

Sentralområdet, GNP II B og C, - Detaljregulering med konsekvensutredning

Kommune: Ullensaker

G.nr./B.nr.: 137/76 m.fl

Dato: 28. mars 2019

PlanID: 445

Forslag til planprogram til offentlig ettersyn

Masterplanen for OACs område springer ut av en tydelig utviklingsstrategi som en global og fremtidsrettet flyplassby («Airport City»). Formålet med reguleringen er å legge til rette for et bymessig og attraktivt næringsområde innenfor søndre del av Oslo Airport City sitt område innenfor Gardermoen næringspark. Planprogrammet utgjør første fase i dette arbeidet, og søker å redegjøre for planarbeidets innhold, fremdrift og opplegg for medvirkning.



Illustrasjon fra konkurransen 2017: Næringsbebyggelsen i sentralområdet sett fra den grønne ringen.

Utarbeidet av Nordic – Office of Architecture og Haptic Architects for Oslo Airport City AS

Om OAC AS

Oslo Airport City AS er en by- og stedsutvikler som skal utvikle et attraktivt og bymessig næringsområde i den fremtidige byaksen mellom Oslo Lufthavn Gardermoen og Jessheim.

Selskapet ble etablert av en gruppe grunneiere i vestre del av Gardermoen næringspark og eier 1050 dekar. Her planlegger OAC utvikling og utbygging av ca. 1 000 000 m².

Selskapets visjon springer ut fra Norges- og Osloregionens vedtak om knutepunktutvikling av levende byer beliggende rundt Oslo med god kollektivdekning.

Innhold

Innhold	3
1 Innledning	4
1.1 Bakgrunn	4
1.2 Om planprogram for reguleringsplan	7
1.3 Krav om konsekvensutredning	7
1.4 Formål med planarbeidet	8
1.5 Mulighet for el-bilforhandler (Porsche-utsalg) som raskere prosess	8
1.6 Eiendomsforhold	10
1.7 Medvirkning/informasjon	11
1.8 Berørte instanser	11
2 Planområdet	12
2.1 Beskrivelse og avgrensing av planområdet	12
2.2 Influensområde	14
2.3 Planstatus	14
2.4 Trafikkforhold og teknisk infrastruktur	16
2.5 Eksisterende bebyggelse	16
2.6 Grunnforhold/geoteknikk	16
2.7 Grønnstruktur og uteområder	17
2.8 Kulturminner og kulturmiljø	17
3 Rammer og premisser for planarbeid	18
3.1 Nasjonale lover og retningslinjer	18
3.2 Regionale planer og føringer	18
3.3 Kommunale planer og føringer	18
3.4 Pågående planer og utredninger	18
4 Avvik fra områdereguleringen	20
5 Utredningsmetode	21
6 Plan- og utredningstemaer	22
6.1 Temaer som skal konsekvensutredes	23
6.2 Temaer det skal redegjøres for i planbeskrivelsen	24
7 Alternativer som utredes	26
7.1 0-alternativet (utredningsalternativ)	26
7.2 Planalternativet	26
8 Fremdriftsplan	26
9 Kontaktinformasjon	28
10 Henvisninger og vedleggsoversikt	28

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

I 2017 avholdt Oslo Airport City AS (OAC) et parallelloppdrag for en ny masterplan for området. Et team bestående av Nordic - Office of Architecture, Haptic architects, Ipax og Buro Happold utarbeidet en utviklingsstrategi kalt «10x10». Nordic og Haptic er engasjert som arkitekter i det videre plan- og utviklingsarbeidet. Utviklingsstrategien 10x10 er tatt videre inn i OACs arbeid med en langsiktig masterplan og ligger til grunn for forslagsstillers planalternativ.

Ullensaker kommunes administrasjon har delegert myndighet til å godkjenne utleggelse av planprogram for privat detaljreguleringsplan til offentlig ettersyn.

Reguleringsplanen, inklusive planprogram, fremmes av Oslo Airport City AS (OAC) med bistand fra Nordic - Office of Architecture som plankonsulent. Planprogrammet er utformet i samsvar med mal fra Ullensaker kommune. OAC er største grunneier i Gardermoen Næringspark, med rundt 1/3 av utviklingsvolumet.

Administrasjonen støtter ikke regulering eller etablering av handelskonsepter som outlet, big boxes, storhandel, retail eller andre former for detaljhandel i dette området. Administrasjonen støtter kun at plasskrevende varehandel (salg av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og større byggevarer, planteskoler og hagesentre) kan vurderes på et begrenset område. Administrasjonen vil ved fastsettelse av planprogrammet eller etter KU ta nærmere stilling til planens forslag til formål som kan konkurrere direkte med Jessheim sentrum eller Gardermoen Campus når det gjelder visse former for næring, kultur, tjenesteyting og helserelevante virksomheter.

OACs intensjon som by- og stedsutvikler er å være en drivkraft for etablering av verdiskapende virksomhet og nye kompetansearbeidsplasser med formål som komplementerer Jessheim sentrum og Gardermoen Campus, samt øker attraktiviteten generelt for hele Gardermoen-regionen.

Masterplanen og visjonen for området.

OACs utviklingsområde har en unik beliggenhet direkte tiliggende Norges hovedflyplass, E6 og E16 samt to gjennomgående toglinjer med svært god kollektivdekning. Dette plasserer ca. to millioner eller 40 % av Norges innbyggere i den direkte relevanssonen, i tillegg til tilreisende med fly. I 2018 hadde Oslo Lufthavn 28,5 mill. reisende, med 16,5 mill. internasjonale passasjerer og 12 mill. nasjonale passasjerer, en vekst på hhv. 4% og 3% fra 2017. I tillegg kom vekst på 1,7% i internasjonalt eksportvolum.

Masterplanen for OACs område springer ut av en tydelig utviklingsstrategi som en global og fremtidsrettet flyplassby («Airport City») - en næringsportal inn til landet som vil være i stand til å tiltrekke seg både internasjonale og nasjonale investeringer i en rekke innovasjonsbaserte sektorer. Ved å tilby arbeidsplasser av høy kvalitet innen allerede etablerte næringer og i et pionermiljø, styrkes Osloregionens attraktivitet for internasjonalt viktige aktører. En flyplassby på OACs tomter kan bli et kommersielt samlingspunkt i den nordiske sfæren, tiltrekke både globale, regionale og lokale aktører, skape unike synergier og bli en sterk katalysator for ny høyverdig økonomisk aktivitet i Norge.

Gjennom sin gunstige plassering langs hovedfartsåren i den fremtidige byaksen Jessheim-OSL kan sentralområdet til OAC bli en viktig byutviklingsmessig brikke. Planområdet ønskes utviklet som et bymessig senter i det som skal bli Norges største, viktigste og mest innovative

næringspark. En rekke offentlig tilgjengelige fasiliteter inviterer både tilreisende og lokale til å ta stedet i bruk.

Vi ønsker at formålssammensetningen i planområdet skal tilpasses et mer fremtidsrettet næringsliv enn dagens områdeplan åpner for. Bebyggelsen kan tenkes å romme fasiliteter for FoU, industri og annen virksomhet innen tech- og farmasi, nye energiløsninger/el-teknologi, materialutvikling, næringsmiddelforskning og agritech, tjenesteyting innen helse og utdanning, flyplassrelaterte virksomheter og tjenester, datasenter (digitalisering/ automatisering) pluss en rekke andre mulige program som speiler fremtidens næringsparker og -innovasjonsmiljøer. I tillegg planlegges ulike støttende og forsterkende funksjoner som hotell, konferanse, spesialhandel og rekreasjon/kultur/sport. Planen vil også omfatte grøntstruktur, gater, plasser og offentlige arealer i tilknytning til bebyggelsen.



Illustrasjon 1: Jessheim, næringsparken og flyplassen vil i fremtiden kunne danne et kontinuerlig bybelte.

Med rundt en million m² som skal utvikles innenfor OACs totale område, er en velfungerende masterplan for helheten nøkkelen til å sikre en attraktiv og funksjonell utvikling fra de første stadiene til ferdigstilling. Forestående detaljregulering antas å utgjøre ca. 1/3 av dette i bygningsvolum og vil danne et naturlig sentrum for hele OACs område og næringsparken. Masterplanen fokuserer både på å ivareta den store kontekstens potensiale og på egne tomter. Dette inkluderer helhetlig sikring av ønskede kvaliteter, struktur og arealbruk, etablering av flere lokale sentre med forskjellig karakter, godt sammenkoblede, relevante og attraktive offentlige rom samt inndeling av utviklingen i fornuftige faser. OAC fokuserer på å plassere anlegg som kan ha nytte av hverandre sammen for å øke programmatisk synergier og innovasjon, og støtte ønskede steds karakterer for ulike deler av området etter hvert som det utbygges. Sentralområdet er det første som skal utvikles i OACs portefølje, og vil planlegges for å bli en attraktiv destinasjon helt fra start. Elementer for å oppnå dette er å tilføre bymessig tetthet, programmatisk mangfold, bevisst mobilitets- og gatedesign og attraktive funksjoner som aktiverer det offentlige rom. Medvirkning blir viktig for å utløse potensialet mellom stedets kvaliteter og behovene til de fremtidige brukerne av stedet.

Oslo Airport City ønsker å utarbeide en *eksepsjonell miljøprofil*, med mål om å skape den første energipositive flyplassbyen. For å oppnå dette vil området bli en testarena for en teknologidrevet og ressursøkonomisk by og arbeidsplass. OAC planlegger å innlemme lavkarbonløsninger, smart teknologi og infrastruktur for tjenester som sømløs mobilitet, energi, avfall, IKT og sikkerhet mm i utviklingen.



Illustrasjon 2: Masterplan fra konkurransen for mulig helhetlig utvikling av hele næringsparken

Masterplanen foreslår å knytte næringsparkens grøntarealer sammen til en stor offentlig grønn ringforbindelse. Slik bindes de ulike nabolagene i næringsparken sammen og kobler næringsparken til både Jessheim sentrum og de flotte naturvernområdene som ligger rundt. I tillegg til at dette styrker naturverdiene på stedet og i den større konteksten, vil parkdraget i OAC by på sjenerøse rekreasjonsområder – en destinasjon for sports- og utendørsaktiviteter rettet mot hele befolkningens bredde.

