



Planbeskrivelse

Planendring

Detaljregulering for Gardermoen Næringspark II B og C, Kvartal K2, K6.1 og K6.2

19.03.26

INNHold

1	Bakgrunn.....	3
2	Planprosess.....	3
2.1	Forenklet prosess.....	3
2.2	Varsel om endring	3
3	Planstatus	4
3.1	Kommuneplanens arealdel, vedtatt 23.03.2021	4
3.2	Gjeldende reguleringsplaner	4
3.3	Regionale planer.....	5
3.3.1	Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus, 2015.....	5
3.3.2	Regional plan for klima og energi i Akershus, 2018	5
3.4	Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, 2025.....	5
4	Beskrivelse av endring	5
4.1	Formålet med endringen.....	5
4.2	Plankart	5
4.2.1	Kjøreveger og kryss	7
4.2.2	Avkjørsler	7
4.2.3	Grønnstruktur	7
4.2.4	Byggegrenser.....	8
4.2.5	Arealformål for bebyggelse og anlegg.....	9
4.2.6	Overvann	9
4.2.7	Vann og avløp	10
4.2.8	Flom.....	11
4.2.9	Grunnforhold	12
4.2.10	Trafikk	12
4.2.11	Blågrønn faktor	13
4.3	Bestemmelser	13
4.3.1	Generelt	13
4.3.2	Rekkefølgekrav	13
5	Medvirkning.....	15
6	Risiko- og sårbarhetsvurdering av endring	15
7	Oppsummering/konklusjon.....	16

Kontaktinformasjon

Forslagsstiller

Firma: Bergmoen Øst 2 AS

Kontaktperson: Ole Fredrik Sand Andersen

Adresse: Regnbueveien 5, 1405 Langhus

Telefon: 990 32 269

E-post: ole.fredrik.sand.andersen@coop.no

Fagkyndig plankonsulent

Firma: Arkitektene Astrup og Hellern AS

Kontaktperson: Hanne Embretsen

Adresse: Munchs gate 5B, 0165 Oslo

Telefon: 473 24 941

E-post: hem@aaoh.no

Fakturaadresse

Firma: Bergmoen Øst 2 AS

Org.nr: 996 294 668

Adresse: Pb 2420 Torgarden, 7005 Trondheim

Merkes: 96601 – Prosjekt Clog 3.0

Bestiller: Ståle Nersund

1 Bakgrunn

Gjennom tidligere byggesaker er det søkt dispensasjon fra flere forhold innenfor planområdet. Dispensasjonene har vært gjentakende og i hovedsak dreid seg om tidspunkt for opparbeidelse av vei og VA. Nå ønskes det å gjennomføre en planendring med mål om å etablere en varig løsning i reguleringsplanen, slik at fremtidige byggesaker kan behandles uten behov for dispensasjoner.

Utløsende årsak til planendringen er nye tiltak inne på K2 som medfører rekkefølgekrav til å opparbeide R3 og deler av V2 og SKV6. I den forbindelse er det gjennomført en trafikkvurdering, som vurderer behov for kapasitet på vei og kryss. Den har konkludert med at det kun er behov for to-feltsvei og et T-kryss, fremfor rundkjøring, som kobler V2/SKV2 og SKV6. Alle nyere detaljreguleringsplaner innenfor Gardermoen Næringspark, har redusert veiene fra områdeplanens firefelts til tofelts veier.

Dagens bredde på V2 opp til Coops avkjørsel er tilsvarende tre felt. Det vil derfor videreføres som en trefelts vei på deler av strekket. Samtidig er det sett på flere avkjørsler langs Lautmovegen som reguleres inn med mer fleksibilitet mtp. nøyaktig plassering. Dette tilrettelegger også for videre utbygging av K6.1 og 2.

2 Planprosess

2.1 Forenklet prosess

§ 12-14 i Plan- og bygningsloven stadfester at planendringer i utgangspunktet skal følge de samme prosess som en ny plan. Samtidig kan kommunestyret delegere myndigheten til å treffe vedtak om endringer i reguleringsplan som i liten grad påvirker eller differerer fra hoveddrammene i den opprinnelige planen, så lenge det ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder.

Tiltakshaver mener at planendringen for Coop GNP oppfyller kravene for forenklet prosess. Planarbeidet endrer ikke hoveddrammene i den opprinnelige planen – tilretteleggelse av et regionalt næringsområde for plass- og arbeidsintensiv virksomhet – og har ikke negative konsekvenser for natur- og friluftsinteresser i området. Planarbeidet tar sikte på å oppdatere opprinnelig plan etter nytt og forbedret kunnskapsgrunnlag, slik at den regulerte infrastrukturen i hele næringsområdet harmonerer og legger opp til samme aktivitet.

Endringene er konkrete og avgrenset til enkelte endringer i plankart og bestemmelser (se kapittel 3), de har ikke konsekvenser som påvirker hoveddrammene i planen for øvrig. Planendringen bør derfor kunne gjennomføres gjennom en forenklet prosess.

