



JESSEIM SAGA NORD FELT K5

PLANINITIATIV

JANUAR 2025

INNHALDSFORTEGNELSE

1. BAKGRUNN	-s 2-	5. STEDSANALYSE	-s 16-
Formålet med planen		Struktur og forbindelser	
Kontaktinformasjon		Bebyggelsesmønster	
2. PLANOMRÅDET	-s 3-	6. FORHOLD TIL PLANGRUNNLAGET	-s 18-
Planavgrensning		Formål	
Planområdet i byen		Utnyttelse	
Miljøpåvirkning, støy og sol		Byrom og forbindelser	
3. PLANGRUNNLAG	-s 5-	Høyder	
Pågående planarbeid		Uteoppholdsarealer for bolig	
Regional plan for areal og transport		Parkering	
Gjeldende overordnede planer		7. INTERESSER UTENFOR PLANOMRÅDET	-s 19-
Gjeldende regulering		Jernbanen / BaneNor	
Mulighetsstudie for felt K6		Varslingsinstanser og samarbeidsprosesser	
4. PROSJEKTSKISSE	-s 8-	8. UTREDNINGER OG AVKLARINGER	-s 20-
Jessheim regional by		Risiko og årbarhet	
Byplangrep		Utredninger i planarbeidet	
Prosjektskisse fra syd		Eiendomsgrenser	
Prosjektskisse fra nord		Vurdering av behov for konsekvensutredning	
Utnyttelse og høyder			
Parkering			
Formål			
Uteoppholdsarealer			
Bokvalitet			
Sol- og skyggestudie			
Asfaltvegen som bygate / gatetun			
Hva gir prosjektet til Jessheim?			

1. BAKGRUNN

FORMÅLET MED PLANEN

Formålet med planen er å utvikle felt K5 i Jessheim i tråd med kommunens ambisjoner om at sentrumsområdet skal bli et flerfunksjonelt bymiljø med gode byrom og høy bokvalitet.

Planinitiativet forholder seg til overordnede planer, som alle viser kombinert formål på felt K5, gjennom å legge til rette for boligbebyggelse med lokal handel og service. Det skal også etableres lokale byrom og gode forbindelser fra sentrum og jernbanestasjonen gjennom planområdet.



Felt K5. Flyfoto Ullensaker kommune, Kommunkart.

TILTAKSHAVER

Felt K5 består av to eiendommer, der eierne Nordr AS og Jessheim Byutvikling AS har inngått et samarbeid om utvikling av reguleringsplan.

NORDR AS
Snarøyveien 36
1364 Fornebu

Bjørn Lind
Tlf. 95 07 69 95
bjorn.lind@nordr.com

JESSHEIM BYUTVIKLING AS
Dampsaga allé 4B
2053 Jessheim

Jarle Eriksen
Tlf. 91 70 81 60
jarle@jessheimbyutvikling.no

ILLUSTRASJONSPROSJEKT

ENERHAUGEN ARKITEKTKONTOR AS
Trondheimsveien 100
0565 Oslo

Geir Finnanger
Tlf. 45 95 34 54
g.finnanger@enerhaugen.com

ARKITEKTENE FOSSE OG AASEN AS
Skippergata 33
0154 Oslo

Marie Riiser Haugerud
Tlf. 40 43 59 61
marie@fossaasen.no

FAGKYNDIG REGULERING

ENERHAUGEN ARKITEKTKONTOR AS
Trondheimsveien 100
0565 Oslo

Lena Johansson
Tlf. 94 09 16 85
l.johansson@enerhaugen.com

LANDSKAPSARKITEKT

GRINDAKER LANDSKAPSARKITEKTER AS
Rådhusgata 25
0158 Oslo

Ida Hvidsten
Tlf. 45 26 81 12
ida.hvidsten@grindaker.no

2. PLANOMRÅDET

PLANAVGRENSNING

Planområdet omfatter felt K5 i kommuneplanens arealdel og i kommunedelplan Byplan Jessheim fra 2014, med eiendommene gnr. 135, bnr. 36 og gnr. 135, bnr. 318. I gjeldende reguleringsplan heter de to feltene BFK1 og BFK2. Eiendommene har i lengre tid vært i bruk til forskjellig industrivirksomhet og har en del enkel bebyggelse, som vil bli revet.

Mot nord er Asfaltveien tatt med i planområdet for å sikre bymessig utforming tilpasset ny bebyggelse, og for å avklare høydesetting for å sikre god overvannshåndtering i kommuneplanens felt K5 og K6 samlet. Asfaltveien ligger i dag både på kommunale eiendommer gnr. 7, bnr. 13 og 32, samt på private eiendommer gnr. 7, bnr. 11 og 182.

Mot vest grenser utbyggingsfeltet mot jernbanen. Pågående planarbeid for Jessheim jernbanestasjon, der det legges til rette for ny sideplattform på østsiden av sporet, gjør at planområdet vil få svært tett kobling mot ny/oppgardert jernbanestasjon. Det foreslås derfor at planområdet omfatter areal for å utrede mulighet for en gangforbindelse for å krysse Henrik Bulls veg, parallelt med jernbanesporene.

Planområdet som foreslått er ca 23,6 daa.



Planområdet med eiendomsforhold. Flyfoto Ullensaker kommune, Kommunkart.



Planområdet fra Henrik Bulls veg. Google maps, streetview.



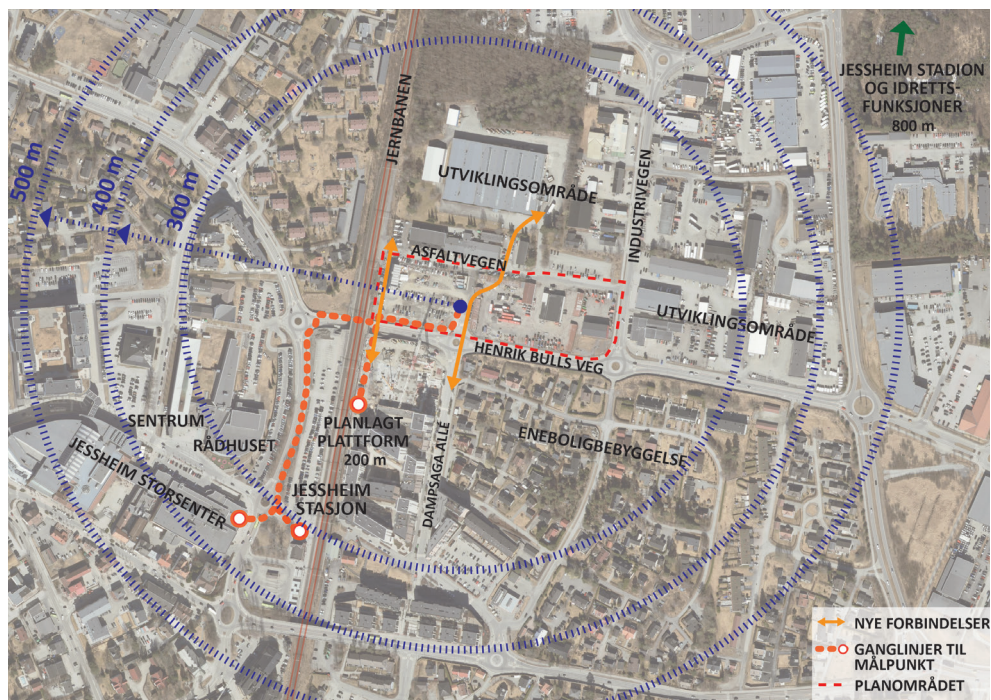
Planområdet fra Asfaltvegen. Google maps, streetview.



