



SAKSUTSKRIFT

Utv.saksnr	Utvalg	Møtedato
88/19	Formannskapet	11.06.2019
55/19	Kommunestyret	18.06.2019

SLUTTBEHANDLING - DETALJREGULERING FOR OMKJØRINGSVEGEN JESSHEIM SØRØST

Vedtak

Forslag til detaljreguleringsplan for omkjøringsvegen Jessheim sørøst med tilhørende bestemmelser vedtas med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12.

Mindre deler av følgende planer oppheves der det er overlapp med ny plan, med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-14:

- PlanID 385, Jessheim sør, vedtatt 13.06.2017
- PlanID 397, Gang- og sykkelveg Kløfta-Jessheim, vedtatt 01.02.2010
- PlanID 207, Langelandsfjellet, vedtatt 04.12.2000
- PlanID 408, B8 Langelandskollen, vedtatt 11.12.2018
- PlanID 405, B2 Stendansen, vedtatt 12.02.2019
- PlanID 148, Skogmo, vedtatt 13.12.1993 (inkl. bebyggelsesplaner B1 og B12)
- PlanID 392, Skogmo B5 og B6.5, vedtatt 13.03.2018
- PlanID 74, Del av Rv. 174 øst for jernbanen, vedtatt 29.12.1983
- PlanID 213, Gaarder, Jessheim øst, vedtatt 11.03.2002
- PlanID 80, Gang/sykkelveg langs Rv. 174, vedtatt 07.01.1985
- PlanID 231, Gystadmyra, Jessheim, vedtatt 03.05.2004

For å imøtegå naboenes bekymring knyttet til trafiksikkerhet i krysset med Skogmovegen, skal det her etableres god fysisk avskjerming av vegen og rundkjøringen, i form av rekkverk, voller, gjerder eller lignende, slik at myke trafikanter ikke fristes til å ta en snarveg her, fremfor å benytte de underganger som blir etablert.

Eksisterende turløype som kommer fra Randbydalen / Skogmo og går mot Teigen blir avskjært av den nye vegen. Det må etableres en trasé parallelt med vegen, som kobler denne på eksisterende lysløype ved den nye skibrua. Denne traseen må være klar når anleggsarbeidet starter, slik at den fungerer også i anleggsperioden.

Jmf. Planbestemmelsene side 44:

Skibro skal lages i frittstående brospenn og skal være i en slik bredde som muliggjør en senere utvidelse til 4-felts motorvei uten behov for ombygging fra kommunens side.

Rett utskrift

Kurt O. Kristoffersen
Formannskapssekretær

Sendt: Saksbehandler for videre forføyning.

Saksprotokoll i Kommunestyret - 18.06.2019

Behandling:

Av 45 representanter var 44 til stede medregnet møtende vararepresentanter.

Repr. Lars Halvor Stokstad Oserud (SP) fremmet følgende forslag:

Forslag 1

For å imøtegå naboenes bekymring knyttet til trafikkikkerhet i krysset med Skogmovegen, skal det her etableres god fysisk avskjerming av vegen og rundkjøringen, i form av rekkverk, voller, gjerder eller lignende, slik at myke trafikanter ikke fristes til å ta en snarveg her, fremfor å benytte de underganger som blir etablert.

Forslag 2

Eksisterende turløype som kommer fra Randbydalen / Skogmo og går mot Teigen blir avskjært av den nye vegen. Det må etableres en trasé parallelt med vegen, som kobler denne på eksisterende lysløype ved den nye skibrua. Denne traseen må være klar når anleggsarbeidet starter, slik at den fungerer også i anleggsperioden.

Repr. Karianne Raad Wanggaard (H) fremmet følgende forslag på vegne av H og FrP:

Jmf. Planbestemmelsene side 44:

Skibro skal lages i frittstående brospenn og skal være i en slik bredde som muliggjør en senere utvidelse til 4-felts motorvei uten behov for ombygging fra kommunens side.

