



## SAKSUTSKRIFT

Utv.saksnr	Utvalg	Møtedato
70/12	Hovedutvalg for overordnet planlegging	27.02.2012
28/12	Kommunestyret	05.03.2012

## OMRÅDEREGULERINGSPLAN FOR OSLO LUFTHAVN GARDERMOEN - SLUTTBEHANDLING

### Vedtak

1. Forslag til områdeplanen for Oslo lufthavn Gardermoen med bestemmelser og kart datert hhv. 20.2. og 17.2.2012, beliggende i Ullensaker kommune, vedtas med hjemmel i plan- og bygningslovens §§ 12-2 og 12-10. Det forutsettes tilsvarende vedtak i Nannestad kommune for de deler av planområdet som ligger i Nannestad.
2. Nytt kryss mellom riksveg 35 og E6 (kryss V24) skal være ferdigstilt før det gis igangsettingstillatelse innenfor sone E1. Dispensasjon fra kravet om ferdigstillelse kan gis dersom det foreligger nødvendige forpliktende avtaler og garantier vedrørende finansiering av V24.
3. Hensynssoner for fredede kulturminner/kulturmiljøer rettes i etterkant av planvedtak i plankartet slik at dette blir i samsvar med gjeldende standard.
4. Det vises til mekling den 17.2.2012, samt gjenstående innsigelser fra Jernbaneverket og Fylkesmannen i Oslo og Akershus ved Miljøvernavdelingen. Meklingen førte ikke fram og områdereguleringsplanen for Oslo lufthavn Gardermoen oversendes derfor Miljøverndepartementet for endelig vedtak.
5. Som følge av planvedlikeholdet vil det være behov for oppdatering av øvrige styringsdokumenter som legger rammer for arealforvaltningen på hovedflyplassen. Dette gjelder blant annet Designhåndbok og Miljøoppfølgingsprogrammet. Designhåndboken må også oppdateres i forhold til TEK10 og endrede krav til universell utforming.

Rett utskrift

Turi Kobbhaug  
Formannskapssekretær

Sendt:

- Saksbehandler
- Nannestad kommune v/Rune Storstein
- OSL v/John Røislien

## **Saksprotokoll i Kommunestyret - 05.03.2012**

### **Behandling:**

Av 45 representanter var 45 tilstede medregnet møtende vararepresentanter.

Votering: Hovedutvalg for overordnet planleggings innstilling ble enstemmig vedtatt.

## **Saksprotokoll i Hovedutvalg for overordnet planlegging - 27.02.2012**

### **Behandling:**

Av 11 representanter var 11 tilstede medregnet møtende vararepresentanter.

Votering: Rådmannens innstilling ble enstemmig anbefalt.

### **Innstilling**

1. Forslag til områdeplanen for Oslo lufthavn Gardermoen med bestemmelser og kart datert hhv. 20.2. og 17.2.2012, beliggende i Ullensaker kommune, vedtas med hjemmel i plan- og bygningslovens §§ 12-2 og 12-10. Det forutsettes tilsvarende vedtak i Nannestad kommune for de deler av planområdet som ligger i Nannestad.
2. Nytt kryss mellom riksveg 35 og E6 (kryss V24) skal være ferdigstilt før det gis igangsettingstillatelse innenfor sone E1. Dispensasjon fra kravet om ferdigstillelse kan gis dersom det foreligger nødvendige forpliktende avtaler og garantier vedrørende finansiering av V24.
3. Hensynssoner for fredede kulturminner/kulturmiljøer rettes i etterkant av planvedtak i plankartet slik at dette blir i samsvar med gjeldende standard.
4. Det vises til mekling den 17.2.2012, samt gjenstående innsigelser fra Jernbaneverket og Fylkesmannen i Oslo og Akershus ved Miljøvernavdelingen. Meklingen førte ikke fram og områdereguleringsplanen for Oslo lufthavn Gardermoen oversendes derfor Miljøverndepartementet for endelig vedtak.
5. Som følge av planvedlikeholdet vil det være behov for oppdatering av øvrige styringsdokumenter som legger rammer for arealforvaltningen på hovedflyplassen. Dette gjelder blant annet Designhåndbok og Miljøoppfølgingsprogrammet. Designhåndboken må også oppdateres i forhold til TEK10 og endrede krav til universell utforming.

## RÅDMANNENS INNSTILLING

- 1) Forslag til områdeplanen for Oslo lufthavn Gardermoen med bestemmelser og kart datert hhv. 20.2. og 17.2.2012, beliggende i Ullensaker kommune, vedtas med hjemmel i plan- og bygningslovens §§ 12-2 og 12-10. Det forutsettes tilsvarende vedtak i Nannestad kommune for de deler av planområdet som ligger i Nannestad.
- 2) Nytt kryss mellom riksveg 35 og E6 (kryss V24) skal være ferdigstilt før det gis igangsettingstillatelse innenfor sone E1. Dispensasjon fra kravet om ferdigstillelse kan gis dersom det foreligger nødvendige forpliktende avtaler og garantier vedrørende finansiering av V24.
- 3) Hensynssoner for fredede kulturminner/kulturmiljøer rettes i etterkant av planvedtak i plankartet slik at dette blir i samsvar med gjeldende standard.
- 4) Det vises til mekling den 17.2.2012, samt gjenstående innsigelser fra Jernbaneverket og Fylkesmannen i Oslo og Akershus ved Miljøvernavdelingen. Meklingen førte ikke fram og områdereguleringsplanen for Oslo lufthavn Gardermoen oversendes derfor Miljøverndepartementet for endelig vedtak.
- 5) Som følge av planvedlikeholdet vil det være behov for oppdatering av øvrige styringsdokumenter som legger rammer for arealforvaltningen på hovedflyplassen. Dette gjelder blant annet Designhåndbok og Miljøoppfølgingsprogrammet. Designhåndboken må også oppdateres i forhold til TEK10 og endrede krav til universell utforming.

