

RÅDMANNENS KOMMENTARER TIL MOTTATTE INNSPILL

Direktoratet for mineralforvaltning, datert 11.04.2019:

Kan ikke se at planen kommer i konflikt med registrerte forekomster av mineralske ressurser og har ingen merknader til planforslaget.

NVE, datert 23.04.2019:

NVE ber om et oppsummerende notat med tydelig konklusjon om områdestabiliteten er tilfredsstillende.

Rådmannens kommentar:

Norconsult har utarbeidet et supplerende notat i tråd med kvikkleireveileder 7/2014 som NVE har anbefalt. Notatet gir ingen følger for planforslaget.

Lars Emil Olsson, Bergmo 2, datert 01.05.2019:

Ønsker ikke en dobbel gang/sykkelveg så tett inn på boligområdet. Ønsker heller en løsning med en enkel gangvei på østsiden av vegen og redusere kjørevegen til 2 kjørefelt. Påpeker at det blir uheldig å måtte kjøre ned til rundkjøringen ved Skogmo siden de fleste turene går til Algarheimsvegen.

Rådmannens kommentar:

Hovedtraseen for gang- og sykkelveg langs omkjøringsvegen ligger gjennomgående på nord- og vestsiden av omkjøringsvegen. Av hensyn til trafikkbildet for myke trafikanter, ville det ikke være hensiktsmessig å legge all trafikk over på østsiden inn mot Algarheimsvegen. Det går også en gang- og sykkelveg på vestsiden i dag, slik at dagens situasjon opprettholdes.

På grunn av fire-felts løsning på omkjøringsvegen i dette området, vil det ikke være mulig å svinge til venstre ut fra Bergmo. Trafikken må da ledes sørover til første rundkjøring, før man kan kjøre nordover. Rådmannen mener at etablering av ny rundkjøring mellom Julius Dals veg og Algarheimsvegen vil gi en langt mer smidig trafikkavvikling enn dagens løsning, og som veier opp for ulempene ved ekstra kjøring for beboere ved Bergmo.

Karin Rogne Brustad og Yngve Brustad m.flere, Nissetoppen 7A, 7B, 9A, 7C, 5D, 7D, 5B, 5A, 5C, datert 10.05.2019:

De er bekymret for at støyskjermingen kommer for lavt da de har hus et stykke fra veinivået og med soverom i 2. etasje. Med økt trafikk og 4 feltsveg mener de det er behov for støyreducerende tiltak på vinduer og ytre fasade.

Rådmannens kommentar:

Planbestemmelsene åpner for at støyskjerming kan utføres både som voll og skjerm, evt ved lokale tiltak på den enkelte eiendom. Det er også i planforslaget vist tydelig til T-1442 som regulerer behandling av støy i plansaker.

Ny støyskjerm vil komme nærmere støykilden (vegen) enn dagens jordvoll, og vil derfor både skjerme bedre og gi behov for en lavere høyde enn om skjermen hadde stått lenger unna støykilden.

Jessheimmarkas venner, datert 19.05.2019:

De mener at slik planen foreligger blir vegen en adkomstveg for de kommende boligfeltene. De mener at kriteriene for å få lov til å bygge i marka var at vegen skulle være en reell omkjøringsveg. De fremholder at i henhold til kapasitetsvurderinger gjort for kommunen i

2016, vil vegens kapasitet være sprengt allerede i det vegen åpner. De mener rådmannen presenterer bortforklaringer for å bygge en veg med for liten kapasitet. Dersom argumentet er at trenden i dag tilsier at økt mobilitet skal tas kollektivt, samt med sykkel og gange så fremholder de at hele grunnlaget for å bygge en omkjøringsveg faller bort.

Jessheimmarkas venner viser til forskning om at arealomdisponering er naturens og dermed også vårt eksistensgrunnlags verste trussel. Derfor må det vektige grunner til for å kunne omdisponere naturområder.