Votering: Repr. Stokstad Oseruds forslag ble enstemmig vedtatt.
 Repr. Raad Wanggaards forslag ble enstemmig vedtatt.
 Formannskapetets innstilling fikk 42 stemmer (FrP, H, Krf, AP, SP, SV/R og MDG) og ble vedtatt mot 2 stemmer (V) som stemte i mot

Saksprotokoll i Formannskapet - 11.06.2019

Av 11 representanter var 11 til stede medregnet møtende vararepresentanter.

Votering: Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Forslag til detaljreguleringsplan for omkjøringsvegen Jessheim sørøst med tilhørende bestemmelser vedtas med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12.

Mindre deler av følgende planer oppheves der det er overlapp med ny plan, med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-14:

PlanID 385, Jessheim sør, vedtatt 13.06.2017

PlanID 397, Gang- og sykkelveg Kløfta-Jessheim, vedtatt 01.02.2010

PlanID 207, Langelandsfjellet, vedtatt 04.12.2000

PlanID 408, B8 Langelandskollen, vedtatt 11.12.2018

PlanID 405, B2 Stendansen, vedtatt 12.02.2019

PlanID 148, Skogmo, vedtatt 13.12.1993 (inkl. bebyggelsesplaner B1 og B12)

PlanID 392, Skogmo B5 og B6.5, vedtatt 13.03.2018

PlanID 74, Del av Rv. 174 øst for jernbanen, vedtatt 29.12.1983

PlanID 213, Gaarder, Jessheim øst, vedtatt 11.03.2002

PlanID 80, Gang/sykkelveg langs Rv. 174, vedtatt 07.01.1985
PlanID 231, Gystadmyra, Jessheim, vedtatt 03.05.2004

RÅDMANNENS INNSTILLING

Forslag til detaljreguleringsplan for omkjøringsvegen Jessheim sørøst med tilhørende bestemmelser vedtas med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12.

Mindre deler av følgende planer oppheves der det er overlapp med ny plan, med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-14:

PlanID 385, Jessheim sør, vedtatt 13.06.2017

PlanID 397, Gang- og sykkelveg Kløfta-Jessheim, vedtatt 01.02.2010

PlanID 207, Langelandsfjellet, vedtatt 04.12.2000

PlanID 408, B8 Langelandskollen, vedtatt 11.12.2018

PlanID 405, B2 Stendansen, vedtatt 12.02.2019

PlanID 148, Skogmo, vedtatt 13.12.1993 (inkl. bebyggelsesplaner B1 og B12)

PlanID 392, Skogmo B5 og B6.5, vedtatt 13.03.2018

PlanID 74, Del av Rv. 174 øst for jernbanen, vedtatt 29.12.1983

PlanID 213, Gaarder, Jessheim øst, vedtatt 11.03.2002

PlanID 80, Gang/sykkelveg langs Rv. 174, vedtatt 07.01.1985

PlanID 231, Gystadmyra, Jessheim, vedtatt 03.05.2004

Ullensaker, 27.05.2019

Rune Hallingstad

Rådmann

Saksbehandler: Ståle Fosli

Vedlegg:

1. Plankart
2. Planbestemmelser
3. Planbeskrivelse
4. ROS-analyse
5. Registreringsrapport kulturminner
6. Geoteknisk datarapport
7. Trafikkvurderinger
8. Miljøundersøkelse Teigen skytebane
9. Flomberegninger
10. Konsekvensutredning naturmangfold
11. Støyutredning
12. Notat adkomstløsning Bergmo
13. Notat valg av bruspenn
14. Notat områdestabilitet
15. Merknader til offentlig ettersyn
16. Merknadene oppsummert og kommentert

Saksdokumenter: Saksmappe (ikke vedlagt)

SAMMENDRAG:

Omkjøringsvegen for Jessheim sørøst skal føre trafikken utenfor sentrumsområdene på Jessheim, samtidig vil den også bli adkomstveg for de nye boligområdene langs vejen. Foruten lengst mot nord vil vejen bli etablert som en 2 felts-veg. Det er satt av arealer for en mulig, senere utvidelse til 4 felt. Det skal etableres gang- og sykkelveg langs vejen og lages krysningspunkt for gående og syklende langs traseen. Forslaget er utarbeidet i god dialog med grunneierne som utvikler boligområder innenfor Jessheim sørøst, og som også skal bekoste vejen. Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas. Utbyggingsavtale fremmes parallelt, men slik at denne kan vedtas etter at reguleringsplan er vedtatt. Navn på vejen behandles i HTIK i juni.

