

ADMINSTRASJONENS KOMMENTARER TIL MERKNADER TIL VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID OG OFFENTLIG ETTERSYN AV
FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR RÅHOLT SENTRUM

Plannavn	Områdereguleringsplan for Råholt sentrum
Plan ID	303532400
Saksnummer	20/7368
Utarbeidet av	Markus Forsberg og Ebbe Dam Meinild
Datert/Revidert	11.05.2021 <i>Kommentert 30.01.24</i>

Avsender	Merknad	Administrasjonens kommentar
Offentlige instanser		
Avinor 11.9.2020	<p>Planområdet for områdereguleringsplanen er delvis beliggende innenfor gul støysone i simulert flystøysonekart for Oslo lufthavn Gardermoen for år 2030 (inkludert tredje rullebane alternativ øst). T-1442 «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» gir anbefalinger i forhold til bygging i støysoner. Her heter det for etablering av ny bebyggelse i støysonene at gul sone er en vurderingssone: hvor kommunene bør vise varsomhet med å tillate etablering av støyfølsomt arealformål.</p> <p>Utgangspunktet til Avinor er og så langt som mulig skjerme eksisterende tettbebyggelse og sikre forutsigbarhet om flystøyens nedslagsfelt. En av de 7 såkalte «kurvede innflygningene» går over områdene rett sør for Råholt, som vist på figuren. Avinor ønsker å skjerme dette området så langt som mulig, slik at færrest mulig beboere blir eksponert for flystøy.</p>	<p>Planområdet ligger <i>utenfor</i> simulert flystøymåling for Oslo lufthavn år 2030 inkludert tredje rullebane alternativ øst. Det oversendte støymåling er en gammel variant som i senere tid er blitt revidert. Den korrekte versjonen av gjeldende støymåling for Oslo lufthavn 2030 peker ut en betydelig mildere fremtidig støysituasjon for Råholt/Eidsvoll Verk. Det vises til dialog med kommunen og Avinor i anledning kommuneplanrulleringen, hvor dette forholdet ble avdekket.</p> <p>Innspillet tas til orientering.</p>
Bane NOR 23.9.2020	<p>Er positive til de mål som settes i planen med få en tettere integrasjon mellom Råholt sentrum og Eidsvoll verk stasjon, for å skape et tydeligere sentrum og kollektivknutepunkt. Støtter også opp målene knyttet til fortetting rundt stasjonen.</p> <p>Opplyser om Jerndirektoratets arbeider med konseptvalgutredningen for strekningen Lillestrøm-Eidsvoll. Rammebetingelsene for jernbanen er i endring, og det er vanskelig å forutse hvilke behov som kan oppstå. Bane Nor er derfor opptatt av å sikre mulighetene for videre utvikling.</p> <p><u>Byggegrenser:</u> Bane NOR forutsetter at det opprettes god dialog med Bane NOR dersom det er ønskelig å planlegge nær eller over spor. Forutsetter at videre arbeid har fokus på sikkerhet og planlegging i tråd med Bane NORS veileder og tekniske regelverk.</p> <p><u>Arealbehov:</u> Dagens bussterminal ved Eidsvoll Verk stasjon har plassmangel ved avvik på jernbanen, som gjør at både rutebuss og buss for tog må benytte terminalen., som krever tett koordinering. Hvis</p>	<p><i>Byggegrenser:</i> Tas til etterretning.</p> <p><i>Arealbehov:</i> Hvis det skal avsettes mer plass på dagens bussterminal (gbnr. 900/3) kan dette neppe gjennomføres uten at korttidsparkeringen og taxi-parkeringen vis-a-vis dagens tre bussoppstillingsplasser re lokaliseres/flyttes lenger nord. Bussterminalen, korttidsparkeringen og taxi-parkeringen ligger innenfor arealformålet T25 «kollektivsentral» i gjeldende reguleringsplan. Områdeplanen vil videreføre gjeldende reguleringsformål.</p> <p><i>Støy:</i> Støyutredninger for tog skal gjennomføres i planarbeidet <i>Kommentar 30.01.24: I forbindelse med detaljregulering på Lundsjordet er det gjennomført støyutredning som vurderer støy fra tog. Der planen</i></p>

	<p>det blir økt trafikk med rutebuss, må det sikres plass slik at også buss for tog kan betjene terminalen. Arbeider med Dovrebanen kan gi økt bruk av terminalen mellom tog og buss.</p> <p><u>Støy:</u> Bane NOR er opptatt av at planen belyser den reelle støysituasjonen i området, som togene inkludert tuting genererer. Om det skal unngås bruk av støyskjermer forutsetter dette at støy blir tatt inn som et tidlig tema og er førende for utforming og løsninger i planforslaget.</p> <p><u>Innfartsparkering:</u> Flytting av innfartsparkering og bruk av pendelbuss mellom parkering og stasjonen er uakseptabelt, og i strid med nasjonale mål om å øke kollektivandelen. Eidsvoll Verk stasjon har et stort omland og det er viktig at det sikres parkeringsplass for pendlerne tett på stasjonen.</p> <p>Ønsker en tett dialog og samarbeid med kommunen i den videre planprosessen og parallelt med arbeidet vil Bane NOR Eiendom se på bruken av sine arealer på begge sider av stasjonen, for å se hvordan en økt fortetting kan oppnås ved Eidsvoll verk, i samspill med en hensiktsmessig innfartsparkering for togreisende.</p>	<p><i>åpner for ny bebyggelse i nærheten av jernbanen vil støyutredning bli et krav i disse.</i></p> <p><i>Innfartsparkering:</i> Tas til etterretning. Punkt 7 s. 19 endres.</p> <p>Administrasjonen imøteser god dialog med Bane NOR underveis i planprosessen vedrørende bruken av Bane NOR sine arealer.</p>
<p>Viken Fylkeskommune</p> <p>25.9.2020</p>	<p><u>Planområdet og regionale føringer:</u> Savner angivelse av planområdets størrelse. Oppfordrer kommunen til å utarbeide en samlet liste over utredningstemaer, for og lettere få oversikt over hvilke temaer som skal utredes.</p> <p>Følgende regionale føringer bør omtales i oversikten, og legges til grunn i det videre arbeidet:</p> <ul style="list-style-type: none">• Regional plan for handel, service og senterstruktur i Akershus (2020)• Regional plan for masseforvaltning i Akershus (2016)• Regional plan for kulturminner i Akershus (2019) <p><u>Medvirkning:</u> For medvirkning bør kommunen vurdere egne opplegg for alle grupper av befolkningen. F.eks. åpne kontordager og besøk.</p> <p><u>Parkering:</u> Parkeringsnormene bør angis som restriktive maksimumsnormer. Dette er særlig aktuelt for arbeidsplasser. De foreslåtte minimumskravene vil kunne føre til at det må søkes om dispensasjon for etablering av mer fremtidsrettede løsninger slik som felles parkeringsanlegg i kombinasjon med bildeling.</p> <p><u>Utredninger:</u> Kommunen bør utrede hvilke steder det er behov for bygging/plassering av kryssingssteder over Trondheimsvegen. anbefaler kommunen å benytte Statens vegvesens håndbok V127 Kryssingssteder for gående. Ved planlegging av tiltak som berører Trondheimsvegen, er det viktig å legge dagens fartsgrense 50 km/t til grunn. Viken fylkeskommune må forholde seg til fartsgrensekriteriene. Statens vegvesen er vedtaksmyndighet for fartsgrenser langs fylkesveger.</p>	<p><i>Planområdet og regionale føringer:</i> Tas til etterretning. En oversikt over utredningstemaer og planområdet størrelse legges inn i planprogrammet.</p> <p><i>Medvirkning:</i> Tas til etterretning. Administrasjonen har til orientering gjennomført møter med alle de største grunneierne innenfor planområdet for fastsettelsen av planprogrammet. Vi er klar over den videre medvirkningen bør ligge på et nivå som er mer ambisiøst og inkluderende enn det lovens minstekrav sier.</p> <p><i>Parkering:</i> Tas til etterretning. Det kan legges til en setning om at minimumsnormene kan fravikes ved etablering av felles parkeringskjeller der det samtidig legges til rette for bildeling.</p> <p><i>Utredninger, og samordnet areal- og transportplanlegging:</i> Tas til etterretning.</p> <p><i>Sentrumsutvikling:</i> Tas til orientering. Målsettingen om et mest mulig kompakt Råholt sentrum må avveies opp mot det faktum at Amfi kjøpesenter ligger lenger enn 500 meter fra Eidsvoll Verk stasjon. Området langs denne akse utgjør det naturlige fremtidige sentrumsområdet i Råholt, sammen med Lundsjordet nordvest for stasjonen. Områdeplanen skal legge til rette for en god arealdisponering innenfor denne akse med hensyn til boliger, forretninger, offentlige rom og grønnstruktur.</p>

