

## Uttalelser til offentlig ettersyn med rådmannens kommentarer Detaljreguleringsplan for sentralområdet i GNP II

Til offentlig ettersyn mottok kommunen uttalelser fra disse myndighetene og aktørene:

1. Fylkesmannen i Oslo og Viken – SAMORDNING, 02.04.2020
2. NVE Innsigelse, 21.02.2020 og 05.05.2020
3. Fylkesmannen i Oslo og Viken Innsigelse, 02.04.2020 og 26.05.2020
4. Viken Fylkeskommune, 04.04.2020
5. Statens Vegvesen Transport og samfunn, 12.03.2020
6. Avinor, 16.03.2020
7. Bane NOR, 17.03.2020
8. Hafslund Nett – Elvia, 18.02.2020
9. Direktorat for Mineralforvaltning, 31.03.2020
10. Ruter, 02.04.2020
11. Forsvarsbygg, 03.04.2020
12. TyriTomt Holding AS, 27.02.2020
13. Oslo Logistikkpark Gardermoen AS, 02.04.2020

1. Fylkesmannen i Oslo og Viken – SAMORDNING, 02.04.2020  
Fylkesmannen skal samordne statlige innsigelser. Til denne planen har NVE og Fylkesmannen i Oslo og Viken levert hver sine innsigelser. NVE mener flomfaren ikke avklart eller godt nok utredet. Fylkesmannen har innsigelse til bestemmelsene om kontor og plasskrevende varehandel, som de mener er i strid med nasjonale og regionale føringer for areal og transport. Fylkesmannen har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsene, som oppsummeres separat nedenfor.
2. NVE Innsigelse, 21.02.2020 og 05.05.2020  
NVE varsler innsigelse vedrørende mangelfull redegjørelse for flomrisiko. NVE påpeker at området ligger innen markert flomsone i NVEs kart.

### *Rådmannens kommentar:*

Det ble utarbeidet en ny flomrapport den 29.04.2020 av Rambøll, som avklarte flomfaren og ikke viste noe behov for endring av planforslaget. NVE trakk innsigelsen i brev av 05.05.2020.

3. Fylkesmannen i Oslo og Viken Innsigelse, 02.04.2020 og 26.05.2020.  
Bestemmelsen for plasskrevende handel er for lite presis, og Fylkesmannen mener bestemmelsen kan åpne for andre typer handel, som detaljhandel. Bestemmelsene, slik de er utformet, er derfor i strid med statlige (SPR-BAPT) og regionale (RP-ATP) retningslinjer, og Fylkesmannen fremmer derfor innsigelse til bestemmelsen for forretning. Fylkesmannen kan akseptere at det legges til rette for plasskrevende handel i et begrenset omfang, men det må utarbeides en tydelig bestemmelse og gjeldende definisjon (fylkesdelsplan fra 2001) av plasskrevende handel må legges til grunn. Fylkesmannen viser til KP 2019-2030 som har en tydelig bestemmelse om plasskrevende handel.

Kravet om maks 10 % kontor er fjernet samtidig som tillatt utnyttelse er økt vesentlig, og i ytterste konsekvens kan det etableres nesten 350 000 m<sup>2</sup> BRA kontor. Dette kan potensielt medføre at mange kontorarbeidsplasser som burde vært plassert i andre prioriterte vekstområde eller regionale byer, blir plassert i Gardermoen næringspark. Hverken forslagsstiller eller kommunen har vurdert konsekvensene av denne endringen.

Endringen vil kunne svekke god og kompakt utvikling på Jessheim, og potensielt for flere vekstområder i regionen. Fjerning av krav for kontor er vesentlig i strid med SPR-BATP og RP-ATP. Fylkesmann kan heller ikke se at det foreligger gode begrunnelser til at makskrav til kontor er fjernet. Fylkesmannen fremmer innsigelse til formål og bestemmelser for kontor.

I tillegg til tjenesteyting som skal være strøktjenende for området åpnes det også opp for virksomheter som høyskole, universitet og lekeland. Disse virksomhetene vil ikke være strøktjenende, men tiltrekke seg brukere fra andre områder. Denne type virksomheter bør ligge mer sentralt i bystrukturen og med bedre kollektivdekning enn GNP har, og Fylkesmannen fraråder at det åpnes for slike virksomheter.