SAKEN GJELDER

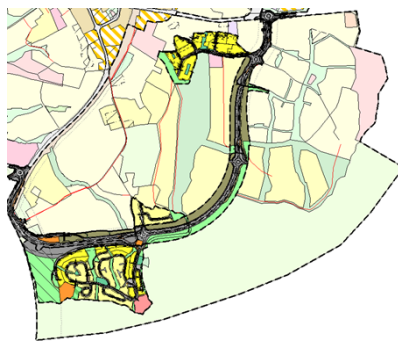
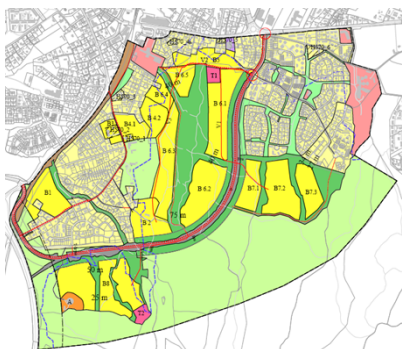
Sluttbehandling av detaljreguleringsplan for omkjøringsvegen Jessheim. Forslagstiller er Norconsult AS på vegne av Ullensaker kommune.

Bakgrunn

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for en omkjøringsveg, samt adkomstveg for omkringliggende nye boligområder.

Planstatus

Omkjøringsveg i dette området har vært inne i kommuneplanene i lang tid. Gjeldende kommunedelplan for Jessheim sørøst som ble vedtatt 15.06.2015 gir rammer for omkjøringsvegen og tilliggende boligområder.



Kommunedelplan for Jessheim sørøst og planforslaget sammen med vedtatt planer knyttet til vegen.

Planforslaget erstatter mindre deler av flere eksisterende regulerings- og bebyggelsesplaner som overlapper planforslaget.

Det er så langt vedtatt 3 planer som bygger på forutsetning om, og er avhengig av at omkjøringsvegen etableres:

- Detaljreguleringsplan for B5 og B6.5 Jessheim sørøst, vedtatt 13.03.2018
- Detaljreguleringsplan for B8 Langelandskollen, vedtatt 11.12.2018
- Detaljreguleringsplan for B2 Stendansen, vedtatt 12.02.2019

Det er igangsatt planarbeider for flere av de øvrige boligområdeområdene som skal benytte omkjøringsvegen. Også planarbeider for den sentrale grønnstrukturen som omfatter skiløype/turtrase er igangsatt.

SAKSGANG:

Det ble behandlet en prinsippavklaring for adkomstløsninger i Hovedutvalg for overordnet planlegging 26.04.2016.

Oppstart av planarbeid og utlegging av planprogram ble varslet i november 2016. Det kom inn 16 merknader til varsel om oppstart og i forbindelse med utvidelse av varslingsområdet. Merknadene ble vurdert og drøftet i forbindelse med 1. gangsbehandlingen 02.04.2019.

Planprogram ble fastsatt av Formannskapet 28.03.2017. Som følge av at vegen reguleres som en 2 feltsveg har det formelle kravet til konsekvensutredning bortfalt.

Det ble varslet en mindre utvidelse av planområdet 17.01.2019.

Planforslaget ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn av formannskapet i møte den 02.04.2019. Det ble satt høringsfrist 20. mai for offentlig ettersyn. Det har kommet inn 18 merknader i løpet av høringsperioden.

