også bidra til en variert boligsammensetning.



Delområde 3

I Delområde 3 har arealene nærmest krysset et stort eksponeringspotensiale i avkjøringen fra E6 og som portal til området og Jessheim. For å utnytte dette er det etablert et høyere bygg på 12 etg. Det er vist grønne striper på tvers av Delområde 3 for å binde grøntområdene rundt

«Svenskestutjern» sammen med grønnstrukturen langs E6. I de grønne arealene kan det opparbeides stier og rekreasjonsarealer. Ved etablering av brannstasjon eller tilsvarende kan deler av arealet benyttes til treningsarealer. Bygningene i delområdet er plassert for å henvende seg mot eksisterende veg.

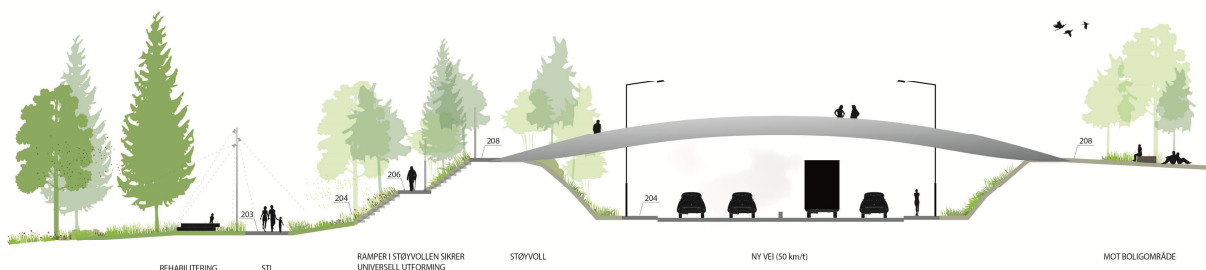


Figur 23: Adkomst fra nytt V23 kryss, delområde 3 til venstre og delområde 1 til høyre. Beplantningen i miljøsonen til E6/ grønnstrukturen ligger i forkant.

Stier og forbindelser på tvers av Delområdene

Illustrasjonsplanen viser en rekke stier og gangveger som binder planområdet sammen. I Delområde 1 ligger det et nettverk av stier i rekreasjonsarealet mot E6 som knytter seg mot rekreasjonsarealene rundt Nordbytjernet og dødisgropen midt i Delområde 1. Fra dødisgropen går det en gangbru over FV 454 som knytter seg til Delområde 2. I Delområde 2 er det etablert en rekke stier/ gangveger på tvers av området som knytter seg opp mot småhusbebyggelsen i øst og gang- og sykkelvegen langs Trondheimsvegen.

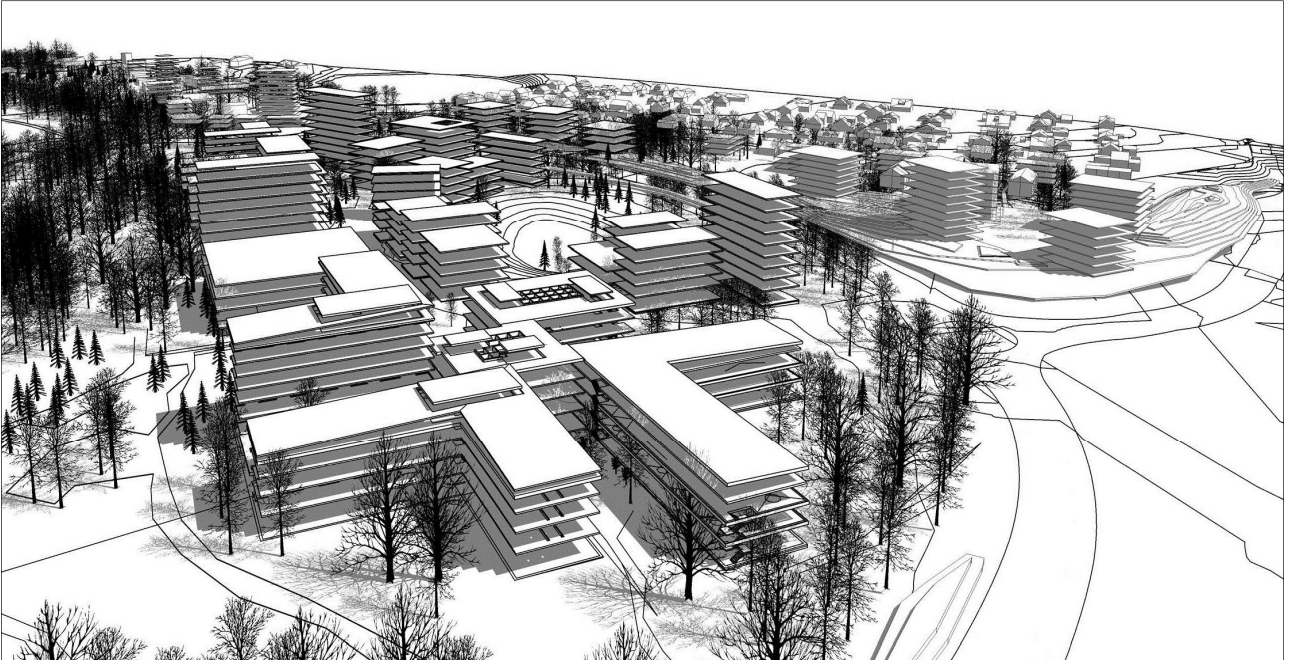
Åpenheten og beplantningen i dødisgropa skal videreføres over til Delområde 2 slik at det oppleves som et sammenhengende grønt område fra vegen mellom Delområde 1 og 2. På denne måten oppstår en visuell forbindelse mellom de to feltene, som vist under. Her er delområdene 1 og 2 forbundet med en gangbro over nye V23.



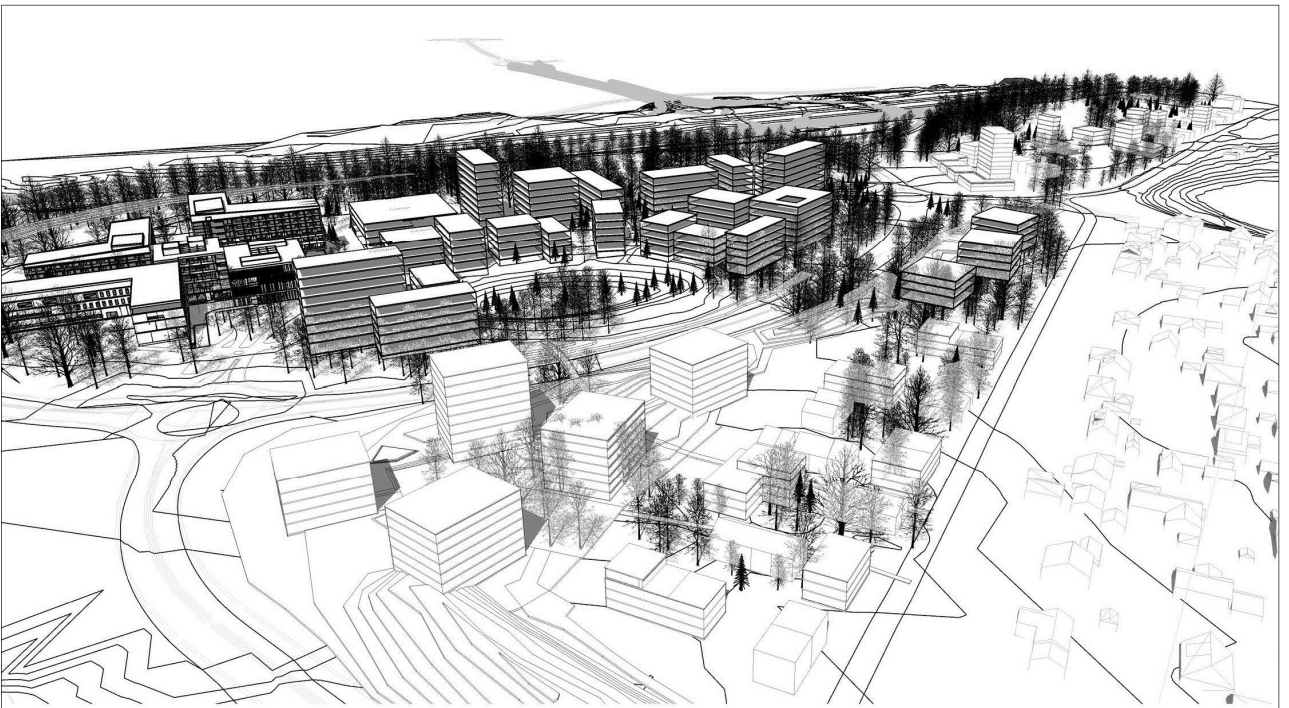
Figur 24: Snitt som viser dødisgropa gangbro over fv. 454 og grønne på støyvollen i delområde 2.

7.2 Planområdet sett fra luften / oversiktsbilder

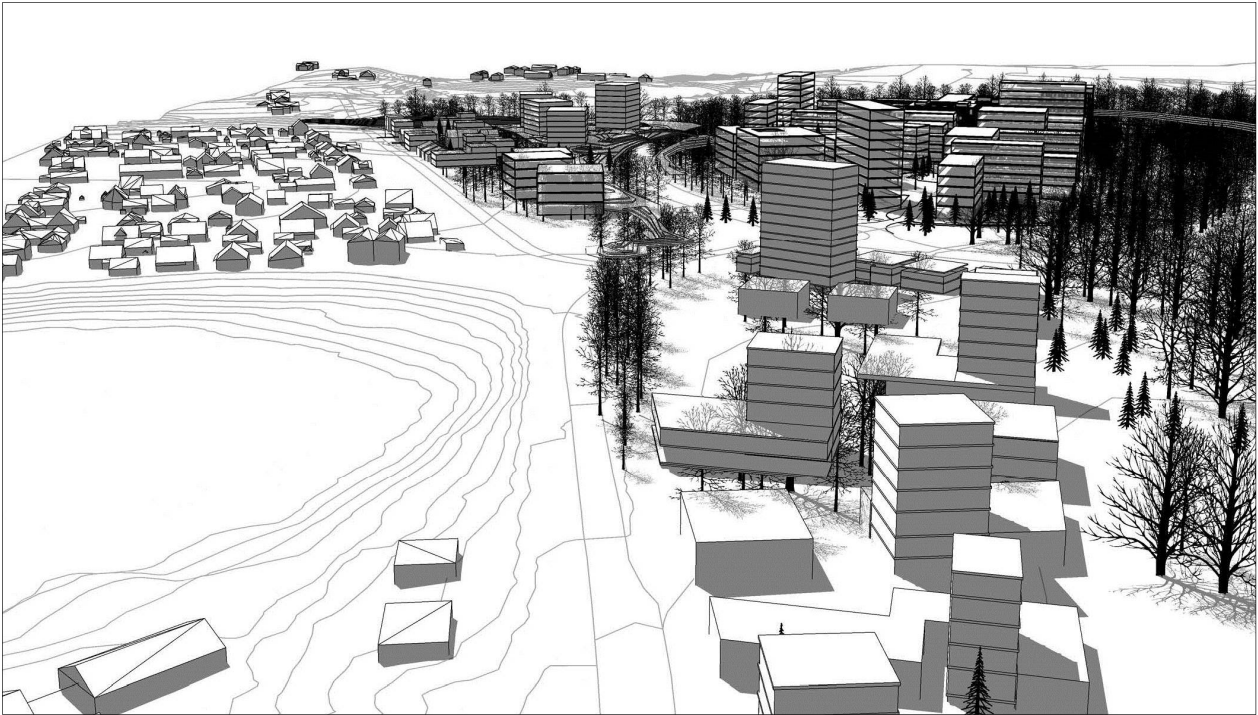
Illustrasjoner under viser illustrasjonsprosjektet sett fra luften. Illustrasjonene viser en mulig maksimal utbygging iht. reguleringsplanens rammer.



