



SAKSUTSKRIFT

Utv.saksnr	Utvalg	Møtedato
213/16	Hovedutvalg for overordnet planlegging	01.11.2016

OMRÅDEREGULERINGSPLAN FOR STASJONSOMRÅDET OG RÅDHUSPLASSEN PÅ JESSHEIM - 1. GANGSBEHANDLING

Vedtak

Forslag til områdereguleringsplan for stasjonsområdet og rådhusplassen, med plankart datert 30.09.2016, reguleringsbestemmelser datert 11.10.2016, og planbeskrivelse med konsekvensutredning datert 05.10.2016, legges ut til offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

Det bes spesielt om at de tre alternativene for plassering av bussterminal vurderes i høringen. Endelig valg tas ved sluttbehandling.

Kryssing av jernbanesporene reguleres i form av overgang.

Følgende arealplaner oppheves helt eller delvis ved vedtak av ny plan:

Planer som oppheves i sin helhet:

- Bebyggelsesplan for Gnr. 135 Bnr. 298, Rådhusomtå, Jessheim. Rådhusutvidelse og kulturbygg (PlanID 191-B3, vedtatt 13.08.1997).

Deler av følgende arealplaner oppheves ved overlapp:

- Reguleringsplan for Søndre del av Jessheim Næringspark med ny tverrveg fra Ringvegen til Rv.174 (PlanID 288, vedtatt 02.02.2009).
- Reguleringsplan for kvartal 5 og 6, Jessheim sentrum (PlanID 267, vedtatt 25.02.2007).
- Jessheim sentrum (PlanID 191, vedtatt 20.10.1997).
- Saga Atrium med Sagaparken (PlanID 335, vedtatt 31.03.2014, m.e. 15.12.2014).
- Dampsaga sør (Plan ID 270, vedtatt 11.06.2007).
- Gotaasgården (plan ID 249, vedtatt 29.08.2005).
- Jessheim Nord (plan ID 292, vedtatt 28.09.2009).

Rett utskrift

Kurt O. Kristoffersen
Formannskapssekretær

Sendt: Saksbehandler for videre forføyning.

Saksprotokoll i Hovedutvalg for overordnet planlegging - 01.11.2016

Behandling:

Av 11 representanter var 11 til stede medregnet møtende vararepresentanter.

Votering: Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

INNSTILLING

Forslag til områdereguleringsplan for stasjonsområdet og rådhusplassen, med plankart datert 30.09.2016, reguleringsbestemmelser datert 11.10.2016, og planbeskrivelse med konsekvensutredning datert 05.10.2016, legges ut til offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

Det bes spesielt om at de tre alternativene for plassering av bussterminal vurderes i høringen. Endelig valg tas ved sluttbehandling.

Kryssing av jernbanesporene reguleres i form av overgang.

Følgende arealplaner oppheves helt eller delvis ved vedtak av ny plan:

Planer som oppheves i sin helhet:

- Bebyggelsesplan for Gnr. 135 Bnr. 298, Rådhusomtå, Jessheim. Rådhusutvidelse og kulturbygg (PlanID 191-B3, vedtatt 13.08.1997).

Deler av følgende arealplaner oppheves ved overlapp:

- Reguleringsplan for Søndre del av Jessheim Næringspark med ny tverrveg fra Ringvegen til Rv.174 (PlanID 288, vedtatt 02.02.2009).
- Reguleringsplan for kvartal 5 og 6, Jessheim sentrum (PlanID 267, vedtatt 25.02.2007).
- Jessheim sentrum (PlanID 191, vedtatt 20.10.1997).
- Saga Atrium med Sagaparken (PlanID 335, vedtatt 31.03.2014, m.e. 15.12.2014).
- Dampsaga sør (Plan ID 270, vedtatt 11.06.2007).
- Gotaasgården (plan ID 249, vedtatt 29.08.2005).
- Jessheim Nord (plan ID 292, vedtatt 28.09.2009).

Ullensaker, 18.10.2016

Erlend Eggum
kommunaldirektør

- Saksbehandler: Atle Sander
Vedlegg:
1. Forslag til plankart, datert 30.09.2016.
 2. Forslag til reguleringsbestemmelser, datert 11.10.2016.
 3. Planbeskrivelse med konsekvensutredning og ROS-analyse, datert 05.10.2016.
 4. Situasjonsplan, datert 10.08.2016.
 5. Innkomne uttalelser til planprogram og planoppstart, med rådmannens kommentarer, 05.11.2013.

