

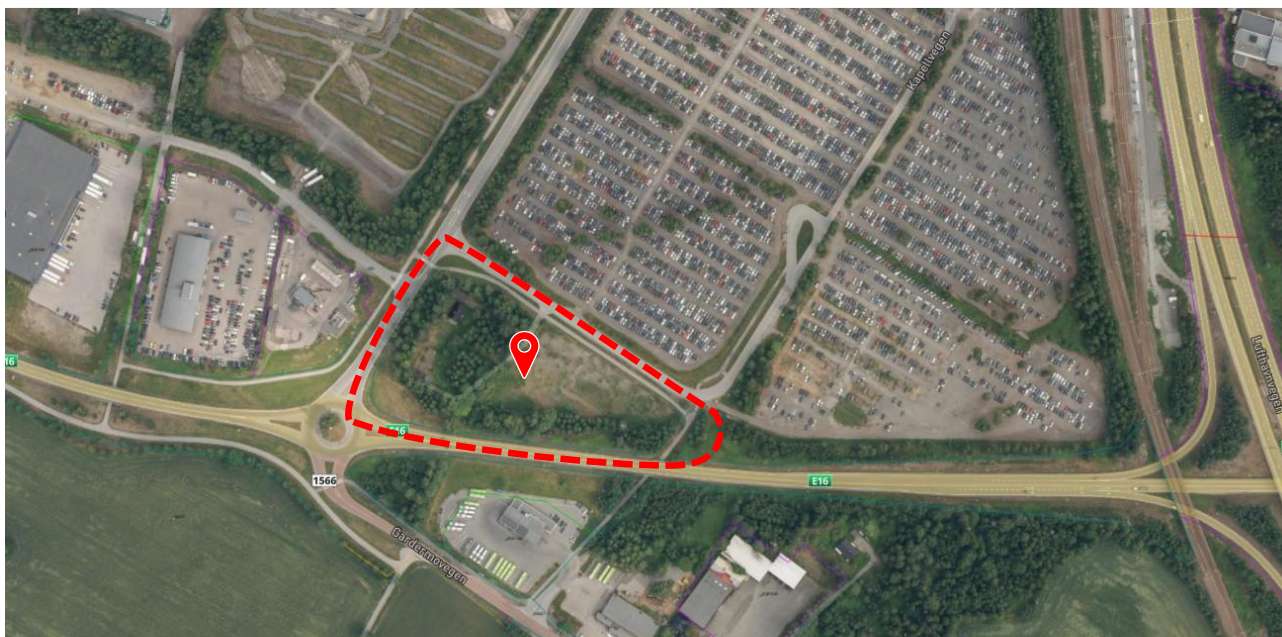
Detaljregulering for del av OSL sentralområdet felt S10

Oppdragsgiver: Avinor AS

Oppdragsnr.: 52502237 Dokumentnr.: 01-01 Versjon: 03

► Planinitiativ - Detaljregulering for del av OSL sentralområdet, felt S10

1 Formålet med planen



Figur 1-1 - Rød stiplet linje viser ca. tiltenkt planområdet for ønsket detaljreguleringsplan for den såkalte Trekanttomta like sør for Oslo lufthavn (OSL Syd). Nøyaktig avgrensning er vist i vedlegg 1.

Formålet med planen er å tilrettelegge for helhetlig tilbud knyttet til person og varetrafikken ved Oslo Lufthavn og tilhørende infrastruktur for fossilfri person- og varetransport inkl. taxi og leiebil. Planen omfatter flere sammenfallende funksjoner rettet mot både reisende til og fra flyplassen, E16-trafikken og næringsaktørene på Oslo lufthavn, del av felt S10 i gjeldende områderegulering med planID 318. Her er det tenkt etablert en hurtigladestasjon med minst 24 hurtigladere, samt et serveringssted / gatekjøkken og en matvarebutikk.