Ullensaker, 20.02.2012

Arne Bruknapp  
rådmann

Saksbehandler: Bjørn Hagen/Elisabet Frøyland

- Vedlegg:
1. Kart datert 17.2.2012. for Ullensaker og kart over planområdet
  2. Planbestemmelser, datert 20.2.2012
  3. Meklingsprotokoll
  4. Sammendrag av høringsuttalelser
  5. GRIB, brev datert 12.9.2011
  6. Dalen parkering ANS, brev datert 9.10.2011
  7. Forsvarsbygg, brev datert 10.10.2011
  8. OPAK AS (på vegne av COOP Norge handel AS), brev datert 11.10.2011
  9. Bergmoen AS, brev datert 11.10.2011
  10. Avinor AS, brev datert 13.10.2011
  11. Naturvernforbundet i Nannestad og Gjerdrum, brev datert 13.10.2011
  12. Ruter AS, brev datert 14.10.2011
  13. NVE region øst, e-post datert 14.10.2011
  14. Hafslund fjernvarme AS, brev datert 14.10.2011
  15. Statens vegvesen, brev datert 14.10.2011
  16. Jernbaneverket, brev datert 14.10.2011
  17. Fylkesmannen i Oslo og Akershus, brev datert 14.10.2011
  18. Vilbergmoen utvikling AS, brev datert 14.10.2011
  19. Akershus fylkeskommune, brev datert 17.10.2011
  20. Det kongelige Samferdselsdepartement, brev datert 18.10.2011
  21. Direktoratet for mineralforvaltning, e-post datert 24.10.2011
  22. Nannestad og Ullensaker kommuner, brev til Fylkesmannens miljøvernnavdeling datert 4.1.2012
  23. Nannestad og Ullensaker kommuner, brev til Jernbaneverket datert 4.1.2012
  24. Nannestad og Ullensaker kommuner, brev til Fylkesmannen i Oslo og Akershus datert 5.1.2012
  25. Ullensaker kommune, HOP-sak nr. 19/12, 23.1.2012
  26. Notat fra Asplan viak vedr parkering, januar 2012
  27. Supplerende ROS-analyse – overbygning stasjonsområdet
  28. Arealmessige begrensninger drivstoffanlegg, Norconsult datert 17.2.2012

- Saksdokumenter:
- Planbeskrivelse datert 3.8.2012
  - Konsekvensutredning datert 3.8.2012
  - Vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn, HOP-sak 180/11, behandlet den 15.8.2011.
  - Det kgl. Samferdselsdepartement, brev datert 8.2.2010

## **SAKEN GJELDER**

Forslag til områdereguleringsplan for hovedflyplassen fremmes nå til sluttbehandling. Gjeldende plan for lufthavnen ble vedtatt av Samferdselsdepartementet 4.6.1993 og sist endret 12.6.1995. Samfunnsutviklingen i etterkant har aktualisert behovet for et planvedlikehold. Herunder nevnes spesielt forhold knyttet til samferdsel, dvs trafikk/kollektiv/parkering, utviklingsbehovet på hovedflyplassen inkludert utvidelse av terminalen med nytt byggetrinn betegnet T2, samt ny planlov.

## VURDERINGER/DRØFTINGER

Herredsstyret gjorde følgende enstemmige vedtak ved sluttbehandling av konsekvensutredning for utvidelse av terminalen, betegnet T2, i sak 32/10, behandlet 10.5.2010:

*”Konsekvensutredningen for terminal 2 (T2) – Oslo Lufthavn Gardermoen, datert 03.04.09, sammen med tilleggskommentarer fra OSL til vedtaket i HOP 02.11.09, anses for å være tilfredsstillende, og vedtas.*

*Ullensaker kommune forventer at ny områdeplan for flyplassområdet er vedtatt før byggetillatelse gis for ny terminal og ”landsiden” av prosjektet.* ”

Samferdselsdepartementet aksepterte på visse betingelser at planarbeidet skulle gjennomføres som en kommunal områdereguleringsplan i brev datert 8.2.2010.

### Om plantype, organisering av arbeidet og prosess

Avgrensningen av planområdet er identisk med tidligere statlig reguleringsplan. Reguleringsplanarbeidet er gjennomført som en områdereguleringsplan, jf plan- og bygningslovens § 12-2. I teksten nedenfor brukes også forenklingen ”områdeplan”. En områderegulering utarbeides av kommunen og er således kommunens plan. Kommunen kan imidlertid overlate til andre private/offentlige å gjennomføre planarbeidet innenfor de rammer kommunen setter. Nannestad og Ullensaker kommuner og Oslo lufthavn AS (OSL) har samarbeidet om planarbeidet. Planprogrammet ble lagt ut til offentlig ettersyn i begge kommuner. For behandlingen i Ullensaker kommune vises det til vedtak i sak nr 106/10 av 7.6.2010 og sak 242/10 av 29.11.2010. OSL har forestått plan- og utredningsarbeidet innenfor de rammer som er satt i planprogrammet og øvrige krav kommunene har hatt under planarbeidet. Det er avholdt en rekke møter mellom OSL og kommunene i 2010, 2011 og 2012. Spesielt i 2011 var det omfattende samarbeid og møtevirksomhet gjennom hele året.

Områdereguleringsplanen er ikke utarbeidet som en interkommunal plan. Kommunene er planmyndighet for de deler av planen som gjelder egen kommune. Planforslaget har vært vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn parallelt i både Nannestad og Ullensaker kommune. Hovedutvalg for overordnet planlegging, HOP, vedtok den 15.8.2011, som sak 180/11, å legge forslag til områdereguleringsplan for Oslo lufthavn Gardermoen ut til offentlig ettersyn. Tilsvarende vedtak ble fattet i Nannestad kommune den 23.8.2011. Det forutsettes også at områdereguleringsplanen nå vedtas i begge kommuner.

Plandokumentene består av:

- Plankart
- Planbestemmelser med retningslinjer
- Planbeskrivelse
- Konsekvensutredning med ROS-analyse

Ved fristens utløp 14.10.2011, var det kommet inn 17 høringsuttalelser. Oppsummering av høringsuttalelsene er kommentert i eget dokument, det vises til vedlegg.

Jernbaneverket, Miljøvern avdelingen hos Fylkesmannen i Oslo og Akershus, samt Statens vegvesen fremmet innsigelser. Innsigelsene er knyttet til tre forhold:

- Statens vegvesen – Rekkefølgekrav i forhold til utbedring av kryss mellom riksveg 35 og E6, ”Flyplasskrysset” (V24). Vegvesenet støtter Ullensaker kommunes forslag til

rekkefølgekrav, dvs alternativ A, se beskrivelse nedenfor. Innsigelsen er fremmet til alternativ B.

