

ADMINSTRASJONENS KOMMENTARER TIL MERKNADER TIL:

- Fastsettelse av planprogram, varsel om utvidet planområde x 2, hhv. 22.06.21 og 27.09.22
- Folkemøte 1. desember 2021
- Åpne kontordager Amfi 23-25.05.2022

Plannavn	Områderegeringsplan for Råholt sentrum
Plan ID	303532400
Saksnummer	20/7368
Utarbeidet av	Ebbe Dam Meinild/Julie Bjørkhaug
Datert/Revidert	12.01.22/15.01.24

Avsender	Merknad	Administrasjonens kommentar
Innspill etter fastsettelse av planprogram, varsel om utvidet planområde x 2, henholdsvis 22.06.21 og 27.09.22 <i>Offentlige instanser</i>		
BaneNOR 21.09.21	Forutsetter at jernbanearealer innenfor det utvidete planområdet reguleres til jernbaneformål iht. gjeldende reguleringsplan. Vi viser til vår uttalelse til planoppstart datert 23.september 2020 og har ingen ytterligere merknader.	Tas til etterretning.
BaneNOR 22.11.22	<p>Vi ser at to endringer i planavgrensningen berører våre interesser; «Endring 1 – Mostue» og «Endring 2 – Jernbanen vest for Eidsvoll Verk stasjon». Vi har følgende merknader til de foreslåtte endringene:</p> <p><i>Endring 1 – Mostue</i> I dette området berører planen jernbaneeiendom gnr/bnr 140/2. Ved Mostue har vi en driftsveg og tilkomst ned til plattform for vedlikehold. I enden av plattform er det plassert et pumpehus som Eidsvoll kommune må ha tilkomst til med store pumpebiler. Bane NOR har gjennomført en risikoanalyse som belyser problemstillingen med rygging av pumpebiler ned på plattformen. Den type snuoperasjonen ved jernbanespor, der det både er jernbanetraffikk og passasjerer, kan øke risikoen for uønskede hendelser. Det er derfor behov for en snuplass for pumpebiler. Vi forutsetter at tiltaket vurderes i pågående planarbeid.</p> <p><i>Endring 2 – Jernbanen vest for Eidsvoll Verk stasjon</i> Bane NOR støtter forslaget om å ta ut jernbanearealet sørvest for Eidsvoll Verk stasjon, hvor det tidligere har vært ønskelig med lokk over jernbanen.</p>	<p>Tilgang driftsveg ved Mostue løses i detaljreguleringen. Pumpehus og snuplass ligger utenfor planområdet.</p> <p>Planen berører ikke adkomsten til driftesvegen.</p>

	<p>Det ser ut som deler av jernbaneeiendom gnr/bnr 900/2 vil ligge innenfor planområdet. Vi gjør oppmerksom på Grindatunet med tilhørende snuplass brukes som adkomstveg til vår infrastruktur i området. Det er viktig for drift- og vedlikehold av jernbanen at vi beholder adkomstvegen og at det ikke planlegges tiltak som kan påvirke vår framkommelighet til jernbaneinfrastrukturen negativt.</p>	
Mattilsynet 12.10.21	<ol style="list-style-type: none"> 1. Har erfart ved tidligere tilsyn i kommunen at det har vært områder i kommunen som har hatt lav leveringssikkerhet av drikkevann. 2. Forutsetter vi at kapasiteten i kommunens hovednett også er tilstrekkelig, og om nødvendig økes, slik at utbyggingene ikke påvirker leveringssikkerheten i området og kommunen for øvrig. 3. Understreker at kommunen, basert på en risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse), bør se på det totale vannbehov i kommunen i beregningen av kapasitet og hvilke tiltak som eventuelt må iverksettes for å sikre tilstrekkelige mengder med drikkevann også fremover i tid. 4. Forutsetter videre at kommunen i denne sammenhengen også vurderer kvaliteten og funksjonaliteten på det eksisterende vann- og avløpsnett i området med tanke på sikker, robust og fremtidsrettet drikkevannsforsyning. 5. Det må utarbeides en overordnet rammeplan for VA. Denne må vise hvordan området skal forsynes med drikkevann. Kapasitet og leveringssikkerheten for drikkevann vil være dimensjonerende for hvor stor utbyggingen kan være. 6. Det må stilles relevante rekkefølgekrav som sikrer at teknisk infrastruktur som vann- og avløpsanlegg, er opparbeidet og godkjent. Dette bør senest være dokumentert før igangsettingstillatelse gis. Det må sikres tilstrekkelig kapasitet til å gi en forsvarlig tilgang til hygienisk betryggende og tilstrekkelig mengder med drikkevann, samt slokkevann, jf lov om planlegging og byggesaksarbeid 27-1 . 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til etterretning. 2. VA er utredet som del av områdereguleringen. 3. Se punkt 2. ROS-analyse legges til grunn for utredningen. Forsyningssikkerhet til hele kommunen behandles i en ROS-analyse som dekker hele kommunen og i overordnet plan. 4. Dette er også være en del av utredningen. 5. Se punkt 2-4. 6. Rekkefølgekravene i planen er basert på fagkyndig utredning av VAO
Statsforvalter en 12.10.2021	<ol style="list-style-type: none"> 1. Varslet planområde omfatter om lag 50 dekar fulldyrka jord samt dyrkbare jordressurser, etter våre overslag. Vi forventer at planprogrammet og videre planarbeid redegjør for omfanget av jordressursene i planområdet. For sentrumsnære arealer må god arealutnytting grunn utredes samtidig som kvalitet og grønne areal vektlegges. Tapet av jordbruksareal er tidligere avklart til byggeområder i overordna planer. Når slike sentrumsnære jordressurser avgis til utbygging, skal det legges opp til en høy arealutnytting, se statlige planretningslinjer og regional plan for areal og transport. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vi er oppmerksomme på forholdene som trekkes frem her. Utbygging som involverer matjord el. vil få krav om an masseforvaltningsplan som må godkjennes i kommunen.

	<p>Planområdet grenser til større jordbruksområder der det pågår aktiv landbruksdrift. Avbøtende tiltak som vegetasjonssoner og god avstand til boliger bør vurderes for å unngå at matproduksjon reduseres på tettstednære jordbruksareal.</p> <p>Planen må følge opp kommuneplanens bestemmelse om å bevare matjordressurser ved utbygging, og utarbeiding av matjordplan bør være tema i planprogrammet.</p> <p>Urbant landbruk kan også vurderes for å bevare matjordressurser og som ledd i bærekraftig by- og stedsutvikling, se Ny nasjonal strategi for urbant landbruk.</p> <p>2. Gravplass</p> <p>Ny planavgrensning omfatter gravlunden rundt Råholt kirke. Gravplassen skal holdes i hevd og forvaltes med den orden og verdighet som dens egenart tilsier (§ 1 i gravplassforskriften).</p> <p>Gravplassens særegne funksjon skal ivaretas på en verdig måte, særlig som sted for gjennomføring av gravferd, sorgbearbeidelse og som minnested.</p> <p>Generelle føringer:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Kommunen skal sørge for at det er tilstrekkelig areal til gravplass og skal selv, i samråd med gravplassmyndigheten, regulere slikt areal. -Det bør være en buffersone mellom gravplassareal og naboskap slik at gravplassens karakter ivaretas. -Gravplass skal skjermes mot støy i samsvar med gjeldende retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging. -Ingen kan ha veirett over gravplass, det kan heller ikke være noen former for luftstrekk. -Gravplass inngår ofte i et helhetlig, verneverdig kulturmiljø som er med på å sette rammer for utforming av naboskapet. 	<p>Vegetasjonssoner vil bli vurdert der planen grenser til aktive landbruksområder.</p> <p>Vi merker oss ny strategi om urbant landbruk.</p> <p>2. I tillegg til at områderegeringsplanen nå inneholder kirke og gravplass, er det tanken at utvidelse av eksisterende grasplass skal detaljreguleres for seg. Vi ser at det er viktig å avklare forvaltningen og forholdene til omgivelsene i planene.</p>
<p>Viken fylkeskommune 12.10.2021</p>	<p>1. Sentrumsutvikling/samordnet areal og transportutvikling.</p> <p>Planområdet er betydelig utvidet sammenlignet med opprinnelig varsel. Avstanden fra Eidsvold verk stasjon til plangrensen i sør er nå 1,5 kilometer.</p> <p>Vi viser til vår uttalelse til opprinnelig varsel og vil understreke betydningen av at sentrum utvikles innenfra og ut og at gangavstand er styrende for arealutviklingen for å kunne utvikle et mer kompakt tettstedsentrum som gjør det attraktivt å gå og sykle i stedet for å kjøre bil.</p> <p>2. Arkeologiske kulturminner</p> <p>Vi viser til uttalelse datert 25. september 2020 til opprinnelig varsel om planoppstart og har ingen ytterligere merknader knyttet til arkeologiske kulturminner.</p> <p>3. Nyere tids kulturminner</p> <p>Ved en transformasjon av Råholt i retning av et mer urbant miljø, er det viktig at kommunen synliggjør at stedet har en forhistorie; dvs. at man beholder noe eldre bebyggelse innenfor transformasjonsområdet. Med utvidet plangrense synes dette enda mere aktuelt, da det er flere kulturminner i området, både knyttet til tidligere gårdsbruk, boligformål og sentrumsfunksjoner/Trondheimsvegen som gjennomfartsåre. Kommunen må forta en gjennomgang av</p>	<p>1. Tas til etterretning.</p> <p>2. Tas til etterretning.</p> <p>3. Vi er oppmerksomme på at det finnes nyere tids kulturminner innenfor planområdet. Temaet er utredet som del av planen. Eiendommen som trekkes frem av VFK er etter vårt skjønn ikke unik sammenlignet med andre lignende bygg og det mange andre hensyn som også må tas i planen.</p>

