

ADMINSTRASJONENS KOMMENTARER TIL MERKNADER TIL OFFENTLIG ETTERSYN

Plannavn	Områdereguleringsplan for Råholt sentrum
Plan ID	303532400
Saksnummer	20/7368
Utarbeidet av	Julie Bjørkhaug/ Øystein Ellingsen
Datert/Revidert	11.10.2024

Avsender	Merknad	Administrasjonens kommentar
<i>Offentlige instanser</i>		
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, 08.04.2024	Svart på generelt grunnlag. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.	Tas til orientering.
Ruter, 24.05.2024	<p>Ruter mener områdereguleringsplanen inneholder flere positive grep for utviklingen av Råholt med høy arealutnyttelse.</p> <p>Holdeplasser Mener det bør vurderes å slå sammen holdeplassene Søndre samfunn og Råholt senter. Ruters forslag er å etablere den «sammenslåtte holdeplassen» sør for rundkjøringen til Tærudveien, noe sørover på Trondheimsveien mot Råholt senter.</p> <p>Kantstopp vs. busslomme: Viser til Vegvesenets håndbok 123. I bygater og i tettbygde strøk anbefales kantstopp som normalløsningen, da dette prioriterer kollektivtrafikkens fremkommelighet framfor biltrafikken. Kantstopp gir også kortere betjeningstid enn busslomme, god komfort og er mindre arealkrevende. Kantstopp er etter Ruters interne veileder hovedløsningen i bygater og tettbygde strøk med fartsgrense under 60 km/t. Med tanke på Eidsvoll kommunes mål om å endre Trondheimsveiens funksjon som gjennomkjøringsvei til kun det nødvendige, så er kantstopp et godt tiltak for å bidra til dette. Kantstopp kan i rushtid gjøre at busser i kø blir tilbakeblokkert når en holdeplass betjenes, uten</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til etterretning. Holdeplassene reguleres ikke i områdeplanen, og bør vurderes i samråd med Ruter i påfølgende detaljreguleringer.</p> <p>Tas til etterretning.</p>

	<p>mulighet for forbikjøring. Ruter ønsker at det gjøres en trafikkvurdering av Trondheimsveien som belyser dagens situasjon i rushtid og en vurdering av hvordan framtidig trafikksituasjon kan bli med tiltak som reduserer gjennomkjøringstrafikken. Kjenner ikke til om trafikkanalyse av Hjellnes Consult fra 2017 belyser hvordan man kan se for seg at trafikkbildet vil se ut i framtiden med de ulike tiltakene som er anbefalt. Dersom trafikkanalysen belyser dette så ber vi om å få oversendt denne før vi tar stilling til en anbefaling om kantstopp eller busslomme i Trondheimsveien.</p> <p>Mener å ikke ha fått dokumentet Mobilitetskonsept for Råholt sentrum for å konkretisere mer om holdeplastyper. Det må sikres at holdeplassene er utformet etter Ruter sin Standard for bussinfrastruktur, og det må i framtidige reguleringsplaner sikres nok areal til holdeplass og alle holdeplasselementene. Ruter ber om at det tidlig i utbyggingen av området sikres gode, trafikksikre og attraktive gangforbindelser til holdeplassene.</p> <p>Reisemiddelfordeling og bussens fremkommelighet</p> <p>For at busstilbudet skal kunne konkurrere med privatbilen er det en forutsetning at bussen har god fremkommelighet langs Trondheimsvegen. Ber om at det i planen velges løsninger som sikrer bussen god og pålitelig fremkommelighet også gjennom kryssene. Noen av disse tiltakene kan være bussprioritering i kryss, filterfelt inn i rundkjøring for buss eller kantstopp hvor det egner seg for det (ikke utfyllende liste).</p>	<p>Belyser ikke trafikkbildet med foreslåtte tiltak i nåværende plan.</p> <p>Det fulgte link fra kommunen til øvrige dokumenter som var for store til oversendelsen digitalt. Regulert holdeplass er utformet iht. Ruterrapport 2022:1 «Standard for bussinfrastruktur Veileder for utforming av infrastruktur for buss og felles holdeplass for trikk og buss» Øvrige utformes ved detaljregulering/byggeplaner for tiltak.</p> <p>Tas til etterretning, og fortsettes løst ved videre detaljreguleringer etter behov.</p>
<p>Bane Nor, 21.05.2024</p>	<p>Overgangsbru over stasjonsområdet planlegges utskiftet til bru med bredde fem meter.</p> <p>Mener planforslaget har varierende detaljeringsgrad uten at dette er begrunnet, og at det er et uhensiktsmessig valg å flytte etablerte veger og atkomst uten at framtidig løsning utredes og detaljeres i planen. Forutsetter at eksisterende gang- og sykkelveger som reguleres bort i planforslaget skyldes feil i plankartet, og at disse skal opprettholdes.</p> <p>Planforslaget viser gangveg over eksisterende parkeringsplass mot overgangsbrua og bussterminalen. I tillegg viser den oversendte områdemodellen en sykkelprioritert gate i nevnte trasé. Mener det er nødvendig å utrede konsekvensene av planforslaget både knyttet til myke trafikanters ferdsel blant biler og busser og tilrettelegging for sykkel på tvers av parkeringsplass og terminal før planen vedtas. Hvordan myke trafikanter skal ledes gjennom eksisterende bussarealer må utredes og merkes tydelig, for å unngå redusert trafikkrisiko.</p> <p>Parkeringsplassen er i dag fullt utnyttet. Dersom det er nødvendig å fjerne enkelte parkeringsplasser for å avbøte sikkerhetsrisiko på grunn av løsninger i planforslaget, bes om at disse reetableres på egnet sted.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Planforslaget legger opp til å skape en fleksibilitet for fremtiden, med krav om detaljregulering, og endrer ikke dagens forhold. Ny løsning for gang- og sykkelveger forholder seg til dagens forhold.</p> <p>I tråd med eksisterende regulering.</p> <p>Viser til overnevnte kommentar, dagens regulerte og opparbeidede situasjon opprettholdes med gangvei gjennom bussområdet.</p> <p>Eksisterende plan videreføres, så ingen plasser reduseres i planforslaget.</p>

	<p>Planforslaget mangler avkjøring til eksisterende parkeringsplass for togpendlere. Legger til grunn at eksisterende avkjøring opprettholdes inntil det er regulert og opparbeidet en akseptabel alternativ avkjøring fra hovedveg. Er i tvil om trafikkfordelingen mellom Trondheimsvegen og Sagmovegen tilsier at flytting av avkjørsel til pendlerparkeringen til en ny rundkjøring i Trondheimsvegen er hensiktsmessig, og mener dette må utredes nærmere før beslutning om framtidig løsning tas. Ber om at eksisterende avkjøring til pendlerparkeringen minimum vises med avkjørselspil.</p> <p>Bemerk at å ha tidligere gitt tilbakemelding på vilkår som vil bli satt ved en eventuell søknad om avfallsrørtrasé i bru over Gardermobanen. Det er ikke tilstrekkelig fri høyde til at en slik trasé kan festes under bru, og dette må derfor festes på siden. Videre må jordingsproblematikk ivaretas, mulighet for klatring må unngås mv.</p>	<p>Eksisterende avkjørsel er ikke regulert i gjeldende plan, og en ny plan endrer ikke ved dages forhold før iverksetting av tiltak. Nytt planforslag opphever gjeldende plan og setter krav til at fremtidig ny type avkjørsel skal utredes og legges til Tronheimsvegen.</p> <p>Tas til etterretning.</p>
Mattilsynet, 22.05.2024	<p>Minner om at i forvaltning av jordressurser og under anleggsarbeid er det viktig at det finnes reguleringer for å unngå spredning av alvorlige planteskadegjørere og floghavre som kan forekomme i landbruksarealer. Det er viktig at planarbeidet for berørte jordarealer (som har vært eller er under dyrking) også inkluderer nødvendige risikovurderinger, undersøkelser og tiltak for å hindre spredning av regulerte planteskadegjørere og floghavre. I noen situasjoner kan det være nødvendig å ta ut prøver av jorda i berørte eiendommer.</p>	<p>Tas til følge, og innarbeides som krav i bestemmelse 2.13.</p>
Statsforvalter en, 22.05.2024	<p>Statsforvalteren i Oslo og Viken fremmer innsigelse: Planforslaget anses å ha mangelfull redegjørelse for avløpshåndtering, og det mangler rekkefølgebestemmelser som forhindrer negative konsekvenser for nasjonale og vesentlige regionale miljøverdier. Planforslaget nevner ikke hvilket avløpsrenseanlegg avløpsvannet skal føres til, hvorvidt anlegget drifter i tråd med kravene i tillatelse og forurensningsregelverk, samt om det har ledig kapasitet til å motta den mengden avløpsvann som er forventet å oppstå som følge av planforslaget. Kan ikke se at det er oppgitt om utslippet av avløpsvann er del av en tettbebyggelse. Kommunen må også gjøre vurderinger av hvordan planlagt utbygging vil kunne påvirke tettbebyggelsens størrelse, både i geografisk utstrekning og samlet utslippsstørrelse. Understreker at avløp er kritisk infrastruktur som det må redegjøres for tidlig i planprosessen. En godt utarbeidet VA-plan bør følge planforslaget, og er et viktig styringsdokument for kommunen. Minner om at VA-planen må sikre at avløpshåndteringen i forbindelse med planforslaget blir miljømessig forsvarlig håndtert og ikke skaper fare for forurensning eller forringelse av vassdrag. I VA-planen må avløp fra hele tettbebyggelsen sees i sammenheng. Videre må det redegjøres for planforslagets betydning for økning av utslippet fra det aktuelle avløpsrenseanlegget, og hvordan en økning av dette utslippet vil kunne påvirke resipienten for rensset avløpsvann.</p> <p>I områder med utilfredsstillende renseløsninger for avløp er gode rekkefølgebestemmelser et av de viktigste virkemidlene som kommunen har for å forhindre forurensning av ytre miljø. Dersom</p>	<p>Planforslaget anses ikke lenger som mangelfullt når det gjelder redegjørelse av avløpshåndtering. Av den grunn ønsker administrasjonen at innsigelsen trekkes. I brev. datert 02.10.24 er innsigelsen fra Statsforvalteren trukket på bakgrunn av undernevnte.</p> <p>Planbeskrivelsens kapittel 4.3.1 er blitt omarbeidet/lagt til med hensyn til besvarelse av innspillene til statsforvalteren.</p>

kommunene vil legge opp til nye utbygginger i slike områder, vil vi sterkt oppfordre kommunene til å innarbeide rekkefølgebestemmelser som sikrer avløp som kritisk infrastruktur.

Rekkefølgebestemmelsene må sikre at det før tilknytning av avløpsvann må kunne dokumenteres at det aktuelle avløpsanlegget driftes i henhold til tillatelsen og forurensningsregelverket, samt at det har kapasitet til å kunne motta den forventede mengden avløpsvann fra den foreslåtte utbyggingen. Kommunen må også vurdere effekter på miljøtilstand i resipienten og sikre at planen ikke kommer i konflikt med miljømålene i vannforskriften.

Vannmiljø er i liten grad omtalt i planforslaget. For nye inngrep, aktiviteter og utslipp må kommunen ta hensyn til vannmiljøet og i tilstrekkelig grad vurdere effekter av planlagte tiltak opp mot fastsatte miljømål. Dette gjelder også vannforekomster utenfor planområdet. Planområdet drenerer til vannforekomsten 002-3791-R Andelva bekkefelt. Ut fra fagsystemet Vann-Nett har vannforekomsten moderat økologisk tilstand og udefinert kjemisk tilstand, men presisjonen er lav på grunn av manglende data. Vannforekomsten er imidlertid registrert med flere påvirkninger, og det er viktig å unngå ytterligere negativ belastning. Det er derfor viktig med gode løsninger for håndtering av overvann for å unngå uheldig avrenning av forurensning til vassdraget.

I forbindelse med å gjenåpne Kjeldalsbekken bes det om at det etableres kantvegetasjon langs bekken der det ligger til rette for dette. Kantvegetasjonen vil bidra til økt naturmangfold og ikke minst fungere som buffer mot avrenning av forurensning til vassdraget.