2.2 Varsel om endring

Varsel om planendring etter forenklet prosess ble sendt til mottakere etter nabo- og varslingslister fra Ullensaker kommune, kunngjort i Romerikes blad og lagt på kommunens nettside, med høringsfrist 24.04.2026.

3 Planstatus

3.1 Kommuneplanens arealdel, vedtatt 23.03.2021

Planområdet er satt av til næringsvirksomhet, grønnsstruktur, sykkelvei og kjørevei i Kommuneplanens arealdel for Ullensaker 2021-2030.



Figur 1 Gjeldende kommuneplan (ca. avgrensning)

3.2 Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet omfatter arealer innenfor følgende to vedtatte reguleringsplaner:

- Plan-ID 3209_377 Detaljregulering for Gardermoen Næringspark II B og C, Kvartal K2, K6.1 og K6.2, ikrafttredelsesdato 15.06.2015
- Plan-ID 3209_450 Detaljreguleringsplan for GNP2 Vilbergmoen, ikrafttredelsesdato 07.02.2023



Figur 2 Gjeldende reguleringsplaner i området

3.3 Regionale planer

3.3.1 Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus, 2015

I Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus er næringsområdet på Gardermoen definert som et regionalt område for arbeidsplassintensive virksomheter. Virksomhetene skal henvende seg til et regionalt arbeidsmarked, og ligge lett tilgjengelig med kollektivtransport fra hele regionen.

Planene for området henger sammen med planene for Jessheim. Jessheim og Gardermoen næringspark ligger innenfor bybåndet, som skal ta imot veksten i Oslo-regionen. Her planlegges det for tung næringsutvikling i takt med den økte aktiviteten på flyplassen. Regional plan fremsetter derfor at Gardermoen næringspark bør styrkes.

3.3.2 Regional plan for klima og energi i Akershus, 2018

Planen bidrar til å stake ut en felles retning for klimaarbeidet i fylket. Det må utarbeides strategier for å tilpasse klimaendringene som kommer. Planen tar for seg de største utslippskildene i Akershus og hvor de største utslippskuttene kan gjøres.

3.4 Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, 2025

Formålet med retningslinjene er å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Planleggingen skal videre bidra til å utvikle bærekraftige byer og lokalsamfunn, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Planleggingen skal redusere klimagassutslipp og gi grunnlag for et klimatilpasset samfunn. Den skal også bidra til å ivareta kulturmiljø og naturmangfold, og redusere tapet av natur.

Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder. Redusert transportbehov er en målsetting.

4 Beskrivelse av endring

4.1 Formålet med endringen

Formålet med planarbeidet er å oppdatere opprinnelig plan etter nytt og forbedret kunnskapsgrunnlag, slik at den regulerte infrastrukturen harmoniserer internt i næringsområdet og man unngår å dispensere fra planforhold i fremtidige byggesaker.

4.2 Plankart

I plankartet foreslås følgende endringer:

1. R3 endres til T-kryss med ekstra svingefelt nord-sør.
2. Regulerte adkomster tatt ut og erstattet med adkomstpiler
3. Flere nye adkomster til K2, K6.1 og K6.2
4. V2 er omregulert fra firefelts vei, til tofelts vei med ventefelt/tre felt på deler av strekket (SKV2)
5. SKV6a og deler av SKV6b er inkludert i planområdet med tilhørende gang og sykkelvei.
6. Det er regulert inn snuplass på SKV6b. Snuplassen er lagt inn som bestemmelsesområde #1. Plasseringen er vurdert iht. eksisterende og planlagt terreng.
7. Grøntareal mot vei er redusert til 10 meter mot Gardermoen Alle (V5) og 5 meter mot Lautmovegen (SKV2), SKV6a og b.
8. Byggegrensene mot vei er lagt inn som egen juridisk linje. Det er lik avstand til senter vei som eksisterende plan (30 meter).

9. Plangrensen er endret mot Vilbergvegen. Den er lagt 15 meter fra kant av langsgående gang- og sykkelvei. Området mellom plangrensen og g/s er regulert til blågrønnstruktur i plan 450. Dette gir tilstrekkelig avstand til å opprettholde sonen for midlertidig bygg- og anleggsbelte regulert i Plan 450. G7 i opprinnelig plan er endret til næringsformål.
10. Store deler av G3 er innlemmet i Plan 478 og tatt ut av planområdet. 10m grøntbeltet er omdøpt til f_G4.
11. Felt for Annen bebyggelse og anlegg (ABA) er regulert sør-vest i området for energisentral.
12. T2 tatt ut av planen
13. K6.1 er endret til næringsformål og %BRA=80%.
14. Det er lagt til en bestemmelsessone #2, med byggeforbud for tiltak som hindrer å tilbake stille T-kryss (R3) til rundkjøring



Figur 3 Skisse til nytt plankart

4.2.1 Kjøreveger og kryss

Dagens situasjon

I dag er kun del av Lautmovegen (V2) bygget. Den er opparbeidet som trefeltsvei, til tross for at den er regulert med fire felt.

