



# HOLE kommune



## KOMMUNEDELPLAN FOR SUNDVOLLEN 2020-2030

Planbeskrivelse og konsekvensutredning

Vedtatt i kommunestyret 15.06.2020, sak 036/20

## INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>Formål og bakgrunn</b> .....	<b>3</b>
1.1	<i>Hensikt med planen</i> .....	3
1.2	<i>Mål og visjon for arbeidet</i> .....	4
<b>2</b>	<b>Planprosessen</b> .....	<b>5</b>
2.1	<i>Organisering</i> .....	5
2.2	<i>Planprogram</i> .....	5
2.3	<i>Medvirkning</i> .....	6
2.4	<i>Politisk prosess</i> .....	7
<b>3</b>	<b>Overordnede føringer for planarbeidet</b> .....	<b>7</b>
3.1	<i>Nasjonale føringer</i> .....	7
3.2	<i>Regionale føringer</i> .....	8
3.3	<i>Kommunale føringer</i> .....	8
3.4	<i>Ny E16 og Ringeriksbanen</i> .....	10
<b>4</b>	<b>Sundvollen i dag</b> .....	<b>14</b>
4.1	<i>Sentrum</i> .....	14
4.2	<i>Kulturminner og kulturmiljø</i> .....	14
4.3	<i>Landskap, blågrønn struktur og naturmangfold</i> .....	15
4.4	<i>Friluftsliv</i> .....	16
4.5	<i>Oppvekstvilkår</i> .....	17
4.6	<i>Boligutvikling</i> .....	17
4.7	<i>Næring</i> .....	17
4.8	<i>Infrastruktur</i> .....	17
<b>5</b>	<b>Beskrivelse av planforslaget</b> .....	<b>18</b>
5.1	<i>Hovedgrep</i> .....	18
5.2	<i>Befolkningsutvikling</i> .....	18
5.3	<i>Estetikk, utnyttelse og kvalitet</i> .....	19
5.4	<i>Parkering</i> .....	20
5.5	<i>Planlagt arealbruk</i> .....	20
<b>6</b>	<b>Virksomheter av planforslaget</b> .....	<b>29</b>
6.1	<i>Risiko og sårbarhet</i> .....	29
6.2	<i>Konsekvensvurdering</i> .....	30

## 1 FORMÅL OG BAKGRUNN

Denne kommunedelplanen gjelder for tettstedet Sundvollen. Planarbeidet kan kort beskrives som en revisjon av deler av eksisterende kommuneplan for Sundvollen-området. Kommunedelplan for Sundvollen er et «verktøy» for å styrke utviklingen av Sundvollen som et tettsted over en periode på 20-30 år, men der den juridiske bindingen er 10 år.

Kommunedelplanen angir hovedtrekkene for hvordan arealene skal brukes og forvaltes, og hvilke hensyn som må ivaretas ved disponering av arealene. Kommunedelplan Sundvollen består av arealkart, bestemmelser og planbeskrivelse samt overordnet konsekvensutredning (KU) og risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Endelig vedtatt arealkart med bestemmelser vil være juridisk bindende for innbyggere, kommunale, regionale og statlige myndigheter.

Planbeskrivelsen omhandler bakgrunn for planarbeidet, i tillegg belyser og begrunner den de vurderinger som ligger til grunn for plankart og bestemmelser.

### 1.1 HENSIKT MED PLANEN

Hensikten med å lage en kommunedelplan for Sundvollen er å tilrettelegge for boligbygging, skape gode rammer for god stedsutvikling og sikre at dette skjer samtidig som en ivaretar grøntstruktur, estetikk og historiske interesser i området på en bærekraftig og miljøvennlig måte. Omlegging av E16 og Ringeriksbanen forbi Sundvollen gir store utfordringer, men også muligheter for framtidig utvikling av både tettstedet og omkringliggende arealer. Sundvollen har historisk sett vært et trafikkknutepunkt, men de arealmessige utfordringene vil være av en helt annen størrelsesorden framover.

Kommunedelplanen skal fastsette rammer for senere detaljplanlegging, arealutnyttelse og fortetting slik at den blir et godt og effektivt verktøy for fremtiden. Plandokumentet skal være fleksibelt, samtidig som det ivaretar målet med utviklingen på Sundvollen og samfunnets interesser gjennom Plan- og bygningssloven (Pbl.).



Figur 1: Sundvollen - sett fra Krokskogen (Kilde: Sweco)

## 1.2 MÅL OG VISJON FOR ARBEIDET

Hole kommunens visjon:

*“Eventyrlig fortid – eventyrlig framtid”*

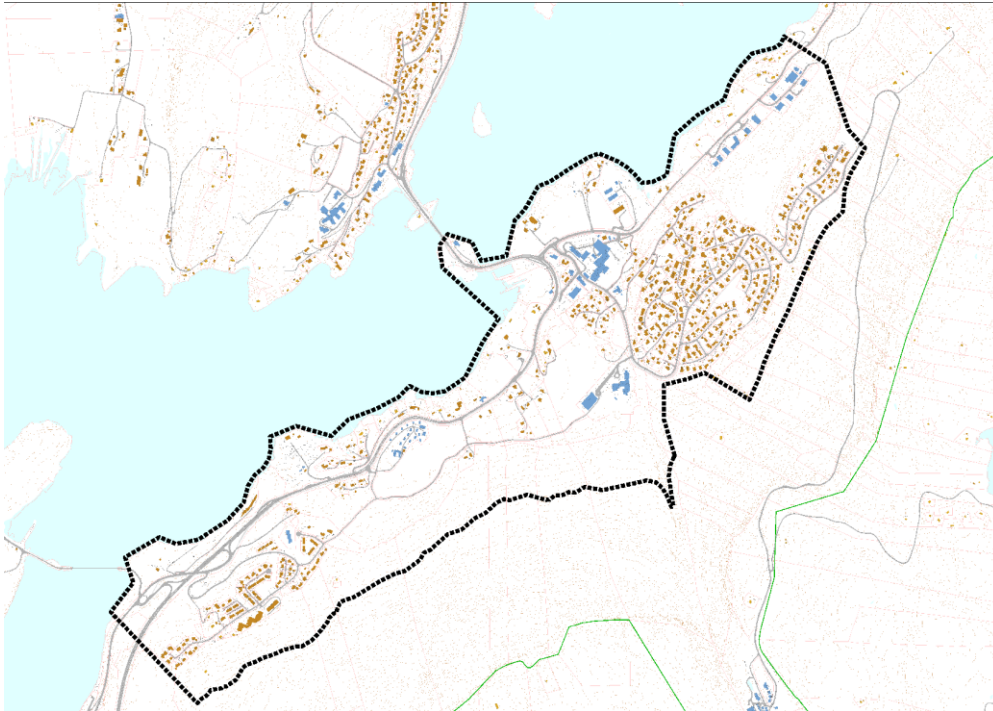
Overordnede mål fremgår i kommuneplanens nye samfunnsdel, vedtatt 10.12.2018. De mest sentrale målene som har betydning i forbindelse med kommunedelplan for Sundvollen er:

- Legge til rette for kontor- og service arbeidsplasser, A-næring, i sentrumsområdene Vik og Sundvollen, prioritet tett på fremtidig jernbanestasjon
- Gjøre det mer forutsigbart for utbyggere å gjennomføre utbyggingsprosjekter i kommunen ved å klargjøre krav til parkering, uteoppholdsareal, byggehøyder, bevaringshensyn, reguleringsformål og krav til antall boenheter
- Aktivt søke etter muligheter som ny bane og vei gir
- Sentrumsutvikling og fortetting på Sundvollen og Vik. Hovedvekt av veksten i kommunen legges på sikt til Sundvollen-området
- Sørge for varierte og blandede funksjoner i sentrumsområdene
- Barnehager, skoler og omsorgsboliger skal planlegges nært sentrum
- Sørge for allmenn tilgjengelighet til fjorden og strandsonene
- Planlegge for klimatilpasning med åpne robuste vannveier
- Stimulere til gode, sentrumsnære boligområder på Vik og Sundvollen med gangavstand til viktige funksjoner
- Sørge for at arealbruk og transport sees i sammenheng for å redusere transportbehovet, herunder særlig tilrettelegging for gang- og sykkelveier
- Stimulere til innovasjon og grønn omstilling i utbyggingsprosjekter
- Ta vare på dyrket og dyrkbar mark
- Ta vare på og formidle kommunens rike kulturminner og historie

Rammer for planarbeidet er gitt i Planprogram for Sundvollen, vedtatt 12.06.2014.

### Planavgrensning

Planområdet strekker seg over en vel 3 km. Med strekning fra Elstangen i sør til nordre kant av planområdet utgjør dette ca. 2,45 km<sup>2</sup>. I 2016 ønsket Plan- og miljøutvalget at plangrensen ble utvidet opp til ca. kote 180 mellom Sundvollen Oppvekstsenter og Elstangen. Det utgjorde ca. 300 daa med utvidet område i planen. I ettertid er planavgrensningen ved Elstangen utvidet for at kommunedelplanen skal ta med det samme arealet som inngår i gjeldende reguleringsplan. Planavgrensningen på Øvre Trøgslø er utvidet for å se byggeområdene i en bedre sammenheng.



Figur 2: Planavgrensning for kommunedelplan for Sundvollen før planområdet ble utvidet (Kilde: Hole kommune)

## 2 PLANPROSESSEN

Dette er en 2. gangs høring av planforlaget. Siste høring og offentlig ettersyn var i november 2016 til januar 2017.

### 2.1 ORGANISERING

Hole kommune er tiltakshaver for planarbeidet. Sweco Norge AS ble i oppstart av planarbeidet engasjert som konsulent for å produsere planmaterialet, mens Cowi AS har bidratt med å slutføre kommunedelplanen i samarbeid med kommunen. Fremdriften har blitt noe forsinket ettersom det har vært ønskelig å se kommunedelplanen i sammenheng med statlig reguleringsplan for Ringeriksbanen og ny E16.

### 2.2 PLANPROGRAM

Planprogram for kommunedelplan Sundvollen ble vedtatt 02.06.2014. Fastsatt planprogram skisserer hvordan planarbeidet skal legges opp og hvilke temaer som skal konsekvensutredes. Utredningstema som er belyst:

- Stedsutvikling
- Barn og unges oppvekstvilkår
- Teknisk infrastruktur (vann og avløp)
- Universell utforming
- Forurensning
- Støy
- Transportbehov
- Friluftsliv og tilgjengelighet til uteområder
- Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkninga

- Samfunnssikkerhet og beredskap
- Klimatilpasning
- Gamle reguleringsplaner som vurderes opphevet
- Offentlig-privat service
- Kulturminner og kulturmiljø
- Naturmangfold og vern
- Landskap, skogbruk, landbruk og jordvern

## 2.3 MEDVIRKNING

I forbindelse med oppstart av selve planarbeidet, ble det arrangert et folkemøte 13. februar 2014 på Sundvolden Hotel. På møtet ble det lagt opp en medvirkningsprosess med gruppearbeid der det ble etterspurt konkrete innspill til planprosessen. Spørsmålene var knyttet til hvilke funksjoner Sundvollen skal ha i år 2040, hvilke av dagens kvaliteter er viktig å beholde og hvilke nye kvaliteter bør Sundvollen ha i framtida.