Planområdet fra Industrivegen. Google maps, streetview.

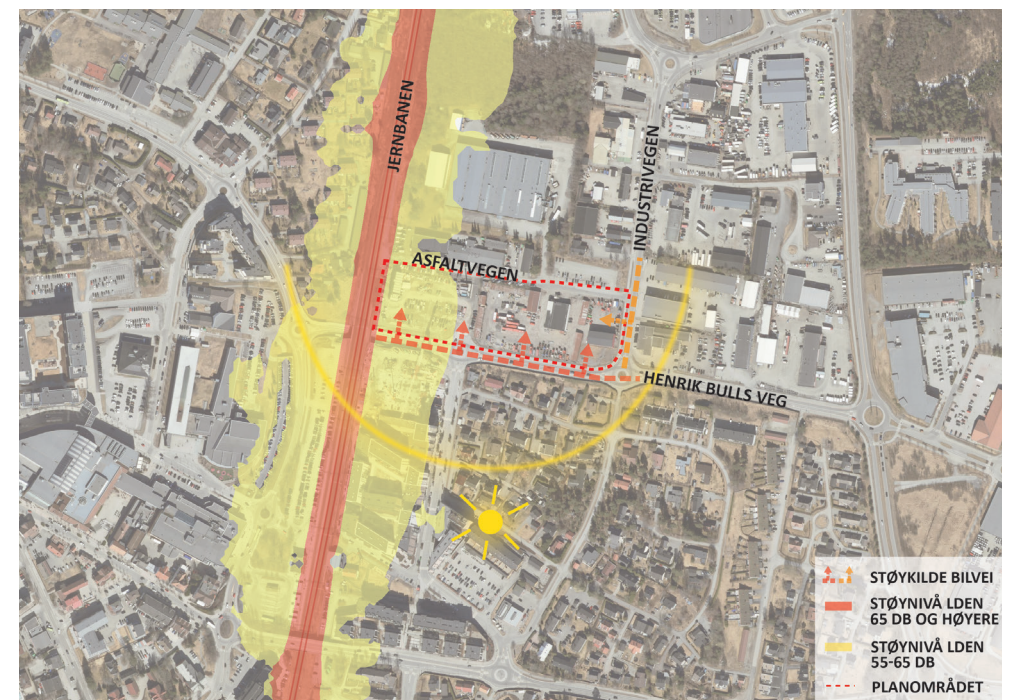
PLANOMRÅDET I BYEN

Planområdet ligger sentralt i Jessheim med nær gangavstand til jernbanestasjonen, stor-senteret, rådhuset og andre sentrumsfunksjoner. Direkte sør for planområdet ligger Saga terrasse, et nylig ferdigstilt utbyggingsområde i den nye bydelen Sagabyen. I vest og nord er det fremtidige utviklingsområder, som i dag har industribebyggelse med variert alder og struktur. Skissert utvikling viser etablering av forbindelser som skal bidra til å koble nye utviklingsområder sammen med både den nye Sagabyen og med Jessheim sentrum.



MILJØPÅVIRKNING - STØY OG SOL

Planområdets beliggenhet og utstrekning i øst-vest-retning gir gode solfohold. Området er støyuutsatt fra jernbanen i vest, samt fra Henrik Bulls veg og Industrivegen. Støy- og solforhold er avgjørende parametre for foreslått bebyggelsesstruktur.



3. PLANGRUNNLAG

PÅGÅENDE PLANARBEID

Det pågår arbeider med utarbeidelse av ny Byplan for Jessheim 2050. Den nye byplanen skal samle arealene som i dag omfattes av de tre kommunedelplanene *Byplan Jessheim 2030*, *Gystadmarka* og *Jessheim sørøst* til en samlet kommunedelplan. Hensikten med planarbeidet er å sikre at Jessheim styrkes som en attraktiv og fremtidsrettet regionby, med en utvikling som er forankret i, og som forsterker stedets unike identitet.

Forslag til ny Byplan Jessheim 2050 har vært til offentlig ettersyn både i 2023 og etter justeringer i andre halvår 2024. Den nye byplanen skal gjelde foran kommuneplanens arealdel (2021), og gir føringer for arbeidet med felt K5.

Som grunnlag for arbeidet med byplanen er det utarbeidet flere tematiske utredninger og analyser, der de som gir de viktigste føringer for felt K5 er:

- Mobilitets- og byutviklingsstrategi for Jessheim 2019 - 2029, datert 18.11.2019
- Prinsipper for helhetlig byutvikling med sjekkliste for bykvalitet, vedtatt 26.10.2021
- Formingsveileder for Jessheim sentrum, vedtatt 26.04.2022
- Mulighetsstudie for felt K6 i Byplan Jessheim, Sweco for Ullensaker kommune, datert 01.02.2023.

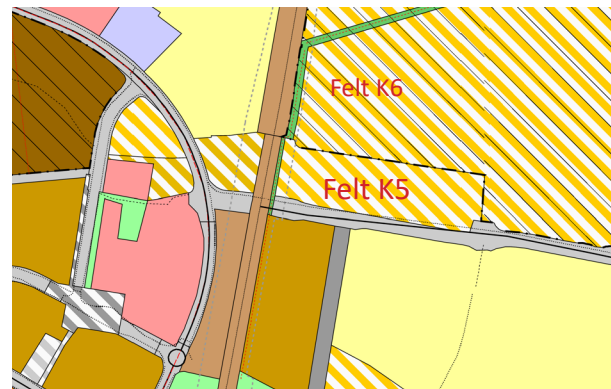
REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT

Foruten de kommunale planene gir *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus*, vedtatt i 2016, føringer for utviklingen av Jessheim. Jessheim er utpekt som en av seks regionale byer, med forventninger om sentrumsutvikling og om å ta en stor andel av veksten på Øvre Romerike, blant annet på bakgrunn av beliggenheten med jernbanens muligheter for god kollektivdekning. Planen angir forventninger til tetthet ved utvikling av regionale byer, lokale byer og tettsteder.

GJELDENDE OVERORDNETE PLANER

KOMMUNEPLAN ULLENSAKER MULIGHETSLANDET, ble vedtatt 23.03.2021. Arealstrategien er i all hovedsak i samsvar med *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus* (2015) og viser at Jessheim skal ta 75 % av kommunens vekst innenfor kommuneplanperioden. Det skal legges til rette for en bærekraftig utvikling med høy utnyttelse og urban transformasjon av sentrumsområdene nært kollektivknutepunkter. Felt K5 er vist som område for kombinert bebyggelses- og anleggsformål, der det tillates boliger, forretning, kontor, servering, tjenesteyting og service.

BYPLAN JESSHEIM 2030 ble vedtatt i 2014/2016, og har som målsetning at den forventede veksten i kommunen skal bidra til å utvikle Jessheim til et tydelig sentrum med nødvendige funksjoner, gode byrom og trivelige møteplasser. For felt K5 er det stilt rekkefølgekrav om at "tverrvegen" (nå Henrik Bulls veg) skal være etablert og at gang-/sykkelforbindelse gjennom vestre del av planområdet skal opparbeides frem til "tverrvegen". Det stilles også særlige krav til kvalitet på bebyggelsen langs Henrik Bulls gate.



