

**PLANBESKRIVELSE FOR REGULERINGSPLANSAK:**

# **Ullensaker næringspark nord detaljreguleringsplan (planID 440)**

*Datert: 29.07.2019*

*Sist revidert: 18.02.2020*



## **Ullensaker kommune**

Forslagsstiller: Collicare logistics AS

Plankonsulent: HS arealplan AS

## Innhold

|                                                                                 |    |
|---------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. SAMMENDRAG .....                                                             | 4  |
| 1.1 Nøkkelopplysninger/faktaark .....                                           | 4  |
| 1.2 Planmaterialet .....                                                        | 4  |
| 1.3 Utbyggingsavtale .....                                                      | 5  |
| 2. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET .....                                              | 5  |
| 2.1 Detaljreguleringens hensikt.....                                            | 5  |
| 2.2 Forslagsstiller og plankonsulent .....                                      | 5  |
| 2.3 Krav om konsekvensutredning .....                                           | 5  |
| 3. PLANPROSESSEN .....                                                          | 5  |
| 3.1 Oppstartsmøte .....                                                         | 6  |
| 3.2 Avklaring av KU-plikt.....                                                  | 6  |
| 3.3 Formannskapets behandling den 24.09.2019 og den 05.11.2019 .....            | 6  |
| 3.4 Avklaringer trafikk – ÅDT .....                                             | 6  |
| 3.5 Varslet planavgrensning .....                                               | 6  |
| 4. OVERORDNEDE OG GJELDENDE PLANER.....                                         | 7  |
| 4.1 Kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for Kløfta.....                   | 7  |
| 4.2 Gjeldende reguleringsplan .....                                             | 8  |
| 4.3 Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, vedtatt 2015 ..... | 9  |
| 4.4 Næringsplan for Ullensaker (2009-2020) .....                                | 10 |
| 4.5 Statlige/rikspolitiske retningslinjer .....                                 | 10 |
| 5. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON).....                           | 11 |
| 5.1 Planområdet .....                                                           | 11 |
| 5.2 Dagens arealbruk.....                                                       | 11 |
| 5.3 Eiendomsforhold .....                                                       | 11 |
| 5.4 Eksisterende bebyggelse .....                                               | 12 |
| 5.5 Grunnforhold .....                                                          | 12 |
| 5.6 Kulturminner og kulturmiljø .....                                           | 12 |
| 5.7 Trafikk.....                                                                | 12 |
| 5.8 Teknisk infrastruktur .....                                                 | 13 |
| 5.9 Støyforhold .....                                                           | 13 |
| 6. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET .....                                           | 17 |
| 6.1 Formål.....                                                                 | 17 |
| 6.2 Beskrivelse av formål og hensynssoner og arealbruk.....                     | 17 |

|                                                                                                |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 6.3 Bebyggelse og funksjon .....                                                               | 18 |
| 6.4 Utnyttelse og byggehøyder .....                                                            | 20 |
| 6.5 Byggegrenser .....                                                                         | 20 |
| 6.6 Universell tilgjengelighet .....                                                           | 20 |
| 6.7 Trafikale løsninger .....                                                                  | 21 |
| 6.8 Teknisk infrastruktur .....                                                                | 25 |
| 6.9 Avbøtende tiltak – støyskjerming .....                                                     | 25 |
| 6.10 Andre vurderte alternativ .....                                                           | 26 |
| 6.11 Rekkefølgekrav .....                                                                      | 26 |
| 7. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET .....                                                           | 27 |
| 7.1 Overordnede planer .....                                                                   | 27 |
| 7.2 Tilpasning til nabobebyggelse .....                                                        | 27 |
| 7.3 Veg og trafikkforhold .....                                                                | 27 |
| 7.4 Støy .....                                                                                 | 28 |
| 7.5 Nyskapt trafikk/ÅDT og krav om utvidelse til firefeltsvei .....                            | 28 |
| 7.6 Overvann .....                                                                             | 29 |
| 7.7 Eksponering og skjerming .....                                                             | 29 |
| 7.8 Risiko og sårbarhetsanalyse .....                                                          | 30 |
| 7.9 Oppsummering (Avveining av virkninger) .....                                               | 34 |
| 8 UTTALELSER OG MERKNADER MED FORSLAGSSTILLERS KOMMENTAR – VED VARSEL OM<br>IGANGSETTING ..... | 35 |

## 1. SAMMENDRAG

HS arealplan AS har på vegne av Collicare Logistics AS utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan. Reguleringsplanens beskrivelse tar utgangspunkt i Ullensaker kommunes mal for planbeskrivelser. Gjennom planarbeidet er det sikret at relevante forhold er i tilstrekkelig grad belyst.

### 1.1 Nøkkelopplysninger/faktaark

| Hva                                        | Datert                                                                      |
|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Kommune                                    | Ullensaker (1801)                                                           |
| Adresse                                    | har ingen adresse, naboeiendommer er Dyrskueveien 21 og 44                  |
| Gårds-/bruksnummer                         | 31/3 (hovedeiendom) og 31/13 (adkomstvei)                                   |
| Gjeldende planstatus                       | 31/3 er uregulert og avsatt til næringsbebyggelse i kommuneplanens arealdel |
| Forslagsstiller                            | Collicare Logistics AS                                                      |
| Forslagstillers plankonsulent              | HS arealplan AS                                                             |
| Planens hovedformål                        | Næringsbebyggelse                                                           |
| Planområdets areal                         | 28133 m2                                                                    |
| Byggeområdets areal                        | 22882 m2                                                                    |
| Konsekvensutredningsplikt                  | Ikke utredningsplikt                                                        |
| Planinitiativ oversendt Ullensaker kommune | 12.12.2018                                                                  |
| Kunngjøring oppstart                       | 29.01.2019                                                                  |

### 1.2 Planmaterialet

Det komplette planmaterialet overlevert Ullensaker kommune til førstegangsbehandling bestod av:

| Dokument                        | Datert     |
|---------------------------------|------------|
| Planinitiativ                   | 10.12.2018 |
| KU-notat                        | 28.11.2018 |
| Referat fra oppstartsmøte       | 15.01.2019 |
| Varslingsbrev                   | 29.01.2019 |
| Planbeskrivelse                 | 29.07.2019 |
| Plankart                        | 29.07.2019 |
| Planbestemmelser                | 29.07.2019 |
| Sosi-fil for plankart           | 29.07.2019 |
| Utomhusplan                     | 29.03.2019 |
| Geoteknisk notat                | 23.04.2019 |
| VA-notat                        | 20.05.2019 |
| Brev fra Statens vegvesen       | 04.10.2018 |
| Brev fra Bane NOR               | 24.05.2019 |
| Støyutredning                   | 26.11.2019 |
| Trafikktelling Collicare        | 19.11.2019 |
| Trafikktelling Statens vegvesen | 26.11.2019 |



## 1.3 Utbyggingsavtale

Ullensaker kommune krever utbyggingsavtale for all utbygging med 5 eller flere boenheter eller bygninger over 1 000 m<sup>2</sup> samlet BRA, i tråd med prinsippvedtak om utbyggingsavtaler i Ullensaker kommune. På bakgrunn av dette stilles det også krav om utbyggingsavtale i forbindelse med gjennomføring av dette prosjektet.

## 2. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

### 2.1 Detaljreguleringens hensikt

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utvikling av logistikk/lagervirksomhet på eiendommen gnr/bnr 31/3. Aktuell aktør for virksomheten er Collicare logistics AS. Collicare logistics AS er en tilbyder av alle logistikktenester innenfor sjøfrakt, veitransport i inn- og utland, tredjepartslogistikk, flyfrakt, distribusjon og lager.

### 2.2 Forslagsstiller og plankonsulent

Reguleringsplanen utarbeides av HS arealplan på vegne av forslagsstiller Collicare Logistics AS (heretter omtalt Collicare).

### 2.3 Krav om konsekvensutredning

Planforslaget er vurdert iht. plan- og bygningslovens § 4-2 "Planbeskrivelse og konsekvensutredninger", med tilhørende forskrift. Forskriftens § 6 er det som nærmest fanger opp planlagte tiltak.

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

§ 6 gjelder for planer som fanges opp av kriteriene i Vedlegg I i Forskrift om konsekvensutredninger. Vedlegg I punkt 24:

*Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m<sup>2</sup> (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr. 11j).*

Forskriftens punkt 24 i Vedlegg I angir 15000 m<sup>2</sup> BRA bebyggelse som en øvre grense for tiltak som utløser krav om konsekvensutredning. Punkt 24 er det mest aktuelle kriteriet for dette planarbeidet, men planlagt bebyggelse vil ikke overskride grensen på 15000 m<sup>2</sup>.

Tiltaket faller ikke inn under forskriftens oppfangskriterier og skal derfor ikke konsekvensutredes.

## 3. PLANPROSESSEN

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort den 30.01.2019 i Romerikes blad, Eidsvoll og Ullensaker blad og på kommunens nettsider. Grunneiere og rettighetshavere ble varslet ved brev.

## 3.1 Oppstartsmøte

Oppstartsmøte med ble avholdt den 11.01.2019. Ullensaker kommunes planadministrasjon anbefalte oppstart av planarbeidet.

## 3.2 Avklaring av KU-plikt

Det ble i oppstartsmøtet med kommunen avklart at tiltaket ikke utløser krav om konsekvensutredning. Det har ikke kommet innspill ved varsel om oppstart som bestrider den vurderingen.

## 3.3 Formannskapetets behandling den 24.09.2019 og den 05.11.2019

Planforslaget ble førstegangsbehandlet i Formannskapet første gang den 24.09.2019. Planforslaget ble da avslått. Av vedtaket fremkommer det at formannskapet ønsket enten etablering av ny avkjørsel fra E6 omtrent ved planområdet, eller avbøtende støyskjermingstiltak langs Dyrskueveien. Forslagsstiller initierte på bakgrunn av dette vedtaket et møte og dialog med daværende ordfører for å drøfte mulige løsninger samt videre prosess for planarbeidet, representant for Ullensaker kommunes planadministrasjon var også i møtet. Basert på dette ble planforslaget revidert og lagt frem til ny førstegangsbehandling.

I Formannskapetets andre førstegangsbehandling ble planforslaget enda en gang sendt tilbake til administrasjonen. Bakgrunnen for dette var et ønske om grundigere støyutredning og bedre redegjørelse for antatt nyskapt trafikk til/fra planlagte virksomhet. I revidert planforslag er det gjennomført grundigere støyvurderinger, fremlagt mer detaljert informasjon om nyskapt trafikk/ÅDT, samt innhentet opplysninger om foreløpige ÅDT-målinger fra 2019 (fra Statens vegvesen). Redegjørelser for nyskapt ÅDT og ÅDT for 2019 ligger vedlagt reguleringsplanen.

Anbefalingene fra støyrapport datert 24.11.2019 er sikret i reguleringsplanens bestemmelser.

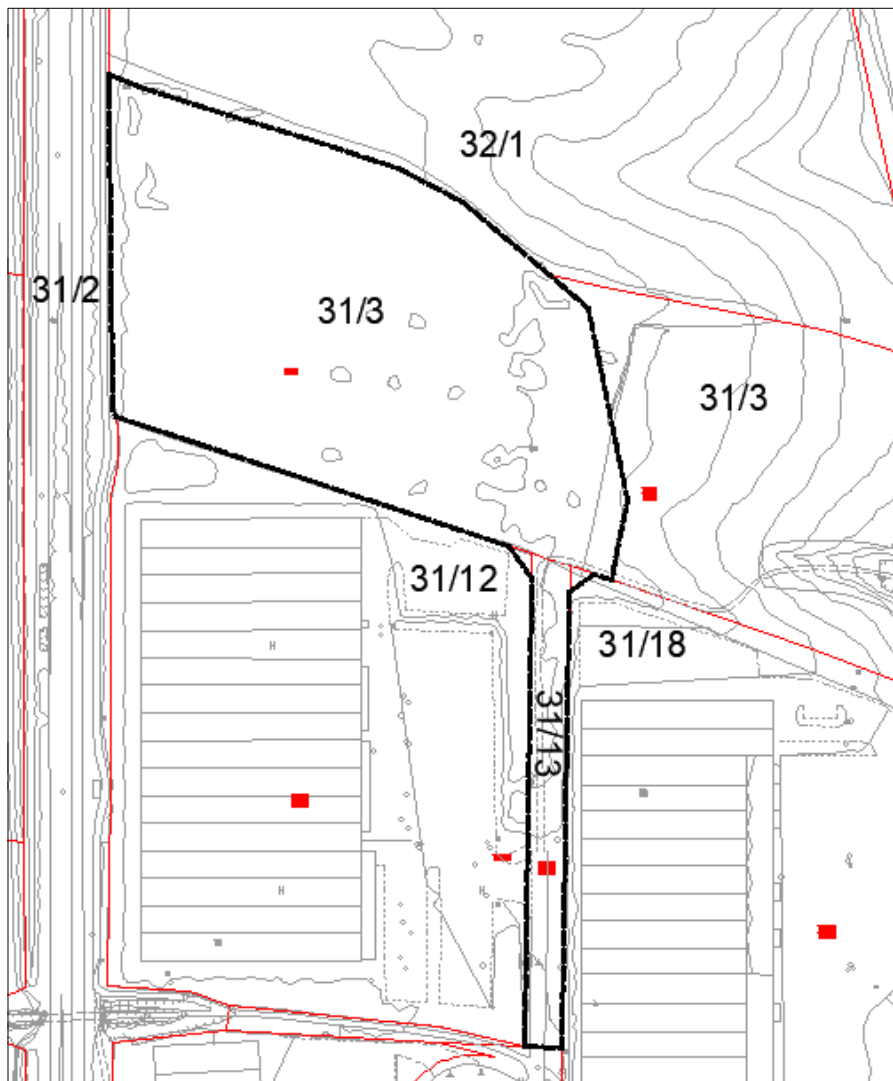
## 3.4 Avklaringer trafikk – ÅDT

Statens vegvesen har foretatt en vurdering av trafikksystemenes beskaffenhet og vurdert dette mot planlagt tiltak og kommuneplanens rekkefølgekrav om utvidelse av Kongsvingerveien til 4 felt. Det er i Statens vegvesens vurdering konkludert med at planlagte tiltak ikke utløser krav om utvidelse til firfeltsvei, så lenge tiltaket ikke genererer mer enn 150 kjøretøy/døgn. Planlagte virksomhet er vurdert til å generere en trafikkøkning på 106 ÅDT (se eget vedlegg).