Næringsparkens grøntarealer skal sikre en grønn kobling mellom Raknehaugen/ Skånetjern opp til Elstad landskapsvernområde. Grønnstrukturen må ha planfrie kryssinger av vegene. Da det vil ta flere tiår før næringsparken er bygd ut og den grønne ringen er etablert, så blir det

viktig at hver «grønne etappe» kobles opp mot gang/sykkelvegnettet i nærheten. Eierforhold og driftsansvar må også avklares. Samarbeid om innhold i grønnstrukturen kan blant annet gjøres med kommunen, Idrettsrådet, Turlaget og LHL.

OAC ønsker å få på plass sømløs mobilitet gjennom fremtidsrettede lokale mobilitetsløsninger fra tidlig i utviklingen. Området har alt god tilgang til lokalt busstilbud, med flyplassen og Jessheim sentrum som de viktigste forbindelsene. Bussen vil være tilgjengelig innen maksimalt fem minutters spasertur fra hele sentralområdet. Rutene 420 og 450 som betjener strekningen OSL-Jessheim via næringsparken har hhv 15 minutters og 30 minutters frekvens. Med 5-10 minutters bussreise til flyplassen, er byer som London, Paris og Berlin innen 2-3 timers komplett reisetid. De to tilgrensende jernbanelinjene og motorveiene E6 og E16 forbinder regionale sentre som Oslo, Hamar, Kongsvinger, Hønefoss og Drammen med Gardermoen Næringspark godt innen en times reisetid.

1.2 Om planprogram for reguleringsplan

Planprogrammet er utformet i henhold til plan- og bygningsloven (pbl) § 4-1 og forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven, og legges ut til offentlig ettersyn i henhold til pbl § 12-9. Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger. Forslaget til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsling av planoppstart. Planprogrammet fastsettes av Ullensaker kommune som planmyndighet.

1.3 Krav om konsekvensutredning

Reguleringsplanen er omfattet av utredningsplikt etter forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven.

Forskrift om konsekvensutredning § 6-2 b beskriver planer som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram: Reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I, herunder større bygg for næring/tjenester, se utdrag fra tabell under. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne.

Planforslaget omfatter mer enn 15 000 m² næringsbebyggelse og faller dermed inn under oppfangskriteriene i vedlegg I, og skal derfor konsekvensutredes og ha planprogram. Konsekvensutredningen skal inneholde en sammenstilling av konsekvensene for både 0-alternativet og planforslaget.

	Planer og tiltak	Ansvarlig myndighet og tilknyttet lov
24.	Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m ² (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr. 11j).	Planmyndigheten. Plan- og bygningsloven.

Utdrag fra VEDLEGG I. Planer etter plan- og bygningsloven og tiltak etter annet lovverk som alltid skal ha planprogram eller melding om konsekvensutredning.

1.4 Formål med planarbeidet

Gjeldende områdeplan åpner i dag for ulike næringsformål (se punkt 2.3), men legger i liten grad til rette for at området kan utvikles arealeffektivt med urbane kvaliteter og i retning mot fremvoksende trender innenfor næringslivet. Områdeplanen differensierer også lite mellom grad av sentralitet og samsvarende utnyttelse. Videre mangler områdeplanen en tydelig strategi i forhold til naboskapet til Oslo Lufthavn og mulig fremtidig vekst her, inkludert en potensiell fremtidig tredje rullebane.

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for utvikling og utbygging av bymessig næringsbebyggelse med tilhørende støttefunksjoner og attraktive kvaliteter for å kunne etablere verdifulle arbeidsplasser og en sterk merkevare som en fremtidsrettet næringspark, til fordel for Ullensaker og Gardermoen-regionen spesielt, og hele Oslo-regionen og landet generelt.

Støttefunksjoner kan innbefatte program som hotell, konferanse/kongress, kontor, bevertning samt etterspurt servicetilbud innen handel (outlet), el-bilforhandler (utsalg/showroom) og annen stedstilpasset handel som komplimenterer Jessheim sentrum og vil øke den etablerte sentrumshandelens attraktivitet ved å introdusere nye kjøpegrupper. I tillegg rekreasjonsfunksjoner og kombinerte sports- og kulturfasiliteter samt gater, plasser og offentlige arealer i tilknytning til bebyggelsen. Planen vil utarbeides parallelt med videreutvikling av masterplanen for Oslo Airport Citys samlede portefølje, og utarbeides i tråd med rammene som legges gjennom dette arbeidet.

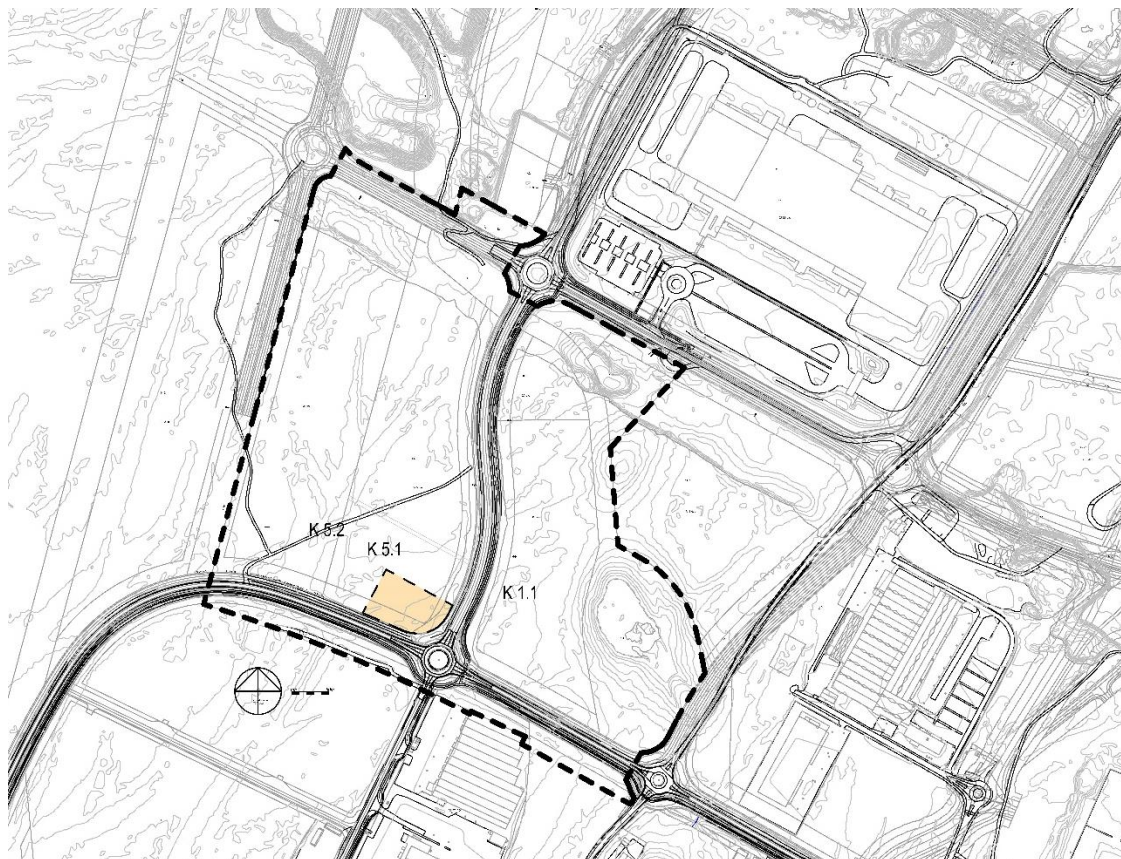
1.5 Mulighet for el-bilforhandler (Porsche-utsalg) som raskere prosess

Sør på felt K5.1 i sentralområdet ønsker Porsche å etablere sitt aller første el-bilsenter i Norge. Med en bærekraftig og fremtidsrettet satsning fremover på ny el-teknologi, har Porsche videreutviklet seg fra bilprodusent til også å være teknologibedrift. Langs fylkesveien vil det komme flere elbilforhandlere, noe som kan gi høy attraktivitet for bedrifter innen el-teknologi og mobilitetsløsninger til å etablere seg i næringsparken. Dette vil kunne stimulere fremtidig etablering av kompetansearbeidsplasser innen el-teknologi på nabotomter i næringsparken.

Porsches el-bilsenter vil passe svært godt opp mot program som hotell/konferanse, kongress, handel i nasjonalt/internasjonalt segment og kontorer med kompetansekrevede arbeidsplasser. Satsning på el-bil er også bærekraftig, fremtidsrettet og i tråd med OACs miljøambisjoner. El-bilsenteret vil kunne være første brikke i et område hvor det satses på fremtidsrettet næring og industri, herunder el-teknologi, som også er på full fart inn i flyindustrien. Plassering nær Oslo Lufthavn er også optimal med tanke på at kunder fra hele landet enkelt vil kunne nå el-bilsenteret.

Porsche vil ha behov for ca 4-5 000 m² BTA fordelt på to etasjer og et tomteareal på ca 5 000 m². Ønsket plassering er ned mot fylkesvei 469 i sør og legges innenfor felt i utviklingsfase 1 iht. områdeplanen. Porsches første helelektriske bil kommer på markedet allerede i år, og Porsches etablering innenfor sentralområdet avhenger av at byggestart for showrommet ikke er for langt frem i tid. Ønsket byggestart er allerede høsten 2019. Vi vil derfor se på muligheten for å ta Porsche ut av den store detaljreguleringen av sentralområdet, slik at den kan gå som en enklere parallell prosess med kortere saksbehandlingstid.

Ullensaker kommune har foreslått å avklare om etablering av Porsche kan skje gjennom et løp der Porsche behandles direkte som byggesak. OAC har derfor bedt kommunens administrasjon om forhåndskonferanse for å avklare eventuelle rammer for en slik prosess. Dette krever da dispensasjon fra områdeplanens krav om detaljregulering. Utredninger for detaljreguleringen som direkte berører tomt og program for Porsche vil følge en eventuell søknad om dispensasjon for tomten.



Illustrasjon 3: Mulig parsell for el-bilforhandler innenfor K5.1.

Ved å først omsøke bygget etter høring og vedtak av dette planprogrammet, sikres offentlig medvirkning og faglig- og politisk behandling rundt utvidelse med formål bilforhandler i forhold til områdeplanen, herunder om dette utløser spesielle forhold som må utredes som ikke har blitt fanget opp.