Utsnitt av kommuneplankart.
Ullensaker kommune, Kommunkart

GJELDENDE REGULERING

REGULERINGSPLAN FOR SØNDRE DEL AV JESSHEIM NÆRINGS-PARK MED NY TVERRVEI FRA RINGVEGEN TIL RV. 174, ble vedtatt i 2009. Felt K5 består av feltene BFK1 og BFK2 og er regulert til kombinert formål for bolig, forretning og kontor. Utnyttelsen skal være høy, BRA = 150 %.

MULIGHETSSTUDIE FOR FELT K6 I JESSHEIM BYPLAN - OVERVANNSLØSNINGER - PARK OG GRØNTSTRUKTUR - HOVEDSYKKELVEG

I forbindelse med utarbeidelsen av Byplan Jessheim 2050 ble det utarbeidet *Mulighetsstudie for felt K6 i Jessheim byplan - Overvannsløsninger - Park og grønnstruktur - Hovedsykkelveg*.

Mulighetsstudiet omfatter også felt K5 og viser løsninger innenfor dette feltet.

OVERVANNSHÅNDTERING. Planlagt avrenningsterskel i figur 2.5 i mulighetsstudiet påvirker terrenghøyder innenfor planområdet som medfører behov for heving av terrenget på felt K5 med opptil 0,6 m.



Utsnitt av figur 2.5- Prinsipp for bekk og trinn 3 struktur viser at Asfaltvegen planlegges utformet slik at den fungerer som en terskel for overvann. Aktuelt felt K5 er markert på illustrasjonen.

HOVEDSYKKELVEG. Mulighetsstudiet utreder trasé for hovedsykkelveg fra Gystadmarka inn mot Jessheim sentrum. Hovedsykkelveien foreslås etter kryssing av Fv. 174, Jessheimvegen i høyde med Brannmannsvegen å gå diagonalt gjennom felt K6 for deretter å krysse felt K5 i dess vestre del. Det er angitt alternativ trasé for hovedsykkelveien langs Industriveien mellom Brannmannsvegen og Henrik Bulls vei.

Tiltakshaver for felt K5 anbefaler alternativ trasé i Industriveien, da det fremstår uheldig at en ekspressykkelvei passerer over et allment tilgjengelig byrom som skal utformes med oppholdskvaliteter. Traséen gjennom felt K5 bør foreslås opparbeidet som en gang- og sykkelforbindelse for lavere hastigheter.



Utsnitt av figur 2.3- Gang- og sykkelvegstruktur fra Gystadmarka til sentrum viser hovedsykkelveg gjennom felt K6 og vestre del av felt K5. Aktuelt felt K5 er markert på illustrasjonen.

4. PROSJEKTSKISSE

JESSHEIM - REGIONAL BY

Jessheim er i *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (2016)* pekt ut som en av seks regionale byer, som skal ta en stor andel av veksten i regionen fremover. For regionale byer angir planen krav til områdeutnyttelse 80-100 % med høyest utnyttelse i sentrumsområder, områder for arealintensive arbeidsplasser og tett på regionale kollektiv-knutepunkt. Områdeutnyttelse på 100 % tilsvarer 150-250 % BRA, påpeker Statsforvalteren i sin innsigelse til høringsforslaget til ny Byplan Jessheim 2050.

Den regionale planen har også føringer om at de regionale byene skal fortettes innenfra og ut, og dette er fulgt opp med bestemmelser i kommunens eget planverk. Planområdets beliggenhet gjør at dette er et viktig sentrumsprosjekt, der utviklingen av tomten er sentral for å oppnå en sammenhengende byev fra sentrum og jernbanestasjon videre mot de nye utbyggingsområdene og Gystadmarka. Både utnyttelse og utbyggingsformål må derfor legges til rette for at en bærekraftig utbygging kan realiseres innen rimelig tid.

BYPLANGREP

Planområdet foreslåes utviklet med bymessig bebyggelse i kvartalsstruktur med varierte høyder og varierende grad av åpenhet, se illustrasjoner på de to neste sidene.

Adkomstpunktet fra Henrik Bulls veg gir en naturlig deling av planområdet i to kvartaler som kan utvikles uavhengig av hverandre og i stort sett i samsvar med eiendomsgrenser og feltgrenser i gjeldende reguleringsplan. Det østre kvartalet er noe større enn det vestre og foreslåes med en bygningsstruktur som underdeler det i to deler, slik at det totalt dannes tre omtrent like store gårdsrom med gode dimensjoner og med en relativ jevn fordeling av antall leiligheter rundt hvert av gårdsrommene.

Fysiske forhold har gitt noe forskjellig svar på utforming av kvartalene i feltet. Det vestre kvartalet grenser mot jernbanen, som er en støykilde og som også gir føringer for bebyggelsens avgrensning mot vest. Henrik Bulls veg faller på denne strekningen ned mot kulverten under jernbanen, og gir ikke direkte kontakt mot kvartalet.

Det østre kvartalet har en mer direkte kontakt mot både Henrik Bulls gate og Industriveien. Det er derfor foreslått med en noe åpnere kvartalsstruktur, som gir flere gjennomgangsmuligheter gjennom kvartalet og åpninger mot omgivelsene.

Sentralt i området og med direkte kontakt med Asfaltveien foreslåes et torg som skal fungere som møtested for nabolaget, og som en del av en hovedforbindelse gjennom feltet, fra Henrik Bulls veg til Asfaltvegen og videre mot utviklingsområdene nord for planområdet. Rundt torget og adkomstpunktet til området skal det legges til rette for lokal næring som dagligvarebutikk, kafé og annen service. Torget skal opparbeides som med møblering og vegetasjon som bidrar til at det blir et attraktivt sted å oppholde seg. Byrommets viktige funksjon som møtested i området gjør at det anbefales at den planlagte ekspressykelvein fra Gystadmarka mot sentrum legges til alternativ trasé i Industrivegen (se også s 8).

PROSJEKTSKISSE FRA SYD



Prosjektskisse sett fra syd. Henrik Bulls veg og saga terrasse i forgrunnen.

PROSJEKTSKISSE FRA NORD



Prosjektskisse sett fra nord. Asfaltvegen i forgrunnen.

UTNYTTELSE OG HØYDER

I Byplan Jessheim 2050 vises planområdet med høy utnyttelse, som innebærer utnyttelse over 150% BRA.