Forholdet til vegvesenets innspill og ny ÅDT er nærmere beskrevet og vurdert i kapittel 6.7 og 7.5.

## 3.5 Varslet planavgrensning

Planområdet ble varslet etter avgrensningen vist i figur 1. Foruten at de mindre delene av gnr/bnr 31/12 og 31/18 er tatt ut, er plangrensen i planforslaget sammenfallende som ved varsel om oppstart av planarbeidet. Planområdets størrelse (i planforslaget) er cirka 28,1 daa.

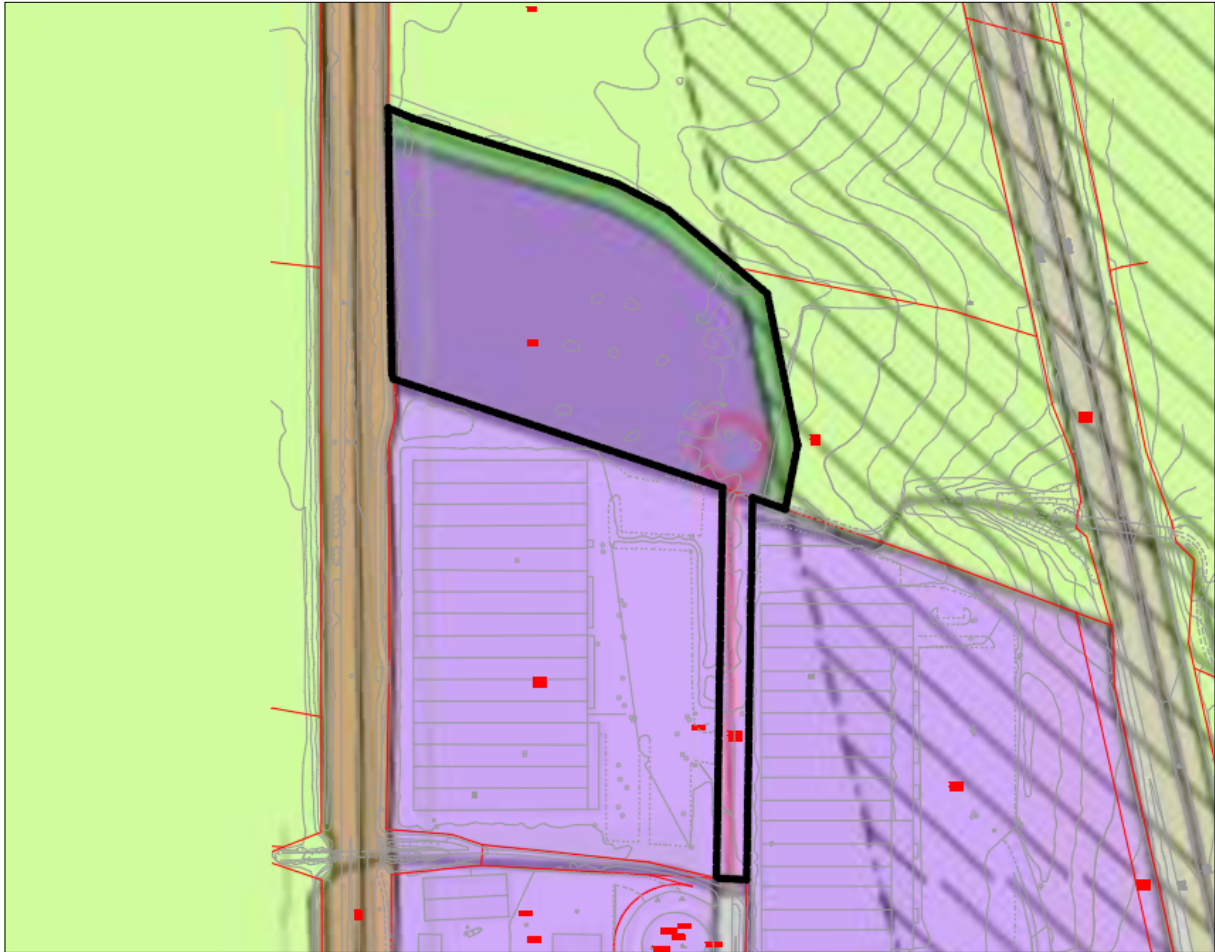


**Figur 1: Plangrensen ved varsel om oppstart av planarbeidet.**

## 4. OVERORDNEDE OG GJELDENDE PLANER

### 4.1 Kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for Kløfta

Det aktuelle arealet er anvist som fremtidig næringsområde N1 i kommuneplanens arealdel og Kommunedelplan for Kløfta. Rundt arealet anvist som N1 er det lagt inn et grønnstruktur-belte. Formålene fra kommunedelplanen videreføres og planlagte tiltak vil derfor være i tråd med gjeldende kommunedelplan/kommuneplan.



**Figur 2: Utdrag av gjeldende kommuneplan/kommunedelplan for Kløfta. Plangrensen er vist med sort linje.**

Relevante rekkefølgekrav for N1:

- A) Før etablering av ny bebyggelse innenfor N1, skal kjørevegen forlenges med snuplass og atkomst til landbruksarealene må sikres. I tillegg skal gangvegen langs kjøreveien og grøntbelte opparbeides.
- B) Rekkefølgekravet om utvidelse av Kongsvingervegen til 4 felt, fra E6 til Dyrskuvegen, som følger av reguleringsplanen for Ullensaker Næringspark, gjøres også gjeldende for N1.

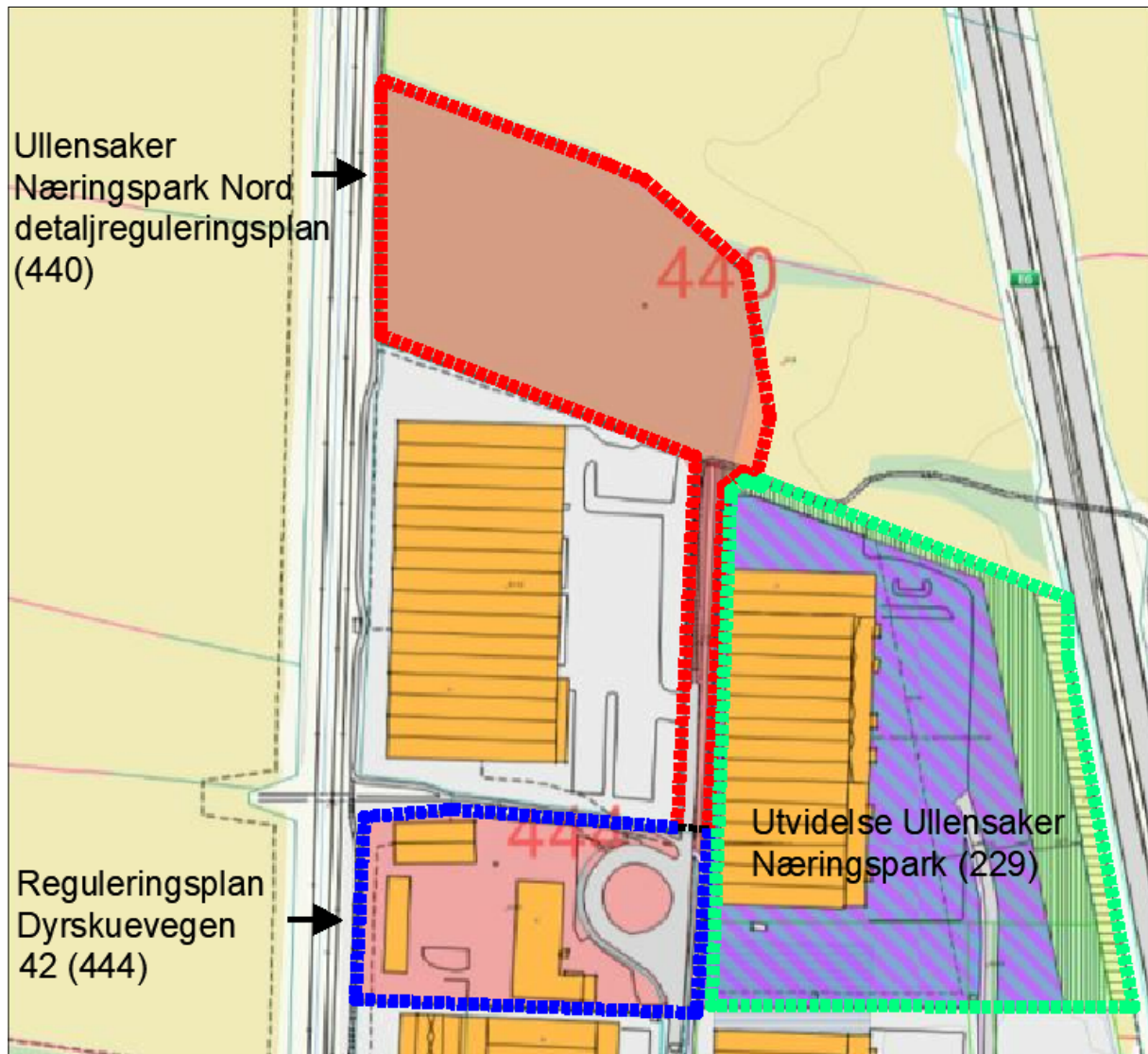
Kommentarer til rekkefølgekrav:

- Til A): Opparbeidelse av dette vil sikres i reguleringsplanen. Gang- og sykkelvei vil sikres langs strekningen mellom den nye rundkjøringen og sørenden av planområdet.
- Til B): Basert på trafikktegninger og senere vurderinger, har Statens vegvesen konkludert med at rekkefølgekravet ikke anses nødvendig for det planlagte tiltaket. Rekkefølgekravet er derfor ikke gjeldende. Henviser til brev fra Statens vegvesen datert 04.10.2018.

### 4.2 Gjeldende reguleringsplan

Eiendommene gnr/bnr 31/3 der nytt logistikkbygg planlegges etablert, er fra før uregulert. Imidlertid inngår adkomsten frem til eiendommen i gjeldende reguleringsplan for *Utvidelse Ullensaker næringspark (planID229)*. Dette arealet reguleres på nytt for å sikre er oppdatert grunnlag for dette prosjektet.

Reguleringsplanen for Utvidelse Ullensaker næringspark har kontor/industri som hovedformål. Det ble i løpet av våren 2019 varslet oppstart av planarbeid for Reguleringsplan for Dyrskuevegen 42 (ID 444). Hensikten med dette planarbeidet er å videreutvikle eiendommen Dyrskuevegen 42 med lagervirksomhet. Det skal også i løpet av dette planarbeidet tas stilling til hvorvidt den eksisterende rundkjøringen skal videreføres eller omdisponeres til parkeringsareal, dette kan bl.a. avhenge av etableringen av rundkjøringen innenfor planområdet for Ullensaker næringspark Nord detaljreguleringsplan (440). Se figur 3.



**Figur 3: En oversikt som dagens reguleringsplanssituasjon for området. Pågående planarbeider er fremhevet med beige fyll og rødt og blatt omriss. Gjeldende reguleringsplan er fremhevet med grønt omriss.**

### 4.3 Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, vedtatt 2015

Et av planens hovedmål er at utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt, basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur. Lokalisering av arbeidsplasser skal følge prinsippene om rett virksomhet på rett sted (retningslinje R10 i regional plan for areal og transport).

Med utgangspunkt i områdets beliggenhet, vurderes lager-/logistikkvirksomhet å være i tråd med føringene i regional plan for areal og transport.

#### 4.4 Næringsplan for Ullensaker (2009-2020)

Næringsplanen peker på at Ullensaker, som vertskommune til Oslo hovedflyplass, har Ullensaker en betydelig virksomhet innenfor transport og logistikk-bransjen. I 2007 hadde 9 bedrifter med en omsetning på over 100 millioner kroner en samlet omsetning på litt over 6 milliarder kroner. Disse bedriftene sysselsatte cirka 4400 personer i 2008.

Næringsplanen er fra 2009 og tatt i betraktning den generelle utviklingen i bransjen, der det de siste årene har vært stor økning innenfor lager og logistikk, antas de reelle tallene å være høyere i dag. Næringsplanen understreker tiltakshavers vurdering om at Ullensaker kommune, og spesielt Kløfta, er særdeles godt egnet for den type virksomhet det nå planlegges for.

#### 4.5 Statlige/rikspolitiske retningslinjer

##### Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)

Retningslinjene sikrer at planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikk sikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Planlagte tiltak innebærer en utvidelse av et eksisterende næringsområde. Planområdet har god tilgang til overordnet infrastruktur og veinett, noe som er en viktig forutsetning for det aktuelle prosjektet. Planområdet er også tilgjengelig for myke trafikanter og tilreisende via tog og kollektiv transport.

##### Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen (1995)

Retningslinjene er en av Norges oppfyllelse av forpliktelsene i FNs barnekonvensjon og skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. I nærmiljøet skal det avsettes tilstrekkelige, store nok og egnet areal til barnehager. Ved omdisponering av arealer som er i bruk eller egnet til lek, skal det skaffes fullverdig erstatning.

Foruten sikring av tilgang til turvei, legger ikke planlagte tiltak til rette for arealbruksformål som skal benyttes av barn og unge. Næringseiendommen vil på sikt sikres/gjerdes inn, nettopp for å unngå uønsket aktivitet. Planarbeidet er varslet igangsett og utarbeidet i tråd med Ullensaker kommunens standarder for gjennomføring av reguleringsplanprosesser. Nødvendige hensyn med tanke på medvirkning anses derfor ivaretatt i planarbeidet.

