



Oslo lufthavn Gardermoen  
**Forslag til detaljreguleringsplan Politiets utreisesenter,  
Del av felt S1 –  
Planbeskrivelse**

Utgave: 1

Dato: 24.05.2018

## DOKUMENTINFORMASJON

---

Oppdragsgiver:	Avinor AS
Rapporttittel:	Forslag til detaljreguleringsplan Politiets utreisesenter Del av felt S1 - Planbeskrivelse
Utgave/dato:	1/ 24.05.2018
Filnavn:	Forslag til detaljregulering Politiets utreisesenter - planbeskrivelse.docx
Arkiv ID	
Oppdrag:	615328-03–K-183206 Detaljregulering Politiets utreisesenter
Oppdragsleder:	Petter Christensen
Avdeling:	Plan
Fag	Reguleringsplan
Skrevet av:	Elise Egseth
Kvalitetskontroll:	Petter Christensen
Asplan Viak AS	<a href="http://www.asplanviak.no">www.asplanviak.no</a>

---

## FORORD

Asplan Viak har vært engasjert av Avinor for å utarbeide detaljreguleringsplan for tomt for Politiets utreisesenter - del av felt S1. Statsbygg vil være tiltakshaver for utbyggingen og har utarbeidet underlag for reguleringsplanen.

Reguleringsplanen er utarbeidet av arealplanlegger Elise Egseth. Petter Christensen har vært oppdragsleder for Asplan Viak. Kim Lang har vært Avinors kontaktperson for planarbeidet.

Sandvika, 24.05.2018

Elise Egseth  
Arealplanlegger

Petter Christensen  
Oppdragsleder

## INNHALDSFORTEGNELSE

1	Bakgrunn.....	5
1.1	Forslagsstiller .....	5
1.2	Hensikten med planen.....	5
2	Planstatus .....	6
2.1	Overordnede planer og føringer .....	6
2.2	Ullensaker kommunes planforutsetninger.....	6
2.3	Reguleringsplaner i området .....	7
2.4	Styringsdokumenter for lufthavnen .....	8
2.5	Vurdering av forskrift om konsekvensutredning og utarbeidelse av planprogram ...	11
2.6	Planprosess og medvirkning .....	12
3	Beskrivelse av planområdet .....	15
3.1	Eierforhold.....	15
4	Beskrivelse av planforslaget.....	16
4.1	Reguleringsformål .....	17
4.2	Grad av utnytting .....	17
4.3	Trafikkforhold .....	17
4.4	Universell utforming.....	18
4.5	Teknisk infrastruktur .....	18
4.6	Håndtering av overvann .....	18
4.7	Støy .....	18
4.8	Parkeringsdekning .....	18
4.9	Energiløsning og fjernvarme.....	18
4.10	Grunnforhold .....	19
4.11	Landskap og grønnstruktur.....	19
5	Konsekvenser av planforslaget.....	20
5.1	Konsekvensutredning i forbindelse med områdereguleringsplanen .....	20
5.2	Trafikkforhold .....	20
5.3	Biologisk mangfold .....	20
5.4	Automatisk fredede kulturminner .....	20
5.5	Landskap og grønnstruktur.....	20

5.6	Risiko- og sårbarhet .....	21
-----	----------------------------	----

# 1 BAKGRUNN

## 1.1 Forslagsstiller

Planen er utarbeidet av Asplan Viak AS på vegne av Avinor AS

## 1.2 Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for at nytt utreisesenter kan etableres i tråd med foreliggende føringer fra Stortinget. Planforslaget skal videre legge til rette for adkomstvei, parkering og grønnstruktur.

Utreisesenteret er ansvarlig for politiets transitteringstjeneste ved Oslo lufthavn, og virksomhetens primæroppgaver omfatter henting av utenlandske statsborgere som skal uttransporteres, fra deres oppholdssted til utreisesenteret, utreisekontroll, oppmøte på gate og kvalitetssikring rundt utreiser.



Figur 1 Illustrasjonsskisse politiets utreisesenter

## 2 PLANSTATUS

### 2.1 Overordnede planer og føringer

#### 2.1.1 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Retningslinjene tilstreber å oppnå samordning av areal- og transportplanlegging, slik at løsningene fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, miljømessige gode løsninger, trygge lokalsamfunn, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.

#### 2.1.2 Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Planen ble vedtatt i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i desember 2015. Den skal bidra til at Osloregionen er en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa, at utbyggingsmønsteret er arealeffektivt basert på flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur, samt at transport bidrar til å knytte den flerkjernet regionen sammen. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, tilgjengelig for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

I planen er Gardermoen med flyplassområdet definert som særlig innsatsområde for økt by- og næringsutvikling. Det innebærer at det må skje en samordnet satsning over lang tid på bl.a. drift og utvikling av transportinfrastruktur, kollektivtilbud, arealplanlegging og samhandling med etablerte kunnskapsmiljøer, som bør konkretiseres gjennom avtaler mellom aktuelle offentlige aktører (stat, fylke og kommuner).