Av mangel på data som grunnlag for en konsekvensutredning for naturmangfold i forbindelse med dette inngrepet i marka, konsentrerer Norconsults utredning seg stort sett om storsalamander og elg. De skulle gjerne ha sett hva tiltaket har å si for plante- og smådyrlivet og insekts- og fuglelivet i området. Jessheimmarkas venner savner klimaregnskap for tiltaket.

Rådmannens kommentarer:

Det er lagt stor vekt på at omkjøringsvegen skal fungere for trafikk som ønsker å kjøre utenom Jessheim sentrum. Både valg av vegklasse, tillatt hastighet og antall kryss er gjort med henblikk på vegen som omkjøringsveg.

Trafikktallene for vegen er usikre, men kommunen deler ikke synspunktet om at vegens kapasitet er sprengt allerede ved åpning av veien. Det har også ligget som et klart premiss i planleggingen av veien at den skal kunne utvides til firefelts veg innenfor det planområdet som utgjør reguleringsplanen. Det sikrer tilgjengelig areal dersom det på et senere tidspunkt skulle vært aktuelt å øke kapasiteten på vegen.

I planbeskrivelsen er det gjort en vurdering om eksisterende kunnskap er tilstrekkelig for å vurdere konsekvensen av bygging av omkjøringsvegen. Vurdering etter Naturmangfoldloven er også gjort i et eget notat som fulgte planforslaget ved høring. Basert på eksisterende kunnskap er det gjort en særlig vurdering av artene Stor Salamander (nær truet) og elg.

Rådmannen mener planforslaget sikrer etablering av omkjøringsveg i tråd med kommunedelplan for Jessheim sør-øst. Det etableres en 2-feltsveg som det er behov for på det nåværende tidspunktet og avsettes tilstrekkelig med areal til å utvide til en 4-feltsveg om det skulle bli behov for dette i fremtiden.

Ole Hermann Elton, Gamle Trondheimsveg 58, datert 10.04.2019:

Stiller seg spørrende til at i støyberegning så er kun støy fra fremtidig tiltak lagt til grunn. Beregningen må også ta høyde allerede eksisterende støy. Dette fremgikk også i innsigelse fra Statens vegvesen i tidligfase hvor utbygger var ansvarlig for å ivareta allerede eksisterende støy fra E6. Ut fra dokumentene som er tilgjengelig så er det vanskelig å se hvilke konsekvenser tiltaket vil ha for eiendom gnr/bnr 131/41. Ber derfor om at W-tegninger som viser evt. midlertidig- og permanent grunnerv for nevnte eiendom. Videre så er det ønskelig med informasjon om material og fundamentering for støttemuren som er tenkt etablert på sydsiden av hans terrasse.

Rådmannens kommentar:

De tekniske planene for krysset ved omkjøringsvegen og Gamle Trondheimsveg er omarbeidet etter perioden for offentlig ettersyn. Høyresvingefeltet inn til Gamle Trondheimsveg fjernes, og adkomsten til Langelandsfjellet kan trolig derfor trekkes østover, bort fra eiendommen til Elton. I diskusjon med Vegvesenet, kommer tiltakene i skisserte løsning 3,5 meter lenger unna boligen til Elton enn i forslaget som var sendt på offentlig ettersyn. Formålene knyttet til

annet vegareal opprettholdes uendret, men man kan trolig i en byggeplan optimaliserer valg av løsning slik at behovet for innløsning av eiendom blir så lite som mulig. I en byggeplan vil detaljer for materialvalg med mer klarlegges. Fremdriften for prosjektet er avhengig av fremdrift på boligprosjekt som skal finansiere vegen.

Aina Seland, Steinvollvegen 9, datert 19.04.2019:

Presiserer at reguleringsplan for omkjøringsvegen må vedtas før utbyggingsavtaler kan inngås. Hun mener kommunen tar en stor risiko ved dette.

Seland mener at underlaget for reguleringsplanen for omkjøringsvegen viser at trafikkforutsetningene for omkjøringsvegen er betydelig endret siden kommunedelplanen for Jessheim Sørøst ble vedtatt.