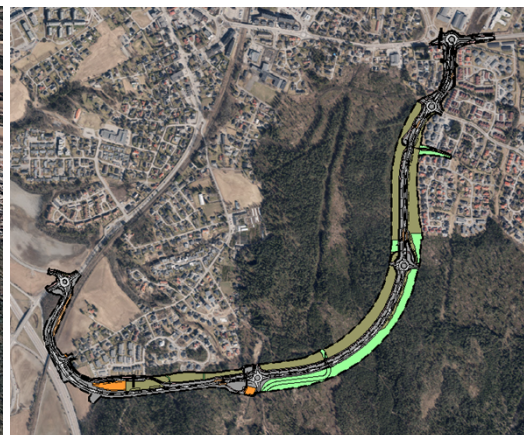
Oppsummering av innkomne merknader til offentlig ettersyn:

Innkommne merknader er referert og vurdert fra rådmannen, dette følger i vedlegg 16. Merknadene ligger også med i sin helhet, i vedlegg 15.

KORT BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET:



Vegtraseen er omtrentlig skissert



Planforslaget på ortofoto

I sør og nord omfatter planforslaget eksisterende veganlegg. I sør ved E6 går traseen delvis over et jorde, vegtraseen vil også legge seg over en tidligere skytebane. I den øvrige traseen er det i dag i hovedsak et skogsområde med kupert terreng. Der er områder med både fjell og løsmasser og området i nord har høy grunnvannstand. Hoveddelen av vegtraseen ligger over marin grense.

Det er funnet kokegroper ved jordet nord for E6, her er det satt inn et bestemmelsesområde med krav om at disse må frigis av kulturvernmyndighetene. Planområdet inneholder turstier og skitrase som skal legges om slik at adkomsten til marka opprettholdes.

KORT BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET OG KONSEKVENSER:

Den planlagte omkjøringsvegen er ca. 2850 meter lang og starter i sør ved eksisterende rundkjøring ved Trondheimsvegen. I nord skal eksisterende kryss ved Algarheimsvegen / Julius Dahls veg erstattes med en rundkjøring. Både i nord og sør vil vegen erstatte og endre eksisterende veganlegg.

Premissene i kommunedelplanen har ligget som ramme for planleggingen. Det har vært en forutsetning for planleggingen at vegen skal være det foretrukne alternativ for flest mulig (kontra å kjøre via sentrum), slik at man skal forflytte seg raskt og effektivt langs strekningen.

Veganlegget er prosjektert etter Statens vegvesen normal «Veg- og gateutforming» N 100 og har vegklasse H₀2. I planleggingen har man etterstrebet å oppnå en mest mulig optimal plassering av veganlegget i terrenget. Dette for å tilfredsstille tekniske vegkrav og ønske om en best mulig utforming for omgivelsene. Ved vurderingen inngår også å oppnå god massebalanse, slik at man unngår unødvendig transport til og fra anleggsområdet. I enkelte områder vil veganlegget ligge på fylling, mens i andre områder ligger anlegget i skjæring ned i terrenget. Den høye grunnvannstanden i nord har også lagt premisser for den foreslåtte løsningen.

Hoveddelen av vegen reguleres som en 2-feltsveg hvor det avsettes tilstrekkelig arealer til en eventuell fremtidig 4-feltsveg. Nord for rundkjøringen ved B5 og B6.5 reguleres det 4-feltsveg frem til Algarheimsvegen. Her skal det også etableres 4 felt fra starten av.

Rundkjøringene i sør og nord er en del av eksisterende fylkesvegnett og skal overtas av Statens vegvesen. Det øvrige vegnettet planlegges overtatt av Ullensaker kommune. Hele

anlegget er planlagt med fylkesvegstandard slik at Statens vegvesen vil kunne overta anlegget på sikt.

For syklende og gående vil det etableres gang- og sykkelveger langs vegen. Det blir etablert planfri kryssing av omkjøringsvegen ved Algarheimsvegen og i underkant av 200 meter sør for rundkjøringen ved Skogmovegen. Også i tilknytning til rundkjøringene ved B6/B7 og B8/B2 skal det være underganger.