Det må også legges vekt på å unngå uheldig avrenning ved gjennomføringen av tiltaket. Forurensning fra midlertidig anleggsvirksomhet som på grunn av art, omfang eller virkning ikke kan regnes som «vanlig forurensning», krever tillatelse etter forurensningsloven § 11. Dette skal vurderes i den enkelte sak ut fra forurensningssituasjonen i tiltaksområdet og tiltakets eventuelle påvirkning på hensynskrevende naturverdier. Det skal alltid utarbeides en miljørisikovurdering før anleggsarbeidet starter opp. Denne vil danne grunnlag for vurderingen av om det er behov for tillatelse fra statsforvalter.

Minner om at fysiske inngrep i vassdrag vil kreve tillatelse etter Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag, hjemlet i lov om laksefisk og innlandsfisk, dersom ikke Norges vassdrag- og energidirektorat konsesjonsbehandler.

Forutsetter at det i planarbeidet er gjort vurderinger av kapasiteten til eksisterende snødeponier i nærheten og eventuelle behov for å avsette nye arealer for opplag av snø fra planområdet.

Har et sterkt faglig råd om at minimumsnormene for parkering i gjeldende kommuneplan følges opp i områdereguleringen.

Administrasjonen viser til endringer gjort i planbeskrivelsen for dette temaet, og mener det ikke er nødvendig med en slik rekkefølgebestemmelse som statsforvalteren foreslår. Forslaget til bestemmelse oppfattes også som problematisk å innføre fordi (1) administrasjonen ikke er enig med statsforvalteren i at det foregår ulovlig forurensning ved avløpsreanlegget i utgangspunktet, og (2) en utbygger får i dette tilfellet ingen mulighet til å utøve kontroll og styring på dokumentasjonskravet som legges i rekkefølgebestemmelsen.

Overvann anses å være tilstrekkelig ivaretatt gjennom bestemmelse 2.3 overvannshåndtering.

Tas til følge og det legges inn i bestemmelse 7.1 krav om at det langs Kjeldalsbekken skal opprettholdes og utvikles en vegetasjonssone som buffer mot bekken, der det ligger til rette for det.

Tas til orientering.

Planen medfører ikke ekstra belastning for deponering av snø. Tiltente vegsnitt på de kommunale vegene har avsatt areal til grøft og skulder som skal håndtere normale snømengder.

Tas til følge. P-norm justeres slik at den følger opp regionale føringer og gjeldende kommuneplan.

	<p>Innenfor BK3 åpnes det for konsentrert småhusbebyggelse i 2-4 etasjer. Det forutsettes at høydene innenfor feltene skal være variert, og at kun en del av ny bebyggelse skal bygges med maksimal høyde. Anbefaler at det legges føringer i planforslaget om at bebyggelse med maks høyde innenfor BK3 bør legges lengst vekk fra gravplassen, nord i feltet, av hensyn til gravplassen. Det bør ikke åpnes for balkonger som går ut over byggegrensen i feltet mot gravplassen. Det må legges inn en buffersone mot gravplassen, mellom GU1 og BK3.</p> <p>Nytt kryss vil stramme opp området Trondheimsvegen/Kjerkevegen, og vil tryggere forhold for mye trafikanter. Det bør om mulig sikres en buffer mot gravplassen. Det bør være gjerde, helst i kombinasjon med skjermende beplantning, som gir en reell stengsel og skjerming av gravplassen.</p> <p>Planen bør redegjøre for trafikkstøy mot gravplassen. Tema støy ser ut til å kun være vurdert med tanke på boligformålet.</p> <p>Minner om at kommunen har i sin arealplanlegging et særlig ansvar for å følge opp nasjonal jordvernstrategi. Dette innebærer at kommunen bør gjennomgå tidligere avsatte byggeområder på dyrket mark på nytt og vurdere å endre disse tilbake til LNF-formål, samtidig bør det legges opp til en høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkt i by- og tettstedsområder. Siden fulldyrket jord er en svært begrenset ressurs, bør det legges en særlig høy arealutnyttelse til grunn for planer som medfører varig tap av matjord.</p> <p>Mener bestemmelse § 2.13 er utformet på en måte som bidrar til å redusere de langsiktige konsekvensene for matproduksjonen ved varig nedbygging av arealet. Anbefaler at matjordplanen utarbeides etter metodikken i NIBIOs veileder om planering og jordflytting (NIBIO BOK VOL. 3 NR 4 2017).</p>	<p>Krav til varierte høyder er ivaretatt i reguleringsbestemmelse 4.2, videre vurdering og krav til høyder forutsettes ivaretatt i påfølgende detaljreguleringer.</p> <p>Forutsettes løst ved påfølgende detaljreguleringer.</p> <p>Ivaretas for GU2 i pågående «detaljregulering av gbnr. 96/249 – grav- og urnelund Råholt».</p> <p>Formålet GU1 er ikke til hinder for at dette kan etableres.</p> <p>Det er foretatt en vurdering av støy i forbindelse med «detaljregulering av gbnr. 96/249 – grav- og urnelund Råholt». Problematikken ivaretas med voll for felt GU2 i detaljreguleringen, men anses som uhensiktsmessig for GU1 av hensyn til kirkebygg.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til følge og revideres i reguleringsbestemmelse 2.13.</p>
Akershus Fylkeskommu ne, 24.05.2024	<p>Innenfor planområdet er det ett automatisk fredet kulturminne som er foreslått til bevaring; ID135425 (en gravhaug). De øvrige automatisk fredede kulturminnene kommer i konflikt med utbyggingsformål.</p> <p>I forbindelse med tidligere planarbeid er det gitt tillatelse til inngrep i følgende automatisk fredede kulturminner: ID150833, ID141479, ID156437 og ID236484. Disse lokalitetene er tilstrekkelig dokumentert, og det kan gis dispensasjon uten vilkår om nærmere undersøkelser.</p> <p>For ID289252 vurderer fylkeskommunen det til at det vitenskapelige kunnskapspotensialet er så høyt at det må gjennomføres en arkeologisk utgraving før planen kan realiseres. Følgende tekst må tas inn i reguleringsplanens fellesbestemmelser og ved omtalen av bestemmelsesområder § 9.1:</p> <p><i>Før iverksettingen av tiltak innenfor arealene BB3 og B/T1, skal det foretas arkeologisk utgraving av det berørte automatisk fredete kulturminnet, ID 289252, som er markert som bestemmelsesområde</i></p>	<p>Tas til etterretning.</p> <p>Tas til følge og innarbeides i reguleringsbestemmelse 9.1.</p>

#6.5 i plankartet. Det skal tas kontakt med Akershus fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres, slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes. De arkeologiske kulturminnene ID 150833, 141479, 156437 og 236584 (bestemmelsesområde #6.1-6.4) er tilstrekkelig dokumentert. Kulturminnene kan fjernes uten ytterligere arkeologiske undersøkelser.

Fylkeskommunen er ellers av den oppfatning av at kommunen har gjort et grundig arbeid med å kartlegge relevante kulturmiljøer på Råholt.

I bestemmelse 2.1 Byggegrenser står det at byggegrenser avklares i detaljregulering, som betyr at byggegrensen langs Trondheimsvegen, Sagmovegen og Nyvegen blir 50 m fra midtlinje til fylkesvei etter at kommunen har vedtatt områdereguleringsplanen og før kommunen har vedtatt detaljreguleringsplaner med byggegrenser langs fylkesveier. Dersom kommunen vedtar områdereguleringsplan uten inntegnet byggegrenser, så blir byggegrensene i vegloven § 29 en del av områdereguleringsplanen.

Bestemmelse 10.1 – Rekkefølgekrav om gangfelt Områdereguleringsplanen kan ikke ha rekkefølgebestemmelse som sier at det skal være sikret opparbeidet gangfelt med trafikkøy eller opphøyd gangfelt i Trondheimsvegen og Sagmovegen. Rekkefølgekravene om gangfelt på fylkesvei må tas vekk fra tabellen i bestemmelse 10.1 fordi en reguleringsplan ikke kan hjemle etablering av gangfelt.

Kommunen kan regulere tilrettelagt kryssing med trafikkøy i Trondheimsvegen, dvs. steder for kryssing av veien der det ikke er skiltet gangfelt og oppmerket striper for gangfelt. Dersom kommunen ønsker å regulere steder for tilrettelagt kryssing med trafikkøy, så må kommunen sende tekniske plantegninger for vurdering til fylkeskommunen før planforslaget skal opp til andregangs behandling. Plantegningene må vise at det blir regulert nok areal til å kunne bygge kryssingsstedene. Trafikkøy må bygges med en bredde på minst 2,0 m. For å gi bilister bedre mulighet til å ta hensyn til gående, er god sikt og belysning viktig ved kryssingsstedene.

Dersom kommunen ønsker å regulere en 4 armet rundkjøring i krysset mellom Trondheimsvegen, Kjerkevegen og Kroken som vist på planforslaget, så anbefales det sterkt å sende teknisk plan for rundkjøringen til fylkeskommunen til vurdering før planforslaget skal opp til andregangs behandling. Teknisk plan skal dokumentere at det blir regulert nok areal og riktig areal til å kunne bygge rundkjøringen. Dersom kommunen vedtar reguleringsplan uten teknisk plan som grunnlag for reguleringen, så kan dette føre til at det må lages en ny reguleringsplan for rundkjøringen for at det

Tas til etterretning, byggegrenser legges inn med 20m fra midtlinje veg der det i dag er småhusbebyggelse og der det er regulert byggegrenser på min.20m fra senterlinje i gjeldende detaljreguleringer.

Tas til følge, kryssinger endres i planen til en infrastrukturene, med tilhørende rekkefølgekrav, som ikke fastsetter nøyaktig plassering eller type kryssing.

Kryssinger endres i planen til en infrastrukturene , med tilhørende rekkefølgekrav, som ikke fastsetter nøyaktig plassering eller type kryssing. Type utforming avklares dermed i påfølgende detaljreguleringer.

Plangrepet forutsetter en rekke tiltak på Trondheimsvegen, hvor mye av potensialet for tiltakene beror på tettstedsutviklingen utover en 15 års tidshorisont. Derav anses det som lite hensiktsmessig å utarbeide

