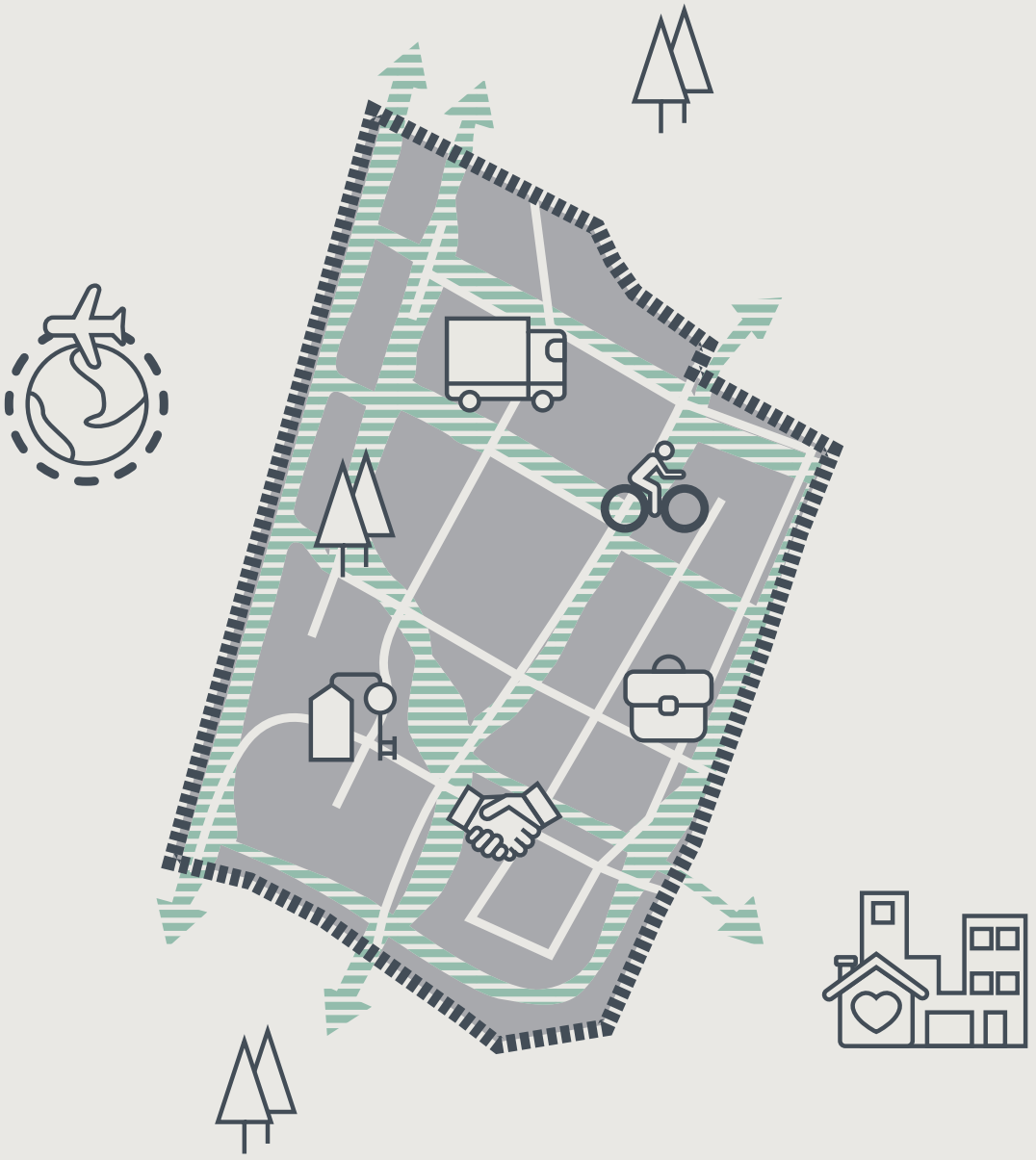
Strategisk plan

for Gardermoen Næringspark



ULLENSAKER KOMMUNE

SWECO

FORORD

Strategisk plan for Gardermoen Næringspark, også kalt GNP, gir rammer for en helhetlig utvikling av området de neste 50 årene. Den strategiske planen bygger på og videreutvikle tidligere utarbeidede håndbøker. Det vises et overordnet plangrep for videre utvikling, samt strategier og tiltak for å skape en attraktiv, fremtidsrettet og levende næringspark. Planen gir også rammer for viktige fagtemaer som sikrer en god utvikling av et stort område med en lang tidshorisont. Oppgavene med å transformere GNP til en velfungerende og flerfunksjonell næringspark av høy kvalitet er omfattende, og krever samarbeid og at både stat, kommune og grunneiere er ansvarlige for at området omformes i tråd med planens intensjoner.

Den strategiske planen er ikke en juridisk bindende plan hjemlet i plan- og bygningsloven. Derimot gir planen et viktig faglig, strategisk grunnlag for påfølgende innsendte reguleringsplaner fra private eller offentlige tiltakshavere.

Planen har blitt utarbeidet i perioden juni til november 2019 av Sweco Norge AS og oppdragsgiver har vært Ullensaker kommune v/reguleringsavdelingen. I løpet av arbeidet har det vært jevnlig kontakt med oppdragsgiver. Det er også avholdt et informasjonsmøte med grunneierne av planområdet, der kommunen og Sweco orienterte om arbeidet med strategisk plan for GNP.

Planen er utarbeidet av et tverrfaglig team bestående av Fidan Krasniqi, Erik G. Eiklid, Gudmund Kvisselien, Frode Løset, Lars Jørgensen, Tove Haugland Udon, Wichada Treepoonpon og Eline Reitan Knudsen.

Vi takker vår oppdragsgiver og øvrige kontaktpersoner for samarbeidet.

Oslo, 21. november 2019

SAMMENDRAG

En visjon om å skape en attraktiv, fremtidsrettet og levende næringspark med internasjonal standard og lokal tilhørighet er lagt til grunn for et konsept for Gardermoen Næringspark som er i tråd med både kommunens målsetninger for området, samt regionale og nasjonale føringer.

Med et nasjonalt og internasjonalt perspektiv og en tidshorisont frem mot 2070, vil Næringsparken være et stort og viktig bidrag til en videreutvikling og profilering av Jessheim og Oslo Lufthavn.

Strategisk plan for Gardermoen Næringspark gir rammer for en helhetlig utvikling av et område som er særegent i norsk sammenheng, både med tanke på størrelse og beliggenhet. Planen bygger på og videreutvikler tidligere håndbøker og retningslinjer som er laget for deler av området.

Strategisk plan for Gardermoen Næringspark skaper forutsigbarhet for både utbyggere og myndigheter på et overordnet nivå. Den tar for seg fire hovedtema som skal være retningsgivende i arbeidet med fremtidige detaljreguleringer på området. Det er videre laget diagrammer for å illustrere detaljer og temakart som illustrerer plangrep innenfor hovedtemaene næringsutvikling og utbyggingsstruktur, mobilitet og landskap. Disse temakartene oppsummeres i et kart som illustrerer samlet plangrep for området.

Overordnede målsetninger for hvert enkelt tema er:

Næringsparken skal ha bygg, veger og uteområder med god estetisk og høyverdig samtidsarkitektur for å sikre overordnet helhet og kvalitet.

Næringsparken skal tilby arealer og tilrettelegge byggeklare tomter for regionalt, nasjonalt og internasjonalt næringsliv. Felles prinsipper for utbygging og plangrep skal sikre en fremtidig fleksibilitet for å opprettholde attraktiviteten i næringsparken.

Næringsparken skal fremstå som et område med oversiktlige mobilitetsløsninger, der flest mulig mennesker velger å gå, sykle og reise kollektivt. All veiplanlegging skal møte en fremtidig omfattende næringslivsutvikling og ta inn over seg utfordringer som følge av teknologiske og klimatiske endringer.

Næringsparken skal etablere kontakt med de grønne naboområdene i sør, øst og nord. Grønnstrukturen skal gjøres attraktiv for et mangfold av utendørs aktiviteter, samtidig som den benyttes aktivt i forbindelse med overvannshåndtering.

Fremtidig utviklingen av Gardermoen Næringspark vil utfordres av dens kompleksitet og størrelse. I kombinasjon med det lange tidsperspektivet vil det være avgjørende å bevare det overordnede blikket gjennom all videre planlegging. Det samlede plangrepet som denne strategiske planen legger opp til skal bidra til oversiktlighet og forutsigbarhet for alle aktører som i fremtiden engasjeres i utviklingen mot en levende og bærekraftig næringspark. Plangrepet legger til grunn fleksibilitet i fremtidige detaljplaner som skal tåle endringer uten at hovedgrepet forringes.

INNHOLD

1. Innledning/bakgrunn 6
Tidligere håndbøker og retningslinjer 7
Rammer og forutsetninger 8
Omkringliggende utfordringer 10
Arealsammenligning 11
Områdets historie 12

2. Visjon og konsept 13

3. Kvalitet og estetikk 14
Retningslinjer 17

4. Næringsutvikling og utbyggingsstruktur 18
Retningslinjer 23

5. Mobilitet – nettverk og bevegelse 24
Retningslinjer 31

6. Landskap og grønnstruktur 32
Retningslinjer 39

7. Samlet plangrep 40

8. Prosess og gjennomføring 42
Veien videre 44

Gardermoen Næringspark

1. INNLEDNING/BAKGRUNN

Strategisk plan for Gardermoen Næringspark (SP-GNP) gir rammer for en helhetlig utvikling av Gardermoen Næringspark. Planen bygger på og videreutvikler tidligere håndbøker og retningslinjer laget for deler av området og gir blant annet føringer om kvalitet og estetikk i fasader og utearealer, høyder, utbyggingsformål, mobilitet, blå og grønne strukturer.

OMRÅDET

Gardermoen Næringspark omfatter et areal på over 5000 dekar vest for E6 mellom Jessheim nord og Oslo Lufthavn. Næringsparken eies av flere grunneiere, og er regulert gjennom ulike områdeplaner, reguleringsplaner, detaljreguleringsplaner og bebyggelsesplaner. Planområdet avgrenses av E6 i øst, E16 i sør, Blikkvegen i nord og Oslo lufthavn i vest.

HVORFOR STRATEGISK PLAN?

GNP består i dag av flere delområder med ulik identitet, rolle og transformasjonspotensiale. Tungt trafikkerte veianlegg, omfattende masseuttak, store avstander for myke trafikanter og primært innhold av store lager- og logistikkfunksjoner er tydelige barrierer og gjør det vanskelig å skape sammenheng og forbindelser både mellom delområdene og mot resten av byen. Deler av næringsparken preges også av miljøutfordringer som blant annet støy- og luftforurensning. Dette er utfordringer som planer for de enkelte delområdene i liten grad klarer å håndtere alene. Planen er derfor utarbeidet for å kunne se delområdene i sammenheng og håndtere overordnede utfordringer i området, slik at GNP blir et attraktivt sted å arbeide og oppholde seg. Den strategiske planen skal danne grunnlag for å skape løsninger som er i tråd med kommuneplanens målsetninger for området og nasjonale føringer for klimavennlig næringsutvikling.

HVEM ER STRATEGIEN FOR OG HVORDAN SKAL DEN BRUKES?

Den strategiske planen gir rammer som skaper forutsigbarhet for både utbyggere og myndigheter på et overordnet nivå, og skal være retningsgivende for påfølgende innsendte reguleringsplaner innenfor området. Den strategiske planen skal ikke håndtere de problemstillinger som anses tilstrekkelig ivaretatt gjennom eksisterende, pågående eller fremtidige overordnede planer for delområder. Planen utvikler et helhetlig plangrep og gir rammer for den fysiske utviklingen på detaljreguleringsnivå. Planen skal fungere som et oppslagsverk og gi kortfattet innføring i de kravene som stilles for videre utrednings- og planarbeid innenfor området.

HELHETLIG OG KLAR STEDSIDENTITET

Et helhetlig næringsområde med en klar stedsidentitet skal sikres i den fremtidige utviklingen. Originalitet, nyskapende grep og profilering med arkitektur av høy kvalitet blir viktig for å skape en kulturell og stedlig identitet.

TIDSPERSPEKTIVET FOR UTVIKLING

Det legges til grunn et tidsperspektiv for utvikling fram mot 2070. Det vil være avgjørende med en etappevis utvikling som samtidig har en robusthet med tanke på framtidige mål og krav til miljørettet utbygging. Videre planlegging må legge opp til en utvikling som er rustet for fremtidige endringer og utfordringer. SP-GNP må bidra til å bygge opp om lokalsamfunnet og samtidig oppfordre til utvikling av en bærekraftig næringspark. Det vil være svært viktig med en helhetlig, dynamisk og fleksibel plan som er rustet for fremtidige endringer innen teknologi og mobilitet. Samtidig sikrer den romslige grøntarealer som møter klimaendringer/-utfordringer og en bedret folkehelse gjennom tilgang til gode interne og eksterne turområder.

TIDLIGERE HÅNDBØKER OG RETNINGSLINJER

De tidligere utarbeidede håndbøkene for ulike deler av planområdet har dannet grunnlaget for den strategiske planen.

Strategisk plan for Gardermoen Næringspark har samlet de mest relevante overordnede tiltak og prinsipper fra disse håndbøkene. Flere av håndbøkene hadde et større detaljeringsnivå vedrørende enkelte fagtemaer enn det strategisk plan legger til grunn.

HVA FINNER DU I DE TIDLIGERE HÅNDBØKENE?

Designhåndboken beskrev overordnede funksjoner, trafikale forhold, bygningsvolumer, arkitektonisk utforming og andre estetiske forhold som det skal tas hensyn til i forbindelse med videre utvikling og utbygging av området.

Massedisponeringsplanen beskrev hvordan de drivverdige massene kan utnyttes på en ressursriktig måte.

Hovedintensjonen med håndboken for **landskap og grønt** var å være av en overordnet karakter med føringer for videre utarbeidelse av detaljplaner i områdeplanen. Dette var en temaplan som beskrev innhold, overordnede ambisjoner og potensiale ved opparbeidelse av en hovedgrønnstruktur.

Hensikten med **designhåndboken for veganlegg** var å gi retningslinjer og detaljerte forslag til en helhetlig utforming av nye veger og gater i området.

Retningslinjer for krav til kvalitet og estetikk for nordre del av næringsparken beskriver viktigheten av å koble grøntdragene til tilgrensede LNF-områder. Den beskriver utforming av bygg, byrom og parkeringsplasser, samt tak som den femte fasaden.

TIDLIGERE HÅNDBØKER OG RETNINGLINJER

GNP II b+c fra 2010/11.

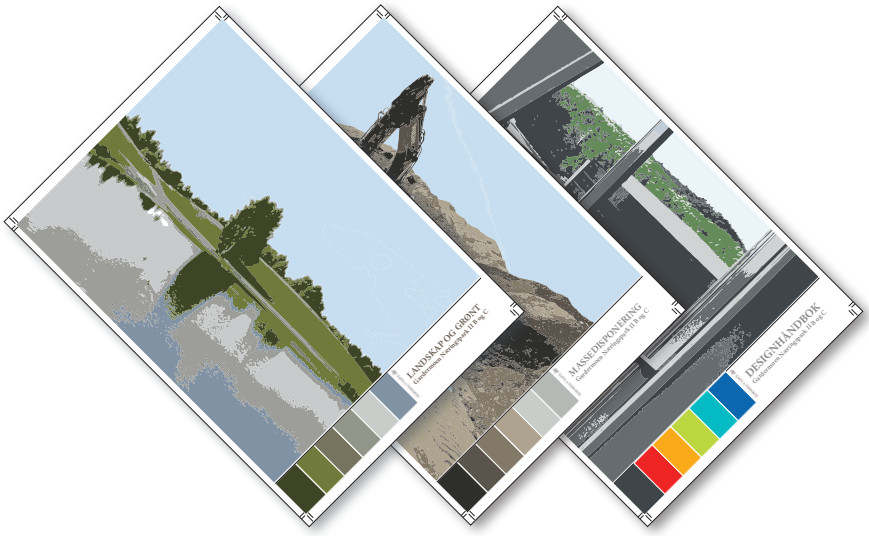
- Designhåndbok
- Massedisponering
- Landskap og grønt

Gardermoen Business Park, fra 2013.

- Designhåndbok for veganlegg

Områdereguleringsplan for nordre del av Gardermoen Næringspark I, vedtatt 8.3.2016.