Relevante

- saksdokumenter:
- Byplan Jessheim, vedtatt 16.6.2014
 - Juryrapport for arkitektkonkurransen for tverrforbindelse ved Jessheim stasjon, 26.5.2014
 - Arkitektkonkurranse for krysning av jernbanen på Jessheim, oppnevning av jury, saksutskrift i HOP-sak 8/14, 20.1.2014
 - Planprogram for stasjonsområdet og rådhusplassen, vedtatt 25.11.2013
 - Fastsettelse av planprogram for stasjonsområdet og rådhusplassen, HOP-sak 246/13, datert 25.11.2013
 - «Midt i Jessheim», rapport forprosjekt Asplan Viak (2010)

SAMMENDRAG

Formålet med planen er å legge til rette for utvikling av kollektivknutepunktet og bymessig transformasjon og fortetting som styrker offentlige gater og byrom i Jessheim sentrum. Planen åpner for en utnyttelse til sentrumsformål inntil 300 % BRA i rådhuskvartalet og langs jernbanen, i tillegg til to mindre områder på hver side av Ringvegen ved krysset med Henrik Bulls veg. Det er krav om detaljreguleringsplaner for utbyggingsområdene, og der fastsettes også byggehøyder. Krav fra Byplanen/kommuneplanen når det gjelder parkering, uteareal, støy og estetikk videreføres. Områdereguleringsplanen fastsetter de store linjene, mens detaljene må løses gjennom situasjonsplaner og detaljreguleringsplaner

Rådmannens foreslår høring av flere alternativer når det gjelder bussterminal: Dagens plassering, gateterminal i Ringvegen og nord for stasjonen. Når det gjelder jernbanekryssing er alternativene over- eller undergang utredet. Rådmannen anbefaler overgang.

Planen legger til rette for flere byrom; Rådhusplassen, Stasjonsparken og gatetun i Ringvegen foran stasjonen. Disse kan anlegges uten detaljregulering. I tillegg vil Rådhusparken kunne få en annen utforming ved eventuell utbygging av Rådhuskvartalet. Stasjonsbygningen er fredet, mens pakkhuset og deler av vestre fløy av Rådhuset reguleres til bevaring av kulturmiljø. En rekke infrastrukturløsninger må på plass før utbygging, i tillegg til felles plan for parkering og infrastruktur under bakken.

Rådmannen anbefaler at planforslaget slik det nå foreligger, med tre alternativer til bussterminal og overgang for kryssing av jernbanesporene, legges ut til offentlig ettersyn.

SAKEN GJELDER

Forslag til områderegeringsplan for stasjonsområdet og rådhusplassen på Jessheim legges fram for Hovedutvalget for overordnet planlegging (HOP) for utleggelse til offentlig ettersyn. Planforslaget består av plankart, planbestemmelser og planbeskrivelse med konsekvensutredning og ROS-analyse.

Planforslaget bygger på

- Planprogrammet for stasjonsområdet og rådhusplassen, vedtatt den 25.11.2013 (HOP-sak 246/13).
- Byplan for Jessheim (vedtatt 16.06.2014)
- Arkitektkonkurranse for tverrforbindelse på Jessheim stasjon (HOP-sak 8/14, datert 20.01.2014), som ble gjennomført våren 2014
- Tidligere arbeid i forbindelse med forprosjektet «Midt i Jessheim» (2010).

Hensikten

Formålet med planen er å legge til rette for utvikling av kollektivknutepunktet og bymessig transformasjon og fortetting i Jessheim sentrum som styrker offentlige gater og byrom, herunder Rådhusplassen som en sentral fest/seremoniplass. Dette er i samsvar med målsettinger fra Byplanen om å sikre og styrke Jessheim som et attraktivt, levende og trygt bysentrum, med gode og inkluderende møteplasser for opplevelse, aktivitet og refleksjon. Byens langsiktige behov for offentlige byrom og funksjoner skal ivaretas. Områderegeringsplanen fastsetter de store linjene, mens detaljene om utforming, byggehøyder, estetikk m.m. skal løses gjennom situasjonsplaner og detaljreguleringsplaner.