Navn på forslagsstiller/plankonsulent

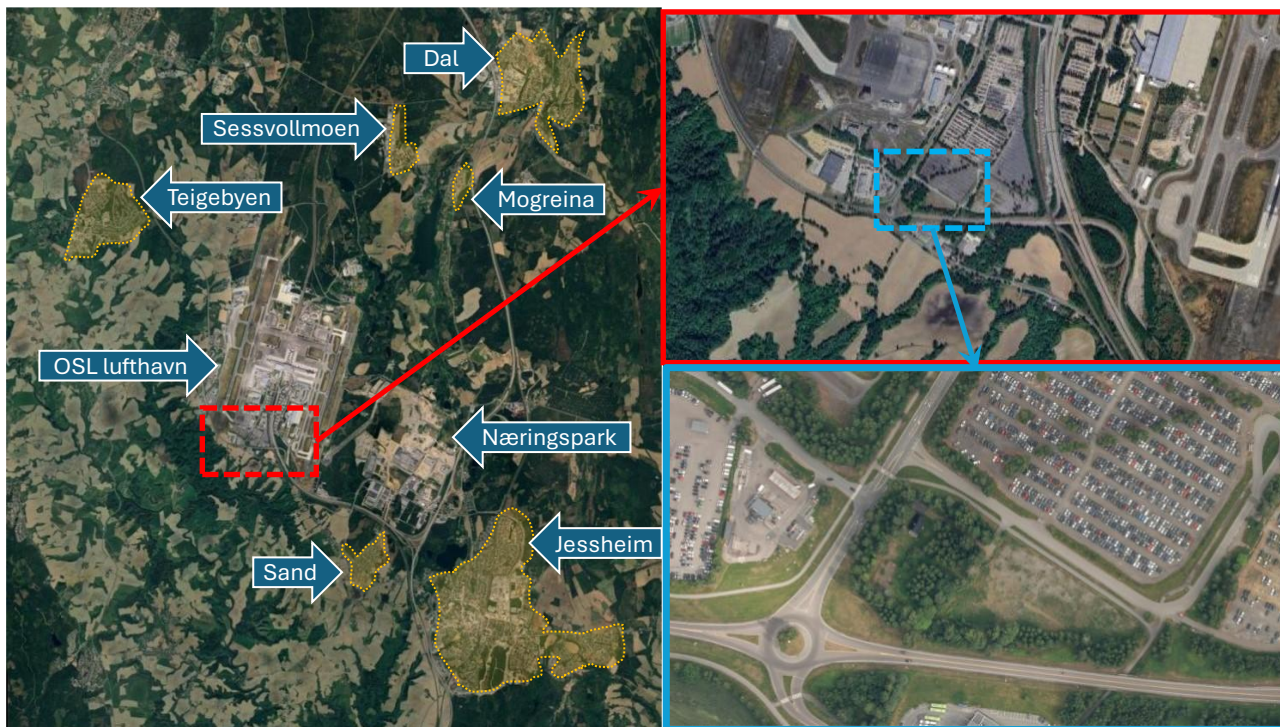
Norconsult Norge AS, v/ Berit Irmgard Hessel
Tærudgata 16, 2004 Lillestrøm
E-post: berit.irmgard.hessel@norconsult.com
Mob.: 45 85 95 31

Navn på tiltakshaver/utbygger

Avinor AS, v/ Ole Marius Eibak
Henrik Ibsens veg 2, 2060 Gardermoen
E-post: ole.marius.eibak@avinor.no
Mob.: 41 43 13 30

Fakturaadresse for plansaksgebyr: Avinor Regnskap, PB 150, 2061 Gardermoen

2 Planområdet



Figur 2-1 - Regionen rundt "Trekanttomba", OSL Syd, like sør for Oslo lufthavn; flybildet til venstre viser de forskjellige tettstedene både i Ullensaker og Nannestad kommune; mens flybildene til høyre "zoomer" inn på selve tomte

Området det skal utarbeides detaljregulering for, ligger innenfor områderegeringsplan tilknyttet Norges hovedflyplass – Oslo Lufthavn Gardermoen. Planområdet på 24,2 daa er del av eiendommen med gnr./bnr. 229/1 og 229/6 eies av Avinor AS og datterselskap Kapellvegen Eiendom AS. Her har det tidligere vært noen mindre (gårds-)boliger helt frem til flyplassen ble etablert og utvidet. Men siden 2014 har store deler vært planert med formål om å bli brukt som parkering for Terminal 2 prosjektet frem til det var ferdig.

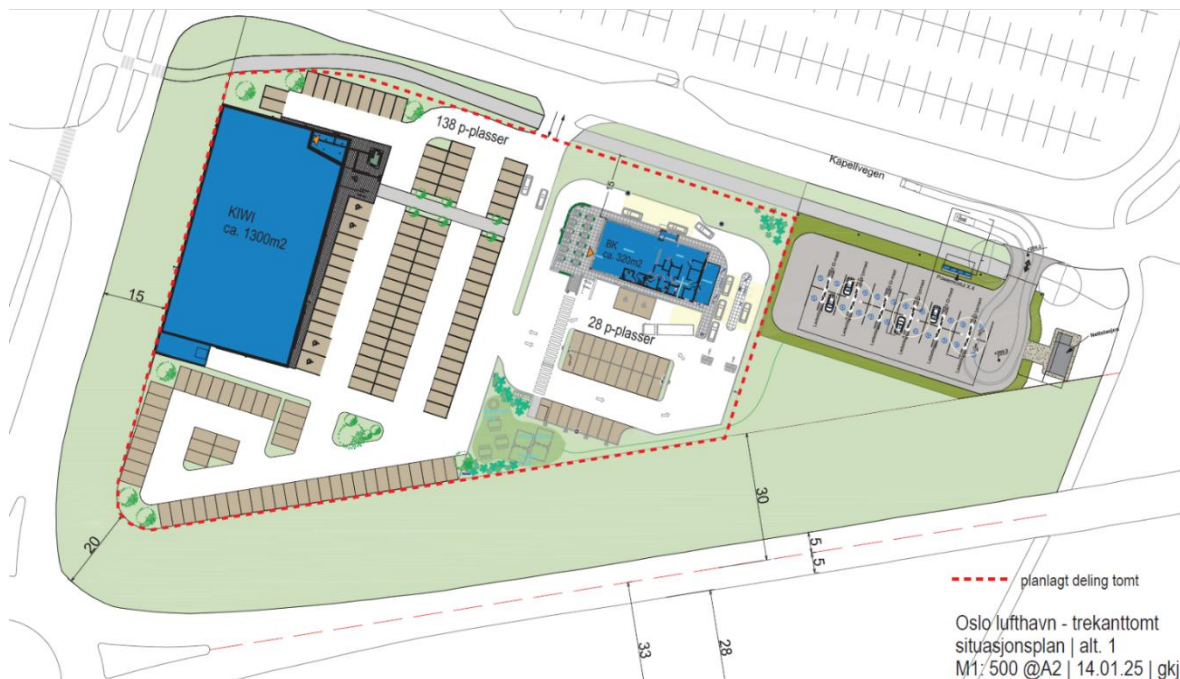


Figur 2-2 – F.v.t.h. - Flyfoto som viser området som er opparbeidet som gruset parkeringstilbud ved Oslo lufthavn. I 2022 ble det imidlertid satt opp "betonggriser" slik at denne ikke lenger skulle brukes til parkeringsformål.