SKV3a, SKV6a og b er ikke opparbeidet, men er regulert i plan 450.

R3 er regulert som rundkjøring, men ikke opparbeidet.

Planendring:

I forslaget til planendring endres Lautmovegen til trefeltsvei på deler av strekket før den møter en tofelts vei inn mot R3. R3 endres fra rundkjøring til T-kryss med ekstra svingefelt i sørgående retning inn i krysset. Det ekstra svingefeltet utløser endringer på veibredden til SKV3a. SKV6 a og b videreføres med samme plassering og bredder som i gjeldende plan.

Det er lagt til en bestemmelsessone som skal ivareta mulighet til for snuplass, inntil SKV6b videreføres til rundkjøring i Vilbergvegen (R6).

Det er også lagt til en bestemmelsessone for R3, med byggeforbud for tiltak som hindrer muligheten for å etablere rundkjøring i fremtiden.

Konsekvenser av planendringen:

Endringene av veiformålene innenfor planen er iht. oppdatert kunnskapsgrunnlag og kapasitetsberegninger utført av Multiconsult. Trafikken fra E6 vil fordele seg i Gardermoen næringspark etter hvert som veinettet bygges ut. Alle nyere regulerte veier innenfor Gardermoen Næringspark er derfor regulert med to-felt. Reguleringsendringen gir et helhetlig og lesbart trafikkbilde.

4.2.2 Avkjørsler

Dagens situasjon

I gjeldende plankart er det regulert fire avkjørsler til felt K2, to avkjørsler til K6.2 og én avkjørsel til K6.1. Alle avkjørslene er regulert med detaljerte arealformål og eksakt plassering.

Det er kun to av avkjørslene til K2 som er opparbeidet i dagens situasjon. Resterende avkjørsler, regulert i plankartet, er ikke opparbeidet.

Planendring

De regulerte avkjørslene økes i antall og endres til piler i plankartet, med fleksibilitet på eksakt plassering. Forslag til ny plan viser åtte adkomster til K2, tre til K6.2 og to til K6.1.

Konsekvenser av planendringen:

Planendringen fører til med fleksibel utviklingen innenfor feltene. Plasseringen av adkomstene kan tilpasses bruken av feltene heller enn motsatt. Dette gjør det enklere å utnytte eiendommen optimalt. Antall avkjørsler er vurdert i samråd med vegplanlegger.

4.2.3 Grønnstruktur

Dagens situasjon:

I dagens situasjon er det regulert vegetasjonsskjermer rundt næringsarealene (K2, K6.1 og K6.2) mot vei. Bredden på vegetasjonsskjermene er 20m.

I tillegg er det i gjeldende reguleringsplan, regulert et større felt med grønnstruktur i vest (G3).

K2 er det eneste feltet som er bebygd og har etablert grøntområder mot omkringliggende veier (V2, V5 og SKV12)

Planendring:

Planforslaget reduserer regulert grøntbelte mot Lautmovegen V2, SKV6a/b til 5m og mot Gardermoen Allé 10m grønt. Mot Vilbergvegen ivaretas grøntbelte på 15m i tilliggende plan 450. Grøntbeltene endres i reguleringsformål fra vegetasjonsskjerm til blågrønnstruktur.

Konsekvenser av planendringen:

Prinsippene for regulert grøntstruktur er tilsvarende de øvrige nyere regulerte planene innenfor Gardermoen næringspark (Plan 450 og plan 437). Det gjelder også formålsendringen. Kravet om 15% grønnstruktur opprettholdes gjennom bestemmelsene, så i realiteten vil det ikke bli mindre grønt innenfor hvert felt.

4.2.4 Byggegrenser

Dagens situasjon

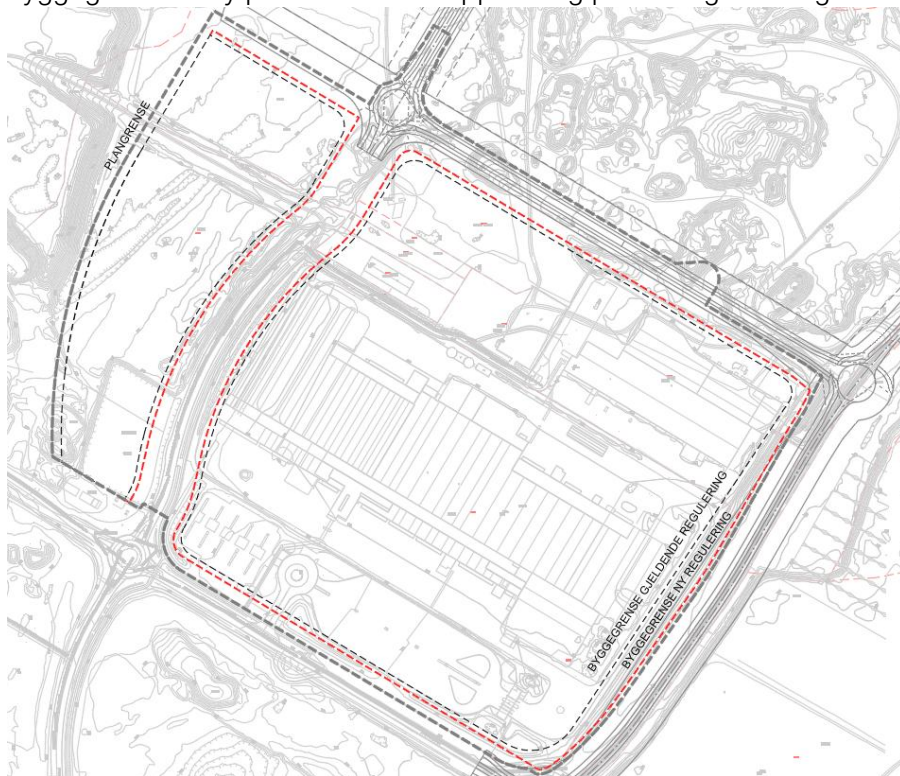
I gjeldende reguleringsplan er byggegrensene mot de regulerte hovedveiene 30 meter fra midtlinje i nærmeste kjørefelt. Dette samsvarer med formålsgrensene.