	<p>skal bli fysisk mulig å bygge rundkjøringen. I håndbok R700 Tegningsgrunnlag er det en tabell 1.1.7 som beskriver hvilke tegninger som skal inngå og kan inngå i teknisk plan som grunnlag for reguleringsplan. Det vil være behov for å regulere midlertidig bygg- og anleggsområde ved rundkjøring i krysset mellom Trondheimsvegen og Kjerkevegen for å gjøre det mulig å bygge regulert rundkjøring. Reguleringsbestemmelse må angi når bestemmelsesområde midlertidig bygge -og anleggsområde opphører, og når området skal tilbakeføres til tidligere bruk.</p> <p>Fylkeskommunen er usikker på om rundkjøringen Trondheimsvegen ved Lundsjordet vil være riktig krysstype for et kryss mellom Trondheimsvegen og adkomstvei til Lundsjordet, og kommunen må derfor ta vekk forslaget om å regulere rundkjøring i Trondheimsvegen ved adkomstvei til Lundsjordet. Det kan reguleres et nytt kryss mellom Trondheimsvegen og adkomstvei til Lundsjordet i detaljreguleringsplan for Lundsjordet eller i områdereguleringsplan for Råholt sentrum etter at Akershus fylkeskommune har vurdert hvilken krysstype som vil være riktig på dette stedet. For at fylkeskommunen skal kunne vurdere hvilken krysstype som er riktig å bygge ved adkomstveien til Lundsjordet, trengs en trafikkanalyse som beskriver trafikkavvikling i krysset i rushtiden med ulike krysstyper. Områdereguleringsplanen kan ikke ha en bestemmelse som sier at det skal bygges rundkjøring i et kryss mellom Trondheimsvegen og adkomstvei til Lundsjordet fordi fylkeskommunen er usikker på om rundkjøring vil være riktig krysstype på dette stedet. Rekkefølgekrav om bygging av bygging av rundkjøring i Trondheimsvegen ved Lundsjordet må tas vekk fra tabellen i bestemmelse 10.2.</p> <p>Fylkeskommunen kan ikke tillate at det blir regulert en avkjørsel i rundkjøring mellom Trondheimsvegen og Tærudvegen og symbolet pil for avkjørsel må derfor tas vekk fra reguleringsplankartet og tegnforklaringen. Dersom kommunen ønsker at fylkeskommunen skal vurdere om det vil være riktig å regulere en fjerde arm i rundkjøringen mellom Trondheimsvegen og Tærudvegen i områderegulerings-planen for Råholt sentrum eller i en detaljreguleringsplan, så trenger vi en trafikkanalyse som beskriver trafikkavviklingen i rundkjøringen. Videre trenges et plankart der ny adkomstvei er tegnet inn, og som viser hvilke eiendommer som kommunen mener bør få adkomst via rundkjøringen.</p>	<p>detaljerte byggetegninger for noe som vil kunne få nye forutsetninger for utforming. Forutsettes da ivaretatt i påfølgende detaljregulering.</p> <p>Tas til følge, rundkjøringen endres i planen til en avkjørselspil, som ikke fastsetter type kryss.</p> <p>Tas til følge og tas ut av områdereguleringen, og vurderes videre i påfølgende detaljregulering.</p>
Fortidsminneforeningen i Oslo og Akershus/Romerike	<p>Fortidsminneforeningen regner med å være høringsinstans når detaljreguleringsplanene etter hvert kommer for de enkelte delområdene som skal utbygges/utvikles, og vil følge med på hvordan de registrerte og bevaringsverdige kulturminnene og kulturmiljøene blir ivaretatt. Negative til utnyttelsesgrad og høyder på hus. Negativt med høyhus langs Trondheimsvegen der folk må bo tett på trafikken, kan gi mye støy for de som skal bo der og mye skygge i gata.</p> <p>En del p-plasser bør ligge lettvinntil for gjester og «billig» til for unge etablere – en p-plass i kjeller koster 300-500.000 pr.stk.</p>	<p>Er på kommunens liste over høringsinstanser som skal motta planer på høring.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Planen setter en p-norm for å bidra til å begrense bilbruk, pris reguleres av marked og ikke i plan.</p>

Lokallag, 02.06.2024		
<i>Private</i>		
Dag Eirik Aurstad, 26.04.2024	<p>Frykter at Råholt i økende grad skal bli en kjøpesenterlandsby, omgitt av for høye kasseblokker. Mener det er viktig at Råholt blir et sted folk i større grad vil oppsøke fordi det er et hyggelig sted å være, ikke bare fordi man er bundet av bolig eller skal innom Amfi. Mener Råholt må skille seg ut positivt som sted med humane proporsjoner og materialvalg, gode lysforhold og å unngå de tette kassene i lamellformasjon, som øvrige forsteder til Oslo.</p>	<p>Generelt vil det være utrolig krevende å holde en utvikling tilbake som er så kraftfull. En områderegulering har med hensikt å styre utviklingen slik at det ikke bare bygges, men også legges til rette for byromskvaliteter.</p>
Jon-Ole Bekkestuen, 09.04.2024	<p>Er opptatt av park, aktivitetsområder og møteplasser. Frykter gjenbygging, av områdene rundt sentrum, som rundt RUSK. Viktig med grøntarealer folk friluftsliv og trivelige møteplasser. Vedlegger kart som viser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utvidelse av Områdeplanen for Råholt • Kart over Mulighetsstudien utarbeidet i 2021 og skisser av leilighetsbygg, som viser en massiv gjenbygging • Park, aktiviteter og møteplasser m.m. ønskes over hele eiendommen til Jostad (mellom Søndre samfunn og Gladbakk) • Illustrasjonsplan (godkjent og vedtatt 2002, herunder Kjeldalen) over del av Eidsvoll Stadion. • Utvidelse av Områdeplanen bl.a. vest for Gladbakk og syd for RUSK og Tærudveien Skal benyttes til park-og aktivitetsområder, bl.a. for skolens elever! Undergang Tærudveien må vurderes. 	<p>Tas til orientering, og svart ut også i tidligere merknadsbehandlinger.</p> <p>Det er bra å ha stort perspektiv. Samtidig skal planen levere innenfor en realistisk horisont, når det gjelder både forventet vekst og arealbehov i lys av en rekke forventinger hva gjelder bærekraftig utvikling. 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. Kjeldalen og Tærudjordet ligger ellers utenfor planavgrensningen, og arealdisponeringen her må vurderes i annen sammenheng.</p>
Mostuetunet AS, 06.05.2024	<p>Gjennomsnittlig etasjehøyde er i tråd med planforslaget for Mostuetunet, mens utnyttelsen er noe høyere. Antall etasjer i prosjektet, som ligger til grunn for planforslaget for Mostuetunet, spenner imidlertid fra to til åtte etasjer. Ber derfor om at tabellen i reguleringsbestemmelse §5 justeres slik at det åpnes for to til åtte etasjer og maksimal kotehøyde på c+210,5 for feltene BB3 og B/T1.</p> <p>Mener hensynssone for bevaring innebærer at prosjektet som ligger til grunn for planforslaget for detaljregulering for Mostuetunet ikke kan realiseres. Mener et revidert prosjekt for Mostuetunet, med bevaring av det eksisterende gårdstunet som en forutsetning, vil neppe klare å oppnå tilsvarende kvaliteter som det nåværende prosjektet. Dette først og fremst med tanke på Mostue som et urbant tilskudd til Råholt sentrum, men også med tanke på bokvalitet for framtidige beboere. Forhold som utsikt, solgang, støy og kontakt med kulturlandskapet mot nord har vært styrende ved utforming av prosjektet. Det må særlig påpekes at i prosjektet for Mostuetunet er bygningsvolumene</p>	<p>Tas til følge, kotehøyder blir retningsgivende da områdeplanen ikke har tilstrekkelig detaljeringsgrad til å fastslå eksakt maks kotehøyde. Det samme gjelder BRA.</p> <p>Her følger planforslaget kunnskapsgrunnlaget og politisk vedtak.</p>

plassert og modellert for å skjerme de største uteoppholdsarealene mot støy fra vei og jernbane. Mener krav til høy utnyttelse nært knutepunkt ikke vil være forenlig med bevaring.

Mener kulturminnevurderingen utført ifm. detaljregulering vurderer gårdstunet til å ha lav kulturhistorisk verdi:

- Ingen av bygningene på Mostue er SEFRAK-registrert.
- Gårdstunet er ikke gitt bevaringsstatus i «Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Eidsvoll» (2010).
- Viken fylkeskommune, som er fagmyndighet for kulturminnevern har ikke nevnt gårdstunet som verdifullt i sitt grundige innspill til varslet planoppstart.
- Bygningene har ingen særskilt arkitektonisk verdi og er i svært dårlig teknisk stand.
- Bygningene er ikke spesielt gamle. (Opplysninger fra beboere og gamle fotografier indikerer at gårdstunet fikk sin nåværende utforming på 1920-tallet.)

Mener prosessen gir liten forutsigbarhet. Dersom utbygger hadde fått bevaring av gårdstunet som premiss i en tidligere fase, kunne man ha gjort et forsøk på å utarbeide et prosjekt der gårdstunet ble bevart. (Selv om dette ville ha medført et dårligere prosjekt med lavere utnyttelse, enn hva tilfellet er for nåværende prosjekt for Mostuetunet). Dersom hensynssonen H570-2 blir stående vil dette medføre store forsinkelser og en kraftig økning i kostnader for Mostue.

Gitt situasjonen med tilnærmet full stopp i bygg- og anleggsbransjen kan det ta lang tid før de ulike delfeltene blir regulert og utbygd, og vi er bekymret for hva dette vil bety for framdriften til Mostuetunet.

- Hva vil de faktiske framdriftsmessige konsekvensene for Mostuetunet være?
- Vil rekkefølgekrav være oppfylt ved innbetaling av beregnet beløp til søknad om igangsettingstillatelse? Eller må i tillegg de fysiske tiltakene være oppført før brukstillatelse, eller ferdigattest kan vedtas?

Mener det er store ambisjoner for opparbeidelse av infrastruktur i områdeplanen, og store kostnader som skal fordeles. Det er mye som tyder på det vil gå lang tid før mange av delfeltene innenfor områdeplanen vil bli utviklet. Dette vil i så fall innebære store kostnader i forskuttering for Eidsvoll kommune for å få infrastrukturtiltakene på plass. Man kan risikere at det kun er Mostue og kanskje én annen aktør som kan bidra i løpet av de neste 3-7 årene, og da må i så fall kommunen legge ut for vesentlig mere enn 25% av de planlagte kostnadene.

- Har kommunen midler, eller i det minste en plan for hvordan finansieringen av infrastrukturtiltakene skal skje i de nærmeste årene?
- Vi ser av tabell på s. 18 i områdemodellen at det er beregnet en m2 kostnad på 1590,- for

Forståelig, men allikevel er det nettopp det en planprosess kan være, nye forhold som tidligere ikke har vært oppdaget kan bli oppdaget i en planprosess.

Det er sannsynlig at de enkelte detaljreguleringene vil omfatte flere utbyggingstrinn, som hver især kan representere et anselig antall boliger/kvadratmeter. Det er dermed store sjanser for at rekkefølgekravene fra de ulike bestemmelsesområdene i områdeplanen vil videreføres til detaljreguleringene innenfor hvert enkelt bestemmelsesområde, og at innbetaling til områdemodellen først vil skje i forbindelse med byggesaksbehandling og igangsettingstillatelser for hvert enkelt utbyggingstrinn. I teorien vil også rekkefølgekravet kunne innfris med en innbetaling før det detaljreguleres, slik at detaljreguleringen allerede har innfridd rekkefølgekravet, og dermed kan utarbeides uten disse kravene. Dette vil sannsynligvis variere avhengig av omfanget på prosjektene. Jf. kap. 4.1 i dok. Områdemodell.

Innbetalte midler vil settes på eget fond og konto i kommunen, øremerket tiltakene i Råholt sentrum. Kommunen avgjør prioriteringsrekkefølgen og tidspunkt for gjennomføringen av tiltakene, og kan forskuttede etappevis utbygging av tiltakene når kommunen vurderer det nødvendig. Områdemodell er en gjennomførings- og finansieringsmodell for felles offentlig infrastruktur, som kan avledes av