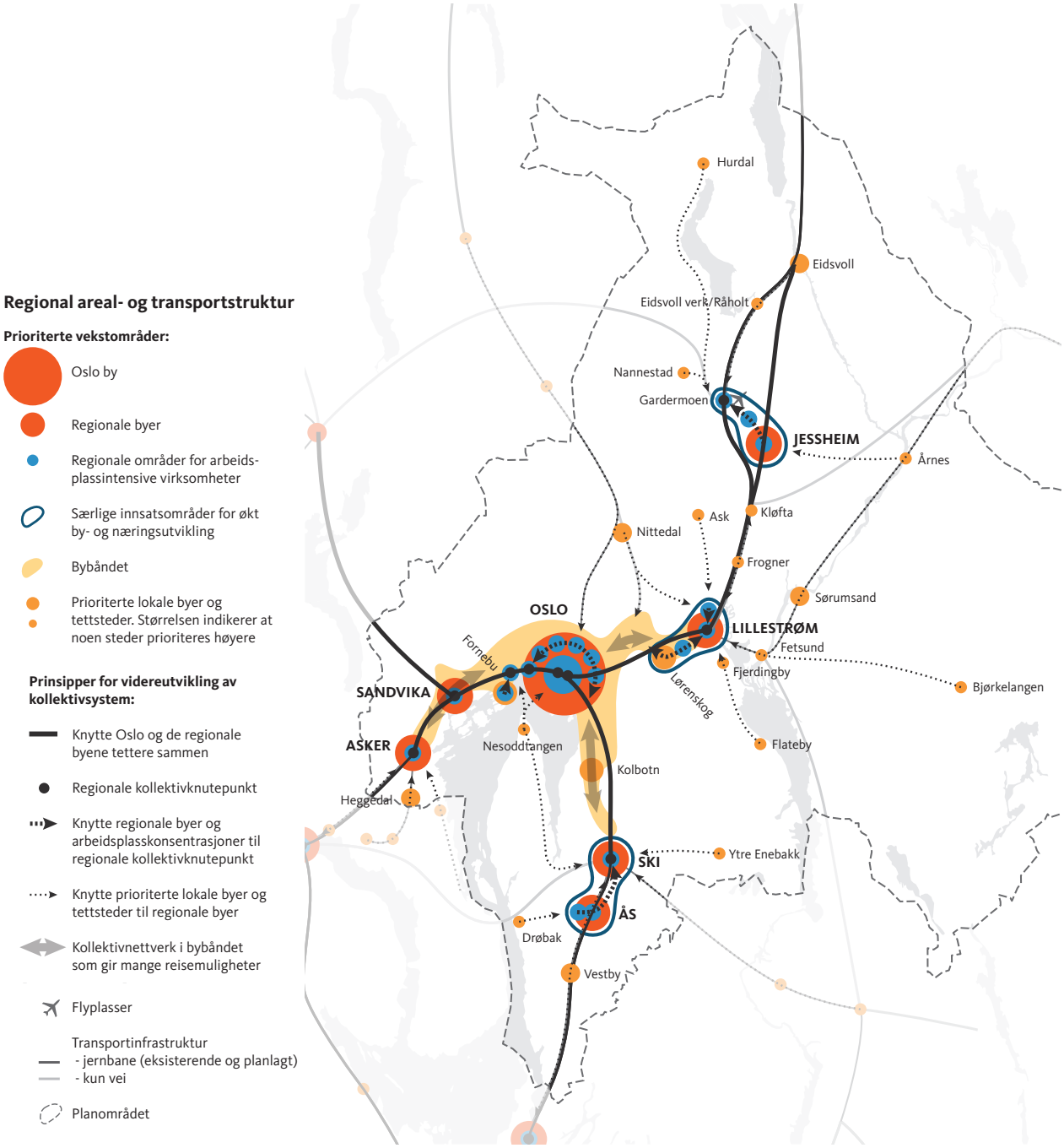
- Retningslinjer for krav til kvalitet og estetikk i næringsparken.



RAMMER OG FORUTSETNINGER

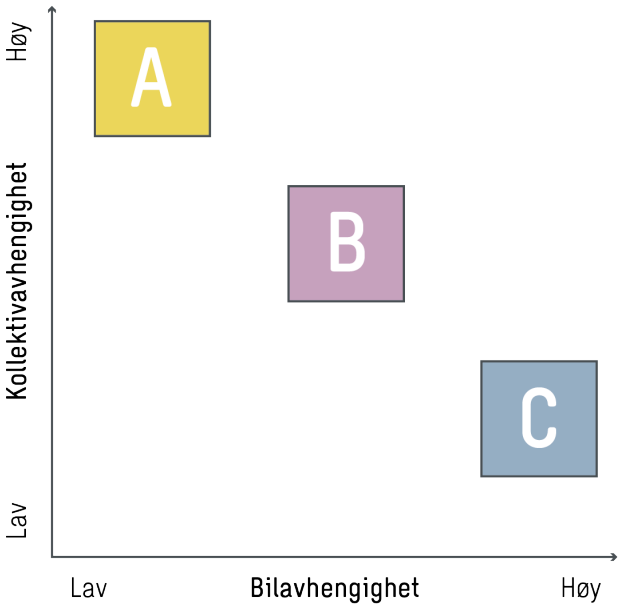
REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT OSLO OG AKERSHUS, 2015

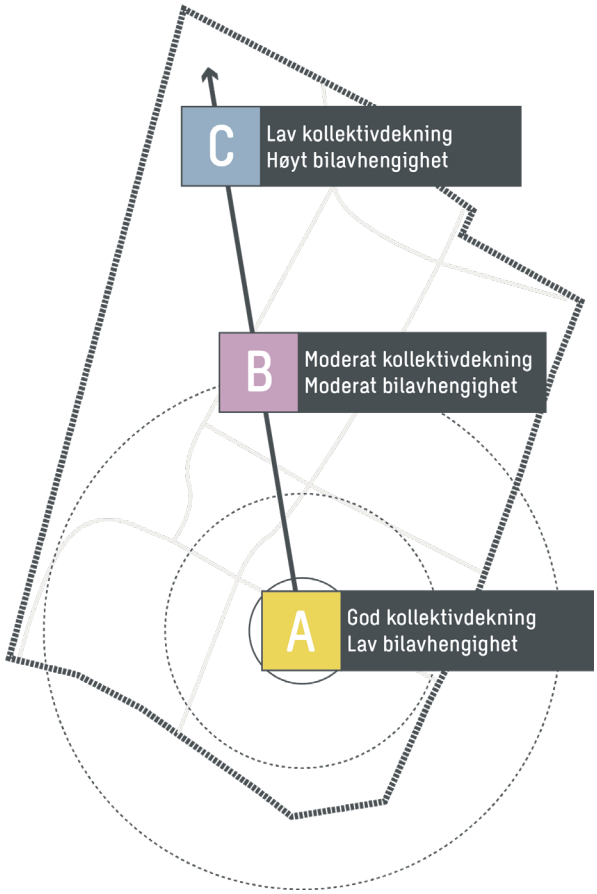
Gardermoen Næringspark er pekt ut som et regionalt område for arbeidsplassintensive virksomheter og ligger innenfor innsatsområdet for økt by- og næringsutvikling. I planen er Jessheim sammen med Oslo lufthavn og Gardermoen næringspark utpekt som et regionalt satsningsområde for å håndtere veksten i Osloregionen med rett virksomhet på rett sted.



FORUTSETNINGER FOR DEN STRATEGISKE PLANEN

- Planen skal se delområdene i sammenheng og håndtere overordnede utfordringer i området, slik at GNP blir et attraktivt sted å arbeide og oppholde seg.
- Den strategiske planen skal danne grunnlag for og skape løsninger som er i tråd med kommuneplanens målsetninger for området og nasjonale føringer for klimavennlig næringsutvikling.
- Planen skal gi rammer som bidrar til mer effektive og forutsigbare planprosesser for både myndigheter, utbyggere og utviklere på et overordnet nivå, og skal være retningsgivende for påfølgende innsendte reguleringsplaner innenfor området.
- Planen skal vise et helhetlig plangrep og gi rammer for den fysiske utviklingen på detaljreguleringsplannivå.
- Planen skal være overordnet og langsiktig, men også gjennomførbar. Som følge av at området er i kontinuerlig utvikling vil det være behov for oppdateringer og revideringer med jevne mellomrom. Det skal derfor gjennomføres en vurdering av behov for oppdatering av den strategiske planen senest ved hver kommuneplanrevisjon.
- Detaljhandel tillates ikke i næringsparken, bortsett fra strøkstjenende nærhandel, storkiosker og spisesteder.
- Området er tiltenkt å bli bygget ut etter ABC-prinsippet – arbeidsintensive virksomheter i sør – mindre intensive virksomheter lenger nord. Plasskrevende varegrupper langs hovedadkomstveger.





OMKRINGLIGGENDE UTFORDRINGER

Gardermoen Næringspark vil utvikles over lang tid og det er lagt til grunn en tidsramme for utvikling fram mot år 2070. Behov og rammebetingelser vil sannsynligvis endres betydelig framover. Det er derfor ønskelig med fleksible og robuste planer som ikke binder opp framtidig arealbruk på en lite hensiktsmessig måte, men som i stedet holder valgmulighetene åpne. Per 2019 foreligger bl.a. følgende usikre «prosjekter» som kan ha betydning for GNP.

AVINORS PLANLAGTE TREDJE RULLEBANE

Det er ett alternativ at denne vil ligge mellom dagens østre rullebane og Gardermoen næringspark (GNP). Det er usikkerhet knyttet til om og når denne vil realiseres. Rullebanen med tilhørende instrumentering har betydning for mulig høyde på bygg og konstruksjoner i GNP. Byggehøydene skal allikevel alltid følge de til enhver tids gjeldende høyderestriksjoner. Dersom rullebanen ikke bygges, kan det gi rom for en ytterligere utvidelse av GNP ved hovedflyplassen.

GODSTERMINAL FOR JERNBANE

BaneNor er i en innledende fase med å utrede en godsterminal langs Hovedbanen for både container (en såkalt kombiterminal) og tømmertransport nord for Hauerseter stasjon. En eventuell slik terminal kan bli viktig for miljøvennlig godstransport til/fra lager/logistikkvirksomhet i Gardermoen Næringspark.

NY VEGTRASE FRA E16/TIL E6.

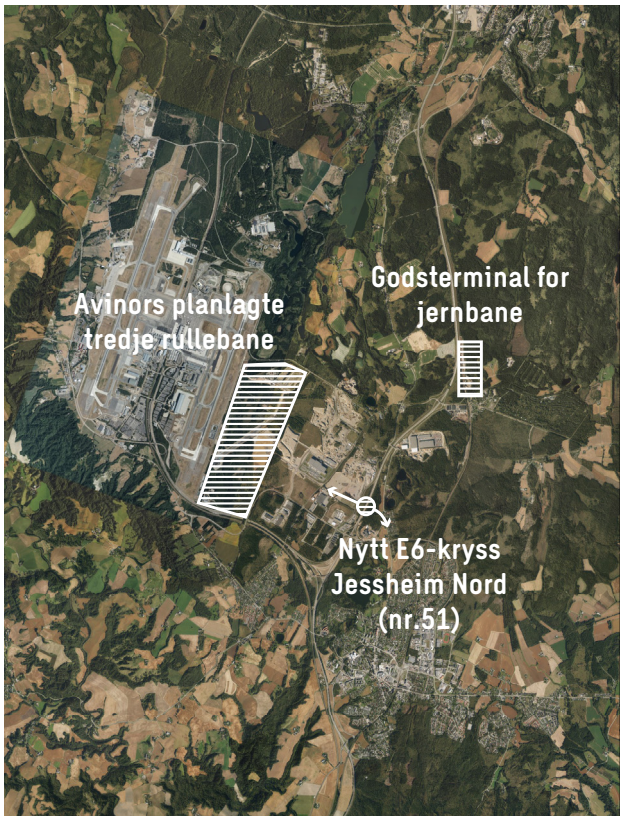
I forbindelse med revisjonen av kommuneplanen vurderes behovet for nye vegforbindelser mellom E6 og E16 øst for Jessheim.

NYTT E6-KRYSS JESSHEIM NORD (NR. 51).

Krysset (V23) er planlagt å erstatte dagens E6-kryss Jessheim nord. Det arbeides med å finne løsninger for etappevis utbygging av bl.a. dette krysset i tråd med kapasitetsbehovene. Det vurderes også andre tiltak i vegnettet rundt GNP. Nye detaljreguleringsplaner vil ha rekkefølgebestemmelser som gjør at utbyggerne må bidra til utbygging av V23-krysset med veglenker etter avtale med Statens vegvesen/ fylkeskommunen.

REKKEFØLGE I AREALUTVIKLING

Det vil også være usikkerheter knyttet til arealutviklingen av selve næringsparken. Hvilke virksomheter som etablerer seg og når de gjør det vil påvirke attraktivitet og videre utvikling. Fremtidige klimautfordringer kan også ha betydning for utviklingen ved at etterspørselen etter flyreiser endres, og dermed vil påvirke attraktiviteten i GNP. Hvordan mobilitet vil utvikle seg framover vil påvirkes av teknologiske endringer og nyvinninger (f.eks. innføring av selvkjørende kjøretøy etc.).



Relevante planer i området, kilde: Kartverket, norgeskart.no

AREALSAMMENLIGNING

Sammenlignet med lignende arealer i Oslo vil næringsparken være på omtrentlig samme størrelse som Alnabru med flere nærliggende områder. Innenfor samme avgrensing som Gardermoen Næringspark inneholder disse områdene i dag bl.a. godsterminal, store lager og industribygninger, ulike typer næring, høytrafikkerte veier, boliger, småhusområde, travbane og handel. I nasjonal sammenheng er arealet i GNP landets største og utgjør et betydelig potensial med tanke på fremtidig eiendomsutvikling.

Arealsammenligninger, kilde: Kartverket, norgeskart.no

OMRÅDETS HISTORIE

ISBRELANDSKAP

Gardermoen består av en slette med store mengder sand og grus, som ble skyllet ut av smeltevannet da innlandsisen trakk seg tilbake og brefronten stoppet ved Hauerseter for ca. 9500 år siden. Gardermosletta ble dannet ved Hauersetertrinnet og ligger 210 m over havet, som var omkring datidens havnivå. Sentrale deler av iskontaktskråningen, skråning med løsmasser avsatt inntil brekanten, går i en bue fra Lie til Trandum.

Gardermosletta er definert som den plane grusflaten mellom Romerike landskapsvernområde i sør og Elstad landskapsvernområde i nord. Sletta er en kontrast til det kuperte ravinelandskapet i nord og sør. Terrengforskjellene inne på sletta er små, og utgjøres i hovedsak av spylerenner som knapt er synlig i terrenget. Dødisgropa "Kjøltjerndumpa" i sentralområdet av planområdet er et verdifullt landskapselement og denne vil være et godt midtpunkt for en gjennomgående grønnstruktur. Dødisgropa vil være en av få opprinnelige naturformasjon igjen etter at masseuttak og utbygging er gjennomført.

Ishavsmeltingshistorien knyttet til næringsparken er helt unik og bør forankres i videre utvikling slik at den er med på å området særpreg og identitet.

