



Oslo Lufthavn AS
Områderegulering for Oslo lufthavn Gardermoen
Kulturmiljø - arkitektur og design

Utgave: 1
Dato: 2011-06-08

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver: Oslo Lufthavn AS
Rapportnavn: Områderegulering for Oslo lufthavn Gardermoen Kulturmiljø - arkitektur og design
Utgave/dato: 1 / 2011-06-08

Oppdrag: 524772 – Gardermoen reguleringsplan
Oppdragsbeskrivelse: Reguleringsplan
Oppdragsleder: Christensen Petter
Fag: Plan
Tema: Flyplass
Leveranse: Overordna plan

Skrevet av: Astrid Storøy og Lene Nagelhus
Kvalitetskontroll: Petter Christensen

Asplan Viak AS www.asplanviak.no

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Innledning	4
1.1	Fra planprogrammet.....	4
1.2	Gjeldende planer som omfatter vern av kulturminner	4
1.3	Kulturminner i den opprinnelige planprosessen /KU kulturmiljø	5
2	Beskrivelse og verdivurdering	8
2.1	Tiltaket vurdert ift eksisterende reguleringsplan fra 1993	8
2.2	Kulturminner som berøres i revidert reguleringsplan	11
3	Vurderinger av konsekvenser iht planprogrammet	16
3.1	Tilpasning av T2 til eksisterende ekspedisjonsbygning	16
3.2	Vurdere revisjon av designhåndbok i tråd med ønsket utvikling	21
3.3	Oppsummering av konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø	22
4	Supplerende utredninger	23
4.1	Designhåndbok	23
4.2	Beskrivelse av saneringsverdig bebyggelse innenfor planområdet	23
4.3	Avbøtende tiltak og behov for ytterligere undersøkelser	24

1 INNLEDNING

1.1 Fra planprogrammet

Det vises til konsekvensutredning for T2 der det beskrives hvordan det nye bygget og pirrot nord skal tilpasses eksisterende ekspedisjonsbygning.

Kulturminner og arkitektur og design (jf planprogrammets kap 7 Utredningsbehov) - KU skal:

- Gi en kort redegjørelse for utredningen i forbindelse med T 2 om tilpasning til eksisterende ekspedisjonsbygning
- Vurdere og illustrere hvordan endringer i det nye planforslaget kan tilpasses tårnet og ekspedisjonsbygning som kulturminner.
- Vurdere revisjon av designhåndbok i tråd med ønsket utvikling

Behov for supplerende utredninger

I forbindelse med områdeplanen vil det være aktuelt å vurdere konsekvensene av øvrige tiltak (ut over T2) ift Designhåndbokens ambisjoner og føringer. Både tårnet, ekspedisjonsbygningen og tidligere charterterminal er vurdert som bevaringsverdige. Planen må vurdere hvordan bebyggelsen tilpasser disse bygningselementene.

I det videre planarbeidet bør det vurderes hvor vidt det er behov for oppdateringer og/eller supplerer av Designhåndboken slik at den blir i tråd med den reviderte planen for flyplassen.

Omfang og standard på gammel bebyggelse som skal saneres innenfor planområdet skal beskrives.

Avgrensning av oppgaven

Det er sammen med oppdragsgiver enighet om følgende oppgaveforståelse:

- Vurderingene skal ligge på et generelt og overordnet plan, tilpasset områdeplanens overordnede nivå.
- Det skal i planen vises til Designhåndboken, og planlagt revidering av denne i 2012. I denne konsekvensvurderingen beskrives kun eventuelle anbefalinger som omfatter kulturminner/-miljø.
- I planprogrammet er følgende beskrevet: "Innenfor planområdet saneres gammel bebyggelse fra tiden før hovedflyplassutbyggingen i den takt som er hensiktsmessig. Gjenstående bebyggelse representerer problemstillinger av sikkerhetsmessig, sosial og etisk art. En samlet oversikt over gjenværende saneringsmoden bebyggelse kan bidra til en bedre oversikt og forvaltning av denne." Det oppfattes dit hen at dette punktet kun omfatter en enkel beskrivelse av bygningene, med teknisk status. En eventuell utvidet tilstandsrapport anses å være en egen oppgave på et senere detaljeringsnivå.

1.2 Gjeldende planer som omfatter vern av kulturminner

Kulturminnevernplan 2008-2012 (vedtatt i 2008), Ullensaker kommune

På listen over kulturmiljøer som dokumenterer ferdselens historie i Ullensaker nevnes:

- Gardermoen lufthavn - ekspedisjonsbygningen med jernbanestasjonen

- Tidligere charterterminalen

I listen over kulturmiljø som dokumenterer det 20. århundre

- Ekspedisjonsbygningen Gardermoen

Ullensaker museum, Stiftelsen Militærhistorisk forum Østlandet og SAS-museet er lokalisert vest for rullebanen. Disse har i samarbeid med Tunet IS etablert Gardermoen kulturpark, en paraplyvirksomhet for museale og kulturelle virksomheten i området vest for flyplassen. Stedet er regulert til kultur- og næringsformål.

Landsverneplan med forvaltningsplan for Oslo Lufthavn

Avinor startet i 2005 arbeidet med en landsverneplan. Bakgrunnen var St.prp. nr 1 (2001–2002) som slo fast at alle statlige etater og departementer skulle foreta en gjennomgang av egen bygningsmasse med sikte på forvaltning av kulturhistoriske eiendommer.

Avinors landsverneplan representerer en samlet oversikt over kulturminner og kulturmiljøer ved lufthavnene, og Avinor foreslår i denne å verne tårnet og deler av ekspedisjonsbygningen på Oslo lufthavn Gardermoen som viktige luftfarts- og arkitekturhistoriske bygninger fra slutten av 1990-tallet. Bygningene er luftfartshistorisk typiske for sin tid, og har betydelige arkitektoniske kvaliteter. Verneplanen ble oversendt Riksantikvaren for behandling i februar 2009, og et første fredningsutkast vil bli sendt ut på høring på forsommeren 2011. Planlagte utvidelser i forbindelse med T2 skal ikke inngå i fredningen.

1.3 Kulturminner i den opprinnelige planprosessen /KU kulturmiljø

Det vises til den opprinnelige KU-en (hovedrapporten) kapittel 5.4 *Virkninger for kulturminner*. Denne utredningen har tatt utgangspunkt i kjente registrerte kulturminner. Registreringen av fornminner er konsentrert til selve inngrepsområdene og korridorene rundt disse. For nyere tids kulturminner er det gjennomført komplett registrering i inngrepsområdene samt store deler av Ullensaker og Nannestad. De gjennomførte registreringene fremgår av figur 2. To alternativ ble vurdert; det østre og vestre alternativ.

Automatisk fredete kulturminner

Dette er et område som består av ravine- og sandmollandskap som er karakteristiske for denne delen av landet. Gjenstandsfunn og pollenanalyse viser at jordbruksbygdene har en historie fra yngre steinalder. Fra jernalder er det mange monumentale gravhauger og store gravfelt, men mange er ødelagt av nyere tids jordbruk. På Vigsteinmoen like vest for flyplassområdet ligger den største samlingen av gravhauger som er bevart på Romerike, ca 40 hauger, samt en bautastein "Vigsteinen". I influensområdet er det gjort funn av gravhauger, ildsteder, åkre fra eldre jernalder, samt gamle vegfar, hulveger, dyregreaver og kullgroper trolig knyttet til jernutvinning.