##### Statlig planretningslinje for klima og energiplanlegging i kommunene (2018)

Formålet med planretningslinjen er å:



- Sikre at kommunene og fylkeskommunene prioriterer arbeidet med å redusere klimagassutslipp og bidra til at klimatilpasning ivaretas som hensyn i planlegging etter plan- og bygningsloven.
- Sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i kommunene
- Sikre at kommunene bruker et bredt spekter av sine roller og virkemidler i arbeidet med reduksjon av klimagassutslipp og klimatilpasning, samt bidra til avveining og samordning når utslippsreduksjon og klimatilpasning berører eller kommer i konflikt med andre hensyn eller interesser.

Planlagte tiltak innebærer en utvidelse av et eksisterende næringsområde. Ny bebyggelse vil oppføres med gjeldende byggetekniske standarder som stiller strenge tekniske krav til ny bebyggelse.

## 5. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON)

### 5.1 Planområdet

Planområdets beliggenhet er nord for Kløfta, i Ullensaker kommune. Avstanden til Ullensaker rådhus i Jessheim er cirka 9,5 kilometer i kjøreavstand. Eiendommen ligger mellom jernbanen, dyrka mark, E6 og eksisterende næringsområde. Planområdet ligger i et veletablert næringsområde, dominert av næringer innenfor lager, logistikk og industri. Beliggenheten for planlagte tiltak anses derfor å passe godt inn i området. Planområdet har også en sentral beliggenhet med tanke overordnet infrastruktur, noe som er svært viktig for en virksomhet som dette.

Planområdet består i dag av trevegetasjon og utgjør et mindre skogområde. Det er ikke kjent at det eksisterer arter med noen form for vern innenfor planområdet. Planområdet er forholdsvis flatt og har derfor gode forutsetninger for å kunne utnyttes effektivt.

Arealet forslått benyttet til veiformål fungerer i dag også som kombinert traktorvei og turvei. På vinterstid kjøres det opp skispor langs strekningen. Reguleringsplanen åpner for at området fremdeles kan være utfartssted for ski- og turgåere.

### 5.2 Dagens arealbruk

I tabellen nedenfor vises en oversikt over dagens arealbruk innenfor planområdet. Merk at dette tar utgangspunkt i den «faktiske» arealbruken, ikke hvilket formål det har i gjeldende reguleringsplaner eller kommuneplan.

| Arealbruk                       | Størrelse, daa. |
|---------------------------------|-----------------|
| Skogsområde                     | 24,5            |
| Veiareal                        | 0,5             |
| Grøft/sideareal ved vei         | 2,0             |
| Traktorvei/turvei (samme trasé) | 0,6             |
| Dyrka mark                      | 0,5             |

## 5.3 Eiendomsforhold

Collicare har sikret seg nødvendige rettigheter for gjennomføring av planlagte tiltak på gnr/bnr 31/3. Det er inngått avtale med grunneier av gnr/bnr 31/13 om overdragelse av eiendommen. Gnr/bnr 31/13 utgjør den planlagte adkomsten til planområdet.

| Eiendom | Eier                           | Areal m2 |
|---------|--------------------------------|----------|
| 31/3    | Steinar Jødahl                 | 25245    |
| 31/13   | Ullensaker næringspark nord AS | 2888     |

## 5.4 Eksisterende bebyggelse

Den delen av planområdet som planlegges utviklet med ny næringsbebyggelse er ubebygget. Deler av regulert kjørevei, forlengelse av Dyrskueveien, er etablert frem til innkjørselen til eiendommen gnr/bnr 31/12.

## 5.5 Grunnforhold

I forbindelse med planarbeidet har Løvlien Georåd utført en utredning av områdestabiliteten for å tilfredsstille kravene i henhold til Teknisk forskrift (TEK17) [9] og NVEs veileder 7/2014 [1].

Det er tidligere utført grunnundersøkelser i området hvor det er avdekket forekomster av kvikkleire og sprøbruddmateriale. Utredningen viser at tiltaksområdet ikke ligger i et løsneområde eller utløpsområde for potensielle kvikkleireskred. Områdestabiliteten for tiltaksområdet vurderes å være tilfredsstillende. Lokalstabiliteten må vurderes i senere prosjekteringsfase.

Rapporten følger reguleringsplanen som et eget vedlegg.

## 5.6 Kulturminner og kulturmiljø

Fylkeskonservatoren har befart området og konkludert med at det ikke vil være nødvendig med ytterligere utredninger av kulturminneinteressene.

## 5.7 Trafikk

Planlagte tiltak med lager/logistikk-anlegg, vil utløse trafikk fra trailere/lastebiler/varebiler som i hovedsak kommer langveisfra. Derfor vil mesteparten av trafikken komme via E6, Kongsvingerveien og Dyrskueveien. Nedenfor vises en oversikt over de aktuelle delstrekningene mellom E6 og planområdet. Bredden på Dyrskueveien og Kongsvingerveien varierer, og nedenfor er det gitt en omtrentlig/gjennomsnittlig veibredde for de to strekningene. Grøfter og veiskuldre kommer i tillegg til målene vist nedenfor.

| Strekning        | Lengde meter | Veibredde (asfaltert) |
|------------------|--------------|-----------------------|
| Kongsvingerveien | 250          | 6,5                   |
| Dyrskueveien     | 1250         | 7,0                   |

Det er sammenhengende gang- og sykkelvei fra Kløfta sentrum frem til planområdet/Dyrskueveien 21. Som en del av planarbeidet vil det sikres at eksisterende gang- og sykkelvei i Dyrskueveien forlenges helt frem til ny rundkjøring. Nærmeste kollektivholdeplass er Prestmoen og Ekko ved



Kongsvingerveien, avstanden er cirka 1,35 kilometer. Herfra går det regelmessige avganger i både nordøst og sørvestgående retning. Avstanden til Kløfta stasjon er cirka 1.75 kilometer.

Planområdet har god beliggenhet for de som ankommer med sykkel. For fotgjengere kan avstanden fra bl.a. Kløfta stasjon for enkelte oppleves som litt lang.

### 5.8 Teknisk infrastruktur

#### Elektrisk forsyning

Hafslund nett har høyspenningsanlegg lengst sør i planområdet. Dette er under bakken og planlagte tiltak vil ikke komme i konflikt med dette. Det er allerede etablert kjørevei og gang- og sykkelvei, men ingen bebyggelse over de aktuelle jordkablene, noe som gir netteier tilgang til anlegget.

Hafslund nett har kommunisert ved varsel om oppstart av planarbeid at de ikke ønsker at deres jordkabler skal inntegnes på plankartet.

#### Vann- og avløp

Eksisterende ledningskart for VA viser at det er en vannledning sør i planområdet tiltenkt påkoblingspunkt for vann, og tilkobling til spillvann blir i privat nett i grunneiendom 31/18.

Ullensaker kommune har signalisert at det er store dimensjoner på dagens ledninger og at det bør være tilstrekkelig kapasitet for ny påkobling fra Collicare.

### 5.9 Støyforhold

Planområdet er berørt av støy fra både jernbanen og E6. Neste illustrasjon gir en oversikt over hvordan de to støykildene påvirker området. Planlagt bygg vil bidra til en viss grad av skjerming, slik som nabobebyggelsen, likevel vil dette ha begrenset effekt da støyen vil inntreffe fra to sider.

- Grønn sone: 50 -55 db
- Gul sone: 55-60 db
- Oransje sone: 60-65 db
- Rød sone: 65-70 db
- Fiolett sone: 70-75 db
- Blå sone: > 75 db

I reguleringssammenheng skilles det normalt på gul og rød støysone. Som man kan se av kartet er store deler av planområdet utsatt for støyverdier som også overskrider støynivået for rød støysone, 65-70 db.

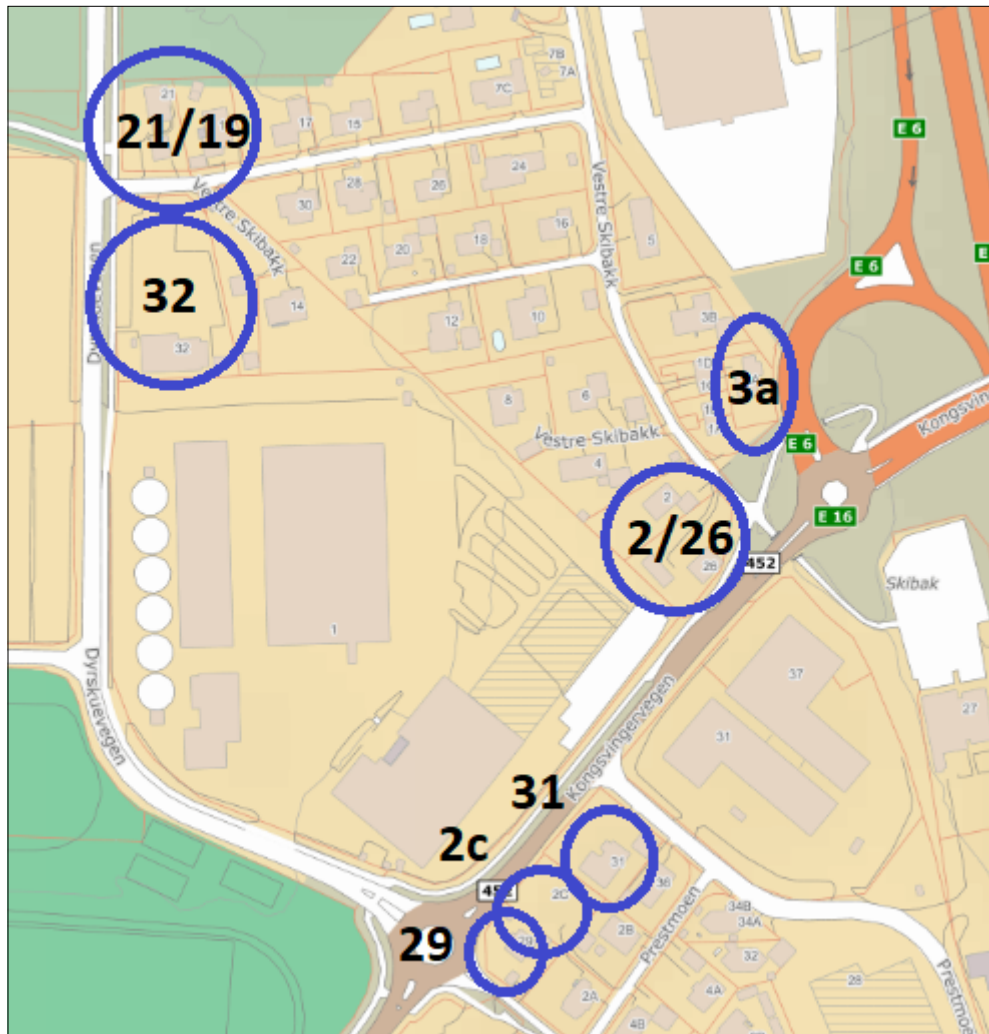


**Figur 4: Støykart som viser hvordan støy fra hhv. E6 (til venstre) og jernbanen (til høyre) påvirker planområdet.**

### Støybelastning på eksisterende boliger

Langs Kongsvingerveien, E6 og Dyrskueveien er flere eiendommer berørt av trafikkstøy. Den forventede trafikkøkningen vil ikke gi økt støynivå for boligene/støyfølsom bebyggelse (jfr. støyutredningen) langs strekningene.

Støyutredningen viser at det er høye støynivåer for flere av boligene, og det kan gjøres tiltak for å forbedre situasjonen. Enkelte tiltak må også sees i sammenheng med eventuell omlegging/tiltak på selve veisystemet, så for enkelte boliger kan man ikke oppnå tilfredsstillende støynivåer ved å kun etablere støyskjerminger langs veiene. I neste figur vises et kartutsnitt med de mest støyutsatte eiendommene.



**Figur 5: Oversikt over kartlagte eiendommer: Vestre Skibakk 2, 3a, 19, 21 og 32, Prestmoen 2c og Kongsvingervegen 26, 29 og 31.**

Nedenfor er det gjengitt et utdrag fra støyvurderingen som beskriver dagens situasjon. For nærmere detaljer henvises det til vedlagt rapport.