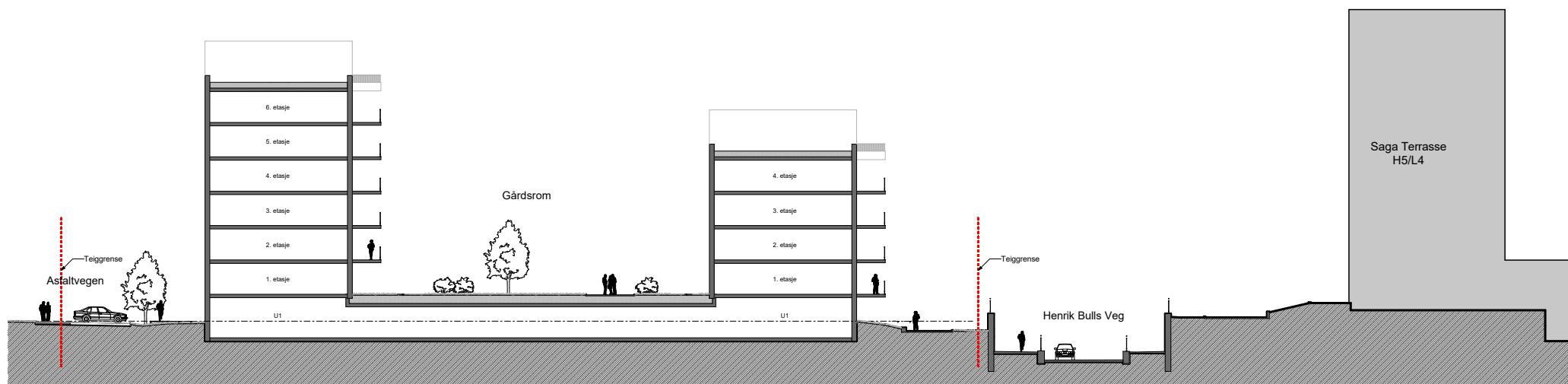
Prosjektskissen viser kvartalsbebyggelse i 4-7 etasjer over parkeringsgarasje. Toppetasjer er vist både som fulle etasjer og som inntrukne etasjer med terrasser på underliggende volum for å skape variasjon og ta hensyn til solforhold. Der det er egnet med næringslokaler, ved det sentrale torget og adkomstsonen fra Henrik Bulls veg, har førsteetasjene ekstra høyde. Som beskrevet på side 8 så vil løsninger for overvann i området med flomterskel i Asfaltvegen styre terrenghøyder og høyde på gulv i parkeringsgarasje innenfor feltet.

Samlet utnyttelse for vist prosjekt er mellom 180 og 200 % BRA for bebyggelse over dekke til parkeringsgarasje, og rommer ca 450 leiligheter med variert sammensetning. Til sammenligning er utnyttelsen i Saga Terrasse direkte sør for planområdet 265 %. Dette fremstår som et vellykket prosjekt med attraktive boliger.

PARKERING

Vist projektskisse forholder seg til den reduserte parkeringsnormen som var del av Byplan Jessheim 2050 ved høring i 2023, og som dekker det behov for parkeringsplasser som sentrumsnære boligprosjekter erfaringsvis har behov for. I ny høringsversjon av byplanen er parkeringsnormen fra kommuneplanen lagt til grunn. Normen er en minimumsnorm, med krav om høy parkeringsdekning. Den er dessuten lik for hele kommunen. Dersom denne normen blir stående betyr det at det må bygges to parkeringsetasjer under deler av bebyggelse og gårdsrom, som igjen betyr en dårligere kobling mellom offentlige byrom, bebyggelse og kvartalene indre, med redusert mulighet for å etablere gode snarveier i området.

Med den reduserte parkeringsnormen og en parkeringsetasje vil planlagt bebyggelse fremstå vesentlig lavere enn ny bebyggelse på sørsiden av Henrik Bulls veg, som illustrasjonen under viser.



Prinsippsnitt gjennom Henrik Bulls veg i kvartalets vestre del ved Saga terrasse, sett mot øst.

FORMÅL

Den foreslåtte bebyggelsen består hovedsakelig av boliger, med mulighet for lokal næring rundt adkomstsonen og det sentrale torget. Gate- og byromsstrukturen rundt planområdet gjør at kvartalet for øvrig ikke er egnet for etablering av småskala næring med butikker og service.

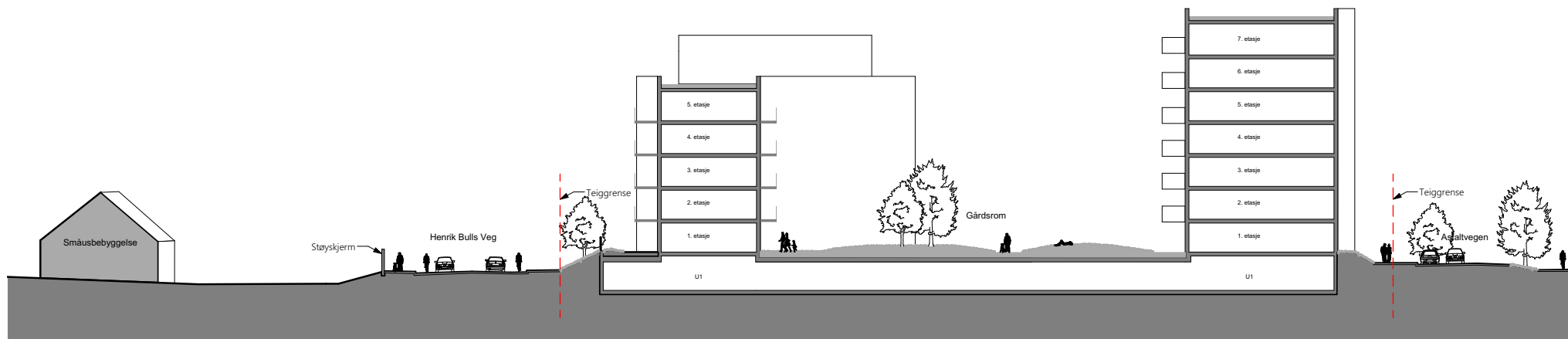
Kommunens gatestrategi viser at Henrik Bulls veg er en del av indre ringveg som skal være prioritert for bil- og kollektivtrafikk. Vegen vil ha høy bussandel og fungere som en hovedforbindelse mellom sentrum og overordnet veinett i øst. Utforming av vegen medfører at den ikke vil ha oppholdskvaliteter som gjør den egnet for etablering av utadrettede funksjoner.

Både Industrivegen og Asfaltvegen skal på sikt utvikles til bygater. Ettersom Asfaltvegen er en blindvei foreslås det at gaten opparbeides som bygate frem til det nye torget, og som gatetun med oppholdskvaliteter vest for torget.

Blandt formålene som tillates i felter avsatt til kombinert formål er også kontorlokaler. Det er ved flere anledninger gjort undersøkelser av markedets behov, uten å finne interesse for kontorlokaler av aktuell størrelse og plassering.

Vist andel næring er ca 5 % av bebyggelsen. Det vil i det fortsatte planarbeidet bli undersøkt om det er mulig å innpasse andre formål innenfor området, og mulighet for et mobilitetshus vil bli vurdert, i samsvar med bestemmelsene i byplanen.

Forslagsstiller er også interessert i å diskutere om en andel boliger kan utformes for mennesker med spesielle behov, som Omsorg+ -boliger eller om det er behov for andre, alternative boformer. Dette forutsetter at kommunen har et slikt behov, og at det kan bli enighet om en forpliktende og økonomisk bærekraftig avtale.



Prinsippsnitt gjennom Henrik Bulls veg i kvartalets østre del, sett mot vest.

UTEOPPHOLDSAREALER

Vist prosjekt oppfyller kravene i ny Byplan Jessheim om 25 m² uteoppholdsareal pr. 100 m² BRA bolig, hvorav inntil 1/3-del kan oppfylles på private balkonger og terrasser. Del av torget som planlegges langs Asfaltvegen vil også inngå i beregning av uteoppholdsarealer for boligene, MUA.

Med en god disponering av kvartalene oppnås sammenhengende uteoppholdsarealer som kan utformes og opparbeides både med rolige soner for opphold, og med mer aktive soner for lek, med gode solforhold. Tredelingen gir gode romlige avgrensninger av gårdsrommene, der antallet leiligheter rundt hvert gårdsrom bidrar til tilhørighet.

