

**KOMMUNEDELPLAN
FOR
EIDSVOLL SENTRUMSOMRÅDE
1999-2010**

VEDTATT I KOMMUNESTYRET 28. AUGUST 2000



INNHOLDSFORTEGNELSE

INNHOLDSFORTEGNELSE	2
----------------------------	----------

INNLEDNING

BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET	3
KOMMUNESTYRETS VEDTAK	3
PLANDOKUMENTET	3

DEL I : AREALDEL MED RETNINGSLINJER OG UTFYLLENDE BESTEMMELSER

1.1 AREALDELEN AV KOMMUNEDELPLANEN	5
1.2 UTFYLLENDE BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER I TILKNYTNING TIL AREALDELEN	6

DEL II : TEKSTDEL

2.1. PLANPROSESSEN	10
2.1.1. ORGANISERING AV ARBEIDET	10
2.1.2 MÅLSETTINGER.	11
2.1.3. PLANOMRÅDE	11
2.1.4. PLANARBEIDETS GJENNOMFØRING	11
2.2. AREALBRUK OG BEBYGGELSE	14
2.2.1. INNLEDNING	14
2.2.2. DAGENS SITUASJON	14
2.2.3. BEHOV	14
2.2.4. UTFORDRINGER	15
2.2.5. PLANBESKRIVELSE	15
2.3. VEGER, PARKERING OG KOLLEKTIVTRAFIKK.	18
2.3.1. INNLEDNING	18
2.3.2. DAGENS SITUASJON	18
2.3.3. BEHOV - UTFORDRINGER	18
2.3.4. PLANBESKRIVELSE	19
2.4. GRØNTSTRUKTUR	21
2.4.1. INNLEDNING	21
2.4.2. DAGENS SITUASJON	21
2.4.3. BEHOV – UTFORDRINGER	21
2.4.4. PLANBESKRIVELSE	21
2.5. SOSIALT LIV	23
2.5.1. INNLEDNING	23
2.5.2. DAGENS SITUASJON	23
2.5.3. BEHOV – UTFORDRINGER	24
2.5.4. PLANBESKRIVELSE	24
2.6. VIRKNINGER AV PLANEN OG GJENNOMFØRING	25
2.6.1. KONSEKVENSER	25
2.6.2. GJENNOMFØRING	25

INNLEDNING

BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

Kommunestyret vedtok i forbindelse med rullering av kommuneplanen i møte 10.02.97 at det måtte utarbeides kommunedelplan for Eidsvoll sentrumsområde.

Den nye hovedflyplassen og Gardermobanen var forventet å gi en betydelig utvikling i Eidsvoll. Det ble derfor ansett som viktig å få utarbeidet en samlet plan for Eidsvoll sentrumsområde på begge sider av Vorma.

KOMMUNESTYRETS VEDTAK

Kommunestyret vedtok i møte 28. august 2000 kommunedelplanen for Eidsvoll sentrumsområde. Vedtaket lød som følger:

”Oversendes teknisk etat for ny vurdering: Eiendommen etter Winge på Holstangen vurderes på nytt som boligeiendom.

Til tekstdelen: Sundbrua stenges for trafikk med unntak av gående, syklende og personbiler i retning vest.

Eidsvoll kommunestyre vedtar i medhold av plan- og bygningslovens §20-5 kommunedelplanen for Eidsvoll sentrumsområde, datert 16.11.99 sist revidert 09.06.00, med unntak av området B7 som er unntatt rettsvirkning i h.h.t. plan- og bygningslovens § 20-4.”

Eiendommen etter Winge, gnr/bnr 57/23, ble vurdert grundig etter høringsperioden. Det har etter den tid ikke kommet nye opplysninger som tilsier endring av planen. Endringen av tekstdelen med hensyn på Sundbrua er utført. Videre er området B7 vist med skravur på plankartet for å vise at det er unntatt rettsvirkning.

PLANDOKUMENTET

Kommunedelplanen er utarbeidet i h.h.t. plan- og bygningslovens kapittel VI.

Kommunedelplanen skal ha funksjon som et beslutningsgrunnlag både for kommunens egne organer, og for fylkeskommunale og statlige myndigheter.

Kommunedelplandokumentet består av to deler. De to delene har forskjellig juridisk status. Del I, som består av arealdelen av kommunedelplanen og utfyllende bestemmelser til planen, er juridisk bindende, mens del II, tekstdelen, kun har veiledende karakter. Til en del av de utfyllende bestemmelsene i del I er det knyttet retningslinjer. Disse er også kun veiledende.

**DEL I :
AREALDEL MED
RETNINGSLINJER
OG UTFYLLENDE
BESTEMMELSER**

1.1 AREALDELEN AV KOMMUNEDELPLANEN

1.2 UTFYLLENDE BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER I TILKNYTNING TIL AREALDELEN

(Jfr. plan- og bygningsloven § 20-4 annet ledd bokstav a-h)

§ 1 KRAV OM REGULERINGSPLAN.

I områder avsatt til planlagte utbyggingsformål kan arbeid og tiltak, som nevnt i plan- og bygningslovens §§ 81, 86A, 86B og 93, samt fradeling til slike formål, ikke finne sted før området inngår i reguleringsplan.

§ 2 FORUTSETNINGER FOR UTBYGGING.

I de enkelte byggeområder kan utbygging ikke finne sted før tekniske anlegg og samfunnstjenester som elektrisitetsforsyning, kommunikasjoner herunder gang-/sykkelveger, skolekapasitet, barnehager m.m. er etablert.

Retningslinjer i tilknytning til § 2:

Utbygging av boligområder skal foregå på det tidspunkt og i den rekkefølge som fastsettes i boligprogram og utbyggingsavtaler. Innenfor boligområdene skal det finnes arealer der barn i ulike aldersgrupper, og i samhandling med voksne, kan skape sitt eget lekemiljø på ulike årstider. Slike arealer skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

§ 3 AVKJØRSLER.

- A. Ny bebyggelse skal lokaliseres slik at avkjørsel kan skje i samsvar med rammeplan for avkjørsler som vist på kommunedelplanens arealdel.
- B. I nye utbyggingsområder tillates det ikke oppført boliger/næringsbygg/offentlige bygg før det er ferdigstillet adkomst.

§ 4 BEBYGGELSEN.

Retningslinjer i tilknytning til § 4:

Ved utarbeidelse av regulerings- og/eller bebyggelsesplaner, samt ved behandling av byggemeldinger, skal planutvalget ivareta at dimensjon, form, fargesetting, materialbruk og detaljering er god i seg selv, og at ny bebyggelse styrker de positive miljøelementer på stedet. (Jfr. plan- og bygningsloven § 74 nr.2) Det skal legges vekt på tilhørighet til eksisterende verdifullt miljø, eller forbedring der eksisterende miljø er av mindre verdifull karakter.

§ 5 KRAV TIL FELLES UTEAREALER.