Planendring

Byggegrensen endres til 30 meter fra senterlinje vei og reguleres i plankart med egen juridisk linje. Mot f_G1b i K6.1 legges byggegrensen på samme sted som i K2 og opprettholder muligheten for at grøntbelte kan erstattes med vei på senere tidspunkt.

Konsekvenser av planendring

Med endringen får man noe større mulighetsrom for å plassere ny bebyggelse. Dette er generelt ca. seks meter fra plasseringen i gjeldende plan. Unntatt er byggegrensen mot Vilbergvegen hvor veien er regulert i ny trasé lenger øst enn tidligere. Grunnet ny plassering av regulert trasé for Vilbergvegen er byggegrensen i ny plan 15-25m fra opprinnelig plassering. Se diagram under.



Figur 4 Plassering av ny byggegrense er vist med rød stiplet linje. Tynn sort stiplet linje er byggegrense i gjeldende plan.

4.2.5 Arealformål for bebyggelse og anlegg

Dagens situasjon:

I gjeldende plan er feltene for bebyggelse og anlegg regulert til næringsbebyggelse med utnyttelsesgrad %BRA= 80%, og kontor med utnyttelsesgrad %BRA=135%.

Planforslag:

Næringsbebyggelse videreføres på felt K2 og K6.2.

På K6.1 endres arealformålet fra kontor til næringsbebyggelse med redusert utnyttelsesgrad til %BRA=80%.

Videre opprettes et nytt felt ABA Annen bebyggelse og anlegg, innenfor det som i gjeldende plan er K6.1. I dette området har Statkraft Varme planer om å etablere ny energisentral. Ett trinns søknad er forelagt kommunen. Feltet har fått utnyttelsesgrad %BRA=80%.

Konsekvenser av planforslaget:

Den foreslåtte planendringen utelukker rene kontorformål innenfor planområdet.

Statkraft varme kan etablere energisentral i tråd med formålet.

4.2.6 Overvann

Dagens situasjon

K2 er i stor grad utbygd, og overvann håndteres allerede i tråd med tretrinnsstrategien.

K6 er i liten grad utviklet. Det er kun noen mindre tekniske bygninger i den sør-vestlige delen av K6.1. Området består hovedsakelig av gruslagte flater. Det er ikke etablert overvannstiltak i dagens situasjon, men siden tilnærmet hele området har permeabelt dekke er feltet i stor grad selvhåndterende med tanke på overvann.

Mellom K2 og K6 ligger Lautmovegen. Veien strekker seg omtrent tre fjerdedeler opp gjennom området og ender som en blindvei ved nordvestsiden av Coops lagerbygning. Det er etablert drengrofter på begge sider av veien.

I de ubebygde områdene, samt på store deler av K2, er det rapportert få utfordringer knyttet til overvann. I den nordlige delen av K2, ved storbilvaskeriet, er det imidlertid registrert problemer. Disse skyldes hovedsakelig tett komprimering av massene som følge av tungtransport. Lokale løsninger må vurderes, men ikke som følge av planforslaget.

Planendring:

Planendringen tilfører ingen store for endringer for overvannssituasjonen fra dagens regulering.

Konsekvenser av planendringen

K2 skal videreutvikles med utvidelse av Coops lagerbygning på K2. Endringene medfører en økning i tette flater, og det skal iverksettes tiltak for å håndtere økningen i avrenning.

På K6 skal det etableres nye næringsbygg i fremtidig situasjon. Tiltakene vil medføre en betydelig økning av andel tette flater, som igjen vil medføre en betraktelig økning i overvann.

Tilsvarende utbygging var også tillatt i eksisterende plan og er ikke et resultat av reguleringsendringen.

Lautmovegen skal forlenges for å tilknyttse reguleringsområdene K3 og K7 nord for planområdet. Drensgrøftene langs veien må også forlenges.

