PLAN1

Planbeskrivelse med konsekvensutredning

Detaljregulering av Eidsvoll Almenning
Gnr / bnr 14/21
Eidsvoll kommune

datert 12.06.2017, rev. 20.11.2017

1. Innledning 3
2. Planprosess 4
2.1 Krav om konsekvensutredning 4
2.2 Varsel om oppstart, planprogram, prosess 4
3. Planstatus og rammebetingelser 8
3.1 Statlige føringer 8
3.2 Regionale føringer 9
3.3 Kommunale føringer 9
3.4 Reguleringsplaner i området 9
4. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold 9
4.1 Beliggenhet 9
4.2 Dagens arealbruk 9
4.3 Tilstøtende arealbruk 9
4.4 Trafikkforhold 10
4.5 Øvrig teknisk infrastruktur 10
4.6 Grunnforhold 10
5. Beskrivelse av planforslaget 10
5.1 Overordnede tanker 10
5.2 Plangrep 11
5.3 Avgrensning 11
5.4 Reguleringsformål 11
5.5 Planlagt bebyggelse 11
5.6 Avkjørsel og trafikk 12
5.7 Grøntarealer 13
5.8 Hensynssoner 13
6. Konsekvensutredning 13
6.1 Konsekvenser for naturverdier og biomangfold 13
6.2 Konsekvenser for areal og transport 14
6.3 Konsekvenser for bebyggelsesmønster 14
6.4 Konsekvenser for ras- og flomfare 15
6.5 Konsekvenser for trafikkbelastning, støy og trafikksikkerhetssituasjon 16
7. Andre konsekvenser av planforslaget 17
7.1 Overordnede og kommunale forutsetninger 17
7.2 Kulturminner og kulturmiljø 17
7.3 Barns interesser 17
7.4 Universell tilgjengelighet 17
7.5 Teknisk infrastruktur 18
7.6 Risiko og sårbarhetsanalyse 18

1. Innledning

Bakgrunn og hensikt

Plan1 AS er blitt engasjert av Eidsvoll Almenning for å utarbeide en detaljregulering av Jønsjøsaga gnr/bnr 14/21 for å tilrettelegge for en utvidelse / fornyelse av bebyggelsen på tomta.

Tidligere har det vært produksjon av trelast på området, med sag og høvleri som ble etablert på begynnelsen av 1920- tallet. Sagbruket ble nedlagt i 1986, og har siden den gang vært rent utsalgssted.

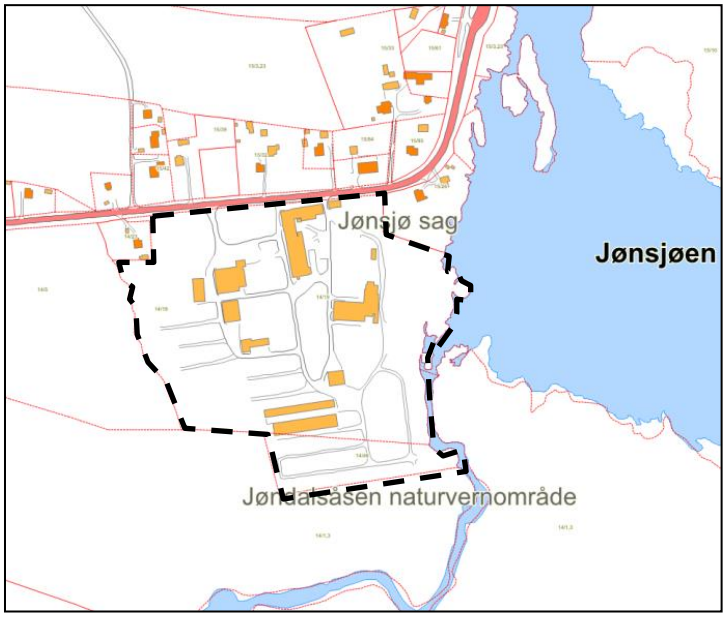
Tomta ligger langs fv 181 øst for Eidsvoll sentrum, i en avstand på ca 3,5 km. Tomta til Eidsvoll Almenning er på i størrelsesorden 83 dekar, og det er opp igjennom årene oppført en rekke ulike bygg på området. Flere av disse er tilpasset produksjon av trelast og utendørs lagring i langt større omfang enn det er behov for i dag.

I dag blir alle varer tilkjørt, og det er kortere lagringstid og høyere omsetningsfrekvens som vektlegges. I tillegg er det en utvikling i byggevaremarkedet i retning av at lagringsmåte og feilfrihet skal kunne dokumenteres for materialene som leveres. Dette setter i større grad krav til overdekte og til en viss grad tempererte lager-fasiliteter. Det er derfor behov for å oppføre mer moderne butikk- og lagerlokaler, og vurdere riving av deler av eksisterende bebyggelse. I tillegg vil det være behov for å vurdere adkomstløsning til området, og se på muligheter for i større grad å skille vareleveringstrafikk og kundetrafikk.

Planavgrensning

Området ligger sør for fv 181 på strekningen mellom Eidsvoll sentrum og Gullverket. Planområdet er på ca 83 dekar og utgjøres av gnr/bnr 14/21.

Planområdet omfatter areal avsatt til LNF-formål. Detaljreguleringen er ikke i tråd med kommuneplanen, men i samsvar med dagens bruk. Planområdets avgrensning er overveiende styrt av eiendomsgrensene.



2. Planprosess

2.1 Krav om konsekvensutredning

Planarbeidet er vurdert mot kriteriene for konsekvensutredning som gjelder iht. forskrift om konsekvensutredninger av 19. desember 2014. Da planforslaget vil innebære en formålsendring i forhold til kommuneplanen på mer enn 15 dekar (forskriftens §2 d), utarbeides det detaljregulering med konsekvensutredning.

2.2 Varsel om oppstart, planprogram, prosess

Det ble avholdt oppstartsmøte med Eidsvoll kommune den 13.01.2017. Det ble varslet oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn av planprogram for planarbeidet i brev av 03.03.2017 og kunngjøring i lokalpressen den 07.03.2017. Frist for merknader til planarbeidet og planprogrammet ble satt til 24.04.2017. Under høringsperioden kom det inn 5 uttalelser, som er oppsummert og kommentert i det følgende:

Fylkesmannen i Oslo og Akershus, brev datert 19.04.2017
Vi stiller oss positive til at området, som i dag er avsatt til LNF-område i kommuneplanens arealdel, reguleres i tråd med dagens bruk som er salg av byggevarer/trelast.