Viktige innspill til planen var blant annet: Sundvollen er en oase i dag og må ivaretas videre. Utvikle fritidsaktiviteter knyttet til fjorden. Bedrede bademuligheter og tilgang til fjorden. Sundøya som grøntareal. Et kompakt og hyggelig sentrum med flere funksjoner. Vektlegge Sundvollens historie og aksene fra Kleiva til fjorden.

Da planforslaget var ute på høring og offentlig ettersyn i 2019 ble det gjennomført medvirkningsopplegg med åpne kontordager og åpen kontorkveld i høringsperioden. Da hadde man anledning til å stille spørsmål og gi innspill til planforslaget og arbeidet videre.

### Andre aktører

Et tidlig utkast av kommunedelplanen ble lagt fram for Regionalt planforum Buskerud 16. desember 2014. Et gjennomarbeidet utkast til kommunedelplan ble presentert på nytt i Regionalt planforum 12.01.2016. Tilbakemeldinger fra regionale myndigheter på utkastet er innarbeidet i ny versjon av plandokumentet.

Det er videre avholdt møte med Sundvolden Holding som er en sentral part i utvikling av Sundvollen sentrum og Sundvolden Hotel. Det er også avholdt møter med enkelte grunneiere på Sundvollen. Den 25.08.2016 hadde Fellesprosjektet for Ringeriksbanen og ny E16 (FRE16) et planverksted der utviklingen på Sundvollen framover stod sentralt.

I løpet av 2017 ble det gjennomført en mulighetsstudie for Sundvollen for å synliggjøre muligheter for tettstedets framtid. Det var et samarbeid mellom Hole kommune, Bane NOR, Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen. LPO, Rejlers og Norconsult var team som utarbeidet forslag til utvikling på Sundvollen. Det ble avholdt møter med arbeidsgruppa og styringsgruppa for å diskutere forslagene, og midtveismøter med hvert team med tilbakemeldinger på arbeidet. Parallelloppdragene ble presentert til politikerne 29.03.2017, og berørte grunneiere ble orientert den 30.03.2017. Forslagene var også stilt ut på Sundvolden Hotel. Kommunestyret har fått presentert en gjennomgang av viktige momenter i evalueringen. Styringsgruppa fattet vedtak 14.09.2017 for at evalueringsrapporten for mulighetsstudiet anbefales tatt med som innspill til videre planarbeid med Ringeriksbane og ny E16 (FRE-00-A-00027).

## 2.4 POLITISK PROSESS

Plan- og miljøutvalget er styringsgruppe for kommunedelplanen. Utkast til planen er diskutert i flere møter. I arbeidsmøtet mellom administrasjon og Plan- og miljøutvalget 08.02.2016 ble det gitt føringer om at mer enn 30 % av veksten i Hole kommune skulle legges til Sundvollen i planperioden. I tilsvarende møte i mai 2016 kom det fram at Plan- og miljøutvalget ønsket en utvidelse av planområdet opp til kote 180 moh. for å få på plass flere boligområder på Sundvollen. I dag har utvalget gitt føringer om at veksten på Sundvollen skal økes til 45 % av Hole kommunes totale vekst.

## 3 OVERORDNETE FØRINGER FOR PLANARBEIDET

### 3.1 NASJONALE FØRINGER

#### Nasjonale forventninger til kommunal planlegging

Plan- og bygningsloven sier at regjeringen skal utarbeide nasjonale forventninger til planleggingen hvert 4. år. Gjeldende forventningsdokument ble vedtatt 14.05.2019. Regjeringen legger vekt på at vi står overfor fire store utfordringer:

- Å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning
- Å skape et sosialt bærekraftig samfunn
- Å skape et trygt samfunn for alle
- 

Regjeringen har bestemt at FNs 17 bærekraftsmål, som Norge har sluttet seg til, skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer, også i Norge. Utviklingsmålene er knyttet til sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft.



Figur 3: FNs 17 bærekraftsmål

#### Statlig detaljregulering av fellesprosjektet Ringeriksbanen og ny E16 (FRE16)

Tiltaket er definert som fellesprosjekt for vei/bane og statlig reguleringsplan, og berører de tre kommunene Bærum, Hole og Ringerike i Akershus og Buskerud fylker.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen / E16 Høgstet-Hønefoss er bundet prosjekt i Nasjonal transportplan. Prosjektet vil ha stor betydning for Sundvollen og vil legge føringer for fremtidig muligheter for utnyttelse.

### **Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene (2018)**

Kommunene, fylkeskommunen og staten skal i overordnet planlegging innarbeide løsninger som tiltak og virkemidler som skal bidra med å redusere klimagassutslipp og redusere risiko og sårbarheter ved klimaendringene. Planleggingen skal bidra til at samfunnet forbedres og tilpasses klimaendringene, ved blant annet effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i kommunene

### **Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging (2014)**

Formålet med retningslinjene er å oppnå en bedre samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen. Retningslinjene skal bidra til effektive planprosesser, og sikre god steds- og byutvikling ved et godt og produktivt samspill mellom kommuner, staten og utbyggere.

### **Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)**

Retningslinjene skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i planlegging og byggesaksbehandling. Retningslinjene skal ivareta at arealer som brukes av barn og unge sikres mot forurensing, støy, trafikkfare og annen helsefare og sikre at det i nærmiljøet finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø.

## **3.2 REGIONALE FØRINGER**

### **Regional planstrategi for Buskerud 2017-2020**

Strategien sier noe om de viktigste utfordringene og mulighetene i Buskerud samt å prioritere tema for videre planlegging som kan medvirke til en bærekraftig og framtidsrettet utvikling

### **Regional plan for næringsutvikling og verdiskaping**

Formålet med planen er å legge til rette for en framtidsrettet og bærekraftig næringsutvikling i Buskerud med økt verdiskaping og produktivitet som hovedmål

### **Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035**

Planen skal legge til rette for at innbyggere, næringsliv og tilreisende opplever levende byer og tettsteder hvor det tilrettelegges for gode boligområder, handel og servicefunksjoner, arbeidsplasser og opplevelser. Gjennom å prioritere økt bruk av sykkel og gange, og tilgang til friluft- og grøntarealer skal den fremme helse og trivsel.

### **Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen (2016)**

Strategien er en videreføring av strategien vedtatt i 2008 om en flerkjernet utvikling i regionen, med konsentrert vekst i byer og tettsteder og effektive transportløsninger.

## **3.3 KOMMUNALE FØRINGER**

### **Verneplan for Tyrifjorden og Ramsar**

Våtmarkene i og rundt Tyrifjorden er blant de mest verdifulle våtmarksområdene i Norge. De regnes som internasjonalt viktige og omfattes av Ramsarkonvensjonen. I



2007 fikk Fylkesmannen i Buskerud et oppdrag fra Miljøverndepartementet (i dag Klima- og miljødepartementet) å utarbeide en verneplan for Tyrifjorden. En av grunnene til utarbeidelsen av verneplan for Tyrifjorden er å se hele våtmarkssystemet i en sammenheng. Steinsfjorden vurderes som en del av dette. I forbindelse med utarbeidelse og vurdering av områder til vern, er det gjort kartlegginger. I juni 2018 ble forslag til verneplan vedtatt av Klima- og miljødepartementet, og omfatter to naturreservat og to biotopvernområder i Hole kommune. Formålet med biotopvernområdet er å bevare et område som har særskilt betydning som økologisk funksjonsområde i form av nærings- og oppholdsområde for en rekke våtmarksfugler. Naturreservat er alt plante- og dyreliv fredet, og områder er fredet mot alle typer inngrep. Hensynet til dette innarbeides i planbestemmelsene.



Figur 4: Steinsfjorden ved friområdet med utescene ved Sundvollstranda. Vannarealene er et biotopvernområde i verneplan for Tyrifjorden (Foto: Sweco)

### **Kommuneplanens samfunnsdel 2018-2030**

Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt 10.12.2018. Den beskriver overordnede mål og strategier for samfunnsutviklingen i Hole kommune de neste 10-15 årene. Samfunnsdelen er førende for alle sektorer i utviklingen i kommunen. Målene fra samfunnsdelen er lagt til grunn for denne kommunedelplanen.

Hovedmålene som er satt i samfunnsdelen er:

- Hole kommune skal være en ansvarsfull og helhetlig samfunnsutvikler
- Hole kommune skal ivareta eksisterende innbyggere og tiltrekke seg nye innbyggere, nyere næringer, kompetansemiljøer og arbeidsplasser
- Hole kommune skal styrke samarbeidet mellom kommune, næringsliv, frivillighet, utdanning og forskning innenfor de ulike tjenesteområdene
- Hole kommune skal være en god og attraktiv tjenesteleverandør, forvalter og arbeidsgiver

## Kommuneplanens arealdel 2009-2019

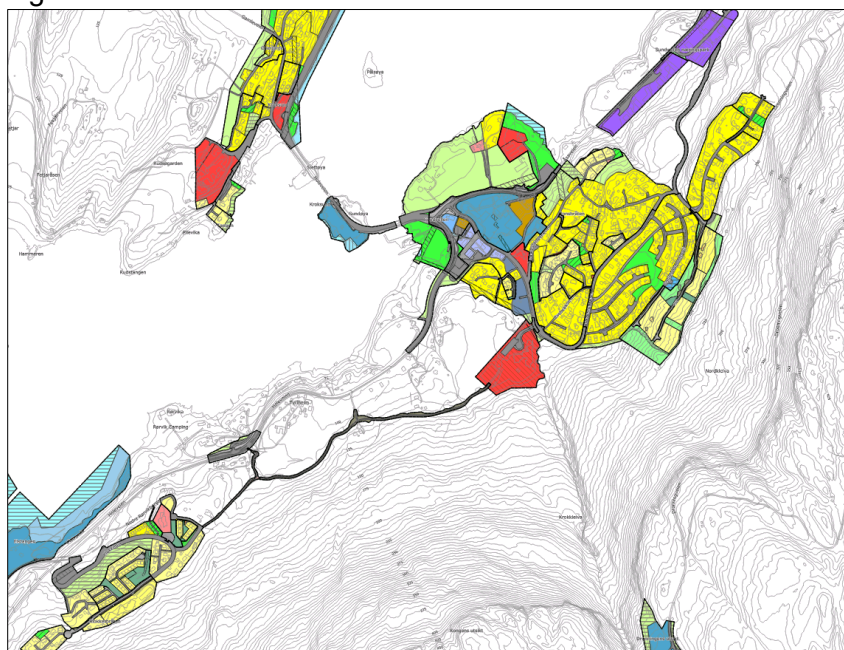
Kommuneplanens arealdel ble vedtatt 02.02.2009 og gjelder for perioden fram til år 2019. Arbeid med ny kommuneplanens arealdel ble igangsatt i januar 2018 og er på høring i 2019. Gjeldende kommuneplan angir satsingsområder og omtaler målene for befolkningsvekst.

### Andre kommunale planer

- Planstrategi 2016-2020
- Energi og klimaplan 2010-2020
- Boligsosial handlingsplan 2015-2019
- Pleie og omsorgsplan 2014-2018
- Overordnet sektorplan for oppvekst i Hole kommune
- Trafikksikkerhetsplan, rev. handlingsprogram 2016-2023
- Temaplan for kulturminner og kulturmiljø
- Kommunedelplan for kultur, idrett og folkehelse 2012-2019

### Gjeldende reguleringsplaner for Sundvollen

Kartutsnittet under viser områder med gjeldende reguleringer for Sundvollen. Tidligere vedtatte reguleringsplaner som fortsatt skal gjelde fremgår av planbestemmelsene. Kommunedelplanens bestemmelser vil supplere gjeldende planer der disse ikke selv angir noe annet.