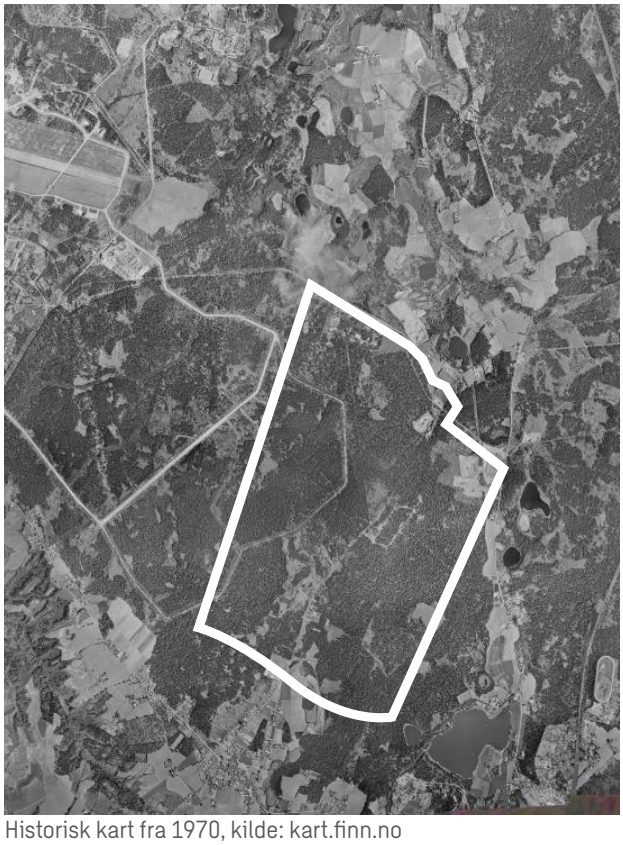
MASSEUTTAK

Gardermoen Næringspark var tidligere et skogbruksareal. Per 2019 er det lite skog igjen på området og i den nordlige delen av planområdet pågår det uttak av pukk/grus og bearbeiding av masser. Det er også etablert et lite utvalg av ulike typer mindre næringer. I den sørlige delen av planområdet er det per 2019 etablert næringsvirksomhet som hovedsakelig består av lager, logistikk og industri i nord og hotell, konferansesenter og noen plasskrevende handelstilbud i sør. Store deler av GNP er ikke utbygd og naturlig terreng og vegetasjon er i stor grad fjernet som følge av omfattende masseuttak.

MILITÆR TILSTEDEVÆRELSE

For mange er Gardermoen synonymt med forsvaret, og mange har avtjent sin verneplikt her. Området har hatt militær aktivitet siden 1740, som ekserserplass for kavaleriet, senere infanterikorps og artilleribataljon. Tyskerne okkuperte plassen i 1940 og bygde flyplass, og dette var begynnelsen på flyvåpenets satsing i området.

Det har ligget to tidligere militærleire på området som i dag utgjør Gardermoen Næringspark. Dette er Langdal Leir som lå like øst for Vilbergveien og nord for Gardermoen Alle. Vilberg Leir lå like syd for Blikkvegen og vest for Lautmovegen. Det eksisterer fremdeles rester etter militær aktivitet på området, i form av blant annet moniermagasiner og rester etter annen bebyggelse. Vilberg leir er bortfestet til Oslo Lufthavn, mens Langdal Leir er solgt til eiendomsutvikler.



Historisk kart fra 1970, kilde: kart.finn.no

2. VISJON OG KONSEPT

"En attraktiv, fremtidsrettet og levende næringspark som innehar internasjonal standard og lokal tilhørighet"

Dette oppnås ved å fokusere på fire hovedtemaer:

KVALITET OG ESTETIKK

Næringsparken skal ha bygg, veger og landskap av høy arkitektonisk kvalitet. Elementer, materialer og farger skal være gjennomtenkt for å skape gjenkjennelige områder. Fasader, kunst og byromselementer skal ivareta både de store avstandene og den menneskelige skala.

NÆRINGSUTVIKLING OG UTBYGGINGSSTRUKTUR

Næringsparken skal tilby areal og tilrettelegge byggeklare tomter for regionalt, nasjonalt og internasjonalt orientert næringsliv. Området skal ha en markant profilering med arkitektur av høy kvalitet, med en kulturell og stedlig identitet

MOBILITET - NETTVERK OG BEVEGELSE

Næringsparken skal fremstå som et område med god mobilitet der flest mulige mennnesker velger å gå, sykle og reise kollektivt. Alle veger skal ha en helhetlig utforming med høy grad av lesbarhet for å sikre trafikksikkerhet og framkommelighet.

LANDSKAP OG GRØNNSTRUKTUR

Næringsparken skal etablere kontakt med de grønne naboområdene i sør, øst og i nord. Grønnstrukturen skal også gjøres attraktiv for et mangfold av utendørs aktiviteter, og samtidig skal den benyttes aktivt i forbindelse med all håndtering av overvann på området.

3. KVALITET OG ESTETIKK

Dette kapittelet fokuserer på de elementer som skal danne helhet og sammenheng på Gardermoen Næringspark og skal sikre at intensjoner om god estetisk kvalitet og høyverdig samtidsarkitektur blir ivaretatt i alle innsendte reguleringsplaner innenfor området. Retningslinjene om kvalitet og estetikk skal bidra til å skape rammer for en utvikling som har et langt tidsperspektiv.

INNTRYKK FRA LUFTEN OG MOTORVEIEN

Næringsparkens område er stort og forholdsvis flatt og dette medfører at synligheten fra nærliggende hovedvegnett i utgangspunktet er relativt begrenset. Dette vil i fremtiden påvirkes av endrede adkomstmuligheter, en bevisst organisering av området og en tydelig profilering gjennom bevisst bruk av estetikk, form og design i en bebyggelse som skal utformes med varierte høyder, volumer og fasader. Området er godt synlig fra luften, og skal både underveis i utviklingen og etter ferdig utbygging gi et godt førsteinntrykk av Norge. GNP skal fremstå som en solid merkevarebygger og et attraktivt område for besøk, relasjonsbygging og videre fremtidig arbeidsplassetablering.

Takflatene innenfor planområdet vil være godt synlige fra luften og bør behandles som bygningenes femte fasade. Grønne tak vil bli godt lagt merke til ved inn- og utflyvning og vil samtidig bidra til økt biomangfold i området.

DEN MENNESKELIGE SKALA

Samtidig som GNP skal gi et godt intrykk fra luften og omkringliggende hovedveger, er det viktig med funksjonalitet for menneskene som beveger seg inne på området. Skalaforskjellene krever gjennomtenkte løsninger for materialitet, farger og volum.

ORIENTERING PÅ OMRÅDET

Høye krav til kvalitet og estetikk vil også skape god lesbarhet av området. Det er viktig å fremheve at alle tiltakene sammen skal bidra til å skape visuelt tydelige uterom med hensyn til romdannelse, avgrensing, sammenbinding og overganger mellom veger, gater, landskaps- og byrom, friområder og parkeringsarealer.

Installasjoner, utsmykninger eller beplantning i viktige kryss og rundkjøringer vil være viktige elementer for å orientere seg i området samtidig som det bidrar til å skape særpreg i de forskjellige kvartalene.

ATTRAKTIVE UTEROM

Uterom skal ikke bare være pene å se på, men også gode å oppholde seg i over tid. Retningslinjene skal sikre at elementene som velges fungerer igjennom flere årstider, tåler intensiv bruk og kan håndtere vind og vær.

Belysning av bygg og uteområder bør brukes som en integrert del av det arkitektoniske uttrykket for å skape en helhet. Riktig belysning gir enklere lesbarhet av bygninger, uterom og bidrar til bedre orienteringen.

DEFINISJON AV ESTETIKK HENTET FRA MILJØVERNDEPARTEMENTETS OG KOMMUNAL- OG ARBEIDSDEPARTEMENTETS VEILEDER 1997 (UTDRAG):

«Begrepet estetikk gjelder våre sansede opplevelser. Estetisk kvaliteter er knyttet til egenskaper og kjennetegn ved for eksempel en bygning eller et anlegg som vi opplever gjennom våre sanser og følelser. God estetisk kvalitet knyttes til hva vi opplever som vakkert, ønskelig, verdifullt osv, og omhandler derfor verdier og ikke kvantitative egenskaper. Det er viktig å merke seg at den estetiske opplevelsen av et byggverk også påvirkes av omgivelsene og sammenhengen det opptrer i.»

REFERANSER/INSPIRASJON

SKALA, VEGETASJON Fururær skal bli en identitetsskaper i området. Trær kan være en god overgang mellom park og store volumer

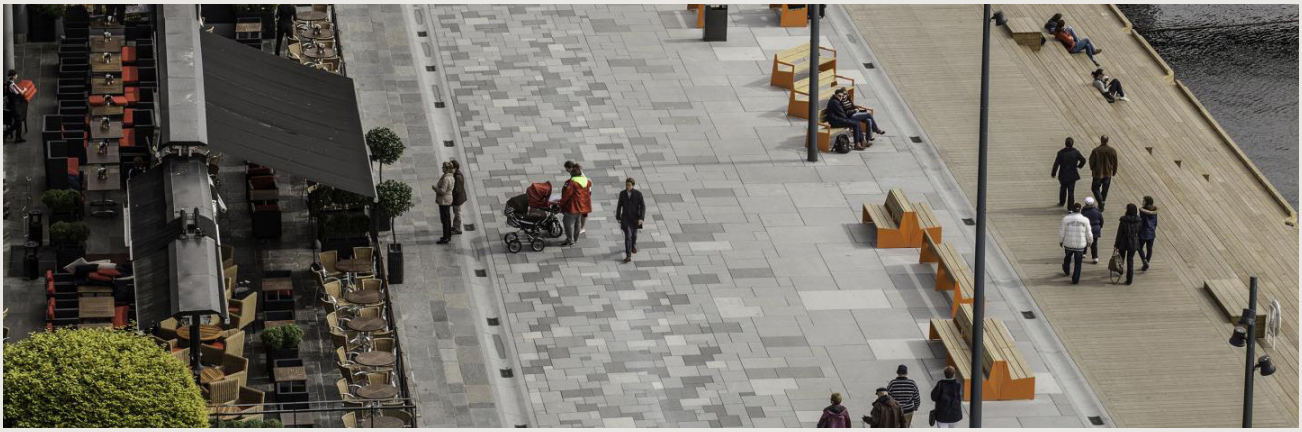
Bratislava - Effekt

Rue de Meaux - Renzo Piano, Desvigne & Dalnoky

MATERIALITET Gjennomtenkte farger og mønster skaper interessante byrom, også ved større bygninger

Mk-Ck5 Production Office - Agaligo studio

SONEINNDELING Tydlige soneindelinger igjennom smarte materialvalg vil skape oversiktlige byrom



Aker Brygge - Link Arkitektur

REFERANSER/INSPIRASJON

VEIFINNING OG GJENKJENNBARHET Lett gjenkjennelige byromselementer gjør det enklere å navigere mellom delområder

Aberdeen Business park - Turkington Martin Studio

Rundkjøring med utsmykking, Frankrike

IDENTITETSSKAPENDE FASADER Farger, mønster og vegetasjon skaper gjenkjennelige områder og attraktive uteplasser

Sports Hall St. Martin - Dietger Wissounig Architekten

Glasvasen, Malmø - Kanozi Arkitekter

Park n play - JAJA Architects

Sportsplaza, Mercator - VanhoevenCS

RETNINGSLINJER

UTBYGGINGSSTRUKTUR

- All bebyggese skal ha høy estetisk og arkitektonisk kvalitet.
- Utformingen av bebyggelsen skal sikre overordnede fellestrekk mellom delområder og kvartaler.
- Fasader skal i utgangspunktet plasseres i byggegrensen og skape god kontakt til gaterom, plasser eller torg.
- Bebyggelsen skal utformes med hensyn til den menneskelige skala med et bærekraftig og miljøvennlig perspektiv.

MOBILITET

- Alle tiltak innen veg og infrastruktur skal utformes med høy estetisk kvalitet som bidrar til å styrke vegens lesbarhet i forhold til trafikksystem og kjøremønster. Vegsystemet skal være hierarkisk og logisk oppbygd med et helhetlig og harmonisk formspråk.
- Prinsipper for universell utforming forutsetter at det benyttes materialer som gir god friksjon, minimal anstrengelse og best mulig fremkommelighet.

LANDSKAP

- Alle uterom skal ha høy estetisk og arkitektonisk kvalitet.

FARGE OG MATERIALBRUK

- Valg av overflatefarger skal i størst mulig grad følge gjeldende prinsipper om universell utforming og bruk av kontrastfarger for god lesbarhet.
- Farger og materialer skal være i samspill med bygningsmiljø, bygningens karakter og detaljering.
- All bygningsmasse, infrastruktur og grønnstruktur innenfor planområdet skal ha høy grad av miljøvennlige løsninger og materialbruk med lang varighet og holdbarhet.
- Materialer som er varige og lite vedlikeholdskrevende skal benyttes slik at anlegget er slitesterkt selv med intensiv bruk.

KUNSTNERISK UTSMYKKING

- Kunstnerisk utsmykking skal brukes for å forsterke viktige knutepunkter og bidra til å fremheve delområder og kvartaler for dermed å sikre stedsidentitet.

BELYSNING

- Belysning skal utformes etter prinsippene for «belysningshierarki» (i.e. allmennbelysning, gatebelysning, inngangsbelysning, osv.). Flombelysning bør unngås.
- Belysningen må ikke sjenere eller villede lufttrafikken. Kraftig oppadgående belysning tillates heller ikke.

UTSTYR OG MØBLERING

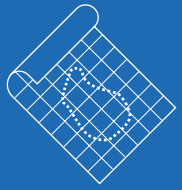
- All utemøblering skal tåle ulike årstider og det skal tilstrebes et visuelt slektskap til hverandre med hensyn til design, material- og fargebruk.

TAK

- Det skal i størst mulig grad tilstrebes å benytte «grønne tak», som også kan bidra til biologisk mangfold.

FORVALTNING, DRIFT OG VEDLIKEHOLD

- Retningslinjene i denne planen skal følges i den videre forvaltning, drift og vedlikehold av området. Ved valg av løsninger og produkter skal krav til robusthet og enkelt vedlikehold etterstrebes.



BEHOV FOR PLANER SOM AVTALES VED OPPSTARTSMØTE FOR DETALJREGULERING:

- Plan som beskriver hvordan kvalitet og estetikk ivaretas i bebyggelsesstrukturen og i veg og gateutforming i henhold til denne planens retningslinjer.
- Enhetlig plan for skilt, møblering og belysning innenfor hvert enkelt område.
- Landskapsplan som beskriver sammenhenger mellom vegetasjon/beplantning og grønnstrukturer, materialvalg, belegg og overflater, dammer og kanaler for vann, belysning, møblering og kunstnerisk utsmykking.
- Skriftlig redegjørelse for hvordan de estetiske retningslinjer følges opp.

Listen over planer er ikke uttømmende

4. NÆRINGSUTVIKLING OG UTBYGGINGSSTRUKTUR

Planområdet for Gardermoen Næringspark er særegent i norsk sammenheng, både størrelsesmessig og grunnet massedisponeringen som skal foregå før utbygging. For å sikre en attraktiv næringspark i «sandørkenen» som oppstår etter at drivverdige løsmasser er tatt ut, er det viktig at utbyggere følger felles prinsipper for utbygging og plangrep. Dette kapittelet omhandler arealformål og prinsipper for volum og høyder, bymessighet og næringsliv. Føringene skal styre utviklingen på et overordnet nivå og ivareta fleksibilitet for fremtidige endringer, utvikling og usikkerheter.

AREALBRUK OG FORMÅL

For å gjøre et så stort område som dette til en fungerende næringspark er det viktig å følge prinsipper for formål og arealbruk. Det skal være en miks av bygninger som gjenspeiler funksjon og arealformål. Lik type næring skal samles i klynger for å bygge opp om en enhetlig næringslivsutvikling, praktiske avviklinger og lesbarhet av området. På denne måte kan områdene skape sine egne del-identiteter og virksomhetene på området blir mer effektive når de deler behov med andre nabo-virksomheter.

GNP skal ikke konkurrere med Jessheim om byfunksjoner, men kan ha strøkstjenende handel og service rettet mot ansatte i næringsparken og besøkende. Øvrig detaljhandel skal lokaliseres i Jessheim sentrum.