#### 2.1.3 Fylkesdelplan - Strategisk utviklingsplan for Gardermoen – Gardermoen 2040

Denne planen søker å forene prioriteringene i Romerike møter framtida og Masterplan 2012-2050 for Oslo Lufthavn, slik at både regionen og hovedflyplassen kan utvikle seg til beste for hverandre. Planen har hovedfokus på Gardermoen i et langsiktig perspektiv; hvordan flyplassen skal bidra positivt til regionens utvikling, være et nasjonalt knutepunkt og et utstillingsvindu mot verden. Flyplassen skal bidra til den regionale utvikling i området, bl.a. ved at flyplassen skal fremme nærings- og kompetanseutvikling. Gardermoen skal videre være den ledende miljøflyplassen i Europa, bl.a. gjennom redusert energiforbruk og utslipp av klimagasser.

Planen ble vedtatt i fylkestinget 11.12.2009.

### 2.2 Ullensaker kommunes planforutsetninger

#### 2.2.1 Kommuneplanens arealdel 2015 – 2030 Ullensaker kommune

Kommuneplanen er kommunens overordnede strategiske dokument med tilhørende kart og bestemmelser. Kommuneplanen har til hensikt å utvikle bærekraftige bysamfunn og tettsteder. Arealstrategien legger opp til et utbyggingsmønster som bygger opp under tettstedene og gir tydelige avgrensede/funksjonelle tettsteder i kommunen og en god

utnyttelse av infrastrukturen. Konsentrert utbygging skal bidra til å begrense transportbehovet, ivareta jordvern hensyn og sikre kulturlandskap- og friluftsområder.

I planen understrekes lufthavnens viktighet for sysselsetting og potensial for videre utvikling. Det er et mål at veksten i arbeidsintensive arbeidsplasser skal tas på Jessheim, Jessheim nord og i Gardermoen næringspark, som er i gangavstand fra stasjonene og kollektivtraséen mellom Jessheim og Oslo Lufthavn.

Kommuneplanen er under rulling og planprogram for nye kommuneplan ble vedtatt 5. september 2017. Høringsutkast til ny kommuneplan skal etter planlagt framdrift legges ut til offentlig ettersyn før sommeren 2018. I planprogrammet vedtatt av kommunestyret 5.9.2017 bekreftes lufthavnens viktighet for utviklingen i området. Framtidige utviklingsretningen til Jessheim by skal være nordover slik at Jessheim, Gardermoen næringspark og Oslo lufthavn på sikt vokser sammen til et bybånd.

## 2.2.2 Kommunedelplan for klima og energi for Ullensaker kommune

Ullensaker kommune har utarbeidet en kommunedelplan for klima og energi som ble vedtatt i Herredstyret den 30.11.2009. I denne er mål og tiltak konsentrert om forhold som kommunene har reell innflytelse over. Tiltakene i planen er i stor grad knyttet til kommunen som myndighetsutøver og kommunens forvaltning av egen bygningsmasse.

Utslipp fra selve flyplassen og gjennomgående veitrafikk får noe mindre oppmerksomhet i plandokumentet ettersom kommunen i begrenset grad kan påvirke disse forholdene. Dette er tema som det likevel vil bli arbeidet med mot sentrale myndigheter og berørte aktører. Gjennom dialog med OSL og som planmyndighet vil kommunen finne fram til tiltak med sikte på ytterligere å redusere behovet for bruk av privatbil for reiser til og fra flyplassen. Tiltaket skal rette seg mot ansatte så vel som reisende

## 2.3 Reguleringsplaner i området

### 2.3.1 Områdeplan for Oslo lufthavn Gardermoen

Planområdet inngår i sin helhet i Områdeplan for Oslo lufthavn, Gardermoen, vedtatt av kommunestyret i Ullensaker 5.3.2012 sak 28/12 og stadfestet av Miljøverndepartementet 24.04.2013, se figur 2. Områdeplanen angir hovedlinjene for arealdisponering og utbygging innenfor lufthavnens område. Plassering og størrelse for bygninger og anlegg skal fastlegges ved etterfølgende detaljreguleringsplaner.

I områdeplan inngår det aktuelle planområde i område S1: Område for hangarer, drifts- og administrasjonsbygg og det kreves detaljregulering for delområdet. I detaljreguleringsplanene skal det angis byggegrenser og kotehøyder for bebyggelse og det skal avklares plassering og utforming av interne veier og parkeringsområder. Viktige premisser for utforming av landskap skal også angis.