### *Eiendommer ved Vestre Skibakk – nærmest E6*

- *Boligområdet har i utgangspunktet høyt støynivå fra E6 og Kongsvingervegen, og det er ikke realistisk å oppnå støyforhold i tråd med anbefalte grenser i T-1442.*
- *Bolig beliggende på adresse Vestre Skibakk 3A har eksisterende støyskjerming mot E6 langs av/påkjøringsrampe. Selv med støyskjerm ligger boligen i rød og gul støysone. Det er ikke foreslått tiltak for denne boligen da en ny støyskjerm må være vesentlig høyere og lengre enn dagens for å oppnå merkbar effekt. Dette er vurdert som vanskelig og svært ressurskrevende å utføre, og bør eventuelt vurderes dersom det skal gjøres tiltak på veien slik at støyskjerm kan bygges samtidig.*
- *Uteareal tilhørende bolig på adresse Kongsvingervegen 26 vil oppnå god effekt av støyskjerm sørøst for boligen. Fasade i første etasje bak støyskjerm vil også oppnå skjerming.*

- *For Vestre Skibakk 2 er det ikke anbefalt å gjøre tiltak med støyskjerming på tomt. For å få god effekt av skjerming på denne eiendommen må det gjøres omfattende skjermingstiltak langs E6 og tilhørende av- og påkjøringsramper. Dette anses ikke som realistisk å gjennomføre i dette prosjektet.*

### *Eiendommer Kongsvingervegen*

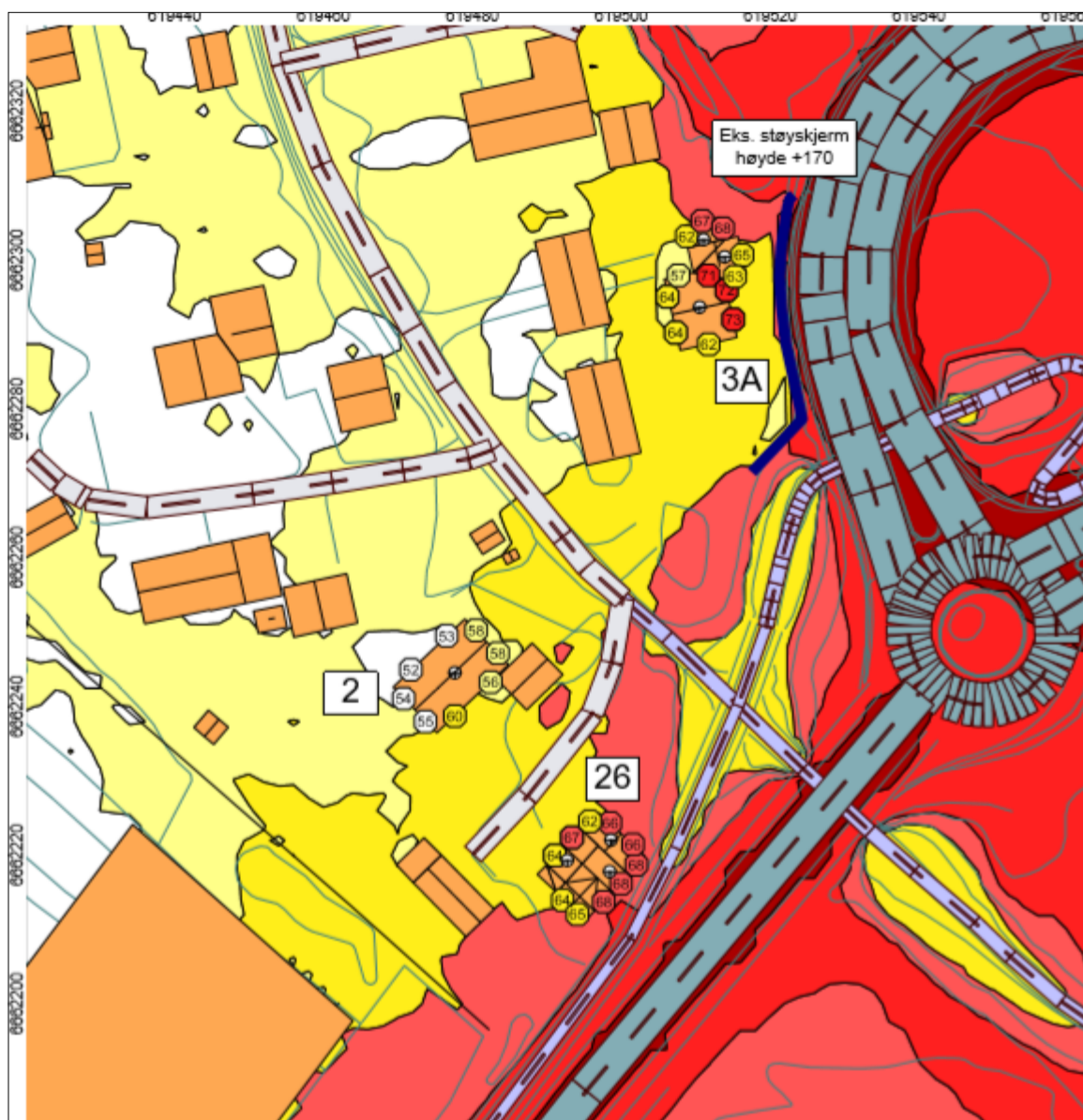
- *Langs Kongsvingervegen 29 er det i dag en eksisterende støyskjerm med høyde ca. 2,5 m over terreng. Det anbefales å videreføre denne skjermen forbi Prestmoen 2C og Kongsvingervegen 31. Dette vil gi merkbart reduksjon for alle tre eiendommer. Boliger på rekken bak vil også få noe redusert støy med ny støyskjerm.*

### *Eiendommer ved Dyrskuevegen (veiadresse Vestre skibakk)*

- *Støyskjerming langs Vestre Skibakk 21 vil gi lydnivåer iht. anbefalte grenseverdier i T-1442. Bolig på eiendommen bak (Vestre Skibakk 19) har for eksisterende situasjon lydforhold innenfor anbefalte grenseverdier.*
- *Gressplen mellom vei og menighetshus (Rikets sal, Vestre Skibakk 32) kan også skjermes med støyskjerm, men det er i utgangspunktet ikke krav til støy på uteareal og fasade tilhørende denne typen lokaler. Det er også store arealer på eiendommen som ligger utenfor gul støysone uten en ev. ny støyskjerm. Bygget har ingen vinduer ut mot veien i første etasje, men vinduer i andre etasje. Eventuell støyskjerming er forventet å ha begrenset effekt for andre etasje, og er ikke forventet å ha effekt på innendørs støy i første etasje.*

### *Oppsummering*

- *Støyskjerming for Vestre Skibakk 21, Kongsvingervegen 31/ Prestmoen 2C, og Kongsvingervegen 26 anbefales å vurderes nærmere. Dette fordi det er vurdert at etablering av støyskjermer for disse eiendommene vil gi merkbart støyreduserende effekt og er praktisk gjennomførbart. Boligene som ligger nærmere E6 ligger i rød og gul støysone og er allerede delvis støyskjernet. En praktisk gjennomførbar støyskjerming for disse boligene i dette prosjektet har så liten effekt at det ikke anbefales.*



**Figur 6: Eksempel på illustrasjon av dagens støysituasjon. Dette gjelder for eiendommene Vestre Skibakk 3a og 2 samt Kongsvingervegen 26. Som man kan se har 3a støyskjerming i dag. Nummer 2 ligger for det meste utenfor rød støysone.**

## 6. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

### 6.1 Formål

Innenfor planområder foreslås det regulert til følgende arealformål:

| Reguleringsformål                                       | Areal m2     |
|---------------------------------------------------------|--------------|
| Bebyggelse og anlegg (PBL § 12-5 nr. 1):                |              |
| Næringsbebyggelse BN                                    | 22882        |
|                                                         |              |
| Samferdsel og teknisk infrastruktur (PBL § 12-5 nr. 2): |              |
| Gang- og sykkelvei SGS                                  | 558          |
| Kjøreveg SKV                                            | 2050         |
| Annen veggrunn – tekniske anlegg SVT1-3                 | 1006         |
|                                                         |              |
| Grønnstruktur (PBL § 12-5 nr. 3):                       |              |
| Vegetasjonsskjerm GV                                    | 1566         |
| Turveg GT                                               | 69           |
|                                                         |              |
|                                                         |              |
| <b>Totalt areal</b>                                     | <b>28133</b> |

### 6.2 Beskrivelse av formål og hensynssoner og arealbruk

#### Næringsbebyggelse BN

Innenfor BN tillates etablert ny bebyggelse for lager og logistikkvirksomhet. Som en del av anlegget tillates også etablert tilhørende kontorfunksjoner.

Anlegget inkluderer både selve bebyggelsen, men også utendørs funksjoner som manøvreringsareal, parkeringsplasser, reoler, renovasjonsanlegg og trafostasjon. BN tillates utviklet med maksimalt 60 % BYA. 60 % utnyttelse anses å være tråd med gjeldende retningslinjer og planleggingsprinsipper for høy arealutnyttelse.

#### Gang- og sykkelvei SGS

SGS skal opparbeides i forlengelse av eksisterende gang- og sykkelvei fra Dyrskueveien frem til fremtidig rundkjøring i nordenden av ny vei.

#### Kjøreveg SKV

SKV skal utgjøre en forlengelse av Dyrskueveien samt ny rundkjøring. Deler av strekningen er allerede etablert.

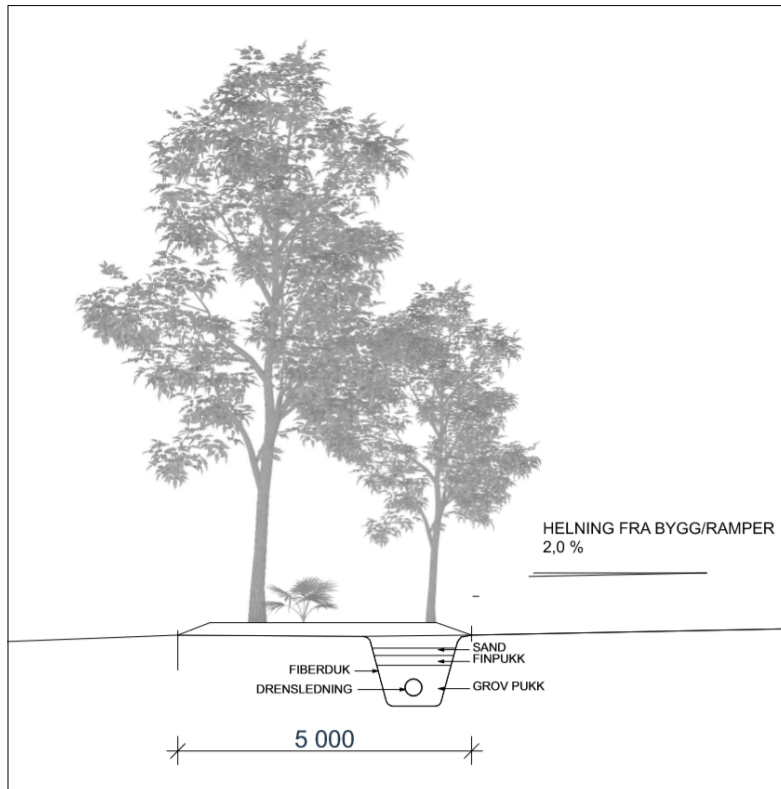
#### Annen veggrunn – tekniske anlegg SVT1-3

SVT1-3 skal fungere som grøft/sideareal for SKV og SGS. Arealet tillates benyttet til veiformål der det er formålstjenlig for best mulig tilpasning til eksisterende regulert gang- og sykkelvei i tilstøtende reguleringsplan *Utvidelse Ullensaker næringspark* og for hensiktsmessig etablering av planlagt rundkjøring.

#### Vegetasjonsskjerm GV



Reguleringsplanforslaget viser en vegetasjonsskjerm GV langs hele nordøstsiden av næringsområdet, dvs. mot eksisterende dyrka mark. Skjermen skal utformes med flersjiktet vegetasjon slik at vegetasjonen får skjermingseffekt mellom næringsområdet og det åpne landskapet. Langs deler av GV vil det også være skjermingseffekt fra eksisterende vegetasjon utenfor planområdet. Som en del av vegetasjonsskjermen, kan man også legge til rette for håndtering av overvann, slik neste figur illustrerer.



**Figur 7: Prinsipsnitt for etablering av GV. Arkitekt: Meter arkitektur AS.**

### Turveg GT

Formålet GT skal sikre adkomst til turveien og dyrkamark-arealene øst for planområdet. GT skal til enhver tid være åpen for allmennheten.

### 6.3 Bebyggelse og funksjon

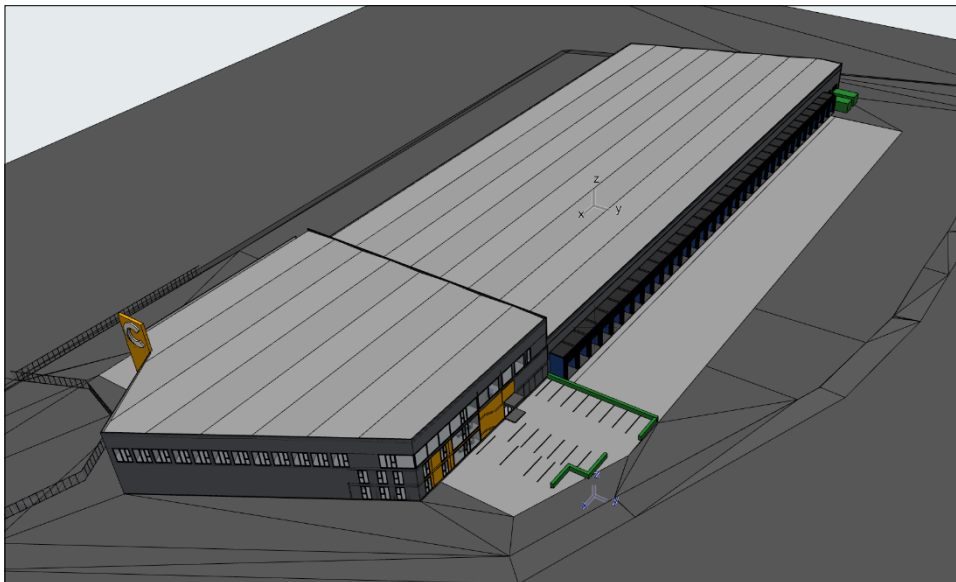
Det planlegges etablert et lager/logistikkbygg på en etasje, i tillegg vil det oppføres kontordel i tre etasjer. Det legges vekt på å sikre en svært effektiv og rask behandling av gods der tilkjørte varer har veldig kort oppbevaringstid før det transporteres videre. Det vil etableres et anlegg som er åpent og oversiktlig, både innen- og utendørs.

Virksomheten vil etableres slik at vogntog kan kjøre rundt hele bebyggelsen uten å være avhengig av å måtte snu inne på området. Varemottak for vogntog og semitrailere vil etableres på nordsiden av bygget, sammen med parkeringsplasser for ansatte. På sørsiden vil det etableres lasteramper beregnet for mindre laste-/varebiler for mer lokal transport og videredistribusjon.

Planlagte rundkjøring vil sikre at næringsdrivende i nærområdet kan snu i enden av Dyrskueveien. Rundkjøringen vil være dimensjonert for vogntog.