BOKVALITET

Det er vist noe forskjellig bebyggelsestruktur i de ulike delene av planområdet. I det vestre kvartalet er bebyggelsen lagt som en L-form mot jernbanen og Henrik Bulls veg. Sammen med to frittstående bygningsvolumer mot nord og øst avgrensnes et felles gårdsrom i midten. Strukturen er valgt med tanke på beskyttelse mot støy fra jernbanen og Henrik Bulls veg. Dette gir et rolig og skjermet gårdsrom godt egnet som uteoppholdsareal. Det vil vurderes ytterligere støyskjerming mot jernbanen og Henrik Bulls veg slik at arealene sør og vest for bebyggelsen får bedre støyforhold og blir egnet som uteoppholdsareal. Gårdsrommet er hevet med et halvt plan fra omgivelsene, slik at det får en mer privat karakter enn arealene på utsiden av bebyggelsen.

Den østre delen av feltet har en åpnere kvartalsstruktur. Mot Henrik Bulls veg er det vist blokker med vinkelform, som har korte svalganger inn mot gårdsrommet. Svalgangene betjener inntil 3 boenheter og reduserer behovet for å løse støyutfordring med innglassede balkonger. Bebyggelsen mot Industrivegen og Asfaltvegen er korte lamellblokker som veksler mellom å stå med langs- og kortsiden mot gatene. Åpningene mellom bygningene bidrar til å slippe sol inn i gårdsrommet og gi flere gjennomgangsmuligheter gjennom kvartalet.

Bebyggelsen er lavest mot sørvest og høyest mot nordøst, noe som gir gode solforhold for boligene og uteoppholdsarealet. De fleste boligene er orientert mot sør eller vest, noen også mot nabolagstorget. Bebyggelsen er foreslått organisert med innganger til boliger fra bygatene Industrivegen og Asfaltvegen, mens bebyggelse langs Henrik Bulls gate har inngang fra gårdsrom. Alle boliger får direkte adkomst til parkeringsgarasje.

SOL- OG SKYGGESTUDIE

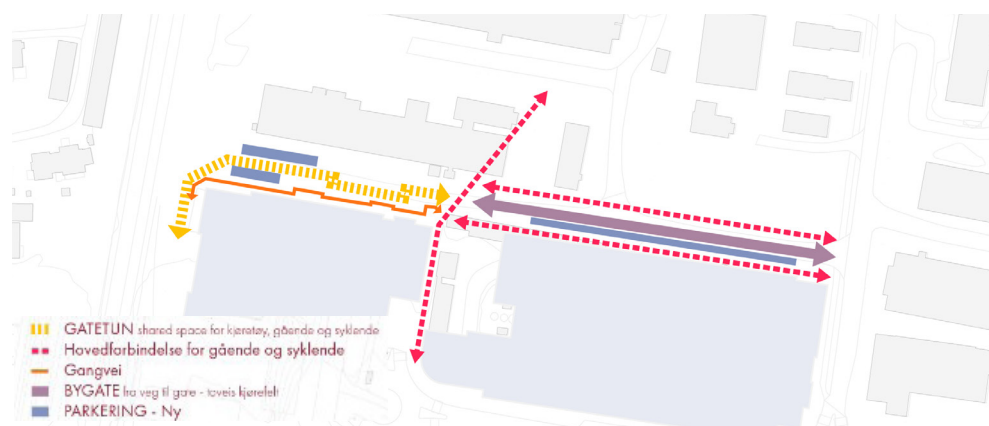
Planområdet har gode solforhold med orientering mot sør. Med vist bebyggelsestruktur oppfylles overordnede planers krav til at 50 % av uteoppholdsarealene skal ha sol kl. 15 ved 1. mai.



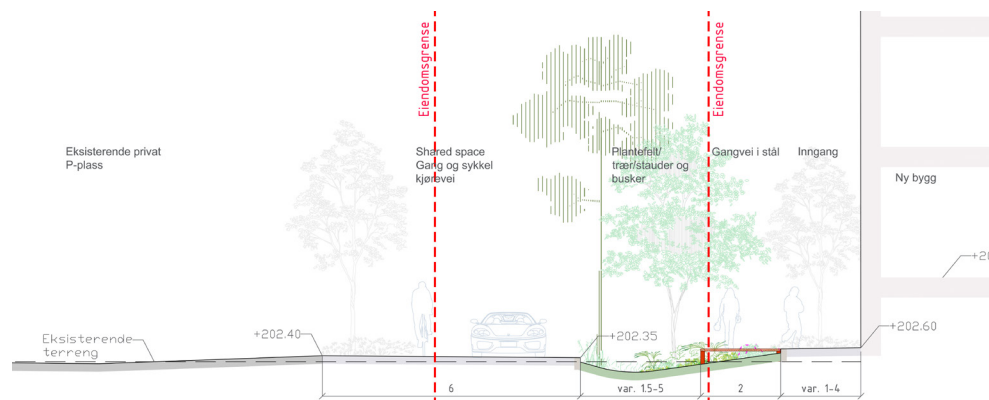
Sol- og skyggestudie 1. mai kl. 15.

ASFALTVEGEN SOM BYGATE / GATETUN

Asfaltvegen skal utvikles til en bygate. Planlagte flomveier i området medfører behov for høydejusteringer av gaten der gangarealer på nordsiden av gaten blir liggende lavere enn kjørearealet. Bebyggelsen på felt K5 må tilsvarende tilpasses gatens nye høyder for å sikre gatens funksjon som overvannsterskel.

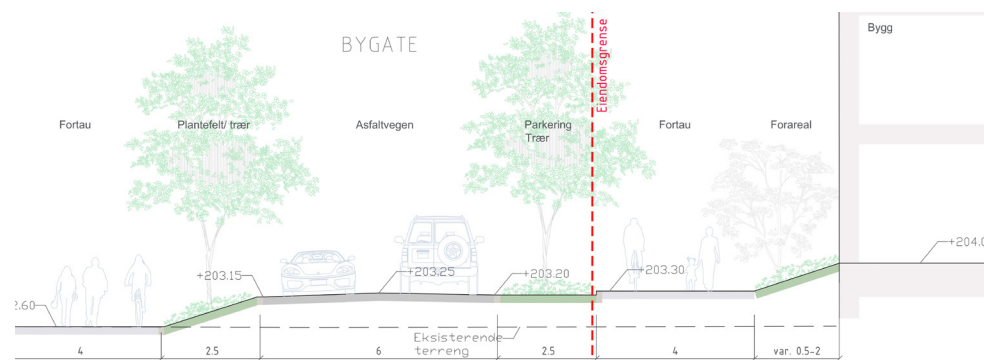


Prinsipp for utforming av Asfaltveien.

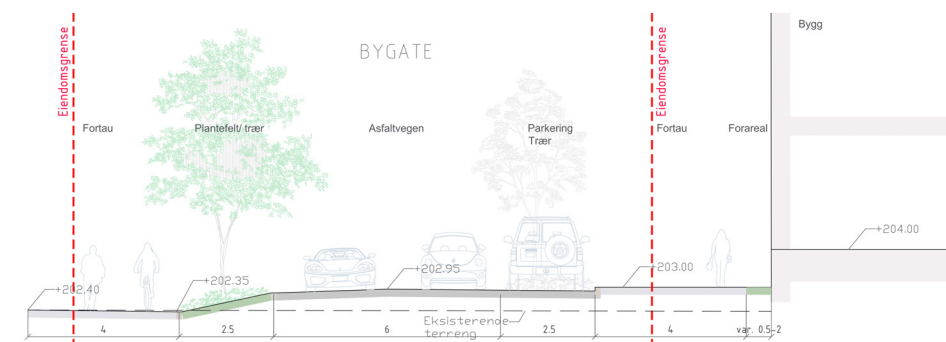


Asfaltvegen utformet som gatetun vest for lokalt torg i felt K5.

