



OMRÅDEREGULERINGSPLAN FOR NORDRE DEL AV GARDERMOEN NÆRINGS-PARK (GNP) I

PLANBESKRIVELSE



Vedtatt av Kommunestyret 8.3.2016, sak 20/16

Innhold

| | |
|---|----|
| 1. Innledning..... | 2 |
| 1.1 Bakgrunn | 2 |
| 1.2 Mål for planarbeidet | 2 |
| 2. Planprosess | 2 |
| 3. Planstatus - forhold til tidligere planvedtak og overordnede planer | 2 |
| 3.1 Nasjonale og regionale føringer | 2 |
| 3.2 Kommunale planer og relevant arbeid..... | 3 |
| 4. Om områdereguleringsplanen | 5 |
| 4.1 Beskrivelse av planområdet | 5 |
| 4.2 Formål og utnyttelsesgrad..... | 8 |
| 4.3 Nærmere om grønnstruktur..... | 10 |
| 4.4 Trafikk..... | 11 |
| 4.5 Forholdet til overordnet utbyggingsstruktur | 13 |
| 4.6 Estetikk | 14 |
| 4.7 Grus og uttaksnivå, og grunnvann | 15 |
| 4.8 Gjennomføring - rekkefølgekrav, utbyggingsavtaler, eiendomsstruktur mv..... | 15 |
| 4.9 Renovasjon, næringsavfall..... | 16 |
| 5. Konsekvenser av områdereguleringsplanen..... | 16 |
| 5.1 Konsekvenser i forhold til overordnede planer og mål..... | 16 |
| 5.2 Konsekvenser for landskap, kulturminner/kulturmiljøer | 17 |
| 5.3 Økonomiske konsekvenser | 17 |
| 5.4 Støy | 17 |
| 5.5 Risiko- og sårbarhetsanalyse | 18 |
| 5.6 Andre samfunnsmessige konsekvenser | 18 |
| 5.7 Infrastruktur..... | 18 |
| 5.8 Oppsummering konsekvenser..... | 18 |

Endret den 14.3.2016 i samsvar med kommunestyrets vedtak i sak 20/16.

*Bilde på forsiden: Planområdet sett fra Næringsparkvegen, i nordvestlig retning (mot Vilbergvegen).
Foto: Ullensaker kommune*

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

Planområdet ligger sentralt i Gardermoen næringspark (GNP), ved E6 direkte nord for framtidig adkomst (nytt næringspark-kryss V23). Planområdet er på 613 daa. Området er tidligere regulert til næringsformål i en større flatereguleringsplan, vedtatt av Ullensaker herredstyre 20.10.1997. Utviklingen i etterkant tilsier at det er behov for en oppdatert plan. Med etablering av ny hovedadkomst for næringsparken, «næringspark-krysset» (V23), får området en sentral beliggenhet i Gardermoen næringspark (GNP) og god adkomst til E6.

1.2 Mål for planarbeidet

Formålet med planarbeidet er å gjennomføre et planvedlikehold som ivaretar områdets potensiale og legger til rette for variert næringsstruktur i kommunen iht. kommunens overordnede nærings- og arealpolitikk. Herunder legges til rette for næringsbebyggelse i form av lager/logistikk, lettindustri, handel med plasskrevende varer, tjenesteyting og noe kontoretableringer. Videre skal det legges til rette for små- og mellomstore bedrifter. Dette er et helhetlig grep, som må ses i sammenheng med forslag om transformasjon av søndre del av Jessheim næringspark jf. Byplanen vedtatt av kommunestyret 16.6.2014.

Områdereguleringsplanen skal sikre nødvendige avklaringer vedr. formål og utnyttelse, trafikale løsninger og krav til grønnstruktur, grusuttak/terrengnivå og miljø mv. Planen er samstemt med tidligere utført planarbeid for Gardermoen Næringspark, samt detaljreguleringsplanen for E6-kryssene V23 og V24 med veglenker. Denne reguleringsplanen ble vedtatt av kommunestyret den 16.6.2014.

Ullensaker kommune har selv eiendom innenfor området, som planlegges solgt.

2. Planprosess

Saksgang

Forslag til planprogram ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn den 27.2.2012 av Hovedutvalg for overordnet planlegging (HOP, sak 55/12). Planprogrammet ble vedtatt den 29.10.2012 (HOP-sak 245/12), og har vært førende for planarbeidet. Saken ble fremmet for 1. gangs behandling i hovedutvalget for overordnet planlegging (HOP) den 17.6.2013 (sak 146/13). Hovedutvalget vedtok da at saken skulle utsettes. Administrasjonen ble oppfordret til å ha tettere dialog med grunneierne, dette er fulgt opp. Områdereguleringsplanen ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn av Hovedutvalget for overordnet planlegging (HOP) den 22.6.15 (sak 139/15), med høringsfrist 25.8.2015. Områdereguleringsplanen ble vedtatt av kommunestyret den 8.3.16 (sak 20/16).

Områdereguleringsplanen er utarbeidet av kommunen ved Enhet for Plan- og næring, i dialog med grunneierne Ferd og Veidekke jf. HOPs vedtak (sak 146/13).

3. Planstatus - forhold til tidligere planvedtak og overordnede planer

3.1 Nasjonale og regionale føringer

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 av 12.06.2015.

Fylkesmannens forventningsbrev til kommunene (08.04.15) gir en tematisk oversikt over hva Fylkesmannen i Oslo og Akershus mener er viktige prioriteringer for 2015. Dette skal følges opp i rullering av kommuneplanene og i reguleringsplaner.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging (SPR BATP), 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.

Regional plan for handel, service og senterstruktur

Pågående arbeid med regional plan for handel, service og senterstruktur er en rullering av fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur (2001). Planen skal gi målsetninger og retningslinjer for handelsvirksomhet, service og senterstruktur i Akershus.

Plansamarbeidet for Oslo og Akershus

Plansamarbeidet har utarbeidet 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. Den regionale planen ble vedtatt av Akershus fylkesting 14.12.2015 og Oslo bystyre 16.12.2015.

Jessheim/Gardermoen-området er i planen utpekt som et særlig innsatsområde for økt by- og næringsutvikling. Det er viktig at dette understøttes med nødvendig finansiering av statlig og regional infrastruktur, i tillegg til økning i kollektivtilbud. Ullensaker kommune påpekte dette i sin høringsuttalelse til planen, vedtatt av kommunestyret den 2.2.15 (sak 4/15). Det ble i samme uttalelse også vist til manglende avklaring av finansiering for E6-krysset «V23» og fylkesvegnett i samme området. Videre også behov for framtidrettede baneløsninger (gods og persontrafikk).

3.2 Kommunale planer og relevant arbeid

Kommuneplan 2015-2030, vedtatt 07.09.2015

I kommuneplanen er det vedtatt at vekstretningen for Jessheim er mot nord. Jessheim, Gardermoen næringspark og hovedflyplassen (OSL) skal bindes sammen til *Gardermobyen*.

Det er vedtatt måltall for årlig vekst med 1 000 nye arbeidsplasser og 500 nye boenheter. Kommunen har mål om at kommunen skal ha et variert og framtidrettet næringsliv. Videre skal det legges særlig vekt på tilrettelegging for små og mellomstore bedrifter (SMB) og kompetansearbeidsplasser. I kommuneplanen er området avsatt til nåværende næringsbebyggelse.