I tverraksen Jessheimvegen gjennom næringsparken er bilforretningen til Birger N. Haug under bygging. Sørøst for sentralområdet langs Jessheimvegen har Møllergruppen omsøkt oppstartsmøte for å etablere ytterligere en bilforhandler langs fylkesveien, i tillegg til næringsbebyggelse sør for dette. Det finnes også andre bilrelaterte virksomheter øst i næringsparken. El-bilsenteret er planlagt helt sør i K5.1 mot Jessheimveien og tilpasset både nåværende og den fremtidige bymessige konteksten i sentralområdet. Tiltakets begrensede omfang, kjente program og innhold samt lave kompleksitet tilsier dermed at konsekvenser kan vurderes direkte gjennom kommunens byggesaksbehandling. Vi har ikke identifisert konsekvenser som kun bør belyses gjennom en planprosess. Byggesaken vil gå parallelt med videreutvikling av masterplanen for området og detaljreguleringsprosessen. Helheten i sentralområdet vil dermed bli godt ivaretatt.

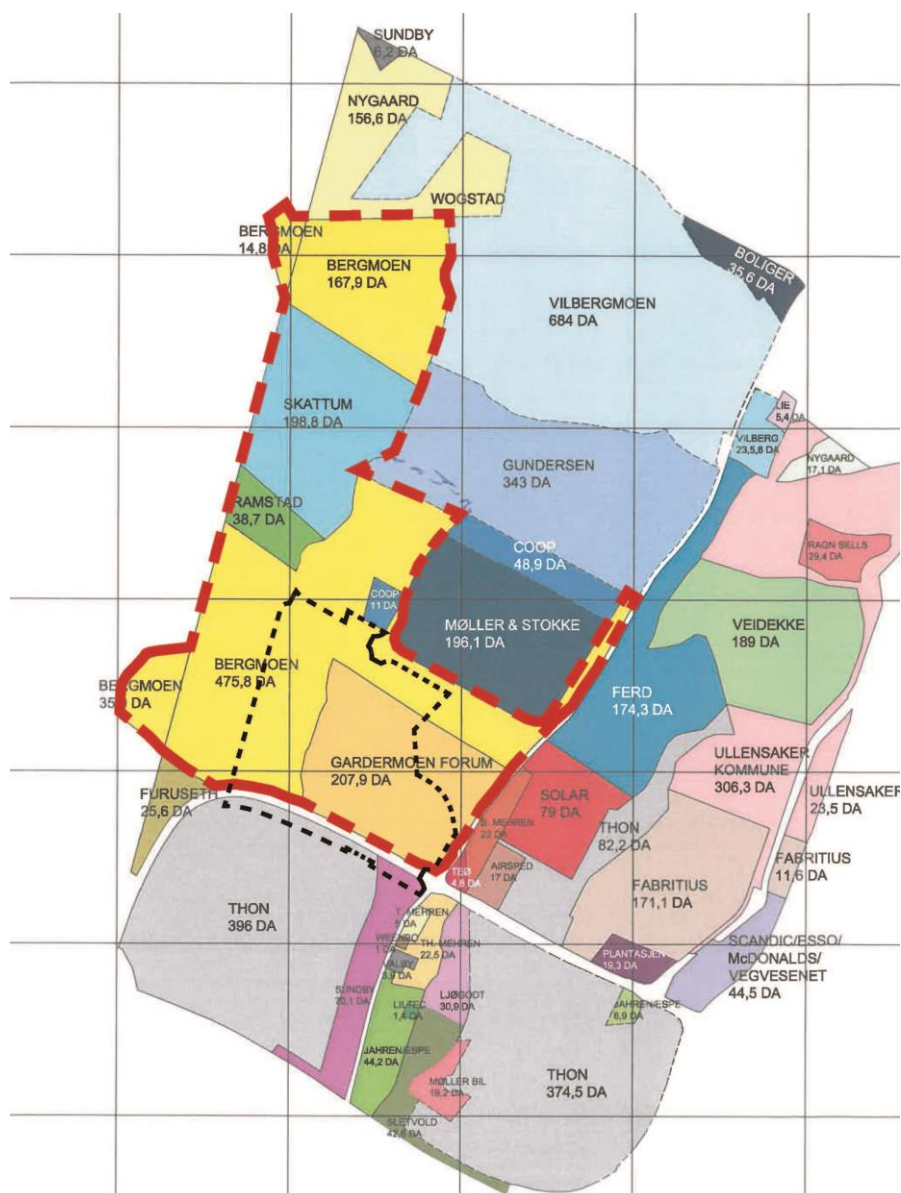
Alternativt løp der Porsche skilles ut som egen regulerings sak

Dersom forhåndskonferansen viser at tomten må reguleres, vil OAC se på om Porsche bør skilles ut som egen regulerings sak. Det vil da ikke være krav om eget planprogram og konsekvensutredning, da areal og program ikke faller inn under oppfangskriteriene i vedlegg I til forskrift om konsekvensutredning (se kap. 1.3 krav om konsekvensutredning). Tiltaket faller inn under vedlegg II pkt 11 j, grunnet økning av areal til plasskrevende varehandel utover hva områdeplanen legger opp til. Slike tiltak skal kun konsekvensutredes dersom de vil gi vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, jf. § 8 i forskrift om konsekvensutredning. Ut ifra vurderingskriteriene i forskriften § 10 kan vi ikke se at tiltaket vil gi vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, og tiltaket skal derfor ikke konsekvensutredes. Det kan i mange tilfeller

være uheldig å ta ut en mindre del av en større reguleringsplan som en egen reguleringsprosess. Dette er fordi det kan være vanskelig å sikre god sammenheng i området når det reguleres trinnvis og ikke som en samlet plan. Tomten vil grense både mot Jessheimveien og nylig opparbeidet forlengelse av Brages vei mot nord. Med grense mot to strukturer som ikke vil endre seg som følge av kommende plan for sentralområdet, vil det derfor være mindre usikkerhetsmomenter knyttet til grenseoppgangen mot reguleringsplan for resten av sentralområdet. Videreutvikling av masterplanen vil også sikre god sammenheng i området selv om plan for Porsche skilles ut som egen regulering. På bakgrunn av det ovennevnte mener vi at tomt for Porsche el-bilsenter/utsalg kan skilles ut som egen regulerings sak uten planprogram og konsekvensutredning, skulle et løp med direkte byggesak ikke være aktuelt.

1.6 Eiendomsforhold

Oslo Airport City AS er største grunneier i næringsparken. Eiendommene som nå skal reguleres i detalj, eies i sin helhet av Oslo Airport City, med unntak av areal til T2 sør for Jessheimvegen.



Illustrasjon 4: Oversikt eierskap i næringsparken 15.12.15. Rød linje viser OACs eiendommer og sort planområdet.

1.7 Medvirkning/informasjon

Felles varsel om planoppstart og utleggelse av forslag til planprogram kunngjøres gjennom avisannonse og direkte henvendelse til berørte parter, offentlige myndigheter og organisasjoner. Fastsatt planprogram sendes til alle som har gitt uttalelse, og forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning vil bli lagt ut på høring. Vi ønsker også å utvide medvirkningsprosessen slik at vi kan få innspill fra det lokale næringslivet, ulike lokallag, organisasjoner og privatpersoner på hvilke typer program og funksjoner som bør bli en del av planforslaget. Vi vil legge opp til en åpen kommunikasjonsmåte som gjør at terskelen for å komme med innspill er lav.

Området vi nå skal utvikle har ikke egne beboere, men vi har som ambisjon at dette skal bli et levende sted for befolkningen i nærområdet og i Jessheim. Vi ønsker derfor – gjennom hele planforløpet – tilbakemeldinger på hva OAC kan tilføre av kvaliteter til området. Vi ønsker spesielt innspill på program som kan legges til den grønne ringen, slik at den kan bli et attraktivt og levende friområde for lokalsamfunnet. Vi ønsker i den forbindelse å se på ulike medvirkningsplattformer som egner seg for å nå ut til hele befolkningens bredde. Som utgangspunkt vil vi bruke OACs sosiale medie-plattformer som informasjonskanal. Her vil vi vise muligheter for området og samle innspill fra publikum. I perioden for høringen av selve planforslaget ønsker vi å ha en utstilling av planene sentralt i Jessheim sentrum. Vi ønsker at utstillingen skal fungere som en kontaktflate mot publikum, der vi vil invitere til direkte innspill og dialog rundt planen.

1.8 Berørte instanser

Næringsparken grenser mot Oslo lufthavn, og Avinor vil derfor være berørt instans. Utbyggingen vil også ha innvirkning på både vei og kollektiv. Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, NSB, Bane Nor og Ruter vil derfor være viktige høringsparter. Videre vil også handelsstanden i Jessheim være høringspart, da vi ønsker å utvide handelsformålene innenfor detaljreguleringen. Vi ønsker at disse ikke skal konkurrere med, men heller komplementere tilbudet i sentrum, for å skape økt attraktivitet for både Jessheim sentrum og næringsparken. Utover dette vil varsling foretas i henhold til kommunens liste.

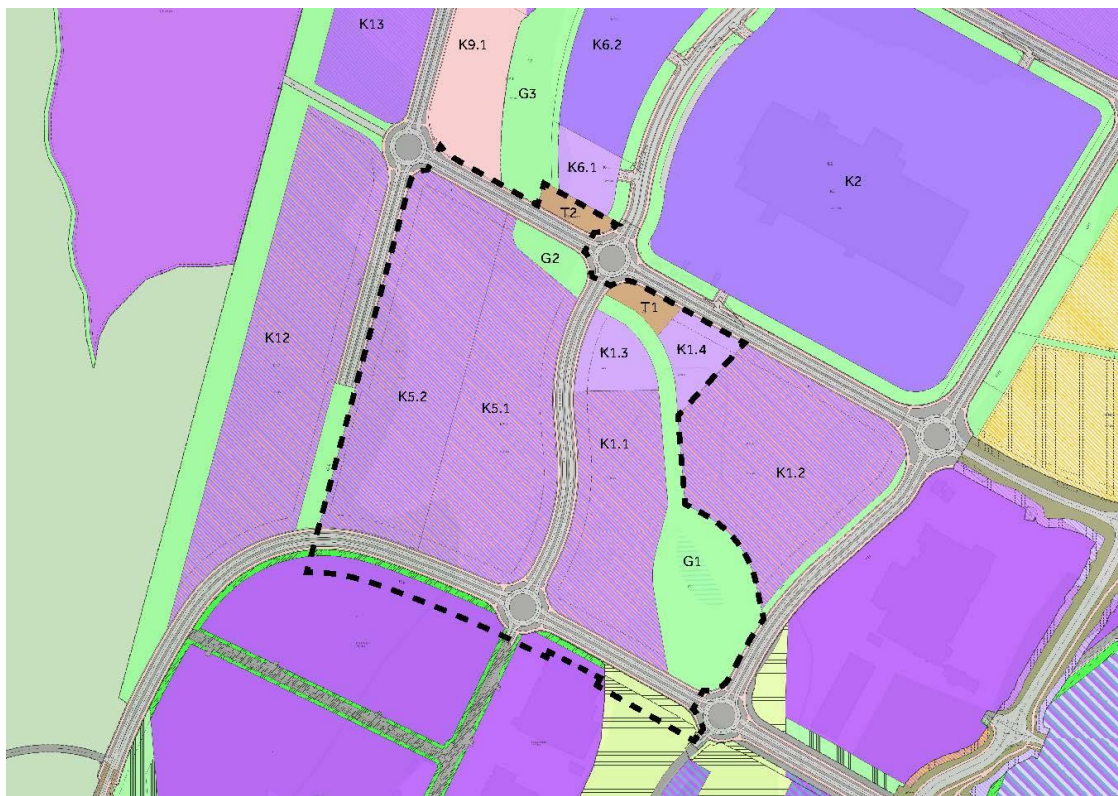


Illustrasjon 5: Flyfoto over næringsparken med inntegnet plangrense.