	<p>registrerte og uregistrerte kulturminner i området og legge en plan for hvordan disse kan «forankre» ny bebyggelse innen planområdet i stedets historie. Det gjelder f.eks. våningshuset på Råholt Søndre (gbnr 95/4), bolighuset Godland (gbnr 95/72) eller forretningsbygget i Trondheimsvegen 210-212 (gbnr 95/82).</p> <p>-Viken fylkeskommune vil særlig fremheve eiendommen Trondheimsvegen 202 (gbnr 95/57), en boligeiendom som i stor grad har beholdt karakteren av småbruk. Hovedhuset fra 1910-tallet ser ut til å være velholdt, og eiendommen er ikke delt siden huset ble oppført. Helheten viser en boform som tidligere var svært vanlig i Eidsvoll, der det var utstrakt grad av selvforsyning med frukt, bær og grønnsaker også på alminnelige boligeiendommer. Det er også gjort funn av kulturminner fra høymiddelalderen på tomten. Vårt syn er at eiendommen i sin helhet bør bevares og sikres med en hensynssone bevaring av kulturmiljø (H570).</p> <p>-Utvidelsen innlemmer Råholt kirke, Råholt kapell og kirkegård i planområdet, uten at det er gjort rede for hvordan området skal forvaltes. Ifølge kartet på side 12 i planprogrammet kan hele planområdet bebygges med inntil 3-5 etasjer, noe som neppe kan være meningen her? Viken fylkeskommune minner om at Råholt kirke er et viktig kulturminne i Eidsvoll og at kirkens omgivelser skal forvaltes i tråd med dette. Dette gjelder også tilgrensende områder vest for Tronheimsvegen. Ut fra et kulturminneperspektiv er det uheldig at området syd for Trondheimsvegen 202 legges ut til transformasjon med ny bebyggelse på 3-5 etasjer. Her bør det legges opp til langt lavere utnyttelse, slik at kirken beholder karakteren av landemerke.</p>	<p>Tas til etterretning.</p>
<p>Ruter 05.10.21</p>	<p>Det er et overordnet nasjonalt mål at veksten i persontransport i de store byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette til tross for at det forventes en kraftig befolkningsvekst i Oslo og Viken.</p> <p>Ruter ser positivt på grepene som beskrives i planprogrammet om å prioritere og styrke kvaliteter for gående, syklende og kollektiv reisende, og redusere bilbruk.</p> <p>Ruter ber om å bli involvert i videre planlegging av stasjonsområdet som skal utvikles til kollektivknutepunkt.</p>	<p>Tas til etterretning. Det har vært dialog med Ruter om konkrete løsninger i planen.</p>
<p>Elvia 14.11.22</p>	<p>Elvia har etter energiloven områdekonsesjon i Eidsvoll kommune. Dette innebærer at nettselskapet etablerer og drifter strømmettet i kommunen (høyspent og lavspent fordelingsnett).</p> <p>Elektriske anlegg i planområdet</p> <p>Elvia har elektriske anlegg i det aktuelle planområdet som vist på vedlagt kart. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det er også viktig at det ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til nettselskapet sine anlegg.</p>	

Eksisterende lavspent luftledning (opp til og med 1000 V)

Elvia har lavspent luftledning med tilhørende master innenfor planområdet. Blank ledning(uisolert) har et byggeforbudsbelte på 1,5 meter fra strømførende ledning. Ingen bebyggelse kan tillates innenfor definert byggeforbudssone. I tilfeller hvor en linje er belagt(isolert), er det tillatt med bygg under linjen dersom vertikal avstand er over 2,5 meter. Det må ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører oppfylling av terrenget som fører til redusert høyde opp til luftledningen.

Eksisterende lavspent kabelanlegg (opp til og med 1000 V)

Elvia har lavspent kabelanlegg samt kabelfordelingsskap innenfor planområdet.

Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler.

Eksisterende høyspent kabelanlegg

Elvia har eksisterende høyspent kabelanlegg innenfor områdeplanen som vi ber om at det blir tatt hensyn til.

Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler.

Forholdet til eksisterende nettstasjon[er]

Elvia har eksisterende nettstasjoner av typen fritt liggende og rom i bygg innenfor områdeplanen. Det tillates ikke bebyggelse med brennbare overflater nærmere enn 5 meter fra eksisterende nettstasjon. Avstanden gjelder også til terrasser og lignende brennbare utstikk som er direkte knyttet til bygget. Av hensyn til støy, anbefaler nettselskapet at bygg plasseres minimum 10 meter fra nettstasjonen.

Behov for ny nettstasjon

Det fremkommer ikke tilstrekkelige opplysninger i varselet til at Elvia kan foreta en vurdering av om det er behov for en ny nettstasjon eller ikke for å forsyne planområdet. Nettselskapet forutsetter at forslagsstiller tar kontakt i god tid slik at Elvia kan foreta en effektvurdering av planområdet og dermed avklare om det er behov for en ny nettstasjon.

Viktige forhold vedrørende nettstasjoner

For å sikre strøm til fremtidig bebyggelse ber nettselskapet om at det i reguleringsbestemmelsen tilføres en bestemmelse om etablering av nettstasjoner: «Detaljreguleringsplaner skal redegjøre for behov og lokalisering av nettstasjoner».

Arealet som avsettes i planen til frittliggende nettstasjon må være av en slik størrelse at det er plass og adkomst til nettstasjonen med kranbil (med støttebein). Dette innebærer at det kan bli behov for et areal på inntil 35 kvm (ca. 5,5 m x 6,5 m). Av hensyn til blant annet trafikksikkerheten ønskes frittliggende nettstasjoner plassert minimum tre meter fra veikant og utenfor veiens frisiktsoner. Fortau, gang- og sykkelvei regnes også som veikant. For å sikre optimal strømforsyning, ønskes nettstasjonen plassert sentralt i planområdet.

Elvia ser at det ofte ikke blir tatt hensyn til avstandskravene når nye bygninger planlegges og oppføres. Dette skaper utfordringer både for grunneiere og for nettselskapet. Nettselskapet ber derfor om at følgende ivaretas i planbestemmelsene:

- Nettstasjoner tillates oppført inntil 1 m fra eiendomsgrense.
- Nettstasjoner tillates oppført også utenfor regulerte byggegrenser og kommer i tillegg til tillatt utnyttelsesgrad.

Nettstasjoner kan også etableres i egne rom i bygg. I tilfeller hvor effektbehovet er over 1250 A(ampere), er det krav om at nettstasjonen må etableres som rom i bygg. Størrelsen på rommet må være minimum 16 kvm og ingen vegg må være kortere enn 4 meter. Rommet må være i første etasje i bygget, og det stilles særskilte krav til direkte adkomst, utforming av rommet, ventilasjon m.v.

Inntegning på plankart

Nettselskapet gjør oppmerksom på at spenningsnivået for ledningsanleggene ikke må påføres i planen, herunder plankartet. Kraftledninger skal på kart ha en enhetlig utforming, uavhengig av spenningsnivå og eventuelle fysiske forskjeller. Parallelle ledninger som går i samme trasé, skal tegnes som én ledning.

Arealer som brukes til, eller i fremtiden skal brukes til nettstasjoner avsettes i planen til arealformål bebyggelse og anlegg, underformål «Andre typer bebyggelse og anlegg», energianlegg kode 1510, jf vedlegg I til kart -og planforskriften.

Strømforsyning og omlegging/flytting av eksisterende nett

Er tatt inn i bestemmelsene.

Er tatt inn i bestemmelsene.

Det er ikke inntegnet noen elektriske anlegg.

	<p>Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Kostnadene inkluderer eventuelle kostnader til erverv av nye stedsevarige (evigvarende) bruksrettigheter.</p> <p>Det må avklares i hvilken grad eksisterende elektrisk anlegg eventuelt kan benyttes og om eventuelle nye kabler må legges. Det er viktig at det planlegges slik at ny bebyggelse og anlegg ikke kommer i konflikt med nettselskapet sine anlegg, dette gjelder særlig høyspenningsanlegg. Dersom planen forutsetter at eksisterende elektrisk nett må flyttes eller legges om, må det settes av arealer til nye traséer og/eller nettstasjon(er). Nye traséer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det nettselskapet har til de eksisterende traséene/nettstasjonen.</p>	
Innspill etter fastsettelse av planprogram, varsel om utvidet planområde x 2, henholdsvis 22.06.21 og 27.09.22 <i>Private</i>		
Mistberget Biovarme 13.10.2021	<p>1. Vil orientere om at Mistberget Biovarme AS har fått ny eier - Eidsiva Bioenergi AS. Fra nytt år vil anlegget fullt ut bli inkorporert i Eidsiva Bioenergi og trolig ha navnet Eidsiva Bioenergi - Råholt.</p> <p>2. I nylig vedtatt kommuneplan ser vi at det er inntegnet og vist konsesjonsgrense for fjernvarme. Den grense som kommunen har benyttet er imidlertid ikke nyeste konsesjonsgrense som er gitt av NVE i 2016. Vi sender kartutsnitt over denne vedlagt og ber kommunen bruke den kommende sentrumsplanen til også å vise riktig konsesjonsgrense for fjernvarme.</p> <p>3. Vi har og merket oss i media at av Statsforvalterens innsigelse til boligområde på Mostue er trukket. For vår del vil vi søke NVE om ny endring i konsesjonsgrense som gjør at vi kan tilby fjernvarme til det aktuelle område. Vi ønsker en nærmere dialog med kommunen om endring av konsesjonsgrense på Mostu og eventuelt på andre deler av Råholt der det er hensiktsmessig.</p>	<p>1. Tas til orientering.</p> <p>2. Tas til etterretning. Ny grense følger planforslaget.</p> <p>3. Det er korrekt. Vi deltar gjerne i dialog om ny konsesjonsgrense.</p>
Råholt Hage AS 13.10.2021	<p>Råholt Hage AS ønsker fortsatt at sentrumsområdet utvides til også å omfatte det nærliggende området øst for rundkjøringen mellom Trondheimsvegen og Tærudvegen. Avgrensing av området med mulighet til 3-8 etasjes bebyggelse må også omfatte dette området.</p> <p>Områdene rundt denne rundkjøringen ligger i et knutepunkt som knytter sammen sentrumsområder, campus park og de sentrumsnære boligområdene. En urban utbygging av sentrumsnære boligbebyggelse, med høyder og utnyttelse som harmonerer med området langs vestsiden av Trondheimsvegen og nord for Ole Tømtes veg, vil forsterke denne fysiske og visuelle forbindelsen mellom disse områdene. Selv med området på østsiden av veien har en sentral plassering, vil det likevel ikke konkurrere med sentrumsområdet på vestsiden av Trondheimsvegen, men heller forsterke bidraget til et levende sentrum.</p>	<p>1. Tas til orientering. Høyder er vurdert som del av planforslaget. Vi minner om at planprogrammet også legger føringer for å trappe bebyggelsen ned mot eksisterende bebyggelse som skal skjermes mot fortetting. Det kan være tilfellet for deler av bebyggelsen øst for Trondheimsvegen.</p>