Illustrasjon 1. Utsnitt fra kommuneplan vedtatt 7.9.2015.



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 Jessheim, hovedflyplassen (OSL) 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. I Gardermoen næringspark ønsker kommunen et bredt næringsliv, med kompetansekrevene arbeidsplasser og næring som utnytter nærheten til flyplassen. De mest arbeidsintensive virksomhetene skal lokaliseres mot kollektivtraseer, herunder busstraseen i sør, som i fremtiden kan bli omgjort til bane.

Reguleringsplan/bebyggelsesplan

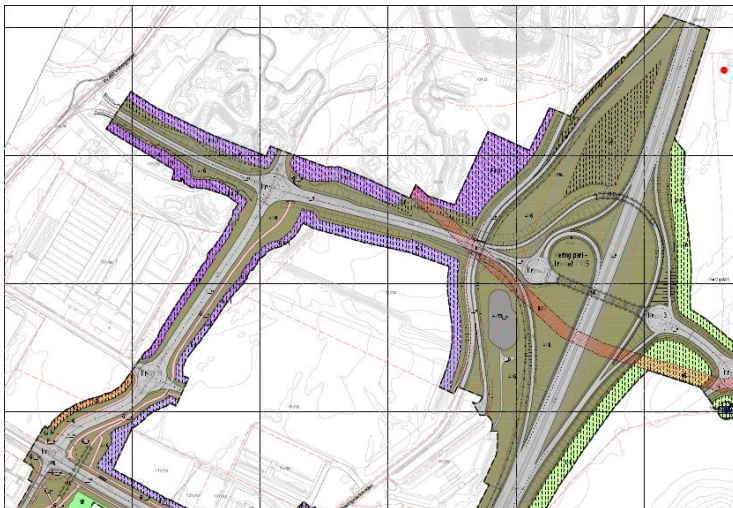
Gjeldende reguleringsplan for denne delen av Gardermoen næringspark ble vedtatt av Ullensaker herredstyre den 20.10.1997. Reguleringsformålet er næring; industri, transport, terminal, lett industri med tilhørende kontor og forretning. Maksimalt bebygget areal (BYA) er 30 %, maksimal byggehøyde er 18 m. Området skal ha et innslag av beplantet areal på minimum 20 % av tomtearealet. Den delen av reguleringsplanen fra 1997 som dekkes av områdereguleringsplanen oppheves ved vedtak av områdereguleringsplanen. Tilsvarende oppheves bebyggelsesplan for en mindre del av planområdet (Ragn Sells Gardermoen AS).

Områdereguleringsplan for Gardermoen næringspark (GNP) II b og c

Områdereguleringsplanen (2011) angir rammene for utviklingen av den siste utvidelsen av Gardermoen næringspark på 2.600 daa. Plankartet vises som illustrasjon i kap 4.1. I forbindelse med dette planarbeidet satte Statens vegvesen krav om nye E6-kryss. Dette er omtalt nedenfor. Vilbergvegen inngår i denne reguleringsplanen, samt også de framtidige adkomstvegene V21 og V22 (lang sikt) til næringsparken fra E6.

Detaljreguleringsplan nye E6-kryss med veglenker

Reguleringsplanen for nytt hovedvegssystem med tilhørende ramper til/fra E6 og tilknytninger mot lokalvegnettet (V23 og V24), ble vedtatt i kommunestyret den 16.6.2014. Et utsnitt av reguleringsplanen er vist nedenfor.



Illustrasjon 2. Utsnitt fra reguleringsplan for E6- kryssene V23 og V24 med veglenker.

Næringspark-krysset (V23) med veglenken V21 vil være den nye hovedatkomsten til næringsparken. Planområdet vil ha atkomst direkte fra V21, i tillegg V21 via Vilbergvegen og Næringsparkvegen.

Flyplasskrysset (V24) skal etter planen stå ferdig bygd til åpningen av Terminal 2 i 2017. Dette arbeidet pågår etter planlagt framdrift.

Kort om status - finansiering av overordnet vegnett

Det har pågått arbeid de siste årene med å utarbeide finansieringsmodeller for infrastrukturen i Gardermoen næringspark. Herunder arbeid med å sikre finansiering av V23 med nødvendige veglenker slik at dette kan bygges så raskt som mulig. Finansieringen av V23 er Statens ansvar. Likeledes er fylkesvegnettet Fylkeskommunens ansvar. Finansieringen er pr. nå ikke gitt tilstrekkelig prioritet av stat og region, det pågår imidlertid arbeid vedr. dette. For å sikre tilstrekkelig framdrift i utbyggingen av området er det en forutsetning at også næringslivet bidrar med finansieringen av overordnet vegnett i forbindelse med utvikling av egne tomter.

I planarbeidet er tidligere forutsetninger lagt til grunn, dvs. at kun Næringsparkvegen skal være kommunal. Kommunen har tidligere signalisert at det ikke er ønskelig med ytterligere overtakelse av private veier, bl.a. i forbindelse med områdereguleringsplanen for GNP II b og c. Dette, samt rekkefølgekravene, vil vurderes helhetlig for næringsparken i forbindelse med planvedlikehold som gjennomføres i 2016/17.

4. Om områdereguleringsplanen

4.1 Beskrivelse av planområdet

Planområdet ligger vest for E6, i nordøstre del av Gardermoen næringspark, ca. 2,5 km nordvest for Jessheim sentrum. Gardermoen næringspark er på totalt 5.000 daa. Planområdet er på omlag 613 daa.

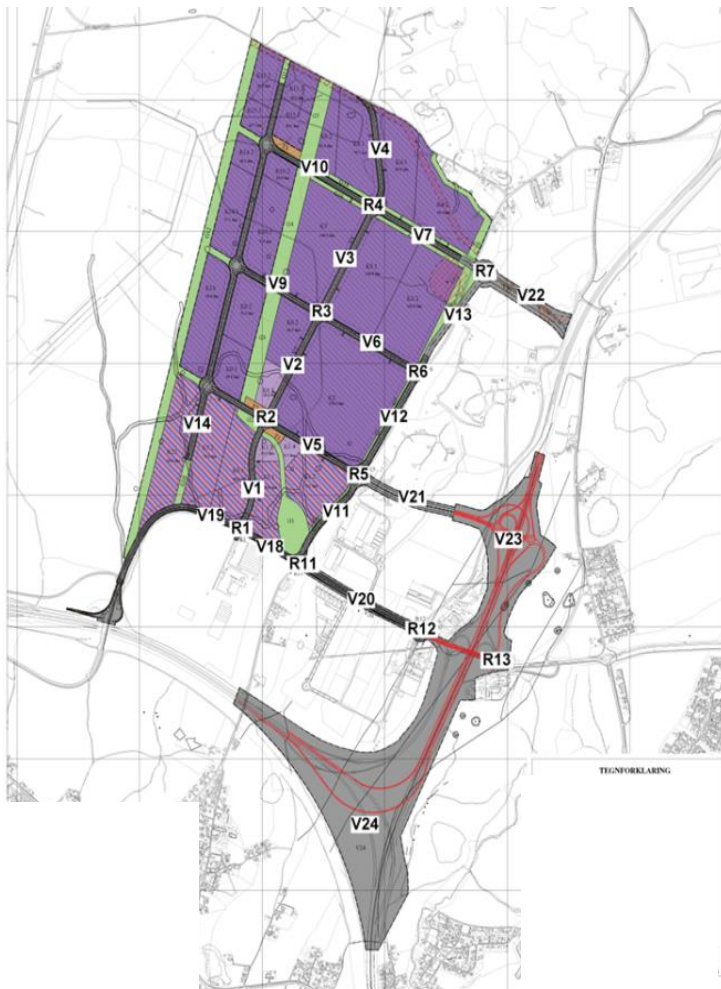


Illustrasjon 3. Illustrasjon av planområdet for Gardermoen næringspark I.