2 Planområdet

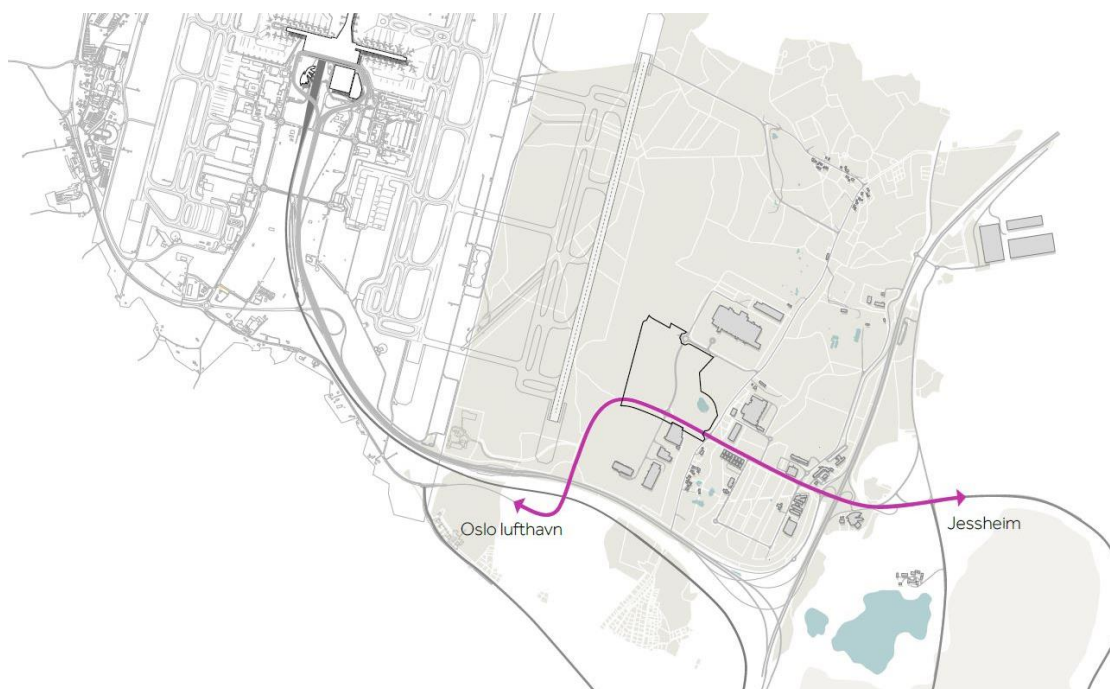
2.1 Beskrivelse og avgrensning av planområdet

Planområdet ligger i Gardermoen Næringspark i Ullensaker kommune. Næringsparken grenser mot Oslo Lufthavn i vest og avgrenses av E16 i sør og E6 i øst. Jessheim sentrum ligger mot sør-øst. Planområdet grenser mot Jessheimvegen (Fv460) i sør og mot Vilbergvegen i øst. Planavgrensningen er satt ut ifra områdeplanens oppdeling i delfelter og omfatter feltene G1, G2, T1, T2, K1.1, K1.3, K1.4, K5.1 og K5.2, noe areal sør for Jessheimvegen til ny T2 samt noe veiareal. Til sammen vil planområdet utgjøre et areal på om lag 336 daa.



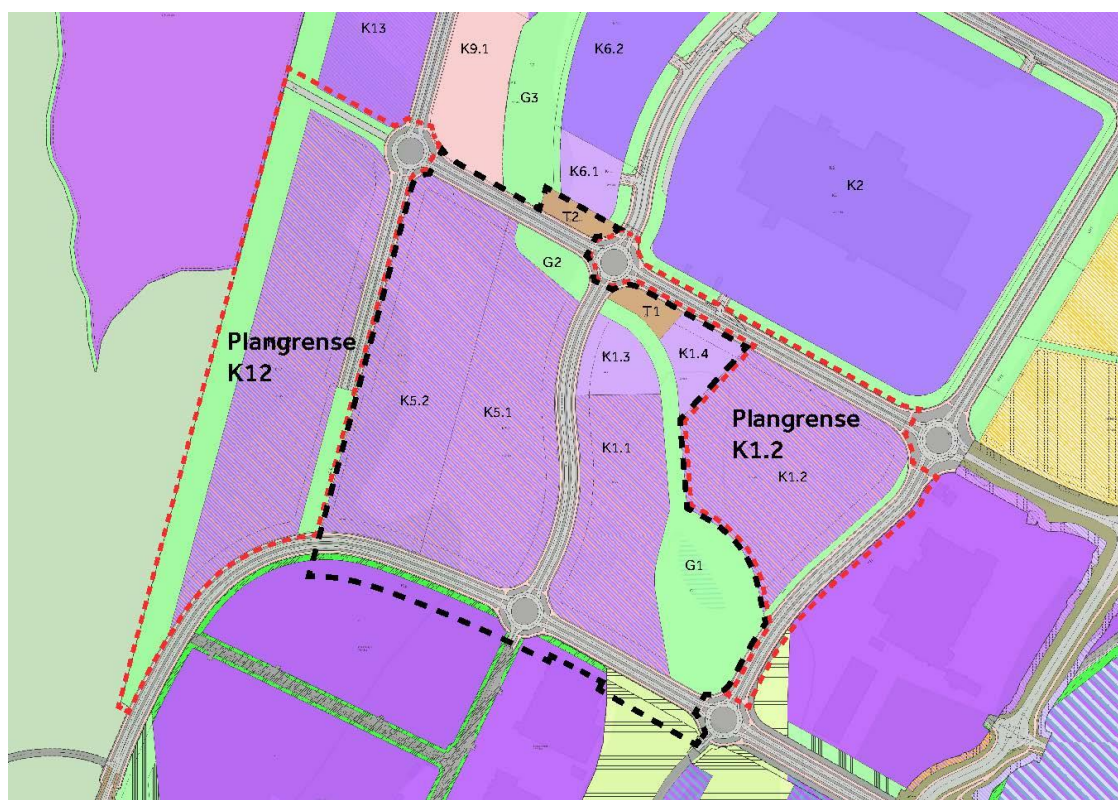
Illustrasjon 6: Utsnitt dagens regulering med påtegnet planavgrensning.

Jessheimvegen er den viktigste kollektivtraséen mellom Jessheim og Oslo Lufthavn. Vi ønsker derfor å flytte kollektivterminalene T1 og T2 hit, slik at kollektivaksen forblir effektiv samtidig som området med høyest brukertetthet betjenes godt. I planavgrensningen er det derfor inkludert areal på sørsiden av Jessheimvegen for tilrettelegging av kollektivterminal. Bredde på arealet er 35 meter, tilsvarende T2, men noe smalere øst for Brages vei grunnet eksisterende næringsbygg. Planavgrensningen vil overlape med påstartet planarbeid med PlanID443, sør for Jessheimvegen, og planavgrensning for Rullebane 3. Plassbehov for kollektivterminal og eksakt planavgrensning vil avklares i løpet av høringsrunden og i dialog med Ruter.



Illustrasjon 7: Kollektivaksen i Jessheimvegen.

Videre inkluderer planavgrensningen veistrekket nord for K5.1 og K5.2. Veien er regulert med et veldig bredt tverrsnitt som inkluderer fire kjørefelt, gang- og sykkelvei samt grøntstruktur/grøfteareal. Vi ønsker å se på muligheten for å redusere den totale bredden som er avsatt til samferdsel, slik at veiene komprimeres og får et mer bymessig gatetverrsnitt i tråd med ambisjonene for området. Fremtidige reguleringsplaner for K1.2 og K12 tenkes å omfatte de resterende tilliggende veiene nord og øst for sentralområdet.



Illustrasjon 8: Mulig planavgrensning for fremtidig detaljregulering av tilstøtende felter K1.2 og K12.

2.2 Influensområde

Planen vil ha et stort influensområde. Rammene som legges i planarbeidet vil ha stor betydning for hvordan delfeltene K1.2 og K12 skal utvikles. Samtidig med utarbeidelsen av reguleringsplanen vil masterplanen for Oslo Airport City videreutvikles. Reguleringsplanen vil utarbeides i tråd med rammene som legges gjennom dette arbeidet, slik at helheten i området og god sammenheng med senere reguleringsfelter sikres.

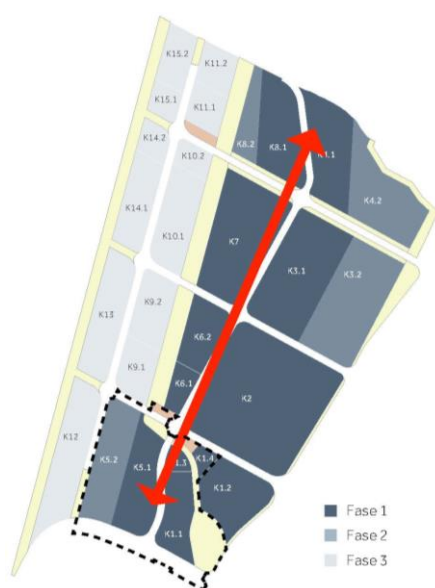
Et av hovedgrepene i masterplanen er å knytte hele næringsparkområdet sammen med en grønn ring, en «mobilitetssirkel» for allmenn- og kollektiv ferdsel. Den grønne ringen (se illustrasjon 2) vil følgelig strekke seg utenfor planområdet og også utenfor tomtene som er i OACs eierskap. OAC vil gå i dialog med de andre grunneierne i området for å se hvordan den grønne ringen kan ivaretas gjennom området. Utforming og prinsipper for den grønne ringen vil inngå som en del av reguleringsarbeidet.