Innenfor dagens regulerte og vedtatte plangrense er forholdet til automatisk fredete kulturminner (fornminner) avklart, dvs det ble gitt dispensasjon fra kulturminnelovens bestemmelser ved planvedtak. Kjente og viktige automatisk fredete kulturminner som id

52282 (Kjos) og ikke minst gravfeltet og bautaen på Vigsteinmoen som er nevnt over ligger utenfor planområdet.

Nyere tids kulturminner

Landskapet på Romerike har gjennomgått store endringer, særlig de siste 100 årene. Det er spesielt gårdsbebyggelsen og jordbrukslandskapet som har preget landskapet. Valg av boplassområder kan ha tradisjoner tilbake til middelalder og jernalder. I tillegg til jordbruket har også næringer som sagbruk, jernverk, glassverk og teglverk satt sine spor. Norges første jernbane, hovedbanen, ble lagt over Romerike i 1854 med tilhørende elementer som broer, tunneler, bygninger og andre kulturminner fra jernbanens etableringstid. I tillegg har militærvesenet som offentlig institusjon, spilt en stor rolle i området. Siden tidlig 1700-tall har det vært drevet eksersis på Gardermoen. Fra okkupasjonstiden finnes det store hangarer med buende bærekonstruksjoner.

Oppsummering

En samlet vurdering tilsa at det vestre alternativet hadde størst negative konsekvenser for kulturminnevernet. En forutsetning for valg av det østre alternativet var at Vigsteinmoen og Vigsteinen kunne bevares i sin helhet og opprinnelig sammenheng utenfor flyplassområdet. For nyere tids kulturminner syntes østre alternativ større muligheter for avbøtende tiltak ift hovedkonflikten knyttet til Gardermoen militærleir.

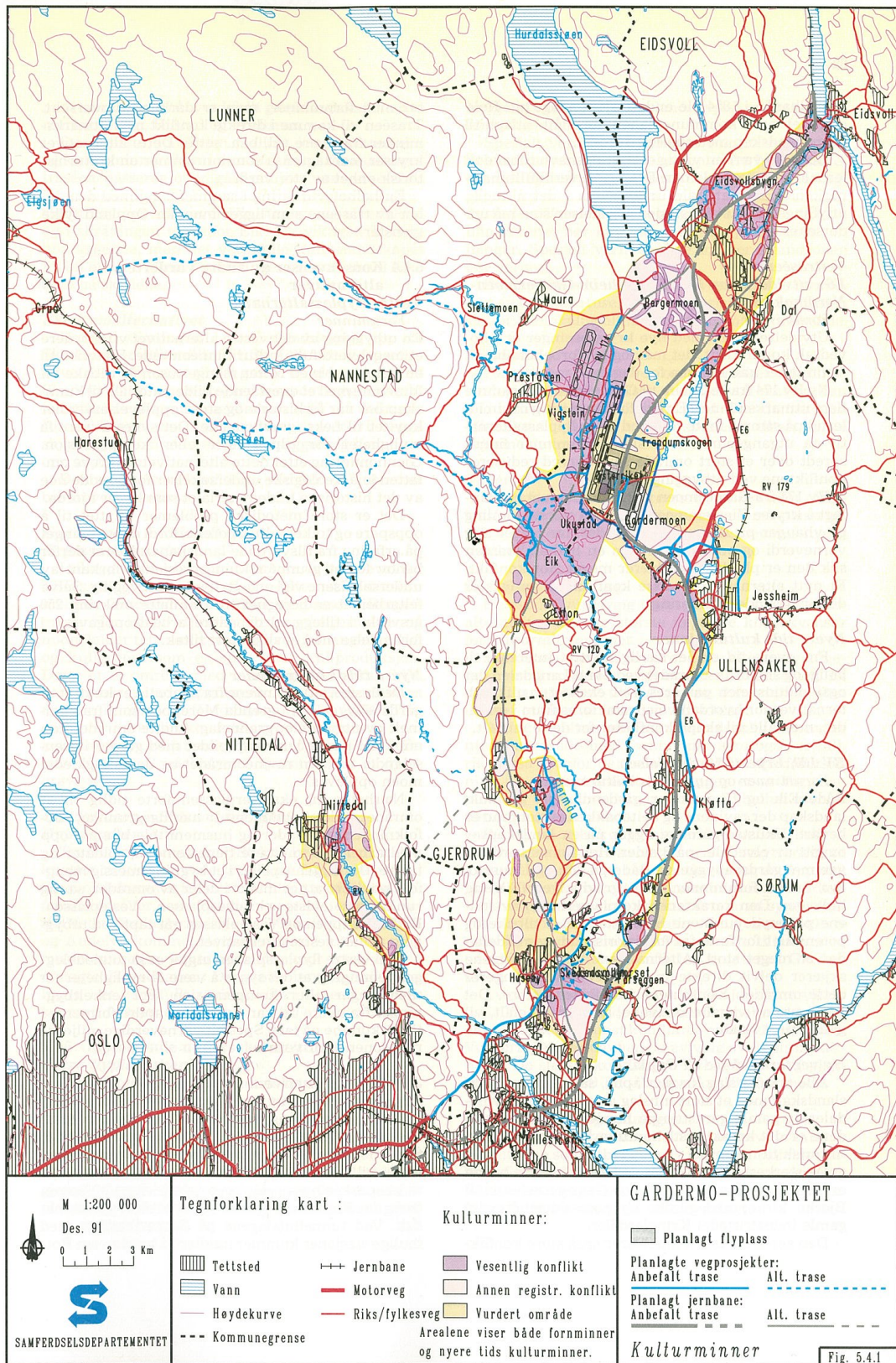
Resultat

Det Østre alternativet ble utbygd. Resultatet ble at Vigsteinmoen og Vigsteinen ble bevart som ønsket, og regulert som spesialområde for bevaring iht pbl. En mengde bygninger som ble direkte berørt, ble flyttet fra flyplassområdet og til det kulturhistoriske senteret vest for planområdet, Sør-Gardermoen kulturpark.



Figur 1: Illustrasjoner fra utredning 1992

Flyttingen av bygningene var en del av vilkårene som et miljøoppfølgingsprogram og kulturvernplan stilte.



Figur 2: Kulturminneregistreringer fra 1998

2 BESKRIVELSE OG VERDIVURDERING

2.1 Tiltaket vurdert ift eksisterende reguleringsplan fra 1993

Her presenteres kort forhold i den eksisterende reguleringsplanen som har relevans i forhold til revidert plan og tema kulturminner og kulturmiljø.

Planavgrensning

Planforslagets avgrensning følger tidligere planavgrensning. I forhold til kulturminner er det særlig viktig at plangrensen mot vest ikke går ut over tidligere plangrense, da forekomsten av automatisk freda kulturminner er stor rett vest for planområdet. Området ved Vigsteinmoen kan være konfliktfyllt ift kulturminnene som ligger utenfor (influensområdet). I telefonsamtale våren 2011 påpeker Akershus fylkeskommune at dispensasjon og frigivelse av automatisk freda kulturminner her er uaktuelt.

Utvidelse av ekspedisjonsbygningen

Planen legger til rette for en utbygging av ekspedisjonsbygningen T2 på flysiden. Dette er en endring i forhold til tidligere plan. T2 er utredet særskilt i en egen konsekvensutredningsprosess.