Planavgrensning

Mot sør grenser området mot den framtidige adkomstvegen til næringsparken fra E6, V21 (se kart nedenfor). I vest grenser området til Vilbergvegen og Gardermoen næringspark II b og c, og i øst grenser området til E6. Mot nord avgrenses området mot regulert framtidig nordlig adkomstveg (V22) til Gardermoen Næringspark II b og c. Avgrensningen er redusert i forhold til varsel om oppstart av reguleringsarbeidet. Dette bl.a. som følge av reguleringsplanarbeidet for E6–kryssene med veglenker. Videre er områdets avgrensning redusert i nordlig retning, avgrensningen er lagt inn mot planavgrensningen for områdereguleringsplanen for Gardermoen næringspark II b og c.

Veglenkene V21 og V22, samt Vilbergvegen (V11 -13, framtidig trase) inngår som tidligere nevnt også i reguleringsplanen for Gardermoen Næringspark II b og c («GNP II b og c», vedtatt av Herredsstyret 6.6.2011).



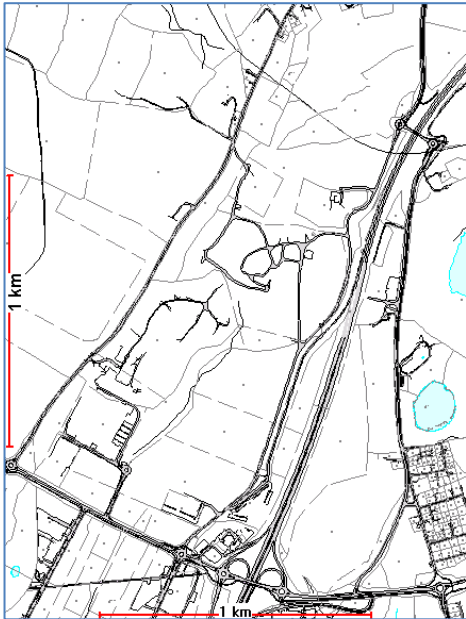
Illustrasjon 4. Illustrasjon med plankart områdereguleringsplan for GNP II b og c, med betegnelser for vegsystem og rundkjøringer.

Dagens arealbruk

Planområdet brukes i dag til grusuttak og bearbeiding av masser (produksjon av asfalt og betong) for bygge- og anleggsformål. Videre drives det produksjon av plantejord. Ragn Sells er også etablert i området, med sin virksomhet (behandling av avfall).

Dagens adkomst

Området har i dag adkomst fra kommunal veg (Næringsparkvegen) som går parallelt med E6, samt fra Vilbergvegen. Dagens vegsystem er vist på kart under.



Illustrasjon 5. Eksisterende vegsystem.

Årsdøgnetrafikk, ÅDT, på Vilbergvegen er på ca. 1.750 kjøretøy (2014). Det foreligger ikke tall for Næringsparkvegen, men trafikken har økt som følge av lokalisering av bomstasjon på E6. Vegene i området er ikke spesielt utsatt med hensyn til ulykker. Med unntak av Fv. 460, mangler atkomstvegene gang- og sykkelveger.



Illustrasjon 6. Dagens atkomst fra Næringsparkvegen til områder med grusuttak. Foto: Ullensaker kommune.

Arealbruk i tilgrensende områder

I sør og vest grenser planområdet til regulerte næringsområder. Områdene er delvis utbygd med ulike typer næringsvirksomhet, herunder hotell, lager-/logistikkvirksomhet, handelsvirksomhet (hagesenter), kontorarbeidsplasser og annen service som bensinstasjon, bespisning mv. Områdene nord for V22 er i gjeldende kommuneplan avsatt til landbruks-, natur- og friluftsmål (LNF-formål). I øst grenser området mot E6.

Eierforhold

Innenfor planområdet er det 11 grunneiere, eiendommene er av forskjellig størrelse. Under følger en oversikt over eiendommene innenfor planområdet:

| | | |
|-------------------------------|--------|------------------------|
| 51/5, 137/2 og 37/67 | 137/41 | 177/12 |
| 51/31, 215/29, 222/4 og 222/5 | 137/42 | 178/37 |
| 137/29 | 152/22 | 215/29, 222/4 og 222/5 |
| 137/39 | 172/19 | |

4.2 Formål og utnyttelsesgrad

Området skal benyttes til næringsformål med tilhørende grønnstruktur, samferdselsanlegg og annen infrastruktur.

Næringsarealene kan brukes til ulike typer næring, herunder plasskrevende handel, kontor, lager og lett industri, samt tjenesteformål mv. Det er avsatt følgende formål:

Byggeområder

- *kombinert bebyggelse og anlegg*
 - Forretning, kontor, næring, tjenesteyting. To områder (88 daa): FKNT1, FKNT2
 - Næring, kontor, tjenesteyting. Tre områder (234 daa): NKT1, NKT2, NKT3
- *næring - tre områder (173 daa): N1, N2, N3*

Grønnstruktur (G)

Grønnstrukturen er i hovedsak lagt innenfor byggegrensene i ytterkant av planområdet og langs veger. Det er i tillegg lagt inn en diagonal struktur mellom feltene FKNT1 og NKT1 som skal sikre forbindelse for gående og syklende inn mot sentrale deler av parken med god kollektivbetjening. Det er satt av totalt 78 daa til dette formålet.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

I planområdet er det lagt inn en hovedvegstruktur (V1-5). Hovedadkomsten fra V21, V1 og V2, er lagt med 17 meters bredde på vegbanen. For de øvrige er det satt av 7 meter. Den eksisterende kommunale *Næringsparkvegen* (V 6.1 og V6.2) inngår i planområdet.



Illustrasjon 7. Planområdet sett fra nordøst med Næringsparkvegen i forgrunnen. Foto: Ullensaker kommune.

Vegtraseen er lagt med 15 meters bredde, og har i midtre partier av området foreslått med ny «oppstrammet» linjeføring. I sør er linjeføringen tilpasset løsningen i reguleringsplanen for V23 og V24. Langs hovedvegene er det lagt inn gang- og sykkelveger med fire meters bredde. Totalt 40,3 daa er avsatt til samferdselsformål. Byggegrensene for de enkelt vegene framgår av plankartet og planbestemmelsene.

Hensynssone høyspenningsanlegg (H370)

Det er lagt inn hensynssone langs eksisterende høyspent-traseer.