Planområdet berører kantsonen til Jønsjøen og Jøndalsåa. Jønsjøen og Jøndalsåa inngår i fuglefredningsområdet Jøndalsåsen. Innenfor dette området er fuglelivet fredet mot jakt og forstyrrelser. Fredningsområdet omfatter selve vassdragene og en kantsone på 10 meter. På flyfoto ser det ut til at det har foregått aktiviteter tilknyttet dagens virksomhet innenfor fredningsområdet. Fylkesmannen forutsetter at grensene til fredningsområdet respekteres i det videre planarbeidet og at det tas nødvendige grep for å rydde opp i det som ev. er gjort av tiltak innenfor fredningsområdet. Det må settes av en sone på minimum 10 meter mot vassdraget der det ikke er tillatt å utføre tiltak. Det er ønskelig med en skjerming mot vassdraget slik at forstyrrelsene på fuglelivet blir minst mulig.

Fylkesmannen minner om at det skal gjøres en vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8-12. Vi minner videre om at kantsonen langs vassdrag er lovbeskyttet etter vannressursloven § 11. De største verdiene for biologisk mangfold er ofte knyttet til kantsonen i og langs vassdrag. Vi anbefaler at det gjennomføres en biologisk kartlegging av kantsonen langs Jønsjøen og Jøndalsåa, med fokus på kartlegging av fugleliv og vegetasjon.

Dersom virksomheten i området medfører en fare for forurensning til vassdraget, må det redegjøres for dette i planarbeidet. Det bør etableres beredskap mot akutte forurensnings-tilfeller mot vassdraget. Dette er spesielt viktig ettersom planområdet ligger øverst i et vassdrag hvor det er innført en fuglelivsfredning, og som er en viktig lokalitet for vannfugl. Konsekvensene av et akuttutslipp til vassdraget av olje eller diesel fra anlegget kan bli alvorlige.

Parkeringsnormer utgjør et effektivt virkemiddel for å påvirke valg av transportmiddel.
Det bør utarbeides reguleringsbestemmelser som fastsetter restriktive maksimumsnormer for etablering av parkeringsplasser. Dette for å bidra til å bremse veksten i biltrafikk, i tråd med nasjonale klimamål.

Forslagsstillers kommentar:
Planforslaget utarbeides med hensynssone langs vassdraget, som inkluderer en 10 meters-sone langs vassdragskanten i henhold til verneforskriften, med tilknyttede bestemmelser. Det er innarbeidet en skjermingssone / vegetasjonsskjerm på 20 meter i tillegg til dette. Det er gjort en vurdering etter naturmangfoldlovens §§8-12, samt utarbeidet sjekkliste for naturmangfold.

De tiltak som er utført i nærheten av vassdraget de siste årene, har vært utført av Eidsvoll kommune for å fjerne torv som har grodd utover i vannet, og sikre adkomst til demningen. Det skal visstnok være gjenstående arbeider med vedlikehold av denne både på kort sikt, men sannsynligvis også på lengre sikt. Det henvises til kommunen for ytterligere detaljer omkring dette.
Det er i planforslaget tilrettelagt for en modernisering av infiltrasjonssystem/ minirense-anlegg for området, og satt krav til at planer for ny overvannshåndtering på planområdet må godkjennes av Eidsvoll kommune. Forebygging av utslipp fra dieseltank ivaretas forskrifts-messig ved etablering av oppsamlingskar eller dobbel tank.

For øvrig ligger planområdet på ingen måte øverst i vassdraget. Fra planområdet er det om lag 4 km nedstrøms til utløpet i Vorma, mens det er om lag 12 km oppstrøms til nordenden av Nordre Holsjø.

Da virksomheten på planområdet er bilbasert, og har en beliggenhet som tilsier at det ikke er aktuelt med sykkel / gange, synes det lite hensiktsmessig å regulere maksimumskrav til parkering. Å begrense parkeringsdekningen på området ville kunne medføre at kunder til virksomheten bruker tilliggende områder / veger til parkering. Lokaliseringen i forhold til andre funskjoner, samt det at arealet avstenges utenom åpningstid, bidrar til at området ikke benyttes som parkeringsareal for uvedkommende.

Akershus fylkeskommune, brev datert 24.04.2017
Handel, service og senterstruktur
Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre gjelder for lokalisering av alle typer varehandel og andre servicefunksjoner. Vi viser til gjeldende fylkesdelplan for handelsvirksomhet, service og senterstruktur av 2001 og definisjon av plasskrevende varer: Retningslinjene for plass-krevende varer gjelder forretninger for salg av biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskole/hagesentre.
Retningslinjene tar sikte på å hindre at det utvikles alternative sentre utenfor dagens sentre. Det bør derfor ikke etableres detaljvarehandel utenfor sentrum som ut fra de generelle retningslinjene for handelsvirksomhet bør ligge i sentrum. Virksomhetens kjerneområde er trevarehandel. Det bør derfor ikke bygges ut eller legges til rette for annen detaljhandels-virksomhet. Dette vil svekke målsettingene om styrking av etablerte sentrumsområder. Det er også viktig at reguleringsplanen ikke legger til rette for etablering av flere typer plass-krevende varer enn det dagens virksomhet omfatter.

Regional plan for handel, service og senterstruktur i Akershus, er under utarbeidelse, og planlagt vedtatt ila 2018. Planen legger vekt på å bygge opp om de prioriterte vekst-områdene ved at lokalisering av varehandel bidrar til ønsket utviklingsretning og ønsket sentrumsutvikling. For områder utenfor prioriterte vekstområder bør omfanget av handels-tilbudet tilpasses lokale forhold, og ikke baseres på et regionalt eller delregionalt kunde-grunnlag. Fylkesrådmannen anbefaler å se til gjeldende fylkesdelplan og anpasse innholdet i den fremtidige planen med ny regional plan for handel, service og senterstruktur.

Parkering
Fylkesrådmannen viser til rapporten «Grunnlag for parkeringspolitikk i Akershus» som er utarbeidet i samarbeid med TØI, og anmoder kommunen å se til rapporten for å fastsette parkeringsbestemmelser i detaljreguleringen som er i samsvar med virksomhetens kjerneområde.

Automatisk fredete kulturminner
Området er befart i forbindelse med kloakksanering 2016. Uttalelsen bygger ellers på arkivmaterialet. Det meste av planområdet er tidligere utbygget. Det er ikke kjente automatisk fredete kulturminner på eiendommen. Potensialet for funn av slike vurderes som relativt lavt. Fylkesrådmannen vil derfor ikke stille krav om en nærmere arkeologisk utredning.

Nyere tids kulturminner
Området er ikke befart. Uttalelsen gis på grunnlag av arkivmateriale. Etter det fylkesrådmannen kjenner til ble det startet sag og høvleri på stedet på begynnelsen av 1920-tallet. Allmenninga overtok virksomheten rundt 1940, men i 1986 ble saga lagt ned. En del år seinere gikk det samme vegen med høvleriet, men fortsatt har allmenninga trelastutsalg og byggevareutsalg på den gamle sagtomta. Fylkesrådmannen kjenner ikke til om det er eldre bebyggelse igjen på eiendommen i dag. Dersom dette finnes anbefaler vi at det vurderes om deler av den kan integreres i den videre driften og utviklingen på stedet. På den måten kan historien tas med inn i framtiden.