I boligområder skal det avsettes felles utearealer for lek og opphold på min. 50m² pr.bolig. Av dette skal det innenfor en avstand på 50 til 100m fra hver bolig anlegges nærlekeplasser på min.100m², og som kan betjene inntil 30 boliger. Det skal også avsettes sentrale utearealer med mulighet for ballek, sykling og aking på min. 2,5da for hver 200. bolig. Ved fortetting som omfatter 3 hus eller mer skal det avsettes uteareal på min. 50m² pr. bolig for lek og opphold. Felles utearealer bør ligge i tilknytning til den øvrige grøntstrukturen, og de skal planlegges og ferdigstilles samtidig med den øvrige utbyggingen.

§ 6 BOLIGFORMÅL.

- A. I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for boligområdene B7-B10 må følgende avklares: adkomst, forhold for gående og syklende, flomfare, grunnforhold og tilpasning til eventuell eksisterende bebyggelse. Som grunnlag for planlegging av de enkelte områdene må det gjennomføres landskapsanalyser. Boligområdet B1 skal ha tillatt bebygget areal %-BYA = 35% i inntil 2 etasjer. Saker som omhandler endring av bygninger innefor området sendes fylkesmannen for uttalelse før eventuelle tillatelser gis. Retningslinjer i tilknytning til boligområdet B1:

Den gamle bebyggelse og de tilhørende bygningsmiljøer opprettholdes eksteriørmessig. Ny bebyggelse tilpasses disse forhold.

Boligområdet B2 skal ha tillatt bebygget areal %-BYA = 35 % i inntil 2 etasjer. Ny bebyggelse tilpasses eksisterende bebyggelse.

Boligområdet B3 skal ha tillatt bebygget areal %-BYA = 35 % i inntil 2 etasjer for tett/lav bebyggelse, %-BYA = 25 % i inntil 2 etasjer for frittliggende småhusbebyggelse

Boligområdene B5 og B6 skal ha tillatt bebygget areal %-BYA = 25 % i inntil 2 etasjer.

Boligområdene B7 er unntatt rettsvirkning.

B9 og B10 må på grunn av sin nærhet til stasjonen få en forholdsvis høy utnyttelsesgrad, som fastsettes endelig gjennom reguleringsplan.

- B. For de øvrige boligområdene innenfor planområdet skal utnyttelsesgrad avklares i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplaner, evt. bebyggelsesplaner.
- C. Ved bebyggelse skal den ubebygde delen av tomta være så stor og ha en slik utforming, at bebyggelsen får tilfredsstillende uteoppholdsplass, lysforhold og brannsikring. Jfr. kravene i plan- og bygningslovens § 69.

§ 7 SENTRUMSFORMÅL OG NÆRINGSFORMÅL

Sentrumsområde S1: Nåværende bygninger og plasser bevares. Strandpromenade anlegges. Saker som omhandler endring av bygninger innefor området sendes fylkesmannen for uttalelse før eventuelle tillatelser gis.

Sentrumsområde S2 skal ha tillatt bebygget areal %-BYA = 90% i inntil 3 etasjer samt innrykket 4. etasje eller loftsetasje.

Sentrumsområde S3: Tillatt bebygget areal fastlegges i bebyggelsesplanen.

Sentrumsområde S4 skal ha tillatt bebygget areal %-BYA = 90% i inntil 3 etasjer.

Sentrumsområde S5 skal ha tillatt bebygget areal %-BYA = 60% i inntil 3 etasjer.

Sentrumsområde S6 skal ha tillatt bebygget areal %-BYA = 60% i inntil 3 etasjer.

På sentrumsområde S7 tillates ikke etablert detaljhandel, kjøpesentre el. Eventuell ny bebyggelse tilpasses den eksisterende på en god måte. Det må utarbeides reguleringsplan og illustrasjoner av bebyggelse som viser hvordan nybygg forholder seg til eksisterende.

På området N1 tillates kontorer, miljøvennlig produksjon, servicevirksomheter og forretninger med stort arealbehov.

På området N2 tillates kontorer, næringsvirksomhet som ikke gir støy eller andre miljøulemper for dagens og framtidens nærmiljø.

Kjøpesentre og større dagligvareforretninger tillates ikke etablert på noen av næringsområdene.

§ 8 PARKERING.

Det skal innenfor planområdet avsettes biloppstillingsplasser etter følgende normer:

Forretninger, 3 plasser p.r. 100 m² gulvareal.

Detaljhandel og kontorbebyggelse, 1,5 plasser p.r. 100 m² gulvareal.

Eneboliger, 2 plasser i garasje med snuplass på egen eiendom.

Tett/lav bebyggelse 3-5 roms leiligheter, 2 plasser p.r. bolig hvorav 1 i garasje.

Tett/lav bebyggelse 1-2 roms leiligheter, 1,5 plasser hvorav en i garasje.

Parkering i områder for offentlig formål avklares gjennom behandling av regulerings- og/eller bebyggelsesplaner.

Parkeringsplasser skal i utgangspunktet legges på egen grunn. Der hvor forholdene ligger til rette for det bør det imidlertid legges opp til sambruk av parkeringsplasser. Ved krav om 10 plasser eller mer skal 5% av parkeringsplassene være reservert bevegelseshemmede. For frikjøpsordning av parkeringsplasser gjelder kommunens til en hver tid gjeldene parkeringsvedtekter.

§ 9 LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSOMRÅDER. (LNF-OMRÅDER)

Retningslinjer i tilknytning til § 9:

- A. *Bygging, samt fradeling/bortfesting av tomt for bolig- og ervervsbruk som ikke er tilknyttet stedbunden næring, er ikke tillatt. Kårbolig til gårdsbruk samt tilbygg for generasjonsbolig kan likevel settes opp når de nødvendige lovbestemmelser er oppfylt. Fradeling eller bortfesting av tomt kan ikke skje for slik bebyggelse.*
- B. *Annen boligbygging kan ikke godkjennes uten at det foreligger særlige grunner for å gi dispensasjon fra pkt. A i samsvar med plan- og bygningslovens § 7. Berørte sektormyndigheter skal gis mulighet til å uttale seg.*

§ 10 STØY

Retningslinjer i tilknytning til § 10:

Ved utarbeidelse av regulerings- og bebyggelsesplaner i områder som ligger i tilknytning til støykilder som veg og jernbane skal det dokumenteres at de støykrav som er satt for bebyggelse i Miljøverndepartementets rundskriv T-8/79 oppfylles både for inne- og utendørs støyforhold.

§ 11 FRITIDSBEBYGGELSE.

Oppføring av fritidsbebyggelse er ikke tillatt innenfor planområdet.

§ 12 BYGGE- OG ANLEGGSTILTAK LANGS VASSDRAG.