Totalareal for reguleringsplanen er 613 daa.

Utbyggingsareal - grunnlag trafikkanalyse

Tomteutnyttelse er angitt som maksimalt tillatt % BRA (bruksareal). Områdene som er avsatt til byggeformål er på totalt 495 daa, med den angitte utnyttelsesgraden gir dette et samlet utbyggingsvolum på 430.000 m² bruksareal (BRA).

Maksimalt tillatt %-BRA varierer fra 125 % for områdene lengst sør (FKT1 og FKT2) til 75 % i nord (N1 og N2). Dette er en noe lavere utnyttelsesgrad enn i Gardermoen Næringspark II b og c. Områdene med høyest utnyttelse og personreiseintensive formål er lagt i områder med akseptabel gangavstand til eksisterende busstrase.

Det foreslås noe mer trafikkgenererende formål enn i gjeldende flatereguleringsplan fra 1997. Utbyggingsvolumet som er angitt er av den grunn begrenset slik at trafikkgenereringen for området samlet ikke skal overstige en virkedøgntrafikk (VDT) på 15.000, som er lagt til grunn for arbeidet med prosjektering av E6-kryssene V23 og V24. Faktorene som er benyttet for beregning av trafikk er valgt ut fra den bredden i muligheter som formålene gir. I etterfølgende detaljreguleringsplanarbeid vil formålene konkretiseres, oppdaterte trafikkutredninger kan da avklare rom for en høyere utnyttelsesgrad. I fremtiden kan det også vise seg at det overordnede vegnettet med nye E6 kryss og tilhørende veglenker tåler mer trafikk fra området enn VDT på 15.000.

Tabell 1. Fordeling av m² (BRA) på ulike formål og delfelt

| Felt | Byggeområde | BRA (m ²) | Maks BRA Plasskrevende varer | Maks BRA Strøktjenende handel (detaljhandel) | MAKS BRA Kontor | MAKS BRA Tjenesteyting/ service | MAKS BRA Næring | SUM BRA BYGG I FELTER |
|-------|-------------|-----------------------|------------------------------------|---|--------------------|---------------------------------------|--------------------|--------------------------|
| FKNT1 | 47 500 | 59 375 | 25 000 | 300 | 3 500 | 2 500 | 28 075 | 59 375 |
| FKNT2 | 40 700 | 50 875 | 21 300 | - | 2 000 | 2 000 | 25 575 | 50 875 |
| NKT1 | 81 200 | 64 960 | | 300 | 1 300 | 5 300 | 58 060 | 64 960 |
| NKT2 | 91 400 | 73 120 | | - | 1 300 | 5 300 | 66 520 | 73 120 |
| NKT3 | 61 300 | 49 040 | | - | 1 000 | 3 900 | 44 140 | 49 040 |
| N1 | 80 900 | 64 720 | | - | | | 64 720 | 64 720 |
| N2 | 50 300 | 37 725 | | - | | | 37 725 | 37 725 |
| N3 | 41 500 | 31 125 | | - | | | 31 125 | 31 125 |
| Sum | 494 800 | 430 940 | 46 300 | 600 | 9 100 | 19 000 | 355 940 | 430 940 |

Restkapasitet på overordnet vegnett – V24

Utbyggingen av krysset mellom E6 og E16, kalt «flyplasskrysset» (V24), skal stå ferdig til den planlagte åpningen av utvidet terminal på OSL i april 2017. Dette gir en begrenset økning i kapasitet på det overordnede vegnettet. Planområdet er tidligere planavklart (ref. gjeldende reguleringsplan fra 1997) og beregnet inn som «avklart»/utbygd i grunnlagsmateriale i forbindelse med V23/V24. De områdene som var planavklart i forkant av arbeidet med områdereguleringsplanen for GNP II b og c, vurderes å ha fortrinnsrett på denne restkapasiteten.

Nærmere om de enkelte utbyggingsområdene

Felt FKNT1 og FKNT2 (forretning/kontor/næring og tjenesteyting)

Innenfor områdene tillates forretning, kontor, næring og tjenesteyting. Handel er begrenset til totalt 46.300 m² handel med plasskrevende varer, og 300 m² strøkstjenende handel. Totalt 5.500 m² kontor («rene» kontorformål). Utnyttelsesgraden er satt til 125 BRA % for begge områdene. Det kan også oppføres bygg for kontor, hotell og annen privat eller offentlig tjenesteyting eller annen næring. Rene lager- og logistikkbedrifter tillates ikke i denne mest sentrale delen av næringsparken. Største tillatte byggehøyde settes til kote +240, dvs. en gesimshøyde/byggehøyde på ca. 40 m, noe som i størrelsesorden tilsvarer 11-12 etasjer.



Referansebilde: Glasvasen kontorbygg, Sverige, Hvor farge er brukt for variasjon i fasadeliv.

Felt NKT1, NKT2 og NKT3 (næring/kontor/tjenesteyting)

Innenfor områdene tillates næring, kontor og tjenesteyting. Handel er begrenset til 300 m² strøkstjenende handel i området NKT1 (lengst vekk fra E6). Totalt 3.300 m² kontor («rene» kontorformål). Utnyttelsesgraden er satt til 80 BRA % for alle tre områdene. Det kan også oppføres bygg for kontor, hotell og annen privat eller offentlig tjenesteyting eller annen næring.

Største tillatte byggehøyde er satt kote +235, dvs. en gesimshøyde/byggehøyde på ca. 35 m (tilsvarende 9-10 etasjer).

Felt N1, N2 og N3 (næring)

Innenfor områdene kan det etableres bygg og anlegg for industri, håndverk, lager, truckstopp (bensinstasjon/vegsserviceanlegg for tungtrafikk) samt midlertidige eller permanente utstillinger for bygg og anlegg. Maksimal utnyttelse settes til 80 % BRA for N1 og 75% for N2 og N3. Største tillatte byggehøyde er kote +230 m, dvs. en gesimshøyde/byggehøyde på ca. 30 m, dette tilsvarer 8 etasjer forutsatt at området bygges rundt kote +203/204 (se også merknad vedr utført oppfylling i området i kap 5.1). Formålene som det legges til rette for i området, tilsier at det er lite sannsynlig med mange bygg i denne høyden.

Områdereguleringsplanen angir en grov struktur for hovedveger (V1-V5) og inndelingen i byggeområder. I etterfølgende detaljreguleringsarbeid vil det være mulig å myke dette noe opp (endre arrondering) så fremt hovedgrepet / hovedhensikten ivaretas.

4.3 Nærmere om grønnstruktur

Grønnstrukturen er, som tidligere nevnt, i hovedsak lagt innenfor byggegrensene i ytterkant av planområdet og langs veger. Det er i tillegg lagt inn en svakt diagonal struktur mellom feltene FKNT1 og NKT1 som skal sikre forbindelse for gående og syklende inn mot sentrale deler av parken med god kollektivbetjening. Det er satt av totalt 78 daa. I tillegg kommer intern grønnstruktur (15%) jf § 4.6 i planbestemmelsene.

