



PLANPROGRAM

Fastsatt 19.08.2019

Områdereguleringsplan for Tummyrhaugen – planID 281

Arkivsak 16/02988

Innhold

| | |
|---|----|
| 1. Tumyrhaugen før og nå | 2 |
| 2. Behovet for ny plan..... | 3 |
| 2.1. Bakgrunn og utfordringer | 3 |
| 2.2. Hva skal planen løse? | 6 |
| 2.3. De tre plannivåene | 6 |
| 2.4. Formål med planprogrammet..... | 7 |
| 2.5. Politisk forankring | 7 |
| 2.6. Høring av planprogrammet og | 7 |
| endringer etter høringen | 7 |
| 3. Planavgrensning | 11 |
| 4. Planområdet i dag..... | 12 |
| 5. Gjeldende kommuneplan og reguleringsplaner | 16 |
| 5.1. Status i kommuneplanens arealdel | 16 |
| 5.2. Gjeldende reguleringsplaner | 17 |
| 5.3. Planprosesser og prosjekter som foregår i nærheten | 22 |
| 6. Sentrale tema i planarbeidet | 23 |
| 7. Planprosess og medvirkning | 24 |
| 8. Føringer og rammer for planarbeidet..... | 25 |
| 8.1. FNs bærekraftsmål | 25 |
| 8.2. De viktigste statlige rammer og føringer | 25 |
| 8.3. De viktigste regionale rammer og føringer..... | 26 |
| 8.4. Kommunale rammer og føringer | 27 |
| 9. Framdrift i planarbeidet | 29 |

1. Tumyrhaugen før og nå

Det har skjedd store forandringer på Tumyrhaugen siden forrige århundret.

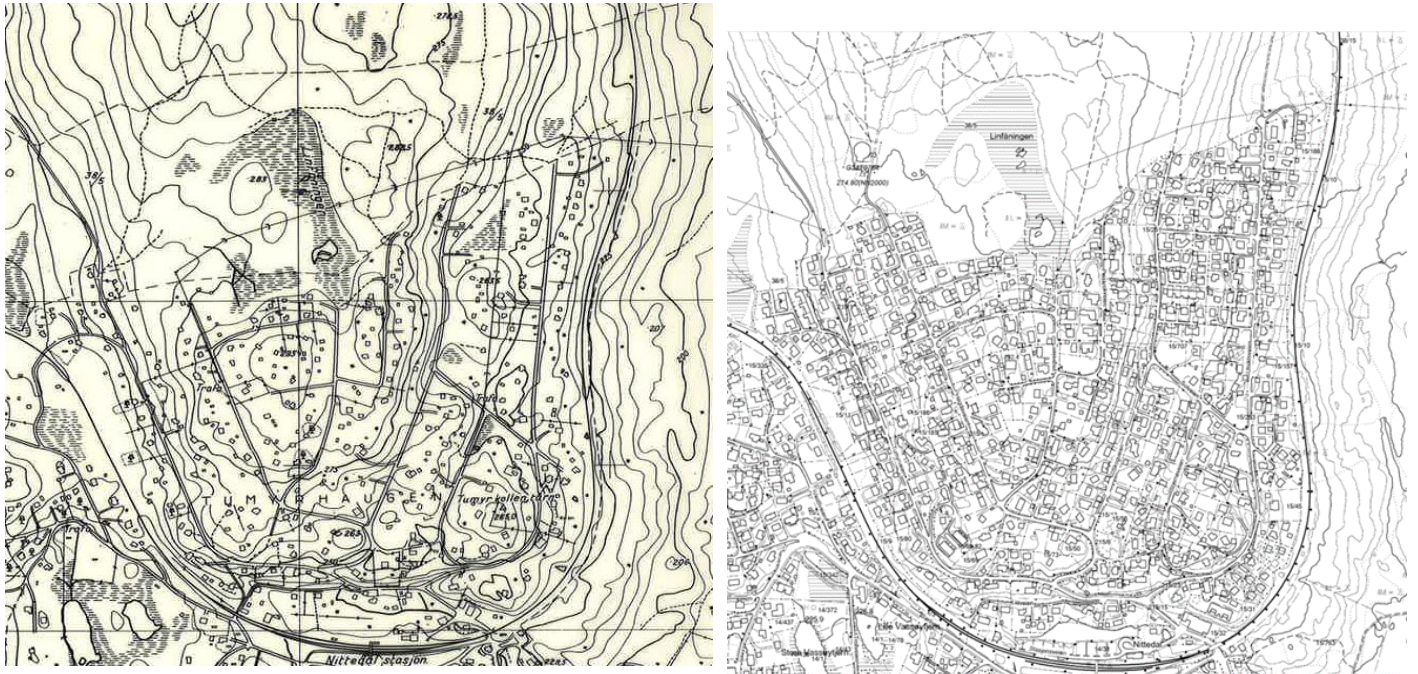


Tumyrhaugen på 1950-tallet. Bebyggelsen var spredt. Dagligvarebutikken ses midt på bildet. Kilde. Lokalhistoriewiki, fotograf ukjent.



Tumyrhaugen 2019, ca. samme vinkel som ovenfor. Kilde: Norkart.

Gjøvikbanen ble etablert i Nittedal i 1900, med stasjoner på Rotnes og Hakadal og noe senere på Åneby. Områdene rundt jernbanestasjonene var hytteområder. Den nye kommunikasjonslinjen bandt Nittedal sterkere til hovedstadsregionen og fikk stor betydning for nyere bosetting og næringsetablering. Det ble tidlig lagt planer for bebyggelse på Tumyrhaugen og veistrukturen var tidlig på plass.



Kart fra 1958 til venstre og fra 2017/18 til høyre. Veistrukturen var på plass allerede i 1958 og bebyggelsen bestod av små hytter som lå spredt. I dag serverer den samme veistrukturen en betraktelig mer konsentrert bebyggelse, med større og flere bygg.

De kommunale veiene har endret seg lite siden den gangen, men bebyggelsen har gjennomgått store forandringer og er vesentlig mer konsentrert i dag, med langt flere og større bygg. Fortettingen skjøt fart på slutten av 1980-tallet, fortsatte utover på 1990-tallet og har pågått fram til i dag. Noe rester etter den opprinnelige hyttebebyggelsen finnes fortsatt spredt i den nyere bebyggelsen.

2. Behovet for ny plan

2.1. Bakgrunn og utfordringer

Tidligere varsel om oppstart

Varsel om oppstart av endring av reguleringsplan på Tumyrhaugen ble først sendt ut i oktober 2016. Varselet omfattet endringer i reguleringsbestemmelser og noe endringer i plankartet. I ettertid har utfordringene i området vist seg å være mer omfattende enn først antatt. Derfor ble oppstart av planarbeid varslet

på nytt i mars 2019, med høringsfrist 19.april. Ny plan blir mer omfattende både geografisk og temamessig enn først antatt i 2016.

Tumyrhaugen – nær stasjonen, men i ytterkanten av Rotnes

Oslo og Akershus er Norges raskest voksende region. Som en del av regionen og med stor nærhet til både Oslo og Marka opplever Nittedal en stor befolkningsvekst, og forventer en fortsatt betydelig vekst i årene som kommer. I Nittedal har det blitt bygget ca.150 nye boliger hvert år siden år 2000.

På Tumyrhaugen pågår en stadig fortetting, med oppdeling av tomter og bygging av nye boligenheter («eplehagefortetting»). Mye av fortettingen har skjedd uten at gjeldende reguleringsplan og tomtedelingsplan er blitt fulgt (se kap.5.2).

Tumyrhaugen er en del Rotnes, som i regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er pekt ut som et lokalt prioritert tettsted. Regional plan legger føringer for at minimum 80% av bolig- og arbeidsplassveksten i kommunen skal skje på Rotnes. Regionale myndigheter legger føringer for at fortetting skal skje nærmest kollektivpunktene.

Utfordringen på Tumyrhaugen, er at det er lang vei og store høydeforskjeller til bussforbindelser, skoler og alle de andre sentrumsfunksjonene. Samtidig er ikke dagens offentlige transportløsninger tilfredstillende for å møte innbyggernes behov for fleksibilitet og effektivitet. Kapasitet på Gjøvikbanen og på riksvei 4 er en utfordring. Det pågår nå flere prosesser for å møte dette behovet. Fra juli 2019 er frekvensen på bussavganger økt vesentlig. Riksvei 4 skal også utbedres på strekningen Slattum-Kjuul. Bane Nor er også i prosess med å oppgradere stasjonene til å håndtere lengre persontog.

Regionale myndigheter legger også føringer for at fortetting skal skje med kvalitet. Med økt innbyggertallet øker krav til utvikling av attraktive bomiljøer og kvalitetssikring av helhetlige løsninger.

Utfordringer på Tumyrhaugen i dag

Utfordring i bebygde områder er at det vesentligste av bebyggelsen og struktur allerede er gjennomført. Det må settes rammer som ikke forverrer situasjonen med tanke på de hensyn planen skal ivareta, og samtidig ivareta nye overordnede føringer og gi realistiske rammer for videre utvikling. Her er bebyggelsesstruktur og infrastruktur viktig. Bortsett fra for mestedelen av veiføringer, har gjeldende reguleringsplan for Tumyrhaugen ikke blitt fulgt eller håndhevet siden den ble vedtatt i 1974. Blant annet er det bygget en mengde garasjer nærmere de kommunale veiene enn det byggegrensene tillater.

