



## **SAKSFRAMLEGG**

---

Arkivsaksnr.: 15/5484-8

Arkiv: Q35

---

Høring og offentlig ettersyn - Kunnskapspark Ringerike - vei og kryssløsning

### **Forslag til vedtak:**

1. Forslag til detaljregulering for områdeplan for Kunnskapsparken legges ut til offentlig ettersyn i henhold til plan- og bygningsloven §§ 5-2 og § 12.10
2. Rådmannen skal før 2. gangsbehandling kvalitetssikre planen når det gjelder innhold og framstilling, samt foreta eventuelle mindre suppleringer og justeringer.
3. Det tas sikte på å oppheve gjeldende reguleringsplaner som er innenfor planavgrensningen.

### **Sammendrag**

Hensikten med områdeplanen er å legge til rette for utvikling av Universitetet i Sørøst-Norge (USN) campus Ringerike til et campusområde med høy kvalitet. Planen viser videre en bedre kryssløsning i kryssområdet Osloveien / Dronning Åstas / Bredalsveien, herunder en forbedret adkomst til campus. Nytt kryss har gitt muligheten til å flytte adkomsten for Arnegårdsbakken til Bredalsveien.

Gang og sykkelveiforbindelser har også vært en viktig del av planarbeidet. Ved å stramme opp veisystemene rundt kryss har det gitt rom for et forbedret gang- og sykkelveinettet. Gangforbindelser føres også gjennom campus og vil bidra til å knytte campus bedre til omgivelsene rundt.

Områdeplanen åpner for en fremtidig høyere utnyttelse for de fleste eksisterende byggeområder innenfor planen.

Planen bygger på en visjon om en grønn, bærekraftig by-campus med gode forbindelser og alt innen gangavstand.

Av det samlede arealet foreslås ca. 54 daa regulert til bebyggelse og anlegg, ca. 15 daa til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Resterende areal er grønnstruktur, LNF områder og naturområder i vassdrag. Total størrelse på planområdet er ca. 147 daa.

Områderegulering for "Kunnskapspark Ringerike" er vurdert til å ha "vesentlig virkning for miljø og samfunn" og utløser derfor kravet om planprogram og Konsekvensutredning (KU). Jf pbl §§ 4-1 og 4-2. Planforslaget er i tråd med overordnede mål for samfunnsutvikling lokalt, regionalt og på nasjonalt nivå og det er vurdert til ikke å medføre særskilte negative konsekvenser for miljø eller samfunn. Planprosessen startet opp i 2012, og ble lagt ut til offentlig ettersyn 2015 og 2016. Planprosessen har etter dette stanset, blant annet på grunn av planprosessen i forbindelse med områdeplan for Hønefoss. I forbindelse vedtak om områdeplanen for Hønefoss ble det gitt nye føringer for områdeplan for kunnskapsparken. Planforslaget som nå foreligger er justert på en del punkter men bygger likevel i hovedsak på tidligere utredninger og vurderinger. Ut fra tidsaspektet og at det er foreslått en del endringer må planforslaget legges ut på nytt offentlig ettersyn.

De største endringene fra tidligere planforslag er at planområdet redusert i størrelse. Årsaken er at gangbro over Storelva er fjernet og at avgrensing i vest følger Osloveien. Videre er det i vesentlig større grad tatt utgangspunkt i dagens kryss, for å redusere kompleksitet og kostnader.

Rådmannen stiller seg positiv til områdeplanen, og mener at løsningen som er foreslått oppnår målene som er lagt til grunn for planprosessen. Det er viktig at planen er tilstrekkelig fleksibel slik at det er rom for enda bedre g/s-tilpasninger ved påfølgende detaljprosjektering.

Rådmannen anbefaler at planen legges til offentlig ettersyn.