G1-G4 og G11 er felles arealer. Øvrige arealer avsatt til grønnstruktur på plankartet hører til det tilstøtende felt for bebyggelse og anlegg. Denne grønnstrukturen skal være åpen for allmennheten og skal ikke gjerdes inn. Det er lagt inn føringer om fleksibilitet. Såfremt hovedgrepet beholdes og arealene avsatt til grønnstruktur er av samme størrelsesorden kan hovedgrønnstrukturen forskyves og tilpasses ved detaljregulering (jf. § 7 i planbestemmelsene).

Det er lagt inn nærmere krav til grønnstrukturen i § 7.2. Denne skal:

- gis en variasjon i bredde og utforming, og bli et strukturerende, rom- og formdannende element både inne i og mellom kvartaler
- bruke eventuelle overskuddsmasser til forming av nytt og mer variert terreng
- bruke toppmasser med humus som vekstgrunnlag for ny grønnstruktur
- tilplantes med ulike typer vegetasjon ut fra funksjon
- utformes for å romme ulike typer utendørsaktiviteter
- fungere med tiltenkt bruk ved etappevis opparbeidelse
- brukes aktivt i overvannshåndteringen
- tilpasses grøntstrukturen inne i kvartalene

Grønnstrukturen i nord, G5 og G6, er overgangssoner mellom framtidig terreng innenfor planområdet og tilgrensende eksisterende terreng utenfor planområdet. Overgangssonene skal etableres som grønne områder. Det skal etableres stedegen vegetasjon og suppleres med ny og hurtigvoksende vegetasjon, samt påføring av masser ved behov. Det skal vurderes tilkobling mot turstier i tilgrensende områder.

4.4 Trafikk

Adkomst og hovedveger

Utbyggingsområdene skal ha hovedadkomst fra ny rundkjøring på V21 sør for planområdet, og Vilbergvegen. På V21 skal det etableres en rundkjøring som vil være en viktig adkomst inn i planområdet. Videre vil området ha adkomst fra Næringsparkvegen, som blir viktig for den interne trafikken i Gardermoen Næringspark.

Gang- og sykkelvegforbindelser

Det er lagt inn gang- og sykkelveger langs hovedvegene som inngår i områdereguleringsplanen (V1-V5 og Næringsparkvegen). Løsningene langs V1-V4 skal kobles på gang- og sykkelvegforbindelsene som skal opparbeides i forbindelse med det nye næringspark-krysset i tilgrensende område i sør. Denne vil krysse *under* den nye hovedadkomsten inn i næringsparken (veglenken V21). Med dette sikres en videreføring av gang-/sykkelvegnettet som er vedtatt i detaljreguleringsplanarbeidet for E6-kryssene.

I planbestemmelsene er det lagt inn krav om at det ved detaljregulering av område FKNT1 skal innpasses gjennomgående gang- og sykkelvegforbindelse i øst/vest-retning fra Vilbergvegen med nødvendig tilknytning til gang- /sykkelveg langs V1 og til gang-/ sykkelveg ved V21, jf. detaljreguleringsplan for V23 med veglenker (E6-kryssene, vedtatt 16.6.2014). Tilsvarende skal det ved detaljregulering av område FKTN2 innpasses gjennomgående gang-/ sykkelvegforbindelse i øst/vest-retning mellom Næringsparkvegen med nødvendig tilknytning til gang-/ sykkelveg langs V1 og til gang-/ sykkelveg ved V21.

Trafikkutredning

I arbeidet med prosjektering og planlegging av E6-kryssene er det laget prognoser for trafikken fra de ulike delområdene i Gardermoen Næringspark. Dette for å sikre riktig dimensjonering av kryss og veglenker. For gjeldende område er trafikken, som tidligere nevnt, beregnet med utgangspunkt i 500.000 m² gulvareal og en virkedøgn trafikk (VDT) på 14.700 biler.

Det er en premiss at beregnet trafikk til/fra området skal være innenfor det som tidligere har vært estimert for planområdet (dvs. ca. VDT 15 000). Det er dette som tidligere har vært lagt til grunn for dimensjonering av det regulerte vegsystemet. En slik trafikkvekst vil innebære at planene ikke vil ha noen avviklingsmessige konsekvenser i forhold til det som tidligere er lagt til grunn. I planarbeidet er alternativer for utnyttelsesgrad og arealformål vurdert, herunder omfanget av handel (detaljhandel/plasskrevende handel).

Planen er grovt anslått til å generere en VDT på 15.000. For utdyping vises det til rapporten fra COWI, datert 17.4.2015. Det vises til nevnte rapport for utdypende beskrivelser vedr. kollektivtransport og gange/sykling. Det foreslås i rapporten en omlegging av rute 811 via Vilbergvegen for å sikre bedre bussbetjening av planområdet, dette utdypes senere.

Parkering

Parkeringsnormen tilsvarer normen fra områdereguleringsplanen for Gardermoen Næringspark II b og c, i tillegg er det lagt en norm for plasskrevende handel.

Parkering for bil:

Maksimalt antall parkeringsplasser skal være i henhold til følgende parkeringsnorm:

| | |
|---|------------------------------|
| Logistikk, lager, terminalvirksomhet: | 1 pr. 400 m ² BRA |
| Produksjon/lett industri: | 1 pr. 100 m ² BRA |
| Kontor, tjeneste, service, kompetanse: | 1 pr. 100 m ² BRA |
| Hotell, konferanse: | 1 pr. 100 m ² BRA |
| Forretning for plasskrevende varegrupper: | 1 pr. 70 m ² BRA |

Minst 5 % av parkeringsplassene skal utformes for forflytningshemmede.

Minst 5 % av p-plasser ved publikumsbygg og større parkeringsanlegg for næring skal være tilrettelagt for el-bil parkering.

Det er kun tillatt med parkering direkte tilknyttet virksomhetene innenfor planområdet.

Krav til parkeringsdekning innenfor kvartalene skal ved vedtak av detaljregulerings-planene sees i sammenheng med kollektivbetjeningen og tilgjengeligheten til fots og med sykkel.

Parkeringsarealer på terreng skal rammes inn av vegetasjon eller andre positive elementer og ha permeable belegningsmaterialer.

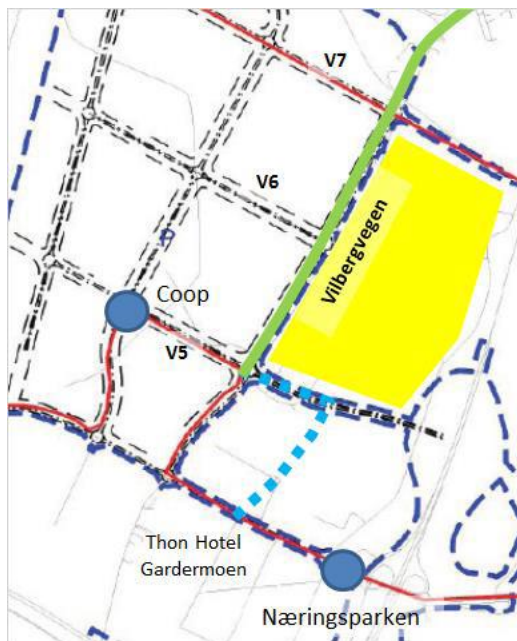
I felt FKNT1 og FKNT2 skal minimum 60 % av parkeringsplasser for bil for bebyggelse som primært inneholder forretning, kontor eller hotell opparbeides under bygg eller i fellesanlegg. Øvrig bebyggelse kan parkeringsplasser opparbeides på bakkeplan, under bygg eller i fellesanlegg. Parkeringsarealer på bakkeplan skal rammes inn og/eller skjermes og ha permeable belegningsmaterialer.