Overvannet skal håndteres lokalt innenfor hver eiendom. Det må utføres egne beregninger for hver eiendom eller utbyggingsområde for å sikre at alle tar ansvar for sin andel av overvannet.

Overvannsrapporten har foreslått tiltak. Valg av tiltak for overvannshåndtering må detaljprosjekteres i byggefase. Foreslåtte tiltak i rapporten viser at overvann kan bli tilstrekkelig og håndtert lokalt på området.

4.2.7 Vann og avløp

Dagens situasjon

Det foreligger både eksisterende kommunal og privat VA-anlegg innenfor planområdet per i dag. Langs Lautmovegen, som strekker seg i sør-nord-retning mellom K2 og K6, ligger det følgende kommunale ledninger:

- Vannledning 180 PE
- Vannledning 400 SJK/PE (SJK i nord og PE i sør)
- Pumpespillvannsledning 180 PE

I krysset mellom K2 og K6.1 går spillvannet over på selvfallsledning og føres til avløppspumpestasjon PS1. PS1 ligger sør for K6.1, og er etablert av Coop i forbindelse med utbyggingen av K2. PS1 er knyttet opp mot det større spillvannsnettet i Ullensaker.



Sør-øst for K2, Langs Gardermoen Allé, ligger det to kommunale pumpeledninger. Disse er tilknyttet en styringskum. To spillvannskummer samler spillvann fra de ulike delfeltene til næringsområdet og fører spillvannet videre inn til styringskummen.

Planendring

Planendringen gir ingen endring av VA-anlegget, men viderefører mulig utbygging innenfor området.

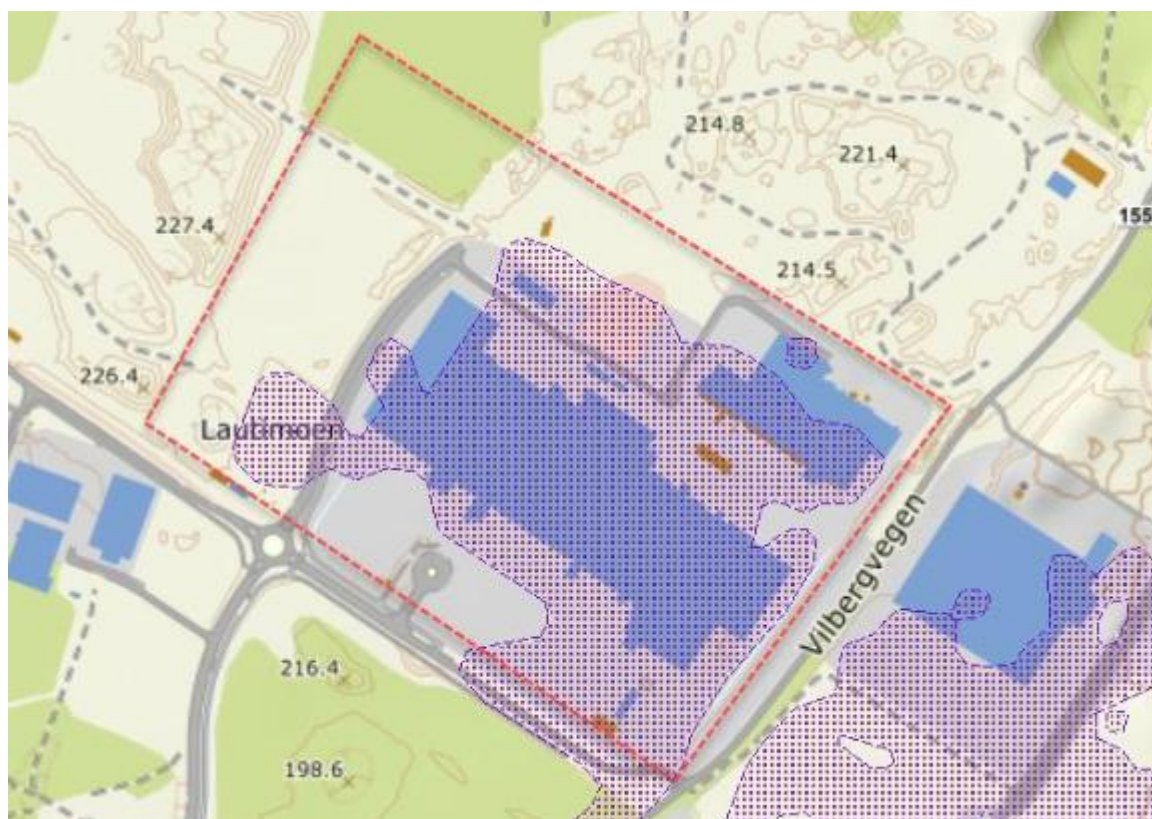
Konsekvenser av planendringen

Det er ingen nye konsekvenser ved gjennomføring av planendringen. VA-anlegget må vurderes og prosjekteres i takt med utbygging av området.