Bente og Per Arne Johnsrud 23.09.2021	<p>1. Vegrett til våre eiendommer må ivaretas og ikke forringes. Vi har i dag vegrett også til fremtidig ny bebyggelse på egen eiendom. Denne retten må fortsatt gjelde også med eventuelle nye veger. Vår ubebygde eiendom 138/78 har også vegrett ut Ole Tømtes veg, ref reguleringsplan da Klara Amundsens veg ble stengt og vi fikk vegrett i Ole Tømtes veg. Der beskrevet at fremtidige utskilte eiendommer fra 138/78 også har vegrett på Ole Tømtes veg. Dette må ivaretas. Eiendom 138/308 har adresse Bønsmovegen 16 og har vegrett til Bønsmovegen. Denne vegretten må ivaretas. Rett til å benytte gangveg nordover mot togstasjonen må ikke forringes. Gangretten må ivaretas minst like god som i dag.</p>	<p>1. Tas til etterretning. Vegretter som berøres av omregulering må tas høyde for i planprosessen, så de kan ikke bare reguleres bort, så retten for 138/78 vil bestå, men trase og retning kunne endres. Men da i en egenplanprosess. Når det gjelder 138/308 er det eiendomsgrenser som sikrer tilkomsten. Gangveger er generelt noe vi vekter høyt i planprosessen og ambisjonen er å sikre bedre gangveger enn i dag.</p>
Lundsjordet Huseierlag 12.10.2021	<p>1. Vi registrerer at det er gjort flere endringer i teksten i planprogrammet siden forrige høringsrunde. På side 13 i forrige versjon av planprogrammet står følgende om nedtrapping av ny bebyggelse mot eksisterende småhusbebyggelse: "Høyere bebyggelse tillates mot jernbanen og allmenningene for å definere rommene. Bebyggelse som grenser mot småhusbebyggelse og annen småskala bebyggelse trappes noe ned i høyde." I det oppdaterte forslaget til planprogram (side 13) er dette endret til (vår understreking): "Høyere bebyggelse tillates mot jernbanen og allmenningene for å definere rommene. Nedtrapping vurderes der småskala bebyggelse anses for nødvendig å ta hensyn til utover planperioden, dvs som skjermes mot fortetting/transformasjon. Rekreasjons- og lekeområder bør også ta hensyn til. Avstand til knutepunkt skal også gis vekt i vurdering av nedtrapping." Etter hva vi kan forstå innebærer dette at det ved utbygging ikke lenger vil bli tatt hensyn til omkringliggende småhusbebyggelse som ligger innenfor "grønn grense". Alle områder som ligger innenfor "grønn grense" er jo i kommuneplanen for Eidsvoll definert som aktuelle forfortetting. Vi forstår dette avsnittet i planprogrammet for Råholt sentrum dithen at kommunen nå vil tillate at det settes opp høyblokker "vegg-i-vegg" med eneboliger og annen småhusbebyggelse som ligger innenfor "grønn grense". Vi mener det er uakseptabelt at kommunen vil åpne opp for denne typen utbygging – der utbyggers fortjeneste går direkte på bekostning av naboeiendommene – og ber om at nevnte avsnitt endres tilbake til slik det sto i den opprinnelige versjonen av planprogrammet.</p>	<p>1. Tas til orientering. Det er korrekt at bestemmelsen er endret. Bakgrunnen er at det vil være uhensiktsmessig å stille krav om nedtrapping mot områder der planen på lenger sikt legger opp til fortetting. Vi synes derfor den gjeldende formulering er mer presis. Det er vanskelig å gjennomføre fortetting i et allerede bebygd område og det vil ha negative konsekvenser for noen. Samtidig er det et vilkår for byutviklingen i dag, da det forventes høy tetthet inn mot sentrale område av alle overordnede instanser.</p>
Carl Jørgen Owre 23.09.2021	<p>Mitt selskap CJO Holding AS eier en leilighet i dette området, men jeg eier privat et hus på adresse Haugvegen 30.</p> <p>Jeg er nærmeste nabo til nabotomten som står pr. I dag som en ubebygd tomt. Det er varslet at det kommer en midlertidig brakkerigg der. Jeg lurer på hvorfor ikke Haugvegen 30 er tatt med i denne betraktningen siden jeg og Haugenfeltet er som nærmeste nabo?</p> <p>Det er også et jorde bak oss som ligger i sentrum av Råholt. Er det da ikke viktig å betrakte en mer helhet, nå vi er som en nærmeste nabo til et nytt «Råholt sentrum»?</p>	<p>Det vil alltid være en diskusjon om hvor grensen for et sentrum skal gå. Det er lagt vekt på at plangrensen skal legge til rette for utvikling og fortetting. Samtidig er det viktig å bevare grønne områder innenfor sentrum for fremtidige generasjoner.</p>

	<p>Når man først ser på dette, bør vel man se på en mer helhet siden det ligger et jorde i sentrum av Råholt?</p> <p>Jeg syns ofte en forutsigbarhet er mer troverdig enn å se ned og ikke tenke at der kan det skje noe om 15 år.</p>	
Råholt Eiendom AS 10.12.2021	<p>Punkt 1 - Informasjon om innsender Undertegnede representerer Råholt Eiendom AS (tidligere Skathol Råholt AS) som er eier av Gladbakkvegen 2 a-d, Engerjordet 4 og 6 i Eidsvoll kommune.</p> <p>Punkt 2 - Utvidelse av planområdet Vårt selskap støtter utvidelsen av planområdet som da vil inkludere samtlige av våre eiendommer.</p> <p>Punkt 3 - Fremtidig utnyttelse Selskapets eiendom er i dag et nærsenter og eiendommen er noe av det første du møter når du kommer til Råholt sørfra. Eiendommens sentrale beliggenhet i Råholt sentrum gjør at den kan være med å danne grunnlag for ulike fremtidig sentrumutvikling.</p> <p>Eiendommene tåler en vesentlig høyere utnyttelse enn det som er tilfelle i dag. Videre er dagens bygg i Gladbakkvegen 2 a-d fundamentert for en ny etasje slik at det bør være mulig å utvide næringsgrunnlaget dersom det er ønskelig. En slik utvidelse kan bety ca. 2.000 - 2.200 m² næringsareal.</p>	
Terje Bagås m.fl. 12.12.2022	<p>1. Oppsummering</p> <ul style="list-style-type: none"> - Feil i tolkningen av vedtak i kommunestyre 22.06.2021 - Historisk identitetsområde rundt Mostugutua - Flintabyen må bestå som identitetsbærer - Praktiske hinder for å realisere sidegate gjennom Mostugutua - Forslag om alternativ gang og sykkelveg Rønningvegen – Mostugutua - Eventuell ny behandling av feiltolkning av Kommunestyrets vedtak <p>Vedtaket i Kommunestyremøte 22.06.2021: I medhold av plan- og bygningslovens § 4-1 fastsettes planprogram for «Områdereguleringsplan for Råholt sentrum, planID 303532400», med følgende tilleggspunkter:- Plangrensen endres i tråd med planprogrammet, og utvides i tillegg langs Trondheimsveien mot øst i en bredde tilsvarende Råholtvegen mellom Kjerkevegen og Nyvegen og mot vest i ca. samme bredde som utvidelsen mot øst mellom Gladbakkveien og kirkegården.</p>	<p>Tas til etterretning.</p> <p>Det omtalte boligområdet omkring Mostodgutua er i planen foreslått regulert til frittliggende småhusbebyggelse.</p>

	<p>Med referanse til vedtaket er det helt tydelig at plangrense i øst ikke følger føringene i Kommunestyrets vedtak ved å innlemme eiendommene under i planen: Gnr. 138/bnr. 79 Adresse Mostugutua 4 Gnr. 138/bnr. 80 Adresse Mostugutua 6 Gnr. 138/bnr. 247 Adresse Mostugutua 4 Gnr. 138/bnr. 297 Adresse Ole Tømtes veg 8 Gnr. 138/bnr. 168 Adresse Ole Tømtes veg 10</p> <p>Alle disse tomtene ligger utenfor den definerte utvidelsen langs Trondheimsveien mot øst i en bredde tilsvarende Råholtvegen imellom Kjerkevegen og Nyvegen.</p> <p>Historisk identitetsområde rundt Mostugutua: Jeg vil påpeke at området rundt Mostugutua/Olaug Østmos veg/Ole Tomtes veg har en identitetsverdi basert på historikk fra industribyggingen i Bønsdalen og sted for arbeidernes tidlige bosetting på Råholt. Mange av husene er fra perioden sent 1800 og tidlig 1900. Dette gjelder blant annet husene (Gnr./Bnr.) 138/75, 138/79, 138/80, 138/85, 138/92. Tomtene her ble skilt ut fra bruket Narvestad (Gnr./Bnr.) 138/1, som lå der Rema 1000 ligger i dag på Mostue.</p> <p>Flintabyen må bestå som identitetsbærer Jeg mener videre at Flintabyen er så spesiell at den bør og må få beholde sin egenart for fremtiden. <i>Området Flintabyen</i> er et særtrekk i sentrumsområdet øst for Trondheimsvegen ved Råholt Amfi som har blitt en vesentlig del av identiteten på Råholt. Uten Flintabyen og med en massiv rekke blokker som erstatning mot Trondheimsvegen vil området miste hele sin sjarm og identitet, noe som vil transformere stedet voldsomt i negativ retning.</p> <p>Praktiske hinder for å realisere sidegate gjennom Mostugutua Områdeplanen skisserer en gjennomgående gate gjennom Hoberg området. Det foreligger flere praktiske hinder for en slik gate: - Adkomst Nyvegen med vesentlig flere trafikkbevegelser - Kryssing av nedgravd høyspenningskabel - Utløsning av mange eiendommer</p> <p>Forslag om alternativ gang og sykkelveg Rønningvegen - Mostugutua Basert på lokal kjennskap mener jeg det er vesentlig enklere å finne trase for en gang og sykkelveg fra Rønningvegen, via Olaug Østmos veg og fram til Mostugutua bak Rema 1000.</p>	<p>Det er ikke foreslått noen ny forbindelse gjennom området.</p>
Solbakken vel	Viser til samtale med Knut Fosshaug den 03.05.23 vedrørende tidligere avholdt fartsmåling i Tærudvegen på Eidsvoll Verk. Har fått tilbakemelding at fartsmålingen var avholdt ved Gustav	Fartsgrenser er vurdert i forbindelse med trafikk og mobilitet. Det anbefales å sette en generell fartsgrense på 40 km/t innenfor