Planprosess

Planprogrammet ble fastsatt av HOP den 25.11.2013 (HOP-sak 256/13). Det er i etterkant utført arbeid med utredninger og planforslag. HOP vedtok å utsette saken da planen ble fremmet for 1.gangsbehandling den 27.04.2015. Etter den tid har det vært flere møter og kommunikasjon med aktørene. Noen endringer er foretatt. Da det har vært utfordrende å oppnå enighet mellom aktørene om detaljene, har rådmannen valgt å gjøre områderegeringsplanen mer overordnet enn opprinnelig tenkt. Det er viktig å få vedtatt planen, slik at aktørene som er klare for å gå videre med detaljreguleringsplaner eller utvikling av enkeltområder, kan sette i gang, selv om alle detaljer innenfor områderegeringsplanen ikke er fastsatt. Det tas sikte på sluttbehandling av områderegeringsplanen vinter 2017.

Medvirkning

Sentrale aktører og grunneiere i området har fulgt planarbeidet i form av arbeidsgruppe med jevnlig møter og mulighet til å komme med innspill. I gruppen har Statens vegvesen, Jernbaneverket, Akershus fylkeskommune og ROM Eiendom deltatt. Harald Kværner

Eiendom AS har blitt holdt orientert om planarbeidet, senest i et møte i mai 2016, og deltatt i arbeidsgruppens møter fra høsten 2014. Ruter har også deltatt i møter underveis. Reguleringsplanen er utarbeidet av Asplan Viak på oppdrag fra Ullensaker kommune.

Innspill fra barn og unge, Eldrerådet og Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne fra medvirkningsprosessene for Byplanen har dannet grunnlag for arbeidet med byrom og møteplasser, sikring av barn og unges interesser og universell utforming. I forbindelse med arkitektkonkurransen ble det gjennomført to utstillinger i 2014; i kulturhuset og på stasjonen.

Innkommne merknader til varsel om planoppstart

Planprogrammet ble lagt ut til offentlig ettersyn sammen med varsel om planoppstart 21.06.2013. Merknadene som kom ble oppsummert og kommentert ved fastsettelse av planprogrammet den 25.11.2013. Notat om dette ligger vedlagt. Da det nå har gått 3 år og mye har skjedd av kommunikasjon og møter mellom aktørene, så er ikke merknadene ytterligere kommentert. Planforslaget imøtekommer mange av merknadene.

Om planforslaget

Planområdet omfatter Jessheim tog- og busstasjon, rådhusplassen med rådhuset, kulturhuset, parkeringshuset "Ormen Lange" og dagens innfartsparkering langs jernbanen. I tillegg sporområdet, et mindre boligområde nord for Henrik Bulls veg (Tverrvegen) og et begrenset område ved Sagaparken, øst for jernbanen. Planområdet er på ca. 77,5 dekar.

I planforslaget foreslås blant annet følgende formål: *sentrumsformål, kollektivterminal/ kollektivanlegg, samferdselsanlegg kombinert med sentrumsformål, torg, gatetun og park.* Dette er ment å sikre fleksibilitet i forhold til framtidig utvikling i Jessheim sentrum. For utbyggingsformålene stilles det krav om detaljreguleringsplan. Utnyttelsesgraden settes til maks 300 % BRA, mens byggehøyder og andre krav til blant annet byggegrenser avklares nærmere i detaljreguleringene. For parkering, uteareal, støy m.m. videreføres kravene fra Byplanen/kommuneplanen.

Fra veg til gate og lokalisering av bussterminal: Ringvegen foreslås med et endret tverrsnitt mellom Henrik Bulls veg og Furusethgata med brede fortau, tosidig sykkelfelt og trekker. Totalt reguleres en bredde på 23 m. Denne sentrale strekningen av Ringvegen endres fra veg til bygate, med muligheter for å bygge tett inntil. Et av alternativene for bussterminal er som gateterminal i Ringvegen. Dette forslaget gir mer areal til næring/bolig på øvrige areal, og eliminerer dagens utfordrende bussatkomst inn til bussterminalen. Det andre alternativet for bussterminal er å fortsette med dagens plassering. Det tredje alternativet er å anlegge bussterminal sør i SAA2, det vil si nord for kommende jernbanekryssing (på deler av dagens p-areal). Da brukes areal som allerede inngår i kollektivknutepunktet, uten å beslaglegge mer offentlig veggrunn. Rådmannens syn er at kollektivaktørene må finne plass til tog- og bussterminaler på egen grunn. Dettets synes godt mulig å få til, og bør prioriteres foran eventuelle ønsker om å bygge bolig/næring på disse arealene.