	<p>Mostuetunet. Vil dette dekke all opparbeidelse av offentlig infrastruktur? Eller kommer det egne krav med rekkefølgebestemmelser og kostnader i tilknytning til detaljreguleringsplanen i tillegg?</p> <ul style="list-style-type: none"> Hva vil skje med innbetalte midler dersom deler av de planlagte tiltakene ikke kommer til utførelse? 	<p>rekkefølgekravene i områdereguleringsplanen. Det vil følge interne rekkefølgebestemmelser for detaljreguleringene i tillegg. Områdemodellen forutsetter at kommunen må ta ansvar for å bygge ut disse når utbygger ønsker å igangsette utbyggingen. Det kan innebære at kommunen må forskuttere tiltak fordi det ikke er kommet nok penger inn gjennom modellen. Jf. kap. 5.1</p>
<p>Tom Forberg, 09.04.2024</p>	<p>Hva tenker Eidsvoll kommune om trafikksituasjonen gjennom Råholt i fremtiden? Det er mye kø og trafikkfarlige episoder i dag og med dagens forslag til reguleringsplan vil trafikken øke mye.</p> <p>Hva tenker Eidsvoll kommune om vann og spillvann-situasjonen i sørbygda? Har ledningsnett for vann og spillvann stor nok kapasitet til å håndtere en slik massiv utbygging som er tenkt på Eidsvoll Verk og Råholt? Vi vet at det er et meget stort etterslep på vedlikehold og utskifting av kommunale vann- og spillvannsledninger - finnes det fremtidsplaner for dette arbeidet?</p> <p>Hva tenker Eidsvoll kommune om Søndre Samfund og utviklingen av friareal og ikke minst hvor ungdommen skal gjøre av seg? I dag er det kapasitetsproblemer på fotballbaner, idrettshaller for innendørs idrett og svømmehaller i Eidsvoll kommune, hvordan løse det? - Hvordan tenker Eidsvoll kommune om dagens skolesituasjon på Råholt hvor det stadig blir satt opp brakker som brukes som klasserom, nå sist på Råholt ungdomsskole?</p> <p>Er det behov for alle disse leilighetene? - Er det nødvendig å bygge så høye hus i nærheten av senteret? - Er det tatt hensyn til planlagte boligblokker som er planlagt nord for Eidsvoll Verk stasjon i forbindelse med infrastruktur?</p> <p>Ønsker at dagens politikere og ledelse i Eidsvoll kommune utarbeider en helhetlig plan for utbygging av infrastrukturen for sørbygda vedrørende trafikksituasjonen, vann og kloakk situasjonen og oppvekstvilkårene for innbyggerne. En plan som planlegges for flere år fremover og ikke som i dag gjør at det plutselig må settes opp brakker ved nybygde skoler, kommunale bygg etc.</p>	<p>Dette er grundig utredet i planforslaget og fremkommer tydelig i planforslaget.</p> <p>Det foreligger en VAO rapport til planforslaget som har utredet dette, og det stilles rekkefølgekrav for å ivareta dette.</p> <p>Områdeplanen tilrettelegger for muligheter for utvikling og sambruk av arealer omkring dagens skole og Søndre Samfund.</p> <p>Generelt vil det være utrolig krevende å holde en utvikling tilbake som er så kraftfull. En områderegulering har med hensikt å styre utviklingen slik at det ikke bare bygges, men også legges til rette for byromskvaliteter, og nødvendige tiltak ifm. infrastruktur er utredet og det stilles krav til utførelse i planen.</p> <p>Tas til orientering. Noe av dette ivaretas av planforslaget, men noe må også ivaretas i andre planer.</p>
<p>Toril Marstein, 06.05.2024</p>	<p>Ønsker følgende implementert i bestemmelsene: Bygningsplater tillates ikke. All utvendig bekledning skal være i tre, tegl, mur eller betong. Byggehøyder trappes ned mot park.</p>	<p>En god intensjon, som formingsveilederen vil være førende for å ivareta i påfølgende detaljreguleringer der det er hensiktsmessig. Da dette er en områderegulering kan det skape tvist i tilfeller hvor det er andre byggverk enn sentrumsbygg og boligbygg som skal oppføres. Det samme gjelder høyder, som må vurderes i samråd med hensyn til tiliggende boligområder og deres uterom.</p>

<p>Arne Halvorsen, 12.05.2024</p>	<p>Mener det bør være et minste krav om 2 biloppstillingsplasser ved eneboliger, tomannsboliger og rekkehus for å kunne være tilpasset familier. I leilighetsbygg bør nedre grense økes til 0,8 i innerste sentrum og til minimum 1 ellers. Gjesteparkering bør settes til 5 % + egne plasser til hjelpetjenester/handikaptransporter.</p> <p>Mener Flintabyen allerede har såpass mange endringer at det ikke bør reguleres til bevaring, og at det i framtiden en gang bør kunne transformeres til blokk- bebyggelse.</p> <p>Må ha i minnet at spesielt barn og unge tar «korteste veg» når de sykler, uavhengig av merket sykkelveg eller annet. Halve året er ikke sykkel egnet som transportmiddel for folk flest på Råholt. Er gangavstanden for stor vil bilen bli brukt.</p> <p>Da det allerede i dag er for få parkeringsplasser ved Eidsvoll Verk jernbanestasjonen, må denne utfordringen vies større oppmerksomhet i planen, mulig parkeringshus.</p> <p>Et avfallssug sparer arealet til søppelbeholderne ute ved hvert bygg. Men hvem skal betale kostnadene til bygging og drift?</p> <p>Mener første prioritet for VAO er at det må bygges en ny ledning til høydebassengene. Videre må deler av ledningsnett oppgraderes. Har vi hatt perioder om sommeren uten nok brannvann i høydebassengene?</p>	<p>Kommunene er av overordnende myndigheter å følge opp en restriktiv parkeringspolitikk, som er et av de viktigste virkemidlene for å påvirke reisemiddelvalg og redusere bilandelen i tråd med nullvekstmålet. All erfaring tilsier at parkeringskapasitet påvirker reisemiddelvalg. For å sikre at personreiser tas med kollektivtransport må det settes strenge normer for parkering. Siste punkt anses å være ivaretatt i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>Planforslaget følger anbefalt utredning av kulturmiljøer. Det må også bemerkes at dagens tilstand ikke umuliggjør fremtidig istandsetting/tilbakeføring, og at bevaringene også sikrer varierte bomiljøer og boligtyper.</p> <p>Tas til etterretning.</p> <p>Her fungerer planen som tilrettelegger, også blir det opp til næringsaktørene å iverksette.</p> <p>Kostnader til avfallssuget er fordelt på alle nye prosjekter med tett bebyggelse innenfor planområdet, jf. områdemodellen.</p> <p>Alle utbyggingsområder har dette som rekkefølgekrav, at det må være sikret opparbeidet. Så er det opp til kommunen å prioritere de ulike tiltakene i takt med utviklingen.</p>
<p>Godeland Boligutvikling AS, 15.05.2024</p>	<p>Det må legges opp grønn mobilitet - sykkelstier og gode fortau for gående. Trondheimsvegen som miljøgate fra kirken? Snøsmeltanlegg i fortau?</p> <p>Det må legges opp til en blågrønn utvikling av sentrum - turstier, åpne bakkeløp, trær, store grøntområder, gode uteoppholdsarealer for barn og voksne i alle aldre. Interne gangstier, store grøntarealer.</p> <p>Det må etableres gode samlingspunkter for innbyggerne-kultur, handel og offentlige funksjoner i kombinasjon med nye boliger.</p> <p>Mørke arealer (parkeringskjeller og andre arealer under bakken) samt innvendige fellesarealer regnes ikke inn tillatt oppført BRA innenfor det enkelte delområde.</p> <p>Områdene BB7 og BK4 må sees i sammenheng få en helhetlig utvikling - kombinasjon bolig og næring. Området har en naturlig svank i terrenget, her bør man tillate næring i 1 etg.</p>	<p>Tas til orientering, grønn mobilitet er grundig vurdert/utredet og anses ivaretatt i planforslaget.</p> <p>Dette anses å være godt ivaretatt i planforslaget omkring de offentlige funksjonene, for å drive samdrift av arealer og skape liv til sentrum på ulike tider av døgnet.</p> <p>Tas delvis til følge, parkeringskjeller skal ikke inngå i BRA-regnskap og spesifiseres i bestemmelsene for beregning av BRA.</p> <p>For å begrense sentrums utstrekning er det ikke åpnet opp for sentrumsformål i dette området i planforslaget. Skal en oppnå et godt</p>

	<p>For BB7 bør det endres fra bolig til sentrumsformål (bolig - Forretning - Kontor - Kultur - Forsamlingslokaler - Offentlige tjenester - Hotell – Kino). Etasjehøyden bør økes til inntil 7 etg. med inntrukket 8, og ett signalbygg på inntil 10 etg. Antall kvm tillat oppført oppjusteres og hensynssone H570_7 tas ut. Dette vil gi store konsekvenser for området, og eksisterende bebyggelse er i svært dårlig forfatning.</p> <p>For BK4 bør det endres fra bolig til sentrumsformål (bolig - Forretning - Kontor - Kultur - Forsamlingslokaler (menighet) - Offentlige tjenester – Kino). Delfeltet utvides (eiendommer fra BK4 tas inn) til å inkludere flere eiendommer langs Trondheimsvegen - Trondheimsvegen 198 - Trondheimsvegen 200 - Kroken 1 A - Kroken 1 B - Kroken 17 - Kroken 21 A - Kroken 21 B - kroken 23 - Endre utforming av delfelt? Avgrense nord/ sør og ikke som foreslåtte øst/ vest. Viser til vedlagt skisse: Grønne striper blir delfelt BB7/ sentrumsformål 5-7 etg. , oransje striper blir delfelt BK4/ blokk 3-5 etg, rosa striper blir delfelt BK4/ konsentrert småhus 3-4 etg.</p> <p>Innenfor delfelt BK4 tillates blokkbebyggelse på 3-5 etasjer i halvdel mot Råholt sentrum, konsentrert småhusbebyggelse/ blokk 3-4 etg. mot kroken. Antall kvm tillat oppført oppjusteres</p> <p>Prinsipp om plassering og retning av bygningsvolum legges inn - høyest bebyggelse langs Trondheimsveien med nedtrapping mot vest og Kroken vegen/ eksisterende omkringliggende bebyggelse, som vil gi vesentlig mindre støy til nye og eksisterende boliger i området, gode sol- og lysforhold for alle boliger, nye og eksisterende og vesentlig bedre utnyttelse av området.</p> <p>Godeland Boligutvikling AS eier også Trondheimsveien 199/GU1. Er positive til at kirkegården legges inn, men ber om at eiendommen ikke gjøres om til dette formålet.</p>	<p>og bærekraftig byliv må dette planlegges kompakt og ved transformasjon innenfor gangbare avstander til ulike funksjoner og fasiliteter.</p> <p>Bevaring følger av anbefalinger i kunnskapsgrunnlaget, og det anmodes om å se på mulighetene som kan ligge i bevaring.</p> <p>Se kommentar over.</p> <p>Overordnede prinsipper menes å være ivarettatt i bestemmelser om høyder og i vedlagte formingsveileder. Videre vil det i avklares nærmere i ev. påfølgende detaljreguleringer.</p> <p>Eiendommen utgjør en naturlig fremtidig utvidelse av kirkegården på grunn av arrondering. Det virker også hensiktsmessig utfra at dagens adkomst til eiendommen må endres dersom man øker antall boenheter. Det synes som god arealutnyttelse å omdisponere eiendommen til virksomhet tilknyttet kirken.</p>
<p>Plan1, gbnr. 133/4, 133/20 og 133/24. 15.05.2024</p>	<p>Ønsker området innlemmet i områdeplanen og ser for seg at området har et potensiale for 180 – 250 boenheter i form av blokkbebyggelse. Adkomst til området kan løses på 2 ulike måter; det kan etableres adkomst via regulert område i syd, og direkteadkomst fra Trondheimsvegen i øst. Argumenterer med nærhet til stasjonen og alle sentrumstilbud og inneklemt beliggenhet for sin bruk i dag. Det er laget en foreløpig skisse for området, som viser en høy utnyttelse av området.</p>	<p>Området ligger utenfor planområdet, og det vises til tidligere kommentar ifm. kommuneplanen.</p>
<p>Lundsjordet huseierlag v/Gudrun Høye, 20.05.2024</p>	<p>Områdereguleringsplanen for Råholt sentrum kan få vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn, og krever derfor bredere konsekvensutredning enn de to temaene som har vært adressert så langt (kulturmiljø og trafikk / mobilitet).</p> <p>Bekymret for vannforsyningen, i løpet av de siste årene har kommunens innbyggere</p>	<p>Dette er vurdert og planforslaget er iht. forskrift.</p>

mottatt kokevarsel flere ganger, og ilagt sterke restriksjoner på bruk av drikkevann grunnet en varm og tørr sommer der vannreservene ble så små at rasjonering av drikkevannet var påkrevet. Mattilsynet 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." Stiller seg uforstående til kommunens vurdering i risiko- og sårbarhetsanalysen at den planlagte massive utbyggingen innenfor planområdet ikke vil få konsekvenser for vannforsyningen. Mener utbyggingen vil ha negative konsekvenser for vannforsyningen med mindre omfattende tiltak settes i verk for å øke tilgangen på rent drikkevann i takt med økningen i innbyggertallet. Forutsetter at anbefalte tiltak i VAO-rapporten vedrørende vann- og avløp følges opp fortløpende, slik at kommunens innbyggere til enhver tid er sikret tilstrekkelig rent drikkevann i takt med at innbyggertallet i kommunen øker som følge av den planlagte utbyggingen.