27.09.2023	<p>Granhaugs veg og Sundbyvegen, og gjennomsnittsfarten var i snitt 35 km/t når målingen var gjort. Denne strekningen har i dag enten 40 eller 50 km/t. Strekningen som det er overgang fra 40 til 50 km/t, ved Amundrudhøgda og nedover mot Sundbyvegen, er veien ikke dimensjonert for så høy fart da den er smal, samt at den ikke er en forkjørsvai.</p> <p>Det er mange utkjøringer i Tærudvegen fra eiendommer i det aktuelle området, og det bør være en lengre strekning med 40 km/t enn det som er pr dd. Vi som bor i området, og som både kjører ut på Tærudvegen og går tur i området, ser at dette skaper mange farlige situasjoner. Det har også skapt mange farlige situasjoner sist vinter, når snøbrøytingen var dårlig oppover denne strekningen hvor også skolebuss kjører.</p> <p>På vegne av beboere i Solbakken ønsker styret i Solbakken Vel at kommunen ser på farten i deler av Tærudvegen når sentrumsplanen for hele Råholt skal revideres.</p>	<p>sentrumsområdet. Fartgrense på Tærudvegen vest for Råholt Ungdomsskole er ikke vurdert.</p> <p>Selve fastsettelsen av fartsgrensen ligger utenfor selve planprosessen og må håndteres særskilt i etterkant.</p>
Innspill etter folkemøtet 01.12.21		
Arnhold Ingeborgrud	<ol style="list-style-type: none"> 1. Framtidig trafikk situasjon over Råholt blir prekær hvis det ikke gjøre inngripende tiltak nå. Med alle leilighetene som er bygget de siste 5-8 årene pluss alt som planlegges i nær framtid vil trafikkaoset i Trondsheimsvegen bli betydelig. Pr. i dag er det vanskelig å komme ut på Trondsheimsvegen i rushtida når alle skal på jobb. 2. Det trengs en ny på -og avkjøring til E-6 snarest for å avlaste Trondsheimsvegen. Der Sundbyvegen, FV. 507-01 krysser i bro over E-6 er det fortsatt arealer til dette. Eidsvoll kommune må presse på for å få til denne framtidsløsningen og kommunen må aktivt lobbe og gjennom planprosesser jobbe for å sikre arealer til tilførselsvegene Tærudvegen og Sagmovegen. Det bygges tett inntil Tærudvegen, men dette arealet trengs til framtidig vegutvidelse med fortau/gangveg. PGA gamle klausuler ang. trafikk ved / forbi Gladbakk, må all trafikk ut på Trondsheimsvegen og dette skaper ekstra trykk på denne i perioder. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. En del av ambisjonen med planen er å regulere inn tiltak som avspeiler dagens og fremtidens bruk. Samtidig er man også avhengig av en adferdsendring ift. bilkjøring og kjøretidspunkt. 2. En slik avkjøring vil trolig hjelpe til fordeling av trafikken. Det ligger utenfor planens område og kommunens handlerom, så her kommunen og andre aktører prøve å påvirke fylke og stat. Ved utbygging langs veiene som nevnes sikres areal ut ifra normene for utforming.
Astrid Ladderud	<ol style="list-style-type: none"> 1. Det er viktig å skynde seg sakte når det gjelder boligutbygging i Råholt sentrum, i hvert fall må utviklingen gå i takt med opprettelse av tilbud til ikke minst barn og ungdom, og andre ulike grupper som kjennetegner befolkningen på Råholt. Hvis ikke er jeg stygt redd for at Råholt kan bli det nye Stovner, som har stridd med mange problemer. Jeg anbefaler kommunen å samlokalisere tilbud med f.eks. kirken sentralt på Råholt, f.eks. Søndre Samfunntomta. Både kirken og kommunale tilbud prøver å nå f.eks. de samme unge menneskene, og kirken har også mange frivillige å spille på. Gjennom samarbeid kan en arbeidskirke f.eks. være lokalisert med kafe, bibliotek og andre tilbud, en kan dra veksler på hverandre, og unge mennesker har et sted å henge som er bedre enn å henge formålsløst på senteret. 2. En annen ting, husfasader som velges bør minne mer om landlig byggeskikk (kanskje la seg 	<ol style="list-style-type: none"> 1. En planprosess skal ta inn over seg utrolig mange (og motsatte) hensyn. Den vil derfor ta sin tid. Vi ser behovet for tilbud i sentrum og ser nærmere på innspillet.

	<p>inspirere av utseende på gamle Råholt skole). Vi må bygge slik at vi kan indentifisere oss med stilen.</p>	<p>2. Det skal legges føringer for utforming og byggeskikk. Her må skje en avveining av overordnede føringer og mulig for individuelle valg. En formingsveileder vil bli lagt frem til behandling som del av planen.</p>
<p>Eidsvoll Næringslivsforum</p>	<p>Innledningsvis understreker vi at Eidsvoll Næringslivsforum er et felles organ for næringslivet i hele kommunen. Vi uttaler oss på generelt grunnlag, ikke på vegne av enkelte.</p> <p>Vi minner ledelsen i Eidsvoll kommune om at vi var med å utvikle strategisk næringsplan for kommunen, og vi ber om at man tar opp igjen denne planen når områdeplan for Råholt nå skal sluttføres.</p> <p>1. Langvarig omdømmearbeid</p> <p>I strategisk næringsplan heter det at «Eidsvoll er avhengig av et godt omdømme for å tiltrekke seg innbyggere og næringsliv som bidrar til verdiskapning.» Når bedrifter ser etter alternativer for å etablere seg, vurderer man blant annet kommunens evne til konstruktiv dialog med næringslivet.</p> <p>2. Langsiktig perspektiv</p> <p>All utvikling i Eidsvoll kommune bidrar til å forme sentra i kommunen i lang tid framover. Vi mener det derfor er avgjørende å ha et tidsperspektiv på minst 30 år, og at kommunen allerede nå lager planer for hvordan Råholt og de sentrumsnære område kan utvikles, skrev Næringsforumet i 2014. Fremfor alt trenger utviklerne forutsigbarhet, forutsigbarhet, forutsigbarhet dersom de skal satse sine sparepenger på utvikling av bygda. Det er også avgjørende at kommunens ledelse har en tett dialog med næringslivet i dette planarbeidet slik kommunen også har lovd i strategisk næringsplan</p> <p>3. Tenk stort nok</p> <p>I strategisk næringsplan heter det at Eidsvoll Verk/Råholt framstår som attraktivt tettsted for etablering av boliger og publikumsrettet næring og tjenesteyting. Vi mener det er viktig at kommunedelplanen favner stort nok område, og vi er kritiske til at kommunens ledelse så langt har tenkt så vidt snevert. Vi mener Råholt må få mulighet til å framstå med et tyngre sentrum enn det som er beskrevet i planen. Området er for magert og planområdet burde utvides. Dyrket mark midt i et framtidig sentrumsområde er ikke naturlig. Det er ikke ønskelig å ha kornproduksjon på trappa til Amfi Eidsvoll. Dette må kunne reguleres til bolig eller næring. I sentrum mener vi kommunen skal slippe til relevant næringsvirksomhet slik at vi får en allsidig og god handel nettopp der, og at vi unngår butikker spredd utover et stort område.</p> <p>4. Målgruppe</p> <p>Vi etterlyser tenkning rundt hvilke målgrupper man ønsker å utvikle Råholt for. Med stor tilflytting til sørbygda er det ikke primært dagens innbyggere i Eidsvoll som kommer til å flytte til Råholt, men derimot blir det nye grupper. Hvem ønsker kommunen at skal komme hit? Svaret på det spørsmålet vil være med å avgjøre hvordan Råholt skal utvikles.</p> <p>5. Byggehøyder</p>	<p>Tas til etterretning</p> <p>1. Tas til etterretning. Eidsvoll Næringslivsforum er en naturlig del av planprosessen og medvirkning knyttet til denne.</p> <p>2. En del av hensikten med områdereguleringen er forutsigbarhet i en lengre periode. Dialog bør være en del av en planprosess.</p> <p>3. Vi ser at det er bra å ha stort perspektiv. Samtidig skal planen levere innenfor en realistisk horisont. Utgangspunktet for planen er et tett sentrum og ikke en utvidelse av sentrum. Dersom dette tema skal dekkes tilstrekkelig, bør det tas opp i kommuneplansammenheng.</p> <p>4. Planen skal favne alle som lever og oppholder seg innenfor området. Nye grupper er også viktige å få med inn i grunnlaget og vi vil ser nærmere på dette.</p>

	<p>Vi ønsker å advare mot at kommunen tillater høyhus i områder med typisk lavhus-bebyggelse. Vi mener samtidig det er viktigere spørsmål å ta hensyn til enn bare antall etasjer. For oss er det langt viktigere at Råholt får et harmonisk, spennende og estetisk godt uttrykk enn at bygningene er begrenset i høyden til sju-åtte etasjer. Vi mener det er viktig å få variasjon i den nye byggene. Vi advarer mot at noen får mulighet til å sette opp firkantede betongkolosser.</p> <p>6. Infrastruktur Kraftig vekst i området Råholt/Eidsvoll Verk stasjon vil stille store krav til veiene. Vi etterlyser planer om tilstrekkelige avlastningsveier gjennom sentrum både for den daglige trafikken, og i like stor grad for situasjoner hvor E6 blir stengt etter en alvorlig ulykke og trafikken omdirigert til gamle E6 gjennom Råholt. Når det gjelder å modernisere vann- og kloakkledninger, henger kommunen langt etter. Vi etterlyser en langt sterkere vilje til å rydde opp i dette og bringe infrastrukturen opp på et naturlig nivå. Dagens innbyggere krever bredbånd/fiber fram til boligtomt eller utvendig vegg. Dette må også legges inn i framtidige planer slik at denne delen av infrastrukturen også er tatt vare på.</p> <p>7. Parkering Vi etterlyser et sterkere initiativ fra kommunen for å utvikle p-plasser rundt knutepunktet Eidsvoll Verk stasjon. Kommunen må snarest ta initiativ for å bedre trafikksituasjonen rundt stasjonene Eidsvoll Verk og Eidsvoll. Å utvikle flere parkeringsplasser er ett tiltak, å innføre matebusser i rushtida kan være et annet. Vi forventer at kommunen legger til rette med lysregulerte fotgjengerfelt for å ta vare på sikkerheten til våre innbyggere. Det bør lys opp ved fotgjenger overganger ved togstasjonen på Råholt. Togpendlere bør få sjanse til i større grad å bruke sykkel i sine daglige reiser. Men da må det legges godt til rette blant annet med sykkelhotell ved stasjonen.</p>	<p>5. Fortetting i allerede bebygde områder er nok en del av utviklingen på Råholt, da initiativet vel så mye ligger privat. Det betyr ikke at utviklingen ikke skal styres og at det skal bygges høyhus overalt. Så planen skal balansere og styre dette.</p> <p>6. Det er på det rene av infrastruktur er et helt sentralt tema i planen, men selvsagt det som ligger innenfor planområdet. En del kan løses i denne planen, mens andre forhold må løses i forbindelse med konkrete utbygginger.</p> <p>7. Tilkomsten til knutepunktet er en viktig del av sentrums funksjon. Parkering tett på stasjonen legger beslag på areal med høy kvm-pris, så her er det ingen enkel løsning. Samtidig er tilkomst for buss og myke trafikanter også viktig, noe som også krever plass.</p>
Eidsvoll Venstre	<p>1. Planområdet Planområdet er langt og smalt og bidrar på denne måten ikke til et kompakt sentrum hvor sentrumsfunksjonene ligger slik at det bidrar til redusert bruk av bil. Området Mostue og Hoberg bør inkluderes i planen. Det er også vanskelig å forstå hvorfor området mellom ungdomsskolen og jernbanen ikke er med i planområdet.</p> <p>2. Park og grøntområder. Området fra Amfi og nordover mot Tærudvegen og ungdomsskolen er godt egnet fordi det er et større område hvor det ikke er bebygde og ligger til rette for grøntområde/park. Om det bygges et kompaktbygg for sykler kan deler av dette området beplantes. Ideelt sett burde parkeringen ved Råholt hallen vært "gravd ned" for ytterligere grøntområder. Gårdstunet og loven sør for Tærundvegen bør beholdes. Området ved undergangen ved Amfi og ned mot Bønsmoen skole bør også oppgraderes som grøntområde/turdrag.</p> <p>3. Arkitektur og særpreg. Dessverre har kommunen ikke hatt overordnet styring av utviklingen på Råholt. Opprinnelig var det mange småbruk og eneboliger med mindre uthus for husdyrhold. Svært lite er igjen av slik bebyggelse</p>	<p>1. Områder som anses som ferdig utviklet er ikke inkludert. Sentrums oppleves per i dag ekstra langt fordi det mangler tilbud i midten. Det er noe av det planen prøver å stimulere.</p> <p>2. Lokaliseringen av en sentral bypark vil være en del av planforslaget og området som foreslås er aktuelt å se nærmere på.</p> <p>3. Mye av utviklingen følger faktisk kommunedelplanen fra 1997, men mye har endret seg siden. Råholt har utviklet seg annerledes enn man</p>

