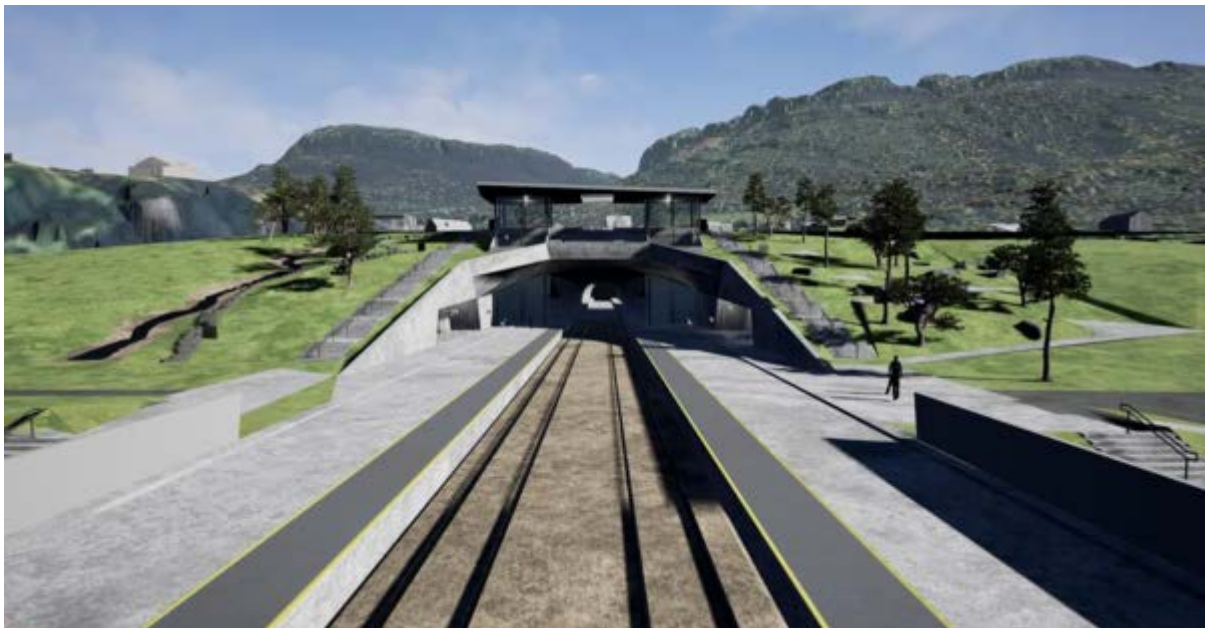




HOLE kommune

Høringsuttalelse:

Statlig reguleringsplan for Ringeriksbanen og E16 Høgstet – Hønefoss



Illustrasjon Fellesprosjektet.

Innhold

| | |
|--|----|
| Sammendrag..... | 4 |
| 1.0 Innledning..... | 5 |
| Bakgrunn..... | 5 |
| Prosess og fremdrift | 5 |
| 2. Sundvollen stasjon og tettstedsutvikling..... | 6 |
| 2.1 Fylling og mulighetsstudien | 6 |
| 2.2 Tilrettelegging for rundkjøring og avlastningsvei på Sundvollen | 8 |
| 2.3 Eiendomsrettigheter..... | 10 |
| 2.4 Vann og avløp, kommunal infrastruktur | 10 |
| 3.0 Kryss på Helgelandsmoen..... | 11 |
| 3.1 Konsekvensutredningen | 11 |
| 3.2 Vekstpotensial for plasskrevende næringsvirksomhet | 11 |
| 3.3 Arealknapphet, vern og kompensasjon..... | 12 |
| 3.4 Miljøperspektiv - redusert trafikk på dagens E16 gjennom tettstedene Vik og Sundvollen... .. | 13 |
| 3.5 Kommunen er arealplanmyndighet..... | 13 |
| 3.6 Konklusjon krysset..... | 13 |
| 4.0 Kommunens innbyggere: Psykisk- og fysisk helse, støy, støv, gang-/sykkelveier – myke trafikanter | 14 |
| 4.1 Samhandling mellom FRE16 og kommunen..... | 14 |
| 4.2 Miljømessige påvirkningsfaktorer | 14 |
| 4.3 Medvirkning..... | 15 |
| 4.2 Barn og unges oppvekstvilkår | 15 |
| 4.2.2 Rekkefølgebestemmelser må gjelde alle de berørte barnehagene | 16 |
| 4.3 Myke trafikanter..... | 16 |
| 4.4 Institusjoner og sårbare grupper | 17 |
| 5.0 Erstatning for tap av friluftsliv – og rekreasjonsområder – vern av jordarealer..... | 17 |
| 5.1 Konsekvenser for friluftsliv og nærmiljøaktiviteter..... | 17 |
| 5.1.1 Konsekvensutredning | 18 |
| 5.1.2 Krav om kompensasjon | 19 |
| 5.1.3 Manglende prosess..... | 19 |
| 5.1.4 Krav om rekkefølgebestemmelse..... | 20 |
| 5.1.5 Pilegrimsleden | 20 |

| | |
|---|----|
| 5.1.6 Oppsummering av hovedpunktene i høringsinnspillet om friluft- og rekreasjonsområder | 20 |
| 5.2 Kulturminner | 20 |
| 5.3 Vern av jordarealer - naturmangfold..... | 21 |
| 6.0 Generelle kommentarer – plankart – reguleringsbestemmelsene | 23 |
| 7.0 Vedlegg | 27 |
| 7.1 Vann og avløp | 27 |
| 7.2 Svensrud natur- og idrettsbarnehage | 28 |
| 7.3 Trafikksikring av skoleveier..... | 29 |

Sammendrag

Ringeriksbanen og ny E16 legger til rette for en vekst og utvikling som ikke vil være mulig uten investeringer i disse samferdselsprosjektene. Samferdselsdepartementet har i oppdragsbrevet for Ringeriksbanen og E16 skrevet følgende: *"Det er derfor viktig at transportetatene og lokale myndigheter i samarbeid legger til rette for at nytten av prosjektene blir best mulig"* (datert 30.8. 2015).

Kommunen er positiv til samferdselsprosjektene, men ønsker at de utfordringene kommunen peker på løses i samhandling med FRE16.

For Hole kommune er følgende hovedområder i reguleringsplanen avgjørende:

- **Stasjon på Sundvollen** med tilhørende utvikling som vil være samfunnsøkonomisk lønnsom og bærekraftig for kommende generasjoner.
- **Motorveikryss på Helgelandsmoen** som vil bidra til å opprettholde og øke verdiskapningen i og utenfor næringsparken. Det motsatte vil være å bygge ned verdifulle arealer og reversere sysselsetting og produktivitet.
- **Ta vare på kommunens innbyggere**, herunder sårbare grupper som vil bli særskilt utsatt i en krevende anleggsfase.
- **Erstatte tapet av viktige friluft- og rekreasjonsområder/vern av jordarealer** med nye tilbud. Her er blant annet erstatning av nærturterreng avgjørende for å opprettholde god folkehelse. Kommunen har store arealer med fulldyrket mark som blir beslaglagt ved prosjektet. Vern av og kompensasjon for disse verdiene er viktig.

Konsulentselskapet COWI AS har på oppdrag for Forum nye Bergensbanen beregnet samfunnsnyttien til Ringeriksbanen, til en nåverdi på 7,4 milliarder kroner over 25 år (rapport av 8.2. 2013). I Hole blir fylling og alternativ C et viktig premiss for å utløse denne samfunnsnyttien.

Kommunen har knapphet på næringsarealer som følge av at store områder er vernet. Prosjektet griper også inn i områder som er avsatt til næring i eksisterende kommuneplan og reguleringsplaner. I praksis betyr dette at Helgelandsmoen er det område i kommunen som egner seg best for en betydelig næringsutvikling. Kommunen mener derfor at dette motorveikrysset er en avgjørende faktor for å skape den *nyttien* som Samferdselsdepartementet ber om som følge av de store samfunnsøkonomiske investeringene.

Anleggsfasen blir svært krevende for kommunens innbyggere. Den blir preget av støy, støv, redusert fremkommelighet og vil være en konstant påkjenning der folk bor og lever døgnet rundt. I dette bildet er sårbare grupper som barn, unge og mennesker med ulike helseutfordringer spesielt utsatt.

Kommunens friluft- og rekreasjonsområder samt idrettsanlegg er under press ved dette prosjektet, og arbeidet med å finne gode erstatninger er på etterskudd. Like viktig er det å finne gode løsninger på vern og kompensasjon av kommunens rike matjord og naturverdier.

1.0 Innledning

Bakgrunn

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16), ved Bane NOR og Statens vegvesen, har etter oppdrag fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet utarbeidet forslag til Statlig reguleringsplan for Ringeriksbanen og ny E16 på strekningen Høgstet – Hønefoss. Planen er sendt på høring med merknadsfrist 24. juni 2018. Ettersom dette er en statlig reguleringsplan, er kommunen kun en høringspart.

Våre kommentarer til planen er ikke uttømmende, da reguleringsplanen på flere områder ikke legger opp til en detaljeringsgrad som gir rom for dette. Vi velger likevel å gi detaljerte kommentarer og anmerkinger der vi finner det riktig, og ber samtidig om etterfølgende prosesser på flere områder.

Reguleringsplanen omfatter 40 km med dobbeltsporet jernbane på strekningen Sandvika – Hønefoss, og en 16 km ny firefelts vei fra Høgstet – Hønefoss.

Kommunen har over lengre tid, siden kommunestyret vedtok statlig planprosess den 23.3. 2015, samarbeidet med FRE16 for å finne gode løsninger og dempe risiko på flere områder. Hole ønsker sammen med FRE 16 å skape fremtidsoptimisme for våre innbyggere, gjennom å videreutvikle kommunens bosettings-, besøks- og arbeidsattraktivitet. Men vi vil samtidig peke på viktige områder som må ivaretas for en ønsket utvikling.