Som det fremkommer av flyfotoene, er planområdet en integrert del av lufthavnens infrastruktur. Her er det ingen direkte naboer og/eller gjenboere. Nærmeste nabobolig utenfor planområdet er Røglervegen 17 (ca. 400m luftlinje) og Gardermovegen 214 (ca. 300m luftlinje), men begge adskilt fra planområdet med tungt trafikkert Europavei E16 som barriere. Nærmeste tettsted er Sand, ca. 4 km unna mot sørøst.

I sør grenser planområdet mot offentlig vei E16, mens resterende omkransende veier, dvs. Edvard Griegs veg mot vest, og Kapellvegen mot nord/øst er offentlige, men del av privateid veisystem tilknyttet og driftet av flyplassen v/ Avinor.

3 Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak



Figur 2-1 - En foreløpig skisse som utgangspunkt for det videre planarbeidet. Med en KIWI-butikk til venstre, BurgerKing i midten og MER-ladestasjon til høyre

Det er planlagt etablering av en hurtigladestasjon med minst 24 hurtigladere, et gatekjøkken / en restaurant (tenkt BurgerKing) og en dagligvarebutikk (tenkt KIWI) med tilhørende infrastruktur (så som parkering, varelevering, belysning, til dels uteservering). Det skal tilrettelegges med et grønt belte for skjerming mot E16, og med interne gangforbindelser, slik at de som lader el-bilen sin har et helhetlig tilbud når de står og lader.

Atkomst til planområdet er planlagt fra Kapellvegen med etablering av to avkjørsler. Eksisterende gang- og sykkelveg langs Kapellvegen skal opprettholdes.

4 Utbyggingsvolum og byggehøyder

Det planlegges bygget et nytt bygg for dagligvareforretning og et for gatekjøkken/hurtigmatrestaurant. Arealet som skal reguleres ligger mellom rullebanene og er dermed underlagt restriksjoner knyttet til bl.a. høyder. Bygningene planlegges i én etasje og med grunnflate på hhv. 1500 m² og 360 m² for matvarebutikk og gatekjøkken/hurtigmatrestaurant. Etablering av hurtigladestasjon medfører behov for etablering av et mindre transformasjonsbygg / teknisk bygg.

5 Planens virkninger i og utenfor planområdet

Generelt virker det lite sannsynlig at tiltaket som det ønskes utarbeidet en detaljregulering for, vil komme i konflikt med andre interesser i regionen. I teksten under er denne vurderingen forklart mer detaljert. Utover det påpekes at mulige konsekvenser og virkninger vil belyses og beskrives mer utfyllende ifm planprosess.

En etablering av ladeinfrastruktur i tilknytning til lufthavnen vil være svært viktig for å tilretteleggingen for fossilfri person- og varetransport. Dette gjelder spesielt for taxinæringen, leiebilselskapene og de passasjerene som kommer til flyplassen med egen bil, samt ansatte ved flyplassen.

På lik linje med enhver bensinstasjon lokalisert langs med landevei, der muligheter for servering og et bredt spekter av dagligvarer som regel inngår i stasjonens tilbud, er det ikke uvanlig at det tilrettelegges med flere funksjoner så som gatekjøkken og en dagligvarebutikk i gangavstand fra en hurtigladestasjon. Omfanget av tilbud tilknyttet en hurtigladestasjon sett i forhold til det som tilbys ved en bensinstasjon, gjenspeiler den noe lengre ventetiden ved el-lading fremfor bensinpåfyll. Folk flest liker å utnytte ventetiden, ca. 20 – 30 minutter, til noe mer enn å vente i bilen.

Det å etablere en dagligvarebutikk utenfor ethvert sentrumsstrøk kan anses til å være et uønsket plangrep, sett i lys av regionale føringer om A-B-C-prinsippet for plassering av næring og detaljhandel. Disse er definert ut ifra transportbehovet som de forskjellige næringsvirksomhetene vil (kunne) generere. Dagligvarebutikk er blant de tilbud, som gjerne ønskes plassert i gangavstand fra der folk bor, i bysentra, ved lokasjoner til store arbeidsplasser med mange ansatte, eller rett ved knutepunkt, slik at handelsturen kan avvikles som del av den påbegynte reisen. Dette for at dagligvarebutikkene ikke bidrar til økt transport ved handelsreiser. I en rekke tilfeller har dagligvarekjeder fått lov til å etablere seg langs hovedvei i regioner med spredt bebyggelse, der folk uansett ser seg nødt til å bruke privatbil for sine ukentlige handelsturer.

I tilfelle OSL lufthavn kan området defineres som både et stort knutepunkt og en stor arbeidsplass.

Som nevnt ovenfor kan etablering av en dagligvarebutikk oppleves som noe uvanlig. Men også selve hovedflyplassen er unik i Norge og har en noe uvanlig sammensatt arealbruk. Derfor er det ønskelig å forklare allerede her hvordan og hvorfor OSL har behov og krav på en særbehandling og egne vurderinger knyttet til utforming, innhold og dimensjonering – noe som er i tråd med overordnede føringer og nasjonal veileder om knutepunktutforming.