I LNF-området langs Vorma inntil 100m fra strandlinje målt i horisontalplanet ved normal flomvannstand gjelder følgende:

- A. Spredt utbygging av boliger/ervervsbebyggelse eller fradeling til slike formål kan ikke finne sted før området inngår i reguleringsplan.
- B. Arbeid med varige konstruksjoner og anlegg, masseuttak, fylling, planering eller overbygging er ikke tillatt igangsatt uten i samsvar med reguleringsplan.

§ 13 FORHOLDET TIL EKSISTERENDE PLANER.

GJELDENDE KOMMUNEPLAN.

For planområdet gjelder denne kommunedelplanen foran kommuneplanen vedtatt av Eidsvoll kommunestyre 21.06.99.

GJELDENDE REGULERINGSPLANER OG BEBYGGELSESPLANER.

Tidligere vedtatte regulerings- og bebyggelsesplaner opprettholdes.

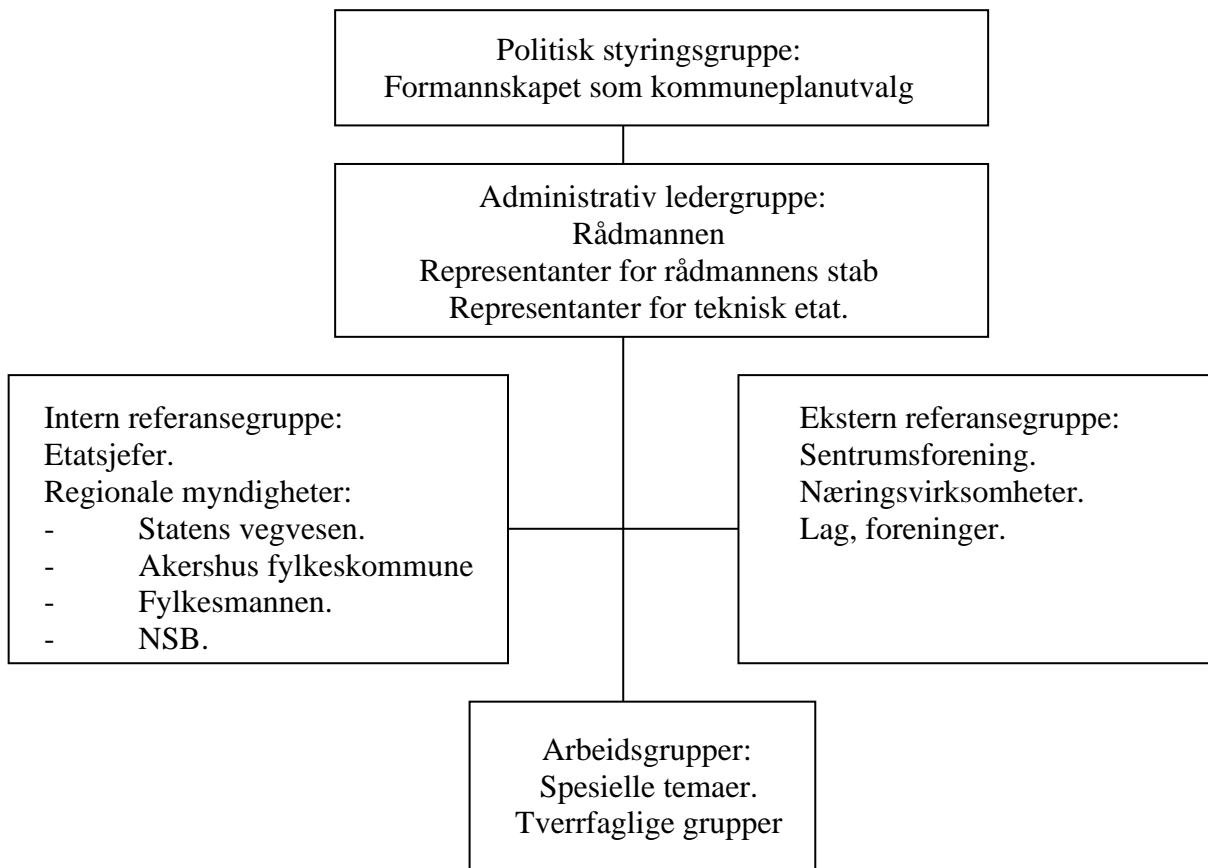
DEL II :
TEKSTDEL

2.1. PLANPROSESSEN

2.1.1. ORGANISERING AV ARBEIDET

Etter vedtak i Eidsvoll kommunestyre 10.02.97 er det utarbeidet kommunedelplan for Eidsvoll sentrumsområde.

Formannskapet vedtok 16.03.98 følgende organisasjonsplan for gjennomføring av arbeidet med kommunedelplanen:



Politisk styringsgruppe – formannskapet – har hatt et særlig ansvar for å trekke opp mål og retningslinjer, og å følge opp planarbeidet i hovedtrekk.

Administrativ ledergruppe har vært ansvarlig for det løpende arbeid og framdriften i prosjektet.

Intern referansegruppe er benyttet til drøfting av prosjektet underveis i arbeidet. De regionale myndigheter har innsigelsesrett til planen.

Ekstern referansegruppe er holdt orientert om planens framdrift, og er gitt anledning til å kunne gi innspill til planarbeidet.

Det har vært behov for noe ekstern konsulentbistand, for eksempel til registreringer og spesielle utredninger.

2.1.2 MÅLSETTINGER.

Kommunedelplanen skal være et styringsredskap for kommunen for å oppnå en helhetlig utvikling innenfor planområdet. Den skal:

- 1.1 Angi hovedretningslinjer for arealbruk i området
 - bevaring, fortetting og utbygging av sentrumsområdene
 - videreutvikling av handel, service, industri og boligbygging
- 1.2. Bidra til å videreutvikle et funksjonelt og trafikksikkert kommunikasjonssystem
 - kjøreveger, gang/sykkelveger, plasser, parkeringsområder
 - kollektivtransport
- 1.3 Sikre nærfriluftsområder og verneverdige områder
 - grøntarealer, parker, turveier og kulturlandskap
 - vassdrag og vassdragsaktiviteter
- 1.4 Legge til rette for "et godt sosialt liv"
 - treffsteder
 - kulturtilbud
 - miljø og estetikk

2.1.3. PLANOMRÅDE

Planen begrenses i øst mot de dyrkede områder Tønsaker, Grue og Styri, mot syd av Andelva og mot dyrket område Mork. Planområdet omfatter Mork videregående skole og begrenses i vest mot de dyrkede områder Marienlyst og Hol. Mot nord omfatter planen det gamle teglverksområdet.

De omkringliggende boligområder – som geografisk ligger utenfor planen – vil være av stor betydning for utvikling av Eidsvoll sentrum. Disse områder er omtalt i plandokumentet, men er ikke blitt detaljbehandlet.

2.1.4. PLANARBEIDETS GJENNOMFØRING

Politisk styringsgruppe har vært kommuneplanutvalget, dvs. formannskapet.