Hole har gode stedskvaliteter og et stort potensiale. Vi har store natur- og landbruksverdier, og vi har en rik kulturhistorie. Planen innebærer store endringer i arealbruk, den berører alle innbyggere, herunder mange sårbare grupper, og mange ulike interesser. Målet er å finne en god balanse mellom å ta vare på verdiene og samtidig legge til rette for en god og bærekraftig utvikling av kommunen.

Prosess og fremdrift

Forutsigbarhet er viktig for videre fremdrift for både kommunen og for alle som berøres av planen. Hole er derfor opptatt av god samhandling med FRE16 når det gjelder involvering og påvirkningsmuligheter i det videre planleggingsarbeidet.

I høringsprosessen har FRE16 gjennomført folkemøte 15. mai, åpne kontordager 16. og 22. mai samt stand på Vik torg 2. juni for å informere om planen og legge til rette for innbyggernes medvirkning. I tillegg har det vært dialog med enkeltpersoner og grupper etter behov og ønske.

Kommunestyret behandler kommunens høringsuttalelse 19. juni. Når høringsperioden er avsluttet, skal FRE16 oppsummere og vurdere alle høringsuttalelser.

Kommunal- og moderniseringsdepartement legger opp til å fatte endelig vedtak for planen ved årsskiftet 2018/19.

2. Sundvollen stasjon og tettstedsutvikling

2.1 Fylling og mulighetsstudien

Statlig reguleringsplan og rapporten "Evaluering av parallelloppdrag, Mulighetsstudie for tettstedsutvikling på Sundvollen" danner basis for dette avsnittet.

Sundvollen tettsted ligger vakkert til med en unik tilgang til både marka og fjorden. Nærheten til et rikt friluftsliv gjør området til et særlig attraktivt bosted og den planlagte stasjonen gir stedet store utviklingsmuligheter. Sundvollen har historisk fungert som et viktig knutepunkt for reisende og vil utvikles som et viktig kollektivknutepunkt med innfarstparkering for bil og sykkel. Sundvollen vil også være nært tilknyttet E16 og krysset på Elstangen, hvilket kan bidra til passasjergrunnlag fra et større omland.

Vi trenger arealer til vekst og utvikling

Store deler av kommunen er underlagt vern hvilket medfører knapphet på arealer for videre utvikling. Kommunen mener at alternativ C, fylling på 185 daa, er det alternativet som kan gi tilstrekkelig med areal til befolkningsvekst med tilhørende konsentrasjon av handel og service. Samtidig vil C-alternativet bidra til at verdifulle landbruksområder i størst mulig grad bevares. Videre kan C-alternativet bidra til å redusere arealpresset andre steder og forhindre et spredt utbyggingsmønster. Det er viktig å få en stor nok fylling slik at Sundvollen blir et bærekraftig tettsted. På den måten sikres kommunens inntekter som igjen fører til velferd for våre innbyggere.

En fylling med stor kapasitet til befolkningsvekst er viktig for å kunne legge til rette for et passasjergrunnlag som er samfunnsøkonomisk gunstig. Utfyllingen skal også bidra til å avlaste utviklingspresset i Oslo-området, jf. planprogrammet.

Kommunen anbefaler at planen bør gi en grov veiledning når det gjelder de alternative fyllingene på Sundvollen og fylling på Elstangen. Kommunen er enig i evalueringrapporten som sier: "Planleggingen av strandsonen bør kunne starte tidlig, slik at utvalgte områder kan beplantes tidlig og allmenn tilgang sikres og innarbeides i folks vaner for bruk av stedet", beskrevet i 4. avsnitt i "Vurdering av forslagene knyttet til etappevis utvikling og utbyggingstakt" s.36. Mens fyllingen skal sette seg og før det kan bygges noe der, er det viktig å få området så raskt som mulig til fremstå som en naturlig del av landskapet.

Kommunen anbefaler videre at reguleringsplanen gir en veiledning om hvordan fyllingen skal fremstå som et naturlig område, herunder mulighet for kanal og løsnings for Kleivbekken. Den bør også si noe om hvordan stasjonen skal integreres med fyllingen og områdene rundt, og forbindelser mellom stasjonsområdet/fyllingen og eksisterende boligområder. Reguleringsplanen bør i tillegg vise hvilke tiltak som skal til for å hindre erosjon og avrenning, og det bør komme fram hvilke områder som kan få et rikt naturmangfold.

Steinsfjordens vannkvalitet er i dag ikke tilfredsstillende. Fagrapport "Miljø Vannkvalitet Steinsfjorden Strekning 3" utreder hvordan de ulike fyllingene vil påvirke vanngjennomstrømningen gjennom Kroksundet. Rapporten konkluderer med at hverken Kroksund bru, eller de vurderte utbyggingene (jernbanebro og fyllinger) legger noen restriksjoner på transport gjennom Kroksund. Den lille strømningsmotstanden som observeres, kan lett kompenseres med en minimal endring av vannstanden (2.3 mm) mellom Tyrifjorden og Steinsfjorden. Denne endringen vil ikke ha noen betydning for vannutvekslingen og har dermed heller ingen betydning for vannkvaliteten.

For vannkvaliteten i Steinsfjorden vil det være vannstandsregulering opp og ned som er utslagsgivende. Kommunen mener at dette støtter opp om C-alternativet for fylling.

Selv om fyllingene ikke påvirker vanngjennomstrømningen i Kroksund, bør planen legge til rette for å utrede aktuelle tiltak som kan bedre vannkvaliteten.

Fyllingen på Elstangen bør utformes slik at den demper inntrykket av den massive infrastrukturen som tiltaket medfører, og tilbakeføre de naturlige omgivelsene som blir borte på Sundvollen. Vegetasjon helt ned til vannkanten kan bidra til å få til dette (variant B – full utfylling s.139 i planbeskrivelsen).

Hole kommune ønsker å legge til rette for en utvikling på Sundvollen slik det beskrives i "Evalueringssgruppas samlede vurdering og konklusjon" (s.14):

"Evalueringssgruppa mener LPOs prinsipp for utfylling og kanal gir det beste utgangspunktet for å skape et tettsted med attraktivitet og gode kvaliteter. Dette kan knyttes til byutvikling, landskapstilpasning, biologisk funksjonelle områder, offentlige byrom og demping av inntrykket fra ny infrastruktur. Utfyllinga vil også kunne gi kvaliteter før den blir bebygget. I det videre arbeidet bør dette forslaget legges til grunn, men prinsippet må vurderes videre ut fra blant annet vannkvalitet i Steinsfjorden og Tyrifjorden og gjennomføring av utfyllingen. Det bør arbeides videre med å sikre at utfyllingen i tilstrekkelig grad ivaretar vannkvalitet og naturmangfold i Tyrifjorden Bredden på kanalen bør vurderes videre, og terrengutformingen av bunnen og sidene må tilrettelegge for god vanngjennomstrømning. Forholdet til Kleivbakkens utløp må også ivaretas. Den foreslåtte nordvendte utfyllingen mot Steinsfjorden bør revurderes, da dette er problematisk ut fra miljø- hensyn og ikke nødvendig for tettstedsutviklingen".

Det er positivt at veisystemet som omtales i Mulighetsstudien sees i sammenheng med Kommunedelplanen for Sundvollen. Holeveien bør bli stedstilpasset et tettsted/by. Kommunen støtter opp under disse punktene i "Hovedgrep i tettstedsstruktur" (s.40) i rapporten:

- *Holeveien utvikles så den blir tilpasset tettstedsutviklingen og samtidig ivaretar behovet for gjennomkjøring når hele eller deler av ny E16 må stenges.*
- *Lokalisering og utforming av kryss med atkomster fra Holeveien må avklares. Antallet kryss bør begrenses, men samtidig gi tilstrekkelig tilgjengelighet til tettstedet. Et utgangspunkt kan være å samordne adkomst til bebyggelsen og knutepunktene, samt å tilrettelegge for adkomst fra Sundvollenkrysset.*

For å få den byutviklingen og det befolkningsgrunnlaget som Sundvollen trenger når togstasjonen er bygget, og skal integreres i tettstedet, er det nødvendig med **varierte handels- og servicefunksjoner ved stasjonsområdet/knutepunktet. Med bare boliger vil Sundvollen fort bli en soveby.**

2.2 Tilrettelegging for rundkjøring og avlastningsvei på Sundvollen

Plankartet viser ikke rundkjøring i Sundvollen. Med en rundkjøring må det vises riktig areal/funksjonalitet slik at den kan håndtere dagens trafikkmengde, samt vekst fram til ny E16 står ferdig.

For å få en god trafikkavvikling etter at en rundkjøring på Sundvollen er bygget, bør den statlige reguleringsplanen legge til rette for at det kan bygges en avlastningsvei på Sundvollen, som er tilgjengelig for almen ferdsel også under anleggsfasen.

En avlastningsvei i dagens Sundvollen kan gi tilstrekkelig flyt i trafikken, både før og etter at stasjonen er bygget. Avlastningsveien er tenkt å gå fra rundkjøringen ved Tyriheim og parallelt med veien mot tverrslagstunnelen for jernbanetunnelen Jong/Sundvollen, og avsluttes i Dronningveien ved Sundvollen oppvekstsenter.

Dagens trafikkapasitet i Sundvollen er sprengt. Bygging av avlastningsveien bør derfor fremskyndes både for å avlaste dagens trafikk, og for gi innbyggerne flere muligheter og bedre tilgjengelighet til boligområdene. Trafikkavlastningsveien vil virke som en ringtrasé.

Kommunen ber om en etterfølgende prosess rundt bygging av en ny rundkjøring og avlastningsvei i Sundvollen.

2.3 Eiendomsrettigheter

Hole kommune er en relativt stor grunneier i Sundvollen, med gnr 231, bnr 2 – Nervolden(Skolestua), totalt 18.706,4 m2. Eiendommen har strandlinje mot fremtidig fylling. I temarapport for lokal og regional utvikling fremkommer det at Hole kommune vil kunne få en innbyggervest på 175-280 pr. år.

Offentlige tjenestetilbud må utvikles i takt med befolkningsveksten, og de bør legges i områder der veksten kommer. Ny fylling på Sundvollen vil bli et fremtidig område for befolkningsvekst.