Gang- og sykkelvegen som etableres sør for rundkjøringen ved Skogmovegen ender opp i Kongletoppen, dette området har pr. i dag ikke et godt utviklet vegnett for gående og syklende. Planforslaget omfattes ikke av dette området, foruten gang- og sykkelvegen som ender i en fotgjengerovergang over Kongletoppen. Den regulerte gang- og sykkelvegen vil bli belyst frem til og med kryssingen av Kongletoppen. Beliggenheten er sentral i forhold til dagens boligområde, samt det fremtidige B7 området. Det vurderes å søke aksjon skoleveg midler for å forbedre gang-sykkelvegnettet ved Kongletoppen. Dette er imidlertid ikke en del av denne planprosessen.

Det er utarbeidet støykart som viser støybelastningen når anlegget er ferdig. Beregningene er gjort med en antatt trafikkbelastning i 2035. Det er planlagt støyskjermingstiltak langs vegen mot områder med boligbebyggelse. Skjermingstiltakene kan skje ved både skjermes og voller. Støykartene viser at enkelte boligeiendommer allikevel vil få en høyere støybelastning enn grenseverdiene på 55 db. I disse områdene må man vurdere lokale støyskjermingstiltak.

Omkjøringsvegen ligger i hovedsak på arealer som besittes av utbyggerne av tilliggende utbyggingsområder. Det vil være nødvendig å erverve deler av noen private eiendommer. Eiendommen gnr 131/41 vil bli kraftigst berørt av de private boligeiendommene. I nord omfatter planforslaget ca. 15 daa av eiendommen 117/179 som besittes av Skogmo Vel. Grunnervervsprosessen vil bli ivarettatt av grunneierne som skal bygge vegen.

En større kommunal va-trase er planlagt i forbindelse med veganlegget. I tillegg til å betjene dagens og fremtidige boligområder skal det legges overføringsledning fra Kløfta frem til Gardermoen renseanlegg fordi Kløfta renseanlegg skal avvikles. Vannledning skal legges for å innfri inngått avtale med NRV om gjensidig reservevannskapasitet mellom Nedre og Øvre Romerike. Det planlegges samdrift for å oppnå synergieffekter av prosjektene.

Kort beskrivelse av planforslaget fra sør til nord:



Dagens rundkjøring ved Trondheimsvegen – jernbanebroa – T-kryss ved Gamle Trondheimsveg (avkjøringsfelt sør for gamle Trondheimsveg er tatt bort i planen til sluttbehandling)

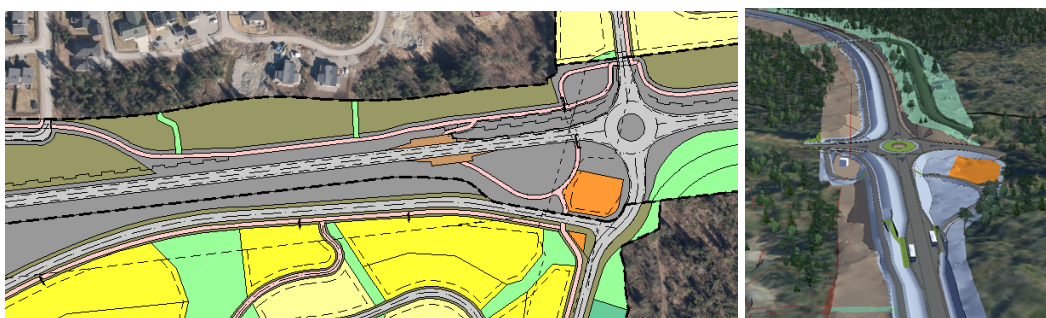
I sør omfatter planen dagens rundkjøring som vil bli supplert med et «avkjøringsfelt» som går direkte til den nye omkjøringsvegen. Dette vil forbedre kapasiteten ved rundkjøringen slik at biler som skal til omkjøringsvegen ikke trenger å bruke rundkjøringen. Den nye biltraseen legger seg i dagens vegtrase mot jernbanebroa, mens gang- og sykkelvegen plasseres mellom

biltraseen og jernbanen. Ved Jernbanebroen bruker gang- og sykkelvegen det innerste løpet under broen, mens vegtraseen bruker dagens kjørevegløp. Ved Gamle Trondheimsveg etableres et T-kryss med tilhørende på- og avkjøringsfelt. Gamle Trondheimsveg deler seg etter ca. 30 meter hvor eksisterende vegger videreføres.