Planområdet ligger i sykkelavstand fra Jessheim stasjon og Hauer seter stasjon på Hovedbanen, samt tilbudet på hovedflyplassen. Terrenget er velegnet for sykling. Det er i planen satt krav om at det skal tilrettelegges med sykkelparkering for minst 20 % av de ansatte.

Kollektivtransport

Hovedstrukturen for kollektivforbindelse mellom Jessheim og OSL gjennom Gardermoen næringspark er lagt langs fv. 174 og fv. 460 i kommuneplanen. Her er det i dag tre bussavganger i timen. Søndre del av planområdet ligger i størrelsesorden 500-700 meter fra bussholdeplassene på denne traseen. Dette er en trase hvor kommunen forventer en vesentlig styrking framover, i samsvar med Ruters planer.

I planarbeidet for Gardermoen næringspark II b og c og det pågående arbeidet med E6-kryssene, er det synliggjort varianter av denne linjen via rundkjøringen R5 og inn til COOP's hovedlager vest for planområdet. Videre signaliserer Ruter at de på noe sikt vil flytte bussruten som i dag går mellom Eidsvoll og Jessheim til Vilbergvegen. Dette vil gi en ytterligere styrking av kollektivbetjening av området. Det vises til vedlagte rapport fra COWI datert 17.4.2015.



Illustrasjon 8. Prinsippskisse for kollektivsystem ved planområdet (illustrasjon fra COWI-rapport datert 17.4.2015). Røde streker viser kollektivtraseer og grønn strek mulig framtidig trase for buss-linje 811. Blå sirkler viser holdeplasser ved Næringsparken og ved Coop. Det er også indikert en lyseblå stipling som alternativ kollektivtrase mellom holdeplassene Næringsparken og Coop. Planområdet er vist med gul farge.

Formål som generer mye personreiser er lagt til sørvestre del av planområdet. Dette er områder som allerede med dagens busstilbud har akseptabel kollektivtilgjengelighet (gangavstand på 500-700 meter) til den eksisterende busstraseen. Det foreslås derfor høy arealutnyttelse i disse områdene og arbeidsreiseintensive formål. Mulighetene for å dra vekslere på Hauerseier stasjon er også vurdert. Konklusjonen er imidlertid at det på kort sikt ikke er planer om å legge bussrutene i området via Hauerseier stasjon. For enkelte kan det imidlertid være aktuelt å kombinere togreise med sykkel.

Områdene i nord har dårligere tilgjengelighet til kollektivtrafikk, det foreslås av den grunn i hovedsak arealekstensive formål (lager/industri) i dette området.

Det er lagt inn krav i bestemmelsene for de søndre områdene (FKNT1 og FKNT2) om at området skal utvikles med sikte på høy bruk av kollektive transportmidler for ansatte og besøkende.

4.5 Forholdet til overordnet utbyggingsstruktur

Utbyggingsstruktur og vekst

Det er stor vekst i regionen. Utvikling av Gardermoen næringspark er et svært viktig næringsområde for både kommunen og regionen. Det er vesentlig å legge til rette for varierte og kompetansekrevede arbeidsplasser. Gardermoen Næringspark har den lokaliseringen og kan få de kvalitetene som er nødvendig for å sikre denne typen etablering. I utviklingen av Gardermoen næringspark legges det vekt på variert næringsstruktur, for å sikre bredde i tilbudet av arbeidsplasser i regionen og robusthet i forhold til konjunkturer. Dette er en premiss i planarbeidet for Nordre del av Gardermoen Næringspark I. Med dette videreføres grepet som er gjort i områdereuleringsplanen for GNP II b og c.

Forholdet til Jessheim og Jessheim næringspark

Grepet om å legge til rette for plasskrevende handel, kontor og varierte bedrifter innen ulike bransjer i Gardermoen næringspark må sees i sammenheng med sentrumsutvikling i Jessheim, herunder transformasjon av søndre del av Jessheim næringspark (ref. Byplan for Jessheim). Dette vurderes å gi en riktig rollefordeling og arealutnyttelse i området Jessheim – Gardermoen næringspark.

Områdereguleringsplanen legger derfor til rette for at den type virksomheter som i dag er etablert i Jessheim næringspark, kan relokaliseres i Gardermoen Næringspark. Det vises til at det er behov for høy arealutnyttelse i områder i gangavstand fra Jessheim stasjon og Nordby stasjon. Jessheim næringspark ligger innenfor dette området. I den vedtatte Byplan, er det lagt til rette for transformasjon av omlag 200 daa i søndre del av Jessheim næringspark. Det er pr. dag handelsvirksomhet på deler av dette området. Hovedtyngden av «bilbyen» på Jessheim ligger i nordre del av Jessheim næringspark. Det må settes av områder for dette i Gardermoen næringspark for å legge til rette for dette, områdereguleringsplanen for Nordre del av GNP I er en del av dette grepet.

Transformasjonen av Jessheim næringspark er et langsiktig grep som vil gå over flere tiår. Det kan i framtiden derfor være behov for ytterligere arealer til plasskrevende handel i øvrige deler av Gardermoen næringspark. Plangrepet og struktureringen av områdene vurderes å være i samsvar med gjeldende statlige og regionale føringer

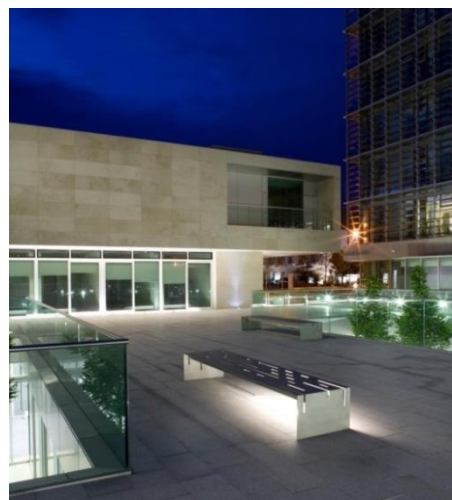
Innenfor planområdet legges det også til rette for små- og mellomstore bedrifter (SMB). Det har de siste årene vært vanskelig for mindre virksomheter å finne egnede tomter /bygninger for etablering. Det er få områder i Ullensaker som er egnet for kombinasjonslokaler, f.eks. for mindre verkstedbedrifter hvor produksjon og kontorfasiliteter kan samles.

4.6 Estetikk

I estetiske retningslinjer fremgår at området skal utvikles som et helhetlig næringsområde med klar stedsidentitet, og et attraktivt besøks- og arbeidssted. Det legges vekt på god organisering, moderne arkitektur og helhetlig estetikk, slik at områdets arkitektur fungerer som en solid merkevarebygger for virksomhetene som lokaliserer seg innenfor området. Bebyggelsen skal plasseres slik at det oppnås kvartalsstruktur og henvende seg mot gaterom, plass eller torg, og det skal tilstrebes variasjon i høyder og utforming av fasader. Videre oppfordres det til bærekraftige og miljøvennlige løsninger og materialbruk innenfor planområdet.