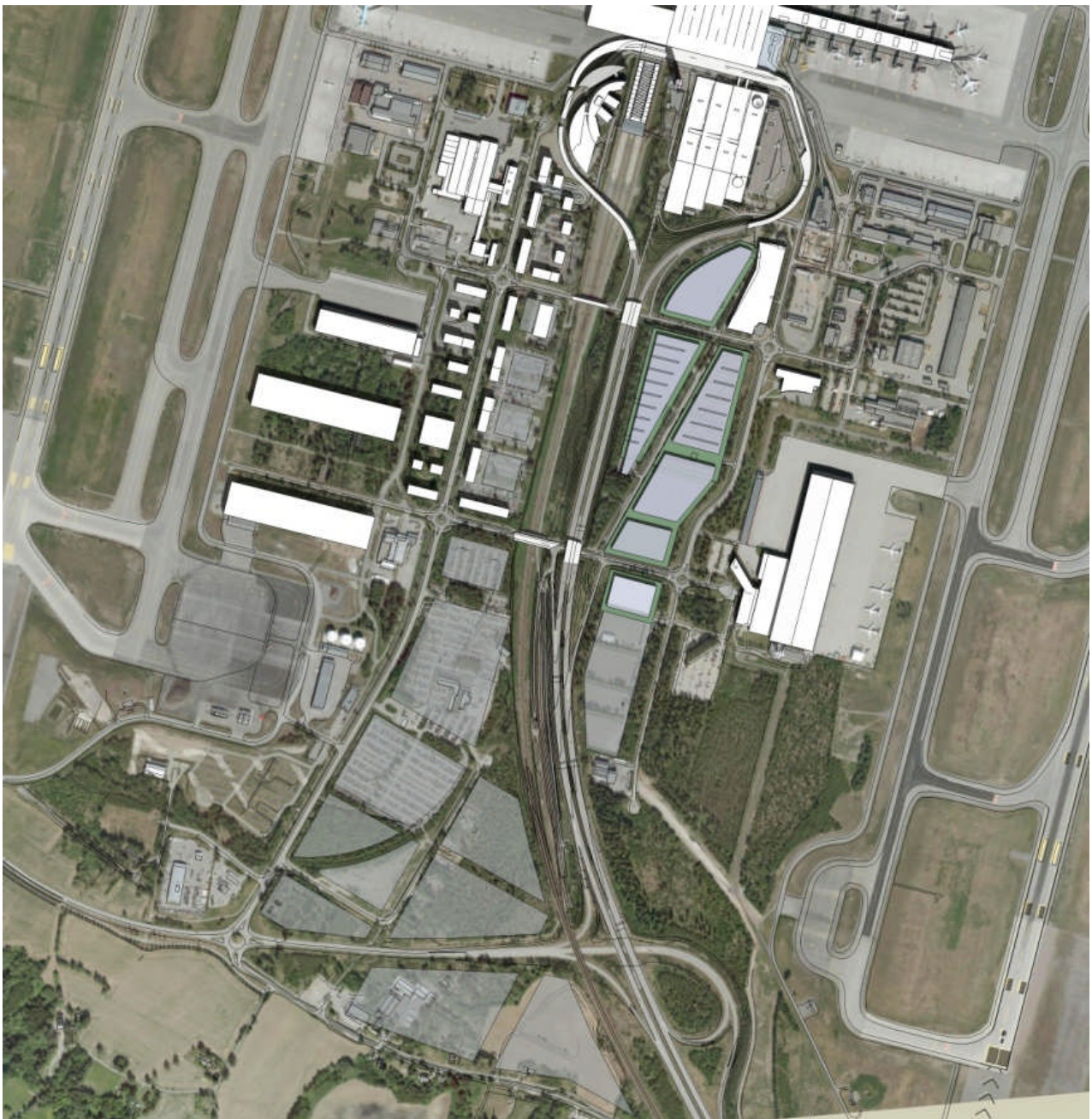
Byggeområder på ekspedisjonsbygningens landside

Reguleringsplanen legger til rette for en utvikling på landsiden av ekspedisjonsbygningen. Det legges opp til en noe økt byggehøyde i enkelte områder (se punkt 3.2). For ekspedisjonsbygning og tårn er det områdene nærmest som er av størst betydning, dvs områdene E2, E3, samt områder inn mot sentralaksen.

Vestsiden av rullebanen

Planen avsetter området V til hangarer, drifts og administrasjonsbygg samt områder med krav om detaljregulering. Vi forutsetter at ingen tiltak skal iverksettes i det området som tidligere var regulert til spesialområde bevaring innenfor planområdet. Kulturminner med samme avgrensning som tidligere spesialområde, skal ivareta forholdene knyttet til tidligere regulering, og avsettes i revidert plan som "hensynssone D- bevaring av kulturmiljø". Hensynssonen skal ivareta vernehensynet for de kulturminnene som ligger utenfor planavgrensningen. Øvrige deler av området vil bli transformert. Planen tar høyde for at den gamle charterterminalen rives.



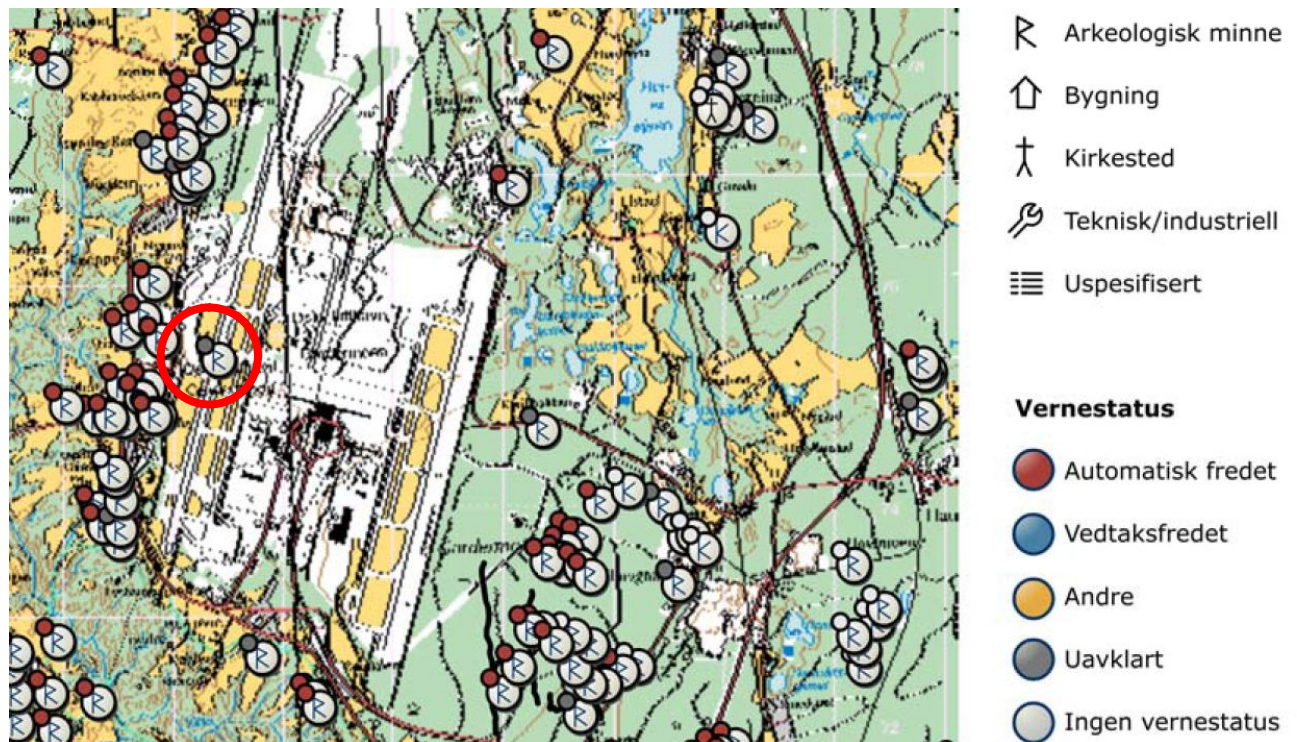


Figur 4: Illustrasjonsplan av landside sør for ekspedisjonsbygningen.