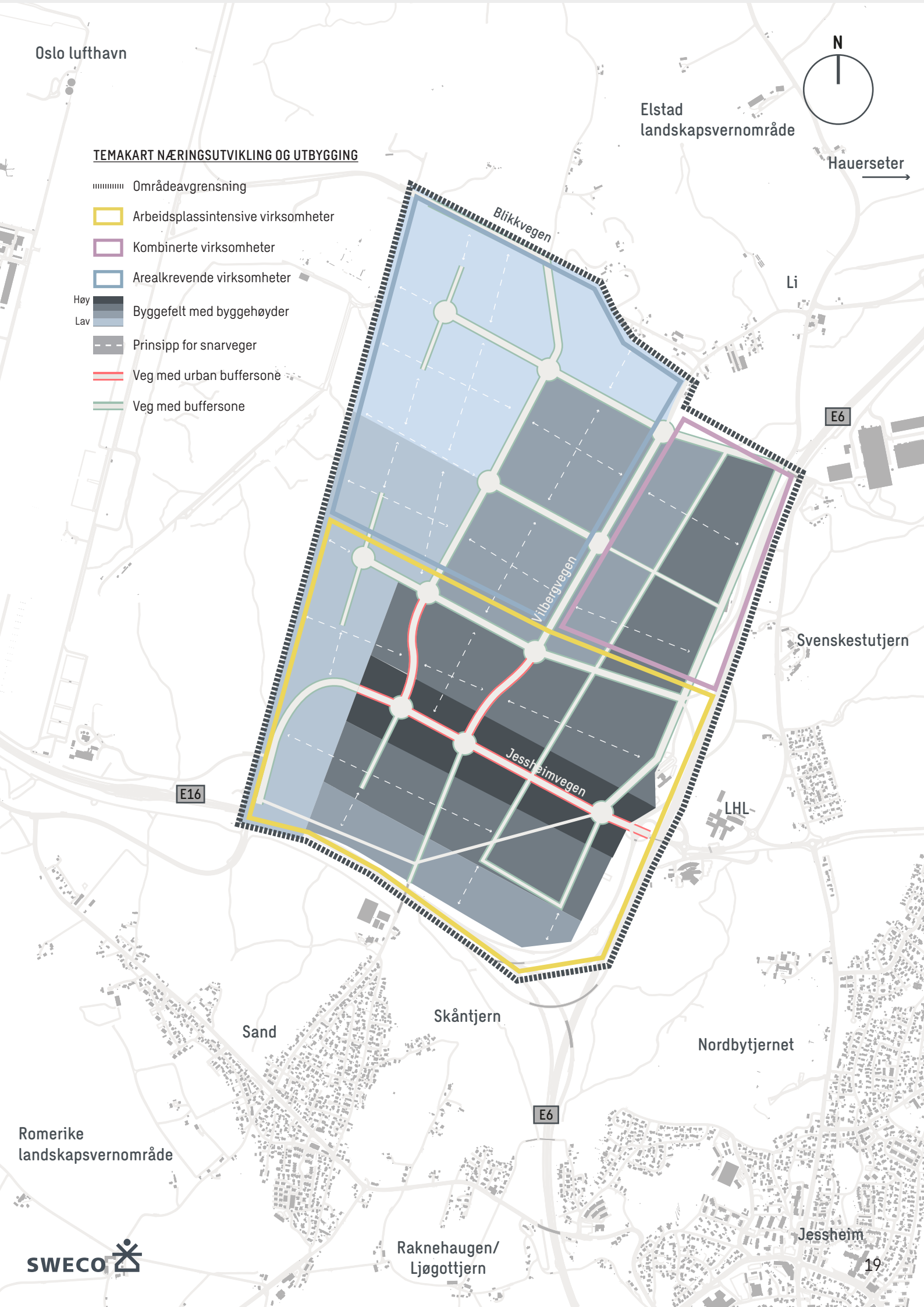
Byggefeltene er så store at det vil være viktig å opprettholde forbindelser internt på hvert delfelt. Kvartalene nord og sør for Jessheimvegen skal bestå av bygg som inneholder publikumsrettede tilbud og har aktive fasader. Her skal det være et urbant landskap med myke overganger mellom terrengforskjellene og lav beplantning. Det skal tilstrebes tiltalende og levende fasader mot europaveien som understreker attraksjonsverdien til næringsparken og innbyr til besøk, samtidig som det ikke skal føre til distraksjon av trafikanter.

Arealkrevende virksomheter og logistikk skal lokaliseres i nordre del av næringsparken. Det vil her være viktig med en høyere og tettere beplantning med naturlig overgang til tilgrensende grønnstruktur. Dette vil også skjerme næringsbyggene.

VOLUM OG HØYDER

Volum og høyder er tett knyttet til områdene som grenser til planområdet. Området ligger mellom viktige verne-, natur- og grøntområder, boligområder, «porten» til Norge (internasjonal flyplass) og Jessheim som by. Høy og tett bebyggelse skal være langs hovedaksene i området. Lavere bebyggelse skal møte boligskalaen i sør og de til enhver tids gjeldende høydekrav mot flyplassen.

Temakartet på neste side illustrerer hvordan de nevnte retningslinjene vil påvirke utbyggingsstrukturen på området. De etterfølgende sider besvarer retningslinjene mer inngående.


TEMAKART NÆRINGSUTVIKLING OG UTBYGGING
Områdeavgrensning
Arbeidsplassintensive virksomheter
Kombinerte virksomheter
Arealkrevende virksomheter
Høy
Lav
Byggefelt med byggehøyder
Prinsipp for snarveger
Veg med urban buffersone
Veg med buffersone
N
Oslo lufthavn
Elstad landskapsvernområde
Hauerseter
Blikkvegen
Li
E6
Vilbergvegen
Svenskestutjern
Jessheimvegen
E16
LHL
Skåntjern
Sand
Nordbytjernet
E6
Romerike landskapsvernområde
Raknehaugen/ Ljøgottjern
Jessheim

SNARVEIER OG KOBLINGER

Et tiltak for å sikre god fremkommelighet og menneskelig skala i et så stort område er å bryte opp kvartaler med gode gangforbindelser. Snarvegene vist i temakartet på forrige side skal opprettholdes når feltene bygges ut. Eksakt plassering av snarveier skal detaljeres ved videre detaljreguleringsplaner.

BYGGEHØYDER

Det åpnes opp for høyere utnyttelse av arealer med arbeidsintensive virksomheter langs kollektivtraseene. Byggehøydediagrammet på motsatt viser skjematiske prinsipper for høyder.

Nærheten til Oslo lufthavn og flytrafikken skaper begrensninger for høyden på den vestlige delen av området.

Den strategiske planen åpner opp for høyere utnyttelse enn dagens gjeldende planer. Dette medfører at områder kan videreutvikles og transformeres i fremtiden ettersom attraktiviteten øker og eiendomsmarkedet på området utvikles. Utnyttelsesgraden må konkret vurderes i den enkelte plansaken.

OFFENTLIGE ROM OG UTEAREALER

Ved videre detaljreguleringsplaner skal det nøye vurderes hvordan næringsparken møter omkringliggende områder, herunder opplevelse av og hvilken karakter som skal legges til grunn i overgangene mellom natur, lufthavn og boligområder. Det skal redegjøres for programmering og bruk av byggene og hvordan disse henvender seg til alle viktige byrom som torg, plasser, veier og grønnstruktur.

BUFFERSONE

Buffersonen er tomtenes omsluttende areal fra formåls- eller nabogrenser og frem til vegen. Bufferen skal bidra til at GNP fremstår som helhetlig, planlagt og ryddig. Videre skal denne sonen gi rom for en felles trase uten bebyggelse som i tillegg til å fungere som en grøntsone også skal være bred nok til at de skisserte behovene tilfredsstilles, som f. eks.: skilting og møblering, beplantning av trær, nødvendig grøntareal, transport av overflatevann mm. Sonen vil kunne ha ulik karakter med bakgrunn i hvilke arealformål som legges til grunn.

VINDFORHOLD

For å bøte på ugunstige vindhastigheter skal det være en bevissthet omkring volumenes aerodynamiske utforming. Konkrete tiltak som bruk av lave veggpartier mot dominerende vindretninger og mer avrundede/reduserte vinkler mellom vegger og ved takformer, bidrar til å styre vinden over og forbi bygningskroppene slik at turbulens og sugevinder reduseres.

STØY OG LUFTFORURENSNING

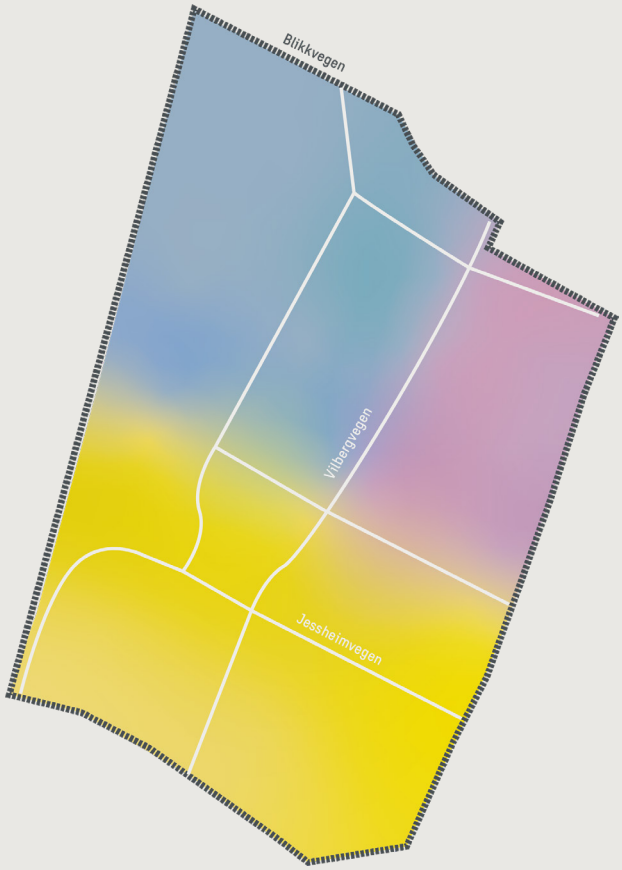
Støy og luft skal utredes tidlig i planprosessene og man bør unngå støy-/luftfølsomme arealformål nær store dominerende kilder. Støyende og luftforurensende virksomheter bør samlokaliseres med allerede støyende/luftforurensende virksomheter. Ved å samle kilder mest mulig vil totalt sett færre områder bli påvirket.

FORMÅLSDIAGRAM

Arbeidsplassintensive virksomheter har høy tetthet av arbeidsplasser eller mange besøkende/kunder. Kontorbedrifter, offentlig forvaltning, handel og service og handel med plasskrevende varer er arbeidsplassintensive virksomheter. Plasskrevende varegrupper kan være biler, landbruksmaskiner, byggevarer og plante/hageartikler.

Kombinerte virksomheter er en mellomkategori for virksomheter med middels arealbehov og middels tetthet av ansatte eller antall besøkende/kunder. Håndverksbedrifter og andre kombinasjoner av lager og kontor er eksempler på slike virksomheter.

Arealkrevende virksomheter har stort behov for areal og tungtransport/biltransport, lav tetthet av arbeidsplasser og få kunder/besøkende. Produksjonsbedrifter, gods- og logistikkvirksomheter er arealkrevende virksomheter.



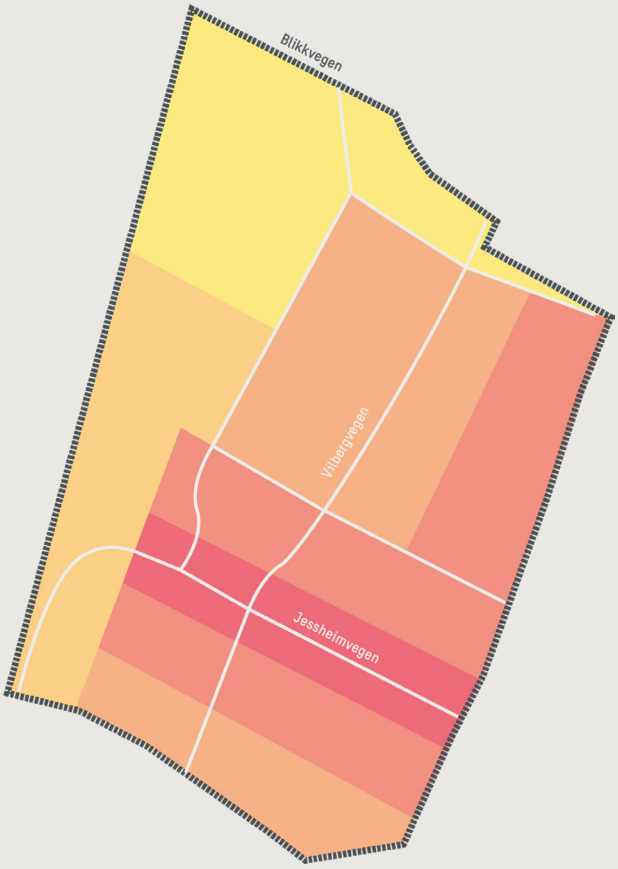
BYGGEHØYDEDIAGRAM

Områdeavgrensning

Høyest

Lavest

Hovedvegsysten



REFERANSER/INSPIRASJON

BYROM Blågrønne elementer mellom bygningene skaper attraktive rom for arbeidende og besøkende

Riverlight, London - Gillespies

Caribbean Business park, Melbourne - Peter Ryan Architects

VOLUMER BRYTES OPP Passasjene mellom byggene blir viktige for å bryte ned de store strukturene og skape attraktive koblinger

Riverlight, London - Gillespies

Symantec Campus, Chengdu - SWA Group

GRØNNE TAK Grønne tak fordrøyer vann og øker biomangfoldet og vil bli godt lagt merke til av de som ankommer Oslo lufthavn

Solrødgård Water Treatment Plant- Henning Larsen Architects

Sandnes Rådhus - Bergknapp

RETNINGSLINJER

FORMÅL

- Detaljhandel tillates ikke, heller ikke outlet-forretninger og andre bransjeglidende handelskonsepter.
- Lik type næring skal samles i klynger for å bygge opp om en enhetlig næringsutvikling og lesbarhet av området.
- Arbeidsplassintensive virksomheter skal lokaliseres langs hovedakse for kollektivtrafikk på Jessheimvegen.
- Kombinerte virksomheter tillates på noen områder langs hovedatkomstvegene og skal samles i et avgrenset område innenfor den lilla sonen vist i formålsdiagrammet.
- Lager/logistikk og andre arealkrevende virksomheter skal etableres nord-vest i næringsparken der det er færrest myke trafikkanter.
- Døgnhvileplass for langtransport/godstrafikk skal etableres i nærheten av hovedvegene og motorveg.

VOLUM OG HØYDER

- Det skal være høyest utnyttelse og byggehøyder langs Jessheimvegen og langs E6, med nedtrapping sørover, vestover og nordover.
- Alle høyder skal være innenfor Avinor sine gjeldende begrensinger og restriksjoner for hovedflyplassen.

FASADER

- Bygningenes fasader skal deles eller brytes opp, enten fysisk eller visuelt.
- Inngangspartier skal være godt synlige og at det skal være god og sikker atkomst for myke trafikanter.
- Fasadene skal direkte henvende seg mot gaterom, plasser eller torg.
- Fasader skal i utgangspunktet plasseres i byggegrensene for å skape romdannende kvartalsstrukturer.
- Utforming av uteplasser og adkomstsoner for gående og syklende skal bidra til at området fremstår som helhetlig, godt planlagt og ryddig.
- Takflatene innenfor planområdet vil være godt synlige fra luften. Takflatene skal behandles som bygningenes femte fasade.
- Alle fasader skal være innenfor Avinor sine gjeldende begrensinger og restriksjoner for hovedflyplassen

LOKALKLIMATISKE FORHOLD

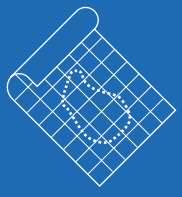
- Det skal redegjøres for de lokalklimatiske forholdene ved utvikling av hvert enkelt delområde, med fokus på vind, støy og luftkvalitet.

GODE FORBINDELSER

- For å sikre god fremkommelighet og menneskelig skala i området skal kvartaler brytes opp med gode gangforbindelser og snarveger.

BUFFERSONE

- Buffersonen skal være bred nok slik at det ivaretar ulike behov og bidrar til helhetlige utomhuslige løsninger.



BEHOV FOR PLANER SOM AVTALES VED OPPSTARTSMØTE FOR DETALJREGULERING:

- Illustasjoner som viser utforming av buffersonen.
- Landskapsplan med fokus på blågrønne løsninger for håndtering av overvann. I disse skal det være spesielt fokus på grønne tak som den femte fasade. Retning-slinjer for dette skal detaljeres ved videre regulering.

Listen over planer er ikke uttømmende

5. MOBILITET – NETTVERK OG BEVEGELSE

Overordnet målsetting for all veiplanlegging i GNP er å bedre mobiliteten og dermed skape et område der flere mennesker går, sykler og reiser kollektiv. Planen legger til rette for å møte en fremtidig omfattende næringslivsutvikling på området og samtidig tar den inn over seg endringer som vil komme som følge av store teknologiske og klimarelaterte endringer.