Reguleringsbestemmelser for sone S1 i områdeplanen angir følgende:

*«Før det gis tillatelse etter plan- og bygningslovens § 20-1 skal det foreligge vedtatt detaljreguleringsplan for hver av, eller for deler av sonene E2, E3, S1, S2, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12 og S13 samt V og N, jfr. PBL § 12-3. planen skal vise plassering av bygninger og anlegg, eventuell tomteinnndeling interne veger, planlagt terreng, interne og sekundære grøntstrukturer, disponering av ubebygde arealer og eventuelt etappevis utbygging av planområdet. Bebyggelsesplaner som er vedtatt i henhold til tidligere*



*reguleringsplan, skal inntil de blir avløst av detaljreguleringsplan gjelde, såfremt de ikke er i strid med områdeplanen.»*

Videre gjelder følgende bestemmelser for sone S1:

- 5.6.1: *Innenfor sonen kan det oppføres bygninger og anlegg for flyteknisk drift og flyplassens drift med tilhørende administrasjon m.m., flyfrakt, postekspedisjon, tollbehandling, politistasjon og drivstofflager for fly m.m.. Bygninger og anlegg kan også omfatte andre flyplasstilknyttede aktiviteter som passasjerservice og administrasjon.*
- 5.6.2: *Maksimal gesimshøyde og mønehøyde er kote 219.*
- 5.6.3: *Tillatt bebygd areal BYA skal ikke overstige 30 %. Parkeringsplasser inngår ikke i beregningsgrunnlaget.*

## **2.4 Styringsdokumenter for lufthavnen**

### **2.4.1 OSL Masterplan 2012-2050**

Masterplan 2012-2050 for Oslo Lufthavn viser forventet utvikling ved Oslo lufthavn på mellom-lang og lang sikt. Det er en samlende plan som redegjør for overordnet arealbruk samt flyoperative og driftsmessige forhold. Planens hovedvekt er på de langsiktige utviklingsbehovene med sikte på å unngå innbygging og at potensialet for næringsutvikling i vertskommunene og regionen ivaretas.

Masterplanen er en retningsgivende plantype, og forutsetter at juridiske plantyper etter plan- og bygningsloven utarbeides i samsvar med planen.

### **2.4.2 Miljøoppfølgingsprogram – miljøstyringssystem**

Gjennom Stortingets behandling og vedtak om utbygging av hovedflyplassene ble det forutsatt at det skulle utarbeides et eget miljøoppfølgingsprogram, som et styringsredskap for utbyggerne. Krav om slikt program lå også inne som del av den første driftskonsesjonen i 1998. Dette kravet er i ny driftskonsesjon fra 2003 erstattet med krav om at Oslo lufthavn skal ha et miljøstyringssystem. Det er de betydelige miljøaspektene støy, vann, grunn, luft, avfall og energi, i tillegg til lover, forskrifter og tillatelser, som utgjør rammebetingelsene for miljøstyringssystemet.

Oslo lufthavn har siden 24. mars 2014 vært sertifisert etter miljøstandarden ISO 14001. Standarden ISO 14001 er et verktøy som hjelper ledelsen å redusere virksomhetens miljøfotavtrykk.