2.2 Kulturminner som berøres i revidert reguleringsplan

Summarisk oversikt over forekomster av kulturminner i, og i umiddelbar nærhet til, planområdet. Kulturminner som blir vurdert særskilt er markert med farge.

Kulturminne	Vernestatus	Kommentar
Ekspedisjonsbygning og tårn, Gardermoen.	Inngår i landsverneplanen verneklasse1 for forskriftsfredning (kml 22a). Har ikke formelt vern etter pbl i dag. Ullensaker kommune har vurdert bygningen å være i verneklasse B1, verneverdig, som bør vurderes for regulering etter pbl.	Inngår i planen. Inngår i utredningen.
Charterterminal på vestsiden av rullebanen.	Har ikke formelt vern etter kml eller pbl i dag. Ullensaker kommune har vurdert bygningen å være i verneklasse B2, verneverdig, som bør vurderes for regulering etter pbl.	Inngår i planen, er foreslått revet. Inngår i utredningen.
Gravfelt Askeladden id 3059.	Uavklart. Kulturminnet er ifølge Akershus fylkeskommune fjernet i 1940.	Innenfor planområdet, midt i dagens rullebane. Kulturminnet er fjernet og inngår derfor ikke i utredningen. Må endres i Askeladden.
En rekke arkeologiske kulturminner på vestsiden av planområdet.	Automatisk freda.	Utenfor planområdet. Forholdet til automatisk freda kulturminner vest for dagens lufthavn er avklart gjennom tidligere prosesser. Disse kulturminnene har stor verdi og frigivelse er ikke aktuelt iht kulturminnemyndigheten. Da plangrensen på foreliggende plan er sammenfallende med tidligere plangrense, og tidligere spesialområde innenfor plangrensen videreføres med hensynssone, forutsettes forholdet til automatisk freda kulturminner å være avklart også for det foreliggende planforslaget. Kulturminnene berøres ikke av planen, og inngår derfor ikke i utredningen.
Sør-Gardermoen kulturpark.	Regulert til bevaring 25/3 1996.	En rekke historiske bygninger, bl.a. ble flere bygninger flyttet hit ved bygging av ny flyplass. Utenfor planområdet. Berøres ikke av planen og inngår derfor ikke i utredningen.
Smestad	Har ikke formelt vern. Ullensaker kommune har vurdert bygningen å være i verneklasse B1, verneverdig høyeste lokal verdi.	Gårdstun og privat smie som har betjent private og Forsvaret. Utenfor planområdet. Berøres ikke av planen og inngår derfor ikke i utredningen.
Vesleplassen	Gårdsbruk og offiseriede boliger, senere forretningsområde. Regulert til spesialområde bevaring.	Utenfor planområdet. Berøres ikke av planen og inngår derfor ikke i utredningen.
En del gårdstun i sør og en gammel kanon-skytelinje i sør.		Utenfor planområdet. Ingen endring i forhold til gjeldende regulering. Ivaretas med hensynssone. Inngår derfor ikke i utredningen.



Figur 5: Kart hentet fra Askeladden som viser automatisk freda kulturminner i området. Da ekspedisjonsbygningen og tårnet er under fredning gjennom forskrift framgår vernet foreløpig ikke av dette kartet, men denne informasjonen fremkommer først når forskriften foreligger. Kulturminne med uavklart vernestatus midt i rullebanen, Avansementshaugen, er fjernet tidligere (1940) og utredet ikke.



Figur 6: Kart fra Kulturminnesøk som viser plasseringen av de automatisk freda kulturminnene på satellitt-foto.

Eisjonsbygning og tårn



Figur 7: Ekspedisjonsbygningen og tårnet. Foto: Bernt Olsen-Hagen

Formålet med fredningen av Gardermoen

Formålet med å frede deler av Oslo lufthavn er å verne et bygningsmessig eksempel på supermodernisme med fokus på teknologi og utvikling kombinert med post-modernismens bruk av bilder og symboler. Fredningen inkluderer både interiør og eksteriør av ekspedisjonsbygningen, og for tårnet - fasade og tårnkabin.

Begrunnelsen er at Oslo Lufthavn er den viktigste inngangsporten til Norge, og representativ for sin tid. Anlegget fremstår med formgivende verdier basert på arkitektoniske verdier som er bærende for landets største møteplass. Landskapsmessig tilpassing har vært betydelig og bærende i prosjektet. Fredningen omfatter ekspedisjonsbygning og tårn. Det er deler av fasaden og bærende konstruksjoner som søyler, dragere og avgangsdekket samt byggets transparente kvaliteter og materialvalg som inngår i fredningen av ekspedisjonsbygningen. De fredete elementene er angitt på en mulighetsstudie for videre utvikling av lufthavnen (deler av denne vist i fig 9).

I beskrivelsen av kulturmiljøet er det den tunge gran og furuskogen som beskrives. På vestsiden har området et mer åpent preg med lauvskog. Adkomstveien går i en svak bue mot terminalområdet og har visuell kontakt med denne ca 800 meter unna. Alle kryssende veier går under adkomstveien. På denne måten får de reisende tidlig god oversikt og visuell kontakt med ekspedisjonsbygningen. Innenfor trafikksløyfen ligger hotell, jernbanestasjon, tårn og parkeringshus. Disse er alle utformet og plassert slikt at direkte siktlinje fra adkomstveien og inn mot ekspedisjonsbygningen sikres. Gesimshøyden på ekspedisjonsbygningen er styrende for øvrige bygg i området, med unntak av tårnet.