Kryssing av jernbanesporene for mye trafikanter: I planforslaget er det utredet to alternative løsninger for kryssingen for myke trafikanter på Jessheim stasjon, jf. vinnerforslaget i arkitektkonkurransen. Siden det er gjennomført en arkitektkonkurranse, er begge alternativene beskrevet i planmaterialet som sendes på høring. Kryssing av jernbanen på stasjonsområdet er et viktig grep som vil sette preg på Jessheims identitet og framtidige utvikling som by. Rådmannen går allerede nå inn for overgang, og det er dette alternativet som høres formelt selv om begge alternativ følger saken.

Byrom: Det er fire byrom med ulike karakter innenfor planområdet: Rådhusplassen, to parkområder (stasjonsparken og rådhusparken) og gatetunet som planlegges i krysset mellom Ringvegen og Furusehgata. Det sistnevnte området skal koble sammen områdene øst og vest for jernbanesporene. Det legges til rette for etablering av gatetun, med eventuelt muligheter for såkalt «shared space», som er et grep som likestiller gående, syklende og biler f.eks. forbindelse med en plass/gatetun/byrom. Shared space eller en annen utforming av gatetunet må avklares nærmere mellom partene gjennom en situasjonsplan i forkant av byggesøknad. Vann foreslås som et felles element for rådhusplassen og stasjonsparken, gjennom ulike former for installasjoner.

Parkering: Parkeringsplassene skal legges under bakken eller i parkeringshus. Det åpnes for parkeringskjeller under hele planområdet gjennom bestemmelsene. Dette krever en samlet plan for parkering, og det må være muligheter for sammenkobling av flere p-kjellere dersom de bygges til ulik tid. Planen må vise atkomster og sammenkoblingsmuligheter. Rådmannen vurderer at det er mest hensiktsmessig at kommunen selv tar ansvar for å utarbeide en helhetlig VA plan for sentrum, herunder må mulighetene for p-anlegg under bakken, adkomster mv. innpasses. Dette vil bli fulgt opp i budsjettforslag for 2017. Grunneiere og vegmyndigheter, inkludert Jernbaneverket må selv detaljere ut løsningene før det blir aktuelt å bygge parkering eller kulverter under bakken på de respektive eiendommene. Innfartsparkeringen på bakkeplan foreslås videreført med minst 240 parkeringsplasser.

Mer detaljer om planforslaget står i planbeskrivelsen.

Planstatus

Byplan Jessheim

Området omfattes av gjeldende Byplan, og følger opp sentrale føringer, herunder at trafikkveksten skal tas i form av gange, syklende og kollektivtrafikk, Jessheim skal ha et tydelig sentrum med nødvendige funksjoner, gode byrom og trivelige møteplasser og Jessheims identitet skal styrkes gjennom opprettholdelse og utvikling av viktige akser og siktlinjer.

Det foreslås følgende endringer i f.h.t. Byplanen:

- Det foreslås *sentrumsformål* for rådhuskvartalet (inkludert parkeringsområder og rådhusparken) og boligområdet nord for Henrik Bulls veg/Tverrvegen (K7). I Byplanen er disse områdene avsatt til tjenesteyting, samferdselsanlegg og kombinert bebyggelse og anleggsformål.
- Det foreslås samferdselsanlegg kombinert med sentrumsformål for området mellom Ringvegen og jernbanesporene (baneformål P1 og P2 i Byplanen).
- Dagens rundkjøring ved jernbanestasjonen endres til et gatetun.

Dette sikrer at de overordnede føringene som ligger i Byplanen og er i samsvar med nasjonale/regionale føringer om høy utnyttelse ved kollektivknutepunkt. Rådhuset ble i liten grad vurdert og belyst i arbeidet med Byplanen. Planforslaget åpner for utviklingsmuligheter på rådhuset i f.h.t. framtidig behov (økt utnyttelsesgrad og bredere formål), samt utvikling av tilgrensende områder. Dette vurderes i sum å være i samsvar med føringer i Byplanens § 6.2.