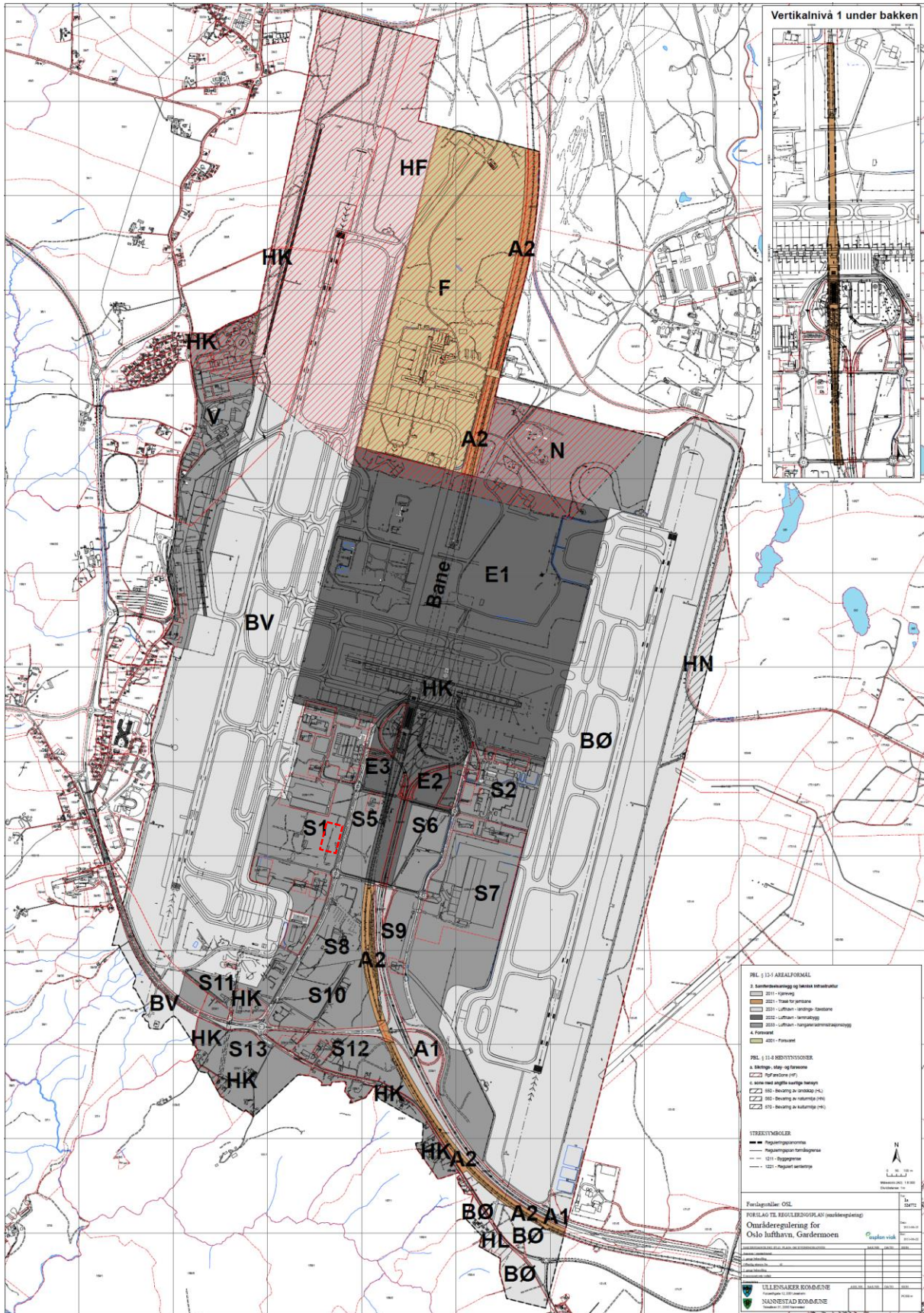
### **2.4.3 Designhåndbok**

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. 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.

#### **2.4.4 Restriksjonsplan**

Restriksjonsplan ble fastsatt av Samferdselsdepartementet i juni 1998, og sikrer hinderfritt luftrom for luftfartøy i nærmere beskrevne plan ut fra rullebanen, samt sikrer navigasjonsinstrumentenes funksjon. Fastsatte restriksjonshøyder og restriksjonsområder framgår av egne kartbilag i planen. Planen forutsettes lagt til grunn og ivaretatt ved all utbygging innenfor og utenfor flyplassgjerdet. Restriksjonsplanen er innarbeidet i kommuneplanens arealdel i Ullensaker kommune og Nannestad kommune.



Figur 2 Planområdet er markert med stiplet rød strek og inngår i felt S1 i områdeplan en for Oslo lufthavn



## 2.6 Planprosess og medvirkning

### 2.6.1 Oppstartsmøte

Oppstartsmøte ble gjennomført hos Ullensaker kommune den 16.01.2018.

### 2.6.2 Kunngjøring av planarbeidet

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort den 08. februar 2018 i Romerike Blad og i Eidsvoll Ullensaker Blad, samt på Ullensaker kommunes hjemmeside. Offentlige myndigheter, grunneiere, naboer og gjenboere ble tilskrevet med brev, 08. februar 2018. Frist for innsendelse av merknader i forbindelse med varsling var satt til 09. mars 2018. Ved fristens utløp var det kommet inn 6 stk. uttalelser, samt én uttalelse etter fristens utløp.

### 2.6.3 Uttalelser

#### Fylkeskommunen

1. Akershus fylkeskommune 07.03.2018

#### Statlige instanser

2. Bane Nor 15.02.2018

3. Direktoratet for mineralforvaltning 26.02.2018

4. Norges vassdrags- og energidirektorat 27.02.2018

5. Mattilsynet 08.03.2018

6. Statens vegvesen 13.03.2018

#### Andre

7. Hafslund Nett AS 27.02.2018

#### Fylkeskommunen

1. Akershus fylkeskommune

Tiltaket er vurdert ut fra fylkeskommunens rolle som regional planmyndighet og som fagmyndighet for kulturminnevern.

