

OPPSUMMERING AV INNKOMNE MERKNADER MED RÅDMANNENS KOMMENTAR

Den strategiske planen lå ut på kort høring fra 5.-19. nov 2019. Dette for å rekke vedtak før jul og at de pågående planprosessene venter på en avklaring. Den strategiske planen er ikke hjemlet i plan- og bygningsloven, og har derfor ikke trengt å ha politisk vedtak om utleggelse til høring eller følge krav om 6 ukers høringsfrist. Kommunen har mottatt 12 merknader under høringen:

NVE, datert 05.11.2019.

Tiltaket vil kunne påvirke grunnvannet og grunnvannstanden i området. NVE minner om at i henhold til vannressursloven § 43 skal «enhver opptre aktsomt for å unngå at grunnvann påvirkes til skade eller ulempe for allmenne eller private interesser».

Oslo Airport City, datert 8.11.2019.

Som grunneier og langsiktig utvikler og utbygger støtter de etablering av en Strategisk plan for Gardermoen Næringspark, og videre kommunens ønske om et snarlig politisk vedtak i denne forbindelse.

De har innspill til justeringer oppsummert under:

- På side 9 bør den teoretiske modellen (ABC-prinsippet) justeres ved at origo (A) flyttes til den nye bussterminalen litt mot vest.
- På side 11 avslutningsvis bør det stå «bærekraftig by- og stedsutvikling, ikke «eiendomsutvikling».
- På side 19 i Temakartet bør «Kjøltjerdumpa erstattes med «Sentralområdet» og «Byggefelt med byggehøyder – høy (mørkest blå) bør justeres til hele K1 tomten (K1.1, 1.2, 1.3 og 1.4). Gjelder også høydediagrammet på side 21.
- På side 23 – Under Formål første avsnitt er det skrevet veldig spesifikt hva gjelder detaljhandel og detaljorientert om outlet. Vi foreslår følgende tekst: «Ved forespørsel om detaljhandel og andre bransjegliedende handelskonsepter skal det utarbeides konsekvensutredning for påvirkningen for Jessheim sentrum». (Dette med referanse til politisk fastsettelse av planprogrammet for «Sentralområdet» hvor det åpnes for konsekvensutredning av detaljhandel/outlet). Dette relaterer seg også til den Strategiske planens svært detaljerte fokus hva gjelder detaljhandel under nest siste kulepunkt på side 9.
- På side 25 – bør ikke Busstrase fra Jessheimvegen mot nord ligge i Vilbergveien? Slik at flest fremtidige etableringer med arbeidsplasser havner innenfor bussholdeplassenes radius. Turveien bør vel kanskje heller ikke ligge parallelt med Vilbergvegen som Hovedveg?
- På side 27 – Lautmovegen gjennom «Sentralområdet» fra Jessheimvegen og nord til Gardermoen Alle er markert som «Hovedveg», men bør/må være «Lokalveg». Her må gående og syklende prioriteres fremfor tungtrafikk for å tilrettelegge for nye kompetansearbeidsplasser.
- På side 29 – I diagrammet for kollektivnettet bør origo på Jessheimvegen flyttes fra rundkjøringen litt mot vest og ny bussterminal.
- På side 37 - Terreng og massedisponering så bør terrenget kunne variere +/- 6 meter som definert i Områdeplanen, ikke kun +/- 1 meter. I reguleringen av «Sentralområdet» opererer vi med kote +205 også i hele K1, ikke kote +204.

Ellers at takflater i utgangspunktet skal være grønne er bra. Det må for øvrig ikke stå i veien for ønskede/påkrevde sosiale oppholdssoner for arbeidende/besøkende, nødvendige installasjoner og ønskede miljøtiltak som solceller mv. En tenkt «revisjon» av planen ved behov hvert fjerde år i forbindelse med kommuneplanrevisjon, er fornuftig og hensiktsmessig.

