

Avsender: Eierfellesskapet for Østre Berg (Gnr 103, bnr 4 Øvre Klekken)

V/Otto Krog

Glassheimvegen 6, 3520 Jevnaker

Tlf: 61 31 06 52 / 91 71 63 91

E-mail: [ot-kr@online.no](mailto:ot-kr@online.no)

Til: Rådmannen i Ringerike

28.06.2016

Osloveien 1

3515 Hønefoss

**Sak: Fremme av politisk behandling av reguleringssak for Klekken Økogrend som nylig ble tatt ut av kommunens anbefalte kommunedelsplan etter innsigelse fra fylkesmannen.**

### Konklusjon

Vi fremmer med dette brev innvending mot det kommunale avslaget basert på Fylkesmannens innsigelse, og saksbehandlingen som totalt overser prosjektets fremtidsrettete/bærekraftige vektlegginger og vegvisende betydning. Det kreves i den anledning (så langt det kan kreves) at vår reguleringssak (gnr/bnr 103/4, B21, Deres sak/område 46) overføres til politisk behandling i formannskap eller Hovedutvalget for miljø og arealforvaltning, og vi ber om at den tas inn i planen igjen.

Fylkesmannen har ingen innsigelse mot bebyggelsen B19 (tidligere Klekken Gartneri), som helt og holdent legger beslag på høyproduktiv dyrket mark av beste merke, fordi, som det heter: «... området ligger inneklemt mellom eksisterende boligbebyggelse og ikke resulterer i utvidelse og press på omkringliggende landbruksareal.» Denne argumentasjon gjelder i høyere grad for vårt prosjekt og da blir det farseaktig at jordvernargumentet av samme instans brukes mot B21 som ikke bygger på dyrket mark, men tvert imot viser et skoleeksempel på hvorledes den slags unngås. (Gartnerimarken hadde vært et glimrende salgsobjekt oppdelt i parseller)

### Historikk

Ideen til dette økoprosjektet tok form og skriftlig uttrykk umiddelbart etter kjøpet i 2003. I samtlige kommuneplan-prosesser frem til siste, er prosjektet stoppet allerede ved grovsilingen begrunnet med LNF, jordvern og ønske om sentrumprioritering. I den nå pågående kommuneplan-prosess kom det først gjennom grovsilingen og deretter ble det lett beskåret tatt med videre etter konsekvensanalysen. For 2 uker siden fikk vi imidlertid meldingen om at prosjektet likevel var tatt ut begrunnet med innsigelser fra fylkesmannen som repeterer de samme begrunnelser nevnt ovenfor. Nerbyttun-utbyggingen, som er 100% på høyproduktiv mark og vår nærmeste nabo i det samme LNF-området og med tilnærmet samme boareal, slapp igjennom politisk i kommunen så vel som gjennom fylkesmannens nåløye allerede i forrige planperiode.

Ingen av vårt prosjekts mange viktige og bærekraftige vinklinger og kvaliteter (summerisk opplistet nedenfor) er nevnt med et eneste ord i noen av kommunens saksaktuelle dokumenter vi har hatt tilgang til. Dette i motsetning til flere klare muntlige sympatierklæringer fra saksbehandlere på stort sett lavere nivå.

Vi vil derfor kort begrunne hvorfor vårt prosjekt bør tas inn i planen igjen:

1. Transport og lokalisering. Øvre Berg ligger i Haugsbygd, som er et grendesamfunn som har vært betydelig utbygget, med egen buss til Hønefoss, butikk, skole, kirke og hjemmehjelp. I tillegg er det vann og avløp med overkapasitet i tomtegrensen, slik at nødvendig infrastruktur er på plass. Det må være viktig å styrke allerede etablert infrastruktur ved å øke antall brukere. Øvre Berg ligger rundt 3,5km fra Hønefoss –noe som er en grei sykkelavstand til sentrum for de fleste (særlig med el-sykel og den forespeilte fullføring av gang- og sykkelveien, fra 10 til 15 minutter med vanlig sykkelhastighet). Området ligger rett ved flere andre nyetablerte boligprosjekter, slik at den ikke skiller seg ut fra omgivelsene. Vi mener at beliggenheten så nær til Hønefoss bare styrker Hønefoss som knutepunkt, da dette er nærmeste sentrumsområde.
2. Jordvern og matberedskap. Øvre Berg er et småbruk med både dyrkbar jord og skinnere skogsområder og skråninger som ikke kan dyrkes. Bruket er for lite til å dyrkes konvensjonelt. Prosjektet utnytter dette ved å la dyrkbar jord fortsatt være en viktig ressurs, mens man bygger på skrentene og de skinnere skogsområdene. Det gir mulighet for å etablere en mere intensiv økologisk gartner dyrking tilknyttet boligene, som vil gi en mye høyere produksjon av kortreist lokal mat for de som bor i Økogrenden.

Det er på høy tid at jordvern oppfattes i videre forstand enn bare gjeldende det areal som driftes av bønder (og deres høyst sårbare driftsform med kunstgjødsel, sprøytemidler, importert kraftfor og importbasert avansert maskinpark/driftsmidler). Sårbareheten ved tradisjonelt landbruk mangler stort sett ved økologisk, håndkraftbasert parsell drift som kyndig drevet etter hvert kan oppvise svært høy produksjon og utvikle et verdifullt kunnskapsgrunnlag med langt høyere resultatsikkerhet i krisetider. Høyproduktive arealer tett ved bebyggelse skulle derfor øke i verdi, ikke bare som nedbyggingsobjekt, men som grønne lunger og som parsellobjekt for dyrking av beboere og andre. Det er nettopp koblingen mellom boliger og dyrkbar jord som er viktig for en økogrend, og som gjør at en gartnerjordbruk er realistisk. Det skal kontraktfestes økologisk drift av parseller/hager/smådyrhold, som også vil gi muligheter for resirkulering av matavfall. Dette er en form for matberedskap som flere og flere praktiserer i form av «urbant landbruk» en småskala økologisk hagebruk som gir en mangedobling av avkastningen i forhold til et konvensjonelt drevet jordbruk med for eksempel korn produksjon. Maten utgjør opp til halvparten av en vanlig families klimagassutslipp. Ved å produsere en andel av egen mat vil dette ha stor betydning for å redusere klimagassutslipp. I tillegg til at humusinnholdet økes og bygges opp i økologisk dyrket jord, noe som også binder CO<sub>2</sub>. Norge har lite dyrkbar jord, det er derfor viktig med jordvern, noe som er kjernen i dette prosjektet.

3. Økogrend. Hele prosjektet skal være et gjennomført økologisk prosjekt, hvor det er målsetting om et svært lavt karbon fotavtrykk, med sunne, energieffektive hus. Prosjektet promoterer Aktivhuset som kjennetegnes ved
  - Sunne, diffusjonsåpne hus med naturlig ventilasjon,
  - Lavt investeringsbehov (se punkt 4.)
  - Karbonnøytralt, maksimal CO<sub>2</sub>-lagring (trelast, halm, cellulosefiber)
  - Minimalt økologisk fotavtrykk (kortreist naturlig materialbruk med minimal industriell bearbeidingsgrad)

- Plussenergi, godt isolerte lavenergihus som er selvforsynt med fornybar energi, samt produksjon av el. for eget bruk og salg av overskudd
- Sterk styring av ide-gjennomføringen helt frem til ferdig bygg (reguleringsbestemmelser, kontraktfesting av prosjektbeskrivelsens elementer, kontroll ved arkitekt og utbyggingsselskapet Byggtrygg AS)

I tillegg legges det vekt på en bevisst tilpasning til landskapet og landskapspleie (fortettet bebyggelse som «glir inn», åpne felt som gir «lys og luft». Bruk av naturlige materialer innenfor jordfargeskala fremmer diskresjon og minker boligtrykket.)

4. Boligsosialt prosjekt Prosjektet ønsker å legge til rette for en rimelig kostnad. Det skal blant annet være økologiske rekkehus med lav økonomisk terskel for ungdom og eldre.

Vi mener at disse 4 viktige momentene vil bidra til at dette prosjektet totalt sett blir et spennende bidrag til å bygge erfaringer med et bærekraftig boligområde, som har som mål å være klimanøytral. Prosjektets økologiske fotavtrykk vil reduseres sterkt pga lokal matdyrking og et gjennomført miljøvennlig byggeprosjekt.

Undertegnede representerer 51% av eierskapet, og har vært med hele tiden og ført i pennen hele utkastet til reguleringsbestemmelser og prosjektbeskrivelsen samt mesteparten av ideskissen. Gaiaarkitekt Frederica Miller i Gaia-Oslo as er nå engasjert som konsulent for å føre prosjektet videre som uforminsket økologisk prosjekt over bred skala. To nye eiere har sluttet seg helhjertet til prosjektets økologiske, bærekraftige og potensielt veivisende rolle i videste forstand.

Vi mener derfor at alle forutsetninger ligger til rette for å realisere et banebrytende, fremtidsrettet prosjekt. Vi håper virkelig både kommunen og fylket kan vurdere dette på nytt og legge til rette for at prosjektet omsider kan realiseres. Etter vår mening oppfyller prosjektet alle overordnede mål for en bærekraftig, klimanøytral samfunnsutvikling.

Med vennlig hilsen for eierfellesskapet Klekken Økogrend og utbyggingsselskapet Byggtrygg AS:

---

Otto Krog

Vedlegg til elektronisk oversendelse:

- I: Plankart (Revisjon: 2 eneboliger fjernet i det feltet kommunen ønsker tatt ut av planen)
- II: Brev/innsigelse mot reduksjon av utbyggingen (august 2017. Dette utdyper en del argumenter fremført ovenfor)  
Uendrete utkast (som forelagt søknad) til :
- III: Reguleringsbestemmelsen
- IV: Prosjektbeskrivelse
- V: Ideskisse

## **Uttalelse i forbindelse med kommunedelsplanens høringsrunde.**

**Sak 46, g.nr /b.nr 103/4, Båntjernvegen 19, 3414 Hønefoss**

### **Konklusjon**

Vi anmoder om

at prosjektet blir tatt ut av LNF-kategorien og fremføres som eiendomsmessig helhet (konf Nerbytunet)

at søndre del blir medtatt med reduksjon fra 7 til 5 eneboliger

at prosjektets mange positive og tidsnødvendige aspekter blir fremhevet med signaleffekt og senere behandlinger/instanser for øye.

Nedenfor er disse anmodninger begrunnet.

### **Innledning**

Den nylig ferdigstilte konsekvensanalysen tilknyttet kommunedelsplanen er preget av travelhet og stort press på kommunale planleggere. Den mer generelle delen av høringsutkastet, og særlig pkt 6.6.3, som tar for seg området Haug/Klekken, har vi ingenting å si på.

Innleide konsulenter har i første omgang behandlet vårt og andre prosjekter individuelt og avgitt nokså kortfattet karakteristik (konsekvensanalyse) med anbefalt konklusjon som støtte for kommunal sluttbehandling. Med fargesymboler og tekst i telegramstil er det ikke lett å få frem særegne kvaliteter i et nyansert bilde. Muligens er det rigorøsitet og manglende smidighet i regelverk og praksis som presser Cowi til så negativ karakteristik av vårt prosjekt i forbindelse med blant annet følgende forhold: avstand, nærhet til bebyggelse, skogbruks- og jordbruksinteresser infrastruktur og kommunal VA.

Her skulle vi for det meste været karakterisert positivt Kan de i det hele tatt ha vært på stedet eller lest vår etter forholdene temmelig detaljerte og



omfattende fremleggelse av prosjektets viktige kvaliteter i forslag til reguleringsbestemmelser, prosjektbeskrivelse, ideskisse og planbeskrivelse.

Administrasjonen har imidlertid skjønt bedre, konsekvensanalysert langt mer konsekvent og derfor sluppet oss gjennom dette nåløyet, riktignok i noe redusert format.

Øverste og søndre del av vårt planforslag, dvs 7 eneboliger (B15-B21) med tilhørende parseller på beitet, oppfatter vi at administrasjonen anbefaler tatt ut. Vi er selv kommet til at B18 og B19 bør tas ut fordi de egentlig ligger på beitet, og for konsekvensens skyld derfor bør overgå til parseller.

Administrasjonens "kjøttøks" hugger med dette vekk prosjektets indrefilet, det er en sak, men verre er at utbyggingen blir mer uspenning med tapt variasjonsfylde, eksemplifiserer dårligere og taper appell og oppmerksomhet rett og slett ved uanselighet. Vi er redd for at hele parsell-ideens spredningspotensial svekkes fatalt når parsellene anonymiseres som fortsatt LNF. Er det ikke bedre å si at dette er tapt LNF og at parsellene blir en spesiell kategori under reguleringsbegrepet, grøntareal, hvis ingen bedre løsninger fins i regelverket av i dag.

Det er klart at regelverk og praksis overfor prosjekter som dette som kunne vært aktuelle i de mange og lange grensesoner mellom utbygging og LNF, blir altfor mangelfull og unyansert. Sentrumsfortetning har sine trivsels- og tetthetsgrenser. Satelittutbygging som vår på Klekken, der det er god infrastruktur, burde ønskes velkommen. Vi har eksempelvis allerede muntlig avtale med eier av VA-ledningene med stor overkapasitet som går langs vår østre tomtegrensen og er knyttet til kommunalt nett (Cowikommenterer negativt at det ikke er kommunalt VA system i området). Skolebussordningen og øvrige busstilbudet i området er bra og får bedre passasjergrunnlag noe som bidrar til sikring eller eventuell forbedring av dette. Sentrumspresset minker ved å gi mennesker, som ikke liker eller helsemessig ikke tåler tette byrom, frostrøyk og dårligere luft, et godt alternativ. Her bør gjelde: både og, ikke: enten eller.

**LNF-absoluttisme. En trussel mot matberedskapen**

LNF står for landbruk, natur og friluftsliv. Dette er tre viktige områder hvor ulike hensyn rår og derfor har innbyrdes konfliktpotensial når det gjelder menneskelige aktiviteter. Alt kan ikke ivaretas på ett og samme område. Hvis L'en i LNF bare skal kunne ivaretas av bønder eller tjene til beskyttelse av bondeyrket, slik rådende oppfatning bak reguleringer og regelverk i dag synes å være, blokkerer dette for et viktig alternativ som vil være av stor betydning for matsikkerhet. Vi ivaretar derfor i beste forstand L'en i LNF og er av helt marginal interesse for N og F som i Ringerike generelt og klekken-området spesielt, er dekket i rikt monn.

## **Hvorfor jordvern er viktigere enn jordbruksvern**

Vår matberedskap er katastrofalt dårlig og den forverres irreversibelt hvert år i takt med omdisponering av produktiv mark til asfalt og betong. Begrepet jordvern oppfattes for snevert som kun vern av arealer for tradisjonelt levebrødbasert bondedrevet jordbruk. Når arealer av ulike årsaker ikke passer inn i et slikt bilde, står vernet tilsvarende svakt mot nedbyggings-interessene. I et matberedskapsperspektiv burde slike arealer i de fleste tilfeller vurderes opp og ikke ned, fordi de ligger tett ved potensielle brukere og konsumenter og kan drives manuelt. Parsellsalg i stedet for tomtosalg kan være et sårt etterlengtet optimalt alternativ for å spare dyrkbart eller dyrket areal. Hensynet til landbruk må ikke få skygge for matproduserende bruk av land.

Vårt prosjekt på Øvre Klekken eksemplifiserer en slik løsning temmelig ideelt. Vi forestiller oss å selge tomter med dedikerte parseller for 1/3 av den kvadratmeterpris som tilhørende tomt selges for, noe som demper presset for å begrunne full nedbygging økonomisk. Tomtene, der husene bygges på kupert kupert skogsterreng, vil i stor grad opparbeides som hage. Samlet sett vil parsellene og hagene eksponert for intensivt økologisk hagebruk i mange tilfelle utgjøre et sterkere bidrag til matberedskapen enn om arealene hadde blitt implementert i driften av et nærliggende gårdsbruk, noe som likevel fortsatt vil være den riktige løsning i mange tilfeller. Der landbruksløsningen svikter eller er marginal trengs som sagt sårt parsell-løsningens bruk av land i et matberedskapsperspektiv. Økologisk dyrking, manuelt drevet er uomtvistelig mer robust i krisesituasjoner.

## **Aktivhuskonseptet kontra passivhuskonseptet**

Utstyrslleverandører har gjennom mange år drevet ivrig lobbyvirksomhet for det høyteknologiske passivhuset. For spesielt interesserte med velfyllt lommebok kan det være et bra konsept. Likevel må vi slå noe malurt i det begeret. For det første går vi sterkt inn for sunne hus; et hensyn vi finner bedre ivaretatt av det "pustende" hus i aktivhuskonseptet enn av den tette plastboksen som passivhuset egentlig er.

Det er allerede mange negative erfaringer med passivhuset for et bredt spekter av følsomme mennesker. Når slike i desperasjon åpner vinduer og kaotiserer den automatiserte ventilasjonen eller ikke makter å følge opp regulerings- og driftsbehovene, kan resultatet bli temmelig dårlig. Trekkes i tillegg produksjon, vedlikehold og utskifting av høyteknologiske komponenter inn i energiregnskapet, faller dette neppe til fordel for passivhuset i det totale bildet. Aktivhusets store fordel er dessuten alt man sparer økonomisk ved den enkle naturlige teknologien og den langt større robusthet denne enkelhet utgjør overfor fremtidige kriser med strømutfall og leveringsproblemer for utstyr. Vellykket gjennomføring av aktivhus i større skala og med gjennomtenkte løsninger trengs sårt, som eksempler og til inspirasjon, men også som boldverk mot den omtalte lobbyvirksomhet, der faren er at regelverket etter hvert vil påvirkes til å stenge for det helt nødvendige alternativ, som aktivhuset vitterlig er.

## **Co2-lagring.**

Ingenting spiller noen rolle når man låser seg til et snevert nok perspektiv. Bare ved eksemplets makt kan optimale vektlegginger bre seg og samlet sett få tyngde. Vi inntar skogsterreng av høy bonitet og omgjør dette til tomteland. Ved maksimal anvendelse av trematerialer til bygging og superisolering med halm – eller cellulosefiber og minimal anvendelse av sement, leca, folier eller andre oljebaserte produkter, samt andre materialer fra energikrevende

produksjon, vil vi lagre mer Co2 enn det opprinnelige skogarealet i gjennomsnitt og dessuten ha et meget gunstig energimessig fotavtrykk. Treklyngen burde bejuble slik satsing på distriktets overskuddsprodukter!

Tettheten mellom parseller og hagene på tomtene gjør det nødvendig å ta et valg mellom økologisk og konvensjonell dyrking: Vi vil gå for økologisk uten kunstgjødsel og kjemiske sprøytemidler. Dermed vil gradvis økning av humus i jordsmonn kunne finne sted, dvs. ytterligere Co2-lagring.

Alle slike bestemmelser må stort sett kontraktfestes ved tomtesalg, fordi reguleringsbestemmelser dessverre ikke kan ivareta det nødvendige detaljnivået.

Jevnaker 28.08.2017

For Eierfellesskapet Berg Østre (gnr/bnr 103/4)

Otto Krog

# **REGULERINGSPLAN FOR KLEKKEN ØKOGREND**

## **REGULERINGSBESTEMMELSER**

### **OPPLYSNINGER**

### **DEFINISJONER**

PBL Plan- og bygningsloven

TEK Teknisk forskrift til plan- og bygningsloven

BRA Bruksareal. Beregnes etter TEK § 5-4. Angir bruksareal på en tomt. Bruksareal under terreng skal medregnes på følgende måte:

- 0 % der avstanden mellom himling og gjennomsnittlig terreng rundt bygningen er mindre enn 0,5 meter
- 50 % der avstanden er mellom 0,5 og 1,5 meter
- 100 % der avstanden er over 1,5 meter

% -BRA Prosent bruksareal. Beregnes etter TEK § 5-5. Angir forholdet mellom bruksarealet på en tomt og tomtearealet. Areal til overflateparkering skal medregnes.

Maksimal mønehøyde: Angir maksimal mønehøyde i forhold til planert terrengs gjennomsnittsnivå.

For øvrig vedrørende utnytting og måleregler vises det til kap. 5 i TEK, Miljøvern-departementets veileder T-1459 "Grad av utnytting" og Norsk Standard NS 3940.

### **UNIVERSELL UTFORMING**

Ved nybygging og ombygging skal boliger, fellesområder og utearealer få en utforming som passer for alle befolkningsgrupper. Utformingen skal være i samsvar med anbefalte løsninger i de til en hver tid gjeldende rundskriv, veiledninger og forskrifter. Det vises bl.a. til TEK §§ 8-2 t.o.m. 8-7.

### **ESTETIKK OG BYGGESKIKK**

Det vises til PBL §§29-1 og 29-2 (og egne retningslinjer vedtatt av kommunestyret i .....)

### **VARSLING OG UNDERSØKELSESPLIKT ETTER LOV OM KULTURMINNER (KML)**

Hvis det i forbindelse med tiltak i marken oppdages automatisk fredete kulturminner, skal arbeidet straks stanses i den utstrekning det kan berøre kulturminnene eller deres sikringssone på 5 meter (KML §§ 4 og 6). Varsel skal gis til kulturvernmyndigheten. Kulturvernmyndighet er Buskerud fylkeskommune, .....

### **REGULERINGSFORMÅL**

Området er regulert for følgende formål i henhold til Plan- og bygningsloven:

#### **BEBYGGELSE OG ANLEGG (§ 12-5, pkt.1)**

- Frittliggende småhusbebyggelse (enebolig) med uthus/garasje (B1-B25)
- Konsentrert småhusbebyggelse med parkeringsplasser (B26-B28)
- Lekeplasser (L)

#### **JORD- OG SKOGBRUK**

- Parseller for jordbruk/hagebruk (J1-J28)
- Parseller for skogbruk (frukttrær, trær til ved eller andre trær) (S1-S25)

#### **SAMFERDSEL OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (§ 12-5, pkt. 2)**

- Kjøreveg (V)

## **REGULERINGSBESTEMMELSER.**

Disse reguleringsbestemmelser er vedtatt med hjemmel i pbl § 12-7:

### **1. Alminnelige reguleringsbestemmelser.**

#### **1.1 Reguleringsformål.**

Området skal nyttes til byggeformål for frittliggende småhusbebyggelse (eneboliger B1-B25) med tilhørende uthus/garasje og konsentrert småhusbebyggelse (rekkehus B26-B28), med tilhørende parkering. Tomtene kan ikke deles.

#### **1.2. Utnyttelse.**

Utnyttelsesgrad maksimalt 45 % (BYA) (Regnes ut fra den enkelte tomts areal med gul farge uavhengig av tilknyttete parseller).

#### **1.3 Mønehøyde.**

Maksimal mønehøyde 9.0 m.

#### **1.4 Byggeavstand mot parseller.**

Mot egen og andres parsell gjelder byggeavstand henholdsvis 0.0 og 2.0 m.

#### **1.5 Vann og avløp.**

Alle bebodde hus skal tilknyttes offentlige nett (via privateide rørledninger for vann og avløp i Båntjernveien).

Alt takvann og vann i vegggrøfter håndteres lokalt ved å fordeles i tilstøtende terreng.

#### **1.6 Siktbegrensing grunnet bygningsmessige tiltak:**

Husenes kontur (og andre oppføringer) skal ikke siktbegrense for naboeiendom mer enn det som faller innenfor en horisontal (eller steilere) sektor med åpningsvinkel 35 grader og med origo i nabotomtens arealtingdepunkt 6 m over den null-høyde som gjelder for mønehøydekravet. Kravet gjelder mellom tilstøtende nabotomter for siktlinjer vest for nord-syd-retningen (180grader).

Siktbegrensningenskravet gjelder alle byggmessige tiltak slik som garasjer, vegger, skjermer, rekkverk, parabler og takkontur, og gjelder for summen av slike der siktbegrensningene opptrer adskilt.

#### **1.7 Trær, hekker, gjerder. Total siktbegrensning.**

Naboer har rett til å kreve 12 m maksimal trehøyde. Total siktbegrensning på nabotomt pga trær eller andre oppstikk (tårn etc) får sammen med huskroppsbebegrensningen etc til sammen maksimalt utgjøre 45 grader . For trærne benyttes bredeste kroneparti over horisontalsektoren (definert over) for å bestemme samlet siktbegrensningen.

Tilgrensende hekker mellom nabotomter skal ikke overskride 2.5 m høyde.

Tilgrensende gjerder mellom nabotomter skal normalt ikke overskride 1.5 m.

#### **1.8 Gjerdeplikt.**

Gjerder mellom nabotomter er ikke påkrevet.

Dersom en av partene krever det, enes naboene om eventuelle typer og form av gjerder/hekker mellom sine tomter/parseller samt fordeling av arbeid/kostnader. Ved tvist avgjør grendastyret.

Mot tilgrensende større naboeiendommer som driver jord-/skogbruk er det hevd-etablert gjerdeplikt både av hensyn til beitedyr og for å definere grensen nøyaktig. Etter grenseinnmåling er sistnevnte hensyn eliminert, men gjerdeplikt med deling av arbeid og kostnad og med krav til vanlig solid gjerdestandard, gjelder fortsatt i forhold til disse eksternt tilgrensende naboeiendommer.

### **1.9 Parkering.**

Nødvendige oppstillingsplasser for biler skal dekkes på egen grunn eller på tilhørende felles parkeringsarealer.

### **1.9 Universell utforming (pbl § 29-3).**

To av boligene skal planlegges og bygges med universell utforming fullt ut. Øvrige boliger gis universell utforming mht adkomst og hovedetasjen som innehar alle romfunksjoner. Byggeområder med tilhørende utearealer planlegges utformet med tilfredsstillende adkomst, og med veger og gangveger som gir god fremkommelighet for personer med nedsatt funksjonsevne.

### **1.11 Oppfølgingen i byggefase, prosjektstyring.**

Byggherren (tomtekjøper) styrer sin egen byggeprosess og tilknytter den faghjelp han/hun ønsker.

Selgerne oppnevner ved prosjektstart en styringsgruppe som minst skal bestå av en ansatt/innleid område-arkitekt, en person fra eier- /selgergruppen og snarest mulig en representant for kjøperne. *Dersom Ringerike Kommune ønsker det, oppnevnes også en kommunal representant.* Disse har ansvaret for å kontrollere at reguleringsbestemmelsene, prosjektets miljøintensjoner, landskapsmessige og estetiske intensjoner blir ivarettatt i planleggings- og byggefase.

Hver tomtekjøper plikter å innlevere full byggebeskrivelse inklusive spesifisert materialfortegnelse og å avvente klarsignal fra styringsgruppen før bygging påbegynnes. Ved tvister som ikke lar seg løse mellom disse parter, skal partene oppnevne en utenforstående arkitekt som voldgift-utøver og utgiftfordeler.

## **2. Spesielle reguleringsbestemmelser for sikring av økologisk, bærekraftig og helsebefordrende standard**

### **2.1 Byggematerialer.**

Gode miljø- og naturbaserte materialer med lav bearbeidelsesgrad og positivt energiregnskap og helseeffekt er: trelast, halm, leire/finsand (jord), ubrent tegl, cellulosefiber (isolasjon), kalk, kalkpuss, naturstein (varmelager).

Sunnhetsprofilen ivaretas gjennom ”pustende”, permeable, vegger med innvendig undertrykk (naturlig, kondensmotvirkende ventilasjon).

Akseptable materialer er: betong, glassitt/glassopor, leca (ikke isoblokk), brent tegl, fliser, gipsplater, diverse papptyper (for eksempel shingel, grunnmurspapp...).

Tvilsomme, men akseptable ved særskilte behov: folier (våtrom mot yttervegg, radon, vanntett kunstfiber-vevd duk for undertak ), impregnert trelast, og enkelte typer finer/trefiberplater, fugemasser.

Det kreves at byggherrene i all hovedsak dekker materialbehovet over terreng fra første gruppe og i all hovedsak med trelast, halm og cellulosefiberisolasjon (bl.a. for å oppnå høyest mulig CO2-lagringseffekt).

## **2.2 Andre energiformer innenfor huskroppene.**

Direkte anvendelse av enhver form for fossil energibærer til oppvarming er bare tillatt ved unntaks- og nødssituasjoner (aggregater).

Alle typer fornybar energi er positive tiltak. Herunder nevnes: ved, sol, vind og geo-energi.

## **2.3 Oppvarming.**

Det kreves ved- og/eller varmepumpebasert primærhovedoppvarming.

(Det anbefales å benytte finsk masseovn eller tilsvarende, helst også til forvarming av varmtvann, gjerne i kombinasjon med luft-til-luft varmepumpe).

## **2.4 Varmegjenvinning.**

Det kreves ikke etablert varmegjenvinning, men det skal legges til rette for det hvis det senere oppstår behov eller ønske om å redusere husets energiforbruk ved å ta varme fra avtrekksluft og avløpsmann.

## **2.5 Solenergi**

Det kreves etablert minimum 15 m<sup>2</sup> solfangeropplegg pr 100 m<sup>2</sup> PA eller tilsvarende kapasitet ved hjelp av geovarme.

## **2.6 Energieffektivitet.**

Bygningenes energieffektivitet kan oppfylles på 2 måter:

- 1: Oppfylle forskriftens krav til u-verdi bygningsdel for bygningsdel.
- 2: Oppfylle forskriftens krav til energirammer iht. forskriftens § 14-4 og den enkelte bygningsdels dårligste u-verdi iht. § 14-5.

I tillegg aksepteres boliger etter kriterier i § 14-6.

Forskriftens krav på søknadstidspunkt skal være dimensjonerende.

## **2.7 Elektrosmog/spenningsfelt.**

All anvendelse av egne trådløse sendere/stasjoner som skaper lavfrekvente elektromagnetiske felt inn over naboeiendom, er i prinsippet ikke tillatt.

## **3. Spesielle reguleringsbestemmelser for sikring av harmoni og samklang mellom byggene og naturlandskapet og for bygningene innbyrdes.**

For å lykkes med dette kreves et samspill mellom byggherre/arkitekt og styringsgruppen ved sin områdearkitekt. Eventuelle tvister avgjøres ved voldgift (arkitekt oppnevnt av kommunens tekniske etat) der sakens utgifter også skal fordeles.

### **3.1 Godkjennelse.**

Før den enkelte tomtekjøper søker byggetillatelse, skal han gi styringsgruppen (ved områdearkitekten) full beskrivelse av byggets/byggenes utvendige form, farge og materialbruk og avvente dennes godkjennelse.

### **3.2 Fargesetting.**

Utvendig fargesetting skal ikke "skrike" med blanke og sterke farger. Fortrinnsvis må fargesettingen ligge innenfor jordfargespekteret eller pastellfargevarianter for å oppnå harmoni med naturomgivelsene.



### **3.3 Taktekking/skorsteiner.**

Taktekking skal fortrinnsvis være basert på naturmaterialer som skifer, bord, spon, torv.

Hvis helhetspreget ikke brytes, kan også papp, teglpanner og betongstein benyttes.

Skorsteiner utføres i pusset/upusset tegl eller pusset leca. Til skorsteiner aksepteres sementbasert puss.

Skorsteinene inkorporerer eventuelle ventilasjonskanaler i stedet for taklyrer.

### **3.4 Utvendig materialbruk i vegger.**

Over terreng benyttes veggkledning av rene naturmaterialer som bord, spon (ikke sponplater) eller puss (fortrinnsvis kalkpuss).

### **3.5 Jord- og skogsparseller.**

Jord- og skogbruksarealene utparselleres til hver boligene B1-B10, B13a-d og B15-B21, for dyrking av fôr, matvarer og brensel. Det kan ikke tillates oppført permanente bygninger innenfor området, unntatt frittliggende redskapsboder på inntil 5 m<sup>2</sup>. Maks. tillatt gesims- og mønehøyde på disse er henholdsvis 3.0 m. Det kan tillates en bod for hver jordparsell. Bodene bør plasseres så vidt mulig i grupper, fortrinnsvis i åkerkanten.

## **4. Samferdsel**

### **4.1 Vegskjæringer og -fyllinger**

Disse skal innenfor området tilsås/ beplantes med stedefegen vegetasjon. Skjæringer skal ha en avrundet profil mot eksisterende terreng.

### **4.2 Vegstatus**

Alle veger innen planområdet er private veger.

## **5. Rekkefølgebestemmelser (Pbl § 12-7, pkt10)**

### **5.1 Adkomst, parkering og vann/avløp.**

Før byggetiltak kan iverksettes, må de i planen tilhørende, forutsatte løsninger for disse være opparbeidet og godkjent av kommunen.

### **5.2 Utomhusarealene.**

Disse skal være ferdigstilt senest 1 år etter at brukstillatelse er gitt og før ferdigattest utstedes.



### "KLEKKEN ØKOGREND".

Med prosjektet "Klekken Økogrend" ønsker eierfellesskapet å utvikle et helhetlig økologisk boligprosjekt på eiendommen Berg Østre, gnr/bnr 103/4. Eiendommen er på ca. 40 mål. Den vil gi plass til flere boligkonsentrasjoner samt dyrking, fordi jordbruksarealet vil bli oppdelt i parseller som selges sammen med dedikerte tomter.

Prosjektet vil sette høye miljømål for gjennomføringen. Det er ønsket at prosjektet skal kunne tjene som modell for utvikling av mindre og større boligfelt når det gjelder fremtidsrettet, bærekraftig landskapsbruk og realistisk gjennomførbarhet for dem som har fremsyn og vilje til gjennomføring innenfor normale økonomiske rammer.

### PROSJEKTETS MÅLSETNING

- å utvikle boligtyper med høy standard hva gjelder ressurs- og energieffektivitet.

- å være konsekvent i bruk av helsemessige, miljøvennlige og inneklimasikre materialer og byggemetoder.

- å utvikle levende og godt bomiljø med en sosial profil og grad av fellesskap.

- å vektlegge harmonisk og tilpasset utbygging i forhold til landskapet og behovet for å opprettholde det åpne preg gjennom dyrkning og økologisk hagebruk med flankerende konsentrert bebyggelse.

- å eksemplifisere også nøkterne småhusløsninger med lav kapitalterskel tilrettelagt for ungdom og andre med mulighet for egeninnsats.

- å spare dyrket/dyrkbar jord mest mulig ved tett husplassering på lav- eller ikke-produktive arealer. Anvende dyrket jord til småskala jordbruk/hager/parseller der parselldyrkingen side ved side blir en spire til erfaringsutveksling og sosialt fellesskap.

- å la hver tomt med sine byggematerialer representere samme CO2-lagring som tettvoks, gammel skog på samme tomt.

- å anvende i størst mulig grad kortreiste byggematerialer og fyringsmateriale i form av regionens viktigste ressurser: trevirke og ved.

- å demonstrere behovet for å myke opp anvendelsen av begrepet, bebygget areal (BYA), snevert anvendt for enkelttomter, ved å eksemplifisere høy BYA som forutsetning for åpent landskap og jordvern (gitt samme antall boenheter).

### ØKOLOGISKE BYGGEMETODER

Gjennom prosjektet vil en få utprøvd byggematerialer og byggemetoder med utgangspunkt i naturnære og miljøvennlige lokale ressurser som tre, laft, massivtre, halm, tegl, cellulosebasert isolering og leire - innenfor en ramme av moderne økologisk arkitekturtenkning (Gaia Arkitekter).

Det vil være fokus på godt innneklima; bruk av inneklimasikre materialer, materialer som har fukt- og varmeregulerende egenskaper, diffusjonsåpne konstruksjoner og prinsipper for naturlig ventilasjon.

Et totalkonsept for ressurs- og energieffektivitet vil omfatte; høy isolasjonsstandard, passiv solenergidesign, klimatilpassning, CO<sub>2</sub> –lagrende byggematerialer, arealeffektivitet samt bruk av fornybare, lokale energikilder (solenergi og ved). Målet er å oppnå praktiske energi-resultater på linje med dagens passivhus-konsepter.

### MANGFOLD OG SOSIALE ASPEKTER

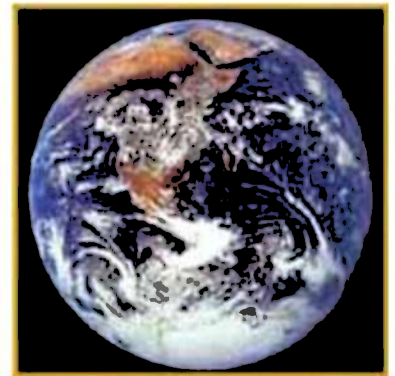
En vil legge til rette for et mer variert og levende sosialt miljø enn det som ofte kan være tilfelle i mange nye og ofte stereotype boligområder. Dette oppnås ved:

- en differensiering i boligtype og størrelse innen samme område (sosialt mangfold med betydelig grad av verdifelleskap).
- å bestrebe universell utforming så langt det er mulig for aktivhuskonseptet i en økogrend.
- parsellenes fellesskapsdannende funksjon.
- økonomi; ved å arbeide med nøktern boligstørrelse, mulighet for og tilrettelegging for egeninnsats og lave driftskostnader, vil en kunne oppnå lavere boustgifter og dermed større sosialt spillerom.
- samarbeid med husbanken.