	<p>og ingen sammenhengende slik bebyggelse. Gårdtunet ved Gladbakk bør bevares. I utgangspunktet bør kommunen også vurdere å bidra til at noen nyere bygningsmiljøer blir beholdt. «Flintabyen» burde vært beholdt, selv om den kanskje er utenfor planområdet? Ideelt sett burde det bygningsmessige uttrykket på Søndre Samfunn vært beholdt.</p> <p>4. Trondheimsvegen.</p> <p>I forbindelse med tidligere oppstart av områdeplan for Råholt anbefalte TØI ikke å bygge omkjøringsveg da de mente at det ville forsterke trafikutfordringene inne i sentrum. Trafikken har økt ytterligere siden denne vurderingen ble gjort, men i første omgang burde det vært bygget rundkjøring ved Trondheimsvegen/Kolonivegen og Trondheimsvegen/Martin Johansensveg. Trondheimsvegen er i tillegg utfordrende å krysse for fotgjengere. Det bør derfor vurderes flere underganger. Den viktigste er kanskje ved Mostue. Videre bør det være fortau eller gang- og sykkeveg på begge sider av Trondheimsvegen for å redusere behovet for å krysse vegen for mye trafikanter. Bussholdeplassen på Eidsvoll Verk er for liten, med kun to plasser for busser og trang utkjøring til Sagmovegen. Skal en få flere ruter som er tilpasset togavgangene må det være mer plass.</p>	<p>så for seg og planen må oppdaterer seg i forhold til dagens situasjon og best mulig foregripe fremtiden. Bevaring av historie er en viktig del.</p> <p>4. Trondheimsvegen er som nevnt er sentral problematikk. Både rundkjøringer, kysninger og underganger vurderes i planarbeidet.</p>
Elisabeth Claesson	<p>1. For meg er det ikke trafikken langs Trondheimsvegen jeg synes er verst, den visste jeg om når jeg flytta hit. Når Lensmannstunet ble bygd var det verre at mye av morgensola forsvant fra leiligheten min, og hvis det blir utbygd fra Amfi og nordover, med så høye bygg som det ble skissert på møte, forsvinner ettermiddagssola også. Nå ser jeg Mistberget, men blir det så høye hus som på tegningene i Råholt hage(7 etasjer på tegningen) forsvinner utsikten nordover, og Mistberget «forsvinner». Og etter at Lensmannstunet ble bygd, begynte vi å oppdage rotter rundt t husene her. Konklusjon: Trivselen blir ikke bevart for meg, og jeg er slett ikke alene om dette.</p> <p>2. Jeg forstår det er lovet en hvis fortetning, når toget kom hit. Men tviler sterkt på at det var tenkt at dette måtte være svære betongblokker 7-11 etasjer høye. Skal virkelig Råholt bli en drabantby, bare med enda høyere blokker enn de fleste blokkene i drabantbyene i Oslo? Jeg mener det er bedre med mindre enheter, enheter med 4 til 8 leiligheter og maks 3 etasjer. Dette er jo lik den fortetningen som allerede er her, det er mye hyggeligere og ivaretar utsikt, sol og trivsel for oss som allerede bor her. Disse luftige høyhusplanene hører jo ikke hjemme her. Begge arkitektene snakket om å bevege oss over trafikken / være på taket om sommeren. Jeg har aldri sett et menneske på de takterrassene som allerede finnes her. Det skyldes nok at folk har egne balkonger å være på, men en annen grunn kan også være at det er mye nordavind her i området Råholt sentrum. Ikke bygg og godkjenn ting folk ikke bruker! Og flate tak er mye mer utsatt for vannskader enn skråtak.</p> <p>3. Jeg tror ikke man kommer utenom en trafikkert Trondheimsveg. Man trenger en vei der man kan komme seg fort fram, ikke minst for utrykningskjøretøyer. Jeg kjenner 5 pensjonister godt, de har ca 200 meter til Amfi. Kun en av de går dit, ellers bruker de bil. Det er vel ingen ting som tilsier at det vil</p>	<p>1. Det er ikke tvil om at en fortetting har både positive og negativ konsekvenser. I en bygdeby som Råholt vil nok en del utsikt bli redusert, men det skal tas hensyn til eksisterende beboere også. Utsikt og solforhold er viktige for livskvaliteten, så det skal tas hensyn til. Men noe påvirket vil det nok bli.</p> <p>2. Det er nokså klare føringer fra fylke og stat på at det skal bygges tettere enn tidligere. For å sikre gode bomiljø må det stilles krav til kvaliteter knyttet til denne utviklingen. Innspillene dine er viktige innblikk i hva som betyr noe i virkeligheten.</p> <p>3. Det er riktig at det alltid vil være mye trafikk på Trondheimsvegen. Mange av de forhold du trekker frem er helt reelle og vi kommer ikke utenom at bilen må brukes i mange situasjoner. Samtidig bør det være en valgmulighet og her bør andre alternativ styrkes.</p>

	<p>bli færre pensjonister uten bil. Og det kollektive tilbudet fungerer heller ikke for familier med barn som skal til barnehage/skole. De må kjøre skal de få logistikken til å gå opp morgen og ettermiddag. Så for store barn/ungdommer og godt voksne, uten små barn/før de blir pensjonister, vil det kunne fungere å bevege seg uten bil i de sentumsnære områdene. Og dette er jo stort sett folk som har eneboliger på Råholt. Eneste måten å få mindre trafikk på Trondheimsvegen er å bygge færre leiligheter. Det som også er viktig med en aldrende befolkning, er er tilgang på helsetilgang på helse-- og omsorgstjenester.</p>	
FAU Råholtbråtan bhg	<p>1. Helhetlig arealplanlegging I områdeplaneringsplanen må man tenke hele Råholt, og med et særlig fokus på de som allerede er bosatt her. Områdeplanens definering av Råholt må samstemme med det geografiske Råholt. Planen må med andre ord omhandle strekningen Furulundjordet – Eidsvoll Verk. På den måten vil det være en sjanse for at planen kan bli helhetlig, med god trafikkavvikling, gang- og sykkelvei, trygge overganger, aktivitetsparker og lekeområder. Slik det er definert i dag, så fokuseres det på et lite sentrumsområde som ikke tar tilstrekkelig hensyn til skoleveier og innbyggerne som bor i søndre del av Råholt.</p> <p>2. Overordnet trafikksystem Tiltakene må deles inn i kortsiktige tiltak som er mindre kostnadskrevende, og langsiktige tiltak som må utredes som egne prosjekter. De kortsiktige tiltakene anses som enkle med svært viktige å etablere raskt slik at restrisikoen blir akseptabel. Eksempler som hastighetsreduksjon, eleverte overganger, lysregulerte overganger og miljøgater både øker trafikksikkerheten og er i seg selv trafikkregulerende og vil bidra til at færre velger å kjøre gjennom Råholt. Alle overganger må sikres bedre enn det som er tilfelle i dag. Likeledes må de større sideveiene til Trondheimsvegen som anses som skolevei også inkluderes. Eksempler her er Fuglerudvegen, Martin Johansens veg og Kjerkevegen. De langsiktige tiltakene må være en del av den helhetlige planleggingen som er nevnt over, og som må prosjekteres. Eksempler er underganger, rundkjøringer og omkjøringsvei. Effektiv trafikkavvikling betyr ikke nødvendigvis utvidelse av kapasitet, men mer effektiv styring gjør 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>3. Barn og unge Med stadig økende andel barn i området, er det viktigere enn aldri før å satse aktivt på infrastruktur, tilbud og aktiviteter til barn og unge. Opparbeidede friområder som innbyr til lek og fritid, og som kan være en trygg samlingsplass, må være kjernen. I dette ligger grønne «lunger» og lekeplasser for de minste, ballbinger, buldrevegger og sykkelbaner for de litt større, og treningsapparater (Tufteparker)</p>	<p>1. For en plan av denne typen vil et slikt planområde medfører et veldig langt forløp. Her må man opp på kommuneplannivå, noe som absolutt kan være aktuelt.</p> <p>2. En prioritering av tiltak som nevnt er et godt grep for å få til konkrete løsninger. Det skal vi jobbe videre med. En problemstilling er at både Trondheimsvegen og Sagmovegen mfl. er fylkesveier. Kommunen kan derfor ikke uten videre sette i gang. Det er også slik i dagens system at mye infrastruktur er finansiert via utbyggingen som skjer.</p> <p>3. Det er viktig at planen ser på de ulike behov til alle aldersgrupper, bl.a også barn og unge. Ofte vil løsninger som fungerer for disse gruppene være løsninger de fleste trives i, f.eks. trafikksikre løsninger for myke trafikanter og grønne område. Dette er det skrevet en del om i planprogrammet og er et av de sentrale grep i planen. Ungdom er en</p>