Nyere tids kulturminner: Presiserer at bygninger og anlegg skal tilpasses landskapet og inngå i en helhetlig totalutforming av flyplassen. Dersom terminalbygg og tårn også i framtiden skal kunne oppleves slik de var ment fra starten må siktlinjen opprettholdes ved framtidige reguleringer og byggesaker. Forutsetter at detaljreguleringsplanen utformes i henhold til områdeplanens bestemmelser og retningslinjer og har ingen ytterligere merknader.

Automatisk fredete kulturminner: Området er tidligere befart. Fylkesrådmannen har ingen merknader knyttet til automatisk fredete kulturminner.

Forslagsstillers tilsvaer:

Uttalelsen tas til orientering.

**Statlige instanser**

2. Bane Nor

Ingen merknader til planarbeidet.

Forslagsstillers tilsvaer:

Uttalelsen tas til orientering.

3. Direktoratet for mineralforvaltning

DMF viser til bestemmelse 3.7 i gjeldende områdereguleringsplan som sier at «Sand og grus i byggegropene skal tas vare på som ressurs. Før det gis rammetillatelse skal det utarbeides driftsplan for utnyttelsen av sand- og grusmassene for det enkelte delområde. Eventuell deponering eller mellomlagring av masser utenfor lufthavnområdet skal bare skje i godkjente deponi.» Direktoratet ber om at det blir vurdert om massedisponeringen etter bestemmelse 3.7 i er gjeldene ved detaljreguleringen.

Forslagsstillers tilsvaer:

Områdereguleringsplanens bestemmelse 3.7 tas inn i bestemmelsene i planen.

4. Norges vassdrags- og energidirektorat

NVE anbefaler anbefaler å bruke følgende veileder og verktøy:

- [NVEs karttjenester](#)
- [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#)
- [NVEs retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar](#)
- [NVEs sjekklister for reguleringsplan](#)

Forslagsstillers tilsvaer:

De aktuelle punkter i NVEs veiledere er vurdert i planarbeidet. Tomten er flat og ligger sentralt på Gardermo-plataet med god drenering til grunnen, og er derfor ikke særlig utsatt for flom eller skredfare. Overvann fra tak og andre harde flater vurderes som ikke-forurenset og kan infiltreres i grunnen. Det vil sikres tilfredsstillende flomveier i området.

## 5. Mattilsynet

Ber om at det blir tatt hensyn til drikkevann i det videre planarbeidet og anbefaler at det blir utarbeidet en VA plan i forbindelse med reguleringsarbeidet.

### Forslagsstillers tilsvaer:

VA-plan vil bli utarbeidet i prosjekteringsfasen.

## 6. Statens vegvesen

Ingen merknader til planarbeidet.

### Forslagsstillers tilsvaer:

Uttalelsen tas til orientering.

## **Andre**

## 7. Hafslund Nett AS

Hafslund Nett har elektriske anlegg inkludert høyspenningskabler innenfor planområdet. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere, samt ivareta adkomst for nettselskapets anlegg. Høyspenningskabler ligger langs vestre del av Edvard Griegs veg.

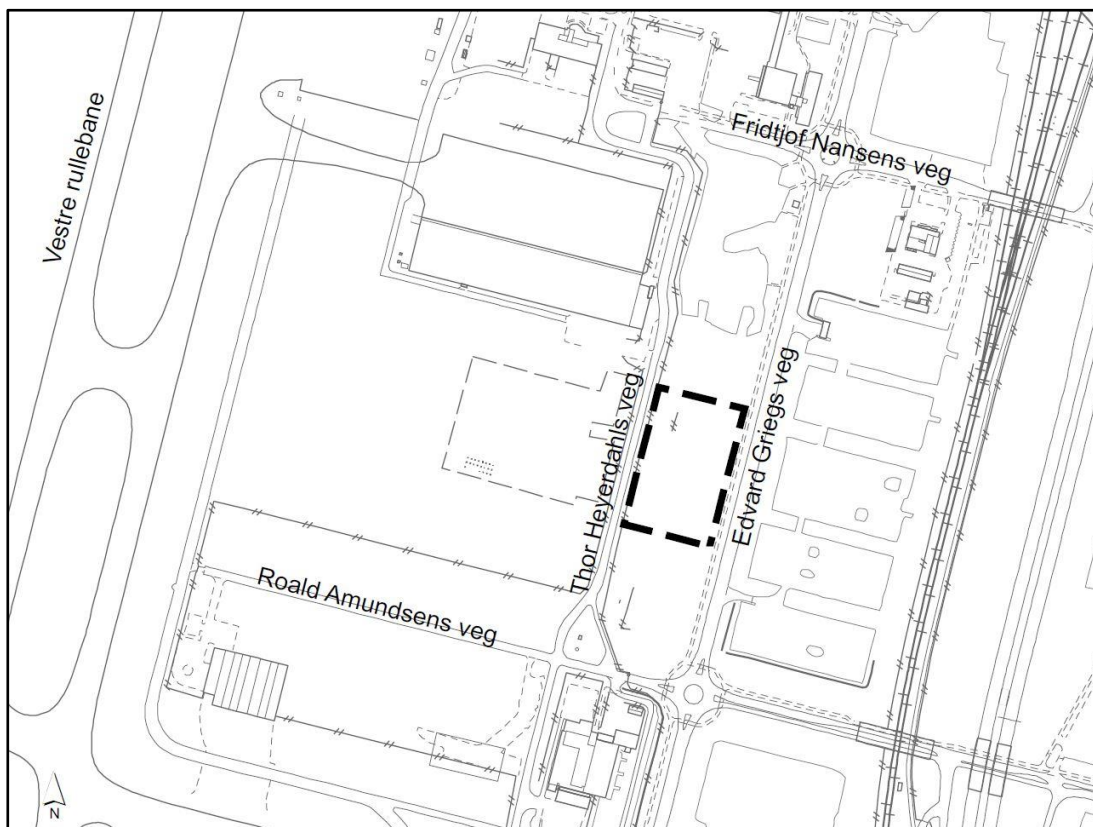
Videre anføres det at det kan bli behov for å sette av arealer til å etablere en ny nettstasjon innenfor planavgrensningen for å sikre strøm til ny bebyggelse. Det bes om at forslagsstiller oppgir hvilket effektbehov planområdet har. Det gis retningslinjer for nettstasjon i plan og bestemmelser.