Figur 25: Planområdet sett i fugleperspektiv mot nordøst. Planlagt sykehus ligger i front. Illustrasjonen er ikke oppdatert etter nedjusteringen av høyder i delområde 2. Det vises til snitt i kapittel 7.8 for nærmere beskrivelse.



Figur 26: Planområdet sett i fugleperspektiv mot nordvest. Illustrasjonen er ikke oppdatert etter nedjusteringen av høyder i delområde 2. Det vises til snitt i kapittel 7.8 for nærmere beskrivelse.



Figur 27: Planområdet sett i fugleperspektiv mot sør fra Trondheimsvegen. Illustrasjonen er ikke oppdatert etter nedjusteringen av høyder i delområde 2. Det vises til snitt i kapittel 7.8 for nærmere beskrivelse.

8. KONSEKVENSER AV OMRÅDEREGULERINGSPLANEN

Konsekvensutredningen tar for seg utredningstema som er fastsatt i planprogrammet. Områdereguleringsplanen vurderes opp mot dagens situasjon med utgangspunkt i planstatus i kommuneplan inkludert planlagt utbygging av V23/V24.

8.1 Stedsutvikling og samfunnsmessige konsekvenser

Nedenfor redegjøres det for hvordan områdereguleringsplanen samsvarer med ønsket utvikling av Jessheim og Ullensaker, samt retningslinjene for samordnet areal og transportplanlegging, (vedtatt 1993). Retningslinjene tilstreber å samordne planleggingen av utbyggingsmønsteret og transportsystemet for å tilrettelegge for mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, slik at transportbehovet kan begrenses.

Bakgrunn for lokalisering

Utgangspunktet for planarbeidet er ønsket om å etablere nytt sykehuset for LHL i dette området. LHL har et nasjonalt marked, med pasienter og besøkende fra hele Norge. Derfor er nærheten til hovedflyplassen viktig. Planområdet har kort avstand til hovedflyplassen og ligger midt i «Gardermobyen»². Nærheten til store og attraktive friluftsområder og Jessheim by er andre avgjørende kvaliteter.

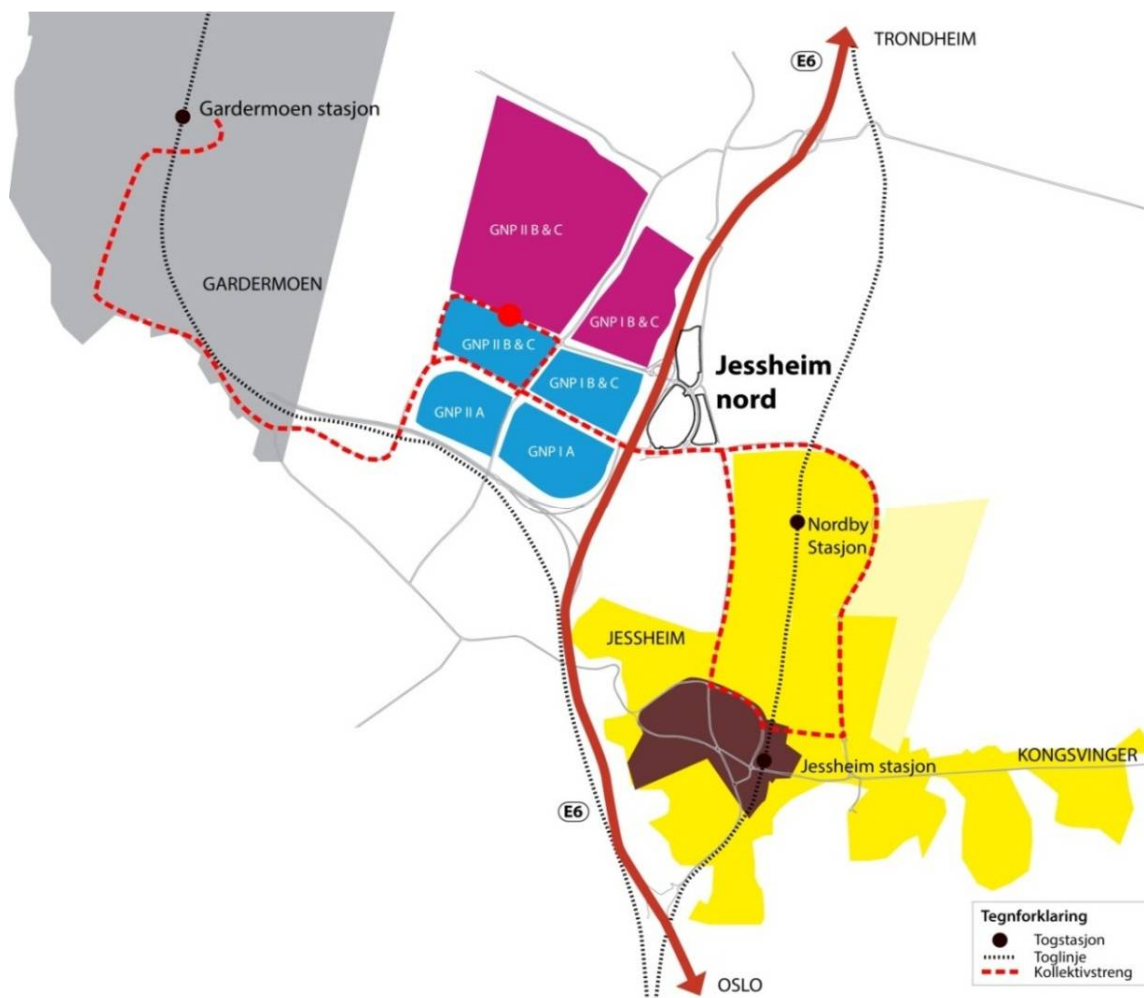
LHL har en ambisjon om å etablere et sykehus med tilhørende kurs-, konferanse- og rehabiliteringssenter på Jessheim nord. Det planlegges for at det kan oppstå synergier ved at lignende funksjoner kan knytte seg til LHLs sykehus slik at det kan oppstå et større kompetansemiljø. Det vil tilrettelegges for at supplerende offentlig/privat helsetilbud, undervisning og andre arbeidsplasser kan etablere seg i området. Dette er virksomheter basert på medisin, forskning, teknologi og nærheten til hovedflyplassen.

Ullensaker kommune ønsker å se på muligheten for at Jessheim by skal vokse nordover, mot næringsparken og hovedflyplassen.

Planområdets plassering og kontekst

Kollektivstrengen som forbinder hovedflyplassen, Gardermoen næringspark og Jessheim grenser til planområdets avgrensning i sør. I dag betjenes denne forbindelsen av busser med halvtimesfrekvens, korresponderende med toget fra Jessheim. I Byutviklingsstrategien for Jessheim fremgår det at kollektivstrengen skal utvikles med et høyfrekvent busstilbud.

² "Gardermobyen" er et begrep fra "Samferdselsstrategi for Øvre Romerike, utkast oktober 2009, rev. nov 2010»



Figur 28: Illustrasjonen viser kollektivstrengen og planområdets plassering mellom Gardermoen næringspark og Jessheim.

Et viktig grep i utviklingen av Jessheim vil være å styre veksten til områdene langs kollektivstrengen slik at veksten bidrar til å bygge opp under og fremskynde et høyfrekvent busstilbud. I gjeldende kommuneplan fremgår det at Jessheim ønsker å utvikle seg til en by på linje med Lillestrøm, Sandvika, Drammen og Fredrikstad. Jessheim kan utvikle seg til å få liknende karakter ved at Jessheim og Gardermoen vokser sammen³ til et større byområde. En utvikling av Jessheim nord vil bidra til en ønsket sammenbinding av Gardermoen og Jessheim.

Rollefordeling

Samtidig som det er viktig å knytte hovedflyplassen, Gardermoen næringspark og Jessheim sammen, er det vesentlig at det skal være en klar rollefordeling mellom de tre tyngdepunktene. Dette er også omtalt i Byutviklingsstrategien for Jessheim. Der beskrives det at Øvre Romerike er i ferd med å utvikle seg til et eget bolig- og arbeidsmarked som følge av hovedflyplassen på Gardermoen. Videre skisseres en rollefordeling for Gardermoen næringspark, Jessheim og hovedflyplassen. Det beskrives at det meste av befolkningsveksten skal styres til Jessheim som skal befeste sin rolle som regionscenter og by. For Gardermoen næringspark er det ønskelig med et differensiert næringsliv med kompetansekrevende arbeidsplasser og næring som utnytter nærheten til hovedflyplassen. De mest arbeidsintensive virksomhetene skal lokaliseres mot den fremtidige

³ Utredning om areal og utbyggingsmønster, Osloregionen, januar 2008

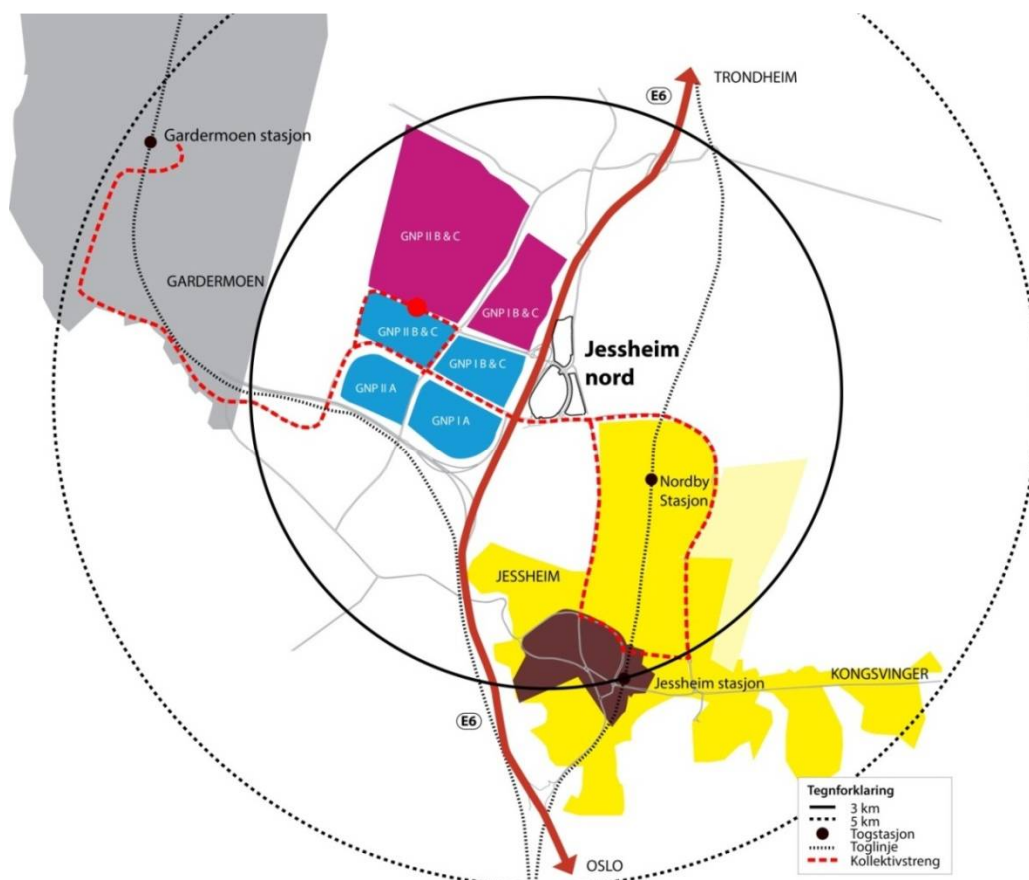
kollektivtraséen i sør, omtalt i foregående punkt. E6 markerer et tydelig skille i kommunen. Støyende aktivitet kan foregå vest for E6 der dette vil skape mindre konflikter.