Kritisk til at ny utbygging ikke trenger å tas hensyn til omkringliggende småhusbebyggelse som ligger innenfor "grønn grense" da det vil være uhensiktsmessig å stille krav om nedtrapping mot områder der planen på lenger sikt legger opp til fortetting. I forslaget til reguleringsbestemmelser for planen stilles det uansett krav til varierte byggehøyder for ny bebyggelse innenfor et regulert område (§4.2, pkt. 3). Mener at det ville være naturlig å legge de lavere bolighøydene mot eksisterende småhusbebyggelse og de høyeste bolighøydene inn mot sentrum, heller enn motsatt. Dette vil være tilfellet også etter at en slik fortetting som kommunen ser for seg innenfor «grønn grense» har funnet sted. Ber om at setningen som sto i det opprinnelige planprogrammet tas inn i reguleringsbestemmelsene for planen: "Bebyggelse som grenser mot småhusbebyggelse og annen småskala bebyggelse trappes noe ned i høyde."

Lundsgutua må følgelig reguleres i forbindelse med områdeplanen – ikke i en underordnet detaljregulering – slik at det kan sikres at veien blir utformet hensiktsmessig i forhold til å oppfylle de mål områdeplanen setter for bruken av veien. Stiller seg uforstående til at *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*. Dersom trafikken sluses inn via Sagmoveien vil det ikke være nødvendig å gjøre endringer for Lundsgutua som i dag er en lite trafikkert privat eid vei. Forslaget om å regulere Lundsgutua til en sterkt trafikkert offentlig vei er en direkte følge av at det i påbegynt detaljregulering for Lundsjordet foreslås å sluse trafikken inn via Lundsgutua. Hvilken løsning som velges for trafikken inn til Lundsjordet er åpenbart av betydning for det overordnede trafikksystemet og må avklares i forbindelse med områdeplanen som nå ligger ute på høring. Ber om en klargjøring av i hvilken grad huseierlagets eiendom omfattes av områdeplanen for Råholt sentrum. Veien med tilhørende fortau og grøntareal ser i kartet ut til å strekke seg godt inn på huseierlagets eiendom. Ber om en avklaring

Anses å være i varetatt ved VAO rapport, områdemodell og følgende rekkefølgekrav.

Områdeplanen tar for seg de generelle kravene, også vil detaljreguleringene vurdere dette nærmere i den enkelte plan, slik at ulike hensyn må vektas hva gjelder sol/skygge, terreng, potensiell fremtidig utbygging osv. Det vil være uhensiktsmessig å stille krav om nedtrapping mot områder der planen på sikt legger opp til fortetting. Det anses derfor at den gjeldende formulering er mer presis. Det er vanskelig å gjennomføre fortetting i et allerede bebyggt 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.

Viser til merknadsbehandling for detaljreguleringsforslag for Lundsjordet. Ca. halvparten av boligene er tiltenkt atkomst fra Lundsgutua mens den andre halvparten har regulert atkomst via Trondheimsvegen. Trafikkøkningen i Lundsgutua som følge av planforslaget vil fordele seg på innkjørslene til parkeringskjeller tilhørende leilighetene. Trafikken vil derfor raskt avta nordover i Lundsgutua.

	<p>av hvilke konsekvenser områdeplanen får for huseierlagets eiendom i forbindelse med planbeskrivelsen (tabellen under avsnitt 2.5) om at huseierlagets eiendom vil bli berørt av forslaget til ny områdeplan. Legger til grunn at områdeplanen for Råholt sentrum kun omfatter den delen av huseierlagets eiendom der den eksisterende veibanen i dag ligger og ikke andre deler av huseierlagets eiendom, ber om at dette presiseres også i områdeplanen.</p> <p>Vil bemerke at krysset mellom Sagmoveien og Lundsgutua inngår som en del av områdeplanen i følge plankartet. Dersom trafikken inn til Lundsjordet etter utbygging skal sluses inn via Lundsgutua, vil dette medføre at det må gjøres større endringer i krysset for å håndtere den kraftige økningen i trafikken. Siden krysset mellom Sagmoveien og Lundsgutua i følge planen inngår som en del av det overordnede trafikksystemet for Råholt sentrum, må det etter vår oppfatning redegjøres for valg av løsning også for dette krysset i planforslaget.</p> <p>Mener det ikke er tilstrekkelig at Lundsgutua er ferdig oppgradert før nye boliger på Lundsjordet tas i bruk. Veien må oppgraderes før utbyggingen på Lundsjordet starter. Lundsgutua er ikke i en slik forfatning i dag at den vil tåle anleggstrafikk i forbindelse med utbyggingen. Det vil heller ikke være mulig for beboerne i huseierlaget og ellers langs Lundsgutua å komme seg trygt ut til Sagmoveien i anleggsperioden uten at det er etablert fortau langs vestkanten av veien. Dette må legges inn som et rekkefølgekrav i områdeplanen.</p> <p>Fremgår ikke av planforslaget hvordan økt støy for naboer, både i anleggsperioden og i tiden etterpå dette er tenkt håndtert. Det er ikke tilstrekkelig å kun vurdere hva påvirkningen på omgivelsene blir, det må også gjøres konkrete tiltak for å redusere støybelastningen. Støydempende tiltak for naboeiendommer, der det er behov for dette som følge av utbyggingen, må være et eksplisitt krav som inngår i reguleringsbestemmelsene som følger områdeplanen.</p>	 <p>Fortau på vestre side av Lundsgutua og en liten del av innkjøringen berøres av eiendom gbnr. 124/6. Fortau lengst sør til regulert overgang omfatter mer beslag en dagens vei, ellers beslaglegges ikke mer areal til veg for eiendom 124/6.</p> <p>Det stilles krav til fremkommelighet og trafikksikkerhet i anleggsperioden.</p> <p>Ivaretas i påfølgende detaljregulering for Lundsjordet.</p>
Amfi Bygg Eidsvoll AS, 24.05.2024	<p>Vi seg bak de generelle intensjonene som ligger i planen, men ser behov for utdypende vurderinger/analyser av grensesnittet mellom f_SF11 og f_SF10, nærmere bestemt o_PA4 og o_PA5 mellom Trondheimsvegen til Gladbakkvegen. For å skape et mer helhetlig parkdrag langs bekkeløpet, foreslås justering av arealformåls grensene i plankartet, vist i figur 2 i vedlagt innspill, med hensyn til eksisterende bebyggelse og bærestrukturer, arealbruk til nye kommersielle foretak i tilknytning til øvrige kommersielle tilbud, logistikk knyttet til drift av senteret, kundeflyt og parkering, adkomst og tilgang til nye boliger, samt topografiske utfordringer knyttet til undergangen under Trondheimsvegen og åpning av bekkeløpet som del av AMFI-parken.</p> <p>Parkeringsplassene ved utbygging vil søkes etablert under bakkeplan i parkeringskjellere fordelt på områdene f_SF10 og f_SF11, slik at det gis rom for å etablere parkdrag og utearealer til boligene over parkeringsanleggene. Mulighetsstudiet legger til grunn at terrenget rett nord for undergangen heves til omtrent samme nivå som sentrumsområdet. På denne måten vil arealer under nytt terreng kunne</p>	<p>Tas til følge og det gjøres en justering av PA4 for å sikre adkomst til SF10 via Gladbakkvegen.</p>

benyttes for å sikre gode løsninger for logistikk og aktive fasader mot et nedre nivå, mens øvre nivå potensielt kan knyttes med bro direkte mot terrenget på sørsiden av undergangen, slik som illustrert i vedlagt figur 03. Ved en slik aktiv bruk av terrenget og eksisterende nivåforskjeller vil vi planmessig kunne løse kryssingen av forskjellige trafikantgrupper ved at infrastrukturen legges i forskjellige nivåer. Det er i mulighetsstudiet sett på ulike alternativer for innkjøring til parkeringskjeller, der avkjørsel til f_SF10 anlegges under terrenget fra Tærudvegen i nord og fra Gladbakkvegen i vest under f_KG5. I det samme området vil det også bli anlagt kjøreadkomst til deler av AMFI Eidsvoll (og antatt kjøreadkomst til f_SF10 og f_SF11), i kombinasjon med en viktig blågrønn kobling med foreslått åpning av bekkeløpet som ligger i området. Mener det er nødvendig at man i planarbeidet tar nærmere stilling til konkrete løsninger og arealbehov knyttet til et punkt med potensielt avgjørende betydning for at sentrumsområdet skal fungere etter intensjonene. For å sikre gode koblinger og et velfungerende sentrum i tråd med områdeplanens intensjoner er det med andre ord mange viktige, og delvis motstridende hensyn som må ivaretas i nettopp dette punktet. Tilkomst for gående og syklende må slik sett balanseres mot hensynet til innkjøring for området, samt flomfare opp mot gjenåpning av bekkeløpet.

Noen usikkerheter knyttet til innkjøring for nødvendig logistikk og infrastruktur til f_SF10, og til grunnleggende forutsetninger som må på plass for å kunne skape gode forbindelser mellom de to feltene f_SF10 og f_SF11 i tråd med god og helhetlig sentrumsutvikling.

Feltet f_SF10 er i planen avsatt til sentrumsformål, og gjennom arealformålet foreslått utviklet med boliger og publikumsrettede funksjoner mot gateplan. Hva gjelder avkjørsel til f_SF10 så er det i mulighetsstudiet lagt opp til avkjørsel til f_SF10 både fra Tærudvegen i nord, og via kulvert under f_KG5 fra vest. Et utviklingsområde i samme omfang som f_SF10 bør ha mulighet for tilkomst på minst to steder. I lys av utfordringene knyttet til avkjørsel fra nord mot byparken og vernebestemmelsene for Søndre Samfunn, er det også særlig viktig at det legges til rette for gode adkomstmuligheter fra vest - fortrinnsvis fra Gladbakkvegen under feltet f_KG5 for å minimere terrengmessige utfordringer og sikre at o_PA4 kan utvikles som et parkareal.

Det legges til grunn arealtall i henhold til en utvikling i tråd med mulighetsstudiet - nedjustert i henhold til høydebegrensninger i områdereguleringsplanen (i mulighetsstudiet ble det vist bebyggelse med opptil 9 etasjer) - henholdsvis 4-6 etasjer i f_SF10 og 5-7 etasjer i f_SF11. Det er ulik praksis for å definere og beregne kvm BRA fra kommune til kommune. Ved beregning av utnyttelse/arealer har vi lagt til grunn "normal" metode for beregning av BRA - der blant annet p-plasser på bakkeplan er medregnet med 18m² pr. plass. Arealer under, eller delvis under terrenget er også medregnet, inkludert tekniske arealer.

Tas til etterretning og PA5 justeres, også iht. innspill fra statsforvalter hva gjelder buffersone/kantvegetasjon.

Dette anses å være vurdert og vektet, jf. VAO rapport.

Se kommentar over.

BRA gjøres i reguleringsbestemmelsene retningsgivende. Tar til etterretning og krav til beregning av BRA tas inn i reguleringsbestemmelse 4.2, slik at beregning av BRA er lik estimert beregnet BRA i områdemodell.

Ser et betydelig avvik mellom utnyttelsesgrad for BRA som ligger til grunn i mulighetsstudiet, sett opp mot utnyttelsesgrad BRA som planen åpner for. Eksisterende AMFI Eidsvoll, inkludert foreslått utvidelse (iht mulighetsstudie) med nedjusterte høyder omfatter en utnyttelse på ca. 46.000 m² BRA innenfor f_SF11. Innenfor samme areal åpner områderegeringsplanen for maksimalt 39.000 m² BRA. Områderegeringsplanen åpner for maksimalt 13.000 m² BRA i f_SF10. Utvikling i henhold til mulighetsstudie med nedjusterte høyder omfatter totalt BRA på ca. 19.000 m² BRA. I områdemodellen heter det at "BRA er beregnet som brutto areal over terreng", men det fremkommer ikke av bestemmelsene noen særlige føringer for hvordan utnyttelse BRA skal beregnes. Slik som planen nå fremstår, er det vanskelig å ta stilling til hva tallene som ligger til grunn for maksimalt BRA egentlig betyr med tanke på faktisk utbygging/utvikling. Ved at kommunen gir tydeligere bestemmelser for BRA-beregninger vil det som utvikler være enklere å ta stilling til hvorvidt dagens utnyttelsesgrad på feltene f_SF10 og f_SF11 er realistiske med tanke på praktisk og økonomisk gjennomførbarhet. Dersom kommunen legger til grunn en forståelse av at alt areal på og under bakken, samt tekniske arealer, skal medregnes betyr det at utviklingsrommet i foreslått plan er veldig begrenset. Legger vi til grunn at arealer under bakken ikke skal medregnes er det tilnærmet samsvar mellom utnyttelsen lagt til grunn i planen og foreslått utvikling i henhold til mulighetsstudiet, men uten nærmere bestemmelser knyttet til hvordan BRA skal beregnes må vi foreløpig legge til grunn at alle arealer skal medregnes.