Ny bebyggelse innenfor planområdet må klareres med Avinor og krav for bebyggelse nær Oslo lufthavn. Utbygging av området vil også påvirke trafikksituasjonen i området, både med hensyn til vegnettet og kollektivnett. Videre vil tiltakets fjernvirkning kunne berøre et større influensområde.

2.3 Planstatus

Gjeldende områdeplan, GNP II b og c, ble vedtatt i 2011. Planen åpner for ulike næringsformål, men legger i liten grad til rette for at området kan utvikles arealeffektivt med attraktive urbane kvaliteter og servicetilbud, og i retning mot fremvoksende trender innenfor næringslivet og nye kompetansearbeidsplasser. Områdeplanen differensierer også lite mellom grad av sentralitet og samsvarende utnyttelse.

Områdereguleringen angir tre faser og knytter byggefeltene til disse gjennom rekkefølgebestemmelser. Med unntak av K5.2., som ligger i Fase 2, ligger alle kvartalene i denne detaljreguleringen i Fase 1. Det betyr at rekkefølgekravet for å starte med utvikling på Fase 2 videreføres i denne detaljreguleringen, slik at man må dokumentere tilstrekkelig transportkapasitet i veg og kollektivnett sammen med byggesøknad for tiltak innenfor K5.2. Områdeplanen har også ulike rekkefølgekrav knyttet til utbygging av de ulike feltene som knytter seg til opparbeidelse av vegnett, grønnsstruktur og kollektivterminal.



Illustrasjon 9: Venstre: Områdeplanen er delt opp i utbyggingsfaser og legger opp til at området skal bygges ut i nord-sør gående retning. Høyre: Foreløpig utviklingstrend er i øst-vest-aksen langs Jessheimvegen.

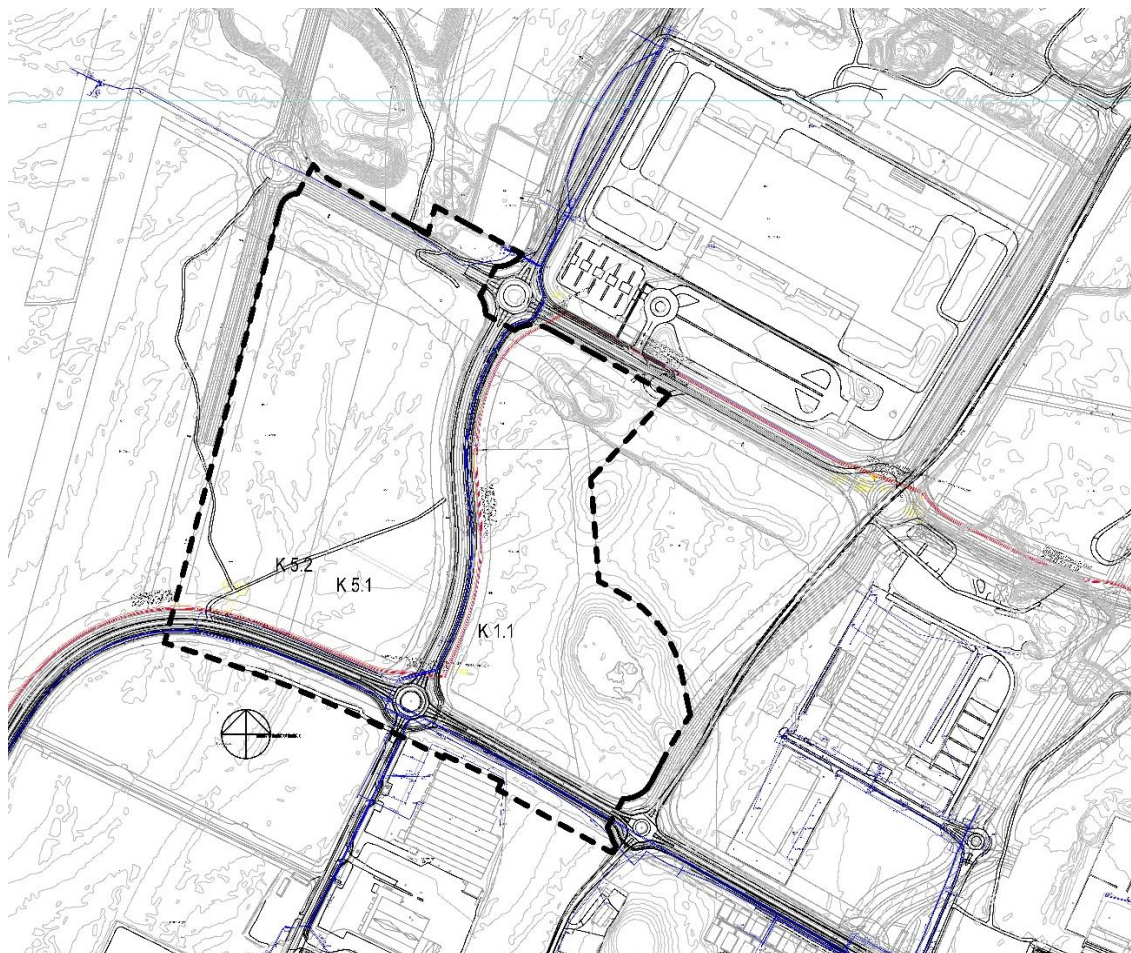
Tabellen under viser de aktuelle delområdene i områdeplanen innenfor detaljreguleringen, samt områdeplanens tilhørende arealformål:

Arealformål				Kommentar
Felt	Kontor/ Næring/ Tjenesteyting	Kontor	Grønnstruktur	
K1.1	X			Maks BRA = 100 %. Kontor kan maks utgjøre 10 % BRA. Ellers hotell/overnatting, bevertning, annen offentlig og privat tjenesteyting, annen næring (strøkstjenende handel med maks 300 m ²)
K1.3		X		Maks BRA = 175 %
K1.4		X		Maks BRA = 175 %
K5.1	X			Maks BRA = 100 %. Kontor kan maks utgjøre 10 % BRA. Ellers hotell/overnatting, bevertning, undervisning, annen offentlig og privat tjenesteyting, annen næring (strøkstjenende handel med maks 300 m ²)
K5.2	X			Maks BRA = 100 %. Kontor kan maks utgjøre 10 % BRA. Ellers hotell/overnatting, bevertning, undervisning, annen offentlig og privat tjenesteyting, annen næring (strøkstjenende handel med maks 300 m ²)
G1			X	
G2			X	
T1, T2				Kollektivterminal – Det tillates bygg og anlegg som er naturlig for områdets funksjon og drift.
V1, V8				Samferdselsanlegg – Kjøreveg, kollektivfelt, gagn/sykkelveg, annen vegg grunn – teknisk anlegg Gang- og sykkelveg skal være minimum 4 meter bred.

Området sør for Jessheimvegen		
Plan	Arealformål	Kommentar
Gardermoen Næringspark, vedtatt 20.10.1997	Friluftsområde	I friluftsområdet tillates det etablert turveier og mindre bygninger og anlegg med tilknytning til rekreasjonsaktiviteter.
Bragermoen, Gardermoen Næringspark, vedtatt 03.05.2004	Fellesområde: Vegetasjonsområde langs veg	Vegetasjonsbelte skal ha parkmessig og enhetlig opparbeidelse.

2.4 Trafikkforhold og teknisk infrastruktur

Planområdet grenser mot Jessheimvegen (Fv469) i sør og mot Vilbergvegen i øst. Fra Jessheimvegen er det bygget vei nordover gjennom planområdet som fører til COOPs logistikkcenter. Det ligger VA-infrastruktur langs østsiden av denne veien samt på nordsiden av Jessheimvegen vestover mot renseanlegget. Ringledning for avløp gjennom området er under bygging. Trafikkforhold og teknisk infrastruktur som VA vil inngå som en del av planarbeidet.



Illustrasjon 10: Etablert (blå) og prosjertert (rød) VA-infrastruktur ved planområdet.

2.5 Eksisterende bebyggelse

I forbindelse med utbygging av COOPs logistikkcenter nord for planområdet ble det bygget vei gjennom planområdet. Utover dette er planområdet ubebygget.

2.6 Grunnforhold/geoteknikk

Gardermoen Næringspark ligger i et område med mektige løsmasser av grus og sand. Undersøkelser har vist at de drivverdige massene har en mektighet på 10-12 meter i nord i næringsparken, synkende til ca. 1 meter i sør. I planarbeidet vil det avklares hvorvidt masser innenfor planområdet er drivverdige og skal tas ut.