### Forslagsstillers tilsvaer:

Tiltakshaver vil ta kontakt med Hafslund Nett i prosjekteringsfasen for å avklare strømforsyning til anlegget og plassering av nettstasjonen.

### 3 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

Planområdet er på ca. 10 dekar, og er en del av eiendom gnr 129/1. Området ligger mellom Edvard Griegs veg og Thor Heyerdahls veg (intern flyplassvei), nord for Roald Amundsens veg. Planområdet er i dag ubebyggt og består for det meste av løvskog.



Figur 4 Planområdets avgrensning

#### 3.1 Eierforhold

Planområdet eies i sin helhet av Avinor. Det vil bli inngått en festeavtale for en tomten på ca.8 dekar med Statsbygg.



## 4 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Innenfor tomten på ca.8 dekar skal Statsbygg på oppdrag fra Politiets utlendingsenhet oppføre et nytt utreisesenter.

Plasseringen er valgt etter en mulighetsstudie for etablering av et nytt utreisesenter for utenlandske statsborgere uten lovlig opphold ved Oslo lufthavn. Lokalisering i sentralområdet ved Oslo lufthavn, med korte avstand og gode kommunikasjonsforhold til terminalbygget, er en vesentlig forutsetning for effektiv og sikker drift av senteret. Ut fra de gitte kriteriene anses den valgte plasseringen som den beste beliggenheten for utreisesenteret.

Utreisesenteret er ansvarlig for politiets transitteringstjeneste ved Oslo Lufthavn. Virksomhetens primæroppgaver omfatter henting av utenlandske statsborgere som skal uttransporteres, fra deres oppholdssted til utreisesenteret, utreisekontroll, oppmøte på gate og kvalitetssikring rundt utreiser. Utreisesenteret vil ha ca. 100 ansatte.

Utreisesenteret er inndelt i følgende hovedfunksjoner:

- Et mottak tilknyttet hovedvaktrom, med venterom og rom for signalering
- Et dagsenter for utreise, med venterom, besøksrom og luftegård
- En celleavdeling (natt-senter) med kjøkken, oppholdsrom og luftegård
- En operativ avdeling med kontorer, møte og hvilerom
- Fellesarealer med spise- og hvilerom
- Utendørsparkering

Utreisesenteret planlegges med 2 etasjers bebyggelse med bruksareal ca. 4.000 m<sup>2</sup> BRA.

Planskissen nedenfor viser ikke en konkret bygning, men må oppfattes som et diagram som gir et foreløpig bilde av funksjonene i anlegget.



Figur 5 Diagram som viser funksjonene i anlegget

Utreisesenteret må ha atkomst både fra offentlig vei («hvit sone») og direkte atkomst til flysiden («rød side»).

I nordkant av planområdet vil det anlegges ny adkomstveg fra nytt kryss med Edvard Griegs veg. Nord for området planlegges det et fraktområde.

På flysiden mot vest («rød sone») grenser planområdet mot Thor Heyerdals veg og Norwegians store hangar. Det planlegges adkomst til Thor Heyerdals veg fra planområdet.

Sør for planområdet er nytt bygg for Mattilsynet under prosjektering.