Boligbebyggelsen med tilhørende funksjoner ligger i dag hovedsakelig øst for E6 gjennom hele kommunen. Planområdet for Jessheim nord ligger i møtet mellom næringsparken og Jessheim, mellom næringsparkens sørlige og nordlige del, på østsiden av E6. Jessheim nord er en overgangssone mellom Gardermoen næringsparken og Jessheim by.

Det flerfunksjonelle området som det planlegges for på Jessheim nord egner seg til å håndtere denne overgangen. Planområdet kan knytte forbindelser både til næringsparken og Jessheim sentrum. Konseptet kan ha en synergieffekt på den sørlige delen av Gardermoen næringspark hvor det åpnes for bla. kompetansebedrifter. Funksjonene og miljøet som planlegges vil bidra til å styrke Jessheim som regionsenter og supplere funksjonene i Jessheim sentrum.

Gang og sykkel

Fra planområdet til Jessheim sentrum er det ca. 3,3 km, til Nordby stasjon er det ca. 2,3 km og fra de nye store boligområdene som er planlagt på Gystadmarka er det i underkant av 3 km. Planområdet ligger i akseptabel sykkelavstand til hovedtyngden av boligområdene på Jessheim. 5 km. anses som akseptabel sykkelavstand⁴. Høydeforskjeller kan påvirke hvor langt folk er villige til å gå eller sykle. I Ullensaker er det landskapet relativt flatt, noe som er positivt for syklende og gående.



Figur 29: Illustrasjonen avstand fra planområdet til Jessheim i kilometer.

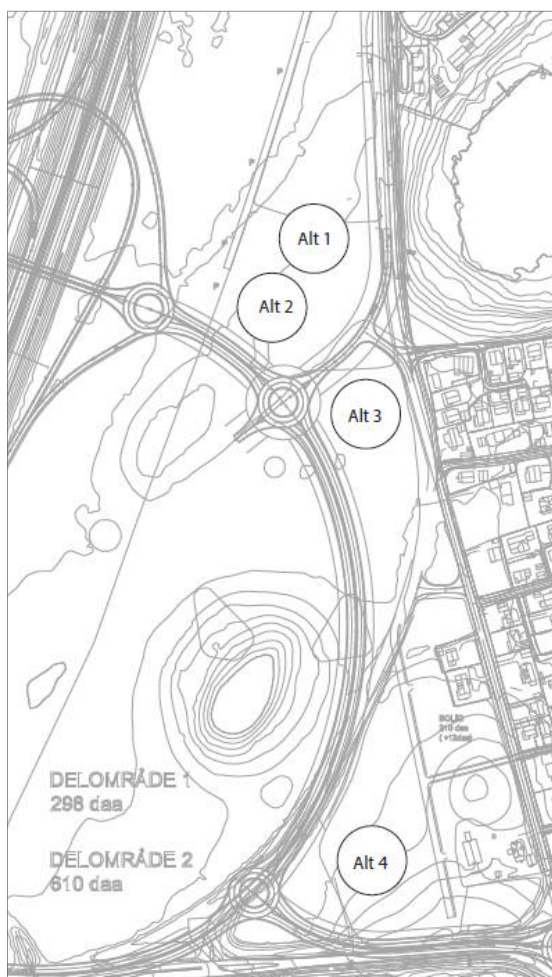
⁴ Strategi for innfartsparkering i Buskerudbyen og Buskerud, rapport fra TØJ, 2012

8.2 Alternativ plassering av Blålystomt

I kommuneplanen er det avsatt areal til offentlig tjenesteyting i den sørlige delen av Delområde 1. Dette arealet har vært tiltenkt en mulig plassering av interkommunal brannstasjon. Jessheim nord er en god plassering fordi det ligger tett på E6 og er sentralt på Øvre Romerike. En utrykning fra Jessheim nord kan gi en innsatstid på 10 min til Kløfta og Råholt.

Dagens brannstasjon ligger i Jessheim næringspark. På grunn av vekst og fortetting på Jessheim er det vanskelig for utrykningskjøretøy å komme seg sørover i rushtiden. Nåværende lokalisering er for liten og gir ikke den ønskelige plassen til å samordne funksjoner. Ny tomt er derfor nødvendig.

I planarbeidet for Jessheim nord er gjort en vurdering av alternativer for en mulig interkommunal brannstasjon innenfor planområdet. Det nye vegsystemet som er planlagt gir mulighet for at en slik blålystomt kan plasseres lengre nord mot det nye næringsparkkrysset. Kart og tabell på neste side viser de alternative lokaliseringene med en oppsummering av de viktigste lokaliseringskriteriene for en brannstasjon.



Brannstasjoner bør:	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4
Ha oversiktlig og rask utkjøringsmulighet (kilde:dsb.no).	+	+	+	-
Være plassert og innredet slik at stasjonen i det lengste vil være sikret mot brann eller annen ulykke i området (kilde:dsb.no).	+	+	+	+
Lokaliseres slik at en størst mulig del av befolkningen dekkes med kortest mulig innsatstid. (kilde:dsb.no).	+	+	+	-
Ligge så nær risikoobjektene og risikoområdene som mulig (kilde:dsb.no).	+	+	+	+
Alternativ verdi for eiendommen	+	-	+	+
Lokaliseres slik at sjenanse for naboer begrenses (støy og lys)	+	+	-	-

Figur 30: I kartet vise alternative plasseringer av Blålystomt.

Tabellen oppsummerer de viktigste lokaliseringskriteriene for en brannstasjon.

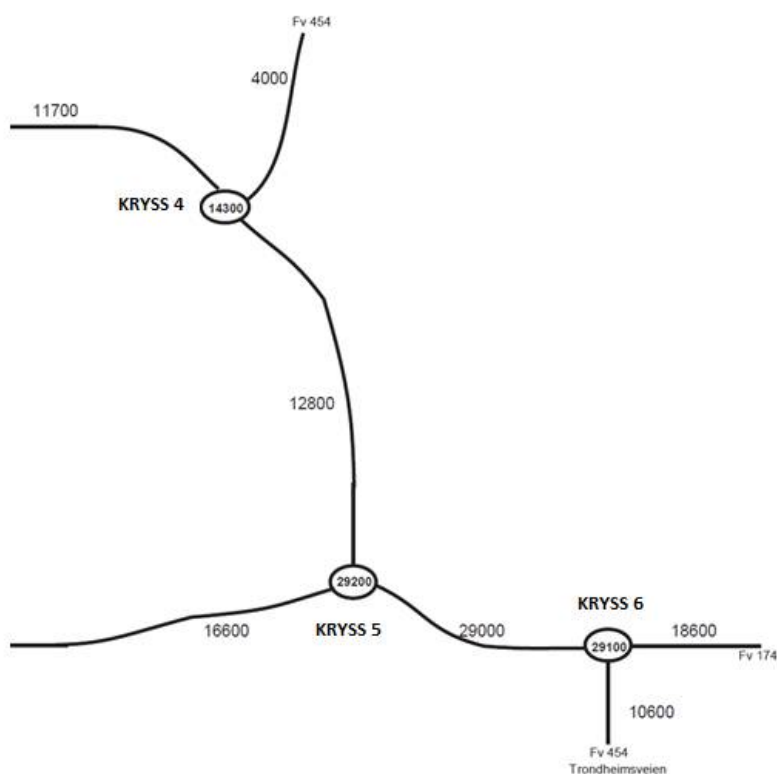
Alternativ 1 og 2 gir de beste forutsetningene for lokalisering av brannstasjon, jf diagram over. Disse alternativene baseres på at V23 er ferdig utbygget, da det er denne veglenken som gir lokaliteten raskest tilgjengelighet til det øvrige vegsystemet og kortest mulig innsatstid. Alternativ 1 peker seg ut som det beste alternativet sett opp mot alle kriteriene, men når det gjelder innsatstid spiller det liten rolle om det blir alternativ 1 eller 2. Begge alternativene ligger innenfor Delområde 3 i områdereguleringen, og nærmere plassering innenfor avsatt formål må utredes videre i en detaljregulering.

8.3 Trafikk

De trafikale konsekvensene er sammensatt. I trafikkanalysen er det sett på hvordan områdereguleringen forholder seg til flere alternative utbyggingstrinn av vegnettet rundt:

29. dagens situasjon
30. V24 utbygd, men ikke V23
31. 1. etappeutbygging av V24 og V23, et delvis utbygd vegnett (kun to felt vest og nord for kryss 5)
32. full utbygging iht. reguleringsplanen for V23 og V24

Trafikkanalyse for områdereguleringen kan sees i helhet i vedlagt rapport. Beregninger av trafikkmengder for dagens og fremtidig situasjon på ferdig utbygget vegnett i henhold til V23 og V24 har tatt utgangspunkt i SWECO sin trafikkanalyse for de to vegplanene.



Figur 31: Trafikkmengder (YDT) 2030. Kilde, SWECO 2013.

Basert på SWECOS konklusjoner er følgende forutsetninger lagt til grunn:

Kryss 4: Ingen spesielle hensyn med unntak av at alle tilfarter bør utvides til to felt de siste 10 meter inn mot krysset.

Kryss 5: Firefelts veg langs Fv174 mellom kryss 5 og 6. Øvrige tilfarter (også fra sykehuset) utvides til to felt inn mot krysset.

Kryss 6: Firefelts veg langs Fv174 mellom kryss 5 og 6. To felt inn mot krysset sydfra, firefelt østfra.

Det er foretatt en beregning av hvilke trafikkmengder områdereguleringsplanen Jessheim nord vil generere, basert på erfaringsbaserte turproduksjonstall. Videre er det antatt at 2/3-deler av trafikken kommer fra/går til eller forbi V23 (E6 eller nordre del av næringsparken), mens 1/3-del går andre vegen (ut på Fv174). Kryssene er så kapasitetsberegnet. Resultatet av beregningene er sammenstilt i tabellen nedenfor, der vises også SWECOs beregningsresultater uten foreslått utbygging på Jessheim nord. Belastningsgraden angir hvor mye av kapasiteten som er utnyttet. Ved belastningsgrader under 0,70 – 0,75 flyter trafikken uhindret. Ved belastningsgrader over dette blir det gradvis økende køer, og ved en belastningsgrad på 1,0 er krysset teoretisk overbelastet.

Kryss	Morgen uten øvrig utb.	Morgen med øvrig utb.	Ettermiddag uten øvrig utb.	Ettermiddag med øvrig utb.
4	0,53	0,54	0,54	0,57
5	0,72	0,67	0,54	0,55
6	0,51	0,47	0,63	0,69

Beregningene viser at framtidig vegnett (inkl. V23) er robust nok til å tåle utbyggingen av Jessheim nord uten kapasitetsmessige problemer. Det er tilstrekkelig kapasitet for hele utbyggingen også innenfor første etappe av V23, som innebærer færre kjørefelt på den nye vegen til næringsparken (Fv454) og på rampene til V23. Den totale trafikkmengden for fremtidig situasjon i 2030 tilsier at Fv174 bør etableres med 4-feltsløsning på sikt.

Utbyggingsfaser

Jessheim nord-planen har et utbyggingspotensial på ca. 207.000 m², fordelt på tre delområder. Fullt utbygd vil planen skape en mertrafikk i området på ca. 11.000 biler i et normalt hverdagsdøgn. Dersom utbyggingen skal igangsettes før vegnettet rundt er kommet på plass trengs lokal tilpasning. I første omgang ønsker man en utbygging av nytt sykehus på søndre del av Delområde 1, samt tilhørende aktiviteter for bl.a. helsesenter, fagsenter og treningsanlegg.

Beregningene viser at man ikke klarer å etablere sykehuset (forenklet til en utbygging av halve Delområde 1) uten å bygge kryss 5. T-krysset vil, selv uten utbygging, bli overbelastet om få år gitt trafikkvekst i nærområdet. Etablering av denne rundkjøringa bør skje på samme sted som den skal ligge i permanent situasjon, og både Fv174 og Fv454 må bygges om i nødvendig grad inn mot rundkjøringa som følge av dette. Selv om det bygges rundkjøring i kryss 5, utløser ikke Jessheim nord-utbyggingen behov for 4-felt sør for Delområde 2. Det må imidlertid sikres 4-felt inn i rundkjøringen med tanke på videre utbygging.