Det legges til grunn at mesteparten av fyllingen som vil kunne tillegges kommunens eiendom (Nervolden), omfattes av området som i planen er avsatt til jernbaneformål. Dette området skal etter vår forståelse erverves og utvikles av Bane NOR, slik at kommunen ikke får dra nytte av dette arealet til kommunale formål på fyllingen. Det bes på bakgrunn av dette om en vurdering av på hvilke måter dette kan kompenseres. Kommunen skal ivareta fellesskapets behov og tilrettelegge for offentlige formål og bør ha fortrinnsrett til eiendomsrett i fyllingen.

Det må inngås avtaler med FRE16 for å ivareta behovet for fremtidig kommunal infrastruktur, samt kapasitetsøkninger (vann, avløp, vei, trekkerør for fiber etc.). Det forventes blant annet at krav til brannvann vil medføre behov for økning i vannkapasitet. Kvaliteten på fremtidig kommunal infrastruktur må godkjennes av Hole kommune før etablering.

Kommunale bygninger/eiendommer som må fraflyttes som følge av prosjektet, må kompenseres fullt ut med tilsvarende funksjon/ bygnings-/eiendomsmasse.

Flere kommunale eiendomsteiger vil som følge av prosjektet, deles i to eller miste sin bruksverdi. Teiger som mister sin bruksverdi må enten innløses av prosjektet eller makeskiftes mot annen grunn.

2.4 Vann og avløp, kommunal infrastruktur

Kommunen har vann- og avløpsledninger i store deler av traséen. I reguleringsplanen må det settes av tilstrekkelig med arealer til omlegging av VA-nettet. Hole kommune har sendt over kartgrunnlag til FRE16 allerede i 2016 som viser kommunens VA- ledninger. Det må tas hensyn til kryssinger av våre hovedledninger. Det er også viktig at FRE16 avklarer behovet for brannvann i tunellene og for stasjonen. I tidligere møter har det bare kommet frem behovet for brannvann i byggeperioden. Det må avklares hvilke mengder med brannvann som skal til under normal drift, og om Bane NOR ønsker brannvann fra Hole kommune.

Gjenvinningsstasjonen på Svingerud blir berørt av utbyggingsprosjektet og må flyttes. I reguleringsplanen er det avsatt nytt areal på Helgelandsmoen for relokalisering. Svingerud gjenvinningsstasjon betjener hele kommunen og det er derfor viktig at driften kan gå uten avbrudd. Dette kan sikres gjennom rekkefølgebestemmelser hvor det stilles krav til at gjenvinningsstasjonen skal være reetablert på avsatt areal på Helgelandsmoen, og i drift før det kan igangsettes anleggsarbeider i området Svingerud.

Hole kommune fester grunnen og framfester denne til Hadeland og Ringerike avfallsselskap (HRA) som drifter den. En relokalisering på Helgelandsmoen forutsetter erverv av privat grunn.

Her er det flere parter som vil måtte må bli involvert ifb. relokalisering. Kommunen ber om at FRE16 tidlig legger fram en skisse på gjennomføring og erverv av grunn.

3.0 Kryss på Helgelandsmoen

Planforslaget er sendt på høring med to alternative løsninger for området Helgelandsmoen, med og uten nytt motorveikryss. Det følger av planprogrammet at kryss på strekningen skal *"vurderes med tanke på funksjon, trafikkgrunnlag, vegstandard, kost/nytte og arealutvikling i regionen. Utforming med tilknytningsveger, skal i planarbeidet detaljeres og utvikles mht. funksjonalitet, inngrep, miljøkonsekvenser og kostnader"*.

Fagetatene anbefaler løsning uten kryss og legger i sin vurdering vekt på kostnadshensynet og arealpress.

Hole kommune mener de at økonomiske og tekniske argumentene som ligger til grunn for denne anbefalingen ikke setter krysset i en større sammenheng hvor flere faktorer bør vurderes som f.eks. trafikantnyttene m.m.

3.1 Konsekvensutredningen

I vurdering av temaene - ikke -prissatte konsekvenser - er det ingen vesentlig forskjell mellom to de planalternativene med og uten kryss på Helgelandsmoen. (Det er kun temaet landskapsbilde hvor verdien endres fra liten-middels negativt med kryss til liten negativt uten kryss).

Argumentet for å ta bort krysset er i hovedsak reduserte byggekostnader, og frykt for at et kryss medfører etablering av flere større tettsteder i kommunen, hvilket ikke støtter opp under prinsippene i regional plan for areal- og transportplan, samt nasjonale føringer.

Planbeskrivelsen peker på at Hole kommune har få arbeidsplasser (s. 126), videre at det er liten plass til nye og større næringsetableringer som følge av stasjonsutbygging på Sundvollen. Det må legges til rette for en god balanse mellom etablering av nye arbeidsplasser og nye boliger.

3.2 Vekstpotensial for plasskrevende næringsvirksomhet

Helgelandsmoen er i dag kommunens viktigste næringsområde med ca. 430 mål og med i overkant av 30 bedrifter og forretninger. Næringsparken representerer et uforløst potensiale med mulighet for vekst og utvikling som gjeldende kommuneplan og reguleringsplan legger opp til.

Til sammenligning har Sørlandsparken, som huser Norges største kjøpesenter med bortimot 400 virksomheter fordelt på et tilnærmet likt areal som Helgelandsmoen Næringspark. Forus næringspark er på 650 mål og har 2 500 virksomheter som står for 1/5 av norsk verdiskaping. Helgelandsmoen næringspark ligger sentralt plassert på Østlandet med nærhet til Oslo og omegn, hvilket gir et stort vekstpotensial.

Den planlagte traséen for ny E16/Ringeriksbane går tvers igjennom dette området, og god tilgjengelighet til overordnet veinett med kryss på E16 vil bidra til å øke attraktiviteten for næringsetablering. Denne samfunnsnyttene bør legges særlig til grunn i vurdering av det planlagte krysset.

I oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet av 30.08.2015 fremgår det i siste avsnitt: *"Samferdselsdepartementet forventer at lokale myndigheter bygger opp under disse investeringene gjennom aktuelle virkemidler på sine ansvarsområder. Det er derfor viktig at transportetatene og lokale myndigheter i samarbeid legger til rette for at nytten av prosjektene blir best mulig."*

Kommunen ønsker å skape nytteverdi av prosjektet og mener etablering av kryss på Helgelandsmoen er nødvendig for å oppnå Samferdselsdepartementets føring. Ved å tilrettelegge for flere arbeidsplasser vil inntektsgrunnlaget øke, samtidig som det kan bidra til at en større del av arbeidsreisene overføres til miljøvennlige transportmidler. Dette er også i tråd med de statlige tilskuddene som ble gitt til kommunen for å omstille Helgelandsmoen militærleir til næringsvirksomhet. Dersom denne intensjonen skal opprettholdes, taler det for å planlegge kryss på strekningen, slik at ytterligere utvikling av parken kan realiseres.

Styrke næringslivet

Forslaget til reguleringsplan for Ringeriksbane og ny E16 viser at kommunen mister næringsarealer flere steder i kommunen (Elstangen, Rørvik, Sundøya, Kjellerberget, Helgelandsmoen). I tillegg må en forvente at den delen av handelsstanden som helt eller delvis retter sin virksomhet mot de som reiser gjennom kommunen (bensinstasjoner, serveringssteder m.fl.), vil merke en nedgang.

Kommunen planlegger å kunne legge til rette for en stor befolkningsvekst i nærområdet til ny stasjon på Sundvollen og i Vik. En stor andel av de som bor i og flytter til kommunen, vil også i framtiden pendle ut av kommunen. For Hole er det da viktig å kunne redusere pendlingen ved å opprettholde og styrke sysselsettingen i kommunen, blant annet ved å tilby attraktive næringsområder som Helgelandsmoen.

3.3 Arealknapphet, vern og kompensasjon

Hole kommune har store natur- og landbruksverdier, og vi har en rik kulturhistorie. Store deler av kommunen er underlagt vern. Dette medfører arealknapphet med hensyn til videre utvikling. Kommunen ønsker og har som mål å kunne ta vare på disse verdiene, og samtidig legge til rette for en god og bærekraftig utvikling. Vi mener dette er mulig ved å samle og konsentrere veksten til eksisterende tettsteder/ sentrumsområder i samsvar med nasjonale føringer for areal- og transportplanlegging.

De rikspolitiske retningslinjene angir at hensynet til effektiv transport må avveies mot vern av jordbruks- og naturområder. Spesielt pekes det på at utbyggingsmønster og transportsystem bør utformes slik at en unngår omdisponering av store, sammenhengende arealer med dyrka eller dyrkbar mark. Vi viser i denne sammenheng til forslag til verneplan for økologisk kompensasjon for Ringeriksbanen/E16 som nå er ute på høring. I fylkesmannens forslag til vern er ikke næringsparken eller de omkringliggende områdene vesentlig berørt, hvilket underbygger argumentet om at det ikke foreligger arealkonflikter av en slik art at det er egnet til å hindre videre utvikling. Snarere viser dette planarbeidet at balansen mellom vern og næring kan ivaretas.

I henhold til Buskeruds fylkesplan for handel, service og senterstruktur skal Hole skal ha en handels- og serviceutvikling. Handel og næring skal lokaliseres ut fra deres transportkrevende egenskaper, slik at besøks- og arbeidsplassintensiv virksomhet (A-næringsvirksomheter) som kontor, butikker, privat/offentlige servicetjenester, bør lokaliseres sentrumsnært i byer og tettsteder. Areal- og transportkrevende virksomheter med lav besøks- og arbeidsplassintensitet (B- og C-næringsvirksomheter) skal lokaliseres ved hovedvegnettet utenfor byer og tettsteder. For Hole tilsier dette at handel- og servicenæringer hovedsakelig skal konsentreres til Vik og Sundvollen, mens større næringsvirksomheter legges til Helgelandsmoen. I kommunens planarbeid imøtekommes dette nå ved at hovedveksten av bolig og A-næringsvirksomheter styres til de to tettstedene i kommunen, Vik og Sundvollen, og at den mer plasskrevende næringsvirksomheten (B- (og C)-næringsvirksomheter) samles på Helgelandsmoen. Ved å kanalisere videre boligutvikling til Sundvollen og Vik og

næringsvirksomheter til Helgelandsmoen, vil de øvrige verdifulle arealene kunne skjermes mot nedbygging.