	<p><u>Samordnet areal- og transportplanlegging:</u> Trafikksikkerhetstiltak for gående og syklende må være et viktig tema i arbeidet med områdereguleringsplanen. For å legge til rette for reiser med buss, er det viktig at områdereguleringsplanen sikrer god fremkommelighet for busstrafikk i Trondheimsvegen.</p> <p><u>Sentrumsutvikling:</u> Ved utvikling av sentrumsområder anbefales det at hele sentrum ligger innenfor en avstand på 500 meter. Kommunen bør tilrettelegge for offentlig og privat tjenesteyting i første etasje i sentrumsområder i tillegg til forretninger og bevertning. Minner om at høy utnyttelse ikke er ensbetydende med høye bygg, og at høy utnyttelse er forenlig med attraktivitet og god bokvalitet. Forhager kan være et godt grep både med tanke på trivsel og overvannshåndtering.</p> <p><u>Samferdsel:</u> Det orienteres om at det er krav til utarbeidelse av tekniske planer hvis det skal planlegges for tiltak i Trondheimsvegen. Det vises til håndbok N100 og V121. Kommunen må knytte nye samferdselstiltak opp mot rekkefølgebestemmelser i områdeplanen.</p> <p><u>Kulturminner:</u> Det er viktig at kommunen synliggjør at stedet har en forhistorie; dvs. at man beholder noe eldre bebyggelse innenfor transformasjonsområdet. Tunet på Råholt gård gir stedet tidsdybde, som igjen gir forankring og identitet. Gårdstunet peker seg ut som et bevaringsobjekt. Det kan i tillegg være interessant å bevare andre bygninger eller bygningsmiljøer som ikke tidligere har påkalt spesiell interesse i kommunens kulturminneplan, eller hus som er langt nyere enn hva som normalt underlegges formelt vern. I denne sammenheng vil dette formodentlig gjelde bebyggelse lengst sør i planområdet, enkeltobjekter øst for Trondheimsveien og bebyggelse rundt Lundsjordet.</p> <p><u>Vannforvaltning og overvannshåndtering:</u> Kjeldalsbekken går gjennom planområdet i sør. Bekken er delvis lagt i rør. Det går frem at det er planer om å åpne bekken og utvikle den som et viktig grønndrag med blågrønn bypark i sentrum. Fylkeskommunen er i utgangspunktet positiv til en åpning av bekken, men forutsetter at de planlagte tiltakene ikke reduserer muligheten for å oppfylle målene i regional plan for vannforvaltning. Vi minner om at eventuelle fysiske inngrep i vannforekomsten må vurderes etter Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag.</p>	<p><i>Samferdsel:</i> Tas til etterretning.</p> <p><i>Kulturminner:</i> Tunet på Råholt tenkes bevart av de samme årsaker som fylkeskommunen anfører. Området er også avsatt til grønnstruktur i nylig vedtatt kommuneplan. Foruten nevnte gårdstun er det ingen andre enkeltobjekter innenfor den varslede planavgrensningen som områdeplanen har til hensikt å legge bånd på hva gjelder vern og bevaring. Nevnte enkeltobjekter og bebyggelse øst for Trondheimsvegen/rundt Lundsjordet vil ligge utenfor planområdet.</p> <p><i>Kommentar 30.01.24: Kulturminner er kartlagt og innarbeidet i planen. Virkningene av planforslaget er konsekvensutredet, se vedlegg til planforslaget.</i></p> <p><i>Vannforvaltning og overvannshåndtering:</i> Tas til etterretning.</p>
<p>Fylkesmannen i Oslo og Viken</p> <p>25.9.2020</p>	<p>Positive til at områderegulering for Råholt sentrum legger opp til et åpent og tilgjengelig byrom med variert bruk over døgnet og publikumsrettet bruk innad. At stasjonen utvikles som et konsentrert knutepunkt med korte gangavstander og god oversikt er i tråd med regional plan for areal og transport og statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.</p> <p>Anbefaler at kommunen også viser til kommunedelplan for naturmangfold 2022 – 2033 og klima og energiplan 2021 – 2032 under listen av relevante planer og føringer. Disse planene hadde planprogram ute på høring tidligere i år og kan være relevante eller veiledende underveis i planleggingsprosessen til vedtatt områderegulering.</p>	<p>Tas til etterretning</p>

<p><i>NVE</i></p> <p>12.8.2020</p>	<p>NVE anbefaler at problemstillinger knyttet til flom, overvann og kvikkleireskred utredes på områdeplannivå og at kommunen inkluderer detaljerte planer for håndtering av disse i områdeplanen. Reell fare for flom og skred skal være avklart senest på siste plannivå.</p> <p><u>Flom, erosjon, skred og overvann:</u> På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren. Utbygging i nedbørfeltet gir økt andel tette flater. Dette bidrar til raskere avrenning og større mengder vann på terrengoverflaten. Økningen kan føre til oversvømmelser i byggeområdene og flom i vassdragene. Det er viktig å være oppmerksom på at ny utbygging også kan blokkere avrenningen ovenfra, som igjen kan føre til skader på selve bygget eller lede overvannet i uønsket retning. Dersom omgivelsene og/eller resipienten ikke har kapasitet til å ta imot økt avrenning, må det planlegges kompenserte tiltak i nedbørfeltet. Klimaendringenes påvirkning på avrenningen i byggeområdene må avklares. Dette må gjøres tidlig i planprosessen slik at det blir satt av tilstrekkelig areal før bygninger og infrastruktur planlegges.</p> <p>Kjeldalsbekken gjennom Råholt er delvis lukket. Bekkelukkinger er kritiske punkt i vassdrag fordi de er sårbare for tilstopping. Under styrtregnhendelser kan tilstopping føre til vann på avveie og flomskader. Vurdering av bekkelukkingens påvirkning på flomfare og eventuell gjenåpning av bekken bør inngå i planprogrammet.</p> <p>Deler av Råholt defineres som aktsomhetsområde for kvikkleireskred. Håndtering av sikkerhet mot kvikkleireskred bør inngå i planprogrammet.</p> <p><u>Vassdrag- og grunnvannstiltak:</u> Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. Hvis det er behov for at NVE gjør en konsesjonspliktavurdering av vassdragstiltak i planen, så ber NVE om at dette kommer klart frem av oversendelsesbrev. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivarettatt i planen.</p> <p><u>Energianlegg:</u> Planen må ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. Hvis planen kommer i berøring med energiinteresser, bør berørte energiselskap involveres tidlig.</p>	<p>Nevnte problemstillinger avklares i påfølgende detaljreguleringer.</p> <p><i>Flom, erosjon, skred og overvann, vassdrag- og grunnvannstiltak:</i> Tas til orientering.</p> <p><i>Energianlegg:</i> Tas til etterretning.</p>
<p><i>Ruter</i></p> <p>25.9.2020</p>	<p>Ruter er spesielt opptatt av punktet i planprogrammet som vedrører «Prioritere bussens fremkommelighet med gode forbindelser». Planprogrammet legger et godt grunnlag for fremtidig prioritering av kollektivtrafikken sammen med myke trafikanter i det videre arbeidet. Å legge bedre til rette for sykkel, gange og kollektivtrafikk er positivt og vil kreve mer restriktive tiltak på personbiltrafikken. Ruter kan gjerne delta i diskusjon rundt løsninger for kollektivtrafikken.</p>	<p>Tas til etterretning.</p>
<p><i>Øvre Romerike avfallsselskap (ØRAS)</i></p>	<p>Stor befolkningsvekst de neste årene vil gjøre det nødvendig å utvikle nye metoder for avfallsinnsamling. Moderne avfalls løsninger må tidligere inn i planprosessene for å unngå fordyrende og lite gjennomtenkte løsninger. Planleggingen må gjøres på et overordnet nivå i denne områdeplanen, og</p>	<p>Tas til etterretning. Det innarbeides et nytt punkt i planprogrammet som omhandler vurdering av renovasjonsløsninger. Eidsvoll kommune utreder mulighetene for avfallssug.</p>