Rådmannen kommentar:

Flere av punktene de tar opp gjelder detaljer i den strategiske planen. Rapporten skal ikke leses eller brukes så detaljert eller bokstavelig. Dersom bussruta mellom Eidsvoll og Jessheim flyttes til Vilbergvegen, blir omvegen for stor for de som ikke skal til GNP. Bussen mister da sin attraktivitet for de som skal reise mellom Eidsvoll og Jessheim. Dessuten er det usikkert hva som skjer med Livegen og Vilbergvegen fra Li-krysset når veg V22 blir bygd mellom Vilbergvegen og Trondheimsvegen.

Turvegene legges i hovedgrønnstrukturene. Langs Vilbergvegen frigjøres det areal når vegen omreguleres fra 4-felt til 2-felt. Når Vilbergvegen beholdes i dagens trase, vil turvegen ligge på et lavere nivå på østsiden der grusen er tatt ut nord for V21. Føringerne for fremtidig terrenghøyder opprettholdes med kote +/- 1 meter innenfor hvert kvartal. Når rapporten anbefaler +204 så betyr det at man kan legge til grunn både +203 og +205. Dessuten avklares detaljene nærmere i reguleringsplanene i samråd med Direktoratet for mineralforvaltning.

Planen endres på disse punktene:

- Byggehøyden endres til nest høyeste nivå vest for Lautmovegen.
- «Kjøltjerdumpa» brukes kun på temakart Landskap.
- Veg V25 (Valhallavegen) markeres som Hovedveg mens Lautmovegen gjennom sentralområdet i GNP II blir Lokalveg. V25 blir en viktig og trafikkert atkomstveg til næringsområdene langs Jessheimvegen øst i GNP.

HJH-Rådgivning, datert 13.11.2019.

De gir sin tilslutning til de overordnede målsetningene, og mener det er fornuftig med et plangrep som bidrar til oversiktighet og forutsigbarhet.

Avinor, datert 18.11.2019.

De foreslår en setning om 3.rullebane byttet ut med; «Rullebanen med tilhørende instrumentering har betydning for mulig høyde på bygg og konstruksjoner i GNP». Avinor har ikke restriksjoner for farger og materialbruk, og et punkt om dette kan derfor tas ut. De foreslår nytt punkt om belysning: «Belysningen må ikke sjenere eller villedende lufttrafikken. Kraftig oppadgående belysning tillates heller ikke.» . De mener også at den laveste byggehøyden bør angis for områdene lengst vest.

Rådmannens kommentar:

Den strategiske planen utfordrer ikke høyderestriksjonene fra Avinor, dette gjelder også områdene lengst vest. Avinor sine forslag om endring av retningslinjene følges opp.

Astrup og Hellern, på vegne av FFV Gardermoen AS, Sverre Knutsen AS og Ragn-Sells AS, datert 18.11.2019.

De er positive til å samle tidligere veiledere til en samlet plan som kan skape forutsigbarhet. Oppsummert har de to hovedmerknader til planen. Den er for lite differensiert mellom områdene for arealkrevende virksomheter og de mer urbane områdene langs Jessheimvegen. Kvalitetene det ønskes å oppnå krever ulike virkemidler tilpasset formål og utbygging. Det andre er at planer som foreslått utarbeidet ved detaljregulering er for omfattende slik at det

ikke blir fleksibelt nok. Detaljerte utomhusplaner, konsept for belysning, skiltplan, fargeplan, planteplan etc. bør heller utarbeides til søknad om tiltak.

Ellers har de utdypende merknader; Fasadene bør ikke knyttes utelukkende til byggegrense mot veg da arealkrevende virksomheter trenger store områder for manøvrering og uteområder. Det bør heller settes krav om at inngangspartier skal være godt synlige og at det skal være god og sikker atkomst for myke trafikanter. Prinsippforbindelsene, særlige diagonale, er i ikke forenlig med arealkrevende virksomheter. Vegetasjonsdekket og toppmassene som tas av kan brukes til revegetering på områder hvor uttak av grus og sand er ferdig. Faseplanene bør inngå som en del av detaljreguleringsarbeidet, og ikke komme som et tillegg til reguleringsprosessen.