Kulturminnevernplan Ullensaker 2008-2012

Fra KULTURMINNEVERNPLAN 2008 – 2012, Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Ullensaker datert 12.08.2008:

*OSL ekspedisjonsbygning med jernbanestasjon og kontrolltårn (vpl 501-14, B1)
Ekspedisjonsbygningen sto ferdig til åpningen av Oslo lufthavn Gardermoen i 1998. Godt eksempel på "Lillehammereffekten" i arkitekturen.*

Status for fredning av ekspedisjonsbygning og tårn Gardermoen

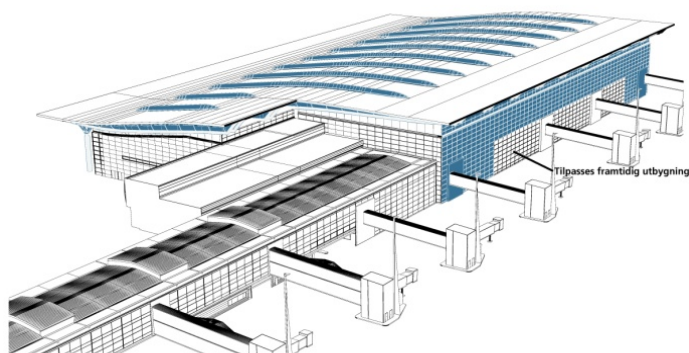
Riksantikvaren opplyser våren 2011 at fredningsutkast er under utarbeidelse, med ferdigstilling før kommende sommer. Fredningsutkastet vil bli sendt ut på høring til involverte parter. Det gjenstår en endelig beskrivelse av omfanget av fredningen, som vil bli avgrenset i samarbeid med Avinor. Til nå er det sagt at fasadene fredes, men ikke de fasadene som berøres av nye tiltak (T2). Fredningsvedtaket vil inneholde en beskrivelse av formål og bestemmelser samt omfang.

Fredningsvedtaket omfatter kun bygningene, ikke utearealer. Avinor har selv skrevet utkast til forvaltningsplan. Fredning vil sikre en juridisk forankring til å bevare disse bygningene, med Designhåndboken som et utgangspunkt. Avinor har deltatt aktivt i denne prosessen.

Gardermoen er en ny måte å frede på fordi man her freder konseptet mer enn konservering slik andre fredninger skjer. Vernemyndighetene er innforstått med at dette er et nytt bygg på en flyplass, og at en dynamisk utvikling vil være nødvendig på sikt. Det vil si at en viss utvikling vil kunne skje innenfor rammen av vernet. Ved en eventuell søknad om dispensasjon vil denne vurderes ut fra formålet med vernet. Så lenge det er flyplassrelaterte tiltak, vil en søknad neppe bli avslått med mindre den går på tvers av formålet.

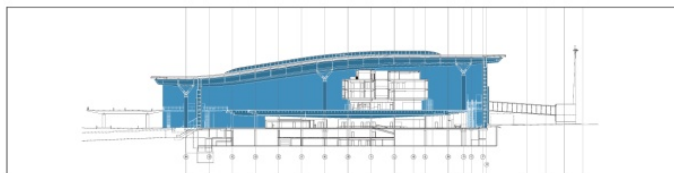
Verdi: Stor verdi.

Figur 8: Ekspedisjonsbygningen



Oslo Lufthavn Gardermoen Sentralbygningen, Perspektiv fra nord-øst

Oslo, 26.11.2008



Oslo Lufthavn Gardermoen Sentralbygningen, Kortsnitt

Oslo, 26.11.2008



Den gamle charterterminalen



Figur 9: GA-terminalen ble bygd av tyskerne, men som hangar. Hangarbuene er godt synlige på dette bildet. Den ble satt i stand til Charter-terminal og åpnet 1.november 1972 da chartertrafikken ble flyttet fra Fornebu til Gardermoen. Den ble benyttet frem til juli 1998, da de åpnet den nye ekspedisjonsbygningen på OSL for de få flyene som gikk der før 8.oktober. Trafikken på Gardermoen gikk som normalt under hele utbyggingsperioden som begynte i 1993 og sto ferdig i 1998.(kilde: Flyprat.no/ historisk forum)

Den gamle charterterminalen er en ombygd hangar fra krigens dager. Bygningen er bygd om til terminal i flere omganger, og var i bruk som charterterminal frem til 1998. Etter dette har bygningen vært i bruk som GA-terminal (for mindre charteruter/-fly). Inne i hangaren er det bygd opp en frittstående bygningskonstruksjon av betongelementer og søyler. Denne delen benyttes som kontorlokaler.

Bygningens bruk som hangar og terminalbygg dekker en vesentlig del av tidsspennet for Norges luftfartshistorie. Terminalbygget er den eneste gjenværende bygningen av sitt slag på Gardermoen. Til tross for flere endringer både i eksteriør og interiør vurderes bygget å ha kulturhistorisk betydning og bevaringsverdi. (Kilde: Fylkesrådmannens vurdering i forbindelse med prosess for evt riving av Charterterminalen, brev av 14.11.2005 fra Akershus fylkeskommune)

Charterterminalen har i dag ikke formelt vern i form av fredning eller regulering, men er av antikvarisk interesse. Bygningen er klassifisert i vernekl B2 av Ullensaker kommune. Fra KULTURMINNEVERNPLAN 2008 – 2012, Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Ullensaker datert 120808:

B2: Bevaringsverdig

Vurderes regulert til arealbruksformål spesialområde bevaring etter Plan- og bygningslovens § 25.6 ved fare for endring i arealplan, melding om byggesak, ved sterkt forfall, eller om det skjer noe ved eller med kulturminnet som kan true kulturminneverdier.

OSL opplyser at den gamle terminalbygningen er i dårlig teknisk stand. Hele taktekkingen må skiftes ut, og på fasadene er det spikret asbestplater som sitter dårlig. OSL har ønske om å rive bygget.

Verdi: Middels til liten verdi

3 VURDERINGER AV KONSEKVENSER IHT PLANPROGRAMMET

Vurderingene er inndelt i forhold til de momenter som etterspørres i planprogrammet.

3.1 Tilpasning av T2 til eksisterende ekspedisjonsbygning

Utvidelse av ekspedisjonsbygningen forutsettes avklart gjennom egen prosess og vurderes derfor ikke her. Utført konsekvensutredning for T2 vil følge saken og det vises til denne. Ut fra dette utredes ikke utvidelse av T2 nærmere i denne rapporten, men hovedtrekkene for dette temaet i eksisterende konsekvensutredning er som følger:

Selv om flyplassen inneholder svært ulike funksjoner med ulike krav til bygninger og anlegg, fremstår flyplassen i dag som et enhetlig anlegg hvor estetisk kvalitet har vært førende for utformingen. Designhåndboken formulerer grunnholdninger og fir føringer for all utbygging ved flyplassen, også for T2-prosjektet og den gjennomførte prosjekteringskonkurransen. Vinnerprosjektet/ løsningsforslaget ases å ivareta arkitektur og design på en god måte, og i samsvar med forutsetningene.

Det må søkes dispensasjon fra vernemyndighetene for alle tiltak som ikke er beskrevet i forvaltningsplanen. Det kan nevnes at Forvaltningsplan for Oslo lufthavn fastholder at bl.a. følgende er tillatt uten ytterligere godkjenning:

- "Nødvendig endring av fasaden mot flysiden ifm terminal 2 er tillatt. Dette gjelder også pirforlengelse"
- "Bygging av terminal 2 med tilknytning til eksisterende sentralbygningens nordfasade".

Det skal i denne utredningen også vurderes og illustreres hvordan endringer i det nye planforslaget kan tilpasses tårnet og ekspedisjonsbygningen som kulturminner.

Premisser i Landsverneplan for Avinor må legges til grunn for videre utvikling av området. Slik vi leser landsverneplanen innebærer dette bl.a. at følgende fire forhold bør ivaretas i videre utvikling av anlegget:

1. Ekspedisjonsbygning og tårn er fredet som kompleks og enkeltbygg. Sammenhengen mellom disse to elementene må derfor ivaretas.