Figur 5: Reguleringsplaner som dekker Sundvollen (Kilde: Hole kommune)

### 3.4 NY E16 OG RINGERIKSBANEN

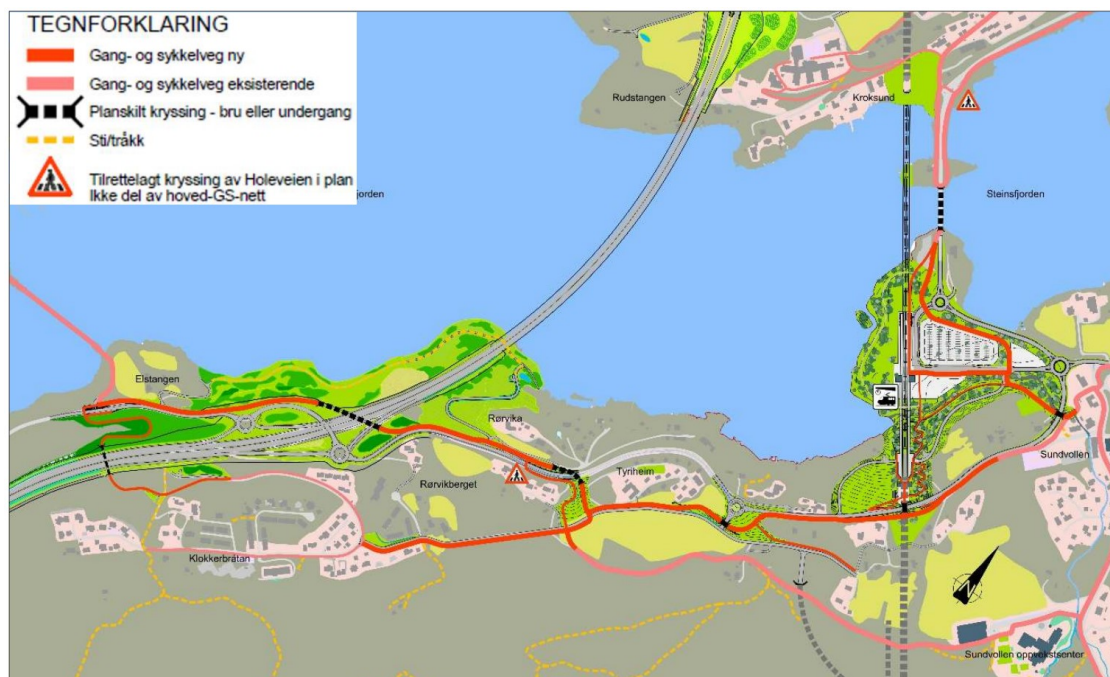
August 2015 fikk Bane NOR (tidligere Jernbaneverket) og Statens vegvesen en bestilling av Samferdselsdepartementet om å utarbeide en reguleringsplan for ny vei og bane, med strekning fra Jong i Bærum kommune til Hønefoss. Av oppdragsbrevet av 30.8.2015 fremkommer det at "En realisering av prosjektene innebærer svært store

statlige investeringer. Samferdselsdepartementet forventer at lokale myndigheter bygger opp under disse investeringene gjennom aktuelle virkemidler på sine ansvarsområder".

Gjennom behandling og oppfølging av Nasjonal Transportplan 2014-2023 er det vedtatt at Ringeriksbanen skal være en del av InterCity-systemet på Østlandet. Regjeringen har bestemt at planleggingen av Ringeriksbanen og ny E16 skal kjøres som et fellesprosjekt, og at planprosessen gjennomføres som en statlig reguleringsplan. I dag har prosjektet betegnelsen Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16).

Et mål for Ringeriksbanen er å utvide pendlerområdet rundt Oslo ved å knytte Ringerike nærmere Osloregionen. Dette innebærer opp til to togstopp med regiontog pr. time. Reisetid med Ringeriksbanen fra Oslo til Hønefoss vil være på ca. 40 minutter, inkludert et stopp på Sundvollen. Ifølge en fagrapport utarbeidet av FRE16 vil toget ha et gjennomsnittlig passasjergrunnlag på 1400 pr. dag i 2024, og 1650 pr. dag i 2044 på Sundvollen (Fagrapport Transport og trafikk. FRE-00-A-26260).

Fra sentralt hold legges det opp til at Ringeriksregionen (Hole, Ringerike og Jevnaker) får en stor vekst i befolkningen.



Figur 6: Traséer for ny E16 og jernbane (Kilde: Bane NOR, Fellesprosjektet 2019)

### Vedtatt trasé for Ringeriksbanen og ny E16

FRE16 har sammen med nasjonale fagmyndigheter og departementer kommet fram til et forslag til trasé. Forslag til trasé gjør det mulig med en samordnet utbygging av dobbeltsporet jernbane og ny E16 på strekningen fra Kroksund til Hønefoss.

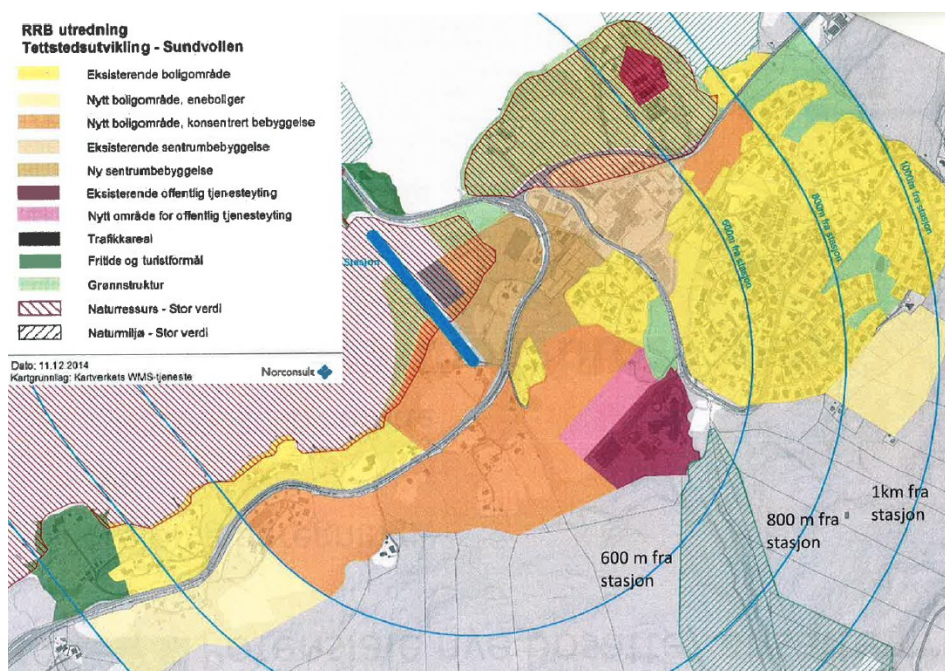
Jernbanetraseen er tenkt å gå på bru sør for Sundøya og dagens E16. Traséen vil gå i tunnel mellom Kroksund og Kjellerberget. I dobbeltspor skal jernbane og ny E16 krysse

skogområdet på Bymoene-Mosmoen samt Helgelandsmoen. I anbefalt forslag for ny E16 skal den i hovedsak følge dagens vei fra Skaret til Kroksund. Nye E16 skal krysse fjorden med bru i slak kurve, sørvest for Kroksund (110 km dimensjonerende hastighet).

Plasseringen av stasjon på Sundvollen er begrunnet ut fra at potensialet for ny stedsutvikling og økt befolkningsvekst er vurdert som større her enn i Vik. Flere bosatte nær stasjonen gir bedre markedsgrunnlag for banen.

I tillegg er Sundvollen vurdert å ha noe bedre grunnlag for etablering av et funksjonelt trafikk-knutepunkt for overgang både mellom tog, bil og matebusser. Det er også påpekt at Vik og Sundvollen kan vokse sammen over tid. Med etablering sør i kommunen, i «pendlingsretningen» mot Sandvika og Oslo, vil det være lettere å få folk til å kjøre bil eller ta buss til stasjonen for overgang til tog. En tunnel fra Kroksund til Kjellerberget sparer dessuten viktige jordvern- og miljøinteresser ved Vik.

En togstasjon på Sundvollen vil ha stor betydning for hvor og hvordan framtidig boligbygging vil være. Det er et klart ønske fra samferdselsmyndigheter at befolkningsvekst først og fremst skal kobles til områder med god kollektivdekning og at det forventes tett utnyttelse av arealene nærmest knutepunktet. Dette vil være viktige føringer for utvikling av Sundvollen framover.



Figur 7: Areskisse av mulig tettstedsutvikling på Sundvollen under silingsfasen (Kilde: Jernbaneverket (Bane NOR) og Statens vegvesen 2015)

### Mulighetsstudie for tettstedsutvikling på Sundvollen

I 2017 ble det satt i gang en mulighetsstudie for Sundvollen som var planlagt å være et innspill til utarbeidelsen av den statlige reguleringsplan. Formålet med mulighetsstudiet var å se hvordan Sundvollen kan få en bymessig utvikling både på landarealer og på en utfylling i Steinsfjorden, som skal gi et godt passasjergrunnlag for toget.

Mulighetsstudiet var et samarbeid mellom Hole kommune, Bane NOR, Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen. Mulighetsstudiet ble gjennomført som et parallelloppdrag av teamene LPO, Rejlers og Norconsult, som hver for seg utarbeidet et forslag.

I hovedtrekk var målet for oppdraget å tilrettelegge for en etappevis urban tettstedsutvikling med høy tetthet, som er attraktiv, bærekraftig og robust og som kan innpasse boliger og ulike funksjoner for boende og tilreisende. En tettstedsutvikling der miljøvennlig transport og trafikkikkerhet prioriteres, kulturhistorien er en ressurs, og natur og blågrønn struktur ivaretas. Møteplasser, gater og veier ønsket utformet for biler med lav hastighet, der E16 er nedklassifisert og integreres inn i tettstedet.

Det ble utarbeidet en evalueringsrapport (Evaluering av parallelloppdrag, Mulighetsstudie for tettstedsutvikling på Sundvollen) som presenterer tre forslag til tettstedsutvikling, med faglige vurderinger for hva som bør legges til grunn i en fremtidig utvikling av Sundvollen. Prinsippene for en tettstedsutvikling anbefales å videreutvikles i arbeidet med videre planlegging av Sundvollen.

Evalueringen av forslagene synliggjorde at det vil ta flere tiår å gjennomføre tettstedsutvikling på Sundvollen med tilrettelegging for opp mot 6500 nye boliger (hele tettstedet). En tettstedsstørrelse med en befolkning på omtrent 8.000-10.000 ansees imidlertid som en robust løsning som kan gi grunnlag for et attraktivt og bærekraftig tettsted, som utnytter nærheten til stasjonen og muligheten for miljøvennlig transport. Det avgjørende valget som tilrettelegger for tettstedsutviklingen, tas i den statlige reguleringsplanen ved beslutning om omfang og form på utfyllingen. Det er bare i forbindelse med behandling av den statlige planen man har mulighet til å etablere utfylling ved hjelp av masser fra tunnelene. Hvis man tar dette valget, blir det viktig å etablere langsiktige og realistiske strategier for tettstedsutvikling, med etappevis utvikling og midlertidig bruk av utfylte arealer.