## 4.1 Reguleringsformål

Planområdet reguleres til lufthavn, hangarer/administrasjonsbygg.

Adkomstvegen i tomtens nordkant reguleres til kjøreveg, og annen vegg grunn, grøntareal. Gang- og sykkelveg gjennom kryssområdet reguleres til gang- sykkelveg.

Grønnstrukturen mot Edvard Griegs veg reguleres til grønnstruktur.

Områdereguleringsplanens bestemmelser 5.6 vil være førende for planen.

## 4.2 Grad av utnytting

Det planlegges et bygg på ca. 4000 m<sup>2</sup> i 2 etasjer. BYA skal ikke overstige 30%. Parkeringsplasser inngår ikke i beregningsgrunnlaget.

## 4.3 Trafikkforhold

Adkomstveg foreslås regulert i nordkant av planområdet, med nytt kryss med Edvard Griegs veg. Dette vil bli en felles adkomstveg til utreisesenteret og til fraktområdet nord for planområdet som vil etableres i en senere fase.

Det foreslås to alternativer løsninger for adkomstvei og kryss. Alternativ A er dimensjonert for modulvogntog (MVT) lengde inntil 25,25 m, mens alternativ B er dimensjonert for lastebil (L) med lengde 12 meter. Begge alternativer sendes på høring. Beslutning om dimensjonering av adkomstveg må treffes etter offentlig ettersyn.

Ny adkomstvei vil krysse eksisterende gang- og sykkelvei langs Edvard Griegs veg og vil dermed gi et nytt konfliktpunkt for gående og syklende langs g/s-vegen. Det foreslås å forskyve g/s-vegen noe mot vest ved kryssområdet for å forkorte krysningsavstanden for myke trafikanter og redusere ulykkesrisikoen. Fartsreduserende tiltak i kryssområdet som opphøyd gangfelt vil redusere risikoen for ulykker ytterligere.

Gang-/sykkelveg langs vestsiden av Edvard Griegs som er en del av et sammenhengende nettverk av gang- og sykkelveier mellom lufthavnen og Jessheim. Gående og syklende til senteret benytter adkomstveien på den korte strekningen mellom gang- og sykkelveien og senteret.

Det forventes at senteret generer lite trafikk og at trafikken fordeler seg jevnt utover døgnet ettersom ansatte har skiftordning.

Illustrasjoner av ny adkomstvei og nytt kryss med Edvard Griegs vei følger saken som vedlegg.

#### **4.4 Universell utforming**

Prinsipp for universell utforming skal legges til grunn ved utforming av bygninger og fellesarealer. Universell utforming innebærer at utforming av bygninger og uteområder skal være slik at de kan brukes av alle, uten spesialutforming for enkeltgrupper.

#### **4.5 Teknisk infrastruktur**

Planområdet vil bli tilknyttet lufthavnens vann- og avløpsnett.

#### **4.6 Håndtering av overvann**

Behandling av overflatevann, takvann og drensvann vil skje iht. prinsippet om lokal overvannshåndtering, og på en slik måte at grunnvannet ikke forurenses og at vannbalansen opprettholdes.

Overvannsløsningene skal dimensjoneres slik at det tas høyde for fremtidige klimaendringer og forventede endringer i nedbørsmønster. Tilliggende eiendommer og veier skal sikres mot overvann fra eiendommen.

#### **4.7 Støy**

Det er ikke angitt utendørs støygrense for bygningskategorien. Bebyggelsen vil tilfredsstillere krav til innendørs støy i forskrift om tekniske krav til byggverk (byggteknisk forskrift) i plan- og bygningsloven.

#### **4.8 Parkeringsdekning**

I planforslaget er det innarbeidet oppstillingsplass for 60 biler beliggende landsiden av bygget, noe som tilfredsstillere parkeringsnormen for sone S1 som angir 0,4 – 0,6 parkeringsplasser per ansatt. I tillegg til ansatte vil disse parkeringsplassene bli benyttet av besøkende til senteret, samt til oppstilling av tjenestebiler på landside/«hvit side». 5% av plassene skal utformes for forflytningshemmede.

Det skal tilrettelegges sykkelparkering for minimum 25 % av de ansatte.

Senteret vil videre ha behov for korttidsparkering av én buss og oppstillingsplass for varelevering på landsiden.

I tillegg legges det opp til oppstilling av 8 tjenestebiler på flyside/«rød side».

Skissert løsning for parkering vises i illustrasjonsplan for Politiets utreisesenter som følger saken som vedlegg.

#### **4.9 Energiløsning og fjernvarme**

Bebyggelsen skal tilknyttes lufthavnens fjernvarmenett.