Fylkesrådmannens vurdering
Fylkesrådmannen anbefaler å se til gjeldende fylkesdelplan og anpasse innholdet i den fremtidige planen med ny regional plan for handel, service og senterstruktur.
På bakgrunn av det tilsendte materialet tar fylkesrådmannen varselet til orientering, og forbeholder oss retten til å komme med kommentarer i forbindelse med høring og offentlig ettersyn av planforslaget.

Forslagsstillers kommentar:
Planarbeidet utarbeides i tråd med overordnede føringer for handel, service og senterstruktur. Det tilrettelegges ikke for etablering av detaljhandel innenfor planområdet, og heller ikke andre typer plasskrevende handel. Reguleringsbestemmelsene utarbeides for å begrense virksomhetstypen til kun å omfatte byggevarehandel. Når det gjelder parkering, vises det til vår kommentar til merknad fra fylkesmannen. Orientering om forholdet til arkeologiske undersøkelser tas til etterretning. I den grad de eksisterende byggene kan benyttes i virksomheten på en hensiktsmessig måte, vil de kunne bestå som en del av driften. Dette vil være gjenstand for løpende vurderinger, og søknadspliktige tiltak vil måtte godkjennes av bygningsmyndigheten på vanlig måte.

<u>Statens vegvesen, brev datert 21.04.2017</u>
1. Reguleringsformål
Statens vegvesen kan akseptere at planområdet reguleres til næringsbebyggelse (lager og tilhørende kontor) i tråd med dagens bruk av området, samt at deler av planområdet reguleres til forretning for plasskrevende varer, dersom det står i reguleringsbestemmelse at følgende forrentning for plasskrevende varer kan etableres på planområdet: forretning for salg av trelast og andre større byggevarer.
Av hensyn til trafikksikkerheten til beboerne på eiendommene nær Eidsvoll Almenning er det viktig at reguleringsplanen ikke legger til rette for etablering av flere typer forretninger for plasskrevende varer enn dagens byggevarehus. Vi vurderer bl.a. at området ikke er egnet til etablering av hagesenter, som også er definert som plasskrevende varer, fordi området grenser til en smal fylkesveg uten gang- og sykkelveg og ligger ca. 3,5 km fra Eidsvoll sentrum.

2. Regulering av avkjørsel/kryss
Kryss mellom fv. 181 og adkomstveg til planområdet må reguleres med utforming og frisikt som beskrevet i Statens vegvesens håndbok N100 (vegnormal) og håndbok V121. Frisikt-

linjene må målsettes på reguleringsplanen. Planområdet har to avkjørsler fra fv. 181. Vi anbefaler at eksisterende avkjørsel/kryss rett ovenfor gbnr. 15/94 blir regulert som kryss.

3. Reguleringsbestemmelse om sikt
Det må fremgå av reguleringsbestemmelse at det på frisiktsonene ikke er tillatt med gjerder, busker eller andre sikthindre med høyde større enn 0,5 m over vegbanen.

4. Regulering av stenging/fjerning av avkjørsel
Eksisterende avkjørsel til planområdet som ligger lengst mot øst må reguleres stengt. Avkjørselen må merkes med «stenges» på reguleringsplanen. Det ser ut til at minstekrav til sikt i avkjørselen ikke er oppfylt pga. av plassering av en bygning rett ved avkjørselen. Fjerning av avkjørselen lengst mot øst vil føre til redusert trafikk forbi boligeiendommene gbnr. 15/32 og 15/86.

5. Reguleringsbestemmelse om stenging av avkjørsel
For å sikre at avkjørselen som er regulert stengt blir stengt/fjernet må det fremgå av rekke-følgebestemmelse at avkjørselen lengst mot øst som er regulert stengt skal fjernes før kommunen kan gi igangsettingstillatelse til utvidelse av eller bygging av nye forretnings-bygninger.

Statens vegvesen har ingen merknader til forslag til planprogram for konsekvensvurdering av reguleringsplanen.

Forslagsstillers kommentar:
Reguleringsbestemmelsene utarbeides for å begrense virksomhetstypen til byggevarehandel. Avkjørsel fra fv 181 reguleres med frisiktsoner og tilhørende bestemmelser, slik vegvesenet krever. Den østre avkjørselen reguleres stengt, med tilknyttet rekkefølgebestemmelse, som anbefalt. Det er også foreslått regulert nytt kryss med fv 181, og det er foreslått rekkefølgebestemmelse som krever stenging av eksisterende adkomst, når nytt kryss tas i bruk.

<u>Norges vassdrags- og energidirektorat, brev datert 04.04.2017</u>
Det viktigste virkemiddelet for å forebygge tap og skader fra naturfarer, er å ta tilstrekkelig hensyn til flom- og skredfare i arealplanleggingen. Plan- og bygningsloven (pbl) og byggteknisk forskrift (TEK 10 Kapittel 7) setter tydelige krav til sikkerhet mot flom og skred ved ny utbygging. NVEs retningslinjer 2/2011 – *Flaum og skredfare i arealplanar* beskriver hvordan en kan ta hensyn til disse naturfarene.

Kommunene må også tilpasse arealbruken til klimaendringer som blant annet innebærer mer nedbør og ekstremvær. Som et bidrag i vurderingen av hvordan tema innenfor NVEs forvaltningsområder kan ivaretas i planleggingen, har vi lagt ved ei sjekkliste. Sjekklista gir en kortfattet oversikt over når og hvordan ulike tema skal innarbeides i reguleringsplaner, og inneholder linker til mer informasjon og veiledere for utredning av naturfare. Vi anbefaler at sjekklista benyttes aktivt i forbindelse med risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS) for planområdet. Dersom planarbeidet berører noen av temaene i sjekklista skal NVE ha planen på høring. På grunn av store saksmengder har imidlertid NVE ikke alltid kapasitet til å svare ut alle saker på offentlig ettersyn. Manglende uttalelse fra NVE betyr derfor ikke nødvendigvis at våre ansvarsforhold er sjekket ut og planens innhold funnet tilfredsstillende. Manglende uttalelse fra NVE endrer ikke på tiltakshavers ansvar for sikker utbygging jf. pbl § 29-5 og TEK 10, eller kommunens ansvar for å påse at dette er ivaretatt jf. pbl § 28-1.

Dersom dere har konkrete spørsmål i forbindelse med planarbeidet vil vi selvfølgelig svare ut disse underveis i planprosessen.