### KRETSLØPSFUNKSJONER

Å utvikle bærekraftige modeller innebærer i like stor grad å etablere positive koblinger mellom mennesker og natur som å ta i bruk miljøteknologi. En vil derfor aktivt legge til rette for at det skal oppstå positive forbindelser mellom bomiljøet og de lokale, økologiske kretsløpene. Aktuelle tiltak vil være:

- tilrettelegging for dyrking på parseller og individuelle hager, samt mulighet for dyrehold i en liten skala ( høns, kaniner, gris etc.).
- kildesortering av avfall, kompostering eller dyrefor- anvendelse av organisk avfall.
- oppfordre til periodevis separert avløpsvann for vanning med gråvann der kun miljøvennlige såpemidler er anvendt (i utgangspunktet er dette ønskelig ut fra prosjektets profil, men dette må tilpasses kommunale bestemmelser, lokal situasjon og tomteeiernes ønsker/initiativkraft).
- stille til disposisjon "miljøtypehus"-maler (eksempelvis typehuset "Shelter") til hjelp for dem som trenger et ferdig konsept eller et startpuff til videre individuell tilpasning.



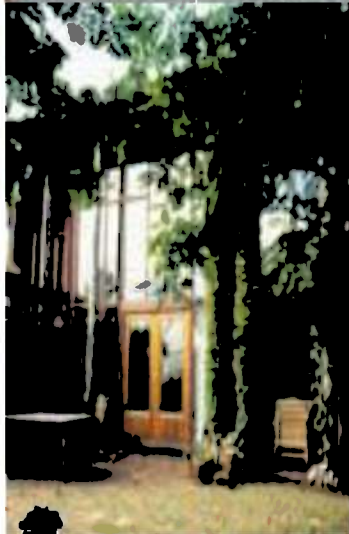
III; bygningene på tunet på Berg Østre.

### EIENDOMMEN

Eiendommen "Berg Østre" (Båntjernveien 19, 3514 Hønefoss) gnr/bnr 103/4 er på ca. 40 da. Av dette er 14-16 da jordbruksareal, 18-20 da er, i jordbrukssammenheng, udyrkbart skogsareal og 6 da eksisterende bebyggelse, tun og veg.

Området er velegnet som boligområde. Det ligger nært til eksisterende og planlagte boligområder, samtidig som det er naturkvaliteter både på eiendommen og i nærområdet (Ringkollen). Det er nær tilknytning til kollektiv transport / bussforbindelse. Klekken er et sentrumsnært bo-område, aktuelt for ytterligere utbyggingsfortetning; og hvor det etter hvert kan forventes stigende etterspørsel etter boliger. Dette gir også realisme til gjennomføringen av et slikt prosjekt.

Klekken Økogrend representerer en beskjeden, men også logisk overgang mellom eksisterende/planlagt boligbebyggelse og LNF-området mot syd og vest. Utbygging representerer en beskjeden utbyggingsmessig utnyttelse (gule felt) totalt sett. Det meste forblir "grønt" område som parseller for dyrking og trær, i en aktiv skjøtsel av arealet. Planen opprettholder dermed ved hjelp av vekselspillet mellom boligfortetning og åpne felt, områdets nåværende åpne preg. Det skal være en reguleringsbestemt, obligatorisk, overordnet estetisk evalueringsinstans (arkitekt/styringsgruppe) med mandat til å sørge for at det enkelte bygg føyer seg harmonisk inn i helheten av bebyggelse og natur ved valg av form, farge og plassering. Tomtenes tetthet tilsier også at hensynet til bakenforliggende bygg (mht utsikt/lys/sol) i rimelig grad ivaretas gjennom reguleringsbestemmelser.



Det er et mål at prosjektet skal tjene som modell/eksempel for framtidige bærekraftige boligprosjekter både innen kommunen og i større sammenheng. Foruten initiativtagernes egen kompetanse gjør deres kontakt med "Forum for Naturlig Byggeri" (NB) og "Norsk jord- og halmbyggerforening" ( [www.halmhus.no](http://www.halmhus.no) ) det nærliggende å benytte byggeprosessen som utgangspunkt for undervisning, workshops og seminarer. En vil dermed kunne bidra til økt kunnskap om miljøvennlige byggemetoder direkte til anvendelse.

#### HVEM SOM STÅR BAK

"Klekken Økogrend" vil bli gjennomført primært av 5 fagperoner hvorav de fire første er nåværende eiere og initiativtagere med til sammen stor faglig bredde. Den 5. er forhenværende eier, med landets største kompetanse og erfaring innen miljørettet planlegging og bygging. Dette vil sikre både en lokal forankring og faglige kvalifikasjoner for planlegging og gjennomføring av prosjektet. Som både eier og planlegger, vil en ha en god kontroll over prosjektets utvikling.



**Siv. Ing. Otto Krog (deleier)**

Spesialitet statikk og byggfysikk. Lang erfaring med trekonstruksjoner. Praktisk og planleggingsmessig deltagelse ved diverse økohusprosjekter og vannrenningsanlegg.

Adresse: Glassheimvegen 6 3520 Jevnaker. T: 61310652 / 91716391 E: [ot-kr@online.no](mailto:ot-kr@online.no)

**Siv. Ing. (elektro): Kjell Flottorp. (deleier)**

Mangeårig erfaring med eiendomsutvikling.

Adresse: Opsalveien 16 B 0686 Oslo T: 90798949 E: [kjell.flottorp@yahoo.no](mailto:kjell.flottorp@yahoo.no)

**Terapeut og professor/master i akupunktur: James Nystedt. (deleier)**

Omfattende kompetanse/erfaring innen alternativ medisinsk behandling og sunnhetsfremmende tiltak. Spesialist på allergiproblematikk.

Adresse: Smedsletta 2 1383 Asker. T: 66988030 / 91814812 E: [nystedt@nahs.no](mailto:nystedt@nahs.no)

**Byggmester Heine Bjørndal (deleier)**

Omfattende byggerierfaring, også med halmhus.

Stor kunnskap mht byggfysikk og byggforskrifter, byggeskikk og byggstandarder.

Adr.: Kikutstien 3, 3490 Klokkearstua T: 32798700 / 91399734  
E: [heinebj@newmedia.no](mailto:heinebj@newmedia.no)

**Siv.ark Rolf Jacobsen. Gaia Tjøme (tidligere eier)**

Norges fremste spesialist innen økologisk husbygging. Arbeider i Gaia Arkitekter med spesialie innen økologiske byggemetoder, og planlegging av bærekraftige boligprosjekter og økolandsbyer. Har utviklet typehuset "Shelter".

Adr: Gaia Tjøme. Ødekjære. 3145 Tjøme. T: 33391900 / 48056168

E: [rolf@gaiaarkitekter.no](mailto:rolf@gaiaarkitekter.no) [www.gaiaarkitekter.no/tjome](http://www.gaiaarkitekter.no/tjome)

Nedenstående bilde viser nærmest: dyrkajorden, til venstre vestre del av lien for boligkonsentrasjon og til høyre overgangssone mot gårdstunet som ligger utenfor bildet.



# Planbeskrivelse

## Innholdsfortegnelse

|                                                                   |                                  |
|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| Innledning.....                                                   | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 1. Sammendrag. ....                                               | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 2. Bakgrunn.....                                                  | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 2.1 Hensikten med planen.....                                     | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 2.1.1 Helse .....                                                 | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 2.1.2 CO2-lagring. ....                                           | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 2.1.3 Energibesparelse og bærekraftig energibruk. ....            | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 2.1.4 Økologisk husbygging, pedagogikk, økologisk helhet. ....    | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 2.1.5 Jordvern og selvforsyning. ....                             | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 2.1.6 Arealbruk og økonomi. ....                                  | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 2.1.7 Estetikk og landskap. ....                                  | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 2.2 Eierforhold, forslagsstiller, plankonsulent. ....             | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 2.3 Tidligere vedtak i saken. ....                                | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 2.4 Utbyggingsavtaler.....                                        | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 2.5 Konsekvensutredning. ....                                     | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 3. Planprosessen.....                                             | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 4. Planstatus og rammebetingelser.....                            | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 5. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold. ....         | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 5.1/5.2/5.3 /5.4 Beliggenhet, karakter, landskap. ....            | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 5.5/5.6/5.7/5.8 Kulturminner, naturverdier, rekreasjonsverdi..... | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 5.8 Landbruk.....                                                 | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 5.9 Trafikkforhold. ....                                          | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 5.10/5.11 Barns interesser, sosial infrastruktur.....             | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 5.12 Universell tilgjengelighet.....                              | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 5.13 Teknisk infrastruktur. ....                                  | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 5.14 Grunnforhold.....                                            | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 5.15/5.16 Støy, luftforurensning. ....                            | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 6. Beskrivelse av planforslaget. ....                             | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 6.1 Planlagt arealbruk.....                                       | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 6.2 Reguleringsformål. ....                                       | Feil! Bokmerke er ikke definert. |

|                                                                                                              |                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 6.3 Bebyggelsens plassering og utforming .....                                                               | <b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b> |
| 6.4/6.5 Bokkvalitet/parkering. ....                                                                          | <b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b> |
| 6.6 Tilknytning til infrastruktur.....                                                                       | <b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b> |
| 6.7 Trafikkløsning. ....                                                                                     | <b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b> |
| 6.8/6.9/6.10/6.11 Planlagte offentlige anlegg/Miljøoppfølging/Universell<br>utforming/Uteoppholdsareal. .... | <b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b> |
| 6.12 Landbruksfaglige vurderinger.....                                                                       | <b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b> |
| 6.13 Kollektivtilbud.....                                                                                    | <b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b> |
| 6.14 Kulturminner. ....                                                                                      | <b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b> |
| 6.15 Sosial infrastruktur. ....                                                                              | <b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b> |
| 6.16 Plan for vann og avløp.....                                                                             | <b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b> |
| 7. Konsekvenser/virkninger av planforslaget.....                                                             | <b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b> |
| 7.1 Vedtatte planer. ....                                                                                    | <b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b> |
| 7.2 Kommunale ytelser.....                                                                                   | <b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b> |
| 7.2 Offentlig kommunikasjon. ....                                                                            | <b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b> |
| 7.3 Trafikale forhold. ....                                                                                  | <b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b> |
| 7.4 Landskap og stedets karakter.....                                                                        | <b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b> |
| 7.5 Annet. ....                                                                                              | <b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b> |

## **Innledning.**

En eiergruppe (videre kalt: forslagstiller) av småbruket Østre Berg, Båntjernvegen 19, gnr/bnr 103/4, til sammen 40 da (videre kalt: planområdet), ønsker å få dette omregulert til bolig- og parsellhage-/landbruksområde. Forslagstiller søker å regulere for bygging av 21 boenheter i tillegg på til sammen 4 større sameietomter samt 17 eneboliger på selveiertomter (de fleste med tilhørende parseller). Rekkehusenhetene tenkes solgt som råbygg med fremført veg og innlagt strøm, vann og avløp mens tomter for eneboliger tenkes solgt som "råtomter" med fremført veg, strøm, vann og avløp til tomtegrense.

Det er viktig for forslagsstiller å gi sterkest mulig føring for økologi, helse og landskapshensyn. Det er også bestrebet en eksemplarisk ivaretagelse av produktiv jord ved fortetning av boliggruppene. Disse intensjoner skal realiseres vha reguleringsbestemmelsene og salgskontraktene som vil bygge på planbeskrivelsen og videre realiseres ved fag-solid rådgivning, konsulentbistand og tilbud om praktisk opplæring før og under byggeprosessen. Styringsgruppen, ledet av en overordnet områdearkitekt, skal engasjeres av forslagstiller for å kontrollere/godkjenne planene og påse at utførelse blir i henhold til intensjoner, avtaler og krav. Etter hvert dannes et grendelag bestående av tomte-eierne som gradvis involveres i oppfølgingen.

Planbeskrivelsen forholder seg til Miljøverndepartementets Veiledning for utarbeidelse av reguleringsplaner kapittel 3 ref (I) samt FOR 2009-06-26: Forskrift om konsekvensutredninger ref (II).

Vedlagte ideskisse er noe revidert i forhold til slik den ble vedlagt de tidligere søknader. Denne er å oppfatte som et løsere, detaljrikere og utdypende bilag hva angår det miljømessige ståsted. Den er en forløper for planbeskrivelsen og inneholder derfor mye gjentakelser i forhold til denne, men er tatt med også for å illustrere i hvilke form vi vil presentere prosjektet på boligmarkedet

Området som søkes omregulert, ligger etter gjeldende kommunedelsplan i et LNF-område. Dermed krever Forskrift om Konsekvensutredning §2 bokstav d ref(II), at reguleringsplanforslaget blir konsekvensutredet. Da konsekvensene av søkte utbygging er moderate, velges i tråd med pkt 3.5 i Veilederen ref (I). kun å inkorporere hele konsekvensutredningen som eget punkt i selve planbeskrivelsen (se punkt 7).

## 1. Sammendrag.

Forslagstiller ønsker å demonstrere en utbygging med anstendig og sunn fortjeneste i forbindelse med maksimal ivaretagelse av produktiv jord, landskapspreg, helsehensyn og en rekke viktige økologiske aspekter.

I denne sammenheng fremheves betydningen, også den pedagogiske, av "distriktsriktig" materialbruk ved naturnært byggeri som aktivhuset innbyr til og som har så mange økologiske fortrinn. Se dette mer detaljert behandlet i 2.1.1-2.1.7 nedenfor.

## 2. Bakgrunn

### 2.1 Hensikten med planen.

Ideen bak utbyggingen er å ivareta viktige hensyn som er for lite påaktet i nåtid og som forventes å bli langt mer presserende og vektlagt i fremtid. Så langt det er mulig ønskes at prosjektet blir både et ideal for andre utbygginger og et studieobjekt for erfaringsmateriale til forskning og normgivning.

Det energi- og miljøgunstige AKTIVhuskonseptet skal gjelde som et krav for utbyggingen, fordi dette konseptet trenger og fortjener mer oppmerksomhet noe flere gjennomførte/vellykkete prosjekter vil bidra til og danne grunnlag for sammenlikning med PASSIVhus-konseptet, som for tiden er langt mer i fokus takket være svært resurssterke og toneangivende leverandørgrupper. AKTIVhuset representerer driftsmessige og teknologisk enkle og økonomisk gunstige løsninger med utstrakt anvendelse av naturmaterialer i realiseringen av de hensyn til helse, energibruk, økologi og bærekraft som vektlegges (se nedenfor). Konseptet virker ikke fremmedgjørende og **PASSIV**iserende for folk flest, men stimulerer til entusiasme, byggemessig deltagelse, driftsmessig oppfølging og den gode følelse av å være på lag med fremtiden.

Som intensjonale hovedmomenter kan nevnes:



### 2.1.1 Helse.

Det "pustende" hus uten allergifremkallende materialer som fugemasse, limholdige plater og gassavdunstende malingstyper, har vist seg meget gunstige for allergikere/overfølsomme. Uansett er det helsegunstig for ethvert menneske, fordi vi alle i større eller mindre grad, utsettes for påvirkning av fremmedstoffer overalt ellers.

Husets form og drift (ovnsfyring) skaper indre undertrykk som trekker frisk uteluft inn gjennom alle utettheter og de diffusjonsåpne, men diffusjonstrege, ytterveggflater. Denne mekanisme medfører en kontinuerlig tørkeeffekt i ytterveggen samtidig med tilførsel av støvfri uteluft (i motsetning til luft fra kanalsystemer i passivhus).

Øvre Klekken har et meget tørt og godt innlandsklima med lite forurensning av luft, sunt for alle og bortimot optimalt for astmatikere og dem med lunge- og luftveisproblemer.

Elektro-betingete, lavfrekvente spenningsfelt fra lokale trådløse kilder/stasjoner som påvirker også i nabohus, skal ikke tillates.

### 2.1.2 CO2-lagring.

Det skal være et krav at det på hver tomt lagres maksimalt av CO<sub>2</sub> i form av tre-, cullulose og halmfiber; det er intensjonen at dette skal utgjøre mer CO<sub>2</sub> lagret enn et tett/storvokst trebestand på samme areal. Dette oppnås gjennom materialbruk-kravene (over grunnmur) slik disse er formulert i reguleringsbestemmelsene.

### 2.1.3 Energibesparelse og bærekraftig energibruk.

Anvendelse av kortreist ved som hovedvarmekilde i et distrikt med vedoverskudd, anses som et bærekraftig tiltak. Høyverdig isolering med cellulosefiber fremstilt med lavt energiforbruk, i motsetning til mineralull, er CO<sub>2</sub>- og energigunstig.

Minimalisert bruk av byggematerialer basert på fossile råstoff tilstrebes. Videre er minimalisert anvendelse av materialer med energikrevende fremstilling (betong, leca, brent tegl ..... ) også energigunstig.

Ved husutforming skal legges til rette for solfangere og direkte solinnfall gjennom vinduer samt høy varmelagringskapasitet i teglkonstruksjon (masseovn), tykke innvendige leirpusslag og eventuelle steinlagre under huset. Herunder også varmegjenvinning (for varmtvannsforsyning) fra avtrekksluft og avløpsvann. Bruker-regulering av uønsket varmetap og varmeinnstråling gjennom vinduer (skodder, persiener.....) skal anbefales.

Med kjøpere av eneboligtomter skal kontraktsfestes en intensjons-/incitamentavtale som innbefatter at 10 % av tomtekjøpesummen skal refunderes kjøper i årlige rater over 5 år (dvs 2 % årlig), slik at årlig "overforbruk" belastes refusjonsbeløpet med 2.50 kr/kWtime. Tanken er å stimulere/oppdra til minimalt el-forbruk i huset. "Overforbruk" er strømforbruk ut over et temmelig typisk (passiv)huskrav definert således:

$$Q = 4500(1 + (PA - 100)0.004 + (n - 2)0.1)$$

Q er det idealiserte antall kilowatt-timer pr år som den enkelte husholdnings "overforbruk" regnes ut fra: dvs det forbruk som gir null reduksjon av refusjonsbeløpet.

PA er permanent areal i huset,  $180 \geq PA \geq 100$ .

n er antall fastboende personer i huset  $\geq 2$ .

(Kommentar: Tomtestørrelsene, siktbegrensningskravene og formelen over, som bare godskriver en fordoblet boligflate (PA= 200 m<sup>2</sup>) 32 % økt el.mengde, viser at forslagsstiller ønsker å slå et slag for areal- og energiøkonomiserende små kompakte hus som alternativ til "palassbygging").

#### **2.1.4 Økologisk husbygging, pedagogikk, økologisk helhet.**

Ofte er en aktivitet mer økologisk jo mindre avansert og massiv teknologi som settes inn. Med effektivitet og bekvemmelighet i snever forstand kan det være helt motsatt. I vår teknifiserte del av verden må søkes gode kompromisser slik at gode prinsipper ikke utestenges som følge av 100%-fanatisme. Aktivhuset med lavest mulig bearbeidelsesgrad av naturlige byggematerialer (naturlig byggeri), skal ikke stenge for industrifremstilte solfangere, varmegjenvinnere, varmepumper, isolerglass etc; men en sunn skepsis mot overdreven anvendelse av høyteknologiske, kompliserte komponenter er en viktig del av en økologisk grunnholdning, også fordi fremstilling, transport og fornyelse av slike normalt er meget energikrevende, varigheten begrenset og ofte forbundet med driftsmessige/vedlikeholdsmessige komplikasjoner. Kapital bindes som ofte kunne vært bedre anvendt.

I en energi-økonomiserende sammenligning mellom det foreliggende aktivhuskonsept og et typisk passivhuskonsept (disse konseptene er pr i dag ikke klart definert) starter førstnevnte med et dramatisk forsprang, som neppe lar seg ta igjen, grunnet påløpende fornyelsesbehov, driftskomplikasjoner og helsereaksjoner. Mange orker/tåler ikke "plastpose"-opplevelsen, åpner vinduene og bryter dermed den ballanserte ventilasjonen.

Tanken bak dette reguleringsforslaget er å promovere aktivhuset, realisert med naturlig byggeri i fokus, som det mest økologiske. Dessuten å gi kjøpere som trenger det, opplæring, bistand og legge til rette for innsamling av erfaringsdata for forskning, anbefalinger og normer. Vi har eksempelvis møtt stor interesse ved uformell henvendelse til enkeltpersoner innenfor Husbanken og vil bestrebe at byggene bli liggende godt innenfor rammene for lån og støtte der.

Med økologi som ideal for byggeri vil det være naturlig å fremme samme ideal for driften av parsellene som ligger tett ved. Tettheten medfører at grensesonene dominerer og umuliggjør at konvensjonell dyrking finner sted ved siden av økologisk.

#### **2.1.5 Jordvern og selvforsyning.**

Det ønskes å markere/eksemplifisere at jordvern er noe mer enn jordbruksvern. Brakk jord trives godt med å være en slik reserve; flora og fauna likeså. I et område der utbygging gjør tradisjonelt jordbruk på produktiv jord uaktuelt, burde denne jord bli gjenstand for en kraftig verdikning i tillegg til jordvern, nettopp fordi den ligger nær bebyggelse og er særlig egnet som dyrkingsparsell i nærområdet for interesserte og aktive mennesker, som vil kjøpe slike parseller, og etter hvert drive dem intensivt. Parsellene, som danner grønne lunger i bomiljøet, er ypperlige absorbenter av organisk husholdningsavfall, bidrar til sunn fersk mat, sunt uteliv og aktivitet for alle i familien.

Utviklingen av matforsyningssituasjonen nasjonalt og globalt viser med all tydelighet at det ikke er spørsmål om slike parseller blir "gull" og liv verd, men kun om **når**!

Vedlagte utbyggingsplan reserverer praktisk talt all dyrket og dyrkbar jord innenfor eiendommen til dyrkings- /jordbruksparseller. Dette utgjør en relativt kraftig økning av eiendommens maksimale yteevne, også fordi ellers nokså ubrukbare tomtearealer (de gule områder) rundt bygningskroppene vil kunne oppdyrkes og dermed utgjøre betydelig produksjonspotensiale utenfor huskropper og veier/plasser.

Det er et sterkt ønske bak dette prosjektet at Ringerike Kommune kan og vil beskytte denne reguleringsmodellen mot eventuell nedbygging av parsellene og at dette forblir ivaretatt ved reguleringsbestemmelser noenlunde overensstemmende med foreliggende forslag.

#### **2.1.6 Arealbruk og økonomi.**

I tråd med forrige punkts intensjon er det viktig at fremtidige/potensielle parsell-selgere kan ta en betydelig pris for parsell-arealer slik at utbyggingspresset mot disse minskes. I dette tilfelle velges å selge enkelte byggetomter med dedikerte parseller med spesifiserte priser der jordparseller koster ca 35 % pr arealenhet i forhold til tilhørende tomteareal. Det er opp til tomtekjøper å selge parsellen, som parsell, om vedkommende i ettertid måtte ønske det.

For skogsparsellene er tilsvarende pris 20%.

Intensjonene i forrige punkt ivaretas best ved at lite produktive arealer blir tett bebygget med små byggetomter for å frigjøre mest mulig areal til parseller og dermed også bidra til et åpent og variert landskapspreg. Denne tettheten gir reguleringsmessige, avtalemessige og oppfølgingsmessige utfordringer hva siktbegrensninger og andre nærhetsbelastninger angår; dette må følges opp ved kontraktinnhold, styringsgruppens/grendalagets oppfølging og vedtektsarbeid i grendalagets regi angående støy, forurensning (sprøytemidler, lavfrekvente spenningsfelt) etc.

#### **2.1.7 Estetikk og landskap.**

Utbygging i naturpreget LNF-område forplikter mer i retning av å føye bebyggelsen harmonisk inn, enn ved å markere denne med form, farger og størrelse. Opprettholdelse av det åpne preg mener vi er eksemplarisk ivaretatt i foreliggende planutkast. Det beskjedne uttrykk ivaretas ved reguleringsbestemmelser for form (kontroll av siktbegrensninger som særlig begrenser 2. etasje), farge, naturlige byggematerialer og overordnet områdearkitekt som skal ivareta og overprøve byggenes estetiske og harmoniske samklang.

### **2.2 Eierforhold, forslagsstiller, plankonsulent.**

Eiendommen Østre Berg, Båntjernveien 19, 3514 Hønefoss, gnr/bnr 103/4, er eiet av (eierskapsandel i parentes):

Firma: Nystedt Holding (25%) v/ James Nystedt, mangesidig terapeut og helsespesialist.

Byggmesterfirma: Bjørndal og Sesseng (17 %) v/ingeniør og byggmester Heine Bjørndal, stor erfaring med feltplanlegging og kontakt med offentlige bygge- og planavdelinger. Han har bygget flere aktivhus.

Utbygger fra Oslo: Kjell Flottorp (24%), sivilingeniør med stor erfaring innen eiendomsutvikling.

Privatperson bosatt i Jevnaker: Otto Krog (34 %), sivilingeniør innen byggteknikk, har planlagt og deltatt i bygging av en rekke halmhus. Mangeårig interesse for økologisk byggeri, energiproblematikk og jordvern. Mangeårig medlem av Norsk Jord- og Halmhusforening (NJH).

Eiergruppen over kaller seg: Eierfellesskapet (Østre Berg). Foreløpig er det, forståelig nok, ikke dannet noe selskap på vegne av dette. Det vil bli gjort straks situasjonen krever det, men foreløpig gjelder dette eierfellesskapet som **forslagstiller**.

Ingen **plankonsulent** har hittil vært knyttet til, men vi har hatt stor glede av råd og medvirkning fra Asbjørn Tufto som har mangeårig erfaring i kommunal planlegging, også i Ringerike Kommune. Så langt er det planfaglige arbeid i all hovedsak foretatt av eiersiden ved Krog og Bjørndal, altså av eierfellesskapet selv, med unntak av selve opptegningen iht kommunale retningslinjer. Denne er foretatt av Tufto.

## 2.3 Tidligere vedtak i saken.

Ved oppstart av inneværende kommunedelsplan-periode ble prosjektet forkastet i første silingsrunde.

## 2.4 Utbyggingsavtaler.

Eier av privat vann- og avløpsledning i Båntjernveien, Rune Kristoffersen, har gitt muntlig tilsagn om tilkobling på disse mot vederlag som ikke er spesifisert. Det er ikke fastlagt eller avtalt pris for dette, men forslagstiller har dobbelsjekket at ledningene har rikelig kapasitet.

Det foreligger muntlige avtaler med Norsk Jord- og Halmbyggerforening og med tidligere eier av reguleringsobjektet, arkitekt Rolf Jacobsen fra Gaia Arkitekter om faglig assistering, kvalitetssikring og "kursing" mht økologisk byggeteknikk etc.

Vår ovennevnte muntlige kontakt med representant for Husbanken vil bli umiddelbart fulgt opp i etterkant av positive kommunale vedtak, for å klarlegge synergimuligheter og eventuell støtte fra det hold.

Eksisterende hus, Båntjernvegen 23 og 25, på tidligere utskilte tomter ligger innskutt i planområdet mot vest. For disse foreligger veg-rett og avtalefestet rett til vann fra brønn på jord-parsell J 15. Både el.forsyning og svakstrømskabel går i luftspenn øst-vest over planområdet. Med disse tomte-eiere, som er gjort muntlig kjent med pågående planer for vedlagte reguleringsforslag, må avtaler treffes vedrørende veier og eventuell tilknytning til nytt rørnett for vann og avløp.

Andre avtaler er ikke kjent eller hensiktsmessig å etablere på nåværende stadium.

## **2.5 Konsekvensutredning.**

LNF-områder som søkes omregulert til utbyggingsformål, i strid med overordnet plan, skal konsekvensutredes (se Innledning over og punkt 7 nedenfor).

## **3. Planprosessen.**

For et forslag om regulering for utbygging i et LNF-område, må nødvendigvis planprosessen være uavklart på det nåværende stadium også fordi forslagstiller, på grunnlag av prosjektets berettigelse og positive/viktige signaleffekter, anmoder om i størst mulig grad å få tidsbegrenset den ofte meget langdryge standardprosedyre i forbindelse med ny kommunedelsplan og at planforslaget blir ført tidligst mulig til politisk behandling.

## **4. Planstatus og rammebetingelser.**

Det antas at dette planforslaget i en viss grad vil bli sett i sammenheng med den godkjente boligutbyggingen på tilgrensende eiendom, gnr 103/bnr128, som er en del av samme hjørne i et større LNF-område. Herværende planforslag omfatter altså resten av denne hjørnedel som vil få bebyggelse langs tre av planområdets 4 sider (syd/nord/øst, se også ldeskissens beskrivelse). En grensejustering for LNF-området til planområdets vestgrense, vil gi en mer ryddig og logisk grenseposisjon mellom utbyggings- og LNF-område. Uansett dette og planens beskjedne inngrep i områdets åpne preg og visuelle kvaliteter, er planforslaget i formell konflikt med gjeldende kommuneplan.

På bakgrunn av kommunalt vedtak om bo-fortetning i sentrumsområdene, ble planforslaget tolket negativt av administrasjonen og utsilt i første runde av prosessen med forrige kommunedelsplan.

Flere aktuelle planer eller konflikter er vi ikke kjent med.

## **5. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold.**

Det vises til ldeskissen for fyldigere beskrivelse og bilder av området samt vedlagte flyfoto.

### **5.1/5.2/5.3 /5.4 Beliggenhet, karakter, landskap.**

Den 40 da store eiendommen, som planen gjelder, er et småbruk på øvre Klekken, like ved Ringkollvegen og like før denne begynner de sterke stigninger i lia opp mot Ringkollen. Bruket som ikke har vært drevet de siste 25 år, omfatter ca 14-16 da dyrket/beite, 18-20 da kupert skog/fjellgrunn, 6 da veg/plass/bygninger.

Utenfor eiendommens grenser er det bebyggelse mot nord, syd og øst og et nytt, tett boligfelt, kloss i nordgrensen, er godkjent. Mot vest drives ekstensivt jordbruk/skogbruk i småskala.

Landskapet er idyllisk og småkupert med gode solforhold og panoramautsyn mot vest. Således foreligger en stor natur-estetisk verdi.

#### **5.5/5.6/5.7/5.8 Kulturminner, naturverdier, rekreasjonsverdi**

Det er ikke registrert nevneverdige kulturminner i området, og foreligger ingen kjennskap til at området har vært særlig nyttet som tur- og rekreasjonsområde. Fravær av stier underbygger dette inntrykket. Det skrå terrenget der det er planlagt bebyggelse, vender mot nord og var inntil nylig preget av tett, mørk, gammel granskog.

Det er betydelige rekreasjonsverdier i områdene syd og vest for eiendommen (adgangen til disse vil bli forbedret med de planlagte lokalveier i planområdet).

#### **5.8 Landbruk**

Småskalalandbruk foregår i tilgrensende områder som imidlertid er mest preget av skog pga kupert topografi. Jordsmonnet er stort sett grunt, men fruktbart pga kalk- og næringsrikt "flassefjell" i grunnen (kalkrik leirskifer).

#### **5.9 Trafikkforhold.**

Det lokale vegnettet har ikke topp standard, men synes å fungere bra for den beskjedne trafikken som forekommer. På de tilgrensende lokalvegene er det i utpreget grad hensynsfull kjøring og tydelig omtanke for de myke trafikanter.

Krysset Bånnstjernvegen/Ringkollvegen med den manglende gangvegstubben er konstatert å være trafikkfarlig ut over det forsvarlige, ikke minst fordi Ringkollvegen tidvis er preget av hardere kjørekultur. Her er imidlertid en utbedring under planlegging og nært forestående.

Det er god kollektiv trafikkdekning (timefrekvens) i retning til og fra Hønefoss og Haug sentrum, samt fra Hadelandsvegen til/fra Jevnaker. Skolebuss-systemet fungerer også bra og har overkapasitet.

#### **5.10/5.11 Barns interesser, sosial infrastruktur.**

Området er preget av villahager og naturarealer som i seg selv representerer et vell av lekemuligheter for barn i alle aldre. Spesifikke lekeplasser og barnehager i nærmiljøet er forslagstiller ikke kjent med. Planområdets foreslåtte lekearealer synes derfor å være et kjærkomment tilskudd og i tråd med gjeldende vedtekter.

Bånnstjernet er et utmerket badevann for svømmedyktige. De store tilstøtende skogsområder er et fritids- og leke-eldorado for dem med noe større aksjonsradius.

Forslagstiller er kjent med at presset på Haug Barne- og Ungdomsskole er redusert vesentlig med justerte skolekretsgrenser og at områdets barnehagedekning totalt sett er tilfredsstillende.

Forslagstiller er ikke kjent med noen form for sosial infrastruktur i det nærmeste området, men håper at planforslaget med grendalag og sammenfallende og begeistringsskapende interesser, vil bli et bidrag og eksempel i denne retning.

### **5.12 Universell tilgjengelighet.**

Universell tilgjengelighet anses å være av over middels standard. Personer med sterkt redusert førlighet og uten tilgang til privatbil, vil ha problemer; i så måte representerer området et temmelig typisk sentrumsnært villastrøk. Bussfrekvensen og avstanden til Haug (handlesenter, legekontor.....) skaper en overkommelig, om ikke helt tilfredsstillende, situasjon for dem med moderat førlighet for gange, bæring, sykkel etc., slik at tidspunktet for nødvendig omplassering antas å inntreffe senere enn i mange andre og mer grissgrendte deler av kommunen, men tidligere enn i helt sentrumsnære lokaliseringer.

Aktivhusets ugunstige to-planløsning forbedres betydelig ved at alle husets hovedfunksjoner er representert på det vesentlig større bo-arealet i første etasje.

### **5.13 Teknisk infrastruktur.**

Det er privat vann- og avløpsledning i kanten av planområdet (Båntjernvegen) med rikelig kapasitet for ytterligere påkoblinger. Dette nettet er knyttet til det kommunale nettet like nedenfor området.

El.forsyningsnettet må kapasitetsmessig oppgraderes, i hvert fall med egen trafo.

Det er gode forhold for å etablere jordvarmeanlegg for grupper av boliger/rekkehus.

### **5.14 Grunnforhold.**

På tomteområdene er det stort sett kort avstand til fjell med lite eller middels mengde løsmasse over. Fjellet består av kalk-/leirskifer med radoninnhold og moderat mengde alun som muligens vil kreve svovelresistent sement for betongfundamenter.

Byggegrunnen må anses å være god uten noen form for ras- eller flomfare.

### **5.15/5.16 Støy, luftforurensning.**

Området har få og små støykilder som et typisk villaområde. Maskinaktiviteten på tilgrensende jorder er begrenset.

Luftkvaliteten må være blant de beste i østlandsområdet.

## **6. Beskrivelse av planforslaget.**

### **6.1 Planlagt arealbruk.**

Eiendommen (gnr/bnr 103/4) er på 40-42 da som i sin helhet søkes regulert for utbygging med følgende fordeling på ulike arealanvendelser:

Boligtomter: 14 da

Lekearealer 1 da

Jordbruksparseller 14 da

Skogsparseller (uegnet for dyrking) 5.5 da

Nye veger 2 da

Eksisterende veger 3.5 da

### **6.2 Reguleringsformål.**

Hovedformålene er detaljert beskrevet i kapittel 2 (2.1.1-2.1.7).

Forslagstiller ønsker primært å selge eneboligtomtene og parsellene med veg, vann, avløp og strøm fremført til tomtengrense. Forslagstiller oppretter kontrakter med kjøpere som selv ivaretar selve byggingen.

Rekkehusenes grad av ferdigstilling ved salg avgjøres primært av kjøpernes evne og vilje til egeninnsats, men det regnes med at et utbyggingsselskap etablert av eierfellesskapet som minimum oppfører råbyggkonstruksjonene og utfører en grov tilrettelegging av utearealene.

Reguleringsbestemmelsene, kontraktene, områdearkitekten (oppnevnt av forslagstiller) og kontrolloppfølging av forslagstiller skal medvirke til at formålene blir realisert/oppfylt.

### **6.3 Utdypning av noen enkeltpunkt.**

Eierfellesskapet/forslagstiller, vil danne et regnskapspliktig, fagkvalifisert aksjeselskap før tomtene markedsføres.

Det er en gjennomgående erfaring at mange miljøprosjekter har startet med store ambisjoner, men også at miljøtiltakene i stor grad faller fra underveis i planleggings- og gjennomføringsprosessen. Klekken økogrend vil arbeide for at en ved reguleringsbestemmelser, tomtekjøpkontrakter og overordnet prosjektorganisering, vil kunne styre miljøsatsingen helt fram til mål.

En vil gå aktivt inn for at samarbeid med NB (et arkitektforum for bærekraftig og Naturlig Byggeri), NJH (Norsk Jord- og Halmhusforening) vil styrke kompetansen gjennom råd og erfaringsutveksling på veien mot realisering av miljømålene i prosjektet. I denne sammenheng vil gjennomtenkt utforming av reguleringsbestemmelsene og kjøpekontraktene samt rette valg av koordinerende arkitekt også være viktige momenter.

I en tidlig fase er det viktig å etablere opplegg for informasjon/opplæring av interessenter/tomtekjøpere mht idegrunnlaget, miljømessig byggeteknikk og senere drift.



Opplæring og tidligst mulig dannelse av et funksjons- og vedtaksdyktig grendalag vil ha betydning som oppfølgingsverktøy på vegne av idegrunnlaget under en myk overgang til den senere og endelige beboerstyrte fase.

Eierfellesskapet/forslagstiller danner først et eiendomsselskap (AS) og oppnevner så en styringsgruppe for overordnet oppfølging av utbyggingen. Dette består av koordinerende områdearkitekt (leder), en representant for selskapet og etter hvert en av kjøperne. Hvis kommunen ønsker det, kan gruppen utvides til 4 personer med en kommunerepresentant. Styringsgruppen skal ivareta prosjektets intensjoner og reguleringsbestemmelser, løse konflikter og danne kontaktledd mot kommunen og andre samarbeidskontakter.