- Jernbaneverket – Regulering i to plan langs og over jernbanetraséen innenfor område E2.
- Fylkesmannen – Omfang av parkering og at det ikke åpnes for publikums- og arbeidsplassintensiv virksomhet i arealene nærmest stasjonsområdet.

Det er i etterkant gjennomført dialog inkludert egne møter med alle de tre innsigelsesmyndighetene med sikte på å løse innsigelsene. Nærmere omtale av innsigelsene og de forslag til endringer som har vært vurdert, er beskrevet senere i saksframlegget.

I første del av saksframlegget gis en beskrivelse av øvrige deler av planforslaget og eventuelle endringer som er gjort i etterkant av høringen.

De trafikkfaglige utredninger som er gjennomført i områdereguleringsplanarbeidet for hovedflyplassen samsvarer ikke med øvrige trafikkutredningen kommunen har fått utarbeidet de siste årene, jf beskrivelse nedenfor i saksframlegget, bl.a. i forbindelse med arbeidet med områdereguleringsplan for Gardermoen Næringspark II b og c, GNP. Ullensaker kommune har lagt utredningene som er utført i forbindelse med GNP til grunn for arbeidet med områdereguleringsplanen for hovedflyplassen.

Som følge av ulike endringer vil enkelte deler av planbeskrivelsen og konsekvensutredningen ikke lenger være oppdatert. Avvikene i forhold til planbeskrivelsen omtales i foreliggende saksframlegg. Det vises også til at det kan bli foretatt endringer i kommende behandling i Miljøverndepartementet, jf beskrivelse senere i saksframlegget.

Det vises også til det pågående arbeidet med Masterplan for hovedflyplassen. Masterplanprosessen pågår som en intern prosess hos OSL hvor kommunene de siste månedene er invitert til å delta i en referansegruppe. En masterplan er ikke en plan etter plan- og bygningsloven og må forankres i en egen prosess etter lovverket senere. På et senere tidspunkt vil de konklusjoner som gjøres i nevnte prosess derfor kunne medføre behov for endringer av områdeplanen for hovedflyplassen.

## **Om høringsforslaget**

### Generelt om planforslaget

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for en god utvikling av flyplassområdet med utgangspunkt i utviklingen fram til i dag, og med en forventet vekst til 35 millioner passasjerer årlig. Dette antas å være kapasiteten for de to eksisterende rullebanene og for et utvidet terminalbygg.

Områdeplanen skal sikre:

- Generell tilrettelegging for utvikling av flyplassen.
- Avklare arealbruk og utnyttelse i/av delområdene innenfor planområdet. Herunder ulike typer næringsformål, utnyttelsesgrader og tilrettelegging for parkeringsløsning med tilstrekkelig kapasitet.
- Oppdatere reguleringsplanen etter den nye plan- og bygningsloven som trådte i kraft 1.7.2009, blant annet med nye formålsbestemmelser.

Store deler av hovedtrekkene fra den gamle reguleringsplanen videreføres i den nye områdeplanen. Det har også vært et mål for arbeidet at områdeplanen skal avklare nødvendige endringer, slik at den nye reguleringsplanen gir forutsigbarhet i den framtidige utviklingen av hovedflyplassen. I delområder hvor det ikke er behov for endringer, vil vedtatte bebyggelses-

planer/ detaljreguleringsplaner fortsatt gjelde. I de områder hvor det er behov for endringer, vil områdeplanen gå foran tidligere vedtatte planer. For hoveddelen av planområdet er det krav om detaljreguleringsplan før utbygging.

#### Arealbruk innenfor området

Hovedflyplassen er motoren for næringsutviklingen på Øvre Romerike og et nasjonalt kollektivknutepunkt som også er svært verdifullt for regionen. Hovedflyplassen gir mange arbeidsplasser, både primær sysselsetting og sekundær, jf kapittel 8.5 i planbeskrivelsen. Her anslås det at det vil være 7.600 flere arbeidsplasser på flyplassen i 2031. Den indirekte sysselsettingsvirkningen, som vil komme over hele Østlandet, anslås til 21.350 sysselsatte de neste tjue årene.

Høy arealutnyttelse i det sentrale kollektivknutepunktet vurderes som viktig og i samsvar med overordnede retningslinjer for areal- og transportplanlegging. Det legges til rette for høy utnyttelse i områdene nær terminalen. Et viktig nytt hovedgrep er arealintensiv, bymessig utvikling langs Edvard Griegs veg. Arealene nærmest terminalen reserveres til funksjoner knyttet til drift av terminalfunksjoner/flyvirksomhet herunder hotell og kontorer, samt parkering.

De strenge kravene til estetikk i utviklingen av hovedflyplassen på Gardermoen videreføres. Dette gjelder både overordnet, og i de enkelte detaljene. I hovedsak vil bebyggelsen holdes under trekronene slik at flyplassen fortsatt beholder et grønt preg. Utnyttelsesgraden for områdene økes innenfor de rammer som blant annet kravene til estetikk setter. Bevaring av terminalbygget og tårn med siktlinjer fra adkomstsonen er et sentralt hensyn. Det er lagt inn egen hensynssone som skal sikre dette. Avinor har utarbeidet forslag til landsverneplan for lufthavnene hvor det foreslås å frede tårnet og sentrale deler av terminalbygget på hovedflyplassen. Landsverneplanen er oversendt Riksantikvaren, opprinnelig var det planlagt at denne skulle sendes ut til høring sommeren 2011.

Som det beskrives nedenfor må det settes av betydelige områder til parkering for å løse behovet fram til 35 millioner passasjerer. Det vises også til arealbruk under omtalen av dialog vedrørende Fylkesmannen ved Miljøvernavdelingens innsigelse senere i saksframlegget.

#### Kollektivtrafikk

For Øvre Romerike er det viktig å styrke kollektivtilbudet generelt, og spesielt forbindelsene på tvers i regionen. Herunder er det viktig å legge til rette for at en høyere andel av reisene til flyplassen kan gjennomføres ved hjelp av kollektive transportmidler. Det vises til Samferdselsstrategien for Øvre Romerike som nylig er vedtatt av kommunene.