En viktig anbefaling var å utvikle sentrum fra dagens sentrumsområde ved hotellet og vestover slik at det får fjordkontakt. Samt at området innenfor gangavstand til stasjonen, og spesielt arealene innenfor 500 m fra stasjonen, utvikles med konsentrert utnyttelse med bymessige omgivelser. Se rapport for evalueringsrapport for mer informasjon (Evaluering av parallelloppdrag, Mulighetsstudie for tettstedsutvikling på Sundvollen. FRE-00-A-00027).

## **4 SUNDVOLLEN I DAG**

På Sundvollen bor det litt over 1200 mennesker pr. 2018 (SSB). Kommunen har de siste årene hatt stor befolkningsvekst, og det har vært en stor vekst innenfor planområdet. En betydelig andel av befolkningen på Sundvollen er pendlere til Oslo-området. Avstanden fra Sundvollen til Oslo-området er svært gunstig for pendlere både med privatbil og buss. Sundvollen er det mest benyttede stoppestedet for ekspressbussen mellom Oslo og Hønefoss. Dagens arealbruk er i hovedsak bolig, noe næringsareal, offentlige areal for skole og idrettshall, sentrumsområde, LNF-områder (landbruk-, natur- og friluftsområder) og friområder.

### **4.1 SENTRUM**

Hva som avgrenser sentrumsområdet er kan synes noe diffust, da området består av større parkeringsarealer, sammensatt bebyggelse og enkeltbygninger uten noen helhetlig bygningsstruktur. Det har også et utfordrende trafikkbilde. De sentrale funksjonene i sentrum av Sundvollen er hotellet, dagligvareforretningen og bensinstasjon. Bebyggelsen spenner over et langt tidsrom, noe som gjenspeiles både i formspråk, materialbruk og dimensjoner.

Det dominerende og mest identitetsskapende element i sentrum er Sundvolden Hotel med parkarealer. Hotellet består til dels av store bygningsvolumer som går opp i 5 etasjer. Den øvrige bebyggelsen i sentrum er av mindre volum, med 1 til 2 etasjer. Innenfor sentrumsområdet har det lenge vært et mål om å utvikle tettstedsarealene ytterligere både estetisk og ved fortetting, men de største endringene har vært knyttet til en betydelig utvidelse og ombygging av Sundvolden Hotel. I 2015 ble den gamle «Joker»-butikken revet og ny dagligvarebutikk ble etablert på motsatt side av Kleivbekken. I dag benyttes det tidligere butikkområdet til parkering for hotellets gjester. Arealet utgjør et stort potensielt i en framtidig sentrumsutvikling. Det er utfordringer knyttet til framtidig bruk av sentrumsarealer i forhold til byggegrenser og blågrønn struktur mot Kleivbekken. Flomproblematikk må ivaretas i detaljplansammenheng.

### **4.2 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ**

Sundvollen har tidligere vært et skyssted for båttransport over Kroksundet, og som område med skysstasjon. Det har også vært flere hotell ved Sundvollen. Sundvolden Hotel som virksomhet har historie helt tilbake til 1600-tallet. Hotellet har vært svært viktig for stedets identitet. Det er flere bygninger på Sundvollen som gir Sundvollen historie og identitet. På Benterud ligger det eldre harmonisk bebyggelse i parklignende omgivelser. I tidligere tider ble stedet drevet som småbruk. Sundvolden Gård har tun og bygningsmasse i idylliske omgivelser ved fjorden. Den gamle grendeskolen regnes som et verdifullt bygningselement på Sundvollen. Fjøset som står ved dagen Sundvolden Hotel er et bygningselement som bryter opp med nyere tids bebyggelse.

I Sundvollen finnes det også automatisk fredet kulturminner. Ved den gamle grendeskolen står det en stein med helleristninger. Bergkunsten er datert å være fra bronsealderen. For å bevare det som er igjen av bergkunsten er det bygget tak over ristningene. På Elstangen er det gjort funn av bosetningsområder fra eldre steinalder, av ulike menneskelagde redskaper brukt i tidsalderen. Den Bergenske Kongevei ble fredet i 1957, og går fra Kleivstua, ned veien i Krokkleiva, og gjennom Sundvollen ned til fjorden. Korridoren utgjør en kulturhistorisk akse fra Krokskogen til fjorden. Pilegrimsleden fra nyere tid følger den samme veien.



Figur 8: Sundvollen med Sundvollen Gård i forgrunnen (Foto: Sweco)

### 4.3 LANDSKAP, BLÅGRØNN STRUKTUR OG NATURMANGFOLD

Tettstedet Sundvollen ligger på en elvevifte langs Kleivbekken og ligger vakkert til innunder Krokskogen, mellom Kroksundet i nord og de sammenhengende Krokskogskråningene i sør. Over Krokskogskråningen ruver Krokskogen med brattkant og innenforliggende skogsarealer. Et dominerende landskapselement ved sentrum er Sundvollen gård, som skaper landskapsrom og som sammen med hotellet preger tettstedet.

I Sundvollen-området er det ikke nasjonale interesser knyttet til jordvern og naturmangfold på samme måte som rundt Viksområdet, men det er knyttet både nasjonale og regionale interesser til våtmarksområdene i Steinsfjorden og Tyrifjorden. Sundvollstranda inngår i et biotopvernområde som omfatter større arealer i Steinsfjorden.

Bratte åssider sør for Sundvollen danner en naturlig avgrensning i øst og sør, både visuelt og i form av fareområder for ny bebyggelse. De naturgitte kvalitetene som omgir tettstedet med marka, skogkledde åspartier og fjorden med Sundvollen Gård og Sundvolden Hotel danner tydelige rammer i landskapet. Dronningveien fører opp til Kleivstua med hotellvirksomhet og svært mye brukte friluftsområder både sommer og vinter. Planområdet grenser til Krokkleiva naturreservat i sør. Reservatet er en del av en forkastningsdal som er vernet på grunn av spesiell geologi og landskap, samt et rikt botanisk mangfold med flere sjeldne og sårbare arter.

Friområdene ved Sundvollstranda og utløpet av Kleivbekken, begge i offentlig eie, er viktige elementer i den blågrønne strukturen. Kleivbekken har vært et viktig element i utviklingen av det opprinnelige Sundvollen, med mølle og virksomhet knyttet til bekken og til Kroksundet som tidligere sundsted. Kleivbekken utgjør en blågrønn struktur mellom Krokskogen og fjorden, men tilfører lite til stedet i dag. Nedre del av Kleivbekken har tidligere vært en viktig oppvekstbekk for ørret, og på 1990-tallet ble det bygget terskler for å ivareta hensyn til fisk ved lav vannstand. Disse tersklene er delvis ute av funksjon. Kleivbekken som grøntkorridor og historisk akse mellom hotellet og den gamle veien opp Krokkleiva er viktig. Ved god planlegging kan den bli et positivt bidrag til stedsutviklingen.



**Figur 9: Kleivbekken nedstrøms ved E16. Bensinstasjon og Sundvolden hotell i bakgrunnen (Foto: Sweco)**

Ved Sundvollstranda har kommunen bygd en utescene med grøntanlegg, og det er også etablert et arbeidssenter. Området ønskes utviklet både i kultur- og friluftlivssammenheng. Nærheten til en fiskerik fjord, skoler og barnehager samt et framtidig verneområde gir området store muligheter for aktiv bruk til læring. Bortsett fra ved Sundvollstranda er det liten tilgang til fjorden. Rørvik Camping har i dag en egen badeplass som også brukes av lokalbefolkningen, men framføring av ny E16 i området vil gjøre at denne utgår.

Bortsett fra Kleivbekken er det bare mindre bekker som renner gjennom planområdet. Flere av de mindre bekkene er avmerket som en del av den blågrønne strukturen og er angitt som grøntstruktur. I dag eier kommunen et friområde ved gamle Sundvollen skole (gamle grendehuset) der Kleivbekken renner ut i Steinsfjorden. Kleivbekkens utløp i Steinsfjorden ivaretas i statlig reguleringsplan (FRE16).

Sundvollen-området har et tett nettverk av stier og snarveier. Det er tilgang til Krokkoggen via Dronningveien og gjennom stier fra Øvre Grøndokka til Retthellsetra (som på folkemunne kalles gamle Grøndokkvei), Den Bergenske Kongevei (fredet vei opp Krokkleiva) og fra Elstangen opp Manaskaret til Krokkoggen. Det går gangveier langs E16 til Elstangen med en avstikker fra Rørvik til Elstangen. Det er blåmerka sti fra parkeringsplassen ved Krokkleiva til Elstangen/Nes. I tillegg er det en ny gangvei fra Sundvollen oppvekstsenter til Elstangen. Disse ferdselsforbindelsene anses som svært viktige å opprettholde, eventuelt videreutvikle.

#### **4.4 FRILUFTSLIV**

Innbyggerne på Sundvollen har umiddelbar tilgang til friluftsområder. Å ha tilgang til friluftslivsområder er verdifullt for naturopplevelse og sosialt samvær, og er vesentlig i forhold til å øke den fysiske aktiviteten blant alle befolkningsgrupper.

På Sundvollen er det blant annet kartlagt nærturterrengsområder av svært høy verdi. Dette ble kartlagt i 2016/17, i samarbeid med Buskerud fylkeskommune. Langs Krokkleivlia til skogsområdene i Trøgslåsen er det registrert et sammenhengende turområde med utsiktspunkter over Steinsfjorden. Ved Sundvollen oppvekstsenter er det opparbeidet en bålplass, gapahuk og muligheter for lek i tilknytning



oppvekstsenteret. Kommunen eier en ballbane i Sundvollbukta som er et viktig rekreasjons- og lekeområde for barn og unge.

Sundvollstranda er et kvalitetsområde av høy verdi og blir brukt som både badeplass og båt plass, og er et område som gir gode muligheter for fiske. Steinsfjorden er et utfartsområde som er mye brukt til kano- og kajakk- og motorbåtferdsel. Om vinteren gir isen på fjorden fine muligheter for skøyter og isfiske. Sundvollen og Elstangen har forbindelse i form av et stiveisystem, og om vinteren blir åpne områder ved Sundvollen oppvekstsenter og Tyriheim brukt som skiløyper.

#### **4.5 OPPVEKSTSVILKÅR**

Sør for sentrum ligger Sundvollen oppvekstsenter med skole, barnehage, idrettshall og gode muligheter for læringsområder i friluftaktivitet. På Sundvollen er det i dag to kommunale barnehager med til sammen 110 plasser, og en privat barnehage på Elstangen med 104 plasser.

#### **4.6 BOLIGUTVIKLING**

Det er noe eldre, spredt bebyggelse både i Sundvollen sentrum og sørover mot Elstangen. Nord og øst for sentrum finner vi større boligområder i Baskerud, og i nedre, midtre og øvre Grøndokka. Her skjedde det omfattende boligbygging på 1980- og 90-tallet. Området preges av eneboliger og rekkehus. Sørvest i planområdet ligger Elstangen der det meste av boligbyggingen har skjedd de siste år, og der er det en blanding av ene- og flermannsboliger og blokker.

#### **4.7 NÆRING**

I tillegg til Sundvolden Hotel og dagligvarebutikk i sentrumsområdet, er områder i sørøstre del av Elstangen, nordøst på Sundøya og områder på Tyriheim (kombinert bolig/næring) avsatt til næring i form av hotell eller annen overnattings- og serveringsvirksomhet. Arealbruken her avklares gjennom detaljregulering. Ved Trøgslø, nordøst for sentrum, er det et etablert næringsområde (Sundvollen Næringspark) med blant annet kontor-, lager- og produksjonslokaler.