3.4 Miljøperspektiv - redusert trafikk på dagens E16 gjennom tettstedene Vik og Sundvollen

Hole kommune er av den oppfatning at med et motorveikryss på Helgelandsmoen vil det være mulig å styre trafikken fra Hønefoss sør og Klekken (Fv. 241), som skal i retning Osloområdet (E18), til korteste vei ut på ny E16 i stedet for å kjøre dagens E16 gjennom Vik og Sundvollen. Miljømessig vil dette ha stor betydning for videreutvikling av Vik og Sundvollen som gode bo-områder. I kommunedelplanene for Vik og Sundvollen legges det opp til å omgjøre dagens E16 til miljøgater når denne blir omklassifisert til fylkesveg. Det vil da være svært uheldig med stor gjennomgangstrafikk her.

For B- og C-næringsvirksomheter er god tilgjengelighet til overordnet veinett vesentlig. Ved å legge til rette for en god næringsetablering på Helgelandsmoen vil etablerte B-næringsvirksomheter i Vik og Sundvollen kunne flytte til Helgelandsmoen. Dette vil frigjøre areal i sentrumsområdene til bolig, kontor og annen servicenæring (A-næringsvirksomheter) og styrke sentrumsområdene ved å bygge opp under stasjonsetableringen på Sundvollen.

Det kommer ikke tydelig frem av grunnlagsdokumentene til reguleringsplanen hvor stor resttrafikken blir på det lokale veinettet og dagens E16 med og uten nytt kryss på Helgelandsmoen. Kommunen ber dermed om trafikkberegninger for resttrafikken med og uten kryss, slik at beslutningen kan tas basert på et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag.

Vi viser til trafikknyttene som er beregnet av ingeniør Anton Bakken, Insam AS (se vedlegg).

3.5 Kommunen er arealplanmyndighet

Det fremkommer som argument i FRE16 sin anbefaling om å utelate kryss på Helgelandsmoen, at et slikt kryss vil kunne medføre økt press på utbygging, og bidra til spredt utbygging i stedet for sentralisering.

Hole kommune er planmyndighet og fastlegger arealbruken. Innspill om endret arealbruk vil måtte følge fastlagte planprosesser i gjeldende lovverk, hvor nasjonale og regionale føringer skal legges til grunn, samt at det stilles krav til konsekvensutredning. Statlige og regionale myndigheter vil ha mulighet for å fremme innsigelser i de tilfeller regionale eller nasjonale verdier vil være truet eller stå i fare for å gå tapt. Hole kommune er kritisk til å forskuttere en slik interessekonflikt og henviser blant annet til forslag til verneplan som tidligere nevnt. Kommunen mener det kan gjennomføres en god arealforvaltning i området, med balanse mellom hensyn til natur/miljø, landbruk og næring. Eventuelle motsetninger må avklares på kommuneplannivå og ikke legges som forutsetning i prosjektet.

3.6 Konklusjon krysset

Et motorveikryss på Helgelandsmoen er viktig for kommunen med tanke på utvikling og økt sysselsetting. Krysset vil være nødvendig for å underbygge statens forventninger til utvikling og vekst. Næringsvirksomhetene (B-næringsvirksomheter) i Hole vil kunne samles på Helgelandsmoen hvor det i dag er store næringsarealer. Dette åpner for å frigjøre arealer i tettstedene som kan utvikles med boliger og sentrumsnæring. En unngår å spre næringsarealer utover i kommunen, og kan dermed ivareta verdifulle natur-, landbruk-, og kulturinteresser.

Næringstransporten vil kunne få direkte atkomst til stamveinettet, og dermed unngår man tungtrafikk på lokalveinettet. Sentrumsområdene vil kunne bygges ut/fortettes på en bedre måte som igjen vil bygge opp under grunnlaget for ny stasjon på Sundvollen.

Helgelandsmoen ligger klar for videre utvikling og vekst og har et uforløst potensiale som vi ikke synes man kan kjøre forbi.

4.0 Kommunens innbyggere: Psykisk- og fysisk helse, støy, støv, gang-/sykkelveier – myke trafikanter

Kommunen er opptatt av hva våre innbyggere trenger, ikke bare for å opprettholde god helse og livskvalitet, men også for å øke bolyst før, under og etter anleggsfasen. Jf. Folkehelselovens § 1 skal kommunen sammen med FRE 16 ivareta en samfunnsutvikling som fremmer befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold (biologisk, kjemisk og fysisk) og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse.

Vi ser at noe av dette ivaretas i miljøoppfølgingsprogrammet (MOP), hvor det er kvalitetskrav og tiltak i forhold til blant annet støv, vibrasjoner, utslipp, massetransport m.m. Det er viktig for kommunen å ha en garanti for at disse kvalitetskravene og tiltakene faktisk følges opp. Vi ber derfor om at MOP forankres i reguleringsbestemmelsene.

Som vedlegg til kommunens høringsuttalelse ligger et utfyllende notat med faglige betraktninger rundt tre tema som er mangelfulle i reguleringsplanen, og som vurderes vesentlige for å ivareta befolkningens helse:

- 1) Samhandling mellom FRE16 og kommune
- 2) Miljømessige påvirkningsfaktorer og
- 3) Medvirkning - uttalelse fra kommunelegen

4.1 Samhandling mellom FRE16 og kommunen

Kommunen har ansvar for en rekke virkemidler som fremmer helse og livskvalitet, og vi må settes i stand til å ivareta dette ansvaret gjennom systematisk samhandling med FRE16.

Kommunen ber om å bli inkludert i alle ledd i faseplan for anleggsperioden, både i planlegging, vurdering av tiltak, samt evaluering og ønsker å ha egne representanter i sikkerhetsstab for anleggsperiode.

Kommunen ber om en konkret handlingsplan med avklarte roller og ansvar mellom kommune og FRE16 for perioden før, under og etter anleggsfasen når det gjelder oppfølging og overvåking av støv, støv, trafiksikkerhet og andre helsedeterminanter.

4.2 Miljømessige påvirkningsfaktorer

Det er samspillet mellom individets egne ressurser og de miljømessige påvirkningsfaktorene som får betydning for den enkeltes helse.

Kommunen ber om at tilgjengelig forskningsbasert kunnskap på feltet psykisk helse og livskvalitet ligger til grunn og brukes i planleggingen og dimensjoneres på likt nivå som de andre temarapportene.

Kommunen forventer at retningslinje T-1520 og T-1440 følges og gjøres rettskraftig. Arbeid som ikke er i tråd med retningslinjene er søknadsberettiget ved kommunen.

4.3 Medvirkning

Medvirkning fra befolkningen er lovfestet, og regnes som et bærende prinsipp i folkehelsearbeidet og gir klare gevinster for helse og livskvalitet, direkte og indirekte.

Kommunen ber om at det fremgår hvilke kunnskapsbaserte strategier som legges til grunn for å hjelpe innbyggerne til egenaktivitet, å føle at de har kontroll og eierskap til sitt eget lokalmiljø før, under og etter anleggsfasen.

Kommunen ber om en konkret fremdriftsplan med oversikt over hovedaktiviteter og milepæler i medvirkningsprosessen og at disse aktivitetene planlegges sammen med kommunen. Kommunen ber om at det skilles mellom reelle medvirkningsaktiviteter og informasjon, hvor medvirkning innebærer at kommunens innbyggere blir involvert og hørt i beslutningsprosessen.

4.2 Barn og unges oppvekstvilkår

Anleggsperioden vil være lang, sett fra et barneperspektiv. Mange av barna i kommunen vil oppleve å leve midt i et anleggsmiljø store deler av sin barndom. En vurdering av barns beste, barns oppveksts- og læringsmiljø under anleggsfasen må i større grad vektlegges i reguleringsplanen.

Vik skole og Sundvollen oppvekstsenter må sikres for støy og støv. Elevene skal kunne ha gode læringsforhold ute og inne selv om det er anleggsarbeid i nærheten. De ansatte skal ha et godt arbeidsmiljø. Støy- og støvbelastning for Hole ungdomsskole og Røyse skole må også vurderes.

Barnehager og skoler har som overordnet mål å bidra til et godt oppvekst- og læringsmiljø for barn. Forskrift om miljørettet helsevern er utgangspunktet i dette arbeidet, og denne må ligge til grunn også i anleggsårene.

Vi ber om følgende:

- Å kartlegge barns ferdsel i lokalsamfunnet, og at "barnetråkket" i størst mulig grad ivaretas og sikres gjennom anleggsperioden.
- Å sikre at forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler § 21, "virksomhetens lokaler og uteområde skal ha tilfredsstillende lydforhold", og Opplæringsloven § 9a-2 "Skolene skal planleggjast, byggjast, tilretteleggjast og drivast slik at det blir teke omsyn til tryggleiken, helse, trivselen og læringa til elevane", legges til grunn i reguleringsplanen og omfatter alle opplæringsinstitusjoner.

Følgende barnehager blir berørt:

- Helgelandsmoen barnehage
- Løken barnehage
- Svensrud natur- og idrettsbarnehage
- Vik formingsbarnehage
- Sundvollen barnehage
- Sundvollen oppvekstsenter barnehage
- Læringsverkstedet avd. Elstangen Doremi barnehage

4.2.2 Rekkefølgebestemmelser må gjelde alle de berørte barnehagene

Før anleggsstart må alle områder der barn og unge ferdes og oppholder seg sikres. Det må tas hensyn til:

- Forurensning og støv; skjerming og sikkerhetstiltak må være på plass før anleggsstart.
- Asfaltering av veier forbi barnehager for å begrense støv og forurensning.
- Støyende arbeider og massetransport utføres slik at barns døgnrytme taes hensyn til.
- Sikre atkomst til og fra turområder.
- Trafikksikkerhetsplanen må være vedtatt av kommunen jf. pkt. 4.3 side 15.