Ambisjonen om å øke kollektivandelen er lagt til grunn i planforslaget, jf tidligere vedtak i hovedutvalget for overordnet planlegging i Ullensaker, HOP, sak 106/10 og 242/10. Det vurderes som særlig viktig å øke kollektivandelen for ansatte ved flyplassen, jf Ullensaker kommunes klima- og energiplan vedtatt av Herredsstyret 30.11.2009. I områdereguleringsplanen framgår ambisjoner om at det skal legges vekt på høy kollektivandel ved den videre utviklingen av hovedflyplassen. I områdereguleringsplanarbeidet har det vært viktig å legge til rette for økt bruk av kollektive reisemidler. Dette gjelder også mulighetene for å korte ned reiseavstanden med buss mellom Jessheim og OSL, og dermed gi konkurransefortrinn for buss kontra bil.

#### Framtidig banetrase

I HOPs vedtak i sak 242/10 av 7.6.2010 er det satt krav om at baneforbindelsen mellom Jessheim og lufthavnen må sikres i plankartet. En juridisk bindende trase vil kreve omfattende



utredninger i dialog med Jernbaneverket, og vil også ha et perspektiv langt utenfor planområdet. Temaet er imidlertid beskrevet i planbeskrivelsen, hvor det også er illustrert en mulig trase for baneforbindelsen mellom Jessheim via Gardermoen Næringspark til hovedflyplassen. Det er ikke kommet inn merknader til dette under høringen. Etter rådmannens vurdering er dette nå utredet til et tilstrekkelig nivå i foreliggende plan. Oppfølging av tematikken og videre utredninger må følges opp i senere planarbeid.

### Parkering

Til tross for høy kollektivandel blant de reisende, vil store arealer innenfor planområdet måtte settes av til parkeringsplasser ettersom områdeplanen skal ivareta en økning av passasjertallet til 35 millioner. Det er også slik at i forhold til tidligere reisemønster står nå hver bil parkert over lengre tid. Med en kollektivandel på 65 % som var lagt til grunn i høringsforslaget, vil det være behov for 48.000 parkeringsplasser i de deler av året med størst etterspørsel dvs. sommersesongen. Utenfor sommersesongen vil behovet være ca 35.000 plasser.

Som det framgår av beskrivelsen av innsigelsen fra Fylkesmannens miljøvernnavdeling senere i saksframlegget, tilrår rådmannen at det i planforslaget vedtas en kollektivandel på 70 %. Dette gir behov for totalt 36.000 parkeringsplasser. Av dette er det pr i dag 8.000 private plasser på vestsiden av lufthavnområdet. Hvor stort areal som kreves innenfor planområdet avhenger av hvor stor andel av plassene som legges i parkeringshus. Det kan bli nødvendig å bygge parkeringshus for opp mot 65 % av bilene. Planforslaget dekker behovet for parkering, med unntak av de nevnte 8.000 eksisterende private parkeringsplassene. Parkeringsplassene utenfor lufthavna drives, som nevnt, av private bedrifter. Kommunene registrerer flere ønsker fra private aktører om etablering av parkeringsvirksomhet i området rundt flyplassen, dette er det også kommet innspill til i høringsperioden. Etter rådmannens vurdering er det viktig at hovedflyplassens parkeringsbehov i hovedsak løses internt av hovedflyplassen slik det er vist i områdeplanen. Dette gir minst trafikkbelastning på vegene i området. Prinsipielt må altså flyplassen tilby parkeringsplass til de av sine kunder som ønsker dette. Det vises også til arealbruk under omtalen av dialog vedr Miljøvernnavdelingens innsigelse senere i saksframlegget.

### Vegtrafikk – overordnet infrastruktur

I planbeskrivelsen fra forslagsstiller konkluderes det med at virkninger i forhold til generell vegtrafikk er at vegnettet har kapasitet nok til å ta unna trafikkøkningen innenfor områdeplanens tidshorizont. Det vil være behov for mindre tiltak på kryss E6/rv35/fv174. Kapasitetsproblem vil først oppstå sør for kryss E6/rv2. I de trafikkutredninger som er utarbeidet i forbindelse med områdereguleringsplan for Gardermoen næringspark II B og C (GNP II B og C), vedtatt av herredsstyret den 6.6.2011, viser trafikkprognosene at trafikken i dagens Jessheim nord kryss vil få kapasitetsproblemer allerede i 2015. I disse trafikk-beregningene er også all trafikk i området rundt næringsparken tatt med, dvs. flyplassen – Jessheim – omland. Dette samsvarer også med konklusjonene i trafikkutredninger som COWI utførte for kommunen i forbindelse med kommuneplanarbeidet i 2007. Dette er lagt til grunn for de trafikkfaglige vurderinger kommunen har foretatt i forbindelse med områdereguleringsplanen for hovedflyplassen.

Framtidig løsning på trafikkproblemene i området rundt Jessheim nord-krysset er tatt med i vedtatt områdeplan for GNP II B og C. Det er regulert inn to nye kryss på E6, V23 ”næringsparkkrysset” og V24 ”flyplasskrysset” isteden for dagens Jessheim nord kryss. V23 skal være framtidig kryss/avkjøring til GNP og Jessheim nord fra E6. V24 skal være framtidig flyplasskryss E6xrv35.

Disse to kryssene er trolig avhengig av at de bygges samtidig pga korte avstander mellom av- og påkjøringsramper på E6. Områdeplan for GNP II B og C har fått begge kryssene, dvs. V23 og V24, innarbeidet som rekkefølgekrav i bestemmelsene. Herredsstyret vedtok områdeplan med bestemmelser for GNP II B og C i sak 64/11, 06.06.11. Samtidig vedtok herredsstyret at kommunen vil arbeide for at de aktuelle E6-kryssene blir tilført finansiering gjennom nasjonal transportplan, samt at kommunen vil legge inn rekkefølgekrav på utbedring av V24 krysset i områdeplanen for hovedflyplassen.