REISEOPPLEVELSE

Samspill mellom veg, landskap, arkitektur og nærmiljø skal gi kjørende, syklende og gående en god reiseopplevelse gjennom oversiktlighet og lesbarhet som sikrer god framkommelighet og trafikksikre veger. Vegsystemet med tilhørende anlegg skal være universelt utformet for alle, uavhengig av funksjonsevne.

VEGSYSTEM

Plangrepet inneholder overordnede forutsetninger for planlegging av tiltak på veg- og gatenett og temakartet gir føringer for hvordan et fremtidig veghierarki skal utformes for best mulig å tilfredsstille fremtidige behov.

Interne veger i hvert enkelt kvartal vises ikke i denne planen, men skal framgå av fremtidige detaljplaner.

Vegsystemet sikrer god tilgang til alle utbygningsfelt samtidig som planen vil hindre unødvendig gjennomkjøring lengst vest i området. Det overordnete rutenettet skal uansett sikre for gode siktlinjer og tilgang for myke trafikanter.

HOVEDSYKKELVEG

Hovedsykkelvegen skal primært gå langs Jessheimvegen og Vilbergvegen og skal skape et tilbud for både hverdagsyklisten og transportsyklisten. Det overordnete turvegsystemet vil bli et godt alternativ for roligere sykkelturer og har ikke fokus på kortest mulig veg mellom A og B.

BUSSTRASE

Jessheimvegen etableres som hovedakse for buss i GNP og alle holdeplassene skal lokaliseres i forhold til målpunktene og gangvegnettet i GNP.

Busstilbudet vestover mellom GNP og Gardermoen stasjon ved Oslo lufthavn (OSL) skal styrkes ved fremtidig utvikling av næringsparken.

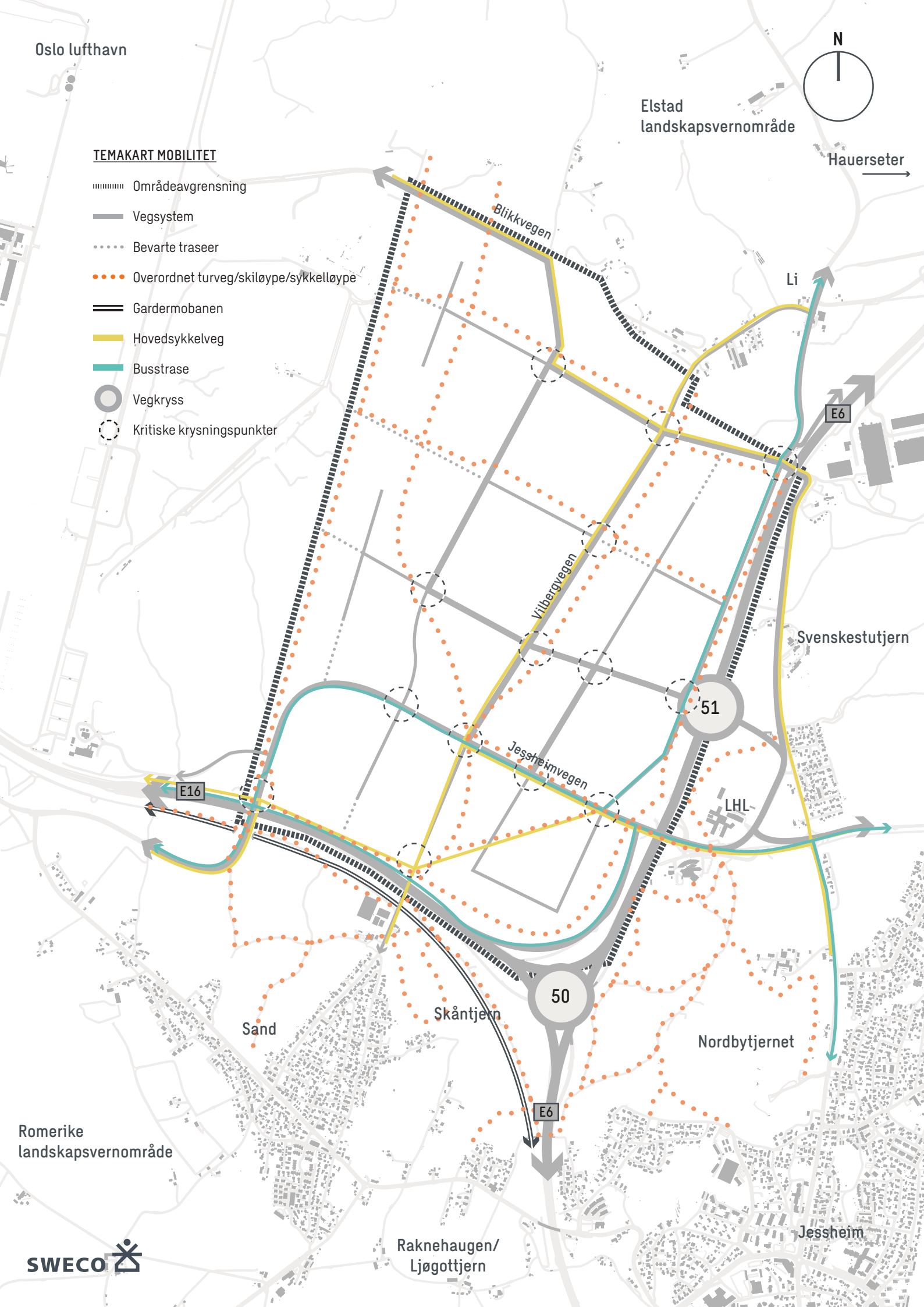
OVERORDNET TURVEG

Hovedløype for rekreasjon inne på område skal koble seg på de forskjellige gangvegene i nord og sør. Inne på hvert byggefelt vil det legges opp til egne passasjer og stier som kobler seg på det overordnete gangnettet, og på grønnstrukturen i nord, øst og sør.

KRITISKE KRYSNINGSPUNKT

Plankryssene vil primært styre kapasiteten i vegnettet og det skal opparbeides store rundkjøringer i alle kryss tilknyttet hovedveger ettersom hovedvegene etableres.

For å sikre god mobilitet for gående, syklende og andre myke trafikanter må det gjøres vurderinger for planskilte kryss, særlig ved de kristiske krysningepunktene markert i temakartet.


TEMAKART MOBILITET
Områdeavgrensning
Vegsystem
Bevarte traseer
Overordnet turveg/skiløype/sykkelløype
Gardermobanen
Hovedsykkelveg
Busstrase
Vegkryss
Kritiske krysningspunkter
N
Oslo lufthavn
Elstad landskapsvernområde
Hauerseter
Blikkvegen
Li
E6
Vilbergvegen
Svenskestutjern
51
Jessheimvegen
E16
LHL
50
Skåntjern
Sand
Nordbytjernet
E6
Romerike landskapsvernområde
Raknehaugen/ Ljøgottjern
Jessheim
SWECO

VEG OG GATENETTVERK

Framtidig vegnett skal utvikles gradvis fra dagens vegnett og rekkefølgen av utviklingen skal styres av mer detaljerte faseplaner som utarbeides i det videre detaljreguleringsarbeid. Faseplanene skal baseres på kapasitet- og trafikkanalyser som tar utgangspunkt i økt belastning. I det etterfølgende beskrives føringer som vil være av betydning for rekkefølgen.

Jessheimvegen er hovedveg og hovedakse for kollektivtrafikk. Her skal det etableres utvidede kollektivfelt etter behov. Jessheimvegen ved E6 er relativt trafikkert allerede og det vil være behov for kapasitetsøkende tiltak ved E6-krysset.

Nytt E6-kryss nr. 51 (V23) og tilhørende veger (bl.a. V21) vil delvis avlaste Jessheimvegen, men vegnettet mellom V21 og Jessheimvegen (bl.a. Vilbergvegen) vil da få økt trafikk. Dette vil derfor medføre et behov for opprustning av disse vegene med tilhørende kryss.

Videre utbygging langs Vilbergvegen og Hovinmovegen vil medføre behov for opprustning av disse vegene også videre nordover.

For å avlaste boligområdet ved Vilbergkrysset/Lie skal det etableres en ny vegforbindelse (V22) mellom Vilbergvegen og Hovinmovegen/ Trondheimvegen. Dette vil gjøre det mulig å stenge deler av Vilbergvegen for gjennomkjøringstrafikk, men likevel beholde gang/sykkel-trafikk.

Lautmovegen skal utvides videre nordover opp til Blikkvegen.

Dersom det etableres et framtidig E16 kryss ved Jessheimvegen vest i GNP, så kan det bli behov for et nytt kryss på Jessheimvegen vest for Lautmovegen for å lede tungtrafikken forbi sentralområdet. Et nytt kryss på E16 vil medføre at dagens E16 rampe fra Jessheimvegen til E16 vest kan utgå.

FRAMTIDIG VEGHIERARKI

- Områdeavgrensning
- Vegkryss
- Gardermobanen
- Europaveger
- Hovedveger
- Lokale veger
- Bevarte traseer

GANG- OG SYKKELFORBINDELSER

Gang- og sykkelvegnettet i GNP skal knytte seg til det omkringliggende G/S-nettverk slik at det etableres et sammenhengende G/S-system.

Denne planen inneholder identifiserte kritiske krysningspunkter. Eventuelle behov for planskilte kryssinger mellom gang-/sykkelveger og de meste trafikkerte vegene/barrierene skal vurderes etter nærmere trafikkanalyser i detaljreguleringsfasen.

Skiltede hovedsykkelveger for gjennomsykling skal følge korteste og raskeste veg gjennom næringsparken. Et eksempel på dette er via snarveg og eksisterende diagonal mellom Jessheimvegen sør for Rensevegen og Jessheim nord-krysset. Hovedsykkelvegene skal som utgangspunkt utformes som sykkelveg med fortau.

Fotgjengere skal ha en høy prioritet og det skal tilrettelegges for fotgjengere langs vegnettet i hele næringsparken, enten som egen gangveg eller som fortau. Internt i kvartalene skal det etableres et mer finmasket gangnett. Dette skal defineres etter nærmere mobilitets- og trafikkanalyser i senere detaljregulering.

KOLLEKTIV – ØKE BRUK AV TOG OG BUSS

Jessheimvegen etableres som hovedakse for buss i GNP med ca 500 m holdeplassavstand. Alle holdeplassene skal lokaliseres i forhold til målpunktene og gangvegnettet i GNP.

Busstilbudet vestover mellom GNP og Gardermoen stasjon ved Oslo lufthavn (OSL) skal styrkes ved fremtidig utvikling av næringsparken. Dette vil bidra til å knytte GNP bedre til togtilbudet langs Gardermobanen. Det bør etableres bussveger mellom Jessheimvegen vest i GNP og E16 vest som vil korte ned rutetiden for buss mellom GNP og Oslo lufthavn betydelig. Også andre busslinjer kan da legges via Jessheimvegen og således bedre busstilbudet langs Jessheimvegen ytterligere.

Busstilbudet østover mellom GNP og Jessheim stasjon skal styrkes ved framtidig utvikling av næringsparken. Dette vil bidra til å knytte GNP bedre til lokaltogtilbudet langs Hovedbanen og Jessheim. Det samme gjør styrking av gangvegnettet mot Hauerseter stasjon og Nordby holdeplass langs Hovedbanen.

Hovinmovegen skal være alternativ busstrase (forutsatt et godt trafikkgrunnlag) i stedet for Trondheimsvegen for buss Eidsvoll – Jessheim. En eventuell gang/sykkelforbindelse gjennom V23 mellom Trondheimsvegen og GNP kan gjøre et mulig busstilbud på motsatt side av E6 mer tilgjengelig. Det kan også korte ned gangavstanden mellom Jessheim og de nordlige delene av GNP.

En runde via Lautmovegen, V22 og Hovinmovegen kan være matetrase til/fra busstilbudet langs Jessheimvegen for de områdene som ligger lenger nord. Her kan det eventuelt etableres selvkjørende kjøretøy som «en forlengelse» av kollektivtilbudet langs Jessheimvegen. I tillegg kan mikromobilitets-løsninger (elektriske sparkesykler etc.) være andre mulige «last mile»-løsninger.

Det er trolig langt fram til egen bane for persontransport i GNP, men arealene som settes av langs Jessheimvegen med mulighet for kollektivfelt mm, kan evt. senere gi rom for en etablering av en bybane dersom dette likevel skulle bli aktuelt.

PARKERING - SYKKEL OG BIL

På lengre sikt kan selvkjørende kjøretøy, bildeling eller andre løsninger for redusert bilbruk, medføre at behovet for parkeringsplasser reduseres som følge av at hvert enkelt kjøretøy brukes mer og står mindre parkert. Bilparkering på bakkeplan er derfor en arealreserve som senere kan brukes til andre formål og skal dermed bidra til å sikre fleksibilitet i den fremtidige utviklingen av GNP.

DIAGRAM FOR SYKKELNETT

- Områdeavgrensning
- Hovedsykkelveg
- Gang/Sykkelveg
- Gang/sykkelveg i blandet trafikk
- Kritiske krysningspunkter

DIAGRAM FOR KOLLEKTIVNETT

- Områdeavgrensning
- Busstrasé
- Mulig trasé for mate-buss
- Gardermobanen
- Avstander

REFERANSER/INSPIRASJON

PARKERINGSPLASSER

Permeable parkeringsflater innehar viktige funksjoner selv når de ikke blir benyttet av biler

Honfleur, Normandy - La Compaigne du Paysage

Green parking - City of New Orleans

GATER OG VEGER

Planskilte krysninger skaper tryggere og mer effektiv mobilitet, men krever større inngrep i landskapet

Sykkelveg Skøyen - Foto: Knut Opeide

Roskilde Station Area - Effekt

TRANSPORT OG KOLLEKTIV

Vegsystemet skal ta høyde for mange ulike former for mobilitet

Cargo-sykkel - Voi Scooters

Selvkjørende buss Kongsberg - Foto: Fartein Rudjord

RETNINGSLINJER

VEGER OG GATER

- Skal utformes etter gjeldende krav og rammer gitt i relevante håndbøker, normaler og regelverk.
- Skal følge enhver tids gjeldende regler og forskrifter for universell utforming.
- Skal etableres med høy grad av arkitektoniske kvaliteter.
- Det skal være et overordnet fokus på trafikksikkerhet i hele GNP. Dette innebærer at det etableres et transportsystem uten ulykker med drepte eller hardt skadde.
- Skal etableres med en høy grad av framkommelighet. Dette innebærer en kortest mulig reisetid med en tilstrekkelig kapasitet som er tilpasset brukeren av næringsparken.
- Skal tilpasses omgivelsene basert på øvrige føringer for utvikling av området som er gitt i denne planen.
- Skal tilpasses og forberedes for fremtidige klimautfordringer og endringer. Dette innebærer et samspill med blågrønne løsninger som begrenser avrenning og flom, samt forurensing av grunnvann.
- Det skal sikres trygge ferdselsforbindelser for myke trafikanter innenfor planområdet.
- Alle tiltak innen veg og infrastruktur skal skape visuelt klare uterom med hensyn til romdannelse, avgrensing, sammenbinding og overganger mellom veger, gater, landskap- og byrom, friområder og parkeringsanlegg.

GANG- OG SYKKELFORBINDELSER

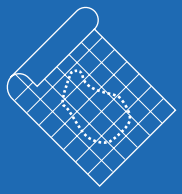
- Anlegget skal være universelt utformet.
- Gang-/sykkelveger skal i utgangspunktet etableres på begge sider av alle veger. Ensidig gang/sykkelveg kan brukes på Hovinmovegen eller der veger legges inntil hovedgrønnstruktur. Fortau kan vurderes på de interne private vegene.
- Snarveger skal i størst mulig grad etableres på tvers av kvartalene slik at tilgjengeligheten til/fra holdeplasser langs Jessheimvegen styrkes. En slik tilrettelegging av gangveger vil styrke kollektivtilbudet.
- Fotgjengere skal ha en høy prioritet og det skal tilrettelegges for fotgjengere langs vegnettet i hele næringsparken, enten som egen gangveg eller som fortau.

PARKERING

- Sykkelparkering skal lokaliseres nær innganger på bebyggelsen og det skal være god forbindelse til omkringliggende G/S-nett. All sykkelparkering skal bygges overdekket og låsbar.
- Bilparkering skal primært etableres på bakkeplan, ikke på tak. All bakkeparkering bør etableres med dekker av permeable flater. Parkering kan vurderes under bakken i de søndre og sentrale områdene av næringsparken, men parkeringen skal da etableres under øvrig bebyggelse for å redusere gjenbygging av naturlig terreng og permeable flater.