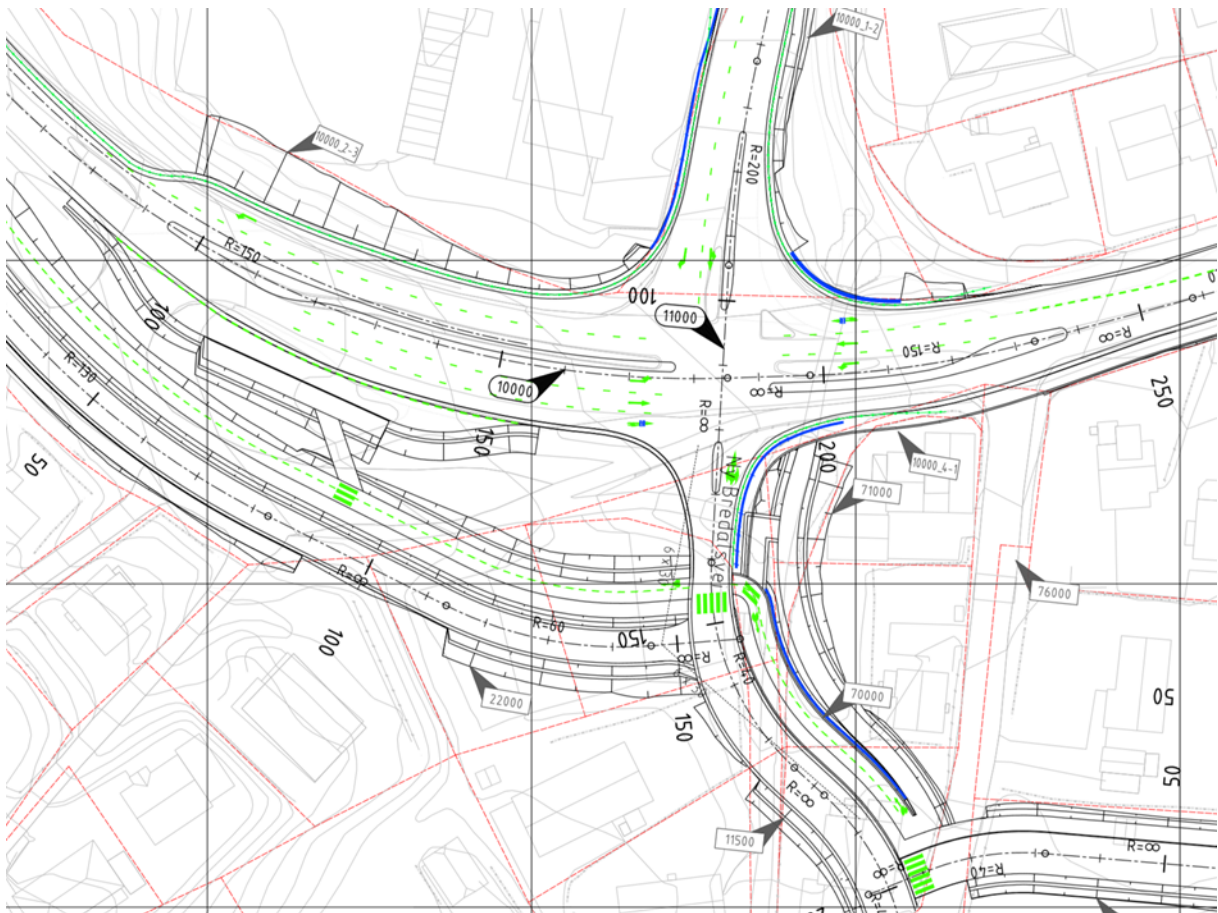
### **Beskrivelse av saken**

Områdereguleringen er i stor grad tilpasset situasjonen på universitetet i dag, samt at den gjør det mulig med ytterlig utvikling for nærliggende eiendommer. I tillegg til selve universitetet omfatter planområdet del av Osloveien med nytt veikryss i vest og eiendommene som ligger mellom Osloveien og universitetet. Særlig har ønsket om forbedret adkomst til USN vært viktig, ettersom Bredalsveien har en svært lav kvalitet. For eksisterende bebygde eiendommer i planområdet har det også vært ønskelig å gi rom for noe utvikling. Løsninger knyttet til myke trafikanter er en viktig del av planen.

En sentral problemstilling i planarbeidet har vært å finne en kostnadseffektiv løsning for å bedre avkjørselen til USN, mulighet til å prioritere kollektivtrafikk, forbedre gang- og sykkelveinettet og økt trafiksikkerhet. Det har også vært en føring for planarbeidet at eksisterende kulvert skal opprettholdes. Eventuelle endringer som berører kulverten vil kunne få store økonomiske konsekvenser og det er derfor gitt som en føring for at denne skal ligge slik den er i dag. Ulempene ved en slik løsning er at det gir utfordringer for fremtidig g/s-veier og at de ikke vil tilfredsstille kravet til universell utforming. Fordelene er at en kan krysse Osloveien uten å måtte forholde seg til de kjørende, noe som er sært positivt både for trafikkavviklingen og myke trafikanter.