4.2.8 Flom

Dagens situasjon

Området ligger innenfor NVEs flomaktsomhetssone, og det er derfor gjennomført en flomvurdering i henhold til NVEs veileder Sikkerhet mot flom – Utredning av flomfare i reguleringsplan og byggesak for aktuelt tiltaksområde.



Figur 5 Aktsomhetssone for flom (Scalgo)

Planendring

Planendringen endrer ikke forutsetningene for flom, men ettersom område er omfattet av aktsomhetsområde er det gjennomført flomvurdering i tråd med TEK17 § 7-2 for sikkerhetsklasse F2, som innebærer vurdering av en dimensjonerende 200-års flomhendelse inkludert klimapåslag. Det bemerkes at det ikke finnes vassdrag i umiddelbar nærhet av prosjektområdet. Den dimensjonerende flomhendelsen er vurdert gjennom terrengbasert flomsimulering av området. Resultatene viser lokal vannansamling i terrenglavpunkter ved ekstremnedbør, uten påvist flom fra vassdrag.

Konsekvenser

Vurderingen viser at flomforholdene i området er knyttet til lokal oppstuvning av overvann i terrenglavpunkter ved ekstremnedbør. Det er ikke påvist flom fra vassdrag i planområdet.

Avbøtende tiltak mot vanninntrengning i lavpunktsoner, som f.eks i områdene for inngangspartier, kan være tilpasning av terrenget rundt inngangspartiene eller anskaffelse av mobile flomvern løsninger som midlertidige og flyttbare tiltak.

4.2.9 Grunnforhold

Dagens situasjon

Planområdet ligger på et sandtak, preget av relativt flatt terreng med flere spredte hauger av sand og grus, særlig de nordlige delene av området. Terrenget har en slak helning fra nord til sør.

I NGUs løsmassekart er løsmassene i tiltaksområdet kartlagt som breelvavsetning. Planområdet ligger på marin grense, så muligheten for marin leire er kartlagt som «middels». Berggrunnen i planområdet klassifisert som granittisk gneis.

I NVEs kartatlas ligger planområdet delvis innenfor aktsomhetsområde for kvikkleireskred. Det er ingen registrerte kvikkleiresoner i området, men om lag 4 km sørvest for planområdet ligger det kartlagte kvikkleiresoner.

Planendring

Planendringen utgjør ingen endring av grunnforholdene. Supplerende undersøkelser for nye tiltak vurderes må vurderes ved detaljprosjektering.

Områdestabilitet er utredet iht. kravene til sikkerhet i PBL og TEK 17.

Konsekvenser av planendringen

I den geotekniske rapporten som er utarbeidet for planendringen (1010737-RIG-001), er det vurdert at det ikke er fare for områdeskred som kan berøre planområdet. Grunnundersøkelsene vurderer at planområdet har gode grunnforhold. Berg antas å ligge dypt i området.

4.2.10 Trafikk

Dagens situasjon

Eiendommen ligger øst for Oslo Lufthavn og vest for E6 og er en del av utbyggingsområdet Gardermoen næringspark. Adkomsten til planområdet er i dag fra E6 i øst via Jessheimvegen, Vilbergvegen og Gardermoen Allé eller fra Jessheimvegen, Lautmovegen og Gardermoen Allé. Fra nord er adkomsten via Hauersesterkrysset på E6 via Hauersestervegen, Trondheimsveien, Lievegen, Vilbergvegen og Gardermoen Allé.

Veiene i området er ikke opparbeidet i henhold til gjeldende reguleringsplaner. Jessheimvegen og Vilbergvegen, Gardermoen Allé og Lautmovegen er opparbeidet som 2-felts (til dels 3 felts) veier. Det er opparbeidet rundkjøringer i Jessheimvegen/Vilbergvegen, Jessheimvegen/ Lautmovegen og Lautmovegen/ Gardermoen Allé. Langs Gardermoen Allé er det opparbeidet tosidig g/s-vei, mens det er ensidig g/s-vei på østsiden av Lautmovegen.

Trafikken til området er i hovedsak generert av driften på Coop sin eiendom. Totaltrafikken til/fra Coop i dag utgjør $1\,300 + 1060 = 2\,360$ kjt/d.

I 2020 ble det gjennomført en total trafikkanalyse hvor en Aimsun-modell er benyttet for framskrivning av trafikk til 2040.

Planendring

Planendringen i planen omfatter justering av veibredder og kryssløsninger innenfor området. De konkrete endringene på veiene er beskrevet i 4.2.1. Trafikkanalysen inkluderer arealutviklingen i Gardermoen næringspark og utvikling av Coop Norge SA.

