

Ullensaker kommune

DETALJREGULERINGSPLAN FOR FV.1496

Trondheimsvegen: Cath. Guldbergs veg- Jessheimkrysset GS-tilbud

Planid: <xxx>

Dato: 24.01.2022

Planinitiativ



Figur 1 Trondheimsvegen ved Teisengården, sør på strekningen, 24.01.2022.

Innhold

1. Innledning	3
1.1 Forslagsstiller	3
1.2 Kontaktinformasjon	3
1.3 Plannavn.....	3
2. Overordna føringer.....	4
2.1 Gjeldende plansituasjon.....	4
2.2 Statlige planretningslinjer.....	4
2.3 Regionale føringer	4
3 Viktige innledende vurderinger.....	6
3.1 Historikk.....	6
3.4 Vurdering av viktige hensyn	6
4. Planforslaget	6
4.1 Formål.....	6
4.2 Avgrensning	7
4.3 Forventede problemstillinger	7
4.6 Planområdets omfang	8
4.7 Skisser av forslag.....	8
4.8 Samfunnssikkerhet	10
5.1 Forslag til fremdrift	10
5.2 Varsel om oppstart.....	10
5.3 Medvirkning.....	11
7. Annet.....	12

1. Innledning

1.1 Forslagsstiller

Forslagsstiller er Viken fylkeskommune, avdeling for Samferdselsplanlegging og forvaltning Viken nord.

1.2 Kontaktinformasjon

Forslagstiller: Viken fylkeskommune, avd. Samferdselsplanlegging og forvaltning, Viken nord.

Plankonsulent: Asplan Viak AS

Prosjektleder: Silje Andrea Sæverud og Katrine Eliassen

Mail: siljesa@viken.no og katrineel@viken.no

Tlf: 98451405 og 45260042

1.3 Plannavn

Fv. 1496 Trondheimsvegen: Cathinka Guldbergs veg - Jessheimkrysset GS-tilbud

2. Overordna føringer

2.1 Gjeldende plansituasjon

Se vedlagt dokument for oversikt over tilgrensende reguleringsplaner.

2.2 Statlige planretningslinjer

- **Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging**

- Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.

- **Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)**

Formålet med denne retningslinjen er å forebygge støyplager og ivareta stille og lite støypåvirkede natur- og friluftsområder gjennom å:

- anbefale etablering av støysoner som skal sikre at støyutsatte områder rundt eksisterende støykilder synliggjøres
- gi anbefalinger om hvor bebyggelse med støyfølsomt bruksformål ikke bør etableres, og hvor etablering bare kan skje med særlige avbøtende tiltak
- gi anbefalinger for støygrenser ved etablering av nye støykilder, slik at disse lokaliseres og utformes med tanke på å hindre nye støyplager.

- **Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging**

Hensikten med denne retningslinjen er å forebygge helseeffekter av luftforurensninger gjennom god arealplanlegging.

Denne retningslinjen skal bidra til å ivareta hensynet til menneskers helse og trivsel gjennom:

- å gi anbefalinger for når og hvordan lokal luftforurensning skal tas hensyn til ved planlegging av virksomhet eller bebyggelse
- å gi anbefalinger med hensyn til områdets egnethet for ulike arealbruk ut fra luftforurensningsforhold, samt vurdere behovet for avbøtende tiltak

2.3 Regionale føringer

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus vedtatt i 2015.

Formålet med planen er at regionen planlegger for et arealeffektivt utbyggingsmønster basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur, med et transportsystem som knytter regionen sammen og som er effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport

2.4 Kommunale føringer

Hovedplan for sykkelbyen Jessheim (2004) definerer et hovedsykkelveinett for Jessheim sentrum, og foreslår tiltak som bør gjennomføres for å bidra til god tilrettelegging og økt sykkelbruk. Prosjektstrekningen er definert som hovedsykkelrute, hhv. del av rute sør (Cath. Guldbergs veg til Gotaasalleen og rute sentrum (Gotaasalleen til Jessheimkrysset).

Byplan Jessheim (2014) viderefører prinsipp for Trondheimsvegen som hovedsykkelrute i sentrum. Planen har rekkefølgebestemmelser for prosjektstrekningen for tosidig sykkeltilbud.

Prosjektstrekningen er omfattet av mobilitets- og byutviklingsstrategien (vedtatt 2020), som definerer strekningen som bygate og del av byrute for sykkel. Strategien definerer et ønsket prinsipp for strekningen, som bygger videre på hovedplan for sykkel og Byplan Jessheim.

Mobilitet- og byutviklingsstrategien, som skal være styrende for all utvikling og planer i Jessheim, har disse hovedmålene:

- Grønn mobilitet: Jessheim skal være en by som inspirerer til gåing og sykling, og som fremmer bruken av buss og tog
- Byliv: Jessheim skal ha inviterende og aktive byrom med gode møteplasser for alle

Strategien har disse fire delstrategiene for å nå målsetningene:



Figur 2. Illustrasjon hentet fra mobilitet- og byutviklingsstrategien for Jessheim.