Rådmannens kommentar:

Det er ikke meningen at den strategiske planen skal leses og tolkes så detaljert og bokstavelig. Den har en visjon og målsetning om kvalitet som hele næringsparken bør strekke seg etter. Differensieringen mellom kvalitetskravene vil skje i de enkelte detaljreguleringsplanene, basert på formål og virksomhet. Mange av de oppfølgende planene den strategiske planen lister opp, er ment stilt som krav i bestemmelsene og skal leveres til byggesøknadene. Dette kom ikke godt nok fram i høringsutkastet. Snarvegene/prinsippforbindelsene er også ment for i sikre raskest mulig veg fra bygningene til omkringliggende gang/sykkelveger og bussholdeplasser. Det kan f.eks minimum være en bakdør på et stort lagerbygg og en port i gjerdet som gjør at de gående ikke trenger å gå et par km rundt kvartalet. De nevnte faseplanene er ment å ivaretas i planbeskrivelsen og rekkefølgebestemmelsene til detaljreguleringene. Ordlyder endres i planen for å klargjøre blant annet krav til oppfølgende planer, og at det blir krav om at inngangspartier skal være godt synlige og at det skal være god og sikker atkomst for myke trafikanter.

Fylkesmannen i Oslo og Viken, datert 18.11.2019.

De forutsetter at planen er i tråd med føringene i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, og vil følge opp videre planlegging i området ved uttalelser til arealplaner etter plan- og bygningsloven.

Ruter, datert 18.11.2019.

De støtter at arbeidsplassintensive og besøksintensive virksomheter skal etableres langs kollektivtraseen, og at det legges til rette for kollektivfelt i Jessheimvegen. Det foreligger ingen planer i dag for omlegging eller endring av kollektivtilbudet, men markedet kan på sikt gjøre det aktuelt med endret tilbud.

Statens vegvesen, datert 18.11.2019.

Strategisk plan synes å være et godt utgangspunkt for et overordnet felles grep og en forutsigbar utvikling av næringsparken for alle berørte aktører. Det reviderte rekkefølgekravet til nødvendig veginfrastruktur bør omtales i planen. De ønsker heller ikke at det legges opp til en eksponering mot E6 og E16 da dette kan gi økt fare for distraksjon av trafikantene. De savner omtale av utfordringene med vare- og godstransporten, mengde, behov og forholdet til myke trafikanter. De forutsetter at vegnettet og veghierarkiet tar utgangspunkt i deres innspill til NTP ; E6-GNP Grunnlagsdokument av 07.05.2019. Den strategiske planen bør legge føringer for etablering av et område til døgnhvileplass for godstrafikk.

Rådmannens kommentar:

Den strategiske planen tar utgangspunkt i eksisterende og regulert vegnett, i tillegg til andre forslag og føringer. Planen endres på følgende områder; Rekkfølgekravet til V23-krysset m.m omtales flere steder, faren for distraksjon omtales og punkt om døgnhvileplass er tatt med som retningslinje.

Bane Nor, datert 19.11.2019.

Utviklingen i GNP har ingen direkte betydning for eksisterende jernbaneinfrastruktur, men vil kunne ha betydning for antall reisende til togstasjoner i nærheten. Ny godsterminal på Hauer seter kan få stor betydning for miljøvennlig godstrafikk i GNP. Veksten i transportarbeidet må i hovedsak løses ved økt gange, sykkel og kollektivtransport. Strategien bør bli tydeligere på at busstrafikken og forbindelser for gående og syklende må bli betydelig bedre hvis det skal satses på arbeidsplassintensive virksomheter.

Gardermoen Utvikling, datert 19.11.2019.

De gir sin tilslutning til forslag til strategisk plan, og ser det som det viktigste grepet at vedtatt vegsystem beholdes i størst mulig grad.