Forholdet til eksisterende reguleringsplaner i området:

Avgrensingen av planområdet er tilpasset flere gjeldende reguleringsplaner som grenser til planområdet, men overlapper også deler av noen planer. Der det er overlapp foreslås eldre planer opphevet. Se planbeskrivelsen for fullstendig oversikt. Til sluttbehandling må planavgrensningen sør for Sagaparken avklares ved den opparbeidete snuplassen.

VURDERINGER/DRØFTINGER

Plankrav og detaljeringsgrad mv.

Det stilles krav til detaljreguleringsplan for alle områder avsatt til bebyggelse, unntatt Pakkhuset-BS5. Det var innledningsvis i planarbeidet en intensjon om å detaljere enkelte områder slik at utbygger kunne gå direkte til byggesak. Innspill i planprosessen og ulike interesser aktørene i mellom, har pekt på behovet for detaljreguleringsplaner. Det er flere komplekse problemstillinger som det ikke har vært mulig å avklare i tilstrekkelig grad. Dette gjelder spesielt forhold knyttet til byggegrenser, kollektivknutepunkt, samt forholdet mellom stasjonsfunksjonene og tilgrensende bebyggelse og byggehøyder.

For torg, gatetun, gater og parker kan det gis tillatelser til tiltak etter at situasjonsplaner og samlet plan for parkeringsanlegg (§ 1) er utarbeidet og godkjent. Byplanen eller kommuneplanens bestemmelser skal gjelde for blant annet uteoppholdsarealer, parkeringskrav, støy, estetikk med mer. Dersom Byplanen eller kommuneplanen er revidert for detaljreguleringsplaner fremmes, så skal eventuelt nye føringer legges til grunn.

Undergang eller overgang ved Jessheim stasjon

Kryssingen for gående og syklende ved Jessheim stasjon er i planbeskrivelsen vist både som undergang og overgang, jf. alternativene fra vinnerforslaget («Puls» fra Pir II) i arkitektkonkurransen i 2014. Med bakgrunn i de store kostnadsulikhetene i alternativene, høy grunnvannstand i området, ref. erfaringene fra kulverten i Henrik Bullsveg, og politiske signaler i etterkant av arkitektkonkurransen, er det kun overgang som legges på høring og anbefales av rådmannen. Planmaterialet vil bli oppdatert til sluttbehandling, men rådmannen finner at det er hensiktsmessig å synliggjøre i høringen at to alternativ har vært utredet.

Juryen i arkitektkonkurransen våren 2014 vurderte at byen vil være best tjent med en undergang. Juryen besto av representanter fra Jernbaneverket, Statens vegvesen, Akershus fylkeskommune, ROM Eiendom og kommunen ved politisk og administrativ ledelse. Juryens vurdering var som følger: *«en undergang vil gi Jessheim en naturlig og tilnærmet trinnfri bevegelse/forbindelse mellom Rådhus siden og Dampsagområdet samtidig som det skaper et byrom som kan gi økt aktivitet på stasjonsområdet. (...) Juryen er innforstått med at det er en vesentlig dyrere investering å etablere undergang fremfor overgang, men juryen peker på at man må se løsningen/prosjektet som en fremtidsrettet, samfunnsmessig investering».* Akershus fylkeskommune kommet med anbefaling om undergang, dette av hensyn til det historiske miljøet rundt stasjonen.

Rådmannen vil bemerke at juryen kom med sin anbefaling om undergang før kommunen fullt ut hadde erfart utfordringene med kulverten i Henrik Bullsveg.

En bru kan forsterke barrierevirkningen og være mer krevende å utforme i forhold til universell utforming. Hensynet til bevaringsverdig bebyggelse, herunder den fredede stasjonsbygningen, vil kunne være vanskeligere å ivareta med en bru. Det er imidlertid lavere kostnader knyttet opparbeidelse av en bruløsning. Dette blant annet som følge av høy grunnvannstand i sentrum, som kan gi betydelige høyere kostnad for undergang. En overgang vil beslaglegge mindre areal, og dermed spares mer av Sagaparken og gatetunet på vestsiden kan brukes til «buss for tog» og andre behov på stasjonen. Det er behov for en rask avklaring, da utbygging på Saga Terrasse har kryssingen som et rekkefølgekrav ved bygging av flere enn 200 boliger. Utbygger her er interessert i å få bygd en overgang, og det er viktig at brua blir en permanent overgang med høy kvalitet. Dette krever bidrag fra flere aktører, og det er viktig at dette arbeidet starter opp. Kryssing for myke trafikanter i dette området er et svært viktig byutviklingsgrep for Jessheim, og bør vurderes fra flere forhold enn kun funksjonalitet.