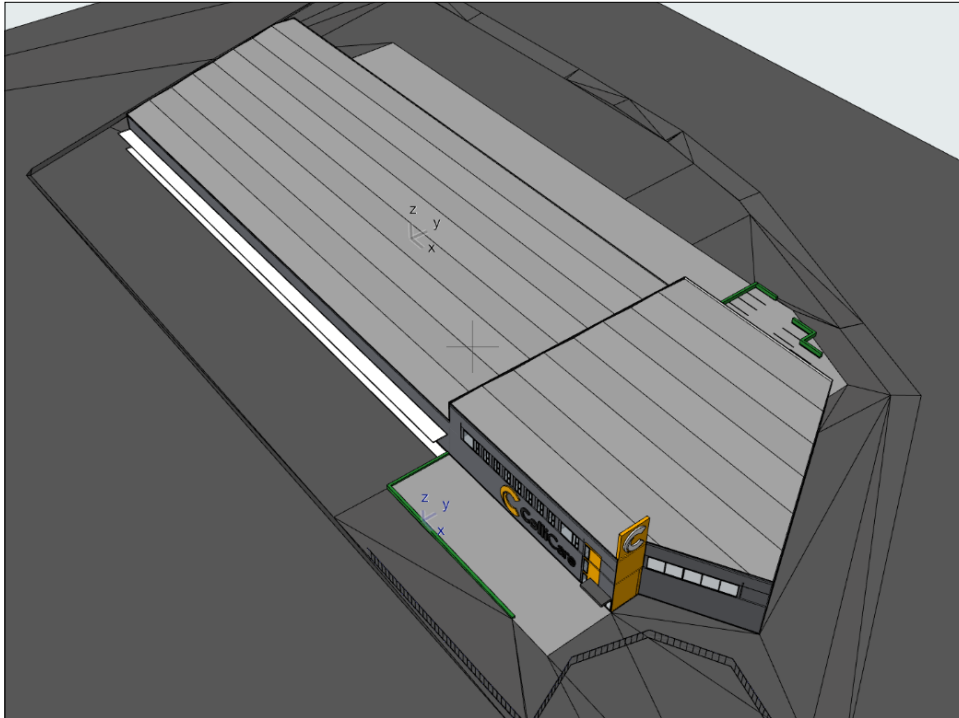


**Figur 8: Forslag til ny bebyggelse, sett mot nordvest. Inngjerdet rundkjøring vises i forgrunnen. Arkitekt: Meter Arkitektur AS.**



**Figur 9: Forslag til ny bebyggelse, sett mot sørvest. Arkitekt: Meter Arkitektur AS.**





**Figur 10: Forslag til ny bebyggelse, sett mot nordvest. Arkitekt: Meter Arkitektur AS.**

### 6.4 Utnyttelse og byggehøyder

Reguleringsplanforslaget åpner for utnyttelse på 60 % BYA. I foreliggende skisseprosjekt er utnyttelsesgraden 49 % BYA. Maksimalt BYA er noe høyere enn hva foreliggende prosjekt krever, dette er for å ta høyde for eventuelle mindre utvidelser på sikt.

Maksimalt tiltatt byggehøyde er 18 meter gesims fra gjennomsnittlig planert terreng. Tekniske installasjoner o.l. tillates ytterligere 3 meter høyere, 21 meter over gjennomsnittlig planert terreng.

### 6.5 Byggegrenser

I plankartet er det vist byggegrense på 25 meter mot jernbanen. Jernbanelovens §10 stiller krav om minimum 30 meters byggegrense. Imidlertid er det anledning til å søke om kortere avstand. Bane NOR har i en foreløpig vurdering datert 24.05.19 akseptert at byggeavstanden kan være 25 meter.

Mot nord og øst er det vist byggegrense 4 meter fra formålsgrensen mot GV – vegetasjonsskjerm. Imidlertid tillates mindre konstruksjoner og parkering etablert nærmere.

Mot sør er det ikke vist byggegrense, der gjelder Plan- og bygningslovens generelle avstandskrav.

### 6.6 Universell tilgjengelighet

Planområdet er tilnærmet flatt, med kun 1,5 meters høydeforskjell innenfor BN. Forutsetningene for at alle brukere skal kunne ferdes innenfor for den utviklede delen av planområdet anses dermed å være god. Rundt bebyggelsen vil det være store deler asfalterte flater, på bakgrunn av at store kjøretøy skal kunne manøvrere og kjøre på eiendommen.

Kommunedelplan for Kløfta stiller krav om at 5-10 % av alle p-plasser ved publikumsbygg skal være tilrettelagt for bevegelseshemmede. Den planlagte virksomheten regnes ikke som et publikumsvennlige bygg, likevel er det innarbeidet krav om at minimum 5 % av alle parkeringsplasser skal være tilrettelagt for bevegelseshemmede.

Det understrekes at området vil være en arbeidsplass preget av mye tungtransport, og det vil derfor hverken være egnet eller tilrettelagt for allment ferdsel og opphold. Det forutsettes at prosjekteringen av nytt anlegg ivaretar nødvendige hensyn for tilrettelegging for bevegelseshemmede i tråd med gjeldende byggt teknisk forskrift.

### 6.7 Trafikale løsninger

Veiarealene innenfor planområdet er dimensjonert etter Statens vegvesens håndbok N100

I nordenden av Dyrskueveien vil det etableres en ny rundkjøring dimensjonert for vogntog. Denne vil være tilgjengelig også for andre næringsdrivende i området. Dette legges opp til at Dyrskueveien og gang- og sykkelvei forlenges frem til rundkjøringen ved gnr/bnr 31/3.

I dag er det en traktorvei som også benyttes som turvei langs strekningen som nå reguleres til SKV. Reguleringsplanen sikrer med eget formål (turveg GT) at brukerne av tilstøtende dyrka mark-arealer og turgåere også vil sikres i fremtidig tilgang, og at nytt næringsbygg ikke stenger dagens adkomstmulighet.



**Figur 11: Dagens adkomstvei og gang- og sykkelvei som vil forlenges. Til venstre vises gnr/bnr 31/12 og til høyre vises gnr/bnr 31/18.**



**Figur 12: Dagens traktor/turvei som gir tilgang til områdene øst for planområdet.**

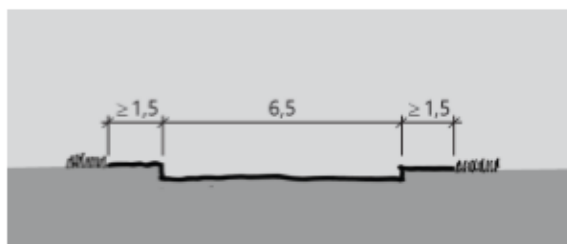
### Adkomstvei SKV

Planområdets adkomst vil skje (fra E6) via Kongsvingerveien og Dyrskueveien. Dyrskueveien vil bli forlenget frem til rundkjøringen.

Kjørevei SKV vil etableres etter tverrprofilen i kapittel B.7 Adkomst til næringsområder i Statens vegvesens håndbok N100. Tverrprofilen for denne vises i figur 13. Det vil opparbeides kjørevei med 6,5 meters bredde og 2,0 meter grøft på begge sider.

### **B.7 Adkomst til næringsområder**

Adkomst til næringsområder bør bygges med tverrprofil som vist i Figur B.15 eller Figur B.16, og bør ha fartsgrense 40 eller 50 km/t.



**Figur B.15: Adkomst til næringsområde, kjørebanebredde 6,5 m (mål i m)**

**Figur 13: Tverrprofil som viser målsetting av adkomstvei til næringsområde. Hentet fra Statens vegvesen håndbok N100.**

I plankartet er det kun vist adkomst pil ved dagens avkjørsel til gnr/bnr 31/12. Dersom det skulle vise seg å være behov for andre/flere adkomstpunkt kan dette avklares med Ullensaker kommune. Reguleringsplanen legger ikke særskilt til rette for dette.

## Gang- og sykkelvei SGS

SGS er dimensjonert etter kapittel D.2.1 i Statens vegvesens håndbok N100. SGS er dimensjonert for å betjene inntil 15 syklende og 15 gående per time. Dette gir et krav om 2,5 meters asfaltert bredde med 0,25 meter gruset skulder på begge sider, en total bredde på 3,0 meter. Tverrprofil for dette er illustrert i figur 14. SGS er også en tilpasning til eksisterende gang- og sykkelvei langs Dyrskueveien syd for planområdet, som også har en omtrentlig asfaltert bredde på 2,5 meter.

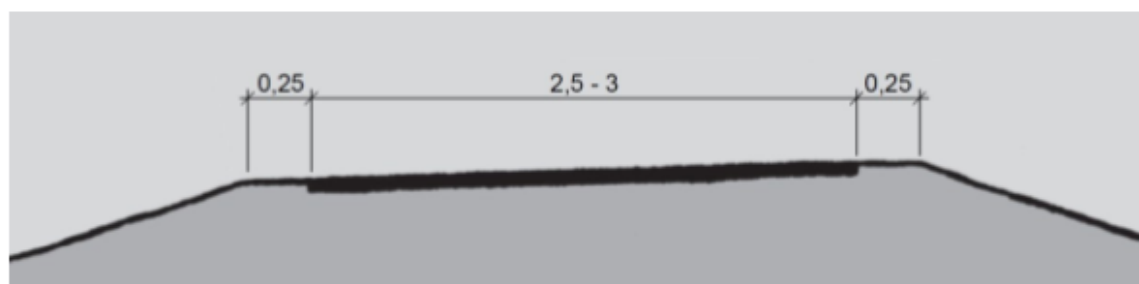
### D.2.1 Gang- og/eller sykkelveg

Gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau skal bygges med bredder som vist i Tabell D.7 avhengig av antall gående og syklende pr. time. I tillegg kommer en grusskulder på 0,25 m på hver side. Antall gående og syklende gjelder for maksimaltiden i et normaldøgn.

**Tabell D.7: Bredder for gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau, eksklusive skuldre (mål i m)**

| Gående pr time/<br>Syklende pr time | <15                        | 15-100                       | 100-200 | >200                       |
|-------------------------------------|----------------------------|------------------------------|---------|----------------------------|
| <15                                 | Gang- og<br>sykkelveg=2,5  | Gang- og sykkelveg=3         |         |                            |
| 15-300                              | Gang- og<br>sykkelveg=3    | Sykkelveg=2,5<br>Fortau= 1,5 |         | Sykkelveg=2,5<br>Fortau= 2 |
| 300-1500                            | Sykkelveg=3<br>Fortau= 1,5 | Sykkelveg=3<br>Fortau= 2     |         |                            |
| > 1500                              | Sykkelveg=4<br>Fortau=1,5  | Sykkelveg=4<br>Fortau= 2     |         | Sykkelveg=4<br>Fortau= 2,5 |

Gang- og sykkelveg bør bygges med tverrprofil som vist i Figur D.26.



**Figur D.26: Gang- og sykkelveg (mål i m)**

**Figur 14: Illustrasjon som viser profil og prosjekteringsgrunnlag for etablering av ny gang- og sykkelvei. Hentet fra Statens vegvesen håndbok N100.**

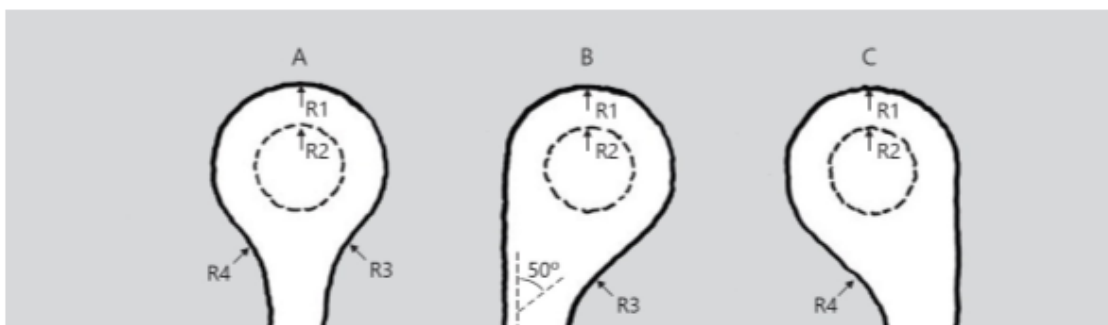
## Rundkjøring

Reguleringsplanen stiller krav om etablering av ny rundkjøring. Plassering av ny rundkjøring er vist i plankartet som en del av SKV. Rundkjøringen er inntegnet med radius på 15 meter. Rundkjøringen vil gjerdes inn mot anlegget innenfor BN, besøkende kan ankomme via planlagt port. Rundkjøringen skal være tilgjengelig for alle næringsdrivende og andre brukere i området.



## D.8.6 Snuplasser

Figur D.50 viser snuplasser med ulik utforming. Av hensyn til sikkerheten tilstrebes snuplasser som ikke medfører rygging av store kjøretøy. Mål er vist i Tabell D.21.



Figur D.50: Utforming av snuplasser

Tabell D.21: Mål for snuplasser (mål i m)

| Snuplass type | Dimensjonerende kjøretøy | R1 | R2  | R3 | R4   |
|---------------|--------------------------|----|-----|----|------|
| A             | Buss (B)                 | 13 | 4,5 | 15 | 10   |
|               | Vognfogt (VT)            | 13 | 3,5 | 20 | 15   |
|               | Modulvognfogt (MVT)      | 15 | 2,0 | 30 | 30   |
| B             | Buss (B)                 | 13 | 5,0 | 10 | -    |
|               | Vognfogt (VT)            | 13 | 3,5 | 20 | -    |
|               | Modulvognfogt (MVT)      | 15 | 2,0 | 30 | -    |
| C             | Buss (B)                 | 13 | 5,0 | -  | 12,5 |
|               | Vognfogt (VT)            | 13 | 3,0 | -  | 20   |
|               | Modulvognfogt (MVT)      | 15 | 2,0 | -  | 30   |

Vendehammer for henholdsvis liten lastebil og lastebil er vist i Figur D.51.

**Figur 15: Illustrasjon som viser grunnlag for prosjektering av ny rundkjøring. Hentet fra Statens vegvesen håndbok N100. Alternativ B er aktuell utforming.**

## Trafikkbelastning – ÅDT

Vegvesenets vurdering og aksept for inntil 150 ÅDT baserer seg på en trafikk telling som ble gjennomført ved Kongsvingerveien i slutten av mai 2018, ÅDT ble da beregnet til 14655. Jfr. vegvesenets egen kartdatabase var ÅDT i 2018 12626, noe som er vesentlig lavere enn tellingen som ble utført. Vegvesenet har en egen trafikk teller som kontinuerlig teller alle kjøretøy som passerer ved Kongsvingerveien (umiddelbart etter påkjøringen fra E6). 12626 ÅDT baserer seg på tellinger foretatt gjennom et helt år. Tellingene som ble utført i mai ble gjennomført i et tidsrom på én uke. ÅDT varierer for ulike årstider, og derfor anses vegvesenets egne tellinger fra 2018 som mer troverdige.