Spesielle merknader Løken barnehage og Helgelandsmoen barnehage:

- Helgelandsmoen og Løken barnehage ligger rett ved anleggstraséen, men de er ikke ivaretatt i støyutredningen. Kommunen ber om støyvurderinger for disse to barnehagene.
- Anleggstrafikken til beredskapstunell ved Løken barnehage skal ikke gå i regulert område F_SV 15.

Spesielle merknader Elstangen Doremi barnehage:

- Barnehagen og uteområdene må støyskjermes før anleggsstart.

Spesielle merknader Svensrud natur – og idrettsbarnehage:

Svensrud Natur- og idrettsbarnehage blir spesielt berørt av ny E-16/Ringeriksbane, da utebasene som danner grunnlag for barnehagens drift og kapasitet ikke kan opprettholdes. For kommunen er det vesentlig at berørte uteplasser må relokaliseres med samme funksjon som i dag før anleggsstart. Vi ber videre om at støv og støyutfordringene spesielt i anleggsfasen og under permanent drift konsekvensutredes og omtales i reguleringsplanen.

Se utfyllende merknader om Svensrud natur- og idrettsbarnehage i vedlegg.

Spesielle merknader Kjellerbergssenteret:

- Kjellerbergssenteret, Jomfrulandsveien 2, gnr 205 bnr 35, er ikke omtalt i støyrapporten. Støykartet viser at det ved Kjellerberget vil bli støynivåer over veiledende grenseverdier. FRE16 har i møte med kommunen gjort oss oppmerksom på at dette bygget også blir støyutsatt. Hole kommune er leietager i Kjellerbergssenteret til kulturskole og fritidsklubb. På samme adresse har kommunen en skatehall (i en leid plashall). Kirken leier også kontor i Kjellerbergssenteret.
- Kommunen ber om at støynivået blir utredet for Kjellerbergssenteret, og at nødvendige støydempende tiltak blir iverksatt for å kunne opprettholde drift i bygget innenfor veiledende grenseverdier for støy.

4.3 Myke trafikanter

I Bane NORs Miljøoppfølgingsprogram (MOP) er ikke trafikksikkerheten i anleggsfasen tilfredsstillende ivaretatt. I motsetning til reguleringsbestemmelsene er MOPen ikke et juridisk bindende dokument. Det er derfor nødvendig med rekkefølgebestemmelser som ivaretar trafikksikkerheten til barn/unge og gående/syklende i hele anleggsperioden.

Kommunen ber om at det tas inn et punkt i avsnitt **7 Rekkefølgebestemmelser og vilkår for gjennomføring** som følger:

"Det skal utarbeides trafikk sikkerhetsplan for de berørte vegstrekninger og trafikkområder, knyttet til de ulike utbyggingsfaser for FRE16 i anleggsperioden. Planen skal beskrive trafikk sikkerhetstiltakene og når de skal gjennomføres. Plan for utrykningskjøretøy må inkluderes i trafikk sikkerhetsplanen. Planen skal godkjennes av Hole kommune før anleggsstart".

Se forøvrig vedlegg over skoleveier som må trafikk sikres.

4.4 Institusjoner og sårbare grupper

Hole kommune er positiv til at det er gjort en konsekvensutredning om befolkningens helse. Utredningen viser at beboere i helseinstitusjoner og omsorgsboliger i Kroksundområdet må flytte i anleggsperioden. Disse beboerne er særskilt sårbare, og flytting vil medføre redusert helse eller tap av mestringsnivå.

Kommunen ber om at arbeidet for å finne gode løsninger for disse beboerne raskt kommer i gang, slik at omsorgsboliger og sykehjemsplasser er klare før anleggsstart. Kommunen forventer at alle merkostnader knyttet til planlegging og etablering av nye omsorgsboliger og sykehjem blir kompensert. Videre forutsetter vi at løsningene ikke innebærer økte driftskostnader for kommunen, verken i anleggsperioden eller i driftsfasen.

Andre sårbare grupper

Kommunen har flere sårbare mennesker med ulike helseutfordringer. Spesielt i anleggsfasen er det viktig med en tett kommunikasjon mellom utbyggere og kommunen slik at vi kan ivareta de som får ekstra store utfordringer på grunn av støy og forurensninger.

Kommunens hjemmetjenester må gjennom hele anleggsfasen kunne nå alle som er mottakere av tjenester. Responstiden for hjemmetjenesten må være lav, det innebærer at hjemmetjenesten må kunne reise ut til brukere i hele kommunen døgnet rundt på lik linje med utrykningskjøretøy.

5. 0 Erstatning for tap av friluftsliv – og rekreasjonsområder – vern av jordarealer

Innbyggerne i Hole kommune mister store friluftsområder og tilgang til nærmiljøaktiviteter i idrettsanlegg.

5.1 Konsekvenser for friluftsliv og nærmiljøaktiviteter

Idrettsanlegg som blir borte som følge av vei og bane

Idrettsmuligheter som blir berørt er;

- Fotballbanen i Helgelandsmoen næringspark
- Fotball-løkka i Sundvollen
- Hinderløypa i Helgelandsmoen næringspark

I planbeskrivelsen står det at ballbanen i Sundvollen skal reetableres på samme sted eller i nærområdet. Når det gjelder fotballbanen og hinderløypa på Helgelandsmoen står det at de ikke ligger i offentlig friområder eller fellesarealer, og at de kun vil bli erstattet etter erstatningsrettslige prinsipper. Disse to idrettsanleggene ligger i den nedlagte militærleiren (nedlagt 2001), som ble kjøpt

av Næringsparken AS i 2004. Næringsparken har videre lagt området til rette for næring, idrett og kultur. Idrettsanleggene ligger i et område regulert til idrettsanlegg. Innbyggerne i Hole har hatt tilgang til disse to idrettsanleggene til organisert og uorganisert aktivitet siden 2001.

Friluftsområder

Friluftslivsområdene som går tapt som følge av vei og bane er særlig i Bymoene og Mosmoene. Anlegget legger beslag på store deler av friluftsområdet. Vei og bane deler området og stier i to. Det blir visuelt dominerende og vil gi støy i friluftsområdet. Bymoene og Mosmoene er kommunens mest sentrale nærturterreng med svært høy bruk til daglig friluftsliv og trening. Moene har et sammenhengende og godt utviklet stinett. Kommunen har begrenset med nærturterreng da det meste av arealet nær boområdene er vann eller dyrket mark. Områdene har høyest verdi i kommunens kartlegging av friluftsområder M98. Tilgang til stier i nærturterreng er det viktigste folkehelseiltaket kommunen har for å legge til rette for fysisk aktivitet blant voksne. Dette understrekes blant annet i Helsedirektoratets rapport *Fysisk aktivitet; omfang, tilrettelegging og sosial ulikhet* (Breivik og Rafoss 2017).

Merknad om feilaktig omtale av friluftsliv på strekket Kjellerberget – Helgelandsmoene i reguleringsplanen

Utdrag fra Temarapport nærmiljø og friluftsliv;

Dette området omfatter Bymoene og Mosmoene. I reguleringsplanen står det om dette området at (...)friluftaktivitetene i hovedsak er begrenset til skigåing vinterstid. Moene har et omfattende sti- og turvegnett som er godt merket og tilrettelagt, og som brukes mye til både organisert og uorganisert idrett og annen friluftslivsaktivitet (...).

FRE16 er informert om hvor viktig dette området er for friluftsliv i barmarksesongen. Det er ikke tilfelle at friluftaktivitetene i hovedsak er begrenset til skigåing vinterstid. Hole kommune ber om at det må komme tydelig fram av plandokumentene at det omfattende sti- og turvegnettet er svært mye brukt både sommer- og vinterstid. Det må også komme fram at stinettet er godt skiltet og av svært høy kvalitet.

5.1.1 Konsekvensutredning

Konsekvensen av vei og bane er satt til "stor negativ" i høringen.

Utdrag fra Temarapport nærmiljø og friluftsliv:

Barrierevirkningen av vegen er søkt redusert gjennom å muliggjøre kryssing for gående og syklende langs eksisterende veger. I tillegg er det lagt til rette for en turvegkryssing under traseen ved Jørgen Moes vei mellom Bymoene og Mosmoene, og en turvegkryssing på bru i Bymoene. Både friluftsområder og boligområder på strekningen vil bli sterkt støybelastet i forhold til i dag, selv om det etableres støytiltak langs veg og bane. Arealbeslag, barrierevirkninger og støy reduserer områdets kvaliteter og tilgjengelighet, herunder områder som i stor grad benyttes av barn og unge. Samlet konsekvens vurderes i begge planalternativ som stor negativ (- -).

Prosjektet legger beslag på store arealer av friluftsområdet Bymoene og Mosmoene. Vei og bane blir svært fremtredende i en bredde på 150 -200 meter i anleggsfasen, og en svært høy fylling på 7-10 meter som deler friluftsområdet i to. Den planlagte fyllingen blir også svært bred når anlegget er ferdig. En stor del av friluftsområdet går tapt. Friluftsområdet blir preget av støy og anlegget blir visuelt dominerende. Det omfattende stinettet blir brutt flere steder uten noen plan for å knytte stiene sammen igjen. På grunn av verdien av friluftsområdet Bymoene og Mosmoene for Hole som nærturterreng, bruken av friluftsområdet, områdets kvaliteter, tilgangen til andre nærturterreng, arealbeslaget, barrierevirkningen og støy, mener vi det blir riktiger å sette konsekvensen for friluftslivet ikke bare som stor negativ, men som meget stor negativ etter planprogrammets konsekvensmål.

Konsekvensen blir også meget stor negativ i anleggsfasen. I anleggsfasen gjelder de samme ulempene som i varig situasjon knyttet til arealbeslag og barrierevirkning, og til visuell påvirkning, støy mm. Midlertidige anlegg, anleggstrafikk og massetransport vil påføre ytterligere store ulemper for nærmiljø og friluftsliv i byggetiden.

5.1.2 Krav om kompensasjon

Erstatning for idrettsanlegg

Idrettsanleggene som blir borte, må opprettes andre steder, og det vil ha en stor kostnad. Innbyggernes tilgang til idrettsanlegg som blir borte som følge av vei og bane, må erstattes på en fullverdig måte, enten gjennom reetablering andre steder eller kompensasjon som dekker reetablering.