Hun mener videre at det i de allerede vedtatte planen er gitt tillatelse til et høyere antall boenheter enn det som var forutsatt for de ulike delfeltene og mener at resterende kapasitet etter boligområdene har benyttet vegen er 20%. Med bakgrunn i dette mener hun forutsetningene for vegen er endret. Hun mener videre at om det skulle vært en omkjøringsveg burde den vært regulert med fire felt.

Hun påpeker at trygg og funksjonell kryssing for syklist og fotgjengere og god tilgang til Jessheimmarka må sikres. Hun etterlyser planfri og sikker kryssing for syklist og gående som skal krysse Algarheimsvegen. Nå planlegges det stortilt boligutbygging av Jessheimmarka sør for Algarheimsvegen samtidig som alle idrettsaktiviteter i Jessheim er lagt til idrettsanlegget på Gystadmarka nord for Algarheimsvegen. Dette gjelder bl.a. fotballbane, friidrettsbane, flerbrukshall, ishall, nytt svømmeanlegg, skatepark mm. Hun påpeker at det kan forventes en kraftig økning i antall syklist og gående som har behov for å krysse Algarheimsvegen på en trygg måte for å komme til og fra idrettsanleggene. Planforslaget viser heller ikke planfri kryssing i krysset mellom Skogmovegen og omkjøringsvegen. Syklist og gående som skal krysse vegen, må da enten velge kulverten 350 m lenger nord, eller kulverten 200 m lenger sør. Dette innebærer lange omveier, og vil resultere i at mange vil forsøke å krysse Julius Dahlsveg/omkjøringsvegen rett over veibanen. Reguleringsplanen må legge tydelige føringer for attraktive og fotgjengervennlige kryssninger av omkjøringsvegen.

Rådmannens kommentar:

Det er tillatt å forhandle om utbyggingsavtaler samtidig som en planprosess pågår, men det er riktig at utbyggingsavtalen skal vedtas etter en reguleringsplan. Det kan godt skje i samme møte.

Beregninger viser at omkjøringsvegen vil være et gunstig alternativ i stedet for å kjøre gjennom Jessheim sentrum.

Det er besluttet i planarbeidet å ikke ta inn kryssing av Algarheimsvegen som element i planforslaget. Planfri kryssing av Algarheimsvegen er teknisk komplisert som følge av høyt grunnvannsnivå og store tekniske anlegg i grunnen. Eventuell senere ombygging av Algarheimskrysset er vurdert i mobilitetsplanen for Jessheim.

Bane Nor, datert 14.05.2019:

Etablering av ny veg, slik det nå planlegges, vurderes til ikke å vesentlig fordyre fremtidige jernbanetiltak. Tilpasninger til Bane Nor sin infrastruktur er drøftet underveis i planarbeidet. Alle tiltak nærmere spor enn 30 meter krever tillatelse etter jernbaneloven § 10.

Bane Nor mener at kravet om dokumentasjon av tilfredsstillende lokalstabilitet ved søknader om tiltak nær jernbanen med fordel bør fastsettes i reguleringsbestemmelsene.

Bane Nor har ingen særlige merknader ut over at detaljert løsning for overvannshåndtering må foreligge ved behandlingen av søknader om tillatelse til tiltak etter jernbaneloven.

Etablering av nytt veganlegg under jernbanebroen kan medføre behov for å forlenge skjermingen som i dag hindrer at snø brøytes ned på E6. Skjerm parallelt med ny gang- og sykkelveg kan bli aktuelt av samme grunn. Vi mener det er hensiktsmessig å innta dette som et rekkefølgekrav i reguleringsbestemmelsene.

Bane Nor angir i sin uttalelse forholdsregler når det skal utføres arbeider som påvirker togtrafikken.

Rådmannens kommentar:

Det foreslås å endre planbestemmelsene knyttet til sikring mot snørydding på jernbanebru og geoteknikk som foreslått i innspillet.