«**Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet**», kunngjort og i kraft siden 24. januar 2025, har innført følgende krav knyttet til lokalisering av handel og tjenester:

«(...) **3.3 Handel og tjenester:** Prinsippet om rett virksomhet på rett sted med hensyn til **besøkstall, antall arbeidsplasser og transportgenerering**¹ skal legges til grunn for planleggingen. Det skal legges til rette for at handelsvirksomhet, store arbeidsplasser og publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud lokaliseres med god tilgjengelighet for kollektivtransport, sykkel og gange. Det bør legges til rette for at handelsvirksomhet og andre besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur. Det bør settes av tilstrekkelige arealer til etablering av hurtiglading og fyllstasjoner for hydrogen og biodrivstoff for både lette og tunge kjøretøy. (...)»

De nye statlige planretningslinjene fremhever viktigheten av å foreta en helhetsvurdering sett fra hver region sine egne, spesifikke forhold. I dette tilfelle vil selve lufthavn spille en særdeles viktig rolle, siden den vil ha helt egen effekt på hvordan innvirkninger og ringvirkninger vil arte seg. Slike utredninger er tenkt utarbeidet i forbindelse med planprosessen.

Det skal bl.a. utarbeides følgende analyser og utredninger av betydning for vurdering av plassering av både hurtigmatrestaurant og dagligvarebutikk:

- Trafikkanalyse, som også ser på problematikken knyttet til ventetrafikken, samt mulig trafikkøkning ved etablering av de forskjellige arealformål
- Handelsanalyse knyttet til dagligvaretilbud i et større perspektiv

Kravene som nevnes i «Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet»:

1. **Besøkstall:** Det kan orienteres om at Oslo lufthavn har hatt 26,4 millioner passasjerer igjennom OSL i 2024; her ligger Norges 4dje største togstasjon (etter Oslo S, Lillestrøm og Drammen) og kollektivandelen v/ Ruter og andre aktører så som ekspressbussene m.fl. til og fra lufthavn ligger rett

¹ **Føit** skrift / font er lagt til av forslagsstiller, siden det lenger ned i dette dokumentet svares ut besøkstall, antall arbeidsplasser og transportgenerering ved å overføre til forhold knyttet til Oslo lufthavn

oppunder 75%. Med andre ord, her ved knutepunktet er det mange besøkende som kan danne kundegrunnlaget for diverse servicetilbud, uten at det er behov for å tiltransportere enda flere.

2. **Antall arbeidsplasser:** Det er ca. 15.000 arbeidsplasser på Oslo lufthavn, dvs. Oslo lufthavn er en veldig stor arbeidsplass. Av disse pendler ca. 1.450 ansatte til og fra OSL med bil hver dag, til dels siden de må være på plass før kollektivtilbudet er kommet i gang om morgenen og/eller kvelden.
3. **Transportgenerering:** Det er allerede per dags dato registrert store transporttall i og nært planområdet som gir en forutsetning for stabilt kundegrunnlag, dvs. det er ikke nødvendig å tiltrekke seg flere –
 - 16.000 biler i døgnet forbi gjennom rundkjøring på E16 (ÅDT iht. Statens vegvesen),

Tog	F6	FLY1	R12
	RE10	RE11	
Intercitybusser	NW130	NW163	VY123
	VY146	VY148	VY170
	VY190	VY450	VY710
Busser	400	420	
	425	440	
	446	450	
	FB1	FB3	
	FB5A	FB5B	
	FB10	FB11	
	Flybuss Ringe...	S22	
	S44	S55	

Også den noe eldre «**Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus**», datert 2015, omtaler Oslo lufthavn som et viktig nasjonalt og internasjonalt knutepunkt for både person- og godstransport. Figuren til høyre (Fig. 5-1) gir en formening av hvor omfattende kollektivtilbudet er, som leveres av mange forskjellige operatører, både lokale, regionale og nasjonale.

Planen legger vekt på at Gardermoen er avgjørende for å knytte regionen til resten av landet og verden, og at tilgjengeligheten til flyplassen må være god – særlig gjennom effektive kollektivløsninger som tog og buss. Videre fremheves Gardermoen som en drivkraft for regional utvikling og vekst, og som en viktig faktor i det som kalles regionforstørring.

Den offisielle definisjonen som et knutepunkt tilsier at det her bør kunne etableres større dagligvarebutikker, så som COOP, KIWI, Rema1000 og SPAR.

Figur 5-1 Kollektivtilbudet ved Gardermoen knutepunkt. Oversikten er å finne ved enkel google-søk; og det er ikke gitt at alle er med. Ved første øyekast ser man at et mangler minst én shuttlebuss-tilbyder.

Oslo lufthavn er Norges største knutepunkt.