24.9.2020	<p>ikke stykkevis og delt mellom ulike private interesser. Det er behov for utredning av avfallssug i den videre planprosessen for Råholt sentrum.</p> <p>Avfallssug er et høyteknologisk system som gir renere luft, redusert brannfare, mer effektiv arealutnyttelse, mindre trafikkstøy, færre skadedyr og mindre tungtransport. I tillegg til de miljømessige fordelene, er moderne avfallsinnsamling et svært viktig brannforebyggende tiltak. Mer moderne avfallsinnsamling kan bidra til å løse mange av utfordringene med avfallsinnsamling i bykjerner og fortetningsområder.</p>	
Private		
<p>ANKR Rådgivning AS, på vegne av Svendby Eiendom AS</p> <p>25.9.2020</p>	<p>(1) Mener foreslått planavgrensningen kan være en noe snever avgrensning av området. Registrerer også at området <i>Mostue</i> ikke er inkludert som en del av planområdet. Savner en redegjørelse i planprogrammet for bakgrunnen for valgt planavgrensning. Savner også en redegjørelse for hva som skal skje utenfor planområdet, - mener det varslede planområdet kun omfatter halve Råholt sentrum.</p> <p>(2) Det legges til grunn i planprogrammet at detaljreguleringer kan kjøres som et parallelt løp med områdereguleringen. Legger derfor til grunn at det da kan varsles oppstart av detaljregulering for Mostue dersom forhandlingene om innsigelsen til kommuneplanen fører frem.</p> <p>(3) Legger til grunn at planprogrammet er en del av en påfølgende konsekvensutredning (KU). Dersom det skal gjennomføres KU, savnes en oversikt over hva som skal utredes innenfor området. Dersom Mostue inkluderes i planområdet, ønskes det at det gjøres en utredning av områdets plassering i forhold til jernbanestasjon, skysstasjon, sentrumsfunksjoner, mm. Vil gjerne bidra med materiale for en slik utredning.</p> <p>(3) Ønsker at byggegrenser langs Trondheimsvegen ikke settes bredere enn høyst nødvendig. Grunnen til dette er at Trondheimsvegen allerede er en sterkt trafikkert veg, som ikke vil være et godt sted for opphold for myke trafikanter. Det vil derfor være bedre å reise bebyggelse mot denne vegen/gaten, slik at man heller kan sikre gode skjermede uteområder på motsatt side av bebyggelsen.</p>	<p>(1) Tas til orientering, - det inkluderes en nærmere redegjørelse for valgt planavgrensning i revidert planprogram. Planområdet inkluderer det arealet som kommunen mener skal inneholde sentrumsfunksjoner i fremtiden. Utviklingen av områdene utenfor planavgrensningen styres av nylig vedtatt kommuneplan. Det er ikke lang inn areal for sentrumsformål i ny kommuneplanen for de områder som ligger på utsiden av områdeplanens avgrensning.</p> <p>(2) Det er korrekt.</p> <p>(3) Det legges til et nytt kapittel som omhandler områdeplanens forhold til konsekvensutredningsforskriften.</p> <p>Mostue skal ikke inkluderes i planområdet.</p> <p><i>Kommentar 30.01.24: Mostue er nå inkludert i planforslaget etter status ble avklart i kommuneplanen.</i></p> <p>(4) Tas til etterretning. Regulering av byggegrenser vil bli nøye vurdert med sikte på å legge til rette for bymessig gatestruktur.</p>
<p>FAU Råholtbråtan barnehage</p> <p>24.9.2020</p>	<p>Overordnet trafikksystem: Området mellom Flaenbakken og Eidsvoll verk stasjon pekes ut som trafikktiltaksområder i planen. Det fremstår uforståelig, da Råholt tettsted starter rett sør for Ladderud. Mener det er helt nødvendig at området som planen skal dekke utvides til å også omfatte strekningen Ladderud – Flaenbakken. Hastighetsreduksjon, eleverte overganger og lysregulerte overganger er eksempler på tiltak som både øker trafikksikkerheten og er i seg selv trafikkregulerende og vil bidra til at færre velger å kjøre gjennom strekningen. Alle overganger må sikres bedre enn det som er tilfelle i dag. Mener de større sideveiene til Trondheimsvegen, som anses som skolevei, også må inkluderes.</p>	<p>Overordnet trafikksystem: Dette er en konsentrert områdereguleringsplan for Råholt sentrum, ikke en kommunedelplan for hele tettstedet. Planen strekker seg ikke lenger syd enn til Flaenbakken, dermed er det denne strekningen som utgjør trafikktiltaksområdet for dette planarbeidet.</p> <p><i>Barnas Råholt:</i> Tas til etterretning. Planprogrammet legger til rette for de ting som påpekes.</p>

	<p><u>Barnas Råholt:</u> Med stadig økende andel barn i området er det vesentlig å satse aktivt på infrastruktur, tilbud og aktiviteter til barn og unge. Parker og lekeplasser er eksempler på slike tiltak, som vil gjøre Råholt mer levende. Videre må krysningsspunkt av større veier sikres på en langt bedre måte enn det der er i dag. Dersom det er ønskelig å øke andel gående og syklende, bør antall nødvendige krysninger av for eksempel Trondheimsvegen reduseres. Her menes ikke å redusere antall sikre overganger over Trondheimsvegen, men redusere behov for å krysse større veier flere ganger ved å etablere gjennomgående gang- og sykkelveier.</p> <p><u>De unge og voksnes Råholt:</u> De unge og voksnes behov preges av en moderne og effektiv livstil og planen må være fremtidsrettet. Grønne lunger, med treningsapparater, treffsteder for unge og andre tilbud tilsvarende andre tettsteder og byer med moderne byutvikling er viktig. Effektiv trafikkavvikling betyr ikke nødvendigvis utvidelse av kapasitet, men mer effektiv styring, å gjøre det mindre attraktivt for gjennomkjøring samt effektiv og sikker løsning for avlevering av barn i barnehage og skole. Selv om en viktig målsetning er at færre skal ha behov for å bruke bilen, så vil det fortsatt være mange som har behov for bil i hverdagen. Arbeidstid, barn i barnehage og skole, lang avstand til nærmeste bussholdeplass og boligens geografiske plassering i utkanten av Råholt gjør det nødvendig å vedta en plan som fortsatt tar høyde for bruk av bil i hverdagen.</p>	<p><i>De unge og voksnes Råholt:</i> Tas til etterretning. Det er et mål å legge til rette for at Råholt sentrum utvikles på de myke trafikantenes premisser. Det skal også legges til rette for akseptabel god fremkommelig gjennom Råholt sentrum for de som er avhengige av bil.</p>
<p>Lundsjordet huseierlag v/ Gudrun Høye</p> <p>25.9.2020</p>	<p>(1) Mener offentlig ettersyn av planprogrammet burde vært utsatt til etter at ny kommuneplan er vedtatt. Det er ikke mulig å vurdere om det foreslåtte planprogrammet for ny sentrumsplan ligger innenfor de rammene som kommuneplanen setter.</p> <p>(2) Ifølge planprogrammet kan arbeidet med områderegulering og behandling av private forslag til detaljregulering foregå samtidig. Plan- og bygningsloven sier at detaljreguleringsplaner skal følge hovedtrekk og rammer i gjeldende områdereguleringer og kan derfor ikke legges ut på høring og sluttbehandles før etter at den nye områdereguleringsplanen for Råholt er vedtatt.</p> <p>(3) Det fremgår ikke klart av planprogrammet hvilket areal områdereguleringsplanen for Råholt sentrum skal dekke. Mener det er uheldig at planprogrammet ikke forklarer klart og tydelig hvilke deler av Råholt og Eidsvoll Verk områdereguleringsplanen skal gjelde for.</p> <p>(4) Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (2015), som brukes som støtte for høy og tett utbygging rundt knutepunktene, sier at det er de regionale byene og områdene innenfor det såkalte bybåndet som skal ta en høy andel av befolknings- og boligveksten i Oslo og Akershus. Mener Råholt er ikke en regional by eller en del av bybåndet, og er i planen definert som et lavere prioritert knutepunkt enn Eidsvoll. Boligbehovet for de neste 10 årene er dessuten ifølge statistisk sentralbyrå sine prognoser bare halvparten av den boligveksten som kommunen planlegger med. Mener det derfor ikke er grunn til å legge opp til en slik massiv bolig- og befolkningsvekst i Råholt / Eidsvoll Verk som planprogrammet for ny områderegulering for Råholt sentrum ser ut til å ha som mål.</p>	<p>(1) Forslag til ny kommuneplan og forslag til planprogram for områdereguleringsplan for Råholt sentrum er tilpasset hverandre på en slik måte at planprogrammet utdypet rammene fra overordnet plan. Den nye kommuneplanen er nå vedtatt.</p> <p>(2) Administrasjonen har lansert en slik parallell behandlingsmåte fordi det foreslåtte planprogrammet er utarbeidet mer detaljert enn vanlig praksis slik at den fremtidige områdeplanens målsettinger, konkrete retningslinjer og virkemidler kan leses tydelig ut av planprogrammet. Administrasjonen legger derfor til grunn at planprogrammet kan fungere som oppskrift for både områdeplanlegging og detaljplanlegging innenfor området som planprogrammet gjelder for.</p> <p>(3) Tas til etterretning. Administrasjonen ser behovet for å tydeliggjøre. Viser til revidert planprogram.</p> <p>(4) Setningen «det er de regionale byene og områdene som innenfor det såkalte bybåndet som skal ta en høy andel av befolknings- og boligveksten i Oslo og Akershus» er uproblematisk og angir en logisk regional målsetting. Dette utelukker likevel ikke planlegging for en forholdsvis stor andel vekst i Eidsvoll. Regional plan kvantifiserer ikke</p>

(5) Planprogrammet indikerer at det skal bygges ut med bolighøyder opptil 8 etasjer langs vestsiden av Trondheimsveien og på Lundsjordet. I tillegg åpnes det for høyhus opptil 14 etasjer i områdene rundt Eidsvoll Verk stasjon. Mener at de indikerte bolighøydene må reduseres vesentlig. Råholt er et tettsted, ikke en storby. Bolighøydene som det legges opp til her finner man kun i de største byene i Norge. Det fremstår som fullstendig uforståelig at kommunen mener at det skal være nødvendig – eller ønskelig – med så høye bygg på et lite sted som Råholt/Eidsvoll Verk. Kommunen erkjenner dessuten også selv i planprogrammet at en viktig årsak for mange av de som har bosatt seg her er nettopp de fordelene man finner ved å bo på et lite sted som ikke er tett befolket. Mener målet med utviklingen av området må være å gjøre Råholt / Eidsvoll Verk til et best mulig sted å bo for de som bor her i dag – ikke fiktive fremtidige innbyggere som ønsker å flytte til en storby.

Høy og tett utbygging med de bolighøyder planprogrammet skisserer vil – i tillegg til negative konsekvenser for området som helhet (økt belastning på infrastruktur, kommunale tjenester, etc.) – kunne ha svært negative konsekvenser for den allerede eksisterende bebyggelsen i området; reduserte sol- og lysforhold, redusert utsikt fra egen eiendom, mindre privatliv grunnet innsyn fra høye nybygg, samt økt trafikk og støy i nærområdet. Totalt vil dette kunne gi en kraftig verdiforringelse av eiendommene. Berørte naboeiendommer vil i slike tilfeller kunne kreve erstatning etter plan- og bygningsloven § 15-3.