**Illustrasjon (avkjøringsfelt sør for Gamle Trondheimsveg er tatt bort i planforslaget til sluttbehandling)
– Planforslaget på ortofoto – planforslaget og vedtatt plan B8**

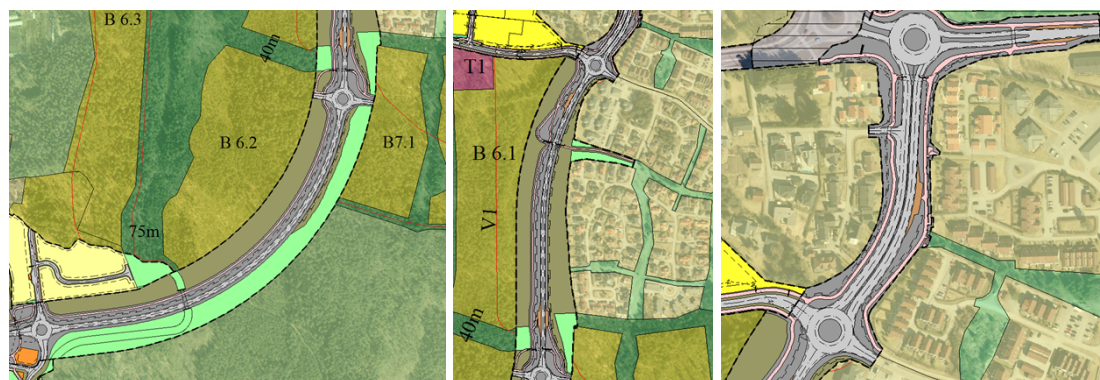
Den nye traseen legges lengre sør og plasseres på deler av det som i dag er dyrket mark. Traseen svinger østover og stiger mot mer kupert skogsterreng og legger seg nord for det vedtatte planområdet B8. Arealet mellom omkjøringsvegen og eksisterende veg lengre nord er her ca. 50 meter. Vest i dette området skal det etableres et kommunalteknisk bygg med adkomst fra dagens veg.



Rundkjøring ved B8/B2 – Illustrasjon av samme område

Gang- og sykkelvegen følger vegtraseen avskilt av støyskjerm i form av veg eller jordvoll frem til busstopp, undergang og rundkjøring ved B2/B8. Ved enkelte områder vil tilstøtende terreng fungere som støyskjerm.

Ca. 250 meter etter rundkjøringen B2/B8 vil skibroa etableres og løypetrase vil kople seg til ny planlagt trase nord for omkjøringsvegen. Sør for omkjøringsvegen vil skiløypetraseen følge omkjøringsvegen tilbake adkomsten til B8 der den knytter seg til dagens trase sørover mot Speiderhytta.



Rundkjøring B8/B2 skibro og rundkjøring B6/B7- Undergang v/Skogmo – 4 feltsveg og kopling mot Algarheimsvegen

Ved neste rundkjøring har de nye boligområdene B6.2 og B7 sine adkomster. Det skal etableres busstopp på nordsiden av rundkjøringen og tilhørende undergang. Grønnstrukturen fra vest og øst går gjennom her. Nord for rundkjøringen går vegen vest for dagens boligfelt på Skogmo. Det er planlagt en kryssing under omkjøringsvegen i underkant av 200 meter sør for rundkjøringen som knytter B5, Julius Dahlsveg og Skogmovegen. Ved rundkjøringen starter 4-feltsvegen ut til den nye rundkjøringen ved Algarheimsvegen. Det etableres undergang under omkjøringsvegen ved rundkjøringen i Algarheimsvegen.