Erstatning for friluftsliv og turstier

Friluftsområder som går tapt og det gjenværende som blir sterkt forringet, må erstattes. Det må lages planer for hvordan stier som blir brutt skal knyttes sammen igjen for å kunne brukes. Nær anlegget blir stiene så sterkt forringet av støy og anleggets visuelle dominans, at de må bli kompensert med stier i nye områder.

Hole kommune forutsetter at det sikres tilkomst til tilgrensende nærfriluftsområder til traséen også i anleggsperioden.

5.1.3 Manglende prosess

Begrense, avbøte og kompensere negative effekter sammen med Hole kommune og frivillige organisasjoner

Planprogrammet legger opp til kompensasjon for tap av friluftsliv og nærmiljøaktiviteter i reguleringsplanen. Der står det at man skal bli enig om avbøtende tiltak eller kompensasjon i prosjekteringsfasen. Det er ikke oppgitt når denne fasen trer inn. Hole kommune forstår prosjekteringsfasen som arbeidet fram mot høring av reguleringsplan. Planprogrammet legger videre opp til gjennomgang av tilgjengelig materiale i samarbeid med Hole kommune og frivillige lag og organisasjoner. Dette er ikke fulgt opp. Arbeidet med å komme fram til kompensasjon for tap av friluftsområder og nærmiljøaktiviteter er nå på etterskudd.

Som følge av vei og bane mister Hole kommune store friluftsområder og muligheten til bruk av flere idrettsanlegg. Hole kommune etterlyser tilstrekkelig kompensasjon for tap av disse friluftslivsområdene og idrettsmulighetene. Hole kommune har etterspurt prosesser for å komme fram til kompensasjon etter hvert som avbøtende tiltak har blitt planlagt. Dette har vi etterspurt i brev og møter med FRE 16 gjentatte ganger uten å få svar. FRE16 innrømmer muntlig i møter at det er behov for kompensasjon, men har ikke lagt opp til noen prosess for å komme fram til størrelse. Det står i plandokumentene at tiltak for å begrense, avbøte eller kompensere negative konsekvenser skal utredes. Utredning av kompensasjon har ikke blitt fulgt opp i planarbeidet.

Metode for å bestemme kompensasjonsbeløp

Hole kommune har ved flere anledninger muntlig blitt forespeilet at det er innvilget et beløp på 15 mill. kr til kompensasjon for ikke prissatte konsekvenser. Beløpet skal fordeles på tre kommuner. Vi har bedt om begrunnelse for beløpet og har fått muntlig tilbakemelding om at det ikke er utredet noen særskilt begrunnelse for summen. Dette anses ikke godt nok til å oppfylle planprogrammet. Hole kommune ba i begynnelsen av mai om innsyn i FRE 16s beløp og budsjettgrunnlag for kompensasjon for tap av friluftslivs og idrettsmuligheter. FRE16 besvarte kravet om innsyn med at et slikt fond ikke eksisterer. Regionalt planforum ba FRE16 gjennomføre et møte med Hole kommune om avbøtende tiltak, konsekvenser og kompensasjon. Et innledende møte ble gjennomført den 16. mai. I dette møtet foreslo FRE16 å sette ned en samarbeidsgruppe med representanter fra FRE16, lag og foreninger og kommunen for å utarbeide en avtale om kompensasjon. FRE16 påtok seg å kalle inn til et første møte i arbeidsgruppen. Men møtet er nå utsatt til oktober, da FRE16 mener at arbeidet med kompensasjon ikke er en del av reguleringsplanen, og at det ikke haster med avklaringer.

Kommunen og en etablert samarbeidsgruppe for idrett og friluftsliv har samarbeidet om å skaffe et kunnskapsgrunnlag for å sette kroneverdi på friluftslivet i Mosmoen og Bymoen for å komme fram til rimelig kompensasjon. Vi arbeider med utgangspunkt i Jernbanelivets metode for verdioverføring i *Prising av naturinngrep KVU Grenlandsbanen - vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen* (2016). Vi ber om at bruk av denne metoden for å sette en kroneverdi på friluftslivet, eller en tilsvarende metode, innarbeides i reguleringsplanen. Spørsmålet om metode for beregning av kompensasjon og forslag til bruk av nevnte metode, har vært tatt opp med FRE16 flere ganger uten at kommunen har fått svar.

5.1.4 Krav om rekkefølgebestemmelse

Når man fremdeles er i en prosess for vurdering av kompensasjon og dette ikke er fastlagt før vedtak av reguleringsplan, anses det som et brudd på planprogrammet. Hole kommune ber om at det blir satt en kroneverdi på kompensasjon før det startes hogst i området Bymoen og Mosmoen.

5.1.5 Pilegrimsleden

Pilegrimsleden går gjennom Hole og blir berørt av vei og bane. Hole kommune minner om at det må planlegges midlertidig endring av Pilegrimsleden i byggefasen og i en varig trase. Denne planleggingen må gjøres i samarbeid med Nasjonalt Pilegrimssenter. Over 400 internasjonale pilegrimer bruker denne leden hver sommer. Vi har forstått det slik at FRE16 foreløpig ikke har kontaktet Nasjonalt Pilegrimssenter.

5.1.6 Oppsummering av hovedpunktene i høringsinnspillet om friluftsliv- og rekreasjonsområder

- Hole kommune krever en tydelig prosess som fører fram til tilstrekkelig kompensasjon for tap av friluftslivsområder, stinett og idrettsmuligheter. Prosessen må være tydelig i valg av metode for verdisetting av kompensasjon.
- Hole kommune utreder verdien på friluftsområdene etter Jernbanelivets metode for verdioverføring i *Prising av naturinngrep KVU Grenlandsbanen - vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen* (2016). Vi ber om at bruk av denne metoden for å beregne en verdi på friluftslivet, eller at en tilsvarende metode innarbeides i reguleringsplanen.
- Kostnaden for idrettsanlegg som blir borte som følge av vei og bane, må bli kompensert ikke bare til grunneier, men også til kommunen hvor innbyggerne mister tilgang til idrettsanleggene. Det vil også ha en kostnad å bygge nye idrettsanlegg.
- Behovet for kompensasjon for tap av friluftsområdene Bymoen og Mosmoen og idrettsmuligheter må bli verdisatt i kroner, og dette må festes i en avtale før det startes hogst i området. Hole kommune ber om at dette innarbeides som en rekkefølgebestemmelse i planene.
- Konsekvensene av vei og bane gjennom Bymoen og Mosmoen er *meget stor negativ* som er sterkere enn *stor negativ*.
- Hole kommune ber FRE 16 kontakte Nasjonalt Pilegrimssenter for å avklare midlertidig og permanent løsning for Pilegrimsleden gjennom Hole.

5.2 Kulturminner

Kommunen er opptatt av at kulturminner som kan bevares, blir fremhevet som en ressurs i nye omgivelser og i et nytt landskap. Det gjelder alle kulturminnene som er omtalt i Temarapport kulturminner og kulturmiljø. Dette gjelder særlig for Bergkunstlokalitetene ID 9616 og 235972 i Sundvollen. Helleristningene på Sundvollen bør også få omgivelser som framhever bergkunsten.

Miljøet og områdene rundt kulturminnene som er beskrevet i temarapporten bør opparbeides slik at disse fremheves i landskapet.

Eldre bygninger og bygningsmiljø som ikke blir direkte berørt ønskes bevart på sin opprinnelige plass og omgivelser.

Verneverdige bygninger som blir direkte berørt må enten flyttes til annen egnet tomt, eller dokumenteres før riving. Eventuell flytting/dokumentasjon må skje i samråd med Buskerud fylkeskommune.

I utviklingen av en ny stasjonsby vil det være viktig å bevare eldre bygningsstruktur og bergkunst på Sundvollen. Herunder ønskes det en beskrivelse av hvordan bevaringsverdige kulturminner er tenkt bevart.

Sundvollens historie som samferdselshistorisk knutepunkt bør formidles på Sundvollen stasjon. Dette bør gjøres både gjennom gjenstander, bilder, illustrasjoner og film.

5.3 Vern av jordarealer - naturmangfold

Jordbruk

Bygging av Ringeriksbanen og ny E16 vil kreve permanent beslag av store arealer av fulldyrket mark som er høyproduktive matkornarealer. Det er derfor svært viktig at håndtering av matjord og undergrunnsjord utføres som beskrevet i overordnet plan for massehåndtering, slik at midlertidig beslaglagte arealer med fulldyrket mark har samme kvalitet og produksjonsevne etter tilbakeføring. Det bør vises til massehåndteringsplanen i reguleringsbestemmelsene.

Det er positivt at det foreslås fysisk kompensasjon gjennom etablering av et nydyrkingsfond som skal stimulere til oppdyrking av arealer som ellers ikke ville blitt dyrket opp. Men et slikt fond vil ikke nødvendigvis føre til at tilstrekkelig areal for å kunne opprettholde matproduksjonen, vil bli nydyrket. I Hole er det begrenset med nydyrkingsarealer. En stor del av arealene som er klassifisert som dyrkbare, ligger i områder med begrensninger. Eksempelvis er hele Bymoene dyrkbar, men kan ikke benyttes til oppdyrking grunnet funksjon som vernskog/klimaskog for eksisterende dyrka mark. Potensialet for nydyrking i Ringerike kommune er mye høyere. Det er også slik at dyrkbar mark i seg selv er en ressurs, og det kan stilles spørsmål til om nydyrking er reell jordbrukskompensasjon.

Der det er mulig må ny dyrket mark etableres på motfyllinger og permanente deponier for ytterligere å kompensere for permanent beslaglagt areal av fulldyrket mark.

Det viktigste tiltaket for dyrka mark er å berøre så lite som mulig, også av midlertidig beslag. Nødvendige avbøtende, restaurende og kompenserende tiltak må gjennomføres for å sikre minst mulig påvirkning. Det bør unngås etablering av riggområder på dyrka mark.