#### **4.8 INFRASTRUKTUR**

Sundvollen avgrenses av E16 i vest og Åsaveien (Fv2850) i nord. Stadig økende trafikk på E16 har gitt økte utfordringer med kryssløsning mellom E16 og Fv2850 (Åsaveien) ved Sundvollen.

Når det gjelder det lokale veisystemet, så går all trafikk til Sundvollen sentrum via Åsaveien og inn Dronningveien. Deler av trafikken skal til Sundvollen sentrum, mens andre deler av trafikken er gjennomgangstrafikk til boligområdene i Grøndokka og Baskerudområdet. I perioder av året er det en betydelig turist- og turtrafikk opp Dronningveien, for å komme seg til Kleivstua og Krokskogen. På vinterstid brukes områder på Kleivstua som utgangspunkt for skiturer, og ellers i året til skogs- og sykkel turer. Dette utgjør mye lokaltrafikk både hverdager og i helger.

I Sundvollen sentrum er det holdeplass for lokalbuss og ekspressbuss til Oslo, og sentrum har også større områder med pendlerparkeringsplasser.

## 5 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

### 5.1 HOVEDGREP

Planens hensikt er å tilrettelegge for en bærekraftig og miljøvennlig utvikling på Sundvollen, med fremtidsrettet boligutvikling og bomiljøer med høy kvalitet som bygger opp rundt Sundvollen som tettsted.

Hovedgrepene er:

- På kort sikt fortettes det innenfor eksisterende boligområdene. Dette for å styrke de funksjonene som allerede er etablert på Sundvollen.
- Det legges til rette for et avgrenset sentrumsområde rundt Sundvolden hotell, som er en viktig drivkraft i tettstedet.
- Det legges opp til høy arealutnyttelse og differensiert boligutbygging, med utbygging av områdene mellom eksisterende eldre og nyere boligområder (mellom Elstangen og Sundvollen sentrum). Dette bygger opp rundt allerede utbygd infrastruktur. Rækkefølgebestemmelser sikrer at utbyggingen bygger opp om utviklingen av Sundvollen som sted.
- Det tilrettelegges for en fremtidig tett bebyggelsesstruktur i tilknytning til et stoppested for Ringeriksbanen på Sundvollen.
- Det skal sikres en blågrønn akse mellom fjorden og Krokkleiva.
- Gjennom planarbeidet skal viktige grøntarealer og stier sikres. Tilgang til fjorden sikres gjennom friområdene ved Sundvollstranda, utløpet av Kleivbekken og ev. andre korridorer som framkommer gjennom arbeidet med infrastrukturen.
- Sundvollen gård opprettholdes som et viktig og identitetsskapende landskapselement.
- Som følge av forventet sterk befolkningsvekst sikres arealer til framtidig utvidelse av Sundvollen oppvekstsenter nordvest for dagens senter.
- Gjennom gode rækkefølgebestemmelser legges det opp til at en kommer raskt i gang med boligbygging på arealer som ikke er i direkte berøring med nye samferdselsløsninger. Øvre Trøgsle og boligområder med kryssløsning som kan kobles mot eksisterende to-plankryss ved Elstangen prioriteres først.

### 5.2 BEFOLKNINGSUTVIKLING

Dagens innbyggertall i Hole kommune er 6799 (pr. 01.01.20), en nedgang fra året før, da det var 6845 holeværing. (SSB pr. 01.01.19). Det legges til grunn en vekst i kommunen på inntil 2 % til 2030. Dette vil gi et innbyggertall på ca. 8500 i slutten av planperioden. I planprogrammet for kommuneplanen 2019-2030 legges det opp til at det meste av fortettingen skal skje i Vik og på Sundvollen. Den største veksten forventes å komme etter at vei og bane er ferdig bygget. Det legges til rette for at 45% av den samlede veksten lokaliseres til Sundvollen.

Etter at ny jernbane er ferdig, forventes en kraftig økning i etterspørselen etter boliger. Erfaring fra liknende prosjekter viser at vekst utover normalvekst først kommer etter anleggsperioden. Det er derfor behov for økning i antall tilgjengelige boligtomter, og at arealene utnyttes slik at de muliggjør en variert og god arealutnyttelse.

Ved vurdering av arealbehov knyttet til økt innbyggerantall skal det i sentrum og nært kollektivpunkt tilrettelegges for høy arealutnyttelse. Høy utnyttelse kan også bidra til å gjennomføre nødvendige investeringer for teknisk infrastruktur, samt skape flere varierte boligstrukturer som er bedre tilpasset beboere i ulik livssituasjon.

### **Barn og unge**

Ser en på befolkningsutviklingen over en periode frem t.o.m. 2040, er det totalt sett behov for å øke antall barnehageplasser i kommunen fra dagens ca. 500 plasser til ca. 730 plasser i 2040. Tallene baserer seg på 2% årlig vekst med aldersfordeling og beregning av prosentandel i forhold til befolkning (SSB, 2019). Med 45 % av befolkningsveksten lagt til Sundvollen vil det med dagens fordeling lagt til grunn, gi et behov for ca. 105 nye barnehageplasser i Sundvollen-området innen år 2040.

Det er stilt krav om at det i forbindelse med detaljplanlegging av område B4, B6 og B15 skal vurderes behov for å avsette areal til barnehage.

Behovet for antall elevplasser på barnetrinnene vil øke fra dagens ca. 640 til ca. 820 i 2040. Forutsatt at 45 % av veksten vil skje på Sundvollen, innebærer dette at elevtallet i barnetrinnet i Sundvollen skolekrets vil øke fra ca. 160 til ca. 240 elever. Denne mulige veksten tyder på at det må sikres arealer for både barnehage og skole ved Sundvollen oppvekstsenter. En større andel leiligheter kan innebære at en får en noe annen befolkningsutvikling på Sundvollen, men det er likevel viktig å sikre tilstrekkelig areal til formålene.

Befolkningsvekst og behovsberegninger for barnehage og skole gjøres rede for i Langsiktig drift- og investeringsplan (LDIP) – som ferdigstilles i 2020. I LDIP er det også vurdert utfordringer knyttet til at det går opp mot en fordobling av antall eldre over 80 år frem mot 2030.

### **5.3 ESTETIKK, UTNYTTELSE OG KVALITET**

En av ambisjonene med kommunedelplanen er å legge til rette for utviklingen av et levende tettsted. I den sammenheng er det viktig å planlegge for god utnyttelse. Det er ønskelig at kommunedelplanen og påfølgende reguleringsplaner muliggjør en differensiert utbyggingsstruktur, både med variasjoner i bygg, leilighetstørrelser og høyder. For at kommunedelplanen skal være tilstrekkelig fleksibel må endelig høyder og utforming avklares gjennom reguleringsplan. Det stilles som krav at det redegjøres for planlagt bebyggelse, estetikk, fjernvirkning med mer i planprosessen.

En omlegging av E16 og redusert veitrafikk forbi Sundvollen vil kunne gi store forbedringer for lokalmiljøet. I senere planlegging av sentrum vil det være nødvendig å integrere dagens E16 som del av en knutepunktutvikling. På den måten vil det bidra til at det blir god tilgjengelighet til stasjonsområdet og at tettstedet får et mer bypreg.



Figur 10: Skisse til mulig utnyttelse, LPO sitt innspill fra mulighetsstudiet (Kilde: Bane NOR)

### **Mulighet for bruk av utbyggingsavtaler**

For å gjennomføre forventet utnyttelse må nødvendig offentlig infrastruktur både oppgraderes og delvis bygges nytt. En del av infrastrukturen vil være direkte knyttet til de enkelte utbyggingsprosjektene. I tillegg må det bygges ut offentlig infrastruktur som er nødvendig for alle utbyggingsområdene, og som gir grunnlag for utbygging av de enkelte utbyggingsområdene. Felles offentlig infrastruktur kommer inn under Pbl. § 17-3 tredje ledd i bestemmelsene om utbyggingsavtaler. Her forutsettes det at utbyggere skal besørge eller bekoste sin forholdsmessige andel av disse tiltakene, både i forhold til kommunens ansvar og i forhold til andre utbyggere (Prisnippetak om bruk av utbyggingsavtaler, vedtatt av Kommunestyret 27.05.2019).

For å ivareta boligsosiale behov (jfr. Kommuneplanens samfunnsdel) er det også tatt med en mulighet for fortrinnsrett for kjøp av boliger. Utbyggingsavtaler er frivillige.

### **5.4 PARKERING**

Det er ønskelig at parkering hovedsakelig løses med etablering av parkeringsanlegg i kjeller. Som en del av planprosessen har det vært vurdert med en spesifisering (juridisk bindende bestemmelser) av antall parkeringsplasser i forhold til arealbruk, men det vil i stedet bli igangsatt en egen prosess som ser på problemstillingen mer helhetlig.

### **5.5 PLANLAGT AREALBRUK**

#### **Sentrumsformål**

Sentrumsområdet har et stort potensial for estetisk og funksjonell forbedring med en mer effektiv arealutnyttelse. I planen er arealer på begge sider av Kleivbekken avsatt til sentrumsformål. Sundvolden hotell er en viktig aktør i framtidig utvikling av tettstedet, både arealmessig og estetisk. Hotellets framtidige arealbehov sikres gjennom at det avsettes et større område til sentrumsformål. Det sikres da en klar avgrensning av

sentrum, som er betydelig større enn i dag. Gjennom tilrettelegging til sentrumsformål legges det opp til bebyggelse med høy utnyttelse, med muligheter for en kombinasjon av boliger, forretninger og offentlig/privat tjenesteyting samt møteplasser. Dette er funksjoner som vil kunne styrke stedsidentiteten, samtidig som dagens historiske elementer i området ivaretas. Mulighet for funksjonsblanding kan bidra til at de mest sentrale områdene kan ha større aktivitet i flere timer i døgnet. Økt aktivitet kan gi mer liv i sentrum og økt trygghet. Et område sørover langs Kleivbekken foreslås også som sentrumsformål/friområde.

Man ser for seg at sentrumsområde i Sundvollen bygges ut med høy arealutnyttelse – som et kollektivknutepunkt, med blant annet offentlig/privat tjenesteyting, boliger, friområder, småbåthavn og badeplass. Omlegging av E16 gir tettstedet andre muligheter til sentrumsutvikling, estetikk og tilnærming til fjorden.

### **Boligbebyggelse**

Det legges opp til en mer differensiert bebyggelse enn i dag, med hovedsakelig flermannsboliger/rekkehus, blokkbebyggelse og terrassert bebyggelse. Ny bebyggelse i tilknytning til Sundvollen tettsted vil bidra til god arealbruk som bygger opp rundt tettstedet og kollektivknutepunktet.

Boligene er plassert i rene boligområder samt i områder avsatt til sentrumsformål. Det er lagt til rette for høyest utnyttelse nærmest planlagt stasjonsområde og eksisterende sentrum. Dette bidrar til en mer bærekraftig og kompakt tettstedsutvikling, med gangavstand til hverdagsfunksjoner og kollektivtilbud. Utnyttelsen av boligområdene bør være høy, men samtidig slik at boligmassen blir variert med god kvalitet. Det bør tilrettelegges for både små og store leiligheter, ulike bygningshøyder, form og størrelse. Variasjon i boligtyper bidrar til et mer variert estetisk uttrykk og boligene vil i større grad være tilpasset ulike livssituasjoner for den enkelte. Dette bidrar til et sosialt bærekraftig bomiljø.