Vi ser nå en utvikling med økende fortetting av bebyggelsen spredt rundt i hele planområdet uten at negative konsekvenser belyses eller vurderes eller at avbøtende tiltak kreves eller iverksettes. Summen av konsekvenser av alle enkelttiltakene der det gis dispensasjon fra bestemmelsene gir negative utslag.

Vi mangler en reguleringsplan for Tumyrhaugen som tar høyde for sammenheng mellom boligmengde og utforming/kapasitet for forskjellig infrastruktur. Slik infrastruktur er vegutforming, vann- og avløpsledninger, grøfter for håndtering av overvann, snøopplag, grønt-/lekearealer, friområder og gangvegsystemer.

Dimensjonering av infrastruktur som avløp/overvannsledninger må henge sammen med antall tomter/boliger og bebygd arealer på hver enkelt tomt. Avviket tillatt boligmengde i vesentlig grad over tid, spises arealer som kan håndtere vann og snø opp. Det samme gjelder for vegsystem og lekearealer. Etter en tid vil det ikke lenger være riktig sammenheng mellom boligvolum og områdets kapasitet.

Behov for styringsverktøy

Det er behov for et oppdatert styringsverktøy for byggesaksavdelingen som bygger på en helhetlig plan. Deler av gjeldende plan er utdatert med tanke på dagens krav og overordna føringer, både når det gjelder bestemmelsene og flere av reguleringsformålene. I tillegg har overordna føringer med betydning for planlegging endret seg. Det mangler også en overordna vurdering av tålegrensen for økning av boenheter nord for jernbaneundergangen, som er eneste kjørbar adkomst til området. Undergangen er lav og smal og en flaskehals for adkomst for store kjøretøyer. Kommunen mangler også en oversikt over overvann og vannveier i området og områdene rundt.

Det er flere andre faktorer enn egnet byggeareal som vil være bestemmende for hvor mange fler boenheter en ny plan kan tilrettelegge for. Slike dimensjonerende faktorer skal synliggjøres i planarbeidet. Til grunn for utforming av plankart og bestemmelser skal det ligge en sammenheng mellom antatt type boliger, volum og plan for infrastruktur.

I planarbeidet skal fortettingspotensialet på Tumyrhaugen undersøkes nærmere, slik at vi får et faglig grunnlag for en styrt utvikling av ny boligbygging i planområdet. Det skal lages en fortettingsanalyse som skal synliggjøre konsekvenser av ulike grader av fortetting og transformasjon, og hvilke arealer som «tåler» flere boliger. Å få synliggjort hvilke områder der det ikke anbefales tettere bebyggelse blir også et viktig resultat av arbeidet.

Områdereguleringsplanen vil være juridisk grunnlag for ekspropriasjon av fellesarealer, som for eksempel «gangsmett» som reguleres i planen. Planen kan også stille krav til felles detaljreguleringsplan for større områder som reguleres til fortetting. Planen kan også danne grunnlag for utbyggingsavtaler som sikrer finansiering av nødvendig felles infrastruktur. Et eksempel kan være krav om finansiering av slike «smett» eller finansiering av bygging av fortau langs kjøreveier ved realisering av transformasjonsområder.

Planen vurderes å ikke falle inn under forskrift om konsekvensutredninger. Planen vil ikke være i strid med kommuneplanen eller overordna føringer. Konsekvenser for planen skal redegjøres for på vanlig måte og det skal utarbeides risiko- og sårbarhetsanalyse i tråd med plan- og bygningsloven. Kommunens planavdeling har ansvaret for planarbeidet.

Fortetting og transformasjon - definisjoner

Med **transformasjon** menes her tyngre utbygging med vesentlig høyere utnyttelsesgrad enn i dag. Transformasjon krever ny bebyggelsesstruktur og som regel at flere tomter ses i sammenheng og større områder reguleres og/eller bygges ut i sammenheng. Blokkene bak «Bunnpris» er eksempel på transformasjon.

Vi bruker begrepet «**fortetting**» når det bygges med lavere utnyttelsesgrad. Ofte tettes småhusområdene igjen ved at tomter deles opp ved å ta av utearealet, og ny småhusbebyggelse plasseres inne i småhusområdene (ofte kalt «**eplehagefortetting**»).

2.2. Hva skal planen løse?

Det skal lages en ny, helhetlig plan der de forskjellige hensyn er veid opp mot hverandre. Planarbeidet skal legge til rette for en ønsket utvikling på Tumyrhaugen.

Plan og prosess skal gi forutsigbarhet og langsiktige rammer for innbyggerne i området, hva kan forventes av ny bebyggelse og med hvilke rammer. I planarbeidet skal nivå på fortetting avklares, grad av fortetting, samt hvor og hvordan det kan fortettes. Planen skal etablere et rammeverk for utviklingen i området og være et grunnlag for senere reguleringsplaner, rekkefølgebestemmelser og eventuelt utbyggingsavtaler.

Nødvendige avbøtende tiltak for å håndtere forventet fremtidig overvannssituasjon på overordnet nivå skal så langt det lar seg gjøre avklares i områdeplanen. Konkrete løsninger avklares på detaljreguleringsnivå.

2.3. De tre plannivåene

Områdereguleringsplannivået er et plannivå mellom kommuneplan og detaljreguleringsplan. Hensikten med planen er å sikre god og langsiktig stedsutvikling på Tumyrhaugen i tråd med intensjonene i gjeldende kommuneplan. Planen skal også følge opp føringer og intensjoner for prioriterte tettsteder i regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.



Planen for Tumyrhaugen skal ses i sammenheng med utviklingen av Nye Nittedal sentrum. Der utviklingen av et nytt sentrum nede på elvesletta må skje over tid, er Tumyrhaugen et etablert boligområde i nærheten av jernbanestasjonen. Begrensninger og potensiale for befolkningstilvekst blir en vesentlig del av planarbeidet.

2.4. Formål med planprogrammet

Planprogrammet legges til grunn for gjennomføring av planarbeidet. Planarbeidet innledes med utarbeidelse av et planprogram for å avklare rammebetingelsene for planforslaget og gi politisk forankring av planarbeidet. Planprogrammet viser hvordan planprosessen skal gjennomføres, herunder medvirkning og involvering. I etterkant av formannskapsmøtet sendes et revidert forslag til planprogram på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart av arbeidet med områderegeringsplanen.

Planprogrammet skal

- klargjøre formålet og premissene for planarbeidet
- beskrive aktuelle problemstillinger i planarbeidet
- vise behov og opplegg for utredninger
- redegjøre for alternativer som skal vurderes
- beskrive opplegg for informasjon og medvirkning
- vise plan for framdrift

2.5. Politisk forankring

Formannskapet behandlet forslag til planprogram i møte 25.februar 2019 og vedtok forslaget lagt ut på høring. Etter høringen ble planprogrammet bearbeidet og deretter fastsatt i formannskapet 19.august 2019.

Rådmannen vil rapportere jevnlig, og redegjøre fra planarbeidet. Utover dette vil formannskapet og kommunestyret få saker til behandling i tråd med plan- og bygningsloven.

2.6. Høring av planprogrammet og endringer etter høringen

Utkast til planprogram var til høring til offentlige myndigheter, grunneiere, lag og foreninger i seks uker i mars/april 2019. Høringen skapte stort engasjement blant beboerne. Det kom inn 102 skriftlige innspill, i tillegg til at høringsuttalelsen fra Tumyrhaugen Vel var signert av 58 personer.

Det kom inn mange gode og konstruktive forslag. Langt de fleste innspillene var fra privatpersoner som bor på Tumyrhaugen, både voksne og barn, men det er også innspill fra flere lokale lag og foreninger, blant annet Rotnes vel.

Momenter som gikk mest igjen i innspillene fra beboerne og lokale lag og foreninger:

- Utmarka nord for bebyggelsen er viktig for naturmangfold og lek og opphold for beboerne på Tumyrhaugen. Mange er bekymret for at utmarka skal bygges ut og protesterer mot dette. Naturområdet er viktig for store og små, både sommer og vinter.
- Tumyrhaugen må ses i sammenheng med resten av Rotnes. Mye persontransport foregår i dag med bil fordi det på grunn av høydeforskjellene er slitsomt å gå eller sykle til og fra toget og til og fra sentrumsfunksjonene nede ved Mosenteret. Når det heller ikke oppleves som trafiksikkert, velger foreldrene heller bilen for å få barna trygt frem til skole og fritidsaktiviteter. Dette genererer igjen mer biltrafikk, både innad i området og nedover Stasjonsveien og de andre veiene ned til rv.4.
- Mer utbygging vil kreve større kapasitet på skoler og barnehager. Dette må vurderes i sammenheng.
- Det er i dag kaotiske trafikkforhold, med manglende sikkerhet for gående og syklende flere steder. Sammenhengende gangforbindelser til og fra knutepunktene etterlyses.
- Smale, bratte og uoversiktlige veier gir farlige situasjoner, spesielt på vinterstid. Når veien i tillegg brukes til parkering samtidig som det er gjennomgangstrafikk til utfartsparkeringsplassene, blir det farlig for folk å ferdes på veiene. Veiene brukes også til lek. Gangforbindelser på tvers inne i boligområdet mangler.
- Det er behov for flere steder der barna kan leke og møtes. Fordi det er for få steder å leke i dag, leker barna i vegen, noe som igjen gir farlige situasjoner.
- Mange er bekymret for at planen skal legge opp til mer bebyggelse som gir økt personbiltrafikk, som igjen gir negative konsekvenser for de som bor her i dag, blant annet med at bebyggelsen blir liggende for tett, i tillegg til at trafikkforholdene blir enda dårligere.
- Det er behov for byggeregler som styrer hvor mange bygg, inkl. småbygg som ikke er søknadspliktige, som kan bygges på hver tomt.
- Det er behov for høyere frekvens på togavgangene, slik at toget blir et reellt alternativ til bilen.