En vesentlig andel av trafikken gjennom Jessheim nord-krysset er flyplassrelatert trafikk. Det er derfor tatt inn rekkefølgekrav om opparbeidelse av kryss V24 i bestemmelsene for områdeplan for OSL. Etter kommunens vurdering må det stilles samme krav her som for områdereguleringsplanen for Gardermoen næringspark II B og C. Det ble derfor i høringsforslaget satt inn krav om at flyplasskrysset V24 skal være ferdigstilt før det gis igangsettings-tillatelse innenfor sone E1 (ekspedisjonsbygningen) på flyplassen. Bestemmelsen lyder som følger:

*Nytt kryss mellom riksveg 35 og E6 (kryss V24) skal være ferdigstilt før det gis igangsettingstillatelse innenfor sone E1.*

Finansiering av dette krysset er et nasjonalt ansvar. Når utbygging av krysset skal gjennomføres, er ikke endelig avklart. Kommunen signaliserte i vedtaket om offentlig ettersyn at det åpnes for en dispensasjon fra rekkefølgekravet mot at det inngås forpliktende avtaler vedrørende finansiering av krysset. Det vil derfor være nødvendig med dispensasjon fra bestemmelsen med hensyn til framdrift av T2-utbyggingen. Med en slik prosess vil ikke et rekkefølgekrav hindre utbyggingen av T2. Det har de siste månedene pågått forhandlinger vedrørende avtale mellom OSL og Statens vegvesen som sikrer finansiering av utbygging av kryss V24. Etter det rådmannen er kjent med nærmer forhandlingene seg fasen med avtaleinngåelse.

#### Utslipp til luft (inkl. støy) og vann

Utredning av støykonsekvenser er ut fra forutsetningene grundig. Som følge av økt vegtrafikk vil en del boligeiendommer få økt støy. Endringene er i hovedsak marginale, dvs mindre enn 3 dB. Generell skjerming av større områder vil derfor ikke være hensiktsmessig. Dette utelukker ikke at det kan være behov for tiltak på enkelte bygninger. Avgjørende her vil være standarden på det enkelte bygg med hensyn til støydemping i konstruksjonen. Det er lagt inn krav om støybeskyttelsestiltak i § 3.8 i planbestemmelsene.

Sumvirkning av vegstøy/flystøy er ikke vurdert da en ikke har godt nok grunnlag for dette i forhold til omlegging av inn- og utflygingstraseer. Etter rådmannens vurdering må en vurdere det totale støybildet rundt lufthavnen på nytt når det foreligger grunnlagsmateriale nok for å foreta nye beregninger. En vurdering av nødvendige tiltak må bygge på disse beregningene.

Utslipp til luft ligger godt under gjeldende grenseverdier og representerer som sådan ikke noen helsemessig fare for beboerne i områdene som er vurdert. Med hensyn til utslipp til vann/grunnvann kan økningen i tette flater medføre økt mating av grunnvannsmagasinet. Det vil gjøres en rekke tiltak slik at økningen er beskjedent og ligger innenfor det som er normalvariasjonen.

Det er ikke kommet inn høringsuttalelser som tilsier endringer av planforslaget innenfor disse temaene.

### Landskap, grønnstruktur og biologisk mangfold

Med hensyn til landskap og grønnstruktur ønsker en å bevare dagens hovedtrekk. Det anbefales at en reddykker løvtrær og furu på bekostning av gran. Som nevnt vil bebyggelsen generelt være lavere enn trekronehøyde slik at skogspreget, spesielt i øst, bevares. Innenfor planområdet er det få prioriterte naturtypelokaliteter. Det er dog registrert to forekomster av liten salamander. Det er ikke krav om at reguleringsplaner skal sikre denne arten ved hjelp av hensynssoner mv, i motsetning til for stor salamander.

Rådmannen vil bemerke at av hensyn til allergikere bør en unngå treslag som f. eks bjørk. I følge astma- og allergiforbundet er følgende treslag allergivennlige: Asal, blågran, lønn, lerk, rogn og tuja. Dette momentet bør innarbeides i designhåndboka (se under).

Det er ikke kommet inn høringsuttalelser som tilsier endringer av planforslaget innenfor denne tematikken.

### Kulturminner/kulturmiljøer Røgler, Mjælaberg og Vigsteinsområdet

Det er, i samsvar med tidligere reguleringsplan, satt inn krav om å sikre kulturlandskap og kulturmiljø på Røgler, Mjælaberg og også i Vigstein-området. Endringer i planloven fører til at dette nå må sikres gjennom egne bestemmelser, samt hensynssone og retningslinjer. Dette er også omtalt i høringsuttalelsen fra Akershus Fylkeskommune. Ved en inkurie er det lagt inn feil kode på hensynssonen i plankartet, dette har ingen stor praktisk betydning ettersom vernet av disse områdene er hjemlet i annet lovverk. Det bør imidlertid rettes i etterkant av kommunestyrets vedtak slik at dette blir i samsvar med gjeldende standard. Dette er derfor lagt inn som eget punkt i forslag til vedtak.

### Sosiale og økonomiske virkninger

#### *Universell utforming*

For Ullensaker kommune er det helt sentralt å sikre god tilgjengelighet på flyplassområdet, både i bygningene og på de tilhørende utearealene der folk ferdes. Det vises til kommunens status som ressurskommune i den nasjonale satsningen innen universell utforming. Universell utforming er utredet, og anses som ivaretatt i planforslaget.

Krav til universell utforming framgår av reguleringsbestemmelsenes § 3.1.6. Universell utforming blir ivaretatt på detaljreguleringsnivå. Designhåndboken er et styrende dokument ved OSL, og det er viktig at slike dokumenter er oppdatert i forhold til gjeldende lovverk. Designhåndboken bør oppdateres i henhold til TEK10 og også i samsvar med områdereguleringsplanen når denne blir vedtatt. Dette er beskrevet i både planbeskrivelsen og konsekvensutredningen. Det er ikke kommet inn høringsuttalelser som tilsier endringer av planforslaget.

### Rollefordeling Oslo lufthavn, Gardermoen næringspark og Jessheim

I planforslaget beskrives forholdet mellom hovedflyplassen, Gardermoen Næringspark og Jessheim. Utredningen konkluderer med at Jessheim eller næringsparken ikke representerer noe alternativ for bedrifter som etterlyser gode kommunikasjoner nasjonalt og internasjonalt. Oslo sentrum vil i følge utredningen være det naturlige alternativet til OSL for slike virksomheter. I slikt lys vil det være desto viktigere å bedre kollektivbetjeningen i området. Det er ikke kommet inn høringsuttalelser som tilsier endringer av planforslaget.

### Risiko og sårbarhet

ROS-analysen er i løpet av høringsperioden supplert med spesifikk analyse av de utfordringer som lokk over jernbanestasjon/-spor innebærer. Denne analysen konkluderer med at dette kan

gjennomføres med tilstrekkelig grad av sikkerhet med hensyn til brann. Se også merknader vedrørende Jernbaneverkets innsigelse.