Beregningene viser at dersom V23 ikke etableres kan man fortsatt bygge ut både hele Delområde 1 og 2 uten at det oppstår kapasitetsproblemer i vegnettet. Dette er vist i tabellen under.

Situasjon	Dagens trafikk-mengde forøvrig		+20% for annen trafikk		Dagens trafikk-mengde forøvrig		+20% for annen trafikk	
	Belastn. grad	Dim.kø (ant.biler)	Belastn. grad	Dim.kø (ant.biler)	Belastn. grad	Dim.kø (ant.biler)	Belastn. grad	Dim.kø (ant.biler)
Dagens T-kryss uten utbygging	0,47	1	0,75	5	0,66	3	1,01	20
Dagens T-kryss + halve Ovalen utbygd	1,38	80	-	-	1,27	87	-	-
Rundkjøring + halve Ovalen	0,41	0	0,52	0	0,41	0	0,51	0
+ resten av Ovalen	0,50	2	0,62	3	0,44	0	0,54	0
+ område II	0,60	3	0,77	7	0,55	3	0,65	4
+ område III	1,04	32	-	-	0,68	5	0,79	8

Figur 35: Scenarier for trafikk ved etappevis utbygging ved ettermiddagsrush (t.v) og morgenrush (t.h.) i tabellen.

Dette tar også høyde for en vekst i øvrig trafikk på 20 % (tilsvarende en situasjon ca. 5 – 10 år fram i tid). Utbygging av større del av Delområde 3 gir overbelastning i vegnettet uten V23, selv uten trafikkvekst for øvrig. På lang sikt vil trafikkvekst for øvrig medføre behov for at også V23 etableres.

Det er også gjort en følsomhetsbetraktning med 40 % trafikkvekst, noe som tilsvarende 20 år med 1,7 % årlig vekst. En beregning av en situasjon med 40 % trafikkvekst og bare halve Delområde 1 utbygd, viser at belastningsgraden går opp fra 0,52 til 0,62. Dette viser at beregningene er robuste og at kryss 5 tåler utbygging av halve Delområde 1 selv om man får en betydelig trafikkvekst for øvrig i årene etterpå, før vegnettet rundt står ferdig. Dette betyr at det er rom for ytterligere trafikkvekst i nærområdet også i en periode fram til V23 er etablert.

Kollektivtrafikk

Jessheim nord-planen ligger i et område med god kollektivdekning. Kollektivtilbudet kan bli ytterligere forbedret etter utbygging, men det er primært utviklingen av Gardermoen næringspark som vil gi grunnlag for bedret busstilbud. Det er forutsatt et nytt busstopp på dagens Fv174 utenfor hotellet. Dette stoppestedet vil betjene sykehusområdet og Delområde 1. Det antas videre at dagens shuttlebussbetjening av hotellet kan forlenges til sykehuset og supplere kollektivtilbudet.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerheten er ivaretatt først og fremst i vegplanen for V23/V24 ved at man ikke endrer avkjørselsforhold i forhold til denne, samt at man ikke legger opp til plankryssinger for gående eller syklende.

Anleggsperioden

Det må tas spesielle forholdsregler knyttet til trafikk i anleggsperioden og miljømessige konsekvenser av denne. Trafikkavviklingen anleggsperioden må også tilpasses en parallell utbygging av V23, med de midlertidige trafikkomlegginger dette medfører.

Revidert trafikkanalyse

I forbindelse med offentlig ettersyn ble det utarbeidet en revidert utgave av trafikkanalysen, med revisjonsdato 24.06.2014. Revisjonen bestod hovedsakelig i at det også ble gjort beregninger for en full utbygging av områdereguleringen i 2060. Som man kan forvente øker belastningsgradene noe på enkelte vegarmer i 2060. Men konklusjonene er de samme. Kryss 5 overbelastes i 2060 både med og uten utbygging på Jessheim nord. Øvrige kryss er innenfor akseptabel belastningsgrader.

8.4 Parkeringsnorm og parkeringsløsninger

Parkering til kontorer og annen næring baseres på parkeringsnormer, disse er gjengitt i kapittel 7. Det er en ambisjon at flest mulig skal benytte kollektivtransport eller gå/sykle til arbeid. For helserelaterte funksjoner er det gjennomført en beregning av behov for parkering til ansatte og besøkende/pasienter. Som en kvalitetssikring av disse tallene er det gjort en sammenligning av andre sykehus.

Antall parkeringsplasser til helserelaterte funksjoner vurderes spesielt fordi det ikke kan forventes at besøkende/pasienter til sykehuset og evt. helsesenter har en like høy kollektivandel, eller andel som går eller sykler som f.eks. ansatte. I tillegg er LHL et nasjonalt sykehus og det kan ikke beregnes like stor andel som bruker gang- og sykkel fordi besøkende/pasienter er spredt utover hele landet.

Beregningen under tar utgangspunkt i antall ansatte og forventet antall besøkende til LHL-sykehuset og evt. helsesenter. Det skilles mellom besøkende og ansatte. Arealfordelingen planlagt til helserelaterte funksjoner innenfor detaljreguleringsområdet er som følger:

Funksjon	Ca. m ² BRA
Sykehus for LHL	31.000
Interkommunalt helsesenter	4.000
Sum	35.000

Ansatte til syke- og helsesenter:

Det forventes 720 ansatte⁵, (600 på sykehuset og 120 på helsesenter) for et sykehus på 31 000 m² hvorav det er regnet med at 504 stk. (70 %) er på jobb samtidig. Det største parkeringsbehovet for ansatte vil sannsynligvis inntre i forbindelse med vaktskifter.

Følgende fordeling mellom bil og alternative transportmidler legges til grunn:

Funksjon	Andel kollektiv, gående og syklende	Antall ansatte med bil på jobb samtidig
Sykehus	15 % Andel med gående/syklende	273
	20 % Kollektivandel	
	65 % bilandel	
Helsesenter	15 % Andel med gående/syklende	55
	20 % Kollektivandel	
	65 % bilandel	

Med denne fordelingen på transportmidler antar vi at det er opp mot 328 ansatte på jobb samtidig og dermed at det er et behov for **328** p-plasser til ansatte ved sykehus og helsesenter.

⁵ Norsams trafikkanalyse, datert 05.10.13

Besøkende til syke- og helsesenter:

Det er tatt utgangspunkt i 650 besøkende per dag⁶ til sykehus og evt. helsesenter.

Funksjon	Antall besøkende /pasienter	Reisemiddelfordeling	Antall bilbesøk	Antall besøk pr p-plass i løpet av dag	Behov for antall p-plasser
Sykehus	250	25 % kollektivandel/ 75 % bilandel	188	2	94
Helsesenter	400	25 % kollektivandel/ 75 % bilandel	300	7	43
SUM	650		488		<u>137</u>

Med bakgrunn i forutsetningene i tabellen antar vi at det er et behov for **137** p-plasser til besøkende/pasienter ved sykehus og helsesenter. Totalt for ansatte og besøkende til sykehus og helsesenter er det beregnet behov for **465 p-plasser** (328+137 = 465).

Sammenligning med andre sykehusprosjekter:

Sykehus	M ²	Antall p-plasser	Beregnet snitt/1000
Ahus ⁷	Ca. 136 000	Ca. 1799	13,2/1000
Nye Østfoldsykehus ⁸	85 500	1300	15,2/1000
Drammen sykehus ⁹	115 000	1200	10,4/1000
Nye LHL sykehus + helsehus	35 000	465	13,2/1000

Østfoldsykehuset:

Den totale parkeringskapasiteten ved nytt sykehus på Kalnes er basert på en beregning av antall ansatte og besøkende per døgn, samt en forutsetning om at 60 % kjører egen bil til sykehuset. Det vil si at 40 % benytter felleskjøring, offentlig transport, sykler eller går. Sykehuset er plassert langs E6, 6 kilometer fra Sarpsborg sentrum. Det opprettes ny busslinje for å betjene sykehuset.

Ahus:

Tabellen viser antall p-plasser ved Ahus i dag. Av de ansatte på Ahus bruker 65 % bil til jobben, 21 % bruker kollektivtransport, 8 % sykler eller går og 5 % sitter på med andre¹⁰.

Drammen sykehus:

Tallene for Drammen sykehus viser beregnet behov for parkeringsplasser som er gjort i forbindelse med en mulighetsanalyse for oppgradering/utvidelse av sykehuset. Drammen sykehus ligger i sentrum og det er beregnet en lav andel parkeringsplasser per 1000 m² sammenlignet med de andre sykehusene.

⁶ Norsams trafikkanalyse, datert 05.10.13

⁷ Helhetsplan arealdisponering, Ahus område Nordbyhagen, 2012-2025. 1 juli

⁸ <http://www.helse-sorost.no/omoss/avdelinger/bygg-og-eiendom/nyttostfoldsykehus/prosjekt/Sider/side.aspx>

⁹ Vestre Viken HF Mulighetsanalyse oppgradering/utvidelse av Drammen sykehus, utkast datert 22.08.11

¹⁰ Hva skal til for å få mer miljøvennlige arbeidsreiser til Ahus?, TØI rapport 1257/2013

Den totale parkeringskapasiteten til LHL og evt. helsesenter er basert på en beregning hvor 65 % av ansatte og 75 % av besøkende/pasienter kjører egen bli. Områdereguleringsplanen for Jessheim nord inneholder et antall p-plasser som tilsvarer samme antall p-plasser per 1000 m² på som Ahus. For ansatte foreslås samme bilandel som det er på Ahus i dag. Dette anses som ambisiøst da Ahus ligger i Lørenskog som er Norges 5. tettest befolkede område¹¹ og med et meget godt kollektivtilbud til sykehuset. Det nye Østfoldsykehuset baserer seg på en høyere kollektivandel, men har samtidig en høyere andel parkeringsplasser per 1000 m² sammenlignet med de andre sykehusene.

8.5 Støy

Planområdet er utsatt for betydelig støy fra vegtrafikk i dag og støynivået fra biltrafikk vil øke med utbygging i og omkring planområdet. Retningslinjer for støy i arealplanlegging (T-1442) opererer med anbefalte støygrenser ved planlegging av ny støyende virksomhet og såkalt støyfølsom bebyggelse (boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager). I slik bebyggelse anbefales det at støynivået på uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk er under grenseverdien $L_{den} \leq 55$ dB. I støysonekart tilsvarer dette områder i hvit sone.

I planarbeidet er det gjort støyanalyser for en rekke alternativer av skjermingstiltak. Støyanalyser er gjort med fremskrevne trafikk tall (2030). Analysene er presentert i egen vedlagt rapport. Støykart viser beregnet støynivå i planområdet markert som hvit, gul og rød støysone. Rød sone angir et område som på grunn av det høye støynivået er uegnet til støyfølsomme bruksformål. Ved etablering av nye bygninger med støyfølsomt bruksformål i gul sone bør planen utformes slik at alle boenheter får en stille side, og tilgang til egnet uteoppholdsareal med tilfredsstillende støyforhold. Avbøtende tiltak kan være bygningsplassering og skjerming.

Kontorbygg anses ikke som støyfølsom bebyggelse. Slike bygg kan benyttes til å skjerme boligfasader. Kontorbygg må etableres i tilstrekkelig avstand fra vegen, eller bygges med støyisolerende materialer i fasadene slik at krav til innendørs støynivå fra vegtrafikk kan tilfredsstilles.