Både fylkesmannen og fylkeskommunen er positive til at det legges opp til fortetting og transformasjon i området. Fylkesmannen mener det er viktig å legge opp til høy arealutnyttelse nær stasjonen. Fylkeskommunen krever arkeologiske registreringer dersom utmarksarealene mellom gjeldende plan og ny Markagrense tas med i planen.

Justeringer i planprogrammet etter høringen

Alle innspill og forslag tas med til vurdering i det videre planarbeidet. Høringen har ikke avdekket nye temaer, men mange av innspillene har gitt nyttig og utfyllende informasjon til det videre planarbeidet. Det er kommet inn mange gode forslag på tiltak til forbedringer. Hvert enkelt høringsinnspill ble svart ut i et eget utsvarsdokument som lå ved den politiske saken til fastsetting av planprogrammet.

Viktigste endring etter høringen var at forslag til plangrensen i nord ble justert. Når deler av arealet mellom bebyggelsen og ny Markagrense ble foreslått tatt ut av områdeplanen, var dette mye på grunn av den lokale motstanden og bekymringen det har skapt at utmarksarealet var med i planen. Mange har oppfattet det slik at det er utmarksarealet nord for bebyggelsen som skal bygges ut. Dette har ikke vært hensikten, og mestedelen av utmarksarealet tas derfor ut av planen. I høringsutkastet fulgte plangrensa ny markagrense, da dette var vurdert som en naturlig avgrensning av planen. Justert forslag til plangrense ble lagt nærmere dagens bebyggelse, men litt utenfor plangrense for gjeldende reguleringsplan.

Utmarksarealene har stor betydning som nærturterreng og lek, i tillegg til naturverdier og funksjon for fordrøyning av overvann. I mange av høringsinnspillene ble det pekt på at veiene er overbelastet med biltrafikk allerede i dag. Etablering av ny bebyggelse ytterst i området vil kreve betydelige forbedringer på lokalveinettet. Regionale myndigheter viser også til at det er arealene nærmest stasjonen som er mest aktuelle for høyere arealutnyttelse.



Foreslått plangrense ved høring av planprogrammet er vist med hvit, stipla strek. Foreslåtte endringer etter høringen er vist med gul, stipla linje. I justert forslag er utmarksarealet i nord redusert og Bane Nors tomt i vest er tatt inn, jf. kart på neste side. Nyeste forslag er 91 dekar mindre.

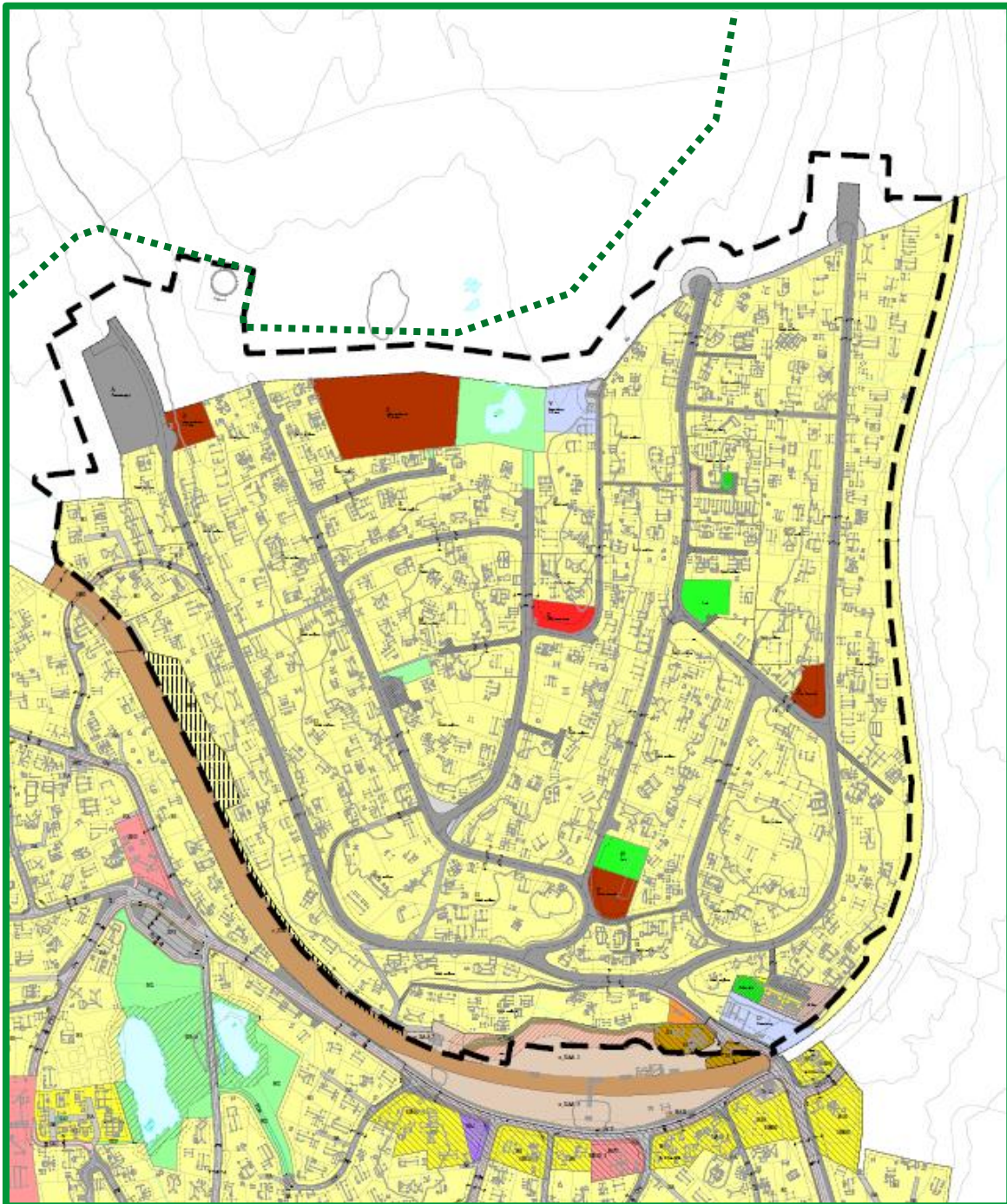
Naturverdier og friluftsverdier som ikke blir med i områdeplanen vil fortsatt ha god sikring som LNF-område i kommuneplanen. Arealet som nå tas med utenfor dagens bebyggelse (innenfor gul strek), vurderes å være tilstrekkelig for å sikre viktig infrastruktur som blågrønn struktur med gangforbindelser, utfartsparkering og overvannshåndtering langs bebyggelsen. Ved å redusere utmarksarealet, frafaller fylkeskommunen krav om arkeologiske undersøkelser.

Ved å ta ut utmarksarealet nord for bebyggelsen, utelukkes også muligheten til å regulere en ny avlastningsvei inn til feltet fra nord i denne omgang. Det haster å få en ny områdeplan på plass, og plassering av ny avlastningsvei krever en grundig prosess. Plassering av ny vei krever flere avklaringer, der spørsmålet om i hvilken retning Rotnes skal vokse, vil være vesentlig. Ny vei ville uansett ha berørt arealer utenfor varslet planområde. At utmarksområdet tas ut av planen, er ikke til hinder for at ny avlastningsvei kan reguleres i etterkant av områdeplanen.

Konsekvenser av planen skal utredes. Planen skal stille nødvendige krav til avbøtende tiltak. Behov for å stille rekkefølgekrav til utbygging skal vurderes. Slikt rekkefølgekrav kan for eksempel være at en andre adkomstvei skal være på plass før det kan bygges mer på Tumyrhaugen.

I tillegg foreslås en liten utvidelse av planområdet med Bane Nors eiendom vest i planområdet. Dette gir mulighet til å sikre en helhetlig vurdering av hele det potensielle boligarealet nord for jernbanelinja i planarbeidet. Denne utvidelsen vil bli varslet spesielt til grunneier og naboer.

3. Planavgrensning



**Foreslått plangrense vist på gjeldende reguleringsplaner.
Ny Markagrensa er vist med grønn, småstipla linje.**

Tumyrhaugen utgjør nordøstre del av Rotnes mellom jernbanelinja og Marka og er på 622 dekar.

Foreslått planavgrensning går langs jernbanelinja i øst, utenfor togstasjonsarealene og Bane Nors eiendom i vest. Planavgrensningen (vist med svart, stipla linje) følger i store trekk dagens plangrense, men med tilpasning til

dagens bebyggelse og veier. Avgrensningen medfører noe utvidelse av planområde i forhold til gjeldende plan, ved at det er tatt inn et belte langs dagens bebyggelse.

4. Planområdet i dag

Beliggenhet og terreng



Tumyrhaugen bærer sitt navn med rette, med form som en kolle med hellende terreng til kantene. Stasjonsveien gjennom jernbaneundergangen er eneste kjøreadkomst til området. Hele planområdet ligger mindre enn én kilometer fra Nittedal stasjon, målt i luftlinje, men høydeforskjellene innad i området er relativt store, slik at avstandene når man ferdes til fots og sykkel ofte føles større enn det kan se ut på kartet. Høyeste punkt ligger i området mellom Høgdaveien og Lyngveien, ca. 293 meter over havet. Togstasjonen ligger ca. 60 høydemeter lavere. Området preges av mange bratte skrenter og terrenget er grunnlendt med tynt markdekke og mye fjell i dagen.