Referansebilde: Variasjon gjennom utforming av torg/adkomst for myke trafikanter. Apollo Business Center, Slovakia

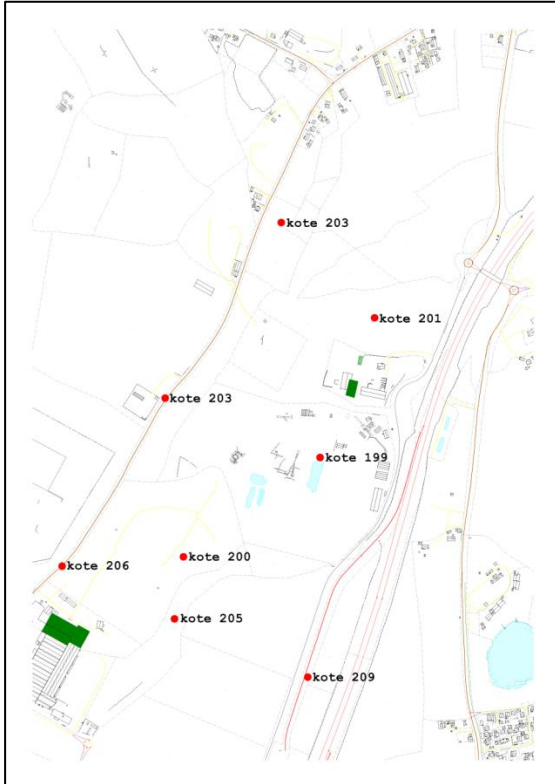


Referansebilde: Møblering av adkomstsoner. Cork County Hall, Storbritannia

4.7 Grus og uttaksnivå, og grunnvann

Grus og uttaksnivå, og grunnvann

Det er satt krav i planbestemmelsene om uttak av grus før utbygging av området. Grusen i området er i stor grad er tatt ut. Området ligger over en viktig grunnvannsressurs. Det er satt krav i bestemmelsene om at all masse skal tas ut ned til minimum kote +201, uttak under kote +198 tillates ikke. Dette er viktig for å sikre grunnvannet og unngå forurensning av grunnvannet. Forurensning av grunnvannet vil også være svært uheldig ettersom dette kan påvirke verdifulle naturområder nedstrøms, spesielt Elstad landskapsvernområde.



Illustrasjon 9. Illustrasjonen som viser planlagt fremtidig terrengnivå.

I illustrasjonen ovenfor er det lagt inn framtidig terrengnivå for området. Kotene i sør (kote 205 og kote 209) er knyttet til høyder på rundkjøringer/kryss langs V22. Kotene langs Vilbergvegen i vest (kote 206, kote 203) er fastsatt høyde på rundkjøringene i områderegeringsplan for GNP II b og c.

Det er tidligere gjennomført oppfylling etter grusuttak nord i planområdet, på deler av kommunens eiendom. Det er gjennomført grunnundersøkelser for å avklare egnethet som byggegrunn og forhold knyttet til framtidig utnyttelse av området (byggenivå). For området N2 er det i bestemmelsene beskrevet at endelig terrenghøyde skal fastsettes gjennom detaljregulering.

4.8 Gjennomføring - rekkefølgekrav, utbyggingsavtaler, eiendomsstruktur mv.

Rekkefølgekrav

For å sikre nødvendig utbygging av infrastruktur er det lagt inn rekkefølgekrav. Det er lagt inn tilsvarende rekkefølgekrav for E6-kryss og veglenker som for GNP II b og c. Det er i tillegg lagt inn rekkefølgekrav for opparbeidelse av deler av Vilbergvegen og Næringsparkvegen, samt for interne veger innenfor planområdet. Videre er det lagt inn rekkefølgekrav for opparbeidelse av park og øvrig grønnstruktur, og krav vedr. eksisterende høyspentlinje mv.

Utbyggingsavtale

I rekkefølgebestemmelsene, jf. § 2 i planbestemmelsene, framgår de krav kommunen vil stille. I forbindelse med detaljreguleringsplanarbeid vil det være ønskelig at det inngås utbyggingsavtaler. En utbyggingsavtale vil være en fordel både for utbygger og kommunen, ved at partene på et tidligere tidspunkt vil få bragt klarhet i de økonomiske forutsetningene. Gjennom utbyggingsavtalen vil ulike forhold /krav i bestemmelsene kunne avklares nærmere mht. bidrag/belastning. For grunneiere/utbyggere som skal selge vil det være en fordel med en avklaring, dvs. at kostnadene til infrastruktur er fastsatt, i stedet for å ha en usikkerhet hengende ved en eventuell refusjon.

Det presiseres at en avtaleinngåelse er frivillig. I tillegg til reglene for utbyggingsavtaler i Plan- og bygningsloven må partene holde seg innenfor avtalelovens regler. Ved inngåelse av utbyggingsavtaler skal de til enhver tid gjeldende prinsippvedtak om bruk av utbyggingsavtaler i Ullensaker kommune legges til grunn.

Eiendomsstruktur

I tidlig fase av planarbeidet har grunneiere bedt om at det tas hensyn til eiendomsstruktur i planen. I dialog med grunneierne har kommunens administrasjon oppfordret partene til å vurdere om ordningen med urbant jordskifte (iht. Jordskifteloven) kan være aktuell. Gjennom jordskifte ses verdier og kostnader i sammenheng og det kan gjøres endringer i eiendomsstrukturen for å sikre en mer tjenlig utforming. Jordskifteloven har som ufravikelig prinsipp om at ingen skal tape på et jordskifte. Det legges til rette for gjennomføring av urbant jordskifte gjennom hensynssone i plankartet (H820) og tilhørende planbestemmelser. Hensynssonen omfatter alt areal unntatt Næringsparkvegen (V6.1, V6.2) og et mindre område avsatt til grønnstruktur (G10), beliggende øst for denne veggen.

4.9 Renovasjon, næringsavfall

En ordning for næringsavfall skal tilrettelegges etter gjeldende regelverk for næringsavfall. Eier er ansvarlig for å legge til rette for avfallshåndteringen av eget avfall innenfor regelverket for den enkelte virksomhet. Forurensingslovens § 32 gir bestemmelser for håndtering av næringsavfall. Kommunen har muligheter for å foreta tilsyn.

5. Konsekvenser av områdereguleringsplanen

5.1 Konsekvenser i forhold til overordnede planer og mål

I planprogrammet for områdereguleringsplanen framgår det at det trolig vil være krav til konsekvensutredning for planarbeidet. Områdereguleringsplanen vurderes å være i samsvar med kommuneplanen, det foreligger en flatereguleringsplan for området med vide formål. Videre stilles det krav om detaljreguleringsplan for samtlige delområder. På grunn av stedets karakter (massetak) er konsekvenser knyttet til naturressurser, biologisk mangfold og miljø å anse som ubetydelige. En ferdigstillelse av området etter grusuttak vil være positivt. De vesentligste konsekvensene planen er først og fremst knyttet til trafikk. Av den grunn er det foretatt en egen trafikkanalyse jf. rapport fra COWI datert 17.4.2015. Som beskrevet er det gjort endringer i planen for å ivareta utvikling i området i samsvar med kapasitet på infrastruktur.