Alle fire strategiene er relevante for prosjektstrekningen, og prosjektmål gjenspeiler og bygger opp rundt disse. Strategi 3 er definert og konkretisert i Mobilitet- og byutviklingsstrategien, er i tråd med nasjonale og regionale føringer for byutvikling og mobilitet. Siden prosjektstrekningen ikke er kollektivtrasé, er strategi 3 ikke direkte relevant for tiltaket, men skal bygge opp om gode forbindelser til kollektivtilbudet og da spesielt Jessheim stasjon. I nord grenser prosjektstrekningen til Storgata og Gardermovegen som er utpekt som kollektivtrasé.

3 Viktige innledende vurderinger

3.1 Historikk

Trondheimsvegen mellom Cathinka Guldbergs veg og Jessheimkrysset (Trondheimsvegen x Gardermovegen x Storgata) har ikke eget sykkeltilbud i dag. Strekningen er en manglende lenke i hovedsykkelnettet for statlig rute langs riksvei E6, i tillegg er det del av hovedsykkelnettet i Jessheim. Syklende må enten benytte kjørebanelen eller sykle på fortau. Strekningen er sentralt beliggende innenfor sentrum med korte avstander til viktige målpunkt. Befolkningsvekst og utvikling av Jessheim som regional by i tråd med regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, understreker behovet for å bedre tilrettelegge for og prioritere gående og syklende langs strekningen

3.4 Vurdering av viktige hensyn

- Støy: Støyberegninger skal utføres tidlig i reguleringsplanfasen for å kartlegge forventet endringer i støyforhold i området
- Grunnforhold: Behovet for gjennomføring av grunnundersøkelser må avklares i tidlig planfase. Det skal utarbeides en geoteknisk rapport.
- Kulturminner: Det er regulert hensynssoner kulturminner langs deler av vestsiden. Disse må ivaretas.

4. Planforslaget

4.1 Formål

Formålet med reguleringsplanen er å etablere et tosidig sykkeltilbud langs strekningen, i tråd med rekkefølgebestemmelser i Byplan Jessheim, og som transformerer Trondheimsvegen fra vei til bygate (jf. Mobilitet- og byutviklingsstrategien). Planen skal også ha gode kryssløsninger og systemskifter, som prioriterer myke trafikanter. Dette vil gi sammenheng i sykkeltilbudet langs Byruta, definert i Mobilitet- og byutviklingsstrategien. Sykkeltilretteleggingen skal være attraktiv og gi en trygg opplevelse for alle typer syklister, noe som kan bidra til mål økt sykkelandel.

4.2 Avgrensning



Figur 3. Forslag til planavgrensning, ca. 52.000 m². Kilde: Viken-kart (2022 Norkart AS/Geovekst og kommunene/NASA, Meti).

4.3 Forventede problemstillinger

Hele strekningen ligger under marin grense, men det er ikke angitt risikoområde for kvikkleire på strekningen i databasen Skrednett. Som nevnt i delkapittel 3.4 er blir det viktig å avklare dette punktet i tidlig fase.

Nærføring til bensinstasjonen nordvest på strekningen vil være utfordrende. Det kan bli vanskelig å opprettholde driften som i dag. Spesielt med tanke på at hensynet til kulturminner på motsatt side av Trondheimsvegen vil være viktig å ivareta.

Det vil være behov for å fjerne en del av parkeringen langs og tilgrensende til strekningen.

Flere pågående og kommende planer langs strekningen gjør det kritisk å ha god koordinering og dialog med kommunen og utbyggere.