Det er gitt rekkefølgebestemmelser knyttet til FRE16 og infrastrukturtiltak. Det optimale vil være at de mest sentrumsnære områdene bygges ut først. Men for å få i gang boligbygging i tidlig fase legges det til rette for utbygging i områder som ikke kommer i konflikt med områder båndlagt for Ringeriksbanen og ny E16. Dette gjelder Øvre Trøgslø (B11 og B12), Kleivlia (B14) og områder nær Elstangen som kan kobles mot eksisterende to-plankryss.

### **Offentlig og privat tjenesteyting**

Offentlige funksjoner må sees i sammenheng med ønsket tettstedsutvikling. Slike funksjoner kan bidra til å skape liv i tettstedet og må ha god gang- og sykkelveiadkomst. Skoler og til dels barnehager åpner for allsidig bruk både i og utenom åpningstider, og kan med fordel sees i sammenheng med utvikling av tilgrensede arealer.

Det vil over tid være behov for arealer til skole og barnehage. Jordet nordvest for Sundvollen oppvekstsenter er avsatt til offentlig formål for å sikre framtidige utbyggingsmuligheter samt nødvendige anlegg for skolen. Dette skal ivareta behovet for vekst og utbygging i uoverskuelig fremtid. Barnehagekapasiteten fram til år 2030 vil være god, men på sikt kan det være nødvendig å avsette arealer i område B4, B6 og B15 til barnehagetomt. Dette må avklares i forbindelse med de etterfølgende reguleringsplaner.

Det er også avsatt arealer til offentlig formål ved Hole arbeidssenter som skal bidra til å samle offentlig bebyggelse, lokalt og med kort vei til Fv2850 og sentrum.

### **Teknisk anlegg**

Når det gjelder vann- og avløpsføring og kapasitet, så skal hovedplan for vannforsyning og avløpshåndtering legges til grunn for videre planlegging. Planen ble vedtatt i kommunestyret 16.12.2019, sak 084/19, og skal sees i sammenheng med FRE16-prosjektet. Den skal presentere dagens situasjon for Sundvollen og beskriver hvordan Sundvollen skal ruste seg for veksten som kommer. Planlegging av vann og avløp til boligfelt og ledningskapasitet sikres gjennom krav til innhold i fremtidige reguleringsplaner.

For å forsyne innbyggerne i Sundvollen med drikkevann, er det behov for nytt høydebasseng. Dette må høyere enn framtidig planlagt bebyggelse og er foreslått på kote omtrentlig med Grøndokka.

Det forutsettes at hele Sundvollen-området skal bli dekket av fibernett.

### **Næringsvirksomhet**

Dagens næringsarealer i Sundvollen Næringspark opprettholdes og det legges opp til muligheter for økt næringsvirksomhet i arealer avsatt til sentrumsformål. Deler av næringsarealer på Elstangen, Rørvik og på Sundøya er underlagt statlig reguleringsplan for Ringeriksbanen og ny E16. Næringsarealer som ligger utenfor statlig reguleringsplan videreføres som næringsformål i kommunedelplanen. Det er også åpnet for næringsvirksomhet på Tyriheim som er avsatt til kombinert formål.

### **Kombinert bebyggelse og anleggsformål**

Tyriheim er avsatt som kombinert bebyggelse og næringsformål, og det åpnes for boligbebyggelse på deler av eiendommen. Næringsvirksomhet i områder med kombinert formål skal ikke konkurrere med sentrumsområdet.

### **Miljøprogram**

For å øke bevisstheten rundt miljø, og for å kunne sette inn hensiktsmessige tiltak i tidlig planfase stilles det som krav å utarbeide miljøprogram (MP) i reguleringsplansaker. Her defineres og beskrives det miljøambisjoner som det skal fokuseres spesielt på, både under planlegging, bygging og i driftsfasen for det aktuelle området. Miljøprogrammet er et overordnet og retningsgivende dokument som legger rammer for den videre miljøratsingen i området. Miljøprogrammet følges opp med miljøoppfølgingsplanen (MOP) i byggesak. Miljøoppfølgingsplanen skal gi en beskrivelse av tiltak som kan bidra til å redusere ulemper for omgivelsene. Planen skal videre ivareta og beskrive tiltak som må gjennomføres for å oppfylle tillatelser og myndighetskrav relatert til ytre miljø.

### **Framtidig trafikk, framkommelighet og trafikksikkerhet**

Når ny E16 er ferdigbygd, vil dagens trasé langs Sundvollen bli fylkesvei. Dagens E16 vil da fungere som en lokalvei mellom Vik og Sundvollen, og som hovedadkomst til ny jernbanestasjon på Sundvollen. Den vil i tillegg kunne fungere som en omkjøringsvei ved avvikssituasjoner på ny E16. Traséen skal fungere som en samlevei for Sundvollen og Åsaområdet samt at Fv2848 (langs Utstranda) skal være en permanent reservevei for E16.

Gjennom planbestemmelsene er forholdet til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur ivarettatt. Sundvollen som et kollektivknutepunkt vil ha vesentlig betydning for hvordan lokalveien skal føres gjennom tettstedet og hvordan denne skal betjenes. Stedet vil også ha svært stor innvirkning på framtidig arealplanlegging i området.

I planen legges det til rette for utbedring av Sundvollen-krysset, ved at det bygges om til en rundkjøring. Rundkjøringen skal ha tilstrekkelig krysskapasitet til å avvikle en økt fremtidig trafikk. Foreløpig er begrensningen for utbygging tillatt opp mot 500 boliger frem til ny E16 blir tatt i bruk (Fravikssøknad Rundkjøring Sundvoll-krysset. Referanse: 17/120763-5).

Dersom man får en befolkningsvekst på 3000 i tettstedet Sundvollen, vil det kunne tilsvare 1350 boliger (2,2 personer pr. bolig). En slik vekst gir en økning på vel 6750 bilturer pr. døgn - forutsatt 5 bilturer per bolig per døgn. Det er lagt til grunn en høyere vekst enn hva som er forventet. Mange av disse reisene vil trolig gå sørover mot Bærum kommune som følge av arbeidsreiser, handling og mer.

I 2016 utarbeidet COWI en rapport på vegne av Statens vegvesen, med beregninger på eksisterende veinett på Sundvollen. Beregningene er gjort på dagens E16, med normal framskriving av trafikkmengde på eksisterende E16 (COWI, rapport fra 14.09.2016). FRE16 har i tråd med statlig plan utarbeidet en rapport som har beregnet trafikkmengden på Holeveien uten ny E16 i årene 2014 og 2024, og uten og med ny E16 i år 2044 (Fagrappport Transport og trafikk, FRE-00-A-26260 04A). Disse to rapportene legges til grunn for samordning av kommunedelplan for Sundvollen med statlig plan, og den trafikkavviklingen dette forutsetter.

Årsdøgntrafikk (ÅDT, gjennomsnittlig daglig trafikkmengde) på E16 viser at veien gjennom Sundvollen uten ny E16 kan bli svært tungt belastet. Med de tiltakene FRE16 har synliggjort ved begrenset høring av statlig plan skal hovedveistruktur og avkjøringer til boligfelt på Sundvollen bli betydelig forbedret. Det forutsettes at planleggingen og utbyggingen i Sundvollen-området skal foregå i takt med bygging av nye veistrukturer på Sundvollen (Tabell 1).

**Tabell 1: Dagens og fremtidig tall for årsdøgntrafikk**

Tellesnitt	ÅDT 2016 (i dag) (COWI)	ÅDT 2014 (FRE16)	ÅDT 2024 (FRE16)	ÅDT 2044 (FRE16)	
			u/ny E16	u/ny E16	m/ny E16
Sundvollen nord/Kroksund bru	14.500	13.500- 14.000	13.000- 14.000	21.500	3.900
Sundvollen sør/Tyriheim	13.800				
Åsaveien Fv2850	3.600				
Dronningveien Esso	3.200				
E16 rasteplassen	12.700				

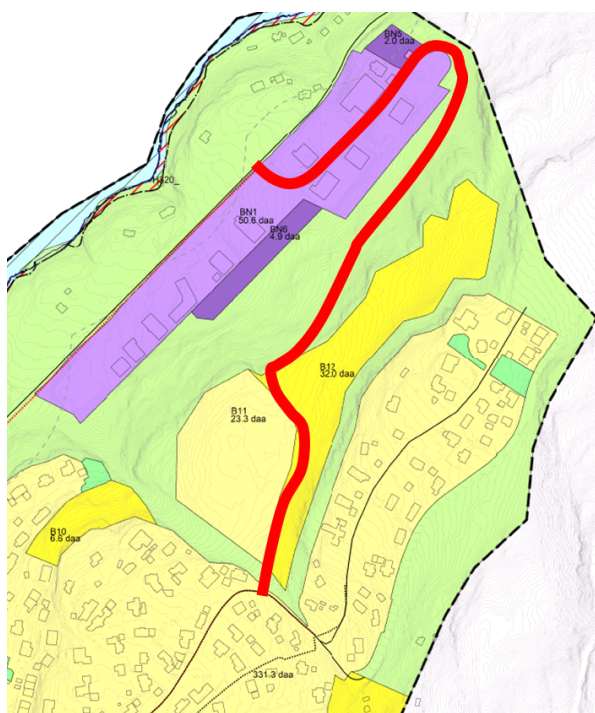
Trafikkgenerering påvirkes av flere forhold, blant annet størrelse på bolig, nærhet til sentrum, avstand til arbeidsplasser, kollektivdekning, og gang- og sykkeltilbud.

I kommunedelplanen er det gjort plangrep som tilsier at en del av økningen bør kunne tas med gang-, sykkel- og kollektivtrafikk, slik at en forventer lavere trafikk tall for de

mer sentrumsnære boligområdene. Både nåværende og planlagte gang- og sykkelveier vises som punktlinjier i plankartet.

I dag er Dronningveien en viktig forbindelse fra Kleivstua og Krokskogen, gjennom Sundvollen til E16. Veien er gammel og trenger oppgradering i henhold til veinormaler og forventet vekst på Sundvollen. Det kan være aktuelt at Dronningveien inngår i ringveisystemet med det planlagte nye veinettet på Sundvollen. For å kunne avgjøre om Dronningveien blir en del av ringveisystemet eller om veien skal stenges for gjennomkjøring, må kapasitet og trafikksikkerhet vurderes i takt med utbygging av tettstedet.

Før utbygging av Øvre Trøgsle forutsettes det at en ny Trøgslevei bygges, med avkjøring fra Åsaveien Fv2850. Ved bygging av Trøgsleveien forutsettes det at denne veien blir hovedatkomst for øvre del av Sundvollen og for trafikk til Kleivstua og Krokskogen. Trøgsleveien forutsettes bygd som samlevei Sa(2), og det planlegges at veien blir overtatt av kommunen når den er ferdig bygd. Hvor konkret veien skal gå må prosjekteres som del i en etterfølgende reguleringsplan. Bygging av Trøgsleveien, fra næringsområdet nord i planområdet til Dronningveien, vil avlaste trafikk gjennom både sentrum og boligområdene. Trøgsleveien er en forutsetning for etablering av boligområdene i Trøgsleåsen.