Prosjektet "Klekken økogrend" ønsker å åpne for et samarbeid med Ringerike Kommune om utvikling av dette miljøbolig-prosjektet både i forkant og etterkant av selve godkjennelsesprosessen. Et slikt samarbeid kunne for eksempel bestå i å implementere eller forsterke elementer av spesiell interesse for kommunen. Dette ville sannsynligvis fungere best hvis kommunen oppnevnte en interessert/kvalifisert person fra det administrative eller politiske miljø som kontaktperson eller medlem av styringsgruppen.

Hvis for eksempel en eller flere av kjøperne ønsker mer høyteknologisk løsning for sin del enn det reguleringsbestemmelsene er basert på, må dette kunne begrunnes og bli åpnet for.

Forslagstiller (fremtidig eiendomsselskap) besitter betydelig kompetanse til å bistå den enkelte byggherre rådgivningsmessig under planleggingen og i byggefasen. Ut over dette er gruppens betydelige kontaktnett en vesentlig tilleggs-resurs.

#### **6.4 Bebyggelsens plassering og utforming.**

Planen viser at bebyggelsen er gruppert i 3 tette grupper med små enkelt-tomter for å opprettholde det eksisterende åpne preg og minimere nedbygging av produktiv jord. Innenfor den enkelte tomt er spillerommet begrenset med en tydelig favorisering av hus med moderat størrelse.

4 sameietomter inneholder til sammen 21 boenheter i rekker. Med dette foreligger i tillegg en bestrebelse på å oppnå lavest mulig økonomisk terskel (ungdom i etableringsfase).

Totalt sett representerer prosjektet en relativt ekstensiv utnyttelse av arealet som helhet (BYA ~ 8-10 %), mens derimot grense for BYA på den enkelte tomt på bakgrunn av dette og de ideelle siktemålene, ønskes satt høyt ( $\leq 45\%$ ).

Når det gjelder eneboligene, er det er primært byggherrens sak å formgi det enkelte bygg, men kontrakt og reguleringsbestemmelser skal åpne for å hindre uheldige eksteriørmessige tiltak (områdearkitekten), på vegne av harmoni og samklang, ved åpenbar inkompetanse.

9 m mønehøyde bør være tilstrekkelig for å oppnå den gunstige skorsteinspipe-virkning (for aktiv-hus) og det nødvendige undertrykk.

(Tatt i betraktning at eiendommene utenfor planområdet i årevis har måttet avfinne seg med 20-25 m høy granskog på de samme arealene, utgjør dette en formidabel sikt- og åpenhetsforbedring i området, også fordi byggenes 2. etasje begrenses av hensyn til siktkravene på vegne av nabobygg).

#### **6.5/6.6 Bokvalitet/parkering.**

Natur, omgivelser, utsyn, nærhet til Nordmarka, sunt husmiljø og ideelt klima borger for meget høy bokvalitet (ikke forstått som luksus).

Det legges til rette for normert parkeringskapasitet; stort sett innenfor den enkelte tomt.

### **6.7 Tilknytning til infrastruktur.**

Vann- og avløp knyttes til offentlig nett via privateide ledninger i Båntjernvegen. For tomtene B6-B10 må avløpsvannet pumpes opp til dette ledningsnettet og det er foreløpig uavklart om det er hensiktsmessig med flere hus knyttet til denne pumpeløsningen.

Sterkstrømforsyningen betinger antagelig egen trafo.

### **6.8 Trafikkløsning.**

Det forutsettes at eksisterende private veger på selve planområdet tåler økt trafikkbelastning uten nevneverdige utbedringer. Planen innebærer at det innenfor området bygges ca 300 m ny (enfelts) grusveg med nødvendige vendehammere ved endene for større kjøretøyer samt 4 møteplasser. Til tomtene B6-B10 blir denne vegen meget krevende med både krapp kurvatur ( $R \sim 18$  m) og fall ( $\sim 8-9$  %). Dette betinger antagelig både 4-hjulstrekk på bilene og asfaltering av dette vegpartiet for å være sikker på helårlig fremkommelighet.

Den privateide Båntjernvegen (vegslag som forslagstiller er tilsluttet) forutsettes å forbli hovedadkomst mellom den kommunale Ringkollvegen og planområdet. Om den økte trafikkmengden på denne delen av Båntjernvegen (ca 400 m) betinger utbedringer av denne, for eksempel gangfelt, tas det her ikke standpunkt til; ei heller aktualitet for søknad (veglaget) om kommunal overtagelse av større eller mindre deler av Båntjernvegen.

Bortsett fra krysset mot Ringkollvegen er området tilfredsstillende knytte til Hadelandsveien (241) og har således kort veg til Haug, Hønefoss, Ringkollen, E16, etc..

### **6.9/6.10/6.11/6.12 Planlagte offentlige anlegg/Miljøoppfølging/Universell utforming/Uteoppholdsareal.**

Disse punkt trenger ikke ytterligere omtale.

### **6.13 Landbruksfaglige vurderinger.**

Formelt er arealet en selvstendig landbrukseiendom. Den har ikke vært i drift som sådan på lenge (25 år) og er uinteressant i gårdsdriftsammenheng.

#### **6.14 Kollektivtilbud.**

Se punkt 5.9 og 7.2.

#### **6.15 Kulturminner.**

Forslagstiller er ikke kjent med noen kulturminner/-verdier innenfor planområdet.

#### **6.16 Sosial infrastruktur.**

I nærområdet fins det ingen kjent lag- eller foreningsaktivitet.

#### **6.17 Plan for vann og avløp.....**

Se punkt 5.13 og 6.6.

### **7. Konsekvenser/virkninger av planforslaget.**

#### **7.1 Vedtatte planer.**

Planforslaget forutsetter at 300 m av gjeldende grenselinjen mellom utbyggingsområde (gult) og LNF-område (grønt) flyttes 100-250 m vestover. Dermed blir denne rettet ut, mer logisk og konsistent også i forhold det nylig vedtatte byggefelt langs nordgrensen av planområdet samt annen eksisterende bebyggelse på vestsiden av Båntjernveien.

#### **7.2 Kommunale ytelser.**

Barnehagene og skolekretsen får øket pågang som kommunen må ivareta.

Behovet for hjemmehjelp og oppsøkende sykepleie vil etter hvert kunne øke.

En fortetning kan i denne henseende være gunstig og gi større spillerom for å optimalisere/fordele de pleietrengende mellom lokal og sentral løsning (eldreboliger) alt etter pleiebehov og ønsker.

#### **7.2 Offentlig kommunikasjon.**

Bussruten 223 (Nettbuss) som dekker Øvre og Nedre Klekken i retning Haug senter/Hønefoss og rute 219/220 som dekker Nedre Klekken i retning Hønefoss/Jevnaker vil få et større passasjergrunnlag som faktisk trengs for å sikre den nåværende dekningen som er relativt tilfredsstillende.

### **7.3 Trafikale forhold.**

Båntjernvegen vil få vesentlig trafikkøkning på en 350 m lang vegstrekning nærmest Ringkollvegen. På denne vegstrekningen bør derfor opprettholdes 30 km/time som øvre fartsgrense med tilsvarende fartshumper.

Hvis beboerne langs og ovenfor vegen på denne strekningen erfarer utrygge situasjoner på vegne av barn og andre "myke" trafikanter, bør veglaget drøfte andre avbøtende tiltak med utbyggerne.

Gitt at krysset Ringkollvegen-Båntjernvegen blir forbedret i henhold til kravene, kan det ikke sees at trafikkøkningen i Ringkollvegen nedenfor krysset skaper problemer.

Drøfting og problematisering av trafikkøkningens bidraget mot og i Hønefoss anses å være utenfor denne planbeskrivelsens fornuftige avgrensning.

### **7.4 Landskap og stedets karakter.**

Forslagstiller mener at stedets karakter som er landlig, åpen med panoramautsyn, blir eksemplarisk ivaretatt i planforslaget. Reduksjonen av natur- og turområdet som følge boliger og tomter er marginal (ca 10 da) i et område som tidligere har vært helt upåaktet som sådan (ingen stier i tett granskog), fordi langt bedre områder for tur og rekreasjon fins i umiddelbar nærhet i rikt mon. De nye vegene som planforslaget foreslår, kan gi lettere tilgang til slike områder.

### **7.5 Naturmiljø.**

Det antas at hjortedyr vil bli gjerdet ut fra området som blir tapt beiteland for disse. Dette gjelder ca 15-20 da som relativt sett utgjør en marginal reduksjon i området.

Det kjennes ikke til andre natur- eller kulturverdier som står på spill og er verd omtale i forbindelse med den foreslåtte utbygging.



# RINGERIKE KOMMUNE

Landbrukskontoret

## Notat

**Til:** Kammerud Katrine,

**Fra:** Ellen Hougsrud

**Kopi:**

| Saknr.     | Løpenr.  | Arkivkode | Dato       |
|------------|----------|-----------|------------|
| 14/995-229 | 23509/18 | 140       | 27.06.2018 |

### **Innspill fra landbrukskontoret - Kommuneplanens arealdel revisjon 2017- 2030**

Viser til høring og offentlig ettersyn etter 2. gangs behandling i Formannskapet. Landbrukskontoret har tidligere levert innspill med generelle kommentarer, datert 25.08.2017, som legger grunnlaget for de mer detaljerte innspillene vi nå kommer med. Disse må derfor sees på som et supplement til tidligere innspill.

Viser også til møtet som ble avholdt 26.06.18 med planavdelingen der flere av innspillene ble diskutert. Innspillene er lagt som kommentarer i «Kommuneplanens arealdel 2018-2013», vedlagte dokument.

#### Gjenbruk av matjord

Som et utgangspunkt slår jordloven §§ 1 og 9 fast at dyrka mark kun skal brukes til jordbruksformål, og dyrkbar mark skal ikke gjøres uegnet til framtidig jordbruksproduksjon. I Regjeringens *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging* (12.06.15) står det på s. 15 at «det er en viktig oppgave i planleggingen å ta vare på god matjord, samtidig som jordvernet balanseres mot storsamfunnets behov».

Målet er at dyrka mark ikke skal bygges ned. Dersom tungtveiende samfunnsmessige hensyn allikevel åpner for en omdisponering gjennom kommuneplan eller reguleringsplan, er det en målsetting å kunne nytte den verdifulle matjorda på annen måte. Ett viktig avbøtende tiltak er da flytting av matjordlaget. Gjennom en god plan for flytting av matjord, kan kommunen bidra til å opprettholde eller aller helst øke matproduksjonen selv om dyrka mark blir omdisponert. God matjord blir tatt vare på, og matproduserende arealer blir forbedret for fremtidig generasjoner.

Ringerike kommune har stedvis svært god dyrket mark med høy produksjonsevne, og vi har en nasjonal plikt til å ivareta matjorda vår.

Landbrukskontoret ønsker at det skal legges inn en utfyllende bestemmelse i kommuneplanens arealdel om gjenbruk av matjord. Vi mener det bør stilles krav om «plan for håndtering av matjord» i reguleringsplaner som medfører nedbygging av dyrka/dyrkbar jord. Se vedlegg «veileder til matjordplan» fra Vestfold fylkeskommune. Vi har lagt inn kommentarer i bestemmelsene (se vedlegg), men vi er usikre på hvordan dette skal innarbeides i forhold til hjemmel. I veilederen beskrives forslag til hvordan dette kan gjøres.

### Bruk av massivtre

Bruk av massivtre i bygninger har fått økt interesse de senere år, og mange velger nå slik materialbruk i nybygg. Fordelene med massivtre er mange, bl.a. klimavennlig (CO2-binding), vedlikehold, energibruk, innemiljø. Massivtre kan nå også konkurrere prismessig med mer tradisjonelle materialer (betong og stål). Ringerike kommune er en av landets største skogbrukskommuner, og nå har det også startet opp produksjon av massivtre på Åmot. Med bakgrunn i dette, mener landbrukskontoret det vil være positivt for Ringerike kommune å oppfordre til økt bruk av bærekraftige og miljøvennlige byggematerialer som massivtre. For å få til dette, mener vi dette må nedfelles i kommuneplanbestemmelsene. Vi har foreslått noen formuleringer og plasseringer i vedlagte bestemmelser med kommentarer.

### Jordfaglig vurdering

Vi viser til vårt forrige innspill og kommentarer i bestemmelsene (vedlegg).

Vedlegg:

Landbrukskontorets kommentarer datert 25.08.2017

Forslag til kommuneplanbestemmelser – med kommentarer fra LAN

Veileder matjordplan

**Fra:** Ole Anders Moskaug []

**Til:** postmottak [postmottak@ringerike.kommune.no]

**Kopi:** Arne Lange Hellum [Arne.Lange.Hellum@ringerike.kommune.no]; Ingrid Strømme [Ingrid.Strømme@ringerike.kommune.no]

**Sendt:** 19.06.2018 16:08:10

**Emne:** Innspill til kommuneplanens arealdel 2018- 2030 - Begrenset høring og offentlig ettersyn

**Vedlegg:**

### **Her er innspill fra forurensningsmyndigheten i Ringerike kommune.**

#### § 4 Rekkefølgebestemmelser:

Veldig bra at grunnforurensning ligger inne i § 4 Rekkefølgebestemmelser. Gamle avfallsdeponier av ukjent art, samt områder med forsøpling og dumpingplasser for avfall dukker stadig opp, derfor bør «forsøpling» føres opp under samfunnssikkerhet – slik at det blir ryddet opp først. En annen ting er private snø-opplagringsplasser og private/kommunale snø-deponier. Jeg er usikker på om dette hører under samfunnssikkerhet/forsøpling, da det berører Teknisk infrastruktur/overvannshåndtering. Utfordringen er gjerne at man ikke stille krav til arealet/plassen som kreves til privat snø-lagring før det reguleres/bygges. Kostanden med frakting av snøen vil sjeldent lønne seg. Frakting og lagring av snø kan bli et miljøproblem når ingen kommunale og private snø-deponiene er godkjent.

#### Retningslinje til 11.1 kunne med fordel inneholdt følgende:

*«Gjelder også vann og mindre bekker med årssikker vannføring. Bygge- og anleggstiltak er ikke tillatt nærmere enn 100 meter fra strandlinjen (målt i siktelinja/horisontalplanet ved gjennomsnittlig flomvannstand) i LNF-områder og 50 meter i byggeområder».*

For å unngå misforståelser og manglede dispensasjonssøknader bør det stå «årssikker» vannføring i Retningslinje § 11.1 Byggeforbud i strandsonen (pbl. § 1-8). I tillegg en presisering av målt avstand i LNF og byggeområder.

#### Retningslinje til 11.1.1 Småbåthavn kunne med fordel inneholdt følgende:

*«Alle innretninger i vann, som ikke har landfast feste eller som fysisk ikke berører strandlinjen, omfattes av byggeforbudet».*

Brygger og flytebrygger/ badebrygger skal ikke gi fare for forurensning (eks. komme på avveie ved flom og vind, og tilsiktede hendelser/). Dette er iht. § 11.1.2. Hvorvidt «dobbel-sikring» er noe som vurderes i byggesaken aner jeg ikke.

Med vennlig hilsen

**Ole Anders Moskaug**

rådgiver vann og miljø





Oslo kommune  
Byrådsavdeling for byutvikling

**Byrådets sak**

Byrådets sak nr.: 24/2018  
Vedtaksdato: 29.06.2018

Vår ref. (saksnr.): 201702911-14  
Arkivkode: 511

**RINGERIKE KOMMUNE - BEGRENSET HØRING AV KOMMUNEPLANENS  
AREALDEL 2018-2030. OSLO KOMMUNES UTTALELSE**

Saksfremstilling:

Det vises til brev av 01.06.2018 fra Ringerike kommune vedrørende begrenset høring og offentlig ettersyn av kommuneplanens arealdel 2018-2030 for Ringerike kommune som er lagt ut på høring med frist for uttalelse innen 01.07.2018

Vedtakskompetanse:

Myndighet til å avgi uttalelse til nabokommuners plan- og utbyggingssaker er av bystyret delegert til byrådet med videredelegering til byråden for byutvikling, jf. byrådets vedtak av 03.07.2001, sak 1360, jf. bystyrets vedtak av 30.05.2001, sak 218.

Vedtak/Oslo kommunes høringsuttalelse:

Oslo kommune viser til brev fra Ringerike kommune 01.06.2018 med kommuneplanens arealdel 2018 - 2030 på begrenset høring, etter politisk behandling i Formannskapet 22.05.2018. De viktigste endringene i planen som nå høres er innlegging av båndleggingssoner for å sikre det store fellesprosjektet E16/Ringeriksbanen og Områderegulering Hønefoss, utkvittering av innsigelser til utbyggingsområder og revidering av bestemmelsene til planen for blant annet uteoppholdsareal, tilgjengelighet og overvann.

Oslo kommune viser til høringsuttalelsen vi ga ved ordinær høring av kommuneplanens arealdel for Ringerike, i brev 16.08.2017. I uttalelsen pekte vi på at størstedelen av de foreslåtte utbyggingsarealene i planforslaget lå utenfor Hønefossområdet. Vi oppfordret Ringerike til å bruke kommuneplanen og mulighetene som ligger i ny Ringeriksbane og E16 til å legge til rette for økt andel utbygging med høy tetthet i Hønefoss for å støtte opp under en utvikling av kollektivtransport, sykkel og gange. Dette vil bidra til bærekraftig utvikling lokalt og miljøvennlige pendlerreiser inn mot Oslo. Vi pekte på betydningen av at pågående områderegulering for Hønefoss bygger opp under de samme målene, og at parkeringskravene bør reduseres for små boliger i sentrumsområder.

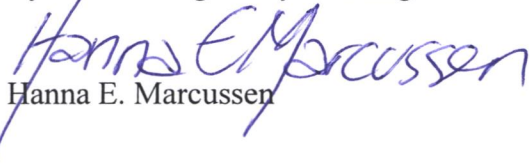
Oslo kommune mener derfor det er positivt at en rekke av utbyggingsarealene utenfor Hønefossområdet nå er tatt ut av planen, blant annet som følge av innsigelser fra Fylkesmannen. Vi

oppfordrer Ringerike kommune til å vurdere å ta ut av planen de gjenstående utbyggingsarealene der Fylkesmannen har innsigelse begrunnet med samordnet areal- og transportplanlegging og nasjonale føring for å redusere klimagassutslippene.

Det er videre positivt at planen har lagt inn båndleggingssoner for prosjektet E16/Ringeriksbanen og Områderegulering Hønefoss, for å sikre at tiltak ikke kommer i konflikt med fremtidig arealbruk for disse store prosjektene.

Når det gjelder parkering, har planen krav om 1,0 biloppstillingsplass pr. boenhet i områder definert som sentrumsområde. Oslo kommune anbefaler lavere parkeringskrav, og differensiering med lavere krav til mindre boliger, for utvikling av attraktive, klimavennlige og arealeffektive sentrumsområder.

Byrådsavdeling for byutvikling



Hanna E. Marcussen

## MDGs innspill til kommuneplanens arealdel

Dette er hovedinnspillet fra Miljøpartiet De Grønne til kommuneplanens arealdel. 25. august 2017 leverte vi et innspill som da gikk på grustak og massehåndtering. Ringerikes grusforekomster er dels av internasjonal, nasjonal og regional betydning, noe som igjen betyr at bevaringen og utnyttelsen av dem er særs viktig i et overordnet perspektiv - som kommuneplanens arealdel skal være. innspillet opprettholdes derfor. Innspillet her baserer seg mye på ulike forslag gitt i interpellasjoner og høringer, og vi vil nå kort utdype essensen og konsekvenser av dem for kommuneplanens arealdel.

### Innspill til sykkelbroer og -veier og byferge sett i lys av byutviklingen

Hønefoss by sliter i dag med gjennomgangstrafikk som skaper køer og frustrasjon, gir høye utslipp og forringer luftkvaliteten. Til visse tider av dagen står trafikken fast i innfarts- og utfartsårene, ikke minst mellom de to bybroene. Samtidig er Hønefoss et sted der folk trenger å handle på både den nordre og søndre siden, og byen opplever en utstrakt nybygging av sentrumsboliger. Det er også skapt store forventninger til økning av innbyggertallet sentralt i byen. En del av byens nye innbyggere blir også kjørende trafikanter, som slik vil øke presset på hovedveien ytterligere.

Et slikt sannsynlig scenario går jo i motsatt retning av det som ønskes og mål for reduserte utslipp. Hva kan så gjøres? Kort fortalt ønsker MDG Ringerike fortgang i byggingen/etableringen av sykkelbroer og planlagte sykkel- og gangveier da det er viktig for byens luft/lyd kvalitet og trygg ferdsel. Vi ser også at det med enkle grep som elektroniske skilt som informerer om saktegående køer i sentrum kan redusere noe av kødannelsen og få flere til å velge omkjøringsveien.

I et avsluttende punkt peker MDG på at kommunen bør arbeide hardt for å fremskynde ny E16 Nymoen-Olum. Etter vår mening burde det prosjektet nå stått på Nasjonal Transportplans prioriterte liste da det gjennom å lede gjennomgangstrafikken utenom Hønefoss sentrum, vil kunne gi betydelig køavlasting. Dessverre ser det ut som det prosjektet må vente ... lenge ... Vi ser det som uheldig at Ringeriksbanen/E16 presses inn foran i utbyggingskøen. Mer om det siden.

### Sykkelbroer og veier

Byens topografi og knappe arealer gjør utvidelse av Osloveien lite aktuelt, og tunnel under fossen blir svært kostbart. Dagens anleggelse av sykkelfelt på nordsiden langs Hønengata er et flott tiltak som med fordel kan gjøres langs deler av Osloveien. Men etter bybrua er situasjonen uløst, og vi har anmodet ordføreren og kommunestyret til å se mot elva og tenke nytt og helhetlig. Planer om å føre gang- og sykkelbroer over Storelva er under utarbeidelse og bør forseres. Bro til Petersøya er bra og vil gi folk fra østsiden mye enklere adgang til byen uten bruk av bil. Det er vist gledelig stor interesse ved høringer for kontakt med elva og for sykkelbroene i byen, blant annet er det fremlagt forslag om bro fra Schjongslunden og fra Ringeriksgata over til Stølandet.

Det ble bevilget 4 millioner til formålet i 2017. Det vil kunne gi viktige bidrag. Vårt syn er at også folk som bor i vestre del av Hønefoss, kan inviteres inn på to hjul. Her vil en sykkelbro over til Benterud skole fra vestsiden av Storelva i overfart fra Bloms gate være viktig og gi skolebarn en fin skolevei. En slik bro vil virkelig kunne spare byen for gjennomgangstrafikk. Nok en sykkelbro vil kunne gi Hønefoss by en stor force og faktisk gjøre betegnelsen sykkelby mer reell. Vi tenker på bro fra Schjongslunden over til Oslovei-siden. Den bør ses i sammenheng med en ny sykkelvei som kobles fri fra Osloveien ved Hønefoss vgs eller ved byuniversitetet, idet den følger Schjongslunden som en elvepromenade i fredelige omgivelser forbi AKA arena.

### **Elektrisk byferge**

MDG mener også at en byferge vil kunne avhjelpe og det på en svært sjarmerende og miljøskapende måte. Det vil ta både gående og syklende og gi ny fleksibilitet for de bevegelsene den enkelte ønsker i gjøre i byrommet. Innspillet ble tatt opp i en interpellasjon 30.november 2017. Byfergen vil også gi et tilbud til gående og syklende slik den for eksempel gjør det nå i Fredrikstad. Siden Fredrikstad - en by som også er situert mellom to elver som møtes - fikk sine gratisferger, har byen opplevd en svært positiv forbedring av kommunikasjonene mellom bydelene. Byen fikk til og med en pris for tiltaket.

På Storelva har Hønefoss også mulighet for en byferge, og det tenkes her på en hovedrute mellom fossen, Storgata 24, Benterud og Eikeli, med mulighet for flere stopp underveis, for eksempel ved det gamle fergeleie nedenfor Storgata 24. Fergen kan også gå opp Randselva og slik forbinde byens nordre og søndre del. Det foreslås videre at det arbeides for elektrisk drift av fergene. «Beffen» i Vågen i Bergen ble elektrifisert for bare noen få år siden. Trondheim setter i disse dager en elektrisk selvgående ferge i drift over Nidelva – i Hønefoss kan en elektrisk ferge bli et bidrag til lavutslippssamfunnet. Brisbane i Australia har også ferger, så her kan vi komme i godt selskap.

Den elektriske byfergen bør være et gratis tilbud med avganger tilpasset behovet. Det er grunner til å tro at den vil kunne avhjelpe trafikken, og at den ikke minst vil kunne skape et miljø og utgjøre en force for Hønefoss by idet vi i tiårene fremover trer inn i en ny fase av byens utvikling.

### **Parseller, kolonihager, jordvern og økogrend**

Kolonihager har lange tradisjoner over store deler av Europa. Det sies at de første ble etablert i romertiden. I Norge ble den første startet i Oslo i 1907. I dag finnes det kolonihager i og ved mange av byene i landet, ca. 2000 parseller fordelt på 44 hager. Alle stedene er det lange ventelister for å få leie en parsell. Utgangspunktet for kolonihager var å gi barn og voksne i byene anledning til å dyrke litt av sin egen mat. I dag er kolonihagene brukt både til å avle frukt, bær og grønnsaker, men også i stor grad til hager og grøntområde. De fungerer som rekreasjonsområder, sosiale møteplasser og attraktive turområder. Alle kolonihagene er en stor berikelse for byene de hører til. De fleste ligger bynært på kommunal grunn.

MDG ser Petersøya som en selvskreven lokalitet. Her er det kommunal grunn som på de indre delene trenger til noe mer. Områder bør legges ut. Under et nylig besøk ved Fontenehuset kom det frem at brukerne her kunne trenge dyrkningsarealer. Runar Johansen, Lise Bye Jøntvedt og jeg delte interessen for kolonihager, og det ble foreslått muntlig en mulighet for tiltak. Det bør nå følges opp, noe som nok vil skape glede for mange. Miljøpartiet De Grønne mener at en parsell i en kolonihage på Petersøya kan være et godt tilbud også til familier i Ringerike kommune. En slik

kolonihage på kommunal grunn kan gi økt livskvalitet for dem som leier parsellene. Slike livsoaser kan også bli del av et svært attraktivt turområde for resten av befolkningen og gi kommunen leieinntekter. Andre aktuelle steder kan være på Hvervenkastet, Hvalsmoen, Krakstadmarka og Veienmarka (i tilknytning til Ringeriksmuseet).

Kommunen har godkjent mange utbygginger som tar jord de siste årene. Det er beklagelig og i strid med den plakaten som holdes opp om restriktiv politikk på området. Beslag av jord til nytt boligfelt på Færdenområdet er et eksempel, hele 30 mål blir bygd ned i Båndtjernveien. Det er også grunn til å påpeke at Kommunal- og moderniseringsdepartementet satte foten ned for vidtgående forslag om utbygging i Krakstadmarka. Departementet la vekt på at områdene innebærer omdisponering av dyrka mark av god kvalitet og at kommunen har stor tomtereserve i godkjente byggeområder og et betydelig fortettpotensial i Hønefoss by.

MDG er opptatt av at naboer til Klekken Gartneri er spesielt bekymret for forslaget til omdisponering av gartneriet til boligformål. Ikke bare vil dette innebære at 22 daa dyrket mark forsvinner, men det hevdes at det også kan føre til at det blir bygget hele 88 boenheter med den utnyttelsesgraden som kommuneplanen legger opp til. Dette er eksempel på utbygging som ikke bør skje. I tillegg kommer store jordbruksarealer som kanskje vil bli bygd ned i forbindelse med en Ringeriksbane Sør-løsning.

Ved valget i 2015 hadde MDG et forslag om å arbeide for en økolandsby i Ringerike. Det har vært initiativ om dette i Åsa, og det er et beslektet prosjekt på trappene i Haug. Prosjektet legger opp til parsell dyrking og vil kunne bidra til å skape et fint bomiljø. Lengre nede i veien (Båndtjernveien) er det nylig omdisponert 30 mål med jord til boligformål. Det bør være siste gang kommunen bygger ned dyrka jord av en slik størrelsesorden. Økogrend-prosjektet vil bidra positivt og etter hvert opparbeide jord på de små skrinne arealstubbene som er der i dag.

## **Ny løsning til stasjonsplassering og togforbindelse til Jevnaker og Oslo**

### **Innspillet bakgrunn**

Miljøpartiet De Grønne har kort fartstid i kommunepolitikken. Det gir oss den fordel at vi kan se ting med friske øyne. I tillegg har vi et perspektiv som setter natur- og miljøkonsekvenser først, der vi tenker bærekraftig slik ordet opprinnelig var ment, og helhetlig i tid og rom, utover kommunegrenser og fylkesgrenser. Ja vi tenker og sammenligner regionalt. Vi beslutter også ut fra nasjonale hensyn og tar internasjonale vernehensyn høyst alvorlig. Naturen kjenner ingen grenser.

### **Ny E16 Nymoen-Olum: Kjøproblematikk og generell trafikkflyt**

Også når det bygges, bør vi med dagens krav til bærekraftig utvikling, følge en slik prioritering. Det nye E16-prosjektet Nymoen-Olum har flere gode ringvirkninger for miljøet. For Ringeriksregionens del vil det avlaste for gjennomgangstrafikk gjennom Hønefoss sentrum ved at både Jevnakertrafikken og trafikk mot Hole/Oslo/Hokksund/Drammen og nordover vil ledes utenom. A- og B-alternativene gir raskest vei mot Jevnaker og vil nok føre til at flere kjører utenom Hønefoss sentrum enn om C-alternativene velges. Kjøproblemer i Hønefoss vil slik kunne avhjelpes bedre. Trafikken fra andre retninger vil ellers flyte bedre og komme raskere frem. Nordfra vil naturlig nok C-alternativet komme best ut.

Et annet kjøproblem, særlig knyttet til helgeutfart og reiser (fredagskø fra Oslo og søndagskø mot Oslo), vil kunne avhjelpes noe ved ny E16 Eggemoen-Nymoen. Problemene har vært der lenge, ikke minst knyttet til helgeutfarten, og prosjektet vil

kunne avlaste. Vi tenker da på at en god del bilister vil velge å kjøre mot Jevnaker etter den tidsinnsparingen som kommer fra ny E16 videre ovenfor Jevnaker. Alle dråper små: Det sterkt belastede Sandvika og derfra innover mot Oslo vil slik kunne avlastes.

Veien som her skal prosjekteres, og som jo viser noe så sjeldent som bortimot samfunnsøkonomisk lønnsomhet, burde bare av disse grunnene vært på vår nasjonale transportplan (NTP) som nettopp skal ha øye for slike overordnede forhold.

### **Mulighet for fellesprosjekt med jernbane**

MDG har gjort seg bemerket ved å kreve en utredning av en Ringeriksbane Nord-løsning. Vi har også stilt oss bak en foreløpig kartlegging, gjort i 2017 i samarbeid med Civitas og MiljøRett §112. Rapporten derfra *Ringeriksbanen over Jevnaker* knytter an til Gjøvikbanen og har en 13 km tunnel fra Grua/Harestua over til Jevnaker. Det prosjekteres her for dobbeltsporet trase, også med Bergenbanens forkortelse for øyet. Tidsbesparelsen blir tilsvarende som for en Ringeriksbane Syd over Sandvika. Men da sistnevnte har fått plass i NTP, har utredningen av den fått enorm oppmerksomhet, ikke minst i Ringeriksregionen. Gjøvikbanen og Stor-Oslo-Nord-satsingen har imidlertid kommet i skyggen.

Ringeriksbane Syd-utredningen har like fullt støtt på store utfordringer mht svært ustabil byggegrunn (Mælingen/Storelva), svært problematisk fjell (gjelder hele tunneltraseen under Krokskogen) og kinkig krysning av Kroksund (foruresningsproblematikk, problemer med massehåndtering og mulig konflikt med EUs vanndirektiv). Alt som er påvist, har prosjektmessige meromkostninger, kanskje i ti-milliardklassen og fordyrer et prosjekt som allerede i utgangspunktet har 11,5 mrd i negativ samfunnsnytte. Og da har vi ikke nevnt konsekvenser for ikke-prissatte verdier ved å krysse de internasjonalt vernede våtmarkene i Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem. Prosjektet er faktisk i ferd med å sette Norge på Ramsars liste over nasjoner som bryter konvensjonen. Dårlig reklame for Ringerike kommune, spør du oss.

Spørsmålet om et fellesprosjekt på deler av E16 og Ringeriksbanen Nord er derfor, gjennom det som har kommet frem om utsettelse, dyre løsninger for tunnelfremføring og broer og behov for ny Oslostunnel, nå sterkt aktualisert. Vi i MDG tenker da i første rekke på mulighetene for et fellesprosjekt med veistrekningen Nymoen-Olum frem til tilkoblingen over Randselva nær Kistefos. Et videre fellesprosjekt med ny dobbeltsporet Gjøvikbane til Oslo er en annen skål som ikke tas opp her. Men førstnevnte har store konsekvenser for kommunedelplanen.

### **Konsekvenser av ny E16 Nymoen-Olum**

Ringerike kommune har i sin innstilling gått inn for redusert C, noe som også er SVVs anbefaling. I kommunestyrebehandlingen foreslo MDG å gå for alternativ B, men mulighet for A. Vårt standpunkt er da influert av muligheten for å få til en samkjøring av vei og bane langs traseen, noe som ut fra kurvatur og linjeføring bare kan anbefales ved disse alternativene. Selvsagt er det også mulig å koble veg og bane sammen først på Eggemoen om C-alternativet velges.

Statens vegvesen peker på at både B og C kan oppnå samfunnsøkonomisk plusseffekt i en senere planfase. A har noe større minusnytte, antagelig på grunn av større anleggskostnader. En fellesløsning med bane via A eller B vil trolig kunne påvirke dette på en positiv måte.



For ikke-prissatte verdier er korridorene likeverdige – med ulike nyanser. Alternativ B er bedre enn A når det gjelder landskapsbilde og naturressurser, men dårligere enn A når det gjelder naturmangfold, nærmiljø og friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø. I en oppsummering er korridor B best mht landskapsbilde og naturressurser (før A, så C), A og B best mht nærmiljø, C best mht naturmangfold. Alternativ A og C er best mht kulturmiljø. Alternativ C har størst inngrep i dyrka mark.

### **Utdyping av innspillet med konklusjon**

Begrunnelsen for enten alternativ A eller B har vi allerede pekt på over. MDG har vært i kontakt med jernbaneekspertise som peker på mulig fremføring av en dobbeltsporet bane, innenfor kravet om 1, 25 % stigning, oppe fra Eggemoen ned over Nærstadmarka til kryssning av E16 rett nord for industriområdet ved Nymoen. Til sammenligning vil løsningen med fylling og en kort bro på Mælingen som BaneNor, i strid med egne prinsipper, går inn for, gi hele 2,0 % stigning! Ved Nord-løsningen videreføres banen parallelt med E16 til kryssning av Begna ved Molvald. Herfra føres dobbeltsporet til ny stasjon for Bergensbanen mellom Veksal og Veien, like nordvest for dagens E16. Prosjektet tar forresten langt mindre jord enn det Fellesprosjektets reguleringsplan fører til, og matjorden kan i motsetning til endringene i Prestmoen/Styggedalområdet reetableres. Også togparkering lar seg løse på områder, f.eks. på nedre Kilemoen, uten å ta matjord

Dagens stasjon beholdes og blir hovedstasjon for en Inter-City-linje som går over Jevnaker og så videre i ny tunnel mot Grua og Gjøvikbanen. Den vil klare seg godt med to spor langs dagens trase. Det blir påkobling og påstigning ved Veksal/Veien stasjon der IC-linjen fortsetter mot Jevnaker og Oslo på ny dobbeltsporet linje. De nordre delene av Hønefoss kan bruke dagens ene byspor og gå på IC-banen. IC-tog kan også starte i Nordre Hønefoss. Godstrafikken føres direkte videre utenom Hønefoss stasjon og byen. Gamlelinjen kan bli del av et veteranogspor mot Jevnaker. Nevnes bør også mulighet for en ringbaneløsning der retningen Tyristrand, Hokksund og Drammen kobles på. Det er i dag usikkert hvordan denne linjens fremtid blir om Fellesprosjektet realiseres. Med vår løsning går den lysere tider i møte.

Det er mange detaljer om ikke kan tas opp her. Til slutt vil vi nevne at på Eggemoen, om alternativet øst eller vest for flystripen velges, anbefales det å senke toglinjen, eventuelt i kulvert. Det gir fordeler for landskapsbildet og øvrig arealutnyttelse, men også lokalt uttak av bygningsmateriale. Også høydeforskjellen er tjent med en slik senket løsning. Det pekes også på muligheten av at toget føres under selve bilbroene – en spennende konstruksjon. Dette gjelder også bilbroen som er under planlegging ved kryssningen av Randselva. Etter å ha sett på saken står vi i dag nærmest et valg av A-alternativet. Men grundigere undersøkelser venter på den som kan vente.

Mvh Knut Arild Melbøe og Hilde Marie Steinhovden, MDG Ringerike-Hole

## **Ringerike Venstres bemerkning til Kommuneplanens arealdel 2018 – 2030, begrenset høring.**

### **Klekken Økogrend.**

Ringerike Venstre ønsker at Klekken Økogrend blir tatt inn igjen kommuneplanens arealdel.