Bebyggelse

Det er 470 bolighus med 585 registrerte boenheter innenfor området. (I tillegg kommer boenheter som ikke er registrert, som for eksempel hybler som ikke er helt adskilt fra hovedboenheten.)

I Stasjonsveien 69 ved jernbaneundergangen ligger en dagligvareforretning som er under utvidelse.

Trafikksikkerhet for gående og syklende

Stasjonsveien har årsdøgntrafikk på 4000. Årsdøgntrafikk er et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde (dvs. antall biler som passerer i begge retninger i løpet av ett døgn, i gjennomsnitt gjennom året).

Dagens kjørevaner som innebærer fire til seks bilturer per dag for hver husstand, genererer mye personbiltrafikk på lokalveiene på Tumyrhaugen, som er dimensjonert for småhytter før privatbilismens tid. Legges dagens bilbruk til grunn, regnes to biler for hver boenhet i småhusområder. Det er også en hel del gjennomgangsbiltrafikk til utfartsparkeringen i enden av Tumyrveien. Enkelte veistrekninger inne i området er dessuten bratte og smale og oppleves som utrygge for gående og syklende. De eneste vegstrekningene som i dag har fortau er korte deler av Stasjonsveien, Høgdaveien og Utsiktsveien.

Natur og friluftsliv

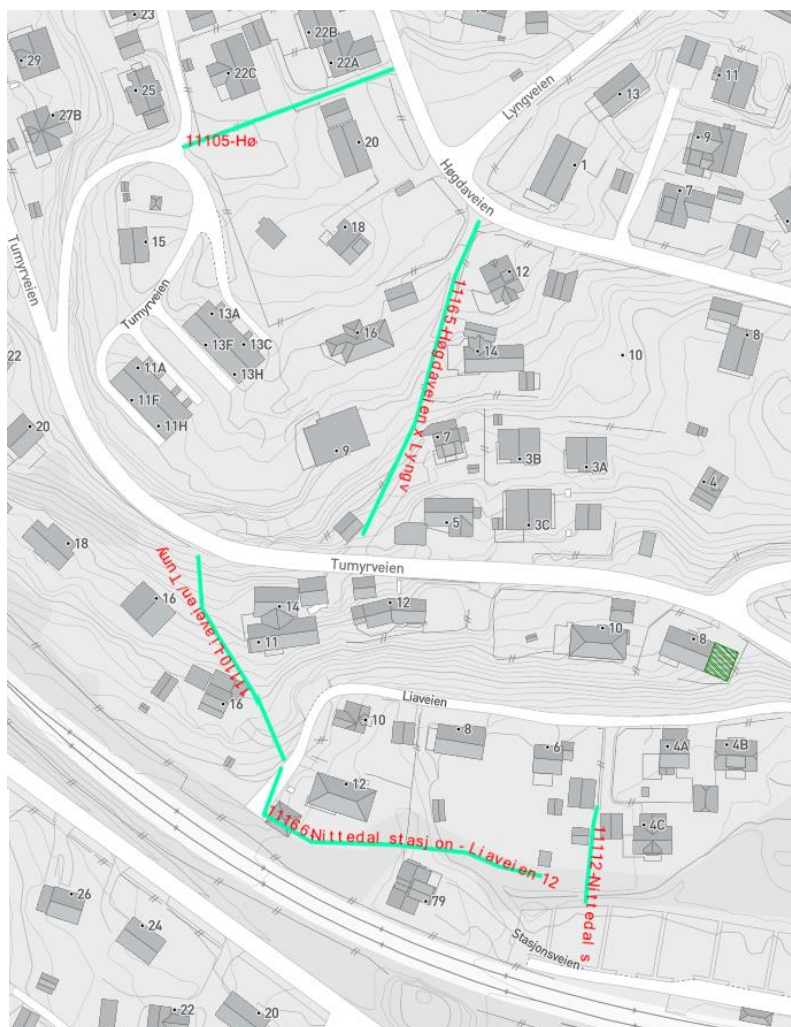
Naturverdier i området er undersøkt både i 2014 og 2017. Linfåningen er registrert som lokalt viktig naturtype i kategorien «Intakt lavlandsmyr i innlandet». Ingen nye naturtyper eller sårbare arter ble da registrert på de befarte stedene. Det er imidlertid registrert en mengde fremmede arter i området. Fremmede arter er en trussel mot det naturlige mangfoldet i naturen. Det er stor grunn til å tro at fremmede arter er mer utbredt i planområdet enn de forekomstene som er kartfestet pr. i dag. Vurderinger av biologisk mangfold vil bli kvalitetssikret i løpet av planprosessen.

Utmarksarealene nord for bebyggelsen har stor betydning som nærfriluftsområde for boligområdene. Arealene her er mye brukt til lek og opphold, både sommer- og vinterstid. Ettersom det finnes få tilrettelagte lekeplasser inne i bebyggelsen, blir betydningen av naturområdene mot bebyggelsen desto større. Tumyrhaugen er også et viktig utgangspunkt for utfart til Berger Skog og Marka. Tumyrhaugen er særlig viktig som nærmeste utgangspunkt for utfart til Høldippelen, et svært populært turmål.



Kartlagte friluftsområder på og ved Tumyrhaugen i gjeldende kommuneplan. Arealene nord for dagens bebyggelse er klassifisert som nærturterreng (limegrønn farge). Leke- og rekreasjonsområder er markert som felter med gressgrønn farge inne i bebyggelsen.

**Detalj fra kartet på
forrige side. Strekninger
klassifisert som viktige
snarveier («smett») er
kartfestet. Illustrasjonen
viser smett ved Nittedal
stasjon.**



Kulturminner

Det er ikke registrert automatisk freda kulturminner (eldre enn år 1537) i planområdet. Bortsett fra rundt Nittedal stasjon er det ikke registrert nyere tids kulturminner i området det varsles oppstart av planarbeid for. Som del av planprosessen vil planområdet bli befart og vurdert med tanke på nyere tids kulturminner.

Anbefalt avstand mellom ny bebyggelse og kulturmiljøet på togstasjonen blir ett av utredningstemaene i fortettingsanalyse som utarbeides i planarbeidet. Andre hensyn kan være utforming av ny bebyggelse, fargebruk mm.

Støy

Jernbanen er hovedstøykilde i området. Bortsett fra jernbanen er det ikke registrert støykilder som gir utslag på kjente beregningsmodeller.

Berggrunn

Tumyrhaugen er kjent for høyt innhold av alunskifer i grunnnen. Alunskifer kan medføre svelletrykk, være kilde til radongass og øke faren for forurensning ut i omgivelsene. Planarbeidet må ta høyde for dette.

Dagens arealbruk

Nærheten til Marka og Nittedal stasjon er to goder til bomiljøet. Nordre del av planområdet er skog- og myrterreng, mens store deler av resten av planområdet er boligbebyggelse med hager, med et nett av lokalveier som for en stor del ligger langs høydekotene. Det er utfartsparkering i enden av Tumyrveien. I sør ligger togstasjonen med parkeringsarealer for reisende med toget. Bunnpris leier et areal av Bane Nor vest for Stasjonsveien til parkering.

Boligbebyggelsen består for det meste av eneboliger og tomannsboliger, men det er også to felter med rekkehus innenfor området. I Tumyrveien 11 og Utsiktsveien 5 og 7 (bak «Bunnpris») ligger to lavblokker.

Tomt i Stjerneveien 19 brukes midlertidig som barnehage, i påvente av bygging av nye Bjertnes barnehage. Den tidligere barneparken på Granstua ble startet opp i 1979 og holdt hus i et eldre bygg som ble revet før midlertidig Bjertnes barnehage ble etablert i 2018.

Innimellom bebyggelsen finnes noen få offentlige, ubebygde, grønne arealer som brukes til lek. Noen av grøntarealene tar imot oppsamling av overvann ved mye nedbør.

Eiendomsforhold

Mesteparten av arealene i området er privateid. Stasjonsveien er fylkesvei. Øvrig hovedveinettverk i området er kommunal vei. Arealet øst og nord for Høgdaveien som er regulert til skole i gjeldende plan er i privat eie. Jernbanestasjonsområdet og en ubebygde eiendom i vest eies av Bane Nor. Mange av ganglinjene («smettene») som er regulert i gjeldende plan ligger på privat grunn og er ikke opparbeidet.

Barnehagen i Stjerneveien er kommunal. Tumyrveien 11 og 13 eies også av kommunens eiendomsforetak. Atkomstveien til disse eiendommene ligger på kommunal grunn, men selve veien eies ikke av kommunen. Tumyrveien 15 er også i kommunalt eie, her står en enebolig. En forholdsvis stor tomt i svingen Lyngveien/Peiskrokveien eies også av Nittedal kommunale eiendomsforetak. Kommuneforetaket eier også grøntarealet ved krysset Solveien/Skogveien. Eiendommen i svingen Solveien/Utsiktsveien eies av Tumyrhaugen Vel.

5. Gjeldende kommuneplan og reguleringsplaner

5.1. Status i kommuneplanens arealdel



Gjeldende kommuneplan, vedtatt april 2015.