Ruter, datert 20.05.2019:

Ruter ber om at funksjonen til omkjøringsveien ses i sammenheng med tiltak foreslått i mobilitets- og byutviklingsstrategien for Jessheim. Planforslaget legger opp til en tofelts motorvei, men med mulighet for å utvide veien til fire felt når behovet for dette måtte oppstå. Med bakgrunn i trafikkanalysen og usikkerhetene som listes opp i denne, mener de det er positivt at det i første omgang legges opp til en 2-felts vei.

Plasseringen av holdeplassene må være koordinert med planlagte fortettingsområder i henhold til kommuneplanen. Ruter forutsetter også at det settes av arealer til holdeplassene i tråd med Statens vegvesen håndbok N100, og at disse blir bygget med høy standard.

Rådmannens kommentar:

Innspillet tas til orientering. Areal avsatt til holdeplasser for buss beholdes i planforslaget.

Grete og Kenneth Warming, Bergmo 11, datert 19.05.2019:

De har registrert i støyutredningen at eiendommen har havnet i rød gruppe, dvs støy over 65 dB uten tiltak.

I planen for støyskjerming mot denne eiendommen er det planlagt med støyskjerm og ikke en støyvoll, blant annet på bakgrunn av arealplass.

De ønsker at det støyreducerende tiltaket blir forbedret, dvs. de mener en voll vil fungere bedre enn en skjerm mot uønsket støy. De ønsker å beholde vollen som er der i dag og i tillegg en skjerm over denne for å skjerme ytterligere.

På bakgrunn av dette og at boligen ligger høyt i terrenget og derfor ikke vil bli tilstrekkelig skjermet ved voll/skjerm, ber de om at støyreducerende tiltak også gjennomføres på boligen i form av støyisolerende vindu og bekledning.

Rådmannens kommentar:

I planforslaget er det i all hovedsak lagt opp til en valgfri løsning mellom støyvoll og støyskjerm. I noen områder er det likevel vist støyskjerm da dette er mer arealeffektivt, og man har gått langt for å unngå å komme inn på private eiendommer.

Planforslaget er tydelig på at uansett valg av løsning for støyskjerming, skal effekten være lik eller bedre enn det som er lagt til grunn for reguleringsplanen. Konkret utforming og tilpasning gjøres som en del av detaljprosjekteringen av anlegget (byggeplan).

I noen områder vil boliger ligge i gul støysone, også ved skjerming slik det ligger i planforslaget. Det må da utføres lokale skjermingstiltak slik det er beskrevet i planbestemmelsene.

Plan1 på vegne av grunneierne av B7 samt Hellvik Hus, datert 20.05.2019:

De har under utarbeidelse en detaljregulering av boligområdet B7 innenfor Jessheim sørøst. I planen for B7 reguleres det inn en øst-vestgående sti, som skal knytte seg til turvegen mellom Skogmo og Fladbyseter, samt den eksisterende nord-sørgående stien som i dag har forbindelse til bl.a. lysløypa og en turveg.

I planen for omkjøringsvegen foreslås det regulert inne ei bru til lysløypa der den vil krysse veien. Det er ikke vist tilknytning til eksisterende stier der lysløypa blir omlagt på sørsiden av omkjøringsvegen. Kartgrunnlaget til planen synes også noe mangelfull i fht. de eksisterende stiene, som går fram av kartportalen til kommunen. For å oppfylle kommunedelplanens krav til sammenhengende sti- og turvegsystemer, må planen for omkjøringsvegen også legge til rette for dette.

Rådmannens kommentarer:

Planbestemmelsene for grønnstruktur åpner for at det er tillatt å anlegge turstier innenfor arealformålet. Det er til sluttbehandling satt inn rekkefølgekrav som sier at dagens sti sør for omkjøringsvegen skal knytte seg til tur/skitrase ved broa.

Jessheim KFUK-KFUM speidere, datert 18.05.2019:

Jessheim speidergruppe har tidligere gitt uttrykk for behov for adkomst / parkering. De finner ikke at dette er hensyntatt i nåværende utkast. De ser også at bebyggelsen kommer mye nærmere speiderhytta. Dette antar de vil medføre vesentlig større trafikk både av turgåere og barn som vi leke i området.