Konsekvenser

Basert på trafikkmengden til/fra Coop i dag og utviklingen frem mot 2040, samt videre utvikling av Gardermoen næringspark i området vest og nord for Coop, så viser trafikkgrunnlag fra Aimsun-modellen at det ikke vil bli behov for 4-felts veier hverken på Vilbergvegen eller veiene vest for Vilbergvegen frem til 2040. Trafikken fra E6 vil fordele seg i Gardermoen næringspark etter hvert som veinettet bygges ut. Videre så er både Vilbergvegen, som vil ha størst trafikk i området nærmest Coop, samt Lautmovegen nord for Coop sin eiendom og vei f_SKV6 a og b nylig regulert som tofeltsveier. Det er vurdert at det er tilstrekkelig kapasitet for fremtidig konsept.

4.2.11 Blågrønn faktor

Dagens situasjon

K2 består i dag av store lagerbygg, asfalterte flater og enkelte gressarealer. Feltet er i stor grad utbygd og overvann håndteres allerede i tråd med tretrinnsstrategien. K6 er i stor grad ubebygd, med kun noen mindre bygninger i den sør-vestlige deler av feltet. Det er ikke etablert overvannstiltak i K6 i dagens situasjon, men siden tilnærmet hele området har permeabelt dekke er feltet i stor grad selvhåndterende med tanke på overvann. Lautmovegen har drengrofter på begge sider av veien.

Planendring

Planendringen utgjør liten endring fra dagens reguleringsplan. De regulerte grøntarealene blir mindre, men ivaretas med bestemmelser som opprettholde kravet om 15% grønt innenfor området. Regulert vei i reduseres i bredde, som utgjør mindre areal settes av til vei.

Konsekvenser av planendringen

Sammenlignet med dagens situasjon vil blågrønn faktor reduseres som følge av utbygningen, da grus erstattes med asfalt. Samtidig vil det bli etablert langsgående grøfter langs den nye veien som skal tilsåes, og dette vil bidra til å forbedre den blågrønne faktoren etter utbygging.

Sammenlignet med tidligere regulert situasjon er ny regulert vei gjennom området smalere. Dette fører til at andelen tette flater reduseres, og blågrønn faktor vil sannsynligvis være høyere for ny regulering, sammenlignet med nåværende regulering.

4.3 Bestemmelser

4.3.1 Generelt

Bestemmelsene er tilpasset slik at tidligere dispensasjoner er innlemmet i ny plan. Justerte bestemmelser er i tråd med endringene i plankartet. Utdaterte formål og henvisninger er fjernet fra teksten og nye formål og planobjekter er definert med egne bestemmelser.

4.3.2 Rekkefølgekrav

Rekkefølgekravene for Vei og VA er justert tilsvarende som i omkringliggende nyere detaljreguleringsplaner. Forslag til endring omfatter tidspunkt for opparbeidelse.

I tillegg til justering av eksisterende rekkefølgebestemmelser er det lagt inn en rekkefølgebestemmelse om å opparbeide gang og sykkelvei langs SKV6 opp til regulert rundkjøring på Vilbergvegen R6. Før R6 er etablert skal den opparbeides som midlertidig g/s i regulert trasé. Midlertidig gang og sykkelvei skal ha gruset dekke og fri bredde på to meter. Det er ikke krav om universell utforming eller belysning før gang og sykkelveien gjøres permanent.



Figur 6 Midlertidig gang og sykkelveg skal opparbeides helt opp til planlagt rundkjøring på Vilbergvegen R6, markert med gul stiplet linje.

Til K2, K6.1 og K6.2 er det også krav om å opparbeide resterende del av gang og sykkelveg på nordsiden av V5 Gardermoen allé med bredde 3,5-4m.

Dersom Vilbergvegen med rundkjøringene R5 og R6 er opparbeidet når det gis byggetillatelse for nye tiltak over 1000m² BRA bebyggelse innenfor K2, K6.1 og K6.2 skal gang/sykkelveg på nordsiden av V5 og gang/sykkelveg på sørsiden av f_SKV6 ferdigstilles og kobles til gang/sykkelveg langs Vilbergvegen, før det gis brukstillatelse.



Figur 7 Resterende del av gang og sykkelvegen nord for V5 skal opparbeides til den møter Plan 450, markert med gul stiplet linje.

Unntatt fra rekkefølgekravene er midlertidige tiltak som oppstillingsplasser, parkering, brakker, snødeponi og nødvendige anleggsrelaterte funksjoner.

Det er lagt inn en bestemmelse om at rekkefølgekravet for samferdselsanlegg utenfor utbyggingsområdet (V23) kun gjelder tiltak som påvirker trafikken med mer enn 10 ÅDT. En trafikkutredning må følge rammesøknaden.

5 Medvirkning

Planprosessen vil følge krav til medvirkning etter Ullensaker kommunes veileder for utarbeidelse av reguleringsplan. Reguleringsplan kan behandles som en forenklet plansak. Plansaken bli annonsert på Ullensaker kommunes nettsider og i en lokal avis, og berørte parter, grunneiere, naboer og gjenboere vil bli varslet direkte med 4 ukers frist. Offentligheten vil få innsyn i planprosessen og mulighet til medvirkning gjennom høringer.

Det er også satt i gang en egen medvirkningsprosess gjennom møter med de andre grunneierne innenfor området, for å sikre at man er omforent om planendringen.