#### Konsekvenser i anleggstiden

Temaet tar for seg masseforflytning, trafikkforhold, støy, luftforurensning og rigging. Masseforflytning kan utgjøre stor belastning på lokalt vegnett. Imidlertid vil en del overskuddsmasse kunne deponeres eller brukes til andre formål innen flyplassområdet. I første omgang vil det være T2-prosjektet, dvs utvidelsen av terminalbygget og endringer av taksebaner, som medfører anleggstrafikk. Transporten her vil generere en ÅDT på fra 50 – 200 kjøretøy pr døgn avhengig av hvilken fase av anlegget en er i. Lokalisering av riggområder vil også påvirke trafikkbelastningen. Reiser til og fra arbeid er beregnet til 500 – 600 kjøretøy pr døgn fordelt på flere lokalveger. Det skal også opparbeides en egen anleggsveg for å holde trafikken borte fra boligområdet ved Li. Det er lagt inn krav om at anleggstrafikk i minst mulig grad skal belastes boligområdene, jf § 3.8 i planbestemmelsene. Støyeffekter som følge av anleggsvirksomheten, herunder flytting av taksebaner blir anslått til å være marginal. Det er ikke kommet inn høringsuttalelser som tilsier endringer av planforslaget her.

#### Forholdet til kommunale klima- og energiplaner

Etter rådmannens vurdering er problemstillingen i tilstrekkelig grad beskrevet i plan-dokumentene slik de foreligger. Planforslaget gir etter rådmannens vurdering arealbruk og utvikling i samsvar med overordnede krav til areal og transport.

Det vises til nødvendigheten av en høyere kollektivandel for de ansatte på OSL. Det er behov for et samarbeid mellom kommunene og OSL, samt kollektivaktørene Ruter/Akershus Fylkeskommune og Jernbaneverket /NSB, for å bedre kollektivtilbudet og legge til rette for høyere kollektivandeler. Videre oppfordres OSL til ytterligere innstramminger i intern parkeringspolicy. Det er ikke kommet inn høringsuttalelser som tilsier endringer av planforslaget.

#### Øvrige styringsdokumenter for hovedflyplassen

Som følge av planvedlikeholdet vil det i følge OSL være behov for oppdatering av øvrige styringsdokumenter som legger rammer for arealforvaltningen på hovedflyplassen, Designhåndbok og miljøoppfølgingsprogrammet. Etter rådmannens vurdering er dette viktig, det vises til merknadene tidligere i saksframlegget vedr bl.a. universell utforming. Det er ikke kommet inn høringsuttalelser som tilsier endringer av planforslaget.

### **Nærmere om innsigelsene**

#### Statens vegvesen

Det ble ved høring lagt fram to alternativer til bestemmelse vedrørende rekkefølgekrav knyttet til ”Flyplasskrysset” (V24):

##### *Alternativ A (Ullensaker kommune):*

*Nytt kryss mellom riksveg 35 og E6 (kryss V24) skal være ferdigstilt før det gis igangsettingstillatelse innenfor sone E1.*

##### *Alternativ B (Oslo lufthavn AS):*

Ekspedisjonsbygningen i sone E1 vil bli bygget ut i to faser. Fase 1 skal kunne betjene 28 mill passasjerer i året. Fase 2 skal kunne betjene 35 mill passasjerer i året. Fase 2 kan først realiseres når det kan dokumenteres tilstrekkelig kapasitet i kryss mellom riksveg 35 og E6. Dokumentasjon vedrørende dette skal forelegges Statens vegvesen.

Statens vegvesen varslet innsigelse knyttet til Oslo lufthavns forslag til bestemmelse.

De fleste høringsuttalelser støtter Ullensaker kommunes syn, dvs. alternativ A, vedrørende rekkefølgekravet knyttet til V24. Fra sentralt hold er det slått fast at det er et nasjonalt ansvar å bygge ut krysset til en tifresstillende standard. Det er inngått avtale mellom de berørte parter som sikrer utbygging av V24 "flyplasskrysset". Dette innebærer at alternativ B bortfaller og alternativ A vil fremmes til sluttbehandling. Innsigelsen er dermed imøtekommet.

#### Jernbaneverket

Jernbaneverket har fremmet innsigelse til forslaget om å regulere to plan langs jernbanen innenfor E2. Hensikten med planforslaget er å muliggjøre bygging av et lokk over jernbanen. Jernbaneverket har uttrykt sterk bekymring for dette og derfor fremmet innsigelse, jf brev datert 14.10.2011. Dette vil etter Jernbaneverkets oppfatning redusere fleksibiliteten med tanke på framtidig utvikling av jernbanen. Videre er Jernbaneverket bekymret for at dette kan redusere sikkerhet og funksjonalitet knyttet til jernbanestasjonen. Dette gjelder også dersom det i planforslaget foreslås endringer av byggegrense mot jernbanen. Det er ikke gjort endringer i fastsettelsen av byggegrensen i områdereguleringsplanen; jernbanelovens byggegrense legges til grunn, jf § 3.1.4 i planbestemmelsene.

Det som er nytt i forhold til gjeldene plan er at jernbanen under terrengnivå er vist som eget nivå, dvs. nivå a. Dette gjelder de deler av banen som i dag går i tunell under flyplassen og områdene direkte sør for dette. I planforslaget åpnes det også for at det kan bygges over jernbanesporene sør for dagens stasjonsområde.