Speidergruppa har selvfølgelig ikke noe i mot at området brukes, men frykter større behov for oppgradering og vedlikehold og anmoder om støtte til dette i samband med prosjektet:

1. Adkomst / parkering: Dagens adkomst og parkering vil forsvinne og de forventer at det legges inn erstatning for denne i planene. Økt bruk og vedlikehold vil kreve en standard som gjør at de kan kjøre med privatbil og henger opp til hytta.

2. Strøm: Strømforsyningen må opprettholdes.

3. Oppgradering: De tror at de ved å holde en høyere standard på bygningene også vil kunne forebygge hærverk. De skisserer noen tiltak de ønsker oppgradert.

Bålplassen må også oppgraderes og de antar at denne også i større grad vil kunne bli brukt av andre. Dette vil utløse behov for vann til beredskap. Sisterne muligens i forbindelse med nytt uthus.

Rådmannens kommentar:

Dagens parkering vil forsvinne som følge av omdisponering av arealet til boliger, mens omkjøringsvegen vil beslaglegge areal som i dag inngår som skytebane/standplassområde. Omkjøringsvegen ivaretar hensynet til adkomst til boligfelt B8, og det fremstår som hensiktsmessig at det brukes areal sør for omkjøringsvegen/ved B8 som utgangspunkt for både turer sørover i Jessheimmarka og speiderhytta.

Omkjøringsvegen gir ingen konsekvenser for strømtilførselen til speiderhytta.

Eventuell oppgradering, etablering av adkomstveg fram til speiderhytta osv er utenfor rammene til omkjøringsvegen, og inngår heller ikke i planområdet for omkjøringsvegen.

Plan1 på vegne av grunneier av 131/1 og YX Eiendom Norge AS, datert 20.05.2019:

YX eiendom ønsker å etablere seg på en parsell av gnr. 131/1 ved Jessheim Sør, for etablering av en YX-stasjon.

Tomta er i dag bevokst med trær og busker. Den ligger på høyde med Trondheimsvegen og tilliggende del av Gamle Trondheimsveg og motorveggrampa, men høyere enn E6 og dermed

synlig fra E6 på en viss avstand. Stasjonen vil med sin sentrale beliggenhet kunne dekke behov til beboere i Jessheimområdet ved ferdsel inn og ut av byen, samt for øvrige vegfarende.

Det har vært signalisert fra grunneiers side ønske om å flytte avkjøringsfila til Gamle Trondheimsveg nærmere rundkjøringa, og stilt spørsmål om behovet for foreslått annen vegggrunn (SVT9) inne på tomte. Det er ønske om at avkjøringsfilen justeres for å tilpasse mulig utvikling av en YX-stasjon.

Rådmannens kommentar:

Reguleringsplanen for omkjøringsvegen kan ikke endres i dette området med bakgrunn i et påbegynt planforslag som er startet opp såpass sent som mars 2019.

Forslagsstiller kan ikke se at planforslaget er til vesentlig hinder for ideen bak planinitiativet til grunneier. Mindre tilpasninger i forhold til avkjøring osv må gjøres i ny reguleringsplan. Utforming av avkjøringsfil er godkjent av Vegvesenet, og det vil være for omfattende å etablere nye løsninger i dette området så lenge man ikke vet noe mer om foreslått plan.

JM Norge AS, datert 16.05.2019:

Planområdet for felt B 6.1 grenser til forslag til reguleringsplan for omkjøringsveien. Felt B 6.1 er i kommunedelplanen avsatt til bolig/ blokkbebyggelse.

Disse områdene er forutsatt bygget ut med 5 etasjer boligbebyggelse + takterrasser. Konkret forutsetter dette at støy fra omkjøringsveien ikke skal belaste boligområde B6.1 inntil 18 meter over terreng. I støyutredningen som er utarbeidet som vedlegg til forslag til reguleringsplan for omkjøringsveien er det utredet for støy på tiliggende arealer begrenset til høyder på 1,5 m og 4 m over terreng. JM Norge mener at støyutredningen som ligger til grunn for forslag til reguleringsplan for omkjøringsveien må vise konsekvenser for støy for det antall etasjer det er åpnet for i kommunedelplanen, dvs. 5 etasjer + takterrasser. Dersom foreslåtte støytiltak ikke oppfyller støykravene på fasader i opptil 5 etasjer, må støytiltakene langs omkjøringsveien endres.