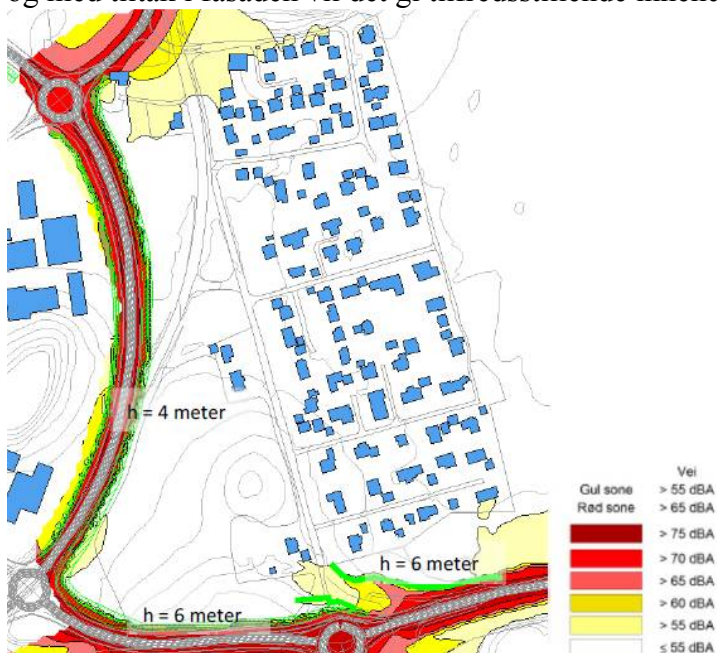
Delområde 1 planlegges med noe støyfølsom bebyggelse, særlig sykehus og helsehus. Delområde 2 planlegges også med noe støyfølsom bebyggelse, nemlig boliger og barnehage. Områdereguleringsplanen legger til rette for næringsbebyggelse i Delområde 3. Næringsvirksomhet er ikke støyfølsom bebyggelse og det vil derfor ikke være nødvendig med skjerming av utearealene.

¹¹ Civitas, Njål Arge 2006, Lørenskogs regionale rolle i Osloområdet.



Figur 32: Beregnet støynivå uten støyskjerm i sør i Delområde 1. Støynivå er beregnet i 1,5 m høyde. Figuren til høyre viser fasadenivå i mest støutsatte etasje.

Uten noen form for skjerming er støyforholdene utilfredsstillende på Delområde 1. Med 4 meter høy støyvoll mot sørvest og 2 meter støyvoll mot nordøst, er det beregnet tilfredsstillende støynivå på det meste av uteoppholdsarealet mellom bygningene og rundt dødisgropen. En del fasader inn mot det planlagte nord/sydgående gateløpet har tilfredsstillende støynivå, $L_{den} \leq 55$ dB. Støyfølsomme funksjoner som hotell og beboerrom er planlagt i den nordvestlige fløyen av sykehuset. Med planlagte skjermingstiltak gir det tilfredsstillende støynivå for uteoppholdsarealer og med tiltak i fasaden vil det gi tilfredsstillende innendørs støynivå.



Figur 33: Beregnet støynivå i Delområde 2 med 4 meter og 6 meter høy støyvoll. Støynivå er beregnet i 1,5 m høyde.

Beregnet støynivå i Delområde 2 uten støyskjerm er i gul og delvis i rød støysone. Med 4 m støyvoll mot vest og 6 m voll og skjerm mot sør, er beregnet støynivå tilfredsstillende på utendørs oppholdsareal for boligene. Ved leilighetsbygg i flere etasjer bør det påses at innendørs støynivå er tilfredsstillende og at soverom vender mot stille side.

Hele Delområde 3 ligger i gul og rød støysone uten støyvoll. Normalt er det uproblematisk å tilfredsstillende krav til innendørs støynivå for næringsbygg i gul sone. Næring er ikke støyfølsom bebyggelse og det vil derfor ikke være nødvendig å skjerme uteareal her. Det er imidlertid mulig å tilfredsstillende Lden ≤ 55 dB på uteareal med en 6 meter voll mot E6 og 3 meter høy skjerm mot Fv454. Se under kapittel om støytiltak i beskrivelse av områderegeringsplanen for en illustrasjon av støynivå for Delområde 3.

Hovedflyplassen på Gardermoen planlegges med en mulig tredje rullebane. Det er vurdert flere alternative lokaliseringer av rullebanen, og alternativet i øst er innarbeidet i Ullensaker kommuneplan. Dette er også alternativet som ligger nærmest planområdet og dermed har størst potensial for økt støy i planområdet. Støyberegninger av dette alternativet viser imidlertid at planområdet ligger utenfor både rød og gul støysone for en ny rullebane lokalisert øst for hovedflyplassen, se kart under



Figur 34: Støysonengrenser for prognostisert trafikk i 2030 på dagens banesystem. (OSL – Masterplan 2012-2050). Rød sirkel viser planområdet.



Figur 35: viser flystøysoner for prognose 2030 for Alternativ Øst (OSL – Masterplan 2012-2050). Rød sirkel viser planområdet.

8.6 Luftforurensing

Norsk institutt for luftforskning (NILU) utført beregninger av luftforurensning for Delområde 1 i rapporten Luftkvalitet ved E6. Konsentrasjon av nitrogendioksid (NO₂) og svevestøv er beregnet på bakgrunn av trafikkprognoser (LHL Gardermoen fra NORSAM, 05.10.2013). Utslippsfaktorer for trafikk, forurensningsbidrag fra andre kilder enn vegtrafikk og meteorologiske forhold i området er også medtatt i beregningene. Beregningsresultatene er sammenlignet med kriterier gitt i ”Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging” (T-1520), her defineres grenseverdier for luftforurensningssoner, se tabellen under. I gul sone bør det ikke planlegges ”luftfølsom” virksomhet (f.eks. sykehus, barnehager, pleiehjem).

Komponent	Luftforurensningssone ¹	
	Gul sone	Rød sone
PM ₁₀	35 µg/m ³ 7 døgn per år	50 µg/m ³ 7 døgn per år
NO ₂	40 µg/m ³ vintermiddel ²	40 µg/m ³ årsmiddel
Helsersisiko	Personer med alvorlig luftveis- og hjertekarsykdom har økt risiko for forverring av sykdommen. Friske personer vil sannsynligvis ikke ha helseeffekter.	Personer med luftveis- og hjertekarsykdom har økt risiko for helseeffekter. Blant disse er barn med luftveislidelser og eldre med luftveis- og hjertekaridelser mest sårbare.

¹ Bakgrunnskonsentrasjonen er inkludert i sonegrensene.

² Vintermiddel defineres som perioden fra 1. nov til 30. april.

Beregningene viser en maksimal timemiddelkonsentrasjon av NO₂ på 144 µg/m³. Ved å gjøre et grovt anslag på bakgrunn av vindfordelingsforholdene og middelutslipp i forhold til maksimalutslipptime kan årsmiddleverdi angis til ca. 4 % av maksimal timemiddelkonsentrasjon (altså under 6 µg/m³ som årsmiddleverdi). Dette viser at alle luftkvalitetskriterier for NO₂ er overholdt på området.

I figuren på neste side er sonene for svevestøv (PM₁₀) markert. Ufarget område viser Grønn sone. Oransje og gul farge viser Gul sone, mens ufarget område viser Grønn sone. NILU gjort en vurdering etter oppdaterte trafikk tall fra trafikkanalysen gjennomført i dette planarbeidet. Den nye trafikkanalysen viser økning på 4 % og 6 % i forhold til det tidligere beregningsgrunnlaget for fv. 174 og fv. 454. Fv 174 østover fra kryss 5 har en YDT på 29 000. Konsentrasjon på over 35 µg/m³ (gul sone) vil forkomme på vegbane og 1-2 m ut fra denne fra kryss 5 og østover mot Jessheim, dette er illustrert i figuren under.



Figur 36: Illustrasjonen viser beregnet konsentrasjon av svevestøv beregnet på bakgrunn av trafikkprognoser i trafikkanalysen utarbeidet i f.m. planarbeidet, datert 06.05.14.

Det meste av planområdet ligger under grenseverdien $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ for svevestøv. I en stripe langs E6 er verdiene på over $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$. En del av grønnstrukturen som skal opparbeides som park til sykehuset ligger her. En del av disse parkarealene er tenkt brukt som en del av rehabiliteringstilbudet til sykehuset. ”Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging” (T-1520) er innarbeidet i bestemmelsene, i tillegg er det sikret at det ikke skal tilrettelegges for rehabilitering eller opphold i gul sone, dersom det ikke kan dokumenteres tilfredsstillende luftkvalitet. Etablering av støyskjerm langs E6 er et tiltak som kan redusere den lokale luftforurensingen generert av vegtrafikken.

8.7 Grus

Planområdet er kategorisert som del av en nasjonalt viktig grusforekomst av Norges geologiske undersøkelse (NGU). Planarbeidet har derfor søkt å beregne hvilke mengder av grusforekomsten

som er økonomisk drivverdig og beskrive i hvilken grad disse kan ivaretas slik at ressursen ikke blir gjort utilgjengelig i framtiden.

I NGUs database for grusressurser er uttaksvirksomheten vest for planområdet beskrevet. Her heter det at de utnyttbare delene av forekomsten er en meget viktig ressurs og regnes som en nasjonalt viktig forekomst. I NGUs database står det videre at «Øst for E6 er massene ikke aktuelle for utnyttelse», noe som gjelder for Jessheim nord.

Det er gode data om løsmassefordelingen i området, og disse forteller at det er sand og grus som dominerer i løsmassene over grunnvannsnivå. Deler av løsmassene i planområdet kan benyttes til betongformål med krav om høy kvalitet.

Tas det utgangspunkt i at det er utnyttbare masser i en gjennomsnittlig mektighet på 5 m over et areal på 280 daa, vil utnyttbar høykvalitets sand og grus være i størrelsesorden 1,4 mill. m³ i planområdet. Begrensninger knyttet til eventuelt uttak av sand og grus i planområdet er bl.a. følgende:

33. Nærhet til overordnet veginfrastruktur
34. Nærhet til verneområdet omkring Svenskestutjern og Bonntjern
35. Krav om gjenværende sikkerhetssone over grunnvannsnivå

Den planlagte utbyggingen av Jessheim nord kan i utgangspunktet ikke kombineres med ordinært masseuttak. Utbyggingen vil imidlertid innebære fjerning av de øvre lag av løsmassene der det skal etableres bebyggelse eller infrastruktur. Mektigheten på masseuttaket ved utbygging vil variere fra flere meter (bygninger) til noen desimeter (veier). Massene som graves opp kan benyttes til formål som avspeiler massenes egenskaper og verdi. For øvrig vil løsmassene i deler av planområdet bli liggende urørt (grøntområder).

I den videre planleggingen blir det lagt vekt på at løsmassene i området har stor verdi som byggeråstoff og at massedisponeringen i forbindelse med bygging av sykehus med tilhørende infrastruktur tar hensyn til dette. Plan for massedisponering skal avspeile ressursverdien.

8.8 Grunnvann

Alt overvann i planområdet skal infiltreres i grunnen. Takvann og vann fra faste flater skal ledes til infiltrasjon innenfor planområdet. Overvannsløsningene vil sikre at vannbalansen opprettholdes, dvs. at utbygging av Jessheim nord ikke vil ha konsekvenser for grunnvannsnivået eller grunnvannets strømningsretning. Infiltrasjon av overvann og takvann vil gi god renseeffekt før vannet når grunnvannsnivået. Tiltaket vil sikre mot grunnvannsforurensning, men vil ikke gi noen vesentlig sikkerhet mot påvirkning av vegsalt.

Det skal etableres energibrønner i forbindelse med planlagt utbygging av Jessheim nord. Uttak av varmeenergi fra grunnvannet vil ikke ha noen innvirkning på vannbalansen og vil heller ikke medføre noen form for grunnvannsforurensning. Utbygger av første byggetrinn i planområdet (sykehus for LHL) har fastslått at det kan by på problemer å skaffe tilstrekkelig effekt for å dekke energibehovet i tidsrommet som første byggetrinn er planlagt ferdigstilt. Dette skal løses med varmepumpebasert anlegg som arbeider mot grunnvannsbrønner. Anlegget skal plasseres i dødisgropen. Igangsatte undersøkelser vil gi en nærmere avklaring på eksakt plassering av brønner og infiltrasjonsanlegg. Størrelsen på vannuttaket og virkninger for temperaturforhold i grunnvannet vil bli avklart gjennom disse undersøkelsene.