Forslagsstillers kommentar:
NVEs sjekkliste er benyttet aktivt under planprosessen, og det er søkt kartlagt forhold til mulige flom- og skredfarer slik det kreves. Planforslaget er utarbeidet for å ivareta hensynene til dette, og forebygge skader og uheldige hendelser så langt det lar seg gjøre. Det vises til avsnitt 6.4 for nærmere beskrivelse i forhold til dette.

Eidsvoll kommune, e-post datert 04.04.2017
Vedrørende kommunaltekniske anlegg vises det til referat fra oppstartmøte den 13.01.2017. Utover dette har kommunalteknikk foreløpig ingen merknader.

Fra oppstartsmøtet er følgende referert:
Avløp: Vil komme krav om utbedring av gamle anlegg (EUs vanndirektiv). Vurdere dialog med naboer om et mulig felles anlegg. Eventuelt kan det være en mulighet å samarbeide med kommunen om påkobling på kommunalt avløpsnett ved Brennhaugen.
Det er planlagt eget renseanlegg på eiendommen.

Vann: Det er vann fra 100 mm ledning fra Brennhaugen, men dette gir begrensninger med tanke på brann (slokkevann). Her må en brannteknisk rådgiver gi en vurdering om ev. behov med tanke på nybygg.

Når det gjelder forbruk av vann vil det sannsynligvis ikke være store forskjeller fra dagens situasjon.

Forslagsstillers kommentar:
Påkobling til kommunalt avløpsnett er vurdert å bli for krevende. Det er innarbeidet rekkefølgekrav til etablering av nytt infiltrasjonssystem/ minirenseanlegg. Kapasitet for slokkevann vurderes i samarbeid med brannteknisk rådgiver i den videre prosessen.

3. Planstatus og rammebetingelser

3.1 Statlige føringer

Rikspolitiske retningslinjer/rapporter
Rikspolitiske retningslinjer med betydning for dette planarbeidet kan være:

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
- St.meld. nr. 15 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019, regjeringen har fattet en prinsippbeslutning om at det skal båndlegges et bestemt areal for en eventuell 3. rullebane ved Oslo Lufthavn, Gardermoen. Oslo Lufthavn har utarbeidet en Masterplan for lufthavnen (for perioden 2012-2050) der det gjenstår 2 mulige alternativer, et vestre alternativ og et alternativ øst for lufthavnen. Avinors anbefaling er det østre alternativet, altså at 3. rullebane blir lokalisert øst for nåværende østre rullebane. Vedtak om hvilket konkret areal som skal båndlegges er fortsatt til behandling i Samferdselsdepartementet. Dette innebærer at virksomheten med formål «Industri» er uforenlig med en tredje rullebane dersom denne blir lokalisert vest for eksisterende rullebane.
- Miljøverndepartementets retningslinje for håndtering av støy i arealplanleggingen – T-1442/2016.
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge.

3.2 Regionale føringer

- Regional utviklingsplan for Romerike 2005-2025 «Romerike møter framtida» (2004). Dette er en fylkesdelplan som tar for seg utviklingen på Romerike på lang sikt. Det er bl.a. en konkretisering av ovennevnte rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, og formålet med planen er først og fremst utvikling av Romerike som et miljøvennlig og sammenhengende storbyområde som er bundet sammen med et effektivt system for vei-, kollektiv- og sykkeltransport.
- Felles kommunal vegnorm for Romerike.

3.3 Kommunale føringer

I gjeldende kommuneplan pekes det på utfordringer knyttet til miljø og arealbruk, og derfor legges det stor vekt på å få til gode løsninger for energibruk i private og offentlige bygg. Det er tilknytningsplikt for fjernvarme innenfor konsesjonsområdet. Planområdet ligger ikke innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme, og vil ikke være omfattet av denne tilknytningsplikten.

Det er parkeringsbestemmelser, som krever at parkering skal anlegges på egen grunn, og at det reserveres en andel p-plasser til bevegelseshemmede. I retningslinjene til denne bestemmelsen settes en norm for forretningsbebyggelse på 3 p-plasser pr. 100 kvm gulvareal.

Kommuneplanen peker videre på krav til estetiske bestemmelser og krav til å ivareta natur, landskap og grønnstruktur.

3.4 Reguleringsplaner i området

Verken eiendommen eller de nære omgivelsene er tidligere regulert.

4. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

4.1 Beliggenhet

Området ligger sør for fv 181 på strekningen mellom Eidsvoll sentrum og Gullverket. Planområdet er på ca 83 dekar og utgjøres av gnr/bnr 14/21.

4.2 Dagens arealbruk

Eidsvoll Almenning har som tidligere nevnt hatt byggevarehandel og trelastutsalg på planområdet i mange år. Tidligere har det vært produksjon av trelast på området, med sag og høvleri som ble etablert på begynnelsen av 1920- tallet. Sagbruket ble nedlagt i 1986, og det er i dag rent utsalgssted. Det er opp igjennom årene oppført en rekke ulike bygg på området. Flere av disse er tilpasset produksjon av trelast og utendørs lagring.

4.3 Tilstøtende arealbruk

Planområdet inngår i spredt bebyggelse i LNF-områder langs fv 181 fra Sundet mot Gullverket. Planområdet har naboforhold til noe boligbebyggelse mot nord, nordvest og nordøst. Mot øst utgjør Jønsjøen og Jøndalsåa de tilgrensende arealene, mens det mot sør og vest er det skogsmark på de tilstøtende områdene.

4.4 Trafikkforhold

Det er i dag 2 adkomster til planområdet, hvorav kun den vestre er i bruk.

Østlig avkjørsel stengt med port

Fv 181 Odalsvegen går forbi planområdet. Det er for fylkesvegen oppgitt en trafikkbelastning på ÅDT 2800 kjøretøyer pr døgn (2015). Det er ikke gang- og sykkelveg langs fylkesvegen. Det er heller ikke signalisert tanker eller behov om dette i overordnede planer.

Det er ikke gjennomført trafikktelling i tilknytning til planområdet, men basert på gjennomsnittlig antall innslag i kassen, er det ca 45 kunder innom butikken daglig. Det er sannsynligvis betydelige variasjoner knyttet til dette tallet. Ikke desto mindre utgjør dette altså kun 90 biler om dagen. Trafikk fra varelevering og ansatte kommer i tillegg til dette.

4.5 Øvrig teknisk infrastruktur

Bebyggelsen på planområdet er tilknyttet kommunal vannledning, men er ikke tilknyttet kommunal avløpsledning. Kommunen har varslet at det i forbindelse med tilrettelegging for ny bebyggelse vil bli stilt krav om fornyelse av avløpssystemet på eiendommen. Det er derfor innarbeidet rekkefølgekrav til etablering av nytt infiltrasjonssystem/ minirenseanlegg.