Det foreslås at gaten opparbeides som byggate i øst, og som gatetun vest for planlagt torg og frem jernbanen, da denne strekningen vil få svært lite trafikk og derfor vil kunne opparbeides med oppholdskvaliteter. Opparbeidelse av gaten må tilpasses en midlertidig situasjon der eksisterende bebyggelse skal sikres adkomst. Asfaltvegen har også en viktig funksjon som adkomst til jernbanen for vedlikehold og lignende. Avkjøringer fra Asfaltvegen mot ny bebyggelse innenfor utviklingsområde K6 må avklares i forbindelse med senere planarbeider for felt K6.



Asfaltvegen som byggate med trekke langs gaten mellom kantparkering.



Asfaltvegen utformet som byggate med kantparkering.

HVA GIR PROSJEKTET TIL JESSHEIM?

- Utbyggingen følger opp overordnede målsettinger om fortetting av Jessheim innenfra og ut.
- To sentralt beliggende industritomter blir sanert .
- Estetisk heving som bidrar til å knytte sammen byvevet fra sentrum mot Gystadmarka.
- Nabolaget får et allment tilgjengelig torg med oppholdskvaliteter og lokal service.
- Gang- og sykkelforbindelser sikres ved og gjennom området.
- Det utredes mulighet for en direkte gangforbindelse til ny plattform vest ved Jessheim stasjon.



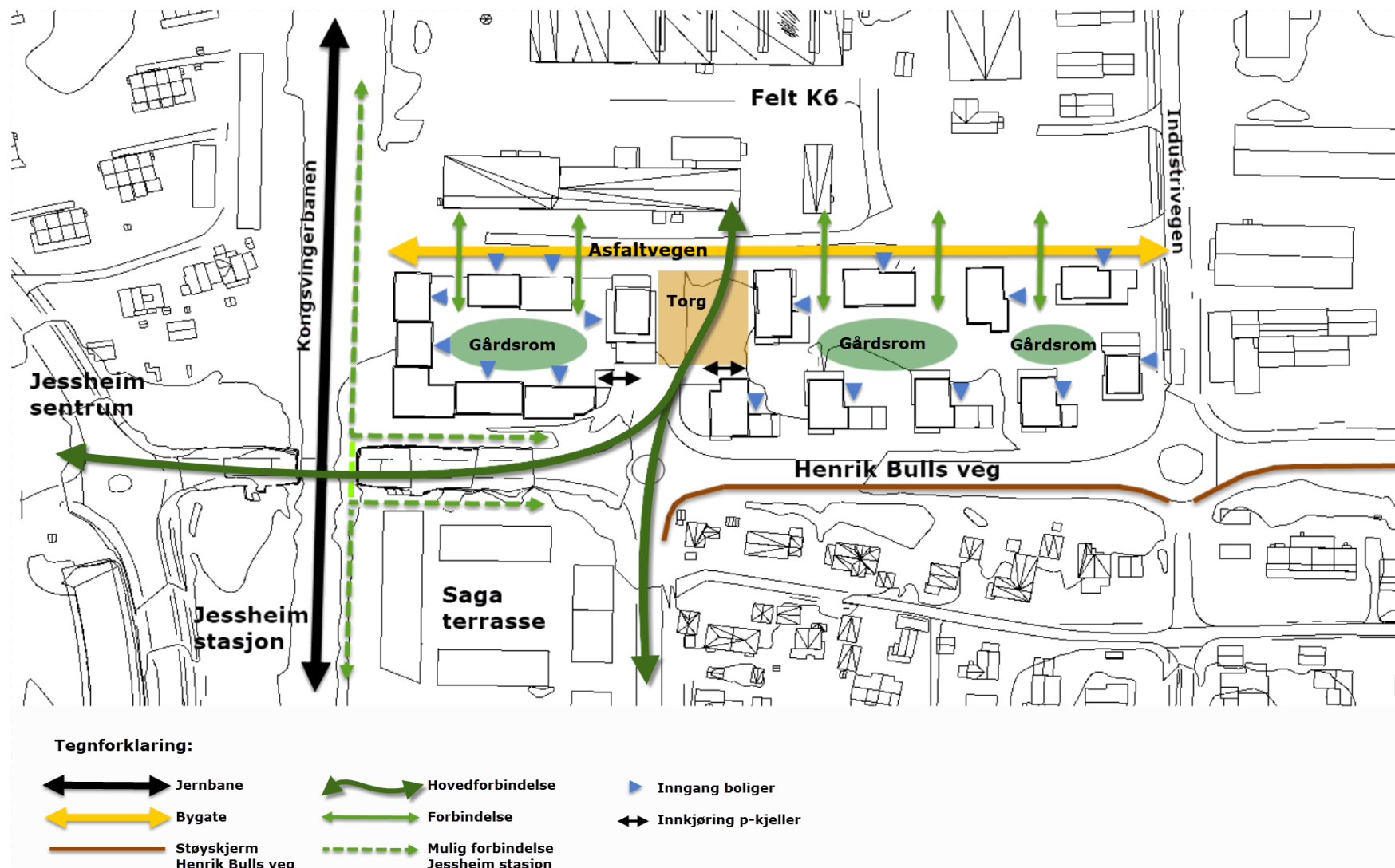
Illustrasjon av prosjektet sett fra Henrik Bulls veg i vest. Adkomst til bebyggelsen er fra rundkjøringen midt i bildet. .