Rådmannens kommentar:

Støyutredningene som er vedlagt planforslaget viser beregnet støybilde som følge av omkjøringsvegen på høyde 1,5 meter og 4 meter over bakken. Videre er det beregnet fasadestøy mot eksisterende bebyggelse.

En beregning av støy mot fremtidig bebyggelse, vil basere seg på mange antagelser som plassering av bygg mot støykilden, interne forhold mellom ny bebyggelse mm. En skjerming mot fasadestøy på 18 meters høyde vil også bli svært omfattende, og anbefales derfor løst ved fasadetiltak. Planbestemmelsene åpner for tilpasning av støytiltakene i en detaljeringsfase, samtidig som fremtidig bebyggelse må tilpasses eksisterende støybilde.

Rune Bonesvoll, Nissetoppen 5a, datert 18.05.2019:

Økt trafikk og økt støy også fordi dagens jordvoll med beplantning fjernes. Denne jordvollens trær skjermer også delvis boligene andre etasje mot støy. Boligene på Nissetoppen som grenser mot omkjøringsvegen har de fleste soverom i andre etasje mot vest og vegen. Dersom det skal etableres firefeltsvei må høyden på planlagte støyskjerm forbi Nissetoppen økes.

Rådmannens kommentar:

Planbestemmelsene åpner for at støyskjerming kan utføres både som voll og skjerm, evt ved lokale tiltak på den enkelte eiendom. Det er også i planforslaget vist tydelig til T-1442 som

regulerer behandling av støy i plansaker. Dagens jordvoll kan fjernes, noe som også kan gi et åpnere og mer luftig uteoppholdsareal for eiendommene som grenser ut mot omkjøringsvegen.

Skogmo vel, datert 14.05.2019:

Skogmo vel kommenterte utvidelsen av planområdet for detaljregulering for omkjøringsveien i brev av 13.02.19. I dette brevet foreslo forslagsstiller en mulighet for å trekke den planlagte gangveien inn mot vårt boligfelt videre gjennom en pr.d.d. «grønn gate» for så å koble denne gangveien til velets eksisterende gangvei.

Det ble senere avholdt et møte for velets medlemmer for å belyse saken. Av 200 husstander møtte det opp i overkant av 20 medlemmer. De fleste fremmøtte forholdt seg svært negative til utvidelsen av planområdet og gangveien i sin helhet. Det kom klart fram at de krever at det må bygges kulvert under rundkjøringen v Skogmoveien. Kommunen bør også belyse hvorfor det legges opp til en firefeltsvei.

Skogmo vel ønske at en rekke forhold foreligger for at de vil kunne godta planen, heriblant:

- De foretrekker støyskjermingsmetoder som gir minst mulig støy for våre beboere. Det gjelder spesielt støyskjerming fra planlagt ekstra gangvei og til lengst sør i Kongletoppen
- Det er planlagt en 60- sone. De ber kommunen vurdere om det burde være 40-sone på denne korte strekningen, for å begrense støvplager fra veien.
- De ønske veien senket i terrenget, for å begrense ulempene og støy for Skogmo vels beboere.

Voller som skjerming mot støy øker faren for at barn og voksne vil komme til å velge bort gangveinettet å heller krysse vollene for å komme seg raskest over veien, mot vest/Jessheim sentrum er svært sannsynlig.

Det er viktig at det planlegges med sikker ferdsel for de mye trafikantene samt å ivareta beboerne med beste støysikring. Slik vellet ser det kan støyvegg være en bedre løsning, eventuelt gjerde på toppen av støyvollene.

De er åpne for en dialog om dette framover, og samarbeider med alle aktører for å finne best mulige løsninger, men stiller er utgangspunktet negative til den skisserte påkoblingen til eksisterende veinett.