4.6 Grunnforhold

Løsmassekart viser at det i planområdet ligger tynne / usammenhengende morene-avsetninger med innslag av bart fjell, og noe torv/ myr. Det er små høydeforskjeller innenfor området. Jønsjøen og bekken vest for tomta ligger på ca 197 moh. Fv 181 Odalsvegen utgjør den høyeste delen av planområdet, og ligger på kote 202 moh. Det er ikke registrert marine avsetninger og foreløpige undersøkelser tyder på at fjell ikke ligger dypt der det er ønskelig å bygge.

5. Beskrivelse av planforslaget

5.1 Overordnede tanker

Hensikten med planforslaget er å tilrettelegge for utbygging av tomten i tråd med dagens bruk. Dette vil innebære utvidelse av butikkslokaler, riving av de mest uhensiktsmessige deler av eksisterende bebyggelse, og opparbeidelse av ny adkomstløsning med mulighet for adskillelse av kundetrafikk og varelevering. Planområdets beliggenhet og føringer i over-ordnet planverk setter begrensninger på hva slags type forretning som er aktuelt på plan-

området. Det er i bestemmelsene begrenset til forretning for salg av trevarer, og andre større byggevarer.

Det er på plankartet foreslått hensynssone båndlegging etter naturvernloven i en 10 meter bred sone langs vassdraget. Videre er det både mot øst og vest innarbeidet en grøntsone, vegetasjonsskjerm på ca 20 meters bredde.

5.2 Plangrep

Planforslaget er utformet med tanke å lage robuste rammer for en videreutvikling av virksomheten på Jønsjøsaga.

5.3 Avgrensning

Planavgrensningen er i utgangspunktet basert på en kombinasjon av eiendomsgrensen for gnr/bnr 14/21. Langs fv 181 Odalsvegen er planavgrensningen lagt slik at fylkesvegen er med i planforslaget i den utstrekning siktlinjene krever det. Planområdet er på 85,5 daa.

5.4 Reguleringsformål

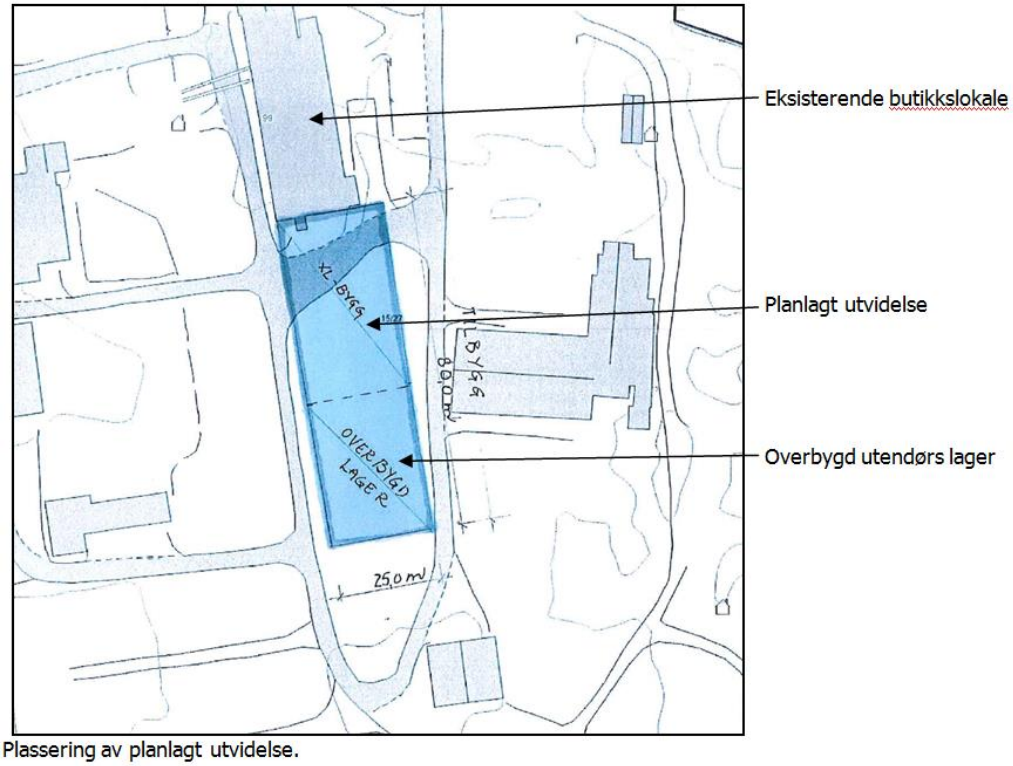
Eiendommen foreslås regulert til byggeområde, forretningsformål, med klare begrensninger for hva slags type forretning som tillates (trelasthandel og andre større byggevarer). Det er ikke differensiert ytterligere mellom forretning og f.eks lager, da det vil være vanskelig å skille klart mellom disse formålene for den virksomheten som drives. De ulike formålene vil dermed bidra til å gjøre planen unødvendig komplisert. Kontorvirksomhet tillates kun for å administrere den øvrige virksomheten på planområdet.

Det foreslås regulert grøntarealer i en ca 20 meter bred sone som skjerming mot øst og vest på planområdet, samt hensynssone båndlegging etter lov om naturvern i en 10 meter bred sone langs vassdraget.

Reguleringsformål	**Areal**
Forretning	69,4 daa
Kjøreveg	1,5 daa
Annen veggrunn	0,9 daa
Grønnstruktur, vegetasjonsskjerm	13,2 daa
Ialt	**85,0 daa**

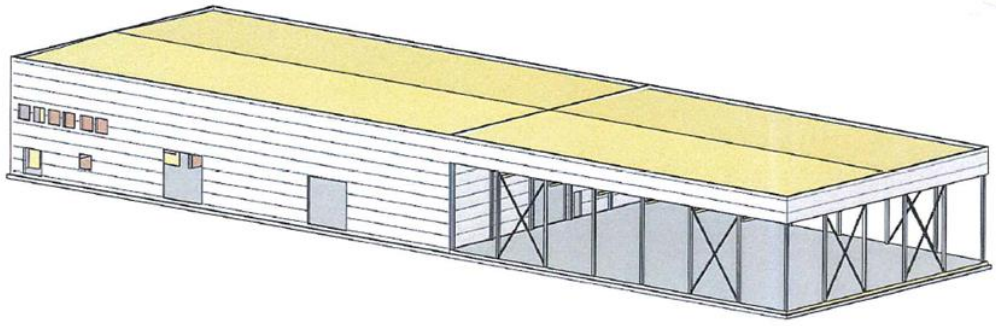
5.5 Planlagt bebyggelse

Rammene for bebyggelse innenfor planområdet er gjort nokså fleksible. På kort sikt er det ønskelig å fjerne noe av den bebyggelsen som er nærmest fylkesvegen, og oppføre ny butikksutvidelse mot sør med utgangspunkt i eksisterende butikksbygg. På den måten vil virkningen av planforslaget være å trekke bebyggelsen lenger inn på eiendommen. I tillegg er det tenkt overbygget lagerareal som en forlengelse av butikksutvidelsen.