I forbindelse med planarbeidet har også forslagsstiller fått innsyn i vegvesenets egne tellinger for 2019. Tall fra perioden januar tom. oktober viser at gjennomsnittlig ÅDT for denne perioden å være 13169. Dette er vesentlig lavere enn målingen fra mai 2018 som gav 14655 ÅDT.

I forbindelse med planarbeidet er det gjort trafikk tellinger ved Collicare sitt anlegg på Brånås. Anlegget på Brånås skal erstattes av nytt anlegg på Kløfta, og ÅDT beregninger tilsier at det er 106 ÅDT ved Brånås. Det anslås derfor at nytt anlegg også vil skape 106 ÅDT. Virkningene av dette er vurdert nærmere i kapittel 7.5.

Det er i reguleringsplanens bestemmelser sikret rekkefølgekrav om at Kongsvingerveien skal utvides til firefeltsvei, dette kravet slår inn når den øvre grensen på 150 ÅDT overskrides.

### 6.8 Teknisk infrastruktur

#### Renovasjon

Fremtidig virksomhet vil forholde seg til Ullensaker kommunens gjeldende praksis for håndtering av næringsavfall. Innenfor planområdet vil det etableres renovasjonsløsninger med sentral plassering og god adkomst for renovasjonskjøretøy.

#### Elektrisk forsyning

Nytt anlegg kan koble seg på eksisterende lokalt strømforsyningsnett som finnes i området. Eventuelle oppgraderinger av anlegget vil sikres ved behov.

#### VA

Ullensaker kommune har signalisert at det er store dimensjoner på dagens ledninger og at det bør være tilstrekkelig kapasitet for ny påkobling fra Collicare.

### 6.9 Avbøtende tiltak – støyskjerming

I forbindelse med gjennomføring av prosjektet vil utvalgte eiendommer tilbys støyskjerming iht. anbefalinger gitt i vedlagt støyanalyse. Den nøyaktige plasseringen og utformingen av dette vil avklares i forbindelse med rammesøknad for støyskjermer. Premisser for plassering og utforming vil blant annet være gjeldende reguleringsplaner, støyfaglige vurderinger, grunneiers aksept og preferanser. Etablering av slikt anlegg forutsetter at den enkelte grunneier selv ønsker det. Nye støyskjermer vil få en egnet plassering nærmest mulig støykilden, slik at man vil sikre best mulig støyforhold på bygningers fasader og uteplass. I neste figur er det vist en enkel illustrasjon på etablering av støyskjerm ved Kongsvingervegen 26.



**Figur 16: Kongsvingervegen 26, eksisterende bebyggelse med ny støyskjerm (sort).**

For nærmere detaljer henvises det til vedlagt støyrapport.

## 6.10 Andre vurderte alternativ

Tiltakshaver har også vurdert å etablere som sin virksomhet i innenfor næringsområdet Vilbergmoen, ved Gardermoen. Valgte lokalitet ved Kløfta fremstår imidlertid mest attraktiv for Collicare, dette kan begrunnes med følgende:

- Kjøreavstander og økt distribusjonstid: Collicare sine øvrige terminaler/lager er lokalisert i Bergen, Molde, Trondheim, Stavanger, Drammen, Arendal, Kristiansand, Oslo, Vestby og Brånås (skal erstattes av Kløfta). Gardermoen/Vilbergmosen ligger cirka 11 km nord for Kløfta, og en terminal ved Gardermoen-området ville derfor representere en del unødvendig transporttid/kostnader i forbindelse med transport mellom Collicare sine anlegg og for å raskest mulig nå frem til kundene.
- Egne ansattes bosted: Cirka 70 % dagens ansatte bor syd for Ullensaker kommune, og en betydelig andel ansatte ville derfor fått vesentlig økt reiseavstand dersom nytt anlegg ville blitt etablert ved Gardermoen. En etablering ved Gardermoen ville derfor medføre vesentlig frafall i arbeidsstyrken (jfr. ansattes egne utsagn).
- Tilhørighet: Både ansatte og kunder opplever Gardermoen som «langt unna».

## 6.11 Rekkefølgekrav

I forbindelse med gjennomføring av planlagte tiltak skal følgende rekkefølgekrav sikres/innfris:

### 4.1 Før ny bebyggelse tillates tatt i bruk skal:

- a) Alt regulert trafikkareal være opparbeidet.
- b) Renovasjonsløsninger være opparbeidet.
- c) Riktig antall parkeringsplasser være opparbeidet.
- d) GV være etablert (tillates etablert påfølgende vår dersom ferdigstilling på vinterstid)
- e) GT være sikret/etablert.
- f) Planområdet være fradelt eiendommen gnr/bnr 31/3.
- g) Tilstrekkelig kapasitet vannforsyning/slokkevann dokumenteres.
- h) Støyskjermingstiltak for aktuelle eiendommer være sikret, iht. fellesbestemmelse 3.12.

### 4.2 Før det gis igangsettingstillatelse skal:

- a) Det være utført en fagkyndig støyvurdering. Nødvendige avbøtende tiltak skal være sikret slik at gjeldende grenseverdier ikke overskrides. Dette gjelder også støy fra virksomheten.
- b) Det være utarbeidet en matjordplan som sikrer hensiktsmessig etterbruk av eventuell matjord innenfor planområdet. Landbruksmyndighetene skal godkjenne plan for håndtering av matjord fra jordbruksareal.
- c) Kommunen godkjenne plan for håndtering av overskuddsmasser fra planområdet.
- d) Det fremlegges en geoteknisk analyse som beskriver hvordan områdestabiliteten og lokalstabiliteten ivaretas.
- e) Nødvendige tillatelser/rettighetserklæringer foreligge mht ledningsanlegg over annen manns grunn og tilknytning til privat ledningsnett.
- f) Detaljplaner VA være godkjent av VARV-enheten
- g) VA-anlegg skal være godkjent som driftsklart før det gis igangsettingstillatelse for arbeid over fundament for bygg som skal betjenes.

### 4.3 Bestemmelse firefeltsvei:

- a) Inntil Kongsvingerveien er utvidet til firefeltsvei, tillates det ikke trafikkbevegelser på mer enn 150 kjøretøy/døgn til virksomheten. Eventuelle senere trafikktegn og avklaringer



med Statens vegvesen og Ullensaker kommune kan tilsidesette rekkefølgekravet, forutsatt at nødvendige hensyn ivaretas.

## 7. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

### 7.1 Overordnede planer

#### Kommuneplanens arealdel

Planlagte tiltak er i tråd med formålet i kommuneplanens arealdel. Kommuneplanen har enkelte rekkefølgekrav som premiss for utvikling av området. Foruten oppgradering av Kongsvingerveien til firefeltsvei, etterkommer reguleringsplanen rekkefølgekravene som kan oppsummeres slik:

- Opparbeidelse av grøntbelte
- Adkomst til landbruksarealet
- Forlengelse av eksisterende gangvei/gang- og sykkelvei
- Etablering av rundkjøring

Avviket om etablering av firefeltsvei er avklart med Statens vegvesen og Ullensaker kommune. Reguleringsplanen stiller rekkefølgekrav om oppgradering til firefeltsvei før virksomheten betjenes av mer enn 150 kjøretøy/døgn.

#### Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, vedtatt 2015

Planlagte tiltak vurderes å være i tråd med Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Akershus fylkeskommune har også vurdert det dithen i sin varslingsuttalelse, under forutsetning av at det ikke legges til rette for kontorer til andre brukere enn selve hovedvirksomheten. I planforslaget legges det ikke opp til eget kontorformål, slik det ble varselet med igangsetting av planarbeidet.

### 7.2 Tilpasning til nabobebyggelse

Reguleringsplanen åpner for bebyggelse med sammenfallende karakter som eksisterende bebyggelse på nabolomtene og i nærområdet generelt. Området er et næringsområde med virksomheter som i hovedsak retter seg mot lager/logistikk-funksjoner og industri. Reguleringsplanen vil legge til rette for en type virksomhet som innordner seg det eksisterende bygningsmiljøet på en god måte. Med tanke på at det planlegges et nytt og moderne bygg, vil tiltaket også representere en generell standardheving av området.

Det eksisterer kun bebyggelse sør og sørøst for planområdet. Nytt bygg vil derfor ikke være til sjenanse eller kaste skygger på tilstøtende bebyggelse.

### 7.3 Veg og trafikkforhold

Nye veianlegg er dimensjonert etter anbefalingene i Statens vegvesens Håndbok N100. Dyrskueveien er oversiktlig og har 6-7 meter asfaltert bredde. Vår vurdering er at Dyrskueveiens beskaffenhet kan håndtere trafikkøkningen som planlagte tiltak vil representere.

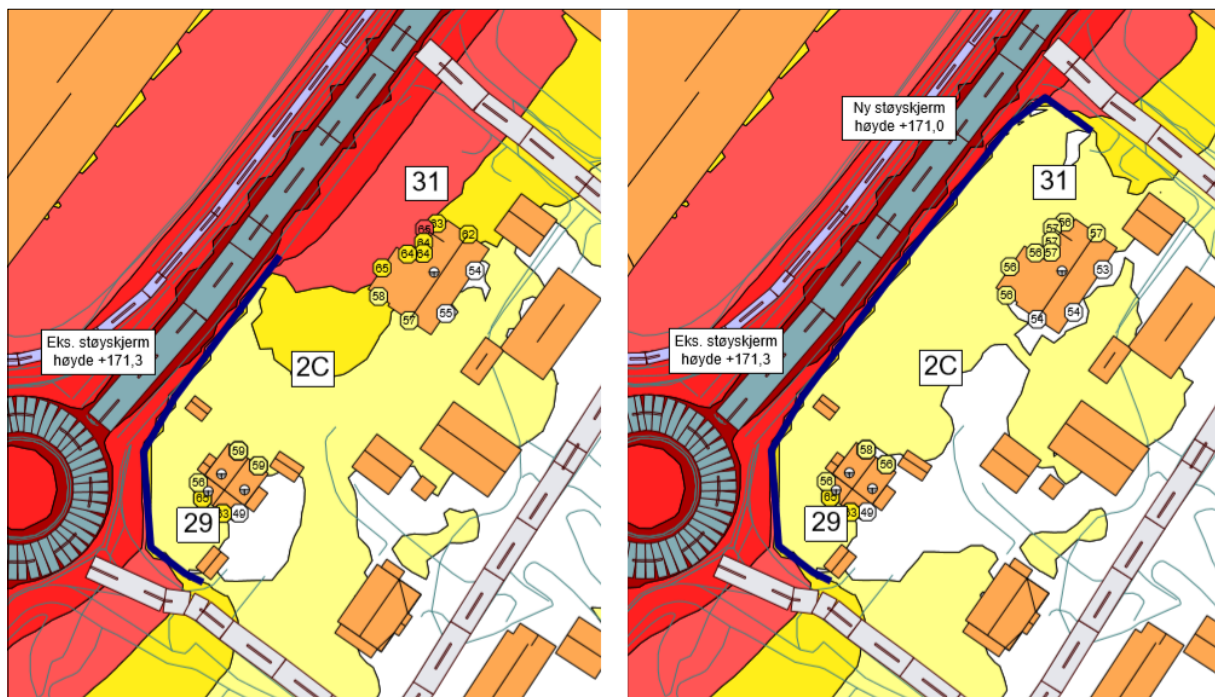
Kongsvingerveien er som nevnt vurdert til å kunne håndtere inntil 150 kjøretøy/døgn fra planlagte virksomhet innenfor planområdet. Det er sikret rekkefølgekrav om utvidelse av Kongsvingerveien til firefeltsvei før godkjent trafikkbelastning overskrides.

### 7.4 Støy

Planlagte tiltak vil føre til en svak trafikkøkning i området. Virksomhetene langs Dyrskueveien utgjør et typisk næringsområde, preget av mye tungtransport. I tillegg er området støyutsatt også med tanke på nærheten til E6 og jernbanen. Selve virksomheten vurderes således ikke å påføre eksisterende virksomheter og eiendommer nevneverdig økte støyplager. Jfr. støyfaglig utredning vil ikke trafikkøkningen medføre økt veitrafikkstøy.

Tiltaket forutsetter etablering av støyskjerming ved flere eiendommer. Gjennomføring av tiltaket og etablering av støyskjerming vil derfor representere en vesentlig forbedring for de aktuelle eiendommene.

Støyrapporten belyser både dagens situasjon og fremtidig situasjon ved gjennomføring av planlagt byggeprosjekt og støyskjermingstiltak. I neste figur er det vist et eksempel på situasjonen før- og etter for eiendommene Kongsvingervegen 29 og 31 samt Prestmoen 2c. Som man kan se, vil spesielt støyskjerming ved nr. 31 ha stor effekt, da denne eiendommen ikke er støyskjermet fra før.



Kongsvingerveien 12626. Jfr. tall for vegvesenet for perioden januar tom. oktober 2019 var gjennomsnittlig ÅDT 13169 langs Kongsvingerveien.

Vegvesenet målinger utføres ved at det er et tellepunkt i Kongsvingerveien ved påkjøringen fra E6. Tellepunktet teller kontinuerlig gjennom hele året. Dette er således å regne som reelle ÅDT-tall, sammenlignet med målingen som ble foretatt med en varighet på kun én uke i mai (også i 2018).

Prosjektet vil skape vesentlig mindre trafikkbevegelser enn den øvre grensen på 150 ÅDT. På bakgrunn av dette vurderes planforslaget å være i tråd med vegvesenets definerte øvre begrensninger for maksimal trafikkbelastning.