## **4.10 Grunnforhold**

Bygget vil bli å regne som tiltaksklasse 2 og i henhold til forskrift om tekniske krav til byggverk (byggteknisk forskrift) i plan- og bygningsloven skal det leveres en geoteknisk rapport i forbindelse med byggesaken.

## **4.11 Landskap og grønnstruktur**

Den overordnede Landskapsplanen for lufthavnen er retningsgivende for videre planlegging av grøntstrukturen innenfor planområdet, for opparbeidelse, utforming og bruk. Innenfor hvert kvartal skal minimum 15 % av arealet settes av til interne grøntarealer.

Grøntbeltet langs Edvard Griegs veg i tilstøtende bebyggelsesplan for del av sone S4 – Flyteknisk drift, vedtatt 5.11.1997 (Plan Id 146-B\_11) videreføre. I bebyggelsesplanen er regulert grøntbelte 10m fra ytterkant av gang- og sykkelvei. Det sikres derfor et 6m bred grøntbelte innenfor planområdet mot gang- og sykkelvegen ved Edvard Griegs veg. Grøntbeltet inngår som del av områdets 15% internt grøntareal.

## **5 KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET**

### **5.1 Konsekvensutredning i forbindelse med områdereguleringsplanen**

I forbindelse med at det ble utarbeidet ny områdereguleringsplan for lufthavnområdet (stadfestet av Miljøverndepartementet 24.04.2013), ble det også utarbeidet en ny konsekvensutredning – se kap. 2.6. Forslag til detaljregulering ligger innenfor rammene av områdereguleringsplanen og det er derfor ikke behov for å utarbeide ny konsekvensutredning. Tema hvor planen utgjør en endring i forhold til konsekvensutredningen er vurdert på nytt. Disse er omtalt i dette kapittelet.

### **5.2 Trafikkforhold**

Tiltaket medfører et nytt kryss i Edvard Griegs veg. Krysset planlegges utformet med venstresvingefelt for kjørende fra sør. Dette tilsvarer samme kjøremønster som andre kryss langs Edvard Griegs veg og vil dermed gi forutsigbarhet for kjørende.

Ny adkomstvei vil krysse eksisterende gang- og sykkelvei langs Edvard Griegs veg og vil dermed gi et nytt konfliktpunkt for gående og syklende langs g/s-vegen. Det foreslås å forskyve g/s-vegen noe mot vest ved kryssområdet for å forkorte krysningsavstanden for myke trafikanter og redusere ulykkesrisikoen. Fartsreduserende tiltak i kryssområdet som opphøyd gangfelt vil redusere risikoen for ulykker ytterligere.

### **5.3 Biologisk mangfold**

I forbindelse med planarbeidet for områdereguleringsplan for Oslo Lufthavn ble det utarbeidet en konsekvensutredning om Biologisk mangfold, Asplan Viak 2011-06-10. Ut fra tilgjengelig eksisterende informasjon konkluderes at ingen prioriterte naturtyper eller rødlistede arter vil bli berørt av tiltaket.

### **5.4 Automatisk fredede kulturminner**

Innenfor foreslått planområde ble forholdet til automatisk fredete kulturminner (fornminner) avklart i forbindelse med konsekvensutredningen som ble utarbeidet sammen med områdeplanen. Området ble i den forbindelse også befart. Dette fastslås i Fylkesrådmannens uttalelse til varsel om oppstart av planarbeidet, det det ikke er noen merknader knyttet til automatisk fredete kulturminner.

Det kan være ukjente kulturminner i området. Dersom man støter på et kulturminner eldre enn 1537 skal arbeidene stanses i den utstrekning det berører kulturminnet eller dets sikringszone på 5 meter, og Akershus fylkeskommune skal straks varsles.

### **5.5 Landskap og grønnstruktur**

Planområdet er i dag ubebygd og består for det meste av løvskog på flat mark. Tiltaket medfører opparbeidelse av et bygg i to etasjer og parkering øst for ny bebyggelse.

Siktlinjene opprettholdes slik de er tiltenkt i landskapsplanen ved at grøntbeltet reguler med 10m bredde fra ytterkant av gang- og sykkelveg i bebyggelsesplan for del av sone S4 – Flyteknisk drift, vedtatt 5.11.1997 (Plan Id 146-B\_11), videreføres i planen. Opplevelsen av grønnstrukturen fra offentlig veg forblir således relativt uendret.

## **5.6 Risiko- og sårbarhet**

Risiko- og sårbarhetsanalysen utarbeidet i forbindelse med områdereguleringsplanen er gjennomgått på ny for å forsikre seg om at sikkerhetsforholdene blir ivaretatt i forbindelse med den foreliggende detaljreguleringsplanen. Oppdatert risiko- og sårbarhetsanalyse følger saken som vedlegg.