Ringerike venstre skrev i høringsuttalelse, 9 september 2017, til arealplan for Ringerike om Klekken Økogrend:

- Østre Berg/Klekken Økogrend. Alternative og miljøriktige bygge- bo-og leveformer med fokus på miljø er en ønsket utvikling. Det faktum at store deler av arealet skal være felles tun med parseller for egen matproduksjon gjør at vi vil støtte viderebehandling av tiltaket.

Ringerike kommune skriver blant annet på sin nettside:

- Hønefoss skal framstå som en kompakt miljøby basert på bærekraftig utvikling

Ringerike Venstre mener Klekken Økogrend er miljøvennlig, bærekraftig og den er fremtidsrettet noe som også er viktig for Hønefoss.

Vi viser til at det allerede er gitt byggetillatelse til Nerbytunet som ligger i samme område. Dette mener Ringerike Venstre er et godt argument for at Klekken Økogrend blir tatt inn igjen i kommuneplanens arealdel.

28 juni 2018

Anette Coucheron  
Lokallagsleder  
Ringerike Venstre



Hans Bergan

Schjongsgt 8

3510 HØNEFOSS

Hønefoss, 28.6.2018

Ringerike kommune, Byplan

Pb 123

3502 HØNEFOSS



Dokid:  
18060863  
(17/3927-42)

Merknad til planarbeid og skatepark

#### MERKNAD TIL PLANARBEIDET OG SKATEPARK

Jeg var til stede på «folkemøtet» tidligere i måneden, men hadde ikke anledning på senere åpent planverksted. På folkemøtet var skatepark et tema, og siden jeg tidligere har sagt noe om dette, i forbindelse med planer for idrettsparken, kommer her en presisering fra min side:

I planen for idrettsparken var skateboardrampene planlagt rett inntil bebyggelsen. Det er uheldig og vil være til stor sjenanse for de nærmeste naboene, så det var en klar holdning fra beboerne i området mot dette.

Men parken er stor, og det bør kunne være plass til skateboard der. Ikke minst fordi skateboard nå har blitt en olympisk idrett, og som sådan hører sammen med annen idrett. I min tidligere uttalelse påviste jeg en lokalisering som ville forstyrre svært lite, men ikke minst: Skal man gjøre noen for skaterne bør man jo prøve å få til en hall. Med hall vil skaterne kunne drive sin aktivitet også på vinteren og i dårlig vær, og det bør man kunne skal det være en idrett. Og man vil da ha løst støy-problematikken en gang for alle.

Så altså: OK med skateboard i idrettsparken, bare ikke åpent anlegg rett opp i bebyggelsen.

Med hilsen

*Hans Bergan*



Ringerike kommune  
Postboks 123 Sentrum  
3502 Hønefoss

## **Ringerike kommune - Uttalelse til begrenset høring av kommuneplanens arealdel for perioden 2018 til 2030**

Vi viser til brev av 1. juni 2018 hvor det opplyses om at forslag til kommuneplanens arealdel er lagt ut til en begrenset høring.

Det går frem av oversendelsen at det er foreslått å legge inn en båndleggingssone i plankartet med tilhørende bestemmelser for fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 og for Hønefoss hvor det er startet opp arbeid med områderegulering. Disse endringene i plankart og bestemmelser medfører krav til en ny høring. Videre er bestemmelsene revidert og konsekvensutredning og ROS-analysen er endret.

Det er også foreslått å ta ut flere byggeområder i plankartet for å imøtekomme innsigelsene som ble fremmet til planforslaget ved 1. gangs høring.

Fylkesmannen har i brev av 5. september 2017 fremmet innsigelse til i alt 15 byggeområder med blant annet bakgrunn i nasjonale føringer for samordnet areal- og transportplanlegging og jordverninteresser.

Vi mener det er positivt at de fleste av disse områdene nå er foreslått tatt ut og tilbakeført til LNF-område.

Det er imidlertid tre områder som vi har fremmet innsigelse til som fortsatt er foreslått som nye boligområder. Dette er områdene B20 og B26 ved Haugsbygd og område B6 ved Trygstad.

Etter en samlet vurdering finner vi grunnlag for å trekke innsigelsene til disse tre områdene.

Dette er blant annet med bakgrunn i at Ringerike kommune har foreslått å ta ut boligområdet ved Klekken gartneri. Vi hadde en sterk faglig anbefaling ved forrige høring om å ta dette området ut av hensyn til jordvern og samordnet areal- og transportplanlegging.

Videre legger vi til grunn at byggeområde B6 og B26 er av liten størrelse hvor det er begrenset med muligheter for nye boenheter.

Vi vil fortsatt sterkt anbefale at område B20 ved Haugsbygd blir tatt ut og videreført som LNF-område. Her er potensialet for flere boenheter større. Området har en størrelse på ca. 45 daa. Selv om det er gangvei til Haugsbygd sentrum og busstilbud til Hønefoss, mener vi dette er et bilbasert område som ikke støtter opp under nasjonal politikk om å redusere klimagassutslippene og konsentrere utbyggingen for å bygge opp under målet om kompakte

byer og tettsteder. Utbygging her vil resultere i at tettstedet Haugsbygd blir utvidet i sørlig retning og at en større andel av den framtidige utbyggingen i kommunen blir lagt til Haugsbygd.

I vår høringsuttalelse hadde vi også en planfaglig forutsetning vedrørende manglende ivaretagelse på risiko- og sårbarhetsområdet. Vi ba om at dette ble rettet opp i tråd med plan- og bygningslovens krav til vurdering og ivaretagelse av sikkerhet mot flom, skred og annen naturfare.

I oversendelsen er det lagt ved en revidert konsekvensutredning med ROS-analyse for de nye byggeområdene. Videre er det gode bestemmelser for å følge dette videre opp der hvor det er avdekket fareområder. Vi mener dette er løst på en god måte.

Med forutsetning om at planen blir vedtatt slik den nå er foreslått har vi ikke lenger innsigelse til forslaget.

Vi viser til vår tidligere uttalelse av 5. september 2017 med faglige råd og anbefalinger for øvrige forhold i planforslaget.

Med hilsen

Eli Kristin Nordsiden  
avdelingsdirektør

Brede Kihle

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten underskrift*

Kopi til:

|                                                  |                 |      |          |
|--------------------------------------------------|-----------------|------|----------|
| Statens vegvesen region sør                      | Serviceboks 723 | 4808 | Arendal  |
| Buskerud fylkeskommune                           | Postboks 3563   | 3007 | Drammen  |
| Norges vassdrags- og energidirektorat Region Sør | Postboks 2124   | 3103 | Tønsberg |



Ringerike kommune  
Pb 123 sentrum  
3502 Hønefoss

Vår dato: 29.06.2018  
Deres dato: 01.06.2018

Vår referanse: 2017/14012-16  
Deres referanse:

Vår saksbehandler:  
Lars Hovland, tlf. 32 80 86 64

## Kommuneplanens arealdel revisjon 2017 - 2030 Ringerike kommune - begrenset høring og offentlig ettersyn

Det vises til brev av 1. juni 2018 hvor det opplyses om at forslag til kommuneplanens arealdel er lagt ut til en begrenset høring med høringsfrist 1. juli 2018.

Det går frem av saken at det er foreslått å legge inn en båndleggingssone i plankartet med tilhørende bestemmelser for fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 og for Hønefoss hvor det er startet opp arbeid med områderegulering. I tillegg til det, begrensede deler av planen båndleggingsoner, fremtidige sykkelveier, samt forslag til løsning av innsigelser.

Endringene i plankart og bestemmelser medfører krav til en ny høring. Konsekvensutredningen er revidert, og sendt ut etter at plandokumentene ble lagt ut på offentlig høring.

Forslaget til endringer har vært drøftet i planforum med Ringerike kommune 16.05.2018. I utgangspunktet skulle det også vært avholdt et planforumsmøte til for å gjennomgå reviderte og oppdaterte plandokumenter. Dette møtet ble avlyst på grunn av at Statens vegvesen ikke kunne stille på møtet. Utviklingsavdelingen beklager at det ikke var mulig å gjennomføre det planlagte møtet

### Innsigelse fra fylkeskommunen, automatisk fredede kulturminner.

Det er fremmet innsigelse til områdene B7 (boligområde Trygstad) på grunn av konflikt med automatisk fredet gravfelt og gravhaug, samt kulturmiljø med svært høy verneverdi. I kommunens saksutredning har rådmannen kommet fram til følgende:

*Området tilbakeføres i tråd med gjeldende kommuneplan.*

Videre fremmer fylkeskommunen innsigelse til område N2 (næringsområde ved jernbanen

Hensmoen) på grunn av konflikt med automatisk fredet fangstanlegg. I saksutredningen har rådmannen kommet fram til følgende: *De områdene i N2 som berører kulturminnet tilbakeføres i tråd med gjeldende kommuneplan.*

Fylkesutvalget fremmet innsigelse til opprinnelig planforslag på grunn av konflikt med automatisk fredete kulturminner i planlagt utbyggingsområde B7 og N2. Innsigelsen gikk ut på utilbørlig skjemming og direkte konflikt med automatisk fredet gravfelt i B7 og automatisk fredet fangstanlegg i N2. I vedtaket ble det gjort klart at innsigelsen ville kunne trekkes dersom våre anbefalinger ble møtt.

Saken ble diskutert i regionalt planforum den 16.05.2018. Der presiserte fylkeskommunen videre føringer for hvordan kommunen skal kunne imøtekomme innsigelsen.

Ringerike kommune har i begrenset høring trukket ut område B7 slik at det ikke lenger er i konflikt med gravfeltet. Fylkeskommunen mener da at hensynet til automatisk fredet gravfelt dermed er tilstrekkelig ivaretatt og vår innsigelse av 23.08.2017 kan derfor trekkes for dette området.

Når det gjelder område N2, ser vi at kommunen i sin e-post av 25.06.2018 ønsker å endre næringsarealet slik at det ikke lenger vil være i konflikt med de automatisk fredete kulturminneverdiene. Fylkeskommunen trekker innsigelsen til dette området under forutsetning av at plankartet rettes opp i tråd med forslag i e-post av 25.06.2018. Fylkeskommunen ber om bekreftelse på at dette vil bli gjort.

### **Merknader fra Kulturminnevern, nyere tids kulturminner**

Fylkeskommunen ser positivt på at Ringerike kommune har utarbeidet en egen temautredning om kulturmiljøer i forbindelse med planarbeidet. Dette er et godt kunnskapsgrunnlag for planarbeidet. Fylkeskommunen ser også positivt på at kommunen vil synliggjøre de verneverdige kulturmiljøene som er oppført i *Kulturminnekompasset: Regional plan for kulturminnevern i Buskerud 2017-2027* (vedtatt 27. april 2017) som hensynssoner i kommuneplanen. Kulturmiljøet *Kjerraten i Åsa* er ikke avmerket som hensynssone i kartet og vi ber kommunen om at det legges inn som hensynssone. Kulturmiljøet *Veien og Oppen* er lagt inn, men kommunen bør rette opp riktig SOSI-kode (H570 og H730) slik at ikke båndleggingssonen tar med areal som ikke fredet. Delområdet Oppen er ikke lagt inn som hensynssone i plankartet. Kulturmiljøet *Steinssletta-Norderhov* er lagt inn i plankartet som H570, men fylkeskommunen ber kommunen se til at avmerkingen følger avgrensningen i den regionale planen.

Riksantikvaren og fylkeskommunen ga innspill til formulering av bestemmelser om fredete bygninger og listeførte kirker i høringsuttalelsen i den forrige høringen. Disse forslagene er vedlagt dette brevet. Vi ber kommunen vurdere å ta disse formuleringene inn for å synliggjøre kulturminner av nasjonal verdi bedre i kommuneplanen. Vi ser av de reviderte planbestemmelsene, at retningslinjene til hensynssone c) bevaring av kulturmiljø (H570) er justert. Vi har ingen merknader til formuleringene, men savner retningslinjer som er mer

spesifikke når det gjelder tiltak på bygninger med verneverdi. Vi ber kommunen vurdere om noen av retningslinjene fra forrige høring bør tas inn igjen.

Med vennlig hilsen

Håvard Hoftun  
fagleder arkeologi

Lars Hovland  
rådgiver arkeologi

*Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur*

Vedlegg:

- 1 Vedlegg om nyere tids kulturminner Ringerike- utdyping til saksfremlegg

Kopi til:

|                             |                 |      |         |
|-----------------------------|-----------------|------|---------|
| Fylkesmannen i Buskerud     | Postboks 1604   | 3007 | DRAMMEN |
| Statens vegvesen Region Sør | Serviceboks 723 | 4808 | ARENDAL |

Ringerike kommune  
Postboks 123 Sentrum  
3502 HØNEFOSS

**Dato:** 02.07.2018  
**Saksref:** 201805464-2  
**Deres ref.:** 17/3927-15  
**Side:** 1 / 1

**Vår saksbehandler:** Knut Oddvar Stene  
**Telefon:**  
**Mobil:** +47 40870400  
**E-post:** Knut.Oddvar.Stene@banenor.no

## **Ringerike kommune - Merknad til kommuneplanens arealdel 2018- 2030 - Begrenset høring og offentlig ettersyn.**

Viser til mottatt varsel om begrenset høring og offentlig ettersyn.

Det fremgår av saksdokumentene at endringene består av 5 nye høringstemaer, hvorav et av dem er nye båndleggingssoner i plankartet for ny E16 og Ringeriksbanen. Tilhørende bestemmelser fastsetter at det i båndleggingssonene ikke tillates tiltak som kan vanskeliggjøre formålet med båndleggingen og at aktuell myndighet skal gi sitt samtykke før tiltak kan settes i verk. Dette som et virkemiddel for å oppnå en raskest mulig utbygging av ny E16 og Ringeriksbanen.

Bane NOR har følgelig ingen merknader til endringene.

Med vennlig hilsen

Peder Oluf Vold  
fung. seksjonsleder  
Planavdelingen, Forvaltning og  
samfunnskontakt

Knut Oddvar Stene  
utreder og planlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur



**Direktoratet for mineralforvaltning**  
med Bergmesteren for Svalbard

Ringerike kommune  
Postboks 123 Sentrum  
3502 HØNEFOSS

Dato: 27.06.2018  
Vår ref: 13/00302-11  
Deres ref: 17/3927-15

## Uttalelse til begrenset høring og offentlig ettersyn av kommuneplanens arealdel 2018–2030 for Ringerike kommune

Leiv Erikssons vei 39  
Postboks 3021 Lade  
N-7441 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00  
E-POST [mail@dirmin.no](mailto:mail@dirmin.no)  
WEB [www.dirmin.no](http://www.dirmin.no)

GIRO 7694.05.05883  
SWIFT DNBANOKK  
IBAN NO5376940505883  
ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR  
TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 1. juni 2018.

### Viktige føringer for mineralressurser i planarbeidet

I Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging vedtatt ved kongelig resolusjon 12. juni 2015, heter det at Norge har store mineralressurser som det moderne samfunnet har behov for og utvinning kan gi grunnlag for verdiskaping. Den regionale og kommunale arealplanleggingen er viktig for å sikre tilgjengelighet til gode mineralforekomster i fremtiden, og for å ivareta andre miljø- og samfunnshensyn.

Regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging:

- Fylkeskommunene og kommunene sikrer tilgjengelighet til gode mineralforekomster for mulig utvinning, avveid mot miljøhensyn og andre samfunnsinteresser. Behovet for og tilgangen på byggeråstoffer ses i en regional sammenheng.

### Om planen

Ringerike har lagt ut kommuneplanen til begrenset høring. Punktene som høres angår blant annet båndleggingssone for ny E16 og Ringeriksbane, reviderte bestemmelser og oppdatert konsekvensutredning (KU) for nye utbyggingsområder. KU omfatter fle re nye områder og utvidelse av eksisterende områder for råstoffutvinning.

### Uttalelse til planen

DMF har gått igjennom de nye områdene med forslag til arealbruksendringer. Planforslaget inneholder forslag til utvidelse av flere masseuttak, blant annet på Hensmoen og Kilemoen, som er grusforekomster med nasjonal betydning som ressurser. Forekomster med mineralske ressurser med nasjonal eller vesentlig regional betydning som ressurser skal ivaretas i plan, i følge de nasjonale forventningene. For å påse at det ikke planlegges tiltak innenfor de viktigste forekomstene kan det eksempelvis benyttes hensynssoner i tråd med plan- og bygningslovens § 11-8 ledd c).

DMF anbefaler også at kommunen tar inn mineralressurser som eget tema i konsekvensutredningen til kommuneplanen. Dette vil kunne bidra til å sikre at nye områder til andre formål enn uttak av masser kan klareres mot eventuelle kjente forekomster med mineralske ressurser.





### **Merknader til bestemmelsene**

Etablering og utvidelse av masseuttak er omtalt i bestemmelsene §6.7. DMF er positiv til at det stilles krav om reguleringsplan for nye og utvidelse av eksisterende uttak av mineralressurser. Bestemmelsen sier også at volum skal angis ved kotehøyde. DMF mener at regulering av kotehøyde kan medføre en begrensning for optimal ressursutnyttelse. Dersom masseuttak og masseinntak blir sett i sammenheng, kan kotehøyder for uttak være en begrensende faktor for muligheten til å ta i mot masser. Det bør derfor vurderes en formulering som i større grad legger opp til både en hensiktsmessig utnyttelse av ressursene og samtidig legger til rette for inntak der det er aktuelt.

I bestemmelsene § 12.1.1 og § 12.1.2 legges det føringer som skal hindre forurensing av drikkevann. DMF forventer at det er gjort en vurdering av mulighetene knyttet til utnyttelsene av ressursene som blir lagt under hensynssoenen. Nord på Kilemoen har det tidligere vært tatt ut masser fra Støen grustak. Kilemoens betydning som ressurs tilser at eventuelle føringer som hindrer utnyttelse må begrunnes. DMF anbefaler derfor at bestemmelsene formuleres slik at det tas høyde for at det kan finnes kunnskapsgrunnlag som muliggjør samtidig utnyttelse av grunnvann og grusressurser.

### **Merknader til nye områder i plan**

#### Hensmoen

DMF mener utvidelsen av uttaket nord på Hensmoen er i tråd med de nasjonale forventningene til planleggingen og er en forutsetning for å eventuelt utnytte arealene til andre formål på sikt. Det er allerede åpnet uttak også i denne delen av forekomsten, og det vil være fordelaktig å videreutvikle dette uttaket framfor å åpne nye uttak andre steder. Ressursene på Hensmoen er omtalt i Norges geologiske undersøkelses (NGU) ressursdatabase til å ha velegnete masser til veg- og betongformål.

#### Kilemoen

De sørlige delene av Kilemoen er allerede satt av til område for masseuttak, og DMF registrerer at kommunen ønsker å verne grunnvannsforekomsten nord på Kilemoen. Vi forventer at kommunen har gjort en vurdering av mulighetene for å utnytte ressursene i området samtidig som det tas ut grunnvann. Reguleringsprosessen knyttet til klausuleringssonene og Støen masseuttak på Kilemoen har vært omfattende utredet i flere omganger, blant annet i *Klasuleringsplan for Ringerike vannverk Kilemoen*, utarbeidet av Asplan Viak. DMF forutsetter at begrunnelsene for prioriteringene innenfor forekomstområdet til Kilemoen også tar hensyn til ressursene med nasjonal betydning.

#### Djupdalsmoen

Utvidelsen av uttaket fra pukkforekomsten ved Djupdalsmoen er etter DMFs oppfatning i tråd med de nasjonale forventningene. De sørøstlige delene av området avsatt i plan berører grusforekomsten Djupdalsmoen, de nordvestlige delene pukkforekomsten Djupdalsmoen steinbrudd. Forekomstene har lokal betydning som byggeråstoffressurser. Det nye området går også betydelig ut over registrert forekomst. Utvidelsen mot vest bør bygge på at det finnes noe kunnskap om berggrunnen, med estimer for volum og egnethet for massene som skal tas ut. DMF legger til grunn at det er også foretatt noen strategiske vurderinger for hvordan uttaket skal utformes mot omliggende områder og over hvor lang tid uttaket skal foregå. Det er søkt om driftskonseksjon for uttaket.



### Prestemoen

Det er foreslått å sette av en stor del av forekomsten Prestmoen til område for råstoffutvinning. Kommunen har vurdert at kun eksisterende uttaksområde skal settes av i planen. Forekomsten har lokal betydning som ressurs. Det vil være uheldig om det legges større begrensninger i muligheten for en effektiv utnyttelse av ressursene på Prestemoen. Dersom kommunen vil tillate fortsatt drift av uttak på Prestemoen bør det åpnes for en viss utvidelse av dette uttaket i stedet for at massene som utnyttes må komme fra andre steder. Avveininger knyttet til ny E16, Ringeriksbanen og andre tilstøtende arealinteresser må det tas hensyn til, men muligheten for en optimal utnyttelse av ressursene og hensiktsmessig drift av uttaket bør også være en del av denne vurderingen. Uttaket har fått vedtatt konsesjon etter mineralloven.

### Område for råstoffutvinning – Nes i Ådal

Et eldre masseuttak, ukjent for DMF, er foreslått gjenopptatt og utvidet for framtidig drift. Uttaket ligger, av det vi kan finne på kart og flybilder, innenfor grusforekomsten Maurland som NGU har registrert med lokal betydning som ressurs. Området som skal settes av til råstoffutvinning bør sees i sammenheng med den registrerte forekomsten og avgrenses med tanke på område det har vært drevet uttak i tidligere og med eventuelle utvidelsesmuligheter. DMF minner om krav om driftskonsesjon etter mineralloven.

### Øvrige områder

Flere nye områder i planen berører kjente grusforekomster som NGU har vurdert til å ha liten lokal betydning som ressurser. Dette gjelder:

- Fritidsbebyggelse Lunde – grusforekomst Lunde.
- Næringsområde Ringmoen – grusforekomst Ringmoen.
- Boligbebyggelse Trygstadveien – grusforekomst Tandbergmo
- Næringsområde Buttingsrud camping – grusforekomst Buttingsrud.

Selv om forekomstene er vurdert til å ha mindre betydning som ressurser i dagens situasjon, bør kommunen foreta en vurdering av behovet for disse ressursene i framtida. Dersom ressursene bygges ned blir ressursene utilgjengelig i overskuelig framtid. Det bør også vurderes om noen av de avsatte områdene utløser behov for uttak av noe av ressursene for tilrettelegging av tiltakene. Da kan massene enten komme til nytte ved bruk i nye tiltak eller ved at de tas ut og benyttes andre steder.

Boligbebyggelse Ask sentrum berører undersøkelsesrettigheten «Ringerike 10». Se <https://minit.dirmin.no/kart/> for informasjon om bergrettigheter og rettighetshaver.

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad  
seksjonsleder

Lars Libach  
rådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*  
Saksbehandler: Lars Libach



Mottakere:

Ringerike kommune

Postboks 123 Sentrum

3502 HØNEFOSS

Kopi til:

Fylkesmannen i Buskerud

Postboks 1604

3007 DRAMMEN



Norges  
vassdrags- og  
energidirektorat

MOTTATT - 5 JULI 2018

Ringerike kommune  
Postboks 123 Sentrum  
3502 HØNEFOSS

NVEs uttalelse - trekking av innsigelse.

Dokid:  
18061496  
(17/3927-48)



Vår dato: 05.07.2018  
Vår ref.: 201302299-21  
Arkiv: 323  
Deres dato: 01.06.2018  
Deres ref.: 17/3927-15

Saksbehandler:  
Heidi Mathea Henriksen  
22959759/hmh@nve.no

## **NVEs uttalelse - trekking av innsigelse - Begrenset høring og offentlig ettersyn - Kommuneplanens arealdel 2018-2030 - Ringerike kommune**

**NVE trekker innsigelsen til kommuneplanen for Ringerike kommune. Samtidig gir vi kommunen et sterkt faglig råd om å innarbeide de nye kvikkleiresonene som er fremkommet i forbindelse med Ringeriksbanen og E16 prosjektet inn i plankartet og bestemmelsene.**

Vi viser til brev av 01.06.2018 med begrenset høring og offentlig ettersyn av kommuneplanens arealdel for Ringerike kommune. Vi viser også til vårt brev av 23.08.2017 der vi hadde innsigelse til kommuneplanen fordi fare for flom og skred ikke var godt nok vurdert og ivaretatt i planen. I saksfremlegget er det tydeliggjort at kommunen har imøtekommet våre innsigelser.

Innsigelsen og merknadene var særlig knyttet opp mot vurderinger av fare i konsekvensutredningen og ROS-analysen. Det var uklart hvilket grunnlag vurderingene var gjort på og det var videre flere områder der det var kjent potensiell fare som ikke var vurdert.

I planen som ligger ute til offentlig ettersyn er konsekvensutredning og ROS-analysene forbedret. Det går nå frem hvilket grunnlag vurderingene er gjort på, og faren som eventuelt er tilstede er beskrevet. Slik KU og ROS-analysen nå fremstår gir den et godt grunnlag for å videre planarbeid og byggesak.

Det er positivt at kommunen nå har tegnet inn hensynssoner for skredfare i bratt terreng og tilknyttet bestemmelser med krav om redegjørelse for nødvendige sikringstiltak i tråd med TEK17 §7-3.

Bestemmelsene som omhandler naturfare er nå delt i en generell del og bestemmelser til de enkelte hensynssonene. Med dette har kommunen fått et godt verktøy til å sikre at fare for flom, erosjon og skred blir utredet og ivaretatt i videre planbehandling og i byggesak.

**NVE har ikke lenger grunnlag for innsigelse til kommuneplanen for Ringerike.**

### *Nye kvikkleiresoner*

I forbindelse med prosjektet Ringeriksbanen – E16 fra Sandvika til Hønefoss er det kartlagt flere nye kvikkleiresoner i Ringerike. Vi ser at denne informasjonen har kommet sent i forhold til arbeidet med kommuneplanen og at kommunen derfor ikke har fått dette med i planen. Ringerike kommune hadde en pressemelding angående de nye kvikkleiresonene tidligere i vår. I denne pressemeldingen går det frem at

E-post: [nve@nve.no](mailto:nve@nve.no), Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 09575, Internett: [www.nve.no](http://www.nve.no)

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor  
Middelthunsgate 29  
Postboks 5091, Majorstuen  
0301 OSLO

Region Midt-Norge  
Abels gate 9  
7030 TRONDHEIM

Region Nord  
Kongens gate 14-18  
8514 NARVIK

Region Sør  
Anton Jenssensgate 7  
Postboks 2124  
3103 TØNSBERG

Region Vest  
Nausdalsvegen. 1B  
6800 FØRDE

Region Øst  
Vangsveien 73  
Postboks 4223  
2307 HAMAR



Ringerike kommune vil bruke denne informasjonen i det videre planarbeidet. NVE mener det derfor er viktig å få sonene inn i kommuneplankartet som hensynssoner slik at det blir tydelig hvor disse sonene er og videre hvilke føringer og hensyn må tas i slike områder. **NVE gir Ringerike kommune et sterkt faglig råd om å tegne også de nye kvikkleiresonene inn i plankartet som hensynssoner og tilknytte bestemmelser om videre utredning og krav til sikkerhet til disse.**

Med hilsen

Anne Cathrine Sverdrup  
regionsjef

Heidi Mathea Henriksen  
senioringeniør

*Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.*

Vedlegg:

Kopi til:

Fylkesmannen i Buskerud



## Statens vegvesen

Ringerike kommune  
Postboks 123 Sentrum  
3502 HØNEFOSS

Behandlende enhet:  
Region sør

Saksbehandler/telefon:  
Wenche Bjertnes / 97073803

Vår referanse:  
17/71830-10

Deres referanse:

Vår dato:  
29.06.2018

### Kommuneplanens arealdel 2018– 2030 – Begrenset høring og offentlig ettersyn

Vi viser til brev vårt brev av 22.08.2017 vedlagt samordningsbrevet fra Fylkesmannen datert 08.09.2017. Nytt planforslag, registrert inn hos oss 04.06.2018, er sendt oss til ny høring med frist 01.07.2018. Saksbehandler hos SVV har pr mail mottatt en revidert KU. Mailen er mottatt 18.06.2018. Vi har hatt begrenset med tid til å vurdere dette nye forslaget innenfor høringsfristen. Men vurderer det slik at denne ikke endrer våre merknader eller holdninger til nytt planforslag.

Vi viser til brev fra Kommunene datert 20.12.2017. Det har vært gjennomført møte mellom Kommunen og Vegvesenet, samt regionalt planforumsmøte om planforslaget og innsigelsene våre. Vi oppfatter at det fortsatt er spørsmål knyttet til våre innsigelser og grunnlaget for dem. Vi har derfor valgt å gi en mer omfattende tilbakemelding enn vi normalt gjør.

Nedenfor følger våre merknader til det nye planforslaget.

#### *Konsekvensutredningen*

Sitat fra kapittel 2.1.2 planforslagets KU: *«Planforslaget med konsekvensutredning skal være tilpasset plannivået, være beslutningsrelevant og basere seg på foreliggende kunnskap. I tråd med forskrift om konsekvensutredning skal planer som har vesentlig virkning konsekvensutredes, og dermed er det også planforslagets vesentlige konsekvenser som skal utredes. Kommuneplanens arealdel har ikke til hensikt å beskrive konkrete løsninger for detaljutforming og effektene av disse.*

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region sør  
Postboks 723 Stoa  
4808 ARENDAL

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost-sor@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Tollbugata 2  
3044 DRAMMEN

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø

*Drøftinger av konsekvenser av forslag til endra arealbruk er gjort med utgangspunkt i relevante nasjonale retningslinjer, fylkesplaner, samt kommuneplanens arealdel.»*

Vårt grunnlag for vurdering av kommuneplanen er blant annet: Vegloven, Vegnormalene er førende for all veg-utforming, Fylkesdelplan for byggegrenser og avkjørsler gir føringer om policy for hvordan man kan forvente holdninger til nye eller økt bruk av eksisterende adkomster og kryss. Videre vises det til Nasjonal transportplan, Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg, Nasjonal gå-strategi, Nasjonal sykkelstrategi, nasjonalt mål om økt andel av andre transportformer enn privatbil. 0-visjonen om at ingen skal bli drept eller alvorlig skadet i trafikken gjelder fortsatt. Alvorlige ulykker på vegnettet har store kostnadmessige og personlige konsekvenser som det er en målsetting å unngå eller begrense. Vi kan ikke se at dette er vist tilstrekkelig oppmerksomhet.

Vi viser til §7 i forskrift om konsekvensutredning for planer etter PBL:

*«Konsekvensutredningen skal tilpasses plannivået og være relevant for de beslutninger som skal tas. Konsekvensutredningen skal ta utgangspunkt i foreliggende kunnskap og nødvendig oppdatering av denne. Der hvor slik kunnskap ikke foreligger om viktige forhold skal det i nødvendig grad innhentes ny kunnskap. Konsekvensutredningen, herunder feltundersøkelser, skal gjennomføres i henhold til anerkjent metodikk og utføres av personer med relevant faglig kompetanse.*

*Konsekvensutredningen skal redegjøre for vurderte alternativer, og i nødvendig grad omfatte utredning av relevante og realistiske alternativer, herunder alternativ lokalisering. Anbefalt alternativ skal begrunnes.*

*Det skal redegjøres for undersøkelser eller tiltak som kan iverksettes for å tilpasse planen til omgivelsene, for avbøte skader eller ulemper og for å overvåke og klargjøre faktiske virkninger av planen.»* (vår utheving)

Vi viser videre til T-1493 veileder konsekvensutredninger kommuneplanens arealdel:

- pkt. 3.4 Krav til dokumentasjon ved forslag om ny utbygging.
- pkt. 4.2 virkninger av eksisterende arealbruk og forhold utenfor kan også være nødvendig å inkludere i utredningen.
- pkt. 4.3 krav til kunnskapsgrunnlag.
- pkt. 5.1 Metode for konsekvensutredning av planens enkeltområder, samt
- pkt. 5.2.1 Samlede virkninger etter arealformål.

For vårt fagområde betyr dette blant annet:

- Konsekvenser for kryss og eventuelle tiltak på vegnettet for å tilpasse dette til trafiksikker bruk må identifiseres og inngå i planen. Behov for vegstandardendring, hvilke vegstandard og utforming som i tilfelle skal velges. Hvilken utforming av kryss og avstand mellom kryss. Kollektiv, gående og syklende skal i større grad ta trafikkøkning. Hvilke trafiksikre løsninger

og utforminger skal ivareta disse i hele planområdet og mellom destinasjoner ellers i kommunen. Virkninger for støy i ny situasjon med nytt lokalt vegnett.

- Trafikkbelastning og konsekvenser/tiltak må utredes, dokumenteres og sikres gjennomført i planforslaget. Eventuelle nye kryss/adkomster må utredes, dokumenteres, lokaliseres og vises i plankartet.
- Med pålasting av lokaltrafikk til/fra utbyggingsområder og jernbanestasjon eller kollektivterminal må det dokumenteres at vegkrysset har kapasitet til den arealutvikling som det legges opp til i planforslaget. Alternativt må nytt kryss/adkomstpunkt med ny adkomstvei lokaliseres og vises i plankartet, eventuelt i eget vedlegg.
- Trafikale konsekvenser må utredes med bakgrunn i maks potensiale for utbygging, og tiltak i vegnettet må vurderes med bakgrunn i dette. Vegstandard og vegutforming for planens utbyggingspotensiale må bestemmes nå og arealer settes av til utvikling/utbedringer. Eventuell etappevis utvikling av vegnettet og utbyggingsområdene må bestemmes med rekkefølgekrav.
- Trafikksikker skoleveg/fritidsaktiviteter/sentrum, tilrettelegging for kollektivbetjening og sykkelveger – er dette tilstrekkelig ivaretatt.

Innspillene om nye utbyggingsområder er av kommunen vurdert etter temaer omtalt i skjema under kapittel 2.1.1 Konsekvensutredning. Konsekvensene er inndelt i tre, Liten/ingen negativ konsekvens, Middels negativ konsekvens og Stor negativ konsekvens. Våre temaer finnes igjen under «Teknisk og sosial infrastruktur» under fanen SOS. Ved vurdering av enkelte av utbyggingsområdene er våre temaer av og til omtalt under Folkehelse/bomiljø etc. og «Teknisk og sosial infrastruktur. Trafikksituasjon.» I forklaring til metodikk omtales at kriterier for:

- Grønt (liten eller ingen negativ konsekvens) er «*Lite trafikk (>4000ÅDT (menes <4000?)), god sikkerhet for alle trafikanter – for eksempel godt G/S-veinett, oversiktlige kryss, god veistandard, ingen ulykker.*»
- Gult (middels negativ konsekvens) er: «*Middels trafikk (4000–6000ÅDT), akseptabel sikkerhet for biler og myke trafikanter – for eksempel god vegstandard, G/S-veg, få ulykker.*»
- Rødt (stor negativ konsekvens): «*Høy (6000–12000ÅDT) eller svært høy (<12000ÅDT, (menes >12000?)) trafikk kombinert med lite sikkerhet – for eksempel smale veier, farlige kryss, ulykkes-strekning, mangel på G/S-veg.*»

Når det gjelder vegstandard er denne i vegnormalene knyttet opp mot funksjon og ÅDT. Eksisterende vegnett er generelt i liten grad i samsvar med vegnormalenes krav og kan variere veldig. Vår policy for nye adkomster/kryss i riks- og fylkesvegnettet og påkoblingspunktet for nye adkomster eller økt bruk av eksisterende adkomster/kryss er nedfelt i «Fylkesdelsplan for byggegrenser og avkjørsler». For nye, og økt bruk av eksisterende adkomster, er friskt og stigning på hovedveg og sideveg viktige parametere. For økt bruk av eksisterende adkomst er det avgjørende at den har en utforming tilpasset ny trafikk. Hvis ikke er det behov for enten å flytte adkomsten slik at utbedringer kan gjennomføres, eller gjøre utbedringer av adkomsten/krysset i eksisterende beliggenhet



såfremt det er tilstrekkelig med arealer til dette. Konsekvenser for bygging av ny adkomstveg er viktig å få fram av hensyn til forutsigbarhet for utbygger og naboer/andre berørte. Dette er ett manglende kriterium som ikke er vurdert i KU, men som er avgjørende for vår holdning til nye utbyggingsområder.

Når vi går igjennom KU, og vurderingene som er gjort, finner vi blant annet at manglende G/S-veg i flere tilfeller er vurdert til å være liten/ingen negativ konsekvens eller middels negativ konsekvens. Skoleveg er ikke et kriterium til vurdering i planforslagets KU. Når det gjelder krav om G/S-veg er det ikke en absolutt ÅDT-grense. Veldig lav ÅDT kan likevel gi behov for G/S-veg. Videre ser vi at manglende G/S-veg er gitt grønt eller gult, altså liten eller ingen konsekvens eller middels negativ konsekvens flere steder. I utgangspunktet mener vi at manglende G/S-veg må gi rødt (stor negativ konsekvens), spesielt hvis dette er skoleveg eller viktig forbindelse til fritidsaktiviteter/sentrumsområder og det må knyttes tydelige rekkefølgebestemmelser til at dette må være gjennomført før områdene kan bygges ut.

Tilrettelegging for kollektivbetjening er ikke nevnt i KU.

Videre er det opplyst at utredning av konsekvenser og avbøtende tiltak overlates til neste planfase – reguleringsplan. Å overlate konsekvensutredning til reguleringsplanfase er ikke i tråd med forskrift og veileder for konsekvensutredninger.