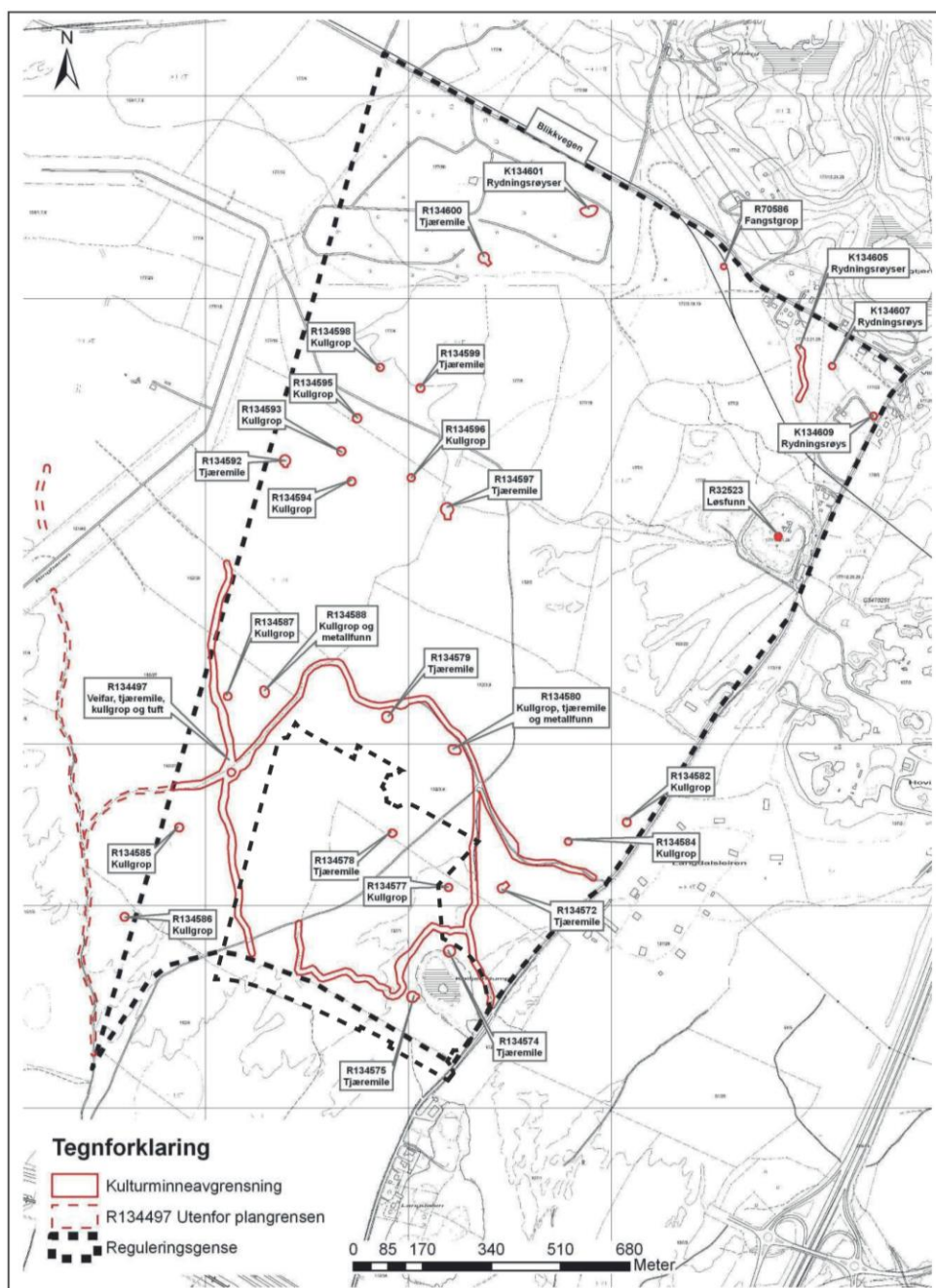
Planområdet ligger under marin grense og det stilles krav til utredning og dokumentasjon av stabilitet og nødvendige geotekniske tiltak i plansaken.

2.7 Grønnstruktur og uteområder

Planområdet er i dag ubebygget, og preges av hogst. Området er lite brukt som friluftsområde, men har sporadisk vært benyttet til sopp- og bærsanking. I østre del av planområdet ligger det en grytehullsjø. Detaljreguleringen vil videreføre områdeplanens arealstørrelser for regulerte grønnstrukturer. Grøntområdene skal istandsettes og bli park og aktivitetsområder.

2.8 Kulturminner og kulturmiljø

I forbindelse med regulering av områdeplanen ble det gjennomført arkeologisk registrering av området. Det ble funnet 25 automatisk fredete kulturminner i form av tjæremiler, kullgroper og veifar, samt fire nyere tids kulturminner i form av moderne rydningsrøys. Fjerning av de automatisk fredete kulturminnene krever dispensasjon fra kulturminneloven.



Illustrasjon 11: Oversiktskart av det undersøkte området med funn av kulturminner. Foreslått planavgrænsning er vist med sort heltrukket linje.

3 Rammer og premisser for planarbeid

I det følgende oppgis overordnede føringer med betydning for planarbeidet. Listen er ikke uttømmende, men angir føringer som anses som viktige i forbindelse med reguleringen og som statlige og regionale myndigheter har spesielt fokus på.

3.1 Nasjonale lover og retningslinjer

- Statlig retningslinje for samordnet areal- og transportplanlegging (26.9.2014)
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (12.6.2015)

3.2 Regionale planer og føringer

- Regional plan for handel, service og senterstruktur
- Regional plan for innovasjon og nyskaping i Oslo og Akershus
- Regional plan areal og transport for Oslo og Akershus
- Regional plan for klima og energi i Akershus

3.3 Kommunale planer og føringer

3.3.1 Kommuneplan for Ullensaker, 2015-2030

Relevans for planarbeidet:

Arealet denne planen vil regulere er avsatt til dels nåværende- og framtidig næringsformål. Planarbeidet anses å være i tråd med kommuneplanen.

3.3.2 Områderegulering «Gardermoen Næringspark II b+c» (vedtatt 06.06.2011)

Relevans for planarbeidet:

Som navnet tilsier, legger planen opp til videre næringsutvikling nær Gardermoen. Planarbeidet anses å dels være i samsvar med områdereguleringen. Detaljreguleringsplanen må belyse konsekvensene av regulering til andre formål (se punkt 4).

3.4 Pågående planer og utredninger

3.4.1 Ny kommuneplan

Kommuneplanen er under rulling. Planprogram for rulling av kommuneplanen ble vedtatt av kommunestyret 05.11.2017.

Planprogrammet nevner blant annet at en av målsetningene er at det etableres flere arbeidsintensive og kompetansekrevene virksomheter i Ullensaker. Videre skal arealstrategi fra regionale areal- og transportplaner videreføres. Det innebærer at framtidig utviklingsretning for Jessheim er nord- og vestover, slik at Jessheim, Gardermoen næringspark og hovedflyplassen på sikt blir et sammenhengende byområde, «Gardermobyen».



Illustrasjon 12 – pågående plansaker: 1) Rullebane 3. 2) Regulering til næringsbebyggelse, inkl. for bilforhandlere. 3) Regulering til næringsbebyggelse

3.4.2 Rullebane 3

Ullensaker kommune har mottatt Avinors forslag til planprogram for arbeidet med tredje rullebane på Gardermoen. Planprogrammet er avvist av kommunen med bakgrunn i at lokalisingsvedtaket ikke har fulgt krav i gjeldende lovverk. I øyeblikket avventer prosessen et svar fra Samferdselsdepartementet rundt saksgangens formelle grunnlag. Det foreligger lite informasjon rundt om og når prosessen vil komme i gang igjen, samt om premisene for utvikling endres.

Foreslått planavgrensning i planprogrammet omfatter Fv. 469 Jessheimvegen sør for K5.1 og K5.2, samt en liten del av K5.2. I forslag til planprogram beskrives det under kap. 7.2.3 Veitrafikk og kapasitet på veinett at:

På grunn av tredje rullebane må også Fv. 469 Jessheimvegen omlegges mellom rundkjøringen med Brages veg og Midtskogen. Det vil bli arbeidet med ulike løsninger for dette, og ny trasé vil bli avklart i løpet av planarbeidet. Plangrensen på figur 3 er strukket helt ut til Brages veg, fordi tilknytning til Brages veg er ett av alternativene som vil bli vurdert.

Begrunnelsen for å medta dette arealet er at tungtrafikk på motorveibroen til Fv. 469 kan forstyrre navigasjonsutstyr planlagt ved rullebanens søndre ende.

For utviklingen av arealet til Oslo Airport City er det viktig å få tidlig forutsigbarhet rundt mulig omlegging av fylkesveien. Med OACs fokus på en bærekraftig og bymessig utvikling av sentralområdet, er det viktig å starte stedsutviklingen ut fra kollektivaksen Jessheim-OSL, og at formålene med sine ulike brukertettheter og behov for eksponering lander riktig i forhold til fremtidig trafikkbilde.

3.4.3 Pågående reguleringer innenfor næringsparken. Se ill. 12.

Det er igangsatt planarbeid like sør for Jessheimveien, vis-a-vis planområdet. Planen legger til rette for næring og oppføring av bygg for bilforhandler.

Det er igangsatt reguleringsarbeid i østre del av næringsparken innenfor GNP 1. Planen legger opp til utvikling av flere større næringsbygg med tilhørende kontorlokaler.

3.4.4 V23 – nytt kryss mot E6

Gjeldende områdeplan forutsetter at det bygges nytt påkoblingspunkt V23 mot E6 nord for dagens påkoblingspunkt. Nytt kryss vil ivareta kapasitetsbehov for fremtidig utbygging innenfor næringsparken. Statens Vegvesen er nå i prosess med å vurdere flere alternative løsninger for å ivareta fremtidig kapasitetsbehov.

3.4.5 Strategisk plan for Gardermoen Næringspark

Ullensaker kommune er i gang med å få utarbeidet en Strategisk plan (foreløpig arbeidstittel) for Gardermoen Næringspark. Planen vil ta for seg temaer som estetikk og miljø og skal sikre en helhetlig utforming av hele Gardermoen Næringspark. Planen vil bygge videre på føringene fra håndbøker og retningslinjer som ble utarbeidet i forbindelse med gjeldende områdeplan.

4 Avvik fra områdereguleringen

Detaljreguleringen vil være delvis i tråd med rammene som er lagt gjennom områdeplanen, men forventes å få noen avvik. Hovedpunktene er beskrevet i det følgende:

- **Utnyttelse:** Tiltakshaver ønsker i forbindelse med detaljreguleringen å se på tillatt utnyttelse for alle egne tomter innenfor områdeplanen for å kunne øke utnyttelsen i sentralområdet. Dette området ligger nærmest kollektivaksen mellom Jessheim og Oslo Lufthavn, og er dermed gunstig å etablere høyere brukertetthet på. Utnyttelse på mer perifere tomter vil reduseres for bedre å samsvare med formål her, og for å holde total utnyttelse innenfor OACs tomter på et balansert nivå. Vi vil undersøke om balansert nivå innebærer å beholde total utnyttelse for OACs tomter tilsvarende områdereguleringen, eller om ønsket utvikling av sentralområdet og OACs mer desentrale områder fordrer noe økning i utnyttelse.
- **Økt høyde:** Tiltakshaver ønsker å se på muligheten for økt høyde på bebyggelsen enkelte steder. Høyden vil respektere Avinors restriksjoner, og nye prosjekter i planområdet vil forelegges Avinor for vurdering.
- **Nye formål:** I tillegg til formålene som ligger inne i områdereguleringen, ønsker tiltakshaver å legge til formål som forretning (plasskrevende varehandel som bilforhandler og outlet), samt kultur- og aktivitetstilbud i planområdet som vil være komplementerende til eksisterende næring i Jessheim sentrum (se også punkt 1.4). Nye formål skal støtte opp under sentralområdet som en attraktivt næringspark og et attraktivt område for etablering av kompetansekrevede arbeidsplasser. Handel og de ulike tilbudene vil også rette seg mot en regional kundegruppe og vil ikke være i direkte konkurranse med lokale tilbud som allerede finnes i Jessheim sentrum.
- **Mulig mindre uttak av grus:** Områdeplanen har krav om at drivverdige masser tas ut før området kan bebygges. Undersøkelser har vist at de drivverdige massene har en mektighet på 10-12 meter mot nord i næringsparken, synkende til ca. 1 meter i sør

innenfor planområdet. Gjennom planarbeidet vil det avklares hvor mye grus som skal tas ut av planområdet, både ut ifra drivverdighet, men også sett opp mot bevaring av automatisk fredete kulturminner, eksisterende natur og planlagte grønnsstrukturer.