*Rådmannens kommentar:*

Etter nettmøte og kommunikasjon frem og tilbake, trakk Fylkesmannen innsigelsen den 26.05.2020 dersom bestemmelsene om formål og utnyttelse vedtas slik de nå fremmes. Plasskrevende varehandel er redusert fra 20.000 m<sup>2</sup> til 15.000 m<sup>2</sup> BRA, og definisjonen begrenses nå til salg og utstilling av motorkjøretøy. Strøktjenende handel er redusert med 800 m<sup>2</sup> BRA. Kontorformålet og -arealet er fjernet eller redusert for flere delfelt lengst nord innenfor planen. For felt S2 er utnyttelsesgraden økt fra 200 % til 300 % BRA, slik at det kan bli god utnyttelse og lokasjon nært bussholdeplassene. For S4 og S9 lengst nord er utnyttelsen redusert fra 200 % til 150 % BRA. Alle virksomhetene skal rette seg mot det regionale, nasjonale og internasjonale markedet, og av en slik art at det ikke er naturlig med slik etablering i Jessheim sentrum.

4. Viken Fylkeskommune, 04.04.2020

Til varsel om oppstart påpekte Akershus fylkeskommune at plasskrevende handel ikke bør lokaliseres langs kollektivaksen. Det er positivt at det er satt en øvre grense for etablering av plasskrevende handel. Definisjonen av plasskrevende handel er for vid og lite egnet til å hindre etablering av detaljhandel. Kommunen bør legge en mer tradisjonell definisjon av plasskrevende handel til grunn. Det er uheldig at planforslaget åpner for stor økning i antall kontorarbeidsplasser. Kontorvirksomheter som ikke har et spesifikt behov for nærhet til flyplassen bør lokaliseres til Jessheim. Eventuelle undervisningsinstitusjoner bør plasseres i Jessheim og bidra til å bygge opp Jessheim som regional by. Tilsvarende bør funksjoner som fysioterapi, kiropraktor, frisør, hudpleie, fotpleie, lege, tannlege og treningssenter primært lokaliseres til Jessheim.

Infrastruktur:

- a. Planområdet må utvides til å omfatte veiene betegnet V18 og V19 i gjeldende områderegulering i hele detaljreguleringens utstrekning, dvs. hele V18 og del av V19 langs feltene S5a og S5b. For å sikre tilstrekkelig areal til gjennomføring av tiltak på fylkesvei må tiltakene reguleres i henhold til en teknisk plan. Før vedtak av detaljregulering for sentralområdet i GNB II B + C må det utarbeides en teknisk plan for alle fylkesveitiltak med tilhørende anlegg. Teknisk plan må utarbeides etter Statens vegvesens håndbok R 700 Tekniske planer og være godkjent av Viken fylkeskommune.
- b. Før det gis igangsettingstillatelse innen planområdet må det etableres gang- og sykkelvei langs nordsiden av Jessheimvegen mellom kryss med Vilbergvegen og frem til område G10, Grønnstruktur i gjeldende områderegulering. Det må også etableres

gang- og sykkelvei langs sydsiden av Jessheimvegen fra planlagt gang- og sykkelvei i planområdet Vilbergvegen vest og frem til krysningspunkt for holdeplass 1 og 2. Gang- og sykkelveiene må etableres slik at Jessheimvegen kan utvides til fire kjørefelt og i henhold til byggeplan godkjent av Viken fylkeskommune. Før det gis igangsettestillatelse innen planområdet må det foreligge en godkjent byggeplan for nevnte tiltak med tilhørende gjennomføringsavtale inngått med Viken fylkeskommune. Alle fylkesveitiltak må gjennomføres i henhold til byggeplan godkjent av Viken fylkeskommune.

- c. Torg; o\_Torg 1a og o\_Torg 1b må plasseres utenfor gjennomgående gang- og sykkelvei og henvende seg mot felt S1 og eventuelt S5a, ikke mot Jessheimvegen.
- d. Av hensyn til trafikksikkerheten på strekningen må holdeplass 1 og 2 plasseres slik at det naturlige krysningspunktet for fotgjengere over fylkesveien legges i tilknytning til krysset mellom Jessheimvegen og Lautmovegen, ikke på strekningen mellom kryssene.
- e. Ansvar for forvaltning av fylkesveier ligger nå til Viken fylkeskommune, ikke Statens vegvesen. Reguleringsbestemmelsene må endres på dette punktet.
- f. I punkt 3.1.8 Bestemmelser om byggefelt åpnes det for plassering av lette konstruksjoner innenfor byggegrensen mot fylkesveien for sentralområde 5a og 5b. For sentralområde S1 foreslås det å tillate konstruksjoner og anlegg som naturlig tilhører mobilitetspunktet innenfor byggegrensen. I henhold til veiloven kan ikke tillates faste innretninger innenfor den regulerte byggegrensen. Vi ber om at dette tas ut av bestemmelsene. For å sikre areal til gjennomføring av fylkesveitiltakene må det reserveres areal til midlertidige anleggsbelter i reguleringsplanen.