Bruløsningen må utformes som et positivt bidrag til byen og det historiske miljøet på stasjonen.

Kollektivknutepunktet - lokalisering av bussterminal og stasjonsfunksjoner

Bussterminal foreslås utviklet på dagens plassering, som gateterminal i Ringvegen eller på dagens parkeringsplass nord for stasjonen. Rådmannen ønsker tilbakemeldinger på disse løsningene, særlig i forhold til hvilket grep som best vil skape et velfungerende kollektivknutepunkt og sikre framkommelighet for buss innenfor planområdet. Dersom det skal være bussterminal i vegen, kan det medføre at denne delen av Ringvegen kun kan forbeholdes busser. Dette vil igjen gi utfordringer med tanke på bilatkomst for parkering, gjennomkjøring og kiss'n ride. En gateterminal i Ringvegen vil vanskelig la seg etablere før andre omkjøringsmuligheter på Jessheim er på plass.

For å sikre tilstrekkelige arealer til framtidige stasjonsfunksjoner, er dagens innfartsparkering ved stasjonen regulert til samferdselsanlegg kombinert med sentrumsformål (SAA2 og SAA3). Jernbaneverket har krevd 30 m byggegrense på vestre side av jernbanesporet i områdereguleringen. Fordeling av arealer mellom funksjonene må avklares i detaljreguleringsplan. Når behovet for stasjonsfunksjoner er avklart, må det være mulig å diskutere en annen byggegrense enn 30 m.

Trafikkløsninger

Prioritering av gående og syklende

I planforslaget legges det til rette for over 600 parkeringsplasser for sykkel, hovedsakelig knyttet til stasjonsområdet. Deler av dette kan løses i form av innendørs sykkelparkeringshus. Videre foreslås Ringvegen innenfor planområdet utformet med en bredde på 23 m, noe som vil gi mulighet for fleksible løsninger i framtiden mht. tilrettelegging for sykkel, korttids gateparkering mv uansett om det blir gateterminal for buss her eller ikke.

Gatetun på dagens rundkjøring ved stasjonen, er et grep som prioriterer gående og syklende i sentrum. Byrommet utformes for lav fart, og eventuelt som «shared space» med like rettigheter og plikter for alle trafikantene, inkludert biler. Det er også mulig med lav kantstein eller opphevet/steinbelagt kjørebane som markerer skille mellom kjørebane og areal for myke trafikanter. Hvordan gatetunet, vil fungere i praksis, vil i stor grad også avhenge av kryssingen ved stasjonen. Detaljer avklares gjennom samarbeid mellom aktørene om situasjonsplanen før opparbeidelse.

Framkommelighet for buss

Det settes av arealer til utvidelse til to felt i innkjøring fra Gotaasalléen mot Algarheimvegen, dette gir mulighet for en nødvendig økning i kapasitet i rundkjøringen. Dette er også positivt for å forbedre framkommelighet for buss innenfor planområdet. Gatetun-løsningen som det legges til rette for i Ringvegen og en stenging av Rådhusplassen for gjennomkjøring, gir også mindre biltrafikk i området og derfor bedre framkommelighet for busstrafikken. For alternativet gateterminal for buss i Ringvegen, må det vurderes om Ringvegen må stenges for gjennomkjøring med privatbiler. Hva som er gjennomførbart mht. trafikk- og bussløsning i sentrum avhenger i aller høyeste grad av når omkjøringsvegen sørøst bygges.

Innfartsparkeringen foreslås videreført med minst 240 parkeringsplasser. Dette er antallet kommunen har forholdt seg til basert på tilbakemeldinger fra Jernbaneverket de siste årene. Jernbaneverket har fått en dispensasjon og midlertidig tillatelse til å opparbeide 264 p-plasser, men med avsatt plass til gatetun og gangbru, så blir dagens parkeringsareal redusert. Jernbaneverket ønsker nå å sikre 264 varige plasser. Rådmannen mener det ikke er i tråd med fremtidsrettet byutvikling å øke innfartsparkeringen på Jessheim. Dette er heller ikke i

samsvar med Strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo og Plansamarbeidet for Oslo og Akershus da det øker biltrafikken til Jessheim sentrum. Strategien går ut på økt innfartsparkering på holdeplassene Hauer seter eller framtidig Nordby Nord.