Etter rådmannens vurdering er det viktig å sikre høy kollektivandel herunder nødvendig rom for framtidig utvikling av jernbanen (stasjon og spor mv), samtidig som det er viktig med god arealutnyttelse i området. I øvre plan dvs. på forplassen til teminalbygget, vil det i framtiden være behov for å legge forholdene bedre til rette for buss. Det er viktig at planforslaget åpner for kollektivterminal i dette området. I området dette gjelder, er det satt krav om detaljreguleringsplan før videre utbygging. For å imøtekomme Jernbaneverkets innsigelse er det foreslått følgende endringer i plankart og planbestemmelser:

- Lengden på området hvor det reguleres i to plan reduseres betydelig, Endringen framgår av justert kart (vedlagt).
- Det foretas følgende presisering i § 5.4.8 i planbestemmelsen:

*"Under sone E2 er det regulert jernbanetrasé (kode 2021). I tilknytning til traseen kan det anlegges snustasjon med tilhørende anlegg for drift og vedlikehold.*

*Areal på planet over jernbanetraséen kan nyttes til kollektivterminal, kjøre- og parkerings- og oppholdsarealer i tilknytning til ekspedisjonsbygningens forplass. Mindre bebyggelse for å betjene formålet kollektivterminal tillates. Ved utformingen av planet og bebyggelsen skal det legges vekt på samspillet med jernbanestasjonen med spor og plattformer på vertikalnivå a\*, under grunnen. Det må utredes og dokumenteres at hensynet til publikumsarealer, passasjerstrømmer og tilgjengelighet til/fra omkringliggende områder, samt framtidige behov for utvidelse av spor er ivare tatt."*

*\*korrekt betegnelse er "vertikalnivå 1"*

De sikkerhetsmessige aspekter en overbygging av jernbanestasjonen medfører, er vurdert særskilt i en egen risiko- og sårbarhetsanalyse som et supplement til foreliggende planbeskrivelse og konsekvensvurdering. Denne analysen er utarbeidet etter sjekkliste basert på rundskriv fra DSB. Brann, rømning og spredning av røyk har vært det sentrale. Jernbaneverket har etterlyst utredninger vedrørende fare for terrorisme. Dette er et eget delprosjekt i forbindelse med utbyggingen av T2 som OSL har meget høyt fokus på for øvrig. Ytterligere ROS-analyse må avvente konkretisering av utbyggingsplanene. Det presiseres at det for dette området også foreligger krav om detaljreguleringsplan før utbygging.

Som tidligere signalisert anses det ikke nødvendig å legg inn byggegrenser i forhold til jernbanen, da det framgår av § 3.1.4 at jernbanelovens bestemmelser om byggegrenser gjelder med mindre annet vedtas i detaljreguleringsplan.

Etter innspill fra Jernbaneverket er det nå innarbeidet en hensynssone rundt drivstoff-terminalen, videre er det også lagt inn bestemmelser til de relevante byggeområdene som setter krav i forhold til etablering av bygninger/virksomheter som vil være sårbare ved eventuelle ulykker.

#### Fylkesmannens miljøvernavdeling

Fylkesmannens miljøvernavdeling begrunner sin innsigelse, jf brev datert 14.10.2011, i nasjonale mål for bærekraftig areal- og transportpolitikk og reduksjon av klimagassutslipp. I lys av dette mener miljøvernavdelingen at det legges opp til for høyt omfang av bilparkering. Miljøvernavdelingen savner tilrettelegging for arbeidsplassintensive virksomheter øst for jernbanesporene innenfor område E2 og S6.

Også andre høringsparter, dvs. Statens vegvesen, Akershus fylkeskommune og Ruter AS, mener at antallet parkeringsplasser bør begrenses, spesielt for ansatte, og videre at de ikke bygges ut raskere enn passasjerveksten tilsier. Dette begrunnes med at det er viktig å opprettholde og øke andelen kollektivreisende blant brukere og ansatte på flyplassen. Videre bør forholdene for kollektivtrafikk bedres. Dette gjøres ved at det gjennom byggegrenser langs veg sikres areal til eventuelle kollektivfelt. Vedrørende øvrige merknader vises det til vedlegget "sammenstilling av høringsuttalelser".

Behovet for parkeringsplasser har nær sammenheng med andelen kollektivtrafikkbrukere blant ansatte og reisende. I etterkant av høringsperioden har kommunene foreslått å justere opp målsettingen for kollektivandelen fra 65 % til 70 %, jf planretningslinjenes § 5, samt også foretatt visse innstramninger i parkeringsnormene. Miljøvernavdelingen ønsker en målsetting om en kollektivandel på 80 -85 %, basert på at det vesentlige av trafikkveksten skal tas kollektivt. Videre har miljøvernavdelingen også bedt om at det gjøres beregninger av behovet for antall parkeringsplasser med utgangspunkt i denne kollektivandelen, samt en betydelig innstramning i parkeringsnormene.

Rådmannen presiserer at det er enighet om behovet for høye ambisjoner i forhold til kollektivtrafikken, men målsettingene bør være realistiske. Kollektivandelen til hovedflyplassen er i dag på omkring 67 %. Dette er i verdenstoppen og betydelig høyere enn Stortingets målsetting om 50 % ved vedtak om bygging av flyplassen.

Gitt dagens infrastruktur bør det være innenfor rekkevidde å øke kollektivandelen opp i mot 70 %. En økning til 80 % vil imidlertid kreve tiltak og investeringer langt utover område-reguleringsplanens perspektiv og rammer. Eksempelvis kan nevnes økt tunnelkapasitet for tog gjennom Oslo og kollektivfelter langs E6. Det vurderes ikke som riktig å ha målsettinger som avhenger av tiltak som ligger til annen planmyndighet å vedta. Det bemerkes også at dette er

omfattende utbyggingsprosjekter som pr i dag heller ikke er avklart mht finansiering, jf dagens Oslopakke 3 og gjeldende Nasjonal transportplan.

I dialogen med miljøvernavdelingen er det presisert fra rådmannens side at det ikke er noe ønske om å anlegge flere parkeringsplasser enn behovet tilsier. Bestemmelser og retningslinjer legger opp til at parkeringskapasiteten bygges ut etter behov. Det er et faktum at mange av passasjerene bor slik til at de ikke har adekvat tilgang til kollektivtransport. Disse er følgelig avhengige av transport med privatbil til og fra flyplassen.

Erfaringsmessig er det en ekstra utfordring med parkering i sommermånedene. Andelen fritidsreiser er da høy, og tendensen er at bilbruken knyttet til fritidsreiser er høyere enn hva som er vanlig ellers i året. Videre er da bilene parkert over et lengre tidsrom, noe som binder opp parkeringskapasitet. Parkeringen i denne perioden utgjør imidlertid en svært begrenset del av biltrafikken til flyplassen, kun anslagsvis 3,2 %, jf notat fra Asplan Viak som er vedlagt. Det viktigste i et klimaperspektiv er etter rådmannens vurdering å få størst mulig grad av daglig trafikk over på kollektive løsninger.