	<p>og sosiale treffsteder for de eldste ungdommene, tilsvarende andre tettsteder og byer med moderne byutvikling. Slike tiltak vil bidra til å gjøre Råholt mer levende og tilgjengelig.</p> <p>De unges behov preges av en moderne og effektiv livstil, og planen må være fremtidsrettet. Ungdom har behov for å samles, og det må derfor etableres lavterskeltilbud i form av ungdomsklubb med ulike muligheter tilpasset ungdommens interesser. De som er litt større, de unge voksne, har også behov for både treffsteder og aktiviteter. På den måten kan vi hindre at de trekker andre steder som er mer belastede. Ungdommen må tas med på råd slik at det etableres tilbud som de faktisk vil ha.</p> <p>Videre må krysningspunkt av større veier sikres på en langt bedre måte en det er i dag. Dersom det er ønskelig å øke andel gående og syklende, bør det etableres noen trygge krysningspunkter. Ved å etablere et begrenset antall underganger vil man både øke effektiviteten for biltrafikk, samtidig som man sikrer myke trafikanter.</p> <p>4. Ivaretagelse av alle</p> <p>Utviklingen av fremtidens Råholt må først og fremst ta hensyn til de som allerede bor her. Det er også uttalt at det er ønskelig å redusere bruk av bil i sentrum. Hvis det skal være oppnåelig så må det opprettes bussruter som fungerer som tilbringerruter til Trondheimsveien, eksempelvis fra Hjeravegen, Kirkevegen, Bøn og Sagmoen. Utforming av boliger og grøntområder er viktig, og det må være tilstrekkelig med åpen områder. Det er med andre ord ikke ønskelig med blokker tett inntil Trondheimsvegen på begge sider. Eller kun å anlegge takterrasser og takhager. Dette må beslutningstakerne ta med seg inn i prosessen, og ta seg god tid til å vurdere og avdekke alle forhold.</p>	<p>gruppe som ofte kan bli glemt litt og det kan slå negativ ut, så det bra at det gjøres oppmerksom på.</p> <p>Selv om separering av trafikanter fremstår sikkert vil det i noen tilfeller skape utrygghet som gjør at løsningene likevel ikke brukes. F.eks. melder en del barn tilbake at underganger oppleves som skumle å bruke.</p> <p>4. Råholt skal utvikles med variasjon og hensynet til nye og eksisterende beboere skal balanseres. Men byutvikling vil jo forandre og utvikle Råholt, så derfor er det viktig at man er oppmerksom på de negative faktorene ved dette.</p>
<p>Johannes Nakling</p>	<p>1. Planene for Råholt sentrum ser spennende ut. Det jeg savner er planer for og plassering av ny kirke for Råholt. Det ble i sin tid foreslått at ny kirke kan bygges på jordet vest for Gladbakk bo og omsorgssenter. Jeg ser av planene at området rett ved siden av er foreslått som en slags bypark. En plassering av ny kirke her vil ha en god sentrumsskapende evne med behov for åpne områder rundt et nytt kirkebygg. En befolkning har flere behov i sine liv enn kjøpesenter, jernbanestasjon, skoler og parker. Dette er en anliggende som kommunen også må ha med i sine planer og beregninger som kommunens befolkning har nå og i fremtiden.</p>	<p>1. Det har kommet inn flere innspill som handler om kirke på Råholt. Det var ikke et tema vi kjente til, men det tas med videre i planarbeidet. At det skal dekkes andre behov enn handel og transport er helt klart.</p>
<p>Komite ny Råholt Kirke</p>	<p>1. Råholt har et stort behov for ny sentrumsnær kirke. Dette bør hensyntas i prosessen videre. Sørbygda i Eidsvoll er i sterk vekst, dagens kirke er ikke stor nok ved høytider, konfirmasjoner og dåpsgudstjenester (flere ganger pr måned). Råholt menighet (den norske kirke) har rundt 10.000 medlemmer, og det er ofte behov for å samle en større andel av menigheten samtidig enn man i dag har anledning til. Tidligere gjeldende kirkelov §22 presiserte at ny kirke skulle ha sitteplass til en tidel av Den norske kirkes medlemmer i soknet. Dog begrenset oppad til 500 sitteplasser. Denne loven er opphevet og ny Lov om tros- og livssynssamfunn innført, denne definerer ikke klart krav om størrelse av ny kirke. Men kirkeloven sa noe viktig om behovet for størrelse på kirkebygg. Vi ønsker å presisere at befolkningen på Råholt har behov for en kirke med minimum 500 sitteplasser. Dagens kirke har maksimalt 245 sitteplasser. Fremtidig vekst på Råholt vil ytterligere forsterke dette behovet.</p>	<p>1. Spørsmålet om en ny kirke har nok mange perspektiv. Spørsmålet om størrelse avhenger trolig av øyet som ser, men vi jobber videre med innspillet.</p>

	<p>2. Dagens kirke er dårlig egnet til levende menighetsliv med barne- og ungdomsarbeid, foreningsvirksomhet og store arrangementer/konsserter. Vi ser for oss en sentrumsnær kirke med gode fasiliteter for denne type aktivitet. Vi ser for oss viktig samarbeid og samlokalisering med andre aktører. For eksempel bibliotek, cafe, fritidsklubb, seniorarbeid, barnevernstjeneste (samværslokaler) og andre foreninger. Slik ønsker vi å være en kirke som er tilgjengelig, relevant og tilstede for befolkningen på Råholt- Vi ser for oss at tomta ved Søndre samfunn kan brukes til en ny kirke, evt et nytt bygg hvor ny kirke er samlokalisert med andre aktører. Vi har en visjon om en vakker og praktisk kirke som både kan romme både høytid og hverdag. En kirke med rom for stor aktivitet utover ordinære gudstjenester og hvor det tilrettelegges for diakonalt arbeid og barne- og ungdomsarbeid.</p> <p>3. Vi ønsker en ny kirke som kan være med å bygge Råholt som lokalsamfunn. Det er mange tilflyttere på Råholt og mange med lite sosialt nettverk. Vi mener en ny sentrumsnær kirke med lav terskel og mange aktiviteter for barn, ungdom og foreningsliv, kan være en viktig bidragsyter for å bygge et trygt lokalsamfunn og gode oppvekstvilkår. Råholt menighet ønsker å prioritere barn og ungdom. Vi mener ny sentrumsnær arbeidskirke vil kunne legge til rette for dette på en god måte. Råholt menighet har mange frivillige medarbeidere som kan delta i slikt arbeid.</p> <p>4. Vi ønsker å beholde dagens Råholt kirke som en seremoni-kirke og viktig bygg. Vi ønsker ikke at det etableres ny kirkegård ved den nye kirka. (Ønsker å bruke de gravplassområdene som allerede er regulert til dette). Aktiviteten ved Råholt kirkekontor og Råholt menighetshus kan flyttes til den nye kirken og lokalene selges til inntekt for den nye kirken.</p>	<p>2. Det er en god tanke å samle flere funksjoner i ett bygg. Det styrker argumentene at flere kan nytte av samme bygg og at det kan ha en samlende funksjon. Det er et innspill vi ser nærmere på.</p> <p>3. Sammenheng i lokalsamfunnet er viktig i raskt voksende byer og tettsteder og vi ser det positive i å legge til rette for frivillig aktivitet.</p> <p>4. Da kirke er et viktig kulturminne og landemerke på Råholt, så den skal bestå. Det åpner også opp for å kunne tenke nytt i neste fase, som dere er inne på.</p>
Linda Nilsen	<p>Ønsker vi virkelig å bli en by? Er det det vi strever etter å bli? Hvorfor bli så mange på dette lille stedet? Skal det ikke være koselig på Råholt? Skal det bare være mas og mye mennesker. Mye mennesker fører alltid med seg ting vi ikke vil ha, eller ting i miljøet vi ikke ønsker at skal bli lett tilgjengelig for våre barn.</p>	<p>1. Generelt vil det være utrolig krevende å holde en utvikling tilbake som er så kraftfull. Tanken er planen blir derfor å styre utvikling slik at det ikke bare bygges, men også legges til rette for byromskvaliteter.</p>
Morten Jostad	<p>1. For å etablere en samlingsplass med aktiviteter for barn, ungdom og voksne: Søndre Samfunn bør beholdes/restaureres som kulturbygg med kinosaler, plass til fritidsaktiviteter og ulike kulturarrangement.</p> <p>2. For å markere Råholt som et sentrum: Det bør etableres et torgplass/område. Torgplassen bør være i tilknytning til Søndre Samfunn hvor det kan være kaffer/spisesteder/butikker kombinert med boliger. Området mellom Tærudvegen og låven på gården Glabakk bør settes av til fremtidig næringsvirksomhet som en del av dette.</p> <p>3. For å etablere en grønn korridor: En grønn korridor bør etableres mellom Råholthallen/Råholt bad 1. langs Glabakkvegen.</p>	<p>1. Innspillet peker på et viktig element og kulturminne.</p> <p>2. Flere har prosessen vært inne på dette og planprogrammet sier også noe om det. Lokalisering av et sentralt torg og park, er en viktige del av planen.</p> <p>3. Dette er alle sentrale element som innarbeides i planen.</p>

	<p>Tærudvegen og parkeringsplassene ved Råholthallen legges under bakken så man får et sammenhengende grønt område for diverse aktiviteter.</p> <p>Gården Glabakk med hus, uthus og låve beholdes som i dag med tun og hage som en del av denne korridoren.</p> <p>4. For å bedre trafikkavviklingen: Gjennom Råholt bør Trondheimsvegen utvides med av og påkjøringsfiler og evt. lyskryss. Det bør også etableres ankomst til Eidsvoll Verk stasjon fra Tærudvegen.</p> <p>5. Friområder: Området fra Råholt skole til Skaubanen bør beholdes som friområde for skiløype og turstier.</p> <p>6. For å gjøre Råholt mer attraktivt: Sett fra/nær Trondheimsvegen bør det ikke bygges for tett og høyt. Bebyggelse mot Tronheimsvegen bør begrenses til 4 etg. En bedre løsning for syklistene bør etableres forbi Råholt senter (Amfi).</p>	<p>4. Det må gjøres tiltak for Trondheimsvegen. Vi er ikke helt sikre på hva som menes med det siste punktet.</p> <p>5. Det er ikke planer om å endre dagens status og bruk.</p> <p>6. Høyder er et sentralt spørsmål. Grunnleggende er det spørsmålet om enten et «teppeby»-prinsipp med like høyder (f.eks. 4 ets) eller at det åpnes opp for variasjon rundt et gjennomsnitt eller med avstandskrav.</p>
<p>Olav Dahlum</p>	<p>1. Det foreligger per i dag ingen helhetlige og framtidsrettede planer for Råholt. Dette betyr at framtidige generasjoner kan bli påtvunget en omfattende opprydning av foregående generasjoners manglende planlegging. Denne negative utviklingen kan forhindres ved å levere en langsiktig og nøye gjennomtenkt områdeplan med løsninger for innbyggere i alle aldre.</p> <p>2. Det må være fullt fokus på den unike plasseringen Råholt fikk etter etableringen av hovedflyplassen, og spesielt med forlengelsen av Gardermobanen. Det innebærer en målrettet og næringsvennlig sentrumsutvikling med variert bygghøyde ved Eidsvoll Verk stasjon og Trondheimsveien, samt rom for framtidig ekspansjon. Det betyr at både Lundsjordet, Mostue Gård og annet avsatt areal inngår i planene. Stasjonsområdet vil få en helt sentral rolle i denne sentrumløsningen, og vil ha maksimalt fokus på kollektivtrafikk. Det anbefales lokk på plattformområdet med overbygd bussterminal, avgangshall, og innhold som dekker de reisendes behov. Dette innebærer også et underjordisk parkeringsanlegg som frigjør arealet beslaglagt av dagens overflatiske parkeringsplasser. Disse underjordiske anleggene kan ved en senere anledning enkelt konverteres til andre formål hvis behovet melder seg i takt med synkende personbilbruk. Det frigjorte arealet avsettes til sykkelhotell og andre nyttebygg, herunder næring som får tillatelse til å etablere seg på området.</p> <p>3. I denne sammenhengen trekkes også de manglende fritidstilbudene på Råholt frem. Vi mangler rett og slett bredden og enkelte aldersgrupper faller derfor i mellom. I dag tvinges innbyggerne som ikke får dekket sine behov ut av Eidsvoll for å finne det de søker, og dette behovet vil bare øke i framtiden i takt med veksten.</p>	<p>1. Det er en ambisjon med planen.</p> <p>2. Ingen tvil om at Råholt plassering skal være grunnlag for planen og det er mange gode momenter å ta med. Ellers avhenger en del av det som skisseres av andre offentlige instanser, som f.eks. BaneNOR og fylkeskommunen, samt av private aktører. Kommunen fungerer i denne sammenheng som en tilrettelegger.</p> <p>3. Utviklingen av et tett sentrum handler også om at det er liv etter kl. 17 og i helgen. Fritidstilbud er en del av dette.</p>