### *Planbestemmelsene*

Planbestemmelsene må sikre at tiltak som bøter på konsekvenser som avdekkes i KU gjennomføres. Vi viser til forskrift om konsekvensutredninger for planer etter PBL §1 *«formålet med bestemmelsene om KU er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer, og når det tas stilling til om, og på hvilke vilkår, planer kan gjennomføres.»* Viser videre til §10 i forskrift om KU for planer etter PBL *«Planmyndigheten skal fastsette vilkår for å klargjøre, overvåke og avbøte vesentlige negative virkninger av planen for miljø og samfunn...Slike vilkår skal gis som bestemmelser.»* (vår utheving)

Statens vegvesen ser i planforslaget etter blant annet følgende:

- Planbestemmelser som sikrer nødvendige tiltak i vegnettet:
  - Inngår dette som en del av planforslaget.
  - Hvis rekkefølgebestemmelser som sikrer tiltak i det offentlige vegnettet er innarbeidet i planforslaget vurderer vi om bestemmelser har nødvendig grad av detaljering.

Flere konkrete rekkefølgebestemmelser i gjeldende plan er ikke videreført i nytt planforslag. Det er ikke gitt opplysninger hva status er for tiltakene i gjeldende rekkefølgebestemmelser. Er de gjennomført og således ikke aktuelle? Eller er de ment å være erstattet med nye generelle §4 Rekkefølgebestemmelse og §5.10 Gang- og sykkelvei i planforslaget? En slik

generell rekkefølgebestemmelse er i utgangspunktet ikke tilstrekkelig for våre temaer da konsekvenser overlates til reguleringsplanfase. Vegnettet og trafikksystemet er ett system der en må se utbyggingsområder i sammenheng. Det kan kun gjøres i kommuneplan. Samme avbøtende tiltak kan være nødvendig for å kunne bygge ut flere av områdene. Likeledes er det områder som ikke inngår i kommuneplanen, der tiltak for å kunne gjennomføre ligger innenfor kommuneplanens områder og burde vært sett i sammenheng med øvrig ønsket utbygging. Dette gjelder blant annet, Krakstadmarka, Ådalsfjella og utbygging av områder som benytter krysset til Vestre Ådal fra E16. Bestemmelsene til det nye planforslaget er utformet slik at det bare skal vurderes å stille rekkefølgekrav. Det er altså egentlig ikke et rekkefølgekrav om at forholdene skal være i orden før man kan bygge ut. §4 omhandler kun boligområder. §5.10 gjelder for alle plansaker for nye utbyggingsområder. Det er henvist til et overordnet sykkelvegnett, men vi kan ikke finne dette i planforslaget. Vår oppfatning er at rekkefølgebestemmelsene må gjelde for all utbygging, også i LNF-områder. Rekkefølgebestemmelsen må være så konkrete at det er forutsigbart hva som stilles av krav til tiltak til utbygger i reguleringsplanfase. Når det henvises til for eksempel overordnet sykkelvegnett må dette framgå av planen hva det er. Detaljering av tiltakene kan overlates til reguleringsplanfase. Det vises for øvrig også til kommentarer ovenfor i avsnittet om kapittel 2.1.2

### *Plankart*

I plankartet ser vi etter om følgende er medtatt;

- Eventuelle alternativer for planlagte vegomlegginger eller nye veger.
- Adkomstveier og punkt for adkomstlokalisering må vises for nye utbyggingsområder. Nødvendig areal til etablering må være avsatt.
  - På kommuneplan-nivå kreves at punktet for tilkobling til overordnet vegnett avklares og adkomstveg vises i plankartet som orientering til eventuelle utbyggere og naboer/interessenter som berøres, nærmere detaljer om kryss/adkomstutforming avklares i senere områderegulering/detaljregulering.
- Adkomstveier og punkt for adkomst/kryss til offentlig veg fra ny utbygging i LNF-spredt må vises.
  - Kommuneplan må dokumentere at adkomsten ikke er i strid med gjeldende krav i vegnormalene. Detaljert utforming avklares ved søknad om ny adkomst/endring av adkomstløyve etter vegloven.
- Sammenhengende gang- og sykkelveger – skoleveg – eksisterende og nye. Nødvendige arealer må være avsatt i plankartet.
- Støysoner for riks- og fylkesvegene Må vises i plankartet.
- Kollektivruter, holdeplasser må vises i plankartet og nødvendige arealer være avsatt til å utvikle eksisterende eller nye.
- Byggegrense til offentlig veg må vises hvis annet enn veglovens bestemmelser skal gjelde. Avvik fra vegloven må dokumenteres.
- Byggegrensesonen skal vises som skjermingsareal (grøntareal, vegetasjonsbelte).

Vi har ikke tatt stilling til de ulike utbyggingsområdene begrunnet i våre merknader ovenfor til manglende KU for vårt fagområde.

### *Konklusjon*

Vi viser til ovenstående merknader. Vi kan ikke se at det nye planforslaget imøtekommer vårt behov for dokumentasjon/vurderinger. Det er Kommunen som er forslagsstiller og utredningsansvarlig. Selv om det i nytt KU-forslag, oversendt 18/6/2018 i høringsperioden, nå er oppgitt noe mer ÅDT-tall og pekt på noen tiltak som kan være nødvendig, er det likevel mangler som gjør at vi må opprettholde innsigelsen begrunnet i manglende KU og manglende rekkefølgebestemmelser om gjennomføring av tiltak før utbygging kan skje. Vi har gått igjennom plankartet og viser til merknader ovenfor. Nødvendige opplysninger i plankartet om blant annet adkomstveier.

Vi viser også til tidligere uttale i forbindelse med første gangs offentlig ettersyn. Begrunnet i manglende KU tar vi ikke stilling til de ulike utbyggingsområdene. Vi må forutsette ny uttale før kommunal egengodkjenning av planen.

Vegavdeling Buskerud  
Med hilsen

Rolf-Helge Grønås  
avdelingsdirektør

Anders Olav Hagerup  
seksjonsleder

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Kopi  
Buskerud fylkeskommune, Postboks 3563, 3007 DRAMMEN  
Fylkesmannen i Buskerud, Postboks 1604, 3007 DRAMMEN

**Fra:** Tove Frøvoll Thoresen [tt832@kirken.no]

**Til:** Katrine Kammerud [Katrine.Kammerud@ringerike.kommune.no]

**Kopi:** Tunsberg-bdr [tunsberg.bdr@kirken.no]; Kirkeverge [kirkeverge@ringerike.kommune.no]

**Sendt:** 16.07.2018 15:36:07

**Emne:** Ringerike kommune - Kommuneplanens arealdel - begrenset høring

**Vedlegg:** image001.jpg

Hei!

Viser til telefonsamtale.

Ut fra våre tidligere tilbakemeldinger og de innlagte endringene du signaliserte, kan vi ikke se at de kirkelige interessene berøres på en slik måte at vi kommer med innspill til denne delen av arealplanen.

Vi ber om at korrekt adresse legges inn på saken/registeret. Postmottak: [tunsberg.bdr@kirken.no](mailto:tunsberg.bdr@kirken.no) Organisasjonsnummer: 818 066 872. Postadresse: Tunsberg bispedømme, postboks 10 Kaldnes, 3119 Tønsberg.

Med vennlig hilsen

**Tove Frøvoll Thoresen**

Administrasjonssjef

Tunsberg bispedømme

[www.kirken.no/tunsberg](http://www.kirken.no/tunsberg)

Telefon: 33354300 / -321

**From:** Katrine Kammerud [mailto:Katrine.Kammerud@ringerike.kommune.no]

**Sent:** Monday, June 25, 2018 2:30 PM

**To:** Tunsberg-bdr <tunsberg.bdr@kirken.no>

**Subject:** Ringerike kommune - Kommuneplanens arealdel - begrenset høring

Hei, dette varselet ble sendt ut 1. juni, men kom i retur da den ble sendt til ugyldig adresse. Den ble sendt til samme adresse forrige høring. **Høringsfristen er 1. juli.** Hvis dere har behov for utvidet høringsfrist, hører vi fra dere.

**Merk! Det er kun innspill til de foreslåtte endringene som vil bli vurdert i denne høringsrunden. Innspill som ikke har direkte sammenheng med de foreslåtte endringene, vil ikke bli behandlet.**

Dokumentene finner dere her; <http://www.ringvirkninger.com/arealplaner/kommuneplan/kommuneplanens-arealdel-2018-2030-begrenset-horing-offentlig-ettersyn/>

Med hilsen

**Katrine Kammerud**

-----  
Arealplanlegger, areal- og byplan  
Ringerike kommune  
Mobil (+47) 47 63 83 20  
Sentralbord (+47) 32 11 74 00

**NB! Nå er vi på plass i nye lokaler i Fossveien 9!**



*Denne e-posten er kun beregnet for den personen den er rettet til og kan inneholde fortrolig og kan inneholde fortrolig og taushetsbelagt informasjon. Vennligst slett denne e-posten og eventuelle vedlegg snarest dersom du har mottatt e-posten ved en feil og gi beskjed til avsender om feilen. Bruk og videreformidling av feilsendt e-post og vedlegget er ikke tillatt.*



# RINGERIKE KOMMUNE

Utbygging

Ringerike Kommune Miljø og Areal  
Postboks 123 Sentrum  
Oslovn. 1, 3511 Hønefoss  
3502 HØNEFOSS

|                |                |                  |                   |             |
|----------------|----------------|------------------|-------------------|-------------|
| <i>Saksnr.</i> | <i>Løpenr.</i> | <i>Arkivkode</i> | <i>Deres ref.</i> | <i>Dato</i> |
| 17/3927-22     | 23087/18       | 140              |                   | 25.06.2018  |

## **Svar - Kommuneplanens arealdel revisjon 2017- 2030**

### **Offentlig ettersyn**

Det vises til brev vedrørende begrenset høring og offentlig ettersyn datert 01.06.2018 med høringsfrist 01.07.2018.

Teknisk forvaltning og Utbygging har følgende merknader / kommentarer til høringsbrevet.

Reviderte kommuneplan bestemmelser:

### §3 Utbyggingsavtale (pbl.§11-9 nr.2 jf. §17-2

Det er fattet to kommunestyrevedtak vedrørende utbyggingsavtaler i Ringerike kommune.

Sak 170/06 Vedtak om bruk av utbyggingsavtaler i Ringerike kommune.

Sak 6/07 Prinsippvedtak om bruk av utbyggingsavtaler Ringerike kommune.

Begge saker angir at utbyggingsavtale skal brukes når kommunen skal overta teknisk infrastruktur. (vedtakspunkt 2. i begge saker)

Avsnitt nr.1 bør endres til: Når kommunen skal overta teknisk infrastruktur skal utbyggingsavtale mellom utbygger og kommunen benyttes.

### § 5.6 Overvann.

Det er under utarbeidelse retningslinjer for overvann som skal gjelde for Ringerike kommune. Dette arbeidet er bestilt gjennom prosjektet for område plan for sentrum.

I denne paragrafen bør det henvises til denne. Setningen om at «overvann skal håndteres åpent og utnyttes som ressurs» må tas ut. Det er mange gode løsninger som kan benyttes og overvannshåndtering og løsninger må tilpasses topografi og ses i sammenheng med annen bebyggelse.

Tekstforslag:

*«Overvann skal håndteres lokalt og i henhold til Ringerike kommunes retningslinjer for overvann. Ved regulering skal det utarbeides en plan for fordrøyning og overvannshåndtering.»*

### §5,7 Teknisk infrastruktur

Følgende supplerings av tekst ønskes tatt med:

*«Det skal være 10 m fra senterlinje vei til nærmeste faste konstruksjon (bygning)»*

*Der nye bygninger planlegges oppført over kommunalteknisk infrastruktur, som f.eks. hovedledninger for vann og avløp skal disse legges om vederlagsfritt for kommunen»*

Bestemmelser

Med hilsen

Jostein Nybråten  
enhetsleder

Jostein Nybråten  
enhetsleder  
jostein.nybraten@ringerike.kommune.no

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten underskrift*

Kopi:

Vedlegg:



# RINGERIKE KOMMUNE

Utbygging

Ringerike kommune Miljø og areal  
Serviceboks 123

3502 HØNEFOSS

|                |                |                  |                   |             |
|----------------|----------------|------------------|-------------------|-------------|
| <i>Saksnr.</i> | <i>Løpenr.</i> | <i>Arkivkode</i> | <i>Deres ref.</i> | <i>Dato</i> |
| 17/3927-31     | 24025/18       | 140              |                   | 29.06.2018  |

## Svar - Kommuneplanens arealdel revisjon 2017- 2030

### Innspill til høring

Det vises til høringsdokumenter vedrørende kommuneplanens arealdel revisjon 210147-2030. Teknisk forvaltning VPI/VAR og Utbygging har følgende merknader / innspill til dette.

### §3 Utbyggingsavtale (pbl. §11-9 nr.2 jf. §7-2)

Kommunen har to kommunestyre vedtak på bruk av utbyggingsavtaler.

Sak 170/06 (arkivsak 06/1935-4) Vedtak om bruk av utbyggingsavtaler i Ringerike kommune (behandlet i kommunestyret 14.12.2006)

Sak 6/07 (arkivsak 06/01935-7) Prinsippvedtak om bruk av utbyggingsavtaler i Ringerike kommune. (behandlet i kommunestyret 15.02.2007)

I vedtakspunkt nr. 1 og nr.2 i begge saker så står det:

«1. ... utbyggingsavtaler kan benyttes over hele kommunen»

«2. Der kommunen overtar teknisk infrastruktur skal utbyggingsavtaler benyttes»

Tekst i §3 bør derfor endres/skrives om.

### §5.6 Overvann

Overvann er et nytt punkt som er kommet inn.

Setningen om «*overvann skal håndteres lokalt, og innenfor hver enkel planavgrensning.*

*Overvann skal håndteres åpent og utnyttes som ressurs*» må skrives om.

Det er under utarbeidelse retningslinjer for overvannshåndtering i Ringerike kommune som vil vurdere ulike løsninger som vil være godkjent i Ringerike kommune.

At overvann skal kunne håndteres åpent vil ikke være mulig i alle utbyggingsprosjekt.

Man ønsker følgende tekst inn i stedet:

*«Overvann skal håndteres lokalt og innenfor hvert enkelt planområde. Naturlige flomveier skal bevares og man bør unngå bruk av offentlige veiarealer som flomveier. Ved regulering*



*skal det utarbeides plan og bestemmelser for fordrøyning og overvannshåndtering i samarbeid med Ringerike kommune teknisk forvaltning.»*

#### §5.7 Teknisk infrastruktur

Vi gjerne ha md følgende tilleggstekst.

«Der nye bygninger planlegges oppført over kommunalteknisk infrastruktur, som f.eks. hovedledninger for vann og avløp skal disse legges om av utbygger for utbyggers kostnad.»

«Det skal være minimum 10 m avstand til bygninger fra senterlinje vei for kommunale veier»

### **Bestemmelser til arealformål**

#### §1.6.6 Parkering

Det må holde å henvise til enhver tids gjeldende «Forskrift om parkering, Ringerike kommune, Buskerud».

Tekst ellers i avsnittet er ikke i samsvar med p-forskriften. Denne revideres hvert år og det vil være hensiktsmessig å vise til denne i denne paragrafen.

#### §6.2.2 Infrastruktur

Litt uklar tekst, tekst foreslås endret til:

*«Fritidsbolig med innlagt vann plikter å tilkobles til offentlig avløp der dette foreligger. Innenfor byggeområder hvor infrastruktur som strøm, tele og fiber legges frem eller endres skal dette legges som jordkabler.»*

Med hilsen

Jostein Nybråten  
enhetsleder

Jostein Nybråten  
enhetsleder  
jostein.nybraten@ringerike.kommune.no

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten underskrift*

Kopi:

Vedlegg:

MiljøRett §112  
Nadderudveien 149B  
1359 EIKSMARKA  
e-post: [post@miljorett.no](mailto:post@miljorett.no)

Vår dato: 01.07.2018

Ringerike Kommune  
Areal og Plan  
Postboks  
3501 HØNEFOSS  
e-post: [postmottak@ringerike.kommune.no](mailto:postmottak@ringerike.kommune.no)

## **Et innspill fra foreningen MiljøRett §112 til Ringerike kommunes arbeid med arealdeler og byplanen for Hønefoss sentrum og omland**

*Tanker om jernbaneløsninger og trafikkavvikling for Hønefoss sentrum og omegn*

### **Bakgrunn**

Vi i foreningen MiljøRett §112 har i lengre tid nå engasjert oss for å finne frem til bedre alternativ for Ringeriksbanen Sør om Sandvika/Kroksund og veistrekningen fra Høgstet til Ve-rundkjøringen utenfor Hønefoss, det såkalte Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16, ut i fra et bredt klima og miljøengasjement.

Civitas AS og Logistikkutvikling AS har på oppdrag fra MiljøRett §112 utarbeidet en rapport over relevante samfunns mål som sammenligner Ringeriksbanen Syd med Ringeriksbanen Nord. Rapporten er basert på reisetider, investeringsomfang, markedsgrunnlag for persontrafikken, godstransport på bane og ikke prissatte virkninger med en kommende dobbeltsporet Gjøvikbane. Rapporten har fått navnet «Ringeriksbanen over Jevnaker» (publisert: 23.2.2017) og kan lastes ned på vår hjemmeside [www.miljorett.no](http://www.miljorett.no), jmf. høringsinnspill E16 Nymoen-Eggemoen-(Olum).

En Ringeriksbanen Nord-trase Oslo Nord - Nittedal i samkjøring med en kommende dobbeltsporet Gjøvikbane, kan avgreines mellom Harestua og Grua for fremføring-i tunnel over til Jevnakerområdet. Konseptet vil gi samme reisetid Hønefoss – Oslo som en Ringeriksbanen Syd og gir Bergensbanen den samme betydelige reduksjon av reisetid Oslo – Bergen som Ringeriksbanen(BB) Syd om Sandvika. Jevnaker-området innlemmes også da i et effektivt Inter-Citynettverk mot Oslo fra nord-øst.

Resultatene fra vårt arbeid så langt har også avdekket at det finnes en reell mulighet for å samkjøre en Ringeriksbanen Nord sammen med ny E16 veistrekningen Olum-(Eggemoen)-Nymoen som er under planlegging, da med en oppgradert jernbanestrekning fra Jevnaker med avgreining i en ny jernbanetrase som krysser på felles bro med den nye E16 korridoren over Randselva inn på Eggemoplataet og videre følger en av E16-korridorene ned til området mellom Nymoen og Risesletta. Vi har derfor til høringen for kommunedelplanen for den nye E16-veistrekningen Nymoen-(Eggemoen)-Olum, levert et innspill som mer detaljert beskriver tankene over her, se videre informasjon i høringsspillet som er vedlagt dette innspillet.

**Ringeriksbanen Nord gir flere nye og bedre muligheter for Hønefoss**

Som det fremgår av høringsinnspillet, ser vi nå at det fra Nymoen finnes en reell mulighet for at jernbanen kan føres videre inn til Hønefoss parallelt med vestsiden av eksisterende E16 inn til området mellom Hallumsdalen-Veksal-Ve-Veien. Dermed åpner det seg andre og trolig bedre muligheter for hvordan utfordringene i og rundt Hønefoss kan løses og også gi nye muligheter for løsninger som vil være mer arealbesparende.

Potensialet vil bli stort for å gi en mer effektiv trafikkavvikling for vei og bane inn og ut av Hønefoss, inkl. effektivering av Bergensbanens persontrafikk (egen stasjon), lokal/regiontog for øvrig og gjennomgående godstrafikk på Randsfjordbanen fra Hokksund og gjennomgående gods vestover på Bergensbanen.

### **Ideer om Inter-City stoppesteder for Hønefoss**

Vårt høringsinnspill til E16 beskriver en ekstra stasjon for Inter-City(IC) og Bergensbanen ved Veien/Veksal (heretter benevnt som en ny, mulig; «Veksal stasjon») og et ekstra stoppested for Inter-City omtrent ved Tolpinrud. Tanken er da at Inter-Citytog først stopper på Veksal stasjon ved inngang fra Oslo, for å slippe av og eventuelt ta på passasjerer, videre tar så IC-toget runden om Tolpinrud og Hønefoss for å slippe av og ta på passasjerer før retur til Oslo på motsatt side av dobbeltspor ut nordover fra Veksal stasjon. Her får en da vurdere om det er behov for både inngående og utgående stopp på Veksal stasjon ved runden Inter-City-togene tar inn til og ut fra Hønefoss sentrumsområdet.

Gjennomgående ekspresstog og godstog til/fra Bergen ledes igjennom/utenom Veksal stasjon inn/ut fra eksisterende spor mot Hallingdal, kobles mot Ringeriksbanen Nord/Inter-City hovedsporet inn til Oslo.

- Også mulig kulvert ved Follum under jorder Follum Gård for banen inn fra Eggemoen for å spare matjord og dempe støy.
- Gjennomgående spor for Bergensbanen legges i slak sving inn mot Veksal.
- Ny stasjon for Bergensbanen og IC-stopp Ve-Veien-Veksal-Hallumsdalen.

Ideene krever selvsagt ideelle løsninger for dobbeltspor, gjennomgangsspor, sporveksler og planfrie løsninger for kryssende traseer i for eksempel ringbaneløsningene. Det er og naturlig at avvikling av sentrumsnær togtrafikk foregår i tilpassede hastighetssoner i Hønefossområdet.

### **Tanker om bruk av gamle spor som interne-linjer**

Det synes klart at en stor utfordring i arbeidet med byplanen i Hønefoss er å etablere gode, effektive og miljøvennlige transportløsninger for folks forflytning internt i byen og ut og inn i fra bydeler og bygdene rundt. Kjernen i dette innspillet er at løsningen Ringeriksbanen Nord også frigjør en deler av eksisterende jernbanestrekning mellom Jevnaker og Hønefoss for dagens togtrafikk. Vi ser at frigjøringen av det gamle spor og tilpasning til et nytt toglinjenett i et større byområde åpner for muligheten til å etablere et banesystem for intern transport i Hønefossområdet.

Rett planlagt og tilpasset øvrige linjer og trafikk, kan et slikt linjenett avhjelpe dagens overbelastede veinett i Hønefoss bysentrum. Etabler nye/gamle/egnede stoppested, langs eksisterende toglinjer som omkranser Hønefoss fra gammelt av. Se både på de som er i bruk og de som er nedlagte.

I tillegg kan en se på mulighetene for å legge spor til Hvervenkastet og etablere en endestasjon der oppe. Denne traseen kan utgå fra Randsfjordbanen ved Styggeidal

og legges i en egnet trase østover som krysser over Storelva ved Monserud og legges inn til en egnet plass for en mulig endestasjon inne på Hvervenmoen.

Mulige stoppesteder for det interne linjenettet vil da bli følgende:

- Hønefoss stasjon
- Tolpinrud IC-stopp
- Hvervenkastet
- Veksal stasjon
- Hvalsmoen stasjon
- Hønengata stopp
- Ankersgata stopp
- Follum/Begna
- Hensmoen
- Eggemoen

Mulige akser for det samme linjenettet kan da utgjøre:

1. Hvalsmoen-Hønengata-Ankersgata-Hønefoss st-Tolpinrud-Hvervenkastet.
2. Jevnaker-Eggemoen-Hen-Follum-Hønefoss st-Tolpinrud-videre til Hvervenkastet eller Veksal
3. Veksal-Hønefoss-Tolpinrud-Hvervenkastet
4. Veksal-Hønefoss-Ankersgata-Hønengata-Hvalsmoen
5. Hvalsmoen-Hønengata-Ankersgata-Hønefoss-Follum/Begna-Hen-Eggemoen-Jevnaker

Alle disse aksene vil dermed kunne mate inn et stort antall passasjerer inn til de tre foreslåtte IC-stoppestedene i Hønefoss og vil dermed øke passasjergrunnlaget vesentlig for Inter-Citybanen mellom Hønefoss-Jevnaker-Nittedal-Oslo (inkl. Bergensbanens forkortelse).

Oppgraderingen av veinettet i Hønefoss by vil bli meget kostbart og vanskelig å løse; er det da bedre anvendte penger å heller se på løsningene som vi her skisserer; skal vi våge å kalle det en «bybane»?

### **Muligheter for lokal og regiontog**

Vårt forslag åpner også i stor grad for en effektiv ringbaneløsning; Oslo-Nittedal-Hønefoss-Hokksund-Drammen-Sandvika-Oslo og mulig kobling mot Kongsberg.

Da oppstår samfunnsnyttige synergieffekter for gods og passasjertrafikk med lokal og regiontog på toglinjenettet; Drammen - Vikersund – Drolsum - Tyristrand - Nakkerud - Hokksund - Sokna - Veme - Heggen - Hallingdal osv.

### **Godstogtrafikk og håndtering**

Godstrafikk for Randsfjordbanen og Bergensbanen oppnår med vårt forslag effektive spor og traseløsninger som leder gjennomgangstrafikken utenom bykjernen i Hønefoss. Godstrafikk ledes da i akser inn fra Drammen via Randsfjordbanen og Oslo med Gjøvikregionen og Vestlandet som utgang.

Avvikling av tømmertransporter ut fra/inn til Ringerike vil også bedre ivaretas, uten å direkte berøre Hønefoss stasjon. Toglinja ut fra Follum kan man, med å bygge et nytt, kort togsnor koblet opp i utgående retning mot skjæringa, lede gods og tømmertrafikk direkte ut på hovednettet.

## **Vegnettet i og rundt Hønefoss**

Veinett E16 og lokalveier tilpasses for øvrig til jernbanens stoppesteder, kurvatur, linjeføring, plan og sporveksler. E16 sine veibaner og ramper må tilpasses jernbane for Inter-Citynettet/Bergensbanen og intern/lokal/regiontog. Kan sideeffekten her bli et redusert behov for oppgradering og utvidelse av innfartsveiene til Hønefoss bysentrum?

## **Samferdselshistorisk senter, historisk stasjon med turist og museumsbane**

En Ringeriksbane Nord-løsning, med ny hovedlinjeinnføring og ekstra stasjon, vil kunne gi flere positive og viktige sideeffekter for Hønefoss by, effekter som:

- En mindre omfattende utbygging av Hønefoss stasjon, som da kan bevares historisk intakt sammen med unik jernbanebro i stein over Hønefossen og kan heller med dette som fokus, gjennomgå en enklere Inter-City tilpasning
- Turistattraksjonen Samferdselshistorisk Senter kan beholdes på stasjonen
- Etablering av turist og museumsbane fra Hønefoss stasjon til f.eks. Hen og Eggemoen, eller til Hvalsmoen, Kistefos, Hadeland Glassverk og Jevnaker i samarbeid med Samferdselshistorisk senter og Jernbanemuseum/NSB

## **Ulemper/fordeler/løsninger/muligheter**

- For Fellesprosjektet planlagt fylling ved Hallumsdalen/Heradsbygda kan opprettholdes eller flyttes til hjelp for nytt stasjonsområde ved Veksal/Veien.
- Løsningen kan nå gi flere muligheter for togparkeringer som ikke berører boområder like sterkt som planene for togparkeringen ved Tolpinrud. For eksempel Eggemoen, Follum/Molvald, Heradsbygda/Heggen (langs BB)
- Hønefoss stasjon tilpasses IC, Regiontog, Lokaltog etc.
- Dobbeltspor sporveksler planfri kryssing
- Kan en her klare seg med kun to spor i skjæringa ved Hønefoss stasjon
- Åpner for mulig arealer, utenom matjord og boområder, for etablering av parkering for IC-togsett
- Interntrafikken i Hønefoss vil også kunne avhjelpes på en god måte og berøring av sentrum og stasjon med tanke på toglinjeinfrastruktur og tilhørende inngrep vil også bli betydelig redusert
- Veinett E16 og lokalveier tilpasses for øvrig til jernbanens stoppesteder, kurvatur, linjeføring, plan og sporveksler
- Dobbeltspor i alle linjer og veksler inne i bykjernen og IC ut mot Grua.
- Ringløsning for IC og BB inn på Hønefoss(HFS) stasjon
- Løsningen kan nå gi flere muligheter for togparkering som ikke berører boområder like sterkt som planene for togparkeringen ved Tolpinrud. For eksempel Eggemoen, Follum/Molvald, Heradsbygda/Heggen (langs BB)
- Veinett E16 og lokalveier tilpasses for øvrig til jernbanens stoppesteder, kurvatur, linjeføring, plan og sporveksler
- Hønefoss stasjon tilpasses IC, Regiontog, Lokaltog etc.
- Ny stasjon (Veksal stasjon)mellom Veien-Veksal-Ve-Hallumsdalen for Bergensbanen(BB) og Inter-City(IC)
- Fordeler med stoppesteder på Veksal st., Tolpinrud st. og Hønefoss st.
- Molvald/Begna/Follum/Hallumsdalen/Hønefoss sentrum/Hønengata/Hvervenkastet/Tolpinrud/Styggedal/Veien/Veksal/Ve/Heradsbygda
- Reduserte parkeringsbehov for reisende ved tre IC-stopp i Hønefoss
- Ved å forholde seg til realiteter hva angår befolkningstall og reell vekst, kan man klare seg med enklere planer som gir reduserte utbyggingskostnader

- Mindre forbruk av verdifull matjord. Stort potensiale for miljøvennlige transportløsninger i Hønefoss bysentrum
- Bedret samfunnssikkerhet med tanke på flomfare, ras, skred og grunnbrudd
- Ivaretagelse av store ikke prissatte verdier mtp. klima, miljø, natur og vassdrag
- Et redusert behov for bruk av ikke fornybare naturressurser
- Bedret vannkvalitet i Storelva, Steinsfjorden og i drikkevannskilden Tyrifjorden

## Konklusjon

Arbeidet med byplanen for Hønefoss har pågått i mange år, den tyder på å være en hard nøtt å knekke. Til tross for at en synes å være langt unna en funksjonell løsning, foregår det parallell utbygging i bysentrum uten at de viktigste ferdselsårene inn og ut av eller gjennom byen er kommet på plass. Det er ingen tvil om at det vil føre til betydelige kostnader å få på plass vei og gateinfrastrukturen den dagen byplanen konkluderer med hvilken total løsning en skal gå for.

Planene for en Ringeriksbane Syd sammen med eventuell ny E16, det såkalte Fellesprosjekt, ser heller ikke ut til å lette arbeidet Ringerike kommune står ovenfor. Vi er av den oppfatning at innspillet over her er positivt på flere måter for den utfordrende byplanen i Hønefoss og på god vei beviser at Ringerike kommune og Hønefoss by vil ha en mye større nytte og positiv total berøring av en Ringeriksbane Nord med ny trase ført inn fra Eggemoen langs E16, til en mulig ny stasjon ved Veksal og videre til Hønefoss st., via et mulig ekstra IC stopp på Tolpinrud og ut igjen tilbake til Oslo.

Innholdet i det vi legger frem her er basert på prinsipper, tankerekker og muligheter som på ingen måte må oppfattes som en komplett løsning, til det er det for mange hensyn å ta til at vi kan ha den fulle oversikten. Vi håper allikevel at vårt innspill kan gi planleggere og andre involverte noen aha- opplevelser i hvilket potensial det ligger i å ta inn over seg alternative løsninger og muligheter.

Alternativet Ringeriksbanen Nord innehar også store muligheter for pendling til arbeidsmarkeder som finnes langs linjenettet fra Hønefoss om Jevnaker og Nittedal og inn via Oslo øst. Er mulighetene her godt nok kartlagt opp imot hva en oppnår via en Ringeriksbane Syd som uansett vil oppleve stor konkurranse fra veibasert pendling mot arbeidsmarkedene i Sandvika/Asker/Bærum.

Med BaneNOR og Jernbanedirektoratet sitt ønske om utsettelse av også Ringeriksbanen/E16/Fellesprosjektet, er det all grunn til å jobbe videre med alternativer hvis dagens planer skulle vise seg å bli for kostbare og vanskelige å gjennomføre.

Med vennlig hilsen

Torbjørn Endal  
Leder

Ingeborg Bech  
Nestleder

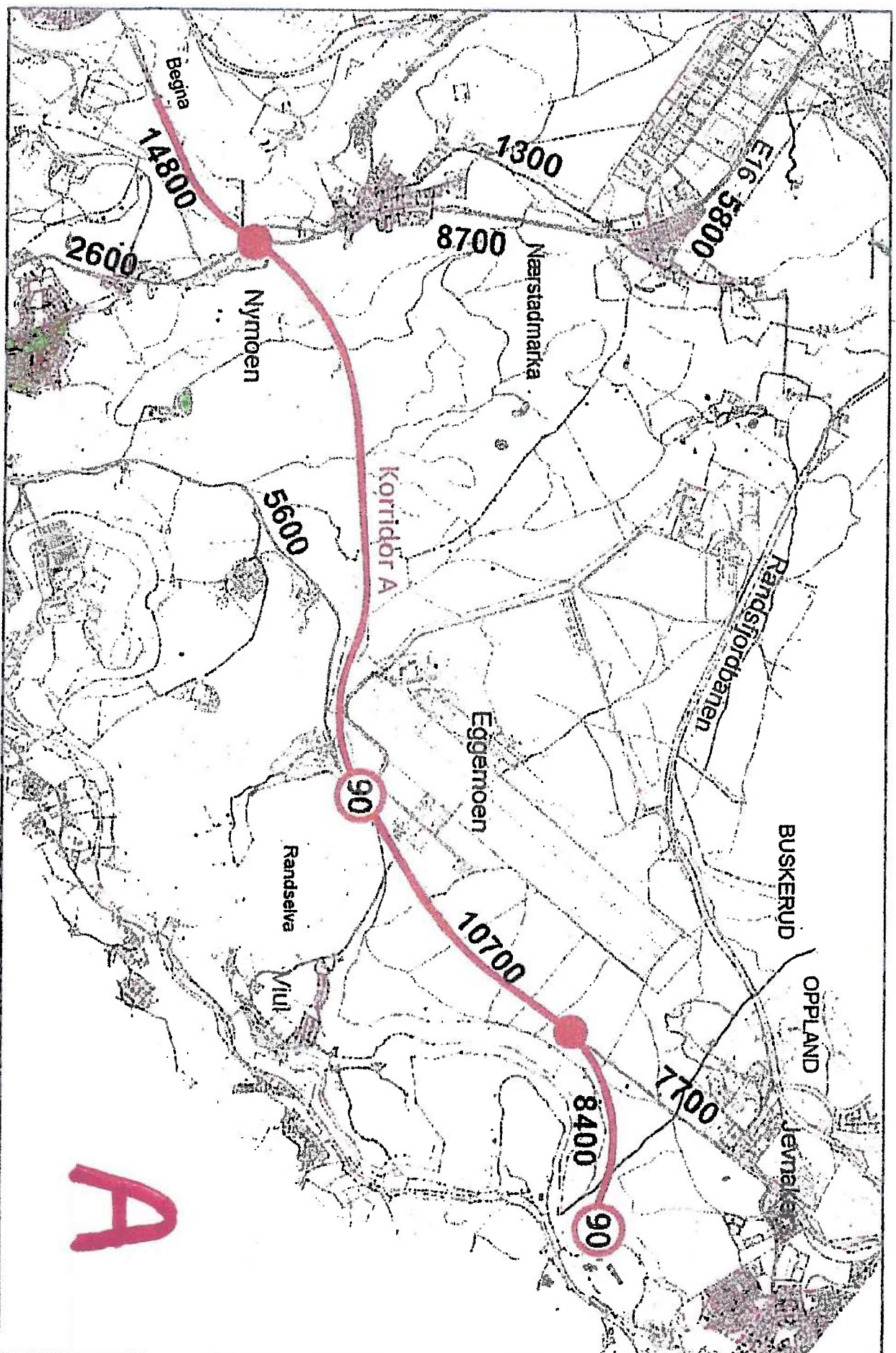
Jørn Hanssen  
styremedlem

Vedlegg:

1. Miljørett §112 innspill til høring E16 Nymoene-Eggemoen-(Olum)
2. Skisser fra MiljøRett §112, vedlegg innspill, se vedlegg pkt. 1.