(6) Mener trafikken i området vil øke betraktelig ved økt utbygging, både langs Trondheimsveien og de definerte sidegatene. Lundsgutua er privat eid og driftes og vedlikeholdes av beboerne langs veien. I gjeldende områdereuleringsplan for Lundsjordet skulle Lundsgutua – i forbindelse med den planlagte utbyggingen på Lundsjordet stenges for gjennomgangstrafikk og kun benyttes som adkomstvei for dagens beboere langs veien. I ny detaljreguleringsplan for Lundsjordet skal imidlertid veien omreguleres til kommunal vei og brukes som eneste adkomstvei for alle nye beboere på Lundsjordet. Som et resultat av dette er det beregnet at ÅDT langs Lundsgutua vil øke fra 200 til 1340 etter at første etappe av utbyggingen på Lundsjordet er gjennomført, med de konsekvenser dette medfører. Mener det ville vært bedre å sluse all trafikk inn til Lundsjordet direkte fra Sagmoveien, slik som gjeldende områdereuleringsplan for Lundsjordet foreslår. Stiller spørsmål ved om kommunen har anledning til å planlegge en slik endring – som også vil innebære nødvendige utbedringer som utvidet veibredde, fortau på begge sider, etc. – uten samtykke fra eierne av veien. Eierforholdene rundt veien – og mulige konsekvenser for planens overordnede trafikksystem som følge av disse – burde åpenbart ha vært avklart før veien ble foreslått omregulert til en sterkt trafikkert kommunal sidegate og før planprogrammet ble lagt ut på høring.

(7) Mener storskala utbygging – med tilhørende befolkningsvekst – vil bidra til å legge ytterligere press på de allerede knappe vannressursene i kommunen. Mattilsynet har allerede uttrykt bekymring rundt vannressursene i kommunen i sine merknader til varsel om oppstart av arbeid med

hvor grensen går mellom for høy vekst og for lav vekst. Det er en veiledende plan.

(5) Eidsvoll kommune ønsker å bringe Råholt nærmere et tettsted som innehar mer bymessig kvalitet og utseende gjennom arbeidet med denne områdeplanen og dens tilhørende detaljreguleringer. Området Eidsvoll Verk-Råholt-Dal utgjør et sammenhengende befolket område på i overkant av 12 000 innbyggere, hvilket er ganske høyt. Nærheten til Oslo-regionen gjennom blant annet Gardermobanen er medvirkende årsak til tettstedet vokser fort, og også kommer til å fortsette å vokse. Løsningen er å bygge mer i høyden nært kollektivknutepunktene. Det er naturligvis ikke en målsetting at blokkbebyggelse på 14 etasjere skal være retningsgivende norm for Råholt sentrum i fremtiden.

Anførselene i andre avsnitt er fremsatt generelt, men forstås som spesifikt for Lundsjordet huseierlag som utgjør et av få eksisterende boligområder som støter direkte til et fremtidig byggeområde i områdeplanen uten noen større veg-barriere imellom. I den foreslåtte detaljreguleringen for Lundsjordet er det tatt høyde for nedtrapping av fremtidig bebyggelse mot den eksisterende småhusbebyggelsen. For øvrig må anførselene rettes til arbeidet med den konkrete detaljreguleringsplanen.

(6) Om trafikken inn på det nye utbyggingsområdet Lundsjordet skal sluses inn via Lundsgutua eller via ny innkjøring fra Sagmovegen vurderes ikke å ha betydning for det overordnede trafikksystemet til Råholt sentrum. Merknaden må behandles og vurderes i forbindelse med detaljreguleringen. Til orientering – det vil i denne områdeplanen bli planlagt for enda en innkjøring til Lundsjordet fra fv. 181 nord for Eidsvoll Verk stasjon. Lundsjordet vil dermed få adkomst både fra Sagmovegen og Trondheimsvegen i fremtiden, når ferdig utbygd.

(7) Tas til etterretning. Dette er et utredningstema som må inngå i arbeidet med de detaljreguleringsplaner som områdeplanen legger til rette for. Anførselen som gjelder den nylig foreslåtte detaljreguleringsplanen for Lundsjordet må behandles og vurderes i forbindelse med denne.

detaljreguleringsplan for den planlagte utbyggingen på Lundsjordet. Mener det er helt uakseptabelt at det planlegges storskala utbygging uten at det først er grundig utredet hvordan det skal sikres tilstrekkelig drikkevann til innbyggerne. Det må foreligge en konkret plan for hvordan dette skal løses før man kan gå i gang med å behandle en områdereguleringsplan som legger opp til sterk boligvekst i Råholt sentrum.

Høy og tett utbygging i sentrum av Råholt og rundt Eidsvoll Verk stasjon vil stille store krav til beredskap og sikkerhet – herunder brannvesen. Kommunen må også være i stand til å håndtere en eventuell masseevakuering av området dersom det skulle bli nødvendig.

Mener regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus definerer Eidsvoll Verk /Råholt som et lavere prioritert knutepunkt enn Eidsvoll. Det er derfor lite som tyder på at det vil bli noen økning i togtilbudet fra Eidsvoll Verk stasjon i overskuelig fremtid. Den kraftige økningen i antall togpassasjerer som planprogrammet legger opp til er dermed ikke forenlig med togtilbudet som i fremtiden vil være tilgjengelig for innbyggerne i området.

Mener det finnes et begrenset busstilbud. Nye innbyggere – også de som bosetter seg ved knutepunktet Eidsvoll Verk stasjon – vil måtte forventes å ha behov for å disponere minst 1 bil per husholdning for å kunne bevege seg rundt i nærområdet. Argumentet om å bygge høyt og tett rundt knutepunktet for at færre skal eie og bruke bil, er derfor ikke til stede på samme måte som i de større byene.

I planprogrammet står det at bilbruken i Råholt sentrum skal reduseres (side 14). Mener det er vanskelig å se hvordan det er forenlig med den massive utbyggingen som planprogrammet legger opp til. Befolkningsøkningen som følge av utbyggingen vil i stedet med stor sannsynlighet føre til at trafikken langs Trondheimsveien øker ytterligere.

(8) Den omfattende boligveksten som kommunen planlegger med, vil ha store konsekvenser for miljø og samfunn. En omfattende utbygging med høy og tett bygningsmasse vil bryte sterkt både med de naturlige omgivelsene og dagens eksisterende bebyggelse i Råholt / Eidsvoll Verk, som i all hovedsak består av spredt småhusbebyggelse og noe lavblokk-bebyggelse i sentrumsområdene.

I en rapport om lokal mobilitet og grønnstruktur i Råholt sentrum konkluderes det med at det er store forskjeller innenfor Råholt når det gjelder kvalitet på – og omfang av – grønnstruktur. Det påpekes imidlertid at det særlig i sentrum er mangel på grønnstruktur og rekreasjons-muligheter. Kan vanskelig se at den massive boligutbyggingen som planprogrammet legger opp til i sentrumsområdene av Råholt vil kunne bidra til å bedre denne situasjonen.. Det erkjennes at det vil bli en utfordring å kombinere fortetting av sentrale områder med mulighet for friluftsliv og rekreasjon, helsebringende aktivitet og god livskvalitet for kommunens innbyggere. Mener at omfanget av den planlagte boligutbyggingen i Råholt /Eidsvoll Verk derfor bør reduseres kraftig.

Andre, tredje og fjerde avsnitt tas til orientering. Innholdet i merknadene er gjenkjennbare fra merknadsbehandlingen i forbindelse med den nylig vedtatte kommuneplanen – det vises derfor til denne.

Tas til etterretning. Setningen på side 14 slettes.

(8) Tas til orientering. Det er riktig at områdeplanen legger opp til en utvikling som vil ha konsekvenser for dagens samfunn.