Formannskapet har deltatt aktivt i planprosessen ved at plandokumentene er behandlet i møter i formannskapet en rekke ganger:

16.03.98: Organisering av kommunedelplanarbeidet. Målsettinger. Planområde. Planens framdrift.

22.02.99: Arealbruk. Bevaring, fortetting, utbygging. Trafikk og kommunikasjoner.

26.04.99: Grøntarealer, verneverdige områder, vassdrag. "Et godt sosialt liv".

28.06.99: Godkjenning av kommunedelplanen for utlegging til offentlig ettersyn.

Administrativ ledergruppe har vært ansvarlig for det løpende arbeidet og fremdriften i prosjektet. Ledergruppa har bestått av følgende personer:

Pål E. Lorentzen, rådmann
Oddmar Bakke, økonomiplansjef
Tor Fodstad, miljøvernsjef
Liv Torjussen, teknisk sjef
Lak Norang, ny teknisk sjef
Odd Gundersen, leder arealplanavd.
Arnstein Dale, avd.ing. arealplanavd.
Per Romsaas, prosjektleder

Ledergruppa har hatt regelmessige møter gjennom hele planprosessen.

Ledergruppa har sørget for varsling av planarbeidet i h.h.t. plan- og bygningsloven, og har behandlet de innkomne merknader i forbindelse med denne varsling.

Planutvalget har fått saken til uttalelse i prosessen.

Intern referansegruppe har vært benyttet som drøftingsorgan underveis i arbeidet. I denne gruppa har kommunens fagsjefer og de regionale fagmyndigheter vært representert.

Ekstern referansegruppe har vært delt etter representantenes bakgrunn:

- Organisasjoner, lag og foreninger i tilknytning til Eidsvoll sentrum har kommet med synspunkter og innspill på vegne av sine medlemmer. Det ble levert ut i alt 12 arbeidsbøker med mulighet til å konkretisere ønsker og forslag. 6 av disse utleverte arbeidsbøker ble returnert ved tidsfristens utløp.
- Medlemmer av Eidsvoll sentrumsforening har drøftet kommunedelplanen, herunder bevaring av Eidsvoll sentrums særpreg og dets videreutvikling som administrasjons- handels- og servicesentrum.

Spesielle temaer har blitt behandlet slik:

- Spørreundersøkelse på Vilberg barneskole og Vilberg ungdomsskole ble gjennomført våren 98. 32 av 35 elever i 7. kl. og 81 av 94 elever i 9. kl. svarte på spørsmål om aktiviteter, trafikkforhold, treffsteder, hva som er verdt å verne om, og hva som gjør eller kan gjøre Eidsvoll sentrum til et godt sted å vokse opp i.
- Vurdering av notat 20.01.99 fra teknisk etat om trafikkforhold og parkering. Følgende forhold ble belyst: adkomst og trafikk til sentrumsområdet og inne i sentrumsområdet – trafikkulykker og følelse av utrygghet – parkering – gang- og sykkelveger – gågater – kollektivtrafikk – båttrafikk på Vormå.
- Intervju-undersøkelse om bruk og ønsker for framtidig bruk av Eidsvoll sentrum. Undersøkelsen ble gjennomført av geograf Laila Nilsen sommeren 98 ved intervju av ca. 40 personer i Eidsvoll sentrum. De stilte spørsmål tok sikte på å klarlegge : hvem er

brukere av sentrum, og hvem er ikke brukere – hva brukes sentrum til – hvorfor velges Eidsvoll sentrum til disse aktivitetene – blir brukernes behov dekket, og er det andre behov som bør dekkes opp.

- Utredning 20.01.99 av bestyrer ved Eidsvoll Museum Bjørn Sverre Hol Haugen om hvilke bygningsmiljøer i kommunedelplanområdet som bør bevares. Utredningen omfatter viktige gardstun, viktige bygningsmiljøer, verneverdige private bygninger og verneverdige offentlige bygninger.
- Utarbeidelse av ”grønn plakat”. Konsulentfirmaet Asplan/Viak har utarbeidet en oversikt som angir hovedprinsipper og viktige forhold som må følges opp i den kommunale arealplanleggingen for å sikre og videreutvikle grønne områder og strukturer. Arbeidet er gjengitt i en rapport med tilhørende kartbilag.

De undersøkelser og rapporter som er angitt ovenfor er ikke trykket opp som vedlegg til kommunedelplanen, men foreligger som saksdokumenter.

2.2. AREALBRUK OG BEBYGGELSE

2.2.1. INNLEDNING

Eidsvoll sentrum er historisk handelsområdet på begge sider av Vorma ved Eidsvoll stasjon. Ved åpningen av Hovedbanen fra Oslo til Eidsvoll i 1854 utviklet stasjonsområdet på vestsiden seg til å bli et samlingsområde med noe handel. Utviklingen på østsiden – Sundet - begynte først da Sundbrua sto ferdig i 1857. Folketallet steg kraftig i Sundet i årene fram til 1875, mens det var stagnasjon på vestsiden. Ved århundreskiftet bodde 230 mennesker i Sundet. Trebrua brant i 1921 og ble erstattet med nåværende Eidsvoll Sundbru i 1923.

Da Mjølstadgården i 1908 ble flyttet fra Gullverket, gikk Sundevja helt inn og forbi nåværende kryss Sundgata/Rådhusgata, slik at denne bygning ble oppført på påler i evja. Evjene ble etter hvert fylt ut, og sentrumsområdet fikk derved en betydelig tilvekst i areal. På disse arealer, og ved at en del eldre bebyggelse ble revet, ble det særlig i årene etter 1960 oppført en rekke store næringsbygg i Eidsvoll sentrum.

I 1990/92 ble riksveg 181 lagt om, den nye Eidsvollbrua bygget, og nytt rådhus tatt i bruk.

2.2.2. DAGENS SITUASJON

Eidsvoll sentrum er i dag kommunens hovedsentrum og har et bredt spekter av tilbud innen administrasjon, handel, service og annen næringsvirksomhet.

Eidsvoll sentrum er et trafikknutepunkt på Øvre Romerike ved at fjern- og intercitytogene stanser på Eidsvoll stasjon, og ved at lokaltogene har endestasjon og det er overgang til busstrafikk på Eidsvoll stasjon.

Det er i de senere år bygget en del boliger i sentrumsområdet, og dette er en utvikling som bør fortsette. De fleste boliger er imidlertid oppført i de mange boligfeltene som ligger i områdene rundt Eidsvoll sentrum. Her er det i siste 10-års-periode bygget ca. 40 boliger pr. år.

I Eidsvoll sentrum og i de omkringliggende boligområder bor i dag ca. 6.000 mennesker.