Løsningen har vært å ta utgangspunkt i eksisterende kryss og eksisterende bredder. Plankartet regulerer ikke veibanene i detalj, men det er utarbeidet en overordnet prosjektering for

utforming. Ved en annen prioritering av dagens arealer i krysset, kan en få til bedre trafikkavvikling innenfor samme areal. For å få dette til må fortau på østsiden av Osloveien sideforskyves (den delen som ligger nord for krysset). Fortauet kobler seg til dagens kulvert med trapper og gangveg. Fra ny Bredalsvei er det lagt til rette for kombinert gang- og sykkelbane. Dette medfører at Arnegårdsbakken må sideforskyves noe. For å redusere mulig konfliktområder er det valgt å videreføre Arnegårdsbakken til ny Bredalsvei, noe som medfører at utkjøring til Osloveien blir flyttet. I dette området er Osloveien utvidet slik at det blir et eget felt mot USN. Dette filterfeltet medfører også at det vil bli mulig å prioritere kollektivtrafikk ved lysregulering. Tilsvarende løsning er tegnet inn retning sørøver.



Figur 1 Grunnlag for områdeplan. Overordnet prosjektering.

### Forholdet til overordnede planer

Planforslaget er i stor grad samsvar med overordnede planer.

### Juridiske forhold

Eldre reguleringsplaner

I tillegg til gjeldende reguleringsplan for USN er det i dette området flere mindre reguleringsplaner fra ulike tidsperioder. Noen av disse reguleringsplanene er eldre, ikke gjennomførbare planer. Det tas sikte på å oppheve gjeldende reguleringsplan og de deler av andre vedtatte reguleringsplaner som omfattes av planen ved godkjenning av områderegulering.

Eiendomsinngrep/ konsekvenser for grunneiere.

Planforslaget får konsekvenser for en rekke grunneiere ettersom det er planlagt nye veiløsninger. Flytting av Bredalsveien medfører at tre boligeiendommer bør innløses. Utfyllende beskrivelse av konsekvenser gis i planbeskrivelsen. Andre konsekvenser er at det er planlagt ny adkomst SKV1, med tilhørende fortau SF3 på privat eiendom.

### **Tidligere behandlinger og vedtak**

Det ble fattet vedtak om oppstart av planarbeidet i HMA (sak: 144/11 5. des. 2011) og Formannskapet (sak 11/12 17.jan.2012). Oppstart av områderegulering ble varslet i brev til berørte parter og naboer den 12.7.2011. Den 24.1.2012 varslet Ringerike kommune ”Områderegulering 0605\_366 Kunnskapspark Ringerike” oppstart og offentlig ettersyn av forslag til planprogram. Varsel om planoppstart og offentlig ettersyn av planprogram ble annonsert i Ringerikes Blad 28.1.2012. Planprogrammet ble fastsatt av Formannskapet (sak 264/12) den 4.12.2012

HMA vedtok i sak 116/14 (10.11.14) å legge planen ut til offentlig ettersyn (1.gangsbehandling). Forslag til områderegulering ble lagt ut til nytt offentlig ettersyn i perioden 29.11.2014 - 20.1.2015. I denne planen var det foreslått et x-kryss noe lenger nord for dagens kryss.

Den 25.6.2015 vedtok kommunestyret (sak 88/15) «Kunnskapspark Ringerike – avklaring av kryssløsning og finansiering», å velge rundkjøring fremfor X-kryss.

Vedtak i kommunestyret sak 88/15:

- Ringerike kommune anbefaler at prinsipp for rundkjøring velges i kryss mellom Osloveien og ny vei som skal erstatte Bredalgate fram mot Høgskolen Buskerud Vestfold.
- Ringerike kommune deltar sammen med Buskerud fylkeskommune og Høgskolen Buskerud Vestfold i finansieringen av ny adkomst med en tredjedel hver. De nødvendige bevilgninger tas inn i økonomiplanen i perioden 2016-2018.

Administrasjonen arbeidet videre med å justere planforslag med tilrettelegging av rundkjøring frem til 2016. I Behandling i Formannskapet 15.03.2016, vedtar kommunen å legge planforslag for områdereguleringsplan nr. 366 “Kunnskapspark Ringerike” (med konsekvensutredning) ut på høring og offentlig ettersyn på nytt. Det kom inn merknader og innsigelse til forslaget. Dette er oppsummert og kommentert i eget vedlegg. Planen er vesentlig endret og legges derfor på ny høring. Det forventes nye innspill basert på det nye planforslaget. Arbeidet ble deretter satt på vent. I forbindelse med utarbeidelse av transportutredning utarbeidet i samarbeid med fylkeskommunen, og områdeplan for Hønefoss (byplanen) ble vedtatt 05.09.19 ble det lagt til grunn at krysset Osloveien x Bredalsvei skulle utformes som et x-kryss. I trafikkutredning som er et av grunnlagsdokumentene til områdeplan for Hønefoss (byplanen) vurderes det som uheldig å bygge om krysset til rundkjøring som vil umuliggjøre prioritering av kollektivtrafikk og tilfartskontroll. Dette er nye opplysninger som er kommet frem i denne prosessen som vurderer en helhetlig fremtidsplanlegging. Ved åpning av ny E16 vil det ikke være en risiko for tilbakeblokkering til E16. Bredalsvei kan innlemmes i et signalregulert firearmet kryss, også med kollektivprioritering og tilgangskontroll nordover.