### 7.6 Overvann

Overvannet planlegges håndtert lokalt i fordrøyningsmagasin så langt det lar seg gjøre. Overvann fra takarealer ledes til fordrøyningsmagasin som etableres på nord- og sørsiden av bygget. Overvann fra utearealer nord for ny bebyggelse vil føres til åpne grøfter. Det er utført prøvegraving, dette viser at det er kort avstand til leirholdige masser og det er dermed dårlig infiltrasjonskapasitet i dette området. Mye av dagens masser må masseutskiftes før man kan etablere et fordøyningssystem. Det må påregnes noe påslipp til kommunalt overvannssystem.

Se vedlagt VA-notat for mer informasjon.

### 7.7 Eksponering og skjerming

Ny bebyggelse og tilstøtende bebyggelse mot sør vil bli mer eksponert mot nord sammenlignet med dagens situasjon. I forbindelse med planarbeidet er det tilrettelagt for sikring av et grøntbelte mot nord og nordøst. Hensikten med dette er å legge til rette for en grønn skjerm rundt anlegget samt tilføre området grønne kvaliteter i fremtidig situasjon. Som en del av vegetasjonsskjermen legges det også opp til at overvann skal kunne håndteres i egen grøft. Se figur 7.

Kommunedelplanen for Kløfta krever at vegetasjonsskjermer skal oppføres med 5-10 meters bredde. Slik det fremkommer av illustrasjonen i figur 7, vil det sikres etableringer av en flersjiktet vegetasjonsskjerm, som skal bidra til å dempe eksponeringen av nytt bygg. Deler av eksisterende vegetasjon er utenfor selve planområdet. Slik at det totale grøntbeltet vil være større enn hva det legges til rette for innenfor planområdet, se neste figur. På bakgrunn av dette vurderes 5 meters bredde å være tilstrekkelig for dette prosjektet.



**Figur 18: Flyfoto over planområdet nordre del. Som man kan se er det også vegetasjon utenfor planområdet.**

### 7.8 Risiko og sårbarhetsanalyse

Ved utarbeidelse av nye reguleringsplaner stiller plan- og bygningsloven krav til at det skal utarbeides ROS-analyse for planområdet. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for utbyggingsplanene og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.

Hensikten er at forhold som kan medføre alvorlig skade på mennesker, miljø eller samfunnsfunksjoner skal klargjøres i plansaken og ligge til grunn for vedtak av planen.

Vurdering av konsekvenser av uønskede hendelser er inndelt i følgende kategorier:

- Ubetydelig / ufarlig (1): Ingen person- eller miljøskader / enkelte tilfeller av misnøye.
- Mindre alvorlig / en viss fare (2): Få/små person- eller miljøskader / belastende forhold for enkeltpersoner.
- Betydelig / kritisk (3): Kan føre til alvorlige personskader / belastende forhold for en gruppe personer.
- Alvorlig / farlig (4): (behandlingskrevende) person- eller miljøskader og kritiske situasjoner.
- Svært alvorlig / katastrofalt (5): Personskade som medfører død eller varig mén; mange skadd; langvarige miljøskader.

Karakteristikk av risiko som funksjon av sannsynlighet og konsekvens er gitt i tabell 1.

Tabell 1. Samlet risikovurdering.

|               |                      | KONSEKVENNS   |                    |               |              |                    |
|---------------|----------------------|---------------|--------------------|---------------|--------------|--------------------|
|               |                      | 1.<br>Ufarlig | 2.<br>En viss fare | 3.<br>Kritisk | 4.<br>Farlig | 5.<br>Katastrofalt |
| SANNSYNLIGHET | 1. Lite sannsynlig   |               |                    |               |              |                    |
|               | 2. Mindre sannsynlig |               |                    |               |              |                    |
|               | 3. Sannsynlig        |               |                    |               |              |                    |
|               | 4. Meget sannsynlig  |               |                    |               |              |                    |
|               | 5. Svært sannsynlig  |               |                    |               |              |                    |

- Hendelser i røde felt: Tiltak er nødvendig.
- Hendelser i gule felt: Tiltak vurderes ut fra kostnad ifht. nytte.
- Hendelser i grønne felt: Lite kostnadskrevenne tiltak gjennomføres.

Tiltak som reduserer sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt eller er mulig vurderes tiltak som begrenser konsekvensene.

Tabell 2: Bruttoliste mulige uønskede hendelser

| Hendelse/situasjon                                                                                 | Aktuelt? | Sanns. | Kons. | Risiko | Kommentar/tiltak                                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|--------|-------|--------|----------------------------------------------------|
| <b>Natur- og miljøforhold</b>                                                                      |          |        |       |        |                                                    |
| <i>Ras/skred/flom/grunnforhold. Er området utsatt for, eller kan tiltakene medføre risiko for:</i> |          |        |       |        |                                                    |
| 1. Masseras/skred                                                                                  | Ja       | 1      | 1     |        | Ustabile masser i grunnen                          |
| 2. Snø/isras                                                                                       | Nei      |        |       |        |                                                    |
| 3. Flomras                                                                                         | Nei      |        |       |        |                                                    |
| 4. Elveflom                                                                                        | Nei      |        |       |        |                                                    |
| 5. Tidevannsflom                                                                                   | Nei      |        |       |        |                                                    |
| - Havnivåstigning                                                                                  | Nei      |        |       |        |                                                    |
| 6. Radongass                                                                                       | Ja       | 3      | 1     |        | Fare for radon i grunnen, evt. i tilkjørte masser. |
| <i>Vær, vindeksponering. Er området:</i>                                                           |          |        |       |        |                                                    |
| 7. Vindutsatt                                                                                      | Nei      |        |       |        |                                                    |
| 8. Nedbørutsatt                                                                                    | Nei      |        |       |        |                                                    |
| <i>Natur- og kulturområder:</i>                                                                    |          |        |       |        |                                                    |
| 9. Sårbar flora                                                                                    | Nei      |        |       |        |                                                    |
| 10. Sårbar fauna/fisk                                                                              | Nei      |        |       |        |                                                    |
| 11. Verneområder                                                                                   | Nei      |        |       |        |                                                    |
| 12. Vassdragsområder                                                                               | Nei      |        |       |        |                                                    |
| 13. Fornminner (fredet)                                                                            | Nei      |        |       |        |                                                    |
| 14. Kulturminne/-miljø                                                                             | Nei      |        |       |        |                                                    |
| <b>Menneskeskapte forhold</b>                                                                      |          |        |       |        |                                                    |

| <i>Strategiske områder og funksjoner. Kan planen/tiltakene få konsekvenser for:</i> |     |   |   |  |                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|---|---|--|-------------------------------------------------------|
| 15. Vei, bru, knutepunkt                                                            | Ja  | 3 | 3 |  | Trafikkapasitet på Kongsvingerveien                   |
| 16. Havn, kaianlegg                                                                 | Nei |   |   |  |                                                       |
| 17. Sykehus/-hjem, kirke                                                            | Nei |   |   |  |                                                       |
| 18. Brann/politi/sivilforsvar                                                       | Nei |   |   |  |                                                       |
| 19. Kraftforsyning                                                                  | Nei |   |   |  |                                                       |
| 20. Vannforsyning                                                                   | Nei |   |   |  |                                                       |
| 21. Forsvarsområde                                                                  | Nei |   |   |  |                                                       |
| 22. Tilfluktsrom                                                                    | Nei |   |   |  |                                                       |
| 23. Områder for idrett/lek                                                          | Nei |   |   |  |                                                       |
| 24. Park; rekreasjons-områder                                                       | Nei |   |   |  |                                                       |
| 25. Vannområder for friluftsliv                                                     | Nei |   |   |  |                                                       |
| <i>Forurensningskilder. Berøres planområdet av:</i>                                 |     |   |   |  |                                                       |
| 26. Akutt forurensning                                                              | Nei |   |   |  |                                                       |
| 27. Permanent forurensning                                                          | Nei |   |   |  |                                                       |
| 28. Støv og støy; industri                                                          | Ja  | 3 | 2 |  | Støy og støv fra eksisterende virksomheter i området. |
| 29. Støv og støy; trafikk                                                           | Ja  | 5 | 2 |  | Støy og støv fra E6.                                  |
| 30. Støy; andre kilder                                                              | Nei |   |   |  |                                                       |
| 31. Forurenset grunn                                                                | Nei |   |   |  |                                                       |
| 32. Forurensning i sjø                                                              | Nei |   |   |  |                                                       |
| 33. Høyspentlinje (stråling)                                                        | Nei |   |   |  |                                                       |
| 34. Risikofylt industri                                                             | Nei |   |   |  |                                                       |
| 35. Avfallsbehandling                                                               | Nei |   |   |  |                                                       |
| 36. Oljekatastrofeområde                                                            | Nei |   |   |  |                                                       |
| <i>Medfører planen/tiltaket:</i>                                                    |     |   |   |  |                                                       |
| 37. Fare for akutt forurensning                                                     | Nei |   |   |  |                                                       |
| 38. Støy og støv fra trafikk                                                        | Ja  | 3 | 2 |  | Tiltaket representerer en svak trafikkøkning          |
| 39. Støy og støv fra andre kilder                                                   | Nei |   |   |  |                                                       |
| 40. Forurensning i sjø                                                              | Nei |   |   |  |                                                       |
| 41. Risikofylt industri                                                             | Nei |   |   |  |                                                       |
| <i>Transport. Er det risiko for:</i>                                                |     |   |   |  |                                                       |
| 42. Ulykke med farlig gods                                                          | Ja  | 2 | 2 |  | Generell ulykkesrisiko i trafikken                    |
| 43. Vær/føre begrenser tilgjengelighet til området                                  | Nei |   |   |  |                                                       |
| <i>Trafikksikkerhet</i>                                                             |     |   |   |  |                                                       |
| 44. Ulykke i av-/påkjørslar                                                         | Nei |   |   |  |                                                       |
| 45. Ulykke med gående/syklende                                                      | Nei |   |   |  |                                                       |
| 46. Ulykke ved anleggs-gjennomføring                                                | Nei |   |   |  |                                                       |
| 47. Andre ulykkespunkter                                                            | Nei |   |   |  |                                                       |



| Andre forhold                                                                                  |     |  |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|--|--|--|--|
| 48. Sabotasje og terrorhandlinger                                                              | Nei |  |  |  |  |
| - er tiltakene i seg selv et sabotasje/terrormål                                               | Nei |  |  |  |  |
| - er det potensielle sabotasje/terrormål i nærhet                                              | Nei |  |  |  |  |
| 49. Regulerte vann-magasiner, med spesiell fare for usikker is, endringer i vannstand med mer. | Nei |  |  |  |  |
| 50. Naturlige terreng-formasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)                         | Nei |  |  |  |  |
| 51. Gruver, åpne sjakter, steintipper etc.                                                     | Nei |  |  |  |  |
| 52. Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring                                              | Nei |  |  |  |  |

Hendelser som er vurdert å være sannsynlige til svært sannsynlige og ha alvorlige til svært alvorlige konsekvenser, krever tiltak, jfr. tabell 1

## Konklusjon

Analysen viser at det er få aktuelle hendelser som medfører risiko av betydning:

Tabell 3. Oppsummering.

|               |                      | KONSEKVENNS |                 |            |           |                 |
|---------------|----------------------|-------------|-----------------|------------|-----------|-----------------|
|               |                      | 1. Ufarlig  | 2. En viss fare | 3. Kritisk | 4. Farlig | 5. Katastrofalt |
| SANNSYNLIGHET | 1. Lite sannsynlig   | 1           |                 |            |           |                 |
|               | 2. Mindre sannsynlig |             | 42              |            |           |                 |
|               | 3. Sannsynlig        | 6           | 28, 38          | 15         |           |                 |
|               | 4. Meget sannsynlig  |             |                 |            |           |                 |
|               | 5. Svært sannsynlig  |             | 29              |            |           |                 |

Kommentarer og tiltak som kompensasjon for uønskede hendelser:

Nr. 1, Masseras/skred:

- I følge NGU's løsmassekart består planområdet av elveavsetning og tykk havavsetning. I forbindelse med planarbeidet er det utført geotekniske analyser som konkluderer med at områdestabiliteten er tilfredsstillende, men at lokalstabiliteten må vurderes nærmere i senere prosjekteringsfase. Reguleringsplanens bestemmelser sikrer nødvendige tiltak for at områdestabiliteten skal ivaretas.

Nr. 6, Radongass:

- Planområdet ligger delvis innenfor et område anvist med høy aktsomhet radon. Ny bebyggelse vil bygges etter gjeldende byggt teknisk forskrift som stiller krav om sikringstiltak mot radongass.

Nr. 15, Vej, bru, knutepunkt og nr. 42 Ulykke med farlig gods:

- Kommunedelplan for Kløfta stiller rekkefølgekrav om utvidelse av Kongsvingerveien til firefeltsvei før eiendommen gnr/bnr 31/3 omtalt som N1 i kommuneplanens arealdel, utvikles. Det i samråd med Statens vegvesen og Ullensaker kommune avklart at det tillates utvikling innenfor planområdet under forutsetning at av det ikke betjenes av mer enn 150 kjøretøy/døgn.

Nr. 28, Støy og støy - industri:

- Planområdet er omgitt av næringsbebyggelse. Det er derfor påregnelig at enkelte av virksomhetene kan ha støyende aktiviteter. Som en del prosjekteringen i byggesøknadsfasen vil det i samråd med anbefalinger fra akustiker sikres nødvendige støyreducerende tiltak. Det er ikke kjent at det er forurensende virksomheter i nærheten til planområdet.

Nr. 29 og 38, Støy og støv – trafikk:

- Planområdet ligger mellom både jernbanen og E6, som begge er vesentlig kilder til støy og forurensning. Som en del prosjekteringen i byggesøknadsfasen vil det i samråd med anbefalinger fra akustiker sikres nødvendige støyreducerende tiltak.
- Jfr. vedlagte støyvurdering vil ikke trafikkøkningen endre støysituasjonen langs Kongsvingervegen og Dyrskuevegen. Likevel vil det gjennomføres støysikringstiltak langs enkelte eiendommer, der dette har effekt.

### 7.9 Oppsummering (Avveining av virkninger)

Ved en avveining av alle fordeler og ulemper ved gjennomføring av tiltaket, vurderes det dithen at planlagte tiltak vil representere en overvekt av fordeler kontra ulemper.