Akershus fylkeskommune, datert 19.11.2019.

De støtter strategien som i stor grad følger opp regionale føringer. De støtter også Statens vegvesen i at planen burde belyse vare- og godstransportens behov og eventuelle konflikter med sikkerheten for myke trafikanter.

Adv. firma Ræder AS for Food Folk Norge/MacDonalds, datert 19.11.2019

De støtter forslaget om at areal langs Jessheimveien skal være publikumsrettede virksomheter med aktive fasader, og at det åpnes opp for høy utnyttelse. Imidlertid viser temakartene forskjellig for dagens næringsområde ved MacDonalds. Temakartet for næringsutvikling og utbygging viser kun deler av arealet til næring med høy byggehøyde, mens temakart landskap viser alt her som grønnstruktur. Dette er arealer som etter gjeldende reguleringsplaner og kommuneplanen er avsatt til byggeområder for næring og hvor det allerede er etablert næringsvirksomhet. Dersom man skal oppnå forutsigbarhet, kan man ikke skape usikkerhet for de næringsdrivende som allerede har valgt å etablere seg i Gardermoen Næringspark. Om den strategiske planen skal gjennomføres slik den nå foreligger, vil Scandic Gardermoen, Food Folk Norge og Certas Energy, som allerede er etablert, måtte legge ned virksomheten på dagens eiendommer. Planen skaper således stor usikkerhet knyttet til fremtidig utvikling og drift av disse virksomhetene.

Food Folk Norge mener derfor at byggeområdet for høy utnyttelse må trekkes lenger østover mot E6, slik at det også omfatter området hvor det i dag er etablert næringsvirksomhet. Når det gjelder grønnstruktur på denne delen av næringsparken, trenger det ikke settes av et bredere areal enn nødvendig for å etablere den planlagte turvei/skiløype/ sykkeløype. De mener ellers at Hovinmovegen vil være korteste veg fra V23-krysset til sørøstre del av næringsparken når det blir bygd, og at den vil avlaste Vilbergvegen.

Rådmannens kommentar:

Det er ikke meningen at den strategiske planen med streker og skravur på temakartene skal leses og tolkes så detaljert og bokstavelig. Planen er ikke juridisk bindende og vil ikke få tilbakevirkende kraft. Hovinmovegen vil gå i kulvert under V23-krysset/V21-vegen uten kobling. Atkomsten til «MacDonalds-området» vil etter bygging av V23, skje via V21, V25/Valhallavegen, Jessheimvegen og ny atkomst via Hovinmovegen. Planen rettes opp slik

at dagens næringsvirksomhet slik at den vises som opprettholdt, bortsett fra Vegstasjonen. I tillegg endres V25-vegen/Valhallavegen til hovedveg.

CBRE / Certas Energy Norway AS (Esso), datert 2.12.2019

De påpeker at de ikke er tilskrevet med informasjon om høringen av den strategiske planen, selv om Certas står oppført som hjemmelshaver til gnr 137/37. De stiller spørsmål ved at i temakartet for næringsutvikling og utbygging vises kun deler av eiendommen til næring med høy byggehøyde, mens temakart landskap viser alt her som grønnstruktur med turveg og løypenett tvers over eiendommen. Dette er arealer som etter gjeldende reguleringsplaner og kommuneplanen er avsatt til byggeområder for næring, og den strategiske planen må ikke føre til unødvendig belastninger for de næringsdrivende. Essostasjonen, McDonalds og Scandic Hotel må sikre like gode atkomstmuligheter.

Rådmannens kommentar:

Den begrensede høringen av den strategiske planen ble sendt til de som ga tilbakemelding eller møtte opp på info-møtet i september. Alle hjemmelshaverne ble tilskrevet forut for infomøtet. Temakartene blir rettet opp. Atkomsten til «MacDonalds-området» vil etter bygging av V23, skje via V21, V25/Valhallavegen, Jessheimvegen og ny atkomst via Hovinmovegen.