Trafikkmodell

De foreslåtte løsningene må sees i sammenheng med øvrig gatebruk i Jessheim sentrum, og med Jessheim i regionen. Planforslaget inneholder løsninger som reduserer framkommeligheten for biltrafikk i både Ringvegen og Furusetgata. Statens vegvesen har gjennomført arbeid med trafikkmodell for Jessheim i 2015. Det er behov for en analyse og et helhetlig grep for et framtidsrettet veg – og gatenett i og rundt Jessheim. Det foreligger en rapport fra arbeidet i 2015 som kan være noe av grunnlaget for et slikt arbeid.

Utbygging, høyder og utnyttelse

Planforslaget legger til rette for blant annet utbygging på rådhuskvartalet (BS1, BS2 og BS3), nord for Henrik Bulls veg (BS4), mellom Ringvegen og jernbanen (SAA2-3) og over dagens bussterminal (SAA1). Dette for å sikre muligheten for å skape mer kompakt sentrum og definere byrommene og gatene. For alle utbyggingsområdene foreslås en utnyttelsesgrad på maks 300 % BRA.

Det foreslås å utsette avklaring om byggehøyder til detaljreguleringene, men det settes krav i bestemmelsene om at høydene skal være varierte, sikre god arealutnyttelse og samtidig ta hensyn til bebyggelsen som er fredet eller regulert til bevaring. Også solforholdene på torg og i parker skal det tas hensyn til. Etter som områdene rundt bebygges, som Saga terrasse, Skovly, Sentrumshagen og tilbygg på Fakkelsenteret/Storsenteret, vil en kunne få en mer konkret høydediskusjon. Illustrasjonene i planbeskrivelsen viser høyder tilsvarende 3-6 etasjer, og er kun ment for å illustrere volum- og romdannelser.

Hensyn til bevaringsverdig bebyggelse

Stasjonsbygningen er fredet, og regulert i henhold til dette. Pakkhuset reguleres med hensynsone bevaring, og har verneklasse VK2 i kulturminnevernplanen. Hensynet til stasjonsbygningen er ivaretatt gjennom bestemmelser om avtrapping av høyder på nabobebyggelsen. Siktlinjen mellom stasjonsområdet og Herredshuset blir brutt med utbygging over 1 etasje på SAA1. Disse siktlinjene er utfordrende allerede i dag: Med løv på trærne er det vanskelig å se fra den ene bygningen til den andre.

Stasjonsparkens historiske og identitetsskapende verdi tas vare på ved å videreføre parkens grønne areal med store trær. I bestemmelsene presiseres det at parken skal utvikles med moderne og funksjonelle løsninger som også ivaretar forbindelser gjennom stasjonsområdet. Her vil den valgte løsningen på kryssingen påvirke det kulturhistoriske miljøet. Overgangen ved stasjonen må hensynta den fredede og verneverdige bebyggelsen, og bidra til å forsterke forbindelsene mellom stasjonsbygningen, stasjonsparken og Sagaparken med pakkhuset.

Bevaring av fasadene til Fakkelsentret og rådhuset jf. bestemmelsene i Byplanen, er blitt vurdert. Fasaden på Fakkelsentret vurderes å være tilstrekkelig sikret gjennom gjeldende reguleringsplan for kvartal 5 og 6, Jessheim sentrum fra 2007, med bestemmelsens § 2.3 der det står at Fakkelsenterets karakteristiske bygningsmessige uttrykk og særpreg skal spesielt vurderes ved ny bebyggelse. Det skal også være en samlet vurdering i forhold til arealutnyttelse og byggehøyder i stasjonsområdet og rådhuskvartalet. Skisser fremlagt på møte med H. Kværner Eiendom AS viser at det er tenkt bevaring av de mest bevaringsverdige fasadene selv om denne delen av senteret er tenkt utbygd. Fakkelsenteret har verneklasse VK3 i kulturminnevernplanen.