<p>325 underskrifter v/Gudrun Høye</p> <p>23.9.2020</p>	<p>«Nei til 14 etasjers høyblokker i Råholt sentrum»</p> <p>«I forslag til ny sentrumsplan for Råholt foreslår kommunen å tillate høyhus opp til 14 etasjer i Råholt sentrum. Vi, kommunens innbyggere, ønsker ikke 14 etasjers høyblokker i Råholt sentrum! Vi vil at maksimal byggehøyde i ny plan ikke økes utover de 6-8 etasjene som allerede er tillatt i gjeldende sentrumsplan for Råholt (kommunedelplan»).</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>INBYAS</p> <p>25.9.2020</p>	<p>(1) <u>Strukturer for offentlige rom:</u> Støtter forslaget om en grønnkorridor som følger traseen til Oldtidsveien og understreker denne som en viktig struktur gjennom Råholt. Ved Eidsvoll Verk stasjon vises det to grønnkorridorer i planprogrammet, uten at det framkommer hva som er bakgrunnen for dette. Mener det ikke er behov for to grønnkorridorer i dette området - anser grønnkorridoren fra fortauet i Sagmoveien og nordover som den mest aktuelle av de to.</p> <p>Enig i bruk av aktive fasader for å skape aktivitet og byliv, men mener dette må differensieres og knyttes til planens overordnede kommunikasjonslinjer. Deler av Råholt kommer til å bli rene boligkvarterer og generelt krav om aktive fasader og næring i første etasje vil medføre tomme lokaler og lett ha motsatt effekt av intensjonen om byliv.</p> <p>(2) <u>Arealbruk/funksjoner:</u> Enig i at hovedtyngden av ny næringsbebyggelse bør konsentreres nær stasjonen, men fram til byutviklingen for alvor skyter fart på Råholt vil det være begrenset grunnlag for nye næringslokaler. Det må derfor åpnes for samme fleksibilitet her som beskrevet for mindre sentrale områder hvor tilstrekkelig takhøyde på inngangsplanet muliggjør en framtidig endring fra bolig til næring.</p> <p>(3) <u>Høyder og utnyttelse:</u> Planprogrammet forutsetter at sentrale områder må ses i sammenheng og ideelt sett bør utvikles under ett, eventuelt med krav om felles planlegging som virkemiddel. Denne hovedintensjonen støttes, men utfordringen ligger i at utviklingen kan stoppe opp og føre til langtrukne planprosesser dersom samarbeidet mellom grunneierne ikke er gunstig. Oppfordrer kommunen til å se på alternative samarbeidsløsninger for områder med kompleks eierstruktur.</p> <p>(4) <u>Overordnet trafikksystem:</u> Støtter målet om å bygge ned Trondheimsvegen til miljøgate. Dette forutsetter en samlet vurdering av hele vegstrekningen, med særlig fokus på utformingen av hovedkryssene.</p>	<p>(1) Planprogrammet skal vise en anbefalt overordnet struktur for myke trafikanter, som skal utredes nærmere i planprosessen. Det er vurderes at en direkte adkomst til Eidsvoll Verk stasjon er viktig å jobbe videre med, men ikke nødvendigvis som en erstatning av foreslått gjennomgående grønt-akse på Lundsjordet.</p> <p>Det er tegnet inn aktive fasader (rød tykk strek) for store deler av Lundsjordet og resten av planområdet på s. 10/15 i planprogrammet og vi ser at disse bør vurderes på nytt i lyset av behovet for å kunne utnytte bygningsmassen optimalt. Det er mulig fysisk å legge til rette for fremtidig aktivitet (ved f.eks. etasjehøyder og innganger) uten å binde bruken på kort sikt.</p> <p>(2) Setningen på side 12 i planprogrammet «I mindre sentrale områder skal inngangsplanet gis en takhøyde som muliggjør utvidelse av sentrumsstrøket når utviklingen senere tilsier det.» vurderes da i lys av punkt (1)</p> <p>(3) Tas til orientering, men hovedintensjonen består.</p> <p>(4) Tas til etterretning.</p>
<p>Jessheim Arkitekter, på vegne av Tærudgården Råholt AS (gbnr. 96/75)</p>	<p>(1) Ser for seg rivning av eksisterende bebyggelse og utvikling av et sentrumsbygg med parkering i underetasje, næring i 1. etasje og boliger i øvrige etasjer, i et bygg som er minimum 8 etasjer høyt. Dette boligbygget vil få solrike fasader mot sør og mot vest, der det også planlegges en ny grønnkorridor.</p>	<p>(1) Tas til orientering.</p> <p>(2) Tas til etterretning. Inn- og utkjøring til et nytt sentrumsbygg på gbnr. 96/57 må vurderes i sammenheng med det resterende fremtidige områdekvarteret på innsiden av Trondheimsvegen og Gladbakkgutua.</p>

<p>24.9.2020</p>	<p>(2) <u>Atkomst:</u> Eiendommen har i dag atkomst fra Trondheimsvegen. I planprogrammet fremkommer det at kommunen ønsker oppgradering av Tronheimsvegen samt etableringen av en grønnkorridor som vil dele kvartalsområdet mellom Trondheimsvegen og Gladbakgutua i to. Eiendommen til Tærudgården Råholt AS liggende i østre del av dette kvartalet med krav om aktive fasader både mot Trondheimsvegen og den nye grønnkorridoren. Det er vesentlig mer trafikkbelastning i Trondheimsvegen enn i Gladbakgutua, men det vil være fordelaktig for bymiljøet med avkjørsel fra Trondheimsvegen. Nærliggende rundkjøringer kan benyttes for å begrense kjøremønster ut og inn av eiendommen. Ber kommunen om å utrede best egnet avkjørsel til eiendommen i forhold til brukbarhet, bymiljø og ulykkesrisiko.</p> <p>(3) <u>Bystruktur:</u> Kommunen bør tilstrebe homogene områder med enhetlig struktur og byggehøyde. Klare overganger gir bedre identitet, tydelighet og lesbar enn avtrappende overganger. Det er naturlig at den østre delen av kvartalet (mellom grønnkorridor og Trondheimsvegen) gis samme høyde. Mener det er naturlig at den høyeste bebyggelsen ligger i den østre delen av kvartal (minimum 8 etasjer), mens vestre del av kvartal bygges noe lavere av hensyn til bymiljøet i grønnkorridoren. Mot Trondheimsvegen bør fasader ha definert byggelinje uten utstikkende bygningsdeler som balkonger. Mot grønnkorridoren kan fasadene være mer varierte og oppdelte, der private balkonger eller takterrasser samspiller med grønnkorridorens uterom.</p> <p>(4) <u>Krav til uteoppholdsareal:</u> Mener utkast til bestemmelser i planprogrammet, side 9, fremstår lite fleksibelt. Det bør settes krav relatert til BRA boenhet. Et eksempel kan være krav om 25 m² uteoppholdsareal per boligens 100 m² bruksareal, der 10 m² av privat balkong kan inngå i utregningen. Siden området skal ha høy tetthet må man kunne bruke takterrasser og lokk over underjordisk parkering som uteoppholdsareal. Det er uheldig at takterrasser må være over 100 m² for å kunne medregnes.</p> <p><u>Bymiljø:</u> Mener grønnkorridor gjennom kvartalet bør være bilfritt og utformes med tun og plassdannelser for lek og opphold. Det er også viktig at parkering ved svømmehall/ flerbrukshall erstattes av park og lekeplasser. Trondheimsvegen vil kunne bli en visuelt tiltalende hovedgate, men for bymiljøet er en bilfri grønnkorridor med publikumsrettet næring det viktigste. For utbygging og understøttelse av publikumsrettede virksomheter må planen tilrettelegge for et høyt antall boliger i området.</p>	<p>(3) Planprogrammet avspeiler det som gjelder for Eidsvoll sentrum. Det vurderes at en mulighet for variasjon er nødvendig også på Råholt, da området vil skulle bygges ut over mange år. Vi anser det derfor som vanskelig at planprogrammet fremmer en såpass stram styring. Skulle det likevel være ønske om dette, vil det kunne innarbeides i planforslaget videre.</p> <p>(4) Administrasjonen ønsker ikke å inkludere private balkonger i beregningen av felles uteoppholdsareal – dette er adskilte vurderinger.</p> <p>Tas til etterretning. Størrelsen på felles uteoppholdsareal på tak skal vurderes i detaljregulering, med vekt på bokvalitet heller enn arealkrav.</p> <p>(5) Tas til etterretning. Peker på viktige element i føringene som skal legges for videre utbygging.</p>
<p><i>Anonym</i> 23.8.2020</p>	<p>Lurer på hvordan det til slutt vil være å kjøre bil gjennom Råholt. På side 10 i planprogrammet er det tegnet inn 15 overganger, deriblant 7 nye, på en strekning på ca. 1,4 km. Stiller spørsmål om det er det behov for så mye som 7 nye overganger langs Trondheimsvegen. Stiller også spørsmål ved opphøyde gangfelt, og om disse blir laget slik at fartsgrensen på 50km/t kan opprettholdes? Mener dette er et politisk forsøk på å redusere gjennomkjøringen av de som hopper av E6 for å spare bompenger.</p>	<p>(1) Trondheimsvegen skal fortsatt være fremkommelig for de som bruker bil, men den skal ikke oppleves som en attraktiv kjøreveg for trafikken som kjører rett igjennom tettstedet. De 7 nye inntegnede overgangene er forslag til hvor det kan etableres nye underganger/overganger/opphøyde gangfelt, for på den måten å gi myke trafikanter enda høyere prioritet i trafikksystemet. Fartsreduisering er et virkemiddel som kan vurderes</p>