Etablerte siktlinjer i forhold til bebyggelsen skal opprettholdes. Opplevelsen av ekspedisjonsbygningen som destinasjon vektlegges i landsverneplanen. Det må derfor ikke etableres kryssende veger, bygg eller andre elementer over adkomstvegen som ødelegger den reisendes opplevelse av anlegget, herunder sikt og adkomst til ekspedisjonsbygningen.

Vurdering

Planforslaget opprettholder siktakser inn mot ekspedisjonsbygning i sentralaksen for adkomstvegen. Det blir ikke etablert bebyggelse eller andre konstruksjoner som stenger siktaksen eller sammenheng mellom ekspedisjonsbygning og tårn, slik planen nå foreligger.

Når man kommer nærmere bygget og svinger ut mot øst blir sikten uforandret i forhold til gjeldende plan. Sikten inn mot ekspedisjonsbygningen sett fra svingen i adkomstveg mot øst er allerede i dag stengt av det eksisterende parkeringshuset.

Tilpasning av planen

Hensynssone med bestemmelser bør synliggjøre og sikre sammenhengen mellom tårn og ekspedisjonsbygning. Den sentrale siktaksen må ivaretas med klart definerte byggelinjer som sikrer åpenhet i hele området foran ekspedisjonsbygning og tårn. Området i sentralaksen mot adkomstveg bør også vurderes sikret med hensynssone for å sikre at området ikke gjenbygges ved senere planprosesser.



Figur 10: Siktakse mot tårn og ekspedisjonsbygning

2. Landskapsmessig tilpasning har vært en betydelig faktor i videre utvikling av arealene nær ekspedisjonsbygningen og bør også være det i videre utvikling av området. Gran og furuskog på østsiden av adkomstvegen samt løvskog på vestsiden er beskrevet under beskrivelse av kulturmiljøet og bør opprettholdes i størst mulig grad.

Vurdering

Det er gjennom planarbeidet gjort en vurdering av nødvendige grøntbelter for å opprettholde det grønne preget av området som er vist i skisse nedenfor. Ved at disse prinsippene ivaretas i planen, vil det grønne preget i området opprettholdes, om enn noe redusert i forhold til tidligere.

For opplevelse av ekspedisjonsbygningen og tårnet og opplevelsen av disse i landskapet vil det være de grønne beltene på hver side av hovedadkomstvegen og jernbane som er av størst betydning, i tillegg til opprettholdelse av grønt areal i det sentrale området i sentralaksen.

Tilpasning av planen

Det må stilles krav om landskapstilpasning for bebyggelse gjennom reguleringsbestemmelsene. Grønt belte mot adkomstveg kan brukes for å få til god terrengtilpasning.



Figur 11: Til venstre vises grøntbelter som er viktige å ivareta i videre utvikling av anlegget i tillegg til det sentrale området mellom adkomstveg og jernbane. 3D-visualisering til høyre som viser tårn og ekspedisjonsbygning midt i akse. Opprettholdelse av åpenhet i sentralaksen er av stor betydning for opplevelse av kulturminnet i landskapet.

3. Gesimshøyden for ekspedisjonsbygningen bør være styrende for øvrige bygg i området. Ekspedisjonsbygningens høyde er opplyst å være ca 30 m.

Vurdering av planforslaget

For benevnelse av delområder, se plankart i kap 2.5.

Byggeområder på ekspedisjonsbygningens landside:

Ekspedisjonsbygning sone E1: Utvides med T2, som er utredet tidligere. Ellers ingen endring som har konsekvens for deltema kulturminner og kulturmiljø.

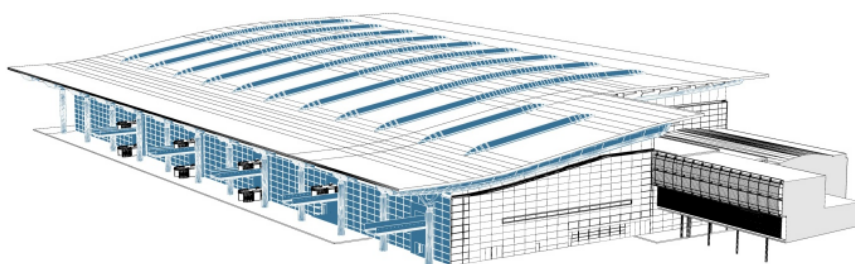
Ekspedisjonsbygning sone E2 med krav om detaljreguleringsplan: Gjeldende regulering setter maksimal byggehøyde til 10 m for parkeringshus og 20 m for servicebygninger for ekspedisjonsbygningens funksjoner med maksimal høyde på 20 m. Kontrolltårn kan ha en maksimal høyde på 100 m.

Sone E2 og E3 er for plass, parkeringshus og servicebygg som hoteller, kontorer, etc. Det blir en øking fra 20 til 24 meter gesimshøyde (inntil 6 etasjers næringsbygg i sone E3). Spesielt den økte høyden på ny bebyggelse i sone E2 vil kunne medføre at ny bebyggelse vil konkurrere med ekspedisjonsbygningen, noe som ikke er ønskelig ift opplevelse av kulturminnet i landskapet. Dette vil kunne gi en negativ situasjon for ekspedisjonsbygning og tårn i forhold til gjeldende regulering. 3Dmodellen viser imidlertid at det er det eksisterende parkeringshuset i dette området som virker mest dominerende i forhold til ekspedisjonsbygning og tårn.

Område S1 har i gjeldende planforslag en maksimal gesimshøyde på 15 m. Planforslaget medfører ingen vesentlig endring i området S1 i forhold til tidligere, byggehøyde 15 m videreføres. Området inneholder virksomhet som har tilknytning til flysiden, som frakt, teknisk base med hangarer, flyplassens drift, etc.

Område S5 og S8 har gjeldende regulert byggehøyde på maksimalt 11m. I planforslaget får felt S5 og S8 en økt byggehøyde til 15m, med en nedtrapping til 11 m mot jernbanelinjen. Denne endringen vurderes ikke å være av vesentlig betydning for kulturminner og kulturmiljø.

Område S6 og S9 Maksimal gesimshøyde: 11 m i gjeldende regulering. Uendret.