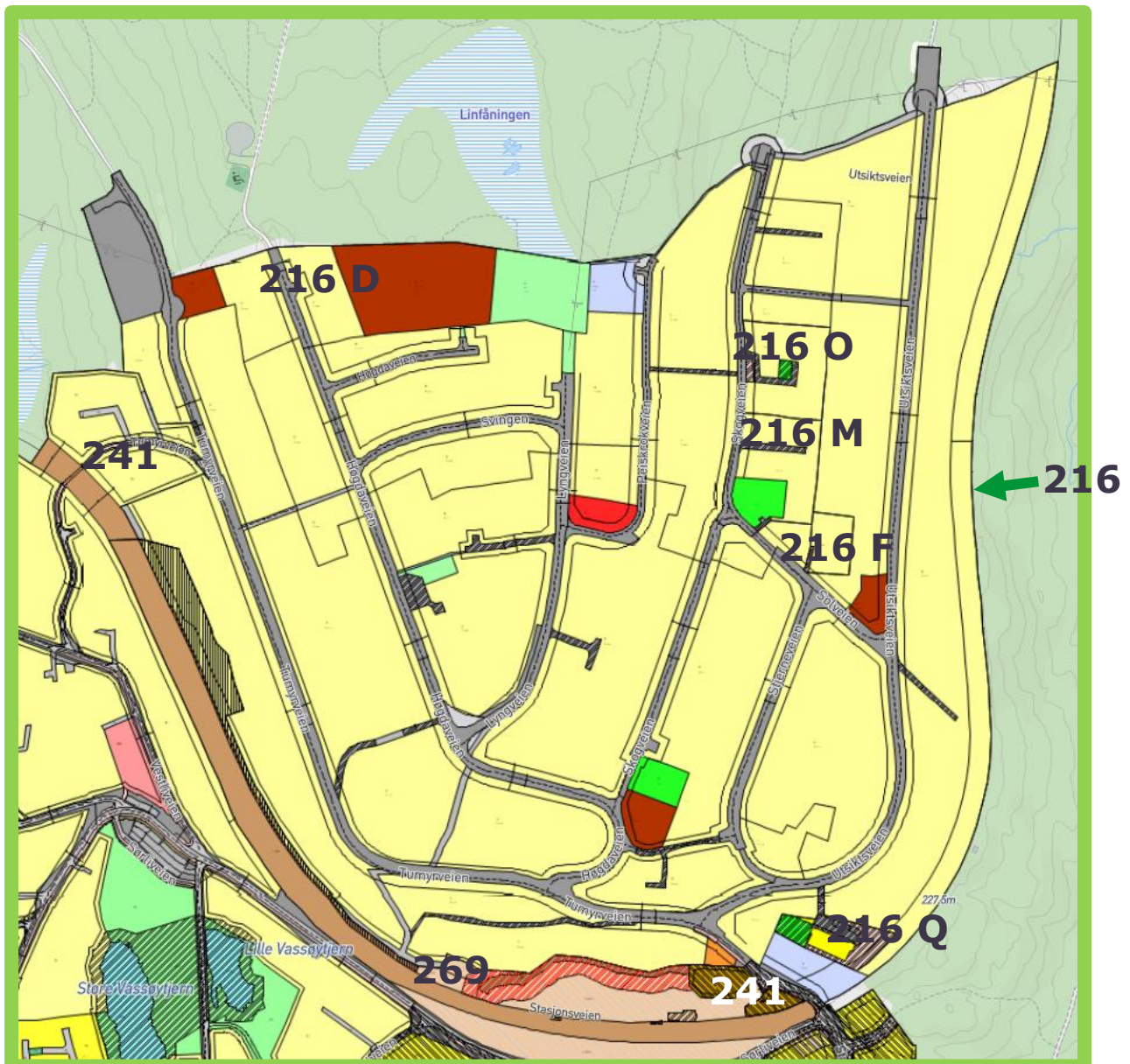
Bortsett fra den ene eiendommen gnr/bnr 15/467 midt i området, er arealene på Tumyrhaugen unntatt fra kommuneplanens arealdel. Dette betyr at reguleringsplanene i området gjelder som styringsdokument, med unntak fra denne ene eiendommen, som i kommuneplanens arealdel er avsatt til boligformål.

I bestemmelsene legges det føringer for tilrettelegging for god adkomst til fellesområder, friområder og Marka. Dette legges også til grunn nå når reguleringsplanen skal erstattes av ny områdeplan:

1.5.6 Folkehelse, (PBL § 11-9, nr.8)

Ved regulering av nye boligområder skal det så langt det er mulig etableres /legges til rette for sammenhengende turveier fra boligområder til fellesområder, friområder og Marka og utfartsparkering.

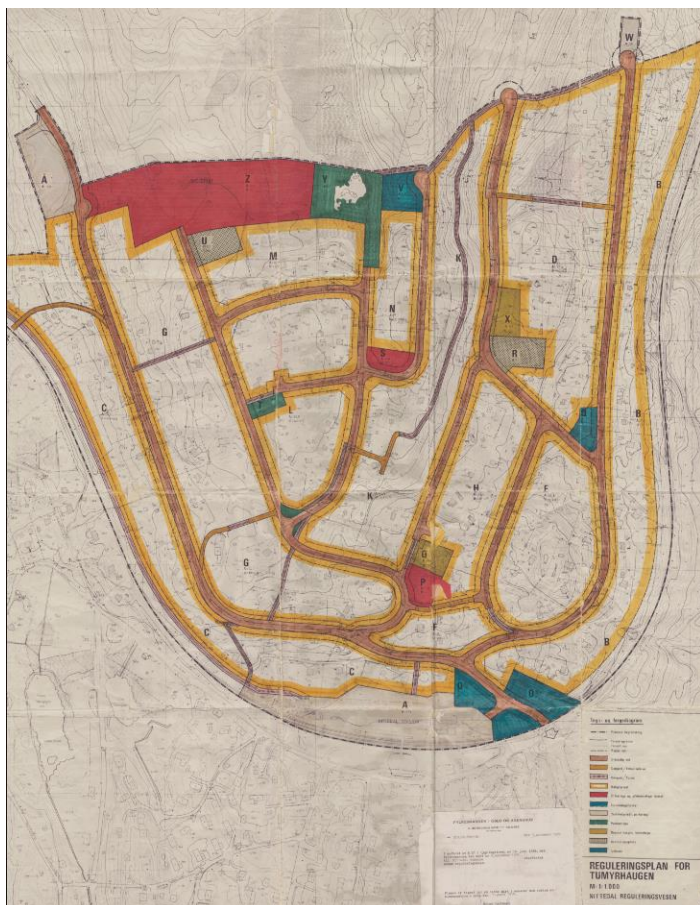
5.2. Gjeldende reguleringsplaner



Nummereringen henviser til planID-numrene, se tabellen nedenfor.

Områdereguleringsplanen vil med foreslått avgrensning erstatte hele eller deler av følgende reguleringsplaner:

| Planid | Plannavn | Ikrafttredelses-dato |
|--------|---|------------------------------------|
| 216 | Reguleringsplan for Tumyrhaugen, med tomtedelings- og bebyggelsesplan godkjent 17.04.1974 | 05.11.1974, sist endret 13.03.2008 |
| 216 D | Reguleringsplan endring for eiendom Gnr.15 Bnr. 280 Tumyrhaugen | 10.06.1981 |
| 216 F | Felles adkomstvei til parseller av gnr.15. bnr. 146 og gnr.15 bnr.167 | 28.09.1981 |
| 216 M | Mindre vesentlig endring av reguleringsplan for Tumyrhaugen | 30.09.1996 |
| 216 O | Bebyggelsesplan for Skogveien, gnr.15 bnr.244,257 og 260 | 13.12.1994 |
| 216 Q | Reguleringsendring område ved Utsiktsveien, gnr.15 bnr. 16, 31 og 382 | 14.05.1997 |
| 241 | Reguleringsplan for Nittedal stasjonsområde | 20.06.2011 |
| 269 | Detaljreguleringsplan for Nittedal stasjon | 26.02.2018 |



Plan nr.216 (til venstre) regulerer veier og delfelter.

Røde felter er regulert til offentlig og allmennyttig bebyggelse, det store, offentlige arealet i nord er regulert til skole. Da planen ble vedtatt, ble det fattet et vedtak med en forutsetning på at det sikres en forsvarlig gangveiforbindelse til skoleområdet. Gult felt Ø er regulert til daginstitusjon for barn, mens det blå feltet i krysset Solveien/Utsiktsveien er regulert til offentlig og allmennyttig bebyggelse. Det blå feltet i nordenden av Peiskrokveien er regulert til forretning. Grønne felter er regulert til park.



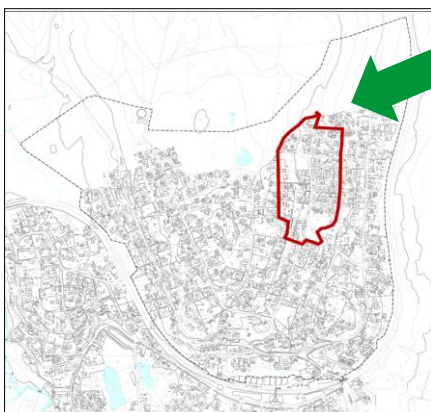
Med reguleringsplanen ble det vedtatt en tomtedelings- og bebyggelsesplan (til venstre). Denne planen viser tomtedeling for kvartaler som er regulert til frittliggende enebolger.