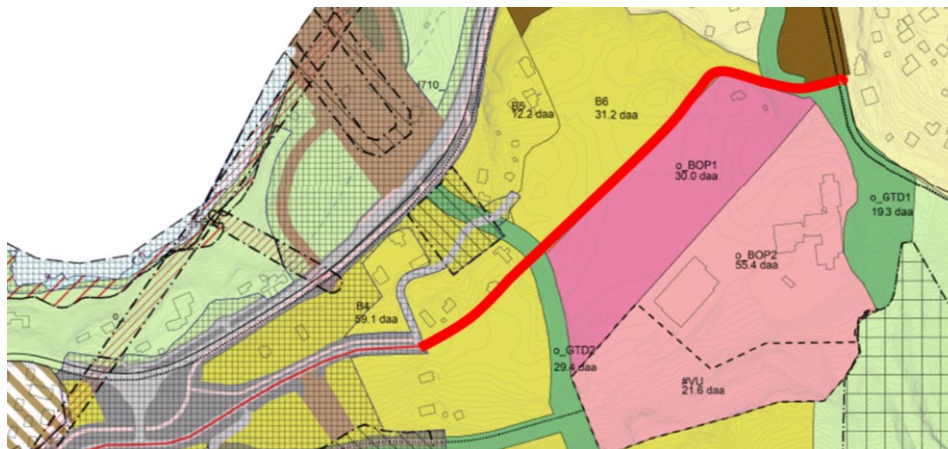
Figur 11: Fremtidig veilinje Sa(2) for ny Trøgslevei

Krysset E16 x Fv2850 (Sundvollen-krysset) har dårlig kapasitet per dags dato, og tåler ikke vekst i ÅDT som følge av forventet boligvekst på Sundvollen. Det vil ikke kunne igangsettes ny utbygging i området før det er sikret tilstrekkelig kapasitet i Sundvollen-krysset.

For utbyggingsområdene Elstangen og Sundvollen vil egen samlevei Sa(1) lede trafikken til en ny rundkjøring på E16/Holeveien ved Tyriheim, via Sa(4) og Sa(5).



Bygging av en samlevei Sa(1) forbi Sundvollen oppvekstsenter skal sammenfalle med midlertidig anleggsvei som FRE16 planlegger i statlig plan. Den kan bidra med å avlaste trafikk i rundkjøringen på E16/Fv2850 Åsaveien.



Figur 12: Fremtidig samleveg, Sa(1), ved Sundvollen oppvekstsenter

Ved sentrumsfortetting bør parkering fortrinnsvis skje i kjeller. Det skal legges til rette for at tettstedet Sundvollen utvikles med økt kapasitet for pendlerparkering. Dagens kapasitet for pendlerparkering er god.

Planområdet mellom Kleivbekken og Elstangen ble i løpet av planarbeidet foreslått utvidet opp til kote 180 moh. I etterkant av utvidelsen kom det flere innspill til boligområder, i tillegg til at egnethet for øvrige arealer er sett nærmere på. For å ivareta framkommeligheten og trafikksikkerheten til de nye boligområdene stilles det i planbestemmelsene krav om at det foreligger en vurdering for sikre atkomstveier utarbeidet av fagkyndige, jf. Veglova § 40. Stigningsforhold settes maksimalt til 1:10, men det anbefales stigningsforhold til 1:15.

Kommunedelplanen er utarbeidet slik at Sundvollen kan utvikles uavhengig av om det etableres et stoppested for jernbane her eller ikke.

Det er viktig for kommunen å kunne igangsette noe utbygging innenfor deler av planområdet før ny E16 er ferdig. Valg av utbyggingsområder og antall nye boenheter må derfor tilpasses kapasiteten på dagens E16 og Fv2850, samt kapasitet i de aktuelle kryss.

## Støy

Støy som følge av ny E16 og Ringeriksbanen skal sikres gjennom beskrevet støyreducerende tiltak i den statlige reguleringsplanen. Ved at store deler av gjennomgangstrafikken på Sundvollen flyttes, vil støyforholdene bedres på eksisterende E16 (Vedlegg 6). Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) skal legges til grunn i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplaner.

## Jordvern

I Sundvollenområdet er det begrenset arealer med dyrka mark, og jordverninteressene er mindre enn for eksempel i Viksområdet. I et jordvernperspektiv er det derfor gunstig med større befolkningsvekst i Sundvollen enn på Vik. Det er derfor foreslått utbygging på jordarealer på Sundvollen for kunne bygge opp rundt ønsket utvikling.

## **Blågrønn struktur og naturmangfold**

Gjennom å ivareta blågrønn struktur må også områder med viktige biologiske mangfold sikres. For å ivareta de store interessene knyttet til strandsonene og Tyrifjorden/Steinsfjorden er det etablert et byggeforbudsbelte på 100 meter innenfor planområdet.

Kleivbekken med kantsoner avsettes til hensynsone grøntstruktur/turdrag/blågrønn struktur, fra og med naturreservatet i Krokkleiva til bekkens utløp i Steinsfjorden. Den er en del av en kulturhistorisk akse, fra fjorden og opp til Kleivstua, og det legges opp til at Kleivbekken integreres i tettstedsutviklingen på Sundvollen. Bekken er også flomutsatt og det er viktig å beholde et areal langs bekkens som ubebygget. Der det er aktuelt å fravike byggeforbudsbelte, som for eksempel i sentrum, skal avklares i detaljplan. Den nordlige delen mot naturreservatet utgjør en viktig utfartskorridor med parkering og adkomst til den fredede veien opp Krokkleiva samt tursti mot Nes.

## **Friluftsliv**

Sundvollen skal fortsatt ha et grønt preg. Sundvollen gård med omkringliggende jorder er en svært viktig del av Sundvollens identitet og opprettholdes som LNF-område og grøntstruktur. Sundvollstranda opprettholdes som friområde.

Gjennom planarbeidet skal det sikres for grøntstruktur og tilgang til friluftsområder, samt god tilgjengelighet til stier/løyper i området tilknyttet Sundvollen oppvekstsenter og i lia vestover mot Elstangen. Dette vil være viktig for å få til gode ferdselsforbindelser til fots og på sykkel, og for å dempe trafikkbehovet med bil.

I statlig reguleringsplan fremgår det at som følge av stasjon ved Sundvollbukta vil viktig friluftslivsarealer gå tapt. Kompenserende tiltak avklares i statlig plan.

## **Kulturminner og kulturmiljø**

Innenfor planområdet er det hensynsone for fredet kulturminner (H730). Kulturminnene er fredet gjennom Kulturminneloven. For fredete kulturminner omfatter dette:

- Helleristning på Sundvollen ved den gamle grendeskolen (H730\_1)
- Gamle bergenske kongevei (H730\_2)

### **Steinalderlokalitet på Elstangen**

Steinalderlokaliteten er per i dag kommunens eneste kystbundne steinalderlokalitet og vil kunne ha en stor pedagogisk verdi. Denne type steinalderlokaliteter er et relativt vanlig forekommende nasjonalt. Lokaliteten ligger i et tidligere godkjent område for næringsformål. Siden lokaliteten ikke er lagt inn som verneformål vil problemstillinger rundt fremtidig utnyttelse av tomten avklares i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan.

Problemstillinger for nyere tids kulturminner vil bli avklart i forbindelse med påfølgende reguleringsplaner og er derfor ikke avmerket som hensynsone i kommunedelplanen. Aktuelle lokaliteter som må vurderes særskilt i forbindelse med oppstart av eventuelle reguleringsplaner er:

### **Sundvollen gård**

Bygningene er gode eksempler på periodens gårdsbygninger og er lite endret. Tun, hage og innmark danner en helhet og et verdifullt gårdsmiljø, med en naturlig

avgrensning i Åsaveien mot tettstedet Sundvollen. Både enkeltbygningene og miljøet samlet sett har høy verneverdi.

#### Sundvolden hotell

Sundvolden hotell har en lang historie, og kan i hvert fall følges tilbake til midt på 1700-tallet. Den eldste delen av hovedbygningen kan være fra denne perioden, og det såkalte Gildehuset, som er bygd i naturstein og som tidligere har vært fjøs, er kanskje bygd rundt 1700. På oversiden av hotellet er det en liten park med mange store trær.

#### Sundvollen gamle skole

Den er et godt eksempel på periodens skolebygninger, men den er noe modernisert. Skolen er en viktig del av sentrumsmiljøet på Sundvollen

#### Benterud (231/17)

Eiendommen ble utskilt i 1838 og bygd opp som et småbruk. Våningshuset skal være bygd rundt 1750, som senere er påbygd (1880-årene) og ombygd (1900-årene). Huset er et tømmerhus som sannsynligvis er flyttet hit. På tunet er det andre bygninger som låve, stabbur, vedskjul, sommerhus og en fiskebu.

#### Sundland (231/4)

Eiendommen ble utskilt i 1735. Våningshuset fra 1754 ble ombygd i sveitserstilr undt år 1900, det ble anlagt pensjonat. Det ble også bygd et stabbur/gjestehus.

### **Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner**

For å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging er det lagt inn et 100 meters byggeforbudsbelte langs strandsonen mot Tyrifjorden og Steinsfjorden.

### **Hensynssoner**

Hensynssoner viser til ulike hensyn og restriksjoner som har betydning for bruken av arealene. Hensynssonene legger føringer for fremtidige detaljplaner eller tiltak innenfor disse områdene.

De viktigste hensynssonene er knyttet til båndlegging av hensyn til ny plan som omfatter Ringeriksbanen og ny E16, og flom-, ras- og skredfare.

#### Hensynssone båndlegging

Kommunedelplanen båndlegger arealer for Ringeriksbanen og ny E16.

Båndleggingssonen gjelder foran arealformålene, med de begrensninger som følger av bestemmelsene til båndleggingen. Arealformålene i kommunedelplanen er derfor i stor grad videreført ettersom formålene avklares i statlig plan.

#### Flom-, ras- og skredfare

Områder som er særlig utsatt for fare i form av flom og skred er avmerket i kartet.

Ettersom det ikke foreligger detaljerte vurderinger av rasområder settes det som en forutsetning at det utføres nærmere vurderinger i forbindelse med planprosessen.

Resultatet av vurderingene kan innebære at det ikke er mulig å bygge ut alle områdene som er avsatt til utbyggingsformål.

Områder med fare for flom er avmerket i kartet. I Kleivbekken er det lagt inn et byggeforbudsbelte inntil 20 meter fra bekken der det er potensielt fare for flom fra strandkant fra elv og bekk. For å sikre mot jordras ved flom er det nødvendig å opprettholde kantvegetasjonen langs bekker.

### Gjennomføringssoner

For å ha mulighet til å få gode helhetlige løsninger er det for utvalgte fremtidige byggeområder stilt krav om felles planlegging. Hensikten er å kunne vurdere løsninger med tanke på utnyttelse, adkomst, parkering, interne veier, og vann- og avløpsordninger for et større område.

## 6 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

Ved utarbeidelse av en kommunedelplan kreves det en utført konsekvensutredning og ROS-analyse av forslag til utbyggingsområder. I sammenheng med kommunedelplan for Sundvollen er 34 områder analysert og vurdert. Konsekvensutredningen er utført av Sweco AS, og supplerende utredning er utarbeidet av Cowi AS, i nært samarbeid med Hole kommune.