Plassering av planlagt utvidelse.

Det er i reguleringsbestemmelsene foreslått maksimal bygningshøyde på 15 meter, og maksimal utnyttelse på planområdet på %BYA=30%.



Skisse av planlagt utvidelse av butikken.

5.6 Avkjørsel og trafikk

Det foreslås en ny avkjørsel fra Odalsvegen (fv 181) til eiendommen, for å lede trafikken mer direkte inn på parkeringsarealet, og gi mulighet for å skille kundetrafikk og varelevering. Hensikten med dette er å isolere manøvreringsarealene for de to typene trafikk, for å bedre trafikksikkerhet og redusere risiko for uhell. De to eksisterende avkjørslene til planområdet foreslås stengt, og det foreslås tilknyttede rekkefølgebestemmelser.

Dagens trafikkbelastning kan til en viss grad utledes fra gjennomsnitt av registrerte kjøp i kassa i butikken. Med dette som grunnlag kan man anslå hva fremtidig trafikk kan bli. Beregnet trafikk til og fra næringsbebyggelsen på planområdet er beregnet slik nedenstående tabell viser.

Parkering og manøvreringsarealer må løses på egen grunn. Det er i dag plass til omkring 80 biler på plassen mellom bygningene. Mange kunder kommer imidlertid med tilhenger, så det

kreves 2 p-plasser for å parkere. Dagens areal vil da tilsvare maksimalt ca 40 slike kjøretøy. Dette tilsvarer nesten hele kundetrafikken på en gjennomsnittlig dag.

Virksomheten har i dag ca 1000 kvm oppvarmet butikksareal. Med den planlagte utvidelsen vil dette tallet være nærmere 2000 kvm. En vesentlig del av gulvarealet på den planlagte utvidelsen vil ikke være butikksareal, men en lager-funksjon. Dersom man likevel medregner hele den planlagte nye bebyggelsen som butikksareal, vil virksomheten sett i forhold til parkeringsnormen i kommuneplanbestemmelsene om 3 p-plasser pr 100 kvm butikksareal, vil dette representere et krav på 60 p-plasser. Dette kan godt innfris innenfor dagens løsning.

5.7 Grøntarealer

Det foreslås regulert grøntarealer på i alt 13,2 daa, som skjermende grønnstruktur for å redusere eksponering av næringsbebyggelsen mot tilliggende arealer. Det foreslås bestemmelser som skal sikre naturlig vegetasjon i disse sonene. I tilknytning til demningen i Jønsjøen, samt noe ovenfor og nedenfor vil det imidlertid være nødvendig å opprettholde adkomst til strandlinjen for vedlikehold.

5.8 Hensynssoner

Det er i planforslaget innarbeidet en faresone for flom. Mot Jønsjøen er denne foreslått langs kote 199 moh. Dette ivaretar beregnet 100-årsflom inkl sikkerhetsmargin (kote 198,40) og beregnet flomhøyde ved tilstopping med flytetorv (kote 198,57). Mot øst er flomsonen foreslått i en avstand på 20 fra bekken.

Det er innarbeidet hensynssoner knyttet til frisikt i nytt regulert kryss med fv 181 Odalsvegen i tråd med krav fra Statens vegvesen.

Det er også foreslått en båndleggingssone langs strandlinjen for vassdraget i tråd med verneforskriften for Jøndalsåsen naturvernområde.
Båndleggingssonen utgjør ca 3,8 daa.

6. Konsekvensutredning

Konsekvenser av tiltaket som reguleringsplanen vil tilrettelegge for er i det følgende utredet i forhold til de tema som inngår i planprogrammet.

Utredningene/vurderingen gjennomføres etter en metode som behandler:

- Dagens situasjon (0-alternativet)
- Det planlagte tiltakets virkning
- Vurdering av behov for eventuelle avbøtende tiltak

6.1 Konsekvenser for naturverdier og biomangfold

<u>Dagens situasjon</u>
Planområdet grenser til Jønsjøen og Jøndalsåa, som er omfattet av en verneforskrift for Jøndalsåsen etter lov om naturvern, vedtatt 30.06.1961. I verneforskriften er det spesifisert at vernet gjelder fuglelivet, og at verneområdet utgjøres av vassdraget med 10 meter strandlinje.

Det er i artsdatabanken registrert en rekke ulike arter vannfugl i vassdraget. Verneområdet er betegnet som viktig.

<u>Virkning av utbygging og avbøtende tiltak</u>
Det er i planforslaget innarbeidet en båndleggingssone etter lov om naturvern i en 10 meters sone langs strandlinjen, slik verneforskriften spesifiserer. I tillegg er en ca 20meter bred

sone langs vassdraget foreslått regulert til grønnstruktur, vegetasjonsskjerm. Dette innebærer at denne sonen ikke kan utbygges, og det er foreslått bestemmelser for å sikre at det er naturlig vegetasjon i denne sonen.

I forbindelse med vedlikehold er det nødvendig med adkomst med maskiner til både selve demningen i Jønsjøen, men også områder ovenfor og nedenfor denne. Områdene ned mot vassdraget vil dermed ikke kunne bestå av sammenhengende tett vegetasjon, men må ha adkomster ned mot strandlinjen.

Vurdering av forhold til naturmangfoldloven § 8-12
Tilgengelige data fra Arealis, Miljøstatus.no og Artsdatabanken er gjennomgått. Disse dataene viser at det ikke er registret truede eller sårbare arter, inngrepsfri natur, viktige eller utvalgte naturtyper, verneområder eller viktig livsmiljø for biologisk mangfold innenfor arealet som foreslås regulert til utbyggingsformål. Hensynet til Jøndalsåsen verneområde og dets randsoner er søkt ivaretatt i planforslaget.
Vi mener kunnskapsgrunnlaget (iht. naturmangfoldlovens §8) er tilstrekkelig ut fra sakens karakter og i forhold til risiko for skade på naturmangfoldet. Føre-var-prinsippet (iht. §9) viser dermed ikke behov for handleplikt, utover å regulere hensynssone samt vegetasjons-skjerm langs strandlinjen, slik det er vist i planforslaget.

Tiltak i henhold til planen vil ikke gi negative virkninger for naturmangfold, heller ikke vurdert ut fra en samlet belastning på økosystemet (iht. §10). Snarere tvert imot, da det til rette-legges for en modernisering av avløpssystemet for området, og oppgraderinger av overvannshåndteringen på eiendommen. Det er dermed ikke aktuelt med ytterligere tiltak for å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet (iht. § 11), og det vil heller ikke være behov for å stille vilkår om alternative bygge- eller driftsmetoder eller -teknikker (iht. § 12), da verneområdet er ivaretatt.