PLANSKILTE KRYSSNINGER

- Planskilte kryssninger skal vurderes ved alle kritiske krysningspunkt.



BEHOV FOR PLANER SOM AVTALES VED OPPSTARTSMØTE FOR DETALJREGULERING:

- Illustasjoner som viser et finmasket gangnett internt i hvert kvartal.
- Trafikkanalyser og kapasitetsberegninger som skal ligge til grunn for hvert enkelt delområde.
- Plan for hvordan estetikk og kvalitet implementeres i veg- og gateutformingen.

Listen over planer er ikke uttømmende

6. LANDSKAP OG GRØNNSTRUKTUR

Overordnede målsettinger i GNP er at det skal etableres en velfungerende intern grønnstruktur som har forbindelser med de grønne naboområdene i sør, øst og i nord. Grønnstrukturen skal også gjøres attraktiv for et mangfold av utendørs aktiviteter, og samtidig skal den benyttes aktivt i forbindelse med all håndtering av overvann på området. De nasjonalt viktige grusressursene skal utvinnes og utnyttes innen området er ferdigutviklet og det står som overordnet viktig at det store grunnvannsmagasinet under GNP beskyttes og sikres som fremtidig drikkevannskilde.

GRØNNE STRUKTURER

Plangrepet inneholder et overordnet konsept for en stor grønnstruktur som er både sammenhengende og gjennomgående på området. Grønnstrukturen skal sikre gode forbindelser for gående og syklende og tilrettelegge for variert bruk. En bred gang- og sykkelveg, i tillegg til tur- og skiløype, med universell utforming, bør anlegges gjennomgående i grønnstrukturen. Hovedgrønnstrukturen skal ha senter rundt dødisgropen «Kjøltjerndumpa» i sentralområdet av GNP. Sydover skal grønnstrukturen knytte GNP mot Romerike landskapsvernområde, Sand, Skåntjern og Ljøgottjern/Raknehaugen. Østover skal grønnstrukturen knytte GNP mot Svenskestutjern, Nordbytjern og Jessheim. Nordover skal hovedgrønnstrukturen og knytte seg til Elstad landskapsvernområde og mot Li/Hauerseter.

Hovedgrønnstrukturen i GNP skal inneholde innslag av vann og blå elementer som aktivt inngår i den lokale overvannshåndteringen. Det skal tilstrebes en sammenheng mellom disse blå elementene slik at de fremstår som en gjennomgående struktur og slik at de fremheves i landskapet. Målet er å utnytte vannet i landskapet som et positivt element før det forsvinner ned til grunnvannet.

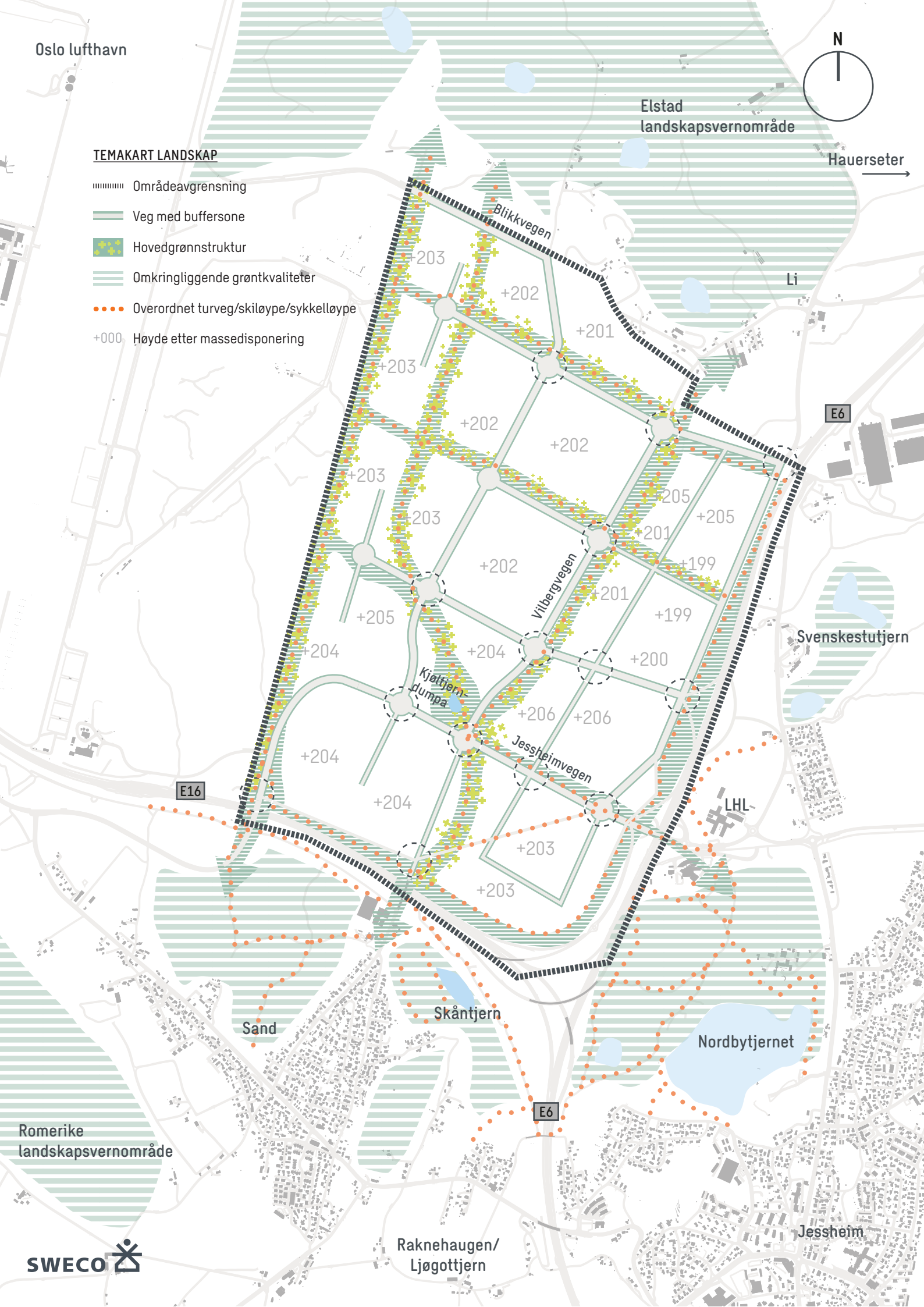
Alle kvartaler i GNP skal ha minimum 15% andel grønt inkludert «pocket parks» som skal ha tilgang til de større landskapsrommene i parken. Andre grøntsoner langs vegene og intern grønnstruktur innenfor 15%-andelen bør også bygge opp under hovedgrønnstrukturen eller bidra med mindre grønne sløyfer. Grønnstrukturen kan og bør variere i bredde og utforming og fungere som et strukturerende, rom- og formdannende element både inne i og mellom kvartalene. Grønnstrukturen skal gi identitet samt gjenspeile karakteristikken til omkringliggende områder.

Parker og grønnstrukturer skal være tilgjengelig for alle brukere. Enhver tids gjeldende prinsipper for universell utforming skal ivaretas og legges til grunn ved planlegging. Dette innebærer samtidig at landskap innenfor området utformes slik at det tilrettelegges for et oversiktlig og funksjonelt gangvegnett med stor grad av sikkerhet for de myke trafikanter.

Det skal tilstrebes variasjon i landskapet innenfor planområdet. Dette vil si at grønnstrukturen innenfor kvartalene i sør kan utformes som et mer urbant landskap, med myke overganger mellom terrengforskjeller, beplantet med lavere grønne strukturer som sees i sammenheng med arkitekturen i området. Dette vil gi en generell lav, urban og bevist utforming av grønnstruktur som gir gode uterom.

I nordre del av næringsparken, som skal romme «grovere» næring, bør grønnstrukturen få en høyere og tettere beplanting. Dette for å sikre en mer naturlig overgang mot tilgrensende landskap, samt at det skjermer næringsbyggene mot innsyn.

Som følge av at tidshorisonten for GNP er meget lang og utbyggingen av området vil skje gradvis, skal også området i utbyggingsperioden fremstå som framtidsrettet og levende. Det vil derfor være viktig at både detaljplaner og den faktiske opparbeidelse av grønnstruktur fungerer som tiltenkt selv om utbygging foregår etappevis. Dette innebærer behov for planlagte og gjennomførte koblinger allerede i tidlige faser.


Oslo lufthavn
N
Elstad
landskapsvernområde
Hauerseter
TEMAKART LANDSKAP
Områdeavgrensning
Veg med buffersone
Hovedgrønnstruktur
Omkringliggende grøntkvaliteter
Overordnet turveg/skiløype/sykkelløype
+000 Høyde etter massedisponering
Blikkvegen
Li
E6
Vilbergvegen
Svenskestutjern
Kjølltjern-
dumpa
Jessheimvegen
LHL
E16
Skåntjern
Sand
Nordbytjernet
E6
Romerike
landskapsvernområde
Raknehaugen/
Ljøgottjern
Jessheim
SWECO

OVERVANN OG BLÅGRØNNE STRUKTURER

Eksisterende grunnvannsskille og grunnvannsbalanse i området skal opprettholdes. Grunnvannet i området dannes ved infiltrasjon av nedbør. Det er i dag ingen avrenning på overflaten, verken inn eller ut av området, slik at det topografiske vannskillet er uten betydning for vurderinger av grunnvannsforholdene. Som følge av at området bygges ut, vil dette føre til mer konsentrert avrenning fra tette flater og tak. Med bakgrunn i at grunnvannsforholdene ikke skal endres, vil det også medføre at vannbalansen må søkes opprettholdt. Infiltrasjonskapasitet etter masseuttak skal vurderes ved videre detaljregulering av området.

Åpne vannspeil, sand og grusavsetninger, kunstige infiltrasjonsvolum, fordrøyningsbassenger eller konstruerte «grytehullsjøer» skal benyttes for oppsamling av store nedbørsmengder og overskudd av vann. Selvfall vil være et bærende prinsipp.

Overvann skal håndteres i henhold til tretrinnsstrategien utviklet av Norsk Vann og det skal stilles krav til blågrønn faktor.

VEGETASJON OG BEPLANTNING

Det legges opp til grønnstrukturer med varierende bredder, fra 20-30 meter og bredere. Dette vil redusere vind på området, gi gode romdannende elementer og det vil samtidig være mulig å etablere vegetasjonssoner med naturlig markdekke og vegetasjon i flere sjikt.

Den karakteristiske furumoen skal være «forbildet» for utvikling av skogsbildet i GNP og furu skal derfor være det identitetsskapende treet på området. Furu vokser sakte, og disse skal derfor plantes så tidlig som mulig der de er tiltenkt. På furumoer vokser ofte gran som et undersjikt av furu. I en etableringsfase kan det være gunstig å stedvis ha en underskog av gran, da denne demper vind. Det kan også blandes inn lauvtrær som, bjørk, rogn og osp for å forsterke vegetasjonssoner. For øvrig skal det legges vekt på tørkesterke vegetasjonstyper og materialer som kan gjenkjennes fra området slik det fremstod før utbygging.

BIOLOGISK MANGFOLD

Dødisgropa langs Vilbergvegen sør i planområdet er et verdifullt element og et godt utgangspunkt for en gjennomgående grønnstruktur. De nye grønnstrukturene i GNP vil ha behov for tid til etablering. Etter masseuttak og utbygging vil dødisgropa være en av få gjenværende opprinnelige naturformasjoner og denne vil derfor også være en viktig ressurs og frøbank for å sikre naturlig spredning av stedegen vegetasjon til de nyetablerte områdene.

En viktig intensjon med de sammenhengende grøntstrukturene er å bidra til å sikre at insekter, fugler og dyr har spredningskorridorer slik at de kan etablere nye leveområder. I tillegg skal det tilrettelegges for et rikt insekts- og dyreliv gjennom å etablere gunstig sideterreng, blomstereng og for øvrig variert vegetasjon på området.

FRIOMRÅDER, FRILUFTSLIV OG AKTIVITET I LANDSKAPET

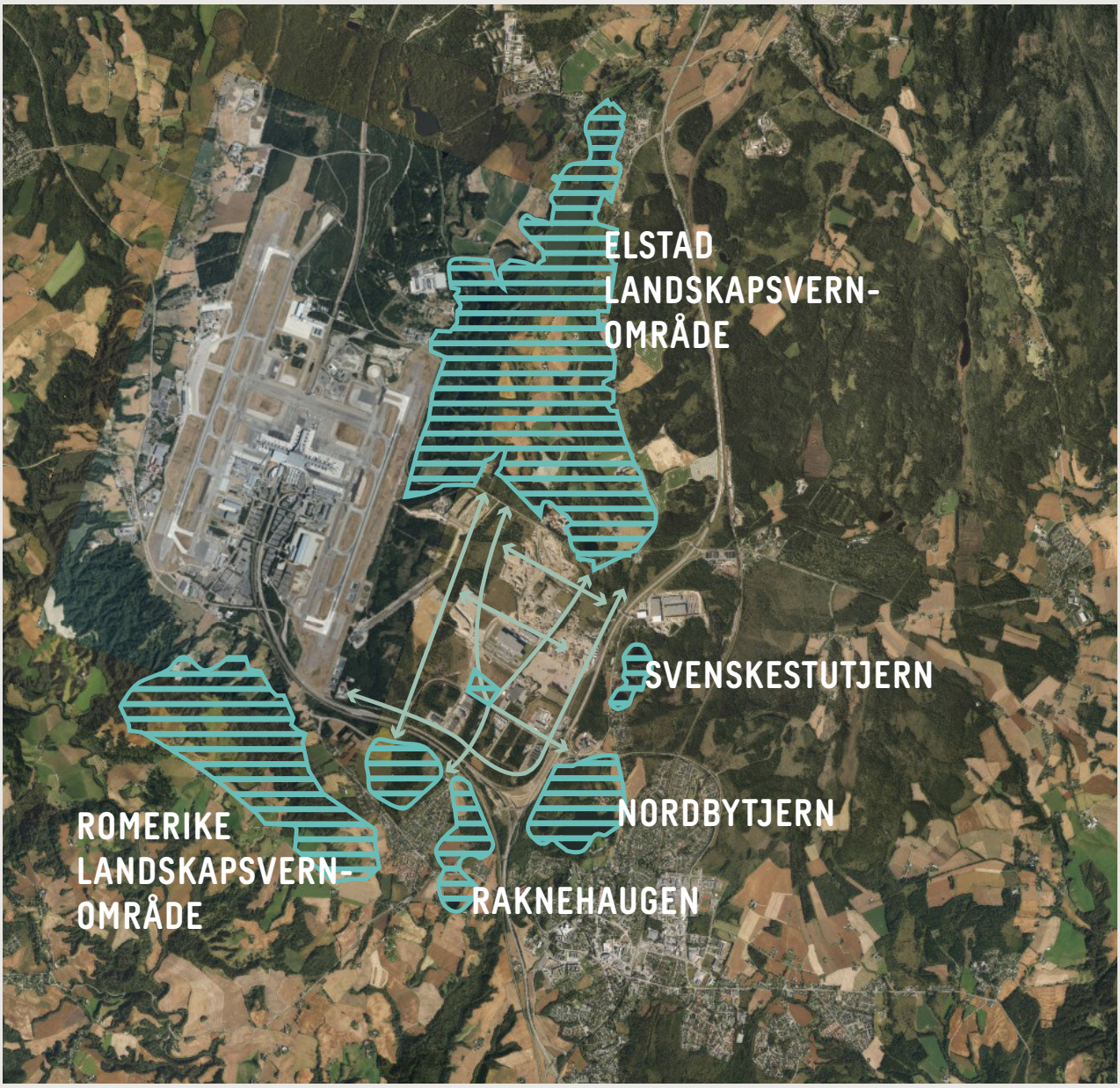
Intensjonen er at den sentrale grønnstrukturen skal utvikles som et felles gode for næringsparken, men også for besøkende. Grønnstrukturen skal gjennom planlagt og styrt tilrettelegging kunne benyttes til ulike aktiviteter som f.eks. sykling, jogging, turgåing, skiløyper, vannaktiviteter mv.