Se også [www.miljorett.no](http://www.miljorett.no) for Civitas-rapporten: «Ringeriksbanen over Jevnaker»

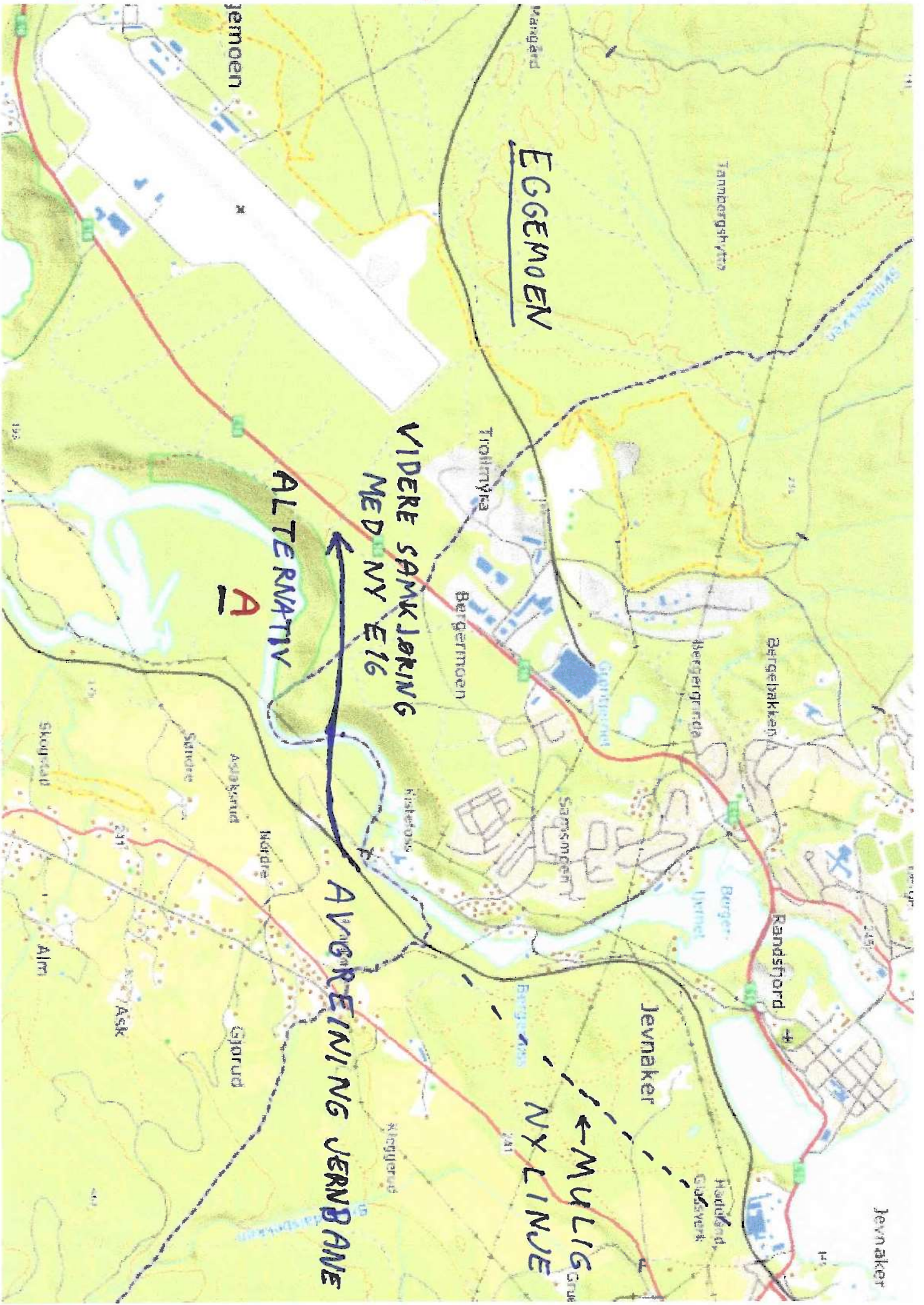




Figur 47 Korridor A. Det forventes ca. 10700 kjøretøydøgn på den nye vegen i 2044. Trafikken på eksisterende veg mellom Hønefoss og Jevnaker ligger på under det halve av dagens nivå.

Mulig korridor og samkjøre med Ringeriksbanen Nord  
 Skisse:  
 Statens Vegvesen





EGGEMOEN

VIDERE SAMKJØRING  
MED NY E16

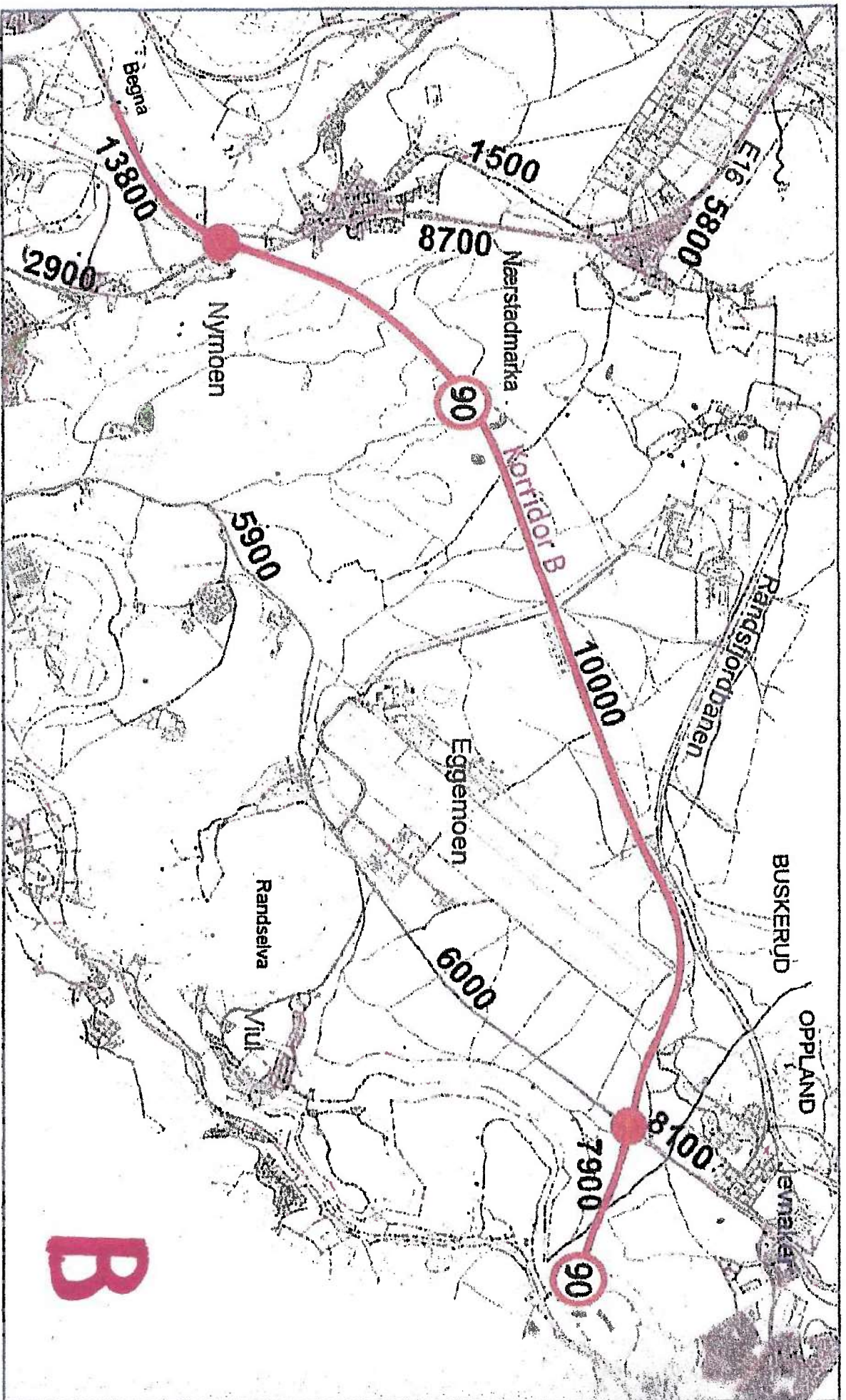
ALTERNATIV

**A**

AVGREINING JERNBANE

MULIG  
NY LINJE





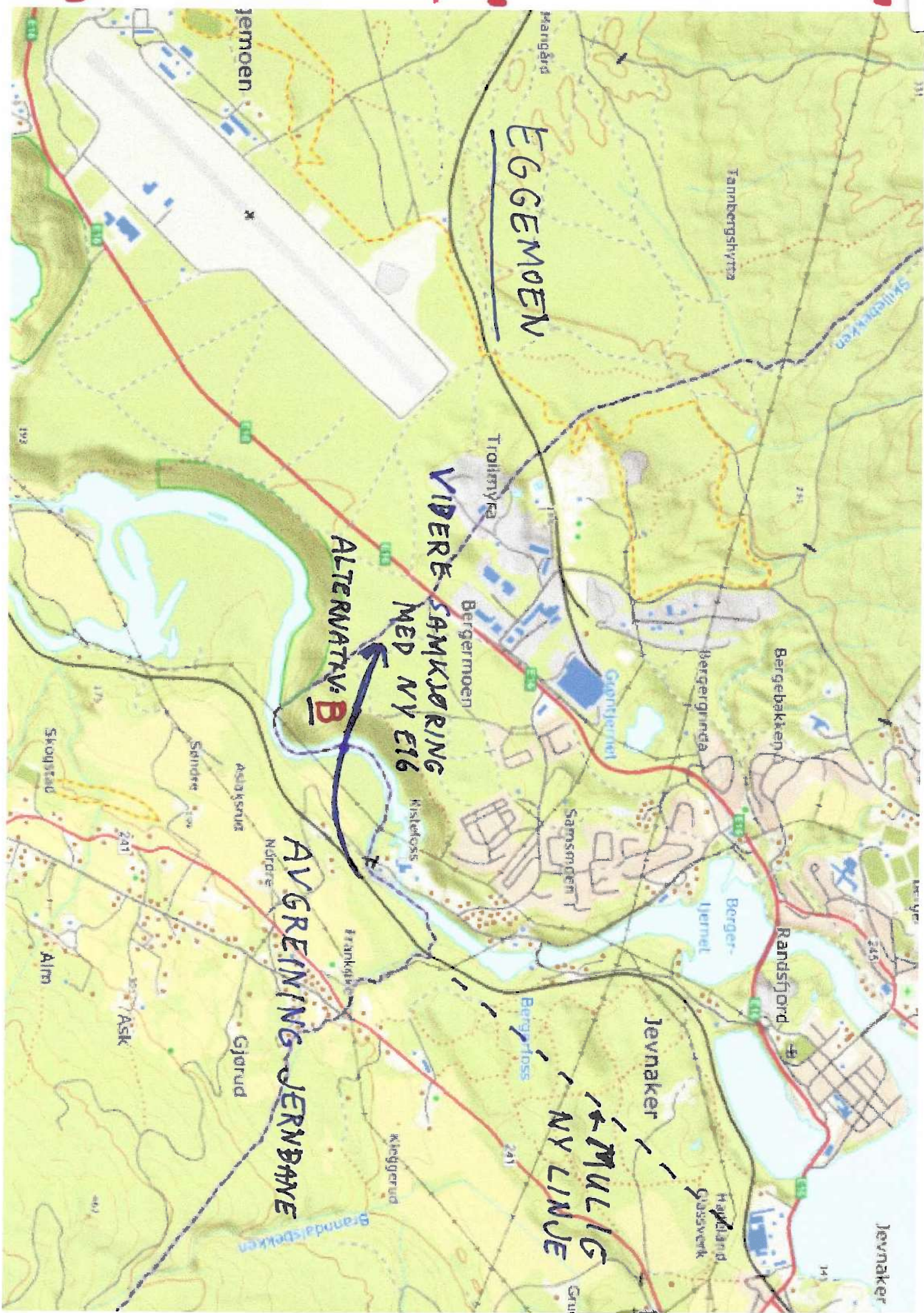
Figur 56 Korridor B. Det forventes ca. 10000 kjøretøydøgn på den nye vegen i 2044. Trafikken på eksisterende veg mellom Hønefoss og Jevnaker ligger på under det halve av dagens nivå.

Skisse:

Mulig korridor og samkjøre med Ringeriksbanen Nord

Statens Vegvesen





EGGEMOEN

VIBERE SAMKJØRING  
MED NY E16

ALTERNATIV: **B**

AVGREINING JERNBANE

KRYSSING  
NY LINJE

Knutepunkt

Brandalsbekken

Skillebekken

Tannbergshytta

Mangård

Trolltjønn

Bergermoen

Grønholmen

Bergerljønn

Bergebåken

Bergerljønn

Randshjord

Jevnaker

Halland  
Gussveik

Jevnaker

Bergfloss

Kleigjerud

Asakstug

Sander

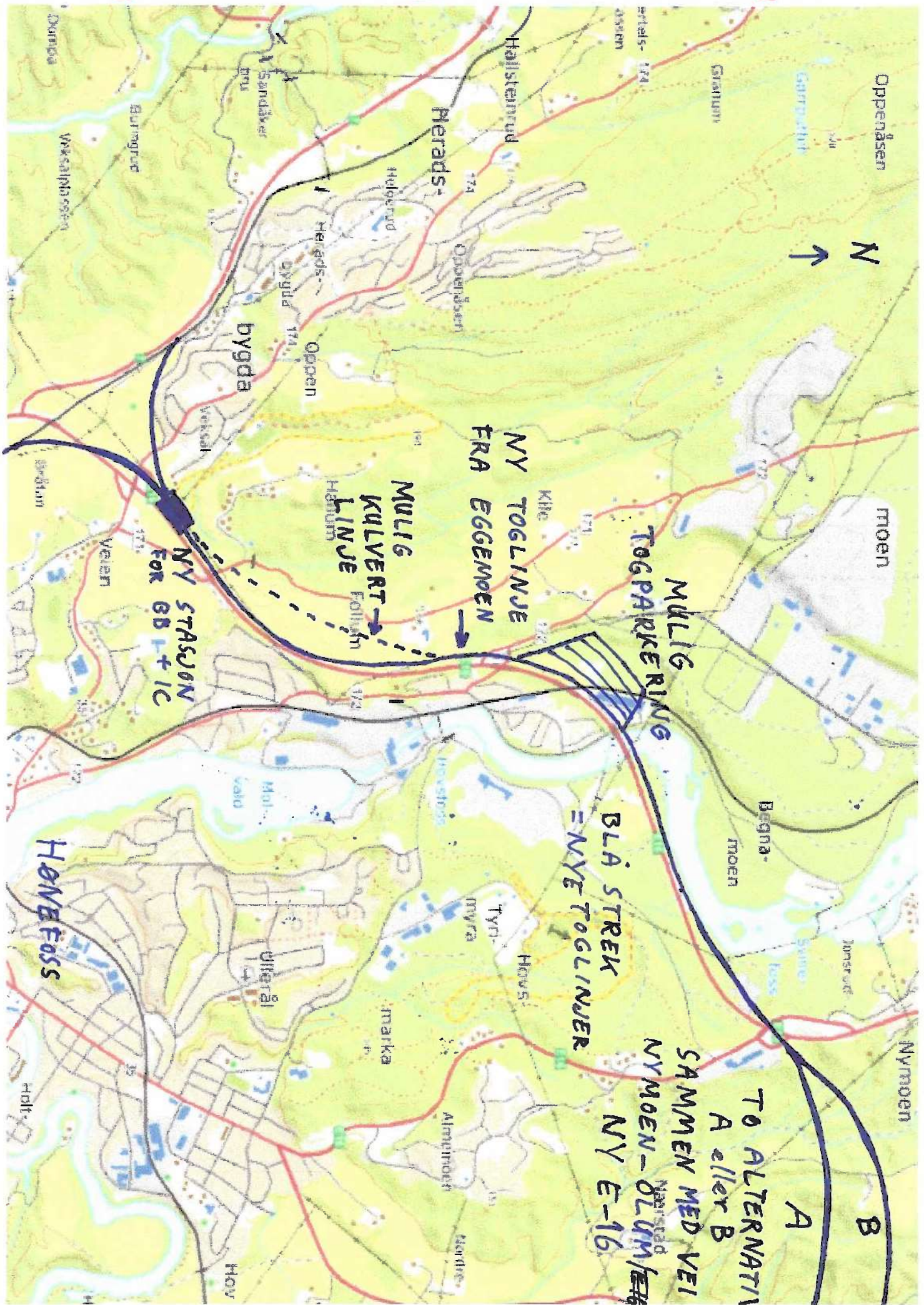
Skogstug

Ask

Alm

Eggemoen





Oppenåsen



moen

MULIG  
TOGPARKERING

NY TOGLINJE  
FRA EGGMOEN

MULIG  
KULVERT  
LINJE

NY STASJON  
FOR GB + IC

BLÅ STREK  
= NYE TOGLINJER

TO ALTERNATIV  
A eller B  
SAMMEN MED VEI  
NYMOEN-ØLUM/EGGMOEN  
NY E-16

A B

Hønefoss





TØG FRA EGGEMØEN  
BLÅ STREK = NY LINJE

MULIG  
KILVERT

NY STASJON  
FOR BD + IC

HFS STASJON  
IC + LOKAL TØG  
(LT)

HØNEFOSS

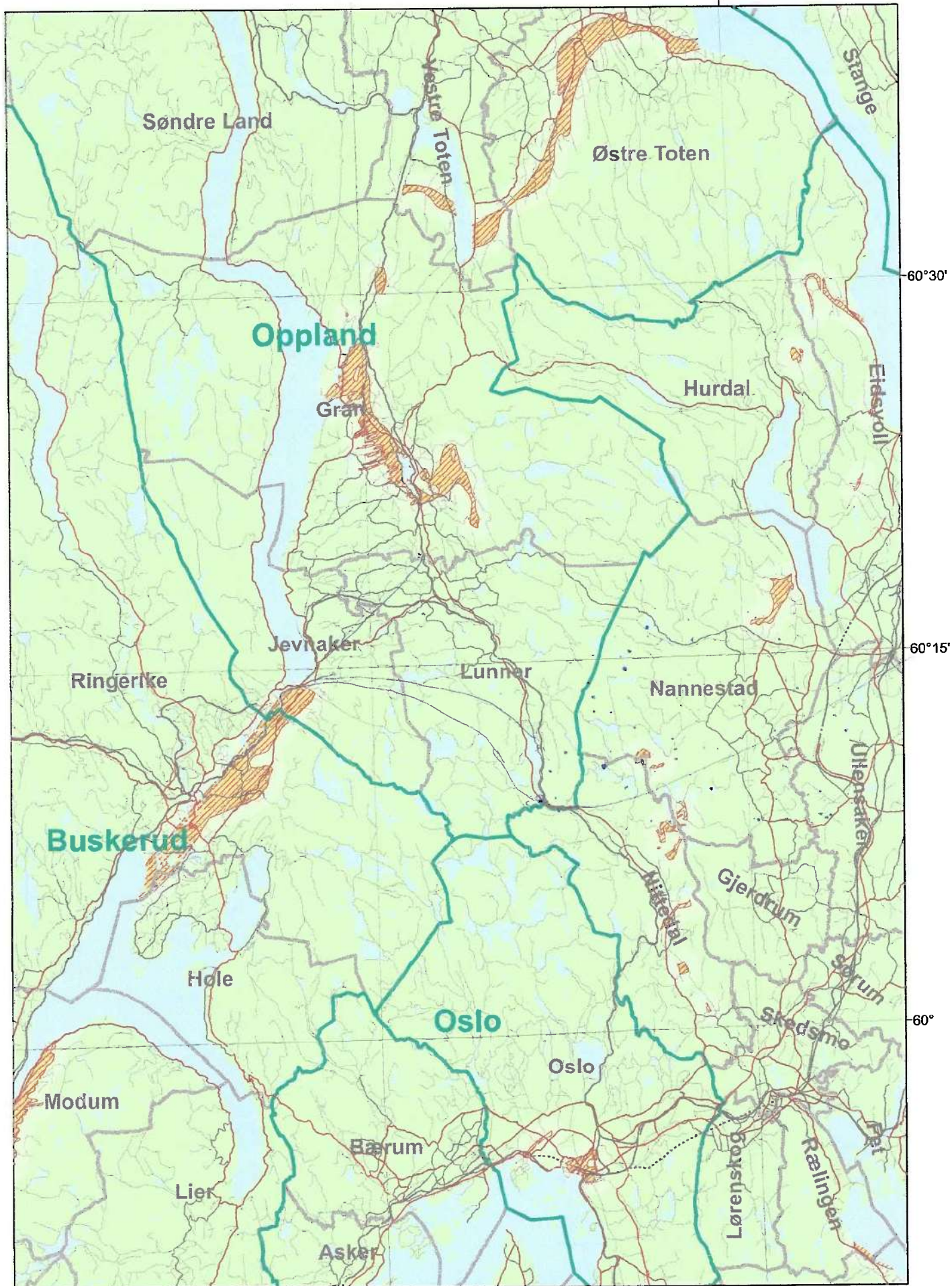
EXISTENS-STOPP

OBS!  
RINGBAANE-  
LØSNING INN  
OG UT AV HFS  
SØRUMS-  
STASJON FOR:  
mark\* (inter-City (IC))  
(\* Bergenstambanen (BB))  
\* Randstambanen (LT)  
(Sørøst)



10°30'

11°



0 5 10 20 km

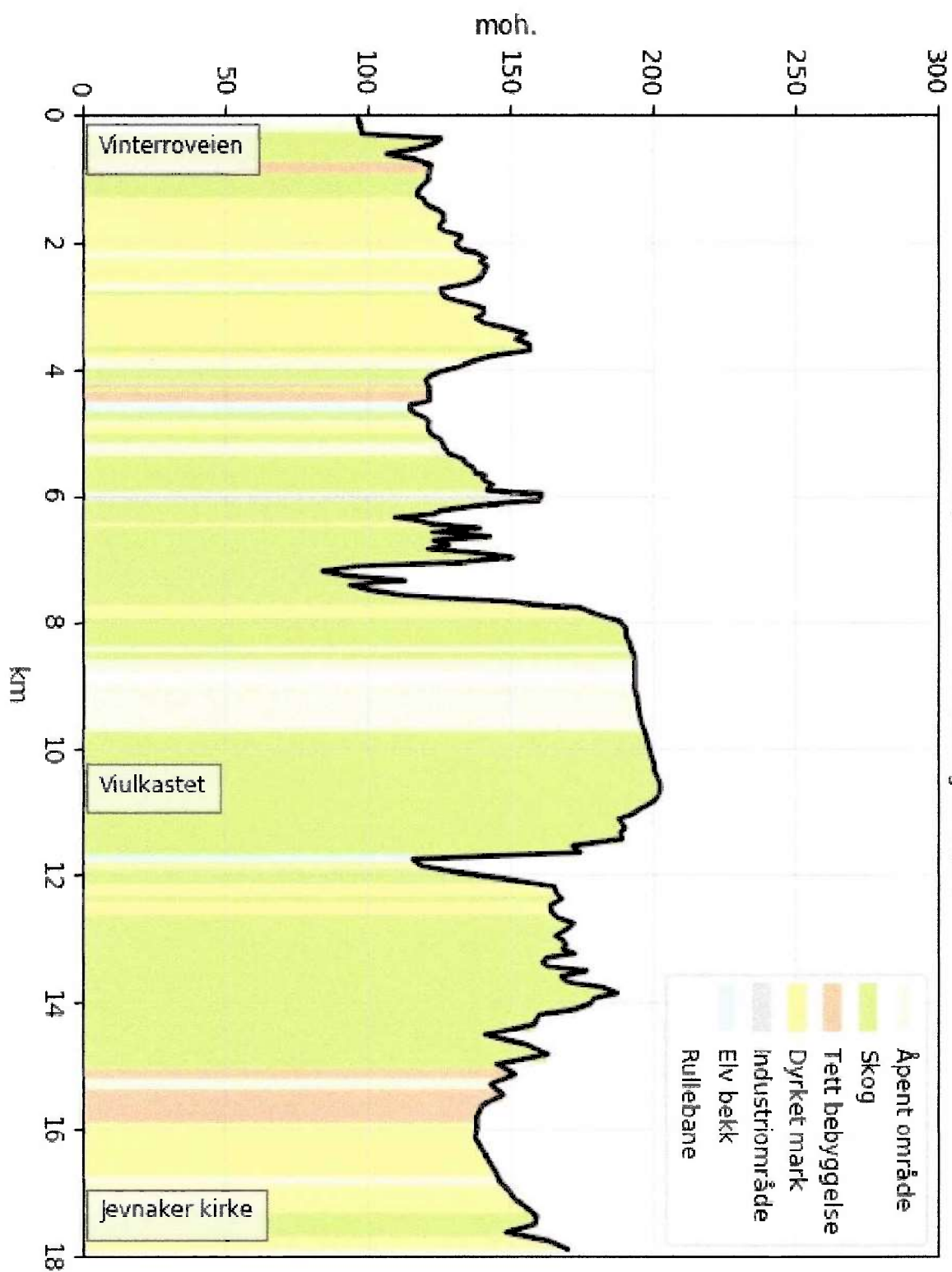
 Alunskifer

Alunskifer-kart

Kartblad 5



Kilde: Kartverket, Geovekst og kommuner



# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

En forening for Østlandsregionen

MiljøRett §112  
Nadderudveien 149B  
1359 EIKSMARKA  
[post@miljorett.no](mailto:post@miljorett.no)

Ringerike 03.05.2018

Statens Vegvesen  
Region Øst  
Postboks 1010 Skurva  
2605 Lillehammer  
e-post: [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

**MiljøRett §112 sitt innspill til E16 Olum-Nymoen høring, merket med: 16/28107**  
Innspill til høring for kommunedelplanen for veistrekningen Eggemoen-Nymoen, lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 14.02.2018-04.05.2018, med høringsfrist 04.05.2018

## Bakgrunn

Vi i foreningen MiljøRett §112 har i lengre tid engasjert oss for å finne frem til bedre alternativ for Ringeriksbanen Syd om Sandvika/Kroksund og veistrekningen fra Høgstet til Ve-rundkjøringen utenfor Hønefoss, det såkalte Fellesprosjektet Ringeriksbanen / E16. Vårt innspill her springer ut i fra et bredt klima og miljøengasjement.

Civitas AS og Logistikkutvikling AS har på oppdrag fra MiljøRett §112 utarbeidet en rapport over relevante samfunns mål som sammenligner Ringeriksbanen Syd med Ringeriksbanen Nord. Rapporten er basert på reisetider, investeringsomfang, markedsgrunnlag for persontrafikken, godstransport på bane og ikke-prissatte virkninger med en kommende dobbeltsporet Gjøvikbane. Rapporten har fått navnet «Ringeriksbanen over Jevnaker» (publisert: 23.2.2017) og kan lastes ned på vår hjemmeside [www.miljorett.no](http://www.miljorett.no) , eller se vedlegg.

Vårt alternativ peker på en avgreining i mellom Harestua og Grua i tunnel over til Jevnakerområdet. Fra vårt utgangspunkt er det naturlig å etterspørre hvorfor det ikke er vurdert en samkjøring / et delvis fellesprosjekt for E16 (Olum-Eggemoen-Nymoen) sammen med deler av strekningen for en mulig Ringeriksbane Nord.

Innspillet vårt vil videre avdekke at arbeidet med valg av korridor har vært mangelfull og i for sterk grad tilpasset og fokusert på en Ringeriksbane Syd-løsning.

### **Alternativ samkjøring i nærmere detalj**

Vår Ringeriksbane Nord-løsning baserer seg på fremføring av en dobbeltsporet trase i jernbanetunnel fra-Grua / Harestua frem til Jevnaker.

Strekningen for en videre dobbeltsporet jernbane fra Jevnaker til krysningsområdet av Randselva ved Kistefos kan utbedres i eksisterende trase eller en kan velge en mer direkte trase lenger inn i terrenget. Derifra har vi har vurdert veiprosjektets skisser og tegningsgrunnlag for de tre foreliggende korridoralternativer, A, B og C og kommet frem til at vi vil spille inn følgende tanker og forslag for en samkjøring med en ny dobbeltsporet jernbane fra Jevnaker til Hønefoss byområde.

Slik vi ser det, synes alternativ A og B for veien å være egnet for en felles samkjøring, inkludert kryssing av Randselva og videre over Eggemoen, for deretter å krysse Nærstadmarka på bruer ned til E16-området mellom Nymoen og Risesletta. Gitt av krav til kurvatur og linjeføring på jernbane, anser vi ikke alternativ C som aktuell for noen felles fremføring, men i det området finnes et gammelt jernbanespor mellom Eggemoen og Hensmoen som muligens kan gjenbrukes for tilpasset godshåndtering i området. Det er også andre muligheter for fremføring av jernbane inn på Eggemoen fra Jevnaker, men der synes utfordringene å være større og mer omfattende enn løsningene vi foreslår her i dette innspillet.

Vi har konferert med ekstern jernbaneekspertise og gjort en enkel teoretisk vurdering ut i fra tilgjengelig informasjon om terrenghøyder og avstander i området, gitt av krav til stigning/fall på 1,25% for en jernbanestrekning i Norge. Basert på dette er det ønskelig med en trase over Eggemoen lagt på det lavest mulig nivå. Andre vurderinger og konklusjoner i dette innspillet er basert på kunnskapsutveksling innad i styret, blant medlemmer og innspill fra våre øvrige støttespillere.

Begge våre to alternativer for samkjøring har samme sted for oppstart/avgreining der ny E16 krysser Randselva fra østsiden av elva med videre fremføring over til Eggemoplatået.

### **Jernbane tilpasset vei, alternativ A**

Her anser vi det som mulig å bygge en felles bruløsning for både vei og jernbane over Randselva. Jernbanen må da svinge av fra eksisterende trase og inn på bruløsning for fremføring inn på Eggemoplatået. Broen kan da med fordel bygges i to plan, med veien over jernbanen for å imøtekomme høydeforskjeller. For ytterligere å komme i mål med høydeforskjellene ser vi det som naturlig at en vurderer å legge jernbanen i kulvert over Eggemoen, da gjerne minimum 10 meter under gjennomsnittlig terrenghøyde inne på moen.

Hvis veien her legges over jernbanen, vil den ikke ha noen ytterligere innvirkning på det ferdige korridorinngrepets bredde i landskapet. Ut i fra terrengets beskaffenhet ved rullebane sør/vest, må det tilpasses i rett anlagte terrasser der korridoren forlater platået i bruløsningen ut over Nærstadmarka, der veien igjen plasseres over jernbanen. Nedstigning fra Eggemoplatået for korridor A går deretter i bru(er) over ravineområdet Nærstadmarka. Her ser vi det som formålstjenlig å konstruere bruer i to plan, igjen med veien øverst og banen under. Utgangen fra terrasse/platå ut i ravinedalen kan her med fordel over en lengre strekning senkes med ytterligere fem



meter for å oppnå riktig linjeføring i det gjeldende terreng. Jernbane i dagsone kan selvsagt også utredes og tilpasses en parallell fremføring med ny vei.

### **Jernbane tilpasset vei, alternativ B**

Her bruker vi samme felles bruløsning, som i alternativ A, en felles bruløsning for både vei og jernbane over Randselva. Jernbanen må da svinge av fra eksisterende trase og inn på brua for fremføring inn på Eggemoplatået. Broen bygges i to plan, med veien over jernbanen. For å komme i mål med høydeforskjellene ser vi det som naturlig at jernbanen legges i kulvert over Eggemoen, da minimum 10 meter under gjennomsnittlig terrenghøyde inne på moen.

Hvis veien også her legges over jernbanen, vil løsningen ikke ha noen ytterligere innvirkning på det ferdige korridorinngrepets bredde i landskapet. Ut fra terrengets beskaffenhet ved enden av rullebanen i nord/øst, så legges jernbanen i tilpasset kurvatur med dreierende kulvert videre ut i fra der korridoren ankommer Eggemoplatået og legges rundt/under enden av flyplassens rullebane og konstrueres slik at rullebanen, eller dennes mulige, fremtidige forlenging, ikke forstyrres. Veien vil her trolig måtte gå i en litt annen rute.

Der traseen senere forlater platået i bruløsningen ut over Nærstadmarka, må veien også her plasseres over jernbanen. Utgangen fra platået og ut i ravedalen kan her med fordel over en lengre strekning senkes med ytterligere fem meter. Nedstigning fra Eggemoplatået for korridor B går så med bru(er) over ravineområdet Nærstadmarka, også her ser vi det som formålstjenlig å konstruere bruer i to plan med veien øverst og banen under. Igjen for å ivareta jernbanens krav til kurvatur og linjeføring i det gjeldende terreng. Jernbane i dagsone kan selvsagt også utredes og tilpasses en fremføring med ny vei.

### **Stasjonsløsning/stoppested Eggemoen**

Begge våre forslag for vei/jernbane vil kunne gi rom for tilrettelagte spor og stasjonsløsninger for godshåndtering og passasjerstopp tilknyttet Forsvar, næringsliv og andre aktiviteter som i dag foregår på Eggemoen. Her er mulighetene til stede for å lage arealbesparende anlegg satt inn i og/eller skjult i bakken.

### **Vei/Jernbane, korridor A og B, inngang Nymoen/Risesletta fra Eggemoen**

Både forslag A og B, til samkjørt korridor, vil ankomme på samme sted mellom Nymoen og Risesletta, i området der E16 og kryssløsninger allerede finnes eller planlegges i dag. Her må det undersøkes om linjeføring til en mulig gjennomgående jernbane kan tilpasses veisystemet som er under planlegging der i dag.

### **Strekningen Nymoen/Risesletta over Begna (Molvald) til Veien/Ve/Veksal/Hallumsdalen**

Etter jernbanens endelige tilpasning til endelig veiløsning ved Nymoen/Risesletta, fremføres den deretter på tilpassede fyllinger og pilarer langs nordvestsiden av dagens E16 videre over Molvald/Begna inn til området mellom Veien/Ve/Veksal/Hallumsdalen. Kurvaturene til vei og jernbane må her tilpasses hverandre, men jernbanen kan trolig også alternativt forlate E16 i området ved avkjøringen til Vestre Ådal og legges i rettlinjet kulvert frem til Veien/Ve/Veksal/Hallumsdalen hvis krav til hastighet tilsier det.

Vi ser for oss at det kan etableres en ekstra stasjon for Bergensbanen og Inter-City innenfor et område med Veien/Ve/Veksal/Hallumsdalen som ytterpunkter. Øvrige sporløsninger inn og ut av Hønefoss vil dermed som et resultat bli smidigere og vil kreve mindre areal enn det kreves ved dagens planer.

**Anleggstekniske fordeler og muligheter ved denne løsningen (også sett opp imot omfanget av anleggsarbeidet for Ringeriksbanen Syd):**

- Det bør undersøkes om kulverter kan bygges av stedlig sand som graves ut og foredles på stedet til betong med et for anlegget oppsatt betongverk.
- Jernbanen over Eggemoen med avgreininger og mulig stasjon, bør kunne graves ned og skjules under ny E16 og bakkenivået ellers.
- Kort vei til stedlige pukkverk i Jevnaker, Lunner og Ringerike, som også kan benyttes til foredling av tunnelmasser og varig lagring av problemmasser.
- Den i dag planlagte massefyllingen ved Hallumsdalen/Heradsbygda kan opprettholdes og flyttes noe til hjelp for nytt stasjonsområde ved Veksal/Veien.
- Sterkt redusert behov for transport av masser; kortere kjørelengder til masselagring eller gjenbruk/behandling.
- Trolig større potensiale for gjenbruk av masser fra tunneldrivingen.
- Alternativet unngår å bygge jernbane og vei i ustabile våtmarksområder
- Vi tror også at en kan klare seg med kun to spor totalt i skjæringa ved Hønefoss stasjon ved en Ringeriksbane Nord-løsning.

**Anleggstekniske utfordringer ved en Ringeriksbane Nord-løsning:**

- Kryssing av ravinedaler, også med tanke på forankring av pilarer og søyler.
- Det er for jernbanen trolig ønskelig med ett lengre plant parti over Eggemoen.
- Det finnes også her ustabil byggegrunn, men trolig ikke utfordringer som overgår området mellom Sundvollen og Styggedalen i dagens planer.
- Alunskifer finnes i området mellom Jevnaker og krysningen ved Randselva, hvis en ny, rettere trase er ønskelig. Krevende terrenghøyder for skjæring.
- Høydeforskjeller må gås etter i detalj for å se om linjeføring er mulig, men nedstigningen til Hønefoss stasjon tas stegvis og i tilpasset hastighet.
- Begge forslag tangerer rullebanen for flyplassen på Eggemoen og løsninger må gjøres slik at denne ivaretas også med tanke på forlenging.
- Mulige utfordringer med tilpasning av linjeføring og kurvatur for vei og bane i planfrie løsninger der disse krysser hverandre og/eller seg selv.
- En jernbanetrase vil kunne komme noe i konflikt med eksisterende høyspentmastesystem utenfor Hønefoss langs E16.

**Miljøgevinster ved en Ringeriksbane Nord til Jevnaker og over Eggemoen:**

- Godstrafikken øst-vest og nord-sør vil få et løft i samsvar med politiske beslutninger og gir en effektiv trase hvor gjennomgående godstrafikk i akser inn fra Drammen via Randsfjordbanen og Oslo med Gjøvikregionen og Vestlandet, nå kan ledes utenfor Hønefoss bysentrum. Avvikling av tømmertransporter ut fra/inn til Ringerike vil også bedre ivaretas.
- Store og viktige ikke-prissatte natur og kulturverdier som er berørt av dagens planer for en Ringeriksbane, vil bevares for ettertiden.
- Redusert tap av biologisk arts mangfold.
- Ivaretagelse av det vernede vassdraget Tyrifjorden i henhold til vernegrunnlaget, inklusive Steinsfjorden med Kroksund.

- Ivaretagelse av nasjonale og internasjonale forpliktelser i henhold til lover, regelverk og internasjonale konvensjoner som Norge har ratifisert.
- Redusert tap av matjord i Norges mest fruktbare jordbruksområder.
- Åpner for mulige arealer, utenom matjord og boområder, for etablering av parkering for IC-togsett.
- Intertrafikken i Hønefoss vil her løses på en meget god måte og berøring av sentrum og historisk stasjon med tanke på toglinjeinfrastruktur og tilhørende inngrep vil også kunne reduseres betydelig.
- Løsning har potensiale for fremtidig tilbakeføring til utgangspunktet ved slutt på veien/banens levetid kontra konsekvenser av de omfattende inngrep i trase fra Sundvollen over Kroksund-Vik-Bymoene-Storelva-Mælingen, inklusive Tyrifjorden/Steinsfjorden.
- Kryssing av Randselva og berøring av Molvald/Begna er uheldig fra et miljøperspektiv, særlig i forhold til vannressurser. Trolig er det likevel bedre å krysse og berøre vassdraget så langt oppe enn elvekrysningen ved Mælingen. Resten av elvestrekningen ned til Tyrifjorden vil da fungere med naturlige renselsesprosesser som foregår i våtmarksystemet og elvedeltaet før elva renner ut i Tyrifjorden, som om litt blir Oslos alternative drikkevannskilde.
- Trolig er det allikevel bedre å krysse eller berøre vassdraget så langt oppe i vassdraget, resten av elvestrekningen ned til Tyrifjorden vil da fungere med naturlige renselsesprosesser som foregår i våtmarksystemet og elvedeltaet før elva renner ut i Tyrifjorden, som om litt blir Oslos alternative drikkevannskilde.