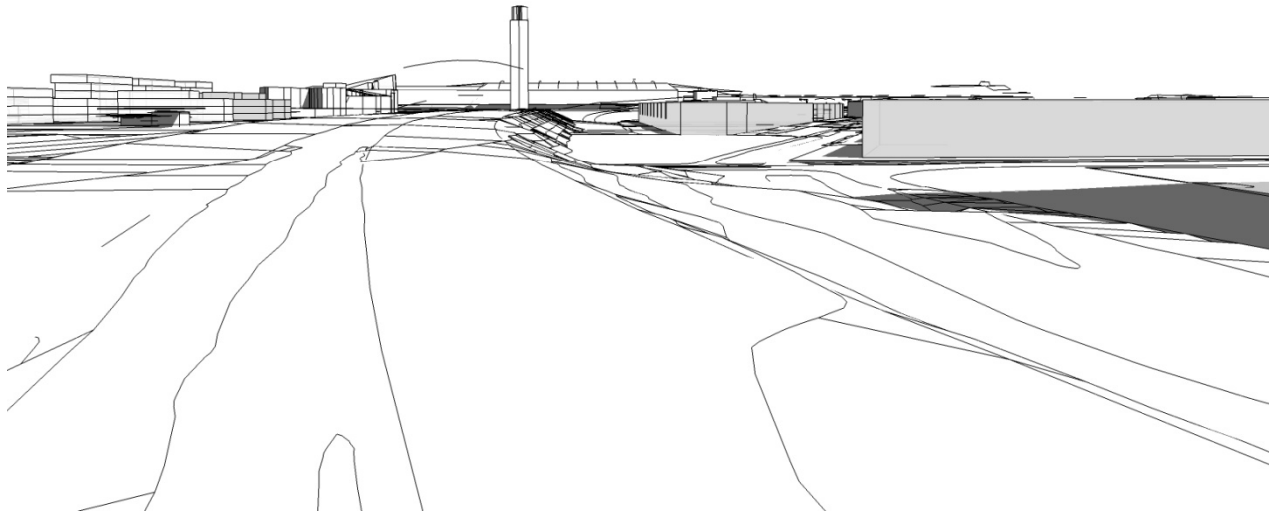


Oslo Lufthavn Gardermoen Sentralbygningen, Perspektiv fra sør-øst

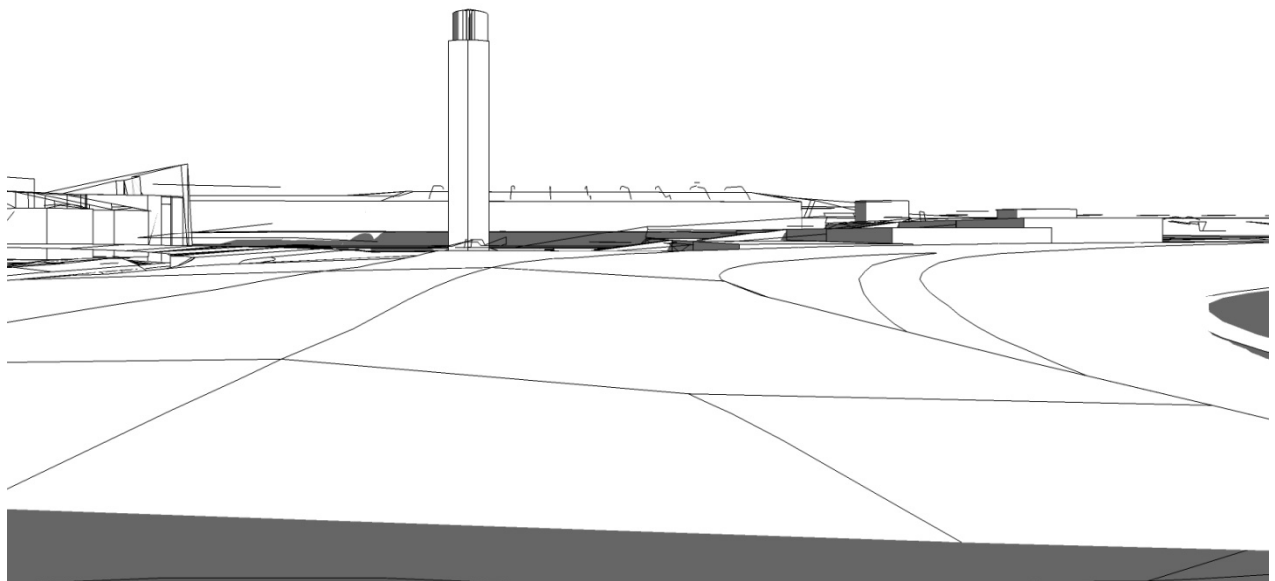
Oslo, 26.11.2008



Figur 12: 3D-visualisering til høyre som viser tårn og ekspedisjonsbygning midt i aksen og forholdet til omkringliggende bebyggelse. Bebyggelsen som planen legger opp til, spiller godt opp mot terminalbygg og tårn. Illustrasjonen viser at det allerede bygde parkeringshuset i sone E2 til venstre for tårnet har en noe uheldig virkning i forhold til helheten og åpenhet rundt kulturminnene. Opprettholdelse av åpenhet i sentralaksen er av stor betydning for opplevelse av kulturminnet i landskapet.



Figur 13: Stillbilde fra 3d-modell som viser tårn og ekspedisjonsbygningens synlighet ved ankomst i den sentrale adkomstvegen, og forholdet til ny bebyggelse på sidene. Den brede åpne korridoren i forbindelse med adkomstveg og jernbane vurderes å være av stor betydning. Tårn og tak fortsatt blir fremtredende ved ankomst til Gardermoen iht denne skissen.



Figur 14: Stillbilde fra 3d-modell som viser at tårn og ekspedisjonsbygning tak fortsatt blir fremtredende ved ankomst til Gardermoen, noe som vurderes positivt i forhold til kulturmiljøet.

Område vest for rullebanen:

Hangarer, drifts- og administrasjonsbygg sone V i gjeldende plan og planforslaget. Planforslaget legger til rette for riving av charterterminalen, som er omtalt annet sted i rapporten.

I planen inngår følgende hensynssoner: Sone HK for bevaring av kulturminner (kode 570). Sone HK for bevaring av kulturminner (kode 570) gjelder et område i vest, en del gårdstun i sør og en gammel kanonskytelinje i sør. Disse hensynssonene dekker tidligere regulering til spesialområde bevaring og det blir slik ingen vesentlig endring i forhold til tidligere.

For områdene E2, S1, S2, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12 og S13 samt V og N stilles det krav om detaljreguleringsplan (tidligere bebyggelsesplan). Dette er i store trekk uforandret i forhold til gjeldende reguleringsplan.

4. Alle endringer i byggene foretas i henhold til fredningen, med forvaltningsplanen og designhåndboken som styrende dokument. Det grunnleggende prinsippet er å bevare mest mulig av den definerte tilstand.

Vurdering av planforslaget

Ekspedisjonsbygning og tårn er ikke sikret utover bestemmelser.

Tilpasning av planen

Det må legges inn hensynssone og i bestemmelser til hensynssone for vern av kulturminner og kulturmiljø. Utforming av bestemmelsene bør skje i samråd med vernemyndighetene.

3.2 Vurdere revisjon av designhåndbok i tråd med ønsket utvikling

Ved vedtak om utbygging av hovedflyplassen på Gardermoen, ble det lagt vekt på at høyest mulig kvalitet på arkitektur og design skulle sikres ved utbyggingen. Det er derfor utarbeidet en egen designhåndbok som gir overordnede retningslinjer for et felles og enhetlig formuttrykk, som vektlegger estetisk kvalitet, og som beskriver hvilke prosedyrer som skal følges for å oppnå dette.

Håndboken består av en generell, overordnet del, samt temahefter inndelt i fire serier; Arkitektur og landskap, grafisk identitet, skiltdesign og kommersiell virksomhet. Innenfor hver av disse er det videre utarbeidet mer detaljerte del-temahefter/ beskrivelser. Designhåndboken ble første gang utgitt i 1995, og den er senere supplert og oppdatert innenfor de enkelte seriene/temaene. Den har status som styrende dokument ved OSL og legges til grunn ved alle prosjekterings- og byggeoppgaver ved flyplassen.