2.2.3. BEHOV

Boliger

Byggingen av den nye hovedflyplassen på Gardermoen og anlegg av den nye høyhastighetsjernbanen til Eidsvoll fører til at en må forvente et større utbyggingspress for boliger i Eidsvoll sentrum og områdene omkring enn tidligere. Boligprogrammet for Eidsvoll bygger på en befolkningsvekst på 1% pr. år. Programmet angir at det skal bygges ca.50 boliger pr. år i Eidsvoll sentrum og områdene omkring. Dette vil bety at befolkningstallet i løpet av 20-30 år vil kunne øke til ca. 8.000 mennesker. Ved behandling av boligprogrammet våren 2000, endret kommunestyret målsetningen om befolkningsvekst på 1% til inntil 2%.

Sentrumsfunksjoner

En befolkningsvekst som angitt ovenfor vil også gi grunnlag for utvidelse av sentrumsfunksjoner som varehandel, tjenesteytende virksomheter og kulturfunksjoner. For å få arealer til en slik utvikling vil det være nødvendig å øke utnyttelsesgraden for

eiendommene i Sundet samtidig som arealer på vestsiden av Vorma nær den nye stasjonen må tas i bruk. På de regulerte næringsområder vest for Vorma skal fortrinnsvis opprettes miljøvennlig produksjon, servicevirksomhet og forretninger med stort arealbehov (byggningsartikler, biler, maskiner m.v.) Kjøpesentre og større dagligvareforretninger skal ikke etableres i sentrumsområdet på denne side av elven

2.2.4. UTFORDRINGER

Det ligger en stor utfordring i å legge til rette for en videreutvikling av sentrumsfunksjonene slik at Eidsvoll sentrum kan framstå som et livskraftig sentrum med alle de ulike funksjoner som hører til et hovedsenter i en kommune av Eidsvolls størrelse. Dette må skje på en slik måte at de særpreg og de miljøkvaliteter som Eidsvoll sentrum har i dag kan tas vare på - et konsentrert tettsted på begge sider av elven fra Norges største innsjø – et tettsted omgitt av natur og kulturlandskap. Et nært samarbeid mellom det offentlige og det private næringslivet er en viktig forutsetning for et attraktivt og funksjonelt sentrum.

Det er en forutsetning at det i de stasjonsnære områdene legges til rette for en konsentrert bebyggelse, og at det i disse områdene legges vekt på å skape gode bomiljøer med nærhet til vassdrag og grønne arealer. Samtidig må boligområdene rundt Eidsvoll sentrum videreutvikles med tett-lav bebyggelse og åpen villabebyggelse. Det må til en hver tid være byggeklare områder slik at målsettingen om bygging av ca. 50 boliger pr år kan oppfylles.

Planen må i størst mulig grad ta hensyn til lokal kulturhistorisk egenart og ta vare på kulturlandskaper og andre stedskvaliteter og verdifulle bygninger og bygningsmiljøer. Det må legges stor vekt på estetikk. Utendørs støy og forurensning må ikke overstige grenseverdiene i nasjonale retningslinjer. Miljøkvaliteter i tilknytning til elven må bevares.

2.2.5. PLANBESKRIVELSE

De foreliggende reguleringsplaner for det planområde Eidsvoll sentrum omfatter opprettholdes, men ved ny bebyggelse skal planene revurderes ved at det utarbeides nye reguleringsplaner eller bebyggelsesplaner. Det er ønskelig med flere boliger i det tette sentrumsområdet

Ved utarbeidelse av reguleringsplaner eller bebyggelsesplaner skal disse retningslinjer følges:

Eidsvoll sentrum øst for Vorma

S1 (kvartalet mellom Vormavegen og Vorma):

- Nåværende bygninger og plasser bevares. Strandpromenade anlegges.

S2 (kvartalet mellom Vormavegen - Eidsiva gate - Wergelands gate – Sundgata):

- Tillatt bebygget areal % - BYA = 90 % i inntil 3 etasjer samt innrykket 4. etasje eller loftsetasje.

S3 (kvartalet mellom Wergelands gate – Wålergata – Rådhusgata – Sundgata):

- Tillatt bebygget areal fastlegges i bebyggelsesplanen.

S4 (kvartalet mellom Wergelands gate – Vormavegen – Rådhusgata - Wålergata):

- Tillatt bebygget areal % - BYA = 90 % i inntil 3 etasjer.

S5 (eiendommene på østsiden av Sundgata fra Rådhusgata til Marte Marjas veg):

- Tillatt bebygget areal %-BYA = 60 % i inntil 3 etasjer.

S6 (Rubis): Tillatt bebygget areal %-BYA = 60 % i inntil 3 etasjer.

B1 (gammel boligbebyggelse vestre del av Prost Krag's veg):

- Den gamle bebyggelse og de tilhørende bygningsmiljøer opprettholdes eksteriørmessig. Ny bebyggelse tilpasses disse forhold. Tillatt bebygget areal %-BYA = 35 % i inntil 2 etasjer.

B2 (boligbebyggelse innenfor Marte Marjas veg - Nesvegen – Vormvik):

- Ny bebyggelse tilpasses eksisterende bebyggelse. Tillatt bebygget areal %-BYA = 35 % i inntil 2 etasjer.

B3 (boligbebyggelse for øvrig i Eidsvoll sentrum øst for Vorma):

- Tillatt bebygget areal %-BYA = 35 % i inntil 2 etasjer for tett/lav bebyggelse og %-BYA = 25 % i inntil 2 etasjer for frittliggende småhusbebyggelse

B7 (boligbebyggelse i skråning mot Vormas østre bredd fra Rubis og nordover)

- **Området er i h.h.t. plan- og bygningslovens § 20-4 unntatt rettsvirkning.** (Består av tre boligområder langs deler av strandsonen og i deler av elveskråningen. Størstedelen av elveskråningen skal være uberørt av utbyggingen. Leilighetene skal delvis bli oppført i terrasserte bygg i skråningen, delvis i former for rekkehus på den utfylte strandsonen. Adkomstveg legges på fylling nær nåværende elvekant. Utnyttelsesgrad må fastlegges i forbindelse med reguleringsplan. Prosjektet krever dispensasjon fra fredningsbestemmelsene om forbud mot bygging i strandsonen. Ytterligere geotekniske undersøkelser må foretas før prosjektet kan gjennomføres.)

Eidsvoll sentrum vest for Vorma

N1 (næringsområdet langs jernbanen fra Holsevja til Teglverket)

- På området N1 tillates miljøvennlig produksjon, servicevirksomheter og forretninger med stort arealbehov.

N2 (vestre del av det tidligere teglverksområdet):

- Området er regulert til næringsformål. På området N2 tillates virksomheter som ikke gir støy eller andre miljøulempere for dagens og framtidens nærmiljø. Kjøpesentre og større dagligvareforretninger tillates ikke etablert på noen av næringsområdene.

B5 (boligbebyggelse Tunneltoppen):

- Tillatt bebygget areal %-BYA = 25 % i inntil 2 etasjer.

B6 (boligbebyggelse Holstangen):

- Tillatt bebygget areal %-BYA = 25 % i inntil 2 etasjer.