	<p>4. En sikker krysning av Trondheimsveien for myke trafikanter sikres gjennom en byggteknisk løsning i et utvidet samarbeid med og Bane NOR og Bane NOR Eiendom. Denne løsningen vil også knytte arealene på begge sider av Trondheimsveien sammen til en helhet.</p> <p>5. Det er naturligvis ikke rom for dedikerte boenheter, offentlige institusjoner eller tjenester uten allmenn interesse i dette sentrumsområdet. Boligsonene for dette området vil derfor befinne seg i henholdsvis området Sagmoen og Nyvegen mot Bønsmoen skole. Disse sonene vil strekke seg inn i dagens områder preget av eldre eneboliger, men vil i fremtiden domineres av boligblokker i forskjellige høyder og kjedede boliger. Det er også mulighet for offentlige institusjoner og tjenester uten allmenn interesse i disse sonene. I området Råholthallen/Råholt Bad og Råholt Ungdomsskole framlegges det påstand om riving av det gamle Lidl-bygget, Tærudgården, lokalene som i dag huser Europris mm og Sagmoveien 1 for å gi plass til kvartaler med variert innhold. Den gamle fabrikk som i dag blant annet huser Anicura Råholt og Hairport kan bevares, hvis dette er ønskelig.</p> <p>6. På folkemøtet den 1. desember kom et forslag om å dekke jernbanesporet fra nordlige utløp i Bekkedalshøgda tunnel ved å bruke samme metode som den nye «Prestegårdstunnelen». Dette kan løse noe av støyproblematikken som preger området, men også frigjøre verdifullt areal. Det kan være aktuelt å forgrønne dette nye arealet som parkanlegg.</p> <p>7. Dagens sentrum vil få bydelstatus i dette scenariet, med nye og tilrettelagte boligsoner i gangavstand til offentlig kommunikasjon og sentralisert næring. Dette betyr at Gladbakk Gård, Forberggården og Søndre Samfund viker for næringsvennlig eiendom som strekker seg til et storsenter bygd i samarbeid med eventuelle investorer. Dette løses enten via en direktekobling eller torgallmenning. Oppdatering av eksisterende undergang gjennomføres. Ved videreføring av et kulturhus på samme tomteareal anbefales en permanent Ekeland-utstilling og innlemmelse av Bønsdalens historie og påvirkninger. Denne utviklingen innebærer at også eldre boliger og utdaterte næringsseiendommer på motsatt side over tid viker for ny bygningsmasse tilrettelagt denne bydelen.</p> <p>8. En utredning av Tærudjordet (Tærudparken) som eventuell park med parselhager anbefales. En oppdatering og forskjønning av området er nødvendig, men eksisterende bygningsmasse må også vurderes i henhold til innbyggeres forventinger til et slikt område.</p>	<p>4. Krysning over og under Trondheimsvegen er viktig å få inn. Det er uklart om Bane NOR er med på å løfte et slikt tiltak.</p> <p>5. Det er faktisk en ambisjon i planen å ha både sentrum/handel og bolig i sentrumsområdet. Det viser seg, at det for å få til liv i et mindre sentrum, er viktig at det bor folk tett innpå. Dette vil innebærer noe riving og nybygg, mens andre bygg bevares for ettertiden, slik som nevnes her.</p> <p>6. Det er mange fordeler ved et slikt lokk. Det er uklart om dette kan fremmes i denne planen eller må utsettes eller tas i overordnet plan.</p> <p>7. Det er mange gode element her. Lokalhistorikk og tilknytning er en viktig del av å understøtte en identitet.</p> <p>8. Dette ligger utenfor for planens perspektiv. Tærudjordet er ikke vurdert endret ift dagens bruk.</p>
Petter Tærud	<p>Ber Eidsvoll kommune ta fram følgende bidrag han tidligere har sendt kommunen i forskjellige plansammenhenger.</p> <p>1. Sentrumsområdets utstrekning</p> <p>Under Petter Tæruds eiendom gnr. 96 bnr. 14 hører et areal på vel 10 da som ligger inntil Trondheimsvegen, fv. 1551 mellom bedehuset «Håpet» og den nye jernbanen. Ønsker sin del av</p>	<p>Det skal vi gjøre.</p> <p>1. En utvidelse av bebyggelse område på landbruksareal må først innarbeides i kommuneplanen og er ikke tema på dette nivået.</p>

	<p>denne «trekanten» lagt inn i områdereguleringen med tilhørende justering av plangrensa i nord. Begrunnelsen for å få denne «trekanten» tatt inn i områdereguleringen er dens meget sentrale beliggenhet tett på Eidsvoll Verk stasjon og Lundsjordet – bakgrunnen er grundig dokumentert i innspillet fra Sweco med tilhørende notat av 17.04.2020. I notatet er arealet som er aktuelt i denne omgangen, og som nå bes tatt inn i områdereguleringen, benevnt med felt «A».</p> <p>2. Parker og friområder: hvor skal vi møtes, leke og slappe av? Den senere tiden har det gjennom media (Eidsvold Blad) vært en del fokus nettopp på behovet for parker og friområder knyttet til Råholt sentrum. Vil gi full støtte til de som har brakt temaet parker og friområder på bane og uttrykker at han som grunneier gjerne vil komme tilbake til nærmere innspill om dette.</p> <p>3. Arkitektur og særpreg: hva skal være typisk Råholt? Råholt er et svært populært sted å bosette seg og at dette vil vedvare – veksten vil dermed fortsette i årene framover med de utfordringene som følger. Innspillet fra Sweco med tilhørende notat av 17.04.2020 omtaler dette i flere avsnitt og det vises til disse. Den store andelen blokkleiligheter i Råholts sentrale deler må suppleres med åpen og konsentrert småhus-bebyggelse i tiden framover. Typisk for Råholt burde ikke som nå være et tettsted med altfor høy andel blokkleiligheter, men et vennlig tettsted med et atskillig mer allsidig botilbud – der f.eks. barne-familier kan finne seg tomter og bygge hus.</p> <p>4. Trondheimsvegen: hvordan kan vi avhjelpe og løse trafikale utfordringer? hvem skal prioriteres og hvordan? Det bør etableres en avlastende samleveg mellom Trondheimsvegen, fv. 1551 og motorveg E6. Dette er behørig omtalt i flere av hans innspill og ikke minst i det vedlagte SWECO-notatet. En stor forbedring for trafikkbildet i Råholt sentrum på kort sikt vil selvfølgelig være å bli kvitt bommene på E6. Som et første trinn i etableringen av en veg med avlastende effekt for sentrum, har Petter Tærud gått sammen med Sigurd Furulund og andre grunneiere om å forberede regulering av en samleveg i ca. 900 m lengde sørover fra Tærudvegen.</p>	<p>2. Tas til orientering. Vi inviterer til dialog som del av planprosessen.</p> <p>3. Det er viktig at bebyggelsen kan romme mange ulike beboere. Størrelse, boligtype mv. er en del av måten å styre dette på.</p> <p>4. Dette ligger nok også utenfor denne planen, men bør vurderes videre på kommuneplan-nivå.</p>
Råholt Eiendom AS	<p>1. Utvidelse av planområdet Vårt selskap støtter utvidelsen av planområdet som da vil inkludere samtlige av våre eiendommer og vi mener at Kommunestyret her har gjort en riktig beslutning. Dett e begrunnes i at vår eiendom har faktisk sentrumsformål i dagens plan og det vil være naturlig å videreføre denne planstatus.</p> <p>2. Fremtidig utnyttelse Selskapets eiendom er i dag et nærsenter og eiendommen er noe av det første du møter når du kommer til Råholt sørfra. Våre eiendommer kan ses på i en naturlig større utviklingsammenheng og kan muliggjøre spennende planer for Råholt sentrum. Eiendommens sentrale beliggenhet i Råholt sentrum gjør at den kan være med å danne grunnlag for ulike fremtidige utnyttelses grep. Det kan argumenteres for at eiendommen kan være en portal fra sør og i det kan man tillegge mange kvalitet er, men vi er også åpen for å diskutere andre grep og muligheter. Eiendommene tåler en</p>	<p>1. Tas til orientering</p> <p>2. Tas til orientering. Vi inviterer til dialog som del av planprosessen og vil ta innspillene om eiendommene med videre.</p>

	<p>vesentlig høyere utnyttelse enn det som er tilfelle i dag og transformasjonsprosessen av sentrum forstår vi nå er i gang. Videre er dagens bygg i Gladbakkvegen 2 a-d fundamentert for en ny etasje slik at det bør være mulig å utvide næringsgrunnlaget dersom det er ønskelig. En slik utvidelse kan bety ca. 2.000 - 2.200 m² næringsareal og kan huse alt fra helsekonsepter til restauranter, etc. Videre kan man tenke fleksibelt på eiendommen og dens fremtidige utnyttelse ift morgendagens behov og det er vi positive til.</p>	
Tor Arne Rønning	<p>1. Det som skremmer meg er hvor dårlig kommunene (kommunal forvaltning) kommuniserer med oss som bor i bygda. Jeg er klar over mitt innlegg ikke har noe med framtidens Råholt å gjøre, men jeg vil gjerne varsle slik at flere at kommunens innbyggere føler seg like dårlig behandlet som oss. Legger ved siste e-posten jeg har sendt til Eidsvoll kommune. Jeg føler jeg må kunne stille mine spørsmål til Eidsvoll kommune som privatperson/innbygger og ikke via sameiet der vi bor.</p>	<p>1. Det er selvsagt beklagelig at du har denne opplevelsen. Vi har videre sendt dine spørsmål og forventer at de blir besvart.</p>
Tor Sagstuen	<p>1. Etterlyser plan for skole/barnehage på 5-10 års sikt 2. Vi blir eldre og flere eldre som også har bedre helse i dag enn muligens tidligere år. Hva er kommunens målsetning for eldreomsorg? 3. Hadde alle nesten ulykkene som dessverre skjer daglig blitt reelle ulykker hadde vi hatt stygge tall. Jeg gruer meg til Ladderudjordet er ferdig utbygd og barna skal krysse veien for å komme seg til Råholt skole, jeg vil ikke tenke hva som kan skje. Ønsket er en miljøgate fra Circle K Dal til Circle K Eidsvoll verk med lavere hastighet og fysiske hindre. Her har vi mye å lære av Danmark og Tyskland. Til og med i Norge er dette allerede bygget i mindre skala, som f.eks E16 gjennom Opaker i Nes kommune.</p>	<p>1. Kommunen jobber kontinuerlig med å tilpasse tilbudet av skole/bhg. Denne planen kan legge til rette fysisk, men ikke direkte styre det. 2. Eldre som gruppe skal tas hensyn til i planlegging. Ellers er rollefordelingen som i pkt 1. 3. Tiltak på Trondheimsvegen skal utredes i planen, men i første omgang del delen som ligger innenfor planområdet.</p>
Øyvind Wiik	<p>1. Hvor er sentrum på Råholt Man sitter med inntrykk av at det nå planlegges 2 sentrumsområder på Råholt. Området ved Amfi og Lundsjordet. Det naturlige, fremtidige sentrum på Råholt bør naturlig nok være området rundt Amfi. For å styrke å sikre en fremtidig utvikling av dette området bør Tærudjordet legges inn i planen. Dette området kan enkelt knyttes opp mot eks. Amfi ved å benytte den søndre del av den overdimensjonerte p.plassen i sydende av Gladbakk. 2. Trafikk infrastruktur Områdeplanen åpner opp for en massiv fortetting på begge sider av Trondheimsveien. En vei som allerede i mange år har vært en flaskehals og en sammenhengende trafikkfelle. Med denne bakgrunn bør det i planen utarbeides en rammeplan for trafikk og av/påkjøringer. Når det nå legges opp til en utstrakt fortetting i dette området, er det av vesentlig betydning å synliggjøre hvor all ny trafikk skal bevege seg for å komme ut / av Trondheimsveien. Så lenge man skal ta trafiksikkerhet på alvor, (noe de fleste politikere i Eidsvoll har sagt at de gjør), bør nye utbyggingsprosjekter forutsettes å bli kanalisert fram til en av rundkjøringen på Råholt. Hvor stor utbygging kan kommunen tåle før vann og kloakk kapasiteten er sprengt. Dette bør komme til syne i en områdeplan med så stort utbyggingspotensiale.</p>	<p>1. Det er et betimelig spørsmål. Hensikten er å binde Lundsjordet/stasjonen/Mostue i nord sammen med Amfi i sør. Dette gjøres ved å utvikle sentrumsområdet imellom. Endret bruk av Tærudjordet er ikke en del av dette. 2. Vann og avløp er utredet som del av planen og legges inn som krav til ny bebyggelse. De fleste nye boliger skal kanaliseres via rundkjøringer.</p>