I tillegg til «Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus» er det mulig å finne følgende i Statens vegvesen sin veileder N-V123:2022, «N-V123 Kollektivveiledning - Utforming av kollektivplanlegg på veg og gate», datert 15.12.2022:

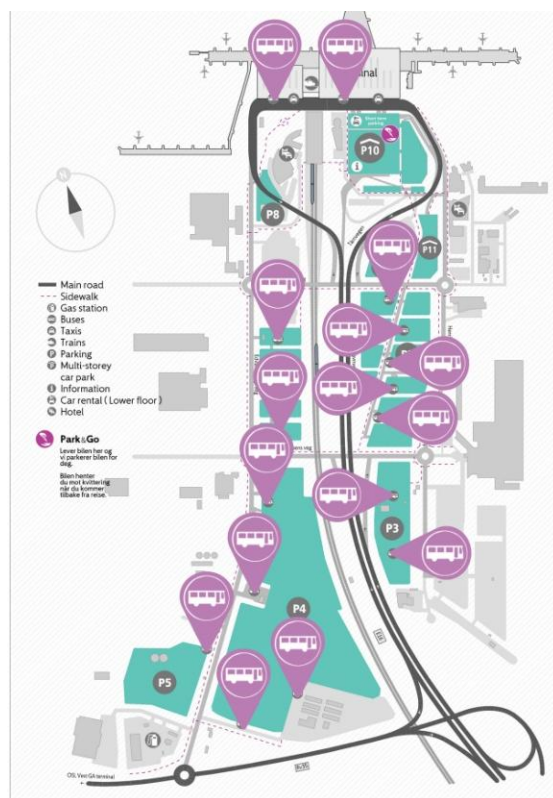
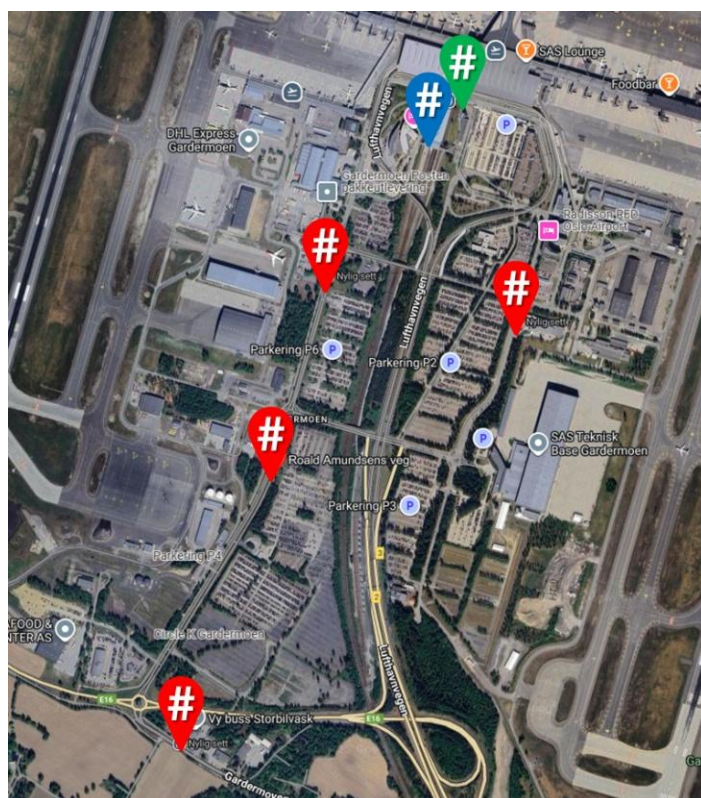
«(...) Et knutepunkt gir tilknytning mellom ett eller flere transportmidler som buss, trikk, t-bane, hurtigbåt, ferje eller fly. Knutepunktets funksjon er å binde kollektivlinjene sammen til et nettverk slik at den reisende ved hjelp av tilrettelagt omstigning/bytte kan nå sitt bestemmelsessted. Større knutepunkter omtales ofte som terminaler eller stasjoner. (...) Nasjonale knutepunkter: Knutepunkter hvorfra man kan reise både lokalt, regionalt og til andre landsdeler i Norge. Noen nasjonale knutepunkter har internasjonale reisemål. Det finnes et fåtall nasjonale knutepunkter som alle krever spesiell utforming. (...)»

Dette fremhever – også i statlig godkjent håndbok og veileder – at Oslo lufthavn som (inter-)nasjonalt knutepunkt har krav på en spesiell behandling med behov for en særegen utforming. Dette fordi det finnes bare én hovedflyplass i Norge.

Oslo lufthavn, OSL, er noe veldig spesielt i nasjonal sammenheng. Oslo lufthavn er Norges hovedflyplass og har dermed enestående funksjon. Ethvert tiltak innenfor arealet avsatt til «Lufthavn» vil – ved behov – kunne utløse egne utredninger.

Likeså er mange av dagens tiltak og servicetilbud tilpasset lufthavn-formål, der f.eks. hele veisystemet eies og driftes av «privat» selskap v/ Avinor. Like viktig er de lokale leverandørene for det interne busstilbudet som komplementerer det (regionale) kollektivtilbud v/ Ruter m.fl.. Mens Ruter sitt tilbud ved busslinjene 400, 420, 425, 440 og 446 kjører innover sentralområdet med to holdeplasser langs Edvard Griegs veg er det en rekke flere tilbydere rett ved terminalen. Her er det ikke bare tilgang til tog, men også til flybussene og andre ekspressbuss. Men i tillegg til disse, som tiltransporterer reisende fra nært og fjernt, finnes det et internt busstilbud som hjelper reisende overkomme avstandene i dette svære knutepunktet. På lik linje som med rullebånd inne i selve terminalbygget, er det etablert et shuttlebusstilbud som knytter sammen utearealene. Dette er overlatt til private selskaper som er tilknyttet bestemte funksjoner og servicetilbud (så som hotell eller parkering). Totalt finnes det fem forskjellige firma som tilbyr tilbringertjenesten ved hjelp av såkalte «Shuttlebuss»:

- til både hotellene i nærheten er det VY-shuttlebuss S22, S44 og S55 som også betjener parkeringsplassene underveis
- direkte shuttlebuss til parkering v/ www.avinor.no (med 10 – 15 min. intervall)
- direkte shuttlebuss til parkering v/ www.onepark.no (hvert 15. minutt)
- direkte shuttlebuss til parkering v/ www.gardermoenparkering.no (med 20 – 25 min. intervall)
- direkte shuttlebuss til parkering v/ www.dalensparkering.no



Figur 5-2 Til venstre: Flyfoto der det offentlige kollektivtilbudet er merket - rød: Ruter sine busser; blå - togstasjonen; grønn - felles holdeplass til diverse busstilbud; Til høyre - Holdeplassene til shuttle-bussene v/ privat operatør

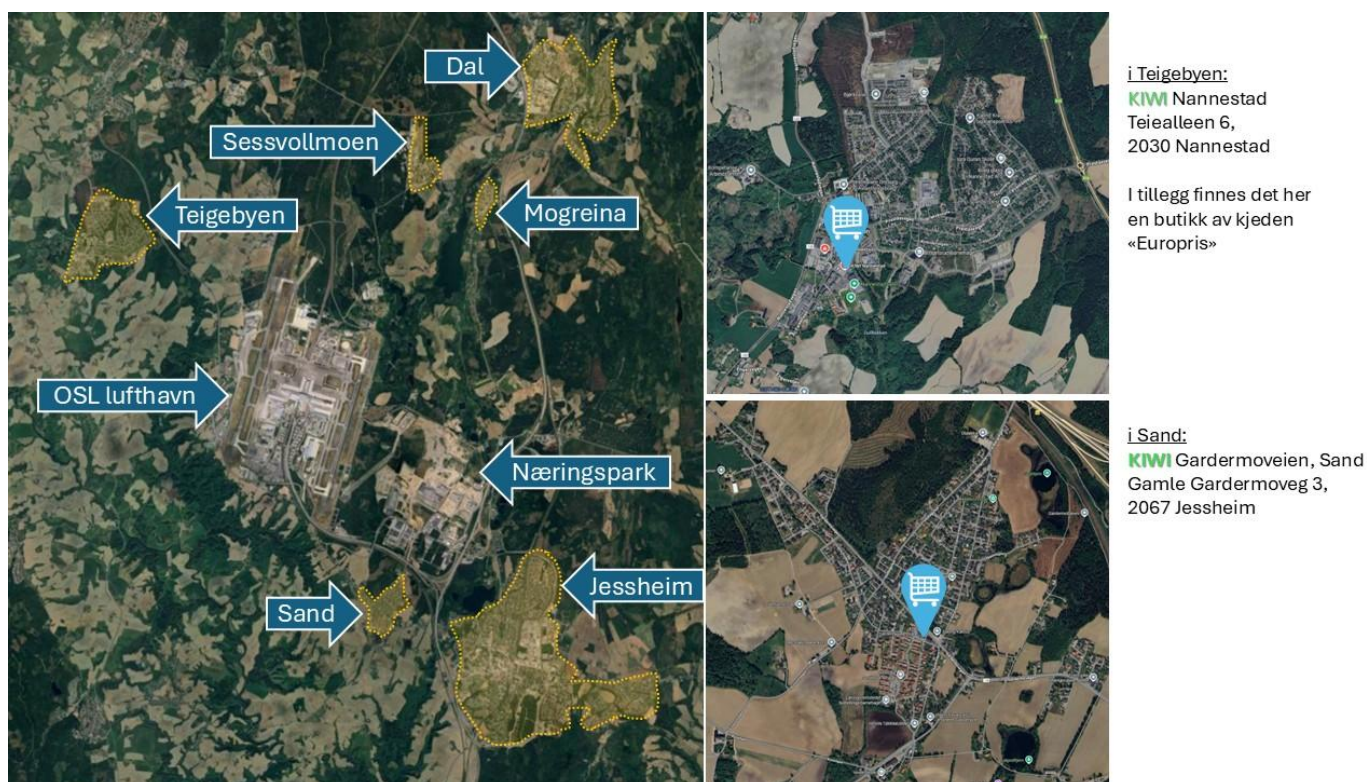
De store parkeringsplassene er **innfartsparkering** rettet mot reisende som kommer langveis fra og som skal langt av gårde. I tillegg er det mange ansatte i området som må være på jobb før kollektivtilbudet kommer i gang om morgenen, samt forbli på jobb til etter kollektivtilbudet stenger for dagen.

Fra disse er det mulig å ta shuttle-buss til terminalbygget og omvendt døgnet rundt, slik at avstanden minsker.

Når det gjelder Oslo lufthavn ved Gardermoen har det seg slik at det i de nærmeste tettstedene til planområdet, dvs. både Sand og Teigebyen, allerede er etablert dagligvarebutikker av samme kjede (jf. figuren under). Det er derfor stor sannsynlighet for at planlagt utbygging ikke vil føre til at folk fra tettstedene i nærheten vil foretrekke å kjøre hit for sine gjøremål og handleturer. Etablering av ny dagligvarebutikk ved Oslo lufthavn retter seg utelukkende til de som uansett oppholder seg i nærheten av flyplassen – enten som yrkessjåfør, arbeidspendler, eller langveis-reisende. Dette vil man se nærmere på i en egen handelsanalyse.