(B8a og B8b er tatt ut av planen)

B9 (boligbebyggelse på del av gården Egger, gnr/bnr 59/1 og 4)

- Område B9 må få adkomst fra vest. På grunn av sin nærhet til stasjonen bør området få en forholdsvis høy utnyttelse, som fastsettes gjennom reguleringsplan. Dette forutsatt at grunnforholdene tillater det. Ny bebyggelse tilpasses eksisterende i nedkant.

B10 (boligbebyggelse på del av gården Hol vestre, gnr/bnr 58/3)

- Område B10 må gis en utforming og grad av utnyttelse som passer sammen med eksisterende bebyggelse og grunnforhold i området. Det er ønskelig med en høy grad av utnyttelse i dette området.

Regulering av boligområdene B7-B10 kan ikke skje før grunnundersøkelser er foretatt. I utbyggingsområder nært Vorma må flomfaren vurderes i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan.

Boligområder utenfor Eidsvoll sentrum

Landbruksarealene på begge sider av Vorma gjør at Eidsvoll sentrum får en begrenset arealmessig utstrekning, og de sentrumsnære boligområder anlegges stort sett på udyrkbare områder i avstand 2 – 5 km fra Eidsvoll sentrum. Disse områder omfattes ikke av denne kommunedelplan, men det er av avgjørende betydning for videreutvikling av Eidsvoll sentrum at byggeklare arealer i disse områder til en hver tid er disponible, slik at målsettingen i boligprogrammet for Eidsvoll om bygging av boliger i midtbygda i kommunen kan oppfylles.

Skoler

Det er ikke angitt noe areal i kommunedelplanen for Eidsvoll sentrum til grunnskoler. Det er forutsatt at når det blir behov for å bygge en ny barneskole i området, skal denne lokaliseres nær boligområdene øst for Vorma.

2.3. VEGER, PARKERING OG KOLLEKTIVTRAFIKK.

2.3.1. INNLEDNING

Vegsystemet ses i sammenheng med arealbruk og kollektivtrafikk. Riksveg 181 fører trafikken til og gjennom Eidsvoll sentrum. Ny bru over Vorma – Eidsvollbrua - ble åpnet 1992. Den gamle riksvegbru fra 1923 – Eidsvoll Sundbru – ble etter den nye bruåpning stengt for all kjørende trafikk utenom kollektivtrafikk. Ved bygging av den nye høghastighetsjernbane Oslo – Gardermoen – Eidsvoll ble Eidsvoll stasjon flyttet 300m mot nord og ny parkeringsplass anlagt nordvest for stasjonen.

2.3.2. DAGENS SITUASJON

Området har et differensiert vegnett og består av lokale adkomstveger for boliger, av samleveger som utgjør de viktigste forbindelsesvegene, og av den gjennomgående riksveg. Vegnettet er også separert med et godt utbygd gang- og sykkelvegnett. Riksveg 181 har den største trafikkbelastningen med en årsdøgntrafikk på ca. 8.000.

De største parkeringsplassene er på Eidsvoll stasjon, ved Eidsvoll kirke, på Sundtangen, på Skjoldnestangen, ved Eidsvoll rådhus og på Rubis. Det er dessuten en rekke mindre private og offentlige parkeringsplasser, og i sentrumsområdet er det gateparkering.

Eidsvoll sentrum er knutepunkt for offentlige kommunikasjoner på Øvre Romerike med omstigning mellom buss og jernbane og mellom lokaltog og fjerntog/Intercitytog.

Bussene har oppstillingsplass og verksted på den nye busstasjon nord for Eidsvoll stasjon. Bussene kjører i dag over Eidsvoll Sundbru. Den miljømessige situasjon dette medfører i Sundgata bør endres.

Fjerntog og Intercitytog benytter den nye trase om Gardermoen med kjøretid til Oslo på 38 minutter fra høsten 1999. Lokaltogene benytter vekselvis trase om Jessheim og trase om Gardermoen med kjøretid til Oslo på 50-75 minutter fra høsten 1999.

2.3.3. BEHOV - UTFORDRINGER

En betydelig del av Eidsvolls innbyggere har sin arbeidsplass utenfor kommunen og da i de fleste tilfelle i Osloområdet. Denne omfattende pendlertrafikk krever gode vegtrafikkforhold og kollektivtrafikk med stor kapasitet og hyppige avganger. Trafikk med jernbanen gir et økende behov for parkeringsplasser ved Eidsvoll stasjon.

Gående og syklende må ha trafikksikre gang/sykkelveger inn mot og i Eidsvoll sentrum. En spesiell utfordring er bygging av gang/sykkelveg mellom Eidsvollbrua og Bårlidalsbrua da trafikkforholdene for de myke trafikanter på denne strekning er lite tilfredsstillende.

Vorma er en vesentlig miljøkvalitet i Eidsvoll sentrum, og muligheten til å ferdes langs elvebredden må etableres.

Parkeringsbehovet i sentrumsområdet må dekkes opp. Kollektivtrafikktilbudet til og fra Eidsvoll sentrum må utvikles, og funksjonshemmede må gis et mer tilfredsstillende transporttilbud.

2.3.4. PLANBESKRIVELSE

Den forventede befolkningsøkning i og omkring Eidsvoll sentrum betinger økt satsing på kommunikasjonssystemene når det gjelder kapasitet, trafikksikkerhet og sikring mot ulemper som forurensninger og trafikkstøy.

Veger for kjørende trafikk

Følgende tiltak tas inn i planen:

- Utretting av riksveg 181 på strekningen Egger – Vegamot. Trafikken på riksveg 181 har de siste år vært økende. Vegprosjektet vil forbedre en trafikkfarlig del av riksvegen og redusere støyulempene for en rekke boliger mellom Fagerli og Vegamot.
- Utbedring av kryss med riksveg 181 for veg mot Eidsvoll stasjon. Tiltaket vil hindre opphoping av biler og busser i bakken fra Eidsvoll stasjon opp mot nåværende kryss.

Behov for envegsregulerte gater og veger må vurderes til en hver tid.

Gang – sykkelveger

Følgende tiltak tas inn i planen:

- Gang – sykkelveg mellom Bårlidalsbrua og Eidsvollbrua. Reguleringsplan foreligger for prosjektet. Denne strekning har mange krappe svinger, er lite oversiktlig og skaper utrygghet blant de myke trafikanter. Utbyggingen av boliger i Bårliåsen vil fortsette i raskt tempo og vil gi økt trafikk på denne vegen.
- Strandpromenade mellom Rubis og Sundtangen. Tiltaket vil ha stor miljømessig betydning for brukerne av Eidsvoll sentrum og vil gi bedre adkomst fra sentrale parkeringsplasser til en rekke forretninger og servicevirksomheter.
- Kultursti gjennom det vernede området Tingvoll – Prestegården. Stien vil gi adkomst til en naturskjønn og historisk interessant del av Eidsvoll sentrum.
- Stenging av Eidsvoll Sundbru for trafikk med unntak av gående, syklende og personbiler i retning vest. Tiltaket vil gi vesentlig bedre miljømessige forhold i nedre del av Sundgata, og gi fotgjengere og syklistene en god forbindelsesveg mellom de to deler av Eidsvoll sentrum.