- Mulig endring av interne rekkefølgekrav. Delfeltene innenfor områdeplanen har ulike rekkefølgekrav knyttet opp mot etablering av veier, grønnsstrukturer og kollektivterminalene. Mulig flytting av kollektivterminalene T1 og T2 vil også medføre mulig endring av områdeplanens rekkefølgekrav. Vi vil også vurdere områdeplanens øvrige rekkefølgekrav og behov for endringer.
- Endring av utbyggingsrekkefølge: Områdeplanen er delt opp i 3 utbyggingsfaser. Fase 1 omfatter delfeltene langs nord-sørgående stamveg gjennom området, og fase 2 er tilliggende delfelt mot øst og vest, og fase 3 er sonen nærmest flyplassen. Detaljreguleringen legger opp til utbygging i øst-vestgående retning langs Jessheim som er kollektivaksen mellom flyplassen og Jessheim, og vil inkludere K.5.2 som i henhold til områdeplanen ligger i Fase 2. Se også illustrasjon 9, s. 14.
- Flytting av kollektivterminal T1 og T2: Tiltakshaver ønsker å se om det er mer hensiktsmessig å flytte T1 og T2 fra nordsiden til sørsiden av planområdet. Dette legger til rette for forbedret tilgang til kollektivtransport i et område som får høy brukertetthet. Samtidig beholdes hovedaksen mellom Jessheim, næringsområdet og flyplassen som en effektiv hovedtrasé. Ny T2 tenkes flyttet til sørsiden av Jessheimvegen, som er utenfor OACs eierskap. T1 og T2 må planlegges samtidig og samlet.

5 Utredningsmetode

Hensikten med plan- og konsekvensutredningene er å få oversikt over hvilke muligheter og konsekvenser en utvikling i tråd med planalternativene har, slik at disse er kjent både under utarbeidelse av og når det fattes vedtak om planen. Resultatene av de enkelte fagutredningene og beskrivelsen av eventuelle avbøtende tiltak legges til grunn for innholdet i planforslaget.

Konsekvenser av tiltaket skal måles opp mot mål og retningslinjer gitt i nasjonale føringer, kommunale planer og vedtak. Konsekvenser for hvert enkelt tema som utredes skal vurderes opp mot gjeldende områdeplan, kalt 0-alternativet i forslagsstillers alternativ. Avbøtende tiltak og behov for oppfølgende undersøkelser skal vurderes for alle tema. Konsekvenser i anleggsfasen skal beskrives, men det er de langsiktige virkningene av tiltaket som skal vektlegges i den samlede vurderingen.

De ulike utredningene skal tilpasses tiltakets omfang, avklare og gjøre rede for relevante forhold og virkninger under det aktuelle deltema, som ledd i en helhetlig konsekvensutredning. Det må derfor ikke forstås slik at hver "utredning" automatisk tilsvarer en omfattende rapport.

«Transport» er også oppdelt i flere undertemaer hvor tiltakets virkning på trafikk og kollektiv skal konsekvensutredes, mens parkering og ny lokalisering av kollektivterminal T1 og T2 vil være utredningstemaer som det redegjøres for i planbeskrivelsen.

6 Plan- og utredningstemaer

Tema	Redegjøres for i planbeskrivelsen	Konsekvensutredes
Transport (inkl. kollektiv, parkering og gang-/sykkelveger)	X	X
Handel og påvirkning på Jessheim sentrum		X
Fjern- og nærvirkning		X
VA-teknisk infrastruktur		X
Stedsutvikling og synergieffekter	X	
Støy	X	
Luftkvalitet	X	
Energiløsninger	X	
Estetikk og utforming	X	
Grønnstruktur/friluftsliv	X	
Naturmangfold	X	
Uttak av grus	X	
Arkeologi/kulturminner	X	
VA og overvannshåndtering	X	
Påvirkning på grunnvannsreservoar	X	
Universell utforming	X	
Risiko- og sårbarhet	X	
Grunnforhold - geoteknikk	X	

6.1 Temaer som skal konsekvensutredes

6.1.1 Transport	
Beskrivelse	Det skal vurderes og utredes hvordan ny utnyttelse innenfor feltene samt nye formål vil påvirke den trafikale situasjonen.
Hva skal konsekvensutredes?	<ul style="list-style-type: none"> • Vurdere kapasitet på eksisterende og regulert veianlegg, både på kort og lang sikt. • Vurdere kollektivdekning for området ift. arbeidsplasser og trafikkgenererende forhold, både på kort og lang sikt. • Vurdere plassering av og funksjoner i kollektivterminalene T1 og T2.
Presentasjon	<ul style="list-style-type: none"> • Trafikkanalyse • Beskrivelse

6.1.2 Handel	
Beskrivelse	Detaljreguleringen forslår nye handelsformål innenfor planområdet. Blant annet bilforhandler og outlet. Planen foreslår også å legge til rette for kultur-, helse- og aktivitetsfunksjoner innenfor området.
Hva skal konsekvensutredes?	<ul style="list-style-type: none"> • Hvordan vil nye handelsformål påvirke handelen i Jessheim sentrum • Hvordan vil nye kultur- og aktivitetsfunksjoner påvirke Jessheim sentrum • Hvordan vil helse relatert virksomhet påvirke Gardermoen Campus
Presentasjon	<ul style="list-style-type: none"> • Handelsanalyse

6.1.3 Fjern- og nærvirkning	
Beskrivelse	Detaljreguleringen foreslår å øke tillatte høyder utover hva områdeplanen åpner for. Høydene vil ikke overskride Avinors restriksjoner for høyder.
Hva skal konsekvensutredes?	<ul style="list-style-type: none"> • Hvordan vil ny bebyggelse og høydene fremstå i nærområdet og i det større landskapet.
Presentasjon	<ul style="list-style-type: none"> • Fjern- og nærvirkningsperspektiver • Beskrivelse

6.1.4 VA-teknisk infrastruktur	
Beskrivelse	Detaljreguleringen foreslår å øke utnyttelsen innenfor sentralområdet.
Hva skal konsekvensutredes?	<ul style="list-style-type: none">• Hvordan vil økt utbygging påvirke overordnet infrastruktur.
Presentasjon	<ul style="list-style-type: none">• VA-teknisk rapport

6.2 Temaer det skal redegjøres for i planbeskrivelsen

6.2.1 Stedsutvikling og synergieffekter

Det skal redegjøres for hvordan utbyggingen, herunder økt andel kompetansekrevene arbeidsplasser, vil ha ringvirkninger for Ullensaker kommune.

6.2.2 Transport

Det skal redegjøres for hvordan parkering for området skal løses. Valg av ny plassering for kollektivterminal T1 og T2 skal redegjøres for. Mikromobilitet, samt gang- og sykkelveier skal også redegjøres for.

6.2.3 Støy

Planområdet har flere vesentlige støykilder i omgivelsene som kan påvirke bebyggelse og utearealer; flyplassen, E6 samt omkringliggende lokale veier. Det lages en støyrapport som redegjør for hvordan bebyggelsen kan utformes og plasseres for å skjerme annen bebyggelse og uterom mot støy.

6.2.4 Luftkvalitet

Luftkvalitet i området skal vurderes. Ved lokal luftforurensning, for eksempel fra veier og flyplass, skal det redegjøres for hvordan utforming av bystruktur, bebyggelse og blågrønn struktur kan skjerme uteområder og bidra til å avhjelpe lokal luftforurensning.

6.2.5 Energiløsninger

Planen skal redegjøre for energiløsninger for området.

6.2.6 Estetikk og utforming

Planen skal redegjøre for estetikk og utforming av gater og bygninger. Planen skal også redegjøre for forholdet til Designhåndboken som ble utarbeidet til områdeplanen. Designhåndboken beskriver overordnede funksjoner, trafikale forhold, bygningsvolumer, arkitektonisk utforming og andre estetiske forhold det skal tas hensyn til under utbygging av området. Ullensaker kommune har også igangsatt arbeid med å revidere Designhåndboken og andre retningslinjer for Næringsparken. Planen vil også redegjøre for forholdet til Ullensaker kommunens reviderte retningslinjer for området.

6.2.7 Grønnstruktur / Friluftsliv

Planen skal redegjøre for utforming av parker og grøntdrag samt sammenhengen mellom disse og områdene rundt. Planen vil også redegjøre for funksjonsinnhold, friluftsliv og rekreasjonsmuligheter innad i planområdet og i sammenheng med områdene rundt.

6.2.8 Naturmangfold og vannmiljø

Planen skal redegjøre for planforslagets påvirkning på eventuelle viktige naturtyper, viktige eller sjeldne artsforekomster og vann og vassdrag. Forholdet til naturmangfoldlovens bestemmelser skal beskrives. I planprosessen vil vi se på hvordan grøntarealene i planen kan spille positivt inn på nærmiljøet og bevaring av grytsjøen.

6.2.9 Uttak av grus

Det er store forekomster av drivverdige masser innenfor næringsparken. Undersøkelser har vist at de drivverdige massene har en mektighet på 10-12 meter i nord i næringsparken, synkende til ca. 1 meter i sør. Planen skal utrede om det er drivverdige løsmasser innenfor området. Planen skal også vurdere uttak av grus opp mot bevaring av automatisk fredete kulturminner, eksisterende natur og planlagte grøntstrukturer.

6.2.10 Arkeologi/kulturminner

Det er foretatt arkeologisk registrering av området. Det ble funnet 25 automatisk fredete kulturminner i form av tjæremiler, kullgroper og veifar, samt fire nyere tids kulturminner i form av moderne rydningsrøyser. Planen vil vurdere og redegjøre for hvordan disse kulturminnene kan bevares og implementeres i planen. Dette må også vurderes opp mot områdeplanens krav om utvinning av drivverdige masser innenfor næringsparken (se også punkt 6.2.5).