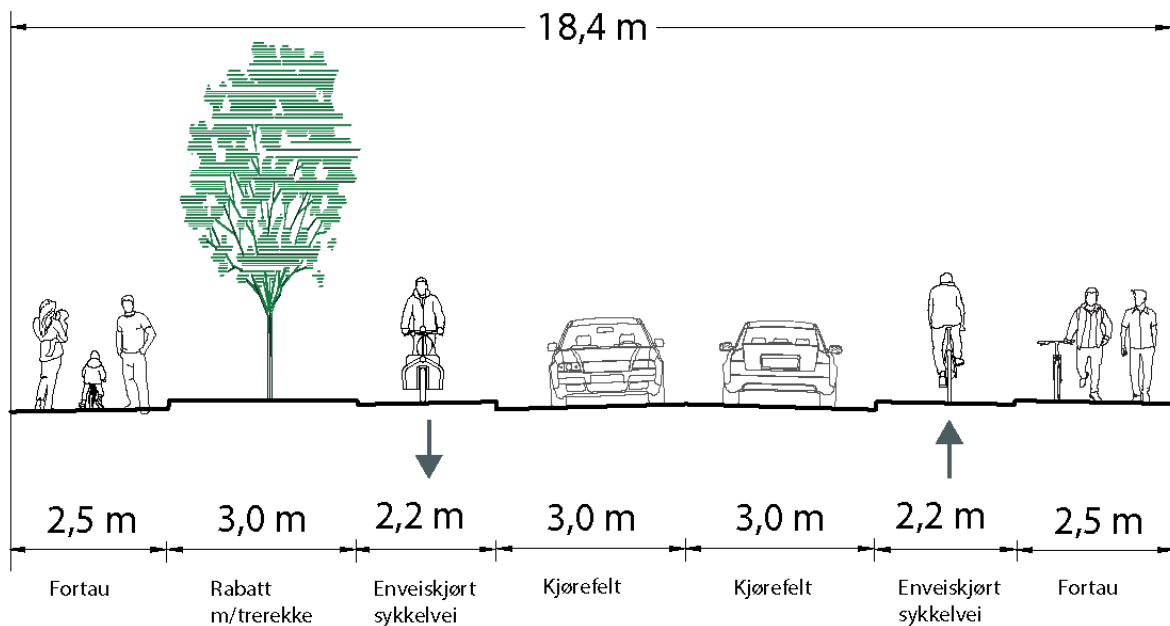
4.4 Virkninger

Tilbudet skal oppleves trygt og attraktivt, og henge godt sammen med det tilgrensende sykkeltilbudet. Dette vil kunne bidra til målsetning om økt sykkelandel, og i tråd med mål om grønn mobilitet i Jessheim. Sykkeltilbudet skal appellere til et mangfold av sykklister. Trondheimsvegen skal være en attraktiv gate (strategi 1), som er utformet slik at ønsket fartsnivå overholdes, i tråd med tiltak Mobilitet- og byutviklingsstrategien om fartsreduksjon til 30 km/t.

4.6 Planområdets omfang

Planområdet (som det skal varsles planoppstart av) har en størrelse på ca. 52.000 m². Prosjektstrekningen er på ca. 560 m.

4.7 Skisser av forslag



Figur 4. Illustrasjonssnitt av anbefalt løsning fra forprosjektet med tosidig enveisregulert sykkelvei (opphøyde sykkelfelt), tosidig fortau og ensidig rabatt med trekke. Kjørebanelen er redusert til 6 meter mellom kantstein. Ev. areal til drift langs østsiden vil komme i tillegg.

4.8 Samfunnssikkerhet

Det skal gjennomføres ROS-analyse i henhold til V721 Risikovurdering i vegtrafikken. 5. Om planprosessen

5.1 Forslag til fremdrift

Foreløpig fremdrift, kan bli behov for justeringer underveis.

Leveranse/aktivitet	Frist
Varsle planoppstart	Februar
Oppstartsmøte med konsulent	Januar
Ferdigstilt geometri	Mars
Ferdig teknisk plan	Mai
Ferdig plankart, planbestemmelser og planbeskrivelse	August
Ferdig planforslag klar til oversendelse til førstegangsbehandling hos kommunen/ ev. kun gjennomlesing før off. ettersyn	August/september

5.2 Varsel om oppstart

Offentlig instanser:

- Ullensaker kommune
- Fylkesmannen i Oslo og Viken
- Statens vegvesen
- Ruter
- NVE

Forslagstiller etterspør varslingsliste over offentlige instanser og private grunneiere fra Ullensaker kommune.

5.3 Medvirkning

Offentlige instanser, og berørte grunneiere skal varsles ved planoppstart og ved off. ettersyn av planforslaget. Befaringer og møter med forskjellige aktører/grunneiere avholdes etter behov.

6. Vurdering av konsekvensutredning

Vurdering om krav til konsekvensutredning jf. Forskrift om konsekvensutredninger (FOR-2017-06-21-854):

§ 6 Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding

Bokstav a), c) er ikke relevant i vurderingen av KU-plikt for dette planarbeidet, ettersom disse bokstavene retter seg mot andre plantyper og andre lover enn plan- og bygningsloven. Planforslaget kan falle under bokstav b), men ingen av tiltakene er nevnt i vedlegg I.

§ 7 Planer og tiltak etter andre lover som alltid skal konsekvensutredes, men ikke ha melding

Planforslaget faller ikke under § 7.

§ 8 Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn (etter § 10)

Vurdering:

Planforslaget kan falle under bokstav a) og b) reguleringsplaner for tiltak.

Videre kan planen falle under § 10 h) risiko for alvorlige ulykker som følge av naturfarersom ras, skred eller flom. Det er viktig at det gjennomføres grunnundersøkelser i tidlig planfase, og det prosjekteres geotekniske tiltak ved behov.

Konklusjon:

Viken fylkeskommune vurderer at det planlagte tiltaket ikke har vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, og at planarbeidet dermed ikke vil være KU-pliktig. Det vurderes likevel aktuelt å utrede enkelte separate fagtema, men uten at utredningen av disse skal inngå i en formell KU. Dersom forutsetningene endres kan dette medføre at det kreves en KU.

7. Annet

Skisser her dersom det er særlige spørsmål til oppstartmøte