Det kan også anlegges ballbaner og anlegg for andre idrettsaktiviteter, samt rolige oppholdssoner der det er hensiktsmessig.

NÆRINGSPARKEN I FORSKJELLIGE ÅRSTIDER

Det skal legges vekt på hvordan næringsparken blir seende ut gjennom de forskjellige årstider. Det skal tilstrebes at all vegetasjon som etableres gir store variasjoner i farge, form og blomstringstid gjennom årstidene. Ved god planlegging av årstidsvariasjoner, vil vegetasjonen også bidra til å gi delområder identitet og karakter som forandres gjennom året. Dette kan bidra til at besøkende lettere kan gjenkjenne delområder.

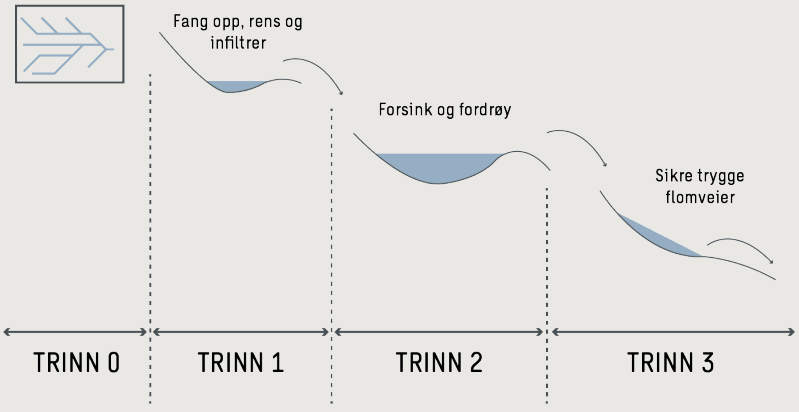
OMKRINGLIGGENDE LANDSKAPSKVALITETER



TRETRINNSSTRATEGIEN

Overvann skal håndteres i henhold til tretrinnsstrategien (Norsk Vann rapport 162/2008):

1. Infiltrere små nedbørsmengder
2. Fordrøy og forsink større nedbørsmengder
3. Lede vannet trygt i åpne flomveier ved ekstreme nedbørshendelser



MASSEDISPONERING

All utvinning av drivverdige masser fra GNP skal følge enhver tids gjeldende regelverk; per 2019 gjelder Lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser av 19.06.09 (Mineralloven).

Et mål for forvaltningen av grusforekomstene er å sikre tilgangen til disse ressursene i fremtiden og hindre at viktige forekomster båndlegges av arealbruk som hindrer utnyttelse.

Det er forutsatt videre masseuttak innenfor planområdet før arealene kan gjenbygges. Uttakene vil kunne foregå på flere steder samtidig med ulikt tempo. Massene vil ha ulik bearbeidelse før bruk, enten innenfor eller utenfor planområdet.

GRUNNVANN

Det er et stort grunnvannsreservoar under hele GNP. Grunnvannet skal sikres slik at det ikke blir forurenset ved utbygging av næringsparken. Grunnvannet må sikres som en fremtidig drikkevannskilde. Av hensyn til en mulig påvirkning, skal ikke masseuttak foregå innenfor en fire meters avstand fra grunnvannet.

For øvrig må det også sikres nok drikkevann og reservevannforsyning inn til området.

PRINSIPP FOR KVARTALSVIS UTTAK AV MASSER:

1. Først fjernes skogsvirket gjennom tradisjonell avvirkning og kverning av GROT-masser (grein/rot/topp) til biobrensel. Stubber, røtter og humuslag/torv etter utsortering av stein moses til bruk i området som jordforbedring og vekstlag. Denne massen mellomlagres og tørkes. Dette sjiktet er nedenfor kalt vegetasjonsmassen og er i vurderinger/beregninger anslått til 0,2 m.

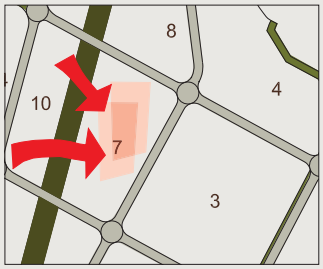
2. Under den humusholdige vegetasjonsmassen er det gjennomgående et 0,5 m lag nedenfor kalt overgangsmassen. I denne er det en blanding av utfellinger fra vegetasjonsmassen over med til dels mye stein og noe grus. Steinen sorteres ut og brukes hel til spesielle formål internt i området eller i produksjon etter knusing. Den øvrige overgangsmassen egner seg ikke i produksjon eller som underbygning for veger eller bebyggelse. Den passer imidlertid godt for terrengforming, underlag for plener m.v. Overgangsmassen mellomlagres nærmest mulig de etterfølgende bruksområdene.

3. De drivverdige grus- og steinmassene er beregnet å ligge mellom vegetasjons- og overgangsmassen og de fastlagte kotene for nytt terreng innenfor de regulerte kvartalene. Grusuttaket vil følge vanlige driftsmessige prinsipper med uttak i vegg som fortsettelse av eksisterende drift. Massene sorteres i fraksjoner og stein knuses på stedet.
Det ligger stedvis finmasser i lagvise sjikt innen de drivverdige forekomstene. Etterfølgende utbygging krever også uttak av finmasser under de fastlagte bunnivåene for infrastruktur, underetasjer m.v.

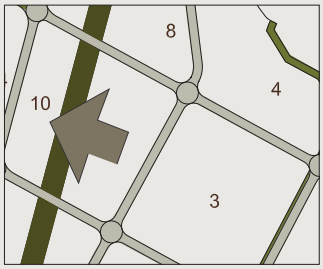
- Disse finmassene må fjernes, men representerer samme bruksverdi som overgangsmassen beskrevet foran. Slike må derfor også mellomlagres for senere bruk til terrengforming, til grønnstrukturen og ellers der det er behov.

Hentet fra Massedisponeringsplan

1. Uttak av vegetasjonsmassen - 0,2 m



2. Uttak av overgangsmassen - 0,5 m



3. Uttak avdrivverdige grus- og steinmasser

Tredelingen i praksis

TERRENG

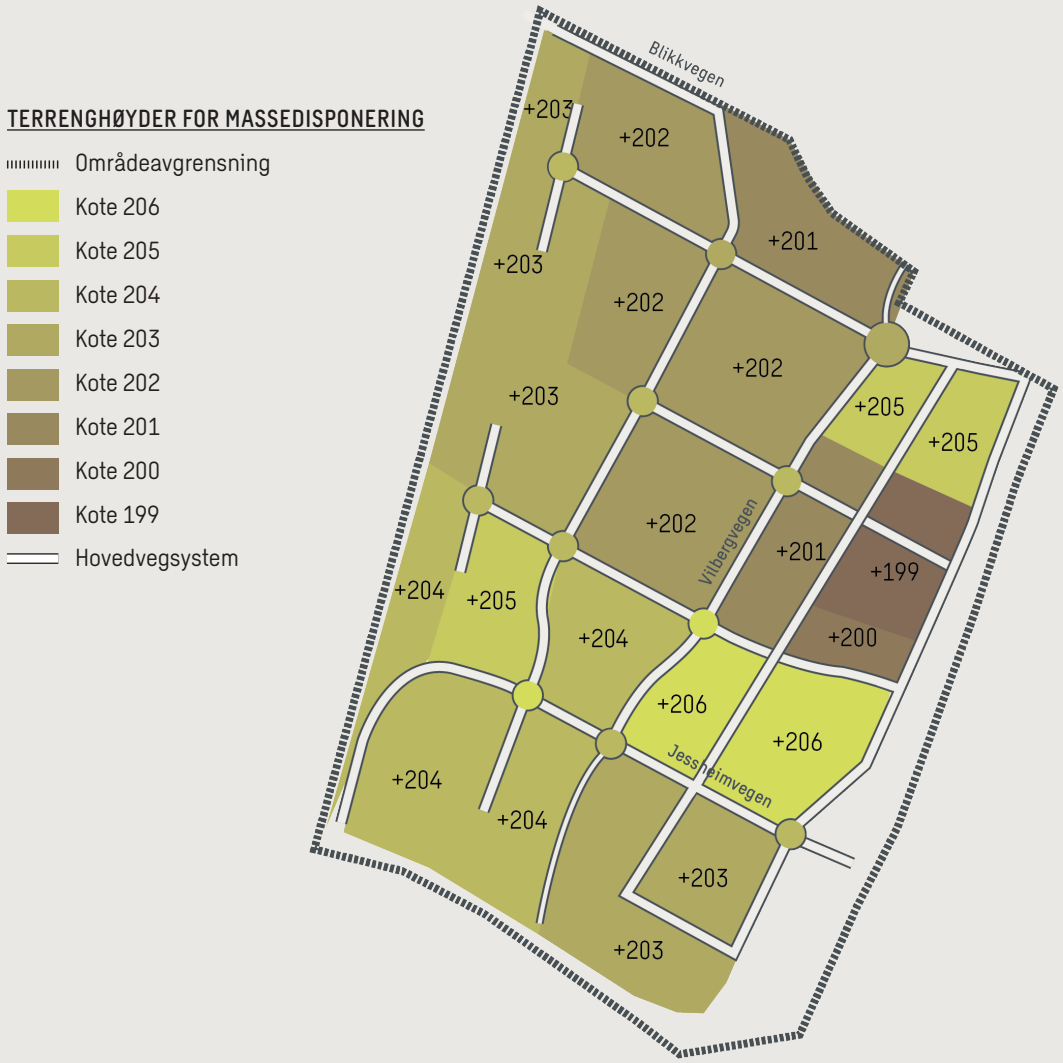
Ved fastsettelse av nye høyder innenfor planområdet er det tatt utgangspunkt i antatte dybder på drivverdige masser, høyder på nytt veisystem i møte med eksisterende veier og kryss samt forutsatt at veiene bør ligge noe over nytt framtidig terreng innenfor kvartalene. Høyder på veier og terreng er med på å bestemme hvor dypt rør og ledninger skal legges under bakken.

Alle ugressfrie overskuddsmasser uten forurensning skal benyttes til forming av et nytt og mer variert terreng innenfor gjeldende driftsområde, alternativt i andre områder av GNP.

Dersom svartlistede arter forekommer i området, skal det sikres at disse ikke spres ytterligere.

Toppmasser med humus, som avdekkes før masseuttak igangsettes, vil være et verdifullt vekstgrunnlag når ny grønnstruktur skal etableres. Toppmassene kan ved riktig mellomlagring også fungere som frøbank og bidra til en raskere og mer naturlig revegetering. Toppmassene bør legges ut i et ca. 10 cm tykt lag på planert, men ikke komprimerte undergrunnsmasser.

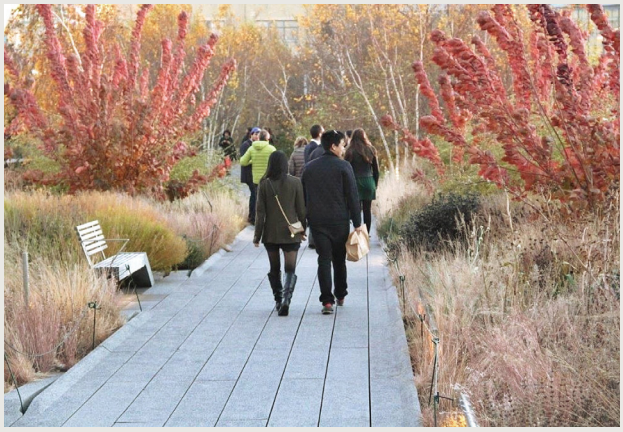
Prinsipper for fremtidige terrengformasjoner bør avklares i forbindelse med utarbeidelse av detaljreguleringsplaner og her vurderes også behov for tilførte masser. Innenfor hvert kvartal kan terrenget variere med +/- 1m, for å sikre avrenning av overvann, og det skal tilstrebes å opparbeide landformer som tilsvarer historisk terreng skapt av istiden.



FLORA OG FARGER

En flora med et naturlig og vilt preg skaper biomangfold og kan endre utseende gjennom årstidene

Hampton Court Palace - Piet Oudolf, Foto: RHS/Georgi Mabee



High line garden - Piet Oudolf, Foto: Gordon Hayward

STORMVANNSHÅNDTERING

Grøfter som drenerer og filtrerer skaper naturlige ledelinjer og attraktive uterom

Bioswale - Marlo Paris, DCBA Landscape Architecture

Solrødgård Water Treatment Plant- Henning Larsen Architects

LANDSKAP I ULIKE SESONGER

Fremtidige bygg vil være en stor del av landskapsbildet i næringsparken

Bratislava - Effekt

Arken walk - Kristine Jensen Tegnestue

RETNINGSLINJER

GRØNNSTRUKTUR

- Skal sikre forbindelser for gående og syklende, koble friluftsområder og tilrettelegge for variert bruk.
- Skal ha en bredde og en størrelse som gjør den velegnet som park og rekreasjonsareal.
- Det skal tilrettelegges for møteplasser og mindre "pocket parks" langs gater og veier.
- Det skal tilstrebes variasjon i grønnstrukturen; lavt og urbant i sør, høyere og tettere beplantning i nord.

VEGETASJON OG BEPLANTNING

- Eksisterende vegetasjon og beplantning skal bevares der det er mulig for å opprettholde størst mulig grad av biodiversitet.
- Revegetering av områder der det har vært gjennomført masseuttak skal igangsettes umiddelbart, og senest innen tre år, etter at masseuttak er avsluttet.
- Furu skal være det identitetsskapende treet på området. Furu vokser sakte, og disse skal derfor plantes så tidlig som mulig der de er tiltenkt.
- For å skape variasjon, samt for å forsterke vegetasjonssoner kan det plantes ulike arter og sorter av lauvtrær som bjørk, rogn og osp.
- Trær anbefales plantet innenfor byggegrenser mot veg, mens det i rabatter langs veg etableres annen egnet vegetasjon med lavere høyde.
- Grønnstruktur skal utformes i henhold til enhver tids gjeldende krav til universell utforming. Dette innebærer også at plantevalg på området tar nødvendige hensyn til allergikere.
- Alle kvartaler i GNP skal ha minimum 15% andel grønt inkludert «pocket parks» som skal ha tilgang til de større landskapsrommene i parken.
- Det skal sikres at svartlistede arter ikke spres.

OVERVANNSHÅNDTERING

- Det skal i størst mulig grad benyttes permeable overflater istedenfor asfalt der det er hensiktsmessig.
- Overvann fra kjøring- og parkeringsareal skal samles opp og renses ved hjelp av lokale tiltak som regnbed, rensedammer eller tilsvarende.
- All vann- og overvannshåndtering skal benyttes som en ressurs og som positive landskapselementer som også fremmer et biologisk mangfold.
- Infiltrasjonskapasitet etter masseuttak skal vurderes.
- Alt overvann skal håndteres iht. tretrinnsstrategien.

NÆRINGSPARKEN I FORSKJELLIGE ÅRSTIDER

- Det skal tilstrebes at all vegetasjon som etableres gir store variasjoner i farge, form og blomstringstid gjennom årstidene.

SKJØTSELSKRAV

- Det skal stilles høye krav til hensiktsmessig etablerings- og vedlikeholds-skjøtsel som sikrer og opprettholder ønsket kvalitetsnivå også i fremtiden.

MASSEDISPONERING OG TERRENG

- Drivverdige sand og grusmasser skal tas ut ned til fastsatt kotehøyde i henhold til godkjente driftsplaner og reguleringsplaner.
- Utforming og tilpasning av terreng etter uttak av drivverdige grusmasser skal sikre en helhetlig utforming av landskapet som har slektskap til det omgivende landskap.
- Lokalt gjenbruk av stedlige masser skal tilstrebes så langt det er mulig, ved å benytte masser i ulike terrengformasjoner, voller, murer, gabioner o.l.
- Grunnvannet skal sikres som drikkevann.

BEHOV FOR PLANER SOM AVTALES VED OPPSTARTSMØTE FOR DETALJREGULERING:

- Landskapsplan som beskriver sammenhenger mellom vegetasjon/beplantning og grønnstrukturer, materialvalg, belegg og overflater, dammer og kanaler for vann, belysning, møblering og kunstnerisk utsmykking.
- Plan for håndtering av blågrønn faktor.
- Planer for massedisponering og mellomlagring for hvert delområde.
- Prinsipper for framtidige terrengformasjoner.