	<p>Kjøreopplevelsen gjennom Råholt må ikke gjøres verre for de som bor og jobber der, eller telle negativt for de som muligens ønsker å bo eller jobbe der.</p> <p>Anbefaler at det etableres nye rundkjøringer i Trondheimsvegen helt sør mot Ladderudjordet. Dette vil kunne bidra til å løse køproblemene og gjøre trafikk situasjonen smidigere og tryggere. Ikke minst kan disse rundkjøringene være med på å skremme E6-trafikken unna gjennomkjøringen av Råholt, før den i det hele tatt er kommet til sentrum.</p>	<p>gjennomført, da dette vil bedre fremkommeligheten og trafiksikkerheten samtidig.</p> <p>(2) Tas til orientering. Ikke en del av dette planarbeidet.</p>
<p>Plan1 på vegne av grunneier gbnr. 124/34 og 141/5</p> <p>25.9.2020</p>	<p>Grunneierne av eiendommene gnr. 124/34 og 141/5 mener at intensjonene i planprogrammet er gode. Regulering av sentrumskvartalene i gjeldende områdeplan for Lundsjordet anses å ivareta intensjonene med framtidig utbygging i tilknytning til tyngdepunktet Eidsvoll Verk stasjon.</p> <p>Det bør være en viss forutsigbarhet og samkjøring av de ulike plannivåene kommuneplan, områdeplaner og detaljreguleringer. For Lundsjordet er ikke dette tilfredsstillende på nåværende tidspunkt.</p> <p>Grunneierne av gnr. 124/34 og 141/5 ønsker å bli invitert inn i arbeidet med utarbeidelsen av områdeplanen for Råholt sentrum, for å finne gode framtidige løsninger for de nevnte eiendommer og Lundsjordet for øvrig.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>Plan1 på vegne av Råholt hage AS</p> <p>23.9.2020</p>	<p>Innspillet frammes på vegne av Råholt Hage AS, som har planer om å fremme regulering av et område øst for krysset Trondheimsvegen-Tærudvegen. Området er i gjeldende kommuneplan avsatt til boligformål. Tomten til Rema 1000, Linnerudgården og Kiwi øst for Trondheimsvegen er avsatt til sentrumsformål. Kommuneplanen viser at det ikke er helt samsvar mellom arealformål i overordnet arealplan og den sentrumsutvikling som planprogrammet til områdeplanen legger opp til. I detaljreguleringen for Linnerudgården er de to delområdene nærmest Trondheimsvegen regulert til sentrumsformål og kombinert næring/tjenesteyting.</p> <p>Råholt Hage AS ønsker at sentrumsområdet utvides til også å omfatte det nærliggende området øst for krysset Trondheimsvegen-Tærudvegen. Det bes om at det nærmeste området øst for dagens rundkjøring til Trondheimsvegen og Tærudvegen inngår i områdereguleringen for Råholt sentrum, og gis en utnyttelse som harmoniserer med den framtidige utviklingen av området på vestsiden av veggen. Dette anses å være i overensstemmelse med overordna planer.</p>	<p>Innspillet kan ikke tas til følge. Planprogrammet peker på området mellom Trondheimsvegen og Gladbakkgutua samt Lundsjordet vest for stasjonen som de framtidige sentrumsområdene på Råholt. To etablerte dagligvareforretninger på østsiden av Trondheimsvegen, i tillegg til den frittstående detaljplanen for Linnerudgården med et lite innslag av sentrumsformål, kan ikke tas til inntekt for å utvide Råholt sentrum over på østsiden av Trondheimsvegen. Området er avsatt til boligformål i gjeldende kommuneplan.</p> <p><i>Kommentar 30.01.24: Området er nå lagt innenfor planområdet og formål satt av til sentrum- og boligformål.</i></p>
<p>Plan1 på vegne av Råholt handel AS (gbnr. 138/299)</p> <p>24.9.2020</p>	<p>(1) Innspillet frammes på vegne av Råholt Handel AS, eier av gnr. 138/299. Hjemmelshaver ønsker å utvikle eiendommen gnr. 138/299 med næringsarealer og boliger. De ser for seg en næringsetasje med netto etasjehøyde på 4,5 meter, og 8 etasjer over med boliger. I planprogrammet foreslås bebyggelse i 3-8 etasjer langs Trondheimsvegen, men bare 3-5 etasjer mot Gladbakkgutua for gnr. 138/299. En kan ikke se at byggehøyden på eiendommen mot Gladbakkgutua skal begrenses til 3-5 etasjer, når nærmeste bebyggelse på andre siden av veggen er Råholthallen og en boligblokk på 10 etasjer.</p>	<p>(1) Tas til etterretning. Det er innarbeidet generelle føringer for høyder i planprogrammet, jf temakart for høyder, basert på et prinsipp om gjennomsnitt. Høydekartet er endret slik at hele området mellom Trondheimsvegen og Gladbakkgutua har lik høyde. I prinsippet åpnes det for bebyggelse opp til 14 ets, men da som punkt. Over 8 etasjer må dokumenteres for i detaljregulering, men det vil da vurderes i den konkrete sak.</p>

	<p>(2) Kommende områdeplanen må ikke legge for strenge føringer som heller kan begrense enn initiere for en ønsket framtidrettet utvikling. Anser det mer framtidrettet å senke kravet til parkering ned mot 0,5 plass pr. leilighet, og at leiligheter/hybler på 40m² eller mindre kan bli fritatt, med tanke på Råholts gode kollektivdekning.</p> <p>(3) Grønnkorridoren som er tegnet inn i planprogrammet deler opp ønsket bebyggelse på en uheldig måte, og legger sterke føringer for framtidig utvikling av naboeiendommer. Mener bredden av kvartalet mellom Trondheimsvegen og Gladbakkgutua ikke er så stor at den bør deles opp ytterligere med et gangstrøk. Gangstrøket bør kanskje heller følge Gladbakkgutua, som kan forsterkes med liv og aktiviteter og bidra til å knytte begge sider av vegen sammen på en positiv måte. Aktive fasader bør derfor like mye være mot Gladbakkgutua som Trondheimsvegen.</p> <p>(4) Grunneier av gnr. 138/299 ønsker å bli invitert inn i arbeidet med utarbeidelsen av områdeplanen for Råholt sentrum, for å finne gode og framtidige løsninger for både denne eiendommen og Råholt for øvrig.</p>	<p>(2) Tas delvis til etterretning. Se kommentar til Viken fylkeskommune.</p> <p>(3) Tas delvis til etterretning. Grønnkorridoren som er tegnet inn gjennom området til det fremtidige sentrumskvartalet utgjør en «rød tråd» i dette planprogrammet. Det er ikke ønskelig å fjerne den. Linjeføringen er ikke eksakt, med uttrykk for et overordnet hensyn til grønnstruktur og myke trafikanter i en nord/sør-retning gjennom sentrum, som planer og tiltak i området må levere på. Anbefalingskartet er revidert, slik at det tydelige oppdeling i kvartal med tilhørende aktive fasader er tatt bort. Det betyr ikke at kravet til aktive fasader er borte, men det vil kunne tilpasse den enkelte eiendom.</p> <p>(4) Tas til etterretning.</p>
<p>Terje Bagås 30.8.2020</p>	<p>(1) Mener begrepet by blir feil å bruke, og at det heller bør benyttes landsby. Planprogrammet støtter seg på rapporten «grønn grense». Her defineres Råholt sentrum som en sirkel med diameter 1 km, tegnet fra Eidsvoll Verk stasjon. I planprogrammet er sentrum definert som området vest for Trondheimsvegen. Ønsker å bli gjort oppmerksom på om dette stemmer.</p> <p>(2) Erfaring fra andre utbygginger viser ganske entydig at hvis organiserte tilbud til ungdom ikke eksisterer, vil deres rastløshet og virketrang lett utvikle seg i destruktive aktiviteter. Savner at planprogrammet ikke sier noe om fremtidsprospekter om nytt bygg med nye aktiviteter, og hvordan innflyttet ungdom skal bli tatt imot og aktivert.</p> <p>Mener planprogrammet ikke tar opp i seg at økt bosetting i den utstrekning rapporten «Grønn grense» antyder, vil føre til ytterlige trafikkproblemer. Stiller da spørsmål ved om ombygging av Trondheimsveien skal skje før fortettingen starter, eller etterpå?</p> <p>I planprogrammet står: «Derfor er det viktig å prioritere veksten så den brukes som motor i en utvikling av Råholt sentrum». Hva betyr denne uttalelsen? Betyr det at vekst prioriteres, altså mest er best? Eller betyr det jo raskere jo bedre? Utvikling blir sjelden bra når hurtighet eller kvantitet prioriteres.</p> <p>(3) Mener fortetting og høy bebyggelse og ikke kan beskrives som trivsels- og miljøtiltak. Pandemien har vist hvor sårbare vi er som gruppe når vi er tvunget for nær hverandre. Å bygge høyt og tett vil nettopp presse folk tett sammen med de uheldige konsekvensene dette kan medføre. Forventer en tydelig klargjøring av at det påbegynte planarbeidet for Råholt sentrum og en parallell behandling av private detaljreguleringsplaner bare vil angå de områdene som omfattes av dette planprogrammet.</p>	<p>(1) Rapporten «grønn grense» ser primært på boligpotensialet. Områdeplan for Råholt sentrum ser på et avgrenset område av dette boligpotensialet, hvor hensikten er å legitimere en bymessig sentrumsutvikling.</p> <p>(2) Planprogrammet har ikke til hensikt å være konkret i hvordan nyinnflyttet ungdom skal integreres i lokalsamfunnet. Dette er et planprogram for en arealbruksplan.</p> <p>Trafikale tiltak skal gjennomføres før utbygging ferdigstilles gjennom rekkefølgekrav – alt ettersom hvilke nødvendige tiltak områdeplanen og senere detaljreguleringer identifiserer.</p> <p>Setningen innebærer er at den fremtidige boligveksten i Råholt sentrum til enhver tid skal svare til de tilbudene som er tilgjengelig for innbyggere som bosetter seg her (handel, tjenester, rekreasjon og fritid) – med flere folk følger det et økt behov til innhold. Råholt skal være et levende bosted med tilbud og aktiviteter for alle som bor her.</p> <p>(3) Administrasjonen kan bekrefte at private planinitiativ som fremmes innenfor området til områdeplanen (ved såkalt parallell planbehandling) må forholde seg til føringene i planprogrammet.</p>