En for sterk innskjerping kan føre til at flypassasjerer må avvises på grunn av manglende parkeringskapasitet, noe som vil være helt uakseptabelt. En slik situasjon vil også føre til økt press for å åpne nye områder for parkering utenfor flyplassen/planområdet. Dette vil skape mer trafikk og konflikter i forhold til arealbruk og verneinteresser i området, dette er etter rådmannens vurdering ikke ønskelig.

#### **I e- post dialog og etterfølgende brev datert 4.1.2012 har kommunene signalisert følgende endringer for å imøtekomme innsigelsene fra miljøvernavdelingen:**

Høyere utnyttelse i sentrale områder: Endring for S 6, jf § 5.10.1 med endring markert med fet skrift:

*”5.10 Bestemmelser for sonene S6 og S9 (kode 2033)*

*5.10.1 Innenfor sonene kan det anlegges parkeringsanlegg for passasjerer og flyplassansatte, samt utleie- og servicevirksomhet for biler. **Innenfor S6 kan det også anlegges bygninger og anlegg for ulike flyplasstilknyttede virksomheter. Disse kan omfatte virksomheter med tilknytning til administrasjon og passasjerservice, herunder hotell, samt fraktservice og teknisk service.** ”*

...

Klima - redusert biltrafikk/økt kollektivandel:

Kommunene har foreslått følgende:

- justere opp målsettingen for kollektivandelen fra 65 % til 70 %, jf planretningslinjenes § 5:

Endring i pkt 5 i retningslinjene ”*Samferdsel og parkering*” med endring markert med fet skrift):

*”Flyplassen utvikles med en ambisjon om at framtidig behov for økt transport skal løses ved kollektivtransport eller av syklende. Utbygging av parkeringsplasser for flypassasjerer vil skje etappevis og skal tilpasses et overordnet mål om at minst 70 % av flypassasjerene skal reise kollektivt til flyplassen. Det legges til rette for en høy kollektivandel også for arbeidsreiser til flyplassen.*

*Veier og terminalforhold i flyplassområdet skal muliggjøre effektiv betjening med regionale og interne bussruter.”*

Endringer i bestemmelsene vedrørende trinnvis utbygging, dvs. endring foreslått for 5.4.2 med endring markert med fet skrift:

*5.4.2 Innenfor sonen kan det anlegges inntil 14.000 parkeringsplasser for reisende og ansatte i sone E1 og E2. Parkeringsplassene for reisende bygges ut etappevis, **jfr. retningslinjenes pkt. 5. Parkeringsplasser for de ansatte skal anlegges i henhold til pkt. 3.2.***

### Mekling

Forut for mekling har det som nevnt vært betydelig dialog mellom partene, uten at partene har kommet til enighet. Kommunene ba derfor Fylkesmannen om å gjennomføre mekling, jf brev datert 5.1.2012.

Fra rådmannens side presiseres det at denne dialogen ikke er forelagt politisk behandling. HOP ble i møte den 23.1.2012, sak nr. 19/12, orientert om situasjonen i forhold til innsigelsene. Rådmannen fikk i vedtaket fullmakt til å gjennomføre mekling med de berørte myndigheter. Utvalget pekte på utfordringen med å oppnå en kollektivandel høyere enn 65 % gitt flyplassens store omland med svakt utbygd kollektivtrafikk.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus avholdt meklingsmøte den 17. februar 2012. Ullensaker kommune var representert av kommunaldirektør Siri Gauthun Kielland og enhetsleder Elisabet Frøyland. For Nannestad kommune møtte kommunalsjef Rune Storstein.

I tillegg til de endringer som er beskrevet ovenfor synliggjorde også kommunene vilje til å foreslå justeringer i parkeringsnormene, § 3.2, som følger:

- For sonene **S5, S8, S10, S11, S12 og S13** ble det signalisert at normen for parkeringsplasser for kontor strammes inn til **1 parkeringsplass pr. 75 m<sup>2</sup>** bruksareal fra 1 p.plass pr. 40-50 m<sup>2</sup> bruksareal.
- I sonene **E1, E2, E3, V, N, S1, S2 og S7** strammes normen inn til **0,4 – 0,6 parkeringsplasser pr. ansatt** fra 0,5 - 0,75 parkeringsplasser pr. ansatt.

Ettersom kollektivtilbudet for mange av de ansatte som er bosatt på Romerike er så vidt dårlig er det ikke ønskelig med for sterk grad av innstramning. Det er også slik at frakt-terminalene på hovedflyplassen har en relativt høy andel ansatte i forhold til logistikkbedrifter generelt. Det er derfor ikke riktig å trekke direkte paralleller mot normene i Gardermoen Næringspark II b og c for disse virksomhetene.

Gitt dagens infrastruktur bør det være innenfor rekkevidde å øke kollektivandelen opp i mot 70 %. Rådmannen anbefaler at dette legges inn i § 5 i planretningslinjene. Som beskrevet tidligere i saksframlegget tilsier dette et behov på 36.000 parkeringsplasser, herav 28.000 innenfor planområdet. Kommunene synliggjorde også under meklingen vilje til å trekke ut parkering fra bestemmelsene for områdene S12 og S13. Miljøvernavdelingens sterke ønske om en målsetting på 80 % kollektivandel var imidlertid ikke akseptabel for kommunene, meklingen førte dermed ikke fram.



## KONKLUSJON

Rådmannen er av den oppfatning at foreliggende planforslag er et godt grunnlag for videre utvikling av flyplassen. Det tas til etterretning at det i løpet av prosessen har vært reist innsigelse til planforslaget fra Jernbaneverket og Fylkesmannens miljøvernavdeling. I et planforslag må ulike hensyn veies mot hverandre. Etter rådmannens vurdering ivaretar det framlagte planforslaget med de justeringer som er beskrevet, de ulike interessene på en god måte. Rådmannen anser ikke at de endringer i planen som er innarbeidet etter høringsprosessen krever at denne legges ut til nytt offentlig ettersyn.

Når det ikke lykkes å komme til enighet i meklingen vil rådmannen anbefale at kommunestyret vedtar planforslaget slik det nå foreligger. Kommunen har imidlertid ikke myndighet til å egengodkjenne en plan med innsigelser. Områdereguleringsplanen må derfor i etterkant oversendes Miljøverndepartementet for endelig stadfestelse.

Melding om vedtak sendes:

- Saksbehandler
- Nannestad kommune v/Rune Storstein
- OSL v/John Røislien