Planens konsekvenser for grunnvann er vurdert i henhold til Vannforskriften. Inngrepet anses som så begrenset at det ikke utløser konsesjonskrav iht. vannressursloven. Fylkesmannen og NVE er kontaktet for å sikre denne vurderingen.

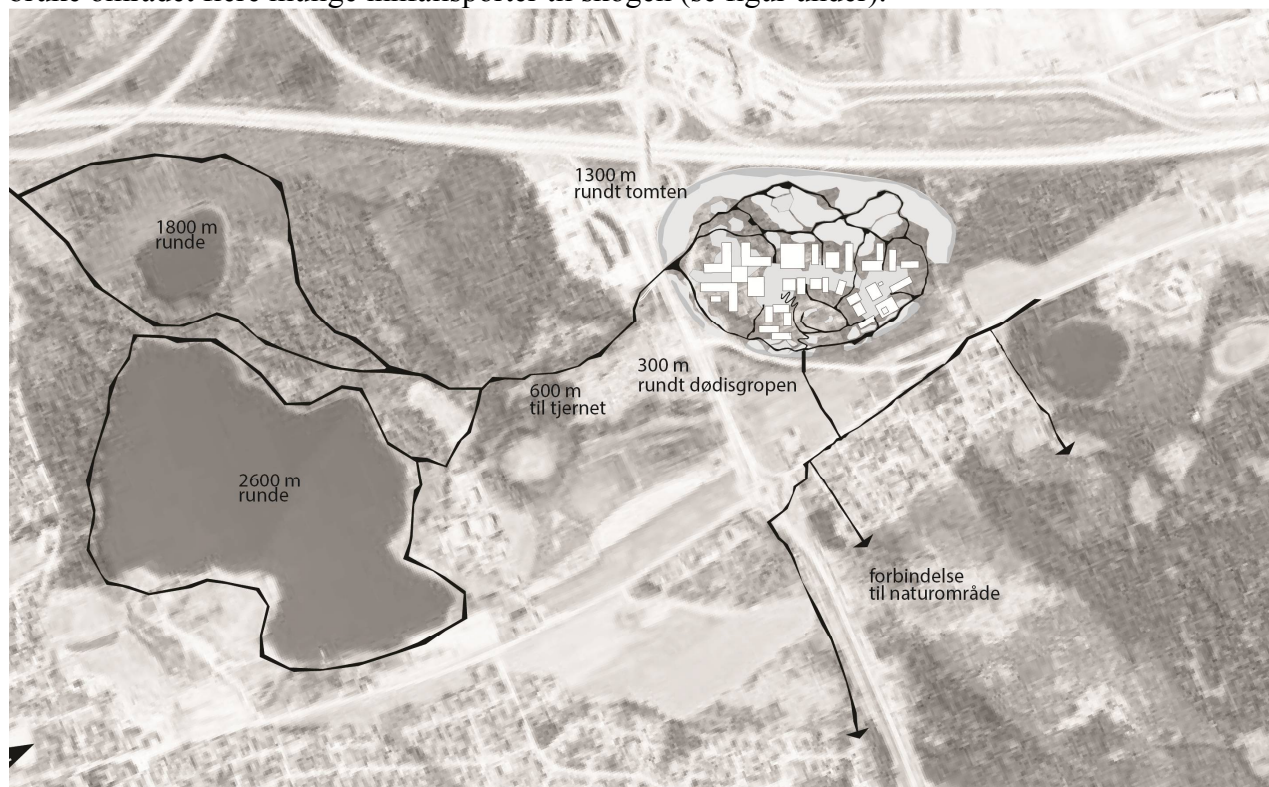
8.9 Friluftsliv

Det er laget en utredning om friluftsliv for planområdet, se vedlagt rapport. Under følger hovedmomenter fra utredningen med hensyn på tiltakets konsekvenser for friluftsliv.

Det er ikke kjent at planområdet er mye brukt av lokalbefolkningen til friluftsliv. Området antas ikke å være særlig attraktivt, blant annet på grunn av støy fra E6 og andre trafikkerte vegger omkring. Selve utbyggingen isolert sett antas derfor ikke å ha nevneverdige konsekvenser for friluftsliv og rekreasjon.

LHL har konkrete planer om å bruke rekreasjonsområdene ved Nordbytjern i behandlingen av pasienter. Dette vil føre til økt bruk av dette området. Her er det svært godt tilrettelagt for rekreasjon, med universelt utformede stier/grusveger, bade- og fiskeplasser og bål-/grillplasser. Det antas ikke at pasientenes bruk av området vil påvirke områdets kvalitet for befolkningen som bruker området i dag, siden det allerede er et populært område hvor man sjelden er alene. Pasientenes bruk av området kan imidlertid føre til mer slitasje på stier o.l. som kan føre til behov for økt vedlikehold, men planen vil også bidra til opprusting av stiene. Det er satt krav i bestemmelsene om at tursti til og rundt Nordbytjernet skal være opparbeidet iht. godkjent plan. Dette gjelder også for opparbeidelsen av ny utendørstreningsspark.

I forbindelse med sykehusplanene ligger det til rette for å skape en forbindelse mellom rekreasjonsområdene ved Nordbytjern og skogsområdet mellom planområdet og jernbanen i øst. Dette er mulig ved å etablere en overgang over Fv. 454 i sør. Videre herfra har de som ønsker å bruke området flere mulige innfallsporner til skogen (se figur under).



Figur 37: Illustrasjon av mulig gangforbindelser mellom friluftsområdene.

Skogsområdene øst for planområdet er et mindre «kultivert» rekreasjonsområde enn ved Nordbytjern, og kan dermed gi en helt annen tur- og/eller rekreasjonsopplevelse. Det er viktig å informere potensielle brukere om at de ferdes i dette området på eget ansvar, og at de må tilpasse seg skogsdriften som er i området til enhver tid. Dette kan for eksempel gjøres ved å ha en informasjonstavle i forbindelse med overgangen i tillegg til at sykehuset informerer sine pasienter.

Etableringen av en ny gangbro sørøst i planområdet, over dagens Fv454, knytter Delområde 1 og 2 sammen og skaper gode forbindelse på tvers. Dette vil bygge opp under det allerede godt etablerte gang- og sykkelnettet i området. Det antas at etableringen av en (trafikk)sikker krysningsmulighet som knytter dette skogsområdet og Nordbytjern sammen via «sykehusområdet», vil kunne oppleves som positivt for befolkningen i Jessheim, fordi disse da får en tryggere krysningsmulighet ved Fv. 454.

8.10 Naturmangfold

Områdereguleringsplanens konsekvenser for naturmiljø og biologisk mangfold er utredet i henhold til naturmangfoldloven §§ 8-12, se vedlagt rapport. Utredningen viser at planområdet ikke har store verdier for biologisk mangfold og påpeker at nærområdet er preget av utbygging. Så nær en trafikkert veg og store industriområder ved Gardermoen næringspark, vil ikke utbyggingen bli like dominerende som i et mer urørt område.

Ved utbygging av planområdet er det viktig å ta hensyn til naturreservatet ved Svenskestutjern og landskapsvernområdet ved Nordbytjern. Dette innebærer å ta hensyn til grunnvannet, både med tanke på fysiske inngrep som kan endre dette, og forurenset utslipp. Begge disse naturområdene er spesielt viktig å bevare som «grønne lommer» i et tettbebygde område. Det er flere sjeldne/rødlistede arter registrert i begge områdene.

Store veganlegg som skal bygges gjør at området ikke vil være aktuelt som krysningspunkt for elg/hjortevilt. I tillegg er det mange barrierer i området, slik at viltet på Romerikssletta ikke vil bli vesentlig berørt av utviklingen i planområdet.

Planområdet er innenfor forvaltningsområdet for både ulv og gaupe. Det kan ikke utelukkes at det kan streife slike dyr innom fra tid til annen. Dette anses imidlertid ikke å være beslutningsrelevant for den planlagte utviklingen i området, blant annet på grunn av områdets karakter med trafikkerte veier, og omfattende menneskelig aktivitet.

8.11 Kulturmiljø/vern

Kulturminnene i planområdet er gjennomgått under «beskrivelse av planområdet». Det er gjennomført registrering av kulturminner av Akershus fylkeskommune. Alle de automatisk fredete kulturminnene som omfattes av planen er beskrevet og kartfestet i registreringsrapporten for Gardermoen næringspark II B og C, fra 2010. Fylkeskommunen har ikke sett det som formålstjenlig å utarbeide en ny, felles registreringsrapport som omfatter hele planområdet.

Planen har vært oversendt Riksantikvaren for dispensasjonsbehandling etter kulturminneloven. Akershus fylkeskommune og Kulturhistorisk museum har vurdert kunnskapspotensialet ved en arkeologisk undersøkelse av de automatisk fredete kulturminnene som ligger innenfor planområdet som lavt. Riksantikvaren finner at områdereguleringsplan for Jessheim nord kan godkjennes uten vilkår om arkeologiske utgravninger. Riksantikvarens dispensasjon ved områderegulering vil også ha gyldighet for, og omfatte senere detaljreguleringer i tråd med områdeplanen.

8.12 Dyrka mark

Planområdet berører omtrent 64 daa dyrket mark som vil gå tapt som produksjonsareal ved gjennomføringen av områdereguleringsplanen. Jordbruksarealene er delt på to omtrent like store arealer inntil og vest for Trondheimsvegen. De to jordene ligger i Delområde 2 og 3. Arealet i Delområde 3 er på 34,4 daa, mens arealet i Delområde 2 er på 29,5 daa. Begge jordene er klassifisert som fulldyrka mark.

Jordbruksarealet lengst nord i planområdet tilhører bruket Smedstua (GB-nr 51/2), som totalt er på 55 daa, hvorav 34 daa er dyrka mark. Deler av jordet er egnet for korndyrking. Jordbruksarealet på eiendommen ligger isolert og er ikke del av et større sammenhengende jordbrukslandskap.

Jordbruksarealet lengst sør i planområdet tilhører bruket Grønvoll (GB-nr 136/9), som totalt er på 84 daa. Nesten halve eiendommen er innenfor planområdet, hvorav 30 daa er dyrka mark. Hele dette arealet er egnet for korndyrking. Jordbruksarealet på eiendommen er delt av Fv174 og er for øvrig ikke del av et større sammenhengende jordbrukslandskap.

For øvrig er 180 daa innenfor planområdet barskog av høy eller svært høy bonitet. Disse arealene er klassifisert som dyrkbar jord, tilsvarende som tilstøtende skogområder øst og nord for planområdet.

8.13 Sol og skyggeforhold

Vår- og høstjevndøgn 21. mars/ september

Utbyggingen vil i mai ikke endre sol/ skyggeforholdene for eksisterende boligbebyggelse ved vår- og høstjevndøgn frem til kl. 15 på dagen. Kl. 18 vil bebyggelse fra den nye bebyggelsen skygge på deler av boligbebyggelsen og tomtene som grenser til planområdet. 21. mars/september er solen oppe mellom 07:00 - 19:20. Den siste perioden med sol, kaster solen lange skygger hvor både vegetasjon, landskapsformasjoner og lavere bebyggelse lager lange skygger.