Parkering

Parkeringsforholdene i Eidsvoll sentrum vil være tilfredsstillende hvis alle arealer avsatt til parkering opparbeides og parkeringsbestemmelsene blir overholdt. De sentrale parkeringsplasser er skiltet med tidsbegrenset parkering. Det må gjennomføres tiltak som sikrer at personer som langtidsparkerer ikke benytter disse plassene, men parkerer der de kan stå uten tidsbegrensning. Bedring av disse forhold krever administrativ oppfølging og fører ikke til tiltak i kommunedelplanen.

Kantparkering langs gatene i Sundet, forbud mot å parkere langs enkelte vegstrekninger og behovet for tidsbegrenset parkering må vurderes til en hver tid.

Kollektivtrafikk

Det er behov for regelmessige bussforbindelser til og fra Eidsvoll sentrum.

Det bør være halvtimes avganger med jernbane fra Eidsvoll til Oslo-området

Funksjonshemmede må gis et mer likeverdig transporttilbud i forhold til funksjonsfriske.

Kjøremønsteret for busstrafikken gjennom Eidsvoll sentrum endres ved at Eidsvoll Sundbru stenges for kjørende trafikk. Dette fører til at det må etableres bussholdeplasser på begge sider av Rådhusgata foran Panorama kino.

2.4. GRØNTSTRUKTUR

2.4.1. INNLEDNING

Grøntstrukturbegrepet omfatter alle arealer hvor det vokser vegetasjon. Private hager, fellesområder, offentlige friområder, kirkegårder, jord- og skogbruksområder osv. utgjør viktige deler av grøntstrukturen uansett eiendomsforhold eller graden av kulturpåvirkning. Vann, elver og bekker utgjør særlig betydningsfulle deler av grøntstrukturen, både på grunn av de biologiske verdiene som ofte er knyttet til slike steder, og fordi de er verdifulle for opplevelser og rekreasjon.

I tettstedslandskapet spiller grøntstrukturen en flerfunksjonell rolle. Foruten friluftsliv og rekreasjon har grøntstrukturen også landskapsverdier og kulturhistorie, og ikke minst har den stor betydning for dyre- og plantelivet i området og for dyrking, lokalklima og luftkvalitet.

2.4.2. DAGENS SITUASJON

I Eidsvoll sentrum dekker grøntstrukturen betydelige arealer. Ravineområdene er store, sammenhengende naturområder. Vorma skaper livsnødvendige forutsetninger for mange arter av planter, dyr, fugl og fisk. Skråningene langs elven er naturområder med stort biologisk mangfold. De eksisterende grøntområder er nærfriluftsområder av stor miljømessig verdi og betydning.

Eidsvoll har innlandsklima, dvs. kalde og vanligvis snørike vintre og varme somre. Mens høydevinder virker på de høyereliggende områdene i Eidsvoll, vil spesielt kaldluftdrenasjen langs Vorma virke i de lavereliggende sonene langs elva. Det er særlig kaldluftsiget ned langs Vorma som spesielt i vinterhalvåret oppleves som kaldt og ubehagelig. Det forekommer store temperaturforskjeller mellom områdene i Eidsvoll, ofte avhengig av høyde plassering eller levirkning. Høydedrag og grøntstrukturer er særlig viktige som skjerming mot kalde luftdrag. Eksempler på dette er Sundtoppen og høyden nord for rådhuset.

2.4.3. BEHOV – UTFORDRINGER

Registrerte menneskelige behov knyttet til grøntstrukturen er først og fremst i forbindelse med rekreasjon samt skolenes og barnehagens bruk. For å imøtekomme disse behov er det særlig nødvendig å sikre eksisterende grøntstruktur i størst mulig utstrekning mot utbygging, samt å sikre forbindelser ut til naturområdene. Hvis en dekker skolenes og barnehagens behov, vil en også i stor utstrekning ivareta behovene til andre brukergrupper.

Det er imidlertid ikke bare de menneskelige behov som skal ivaretas i tilknytning til grøntstrukturen. Det er et mål å bevare det biologiske mangfoldet, og for å oppnå dette må også de ulike artenes behov for og krav til leveområder oppfylles.

2.4.4 PLANBESKRIVELSE

I arealplanen er angitt de områder der grøntstrukturen skal bevares. Disse arealer er sammenfallende med de arealer som er foreslått bevart etter kategori 1 i ”grønn plakat”, med unntak av deler av Sundtoppen og deler av Kastellåsen på Vormas østside, og deler av den gamle teglverkseiendommen på Vormas vestside. For disse tre områder er grøntstrukturen redusert pga. reguleringsplaner for områdene. I tillegg fører Rubis II, med boligbebyggelse i

skråning mot Vormas østre bredd fra Rubis og nordover, til at grøntstrukturen bli redusert i dette området.

Tunnelltoppens nordside angis reguleringsmessig som boligområde.

Vassdragsaktiviteter vil kunne gi noe virkning for Vorma og dens strender, men dette vil neppe ha særlig negativ betydning for grøntstrukturen.

2.5. SOSIALT LIV

2.5.1 INNLEDNING

I intervjuundersøkelsen ble det spurt om hvorfor folk oppsøkte Eidsvoll sentrum. Foruten å kunne nyttiggjøre seg av en del tjenester – offentlige kontorer, post, bank, lege, tannlege, frisør m.m. – og foreta vareinnkjøp, var det Eidsvoll sentrum som treffsted og møteplass som ble framhevet. Særlig på lørdager traff man her alltid noen kjente, enten det var på kafeer og serveringssteder, i forretninger eller ute i området. Sosial kontakt var derfor en vesentlig årsak til å ta en tur til sentrum.

2.5.2. DAGENS SITUASJON

”Et godt sosialt liv” betinger at disse forhold er dekket opp:

Trygghet

- God bolig og godt og variert boligmiljø.
- Sikker trafikksituasjon og god tilgjengelighet for alle aldersklasser og funksjonsnivåer.
- Tilgjengelighet til helse- og sosialtjenester.

Sosial kontakt

- Møteplasser og treffsteder.
- Organisasjoner.
- Åpne møter og arrangementer.

Sentrumstilhørighet

- Allsidige funksjoner innen handel og servicevirksomhet.
- Sentrum preget av estetikk, miljø og trivsel, med god adkomst og med godt utbygget transporttjeneste.

Natur og friluftsliv

- Nærhet og god tilgjengelighet til skog- og friluftsområder
- Nærhet og god tilgjengelighet til vassdrag
- Bevaring av ”grønne områder”.

Kultur

- Varierte og tilgjengelige kulturtilbud.