*Rådmannens kommentar:*

Når det gjelder formål og utnyttelse, så vises det til kommentarene til Fylkesmannens uttalelse. Gang/sykkelvegen på nordsiden av V19 inkluderes i detaljreguleringsplanen, med 4 m bredde, men resten av V19 (del av Jessheimvegen) bør vurderes og reguleres senere sammen med delfeltene lenger vest (K12) og/eller ved regulering for utvidelse av flyplassen dersom Jessheimvegens overgang over E16 må flyttes.

Dagens planforslag sikrer opparbeidelse av gang/sykkelveg på nordsiden av V18-Jessheimvegen ved 1. midlertidige brukstillatelse innenfor planområdet (§ 6.3.1). Gang/sykkelveg langs nordsiden av del av V19-Jessheimvegen opparbeides ved midl. brukstillatelse innenfor S5b og nå tilføyes også S5a (§ 6.3.1). Dagens gang/sykkelveg på sørsiden av V18-Jessheimvegen kreves flyttet og utvidet ved etablering av holdeplassene, som må skje før det gis midl. brukstillatelse innenfor planområdet (§ 6.3.6). V18-Jessheimvegen er regulert ihht områdeplanen med 4-felt. Det reguleres inn gang/sykkelveg med bredde 3,5 m på nordsiden av V18 mellom vegbane og torg. Teknisk plan godkjennes for tiltak som berører fylkesveianlegg før sluttvetak. § 6.2 om godkjent byggeplan er omskrevet etter Vikens ønske.

Bussholdeplassen østover på sørsiden av V18-Jessheimvegen er flyttet vestover mot rundkjøringen med Brages veg etter krav fra fylkeskommunen. Dette har medført noe inngrep i Thon/Gardermoen Park as sin eiendom, men her var det kun regulert til grøntbelte. Teknisk plan har avklart detaljene og kravet til anleggsbelte. Statens vegvesen

er byttet ut med Viken fylkeskommune i bestemmelsene. I punkt 3.1.8i bestemmelsene er det også endret slik at det ikke lenger åpnes det for plassering av lette konstruksjoner innenfor byggegrensen mot fylkesveien.

5. Statens Vegvesen Transport og samfunn, 12.03.2020  
Statens Vegvesen viser til reguleringsbestemmelse 6.1 og minner om at tiltakshaver må dokumentere restkapasitet i kryss med E6 før avtale med SV kan inngås og før kommunen kan gi rammetillatelse.
6. Avinor, 16.03.2020  
Ingen merknader.
7. Bane NOR, 17.03.2020  
Bane Nor viser til statlige føringer for samordnet areal- og transportplanlegging og mener at arbeidsplassintensive og besøksintensive virksomheter som hovedregel bør etableres i eller nær et kollektivknutepunkt (Jessheim). Bane Nor mener derfor at området ikke er egnet for lokalisering av foreslåtte formål og fraråder planen.

*Rådmannens kommentar:*

Kommunen mener planforslaget er i tråd med regional plan for areal og transport, der arbeidsplassintensive bedrifter kan etableres i Gardermoen Næringsfelt. For å løse innsigelsen fra Fylkesmannen, er kontorandelen redusert betydelig og at bedriftene ikke henvender seg mot lokalt marked. Målsetningen er at kollektivtilbudet øker i takt med ansatte i næringsparken.

8. Hafslund Nett – Elvia, 18.02.2020  
Hafslunds påpeker at høyspentledning ikke skal vises i kartet som hensynssone, da dette ikke er nødvendig informasjon for offentligheten.

*Rådmannens kommentar:*

Hensynssonen tas ut av plankartet. Tilhørende bestemmelse tas også bort.