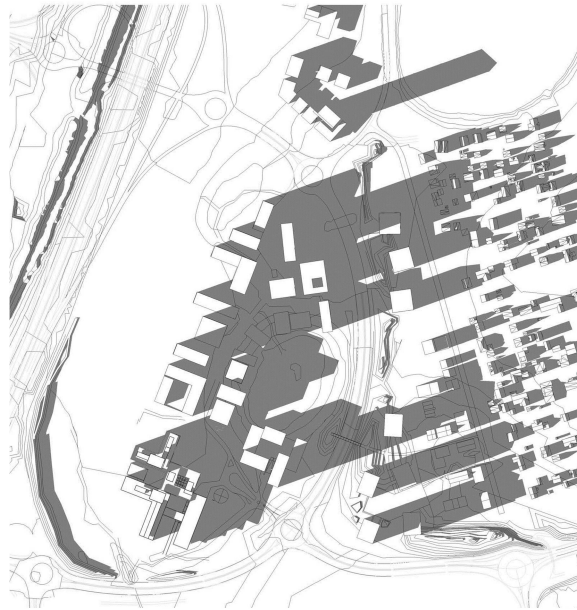
Kl. 9.00



Kl. 12.00



Kl.15.00



Kl.18.00

1. mai

Områderegeringsplanen vil i mai ikke endre sol/ skyggeforholdene for eksisterende boligbebyggelse i øst, og det vil være gode solforhold gjennom hele dagen. Noe skygge vil sent på dagen komme på Trondheimsveien. I planområdet vil det være meget gode solforhold, ved grøntarealer og på torget i Delområde 1. Utearealene mellom boligbebyggelse på Delområde 2 har gode solforhold.



Kl. 9.00



Kl. 12.00



Kl.15.00



Kl. 18

Sommersolverv 21. juni

Områdereguleringensplanen vil ved sommersolverv endrer minimalt på dagens situasjon for sol-skyggeforhold for eksisterende bebyggelse i øst. Kløkken 21:00 treffer noe skygge fra den nye bebyggelsen eksisterende boligbebyggelse øst for Delområde 2. Utearealene mellom boligbebyggelse på Delområde 2 har gode solforhold hele døgnet.



Kl. 9.00



Kl. 12.00



15.00



Kl.18.00



Kl. 21.00

8.14 Antall boliger, forhold til boligbyggeprogrammet

Områdereguleringsplanen forutsettes å gi mulighet for bygging av ca. 200 boliger i en mix av leiligheter og rekkehus. Omfang og utforming av boligområdet vil klargjøres i den senere detaljreguleringsplanen. Siden planområdet ikke er et utbyggingsområde i kommuneplanen er det heller ikke inne i gjeldende boligbyggingsprogrammet, dette vil vurderes ved kommende rullering.

8.15 Sosial infrastruktur

Reguleringsplanen inneholder boligformål i Delområde 2, vest for eksisterende boligfelt Trøgstadmoen. Innflytterne i boligfeltet vil etterspørre sosial infrastruktur, særlig barnehager og skoler.

Det er flere barnehager i nærheten av planområdet, ca 1,5 km fra områdereguleringsplanens boligfelt (bl.a.

Sørholtet barnehage, Norlandia Nordbyhagen barnehage og Læringsverkstedet barnehage i Rugdevegen). Dersom det er behov for ytterligere barnehagekapasitet nær Jessheim Nord, kan det bli bygget barnehage innenfor planområdet. Avstanden til barneskolene Gystadmarka og Jessheim er ca 2,5 km.

8.16 Konsekvenser for barn og unge

Det tilrettelegges for gang- og sykkelstier i planområdet. Disse skal kobles på eksisterende og planlagt ny over- og underganger i øst og sør av planområdet. Dette bidrar til å skape sikre og effektive krysningspunkt til og fra Jessheim nord og omkringliggende funksjoner. f_G1 skal opparbeides som park og være allment tilgjengelig.

8.17 Arbeidsmarked

Ullensaker har flere arbeidsplasser enn arbeidstakere, og har det største overskuddet på arbeidsplasser av alle kommunene i Akershus¹² (2004). I 2010 var det registrert nesten 22 000 arbeidsplasser i kommunen. Omkring 13 000 mennesker arbeider på flyplassen, og den planlagte utvidelsen med nytt terminalbygg vil generere flere arbeidsplasser.

Særlig på grunn av hovedflyplassen har Ullensaker kommune mange arbeidsplasser som ikke krever høy kompetanse. Kommunen ønsker seg derfor et mer variert næringsliv og flere kompetansearbeidsplasser. Dette vil gi en mer balansert befolkningssammensetning.

I planstrategien for Ullensaker kommune 2012 – 2016 påpekes det at: *“En heving i utdanningsnivået blant kommunens innbyggere vil høyst sannsynlig ha en positiv effekt på viktige levekårsindikatorer som inntekt, sysselsetting og antall trygdede i framtiden. Etablering av kompetansekrevene arbeidsplasser vil være en sentral faktor i et slikt arbeid.”*

Områdereguleringsplanen for Jessheim nord vil tilføre kommunen stabile kompetansearbeidsplasser, noe som er i tråd med ønsker uttalt i kommuneplanen for Ullensaker og i kommunens strategidokument for nærings- og kompetanseutvikling (vedtatt av næringskomiteen 16.10.12)

8.18 Bærekraftig utvikling

Områdereguleringsplanens betydning for en bærekraftig samfunnsutvikling har særlig sammenheng med tre forhold:

36. Bærekraftig lokalisering av planlagte funksjoner
37. Bærekraftig arealbruk
38. Bærekraftig virksomhet

Nedenfor er det gjort noen vurderinger av disse forholdene. En analyse av planområdets virkninger på bærekraftig samfunnsutvikling er imidlertid svært omfattende og er ikke utført i dette planarbeidet.

Bærekraftig lokalisering av planlagte funksjoner kan vurderes ut fra transportbehovet som genereres. Det grunnleggende positive her er at planområdet inngår i en kontinuerlig utbyggingsstreng ut fra Jessheim sentrum og ikke er en isolert utbyggingstomt. Nærheten til sentrale målpunkter i Jessheim sentrum, jernbanestasjonen og hovedflyplassen, samt tilknytningen til vedtatt kollektivtrasé teller positivt.

Vurderingen av bærekraftig lokalisering må imidlertid sees opp mot alternativ plassering. I dette tilfellet er det relokalisering av LHL's sykehus på Feiring og Glitre som er det sentrale. Begge disse nåværende lokaliteter har svakere tilknytning til både kollektivsystem og sentrumsfunksjoner enn Jessheim nord. Slik sett innebærer områdereguleringsplanen en bærekraftig lokalisering.

Bærekraftig arealbruk kan vurderes ut fra planområdets alternative verdi som arealressuområdereguleringsplanenrs, dersom området ikke blir utbygd. Gjennom de øvrige punkter i dette kapitlet framgår det at ressursene i området er knyttet til jordbruk og grus. Isolert

¹² Næringsanalyse for Akershus, Telemarksforsking-Bø, Arbeidsrapport 8/2005.

sett er beslagleggelsen av området til utbyggingsformål noe negativt for en bærekraftig utvikling, for disse to ressursene.

Bærekraftig virksomhet omhandler hvordan aktivitetene i planområdet blir utført og hva slags funksjoner som blir liggende i planområdet. Ingen miljøskadelige funksjoner, slik som forurensende industri, planlegges på Jessheim nord. Den prosjektutløsende funksjonen sykehus vil bli forsynt med fornybar termiskenergi.

8.19 Økonomiske konsekvenser

Områdereguleringsplanen forutsetter oppgradering i overordnet infrastruktur i og omkring planområdet. Dette er bl a nye veganlegg (V23/V24), tilhørende gang- og sykkelveger, gangkulvert og gangbro, samt noe økt kapasitet på nærliggende spillvannsledning. Nødvendige investeringer i nærliggende infrastruktur forutsettes å bli finansiert av planlagte oppgraderinger eller av tiltakshaverne. Aktuelle bidragsytere er utenom kommunen er Statens vegvesen, Gardermoen næringspark AS og Gardermoen Campus Utvikling AS.

8.20 Fremdrift

Områdereguleringsplanen og detaljreguleringsplanen skal etter planen vedtas ved utgangen av 2014. En slik fremdrift forutsetter at detaljregulering for den første delen av planområdet går parallelt med områdereguleringen. Bebyggelsen for søndre del av planområdet, LHL's sykehus, skal etter planen stå ferdig i august 2017.

8.21 Juridiske konsekvenser

Ved vedtak av områdereguleringsplanen vil det etableres rett til utbygging av området etter en forutgående detaljreguleringsplan, begrenset av diverse rekkefølgebestemmelser.

8.22 Risiko og sårbarhetsanalyse

ROS-analysen har identifisert 27 aktuelle hendelser, som har betydning for vurdering av risiko- og sårbarhet ved gjennomføring av reguleringsplanen, noen av punktene er slått sammen:

- Geoteknikk - ustabile grunnforhold (2)
- Overvann (3)
- Radongass i grunn (6)
- Sårbar flora og rødlistearter (11)
- Verneområder kulturlandskap (12)
- Automatisk fredete kulturminner (13)
- Hendelser på veg (14)
- Hendelser i luften/flyaktivitet (18)
- Elektromagnetisk stråling fra høyspentledning (26, 34 og 35)
- Ulykker med farlig gods (27)
- Bortfall av infrastruktur (30,31,32 og 33)
- Fare for myke trafikanter (36, 37, 38 og 39)
- Luftforurensning (46)
- Støy (trafikk og flystøy), (47)
- Sabotasje og terror (48, 49)
- Brannvann (51)
- Adkomst for rednings- og slukkemannskap (52)
- Hendelser i anleggsperioden (54)

ROS-analysen foreslår avbøtende tiltak for flere av de aktuelle hendelsene. Dersom disse tiltakene iverksettes vil områdereguleringsplanen medføre en reduksjon av risiko, for de fleste identifiserte farer og hendelsene.

Det bemerkes spesielt at planområdet ligger parallelt med E6 og i nærheten av Oslo lufthavn Gardermoen. Planområdet kan derfor bli utsatt for områdeeksterne hendelser som får konsekvenser indirekte eller direkte i større eller mindre grad, dette omfatter hendelser på veg, men også sabotasje-/terror eller hendelser i luften. Etableringen av sykehus og funksjoner som interkommunal brannstasjon forutsetter at det etableres en rekke sekundærsystemer som automatisk slår inn dersom kritisk infrastruktur faller bort og som påvirker driften direkte.

Særlig viktig er hensynet til myke trafikanter. Den fysiske utformingen av gangsoner/fortau, kjørebane spiller direkte inn på ulykkesrisikoen. En rekke andre risikofaktorer i driftsfasen eksisterer. Disse i kombinasjon med hendelser som ligger utenfor denne områdereguleringsplanens ansvarsområde kan medføre direkte eller indirekte konsekvenser for planområdet.

Videre er det viktig å redusere den lokale luftforurensingen og støy som genereres av vegtrafikk fra omkringliggende vegsystemer i størst mulig grad for å oppfylle retningslinjene gitt i veglederne T-1442/2012 og T-1520. Årsaken til dette er etableringen av sykehus for hjerte- og lungesyke og etablering av ny boligbebyggelse.

8.23 Samlet vurdering av konsekvenser

Områderegulering for Jessheim nord utløser i seg selv ingen særlig vesentlige negative konsekvenser. Samlet sett er dette en god utnyttelse av arealene, gitt de forutsetningene som ligger til grunn i området. Den planlagte utbyggingen av V23/V24 legger spesielt føringer for området med omfattende veistrukturer.

Områdereguleringsplanen samsvarer med ønsket utvikling av Jessheim og Ullensaker og er i tråd med samordnet areal og transportplanlegging. Utbyggingen av Jessheim nord vil styrke veksten til områdene langs kollektivstrengen og fremskynde et høyfrekvent kollektivtilbud. Det er lagt opp til restriktive p-normer, som vil bidra til å stimulere til økt kollektivbruk. Den planlagte utbyggingen bidrar også til en ønsket sammenbinding av Gardermoen og Jessheim.