### 6.1 RISIKO OG SÅRBARHET

Det er gjennomført en sårbarhetsvurdering på kommunedelplannivå og analysen viser til det er noen sårbare faktorer i planområdet generelt. Dette betyr at det må gjennomføres mer detaljerte ROS-analyser og iverksettes risiko- og sårbarhetsreducerende tiltak i forbindelse med de kommende detaljreguleringsplanene.

Følgende farer blitt vurdert med størst konsekvens:

- Beredskap: Manglende alternativ veiforbindelse
- Trafikksikkerhet og transport: Ulykke med gående/syklende
- Forurensing: Støv og støy

#### **Manglende alternativ veiforbindelse**

Eksisterende E16 vil bli lokalvei når tunnel ferdigstilles. Åsaveien (Fv2850) skal fungere som omkjøringsvei dersom E16 er stengt nord for Sundvollen. Det vil mangle en alternativ omkjøringsvei mellom Sundvollen og Elstangen før ny E16 er utbygd. Det vil være vanskelig å sette inn tiltak. Risiko vurderes derfor som høy inntil ny E16 står ferdig på strekningen.

#### **Støv og støy, trafikk**

Støyforholdene tilknyttet vei vil generelt bli bedre når ny E16 legges utenom tettstedet, men en del husstander vil bli utsatt for støy over grenseverdiene som følge av både vei og bane. Utbygging av samferdselsprosjektene forbi Sundvollen vil gi omfattende støv- og støyplager i både anleggs- og driftsfasen. Samferdselsmyndighetene har ansvar og dette omtales i plan for ytre miljø (YM) og miljøoppfølgingsplan (MOP) før nødvendige tiltak settes i gang. Støyutsatte bygninger omtales i konsekvensutredning for statlig reguleringsplan.

#### **Ulykke med gående/syklende**

Det er sammenhengende gangvei langs E16 gjennom området, og gangvei mellom Elstangen og Sundvollen oppvekstsenter, uavhengig av E16. Det er mange krysningpunkter langs dagens E16 som ikke er planfrie. Det vil stilles krav om fortau og gangveier i nye utbyggingsområder.

Anleggsfasen for de store samferdselsprosjektene vil innebære stor risiko for gående/syklende som må krysse E16 i plan. Dette vil særlig gjelde for barn og unge og det må iverksettes tiltak som skilting, skjerming av gang- og sykkelveier, og informasjon i forbindelse med anleggsfasen.

#### **Skred, flom og overvann**

Det foreligger ikke en helhetlig vurdering av disse forholdene, noe som innebærer at det er usikkerhet knyttet til sannsynlighet, følgekonskvenser og tiltak. Det er mye

overflateavrenning i skråningene inntil, og i, planområdet. Dette kan skape problemer i boligfelt som planlegges. Det vil være et særlig dokumentasjonskrav knyttet til skred, flom og overvann i forbindelse med utredninger i detaljplan.

### **Natur-, kultur- og friluftsområder**

Viktige natur-, kultur- og friluftsområder vil være svært utsatt for negativ påvirkning i anleggs- og driftsfasen av vei/bane, samt ved omfattende utbygging av boligområder. Det er særlig knyttet verdier til fjorden og strandsonen. Anleggsarbeider i eller i nærheten av vassdrag kan være særlig risikofylt ved at områder bygges ned eller reduseres i verdi.

Deler av planområdet er mye brukte friluftsområder, og det er også korridorer fra tettstedet mot Krokskogen. Særlige viktige korridorer er forbindelsen mellom gamle Grøndokkvei og Retthellsetra, Krokkleiva, turstien Sundvollen-Nes og merket sti fra Elstangen til Manaskardet. Sikrede friluftsområder er Sundvollstranda og Sundvollbukta. I forbindelse med den planlagte sterkt veksten er det viktig at det sees på ytterligere friområder og korridorer for friluftsliv.

## **6.2 KONSEKVENSVURDERING**

### **Krav om konsekvensutredning**

Konsekvensutredningen skal utføres etter bestemmelser i Plan- og bygningsloven og Forskrift om konsekvensutredninger. Alle områder som tas inn i planen og der det gjøres en endring i arealbruken, skal vurderes. Dette er et krav i Plan- og bygningsloven, § 4-2. Dersom en ønsker å gjøre om arealbruken i områder som tidligere er regulert, skal konsekvensene av dette også utredes. I tillegg til KU-forskriften vises til vedtatt planprogram for Sundvollen som angir utredningstemaene.

Det er også utredet konsekvenser av delområder der det ikke er kommet innspill om utbygging. Det er fordi det er ønskelig for kommunen å se potensialet for utbygging i et 30-årsperspektiv i hele planområdet (Ref Konsekvensutredning kommunedelplan for Sundvollen Sweco AS, 04.11.2016, og supplerende konsekvensutredning for kommunedelplan for Sundvollen Cowi AS, 18.06.2019)

### **Metode og grunnlaget for konsekvensutredningen**

I beskrivelse av dagens situasjon er det for hvert utredningstema redegjort for eksisterende arealbruk, planer, mål og retningslinjer, som både gjelder generelt og for planområdet spesielt. Det er også redegjort for foreliggende planforutsetninger, datagrunnlag og for de metodene som er benyttet i arbeidet.

Konsekvensutredningen baserer seg på kjent tilgjengelig kunnskap, informasjon fra kommunen og andre informanter, samt kunnskap innsamlet i forbindelse med kommunedelplanprosessen, og befaringer. Konsekvenser er vurdert på et overordnet nivå.

### **Samlet vurdering og anbefaling til planforslaget**

Det er utredet konsekvenser for 34 delområder. Dette omfatter konkrete arealinnspill fra enkeltgrunneiere, i tillegg til at det er gjort en supplerende utredning. Det er sett på konsekvenser av å bygge ut øvrige områder innenfor definert planområde samt konsekvenser ved utvidelse av planområdet opp til kote 180 moh.

I høringsperioden i 2014 kom det innspill for endring av LNF-formål til boligformål på Rørvikjordet, arealer sør for eksisterende boligfelt ved Elstangen, på Øvre Trøgsle, på arealer nord for Sundvollen oppvekstsenter, samt at boligområdet i Kleivlia var ønsket videreført. Det er redegjort for mulige konsekvenser ved utbygging i andre delområder for å se på potensialet for framtidig utbygging, selv om dette ligger lengre fram i tid.

Det er gjort konsekvensutredninger av arealinnspill fra Sundvolden Holding og en ønsket utvidelse av Trøgsle næringsområde. Fra næringslivet var det ikke ytterligere behov for næringsarealer.

En viktig arealstrategi i planperioden er å prioritere utbygging i områder som vil styrke Sundvollen som tettsted. Det er derfor sett på fortetting i, eller i tilknytning til, eksisterende Sundvollen sentrum. Større deler av disse områdene er foreslått inngått i arealformål sentrum. Det innebærer også muligheter for ytterligere næringsutvikling i tettstedet.

Arealene mellom Tyrifjorden og E16, og mellom Rørvik og Sundvollen, er smale. Det foreslås at en ser på fortettingsmuligheter i de deler der det er mulig, utfra topografi og byggegrense til vassdrag og vei. Dette må ses i sammenheng med den statlige reguleringsplanen for Ringeriksbanen og ny E16. Det må vektlegges god tilnærming til vannet. Med sterk vekst i befolkningen er det viktig å sikre arealer til utvidelse av Sundvollen oppvekstsenter. Jordet nordvest for oppvekstsenteret er arealer avsatt til offentlig formål for utnyttelse på lang sikt, mens boligformål samt nødvendig grøntstruktur ivaretas i områdene.

Det er få fortettingsmuligheter i eksisterende boligområder i Baskerud og Grøndokka. Trøgsle-området ligger ca. 1 km fra sentrum, og ligger nokså gunstig til for utbygging. De deler av området som er topografisk egnet anbefales til utbygging på sikt. Deler av Øvre Trøgsle ligger inne som eksisterende boligområde. Det er gitt innspill fra grunneier om at disse og tilgrensede arealer lenger nord nå ønskes utbygd. Dette forutsetter bygging av Trøgsleveien, noe som ivaretas i rekkefølgebestemmelsene.

Det er gjort utredninger av arealinnspill om et større boligområde i lia sør for eksisterende bebyggelse på Elstangen. Det konkluderes med at området er bratt og egner seg nokså dårlig til utbygging, samtidig som det vil kunne gi plass til flere boliger i et allerede etablert boligområde. Et mindre areal foreslås likevel tatt med som reserve i slutten av planperioden.

Planforslaget legger opp til en stor boligvekst i området. Fordi områder ved Sundvollen sentrum båndlegges av statlig plan, anbefales det at arealer som ikke berøres av den statlige plan bygges ut først. På sikt vil det være naturlig å bygge i de sentrumsnære områdene på Sundvollen, etter at FRE16 har trukket seg ut av planområdet.

Kapasiteten på hovedledningsnett for vann og avløp, samt renseanlegget og vannverket, er i nærheten av å være nådd. En utbygging slik planforslaget legger opp til, forutsetter en oppgradering av (deler av) hovedledningsnett, at det bygges et nytt høydebasseng i lia mellom Elstangen og Sundvollen, og at gjøres tiltak på renseanlegg og vannverk. Det vises her til vedtak av hovedplan for vann og avløp i desember 2019.

### **Utvidet planområde**

I mai 2016 utvidet Plan- og miljøstyret planområdet opp til kote 180 moh. Det er kommet større boliginnspill på to arealer sør for Sundvollen oppvekstsenter. Det som

sannsynlig er utbyggbart areal på eiendommene er på ca. 60-70 daa. En utbygging herforutsetter ny infrastruktur med veiadkomst, og nytt høydebasseng for drikkevann. Veiadkomst forutsettes løst fra vest. Det er også sett på potensialet for boligbygging på øvrige eiendommer innenfor utvidet planområde. Det er tidligere gitt innspill på arealer sør for Elstangen.

En generell utfordring for utbygging av boligområder i Krokskogskråningen er faren for ras. I nasjonale baser er dette området angitt for å være rasutsatt. Det er derfor forutsatt at dette utredes i detaljplan. Fremtidig bebyggelse vil bli godt synlig fra Tyrifjorden og landområdene rundt fjorden. Området er skogbevokst, med en viltkorridor, og er en del av det typiske landskapet på østsiden av Steinsfjorden/Tyrifjorden. En eventuell utbygging må ivareta disse hensynene, og tilstrekkelige grøntstrukturer må settes av i detaljplanfasen.

Områdene er vurdert i en konsekvensutredning, og det er gitt en generell anbefaling om en eventuell utbygging først bør skje når øvrige områder som ligger nærmere Sundvollen, og som i større grad oppfyller overordnede mål, er oppfylt. Potensialet for boliger er vurdert, men er svært avhengig av hvilken utnyttelse som legges til grunn.

### **Supplerende konsekvensutredning**

For områder vest for Sundvollstranda har kommunen avsatt arealer for offentlig eller privat tjenesteyting, for å sikre areal til fremtidig bruk. En utvikling av delområdet, med sanering og oppgradering av området, vil ha positive konsekvenser for stedsopplevelsen og kunne bidra positivt til stedsutviklingen. Det må gjøres tiltak for å redusere støybelastningen i anleggsfasen i forbindelse med FRE16, og helleristningslokaliteten må sikres med hensynssone. Kulturminnet innehar nasjonal verdi. Med hensyn til naturmangfold er det viktig at eksisterende bekk med kantsone i sørøst ikke påvirkes av utbyggingen.