Designhåndboken skal være et styringsverktøy på lang sikt, som må fange opp endringer i forutsetninger innen planområdet. For å ivareta intensjonen med fredningen må Designhåndboken gjennomgås nøyer enn det denne utredningen har hatt rammer for. Designhåndboken må oppdateres i forhold til innholdet i fredningsbestemmelsene. Elementer som det er naturlig å vurdere særskilt er:

- Kritiske siktlinjer og byggehøyder. Opplevelse av kulturminnet i landskapet er avhengig av at området rundt ekspedisjonsbygning og tårn samt kritiske siktlinjer ikke innebygges eller gjenbygges. Ekspedisjonsbygningens høyde skal være førende for

byggehøyder i omkringliggende områder. Designhåndboken bør gå nærmere inn på hvilke bygghøyder som kan aksepteres i de enkelte delområder.

- Grøntdrag: De kritiske områder for grønt på lang sikt bør fastholdes gjennom Designhåndboken.

Se også kap 4.1

3.3 Oppsummering av konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø

Kulturminne	Vernestatus/ verdi	Kortfattet vurdering av omfang og konsekvens
Ekspedisjonsbygning og tårn, Gardermoen	Inngår i landsverneplanen verneklasse 1 for forskriftsfredning (kml 22a). Stor verdi	Planen ivaretar siktlinjer inn mot ekspedisjonsbygning og tårn. Det legges opp til en noe høyere utnyttelse enn gjeldende plan i enkelte områder, noe som ut fra 3Dmodell imidlertid vurderes å være innenfor kulturminner og kulturmiljøets tåleevne. I forhold til kulturminner må det i senere prosesser vies spesiell oppmerksomhet til område E2 og E3 som ligger nærmest de freda byggene. I disse områdene kreves detaljreguleringsforslag ved nye tiltak. Generelt vurderes at bebyggelsen spiller opp mot den freda bebyggelsen på en positiv måte, og sikrer åpenhet i strukturen slik at opplevelsen av kulturminnet i landskapet opprettholdes i stor grad. Det etableres grønne belter mot adkomstveg som skal sikre det helhetlig grønne preget i området. Kulturminnene er ikke sikret med hensynssone.
Charterterminal	Har ikke formelt vern. Ullensaker kommune har vurdert bygningen å være i verneklasse B2, bevaringsverdig. Middels til liten verdi	Planforslaget forutsetter at den gamle charterterminalen rives. Fylkesrådmannen vil ikke motsette seg riving iht brev fra Akershus fylkeskommune 14.11.2005. Riving gir et stort negativt omfang for bygningen vurdert i forhold til tema kulturminner og kulturmiljø. I forhold til bygningens verdi er det vurdert at dette gir en middels til liten negativ konsekvens for kulturminner.
Diverse kulturminner utenfor planområdet	Nyere tid og automatisk freda	Planforslaget får ingen konsekvens for kulturminner utenfor planområdet i forhold til gjeldende plan de ikke berøres direkte. Buffersone for ivaretagelse av automatisk freda kulturminner mot nordvest videreføres som hensynssone.

4 SUPPLERENDE UTREDNINGER

4.1 Designhåndbok

For å ivareta intensjonen med fredningen må Designhåndboken ta opp i seg innholdet i fredningsbestemmelsene. Designhåndboken må gjennomgå næyere enn det denne utredningen har hatt rammer for, og bør revideres i sin helhet i en egen prosess.

4.2 Beskrivelse av saneringsverdig bebyggelse innenfor planområdet

For deltema kulturminner og kulturmiljø er det to gjenstående bygninger innenfor planområdet som gjenstår fra den opprinnelige bebyggelsen. Charterbygningen er beskrevet som saneringsverdig, mens det gamle tårnet og administrasjonsbygningen er oppgradert og i god stand.

Charterterminalen

OSL ønsker å rive charterterminalen, da de mener at bygget er i dårlig teknisk stand og uegnet til ny bruk. Det er for bredt til bruk som f. eks kontorbygg. Det nye planforslaget legger til rette for riving. Det har tidligere vært kjørt en prosess med riving av charterbygget, og Akershus fylkeskommune har i 2005 gitt en uttalelse om at bygningen må dokumenteres. Det er per i dag ikke tatt en endelig beslutning om bygget skal rives, og rivetillatelse er ikke gitt. OSL mener at bygningen uegnet til ny bruk på grunn av byggets bredde. Dersom bygningen evt skal benyttes videre, må utbedring av tak og fasader gjennomføres for at bygget evt skal kunne tas i bruk for en avgrenset tidsperiode. Vedrørende behov for dokumentasjon ved riving av charterterminalen står følgende i uttalelsen fra fylkeskommunen (hentet fra Fylkesrådmannens vurdering i forbindelse med riving av Charterterminalen, brev fra Akershus fylkeskommune 14.11.2005):

På bakgrunn av befarung og opplysninger om byggets dårlige tekniske forfatning og med en utforming som er vanskelig å utnytte, har fylkesrådmannen imidlertid forståelse for at en total renovering av bygget vil være uaktuelt. (...)

Fylkesrådmannen vil ikke motsette seg riving av bygningen. På grunn av byggets verdi som et vesentlig element i landets luftfartshistorie, både under krigen og i sivil luftfart, anbefales det at all tidligere dokumentasjon av bygningen samles under ett. Det gjelder både byggetekniske detaljer og kulturhistoriske sammenhenger. Videre vil fylkesrådmannen be om at kommunen gir pålegg om dokumentasjon av bygningen slik den står i dag, før rivetillatelse gis.

Dokumentasjonen bør inneholde kartfesting og situasjonsplan, foto av bygningen fra alle sider, samt detaljer som dører, vinduer og andre bygningsmessige detaljer, samt innvendige foto fra hovedrom. Dersom det ikke finnes arkitekttegninger må bygningen oppmåles. Det vil i så fall gjelde alle etasjeplaner, fasader og et tverr- og lengdesnitt i målestokk 1: 100.

Det gamle flytårnet og administrasjonsbygningen

På samme måte som for den gamle charterterminalen bør den gamle tårnbygningen med administrasjonsbygget dokumenteres ved evt riving (nord for charterbygningen). Dette bygget var det første bygget på Gardermoen, og har slik en interesse som del av en helhetlig historisk sammenheng. Dette bygget ble rehabilitert en gang rundt 1990-95, og er i bra

stand. Bygningen er ikke klassifisert som bevaringsverdig, og er derfor ikke listet opp innledningsvis.



Figur 15: Det gamle tårnet og administrasjonsbygningen

4.3 Avbøtende tiltak og behov for ytterligere undersøkelser

- Hensynssoner innarbeides i planen iht kap 3.2.
- Dokumentasjon følges opp før evt riving av charterterminal og tårnbygning.

KILDER

Skiftlige kilder

- Kulturminner på norske lufthavner. Landsverneplan for Avinor, Avinor 2010
- Forvaltningsplan for Oslo Lufthavn. 17.09.2008
- KULTURMINNEVERNPLAN 2008 – 2012, Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Ullensaker datert 120808
- Diverse nettsteder: Flyprat.no/ historisk forum
- Telefonisk kontakt med Riksantikvaren
- Telefonisk kontakt med OSL, avd. Bygg
- Telefon og e-post korrespondanse med Akershus fylkeskommune våren 2011
- Telefon og e-post korrespondanse med Ullensaker kommune våren 2011
- Konsekvensutredning for utvidelse av T2
- Designhåndbok for Gardermoen
- Uttalelse fra Akershus fylkeskommune i forbindelse med riving av Charterterminalen, brev datert 14.11.2005.