Det er også «forlagsvis inntegnet bebyggelse som er ment å være retningsgivende hva angår fasaderetninger, avkjørsels- og garasjeforhold og de enkelte parsellers utbyggingsmuligheter» (sitat vedtaksdokument, Nittedal bygningsråd). For boligbebyggelsen står også i samme vedtak: «Utover det som er angitt i planen vil enkelte av de angitte parseller kunne utbygges med tomannsboliger i kjede- eller rekkehusløsning».

Tomtedelings- og bebyggelsesplanen kan derfor tolkes til å være rådgivende for tema som f.eks. plassering av bebyggelse, mens reguleringsplanen er juridisk bindende.

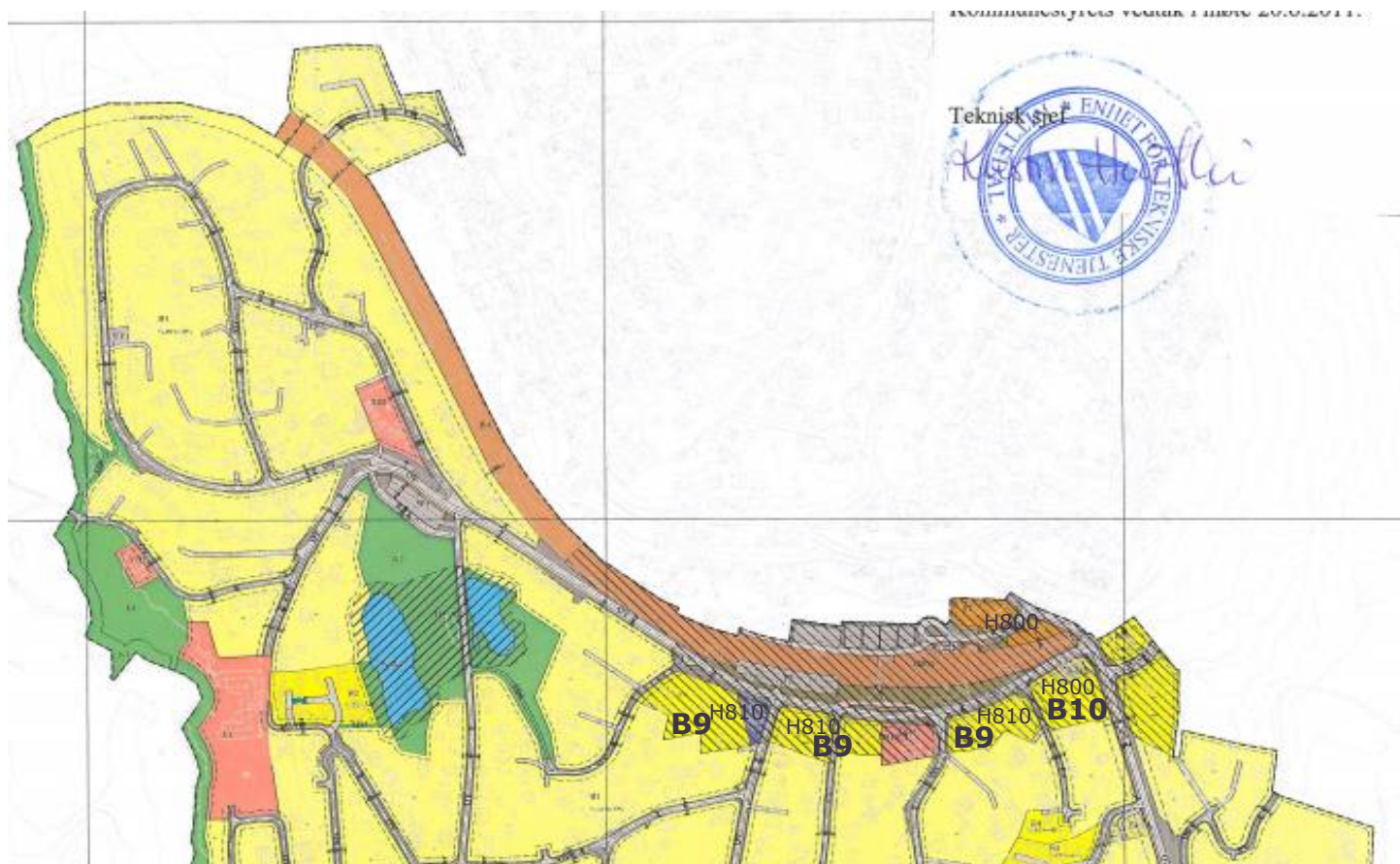
Det foreligger også en tomtedelingsplan fra 1980-tallet for Skogveien (ill.til høyre), men denne er i liten grad fulgt.

Tomtedelingsplanens plassering i Skogveien:



Tomtedelingsplanen for Skogveien

Områdereguleringsplan for Nittedal stasjonsområde – planID 241



Utsnitt av nordre del av områdereguleringsplan for Nittedal stasjonsområde, vedtatt i 2011. Bebyggelsen øst for jernbanelinja i nord og bebyggelsen nord for jernbanelinja nærmest Stasjonsveien inngår i områdeplanen for Tummyhaugen.

I områdereguleringsplanen for Nittedal stasjonsområde er de tre feltene B9 på sikt ønsket utviklet til konsentrert bebyggelse/lavblokker. Felt B10 er avsatt til konsentrert bebyggelse. På alle feltene B9 og B10 stilles det krav om felles planlegging, maks bebygd areal på 50% og rammer for tetthet ved senere regulering og byggehøyde maks tillatt mønehøyde 10 meter.

Det er to hensynssoner (vist med skråskravur) på arealene rundt stasjonen, hvorav hensynssonen (skråskravur) inne på selve jernbanestasjonen falt bort med ny plan 269 for stasjonen (se under).

Fortettingssone nærmest Stasjonsveien (H 800) henviser til «den delen av planområdet som vedtatt kommuneplans arealdel har avsatt til fortetting» (verken gjeldende kommuneplan eller kommuneplanforslag som nå er til høring har avsatt arealer til fortetting i området). Unntatt fra dette kravet er gitt for delområde B10, der fortetting og utbygging kan skje på grunnlag av egen områderegulering eller detaljregulering. Bestemmelsene setter krav til at reguleringsplan innenfor fortettingssonen H 800 skal tilrettelegge for et lokalsamfunn med høy utnyttelsesgrad:

5.3. Planprosesser og prosjekter som foregår i nærheten

Detaljreguleringsplan for Rotneshagen

Planen legger til rette for etablering av boligbebyggelse i tre delfelter og planen vil erstatte arealene i områdeplan for Nittedal stasjonsområde som ligger øst for Stasjonsveien. Planen ble vedtatt i mai 2019.

Etablering av undergang under jernbanelinja ved Lurslia

Prosjektet innbefatter etablering av en ny undergang for turvei under jernbanelinja øst for dagens overgang og vest for Svartbekken. Her skal være skiløype vinterstid. Jernbaneovergangen brukes i dag av idrettslag og turgåere, med fare for ulykker. Med ny undergang skal dagens overgang stenges. Bane Nor er samarbeidspartner i prosjektet.

Det blir en ny forbindelseslinje mellom Tumyrhaugen og boligområdene sør for jernbanen, med trygg kryssing av jernbanelinja. Et av målene med den nye gangveien er at flere nå kan velge sykkel og gange framfor bil når de skal bevege seg mellom boligområdene på tvers av jernbanelinja, slik at biltrafikken i boligområdene kan reduseres. Prosjektet vil inkludere Tumyrhaugen bedre med resten av Rotnesområdet og bidra til å øke lokaturtrafikken til fots.

Den nye turveien vil ikke kunne fungere som alternativ innsatsvei til området i nødsituasjoner, da det er tenkt skiløyper på veien i snøsesongen.

Områdeplan for Nye Nittedal sentrum og arkitekt-parallelløpdrag

Som en forberedelse til arbeidet med områdeplan for sentrum gjennomførte kommunen i 2017 et arkitekt-parallelløpdrag for nye Nittedal sentrum. Alternativer for etablering av et flomoverløp mot sentrum er under utredning. Muligheter for sentrumsnær parkeringskapasitet i fjell er også under utredning. Det skal også utarbeides en mobilitetsanalyse for tettstedet Rotnes med forbindelser mellom sentrum og tettstedet.

Flere av temaene som skal utredes i områdeplan for nye Nittedal sentrum er også relevante for en ny plan for Tumyrhaugen. Blant annet henger overvannsproblematikken på Tumyrhaugen sammen med sentrumsområdene i lavereliggende områder. Framtidig ny jernbanelinje med framtidig flytting av Nittedal stasjon vil også få direkte konsekvens for Tumyrhaugen. Tidshorisonten for flytting av stasjon er ikke kjent, men ligger så langt fram i tid at planarbeidet forholder seg til en togstasjon der den ligger i dag.

Mobilitetsanalyse og «Perpetuum Mobile» - innovative prosjekter om grønn mobilitet

Kommunen skal tilrettelegge for at det skal bli attraktivt for flere å velge gange, sykkel og kollektivtilbud i stedet for privatbilen. Nittedal kommune har for tiden to større prosjekter i gang for å se på reisemønsteret til innbyggerne og hva som skal til for at det blir attraktivt å få folk til å velge alternativer til privatbilen i dagliglivet. Dette er prosjekter som pågår parallelt med at arealplaner oppdateres og der bedre tilrettelegging for myke trafikanter tema.