Forhold knyttet til hensiktsmessig arealdisponering vil først kunne avklares i forbindelse med en prosjekteringsfase, men av hensyn til fleksibilitet og gjennomførbarhet er det ønskelig at det i bestemmelsene åpnes for større muligheter for helhetlige og kvalitative vurderinger - gjennom for eksempel å åpne for et noe større spillerom hva gjelder variasjon i høyder - uten å justere opp snitthøyder. Dette vil også åpne for større muligheter til å formmessig definere sentrumsområdet mot rundkjøringene Tærudvegen/Trondheimsvegen og Gladbakkvegen/Trondheimsvegen. Det foreslås at høydebegrensningene i områdeplanen endres til henholdsvis 4-9 etasjer i f_SF10 og 5-10 etasjer i f_SF11.

Bestemmelsene knyttet til vern for Søndre Samfund oppleves samlet sett som noe uklare og delvis motstridende med tanke på hva som ønskes bevart og videreført. Mener at befolkningen på Råholt er best tjent ved at videreføring av byggets funksjoner prioriteres, fremfor bevaring av bygningsmassen, gjennom tilrettelegging for nye arealer med teknisk høy standard som vil kunne møte kommunens reelle behov for lokale fritidstilbud og kulturarenaer - som eksempelvis en kino. Dette vil for eksempel kunne sikres gjennom bestemmelser knyttet til felt f_SF10. Mener det er viktig med en tydeligere redegjørelse for forholdet mellom vern av bebyggelsen for Søndre Samfund og videreføring av funksjonen som et kultur- og aktivitetstilbud i sentrumsområdet, og tydeligere avklaringer for hvilket mulighetsrom for videreutvikling som faktisk ligger i vernehensynet, knyttet opp mot

Se kommentar over.

Tas til følge, maks kote gjøres retningsgivende for grundigere vurderinger i påfølgende detaljreguleringer, og etasjeintervall tas ut og det oppgis kun etasje snitt, for å åpne opp for større variasjon og samtidig begrense maks høyde.

Bevaring følger av anbefalinger i kunnskapsgrunnlaget, og planforslaget videreføres med dette innarbeidet. Det innebærer krav om å realitetsvurdere bevaring i påfølgende detaljregulering.

	<p>utdypende vurderinger av hvilke konkrete behov Eidsvoll kommune har for aktivitets- og fritidstilbud i sammenheng med fremtidig utvikling av Råholt sentrum.</p> <p>Før områderegeringsplanen ble lagt ut på høring har kommunen besluttet at det er et ønske om å selge Søndre Samfunn for videre utvikling i privat regi, og planen for forvaltningen av bebyggelsen oppleves foreløpig som uklar. Det anses som både viktig og hensiktsmessig, at kommunen gjennom områdeplanen ser nærmere på hvordan forsvarlig drift av Søndre Samfunn i privat regi forutsetter parallelle muligheter for kommersielle aktiviteter. Slik vernebestemmelsene er formulert er det foreløpig helt uklart i hvilken grad vern av bebyggelsen vil gå på akkord med arealbehov og funksjon for et viktig fritidstilbud i sørbygda og muligheter for kommersiell drift, og en innlemmelse av Søndre Samfunn som del av utviklingen innenfor f_SF10 vil ikke være mulig.</p> <p>Mener det for området f_KG5 med fordel bør vurderes et mer justert arealformål som tar høyde for områdets videre utvikling, hvor det sikres flere utviklingsmuligheter og fleksibilitet med tanke på den helhetlige sentrumsplanen. Med tanke på kommunens ønske om videre utvikling av sentrum på Råholt vil kombinert grønnstruktur blant andre sentrumsfunksjoner være svært lite hensiktsmessig, og ser begrensninger for utvikling av området i lys av f_KG5 som nokså inngripende når det kommer til en regulert videreføring av dagens gårdsdrift. Mener regulering til et annet formål som i mindre grad legger konkrete begrensninger for fremtidig utvikling og bruk av et særlig viktig og sentralt areal i Råholt sentrum ikke står i veien for å legge til grunn foreslått bruk som grøntområde/jordbruk, og ser samtidig begrensningene som ligger i reguleringen til formålet, med tanke på grensesnittet mellom sentrumssonen og AMFI Eidsvoll, og koblingene mot behovet for nødvendig logistikk, infrastruktur til f_SF10 og f_SF11 og øvrige hensyn mot tilliggende o_PA4 og o_PA5. Grensesnittet mot et privat jordbruksareal i forlengelse av parken kan fremstå som uklart. o_KG5 som foreslått kan også bidra til å undergrave intensjonene ved at parken kan oppleves som utflytende, med uavklarte rammer mot den øvrige bebygde bystrukturen. Foreslår etablering av eldreboliger i deler av området som i dag er avsatt til kombinert grøntareal, anses som hensiktsmessig bruk av arealet i lys av både dagens og den fremtidige konteksten, og arealets beliggenhet i tilknytning til Råholt Bo- og aktivitetscenter og Råholt bypark.</p>	<p>Områdeplanen fungerer mer som tilrettelegger, men er for en stor del avhengig av andre prosesser for å avklare konkrete løsninger. Planforslaget åpner opp for mange muligheter her, som er nærmere beskrevet i planbeskrivelsen.</p> <p>Områdeplanen følger opp kommuneplanen. Samtidig åpner områderegeringen opp for utbygging av ca. 400.000 kvadratmeter med bolig og næringsarealer, noe som kan gi over 3300 boliger. Dette vil kunne gi utbygging i over 30 år, og da anses det som lite hensiktsmessig og bærekraftig å avsette større arealer som kan gi andre svært gode ressurser og identitet til et sentrum.</p>
Bjørn A. Broen m.fl, 10.05.2024	<p>Mener det er manglende informasjon og dialog med utbygger/kommune vedrørende planer for eiendommer som berøres av Eidsvoll Kommunes plan for Kroken, og at grunneiere av berørte eiendommer har blitt mangelfullt informert.</p> <p>Følgene grunneiere godtar ikke en kommunal ekspropriasjon av eiendommene: Kroken 49C- 95/289; Kroken 51-95/288; Kroken 53-95/320, Kroken 55-95/315. Registrerer at utbygger i nevnte område prøver å binde grunneiere i ubalanserte intensjonsavtaler hvor rettigheter/kjøpesum til grunneiere blir kraftig redusert. Grunneiere som berøres av kommunens planer har krav på forutsigbarhet og anstendig verdisetting av eiendommene som blir berørt av kommunens områdeplan.</p>	<p>Det er forståelig at en så omfattende plan med tilhørende dokumenter føles mye og uoversiktlig for folk.</p> <p>Bemerket at en reguleringsplan ikke endrer dagens bruk, men kun sier noe om fremtidig bruk ved en eventuell endring.</p>

Halvor Tangen på vegne av Petter Tærud, 23.05.2024	<p>Ønsker dialog med Eidsvoll kommune om utviklingen framover. Rundkjøringen på fv. 1551 ved «Håpet» bør tilrettelegges slik at den kan gi adkomst til grunneiers eiendom på østsiden av fylkesvegen, som ønskes utviklet, og samtidig gi en trafiksikker adkomst til «Håpet».</p> <p>Uttrykker at den dyrkede marka tilhørende gården Tærud helst bør bevares. Men har ønsker om boligformål med høy utnyttelse om den skulle tilrettelegges for utvikling.</p> <p>Spiller inn forslag om å bidra med arealer sør for «Tærud-jordene» nærmere høydebassengene, Skaubanen til barnehage/ny barneskole. Ser dette i sammenheng med vurdering av skolekretsene på langs og over noe tid etablere en ny barneskole i sørvest – for søndre del av SV1 og for SV2, for å unngå kryssing av fylkesveg, samt god nabolagsutvikling.</p> <p>Spiller også inn felles-innspill og samarbeid for del av gnr. 96 bnr. 14 og eiendommene gnr. 96 bnr. 142, 192 m.fl. /Bekkedalshøgda, som menes å være av interesse likevel ved at det her gis spennende muligheter for sentrumsnære tett-lav/konsentrerte småhus som supplement til områdereguleringens blokkbebyggelse. Samt forslag til del av ny avlastningsveg også tidligere fremmet som planinitiativ.</p>	<p>Ikke del av planområdet, og er dyrket mark. Er også grundig vurdert i vedlagt mobilitetskonsept.</p> <p>Ikke del av planområdet, og må i så fall vurderes i en kommuneplanprosess. Samtidig vises det til at områdeplanen åpner opp for utbygging av ca. 400.000 kvadratmeter med bolig og næringsarealer, noe som kan gi over 3300 boliger. Dette vil kunne gi utbygging i over 30 år, og da anses det som lite hensiktsmessig og bærekraftig å avsette større arealer.</p> <p>Se kommentar over.</p>
Oda Tærud Westengen 24.05.2024	<p>I formingsveilederen er det ingen referanser til prosjekter med klassisk arkitektur. Ønsker at kommunen kunne legge føringer for at videre utbygging skal skje etter klassiske prinsipper, gjerne med kvartalsstruktur, som har mange fordeler hva gjelder historisk kontinuitet, turisme, bærekraft, klimatilpassing, sosial samholdighet, funksjonelle byrom, skalerbarhet og fleksibilitet samt transport og tilgjengelighet.</p> <p>Kritisk til høy byggehøyde, med argumenter for bevaring av lokal karakter, kulturmiljø og estetikk, miljøhensyn og bærekraft i form av lavere bygninger kan være mer energieffektive og lettere å utforme for naturlig ventilasjon og lys og bedre integrere grøntområder og rekreasjonsområder, noe som bidrar til lokal biodiversitet og miljømessig bærekraft. Lavere bygninger fremmer tettere naboskap og sosial interaksjon. Råholt har en infrastruktur som ikke er tilpasset høy tetthet og høyhus. Lavere bygninger er enklere å bygge med universell utforming, noe som gjør dem mer tilgjengelige for eldre og personer med funksjonsnedsettelse. Økonomiske fordeler hvor det er billigere å konstruere, vedlikeholde og renovere enn høyere bygninger, samt mer stabil eiendomsverdi.</p> <p>Formingsveilederen burde legge føringer for at det som bygges er estetisk tiltalende.</p> <p>Kritisk til sannsynligheten for park ved Råholthallen/Råholt ungdomsskole. Mener grunnvannet står høyt i dette området, og at det kunne bli vanskelig/kostbart å lage parkeringskjeller her. Kostnadskrevende parker og lekeplasser har ofte ført til konflikt med utbygger, og lovede</p>	<p>Dette er underforliggende ved at det ikke tillates støyskjerm langs Trondheimsvegen, da blir bebyggelsen gjerne utformet som kvartalsstruktur for å kunne innfri støyskjermede gårdsrom.</p> <p>Forståelig synspunkt, men samtidig står en ovenfor et sterkt utbyggingspress som skal skje bærekraftig, dvs. på begrensede arealer som vil kreve begrenset transportbehov.</p> <p>Sammen med reguleringsbestemmelsene er dette også planens intensjon som må følges opp videre i detaljreguleringer og politisk.</p> <p>Det er ikke tenkt parkeringskjeller lavere enn dagens nivå ved Gladbakkgutua, for så et lokk over fra ungdomsskolens terrengnivå.</p>