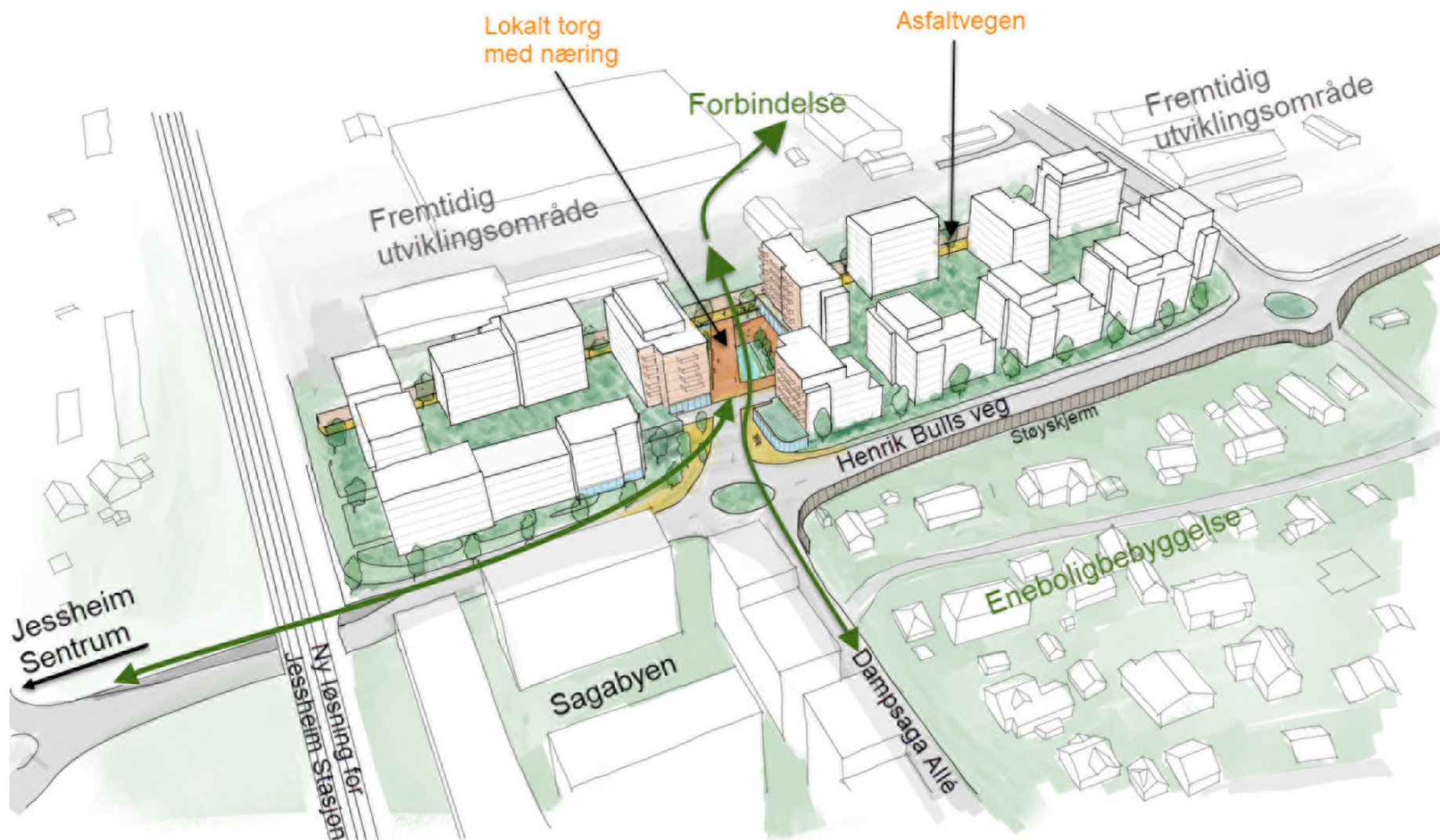
Illustrasjon av allment tilgjengelig torg/byrom med gang- og sykkelforbindelse, sett fra Asfaltvegen i nord.

5. STEDSANALYSE

STRUKTUR OG FORBINDELSER



BEBYGGELSESMØNSTER



6. FORHOLD TIL PLANGRUNNLAGET

FORMÅL

Prosjektskissen foreslår i hovedsak boligbebyggelse med lokal næring i førsteetasjene i den sentrale delen av planområdet. Foreløpig viser prosjektskissen ca 5 % næringsarealer innenfor planområdet. Muligheter for økt innslag av andre formål enn bolig, og eventuelt alternative boformer, vil bli utredet i plansaken.

Formålene er i tråd med formål i gjeldende planer, som i områder med kombinerte formål tillater bolig, kontor, forretning, service og tjenesteyting og andre allmennyttige formål. Forslag til Byplan Jessheim 2050 angir at andelen som skal være annet enn ordinære boliger skal være minimum 20 %.

UTNYTTELSE

Prosjektskissen viser en utnyttelse på ca % BRA = 180 - 200 % .

I forslag til Byplan Jessheim 2050 er feltet vist med høy utnyttelse, som er utnyttelse over BRA = 150 %. Utnyttelsen i prosjektskissen er også i tråd med utnyttelsen for sentrumsnær bebyggelse i *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus*.

BYROM OG FORBINDELSER:

Prosjektskissen viser et alment tilgjengelig byrom / torg, plassert sentralt i planområdet. Torget skal utformes for opphold, og vil både være del av boligenes uteoppholdsareal og også fungere som en del av en offentlig tilgjengelig forbindelse for gående og syklende mellom sentrum og Gystadmarka. Det forutsettes at oppholdskvaliteter prioriteres på torget, og at forbindelsen derfor vil være best egnet for gående og for syklist i lav hastighet.

I bestemmelser til Byplan Jessheim 2050 stilles det krav til etablering av et alment tilgjengelig byrom innenfor feltene. Mulighetsstudie for felt K6, som det er redegjort for tidligere, foreslår i sitt hovedalternativ at forbindelsen over torget skal opparbeides som en hovedsykkelvei. Alternativt foreslår mulighetsstudien at hovedsykkelveien følger Industrivegen og Henrik Bulls veg.

HØYDER

Prosjektskissen viser bebyggelse i 4 - 7 etasjer over dekke til parkeringskjeller. Grunnet høydejusteringer av terreng for å ivareta planlagt flomterskel og overvannshåndtering, samt ekstra høyde i 1. etasjer, vil høydene enkelte steder overstige 21 m, målt fra eksisterende fortau.

Pågående arbeid med ny Byplan Jessheim 2050 angir varierte høyder inntil 21 m som maksimal høyde. Bestemmelsene angir også at høydeangivelsene kan avvikes der forholdene legger til rette for det.

UTEOPPHOLDSAREALER FOR BOLIG

Prosjektskissen viser ca 25 m² uteoppholdsareal / 100 m² BRA bolig, hvorav 1/3-del kan regnes på balkonger og terrasser.

Andelen uteoppholdsareal er i tråd med bestemmelser i Byplan Jessheim 2050. Krav til lekeplass ved inngang / nærlekeplass kan opparbeides innenfor dette arealet på en god måte. Hverken areal- eller funksjonskrav til en grendelekeplass kan oppfylles innenfor et bykvartal, men funksjonene er tilgjengelige på uteoppholdsarealer for skoler innen en avstand på 500 m fra planområdet.

PARKERING

Prosjektskissen viser parkering for bebyggelsen hovedsakelig løst i parkeringskjeller i én etasje under lokk, med noe besøkparkering i Asfaltvegen og på terreng i tilknytning til næringslokaler. Antall parkeringsplasser er i tråd med tidligere forslag til ny parkeringsnorm i ny Byplan Jessheim 2050 (versjon 2023).

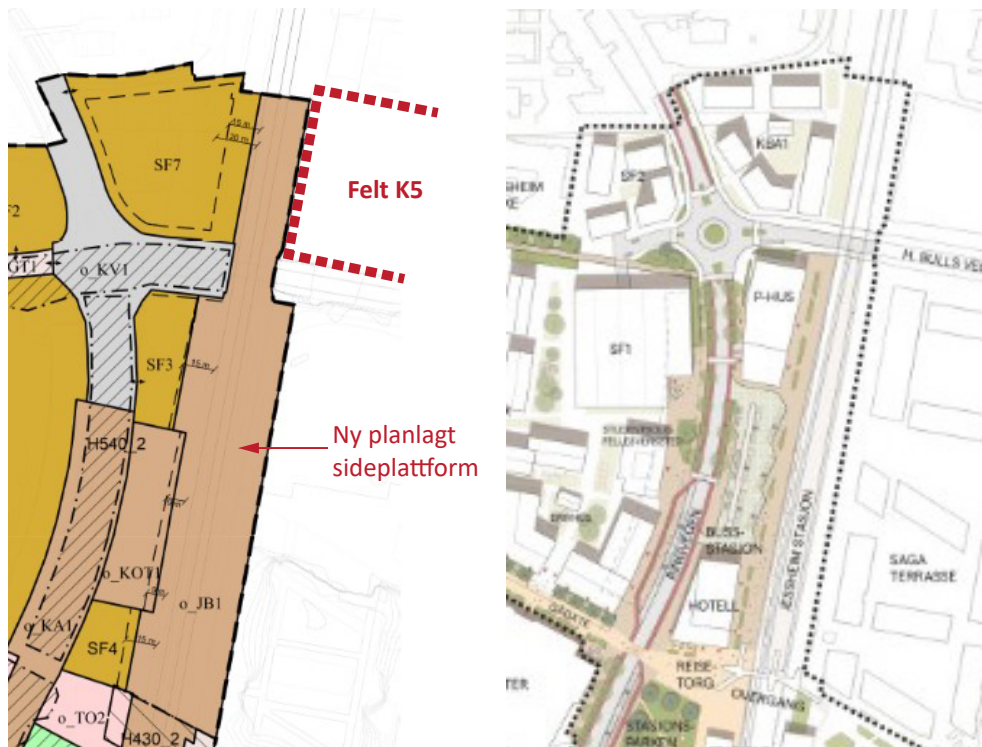
Forslag om å videreføre kommuneplanens parkeringsnorm, som legger til rette for høy parkeringsdekning med minimumskrav, er ikke i samsvar med regionale føringer for områder tett opp mot kollektivkuntepunkt, samtidig som den får negative effekter for prosjektutforming. I prosjektskissen er det derfor valgt å opprettholde løsning som er i tråd med den tidligere foreslåtte, lavere normen.