6.2.11 VA og overvannshåndtering

Det er utarbeidet en rammeplan for vann- og avløpsanlegg parallelt med utarbeidelsen av områdeplanen. Planen redegjør for trinnvis utbygging av infrastrukturen. Behov for VA-anlegg til området skal utredes. Prinsipper for lokal overvannshåndtering skal beskrives og innarbeides i planen. Overvannet skal nyttes som en estetisk ressurs og som økosystemtjeneste.

6.2.12 Påvirkning på grunnvannsmagasin

Næringsparken ligger over deler av et større grunnvannsmagasin. Planen må redegjøre for hvordan utbyggingen påvirker grunnvannsmagasinet mht. infiltrasjon og vannbalanse. Planen skal også redegjøre for hvordan grunnvannet sikres mot forurensning fra avrenning fra bl.a. veier, bygninger og parkeringsområder (se punkt 6.2.7).

6.2.13 Universell utforming

Virksomheter som er rettet mot allmenheten har en plikt til å sikre universell utforming etter diskriminerings- og tilgjengelighetsloven § 9. Planen skal gi en overordnet beskrivelse av hvordan tilgjengelighet for alle skal sikres.

6.2.14 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det skal utføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for prosjektet. Analysen skal redegjøre for om det planlagte tiltaket vil medføre endret risiko for mennesker, miljø og/eller materielle verdier, og skal omfatte både anleggsfasen og permanent situasjon. Mulige uønskede hendelser skal

beskrives, og sannsynlighet for at en hendelse oppstår samt konsekvenser skal vurderes iht. DSBs veileder for ROS-analyser. Avbøtende tiltak skal foreslås ved middels eller høy risiko.

6.2.15 Grunnforhold og geoteknikk

Områdets grunnforhold og massestabilitet skal beskrives. Det skal også redegjøres for mulige setningsskader på omkringliggende strukturer som veier og flyplassens rullebaner.

7 Alternativer som utredes

7.1 0-alternativet (utredningsalternativ)

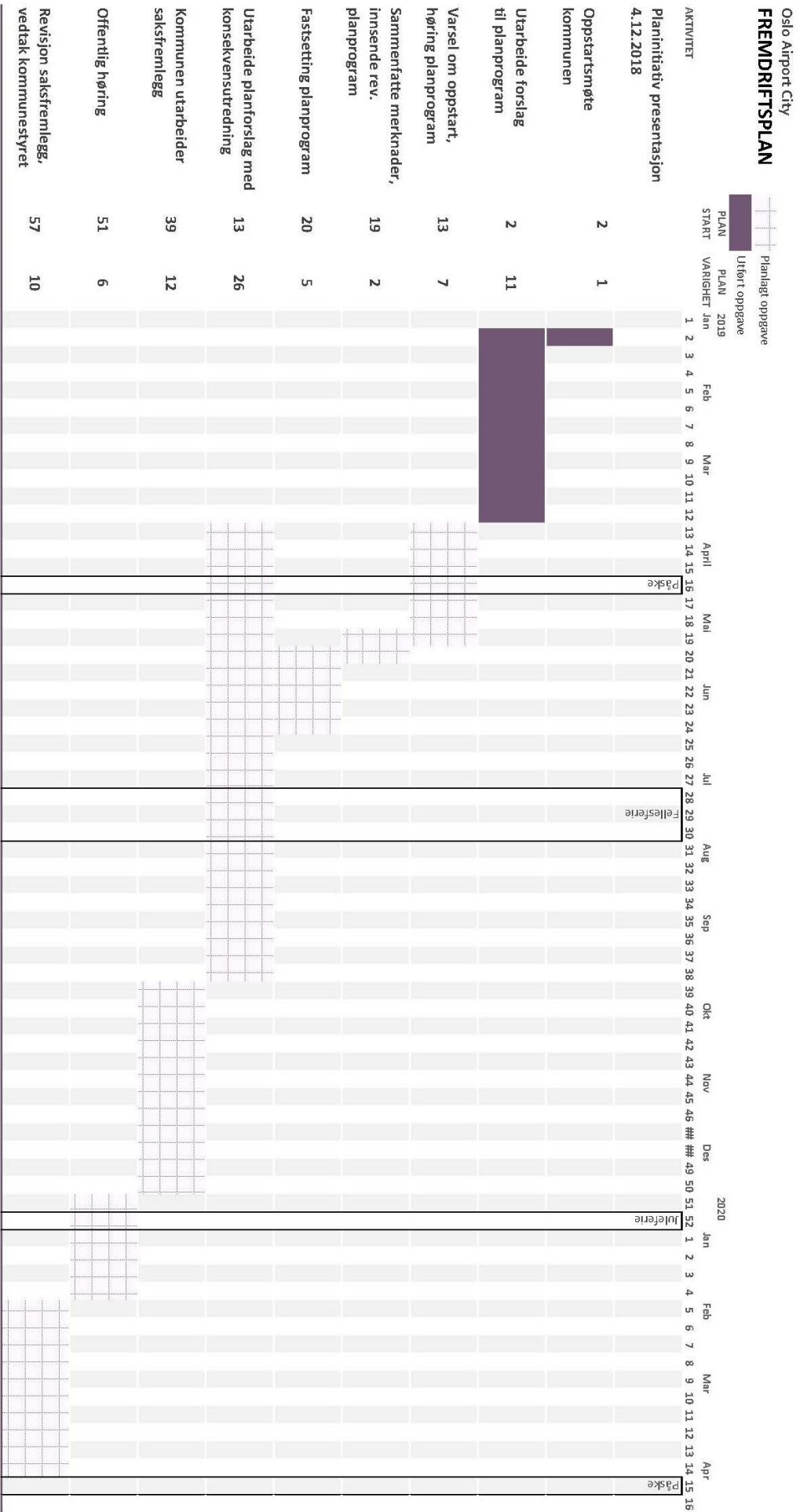
Utredningsalternativer har til hensikt å gi et sammenligningsgrunnlag for å belyse konsekvensene ved gjennomføring av planen. I henhold til Forskrift om konsekvensutredning skal det redegjøres for følgene av ikke å realisere planen (0-alternativet), altså å bygge ut etter rammene lagt i områdeplanene. 0-alternativet er kun et utredningsalternativ, ikke et planalternativ.

7.2 Planalternativet

Planalternativet er det alternativet som forslagsstiller mener er realistisk å fremme som planforslag til offentlig ettersyn. Det beskriver utvikling av sentralområdet til et attraktivt, bymessig og fremtidsrettet næringsområde med verdifulle nye arbeidsplasser for Jessheim, Ullensaker-regionen og landet for øvrig. Dette innebærer også program med funksjoner som støtter opp om næringsvirksomhetene. I utviklingen av området ønsker tiltakshaver å etablere et mangfoldig fritidstilbud for en stor bredde av brukere, lokalt, regionalt, nasjonalt og internasjonalt (ref. punkt 1.4). Tiltakshaver ønsker i prosessen å se på tillatt utnyttelse for alle egne tomter innenfor områdeplanen for å kunne øke utnyttelsen og brukertettheten i sentralområdet. Dette området ligger direkte tilgrensende kollektivaksen mellom Jessheim og Oslo Lufthavn, der kommuneplanen beskriver ønsket utvikling av et fremtidig bybånd. Utnyttelse på mer perifere tomter vil reduseres for bedre å samsvare med formål her. Vi vil undersøke om dette innebærer en total utnyttelse for egne tomter tilsvarende områdereguleringen, eller om ønsket utvikling av sentralområdet og OACs mer desentrale områder fordrer endring i utnyttelse.

8 Fremdriftsplan

Saksgang for en reguleringsplan med konsekvensutredning (K.U.) er beskrevet i plan- og bygningsloven, forskrift om K.U. og tilhørende veiledning. Først utarbeides forslag til planprogram som beskriver tiltaket, antatte problemstillinger som vil bli belyst og hvilke utredninger som er nødvendige. Programmet spesifiserer prosess for planarbeidet og beskriver opplegg for medvirkning og informasjon. Forslag til planprogram er gjenstand for offentlig høring (seks uker). Høringsuttalelsene sammenfattes og svares ut, og programmet revideres eventuelt på grunnlag av dette før det fastsettes av Ullensaker kommune som ansvarlig myndighet. Deretter utarbeides reguleringsplan med K.U. med utgangspunkt i fastsatt planprogram og plan- og bygningslovens krav til reguleringsplaner. Reguleringsplanen legges ut til offentlig ettersyn med seks ukers høringsfrist. Innkomne merknader sammenstilles og kommunen lager en saksfremstilling for politisk behandling. Kommunestyret behandler og vedtar planen. Tabellen under viser antatt fremdrift:



9 Kontaktinformasjon

Rolle	Kontaktinformasjon
Planmyndighet	Ullensaker kommune, PB 470, 2051 Jessheim Besøksadresse: Rådhuset, Furuset gt. 12, 2050 Jessheim Telefon: 66 10 80 00, telefaks: 66 10 80 01 Epost: postmottak@ullensaker.kommune.no
Forslagsstiller for detaljreguleringen	Oslo Airport City AS c/o Vedal Utvikling AS, Vækerøveien 3, 0281 Oslo Kontakt 1: Thor Thoeneie, epost: thor@osloairportcity.no Kontakt 2: Nils Reine, epost: nils.reine@vedal.no
Fagkyndig for planprogram	Nordic Office of Architecture Sørkedalsveien 6, 0369 Oslo, v/ Kätthe Hermstad Tlf: 404 54 620, epost: khe@nordicarch.com

Adresse for merknader:

Innspill til planarbeidet og merknader til planprogrammet sendes til Nordic Office of Architecture, med eventuell kopi til Ullensaker kommune.

10 Henvisninger og vedleggsoversikt

Kommunal- og moderniseringsdepartementets nettside om planlegging med regelverk og veiledere:

www.planlegging.no

Akershus fylkeskommunes nettside med regionale planer:

<https://www.akershus.no/ansvarsomrader/planlegging/regional-planlegging/>

Ullensaker kommunes nettside med overordnede planer:

<https://www.ullensaker.kommune.no/publisert-innhold/politikk-og-organisasjon/kommuneplaner/>

Ullensaker kommunens kartportal:

<https://kommunekart.com/klient/ullensaker/kartportal>

Oslo Airport Citys nettside:

<http://www.osloairportcity.no>