Selteveien må ikke utvides mer enn absolutt nødvendig, f.eks. ved at gang/sykkelvei legges helt inntil bilvei (atskilltes med f.eks. autovern), slik at minst mulig fulldyrka mark berøres. Selteveien går gjennom et nasjonalt utvalgt kulturlandskap (Steinssletta UKL), og det bør tas spesielle hensyn i forhold til å bevare kulturlandskap, landskapsbilde, naturverdier og jordbruksverdier. Hvis fangdammer berøres, må disse istandsettes slik at rensefunksjonen opprettholdes.

Det må sørges for tilgang til jord- og skogbruksarealer slik at disse kan drives/driftes forsvarlig både under og etter anleggsperioden. Det må søkes å få best mulig arrondering av jordbruksarealer etter endt tiltak ved hjelp av makeskifte.

Naturverdier

Konsekvensutredningen og temarapport naturmangfold viser at bygging av Ringerikesbane og ny E16 vil medføre en betydelig påvirkning på viktige naturverdier. Bl.a. internasjonalt viktige våtmarksområder, nasjonalt viktige naturtyper, rødlistede arter, viktige hekkeområder for fugl og trekkruer for vilt.

Nødvendige avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak må gjennomføres for å sikre minst mulig påvirkning på naturverdiene.

I anleggsfasen må det tas hensyn til naturverdier – viktige naturtyper, økologiske funksjonsområder, rødlistearter og andre arter med stor forvaltningsinteresse, miljøtilstand i vann og landskapsøkologiske funksjoner – som beskrevet i miljøoppfølgingsplanen. Det er viktig at det i anleggsfasen legges til rette for at viltpassasjer holdes åpne, slik at vilttrekket opprettholdes.

6.0 Generelle kommentarer – plankart – reguleringsbestemmelsene

Den statlige reguleringsplanen griper inn i/berører flere gjeldende reguleringsplaner på en slik måte at de må endres/oppdateres for at de fortsatt skal være et godt styringsverktøy. For flere av planene må det gjennomføres en fullstendig planprosess.

Dette er planendringer som bør skje raskt for at grunneiere innenfor planområdet ikke skal lide unødvendig, da de står uten en fullstendig arealplan.

Dette vil komme som tilleggsoppgaver til det daglige planarbeidet. For en kommune med begrenset kapasitet innen arealplanlegging vil dette være en stor utfordring. I utgangspunktet bør den statlige planen ivareta dette ved at planområdet også omfatter dette, noe vi har forstått ikke er aktuelt her.

Kommunen vil be om å få tilført midler/ressurser slik at dette merarbeidet kan utføres så raskt som mulig.

Konkrete merknader og kommentarer fra Hole kommune til plankart er oppsummert under. Merknader og kommentarer til planbestemmelsene er kommentert med rød skrift direkte inn i dokumentet Reguleringsbestemmelser, se vedlegg. Kommunen bidrar gjerne i en prosess for å drøfte mulig justering av plankartene og utforming av reguleringsbestemmelsene.

Merknader til bestemmelser

Kommunens merknader til bestemmelsene er kommentert direkte i dokumentet med bestemmelsene, se vedlegg.

Forslag til nye/utfyllende bestemmelser er skrevet med rødt tekst. Merknader/kommentarer er markert med gul farge.

Merknader til plankart

9/38

Masselagringsområde #2-10 Brakamyra er vist i reguleringsplanen med et større areal og volum enn hva som er avsatt i kommunedelplan for Sollihøgda. Det midlertidige anleggsområdet bør begrenses til det areal som er nødvendig for gjennomføring.

13, 14, 15/38

Senterlinjen for vegtunnel og jernbanetunnel samt tverrsalg må tegnes inn. Alternativt innsnevres reguleringsformålet for tunnelene i samsvar med den tunnelkonstruksjonen som bygges, dvs. regulert tunnelvolum med sikringssone.

16/38

To områder er nevnt med formål BLK. Det bør lages bestemmelser til disse. (Tas inn i bestemmelsene)

Generelt: I plankartene må det avsettes areal for nødvendig omlegging av hovednett for vann og avløp. Dette gjelder flere plankart; Elstangen, Kroksund/Sundvollen, Rundkjøring E16 Steinsletta mfl.. Hole kommune vil be om at Prosjektorganisasjonen avholder eget møte med kommunen vedr. dette.

Ny atkomstvei til boligområdet Klokkerbråtan/Klokkerlia ved Elstangen bør i sør justeres slik at det unngås inngrep på boligeiendommen Gnr. 232, bnr. 54, 50, 49 og 40. Ved å erverve grunn til vei fra disse bebygde eiendommene vil dagens utnyttelsesgrad være overskredet for enkelte, noe som tilsier at alt de gjør av tiltak på eiendommen vil være avhengig av dispensasjon. Dette er tomter som i utgangspunktet er små, og det er ikke gitt å endre utnyttingsgraden ved en reguleringsendring er positivt.

17/38

Det må legges inn hensynssone for ras og skred med tilhørende bestemmelser.

Generelt: I plankartene må det legges inn byggegrenser mot vann og vassdrag hvor det er aktuelt med bebyggelse nærmere vassdragene enn 100-meter.

Eksisterende gang- /sykkelveg i 270 m lengde nedover bakken nord for Øvre Rørvikberget skal opprettholdes som gang- /sykkelveg, ikke reduseres til fortau.

18/38

Atkomstvei til og litt forbi tverrslaget(SBT1) må føres/reguleres videre frem til Dronningveien.

Hensynssone (H570) Bevaring kulturmiljø må avgrenses til aktuelle bygg for eiendom gnr. 231, bnr. 6.

Innenfor område SBT10 er det i plankartet vist hensynssone for høyspent (H370) over traseen for jernbanen. Er det aktuelt å legge om denne høyspentlinja? I så fall må ny trase vises med hensynssone.

Sundvollkrysset; Det må settes av tilstrekkelig areal for å kunne etablere en rundkjøring med kapasitet som kan håndtere forventet vekst i området.

Bestemmelsene omtaler SGS11 og SGS12 tillates brukt som kjøreatkomst til hhv område LF12 og LF13. LF12 og LF13 må vises i plankartet.

Flomsituasjonen for Kleivbekken må vurderes, evt. flomveier må vises som hensynssone.

Plankartet viser en kort stubb SGS langs med Gamleveien, i området Brattbakken. Plankartet viser ikke en videreføring av denne. Hvis dette er en midlertidig løsning bør den inngå som en del av "midlertidig anlegg- og riggområder". Blir den permanent må det vises en videreføring/naturlig tilknytning til eksisterende veiføringer med trafiksikre løsninger.

Plankartet må vise busslomme ved Sundvollen i retning Bærum. Denne bussholdeplassen må fungere inntil ny kollektivterminal ved Sundvollen stasjon er etablert.

Reguleringsplanen må legge til rette for at veifyllingen mellom Sundøya og Sundvollen kan åpnes/erstattes med kulvert for eventuelt å sikre bedre vannutskifting i Steinsfjorden.

Generelt: Det er benyttet eldre utgave av grunnlagskartene. Reguleringsplankartene må oppdateres med nye grunnlagskart da dette har betydning/konsekvens for eiendommer og bygg som berøres av prosjektet.

19/38

Eiendommen gnr. 193, bnr 43, Vik-sør. Eiendommen er i gjeldende reguleringsplan regulert til sentrumsbebyggelse (BS1). I Forslag til statlig plan er et areal av denne eiendommen inntil Gamleveien regulert til landbruk (L). Hole kommune vil be om at gjeldende regulering her legges inn i den statlige planen for dette området.

20/38

Rundkjøring på E16 ved Paddevika må sikres med f.eks. ledegjerder for å unngå uønsket kryssing av hovedveien/rundkjøringen av gående til og fra busstopp.

22/38

Hole kommune mener det er uheldig å kombinere hensynssone Båndlegging kulturminne (H730) med underliggende formål Næring ved Kjellerberget. Planen må ta stilling til arealbruken i området.

Plankartet viser areal avsatt til jernbaneformål (BST) utenfor byggegrense til jernbanen. Det bør vurderes å snevre inn denne.

23/38

I plankartet må Seltebekken #6 vises med formål vann.

I plankartet mangler det atkomst til eiendom gnr.189, bnr. 57.

Det må vises midlertidig anleggsområde for nødvendig omlegging av VA ved rundkjøringen på Steinsletta.

25/38

Gjeldende reguleringsplan viser g/s-vei videre vestover langs Fv. 158 ved Sandbyfeltet. Denne må vises i denne planen også.

Ubebygde deler av eiendommen gnr. 225, bnr. 74 er vist med hensynssone H570. Denne hensynssonen viser til bevaring av bygg som kulturminner. Hensynssonen H570 bør tas ut for denne delen av eiendommen da den ikke er bebygd.

Plankartet viser midlertidig anleggsområde #1 på deler av areal til ny miljøstasjon (BRE) og areal for kommunalt renseanlegg(BVA10). Ved at nytt areal for miljøstasjon vil måtte benyttes fra dag en etter anleggsstart, må areal for midlertidig anleggsområde tas ut av plankartet for denne eiendommen, evt. reduseres til et omfang som er akseptabelt for miljøstasjonen.

I forbindelse med nedlegging av Helgelandsmoen militærleir ble arealformålet i kommuneplan for selve leiområdet endret til næringsformål og solgt til Helgelandsmoen Næringspark. Området er videre detaljregulert med unntak av 225/75 og 225/74. I høringsforslaget til reguleringsplan er eiendommene 225/75 og 225/74 regulert til militært formål. Hole kommune mener det er (svært) uheldig/feil å gå tilbake/gi arealet en regulering som ikke er ønskelig og som er i strid med gjeldende

kommuneplan. Hole kommune vil be om at disse eiendommene reguleres som næringsformål (i samsvar med gjeldende kommuneplan) og at det knyttes krav om detaljregulering før eiendommene kan bebygges.