Det vises også til vedlagte "Sjekkliste naturmangfoldloven".
Det anses at hensynet til vassdraget og dets betydning for fuglelivet ivaretas på en god måte i planforslaget.

6.2 Konsekvenser for areal og transport

Dagens situasjon
Eidsvoll Almenning driver salg av trelast og byggevarer. Utsalgsstedet ligger ikke sentralt, og det er heller ikke en forutsetning for slik virksomhet.

Virkning av utbygging og avbøtende tiltak
Planforslaget tilrettelegger videreføring og videreutvikling av den virksomheten som er på området i dag. Det foreslås bestemmelser som begrenser hvilken type forretningsvirksomhet som tillates innenfor området, og at det er kun gjelder trelast og andre større byggevarer. Det er ikke aktuelt å tilrettelegge for dagligvarehandel eller detaljhandel.

6.3 Konsekvenser for bebyggelsesmønster

Dagens situasjon
Det er i dag mange bygg innenfor planområdet, oppført på ulike stadier av utviklingen av virksomheten. Deler av eksisterende bebyggelse på området er tilpasset en bruk som ikke lenger er aktuell, og dessuten representerer et vesentlig vedlikeholdsbehov eller kostbare oppgraderinger for å kunne inngå i driften idag. Flere av byggene har f. eks en utforming som skur med jordgulv. Det er i planforslaget foreslått revet et bygg. Forholdet mellom kostnad og nytte for de enkelte byggene gjøres løpende, og det er sannsynlig at flere deler av bebyggelsen over tid ønskes fjernet.

Virkning av utbygging
Planforslaget tilrettelegger for en videreutvikling av bebyggelsen for forretning innenfor området, og vil utgjøres av bebyggelse tilpasset lager og salg av trelast og byggevarer. Det foreslås begrensning av byggehøyde på max 15 m over terreng. Det er høyere enn eksisterende bebyggelse på området.

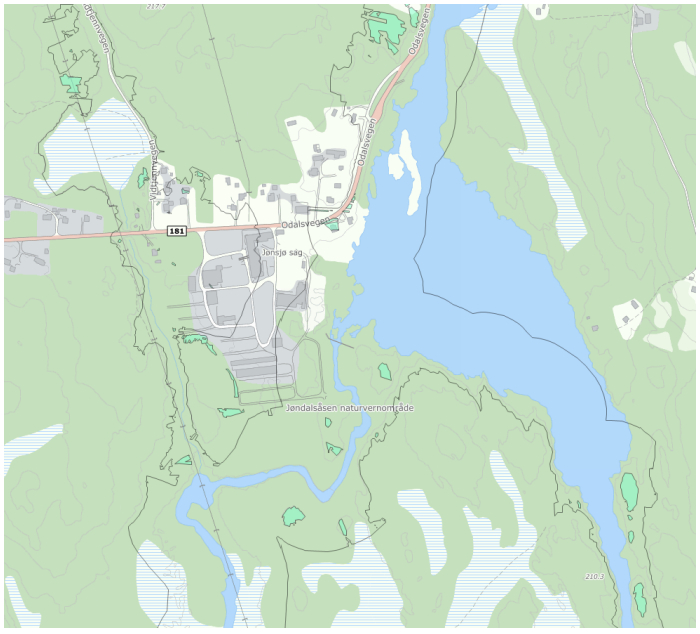
Det er i planforslaget foreslått revet et bygg som står nokså nært fylkesvegen, samtidig som det tilrettelegges for en utvidelse av butikksbygget sørover. Effekten av dette er dermed at bebyggelsen trekkes lenger inn på området, og at inntrykket av høye fasader avdempes slik at konsekvensen av høyere bebyggelse for forbipasserende og naboer er små.

Ytterligere avbøtende tiltak
Det er i forslag til bestemmelser innarbeidet krav til at det i forbindelse med byggesaks-behandling også skal rettes oppmerksomhet mot virkningen av omsøkt bebyggelse for omgivelsene, og søke redusere eventuelle ulemper av dette så mye som mulig.

6.4 Konsekvenser for ras- og flomfare

Dagens situasjon
Det er små høydeforskjeller innenfor området. Jønsjøen og bekken vest for tomta ligger på ca 197 moh. Fv 181 Odalsvegen utgjør den høyeste delen av planområdet, og ligger på kote 202 moh. Løsmassekart viser at det i planområdet ligger tynne / usammenhengende moreneavsetninger med innslag av bart fjell, og noe torv/ myr. Det er gjort undersøkelser av grunnforhold ved prøvegraving der det er planlagt ny bebyggelse, og det er funnet at fjell ligger nokså grunt under terrenget (0,5 – 2,7m). Det er foreløpig vurdert at planlagt bygg delvis bør fundamenteres på peler, der dybder til fjell er størst. Det vurderes ikke å være behov for noen ekstraordinær dokumentasjon av geotekniske forhold eller områdestabilitet, annet enn det som følger som en normal byggesaksprosess.

Planområdets nærhet til vassdrag, gjør at spørsmål om flomfare kan reises. Det er gjort en beregning av aktsomhetsområde for flom i vassdraget. Aktsomhetsområdet dekker mye av planområdet, og det er verdt å merke seg at bekken vest for planområdet utgjør en beregnet fare for mye av eksisterende bebyggelse.



Det er grunn til å tro at det i beregningen av aktsomhetsområdet ikke er tatt i betraktning at Jønsjøen er demmet opp og at demningen stikker få cm over normalt vannspeil. Det er

vanskelig å se for seg hvordan stigning i vannstanden i vassdraget skal kunne berøre så store området som aktsomhetskartet viser.

Det foreligger ikke et beregnet nivå for 200- årsflom for vassdraget, men det er imidlertid beregnet nivå for 1000-årsflom, samt flomnivå ved tilstopping av overløp med flytetorv. Disse nivåene er på hhv kote 198,4 og 198,57 (omregnet til gjeldende høydegrunnlag). På bakgrunn av dette er det innarbeidet en flomsone mot øst som følger kote 199. Mot vest er det innarbeidet flomsone i en avstand på 20m fra bekken. Det er foreslått bestemmelser til flomsonene, som ikke tillater bebyggelse innenfor flomsonen.

Virkning av utbygging og avbøtende tiltak
Den vesentligste risiko for uhensiktsmessige hendelser knyttet til ras eller flom, er nok et mulig brudd eller svikt i en av demningene i vassdraget oppstrøms. Konsekvensen av en vannstandsøkning for planområdet, vil komme an på vannmengden og hvor fort den kommer. Dette forutsettes vurdert av kommunen, med eventuelle avbøtende tiltak i annen sammenheng.