6. Sentrale tema i planarbeidet

Dimensjonerende forhold

1. fortetningsanalyse som skal resultere i fortetningsstrategi (bebyggelsesstruktur/arkitektur, kulturverdier, landskap/terreng, tomteuteoppholdsarealer, fortetting og/eller transformasjon)
2. sikring av grøntstruktur, offentlige grøntområder, friområder og lekeplasser
3. trafiksikkerhet for myke trafikanter
4. kapasitet på kommunalt kjøreveinett på Tumyrhaugen
5. kapasitet på Stasjonsveien til rv. 4
6. kapasitet på jernbaneundergangen/risiko- og sårbarhet
7. kapasitet på overvannshåndtering og snøopplag
8. kapasitet på vann- og avløpsnett under bakken
9. kapasitet på strømmnett

Nødvendige avbøtende tiltak for å håndtere forventet fremtidig overvannssituasjon på overordnet nivå skal så langt det lar seg gjøre avklares i områdeplanen. Konkrete løsninger avklares på detaljreguleringsnivå.

Rekkefølgekrav opp mot dimensjonerende forhold skal vurderes satt i planen. Konsekvenser av planforslag skal utredes og avbøtende tiltak beskrives. Rekkefølgekrav er særlig aktuelt å sette til utbyggingsprosjekter.

Flere forhold som vurderes i ny plan:

Trygge bevegelseslinjer for myke trafikanter er en forutsetning for at andre transportformer enn privatbilen kan bli et reelt alternativ for hver enkelt. Sikring av smett og trygge, sammenhengende stier og gangveier blir derfor et sentralt tema. Barnetråkkregistreringer, med barnas bevegelsesmønster til skole og på fritiden blir et viktig grunnlagsmateriale.

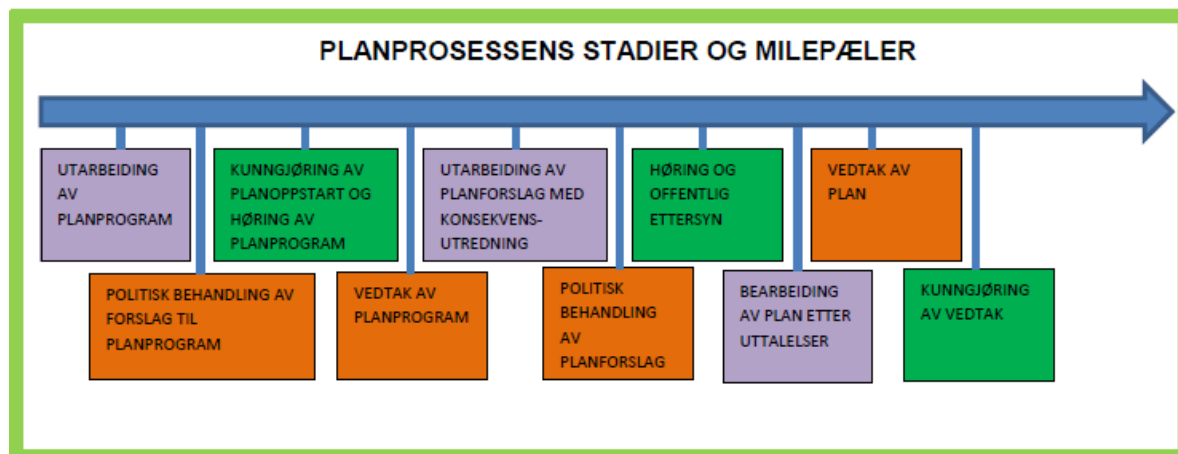
Blant forhold som også vil bli vurdert er

- ✓ fortetningsområder med videre plankrav
- ✓ differensierte føringer for fremtidig bebyggelse, knyttet til kvartaler eller delområder
- ✓ rekkefølgekrav knyttet til eventuelle utbyggingsområder
- ✓ byggegrenser
- ✓ strategi for offentlige funksjoner i området, bl.a. boligsosiale prosjekter
- ✓ behov for flere stier, fortau og gangveger
- ✓ private adkomster som bør reguleres til samferdsel av hensyn til enhetlig grunnlag for beregning av utnyttelsesgrad
- ✓ rammer for utnytting, som tillatt bebygd areal (BYA) og makshøyder på bygg
- ✓ vurdere om private adkomster vurderes regulert med grøfter for overvannshåndtering, enten i kart eller i bestemmelser
- ✓ støy fra jernbanen og avbøtende tiltak/hensyn
- ✓ vurderinger av naturverdier og hindring av spredning av fremmede arter
- ✓ behov for føringer med tanke på forurensingsfare fra berggrunnen

7. Planprosess og medvirkning

Det er viktig at planprosessen er godt forankret, både faglig og politisk, slik at produktet blir en omforent plan. Planprosessen vil legge stor vekt på god dialog og reell innbyggermedvirkning. Det vil være ulike meninger blant innbyggerne, og det er viktig at alle grupper kommer til orde. Det vil bli utarbeidet en plan for medvirkning som en del av prosjektbeskrivelsen. Medvirkningsplanen legges ved planprogrammet til sluttbehandling.

Planprosess



Planprogrammet ble behandlet av formannskapet i forkant av høring og ble fastsatt av formannskapet 19.08.2019.

Medvirkning

For å sikre medvirkning fra alle berørte grupper, vil kommunen gjennomføre ulike typer medvirkningsopplegg. Møter med innbyggerne og lag og foreninger kan være aktuelt, samt arbeidsverksted og møter og befaringer med andre aktører. Grunneiere og innbyggere vil involveres spesielt.

Skolene vil bli invitert til å medvirke. Kommunen har et særlig ansvar for å sørge for involvering av grupper som krever spesiell tilrettelegging, som barn og unge, jf. § 5-1 plan- og bygningsloven, og denne gruppen vil ivaretas spesielt. Skoleelever og barnehageforeldre vil bli spesielt invitert til å delta, blant annet i en «barnetråkk»-registrering.

Forslag til områderegeringsplan for Tummyhaugen skal utarbeides og behandles av formannskapet. Deretter skal planforslaget legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring med frist for innspill på minimum seks uker. Planforslaget kunngjøres i lokalpressen og gjøres lett tilgjengelig digitalt på kommunens nettsider. Papirversjon legges tilgjengelig på Nittedal bibliotek i Kulturverket Flammen. Kommunen vil holde et åpent møte i høringsperioden for å gi berørte parter best mulig grunnlag til å uttale seg. Etter en gjennomgang og vurdering av høringsuttalelsene, vil et revidert planforslag bli lagt fram for formannskapet og kommunestyret til andregangsbehandling.

Informasjons- og kommunikasjonskanaler

Kommunen vil benytte de informasjons- og kommunikasjonskanaler den har til rådighet for å nå bredt ut med informasjon og invitasjon til involvering. Grunneiere vil bli kontaktet spesielt der det skal skje undersøkelser på privat grunn.

Kommunens nettside vil bli brukt for å informere fortløpende i planarbeidet, i tillegg til:

- lokalavisa Varingen
- Rotnes og Sørli skoler, Bjertnes barnehage
- brev/masseutsendelser
- adresserte brev/e-brev/telefon
- arbeids- og informasjonsmøter, oppslag lokalt

8. Føringer og rammer for planarbeidet

Kommunen må i sin planlegging forholde seg til en rekke vedtatte lover, bestemmelser, retningslinjer, forskrifter, samt føringer og planer fra stat og fylke. I tillegg legger kommunens egne politiske vedtak og vedtatte planer rammer for planarbeidet. Her beskrives de mest relevante føringene for planarbeidet.

8.1. FNs bærekraftsmål



Høsten 2015 vedtok FNs medlemsland 17 mål for bærekraftig utvikling. Bærekraftmålene er en felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimanendringene innen 2030. Mål 11 om å gjøre byer og tettsteder inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige er spesielt relevant for planarbeidet.

8.2. De viktigste statlige rammer og føringer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023 (mai 2019)

Nasjonale forventninger samler mål, oppgaver og interesser som regjeringen forventer at fylkeskommuner og kommuner legger særlig vekt på i planleggingen i fireårsperioder. Regjeringen har som mål å redusere ikke-kvotepliktige klimagassutslipp med minst 45 prosent innen 2030 sammenlignet med 2005-nivå, og at Norge skal bli et lavutslippssamfunn innen 2050.