	<p>grøntområder og lekeplasser har endt med å bli nedprioritert. Hvor sannsynlig er det at man skal klare å få utbyggere til å bidra inn i et slikt prosjekt?</p>	<p>Reguleringsplaner stiller min. krav også tilrettelegger den for mulighetene. Om større offentlige tiltak skal realiseres er det riktig av det kreves sterk politisk vilje.</p>
<p>ARCONSULT OVE BØE AS på vegne av Råholt Boligutvikling v/Cato Åsle, 24.05.2024</p>	<p>Positive til bestemmelse om støy som åpner for unntaksvis bruk av dempet fasade der dette kan gi en totalt bedre løsning for leiligheter, bybilde og beboere.</p> <p>Bestemmelse 2.3 med krav til blågrønn faktor oppleves som upresis da den både referer til tett by og ytre by som ulike begreper, uten at disse begrepene fremkommer andre steder i plandokumentene. I tillegg definerer bestemmelsen åpen blokkbebyggelse sammen med småhus og rekkehus. Mye av forutsetningene for å kunne tilfredsstillende strenger krav til blågrønn faktor er om bebyggelsen har parkeringskjeller under terreng og uteoppholdsområdene, eller om parkering er løst på terreng /garasje/carport. For blokkbebyggelse må parkering løses under terreng. Derfor må bestemmelsen definere all blokkbebyggelse med blågrønn faktor 0,7 da blokkbebyggelse ikke kan sammenlignes med småhus/rekkehus i forhold forutsetninger for å oppnå planens krav til blågrønn faktor. Bruk av begreper som tett by og ytre by og hva som skal defineres som åpen eller tett blokkbebyggelse gir en upresis skjønnsmessig vurdering av hvilket område som skal ha hvilket krav.</p> <p>Mener det er viktig at formingsveilederen forblir en veileder, og at bruken av denne presiseres ytterligere i veileder og plandokumenter. Under punkt 11 står det at Formingsveilederen gis juridisk virkning gjennom henvisning i bestemmelsene. I 10.2 står det kun for fire områder, som er benevnt offentlige byparker og offentlig turdrag, at utforming og kvalitet er beskrevet i formingsveilederen.</p> <p>Bestemmelsen 4.2.6 krav om forholdet mellom felles uteareal og høyde på bebyggelse er uklar, men dersom dette skal tolkes til at uteoppholdsarealer mellom bygninger der forholdet er mindre enn 1:1 ikke kan regnes inn som felles uteareal, er kravet svært strengt. For bebyggelse på 5 etasjer vil høyde på bebyggelsen være ca. 16-17 meter, noe som betyr at f.eks. areal mellom bygg som står nærmere enn 17 meter ikke kan medregnes på MFUA? Det vil bli svært krevende å oppnå tilfredsstillende arealer dersom bestemmelsen skal tolkes slik, da også rom med smalere bredde kan utformes og gi gode kvalitet som bør medregnes som en del av MFUA. Mener kommunen igjennom arealkrav til felles uteoppholdsareal og at 50% av dette skal reguleres inn som lek i reguleringsplanen i tilstrekkelig grad ivaretar gode forhold for MUA. Kravet på 1:1 er svært strengt og bør unngås da det legger for store begrensninger på en sentrumsutvikling.</p> <p>Bruk av takterrasser som en del av MFUA er positivt i forhold til å skape variasjon i boligprosjektet, at takflatene brukes aktivt også som uteopphold og ikke bare som grønne tak. Takterrasser vil også gi en større variasjon for beboere og muligheter for gode solrike arealer, med utsikt og mer tilbaketrunkne arealer enn det som tilrettelegges på bakkeplan. For å tilrettelegge for gode varierte uteoppholdsarealer for hele Råholt sentrum må bestemmelsen om at inntil 25% av MFUA kan dekkes</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Her forholder bestemmelsene seg til BGF som retningslinje, og bruker annet velbrukt kunnskapsgrunnlag som referanse. Videre vil mulig BGF fastsettes i de påfølgende detaljreguleringer.</p> <p>Tas til etterretning, den er binde iht. bestemmelse 4.1.</p> <p>Tas til følge, og endres til å gjelde oppholdsarealer, dvs. utearealer som vurderes tilrettelagt for opphold.</p> <p>Det er ikke ønskelig at takterrasser skal erstatte gode utearealer på bakkeplan, der hvor det ikke er nødvendig eller andre forhold som kompenserer med uteareal på tak. Takterrasser skal i utgangspunktet komme i tillegg. Men tas delvis til følge og begrenses ikke til type formål.</p>

av takterrasser gjøres gjeldende innenfor alle områder som reguleres til blokkbebyggelse. Kommunen kan stille krav til skjerming, kvalitet og tilgjengelighet igjennom bestemmelser, og dermed sikre aktiv bruk av takflater.

Stiller spørsmål ved om kommunen i sin vurdering har gjort en feil ved angivelse av høyder for område BB6. Det er i tabellen fastsatt en variert høyde innenfor 3 til 5 etasjer, noe som også har vært premisser for detaljregulering av området. Slik områdeplanen nå er utformet vil BB6 ikke kunne utbygges med 5 etasjer langs Trondheimsvegen der det har vært ønske om at den høyeste bebyggelsen skal plasseres. Maks kote på terreng er satt til 194, mens det innenfor planområdet er prosjektert gangvei på ca. kote 194,7. Det må også tilrettelegges for at ny bebyggelse kan heves noe over denne. Detaljreguleringen har illustrert Hus J med 1. etasje på kote 195.5. En bebyggelse på 5 etasjer kan ikke bygges innenfor 15 meter da det må planlegges for en brutto etasjehøyde på 3 meter per etasje for å muliggjøre fleksibilitet i konstruksjonsmåter, tilstrekkelig plass for tekniske føringer, gulvvarme og støydemping mellom etasjene. I tillegg må det regnes 1 meter til takkonstruksjon, isolering og gesims utover X etg. * 3meter. Ved trapping av etasjer må det legges til ca. 0,5 meter for å imøtekomme krav om tilgjengelighet ut på tak / takterrasse, noe bestemmelsene i områdereguleringen stiller krav om ved at takflater skal brukes aktivt. Med en variert bebyggelse fra 3 til 5 etasjer tilsier dette to trapping og behov for ytterligere 1 meter høyde. En bebyggelse på 5 etasjer vil derfor måtte ha en regulert byggehøyde på $5\text{etg} \cdot 3\text{m} + 1\text{m} + 1\text{m} = 17\text{m}$. Med både å hensynta at nytt terreng kan være noe over maksimal høyde på gangvei og en byggehøyde på 17 meter må maksimal kotehøyde innenfor område være 212,5, slik det er illustrert for Råholtgården.

Maks BRA-kvm er for området satt til 19.000kvm. Bebyggelsen som er illustrert i forbindelse med detaljreguleringen er 21.000kvm, og er i tråd med de føringer som er diskutert med kommunen og en variert bebyggelse i 3 til 5 etasjer. For at BB6 skal kunne gjennomføres i tråd med intensjon om variert bebyggelse fra 3 til 5 etasjer og i tråd med fastsatt utnyttelse og høyder i detaljreguleringen må følgende endres:

Maksimal høyde terreng endres fra 194 til 195,5

Maksimal byggehøyde endres fra 209 til 212,5

Maksimal BRA-kvm endres fra 19.000 til 21.000

Det er i områdemodell for Råholt også gjentatt lavere utnyttelse og lavere antall enheter for BB6 - Råholtgården, enn hva detaljreguleringen forutsatte ved 1. gangs behandling. Dette er svært overraskende da bebyggelsen er utformet i tråd med de overordnede føringene med 3-5 etasjer og for å kunne tilfredsstille støy, gode utearealer m.m.

Tas til følge, kotehøyder blir retningsgivende da områdeplanen ikke har tilstrekkelig detaljeringsgrad til å fastslå maks kotehøyde. Det samme gjelder BRA.

BRA gjøres i reguleringsbestemmelsene retningsgivende.

Tas til etterretning og krav til beregning av BRA tas inn i reguleringsbestemmelsene.

BRA i områdemodellen er basert på en beregningsmodell, og er ikke eksakte tall fra prosjekt. Tallene benyttes som estimat for beregning av en kvadratmeterpris, og er ikke ment til å fastsette BRA i de enkelte detaljreguleringer, til tross for at de er en god pekepinn.

	<p>Det står videre i Mobilitetskonsept under overskriften Råholtvegen at «Pågår detaljregulering av Råholtgården. Her ble det tidlig i planarbeidet gitt tilbakemelding om klasse samlevei. Men basert på ÅDT, samt løsning med ensidig fortau inn til veien kan klasse være atkomstgate.» Vegprofil av Råholtvegen på side 44 er ikke i tråd kommunens vegnorm en adkomstgate, og fortauet er også smalere enn i vegnormen. I forslag til detaljregulering for Råholtgården er selve veien 5,75m inkludert skulder mot grøft og kantstein mot fortauet, dvs. adkomstgate.</p>	<p>Råholtvegen utvides ved gjeldende kvartal, da det estimeres å bli høyere trafikkbelastning på denne delen av Råholtvegen, enn nedre del. Områdeplanen regulerer det samme som forslag til detaljregulering for Råholtgården.</p>
<p>Råholt Hage AS, 24.05.2024</p>	<p>§2.10 Omfang av detaljregulering For SF_9 og BB4 presiseres det at disse arealene som er sendt inn er stort nok for en detaljregulering. Tiltakshaver ønsker at kommunen bekrefter dette, ellers må denne bestemmelsen endres.</p> <p>§4.3 Leilighetsstørrelse I utgangspunktet ønskes denne bestemmelsen fjernes, da den kan føre til en boligpolitikk som ikke er salgbar ved ferdigstillelse av prosjektet. Hvis kommunen ikke vil fjerne bestemmelsen, foreslås det at prosenttallene endres og endres fra felt til prosjekt, slik at det ikke åpnes for grunneiere som kan bygge på ulike tidspunkt og ferdigstille kun en type leiligheter. Foreslår følgende: «Det kan ikke bygges større andel enn 35 % leiligheter under 50 m2 innenfor hvert felt»</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Et av byggene er tiltenkt med bare mindre leiligheter for leie med Husbankfinansiering og leie til eie, da ønsker vi åpning for små 2 roms leiligheter. Dette er gunstig for førstegangskjøpere med Husbankfinansiering. Trenden er mindre leiligheter med fokus på funksjon/smarTE løsninger. ● «Ved etablering av 5 boenheter eller flere, skal minst 10 % leiligheter være over 80 m2, eksklusiv boder og terrasser/ overbygninger». ○ Et prosjekt kan få en snittstørrelse på 65 m2, så det kan være for mye med 20% over 80 m2. <p>§5 Etasjeantall, kotehøyder og BRA Maksimalt etasjeantall for BB4 er 6 etasjer. Innsendt planmateriale for området viser at det er to etasjer med parkeringskjellere som er plassert gunstig i et forsenket område. Det antas at disse to etasjene ikke teller med i beregningen av etasjeantall og BRA. Hvis de regnes med, må bestemmelsene endres. Maksimalt BRA innenfor BB4 er innenfor det som vises i mulighetsstudie. Er det i planforslaget regnet med parkeringskjellere eller kun leilighetene? Har kommunen tatt hensyn til naboenes ønsker om foretting?</p> <p>Oversendte planer viser at mulighetsstudien ligger innenfor kotehøyde med 7 etasjer i felt SF9. Ønsker derfor at området åpnes opp for 7 etasjer for området.</p>	<p>Planområdet må avklares ved planoppstart av detaljregulering.</p> <p>Bestemmelsen er politisk vedtatt og gjelder prosjekt/detaljregulering og ikke felt i områdereguleringen. Bestemmelsen vil bidra til å sikre variasjon av boliger/ innbyggere innenfor sentrum.</p> <p>Tas til følge, maks kote gjøres retningsgivende for grundigere vurderinger i påfølgende detaljreguleringer, og etasjeintervall tas ut og det oppgis kun etasje snitt, for å åpne opp for større variasjon og samtidig begrense maks høyde. Det samme gjelder BRA. Beregning av BRA vil bli spesifisert i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>Se kommentar over. Kotehøyder blir retningsgivende.</p>