6 Risiko- og sårbarhetsvurdering av endring

Alle planer for utbygging skal ha en risiko- og sårbarhetsanalyse. Analysen er oppdatert fra detaljreguleringsplanen som ble vedtatt i 2015. ROS analysen viser alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformålet.

Planområdet fremstår generelt som lite til moderat sårbart. Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante.

Følgende farer har blitt utredet:

- Grunnforhold/områdestabilitet
- Flom
- Ekstremnedbør/overvann
- Transport av farlig gods
- Nærhet til Oslo lufthavn
- Grunnvannsreservoar

Av disse fremstår planområdet med forhøyet sårbarhet for transport av farlig gods. Det ble derfor utført en hendelsesbasert risikoanalyse av denne hendelsen. Risikoanalysen viste akseptabel risiko (gul sone der tiltak skal vurderes), men basert på en kost-/nyttevurdering er det ikke identifisert aktuelle tiltak, utover den beredskap som nødetatene har. Det er allikevel, gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering, identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet.

Tiltakene er sammenfattet nedenfor og må følges opp i videre prosjektering.

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Grunnforhold (områdestabilitet)	Lokalstabilitet skal ivaretas i forbindelse med detaljprosjektering.
Flom	For å sikre mot vanninntrengning i lavpunktsonråder, som f.eks. i områdene for inngangspartier, bør det gjøres tiltak mot vanninntrengning. Tiltak kan være tilpasning av terrenget rundt inngangspartiene eller anskaffelse av mobile flomvernløsninger som midlertidige og flyttbare tiltak.
Ekstremnedbør/ overvann	Videre prosjektering må ta hensyn til nødvendig klimapåslag, samt redegjørelse og tiltak knyttet til overvannshåndtering og flomveier angitt i VAO-plan.
Radon	Det forutsettes sikkerhetstiltak mot radon ved prosjektering og oppføring av bygg for personopphold. TEK17 legger til grunn at det ved nybygg kan være radon i grunnen og tetting og ventilasjon skal dimensjoneres deretter. Krav går fram av § 13-5 i TEK17.
VA-anlegg/-ledningsnett	Forbruksvann og brannvann for de ubebygde tomtene skal tilknyttes kommunens VL 500 i Lautmovegen. For spillvannstransport er det

	presentert ulike alternativer, jf. VAO-plan [9]. Nødvendig kapasitet må tilpasses planlagt tiltak.
Eksisterende og ny kraftforsyning, og ekom-infrastruktur	I NVE Atlas er det registrert en høyspentledning (22kV, ELVIA AS) rett utenfor planområdets nordøstre avgrensning. Denne og annen eksisterende kraftforsyning og ekom-infrastruktur må hensyntas under anleggsarbeidet. Kraftforsyningens kapasitet må tilpasses planlagte tiltak.
Fremkommelighet for utrykningskjøretøy og slokkevann for brannvesenet	Byggteknisk forskrift (TEK17) § 11-17 setter krav til fremkommelighet for utrykningskjøretøy og slokkevann for brannvesenet. Det må også tilrettelegges for fremkommelighet for slike kjøretøy i anleggsfasen.
Nærhet til Oslo lufthavn	Avinors gjeldende høyderestriksjoner må følges, og elektromagnetiske felt og birdstrikke utredes.
Grunnvannsreservoar og grunnvannsbrønner	Planområdet ligger over et grunnvannsreservoar som må hensyntas i den videre utviklingen av planområdet. Dersom vannkvaliteten på overvannet ikke er tilfredsstillende, skal nødvendige tiltak iverksettes for å beskytte det underliggende grunnvannsreservoaret, som beskrevet i VAO-planen [9]. Løsmassebrønner innenfor og rett utenfor planområdet i vest (Granada – Nasjonal grunnvannsdatabase) må hensyntas i anlegg- og driftsfasen.

7 Oppsummering/konklusjon

Planendringen for Gardermoen Næringspark II B og C er utarbeidet for å tilpasse reguleringsplanen til oppdatert kunnskapsgrunnlag og faktiske utbyggingsbehov. Endringene omfatter i hovedsak justering av veinbredder og kryssløsninger, økt fleksibilitet i avkjørsler, tilpasning av grønnsstruktur, byggegrenser og arealformål, samt oppdaterte bestemmelser og rekkefølgekrav.

Gjennom planarbeidet er det lagt vekt på å sikre en helhetlig og funksjonell infrastruktur, tilstrekkelig trafikkapasitet og gode rammer for videre næringsutvikling. Det er gjort vurderinger av trafikk, overvann, flom, grunnforhold, VA og samfunnssikkerhet, som viser at planendringen ikke medfører vesentlige negative konsekvenser.

Planendringen vurderes å ligge innenfor hoveddrammene i gjeldende planverk og er i tråd med overordnede regionale og statlige føringer. Samlet sett legger endringen til rette for en mer robust og tilpasset utvikling av området, og bidrar til å redusere behovet for dispensasjoner i fremtidige byggesaker.