En utvikling av planområdet, og økning av harde flater vil kunne medføre at overvanns-problematikken på planområdet øker. Dette kan forebygges med nokså enkle tiltak, ved tilstrekkelig dimensjonerte anlegg for overvannshåndtering. Det er i forslag til bestemmelser innarbeidet krav til lokal overvannshåndtering, og at kommunen skal godkjenne planer for nye anlegg inkl overvannshåndtering.

6.5 Konsekvenser for trafikkbelastning, støy og trafikksikkerhetssituasjon

Dagens situasjon
Fv 181 Odalsvegen går forbi planområdet. Det er for fylkesvegen oppgitt en trafikkbelastning på ÅDT 2800 kjøretøyer pr døgn (2015). Det er ikke gang- og sykkelveg langs fylkesvegen. Det er heller ikke signalisert tanker eller behov om dette i overordnede planer.

En beregning av kundetrafikk basert på kasse-innslag, tilsier at det daglig er ca 45 kunder innom butikken (2016). I tillegg til dette er det ca 5 vareleveranser med større kjøretøy. Det er 5-8 ansatte på jobb på en gjennomsnittlig dag. Dette utgjør til sammen mellom 110-120 bilturer i døgnet knyttet til virksomheten på planområdet.

Virkning av utbygging
Videreutvikling på eiendommen med en økning av butikksarealet vil sannsynligvis medføre noe økt trafikk. Hvor stor denne veksten blir, er vanskelig å anslå. Den planlagte butikks-utvidelsen er på ca 1000kvm, og utgjør omtrent en dobling av dagens oppvarmede butikks-areal. Som et utgangspunkt anslås at denne doblingen av butikksarealet kan utgjøre en økning i trafikken til og fra planområdet på 50%. Dette anslaget er grovt, og det antas at det er for romslig, men at vi i mangel av bedre anslag kan støtte oss til det.

Dette tilsier at man etter den planlagte utvidelsen vil ha en trafikkbelastning til og fra området på 165-180 biler i døgnet. Det vurderes at kapasiteten på intern veg og fylkesvegen er tilfredsstillende. Nytt kryss er regulert i tråd med Statens vegvesens håndbok N100 og kan opparbeides med trafikksikker utforming. Videre vurderes det at den trafikkøkningen som den planlagte butikksutvidelsen eventuelt vil medføre ikke vil medføre en merkbar forskjell på trafikkbelastningen eller støysituasjonen på fv 181.

Avbøtende tiltak
Begge dagens adkomster til planområdet er i planforslaget foreslått stengt, mens det er foreslått ny adkomst fra fv 181 som kan kobles mer rett inn på dagens parkeringsareal. Denne er regulert som et kryss iht føringer fra Statens vegvesen inkl frisiktsoner. I tillegg

foreslås det en mulighet for å skille kundetrafikk og varetransport, ved at varetransport kan ledes østover på baksiden av butikkbygget. Dette vurderes å øke trafikksikkerheten og redusere risiko for uhell i forbindelse med manøvrering for begge trafikk innenfor planområdet.

7. Andre konsekvenser av planforslaget

I tillegg til de temaene som inngår i konsekvensutredningen er det nedenfor en rekke andre temaer og forhold hvor konsekvensene vurderes/drøftes som en del av planbeskrivelsen.

7.1 Overordnede og kommunale forutsetninger

Overordnede forutsetninger

Planforslaget legger til rette for videreutvikling og fortetting innenfor det eksisterende området på Jønsjøsaga. Dette er med på å bygge opp under bærekraftig areal- og samfunnsutvikling og legger til rette for verdiskaping og næringsutvikling i Eidsvoll. Arealbruken og veg- og transportsystem i nærområdet, er med på å fremme en samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse.

Planforslaget legger videre til rette for god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Både ut fra trafikksikkerhets- og logistikkhensyn er det foreslått å separere tungtransport og kundetrafikk.

Både «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging» og «Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging» synes godt ivaretatt.

Kommunale forutsetninger

Planområdet er i gjeldende kommuneplan avsatt til LNF-formål, mens det nå foreslås regulert til forretningsformål. Planforslaget er dermed ikke i samsvar med gjeldende kommuneplan. Det vurderes likevel slik at LNF-formålet i kommuneplanen ikke har vært ment for å utelukke dagens virksomhet, men snarere har vært uttrykk for en videreføring fra den tiden det var sagbruk på området. Det anses dermed at endringen ikke strider mot intensjonen i kommuneplanen.

Kommuneplanens bestemmelser er i all hovedsak fulgt opp. Det er ikke foreslått norm for parkeringsdekning. For nærmere forklaring og begrunnelse for dette, vises til pkt. 5.6 ovenfor. Det anses at dette er et lite avvik ift kommuneplanens bestemmelser og vil ikke ha konsekvenser for selve planområdet eller tilliggende arealer.

7.2 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrerte kulturminner, kulturmiljøer eller SEFRAK-registrerte bygg, og tiltak iht. planen kommer derfor ikke i konflikt med kulturminner eller -miljøer. Behovet for ytterligere undersøkelser er vurdert av kulturminnemyndigheten, men er ikke funnet nødvendig.

7.3 Barns interesser

Arealene innenfor planen er en inngjerdet forretningsområde som planlegges videreutviklet. Det er i dag ikke et område hvor barn og unge ferdes. Dette vil videreføres i utviklingen av eiendommen, slik at heller ikke etter utvidelse av butikken vil det være et sted hvor barn skal ferdes. Det viktigste i forhold til barns interesser er nødvendig sikring av arealer som er forbundet med fare.

7.4 Universell tilgjengelighet

Det er sikret i bestemmelsene at bygninger, trafikkarealer og uterom skal utformes iht. prinsipp om universell utforming.

7.5 Teknisk infrastruktur

Kommunal drift har redegjort for tilførende vannledning er en 100 mm ledning fra Brennhaugen, og at dette gir begrensninger med tanke på brann (slokkevann). Det må derfor gjøres en vurdering av en brannteknisk rådgiver om behov for slokkevann med tanke på nybygg.

Når det gjelder forbruk av vann vil det sannsynligvis ikke være store forskjeller fra dagens situasjon.

Avløp er privat, og det er i planforslaget foreslått rekkefølgekrav til oppgradering av dette anlegget.

7.6 Risiko og sårbarhetsanalyse

Risiko og sårbarhet er vurdert i egen ROS-analyse som følger som vedlegg. De punktene hvor det antas at tiltak i henhold til planen kan medføre uønsket hendelse eller forhold, er omtalt i ROS-analysen. Hovedkonklusjonen er at endringene som planen medfører av arealet, ikke endrer risiko for mennesker, miljø og materielle verdier i særlig negativ retning, og at der det er potensiell risiko er det foreslått avbøtende tiltak.