Illustrasjon – rundkjøring ved Algarheimsvegen - prinsipp for mulig ny løsning v/Algarheimsvegen

Løsningen medfører at trafikken fra Bergmo må sørover til rundkjøringen før de kan kjøre nordover mot rundkjøringen ved Algarheimsvegen. Tilsvarende løsning brukes i dag ved Myrtangvegen selv om strekningen er noe kortere der. Det etableres påkjøringsfelt i tilknytning til denne avkjøringen.

Planforslaget tar ikke med seg planfri kryssing for gående og syklende over Algarheimsvegen. Planen medfører at det etableres en ny rundkjøring ved siden av dagens rundkjøring. I nylig avsluttet mobilitets- og byutviklingsstrategi er det skissert en løsning hvor dagens rundkjøring erstattes med et t-kryss mot sentrum slik at biltrafikk ledes bort fra sentrum. Det vil da trolig være hensiktsmessig å etablere en planfri kryssing av Algarheimsvegen mot vest, slik det er skissert her. Øst for den nye rundkjøringen er det VA-anlegg i grunnen som vanskeliggjør en fremtidig undergang over Algarheimsvegen.

ENDRINGER ETTER 1. GANGSBEHANDLING:

- Planomfanget er redusert noen steder slik at mindre berøringer av ca. 15 boligeiendommer unngås.
- Det er satt inn rekkefølgekrav om at eksisterende sti sør for planområdet knyttes seg til tursti ved skibroa.
- Det er utarbeidet et notat som konkluderer at områdestabilitet er ivaretatt.
- Det er satt inn rekkefølgekrav om forlengelse av skjermingstiltak på jernbanebroa.
- Bestemmelse om lokalstabilitet er tilføyet i reguleringsbestemmelsene
- Plankartet er justert ved innkjøring til Gamle Trondheimsveg (avkjøringsfelt er fjernet etter tilbakemelding fra Statens vegvesen)
- Det er satt inn bestemmelse om at Statens vegvesen skal godkjenne byggeplan for tiltak som berører riks- eller fylkesveg.

RÅDMANNENS VURDERINGER:

Forhold til overordnede planer og strategier

Intensjonen i kommunedelplanen er fulgt. Det er gjort justeringer i forhold til adkomst til feltene, disse løsningene er avklart med Statens vegvesen og vil ikke medføre vesentlig endring i reisetid. Innspillene til offentlig ettersyn viser at eksisterende naboer langs vegtraseen er bekymret i forhold til støy fra det nye veganlegget. I mange tilfeller kommer

nye støyskjermingstiltak nærmere støykilden og vil således gi en bedre skjerming. I de tilfeller man ikke oppnår forskriftenes krav vil det være behov for lokale tiltak. Dette er ivare tatt i planbestemmelsene.

Opparbeidelse

Rekkefølgekrav til opparbeidelse av omkjøringsvegen er knyttet til de tilgrensende boligområdene og sikres gjennom disse boligplanene. Det utarbeides utbyggingsavtale parallelt. Veggen skal bekostes av utbyggingsfeltene innenfor Jessheim sør-øst.

Et tema som har vært diskutert mye er kommunedelplanens tekst om 2 og 4 felt.

Kommunedelplanen har to ulike formuleringer på dette:

§ 3. sier: «*Omkjøringsvegen kan bygges som 2-feltsveg. Det settes krav om bygging av 4-felt for del-etapper ved ÅDT over 12.000.*»

§ 9 sier: «*Omkjøringsvegen er avsatt med 4 felt. Den bygges først ut som 2-felts veg. Veggen bygges ut til 4 felt når ÅDT er 12.000 kj/d*»

Det har vært store endringer de siste årene i synet på hvordan mobilitet og klimautfordringer knyttet til transport skal møtes. Rådende politikk er at all vekst i mobilitet skal tas ved kollektiv, sykkel eller gange. Det er ikke automatikk i at en ÅDT på over 12 000 vil utløse verken krav eller behov for 4 felt på deler av/hele strekningen. Rekkefølgekravet er derfor ikke videreført i sin absolutte form. Dette er forankret i sak for FSK, møte 28.03.2017, sak 64/17. Planen som legges fram nå sikrer areal til en mulig, eventuell, utvidelse i framtiden.