#### **Samfunnsnyttige gevinster ved en Ringeriksbane Nord-løsning:**

- Betydelig reduksjon i antall boliger som må rives og berørte boområder.
- Bedret samfunnssikkerhet i forhold til flom, ras, skred og matproduksjon i områder mellom Sandvika og Hønefoss uten Ringeriksbanen Syd.
- Stort potensiale for miljøvennlige transportløsninger i Hønefoss bysentrum.
- Tyrifjorden, med elvevassdraget Storelva, ivaretas som drikkevannskilde.
- Oslo-avet vestover vil avlastes ved en Ringeriksbane Nord, noe som åpner for kapasitet for en fremtidig lyntogbane ut vestover over Haukeli.
- Effektiv ringbaneløsning Oslo-Nittedal-Hønefoss-Hokksund-Drammen-Sandvika-Oslo kan oppnås, også med kobling opp mot flere grenbaner.
- Nittedal, Hadeland og Gjøvikregionen vil raskere komme på skinner med en ny Gjøvikbane, passasjergrunnlaget er her allerede godt tilstede.
- Ny Gjøvikbane vil dra nytte av påkobling til Dovrebanen ved Moelv.
- En god, samfunnsnyttig løsning for jernbane regionalt og nasjonalt i påvente av politisk vilje og grunnlag for bygging av lyntogkorridor mellom øst og vest.
- Løsningen innfrir både estimert reisetid Hønefoss – Oslo på 37 minutter, og bebudet reduksjon av reisetid Oslo – Bergen, samt planprogrammets løfter om å gi Jevnaker en tilkobling til Inter-Citynettverket.
- Godstrafikk overført til jernbane gir mer trafikk sikre og varige veier.
- Alternativ løsning Ringeriksbanen Nord og en rimeligere veiløsning fra Høgstet til Ve, vil frigjøre midler til ytterligere satsing på og ferdigstilling av E134 som valgt stamvei mellom Oslo og Bergen.
- Påkobling til linjenettet til det opprettede grenbanesamarbeidet rundt Oslo.
- Togforbindelser kan opprettes i en industrietoglinje fra Kongsberg via Drammen, Eiker, Hønefoss opp til Raufoss Gjøvik. Gods varer og person arbeidskraft. Sikker og effektiv logistikk for Forsvaret og deres samarbeidspartnere etc.

## **Innspilletts konklusjon**

Vi er kjent med at veistrekningen Olum-Eggemoen-Nymoen er vurdert til å ha en gunstig samfunnsøkonomisk nytteverdi. Denne kan styrkes ytterligere ved å samkjøre deler av veistrekningen med vår her skisserte løsning for en dobbeltsporet jernbane som siste deletappe for Ringeriksbanen Nord.

I en tid da det varsles at statsfinansene er i nedgang, er vår vurdering at Ringeriksbanen Nord alternativet nå fortjener å tas inn i varmen til en likeverdig sammenligning med dagens planer for en Ringeriksbane Syd. Investeringskostnaden for Ringeriksbanen Syd er fortsatt et åpent spørsmål. Norge har neppe råd til å la være å utrede bedre alternativer? Til det er potensialet for overskridelser ved dagens planer alt for store, de er jo basert på en 160 år gammel ide som ennå ikke er realisert. Årsaken kommer nå tydeligere frem i reguleringsplanens tekniske rapporter der prosjektet klassifiseres i høyeste fareklassekategori, spesielt hva angår risikofyllt tunneldriving og videre utfordrende grunn å bygge på.

Ringeriksbanen Syd vurderes til å ha høy risiko og stort potensiale for tap av menneskeliv, økonomi, og sosiale og samfunnsmessige verdier under anleggsvirksomheten, trolig også i driftsfasen.

Ringeriksbanen/Fellesprosjektet er presset frem i NTP-køen til tross for en vurdert lav samfunnsnytte. Det er uklart hvordan dette har skjedd. Det synes nå klart at en i fremtiden bør unngå å satse på slike prestisjeprosjekt med hurtig planlegging.

En bør heller premiere samferdselsprosjekter som dette og andre prosjekter hvor synergieffektene er store og gir muligheten for et helhetlig transportbilde med både passasjerer og gods på vei og jernbane. Med dette som bakgrunn mener vi at vårt forslag om en mulig samkjøring er en moderat og anstendig tilnærming til å ivareta bruken av statlige midler på samferdselsinfrastruktur.

Med vennlig hilsen  
for foreningen MiljøRett §112

Torbjørn Endal  
Leder

Ingeborg Bech  
Nestleder

Jørn Hanssen  
Styremedlem

Vedlegg:

1 Rapporten «Ringeriksbanen over Jevnaker»

2 PDF-fil med skisser av korridorer, traseer, høydeprofil og alunskiferkart

Kopi av dokumentet går i felles epost til en rekke aktuelle samfunnsaktører



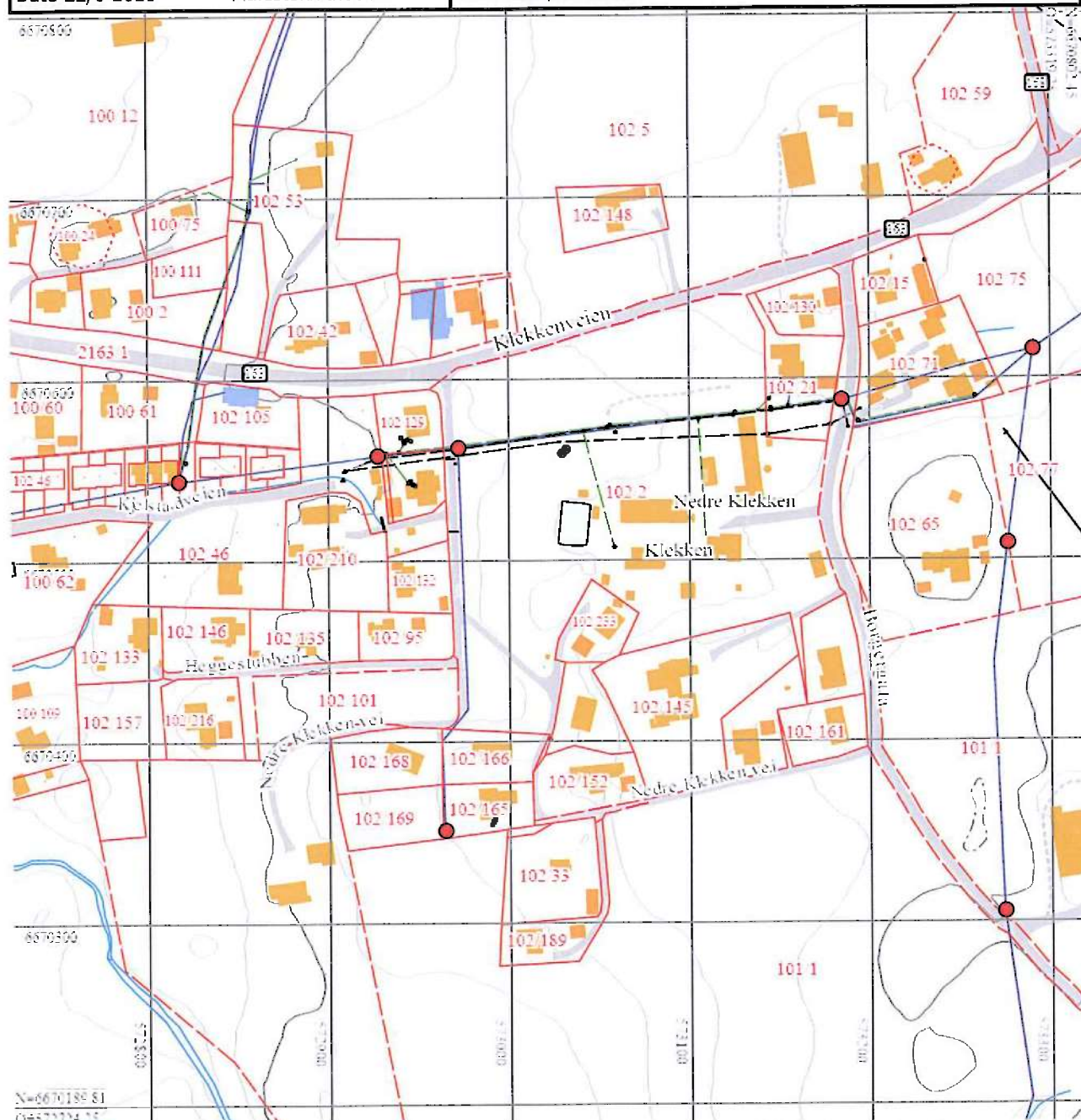
# SITUASJONSPLAN

## FOR RINGERIKE KOMMUNE

|                   |       |
|-------------------|-------|
| Eier              |       |
| Gnr/bnr/fnr       | 0/0-0 |
| Adresse           |       |
| Areal, beregnet   |       |
| Formål            |       |
| Utnyttelse        |       |
| Regplan nr.       |       |
| Plannavn          |       |
| Godkjent          |       |
| Kommuneplanformål |       |

Dato 22/6-2018

Målestokk 1:3500



- |                                                                                     |              |                                                                                     |                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
|  | Bygninger    |  | Nøyaktig eiendomsgrense |
|  | Andre bygg   |  | Usikker eiendomsgrense  |
|  | Trafikkareal |  | Vannledning             |
|                                                                                     |              |  | Overvannsledning        |
|                                                                                     |              |  | Spillvannsledning       |
|                                                                                     |              |  | Felles avløpsledning    |

Situasjonsplanen kan ikke være eldre enn 1 år.

Tiltakshaver signatur

|                 |      |
|-----------------|------|
| Dato            | Sign |
| Revideringsdato | Sign |
| Revideringsdato | Sign |



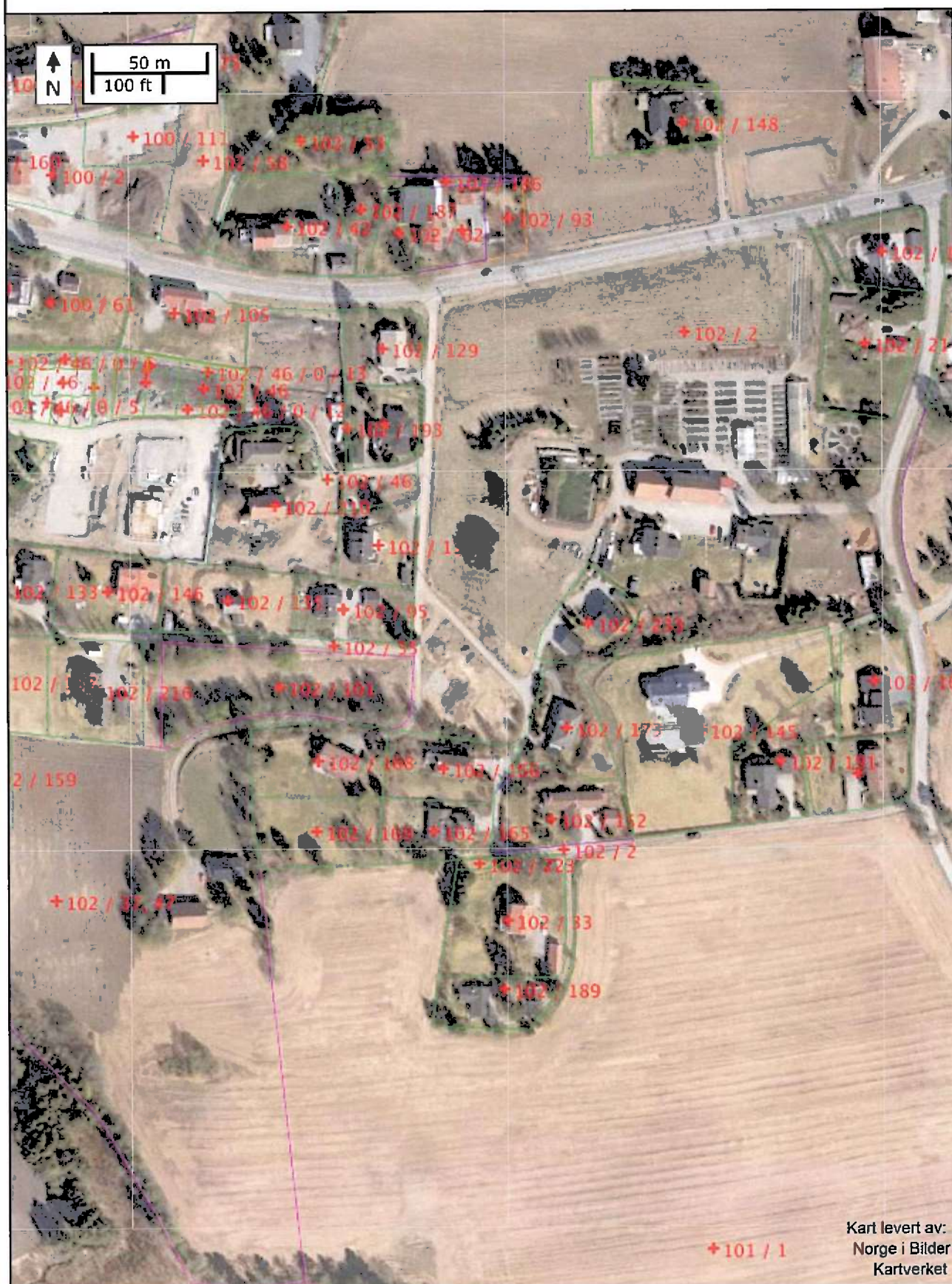


## Kartverket

## Se eiendom

informasjon fra matrikkel og grunnboken

22/06 2018





Til Ringerike kommune

Fra Sandvold Boliger AS

Dato: 18.06.18

## Innspill til revidering av kommuneplanens arealdel

Det vises til Arkivsaksnummer: 17/3927, Sak 19/18 behandlet i Formannskapet 2 den 22.05.18. Saksprotokoll – Kommuneplanens arealdel revisjon 2018 – 2030 – begrenset høring 2. gangs behandling.

Anne Mari W. Ottesen fremmet forslag med endringer til Rådmannens høringstema. Endringen var:

*«Tillegg til rådmannens punkt 4:*

*Området B19 følger fylkesmannens anmodning om at områdene tas ut, sett hen til landbruksinteressene som foreligger i området.»*

Denne endringen ble enstemmig vedtatt.

Vi vil benytte muligheten til å ønske ny arealdel av kommuneplanen hjertelig velkommen. På den annen side er vi i Sandvold Boliger AS forespurt av hjemmelshaver, til område B19 – Klekken Handelsgartneri, om hjelp til fremtidig utvikling av området. Vi inngikk en opsjonsavtale på eiendommen den 18.04.17 og vil derfor komme med våre synspunkter i saken.

Endringene Anne Mari W Ottesen spilte opp i møte den 22.05.18 er ifølge saken, sett hen til landbruksinteressene som foreligger i området, samt Fylkesmannens anbefaling (ikke innsigelse, men anbefaling) for området.

I sin høringsuttalelse av 05.09.2017 skriver Fylkesmannen følgende om Klekken Handelsgartneri (B19): *«Fylkesmannen har valgt å ikke fremme innsigelse på grunn av at området ligger innklemmt mellom eksisterende boligbebyggelse og ikke resulterer i utvidelse og press på omkringliggende landbruksareal. Vi mener likevel det er uheldig å fortette områder som har verdier for landbruket og som grøntareal ved Haugsbygd. Selv om det har vært/er virksomhet ved området i dag som har resultert i at området ikke har vært benyttet til matproduksjon, har jorda i området høy kvalitet som egner seg godt til formålet. Hvis det er planer om å avvikle gartneriet, eller eventuelt redusere aktiviteten, mener vi at området bør dyrkes opp og ikke omdisponeres til boligutbygging. Vi viser til nasjonale jordvernforinger.»*

Videre er det uttalt fra Fylkesmannen: *«Selv om det har vært/er virksomhet ved området i dag som har resultert i at området ikke har vært benyttet til matproduksjon, har jorda i området høy kvalitet som egner seg godt til formålet.»*

Begrepet nasjonale jordvernføringer benyttes gjerne som argument for ikke å omdisponere LNF-områder til fremtidige boligområder. Jordvern knytter seg først og fremst til arbeidet med å sikre jordbruksarealet for varig framtidig matproduksjon, og i størst mulig grad unngå at matjord omdisponeres og tas i bruk til andre formål.

På eiendom Gnr. 102, bnr. 2 - Klekken Handelsgartneri, er det ikke tidligere drevet matproduksjon, men handelsvirksomhet.

Klekken Handelsgartneri ble kjøpt av nåværende eier rundt 1990. Tidligere eier – Røine, hadde da drevet stedet som Klekken Handelsgartneri i ca. 25 år. Det var i hovedsak basert på videresalg av innkjøpte varer. Da nåværende eier tiltrådte eiendommen var det intet ønske om å endre driften og handelsgartneriet ble videreført. Fortsatt er driften av gartneriet den samme, med hovedvekt på videresalg av planter og hageartikler.

Fremdyrkning av egne planter har tidligere vært forsøkt i mindre skala på Klekken Handelsgartneri. Fremdyrkning av egne vekster er og har vært vanskelig og lite lønnsomt grunnet begrenset areal med dyrkbar jord og begrenset vanningskapasitet.

Langs Klekkenveien og 10 meter innover på eiendommen er jordsmonnet så grunt av ved pløying eller fresing av jorda berøres fjell. Flere steder er det synlige fjellnabber opp i dagen.

I den stripa med jord som kanskje er dyrkbar, 10 meter fra vei og ned mot utsalgsplassen på gartneriet, er det lagt tre store kummer på rekke nedover i fallretningen som kommunen har lagt ned for mange år siden. Dette ble gjort i sammenheng med at vann og kloakk ble lagt ned over tomte. Disse kummene ble plassert strategisk av kommunen, for å forberede fremtidig bebyggelse og infrastruktur på eiendommen.

Resten av eiendommen, ved handelsplassen er det ikke jord, det samme gjelder på høydedraget der det i dag er bebyggelse, lagringsplass o.l. Her er det skjærfjell. (se vedlagte satellittfoto) Gartneridrift slik det en gang var med handelsgartneri, er ikke lenger lønnsomt da større aktører etablerer større gartnerier/ hagesentre mer sentrumsnært. Overnevnte punkter gjør at driften ved Klekken Handelsgartneri nå avsluttes.

Det er nødvendig å ta vare på god matjord, men jordvernet må balanseres mot storsamfunnets behov og vurderes nøye i hvert enkelt tilfelle. Vi støtter dette fullt ut, men for dette marginale og u hensiktsmessige arealet er det ikke relevant i moderne landbruksvirksomhet.

En investering i nydyrking på et så lite areal som Klekken Handelsgartneri, vil utløse store økonomiske kostnader og vil aldri kunne regnes tilbake igjen avkastningsmessig. Dagens landbruk med moderne maskinpark er uegnede på små inneklemte arealer, noe som også Fylkesmannen påpeker.

Eiendommens beliggenhet har ingen direkte tilknytning til andre jordbruksarealer og vil derfor ikke ha muligheten til å inngå naturlig som en del av et større produksjonsområdet. I og med eiendommens beskjedne størrelse menes det å ha større samfunnsmessige fordeler med boligbygging enn landbruksdrift.

Någjeldende arealdel av kommuneplanen er på sitt 11. år. Om man ser tilbake på veiledning om planarbeid – 6 utgave, februar 2009 finner man følgende definisjoner for underformål under landbruksområder: *«Formålet omfatter i hovedsak ubebygde områder der nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet virksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag er tillatt. Landbruksområde omfatter også vanlige landbruksgartnerier. Gartnerier for fabrikkmessig produksjon vil ikke falle inn under landbruk og må ha særskilt hjemmel i reguleringsplan. Gartneri som eget reguleringsformål vil f. eks. kunne legges ut etter pbl § 25 første ledd nr. 6 som spesialområde handelsgartneri/produksjonsgartneri/ planteskole. Hagesenter med en vesentlig vekt på omsetning av også andre varer enn egenproduserte planter / trær / busker må betraktes som forretningsvirksomhet og plasseres under formålet "bygeområde forretning".»*

Ut i fra formålsdefinisjonen fra 2009 er vår oppfatning at eiendommen i sin tid ble feilregulert, og skulle vært plassert under formålet "bygeområde forretning"

I ringerike kommunes samfunnsdel vedtatt av kommunestyret 30. april 2015, er det fokusert bl.a. på at: *«Ringerike skal ha en balansert og livskraftig vekst og utvikling av by og lokalsamfunn.» Boligutvikling skal skje i områder med gangavstand til sentrum og i nærhet til skoler, barnehager og annet tjenestetilbud. Der det finnes veletablerte kollektivforbindelser i området Hønefoss, Haugsbygd og Heradsbygda kan det også vurderes å etablere boliger.»*

I henhold til Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging fastsatt veg kgl. Res. Av 26.09.14 bør det i by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. I områder med stort utbyggingspress bør det legges til rett for arealutnyttelse utover det som er typisk.

Det påpekes at Rådmannen hele tiden har sett positivt på formålendringen som er spilt inn for område B19 – Klekken Handelsgartneri. I tillegg til Rådmannens positive holdning har også innleid fagkompetanse, ved «finsilingen» av innspillene, sett positivt på endringen.

Jf. kommunens egen samfunnsdel vedtatt av kommunestyret 30. april 2015, overnevnte statlige retningslinjer og Rådmannens positive holdning konkluderes det med at område B19 Klekken Handelsgartneri bør tas inn igjen i forslaget til revidert arealdel og avsettes til boligformål.

Vi mener forslaget som Anne Mari W Ottesen spilte opp i møte den 22.05.18, vesentlig tilsidesetter de faglige vurderinger som er gjort at høyst kompetente faginstanser og anmoder om at det gjennomføres en befaring på området slik at alle parter (les Formannskapetets medlemmer) er innforstått med eiendommens beskaftenhet og beliggenhet.

Om Ringerike kommune skal ha 40 000 innbyggere i 2030 og tilby gode varierte boligtilbud, med variasjon i områder, boligtype, størrelse, beliggenhet og pris bør arealstrategien bidra til levedyktige lokalsamfunn hvor bosetting og folketall opprettholdes og stimuleres.

Sandvold Boliger AS

**Fra:** sven [sven-brun@online.no]

**Til:** postmottak [postmottak@ringerike.kommune.no]

**Kopi:**

**Sendt:** 29.06.2018 17:15:49

**Emne:** Merknader til Kommuneplanens arealdel revisjon 2018- 2030

**Vedlegg:** Rutetabell.pdf

Som eier av B18 (Boligområde Vågård), har jeg følgende merknader til Kommuneplanens arealdel revisjon 2018- 2030:  
(B18 er av Rådmannen foreslått tatt ut av arealplanen).

-Rådmannen begrunner sin imøtekommelse av innsigelsen fra Fylkesmannen med at det er dårlig bussforbindelse til Hønefoss. I følge rutetabeller er det kun

3 færre avganger fra Vågård mot Hønefoss enn fra Almebakken og Hallingby. (rutetabell vedlagt)

-Utvidelsen av boligområdet på Vågård ligger i gang- og sykkelavstand til flere hundre arbeidsplasser på Hensmoen. Jeg vil tro at dette er positivt for samordnet areal- og transportplanlegging og nasjonale føringer for å redusere klimagassutslippene.

Jeg Regner med at Ringerike kommune vil opplyse Fylkesmannen i Buskerud om de faktiske forhold slik at Fylkesmannen trekker innsigelsen.

Mvh

Sven Brun



|                         | Mandag - Fredag |         |      |       |           | Gyldig fra 09.10.2017 |      |      |      |      |      |      |      |
|-------------------------|-----------------|---------|------|-------|-----------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|
|                         | s               | 2,4,5,s | 4,s  | 2,5,s | 1,2,4,5,s | s                     | 3,s  |      |      |      |      |      |      |
| <b>Hønefoss sentrum</b> | 0630            | 0745    | 0810 | 0815  | 1210      | ....                  | .... | .... | 1400 | .... | 1405 | 1425 | 1545 |
| Gullagata               | 0633            | 0748    | 0813 | 0818  | 1213      | ....                  | .... | .... | 1403 | .... | 1408 | 1428 | 1548 |
| Domus                   | 0634            | 0749    | 0814 | 0819  | 1214      | ....                  | .... | .... | 1404 | .... | 1409 | 1429 | 1549 |
| Hønen allé              | 0635            | 0750    | 0815 | 0820  | 1215      | ....                  | .... | .... | 1405 | .... | 1410 | 1430 | 1550 |
| Ullerål skole           |                 |         |      |       |           | ....                  | 1230 | 1255 |      | .... | 1415 |      |      |
| Almebakken              | 0635            | 0750    | 0815 | 0820  | 1215      | ....                  | 1230 | 1255 | 1405 | .... | 1416 | 1430 | 1550 |
| Risesletta              | 0638            | 0753    | 0818 | 0823  | 1218      | ....                  | 1233 | 1258 | 1408 | .... | 1418 | 1433 | 1553 |
| Nymoen E16              | 0639            | 0754    |      | 0824  | 1219      | ....                  |      |      | 1409 | .... | 1419 | 1434 |      |
| Vågård E16              | 0641            | 0756    |      | 0826  | 1221      | ....                  |      |      | 1411 | .... | 1421 | 1436 |      |
| Spenncon                | 0642            | 0757    |      |       | 1222      | ....                  |      |      | 1412 | .... |      | 1437 |      |
| Nymobakken              |                 |         | 0819 |       |           | ....                  | 1234 | 1259 |      | .... |      |      | 1554 |
| Vågård                  |                 |         |      |       |           | ....                  | 1235 | 1300 |      | .... |      |      |      |
| Hensmoen industrifelt   |                 |         |      | 0831  |           | ....                  |      |      |      | .... |      |      |      |
| Spenncon                |                 |         |      | ....  |           | ....                  | 1236 | 1301 |      | .... |      |      |      |
| Vågård                  |                 |         |      |       |           | ....                  |      |      |      | .... | 1423 |      |      |
| Hen                     |                 |         |      |       |           | ....                  | 1245 | 1310 |      | .... |      |      |      |
| Nybyen                  |                 |         | 0819 | ....  |           | ....                  | .... | .... |      | .... | 1425 |      | 1554 |
| Hen                     |                 |         | 0822 | ....  |           | ....                  | .... | .... |      | .... | 1428 |      | 1558 |
| Pålerudbyen             |                 |         | 0827 | ....  |           | ....                  | .... | .... |      | .... | 1433 |      | 1601 |
| Valderstømoen           |                 |         | 0827 | ....  |           | ....                  | .... | .... |      | .... | 1433 |      | 1602 |
| Skårflågan              | 0645            | 0800    | 0829 | ....  | 1225      | ....                  | .... | .... | 1415 | .... | 1435 | 1440 | 1603 |
| Grønvoldsletta          | 0646            | 0801    | 0830 | ....  | 1226      | ....                  | .... | .... | 1416 | .... | .... | 1441 | 1604 |
| Nordre Grønvoll         | 0647            | 0801    | 0831 | ....  | 1227      | ....                  | .... | .... | 1417 | .... | .... | 1442 | 1604 |
| Delet Hallingby         | 0648            | 0802    | 0832 | ....  | 1228      | ....                  | .... | .... | 1418 | .... | .... | 1443 | 1605 |
| Farmen E16              | 0649            | 0803    | 0833 | ....  | 1229      | ....                  | .... | .... | 1419 | .... | .... | 1444 | 1606 |
| Hallingbytoppen         | 0650            | 0803    | 0834 | ....  | 1230      | ....                  | .... | .... | 1420 | .... | .... | 1445 | 1606 |
| Hallingby syd           | 0651            | 0804    | 0835 | ....  | 1231      | ....                  | .... | .... | 1421 | .... | .... | 1446 | 1607 |
| Hallingby skole         |                 |         | 0838 | ....  | 1235      | ....                  | .... | .... | 1424 | .... | .... | 1455 |      |
| Hallingby nord          | 0653            | 0806    | .... | ....  | 1237      | ....                  | .... | .... | 1426 | .... | .... | 1457 | 1609 |
| Somdalen                | ....            | 0808    | .... | ....  | 1239      | ....                  | .... | .... | 1428 | .... | .... | 1501 | .... |
| Samsjøveien             | ....            | 0810    | .... | ....  | 1240      | ....                  | .... | .... | 1429 | .... | .... | 1503 | .... |
| Fjøsvisa                | ....            | 0814    | .... | ....  | 1244      | ....                  | .... | .... | 1433 | .... | .... | 1509 | .... |
| Ringmoen skole          | ....            |         | .... | ....  |           | ....                  | .... | .... | 1434 | .... | .... | 1511 | .... |
| Ringmoen                | ank             | 0815    | .... | ....  | 1245      | ....                  | .... | .... | 1435 | .... | .... | 1520 | .... |
| Ringmoen                | avg             | ....    | .... | ....  | ....      | 1250                  | .... | .... | .... | 1440 | .... | 1525 | .... |
| Finsand                 | ....            | ....    | .... | ....  | ....      | 1253                  | .... | .... | .... | 1445 | .... | 1530 | .... |
| Rinna                   | ....            | ....    | .... | ....  | ....      | 1253                  | .... | .... | .... | 1448 | .... | 1530 | .... |
| Buttingsrud Camping     | ....            | ....    | .... | ....  | ....      | 1259                  | .... | .... | .... | 1454 | .... | 1536 | .... |
| Blakstvedt              | ....            | ....    | .... | ....  | ....      | 1301                  | .... | .... | .... | 1456 | .... | 1538 | .... |
| Skagnes                 | ....            | ....    | .... | ....  | ....      | 1303                  | .... | .... | .... | 1458 | .... | 1540 | .... |
| Bjonevika               | ....            | ....    | .... | ....  | ....      | 1307                  | .... | .... | .... | 1502 | .... | 1544 | .... |
| Pålsodden               | ....            | ....    | .... | ....  | ....      | 1312                  | .... | .... | .... | 1507 | .... | 1549 | .... |
| <b>Nes i Ådal</b>       | ....            | ....    | .... | ....  | ....      | 1315                  | .... | .... | .... | 1508 | .... | 1550 | .... |

s=kjøres kun skoledager

Dagkoder; 1=mandag, 2=tirsdag, 3=onsdag, 4=torsdag, 5=fredag





Til Hønefoss

| Mandag - Fredag       |      |      |      | Gyldig fra 09.10.2017 |      |      |         |      |      |      |      | 3,s  | 3,s  |
|-----------------------|------|------|------|-----------------------|------|------|---------|------|------|------|------|------|------|
|                       |      | s    | s    |                       |      |      | 2,4,5,s |      | s    |      |      |      |      |
| Nes i Ådal            | 0640 | .... | .... | 0745                  | .... | .... | ....    | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Pålsodden             | 0641 | .... | .... | 0749                  | .... | .... | ....    | .... | .... | .... | .... | .... | 1500 |
| Bjonevika             | 0648 | .... | .... | 0756                  | .... | .... | ....    | .... | .... | .... | .... | .... | 1507 |
| Skagnes               | 0649 | .... | .... | 0757                  | .... | .... | ....    | .... | .... | .... | .... | .... | 1508 |
| Blakstvedt            | 0652 | .... | .... | 0800                  | .... | .... | ....    | .... | .... | .... | .... | .... | 1511 |
| Buttingsrud Camping   | 0656 | .... | .... | 0805                  | .... | .... | ....    | .... | .... | .... | .... | .... | 1515 |
| Rinna                 | 0657 | .... | .... | 0806                  | .... | .... | ....    | .... | .... | .... | .... | .... | 1516 |
| Finsand               | 0701 | .... | .... | 0810                  | .... | .... | ....    | .... | .... | .... | .... | .... | 1520 |
| Ringmoen skole        |      | .... | .... | 0815                  | .... | .... | ....    | .... | .... | .... | .... | .... | 1525 |
| Ringmoen              | 0707 | .... | .... | 0815                  | .... | .... | ....    | 1315 | .... | .... | .... | .... | .... |
| Fjøsvisa              | 0707 | .... | .... | 0815                  | .... | .... | ....    | 1315 | .... | .... | .... | .... | .... |
| Samsjøveien           | 0713 | .... | .... | 0821                  | .... | .... | ....    | 1319 | .... | .... | .... | .... | .... |
| Somdalen              | 0714 | .... | .... | 0822                  | .... | .... | ....    | 1319 | .... | .... | .... | .... | .... |
| Hallingby nord        | 0717 | 0715 | .... | 0825                  | 0920 | 1120 | ....    | 1322 | .... | .... | .... | .... | .... |
| Hallingby skole       |      |      | .... | 0831                  |      |      | 1235    |      | 1425 | .... | 1455 | .... | .... |
| Hallingby syd         | 0718 | 0716 | .... | 0833                  | 0921 | 1121 | 1236    | 1323 | 1426 | .... | 1456 | .... | .... |
| Hallingbytoppen       | 0718 | 0716 | .... | 0833                  | 0921 | 1121 | 1236    | 1323 | 1426 | .... | 1456 | .... | .... |
| Farmen E16            | 0718 | 0716 | .... | 0833                  | 0921 | 1121 | 1236    | 1323 | 1426 | .... | 1456 | .... | .... |
| Delet Hallingby       | 0718 | 0717 | .... | 0834                  | 0922 | 1122 | 1237    | 1323 | 1427 | .... | 1457 | .... | .... |
| Nordre Grønvoll       | 0718 | 0717 | .... | 0835                  | 0922 | 1122 | 1237    | 1324 | 1427 | .... | 1457 | .... | .... |
| Grønvoldsletta        | 0719 | 0718 | .... | 0836                  | 0923 | 1123 | 1238    | 1325 | 1428 | .... | 1458 | .... | .... |
| Skårflågan            | 0720 | 0720 | .... | 0838                  | 0925 | 1125 | 1240    | 1326 | 1430 | 1435 | 1500 | .... | .... |
| Spenncon              | 0723 |      | .... | 0839                  | 0925 |      |         | 1327 |      | 1435 |      | .... | .... |
| Vågård                |      |      | 0745 |                       |      |      |         |      |      |      |      | .... | .... |
| Hensmoveien           |      |      | 0748 |                       |      |      |         |      |      |      |      | .... | .... |
| Valderstømoen         |      | 0720 |      |                       |      | 1125 | 1240    |      | 1430 |      | 1500 | .... | .... |
| Pålerudbyen           |      | 0721 |      |                       |      | 1126 | 1241    |      | 1431 |      | 1501 | .... | .... |
| Hen                   |      | 0724 |      |                       |      | 1129 | 1244    |      | 1434 |      | 1504 | .... | .... |
| Vågård                |      |      |      |                       |      |      |         |      |      |      |      | .... | .... |
| Nybyen                |      | 0727 |      |                       |      | 1132 |         |      |      |      |      | .... | .... |
| Nymobakken            |      | 0728 | 0753 |                       |      | 1133 | 1248    |      | 1438 |      | 1508 | .... | .... |
| Hensmoen industrifelt |      |      |      |                       |      |      |         |      |      | 1440 |      | .... | .... |
| Vågård E16            | 0726 |      |      | 0840                  | 0926 |      |         | 1330 |      | 1443 |      | .... | .... |
| Nymoen E16            | 0727 | 0730 |      | 0841                  | 0927 | 1135 | 1250    | 1331 | 1440 | 1444 | 1511 | .... | .... |
| Risesletta            | 0727 | 0732 | 0755 | 0842                  | 0928 | 1136 | 1251    | 1332 | 1441 | 1445 | 1512 | .... | .... |
| Solbakken             | 0727 | 0732 | 0755 | 0842                  | 0928 | 1136 | 1251    | 1332 | 1441 | 1445 | 1512 | .... | .... |
| Havresletta           | 0728 | 0733 | 0757 | 0843                  | 0929 | 1137 | 1252    | 1333 | 1442 | 1446 | 1513 | .... | .... |
| Almebakken            | 0730 | 0735 | 0758 | 0845                  | 0931 | 1139 | 1254    | 1335 | 1444 | 1448 | 1515 | .... | .... |
| Ullerål skole         |      |      | 0800 |                       |      |      |         |      |      |      |      | .... | .... |
| Hønen allé            | 0731 | 0736 | .... | 0846                  | 0932 | 1140 | 1255    | 1336 | 1445 | 1449 | 1516 | .... | .... |
| Domus                 | 0731 | 0736 | .... | 0846                  | 0932 | 1140 | 1255    | 1336 | 1445 | 1449 | 1516 | .... | .... |
| Gullagata             | 0732 | 0737 | .... | 0847                  | 0933 | 1141 | 1256    | 1337 | 1446 | 1450 | 1517 | .... | .... |
| Ullerålgata           | 0733 | 0737 | .... | 0847                  | 0933 | 1141 | 1256    | 1337 | 1446 | 1450 | 1517 | .... | .... |
| Nordre torg           | 0736 | 0739 | .... | 0849                  | 0935 | 1143 | 1258    | 1339 | 1448 | 1452 | 1519 | .... | .... |
| Hønefoss sentrum      | 0742 | 0745 | .... | 0855                  | 0941 | 1149 | 1304    | 1345 | 1454 | 1458 | 1525 | .... | .... |

s=kjøres kun skoledager

Dagkoder: 1=mandag, 2=tirsdag, 3=onsdag, 4=torsdag, 5=fredag



# MERKNADER TIL KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2018 – 2030

## FOR OPPEN GÅRD, GNR 52 BNR 4

### 1. Innledning

Disse merknadene knytter seg til felt «B17» i Oppenåsen som ble sløyfet som følge av innsigelse fra Fylkesmannen i Buskerud (heretter kalt «FMBU»). Vi er svært overrasket over denne utviklingen. Ettersom B17 (felt B i vårt innspill til arealdelen) nå er foreslått fjernet ser vi oss nødt til å komme med merknader til dette.