Planforslaget legger nå til rette for X-kryss der en i størst mulig grad har forsøkt å benytte eksisterende kryss for å holde kostnadene nede. Adkomst til Arnegårdsbakken er flyttet til ny

Bredalsvei. Det er videre avsatt større arealer til gående og syklende og ny krysning for denne gruppen vil være i plan over Bredalsveien. Eksisterende kulvert opprettholdes, samt at forbindelseslinjene for gående og syklende er forbedret.

### **Økonomiske forhold**

I sak til formannskapet 12.06.15 (88/15) vises det til at foreløpige kalkyler for lysregulert kryss på rundt 45 mill. I tillegg kommer nødvendig grunnverv og eventuell omlegging av Arnegårdsbakken, g/s-veier, flytting/oppgradering av annen infrastruktur (EL, VA, fjernvarme mm). I 2015 ble det vurdert at en realistisk kostnadsramme kan ligge i størrelsesorden 60-65 mill. Ut fra tidsaspektet og endringer av forslaget er det stor usikkerhet knyttet til kostnader. Det foreløpig ikke foretatt en ny kostnadsberegning av forslaget slik det foreligger. Det planlegges for at det blir gjennomført en ny kostnadsberegning før endelig vedtak.

I samme sak (88/15) ble det vedtatt en kostnadsfordeling mellom Ringerike kommune, Buskerud fylkeskommune og USN (tidligere Høgskolen Buskerud Vestfold) at parten skulle finansiere ny adkomst.

Det vises til sak i FS 22.01.20 angående kjøp av eiendom i Bredalsveien.

### **Alternative løsninger**

Det er ikke vurdert flere alternative løsninger for utforming av krysset Osloveien x ny Bredalsvei. I forhold til hvordan g/s-veinett skal løses er det sett på flere løsninger og tilpasninger. Ved å opprettholde dagens kulvert gir det noen utfordringer i forhold til stigningsforhold. Det er flere måter å løse denne problemstillingen på, men ingen av dem er 100% tilfredsstillende. Planforslaget som foreligger vurderes som tilfredsstillende til å legges ut på høring, men det vil bli foretatt tilpasninger før endelig vedtak.

### **Prinsipielle avklaringer**

I forbindelse med arbeidsmøter mellom Statsbygg, Ringerike kommune og USN er det vært et mål å komme frem til en omforent løsning. I prosessen har partene oppnådd dette på de fleste punktene, men noen er ikke avklart. Dette gjelder plankrav vedrørende BKB4, adkomst til BKB1 og BKB4 og formål for SKV1.

#### **Plankrav**

En problemstilling i prosessen har vært hvorvidt det skal stilles plankrav til BKB1 og BKB4. I utgangspunktet hadde det vært hensiktsmessig om de aktuelle arealene ble planlagt i en sammenheng for å legge til rette for en helhetlig utnyttelse. I området er det mange grunneiere med forskjellige interesser og det har ikke vært mulig å få på plass en omforent løsning før politisk behandling. Det er stilt plankrav til BKB1, men ikke BKB4. Begrunnelsen for en slik løsning er at det har ligget et utviklingsprosjekt på eiendommen og lengre tid og at eiendommen kan utvikles separat uten å gi for store negative konsekvenser for tilgrensende arealer. Statsbygg ønsker at det settes krav til detaljplan som belyser konsekvenser og fastsetter nærmere hva som tillates på eiendommen.