Utforming og kvaliteter

Veganlegget er utformet i tråd med gjeldende standarder for slike veganlegg. Det er lagt opp til 4 underganger og en tur-/skibro som gir anledning for kryssing av veganlegget.

Kryssningspunktene er godt tilgjengelige og har hensiktsmessig plassering og avstand. Det er viktig at undergangene etableres så oversiktlig som mulig med god belysning for å skape trygghet for dem som benytter de kveld og natt. Sidevegene mot de ulike utbyggingsområdene har kryssing i plan med gangfelt.

Reguleringsbestemmelsene har åpnet for en viss fleksibilitet for tekniske løsninger. Dette gjelder hovedsakelig løsninger rundt støyskjermingstiltak og kulverter for å optimalisere løsningene. Løsningen som endres skal godkjennes av rette vegmyndighet og det skal dokumenteres at støyskjermingstiltaket ikke svekkes.

Støy

Et nytt veganlegg vil nødvendigvis medføre økt støybelastning for nærliggende områder. Det er åpnet for en viss fleksibilitet i valg av støyskjermingstiltak slik at både skjerm og jordvoll kan benyttes. I store deler vil støyskjermingstiltak etableres mellom bilveg og gang- og sykkelvegen, noe som også er praktisert andre steder på Jessheim.

Vegen skal bygges i ett strekk, det er i reguleringsbestemmelsene sikret at det skal etableres midlertidige, trygge forbindelser i anleggsområdet slik at adkomsten til marka blir opprettholdt.

Kulturminner

Det er funnet 8 kokegroper sør i planområdet, det er et vilkår om at dette området frigis før tiltak kan igangsettes. Prosess igangsettes når planen blir vedtatt.

Grønnstruktur og friluftsliv

Planforslaget legger til rette for å videreføre grønnstrukturene i kommunedelplanen og i best mulig grad knytte stier til gang- og sykkelvegstrukturen.

Jordvern/jordvernstrategi

Reguleringsbestemmelsene stiller krav om at plan for gjenbruk av dyrkbar jord skal godkjennes av landbruksmyndighetene.

Trafikk

Foruten atkomst til ny omkringliggende boligbebyggelse vil vegen ikke generere økt trafikkbelastning, men avlaste sentrumskjernen for gjennomgangstrafikk. Vegen vil gi en mer effektiv trafikkstrøm og knyttes sammen med dagens omkjøringsveg. Det er planlagt busstopp med hensiktsmessig plassering slik at det legges til rette for kollektivtransport. Vegen vil gi en forbedret situasjon for beboerne på Skogmo som bruker krysset ved Algarheim i dag.

I nord går vegen i en sentral akse for gående- og syklende trafikk mellom øst og vest. Skogmo skole har skolekrets som deles av omkjøringsvegen, planforslaget har lagt til rette for 2 krysningsmuligheter i dette området.

Forurensning

Ved Teigen skytebane som skal flyttes til Hauer seter er det satt krav til utarbeidelse av tiltaksplan i forhold til forurenset grunn.

Økonomiske konsekvenser for kommunen.

Det er forutsatt at vegen bygges av private. Dette følges opp i utbyggingsavtaler. Hoveddelen av vegnettet skal overtas av Ullensaker kommune. Ved en kommunal overtakelse av vegaanlegget vil behovet for driftskostnader på vegbudsjettet øke.

KONKLUSJON:

Planforslaget har ivaretatt forutsetningene som ligger i kommunedelplanen for Jessheim sørøst. Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Melding om vedtak sendes:

- Saksbehandler