De anmoder kommunen om å sørge for sikker krysning ved Algarheimsveien. De ber om at utkjøringen av Skogmo boligfelt/Algarheimsveien sikres før oppstart av anleggsperioden. Skogmo vel er interessert i dialog for å finne beste løsning.

Rådmannens kommentarer:

Planbestemmelsene åpner for at støyskjerming kan utføres både som voll og skjerm, evt ved lokale tiltak på den enkelte eiendom. Det er også i planforslaget vist tydelig til T-1442 som regulerer behandling av støy i plansaker. Planforslaget inneholder plassering av støyskjerm som ivaretar støyforholdene på en god måte, og det åpnes for tilpasninger ved byggeplan.

Gangveg genererer ikke støy som skulle gi behov for ekstra skjerming.

Omkjøringsvegen er planlagt som 60-sone med bakgrunn i å beholde en veg som er attraktiv for kjøring utenom Jessheim sentrum. Det kan derfor ikke settes lavere hastighet som foreslått. Vegen er bygget gjennom et område med høy grunnvannstand. Det har derfor ikke vært ønskelig å senke vegen ytterligere i terrenget. Støyskjerming er likevel ivaretatt, slik planforslaget viser.

Det er besluttet i planarbeidet å ikke ta inn planfri kryssing av Algarheimsvegen som element i planforslaget. Eventuell senere ombygging av den øvrige delen av Algarheimskrysset er vurdert i mobilitetsplanen for Jessheim. Som følge av mye infrastruktur i grunnen ved dette området, bør en planfri kryssing skje ved den delen som ikke omfattes av planforslaget.

Statens vegvesen, datert 22.05.2019:

På bakgrunn av møtet 20.05.2019 med tilhørende referat har Statens vegvesen følgende merknader til forslaget til detaljreguleringsplan med bestemmelser:

- Det må framgå av planbestemmelsene at tiltak som berører riks- eller fylkesveg skal etableres i henhold til byggeplan godkjent av Statens vegvesen. Dette gjelder også alle anlegg som Statens vegvesen eller fylket skal overta for vedlikehold.
- De gjør oppmerksom på at de tiltakene i detaljreguleringsplanen som ikke er avklart i teknisk plan, men er utsatt til byggeplanfasen, kan medføre behov for omregulering.
- Konstruksjonene som inngår i planforslaget er sendt inn til Statens vegvesen for gjennomsyn i forbindelse med teknisk plan. Tilbakemelding vil bli formidlet til kommunen når det foreligger. De minner om at byggeplanene for disse konstruksjonene må være godkjent av Vegdirektoratet før kommunen gir igangsettingstillatelse til bygging.
- De gjør oppmerksom på at byggegrensen langs omkjøringsvegen bør framgå av detaljreguleringsplanen for omkjøringsvegen eller av tilstøtende planer. Framgår ikke byggegrensen vil det være veglovens byggegrensebestemmelser som gjelder.

Rådmannens kommentarer:

Uttalelsen tas til etterretning. Bestemmelse om tiltak som berører riks- eller fylkesveg er tatt med i reguleringsbestemmelsene.

Fylkesmannen i Oslo og Viken, datert 20.05.2019

Formålet med planen er å legge til rette for en omkjøringsveg, samt tilkomstveg til utbyggingsfeltene innenfor kommunedelplan Jessheim sørøst, som vil gi en fremtidig tilfredsstillende trafikkavvikling. Reguleringsformålet er i samsvar med kommunedelplan for Jessheim sørøst.

Fylkesmannen har vurdert planforslaget ut fra regionale og nasjonale hensyn innenfor våre ansvarsområder. Basert på oversendt informasjon har vi ingen konkrete merknader til planforslaget. For øvrig viser vi til kommunens ansvar som planmyndighet, jf Fylkesmannens forventningsbrev til kommunene av 1.mars 2018.