#### **Adkomst til BKB1 og BKB4**

Det er videre satt rekkefølgebestemmelser knyttet til sanering av avkjørsler ut på Osloveien og etablering av fortau og vei SKV1 før området kan tas i bruk. Statsbygg/USN ønsker ikke å legge adkomst til næringsarealer som ikke er tilknyttet campus tett på campusområdet

ettersom dette kan gi uheldige konsekvenser. Begrunnelsen er at utvikling av disse eiendommen kan medføre vesentlig mer trafikk inn på deler av campus dersom adkomst skal være via SKV1. Det er ikke vurdert trafikkmengder, og konsekvenser er ikke tilstrekkelig belyst. Statsbygg mener primært at næringsarealer mot Osloveien bør ha adkomst fra denne. Dersom det ikke skal være krav om detaljplan for BKB4 vil den beste løsningen være at eiendommen får adkomst fra Osloveien, og ikke tett på campus.

#### SKV1

Det foreslås videre at en større andel av veien (SKV1) omgjøres til gang- og sykkelvei. SKV1 har ligget inne i områdeplanen fra starten av og er ikke noe nytt element. Planmyndighetene ønsker derfor å opprettholde adkomsten. Dette gir muligheter å sanere adkomster ut til Osloveien, noe som vurderes som et viktig tiltak. Den nordre delen av SKV1 er likevel omgjort til gang- og sykkelvei for å hindre gjennomkjøring og underbygge at myke trafikanter er høyt prioritert.

Gjennomføring av offentlig ettersyn kan avdekke flere forhold som tilsier justeringer av planen.

#### **Rådmannens vurdering**

Området rundt USN har potensiale for utvikling og det er ønskelig at dette skjer i en helhet, der USN, studentboliger og uteområdene sees i sammenheng med trafikksikre kommunikasjonsårer og god prioritering av kollektiv og myke trafikanter.

Planforslaget legger til rette for god tilgjengelighet og åpner for at flere kan bruke områdene. Rådmannen anser at dette er et grep som kan knytte USN tettere til lokalsamfunnet og bidra positivt til utviklingen av byen. USN vil også kunne bli et tyngdepunkt for kulturelle aktiviteter som bidrar til å gjøre området både mer attraktivt og sentrumsnært.

Planprosessen har pågått over et langt tidsrom med ulike føringer for hvordan krysset skal utformes. Det skjedd en utvikling av området og i regionen generelt som har medført endrede forutsetninger til planarbeidet siden ble igangsatt. Dette har vært uheldig, men har også åpnet for noen gode tilpasninger. Ettersom planen har pågått over så langt tidsrom vurderes det som viktig å ferdigstille planprosessen innen rimelig tid.

Planforslaget skiller seg ikke vesentlig ut fra hva som har vært presentert i en tidligere fase, men det noen viktige forskjeller:

- Planområdet er redusert i størrelse og bro over Storelva er fjernet fra planen.
- Det har vært satt som forutsetning å benytte eksisterende kryss og opprettholde dagens kulvert.
- Store deler av USN er allerede utviklet, men planen muliggjør høyere utnyttelse av dagens bebyggelse i planen.

Forslaget får store konsekvenser for enkeltpersoner som får sin eiendom berørt. Dette gjelder spesielt eiendommene gbnr. 38/38, 38/18 og 38/83. I forrige plan som var til offentlig ettersyn var det vist at disse eiendommen skulle saneres. I revidert planforslag er det foreløpig usikkert om det er behov for å sanere alle eiendommene. Det er likevel valgt å vise sanering av eiendommene i tråd med tidligere plan.

Også andre grunneiere blir berørt blant annet gjennom endring av atkomstforhold og tap av arealer, da særlig gbnr. 38/26. Rådmannen har igangsatt arbeidet om innløsning av de mest berørte eiendommene.

#### Samlet vurdering og konklusjon

Gjeldende planforslag er i tråd med overordnede føringer og rådmannen anbefaler at planen legges til offentlig ettersyn.

#### **Vedlegg**

- 1. Plankart.**
- 2. Reguleringsbestemmelser.**
- 3. Planbeskrivelse med konsekvensutredning**
- 4. C og F tegninger**
- 5. ROS-analyse**

#### **Andre aktuelle vedlegg:**

- 1. Støyutredning datert 13.06.2014**
- 2. Transportutredning grunnlag for byplan og influensområdet nov 2018**  
(<https://www.ringerike.kommune.no/contentassets/391c6d44c24842d29364b15a5e1d07ec/transportutredning-for-honefoss.pdf>)
- 1. Fagrapport naturmiljø datert juni 2014**
- 2. Geoteknisk vurdering**
- 3. Luftkvalitet datert 20.06.2014**

Ringerike kommune, 10.01.2020

Tore Isaksen  
rådmann

ass.rådmann Terje Dahlen

leder: Knut Kjennerud

saksbehandler: Ole Einar Gulbrandsen