Listen over planer er ikke uttømmende

7. SAMLET PLANGREP

Det samlede plangrepet skal sikre en attraktiv og konkurransedyktig Gardermoen Næringspark etterhvert som drivverdige løsmasser er tatt ut. Hovedprinsippene innebærer soneinndelte arealformål, volumer og høyder som konsentrerer seg rundt Jessheimvegen, effektive og attraktive mobilitetsårer og en grønnstruktur som binder sammen næringsparken med omkringliggende områder.

VEGER

Vegenes dimensjon skal legge til rette for fremtidig utvikling av næringsparken samtidig som oppbyggingen skal få flere til å gå, sykle og reise kollektivt.

BUFFERSONE

Buffersonen er tomtenes omsluttende areal fra formåls- eller nabogrenser og frem til vegen. Denne sonen skal bidra til helhetlige løsninger utomhus, som f.eks.: skilting og møblering, beplantning av trær, nødvendig grøntareal, transport av overflatevann mm.

HOVEDGRØNNSTRUKTUR OG TURVEG

Plangrepet inneholder et overordnet konsept for en velfungerende intern grønnstruktur som har forbindelser med de grønne naboområdene i sør, øst og i nord. Grønnstrukturen er sammenhengende og gjennomgående og skal sikre gode forbindelser for gående og syklende og tilrettelegge for variert bruk.

Hovedgrønnstrukturen skal ha senter rundt dødisgropen «Kjøltjerndumpa» i sentralområdet av GNP. Hovedgrønnstrukturen i GNP skal inneholde innslag av vann og blå elementer som aktivt inngår i den lokale overvannshåndteringen.

PILEGRIMSLEDEN

Pilegrimsleden gikk tidligere gjennom vestsiden av næringsparken, men per 2019 er denne lagt på østsiden av E6. Denne skal i framtiden reetableres langs hovedgrønnstrukturen.

KRITISKE KRYSNINGSPUNKT

For å sikre god mobilitet for gående, syklende og andre myke trafikanter må det gjøres vurderinger for planskilte kryss, særlig ved de kristiske krysningepunktene markert i temakartet.

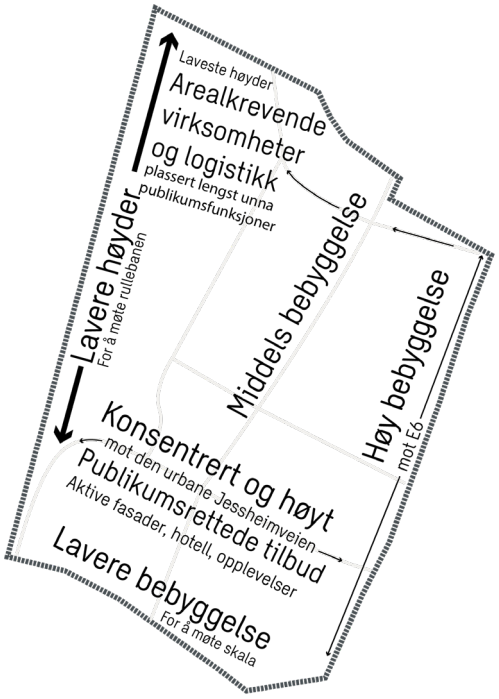
BYGGEFELT, HØYDER OG SNARVEGER

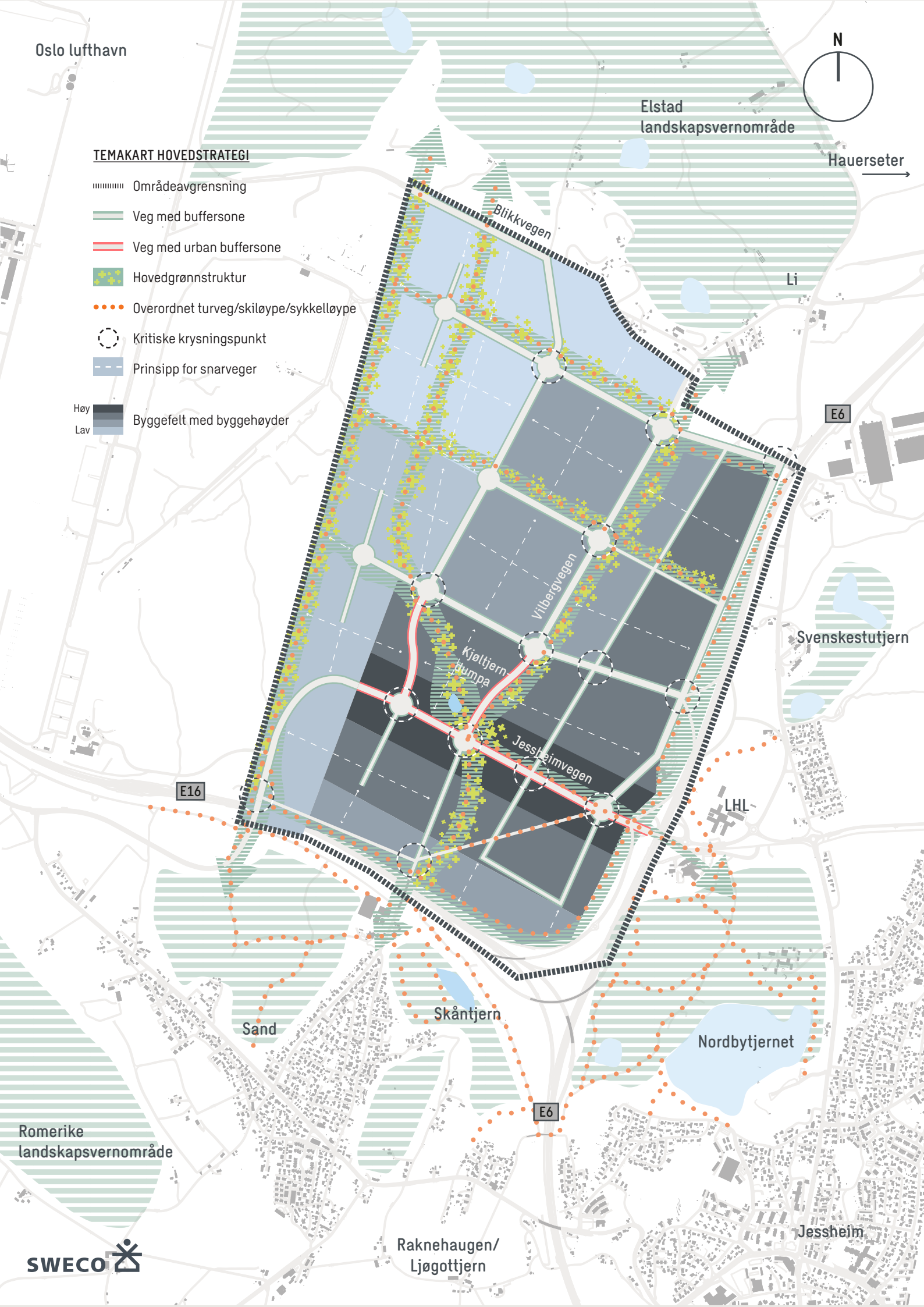
Byggefeltene er markert i ulike gråfarger avhengig av byggehøyde. I alle byggefelt skal det sikres snarveger igjennom feltene for å skape bedre mobilitet for gående og syklende samtidig som kvartalstrukturene ikke fremstår like massive.

Nærheten til Oslo lufthavn og flytrafikken skaper begrensninger for høyden i det vestlige delen.

Det åpnes opp for høyere utnyttelse av arealer langs kollektivtraseene. Kartet viser skjematiske prinsipper for høyder.

DIAGRAM FOR SAMMENHENG MELLOM FORMÅL, HØYDER OG TETTHET




Oslo lufthavn
N
Elstad
landskapsvernområde
Hauerseter
TEMAKART HOVEDSTRATEGI
Områdeavgrensning
Veg med buffersone
Veg med urban buffersone
Hovedgrønnstruktur
Overordnet turveg/skiløype/sykkelløype
Kritiske krysningspunkt
Prinsipp for snarveger
Høy
Lav
Byggefelt med byggehøyder
Blikkvegen
Li
E6
Vilbergvegen
Svenskestutjern
Kjøltjern
Humpa
Jessheimvegen
E16
LHL
Skåntjern
Sand
Nordbytjernet
E6
Romerike
landskapsvernområde
Raknehaugen/
Ljøgottjern
Jessheim
SWECO

8. PROSESS OG GJENNOMFØRING

Gardermoen Næringspark er stor og vil bli gradvis utviklet. Hvordan kan man sikre at plangrepet beskrevet i de tidligere kapitlene blir gjennomført på en god måte? For å påse at retninglinjene blir fulgt opp må det skapes forutsigbarhet i gjennomføringen og fleksible planer som tåler endring uten at det forringer hovedgrepet. Videre i dette kapittelet er det beskrevet elementer som sikrer robusthet over tid.

FORUTSIGBARHET

Denne planen skal bidra til å skape forutsigbarhet for så vel planmyndighet som grunneiere og eiendomsutviklere i all fremtidig planlegging og utvikling av Gardermoen Næringspark. Forutsigbarhet er ressursbesparende for alle parter og vil bidra til å sikre en mer bærekraftig utvikling av parken gjennom valg av løsninger som er koordinert og gjennomtenkt på et overordnet plan. Forutsigbarhet bidrar også til at helheten for området sikres, at bindinger og koblinger blir gjennomførbare og at økonomiske ressurser tilgjengelig for utvikling av området vil være lettere å kanalisere mot de riktige prioriteringer og løsninger. Dette sikrer en bedre kvalitet i gjennomføring og resultat. Tilfeldigheter skal unngås. Med forutsigbarhet sikrer man også fleksible løsninger.

FLEKSIBILITET

Fleksibilitet vil være avgjørende for at Gardermoen Næringspark er godt rustet for en fremtid vi per i dag ikke kan kjenne til. Teknologisk utvikling og klimaendringer er faktorer som vil påvirke bruken av parken over tid, og det vil dermed være avgjørende at denne planen gir rom for fleksibilitet til å møte disse utfordringene. Det må være rom for transformasjon og endret bruk av alle arealer som utvikles. Dette gir robuste løsninger som støtter opp om bærekrafts-mål og framtidige mål og krav til miljøvennlig utvikling. De forutsigbare og tydelige overordnede føringene vil gi rom for fleksibilitet i detaljplanleggingen, men fleksibilitet vil også skape avhengigheter.

AVHENGIGHETER OG TRINNVIS UTVIKLING

Dersom fleksibilitet og forutsigbarhet skal oppnås, må avhengigheter tydelig fremkomme i planleggingen. Ved videre reguleringer av planområdet skal det derfor utarbeides mer detaljerte faseplaner som beskriver etapper av utviklingen og utbyggingen på området, og dermed sikrer at avhengigheter tydelig fremkommer i en tidlig fase. Dette vil være spørsmål som berører for eksempel veghierarki og avkjøringer fra motorvei og kryss, kritiske krysningspunkter innad på området, koblinger i grønnstruktur og rekkefølgekrav. Tydeliggjøring av disse avhengigheter vil gi rom for fleksible løsninger og dermed skape forutsigbarhet i prosessene. Dette kan gjøres i planbeskrivelsen og gjennom rekkefølgebestemmelser.

Denne strategiske planen gir føringer på et overordnet nivå og definerer prinsipielle rammer for videre utvikling av Gardermoen Næringspark. Temaene som gjennomgås er viktige forutsetninger for å sikre totaliteten i parken frem mot 2070. Det vil likevel være overordnet viktig at parken oppnår ønsket attraktivitet gjennom hele utviklingen. Dette medfører behov for trinnvis utvikling av delområder, og disse må isolert sett opparbeides som brukervennlige områder samtidig som de forberedes for en større sammenheng. Veier og grønnstrukturer vil utgjøre viktige koblinger mellom den trinnvise utviklingen, og det må til enhver tid sikres at disse er gjennomførbare.

OMRÅDEOVERGRIPENDE TILTAK

Det legges opp til at infrastruktur som veier, broer, underganger, grønnstruktur/parker, turveier og plasser finansieres av grunneiere og videre utbygging. Dette må sikres i reguleringsbestemmelser og eventuelle utbyggingsavtaler i videre detaljplanprosesser på delområdenivå.

Nye detaljreguleringer vil få rekkefølge-bestemmelser om bidrag fra utbyggerne til overordnet infrastruktur som V23-krysset med veglenker etter avtaler med Statens vegvesen/ fylkeskommunen.

FASEPLANER

Ved videre detaljreguleringer av planområdet skal det beskrives mer detaljerte faseplaner som omhandler etapper av utviklingen og utbyggingen på delområder i GNP. Hensikten er å sikre at avhengigheter tydelig fremkommer i en tidlig fase av utviklingen og på denne måten skaper mer forutsigbarhet for reguleringsmyndighet, grunneiere og utviklere.

Avhengigheter berører for eksempel veihierarki og avkjøringer fra motorvei og kryss, kritiske krysningspunkter innad på området, koblinger i grønnstruktur og rekkefølgekrav.

Overordnede føringer i alle de følgende fasene skal være:

- Sikre infrastruktur
- Sikre grønnstruktur
- Sikre kvalitet og estetikk

Overordnet fasebeskrivelse som er gjeldende for hvert enkelt delområde og kvartal:

Fase 1: Masseutvinning i henhold til gjeldende krav

Fase 2: Sikre grunnvann og naturlig terreng i henhold til gjeldende føringer

Fase 3: Sikre kvalitet og estetikk i henhold til gjeldende føringer

Fase 4: Etablere infrastruktur i henhold til gjeldende føringer

Fase 5: Etablere og sikre grønnstruktur med koblinger i henhold til gjeldende føringer

Fase 6: Etablere bebyggelse med stor grad av fleksibilitet for å møte fremtiden

VEIEN VIDERE

Gardermoen Næringspark skal i fremtiden fremstå som en attraktiv, fremtidsrettet og levende næringspark.

For at næringsparken skal bevare sin attraktivitet på veien mot fremtiden, er det viktig at den også fremstår fremtidsrettet underveis i prosessen. Dette innebærer å være ydmyk for fremtidens forandringer i kombinasjon med et innovativt og kreativt blikk mot nye og uforutsette utfordringer. Det å være fleksibel samtidig som man skaper forutsigbarhet vil være en krevende oppgave, men det vil handle om å ha en overordnet oversikt og kontroll med prosessen. Det handler om å ta eierskap og det vil innebære et stort ansvar for alle aktører som i fremtiden skal engasjeres i utviklingen mot en levende næringspark.

BÆREKRAFT

I et femtiårs perspektiv vil mye forandre seg, men begrepet bærekraft vil bestå. Bærekraftig utvikling innebærer en utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov.

Bærekraftig utvikling består av tre dimensjoner som også gjelder for Gardermoen Næringspark.

Det økonomiske aspektet vil i stor grad danne grunnlaget for parkens eksistens. Uten næringsinteresser som er villige til å investere tid og penger i utviklingen, vil det heller ikke være noe grunnlag for en næringspark. Næringsutvikling skaper arbeidsplasser og ytterligere aktivitet som er viktige grunnlag for de sosiale forhold i næringsparken. Uten de sosiale forhold vil ikke parken være levende. Næringsparken har et overordnet mål om å skape en grønnstruktur som tar hensyn til et mangfold av mennesker og samtidig være viktig for en god håndtering av fremtidens miljø og klimautfordringer. For å realisere en ønsket utvikling av landskap og grønnstrukturer vil det avhenge av et godt samarbeid mellom alle næringslivsinteressene og øvrige aktører på området.

Et bærekraftig perspektiv vil derfor være avgjørende for at GNP skal fremstå attraktiv og levende i kombinasjon med fremtidens mange muligheter og utfordringer. På denne måten vil også kommende generasjoner få glede av en god næringspark som Norge er stolt av.

Fremtiden er full av muligheter!

REVIDERING AV «STRATEGISK PLAN FOR GARDERMOEN NÆRINGSPARK»

Denne planen skal være overordnet og langsiktig, men også gjennomførbar. Som følge av at området er i kontinuerlig utvikling vil det være behov for oppdateringer og revideringer med jevne mellomrom. Det skal derfor gjennomføres en vurdering av behov for oppdatering av den strategiske planen ved hver kommuneplanrevisjon.

En attraktiv og levende Gardermoen næringspark

Opphavsrett til diagrammer og øvrige illustrasjoner SWECO