Områdeplanen foreslår hensynsone bevaring for å ivareta eksteriøret på den eldre vestre fløy av rådhuset mot Rådhusplassen og mot Rådhusvegen, med sine karakteristiske utvendige balkongbånd. Dette er i tråd med Byplanen og kulturminnevernplanen, der rådhuset er oppført i verneklasse VK2. Den gamle delen av rådhuset fungerer som et historisk signalbygg i sentrum, og vil stå som en kontrast til de nye høye kvartalsbyggene rundt rådhuskvartalet. Dette gir også et fint kulturhistorisk samspill på hver side av Rådhusplassen når deler av Fakkelsenteret bevares. Dette er ikke til hinder for å bygge inntil vestre fløy på baksiden eller i høyden på den nyere delen av rådhuset/ kulturhuset.

Støy

Planområdet ligger i et støyutsatt område, med jernbanen og flere hovedveger som støykilder. Avviksområdet for støy gjelder her, slik at det kan godtas støy over grenseverdier på boligfasaden, mot visse utforminger og tilpasninger av romløsninger m.m. Utfordringene er ofte hvordan skape gode utearealer under støygrensene. Dette vil særlig gjelde utbyggingsområdene SAA1-3, som ligger mellom jernbanen og Ringvegen/Algarheimsvegen. Det må vurderes til sluttbehandling om det allerede i denne områdeplanen skal utelate boligformål her, eller om problemstillingen vurderes særskilt i detaljreguleringene. Dette avhenger også av hvor bussterminalen skal ligge. De offentlige parkene på andre siden av trafikkerte veger er ikke egnet som kompensasjon for manglende eller støyutsatte utearealer på egen tomt.

Konsekvenser for barn og unge

Planforslaget sikrer store områder som bilfrie plasser. Deler av torget/Rådhusplassen kan utformes med tanke på lek og aktivitet, gjerne inn mot bibliotekveggen. I tillegg kan gjenværende arealene mellom rådhusfløyene reguleres til park for ulike aktiviteter i senere detaljreguleringsplan. Vannelementer er også viktige for barns utfoldelse i sentrum. Overgang på jernbanen vil gi flere kryssingsmuligheter i sentrum.

Rekkefølgebestemmelser

Før tiltak settes i gang, må det utarbeides overordnede planer for både VA og parkering i sentrum. I tillegg settes det krav til å bidra med utbygging av nødvendig infrastruktur i nærheten, slik som Ringvegen, torg og gatetun. Det er viktig at kapasiteten i rundkjøringen ved Jessheimbrua økes ved å utvide tilfarten fra Gotaasalléen til to felt ved ny utbygging i planområdet. For å sikre helheten rundt stasjonsområdet, må overgang sikres ved utbygging av de tilgrensende utbyggingsområdene SAA1-3.

Økonomi

Gjennomføring av områdereguleringsplanen krever store investeringer. For byen og sentrumslivet bør Rådhusplassen bli bilfri og få en møblering som innbyr til bruk og aktiviteter for alle aldersgrupper hele året. For deler av Rådhusplassen foreligger en utbyggingsavtale med Storsenteret/H. Kværner Eiendom as. For gatetunet og kryssingen av jernbanesporene er det naturlig at det blir et spleiselag av flere private og offentlige aktører i området. Dette er et svært sentralt bygrep. Jernbaneverket har et særskilt ansvar for sporkryssingen når de skal anlegge tosidig plattform, men det kan bli aktuelt å bygge denne tidligere da flere utbyggingsfelt har kryssing som rekkefølgekrav. Det blir veldig viktig at en kryssing ikke blir en midlertidig løsning som ofte ender med å stå i flere tiår, men at det bygges med høy kvalitet med en gang. Fordeling av kostnader kan også være aktuelt for anleggelse av gater, parker og utearealer. Finansiering og forpliktende avtaler med de ulike aktørene må følges opp som egne saker. Rådmannen vil ta opp behovet for planleggingsmidler i budsjettet.

KONKLUSJON

Planforslaget inneholder viktige grep som skal legge til rette for utvikling av kollektivknutepunktet og bymessig transformasjon i Jessheim sentrum, samt styrke offentlige gater og byrom. Planforslaget berører tunge problemstillinger og flere statlige og regionale aktører. Rådmannen anbefaler at områdereguleringsplan for stasjonsområdet og rådhusplassen på Jessheim legges ut til offentlig ettersyn, med muligheter for flere alternativer når det gjelder bussterminal. Kryssing av jernbanen er utredet med både overgang og undergang, men her innstiller rådmannen på at det velges overgang.

Melding om vedtak sendes:

- Saksbehandler