Planlagt tiltak kan medføre noen endringer tilknyttet dagens trafikkbilde, ved at de som kjører langs E16 svinger inn her for å lade el-bilen sin eller benytte seg av tilbud i enten serveringsstedet eller dagligvarebutikk. Eller ved at de som opprinnelig skulle «rett hjem» legger til et opphold her for å foreta en handletur og/eller lade el-bilen sin. I forbindelse med tidligere byggesak for oppføring av hurtigladere for el-biler, og tilhørende dispensasjonssøknader er det blitt nevnt at tiltaket kan ha innvirkninger på «ventetrafikk» rundt Oslo lufthavn.

Det vil om del av reguleringsplanarbeidet utarbeides en trafikkanalyse som belyser de trafikale konsekvensene av planlagt tiltak.



Figur 5-3 Kartutsnittet til venstre viser tettstedene i området rundt OSL lufthavn; Zoomer man litt nærmere inn på de to nærmeste tettstedene, jf. de to kartutsnitt til høyre, ser man beliggenhet av dagligvarebutikk, begge av kjeden "KIWI"

6 Funksjonell og miljømessig kvalitet

[Avinors klima- og miljøstrategi](#) skal legges til grunn for detaljregulering av OSL Syd. Klima og miljø står sentralt i de valg som tas for planlegging, etablering, utvikling og drift av Avinors bygninger og infrastruktur.

Følgende hovedområder og prinsipper vil være førende for planarbeidet:

- **Vann og grunn:** Aktiviteter ved Avinors lufthavner skal ikke medføre ny grunnforurensning eller redusert miljøtilstand i vannmiljø.
→ Dette betyr at det som del av planen vil utarbeides en VA/OV-rammeplan og etablere grønne arealer slik at blå-grønn-faktor er ivarettatt i prosjektet.

Videre skal det gjennomføres miljøtekniske grunnundersøkelser som vil avdekke mulige grunnforurensning, slik at disse kan bli tatt hånd om ved gjennomføring.

→ Dette svarer ut Ullensaker kommuneplanens krav rettet mot plansaker.

- **Naturmangfold:** Avinor skal drifte og utvikle lufthavner på en måte som sikrer at skadevirkninger på natur minimeres.

→ Dette betyr at at det må gjennomføre en NiN-kartlegging av naturmangfold som utgangspunkt for det videre planarbeidet.

Det skal opprettholdes det grønne beltet langs Europaveien.

Dessuten er det ønskelig å sørge for en kobling mot gang- og sykkelvei med langsgående åpne, grønne grøfter som også kobler seg mot eksisterende kulvert under Europavei (sørover) slik at friluftsliv og adkomst for myke trafikanter er ivaretatt.

Det har etablert seg en del vegetasjon på tomte, også på den delen som frem til 2022 var parkeringsplass. Iht. kommunens krav vil det være aktuelt med en reguleringsplanbestemmelse som sikrer at det ikke tillates hogst i yngletiden: avvirking/hogst legges utenom yngletiden, 15.april – 15.juli.

→ Dette svarer ut bl.a. Ullensaker kommuneplanens krav rettet mot plansaker.

- **Sirkulær økonomi og avfallshåndtering:** Avinor skal jobbe etter sirkulærøkonomiske prinsipper med best mulig bruk av materielle ressurser.

→ Dette vil gi føringer knyttet til arbeid med miljøoppfølging, ved at det iht Ullensaker kommuneplan skal utarbeide en energiutredning rettet mot bebyggelsens BRA, samt at det vil måtte tas inn noen reguleringsplanbestemmelser knyttet til avfallshåndtering i samråd med kommunen.

→ Dette svarer ut bl.a. Ullensaker kommuneplanens krav rettet mot plansaker.

7 Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser

Arealet som skal utvikles ligger omkranset av veier – Kapellvegen mot nord, Edvard Griegs veg mot vest og Europavei E16 mot sør - og er del av et større (privat) område forbeholdt infrastruktur tilknyttet Oslo lufthavn. Opplevelsen av dette området er preget av trafikk og arealer forbeholdt biler og busser. Europaveien er en tung barriere mot opplevelse av tiliggende landskap mot sør, men kan forseres ved hjelp av en kulvert som går langs østsiden av planområdet. Denne er en gang- og sykkelvei-kulvert som kobler garasje- og vaskeanlegg til storbilvask v/ Vy buss AS, som har adresse Gardermovegen 215, og som ligger sør for E16, opp mot gangveisystemet på nordsiden for E16. Vaskehallene med tilhørende kontordel her er høye, opptil 3 etasjer og sperrer for enhver mulig siktforbindelse på tvers av E16. På motsatt side av Edvard Griegs veg ligger det en «Circle K»-stasjon, som tilbyr både vanlig fyllemuligheter så vel som el-ladestasjon, samt typisk infrastruktur som følger med, så som en liten café og kiosk samt piknikbord.



Figur 7-1 - Bildene over er tatt fra Google-maps v/ StreetView, og viser VY Storbilvask AS, som holder til sør for E16 i Gardermovegen, mens det nederste bildet viser CircleK-fyllestasjon på motsatt side av Edvard Griegs veg.

Med andre ord, en større hurtigladestasjon, gatekjøkken og en dagligvarebutikk vil passe inn i dette området og ikke føre til en forringelse av stedets opplevelse.