Nasjonale forventninger av mai 2019 vektlegger fire store utfordringer:

- 1) å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- 2) å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv

- klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning
- 3) å skape et sosialt bærekraftig samfunn
 - 4) å skape et trygt samfunn for alle

Formålet med statlige retningslinjer er å markere nasjonal politikk på områder det er spesielt viktig følges opp i planleggingen. De relevante i denne sammenhengen er:

- rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging
- rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
- statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene
- DSBs veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging»
- om barn og planlegging (T-2/08, T-1513)
- retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016)
- retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)
- NVEs retningslinjer nr. 2/2011 «Flaum og skred i arealplanar»
- Nasjonal transportplan 2018-2029

8.3. De viktigste regionale rammer og føringer

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus 2015

Rotnes er i planen definert som et lokalt prioritert tettsted som skal ta 80 % av bolig- og arbeidsplassveksten i kommunen. Planen stiller blant annet følgende føringer for sentrumsområder:

- det bør stilles særlige kvalitetskrav til fysiske omgivelser. Offentlige virksomheter bør gå foran med et godt eksempel for lokalisering i sentrum og utbygging med kvalitet
- anbefalt utnyttelse: 60-80% i prioriterte byer og tettsteder, høyest i sentrumsområder
- gangavstand til kollektivknutepunkt bør være styrende for hvor ulike funksjoner skal ligge. Anbefalte gangavstander for sentrumsområder er 500 meter
- vektlegging av tilgjengelighet til regionale og lokale friluftsområder
- parkeringspolitikk i tråd med føringer i planen
- vei og gatenett tilrettelagt for gang-, sykkel- og kollektivtrafikk

Andre regionale føringer:

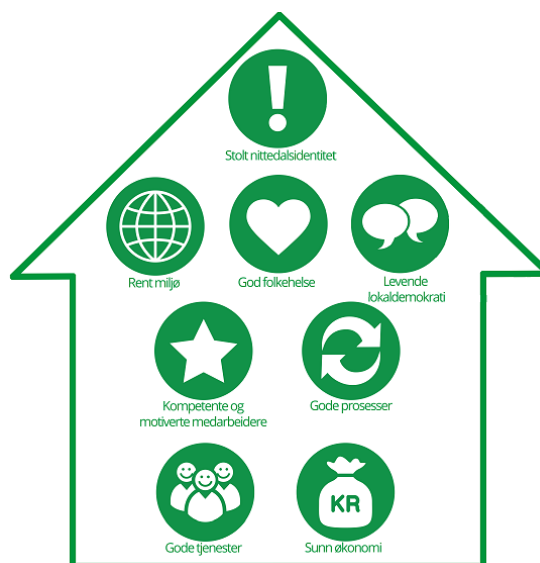
- fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur
- fylkesmannens forventningsbrev til kommunene
- folkehelsestrategi for Akershus fylkeskommune
- regional plan for klima og energi i Akershus
- regional plan for vannforvaltning i vannregion Glomma 2016-2021
- regional plan for masseforvaltning i Akershus
- regional plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv 2016-2030
- regional plan for handel, service og senterstruktur

8.4. Kommunale rammer og føringer

Kommuneplan 2015 – 2027 og kommunens strategiske styringsmål
Gjeldende kommuneplan sier blant annet følgende om utvikling av Nittedal:

Nittedal skal ha en bærekraftig utvikling. Dette betyr at dagens forbruk og investeringer ikke skal svekke innbyggernes muligheter til i framtida å få dekket sine økonomiske, materielle, sosiale og kulturelle behov. En god balanse mellom vekst og vern av natur- og miljøressurser er en forutsetning for å få dette til. Prinsippet om bærekraftig utvikling gjelder også for Nittedal kommune. Utgifter og inntekter må balansere. Dette innebærer at kommunen ikke kan vokse mer enn det vi har økonomi til å håndtere.»

I tillegg til disse overordna prinsippene har Nittedal utarbeidet åtte strategiske styringsmål. Målene danner et godt grunnlag for drøfting og vurdering av kommunens aktiviteter mot en ønsket samfunnsutvikling:



Forslag til revidert kommuneplan 2018 - 2030

I forslag til ny kommuneplan foreslås nye føringer for klima og energi. Klimahensyn og muligheter for å nå sentrale daglige funksjoner på sykkel og til fots er et viktig kriterium for lokalisering av nye områder for utbygging og fortetting. Dette er en sentral del av arealstrategien. Fastsetting av «Grønn grense» er et verktøy for gjennomføring.

Reviderte kommuneplanbestemmelser for miljø- og klimapåvirkning stiller krav om at det skal legges vekt på løsninger som legger til rette for redusert energibehov og klimasmarte bygg. For reguleringsplaner som omfatter mer enn 10 boenheter eller 1000m² BRA skal det utarbeides et retningsgivende kvalitetsprogram for miljø og energi. Det stilles også skjerpede krav til ladepunkter for parkeringsplasser, samt antall sykkelparkeringsplasser under tak.

Kommunedelplan for fysisk aktivitet, friluftsliv og idrett 2018 – 2030

Utmarksarealene nord for Tumyrhaugen er markert som viktig friluftsområde i kommunens kartdatabase. Kommunedelplanens visjon er «*aktivitet for alle, hele livet*». Planens tre hovedområder har hvert sitt hovedmål:

- Fysisk aktivitet – nittedøler er fysisk aktive hver dag, gjennom hele livet
- Friluftsliv - alle nittedøler har lett og nær tilgang til opplevelser i naturen

- Idrett – Nittedal har anlegg og områder som stimulerer til at flest mulig driver idrett.

I tiltaksdelen i kommunedelplanen er følgende målsettinger for fysisk aktivitet og friluftsliv aktuelle for Tumyrhaugen:

- ✓ skape sammenhengende nett for gang, løp og sykling i bebyggelse, langs trafikkåre og i marka, gode parkeringsforhold og godt lokalt kollektivtilbud
- ✓ tilrettelegge boligområder for lavterskeltilbud for samling og aktivitet i nærmiljøet og lett adkomst til nærturområdet
- ✓ sikre utmarksområdene for ulik bruk med god tilrettelegging

I vedlegget til planen utdypes disse momentene - alle med relevans for Tumyrhaugen:

Tiltak for boligområder og tilgjengelighet

- alle beboere i regulerte boligområder har tilgang til gode samlings- og aktivitetsområder i nærmiljøet. Disse områdene skal være tilrettelagt for sosiale samlinger og ulike aktiviteter
- ved planlegging sikres det sykkelparkering i nærmiljøet der folk samles
- nærmiljøanlegg knyttes sammen med boligområder og nærturområder på en trafiksikker måte
- nærmiljøanlegg i Nittedal bygges slik at de har samlingsplasser, landskapselementer og konstruerte elementer som gir ulike brukergrupper stimulering til aktivitet
- godt utbygd og vedlikeholdt sykkelveinett
- god dekning og god kvalitet på utfartsparkeringer ved idrettsarenaer og hovedutfartsområdene til skogen og til elva

Temaplan for boligutvikling og boligsosial virksomhet 2018 - 2027

Målet med temaplanen er å sikre at all bygging bidrar til god boligkvalitet i egnede boliger for kommunens innbyggere. Planen ble vedtatt i juni 2018 og et boligtypeprogram forventes lagt fram til politisk behandling høsten 2019. Boligtypeprogrammet vil bestå av to deler: en del med prioriteringer og føringer for den allmenne utbygging i regi av private aktører, og en boligsosial del med prioritering av kommunale og private prosjekter. I prosessen med temaplanen kom det politiske signaler og høringsinnspill på at boliger for den eldste del av befolkningen bør ha en sentral rolle i programmet.

Temaplanen har definert følgende hovedmål:

- tilstrekkelig antall egnede boliger skal sikres gjennom helhetlig boligplanlegging
- all boligplanlegging skal sikre inkluderende bomiljøer som inviterer til aktivitet, felleskap og deltakelse
- den boligsosiale virksomheten skal være helhetlig, effektiv og gi bærekraftige løsninger

Nyetablering og nytenking er grunnleggende i arbeidet med boligutvikling og boligsosial virksomhet og i et folkehelseperspektiv. Tiltak skal vurderes på i planarbeidet.

Klima og energiplanen 2018 – 2030

Planen har vært på høring første halvår 2019. Klima og energiplan og ladepunktstrategi blir behandlet politisk i august. Planprogrammet for klima- og energiplanen definerer helhetlig og klimavennlig sentrumsutvikling, kollektivtilbud, tilrettelegging for gående og syklende, ladepunktstrategier og parkeringspolitikk som viktige tema i ny plan.

Formingsveileder for nye Nittedal sentrum

Formingsveileder for nye Nittedal sentrum har som målsetning å:

- bli et verktøy for å vurdere kvaliteten i den videre utviklingen av nye Nittedal sentrum
- skape et livskraftig sentrum som bidrar til økt livskvalitet for kommunens innbyggere
- sikre at nye Nittedal sentrum bidrar til en stolt nittedalsidentitet

Veilederen er retningsgivende også for områdene utenfor sentrum.

9. Framdrift i planarbeidet

Framdriften for planarbeidet er avhengig av flere forhold, blant annet politiske prosesser og dialog med berørte myndigheter. Som tidligere nevnt er noen fagrapporter utarbeidet i 2017. Det legges opp til fremdrift der planen vedtas senest innen utgangen av 2.halvdel av 2020. Dersom vi lykkes med å få ferdig avgjørende grunnlagsmateriale tidligere enn antatt, er det en mulighet for at planen kan andregangsbehandles i første kvartal 2020.

| | 1. kvartal 2019 | 2. kvartal 2019 | 3. kvartal 2019 | 4. kvartal 2019 | 1. kvartal 2020 | 2. kvartal 2020 | 3. kvartal 2020 | 4. kvartal 2020 |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Planprogram | ■ | ■ | | | | | | |
| Medvirkning | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | |
| Utredninger og analyser av eksterne | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | |
| Utarbeide planforsl. til 1. gangsbehandling | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | |
| Høring og offentlig ettersyn | | | | | ■ | | | |
| Bearbeide planforsl. til 2. gangsbehandling | | | | | ■ | ■ | | |
| 2. gangsbehandling av plan | | | | | | | ■ | |

Dersom planen påklages, kommer klagebehandlingstid i tillegg.

Arbeid som for eksempel innkjøp av konsulenttenester, søknader om finansiering og rapportering i forbindelse med dette er ikke spesifisert i tabellen.



NITTEDALKOMMUNE
der storby møter marka

Sentralbord: 67 05 90 00

Epost: postmottak@nittedal.kommune.no

Besøksadresse: Rådhusveien 1, 1482
Nittedal

www.nittedal.kommune.no