7. INTERESSER UTENFOR PLANOMRÅDET

JERNBANEN / BANE NOR

Planområdet grenser mot vest mot jernbanen. Forslag til områderegulering av stasjonsområdet, som omfatter jernbanelinjen som grenser mot planområdet, var til offentlig ettersyn juni - september 2024.

Planforslaget viser etablering av sideplattform på østsiden av sporene. Dette vil koble stasjonsområdet svært tett opp mot felt K5. Planarbeidet for felt K5 vil derfor utrede muligheten for å etablere en direkte gangforbindelse fra felt K5 til den nye plattformen.



Utsnitt av plankart og illustrasjonsplan for Områderegulering for stasjonsområdet og rådhusomtå i Jessheim til offentlig ettersyn. Røde påtegninger/tekster viser plassering av aktuelt planområde og planlagt sideplattform.

HØRINGSINSTANSER

Ved varsling av planarbeidet skal naboer, hjemmelshaver og offentlige instanser varsles direkte gjennom brev eller e-post. Kunngjøring av oppstart av planarbeidet vil annonseres i Romerikes blad.

I løpet av planarbeidet vil det være behov for avklaringer og samarbeid med kommunens tekniske etater med ansvar for vann og avløp, overvann og renovasjon.

Det vil også være behov for kontakt og avklaringer rundt fornyelsen av jernbanestasjonen med BaneNor, både for å avklare byggevstand til og plassering av nærmeste jernbanespor, og for å sikre gode løsninger for gangadkomst til ny sideplattform på jernbanens østside.

Ytterligere samarbeidsprosesser med andre instanser kan bli aktuelle dersom problemstillinger i planarbeidet krever det

8. UTREDNINGER OG AVKLARINGER

RISIKO OG SÅRBARHET

Det er foreløpig ikke identifisert særlige tema der planforslaget vil påvirke risiko- og sårbarhet i nærområdet negativt.

Risiko- og sårbarhetsutredningen, som vil utarbeides som del av planarbeidet, vil omfatte tema som grunnforhold med grunnforurensning, grunnvannstand, overvannshåndtering, trafiksikkerhet, tilgjengelighet for brannbil og brannvannskapasitet mm.

Sikkerhet i forhold til plassering nært jernbanelinjen vil bli ivarettatt gjennom byggeavstander og sikringstiltak, som i hovedsak ligger innenfor BaneNors ansvarsområde, og som også er del av arbeidet med pågående områderegulering for stasjonsområdet.

UTREDNINGER I PLANARBEIDET

Tema som skal utredes i planarbeidet er:

- Utforming og kvaliteter i bebyggelse og uteoppholdsarealer
- Plassering og utforming av allment tilgjengelige byrom og forbindelser
- Sol- og skyggeforhold
- Overvannshåndtering, flomfare og flomveier
- Geoteknisk utredning (områdestabilitet)
- Vurdering av mulighet for grunnforurensning, med evt tiltaksplan
- Energiutredning for tiltak over 1.000 m² oppvarmet BRA
- Støyforhold og behov for støyskjerming inkludert vibrasjonsstøy fra jernbanen
- Trafikkforhold/trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper, herunder trasé for hovedsykelvei
- Muligheter/behov for mobilitetshus innenfor felt K5

Kommuneplanens arealdel angir at følgende tema som skal beskrives i alle plansaker:

- Folkehelse
- Universell utforming
- Barnehage- og skolekapasitet

EIENDOMSGRENSER

Eiendomsgrensene rundt planområdet har variert nøyaktighet i kartgrunnlag, som utsnittet fra Kommunekart over viser.

Mot Henrik Bulls vei og Industriveien er eiendomsgrenser nøyaktige. Langs jernbanen og mellom eiendommene vest i planområdet er grensene relativt sikre, men avvik kan være opp til 30 cm. Eiendomsgrensene mellom planområdets eiendom 135/318 og Asfaltveien er angitt med en usikkerhet opp mot 2,0 m og må bekreftes før videre arbeid. Også grensen mellom kommunens veieiendom 7/13 og den private eiendommen 7/11 bør bekreftes grunnet usikkerhet på opp mot 5,0 m.



Eiendomsgrenser fra Kommunekart, Ullensaker kommune.

VURDERING AV BEHOV FOR KONSEKVENsutREDNING

Det er gjort en vurdering av hvorvidt et planforslag for felt K5 vil falle inn under krav om at det skal utarbeides konsekvensutredning opp mot PBL §§4-1, 4-2 og §12-10 med tilhørende forskrift om konsekvensutredninger.

Forskriftens §6 og §8 er aktuelle for vurdering av planforslaget.

§6b viser til Vedlegg I som angir tiltak som alltid skal konsekvensutredes, og ha planprogram eller melding. Det nærmeste formål som nevnes i vedleggets liste er nr. 24 ,som omfatter *næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m²* . Planforslaget for felt K5 vil ikke inneholde noen av de nevnte formålene med mer enn 15.000 m², og trenger derfor ikke å konsekvensutredes på bakgrunn av §6.

§8a viser til Vedlegg II som angir tiltak som skal konsekvensutredes dersom de kan få vesentlige virkninger etter §10, men ikke ha planprogram eller melding. Vedlegg II Nr. 11 j) omfatter *Andre prosjekter - Næringsbygg, herunder kjøpesentre som ikke inngår i pkt. 10b, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål*. Planforslaget vil inneholde noe næring, og er derfor vurdert opp mot §10.

§10 angir kriterier for at formål i velegg II skal utløse krav om konsekvensutredning. Det er vurdert at temaet (Vedlegg II, Nr. 11 j) som ligger til grunn for vurdering av om planen kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn etter kriteriene i §10 ikke er til stede på bakgrunn av at omfatningen av foreslått næringsareal er begrenset (anslått til ca 1.500 – 2.000 m²) , og at eventuell påvirkning på omgivelsene når det gjelder luftforurensning fra trafikk til disse virksomhetene vil være svært liten/ ikke målbar.

Konklusjonen er at planforslaget ikke vil utløse krav om utarbeidelse av konsekvensutredning.