Planen ivaretar gode krysningsmuligheter for myke trafikanter på tvers av det framtidige vegsystemet V23/V24. Det er planlagt for utbedring av undergang i sør samt påkobling til eksisterende gang- og sykkelvegnett. I sørøst legges det opp til etablering av gangbro over Fv454 som vil skape gode forbindelser på tvers og binde sammen friluftsområdene.

Områdereguleringsplanen har marginale konsekvenser i forhold til dyrka mark og naturmangfold. Noe dyrka mark vil bli omdisponert i forbindelse med utbyggingen. Viktige rekreasjonsområder i tilknytning området berøres ikke av utbyggingen i annen grad enn økt bruk. Utbyggingen antas ikke å ha negativ konsekvens for disse områdene ut over dette. Avbøtende tiltak vil være bidrag til utbedring av stier i rekreasjonsområdene ved Nordbytjern. Dødisgropa bevares og blir en naturpark i området.

Utbyggingen av området genererer trafikk og gir dermed økt trafikk på veinettet rundt. Dette gir potensielt mer støy og dårligere luftkvalitet. Det ligger imidlertid innenfor kapasiteten som er beregnet for V23/V24 og vil derfor ikke gi noen økt negativ konsekvens sammenlignet med dette.

Avbøtende tiltak i området er etablering av støyskjerming. Støyskjerm kan også bidra til å bedre luftkvaliteten i området.

VURDERINGER / DRØFTINGER

Overordnede mål - forhold til overordnede planer og strategier

Større deler av området er i gjeldende kommuneplan vedtatt 2.3.2009, avsatt til Landbruks-, Natur- og Friluftsmål (LNF-formål). Videre er det også satt av et område for offentlige formål («Blålystomt») ved fv. 460. Utviklingen av Gardermoen-/Jessheimområdet som et helhetlig byområde er et sentralt grep i kommuneplanens samfunnsdel (vedtatt i 2008). Arbeidet med rullering av kommuneplanen pågår parallelt med planarbeidet for Jessheim nord. Endringene som foreslås med foreliggende plan er i samsvar med dette. Det vises her til at arbeidet med områdereguleringsplanen er utført innenfor de rammer kommunen har satt, jf. plan- og bygningsloven § 12-2.

Områdereguleringsplanen gir rammer for utvikling av en ny bydel i Jessheim med en høy andel kompetansearbeidsplasser, planarbeidet legger til rette for etableringen av LHLs sykehus med tilhørende helsecluster. Dette er knyttet opp til og bygger opp under kollektivtraseen langs fv 174/fv 460 (fastlagt i kommuneplanen), og sikrer mulighetene for høy kollektivandel i området. Bydelen vil kunne inneholde virksomheter som orienterer seg mot Gardermoen-området, og profilerer Jessheim mot E6 og hovedflyplassen. En slik utvikling vil bidra til sammenbinding av Jessheim og Gardermoen-området, jf. kommuneplanens samfunnsdel og vedtatte næringspolitiske føringer. Dette vil bygge opp under kommunens næringspolitiske målsetninger mht. kunnskapsbaserte arbeidsplasser. Grepet er et viktig trinn i utviklingen av det fler-funksjonelle byområdet «Gardermobyen».

Etableringen av nye E6-kryss med tilhørende veglenker vil sikre framtidsrettede og kapasitetssterke samferdselsløsninger i området. Planarbeidet for Jessheim nord sikrer mulighetene for etablering av brannstasjon i nordre del av planområdet, lokaliseringen vil gi god tilgang til overordnet vegnett. Lokaliseringen er robust i forhold til ulike utviklingstrinn.

Ullensaker kommune er grunneier på deler av arealet langs E6, vesentlige deler av dette arealet ligger innenfor miljøsonen på 150 meter langs E6.

Byforming, utforming og kvaliteter

Områdereguleringsplanen gir rammer for utvikling av en ny bydel i Jessheim med krav til at bebyggelsen skal utformes i et variert formspråk og med varierte høyder. Det er videre krav til arkitektoniske uttrykk av høy kvalitet. Dette gjelder både for bebyggelse, utearealer og byrom (jf. § 6.2 reguleringsbestemmelsene).

Utnyttelse

Arealdisponering, utbyggingsmuligheter, forholdet til nære omgivelser

Gjennom områdereguleringsplanen åpnes det for totalt 200.000 m² bruksareal (BRA), fordelt på 3 delområder. Delområdet næring/tjenesteyting med sykehuset (N/T1) tillater størst utbygging, dvs. totalt 68.000 m² BRA. Utbyggingen vil kunne skje i etapper, både innenfor hvert felt og av de enkelte felt.

Plassering og høyder

Det tillates næring/tjenesteformål i vest. Arbeids- og besøksintensive virksomheter er lokalisert i sør, nær kollektivtraseen. Det åpnes for bebyggelse opp mot kote 250 i vest. Den interne plasseringen er med sykehuset i sør, der det tillates den høyeste bebyggelsen. Byggehøyden trappes litt ned mot nord og dødisgropa f_G2. Etter rådmannens vurdering er dette områder som tåler høye bygg. Som tidligere beskrevet tidligere er det gjort endringer i bestemmelsene i etterkant av det offentlige ettersynet etter høringsuttalelser fra OSL/Luftfartsmyndighetene.

Det åpnes for kombinasjonsformål med bolig mot tilgrensende bebyggelse i øst (delområde 2). Bebyggelsens høyder skal trappes ned mot eksisterende bebyggelse i øst. Som beskrevet tidligere i saksframlegget er det gjort endringer, bl.a. i høydene og krav til bebyggelsen innenfor område 2 som følge av høringsuttalelse fra eiere av boligeiendom i øst.

Områdereguleringsplanen åpner for inntil 200 boenheter, omfanget har vært til særlig vurdering i etterkant av det pågående arbeidet med rullering av kommuneplanen. I dette arbeidet gjøres det vurderinger av Jessheims videre utbyggingsretning. Sett i lys av dette arbeidet, samt det forhold at det i dag er boliger i området, vurderes omfanget akseptabelt.

Grønnstruktur, friluftsliv og biologisk mangfold

I områdereguleringsplanen er områdene innenfor den 150 m brede miljøsonen langs E6 avsatt til grønnstruktur/parkformål. Tilsvarende gjelder også dødisgropa, som vil utnyttes som parkanlegg/amfi internt i bebyggelsen. Dette, samt sikring av turveg, planfrie kryssninger og gang- og sykkelvegforbindelser vurderes som et viktig grep. Parkområdene forutsettes opparbeidet og driftet privat. Parkene må være tilgjengelig for allmennheten også, slik at det blir en berikelse for nabolaget og for Ullensakers befolkning.

Planarbeidet sikrer forbindelse mellom tilliggende rekreasjonsarealer, og kan bli et attraktivt turmål i akseptabel gang- og sykkelavstand fra Jessheims boligområder. Med krav om undergang og bruer, vil det etter hvert som delfeltene utbygges, bli muligheter for en rundløype fra Nordbytjernet, via Jessheim Nord og til Trøgstadmoen mot jernbanen. Derifra kommer man seg til gangvegen langs fv.174 og videre mot Brennifjellet eller via Sørholtet tilbake til Nordbytjernet. Da LHL selv går aktivt ut med at Nordbytjernområdet skal brukes til rehabilitering, blir det viktig at det bidras til opprusting av stisystemet ved Nordbytjernet og en utendørs treningspark i dette området. Det er lagt inn rekkefølgekrav i planbestemmelsene som skal sikre dette.

Parkene innenfor planområdet vil tåle en sterkere grad av tilrettelegging, som f.eks. asfalt på stiene og belysning, slik at de kan brukes hele året. Dette i motsetning til turstisystemet rundt Nordbytjernet, der det ikke er ønskelig med omfattende opparbeidelse (ikke asfalt / belysning eller snøbrøyting).

Det foreligger en eldre registrering av rødneende vokssopp fra 1979. Det foreligger ikke nyere registreringer. Trolig er det et større problem med svartelistete arter som særlig vokser langs nye veganlegg.

Utbyggingen vil beslaglegge noe areal som i dag er beiteområder for elg og rådyr. Området ligger utkanten av større beiteområder, som viltet vil kunne søke seg til. Det vises til at viltgjerdet mot E6 og støyvoller mot de øvrige vegene i området vil være framtidige hindre for viltet. Trær og øvrig vegetasjon bør i størst mulig grad bevares i grøntstrukturområdene.

Trafikk

Det er i gjeldende kommuneplan avsatt betydelige arealer til bolig- og næringsformål i Gardermoen/Jessheim-området gjeldende kommuneplan. Oslo Lufthavn Gardermoen utvider nå terminalen, dette arbeidet (trinn 1) skal ferdigstilles i april 2017. Samlet gir dette store trafikkvekst i området. I utredninger som var gjort i forbindelse med områdereguleringsplanen for Gardermoen Næringspark i 2010/2011 ble det avklart at det var behov for nye E6-kryss med veglenker. Det er etter krav fra Statens vegvesen vedtatt rekkefølgekrav for begge E6-kryssene (V23 og V24) med tilhørende veglenker i områdereguleringsplanen for Gardermoen næringspark (GNP) II b og c. Statens vegvesen har signalisert tilsvarende krav for andre reguleringsplaner i området.

Detaljreguleringsplanen for E6-kryssene med veglenker ble vedtatt i kommunestyret i juni 2014. V24 er finansiert gjennom Nasjonal transportplan i senere periode, OSL/Avinor forskutterer kostnadene slik at dette krysset bygges og ferdigstilles før åpningen av terminalutvidelsen jf. rekkefølgekrav. Det har vært arbeidet med ulike finansieringsmodeller for å sikre finansieringen av V23 og tilhørende veglenker. Det har pågått prosesser omkring dette hvor både næringsaktører, Statens vegvesen, Akershus Fylkeskommune og kommunen har deltatt. I finansieringen av vegnettet forventes på sikt også bidrag over regional samferdselsplan, det vises til at dette er viktige fylkesveger.

Det har i dette arbeidet ikke vært mulig å sikre finansieringen av V23, slik at dette krysset med veglenker kan bygges samtidig med V24. Slik situasjonen med finansiering er nå kan det se ut til at kun V24 blir ferdigstilt i 2017. Områdereguleringsplanen er robust og tilpasset denne situasjonen. Dette er dokumentert gjennom de trafikkutredninger som er gjort.

Parkering

Parkeringsnormene er i hovedsak tilsvarende bestemmelsene for Byplanen, slik den fremmes for sluttbehandling i kommunestyret 16.6.2014, og Gardermoen Næringspark II b og c (2011). Det legges opp til en parkeringsdekning tilsvarende det Ahus har, med 13,2 p-plasser pr 1000 m² bruksareal. Med en planlagt utbygging av sykehus og helsesenter, tilrettelegges det i først omgang for 465 p-plasser for ansatte og besøkende. LHL-sykehuset vil ha pasienter og dermed pårørende fra hele landet. Da det ikke er togstasjon i nærheten, må de som bruker kollektiv reise med buss/taxi fra Jessheim eller Gardermoen stasjon. Det forventes at Ruter bygger ut busstilbudet forbi Jessheim Nord og Gardermoen Næringspark i takt med utbyggingen. I tillegg går det privat shuttlebuss til Gardermoen.

Forurensning

Rapporten om luftforurensning viser for høyde verdier langs E6 og langs fv. 174 mellom kryss 5 og 6. Den dokumenterer også at plasseringen av sykehuset ligger i et område under grenseverdiene. Når det gjelder støy, vil støyvoller langs E6 og fv.174 og fv.454 gi gode nok støyforhold på utearealene, iht. støyveileder T-1442. Bygningene selv gir skjerming for baksidene. Oppover i bygningshøydene må skjermingstiltak på fasadene utføres for å få akseptable forhold inne. Det vises også til merknader vedr dette tidligere i saksframlegget .

KONKLUSJON:

Rådmannen anbefaler at områdereguleringsplan for Jessheim Nord vedtas.

Melding om vedtak sendes:

-