Rådmannens kommentarer:

Uttalelsen tas til etterretning

Akershus fylkeskommune, datert 20.05.2019

Akershus fylkeskommune har gjennomført kulturminneregistreringer i området, og det er påvist et automatisk fredet kulturminne i form av en kokegropslokalitet, id 226246. På vegne av tiltakshaver sender Akershus fylkeskommune søknad til Riksantikvaren om dispensasjon etter kulturminneloven §8, 4. ledd. Fylkesrådmannen tilrår Riksantikvaren å gi dispensasjon med vilkår om arkeologisk utgravning.

De anbefalte at kulturminneplanens målsettinger for området legges til grunn i det videre planarbeidet. Spesielt fremhevet vi eldre veifar, som Gamle Trondheimsvei, samt det gamle steinbruddet ved Sten i fjellsida øst for Trondheimsveien. Fylkesrådmannen forutsetter at kommunen følger opp dette når man utarbeider reguleringsplanen for felt B2, slik at steinbruddet kan bevares og historien knyttet til utbyggingen av de store samferdselssystemene formidles, jf. kulturminneplanen.

Akershus fylkeskommune fremholder også at tunet på gbnr. 131/6, Fjelly, ligger nært inntil planområdet. Her er bolighus og uthus SEFRAK-registrert, men tunet er ikke inkludert i

kulturminneplanen. Vi anbefalte likevel at det burde vurderes om tunet kan bevares og at reguleringsplanen bør legge opp til avbøtende tiltak mot eiendommen, som vegetasjonsskjerming. Dette kan vi ikke finne igjen i planforslaget, som kun behandler kulturminner nevnt i kulturminneplanen. Vårt syn er at kulturminnet Fjelly ikke er tilstrekkelig belyst i planforslaget. Kommunen må gjøre en selvstendig vurdering før planen legges frem til vedtak.

Omkjøringsveien vil være et viktig ledd i ringveiprinsippet. Effekten er imidlertid avhengig av at det gjennomføres trafikkdempende tiltak på andre veier. Når veien planlegges for 60 km/t og med planfrie kryssinger, planlegges den som en omkjøringsvei, ikke som samlevei. Kommunen bør derfor være tydelig på at funksjonen til denne veien som omkjøringsvei tilsier restriksjoner på gjennomgangstrafikken i Jessheim sentrum.

Det vil være naturlig, på et senere tidspunkt, å ta opp til vurdering om deler av veinettet i Jessheim sentrum kan omklassifiseres til kommunal vei, mens ringveien blir del av fylkesveinettet.

Det registreres at forslagstiller ønsker en plan der veien prosjekteres og reguleres som tofeltsvei, mens det ligger reservearealer i form av reguleringsformål annen veigrunn, som sikrer areal til en fremtidig utvidelse av veien til firefeltsvei. Rekkefølgekrav i kommunens kommunedelplan om bygging av firefeltsvei ved ÅDT på over 12 000 er ikke videreført. Inn mot Algarheimsvegen bygges det fire felt for å gi en god trafikkavvikling i dette krysset. Trafikkberegningene som ligger til grunn forsvaret dette valget. Det er samtidig viktig å understreke at trafikkberegningene ikke har tatt opp i seg eventuelle fremtidige restriksjoner på gjennomgangstrafikk i Jessheim sentrum slik mobilitets- og byutviklingsstrategi for Jessheim trekker frem.

Fylkesrådmannen registrerer at det er lagt opp til løsning med gang- sykkelvei langs hele omkjøringsveien i tråd med innspillene i uttalelsen til varsel om oppstart. Vi vil understreke at fremtidig kollektivbetjening må utvikles i takt med utviklingen i passasjergrunnlaget.

Fylkesrådmannen forutsetter at tiltakene planen legger til rette for ikke reduserer muligheten for å oppfylle kravene i den regionale planen for vannforvaltning.

Fylkesrådmannen ber om at retningslinjene for håndtering av masser legges til grunn.

Rådmannens kommentarer:

*Kulturminnene steinbruddet i Stendansen og Fredly grenser ikke til planområdet men vedtatt reguleringsplan for B2 Stendansen. Disse forutsettes hensyntatt her.
Øvrige innspill tas til orientering.*