Boligsituasjonen i Eidsvoll sentrum og de omkringliggende boligområder er gjennomgående god, og det synes som om de fleste beboere er fornøyd med både sin boligsituasjon og boområdenes utforming. Det er i den senere tid oppført en rekke leiligheter med sentral beliggenhet som særlig tar sikte på ”eldre” som i stedet for en frittliggende enebolig ønsker en boform som er noe enklere og mer lettstelt.

Det er relativt få møteplasser og treffsteder i Eidsvoll sentrum – i alle fall utenom forretningsenes åpningstider. Dette ble særlig framhevet i den undersøkelse som ble utført blant skoleelevene på de to kommunale skolene i området. Det er ikke mange mennesker å se ute i sentrumsområdet på kveldstid, utenom de som er på veg til og fra møter, kino, amatørteater o.l. Ved åpne arrangementer som ”grunnlovsfestival”, ”vanvittige dager”, ”Røde kors dager” m.m. kommer ofte svært mange til Eidsvoll sentrum.

Det finnes et bredt spekter av organiserte aktiviteter innen sport og idrett, kunst og kultur, kirkelig virksomhet, kurser og hobbyaktiviteter m.m.

Sentrumsområdet har i de siste år fått en ”ansiktsløfting” innen estetikk, trivsel og miljø. Det er foretatt oppussing eller maling av eksisterende bygninger, istandsetting av gater og fortau, opparbeidelse av nye parkanlegg, etablering av enkle uteserveringssteder, anlegg av nye brygger og båtplasser osv.

2.5.3. BEHOV – UTFORDRINGER

Eidsvoll sentrum er med det nye jernbanetilbudet blitt nærmere knyttet til det nye hovedstadsområdet ved kortere reisetid og hyppigere togavganger, og avstanden til den nye hovedflyplassen er kort. For mange vil dette kunne gi muligheter til et rikere liv, men det kan også føre til at storbyproblemer av ulik art kommer nærmere i dagliglivet.

Utviklingen i Eidsvoll sentrum vil gi store utfordringer til nåværende kvaliteter som oppvekstvilkår, nærmiljø og livskvalitet – og da spesielt for barn og unge.

Det er viktig å videreutvikle Eidsvoll sentrum på en slik måte at befolkningen i området føler tilhørighet til og glede over sitt sentrum. Det må tas vare på de eksisterende kvaliteter ved den unike beliggenhet på begge sider av Vorma, samtidig som senteret bygges ut med allsidige funksjoner for handel, service, kultur og sosialt fellesskap.

Det bør legges til rette for flere møteplasser og treffsteder for alle aldersgrupper. Det sosiale nettverket må bl.a. også kunne fange opp innflyttere fra inn- og utland. Forebyggende arbeid for barn og unge må prioriteres.

Det må legges vekt på trafikkavvikling og trafikksikring for adkomst til Eidsvoll sentrum og inne i sentrumsområdet. Tilgjengelighet og trafikktilbud for funksjonshemmede må forbedres.

Det må være boliger i sentrum for alle aldersklasser.

Det må være et godt samarbeid mellom offentlige og private interesser slik at Eidsvoll sentrum kan markedsføres som et velutviklet og tidsmessig sentrum. Senteret må utvikles visuelt og sosialt slik at det blir et naturlig møtested for alle aldersgrupper, bl.a. med funksjoner som legger opp til ”et levende sentrum” på kveldstid.

2.5.4. PLANBESKRIVELSE

Gjennomføring av tiltak for å oppnå ”et godt sosialt liv” vil i kommunedelplansammenheng måtte ivaretas under planens 3 foregående temaer: arealbruk og bebyggelse - veier, parkering og kollektivtrafikk – grøntstruktur. Det vises derfor til disse temaers planbeskrivelser for hvordan målsettingene for ”et godt sosialt liv” skal ivaretas.

2.6. VIRKNINGER AV PLANEN OG GJENNOMFØRING

2.6.1. KONSEKVENSER

Planen legger opp til en fortetting av Eidsvoll sentrum samtidig som en del bygninger skal bevares. Ved gjennomføring av fortettingen kreves regulerings- eller bebyggelsesplan for de enkelte områder. Slike planer må vanligvis utarbeides av utbygger og bør utarbeides i tide slik at det enkelte byggeprosjekt ikke blir forsinket av denne grunn.

For de utbyggingsarealer der planen ikke angir endringer i forhold til eksisterende reguleringsplaner, kan disse følges slik som de foreligger.

Planen angir ikke hvilke detaljerte formål bebyggelsen skal brukes til. Dette må klarlegges mellom kommunen og den enkelte grunneier i planleggingsprosessen for det enkelte prosjekt

Planen viser en rekke trafiksikringstiltak som krever grunnarealer. Dette krever utarbeidelse av detaljplaner og erverv av grunn. Trafiksikringstiltakene kan gjennomføres i flere etapper og rekkefølgen av tiltakene må derfor prioriteres.

Målsettingen for kommunedelplanen for Eidsvoll sentrum er å legge til rette for en helhetlig utvikling innen planområdet for å kunne videreutvikle stedet som et livskraftig sentrum med alle de funksjoner som hører til i kommunens hovedsenter, og samtidig ta vare på de miljøkvaliteter og særpreg som Eidsvoll sentrum har i dag. Den foreliggende kommunedelplan bør være et godt grunnlag for å ivareta denne målsetting.

2.6.2. GJENNOMFØRING

Boligprogrammet for Eidsvoll sentrum og de omkringliggende områder må følges opp slik at målsettingen om 1% (endret til inntil 2%*) vekst i befolkningen pr. år blir realisert også for denne del av kommunen. Hvis spesielle forhold gjør at utbyggingstakten ikke kan gjennomføres for enkelte av boligområdene, må utbyggingstakten for andre områder økes som kompensasjon.

Det er viktig med et godt samarbeid mellom Eidsvoll kommune og de private interesser som skal stå for de enkelte utbyggingsprosjekter, slik at det skapes forståelse for planene og slik at planene kan gjennomføres på en hensiktsmessig måte. Det er også viktig med et slikt samarbeid slik at de grønnestrukturen kan bevares som forutsatt i planen.

Eidsvoll kommune vil måtte stå for gjennomføringen av en rekke trafiksikringstiltak. En del tiltak krever kommunale vedtak, men kan utføres uten særlige endringer i eksisterende infrastruktur. En del tiltak krever betydelige investeringer og eventuelt samarbeid med Statens vegvesen, Akershus. Disse tiltak krever dekning gjennom kommunens økonomiplan.

Det er i denne planen trukket fram betydningen av "et godt sosialt liv". Viktige områder for å oppnå dette er bevaring og utvikling av et sentrum preget av estetikk, miljø og trivsel, tilrettelegging for god sosial kontakt, og gode forhold for en allsidig kulturvirksomhet. Dette er en utfordring til Eidsvoll kommune, til næringslivet og til alle som bor i kommunen og føler tilhørighet til Eidsvoll sentrum.

* Jfr. vedtak i kommunestyre 08.05.00, sak 036/00