Konsekvenser i forhold til overordnede planer og mål

Områdereguleringsplanen vil bidra til flere og mer varierte arbeidsplasser i regionen og en god fordeling av formål/arealbruk mellom Jessheim og Gardermoen næringspark. Det vises også til rollefordeling mellom Jessheim, Gardermoen Næringspark og Oslo lufthavn Gardermoen jf. i Byutviklingsstrategien for Jessheim, vedtatt av kommunestyret (sak 65/12, den 11.6.2011). Her er det også nevnt plasskrevende handel i GNP.

Områdereguleringsplanen vurderes også å være i samsvar med næringspolitiske målsettinger jf. gjeldende kommuneplan, vedtatt 07.09.2015, samt næringspolitiske strategidokumenter (strategidokument for næring og kompetanseutvikling vedtatt av kommunestyret i sak 116/12, den 3.12.12).

Områdereguleringsplanen åpner for en utvikling av handel lengst sør i planområdet innenfor feltene FKNT1 og FKNT2. Gjeldene regulering tillater forretninger som del av virksomheten, uten at dette er nærmere utdypet i planbestemmelsene. Det presiseres at det avgrenses til handel som har arealbehov og et varesortiment som ikke er egnet for sentrumsområder (plasskrevende handel). Unntatt fra dette er strøktjenende næring i svært begrenset omfang. Planen for øvrig innebærer en skjerping av krav til estetikk/kvalitet og på enkelte områder et tydeligere krav til miljø i forhold til gjeldene planer.

Andre samfunnsmessige konsekvenser

Området ligger som del av en regionalt og nasjonalt svært viktig grusforekomst. Store deler av området har til nå blitt utnyttet som massetak, produksjon av asfalt og betong. Det har vært grusuttak i området i flere tiår, og de drivverdige massene vil være tatt ut i løpet av relativt få år (avhenger av marked og aktørenes planer). Områdereguleringsplanen forutsetter også dette jf. § 3.1 og 4.1 i planbestemmelsene. Pga. langvarig grusuttak er det i liten grad igjen rester av opprinnelig vegetasjon.

Området og adkomstforhold er preget av grusuttaket. Områdereguleringsplanen inneholder vesentlige endringer i området (omlegging av Næringsparkvegen, krav til utforming av bygg og uteområdet). En mindre del brukes i dag av Ragn-Sells AS til behandling av næringsavfall. I kommuneplanen, vedtatt 07.09.2015, er det avsatt et mindre næringsområde for denne typen virksomhet sør for Dal skog.

5.2 Konsekvenser for landskap, kulturminner/kulturmiljøer

Topografi og landskap er preget av at store deler av området er brukt som massetak. I området lengst i nord, vesentlig innenfor 1A (jf. gjeldene reguleringsplan), er det tilbakefylt masser av forskjellig kvalitet. Nord i området er terrenget og utforming av Næringsparkvegen preget av at grusuttaket har vært begrenset av ledningsnett/master. I planforslaget er Næringsparkvegen gitt en riktigere vegføring. Krav om utbedring av Næringsparkvegen og Vilbergvegen er lagt inn i rekkefølgebestemmelsene for planen.

Som nevnt har det pågått grusuttak i området i mange år, det finnes i liten grad gjenværende flora og fauna. Det finnes ikke påvist kulturminner eller kulturmiljø med bevaringsverdige bygninger innenfor planområdet.

5.3 Økonomiske konsekvenser

Hovedvegene V1-V5 er i planen beskrevet at skal være private. Dette er en videreføring av prinsippet som ble lagt til grunn i forbindelse med områdereguleringsplanen for tilgrensende område i vest (GNP II b og c). Det vil gjøres en helhetlig vurdering av dette for Gardermoen Næringspark. Forholdet vil vurderes på nytt i forbindelse med sluttbehandling.

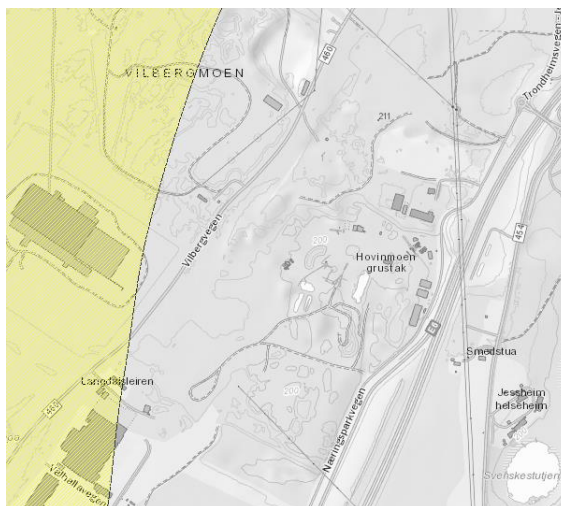
For øvrig vises det til kommunens rolle som grunneier, og framtidig salg om kommunens arealer.

5.4 Støy

Områdene nærmest E6 og Vilbergvegen er støyutsatt, og ligger i gul støysone (L_{den} 55 dB), se illustrasjon 10. Mot sørvest grenser området mot gul støysone for flytrafikk fra Gardermoen (L_{den} 52 dB), se illustrasjon 11. Hoveddelen av området ligger dermed utenfor registrerte støysoner. Virksomheter med støyfølsomt bruksformål bør lokaliseres utenfor de registrerte støysonene.



Illustrasjon 10. Støysone veg GNP 1.



Illustrasjon 11. Støysoner fly GNP 1.

Vegtrafikk er formentlig den betydeligste kilden til luftforurensning i området. Støv i forbindelse med uttak av masser og knusing av masser kan være et problem, men vil opphøre når slik virksomhet avsluttes.

5.5 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Risiko- og sårbarhetsanalysen, se eget dokument, viser at situasjonen for temaene grunnforurensning, støy, håndtering av farlige stoffer og storbrann bedres noe som følge av planen. Dette som følge av krav til miljøoppfølging og tiltak for å forhindre negative miljøpåvirkninger.

5.6 Andre samfunnsmessige konsekvenser

Konsekvenser barn og unge

Ingen spesielle konsekvenser. Avstanden til boligområder og områder der barn normalt oppholder seg er betydelig. Området skal være et næringsområde med trafiksikre løsninger.

Universell utforming

Det er lagt inn krav om universell utforming ved opparbeidelse av uterom og bebyggelse.

5.7 Infrastruktur

Det er lagt hensynsone på kraftlinje som går gjennom området i det nordøstre hjørnet. Kraftlinjen som gikk videre inn i området fra sørøst ble utrangert av Hafslund Nett AS i 2014, og den er derfor ikke ilagt hensynsone.

5.8 Oppsummering konsekvenser

De totale samfunns- og miljømessige virkninger og konsekvenser av områderegeringsplanen vurderes som begrensede og i samsvar med gjeldende areal-, nærings- og transportpolitikk.

Ved detaljregulering av de enkelte delområder må det vurderes om krav om konsekvensutredning utløses. Områderegeringsplanen for nordre del av Gardermoen Næringspark I vurderes med dette som tilstrekkelig utredet.