I og med at rådmannens innstilling om å sløyfe felt B gjør det nødvendig å gå i dybden på historikk, argumenter, hensyn og forholdet til Fylkesmannen i Buskerud sin innsigelse på den ene siden og kommunens egne beslutninger på den annen side, starter vi for oversiktens skyld med en oppsummering:

#### *a) Innsigelsen fra FMBU*

FMBU sin innsigelse mot en rekke felt, deriblant B17 (felt B), var tuftet på hensynet til «nasjonale føringer for samordnet areal- og transportplanlegging og nasjonale føringer for å redusere klimagassutslippene». Dette fremgår på side 5 i høringsuttalelsen fra FMBU. Hensynene som FMBU skal ivareta er nødvendigvis overordnede nasjonale hensyn, og i slike tilfeller kan det ikke forventes at fylkesmannen har inngående detaljkunnskap om lokalmiljø og bygder. Dermed er det også naturlig å korrigere fylkesmannen når innsigelsen gir uheldige utslag som ikke er tuftet på fullstendig faktum.

Vi støtter rådmannens tilbakevisning av at disse hensynene gir grunnlag for innsigelse mot og sløyfing av B17. Rådmannen viser til at Heradsbygda har et godt utbygd kollektivtilbud og at bygda har en god gang- og sykkelvei som går helt ned til Hønefoss sentrum.

Det er mulig å mekle med FMBU som angitt i plan- og bygningslova. Mekling bør imidlertid kun skje der hvor det er et forsvarlig grunnlag for å gjennomføre mekling. Det er et godt grunnlag for en slik mekling, slik også rådmannens vurdering viser når det gjelder B17.

Det er positivt at rådmannen så det tilstrekkelig å avfeie innsigelsen med en eller to korte setninger. Likevel har vi nedenfor funnet grunn til å utdype og supplere standpunktet som rådmannen har inntatt for slik å bidra til grunnlaget for meklingen.

Arealdelen er forsinket, og ytterligere forsinkelser vil være svært uheldig for Ringerike. En mekling vil i prinsippet kunne medføre en slik forsinkelse, hvilket gjør at det ikke vil være tilrådelig å la et mindre boligfelt som B17 medføre så store forsinkelser for et helt lokalsamfunn.

Det er derfor viktig å understreke at en slik forsinkelse ikke vil finne sted. Den hensiktsmessige måten å gå frem på i dette tilfellet er å vedta B17 som boligfelt med

innsigelse. Feltet vil dermed ikke fremgå som gult i arealdelkartet, men som hvitt. Selve meklingen vil skje først i etterkant av arealdelens vedtakelse. Altså er vi tjent med en raskest mulig vedtakelse av arealdelen – også med hensyn til B17.

Dette jf. plan- og bygningsloven § 5-6 om mekling og avgjørelse av departementet. Der fremgår det at det «ordinært» skal foretas mekling etter en innsigelse. Dette er imidlertid ikke et absolutt krav; slik det også fremgår av forarbeidenes merknader til bestemmelsen i ot.prp. nr. 32 (2007-2008) skal det «normalt» foretas mekling. Hvis partene mener at mekling ikke har noen hensikt kan mekling da også utelates.

Dersom det ikke foretas mekling, eller dersom en mekling ikke medfører enighet, skal kommunen treffe planvedtak og sende planen og innsigelsen – eventuelt med meklerens tilrådning – til departementet.

**b) *Friluftshensyn som grunnlag for rådmannens innstilling***

FMBU har ikke kommet med en innsigelse mot B17 tuftet på friluftshensyn. Dette er ikke nevnt i FMBU sin høringsuttalelse. Rådmannen har likevel i sin innstilling foreslått å trekke B17 ut av arealdelen som boligformål nettopp av hensyn til friluftshensyn.

Vi vil påpeke at det altså ikke foreligger grunnlag for å sløyfe B17 som følge av innsigelse fra FMBU, selv om rådmannen i sin innstilling skriver nettopp dette.

Sløyfing av B17 vil altså ikke være tuftet på en innsigelse, men snarere kommunens egen beslutning uavhengig FMBU. Det er imidlertid også i strid med en tidligere politisk beslutning. Utgangspunktet var at vi foreslo felt A, B, C og D. A ble sløyfet i grovsilingen pga støy fra Vestsiden pukkverk, mens rådmannen innstilte felt C og D som gul kategori. Når det gjelder felt B innstilte rådmannen dette til rød kategori, og hvor administrasjonen i saksdokumentene som ble sendt til politikerne redegjorde for bl.a. friluftshensyn som grunnlag for dette.

Politikerne besluttet imidlertid at felt B (B17) likevel skulle inntas som gul kategori. Gul kategori innebærer ikke at det er uten behov for avklaring og harmonisering av hensyn slik det er for grønn kategori; gul kategori innebærer at nærmere bestemte hensyn må vurderes i en senere detaljregulering hvilket er nødvendig for å realisere tiltak.

Det er lite heldig om rådmannen, etter først å ha foreslått et felt sløyfet og hvor politikerne beslutter å inkludere dette feltet, på ny foreslår feltet tatt ut av planen hvor dette dessuten er i direkte motstrid mot en politisk beslutning. Især må det her også bemerkes at det ikke har fremkommet noen nye forhold eller opplysninger i saken som gir grunnlag for en ny vurdering fra administrasjonens side; sakens opplysning er den samme som under grovsilingen.

Vi mener også på denne bakgrunn at felt B17 bør forbli et boligfelt for nærmere detaljregulering. Det er for øvrig svært lite heldig om kun felt C og D – som kun vil gi noen svært få tomter – tillates, og hvor felt B (B17) må spilles inn på ny til ny fremtidig rullering av

arealdelen. Det vil hemme en sunn utvikling av Heradsbygda, og vi har over flere år allerede fått henvendelser fra familier som etterspør byggetomter – hvor vi kun må henvise til at arealdelen først må vedtas. I tillegg må det nevnes at Helgerud skole har uttrykt et behov for flere elever, og at Heradsbygda barnehage nylig er utvidet og oppusset med en tom avdeling som står klar til å motta flere barn.

Vi mener at ovenstående burde være tilstrekkelig som grunnlag for å la B17 bestå som et areal disponert til boligformål i arealdelen. Likevel, på grunn av risikoen for at B17 faller ut av planen med den konsekvens at det vil gå mange år før B17 kan vurderes på ny i full bredde, og fordi rådmannens innstilling kommer overraskende på oss så sent i prosessen og hvor grunnlaget for å foreslå B17 fremstår som uklart, ufullstendig og tuftet på feil grunnlag, ser vi nødvendigheten av å gå grundigere inn i detaljene i det følgende. Dette slik at vi, dersom ovenstående ikke anses tilstrekkelig, sikrer at saken blir belyst i nødvendig utstrekning.

I punkt 2 går vi nærmere inn på rådmannens innstilling vedr. B17, herunder nødvendig historikk ift. grovsilingen, FMBUs innsigelse og rådmannens behandling av innsigelsen på den ene siden og friluftshensyn på den andre siden og hvor det til sist gis en punktvis oppsummering med vår konklusjon og anmodning.

Til sist, som supplerer av rådmannens vurdering tilknyttet meklingsgrunnlaget for FMBU sin innsigelse om klimautslippreduksjon, redegjøres det i punkt 3 nærmere for FMBUs innsigelse og med argumentasjon som underbygger at innsigelsen ikke kan få anvendelse for B17.

## **2. Rådmannens innstilling vedr. B17**

### **2.1. Historikk**

Det vises til kommuneplanens arealdel hva angår gnr 52 bnr 4 sitt forslag om fortetting av Heradsbygda/Oppenåsen i form av 4 boligfelt (område A, B, C og D).

I grovsilingen ble dette omtalt som planinnspill nr. 27. Rådmannen sløyfet område A, men foreslo område C og D til gul kategori. Dette var tuftet på både støyrisikoen fra Vestsiden pukkverk og forholdet til friluftsområdet. *Politikerne vedtok imidlertid eksplisitt at også område B skulle være gul kategori.*

Areal grovsilet til gul kategori i stedet for grønn kategori innebærer at arealet behøver nærmere håndtering for å harmonisere interesser / avklare eventuelle konflikter med diverse hensyn før det kan skje en utbygging. Dette er noe som håndteres i forbindelse med detaljregulering, og altså ikke i kommuneplanens arealdel. I dette konkrete tilfellet er det friluftshensyn og A-området i Oppenåsen, samt støyforhold tilknyttet Vestsiden pukkverk, som må hensyntas, harmoniseres og avklares.

Slik vi tidligere har fremlagt har John Myrvang AS innhentet en støysonerapport slik at «worst case» støysituasjon i relasjon til de foreslåtte boligområdene ble kartlagt. Dette innebærer altså en støyvurdering hvor alle forhold ligger slik an at det blir maksimalt med støy, slik som at det pigges på toppen av eksisterende terreng (dette skjer sjeldent), hvor vindretningen går rett mot boligområdet i Heradsbygda, mv. Selv under disse «worst case»-forholdene ser man på tidligere innsendt støysonekart klart at dette ikke skaper problemer for noen av feltene B, C og D; kun for felt A som da også er sløyfet fra arealdelen.



Friluftsområdet i Oppenåsen er kategorisert som et A-område, og i den sammenheng er det viktig at friluftshensynene sikres både nå og i fremtiden. Foruten en svært god skole og barnehage med ledig kapasitet, lokalbutikk, gang- og sykkelvei ned til byen og et godt utbygd kollektivtilbud er friluftsområdet et viktig element som gjør Heradsbygda attraktivt som bosted – især for barnefamilier. Bolighensynet og friluftshensynet må derfor harmoniseres på en tjenlig måte.

Felt B er et område som strekker seg fra Bassengveien i nord og ned mot Bålerudveien / Feltspatveien i sydøst. Fortetting og utvidelse av boligområdet Heradsbygda på dette arealet er altså en naturlig forlengelse av eksisterende bebyggelse. I nord og øst vil feltene B, C og D være de siste naturlige utvidelsene ettersom boligfelt ut over disse arealene vil komme for nærme åskammen, hvilket ikke er ønskelig fra et estetisk synspunkt eller med hensyn til friluftslivet. Bebyggelsen skal ligge på sydvestsiden av Oppenåsen; ikke helt på toppen av åskammen eller på nord/nordøstsiden.

I tillegg er det i forbindelse med fortetting i form av feltene B, C og D naturlig å planlegge grønne korridorer der hvor det er naturlig, med tanke på sikring av adkomst inn til friluftsområdet. Dette er noe som må håndteres i detaljreguleringen.

Dermed skulle altså område B, C og D (kalt B15, 16 og 17) bli en del av ny arealdel.

Vi ble derfor overrasket over å se protokollen etter Formannskapet 2 sitt møte den 22. mai 2018. Der ser vi at B17 (område B) plutselig er foreslått tatt ut på bakgrunn av en innsigelse fra FMBU. Vi har ikke blitt gjort kjent med denne innsigelsen. Vi vil understreke at FMBUs generelle prinsipper som ligger til grunn for innsigelsene er forståelige og rasjonelle, men hvor vi samtidig må understreke at FMBUs vurdering og konklusjon vedrørende B17 er tuftet på et ufullstendig og uriktig faktumgrunnlag. Innsigelsen bærer ingen reell tyngde hva angår B17.

***Vi ber om at feltet B17 (boligformål) forblir en del av arealdelen, og bygger dette på begrunnelsene som gis i det følgende.***

## **2.2. Fylkesmannens innsigelse: Nasjonale føringer vedr. miljø**

FMBU skriver følgende i sin høringsuttalelse til arealdelen:

*«For å lykkes med å styre utviklingen til Hønefoss mener vi at det blir feil å legge til rette for til dels store utbyggingsområder utenfor byområdet som er bilbaserte. Vi viser til nasjonale føringer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging, nasjonale mål om å redusere klimagassutslippene og nasjonale mål om å redusere omdisponeringen av dyrka mark».*

Videre angående Miljødirektoratets «Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling» fra 2014 uttaler FMBU følgende:

*«Det er spesielt innen veitrafikk (samordnet areal- og transportplanlegging), jordbruk, oppvarming og energiforsyning hvor kommune har mulighet til å legge til rette for reduserte klimagassutslipp.»*

Videre angående Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, fastsatt ved kgl. res. av 26. september 2014:

*«det er mål om at utbyggingsmønster og transportsystem skal fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder. En viktig føring her er at potensialet for fortetting og transformasjon bør utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk. Nye utbyggingsområder bør styres mot sentrumsnære områder. Planene bør trekke langsiktige grenser mellom by- og tettstedsområder og store sammenhengende landbruks-, natur- og friluftsområder.»*

Selve innsigelsen som FMBU rent faktisk fremmer fremgår på side 5, hvor flere felt – deriblant B17 – er nevnt:

*«Av hensyn til nasjonale føringer for samordnet areal- og transportplanlegging og nasjonale føringer for å redusere klimagassutslippene fremmer Fylkesmannen innsigelse til områdene (...) B17 (...). Vi ber om at områdene tilbakeføres til LNFR-områder i tråd med gjeldende kommuneplan.»*

Innsigelsens juridiske virkning går utelukkende ut på nasjonale føringer vedrørende reduksjon av klimagassutslipp, i relasjon til samordnet area- og transportplanlegging (hvor bl.a. kollektivtransport og ferdsel til fots og med sykkel står sentralt).

Det fremgår følgelig ingen friluftshensyn som grunnlag for FMBU sin innsigelse.

### **2.3. Rådmannens vurdering**

Rådmannen skriver i saksfremlegget til Formannskapet 2 følgende, under henvisning til FMBUs innsigelse (punkt 4 om innsigelse fra 4 overordnede myndigheter):

*«Området B17 (Heradsbygda) (...) grunngis innsigelsene også i samordnet areal- og transportplanlegging og nasjonale føringer for å redusere klimagassutslippene.»*

Dette er for så vidt riktig; dette er forhold som FMBU på generell basis viser til som grunnlag for sin innsigelse.

Men i Rådmannens kommentar til dette skrives imidlertid følgende:

*«I Heradsbygda er det i dag akseptable bussforbindelser, med avgang forholdsvis hver halvtime på hverdager. Til Heradsbygda er det en eksisterende og gjennomgående gang- og sykkelvei fra sentrum.»*

Essensen i Rådmannens forklaring er her at FMBU har gått for generelt til verks og uten å ha konkrete holdepunkter for sin innsigelse mot B17. Dette er vi enig i.

Men så fortsetter Rådmannen:

*«I område B17 i Heradsbygda imøtekommer rådmannen innsigelsen, da den ligger i et område med meget store friluftsverdier (A-område), jf. Kartlegging av bynære friluftsområde (2013). Et A-område er ofte i bruk hele året og av mange personer.»*

Rådmannen trekker her overraskende frem friluftsverdier som tema på ny. Dette lar Rådmannen være avgjørende, på tross av at han på en ryddig måte har vist at FMBU ikke har faktumforankring for sin innsigelse. Friluftsverdier er naturligvis viktige hensyn, men som vi vil omtale nedenfor er disse allerede vært gjenstand for vurdering i forkant av FMBUs innsigelse.

Rådmannen skriver altså dette innenfor punkt 4, hvilket er et punkt som spesifikt gjelder innsigelser fra overordnede myndigheter – herunder Fylkesmannen i Buskerud.

FMBU har imidlertid ikke tuftet sin innsigelse på friluftshensyn. Vi må derfor stille spørsmålstegn ved at Rådmannen her plutselig benytter friluftsverdier for å sløyfe B17 på et annet grunnlag og dermed gjøre FMBUs innsigelse overflødig. Denne bruken av friluftshensyn harmonerer dessuten dårlig med saksgangen frem til nå, hvilket omtales nærmere nedenfor.

#### **2.4. Nærmere om friluftshensyn vedr. B17**

B17 er således sløyfet fra arealdelen, ikke på bakgrunn av innsigelsen fra FMBU angående transportplanlegging etc. I stedet er B17 foreslått sløyfet av kommunen selv v/rådmannen, på grunn av friluftshensyn.

Det er riktig at Oppenåsen er et viktig og godt friluftsområde både for barn og voksne, turgåere og mosjonister. Skogen er et av flere viktige elementer som bidrar til å gjøre Heradsbygda og Oppenåsen attraktivt, især for barnefamilier.

Dette faktum var både vi og kommunen klar over da forslaget til B17 (område B) ble foreslått til ny arealdel.

I Rådmannens grovsiling fra juni 2015 står det i punkt 2.4 mye nøkkelinformasjon om Heradsbygda. Blant annet vises det til kapasitet i infrastruktur, det er kapasitet i Heradsbygda barnehage (nå utvidet slik at det er en tom avdeling som står klar til bruk), og i tillegg er det kapasitet på Helgerud skole. Det er god gang- og sykkelvei helt fra sentrum og opp.

Foruten dette skriver Rådmannen i punkt 2.4.3:

*«Heradsbygda er omgitt av arealer avsatt til LNF-områder og friområder i gjeldende arealdel. Oppenåsen/Heggen er klassifisert som A-område i kartlegging av bynære friluftsområder 2014. Oppenåsen ligger i nær tilknytning til boligområder i Heradsbygda, og har et godt utbygd sti- og løypenett.*

*Friområdet utgjør også en buffer mot Vestsiden pukkverk. Støyutredninger viser at områdene øverst i Bålerudmarka kan være utsatt for støy fra pukkverket under visse forhold. Friområde og buffer mot pukkverk bør opprettholdes.»*

Her omtaler Rådmannen område B (B17), som ligger øverst i Heradsbygda/Oppenåsen – altså i forlengelsen av Bassengveien og videre sydøst.

Da vi fikk gjennomgått Rådmannens grovsiling så vi at han hadde lagt til grunn et begrenset støysonekart som John Myrvang AS hadde fremlagt angående område A (som ble sløyfet, og som vi pga. støysonene ikke har forfulgt). Denne rapporten viste et kartutsnitt som ikke dekket område B (B17), og dermed var det ikke grunnlag for å si at støyforhold gjør det uforsvarlig å bygge ut der.

I etterkant av grovsilingen innhentet John Myrvang AS en ny og utvidet støyrapport som også viste hvordan støysonene er for område B (B17). Denne viste at støy ikke er problematisk for boligtomter der.

Denne rapporten sendte vi inn til kommunen for å dokumentere forholdet. Vi ba på denne grunn om at B17 likevel skulle bli inntatt i arealplanen.

På side 57 i grovsilingsrapporten omtales innspill nr. 27 med område A, B, C og D. Der konkluderer Rådmannen med at område C og D bør bli gul kategori, mens A og B (B17) ikke anbefales. Bakgrunnen er A-området og at foreslåtte områder kan berøre stier og inngangsporter til friområdet (hvilket i realiteten ikke er en utfordring ettersom stiene fungerer godt utenom B17 og hvor de sentrale stiene går utenom feltet, og der sikring av inngangsporter er et forhold som naturligvis må vurderes ved detaljregulering).

Politikerne behandlet grovsilingen, og konkluderte der med at område C og D skulle være med videre i arbeidet med arealdelen, i tråd med Rådmannens anbefaling. *Men i tillegg besluttet politikerne at også område B (B17) skulle være med. Dette er altså en beslutning som ble tatt på bakgrunn av opplysninger slik som nettopp A-området og friluftsverdiene.*

Vår konklusjon etter dette er at det etter vedtatt arealdel blir nødvendig å igangsette arbeid med detaljregulering. Det er i detaljreguleringen at plankart og bestemmelser blir skreddersydd. Som et ledd i dette vil grønnstruktur og behovet for korridorer opp til friluftsarealet bli ivaretatt, hvilket er et viktig aspekt for å bevare attraktiviteten av å bo i Heradsbygda / Oppenåsen. Støysonekartet vil trolig medføre at utnyttelsen blir noe endret, men dette blir marginalt og kun i forbindelse med noen få enkelttomter. Det planfaglige grunnlaget ligger godt til rette for slik detaljregulering.

## **2.5. Foreløpig konklusjon**

Vi registrerer altså følgende historikk:

- i. Vi spilte inn områdene A, B, C og D.
- ii. Rådmannen påpekte friluftinteressene og viktigheten av A-området samt korridorer frem til friluftsområdet, samt støy fra pukkverket.
- iii. På denne bakgrunn foreslo Rådmannen å sløyfe område A og B slik at kun område C og D ble videreført.
- iv. Vi innsendte ny støysonerapport som viste at det kun er grunnlag for å sløyfe område A. I tillegg kom de reelle hensyn rundt friluftsområdet og å tilpasse planverket (detaljregulering) slik at korridorer for adkomst til friluftsarealet sikres.
- v. På bakgrunn av alt dette faktumgrunnlaget i saken vedtok politikerne å videreføre område C og D iht. Rådmannens konklusjon. I tillegg vedtok politikerne område B. Kun område A ble altså sløyfet. Område B ble inkludert og hvor dette harmonerer med en forsvarlig ivaretagelse av nettopp friluftshensynene.
- vi. FMBU melder innsigelse mot bl.a. B17. Bakgrunnen er overordnede nasjonale hensyn mtp. klimautslipp, transportplanlegging, sentrumsfortetting mv.

- vii. Rådmannen redegjør kort og konsist for at FMBUs innsigelse ikke har reell gjennomslagskraft overfor B17.
- viii. Rådmannen velger likevel å sløyfe B17. Dette under henvisning til FMBUs innsigelse, men hvor FMBU ikke påberopte friluftshensyn som grunnlag for sin innsigelse.
- ix. Sløyfingen tuftes altså på kommunens egen vurdering vedrørende friluftshensyn. Dette medfører imidlertid at Rådmannen snur om på politikernes vedtak om å inkludere B17, hvilket i saksforberedelsen klart og tydelig synliggjorde forholdet til friluftsområdet.
- x. Rådmannen synes å legge til grunn at B17 ikke er forenlig med friluftshensyn. Dette er en konklusjon det imidlertid ikke er grunnlag for å ta, ettersom B17 og friluftshensyn vil harmonere – hvilket er en forutsetning bak politikernes valg om å inkludere B17.
- xi. Det er ingen nye forhold som tilsier at rådmannen har grunnlag for å foreta en ny vurdering til overprøving av politikernes allerede fattede beslutning.
- xii. Korrekt planmessige håndtering er å meisle ut de konkrete arealplankart og bestemmelser i detaljregulerings form, snarere enn nå – i strid med politikernes tidligere beslutning – å sløyfe B17 på arealplannivå.

***Vi mener derfor at B17 bør bestå som areal med boligformål i kommuneplanens arealdel.***

### **3. Nærmere om FMBUs innsigelse**

#### **3.1. Overordnet**

Vi er som nevnt enige i Rådmannens argumentasjon mot FMBUs innsigelse mot B17.

Vi finner imidlertid grunn til å supplere dette for å belyse alle nødvendige forhold som er av betydning, særlig med tanke på å foregripe mulige vurderinger i fremtiden som vi ikke så lett vil fange opp eller som vi ikke får anledning til å uttale oss om. Vi mener at Rådmannens vurdering er kortfattet men samtidig både konsis og tilstrekkelig. Likevel vil vi foregripe risikoen for at noen skulle mene at begrunnelsen var for kortfattet.

Det vi er opptatt av er at det foretas en forsvarlig og reell vurdering av B17, og at dette tuftes på riktig faktumgrunnlag slik at saken er tilstrekkelig opplyst. Som grunneier av gnr 52 bnr 4 er våre merknader til dette både relevante og viktige.

#### **3.2. FMBU: Generelt**

FMBU mener altså at det blir feil om Ringerike kommune «*legge[r] til rette for til dels store utbyggingsområder utenfor byområdet som er bilbaserte*». Dette for å styre utviklingen til Hønefoss iht. nasjonale føringer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging, nasjonale mål om å redusere klimagassutslippene og nasjonale mål om å redusere omdisponeringen av dyrka mark.

Dette er det vanskelig å være uenig i. Prinsippene er både rasjonelle og styrende i nasjonal målestokk. Hvert lokalsamfunn må bidra.

Det er imidlertid ikke tilstrekkelig å vise til slike generelle prinsipper når et konkret område skal vurderes sløymet. Det må forankres konkret for å unngå utslag av tilfeldig myndighetsutøvelse og beslutninger fattet på grunnlag av feil eller utilstrekkelig faktum.

Vi vil i den sammenheng bemerke at det ikke er snakk om «*dels store utbyggingsområder (...) som er bilbaserte*». Krakstadmarka er et nytt utbyggingsområde som i tillegg er stort. I Heradsbygda er det, i form av felt B15, B16 og B17, snakk om en nokså begrenset utvidelse / fortetting av et allerede etablert boligområde.

Vi betviler ikke FMBUs gode intensjon i form av å sløyme B17 som følge av en antakelse om bilbruk. Det kan ved første øyekast fremstå som naturlig å anse Heradsbygda som et «bilbasert» boligområde. Men i så måte vil også Haugsbygd, Tyristrand, Ask, Veienmarka, Veien, Follumbyen, Nordsiden, Sydsiden og kjerneområdet i Hønefoss sentrum, i realiteten være «bilbaserte». Bilen brukes mye, og det er tilrettelegging av kollektivtransport som er nøkkelen til å håndtere de hensyn FMBU her vil sikre. I ytterste konsekvens må man etter et slikt prinsipp også nedfelle utbyggings- og fortetningsforbud i Hønefoss sentrum frem til lokalsamfunnet har fått Ringeriksbanen og ny E16, og hvor det har kommet ny innfartsåre, ny løsning angående gjennomfartsveier, trafikkavvikling mv. Dette for å kombinere reduksjon av bilbruk og kødannelse/tomgang med utvidelse av kollektivtilbud som alternativ til bilbruken. En strategisk satsing på boligutbygging i visse områder fremfor andre områder vil naturligvis være viktig, men her opplever vi at FMBU går alt for langt i å tegne Heradsbygda som et område lite egnet for vekst.

Tvert i mot mener vi at Heradsbygda har en unik posisjon og særstilling når det gjelder dagens kollektivtilbud og gang- og sykkelvei koblet opp mot den fremtidige Ringeriksbanen og stasjonen i sentrum. Allerede i dag har Heradsbygda et godt utbygd kollektivtilbud med bussavgang hver halvtime slik rådmannen også konstaterer. Elever både på barneskolen, ungdomsskolen og videregående baserer seg i vesentlig grad på busstilbudet i forbindelse med skolegangen. Det er i tillegg et svært godt gang- og sykkelstinettnett helt fra Hønefoss sentrum, samt opp til og igjennom Heradsbygda / Oppenåsen. En sikker skoleveg og muligheten for å faktisk bruke sykkel og føttene for å komme til og fra byen og skolen stod sentralt for oss da vår eiendom gnr 52 bnr 4 ga bort areal for å muliggjøre realisering av denne gang- og sykkelveien.

Heradsbygda vil stå i en særstilling og være svært godt tilrettelagt for utnyttelse av kollektivtrafikk helt fra bygda, til Hønefoss sentrum og til byer som Oslo og Bergen. Det er forståelig at fylkesmannen ikke kan inneha detaljkunnskap om lokalsamfunn og utviklingen i hele fylket. Samtidig er det påtakelig at disse åpenbare styrkene helt har uteblitt fra FMBU sine vurderinger. Dette kommer vi tilbake til nedenfor.

### **3.3. FMBU: Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling**

FMBU trekker særlig frem Miljødirektoratets «Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling» fra 2014, og uttaler i den sammenheng at kommunenes mulighet for å redusere klimagassutslipp spesielt knytter seg til bl.a. «*veitrafikk (samordnet areal- og transportplanlegging)*».



Igjen viser vi til at det er et godt kollektivtilbud i Heradsbygda. Det ligger godt til rette for bruk av andre transportformer enn bil, slik som også er tilfellet for Hønefoss sentrum. Bruk av sykkel, herunder også fremveksten av el-sykler, bidrar positivt ettersom Heradsbygda har den nødvendige gang- og sykkelveien på plass.

I tillegg til dette må det også ses hen til fremtiden. Med ny Ringeriksbane med stasjon i Hønefoss sentrum vil dette være et sentralt knutepunkt for pendling. Trafikksituasjonen og tilfartsårene inn til stasjonen er imidlertid ikke uproblematisk for mange av boligområdene i distriktet. De må kjøre rundt Hønefoss, eller gjennom sentrum. Spesielt gjelder dette Haugsbygd. En ny innfartsåre og trafikkløsning fremstår som nødvendig og kan nok løse mye, men uansett hvordan dette løses vil Heradsbygda stå i en særstilling.

Nærmere bestemt vil Heradsbygda ha en direkte tilkomst rett ned til stasjonen. Dermed vil kollektivtilbudet og bruk av sykkel (spesielt el-sykkel) bli desto mer aktuelt for beboerne. Bruk av buss og sykkel vil være langt å foretrekke både økonomisk og praktisk ettersom man da slipper å lete etter parkeringsplass og å betale avgift mens man er på reise eller på jobb.

Vi mener at FMBU heller burde ha fremhevet Heradsbygda som et satsningsområde med tanke på kollektivtrafikk i form av buss og jernbane, herunder også gang- og sykkelvei.

### **3.4. Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging**

FMBU viser også til Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, fastsatt ved kgl. res. av 26. september 2014. Her uttales det at utbyggings- og transportsystem skal fremme utvikling av «*kompakte byer og tettsteder*». Til dette presiseres en viktig føring: «*Fortetting*» og transformasjon bør utnyttes før «*nye utbyggingsområder*» tas i bruk. Nye utbyggingsområder bør styres mot «*sentrumsnære områder*».

Her vil vi presisere at Krakstadmarka kvalifiserer som «ny[tt] utbyggingsområde». Det er et positivt grep i Ringerike at dette området utvikles. Men det er altså ikke snakk om å marginalisere boligutvikling utenfor sentrumskjernen; i så måte går FMBU for langt. Poenget her er at Heradsbygda ikke er et «nytt utbyggingsområde»; det er snakk om en videreutvikling av et eksisterende boligområde. Heradsbygda ligger ikke i sentrum, men i og med at Heradsbygda ligger så vidt nærmere Hønefoss by (ca. 3,5 km) og med en god gang- og sykkelvei og et godt kollektivtilbud er det gode grunner som taler for at bygda kan nærme seg en identifikasjon med begrepet «sentrumsnær[t] område».

### **3.5. FMBU: Nye omstendigheter etter areaplanrevisjonens oppstart i 2013**

FMBU har også gjort et poeng av at det, siden revisjonsarbeidet med arealdelen startet opp i 2013, har skjedd flere ting. Blant annet at Norge skrev under på Parisavtalen, Meld. St. 13 (2014 – 2015) ga ny utslippsforpliktelse, og hvor det ble besluttet at Norge skal bli et lavutslippsamfunn i 2050.

Som redegjort for ovenfor mener vi at B17 ikke strider mot disse forholdene, og at B17 utgjør en rasjonell og riktig utbygging av et lokalsamfunn.

Her vil vi spesielt vise til at Ringerike forventer en stor befolkningsvekst, og at 70 % av veksten skal komme i Hønefoss sentrum gjennom bl.a. fortetting. De resterende 30 % skal komme utenfor

sentrum. Her er Heradsbygda et satsningsområde. FMBU viser til at endringene kom etter 2013, men vi vil da vise til at denne nevnte målsettingen om fortetting i bygdene rundt Hønefoss sentrum ble vedtatt så sent som 30. april 2015 i form av kommuneplanens samfunnsdel. Samfunnsdelen, som også knesetter vekstprinsippene, er altså oppdatert pr et tidspunkt hvor Parisavtalen mv. var kjent og tatt høyde for.

Når FMBU har så vidt stort fokus på at den vesentlige delen av veksten skal skje i Hønefoss sentrum (fortetting og nye boligområder) så kan vi ikke se at Ringerike kommunes plan – slik som også vist gjennom Samfunnsdelen vedtatt 30. april 2015 – skulle stride mot dette. Hele 70 % (!) av veksten er vedtatt å skulle skje i sentrum. Kun 30 % skal skje utenfor sentrum, og da fordelt over flere bygder. Heradsbygda er imidlertid et vedtatt satsningsområde som både har god kollektivtilknytning, god gang- og sykkelvei helt ned til Hønefoss Stasjon og til Hønefoss sentrum, det er god kapasitet både når det gjelder vann, avløp, strøm, fiber, og både barnehagen og skolen mangler barn og elever for å fylle ledige plasser.

Det å ikke utnytte denne kapasiteten ved å nekte B17 fremstår som en feilslått strategi for å sikre miljøhensyn. Det fremstår som langt mer rasjonelt å fylle den ledige kapasiteten i allerede utbygde områder enn å kun tillate mindre flekkvis fortetting og for øvrig kreve helt nye områder utviklet hvor all infrastruktur må etableres på jomfruelig mark. Det må ikke uteglemmes at dersom det ikke er nok barn i Heradsbygda til å fylle den ledige avdelingen i Heradsbygda barnehage eller på Helgerud skole så medfører det en unødvendig miljøbelastning at foreldre som bor i andre områder / bygder må kjøre barna sine til disse ledige plassene.

### **3.6.FMBU: Konklusjon**

FMBU har kommet til følgende konklusjon:

*«Av hensyn til nasjonale føringer for samordnet areal- og transportplanlegging og nasjonale føringer for å redusere klimagassutslippene fremmer Fylkesmannen innsigelse til områdene (...) B17 (...). Vi ber om at områdene tilbakeføres til LNFR-områder i tråd med gjeldende kommuneplan.»*

På bakgrunn av ovenstående redegjørelse, som understøtter Rådmannens vurdering av akseptable bussforbindelser og gjennomgående gang- og sykkelvei fra sentrum, mener vi at FMBU ikke har faktumgrunnlag for sin konklusjon.

Prinsippene som FMBU her søker å ivareta vil ikke bli negativt påvirket av B17 i nevneverdig grad. Snarere tvert i mot er dette en bygd som finnes, og hvor det snarere vil være i tråd med FMBUs forfektete prinsipper å tillate utbygging.

***Som nevnt er det viktig å presisere at arealdelen kan vedtas inklusive B17 avsatt til boligformål. Dette vil ikke forsinke arealdelens vedtakelse; B17 vil i arealdelen bli anmerket som et boligfelt med innsigelse, og i etterkant av arealdelens vedtakelse vil det skje en mekling med FMBU. Vi mener at det på bakgrunn av ovenstående klart er grunnlag for å gjennomføre en mekling. Vi mener også at det kan være i Ringerike kommunes interesse å utfordre FMBU når det er saklig grunnlag for det, og især når i) FMBU har gått så vidt langt i å detaljstyre lokaldemokratiets handlerom, ii) dette ikke er tuftet på konkrete forhold hvor det er gjort en grundig og forsvarlig vurdering av faktum, og iii) dette i tillegg begrenser den ønskede utviklingen av lokalsamfunnet – i***

*strid med kommuneplanens allerede vedtatte samfunnsdel. Vi minner samtidig om at FMBU ikke hadde slike innsigelser til samfunnsdelen, selv om de hadde alle foranledninger til dette.*

*Derfor mener vi at B17 bør være en del av kommuneplanens arealdel disponert til boligformål, slik faktum, reelle forhold og grunner tilsier.*

*Oppen gård, 27. juni 2018*

*Asle Oppen*

**Fra:** Andreas Oppen [andreas.oppen@gmail.com]

**Til:** postmottak [postmottak@ringerike.kommune.no]

**Kopi:** Pappa [asle@oppen.no]

**Sendt:** 27.06.2018 14:17:17

**Emne:** Merknader til høring vedr. kommuneplanens arealdel - Oppen gård, gbnr 52/4

**Vedlegg:** Merknader til høring vedr. kommuneplanens arealdel - Oppen gård gbnr 52,4.pdf

Vedlagt følger merknader til arealdelen som nå er på høring med frist 1. juli.

Merknadene er således rettidig innsendt.

Merknadene innsendes på vegne av Asle Oppen som grunneier av Oppen gård som bl.a. består av gbnr 52/4, og hvor dette knytter seg spesielt til B17 som er foreslått tatt ut av arealdelen.

I og med denne endringen, som var overraskende og lite forståelig, er det nødvendig med disse innspillene til høringsrunden nå.

Vi håper våre merknader vil bidra til at B17 forblir avsatt til boligformål i arealdelen.

Av praktiske grunner sender jeg inn merknadene, og hvor min far Asle Oppen er lagt inn som kopimottaker.

Skulle det være noe som mangler, eller skulle det være behov for avklaringer eller suppleringer, bes det om umiddelbar tilbakemelding slik at vi rekker å ta stilling til dette og innsende innen fristen 1. juli. I motsatt fall bes det herved om fristutsettelse for at vi skal få anledning til å uttale oss.

Mvh

Andreas Oppen og Asle Oppen