	<p>(4) Mener angitte makshøyder bryter med innarbeidet sedvane på Råholt. 4 etasjer er en byggehøyde som Råholt ville tåle greit. I områdene utenom dette bør det være maks 2 etasjer.</p> <p>Refererer til unntaket, Stasjonsløkka, med sine 8 etasjer. Ifølge forslag til planprogram ligger Stasjonsløkka i et område som defineres med maksimum byggehøyde 3 – 5 etasjer. Mener dette viser hvor feil det er når store prosjekter blir igangsatt uten at det er forankret i en overordnet plan. Mener det ikke går an å foreslå en maks høyde på 8 etasjer for deretter å slå dette i hjel med at byggehøyder på 14 etasjer kan vurderes! Mener Eidsvoll Kommune ikke ser viktigheten av å styre utbyggerne.</p> <p>(5) Stiller spørsmål rundt hva som er motivasjonen bak den omfattende fortettingen og utviklingen som planprogrammet legger opp til.</p> <p>Oppfordrer til å tenke «stort nok», ikke «størst og flest». Oppfordrer til å se på kvalitetene i vårt eksisterende Råholt. Ta vare på disse og utvikle disse på en god måte, slik at unødvendige konflikter unngås og folk kan leve i god sameksistens i fremtiden.</p>	<p>(4) Administrasjonen mener at en makshøyde tilsvarende 4 etasjer er litt for lavt. Høyere bygg kan aksepteres. Planprogrammet, side 13: «Variasjon i høyder og arkitektur forutsettes. Høydespennet er maksimale høyder. Det er ikke aktuelt med maksimalhøyde i hele kvartalet, og det skal være en gjennomsnittlig høyde i variasjonsintervallet.» Hvis den maksimale tillate byggehøyden er 8 etasjer, - tillates ikke dette etablert flatt ut jevnt for kvartalet. En eventuell bygning på 14 etasjer vil kun motsvares av bebyggelse som er lavere enn dette.</p> <p>Stasjonsløkka ligger utenfor det varslede planområdet.</p> <p>(5) Det ligger et politisk mandat bak arbeidet med denne områdeplanen. Administrasjonen følger opp dette mandatet.</p> <p>Tas til etterretning.</p>
<p>Zenith Eiendom AS på vegne av grunneier av gbnr. 138/3</p> <p>24.9.2020</p>	<p>(1) Grunneier er positiv til en økning av utnyttelse på eiendommen og er ikke fremmed for å utvikle eiendommen ytterligere. Ved videreutvikling av eiendommen bør man, i et bærekraftig perspektiv, kunne ta utgangspunkt i eksisterende bebyggelse slik utvikling av eiendommen kan skje også ved å beholde eksisterende bygg. Grunneier påpeker at grønnkorridoren som i planprogrammet er tegnet inn gjennom eksisterende bebyggelse på eiendommen, ikke må være til hinder for en slik utvikling av eiendommen (altså slik at eksisterende bebyggelse beholdes).</p> <p>Grunneier ønsker å sikre at eventuelle tiltak på eiendommen kan gjennomføres med utgangspunkt i eksisterende bebyggelse, og ikke automatisk utløser krav om at eiendommen opparbeides i henhold til anbefalingskartet med en sentralt plassert grønnkorridor og bebyggelse øst og vest for denne.</p> <p>Eksempelvis kan det i fremtiden være behov for en annen bruk av bygget og det ønskes en bruksendring av bygget. Eller om man finner at det i stedet for å rive dagens bebyggelse er en mer bærekraftig utvikling av eiendommen å bygge på eksisterende bebyggelse. Det forutsettes at en slik videreutvikling av eiendommen må avklares i en detaljregulering.</p> <p>Grunneier ber på bakgrunn av overstående derfor om at planprogram/områdereguleringen også legger til rette for at grønnkorridor kan legges på siden/rundt det eksisterende bygget.</p>	<p>Tas til orientering. Hovedtanken bak grønnkorridoren er at den må ligge naturlig som en «snarvei» til ulike målpunkter. Grønnkorridoren vil bli en nord-sør akse som binder de to utviklingsområdene i planens ytterpunkter sammen, som i dag har pågående planer. Aksene er tenkt som et viktig bindeledd for et attraktivt sentrum. Samtidig må denne aksene samspille med akser øst-vest, i form av trygge kryssinger over Trondheimsvegen.</p> <p>Gitt den svært sentrale beliggenheten til dagens bygning, vil det være uheldig om kommunen unnlater å legitimere en transformering av bygningen samt en alternativ arealdisponering til dagens situasjon på gbnr. 138/3. Planprogrammet skal legge til rette for en bymessig utvikling av Råholt sentrum – dagens arealdisponering på gbnr. 138/3 med et stort bygningsvolum i midten med overflateparkering rundt strider imot denne tankegangen.</p>
Lag og organisasjoner		

<p>Eidsvoll FRP</p> <p>25.9.2020</p>	<p>(1) <u>Overordnet tilnærming:</u> Eidsvoll FrP kan ikke støtte et planverk som ikke tar hensyn til eksisterende topografiske og kommunikasjonsmessige forhold, - det tas ikke hensyn til at beboere langs Trondheimsvegen har gode bussforbindelser. Dette tilsier en utvidet sone for tettstedsutvikling ift. det de foreslåtte planene legger opp til. Eidsvoll FrP vil derfor be om at det utarbeides et planverk som utvider områdene for utvikling av Råholt.</p> <p>Eidsvoll FrP ønsker å skape rom for fleksibilitet i utbygginger, utvikling av flere områder, og å ikke legge bånd på områder som i eksisterende planverk er regulert til bolig, næring eller sentrumsformål uten dialog med grunneiere/utviklere.</p> <p>Eidsvoll FrP ønsker veksten kanalisert til utvalgte områder. Mener store, attraktive områder nær hovedtransportårene skal ta imot veksten i næringslivet, og i tillegg til å konsentrere næringsklyngene på større arealer gir en slik tilnærming brukervennlighet for innbyggerne – både i form av tilgjengelighet, og økt tilbud i de avsatte områdene.</p> <p>(2) <u>Forholdet til regional plan for areal og transport:</u> Mener denne er i direkte strid med viktige lokalpolitiske prinsippene som må ligge til grunn for utvikling av kommunen. Kravene til utbygging nær knutepunktene gjør at lokalpolitikere fratas fleksibilitet og låses i større grad enn dersom vi kunne gjort disse vurderingene lokalt. Mener den regionale planen er for optimistisk mht. hvor langt personer er villige til å gå for å komme til et kollektivknutepunkt, særlig der landskap, veinett eller andre hindringer gjør gangtiden lengre. Et jevnt og forutsigbart kollektivtilbud kan bidra til å utvide området betraktelig.</p> <p>Eidsvoll FrP mener på denne bakgrunn at det i planprogrammet for Råholt sentrum må legges opp til å hensynta kollektivtilbudet i Sørbygda når grenser for bebyggelse og sentrumsområder skal settes.</p> <p>(3) <u>Utviklingsområder:</u> Ønsker at det skal legges opp til en betydelig utvikling av sentrum på vestsiden av Trondheimsvegen, hvor det per i dag finnes betydelige arealer som er ubebygde. Støtter således det foreslåtte planprogrammets punkt om at «Råholt sentrum skal etableres med en bymessig kvartalsstruktur», men mener det er viktig at kommunen sørger for å sette av store nok arealer til at dette faktisk kan bli realisert.</p> <p>På den andre siden av Tærudvegen, vis-à-vis Råholt ungdomsskole, ønsker Eidsvoll FrP å regulere et større område til en idrettsflate som kan brukes av både skolen og ulike idrettslag m.m. – også til aktiviteter som krever andre flater enn fotball. Som et naturlig skille mellom sentrum og boligområder, legger Eidsvoll FrP dessuten inn et betydelig areal til grøntområde/ park på det som i dag er den sørlige delen av Tærudjordet. I tillegg ønskes plass til flere boliger i forlengelsen av eksisterende boligfelt.</p>	<p>(1) Dette er en konsentrert områderegeringsplan for Råholt sentrum, ikke en kommunedelplan for hele tettstedet.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Planen berører ikke næringsområder langs hovedtransportårene.</p> <p>(2) Regional plan for areal- og transportplanlegging er ment å fungere som en grovmasket overordnet plan med rom for skjønn og lokale tilpasninger innenfor de rammene som planen setter. Det er forventet av Eidsvoll at vi bruker arealstrategiene og retningslinjene i regional plan i vår lokale planlegging.</p> <p>Til tross for at innbyggerne lenger i sør i tettstedet har god bussforbindelse, er det ingen automatikk i at tettstedets sentrumsfunksjoner bør lokaliseres strategisk i tilknytning til disse bussknutepunktene lenger syd i Råholt. Områdeplanen har som målsetting å regulere et tydelig definert Råholt sentrum i gangavstand fra Eidsvoll Verk stasjon. Det vises til planprogrammet.</p> <p>(3) Tas til orientering.</p> <p>Områdene ligger utenfor planavgrensningen. En evt. omdisponering av Tærudjordet må tas gjennom rullering av kommuneplanens arealdel. Området har LNF-status. Administrasjonen ser det heller ikke som hensiktsmessig eller naturlig å skyve Råholt sentrum i denne retningen fordi det er mye ubenyttet potensiale for utvikling i kvartalsområdet mellom Gladbakkgutua og Trondheimsveien.</p> <p>(4) Dette tema/denne problemstilling vil ikke bli adressert i denne planprosessen. Det er kun av en avgrenset del av Trondheimsvegen som er gjenstand for utredning i denne områdeplanen, jf. planavgrensning. Trondheimsvegen er en godt trafikkert fylkesveg som Viken fylkeskommune har ansvaret for å holde i hevd. Etablering av nye rundkjøringer på strategiske punkter vil sannsynligvis gjøre mye for å bedre fremkommeligheten samt gi en smidigere trafikkavvikling på de tider av døgnet det er kø og kork gjennom Råholt. Et samarbeid med Viken fylkeskommune med hensyn til realisering av de nevnte tiltakene</p>
---	---	--

Ønsker en regulering som legger til rette for et større prosjekt med offentlig-privat utvikling av området ved Bønsmoen skole for både idretts- og boligformål.