8 Forholdet til kommuneplan, eventuelle gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, og pågående planarbeid



Figur 7-1 - Kartutsnittene over viser planområdet plassert på gjeldende kommuneplan til venstre, og på områdereguleringsplanen til høyre

Planområdet er både i gjeldende kommuneplan så vel som i områdereguleringsplan avsatt og regulert til «Lufthavn». Utover disse finnes det ikke flere direkte tiliggende arealplaner.

Parkeringsplassen langs nordsiden av Kapellvegen inngår i samme felt S10 i områdereguleringsplan som planområdet og det å etablere hurtigladere, gatekjøkken/hurtigmatrestaurant og en dagligvarebutikk kan anses til å supplere de resterende funksjonene som ligger innenfor samme arealformål for øvrig.

Det er ingen kjente reguleringsplaner under arbeid i nærheten av planområdet.

9 Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet

Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet er Akershus fylkeskommune pga. nærheten til fv 1566 (Gardermovegen), Statens vegvesen (E16), Ruter, Vy i form av busselskapets avdeling Maura (storbilvask) i området, Elvia og/eller Hafslund som strømløseleverandør til trafostasjon tilknyttet hurtigladestasjon.

10 Hvordan samfunnssikkerhet skal ivaretas, blant annet gjennom å forebygge risiko og sårbarhet

Planområdet ligger på omkring 200 moh., og under marin grense. NGU sitt berggrunnskart viser at det er stor tykkelse med løsmasser, dvs. silt, sand og grus, på eiendommen og omkring, men av mindre verdi som ressurs innenfor planområdet. Dybden til fjell vurderes som ca. 30-40 m fra terreng. Planområdet ligger innenfor Aktsomhetsområde for marin leire, og med middels mulighet for marin leire. Planområdet ligger ikke

på eller i nærheten av områder i Ullensaker kommune som er definert med forekomster av kvikkleire eller kvikkleirepunkter.

Planområdet ligger innenfor Aktsomhetsområde for flom. I henhold til NVE Atlas er planområdet ikke utsatt for skredfare.

Planområdet ligger innenfor rød flystøysone.

Det vil bli utarbeidet en ROS-analyse for å ivareta aktuelle ROS-tema som grunnforhold, flom, trafiksikkerhet m.m.

11 Hvilke berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles om planoppstart

Berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles om planoppstart er

- Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus,
- Akershus fylkeskommune,
- Statens vegvesen,
- Ruter,
- Elvia,
- Øvre Romerike Brann og redning IKS,
- Øst Politidistrikt,
- ~~Mattilsynet,~~
- Bane Nor,
- Bane Nor Eiendom,
- NVE,
- LUKS,
- Ullensaker Historielag,
- Eldrerådet i Ullensaker kommune,
- Ullensaker kulturråd,
- Naturvernforbundet
- Næringsforening
- Ullensaker bondelag

Bruk av utbyggingsavtale er vurdert til ikke å være aktuelt, i og med at planområdet og tilgrensende infrastruktur eies av Avinor AS.

12 Prosesser for samarbeid med kommunen og andre, og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte

Det vil bli varslet med brev og kunngjøring i Romerikes Blad når reguleringsarbeidet igangsettes. Ut fra uttalelser som mottas vil det bli vurdert behov for ytterligere dialog.

I forbindelse med tidligere byggesak knyttet til eiendommen, med bl.a. dispensasjonssøknad fra plankrav, har Statsforvalteren uttalt seg foreløpig negativ til forslag om å ta i bruk «trekanttomta», denne delen av felt S10, med formål knyttet til biltrafikk / bilparkering igjen. Dette til tross for at det tidligere har vært parkering på samme areal.

Med bakgrunn av den negative uttalelsen til dispensasjonssaken og fremtidig utforming av OSL lufthavn som enestående (inter-)nasjonalt knutepunkt, og ønsket om etablering av dagligvarebutikk i området er det ønskelig å få avklart mulige (utformings-) premisser med overordnede myndighetene.

Det er derfor ønskelig å presentere et foreløpig utkast til planforslag for sentrale myndigheter i Regionalt planforum, gjerne så tidlig som mulig, helst allerede i oppstartsfasen.

Det planlegges ingen nye veger.

Nytt kartgrunnlag vil bli anskaffet.

13 Vurderingen av om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger, og hvordan kravene i tilfelle vil kunne bli ivaretatt

Forslagsstiller har gjort en vurdering av om planen omfattes av § 6, § 7 eller § 8 i forskrift om konsekvensutredning. Planområdet inngår i et utbyggingsfelt i tidligere konsekvensutredet områderegeringsplan for Oslo lufthavn.

Planlagt formål er vurdert å ikke være blant tiltakene i vedlegg 1 eller 2 til forskriften. Tiltaket skal heller ikke behandles etter lover nevnt i § 7a eller vedtas av departementet (jf. 7b). Tiltaket vil ikke ha vesentlige virkninger etter §10, Det ovennevnte tilsier at planen/tiltaket etter vår vurdering ikke skal konsekvensutredes

Vedlegg

1. Planavgrensning
2. Foreløpige skisser

03	2025-08-07	Endringer etter oppstartsmøte med kommunen	BERHES	SAROE	BERHES / Ole Marius Eibak for Avinor
02	2025-04-02	Gjennomgang av foreslått tekst med Avinor, samt endret mer i tekst-flyten i avsnitt 5 etter samtale med kunde.	BERHES	SAROE	BERHES / Ole Marius Eibak for Avinor
01	2025-03-27	Ferdig utkast til fullstendig planinitiativ - før oversendelse til Avinor for gjennomgang	BERHES	SAROE	BERHES
ersjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.