9. Direktorat for Mineralforvaltning, 31.03.2020  
Direktorat for mineralforvaltning (DMF) viser til plansakens redegjørelse for masser innenfor planområdet. DMF anser det hverken som samfunns- eller klimaøkonomisk gunstig å ta ut massene innenfor planen. DMF har derfor ingen merknader til at massene ikke tas ut før utbygging av området.
10. Ruter, 02.04.2020  
Ruter mener at bymessig næringsutvikling av området, utover den næringsutviklingen som er fastsatt i områdereguleringen, er uheldig for byutviklingen i Jessheim, og at dette ikke følger opp intensjonen i Regional plan om Jessheim som regional by og kollektivknutepunkt. Ruter mener at det må gå et tydelig skille mellom hva som er ønsket utvikling i Jessheim og hva som er ønsket utvikling i Gardermoen Næringspark. Dette temaet er i planbeskrivelsen nevnt som et avvik fra områdereguleringsplanen. Fellesbestemmelsene åpner blant annet for funksjoner som fysioterapi, kiropraktor, frisør, hudpleie, fotpleie, legesenter/lege/tannlege, treningssenter o.l samt konsulentvirksomhet. Det tillates også lokalt betjenende virksomheter som servering, bevertning, kafe, restaurant, pub o.l.

*Rådmannens kommentar:*

Kommunen mener planforslaget er i tråd med regional plan for areal og transport, der arbeidsplassintensive bedrifter kan etableres i Gardermoen Næringsfelt. For å løse innsigelsen fra Fylkesmannen, er kontorandelen redusert betydelig og bedriftene skal ikke henvende seg mot lokalt marked. Målsetningen er at kollektivtilbudet øker i takt med ansatte i næringsparken. Den handel og tjenesteyting som tillates skal være lokalt betjenende.

11. Forsvarsbygg, 03.04.2020

Ingen merknader.

12. TyriTomt Holding AS, 27.02.2020

TyriTomt Holding ønsker å legge om Vilbergvegen i en rettere trasé og da inn på OACs tomt K1.2 utenfor planområdet og Park1 innenfor planområdet. Begrunnelsen er bedring av trafikale forhold for Vilbergvegen og bedre utnyttelse av egen tomt.

*Rådmannens kommentar:*

Vilbergvegen er utenfor planområdet, og endring av traseen og gang/sykkelveger m.m. må ses på ved regulering senere, enten sammen med K1.2 eller som et rekkefølgekrav for atkomst til GNP I Nord via V21.

13. Oslo Logistikkpark Gardermoen AS (OLG), 02.04.2020

OLG viser til veistruktur i områdeplanen og ønsker at V1 Lautmovegen skal fortsette som en hovedakse for tungtransport. R2, V5, R5 og V11 (Vilbergveien) kan bli hovedadkomst til områdene nord for sentralområdet som kompenserende tiltak for at V1 ikke lenger kan benyttes som hovedadkomst til hele planområdet. Opparbeidelsen av denne strekningen er satt som et rekkefølgekrav for deler av dette planområdet i områdeplanen. Denne veistrekningen er ikke detaljregulert i dag. OLG mener at veistrekningen R2, V5, R5 og V11 må tas med i detaljreguleringen av sentrumsområdet, for å sikre helhet i planleggingen av veinettet innenfor GNPII b og c. Dette er spesielt viktig siden veinettet allerede i dag brukes som hovedadkomst for tungtrafikk til og fra K2 (COOP) som er utbygget. I den forbindelse bør det også sikres at rundkjøringen R5 bygges, og at det etableres gang og sykkelsti langs eksisterende Vilbergvei.

OLG er positive til en løsning der forslagstiller (OAC) og OLG inngår en avtale som sikrer regulering og opparbeidelse av ovennevnte veier. Det forutsetter da at reguleringsarbeidet starter opp umiddelbart slik at ovennevnte kan sikres og gjennomføres i takt med utbyggingen. Som for reguleringen av veinettet i områdeplanen ellers, er det viktig at strekningen reguleres slik veinettet kan bygges ut og utvides når det er behov for det. Reguleringen bør også ivareta nødvendig busstopp langs V5 når kollektivterminalen nå er foreslått flyttet ned til Jessheimveien.

*Rådmannens kommentar:*

Vilbergvegen er utenfor planområdet, og endring av traseen og gang/sykkelveger m.m. må ses på ved regulering senere, enten sammen med K1.2 eller som et rekkefølgekrav for atkomst til GNP I Nord via R5 og V21. Den strategiske planen for GNP legger ikke opp til busstrasé i V5-Gardermoen Allè. Interne matebusser bør kjøre i Lautmovegen, V22 og Hovinmovegen. Inntil V22 blir bygd, kan Vilbergvegen brukes. Reguleringsplaner må ivareta muligheter for å bygge bussholdeplasser langs disse vegene.