7.0 Vedlegg

7.1 Vann og avløp

Følgende områder må avklares (listen er ikke uttømmende):

- Krysninger av hovedledninger over Smijujordet.
- Brannvann til tunellene? (Kjellerberget og Sundvollen).
- Alle eksisterende sjøledninger som må legges om ved Sundvollen og Elstangen.
- Elstangen pumpestasjon ligger midt i ny veitrasé.
- Alle eksisterende ledninger på Helgelandsmoen må legges om.
- Det er to pumpestasjoner ved Kroksund og Flerbu som ligger i traséen, samt VA -ledninger til Kroksundåsen som blir berørt.
- Rundkjøring ved E16 / Selteveien. Her ligger VA – nettet under planlagt rundkjøring.
- Omlegging av eksisterende ledninger fra Viksenga til Jomfrulandsveien.
- Omlegging av VA- ledninger ved Svingerud / Jørgen Moesvei.
- Omlegging av VA -ledninger ved Beredskapsveien og Hole renseanlegg.
- Omlegging av VA- ledninger og pumpestasjon Helgelandsmoen ved brufundament.
- Sollihøgda vannverk har borehull i tunelltrasé.

7.2 Svensrud natur- og idrettsbarnehage

Svensrud natur- og idrettsbarnehage er ikke en ordinær barnehage. All aktivitet skjer utendørs i forskjellige baser i skogen på Bymoen. Basene er det nærmeste vi kommer lokaler, og de er avgjørende for barnehagens pedagogiske virksomhet. Hver base er bygd opp for å møte de kravene som myndighetene stiller til en pedagogisk virksomhet og med installasjoner for motorisk aktivitet.

Svensrud natur- og idrettsbarnehage er Norges største naturbarnehage og er bygd opp over 20 år rundt prinsippet med å gjøre alt ute. Barnehagen har høy status i universitet - og høyskolemiljøer og blir sett på som et referansepunkt innenfor sitt område.

I forslaget til reguleringsplan ligger en av barnehagens utebaser "Solplassen" i konflikt med traseen, og basen "Trollhaugen" ligger svært nær anleggsområdet. For kommunen er det vesentlig at berørte uteplasser må relokaliseres med samme funksjon som i dag før anleggsstart.

Kommunen har forsøkt å finne løsninger som kan erstatte "Solplassen" og har innledet samtaler med grunneier om leie/feste av areal, istandsettelse, drift og infrastruktur. Øya er en fysisk åkerholme på vestsiden av Selteveien, tilhørende gården Nordre-Sørum. Den ligger på nordsiden av traseen og vil ligge 200-250 meter fra jernbanetraseen.

Utebasen "Solplassen":

- Reetablering av denne basen må skje i forkant av anleggsstart/forberedende arbeider i området. Her er det tett skog som skal hugges og mye masse i et stort område som skal bort. FRE16 har ved flere anledninger sagt at den nye gangbroen som skal sørge for kryssing nordover skal bygges som første del av prosjektet, slik at barnehagen kan bruke utebasen på "Øya" gjennom anleggstiden. Dette betyr at barnehagen i perioden fra man begynner å hugge og til broen er ferdig, vil mangle en base. Dette innebærer redusert kapasitet på 24 barnehageplasser/4 årsverk. Tidsperspektivet er uvisst.
- På Solplassen er det gjennom snart 20 år bygget opp en læringsarena med faste installasjoner, som teltbaser, bål plass, klatrevegg, lekehytter og stinett i skogsterreng som må erstattes.

Kompenserende tiltak

Avstanden til "Øya" er utfordrende og det må tilrettelegges for sikker og forsvarlig atkomst i anleggsperioden.

- Det må gjøres rekkefølgebestemmelse på når overgangsbros i Bymoen skal bygges (fra "Solplassen" til "Øya"). Reguleringsplanen er ikke tydelig på dette punktet. Brua må bygges slik at man i hele anleggsfasen kan ferdes trygt og sikkert fra den ene til den andre siden. Om ikke brua kan bygges, så må man legge til rette for at småbarn kan ferdes på en sikker måte uten for mye stigning og med fast dekke gjennom traséen.
- Atkomsten til gangbrua med tilhørende stier må ivaretas ift. avtaler med grunneiere. Flere grunneiere vil bli berørt, og det er et behov for å oppgradere stinettet slik disse kan brukes gjennom hele året.

Utebasen "Trollhaugen"

Det legges opp til at man skal deponere masser og behandle dem(knusing) i grustaket på Bymoen. Dette er i nærheten av utebasen "Trollhaugen" og vil medføre en støv/støyforurensing som ikke er akseptabelt med tanke på barnehagevirksomhet.

Kommunen ber om en avklaring på hvilke arbeider som skal foregå i grustaket på Bymoen. Dersom utebasen "Trollhaugen" må flyttes, så må den kompenseres økonomisk tilsvarende som "Solplassen".

Konsekvenser - støv/luftforurensning

I anleggsperioden legges det opp til en 150-200 meter bred korridor/anleggsområde gjennom Bymoen/Mosmoen hvor all vegetasjon vil fjernes. I tillegg til terrengarbeider, planlegges det for å legge anleggstrafikk i linja for å skjerme det offentlige veinettet for tungtrafikk. Dette vil medføre økt luftforurensning/støvplager, spesielt i tørre perioder. Utebasene til Naturbarnehagen ligger i dette området (Bymoen). Hole kommune er bekymret for driften av barnehagen spesielt under anleggsperioden.

Kompensasjon

En redusert kapasitet på barnehageplasser er en stor utfordring for kommunen. Det må gjøres beregninger på kompensasjon for tap av baser med installasjoner som nevnt overfor.

Vi ber om at støvutfordringene, spesielt i anleggsfasen og under permanent drift, konsekvensutredes og omtales i reguleringsplanen.

7.3 Trafikksikring av skoleveier

- 1. Eksisterende fortau med autovern Elstangen – Sundvollen – Kroksund. Plankart 15 - 18**
Svært viktig at dette fortauet opprettholdes med planfrie kryssinger av veger med anleggstrafikk.
- 2. Gang-/sykkelveg Elstangen – Sundvollen oppvekstsenter. Plankart 17**
270 m av gang-/sykkelvegen må beholdes på hele strekningen. Fortau er en mindre trafikksikker løsning. At fortau tar mindre areal er ikke et argument for å redusere dagens standard.
- 3. Fotgjengerkryssing ved ny rundkjøring ved Tyrriheim**
Det må legges opp til planfri kryssing, inklusive anleggsperioden.
- 4. Fotgjengerundergang Sundøya - Kroksund**
Denne må opprettholdes som trygg gang-/sykkelveg. Skoleelever fra Kroksund må sikres en trafikksikker skoleveg til Sundvollen Oppvekstsenter, også under anleggsvirksomheten.
- 5. Skoleveg for beboere i Tangenveien, sør for jernbanetraseen**
Barn og unge fra dette området må sikres trygg atkomst forbi anleggsområdet for å komme seg til Vik og Sundvollen.
- 6. Ny atkomstveg fra E16/Paddevika til Kroksund. Plankart 20**
Gående/syklende må fysisk skilles fra bil- og anleggstrafikk. Kryss/rundkjøring ved nåværende E16 må sikres med sammenhengende gangveg fra alle sider og planfri fotgjengerkryssing, og spesielt i anleggsperioden.
- 7. Belysning**
Alle gang- og sykkelveger må belyses.
- 8. Kostnader med skoleskyss**
Gamlevegen vil ikke kunne benyttes som skoleveg i anleggsperioden. Dette medfører lengre skoleveg som utløser kostnader til skoleskyss på kr. 8 000,- pr. elev – noe som må dekkes av FRE16.

9. Elever fra Fekjær-området . Plankart 19

De må krysse anleggsområdet, og skolevegen må sikres med gangveg over området, godt atskilt fra anleggsveger.

10. Gangveger i Viksområdet. Plankart 21

Alle fotgjengerkryssinger i anleggsområdet må foregå planfritt i anleggsperioden. Alle fortau må skilles fra anleggstrafikk med autovern eller avstand til anleggsveg. Gjelder også skolevegen for barn fra Fekjærveien og Gamleveien.

11. Røyseveien, strekningen Løken – Viksenga

Det må legges til rette for at elever kan gå trygt uten å krysse anleggsområde eller veg med mye anleggstrafikk. Barn fra Rytteragerveien må kunne krysse Røyseveien planfritt dersom det er anleggstrafikk på denne.

12. Jomfrulandsveien

Dette regnes som skoleveg, og spørsmålet er om den vil være trygg når det er en byggegrop rett ved. Det kan medføre at elever må skysses fordi skolevegen blir over 4 km. Evt. kostnad på ca. 8000 kr. pr elev må dekkes av prosjektet

13. Kulturskolen ved Kjellerberget

Området vil være utsatt for støy og støv, og må sikres, evt. erstattes.

14. Selteveien, Plankart 23

Vegen har spredt boligbygging, og elever bør slippe å krysse trafikkert veg med mye anleggstrafikk. Gangveg bør være tydelig adskilt fra veg. I begge ender av Selteveien må kryssing av (anleggs)vegen være i over-/undergang – ikke på fotgjengerfelt. Barn og unge som går/sykler langs Røyseveien mellom Vik og Svensrud idrettspark, eller til skole må kunne krysse Selteveien planfritt. Det samme gjelder kryssing av Selteveien for dem som sykler langs E16.

15. Helgelandsmoen

Gangveger må sikres med rabatt eller autovern mot biltrafikken.

16. Busslommer

Disse må sikres med rekkverk og liten åpning til bussen, der det er busslommer for skoleskysst langs anleggsveiene.

17. Regulert gang-/sykkelveg Fv158 Kirkebakken – Sandby. Plankart 25

Regulert gangveg sør for avkjøring til Sandby, ca. 140 m, må vises på reguleringsplankartet. Jfr. reguleringsplan med planID 201201, utarbeidet av Statens vegvesen.

18. Vollgata

Dersom kalkverket ved Fv156 skal benyttes som massedeponi, og steinen skal fraktes langs Vollgata, må også denne vegen sikres med tanke på myke trafikanter/skolebarn.

19. Anleggstrafikk Gamleveien

Hole kommune ser store utfordringer med å lede anleggstrafikken fra Smiujordet gjennom Vik sentrum, med hht trafiksikkerhet spesielt for skolebarn.

Anleggstrafikken bør (heller) ledes om Gamleveien til Paddevika og ut på E16. Dette er en strekning med lite bebyggelse og færre konflikt punkter.