(4) Infrastruktur: Eidsvoll FrP har i sitt innspill til ny kommuneplan skissert en løsning til avlastningsveg for området. ÅDT for strekningen langs Trondheimsvegen fra Dal til AMFI viser at det er like mye trafikk på denne strekningen som på E6 gjennom kommunen. Med en ÅDT på 12 001-20 000 er det egentlig krav om 4-felts veg. Det må det derfor bygges en ny ringvei/ omkjøringsvei på vestsiden av boligbebyggelsen fra Dal til Råholt sentrum for å avlaste trafikken på dagens veg. Slik Eidsvoll FrP ser for oss løsningen på dette, må en slik veg starte så nære påkjøringen til E6 som mulig på Dal, og ha påkjørsler fra alle de store boligfeltene på vestsiden helt frem til Råholt sentrum og videre ned til Sundbyvegen.

Mener det er viktig å ha med denne veien i planverket – fordi den vil virke som en god avlastning på dagens vegsystem, og samtidig også lette tilgjengeligheten til Råholt sentrum fra sør og vest. Mener det bør i forlengelsen av den nye veien også legges inn ny avkjøring fra E6 Andelva mot Sundbyvegen. Dette vil både gi innbyggere på Eidsvoll Verk en enda raskere rute til E6 og for Råholt sentrum sin del vil en slik løsning være med på å minske belastningen på det øvrige vegnettet. Sammen med en ny omkjøringsvei må det også sees på strakstiltak langs dagens trasé.

Med en omkjøringsvei, hvor man kan holde litt høyere hastighet og komme raskere frem, bør dagens trasé langs Trondheimsvegen skiltes ned til 50 km/t fra man har passert avkjøringen til ringveien i sør og helt frem til Råholt sentrum. Det må også bygges rundkjøringer i:

- Krysset Trondheimsvegen - Kolonivegen på Dal
- Krysset Trondheimsvegen – Kjerkevegen på Råholt
- Krysset Trondheimsvegen - Martin Johansens veg på Råholt

(5) Arealplanlegging: Bønsmoen: Eidsvoll FrP foreslår at skolen utvides sørover, og at det søkes å etablere idrettshall i samarbeid med private, som kan brukes som av skolen på dagtid. I tillegg ønsker både EIF og Eidsvoll 1814s seg permanente kamparenaer, og vi ønsker å regulere areal til dette lengst sør på området.

Eidsvoll Verk stasjon: Eidsvoll FrP foreslår å samle næringsarealer langs Trondheimsvegen/ Mostu, som en ytre avgrensning av Råholt sentrum mot nord. Det er allerede nærings-virksomhet på nærliggende eiendom, og arealene er kommunikasjonsmessig fornuftig plassert mht. både tog, buss og bil. Ifm. den pågående prosessen med etablering av ny campus for OsloMet, bør det også sikres arealer til dette formålet i området.

er vegen å gå. Administrasjonen er positiv til FRP sine konkrete forslag til kryss som det bør sees på muligheter for å etablere nye rundkjøringer.

FRP sitt forslag til ny omkjøringsveg på side 7 og 8 i innspillet er tegnet inn med mange avkjørsler og rundkjøringer. Hvis høy fartsgrense er en essensiell del av formålet med omkjøringsvegen så er måten den er vist på i innspillet neppe forenlig med høy fartsgrense.

Strakstiltak i dagens kjøreveg slik som nedsatt hastighet, alternativ skiltregulering m.m. bør adresseres uavhengig av dette planarbeidet.

(5) Bønsmoen: Ikke en del av dette planarbeidet.

Eidsvoll Verk stasjon: Kommunen har lagt inn muligheter for etablering av OsloMet på Lundsjordet. Hele jordet er avsatt til sentrumsformål i ny kommuneplan.

Råholt sentrum: Anbefales ikke. Råholt sentrum bør stoppe ved AMFI samt begrenses til det areal som er tilgjengelig på vestsiden av Trondheimsvegen.

	<p>Råholt sentrum – øst: Eidsvoll FrP foreslår å utvide sentrumsarealet vis-á-vis AMFI, men med lav byggehøyde og lavere plassutnyttelse tettest inn mot bebyggelsen mot øst.</p>	
<p>Miljørettet helsevern - Øvre Romerike</p> <p>24.9.2020</p>	<p>(1) Miljørettet helseverns utgangspunkt er at samfunnsutviklingen skal bidra til bedret trivsel, folkehelse og sikkerhet for barn, voksne og eldre. Det videre planarbeidet må gi et bidrag til å besvare de folkehelsemessige utfordringer som Eidsvoll står overfor. Folkehelseoversikten peker på disse utfordringene, og bør derfor inngå som et viktig bidrag til de videre arbeid med planen.</p> <p>(2) Båndstrukturen på Råholt innebærer at avstandene blir en utfordring i forhold til prioritering av gående og syklende. Brorparten av nærtrafikken vil nødvendigvis måtte bruke Trondheimsvegen, som i tillegg har status som omkjøringsveg/beredskapsveg for E6. Dette fordrer at framkommeligheten må være relativt god. Mener det er en utfordring å kombinere prioritering av myke trafikanter, samtidig som vegens rolle i et overordnet vegnett ivaretas. Et tema i planen burde derfor være om det lar seg gjøre å bygge en avlastningsveg rundt Råholt.</p> <p>(3) Planprogrammet signaliserer også ambisjoner om å opprette grønnekorridorer gjennom områder som i dag er bebygd og til dels asfaltert. Disse korridorene kan være gode gang- og sykkelforbindelser intern i «byen», men kan ikke erstatte større sammenhengende grøntområder. Mener det er viktig å bevare gjenværende grønne lunger og forbindelser ut til tilgrensende skogsområder.</p>	<p>(1) Tas til etterretning.</p> <p>(2) Administrasjonen mener at Trondheimsvegens status som lokalveg skal prioriteres og vektas høyere enn statusen den har som beredskapsveg for E6. Trondheimsvegen skal ha tilfredsstillende framkommelighet for alle kjøretøy, samtidig som den ikke skal oppleves som en attraktiv gjennomkjøringsveg.</p> <p>(3) Tas til etterretning. Det grønne områdene innenfor det varslede planområdet skal tas vare på.</p>
<p>Eidsvoll pensjonistparti</p> <p>24.9.2020</p>	<p>(1) <u>Trafikk:</u> Mener det må bygges avlastningsveg fra E6 og fram til Råholtområdet for å avlaste trafikken på Trondheimsvegen gjennom Råholt. Det må også legges bedre til rette for myke trafikanter.</p> <p>(2) <u>Eidsvoll Verk stasjon:</u> Det burde legges lokk over jernbanen fra tunnelen og fram til Trondheimsvegen, slik at stasjonsområdet kan utvikles til et fullverdig stasjonsområde med boliger, kontorer og forretninger. Det må også tas høyde for nok parkeringsplasser for stasjonsområdet.</p> <p>(3) <u>Leiligheter:</u> Mener leiligheter under 50m² må ha 1-1,5 parkeringsplasser. Leiligheter over 50m² må ha 1,5-2 parkeringsplasser. Det må også etableres parkeringsplasser for besøkende. Forretninger 2-3 parkeringsplasser pr. 100m². Kontorer 1-1.5 parkeringsplasser pr. 100m². Det må i tillegg tilrettelegges for parkeringsplasser for ansatte.</p> <p>(4) <u>Byggehøyder:</u> Mener det bør reduseres til 8 etasjer der hvor det er foreslått 14 etasjer. Nedtrapping innover i området bør stå i forhold til dette.</p> <p>(5) <u>Planområdet:</u> Mener Tærudjordet må tas med i planområdet. Mener kommunen må ha en formening om hva dette jordet skal brukes til i fremtiden, og ved å ta inn dette vil en ha mulighet til å utvikle et fungerende sentrum i stedet for en lang smal tarm langs Trondheimsvegen. Mener området øst for Trondheimsvegen fra Mostukrysset og sørover fram til kirken bør beholdes som villabebyggelse.</p>	<p>(1) Det skal ikke legges til rette for en avlastningsveg gjennom Råholt sentrum som en del av dette planarbeidet. Siste setning tas til etterretning.</p> <p>(2) Tas til etterretning. Se utredning av planområde i saksutredning 1.4.2. Plangrensen er justert etter innspill og inkluderer nå jernbanearealet sør for Sagmoveien.</p> <p>(3) Det er behov for mer restriktive parkeringsnormer enn som så. Parkering er plasskrevende og dyrt å anlegge. For majoriteten av planområdet vil det bli krav om underjordisk parkering. Behovet for parkering må videre avveies opp mot hensynet til miljø, bærekraft og mer fremtidsrettede parkeringsløsninger og måter å bevege seg fra A til B på.</p> <p>(4) Tas til orientering.</p> <p>(5) En evt. omdisponering av Tærudjordet må tas gjennom rullering av kommuneplanens arealdel. Området har LNF-status. Administrasjonen ser det heller ikke som hensiktsmessig eller naturlig å skyve Råholt</p>

		sentrum i denne retningen fordi det er mye ubenyttet potensiale for utvikling i kvartalsområdet mellom Gladbakkgutua og Trondheimsveien.
--	--	--