	<p>3. Byggehøyder Det har tidligere vært signaler om at fremtidige byggehøyder øst for Trondheimsveien skal være lavere enn på vestsiden. Vi har nå fått 7 etg. blokker på vestsiden og ser hvilke volumer som dannes. På østsiden av Trondheimsveien hvor det i dag er eneboligbebyggelse foreligger det allerede skisseplaner for massive høyblokker på 6 etg. presset inn blant eneboliger. Er det dette kommunen ønsker? Stikkord her er: - maks 4 etasjer, - unngå volumer på 20 - 25 meters lengde, men del opp i flere bygg med mindre omkrets. - takterrasser, som kompenserer for krav til uteoppholdareal, bør unngås. Synlig resultater av dette kan bivånes ved Sparbygget og Lensmannsgården. - en god tanke er å stille seg spørsmålet : hva bidrar denne utbyggingen med av positive elementer for miljøet rundt? - fastholde planbestemmelsen regel 9 29-4 som forutsetter at nye bygg med gesims høyere enn 8 meter, skal ha en minimum avstand til nabogrense på minst det nye byggets halve høyde.</p> <p>4. Trivsel og miljø Det er presentert fine og illustrative planer for uteområder knyttet til både Amfi og Lundsjordet. Liknende planer har man sett tidligere, men sett lite til konkrete resultater. utbyggere lager disse for å selge inn sine planer, men det blir noe søkt når man fargelegger store parkeringsområder grønt i en plan over uteområder og "grønne" rom. Skal slike planer / illustrasjoner tas inn i plandokument bør man på forhånd ha avklart når skal utførelse skje (i forhold til utbygging), hvem skal bekoste dette og ikke minst hvem skal vedlikeholde. Uten noen formening om dette vil slike planer kun forbli det de er, - fine planer.</p>	<p>3. Innspillet har flere nyttige konkrete punkt som vi tar med videre i vurderingen. Spørsmålet som stilles her bør være en del av grunnlaget i alle utbygginger.</p> <p>4. Vi er klar over at mulighetsstudier ikke er bindende. Derfor må planen forplikte fremtidige utbyggere gjennom rekkefølgekrav mm. Kommunens rolle bør også avklares.</p>
Innspill etter åpne kontordager på Amfi 23.-25.05.22		
Finn Lyng	<p>Mener at den undergang under fort blir for lang og skummel for skoleelever, og skisser andre løsninger; Trondheimsvegen i tunnel ved enkelte strekninger og rundkjøring Trondheimsvegen x Kirkevegen. Dette hadde også gitt adkomstveg til Kroken. Det hadde også vært fint og knytte parkområdet ved kirka sammen med gravplassen.</p> <p>Mener det må bygges et bygg for begravelseseremonier for de som ikke tilhører statskirka, samt et krematorium.</p> <p>Parkeringsplass på østsiden av kirka kunne også brukes til parkering for dem som vil rusle en tur over kirkebakken, gjennom gravlundene og videre ut i naturen i området Skaubanen og Tærudåsen.</p>	<p>Tas til orientering. Det foreslås rundkjøring i krysset mellom Trondheimsvegen og Kjerkevegen.</p> <p>Tas til orientering. Det er en egen planprosess for detaljregulering av utvidelsen av kirkegården. Planen inkluderer ikke et slikt bygg.</p>

	<p>Tenker avkjøring fra E6 ved Sundbyvegen vil tvinge seg fram en gang uansett, for fortsatt er lengste strekket mellom to kryss på E6 mellom Oslo og Ørbekk strekket mellom Dal og Skihytta, 7,6 km, og imellom der ligger det en «by». Mener også at det bør bygges en omkjøring øst for Råholt, fra Vestbysvingen via grustaket og Hjeravegen.</p> <p>Mener utbyggingen omkring Trondheimsveien gjennom Råholt og Eidsvoll verk har gjort at denne veien har fått en meget sterkt økt trafikkbelastning. Utbyggingsplanene framover er enorme uten at adkomstveier, avlastningsveier og trafikk generelt, synes å ha vært tatt hensyn til. Trondheimsveien trenger avlastning før videre utbygging igangsettes. Det bør også settes av arealer for- og bygges nødvendige omkjøringsveier.</p> <p>Mener det ikke er hensiktsmessig å anlegge en avlastningsvei delvis langs eksisterende motorvei, men heller legge en adkomstvei fra E6 ved Sundbyveien til området ved Eidsvoll verk stasjon. Dette vil berøre omkring 10 eiendommer. Økonomisk sett vil det ikke utgjøre uoverkommelige summer når en skal bygge en by.</p> <p>Øst for Råholt kan det legges en omkjøringsvei fra Vestbysvingen til Mostue. Foreløpig er dette området bare spredt bebygd. Traseen må gå gjennom grustaket fram til krysset Hjeraveien – Kjerkeveien. Videre over ravinedalene nord for Kjerkeveien, passeringen av Kjeldalen vil gi utfordringer, men ingenting er umulig.</p> <p>Sammenligner Råholt og Steinkjer. Råholt: 14.400 innbyggere (SSB 2021), 8,4 km². Årstrafikk E6: 15.000, Trondheimsvegen: 11.800. 6 rundkjøringer, 1 på E6.</p> <p>Steinkjer: 12.900 innbyggere (SSB 2021), 8,1 km². Årstrafikk E6: 12.500, 13 rundkjøringer, 7 på E6.</p> <p>Vedlagte kart og skisser i innspill.</p>	<p>Tas til orientering. Dette er ikke en beslutning Eidsvoll kommune kan ta, og problematikken ligger utenfor hva dette planarbeidet kan løse.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering. Dette er ikke en beslutning Eidsvoll kommune kan ta, og problematikken ligger utenfor hva dette planarbeidet kan løse.</p> <p>Tas til orientering. Dette er ikke en beslutning Eidsvoll kommune kan ta, og problematikken ligger utenfor hva dette planarbeidet kan løse.</p>
Ingegerd Fugleberg	<p>Ønsker bedre fremkommelighet for fotgjengere og flere tidlige fotgjengeroverganger i plan med gata. Dette hadde vært en stor gode og trygghet for fotgjengere i alle aldre.</p> <p>Mener bomstasjon på E6 kan være en medvirkende årsak til trafikkmengden på Trondheimsvegen.</p> <p>Ønsker utbygging av Råholt Hage prosjektet, vil bli bra for mange pensjonister å bo der.</p>	
Jon Ole Bekkestuen	<p>PARK OG AKTIVITETSOMRÅDER:</p> <p>Her er Kjeldalen et meget sentralt beliggende område med store utviklingsmuligheter. Det ble vedtatt plan for utbygging der i 2002, hvor det er laget en illustrasjonsplan for området som det er lagt inn forslag til forskjellige aktiviteter som akebakker, fotballbaner, sykkelbaner og amfi m.m.</p>	<p>Tas til orientering. Kjeldalen ligger utenfor planavgrensningen, og arealdisponeringen her må vurderes i annen sammenheng.</p>

Har såvidt vært i kontakt med Thor-Even Skjolas (AP) om dette området, hvor også han ønsket et møte!

SOSIALE MØTEPLASSER:

Området rundt Gladbakk har her en fin beliggenhet, spesielt området som det i dag ligger et gårdsbruk hvor Søndre Samfund har en sentral beliggenhet. Her er det mange muligheter for utvikling, hvis en får samkjørt planene med en utvikling av Søndre Samfund og det som kan utvikles på landbruks-eiendommen. Kan dette bli et utrolig unikt og fint område for hele Eidsvoll. Her kan noe av det di har fått til på Sundbytunet på Jessheim også benyttes på Råholt. På andre siden av Gladbakk på sydsiden av Tærudvegen og Råholt Ungdomsskole, kan det utvikles en Tufte/ Momentumpark med benker og bord som alle aldersgrupper kan benytte!

STIER:

Dette er noe som er viktig for hele befolkningen og det bør satses på i årene som kommer. Har jobbet med en videreføring og forlengelse av Kulturhistorisk sti helt siden 2009, som i sin tid tidligere Kulturkonsulent i Eidsvoll kommune prøvd å sette på dagsorden. Stien er tenkt forlenget fra der den stopper i dag ved Venjarfossen, videre langs Andelva og ned til Bønsdalen. Drømmen er å få videreført stien gjennom Kioldalen i det planlagte sykkel og gangvegsystemet som er lagt inn i godkjent plan fra 2002.
Vedlagte kart og skisser.

Tas til orientering. Området omkring Søndre Samfunn har vært vurdert nøye og det foreslås at det kan transformeres til en sentralt beliggende offentlig park.

Tas til orientering. Kjeldalen ligger utenfor planavgrensningen, og arealdisponeringen her må vurderes i annen sammenheng. Det er i planarbeidet søkt bedret forbindelsene i Råholt sentrum for gående og syklende, slik at hensynet til disse trafikant-gruppene anses godt ivaretatt.