#### Fordeler:

- Utvikling av næringsområde i tråd med kommunens planer
- Skape nye arbeidsplasser og økte skatteinntekter
- Arealet er lite egnet til andre bruksformål
- Tiltaket er godt tilpasset nærområdet

#### Utfordringer:

- Støy fra E6 og jernbane
- Trafikkbelastning Kongsvingerveien

Den antatt mest vesentlige ulempen/utfordringen vil være støysituasjonen i området. Planlagte tiltak vil være en ikke-støyfølsom bebyggelse, og det vil heller ikke være et egnet sted for lek og uteopphold. Nødvendige avbøtende tiltak med støyisolering kan sikres i forbindelse med detaljprosjekteringen.

Den fremtidige trafikkbelastningen på Kongsvingerveien er vurdert og akseptert av Statens vegvesen. Ved eventuell fremtidig utvikling av næringsområdet er det naturlig at trafiksituasjonen vurderes på

nytt. Trafikkbildet vil etter alt å dømme endre seg over tid. En generell målsetting er at personbiltransporten skal reduseres i fremtiden.

## 8 UTTALELSER OG MERKNADER MED FORSLAGSSTILLERS KOMMENTAR – VED VARSEL OM IGANGSETTING

Varslingsperiode: 29.01.2019 – 03.03.2019

### 1. Hafslund nett, datert 05.02.2019

HN har etter energiloven områdekonsesjon i Ullensaker kommune. Dette innebærer at nettselskapet etablerer og drifter strømmettet i kommunen (høyspent og lavspent fordelingsnett).

#### Elektriske anlegg i planområdet – Anlegg etablert etter områdekonsesjon (normalt distribusjonsnett)

HN har elektriske anlegg i planområdet. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det er også viktig at det ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til nettselskapet sine anlegg.

#### Eksisterende høyspenningskabler

HN har høyspenningskabler innenfor planområdet som vi ber om at det blir tatt hensyn til. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter, målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler.

For å få lokalisert kablens omtrentlige plassering i terrenget, må det bestilles kabelpåvisning.

Forespørsel om kabelpåvisning rettes til Geomatikk, tlf: 09146

#### Behov for ny nettstasjon

For å sikre strøm til ny bebyggelse, kan det bli behov for å sette av arealer til ny nettstasjon innenfor planavgrensningen. Behovet for ny nettstasjon avhenger av effektbehovet til planområdet, og nettselskapet ber om at forslagsstiller oppgir hvilket effektbehov planområdet har.

Arealet som avsettes i planen til frittliggende nettstasjon må være av en slik størrelse at det er plass og adkomst til nettstasjonen med kranbil (med støttebein).

HN ser at det ofte ikke blir tatt hensyn til avstandskravene når nye bygninger planlegges og oppføres. Dette skaper problemer både for grunneiere og for nettselskapet. Det er derfor viktig å synliggjøre byggegrenser mot nettstasjoner i reguleringsbestemmelsene.

Dersom reguleringsplanen ikke har satt av areal til nettstasjon, ber nettselskapet om at følgende presiseres i planbestemmelsene:

- Nettstasjoner tillates oppført inntil 1 m fra eiendomsgrense og at det generelt er 5 m byggegrense rundt nettstasjoner.

- Nettstasjoner tillates oppført også utenfor regulerte byggegrenser og kommer i tillegg til tillatt utnyttelsesgrad.

### Kostnader med tiltak i strømnettet og omlegging/flytting

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Kostnadene inkluderer eventuelle kostnader til erverv av nye stedsvarige (evigvarende) bruksrettigheter.

Det er viktig at det planlegges slik at ny bebyggelse og anlegg ikke kommer i konflikt med nettselskapet sine anlegg, dette gjelder særlig høyspenningsanlegg.

### Kart

Det er ikke vedlagt kart til uttalelsen. For kart over nettselskapet sine anlegg, kan det tas kontakt med Geomatikk, se <https://gravemelding.no/tjenester/kart-for-prosjektering>.

### Inntegning på plankart

Nettselskapet gjør oppmerksom på at spenningsnivået for ledningsanleggene ikke må påføres i planen, herunder plankartet. Kraftledninger skal på kart ha en enhetlig utforming, uavhengig av spenningsnivå og eventuelle fysiske forskjeller. Parallelle ledninger som går i samme trasé, skal tegnes som én ledning. Høyspenningskabler under bakken tegnes ikke inn på kartet.

### Annet

HN ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging for å avklare hvordan ny bebyggelse skal forsynes med elektrisk strøm samt planlegge nye elektriske anlegg.

### Forslagsstillers kommentar:

#### *Høyspent i sør*

- *Plankonsulent har fått tilsendt et pdf-kart som viser at det er høyspentledninger helt sør i planområdet. I denne delen av planområdet er det allerede etablert kjørevei, imidlertid vil det også etableres gang- og sykkelvei som vil krysse jordkablene. Tiltaket vurderes ikke komme i konflikt med de eksisterende ledningene, heller ikke tilkomsten dersom det skulle være behov.*

#### *Nettstasjon*

- *Det er ikke inntegnet egen plassering av trafostasjon i plankartet. Derimot er hensiktsmessig plassering og funksjon sikret med de generelle bestemmelsene Hafslund henviser til.*

#### *Inntegning på plankartet*

- *Eksisterende høyspentledning er ikke inntegnet på kartet, da det ifølge Hafslund ikke skal inntegnes jordkabler.*

## **2. Avinor, datert 06.02.2019**

Avinor har ingen merknader å meddele i fm. oppstarten av detaljreguleringsplanen. Vi ber om å bli holdt orientert om forslag til detaljreguleringsplan med bestemmelser, når disse foreligger.

### 3. Statens vegvesen, datert 04.03.2019

I vårt brev av 05.10.2018 uttalte vi oss til rekkefølgekravet knyttet til Ullensaker næringspark og område N1. Uttalelsen er basert på en forutsetning der etableringen i område N1 maksimalt generer en trafikkmengde på 150 kjøretøy/døgn og at grensen på 15.000 kjøretøy/døgn for fv. 452.01 Kongsvingervegen ikke overskrides. Nevnte rekkefølgekrav knytter seg til en overskridelse av denne trafikkmengden for Kongsvingervegen. Det framgår ikke av varselet om det er en trafikkgenerering på 150 kjøretøy/døgn som vil bli lagt til grunn for detaljreguleringen av område N1. Vi forutsetter at dette kommer fram i det videre planarbeidet.

Utover overnevnte har vi ingen merknader til det varslede planarbeidet. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at vi kan komme med ytterligere merknader og krav i den videre planprosessen.

#### Forslagsstillers kommentar

*Nytt anlegg vil medføre en trafikkøkning på 106 ÅDT. Det er i reguleringsplanens bestemmelser sikret rekkefølgekrav om at Kongsvingerveien skal utvides til firefeltsvei før det tillates mer enn 150 kjøretøy/døgn til virksomheten innenfor planområdet. For nærmere opplysninger og vurderinger vedrørende dette henvises det til kapittel 6.7 og 7.6.*

### 4. Akershus fylkeskommune, datert 28.02.2019

#### Samordnet areal- og transportplanlegging

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus ble vedtatt av fylkestinget 14. desember 2015. Et av planens hovedmål er at utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt, basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnsstruktur.

Med utgangspunkt i områdets beliggenhet, vurderer vi at lager-/logistikkvirksomhet er i tråd med føringene i regional plan for areal og transport. Reguleringsbestemmelsene må presisere at det kun åpnes for kontor i tilknytning til stedlig virksomhet. Fylkesrådmannen forutsetter at det ikke åpnes for virksomhet i strid med den regionale planen.

#### Fylkesvei

For forhold som gjelder fylkesvei viser vi til uttalelse fra Statens vegvesen region øst.

#### Parkering

Fylkesrådmannen mener parkeringsregulering er et egnet virkemiddel for å stimulere til bruk av gange, sykkel og kollektivtransport fremfor bil. Vi viser til at kommunedelplan for Kløfta stiller krav om 1 parkeringsplass for bil og 2 parkeringsplasser for sykkel per 400 m<sup>2</sup> bruksareal lager/logistikk.

#### Automatisk fredete kulturminner

Området er ikke befart på grunn av årstiden. Det er i forbindelse med reguleringsplan for Ullensaker næringspark registrert bosetningsspor i form av en kokegrop (id 89283) sør for området, på gbnr 31/18.

Potensialet for funn av kulturminner er tilstede. Akershus fylkeskommune vil derfor komme med en endelig uttalelse når vær og føreforhold tillater en befarings av området.

### Nyere tids kulturminner

Fylkesrådmannen har ingen merknader knyttet til nyere tids kulturminner.

### Vannforvaltning og overvannshåndtering

Akershus fylkeskommune har vedtatt regional plan for vannforvaltning 2016-2021. Planen skal ligge til grunn for all kommunal planlegging. I alle utbyggingsområder bør det legges opp til lokal overvannsdistribusjon med avrenning på egen grunn.

### Masseforvaltning

Regional plan for masseforvaltning i Akershus ble vedtatt av fylkestinget 24. oktober 2016. Planen inneholder retningslinjer som skal bidra til en mer langsiktig og helhetlig masseforvaltning i fylket. Det forutsettes at retningslinjene for håndtering av masser legges til grunn i det videre planarbeidet.

### Forslagsstillers kommentar

#### *Parkering*

- *Reguleringsplanens bestemmelser har sikret parkeringsdekning i tråd med bestemmelsene til gjeldende kommunedelplan.*

#### *Kulturminner*

- *Fylkeskonservatoren har i etterkant av uttalelsen til varsel om oppstart befart området. I senere uttalelse datert 10.04.19 bekreftes det at nærmere undersøkelser ikke er nødvendig.*

#### *Overvannshåndtering og VA*

- *Det er i forbindelse med planarbeidet gjort vurderinger knyttet til håndtering av overvann. Det legges opp til at mesteparten av overvannet vil håndteres på egen grunn, men at også kan bli noe påslipp på kommunalt nett. Se eget notat for mer informasjon.*

#### *Kontor*

- *Det tiltaket kun kontorer beregnes for den planlagte lager/logistikkvirksomheten. Dette er presisert i reguleringsbestemmelsene.*

## **5. Bane NOR, datert 03.03.2019**

Vi viser til oversendelse av varsel om oppstart av reguleringsarbeid for Ullensaker næringspark nord, i brev datert 28.01.19.

### Byggegrense mot jernbanen



Området sør for varslet planområde består av et eksisterende næringsområde, med bygninger av ulike alder, oppført i varierende avstand fra nærmeste jernbanespor. Det bes i varslet om at Bane NOR tar stilling til om det kan tillates et avvik fra jernbanelovens krav i § 10 om 30 meters byggegrense fra jernbanen. Mer spesifikt bes det om at det tas stilling til om det kan tillates en byggegrense på 22 meter, som tilsvarer avstanden til nærmeste jernbanespor for det sist oppførte næringsbygget i området, på arealet som grenser mot planområdet i sør

På strekningen Lillestrøm-Eidsvoll har Hovedbanen i lengre tid vært erklært som overbelastet. Det er senere år gjennomført flere utredninger med vurdering av ulike kapasitetsøkende tiltak på strekningen, men det er pr. i dag ikke besluttet hvilke tiltak det skal planlegges videre for. Dette betyr at fremtidig jernbaneinfrastruktur på strekningen, også gjennom Ullensaker, anses som uavklart.

For å ikke vanskeliggjøre etablering av ny jernbaneinfrastruktur på strekningen, legges i utgangspunktet byggegrensen fastsatt i jernbanelovens § 10 til grunn ved vurdering av plan- og byggesaker for arealer langs Hovedbanen på strekningen Lillestrøm-Eidsvoll.

Før vi kan ta stilling til om det kan reguleres en byggegrense som avviker fra avstandskravene i jernbaneloven, må det fremlegges dokumentasjon som viser at hensynet til jernbanen blir ivaretatt i tilstrekkelig grad. Dette innbefatter dokumentasjon av at områdestabilitet og andre sikkerhetsmessige krav blir overholdt. Videre må det redegjøres for løsning for bortledning av overflatevann og hvordan forholdet til støy fra jernbanen blir ivaretatt.

### Driftsvei

Bane NOR har anlagt en driftsvei mellom sporområdet og næringseiendommen. Det er viktig at denne driftsveien ikke blir berørt av tiltak på næringseiendommen, heller ikke i byggefasen.

Det er viktig at virksomhetens funksjoner i sin helhet, herunder også snøopplag, løses på egen grunn.

Vi forventer at forslagstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides forslag til reguleringsplan.

Hvis det er behov for samråd med Bane NOR (jf. vår veileder), eller konkrete spørsmål der det er behov for avklaring, ta kontakt med saksbehandler så tidlig som mulig.

### Forslagstillers kommentar

#### *Byggeavstand*

- *I planforslaget foreslås en byggegrense på 25 meter. Bane nor har i en foreløpig vurdering akseptert dette.*

### Driftsvei

- *Planlagte virksomhet vil ikke komme i konflikt med dagens jernbanetrasé eller driftsveien.*

## **6. Fylkesmannen i Oslo og Viken, datert 05.03.2019**

Vi viser til regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, retningslinje R 10 om lokalisering av rett virksomhet på rett sted. Det går frem av varselet at aktuelt reguleringsformål er lager/kontor. Etablering av lager-/logistikkvirksomhet innenfor planområdet er i tråd med føringene i regional plan

for areal og transport, men arbeidsintensiv virksomhet som kontor skal plasseres i nærhet til kollektivknutepunkt. Reguleringsbestemmelsene må derfor presisere at det kun åpnes for kontor i tilknytning til stedlig virksomhet Basert på den oversendte informasjonen har vi ingen ytterligere merknader på nåværende tidspunkt i planprosessen.

### Forslagsstillers kommentar:

#### *Kontor*

- *Det tillates kun kontorer beregnet for den planlagte lager/logistikkvirksomheten. Dette er presisert i reguleringsbestemmelsene.*