	<p>§ 10.1 Rekkefølgekrav</p> <p>Det forutsettes at betaling for teknisk infrastruktur innenfor områdereguleringen er basert på salgbart areal (BRA) for leilighetene. Det forutsettes også at næringslokalene ikke er medregnet i betalingen for teknisk infrastruktur. Det skal presiseres i bestemmelsene at bruttoareal, parkeringskjeller og næringslokaler ikke inngår i beregningen for betaling.</p>	<p>Nei, det er i områdemodellen spesifisert at BRA er beregnet som brutto areal over terreng, salgbart ville blitt svært uforutsigbart. Parkeringskjeller er ikke medberegnet, også spesifisert i beregning av BRA i bestemmelsene.</p>
<p>Hobrå Eiendom AS, 24.05.2024</p>	<p>Mener området Gladbakkveien/Trondheimsvegen/Råholtgutua/BB5 vil kunne utvikles som et sentralt knutepunkt lokalt og i regionen med en tydelig «markert og høyere bebyggelse» rundt dette punktet med «inngangsportal» - tilsvarende opp mot togstasjonen i nord, og legge til rette for god næringsutvikling. Ønsker at det legges tydelige føringer for helhetlig planlegging samt utbyggingsvennlige krav med en god arkitektur som sørger for forutsigbarhet for beboere, grunneiere og eiendomsutviklere i sentrumsområdet.</p>	<p>For å begrense sentrums utstrekning er det ikke åpnet opp for sentrumsformål for dette området i planforslaget. Skal en oppnå et godt og bærekraftig byliv må dette planlegges kompakt og ved transformasjon innenfor gangbare avstander til ulike funksjoner og fasiliteter.</p>
<p>Hege Fossheim og Morten Jostad, 23.05.2024</p>	<p>Ønsker å bo og drive Gladbakk gård og har ikke noe umiddelbart ønske om salg eller utbygging av våre arealer. Mener at hvis gårdens bygninger, tun og hage sammen med bygninger og plass på Søndre Samfunn bevares tilsvarende som i dag vil dette være en grønn ressurs som for fremtiden vil ta vare på viktige epoker i historien om Råholt. Dette kan bli en fin overgang fra byparken mot et mer fortettet bymiljø. For at dette området ikke skal virke inneklemt bør høyden på nabobygg begrenses.</p> <p>Tenker arealet KG5 benyttes til dyrking av grønnsaker evt. utleie av parseller til dette. Ved behov i fremtiden tenkes muligheten for å bygge ut dette arealet for utleie til næring kombinert med for eksempel omsorgsboliger, og at det derfor i planen skal settes av til fremtidig sentrumsformål.</p> <p>For jordet mellom låven, Tærudvegen, byparken og Søndre Samfunn tenkes et torg for utleie av arealer til aktiviteter som for eksempel bodens marked, minigolf, restaurant/kaffe og evt. en underjordisk parkering i forbindelse med bypark og Søndre Samfunn. Bør derfor være fleksibelt og settes av til fremtidig sentrumsformål.</p> <p>På bakgrunn av tidligere historikk med mye avsatt areal til dagens omkringliggende offentlige arealer at det er rimelig at gården kan utnytte resterende areal etter eget ønske og ikke måtte avstå mer areal til offentlige formål, veier/gangstier og park.</p>	<p>Områdeplanen følger opp kommuneplanen. Samtidig åpner områdereguleringen opp for utbygging av ca. 400.000 kvadratmeter med bolig og næringsarealer, noe som kan gi over 3300 boliger. Dette vil kunne gi utbygging i over 30 år, og da anses det som lite hensiktsmessig og bærekraftig å avsette større arealer som kan gi andre svært gode ressurser og identitet til et sentrum.</p>
<p>Vidar Kameplien, 24.05.2024</p>	<p>Bekymret for at blokk og konsentrert bebyggelse langs Kroken vil forringede boforhold for flere i eksisterende boliger. For eks vil boligene i skissert område BF3 blir grensende direkte mot BB7 mot syd.</p>	<p>Det er nokså klare føringer fra fylke og stat på at det skal bygges tettere enn tidligere. For å sikre gode bomiljø stilles det krav til kvaliteter knyttet til denne utviklingen, og det skal tas hensyn til eksisterende beboere også. Utsikt og solforhold er viktige for livskvaliteten, men noe påvirket vil det bli.</p>

Aud Snekkerhaugen, 24.05.2024	<p>Mener det har vært lite informasjon til innbyggerne, og etterlyser mer medvirkning.</p> <p>Kritisk til blokkbebyggelsen og trekker frem Ladderud-jordet som et foregangsprosjekt, som gir gode sosiale oppvekstvilkår, økt trivsel og mest sannsynlig vil det være med på å motarbeide økende voldstendenser blant ungdommen.</p> <p>Usikker på om det er planlagt tilstrekkelig med grøntområder?</p> <p>Ønsker Søndre Samfund som kulturhus, en storstue for både unge og eldre.</p>	<p>Synd at det oppfattes slik, i denne saken har det vært forsøkt bred og aktiv medvirkning med bl.a. åpne kontordager på Råholt, folkemøte m.m. Men tar til oss at det kan være behov for enda bredere medvirkning.</p> <p>Planen stiller krav som skal sikre godt bomiljø og tilstrekkelige utearealer i tillegg til de offentlige parkene.</p> <p>Tas til orientering, planen åpner opp for denne muligheten.</p>
Eidsvoll Boligutvikling AS, 23.05.2024	<p>Innspill for gbnr 138/176,122,288 og 289 – Nyvegen 19, 21A, 21B og 21C.</p> <p>Ønsker arealene inn i planområdet med blokkbebyggelse. Tett på stasjonen og eldre bebyggelse. Mener det er naturlig å se helhet av kvartalet og med en langt større fortetting.</p>	<p>Ikke del av planområdet, og må i så fall vurderes i en kommuneplanprosess. Samtidig vises det til at områdeplanen åpner opp for utbygging av ca. 400.000 kvadratmeter med bolig og næringsarealer, noe som kan gi over 3300 boliger. Dette vil kunne gi utbygging i over 30 år, og da anses det som lite hensiktsmessig og bærekraftig å avsette større arealer. Det er også viktig at et sentrum tilbyr ulike boligtyper for ulike beboere, og eneboliger i sentrum vil kunne gi svært attraktive boområder og bomiljøer.</p>
Inger Bolstad, 24.05.2024	<p>Antar planforslaget ivaretar lekeplasser til barn?</p> <p>Positiv til "Råholtrunden" og hensynet til det bevaringsverdige. Stiller spørsmål ved om huset/eiendommen til Tormod Knutsen også er verneverdig? Ligger i enden av Tormod Knutsens veg?</p> <p>Støtter forslaget om en ny arm på rundkjøringen ved Spar. Det forutsettes imidlertid at det ikke blir gjennomkjøring fra det eventuelt nye byggefeltet til Tormod Knutsens veg. Den er for smal til at det er aktuelt.</p> <p>Har et sterkt ønske om å bevare småhuspreget Råholt har i dag – og mener at det er den lave bebyggelsen og "landsbypreget" som gir Råholt identitet og attraktivt. Blokker bør ev. konsentreres ved stasjonen for å ikke ødelegge allerede sjarmerende områder.</p> <p>Positiv til foreslåtte fartsreducerende tiltak på Trondheimsvegen, men lurer på om kantstopp framfor busslomme kan øke faren for farlige forbikjøringer forbi busser?</p>	<p>Det stilles krav til dette i reguleringsbestemmelsene for de enkelte prosjekt.</p> <p>Ikke gitt noen verneverdig vurdering i kulturmiljøanalysen.</p> <p>Intensjonen er at det ikke skal være noen gjennomkjørings veg.</p> <p>Planforslaget forsøker å vekte vekst og vern på en god måte.</p> <p>Man kan dessverre ikke utelukke uaktsom kjøring.</p>

Ole Gilbert Hansen, 23.05.2024	<p>Mener det er lagt alt for liten vekt på bilens betydning i planforslaget og at trafikk ut/inn og innen planområdet må løses/avklares. Vanskelig å planlegge for gange og sykkel med vinterværforhold, og mener det må settes søkelys på svært god tilrettelegging for bilen.</p> <p>Det må også være parkeringsplasser lett tilgjengelig (gjerne under bakkeplan), og p-norm bør økes til 2 per boenhet.</p> <p>Mener det er mye plass nær planområdet som med fordel kan brukes til boliger uten at vi må bygge høyt og tett, og at sentrum hovedsakelig må inneholde handel, servicefunksjoner og sosiale møtesteder.</p> <p>Antallet rundkjøringer langs Trondheimsvegen bør kanskje begrenses. De er arealkrevende, de tar bort trafikkflyten gjennom området og skaper ofte dårlig oversikt over trafikkbildet.</p> <p>Hastigheten må begrenses med forhøyninger og skilting.</p> <p>Det bør tas høyde for at det skal etableres boligområder utenfor planområdet som ikke forhindrer gjennomføring av områdemodellen. Bør legge til rette for en stor utvidelse av Amfi-senteret. Dette vil styrke Råholt som tettsted/by.</p>	<p>For å tilrettelegge for bærekraftig vekst, er det en målsetting om å ikke tilrettelegge for denne veksten med økt bilbruk.</p> <p>Kommunene er av overordnende myndigheter pålagt å følge opp en restriktiv parkeringspolitikk, som er et av de viktigste virkemidlene for å påvirke reisemiddelvalg og redusere bilandelen i tråd med nullvekstmålet. All erfaring tilsier at parkeringskapasitet påvirker reisemiddelvalg. For å sikre at personreiser tas med kollektivtransport må det settes strenge normer for parkering.</p> <p>De er riktignok arealkrevende, men iht. utredningene som følger planforslaget er de en god løsning for trafikkflyt og samtidig med på å begrense farten.</p> <p>Flere tiltak i planen tilrettelegger for dette. Fartsgrense kan ikke reguleres gjennom plan, men en rekke tiltak bidrar til fartsreduering. Dersom det gis tillatelse til oppføring av boligprosjekter omkring sentrum, som danner for stor grad av konkurranse med boligene innenfor områdereguleringen, vil muligheten for å kunne gjennomføre områdemodellen bortfalle.</p>
Petter Stalsberg m.fl. 23.05.2024	<p>Har innvendinger til gjenåpning av Kjeldalsbekken. Etterlyser vurdering rundt årsak til der hvor bekken tidligere ble lagt i rør. Viser til høy vannføring med fare for vann i kjeller og skade på bygninger, farlig for barn/sikkerhetshensyn, erosjon og uønsket dyr og insekter i private hager.</p> <p>Mener TD4 ved Tærud-jordet vil ta beslag på mye dyrket mark, og etterlyser vurderinger rundt dette, og kostnad og inngripen i forhold til nytteverdi, da det er trygg veg med fortau i dag.</p> <p>Ser av VAO-plan at det aksepteres at gang- og sykkelvei oversvømmes i store flomperioder. Antar at gang- og sykkelveien ikke er tenkt å legges vesentlig lavere i terrenget enn boligeiendommer.</p> <p>Stiller seg uforstående og negativ til at grøntdraget er inkludert i en sentrumsplan når tilgrensende områder ikke er inkludert i sentrumsplanen, og trekker frem området langs bekken som et attraktivt sted for kriminell aktivitet, og at tiltaket vil fremme dette.</p>	<p>Vurdert i VAO rapport.</p> <p>Områdeplanen viderefører kommuneplanens intensjon om en sammenhengende tursti fra Bønsmoen skole til skaubanen. Områdeplanen innskrenker arealet med 9m fra dagens kommuneplan, og berører ikke dyrket mark.</p> <p>Tas til orientering, se også kommentar over. Kan ikke se at en etablert tursti vil kunne øke dagens problem som belyses.</p>
Ole Henrik Thorstensen, 23.05.2024	<p>Mener fartsgrensen bør reduseres til 40 km i timen fra rundkjøringen ved Gamle Nebbenes til krysset ved Monter på Dal, som vil bety mye for støy.</p> <p>Etterlyser flere muligheter for god og trygg sykkelparkering for å parkere store og små sykler.</p>	<p>Planen kan ikke regulere fartsgrenser, men den legger opp til redusert hastighet med flere kryssinger.</p> <p>Stilles krav om sykkelparkering i bestemmelsene.</p>

	<p>Viktig at det legges stor vekt på grøntanlegg med nok trær/busker, benker, spill og lekemuligheter.</p> <p>Tror avfallssug er en dyr, usikker og urealistisk løsning.</p> <p>Søndre Samfunn bør tas vare på og oppgraderes til et Samfunnshus med bibliotek, ungdomsklubb og kafe.</p>	<p>Anses som sikret i kart og bestemmelser.</p> <p>Det stemmer at dette er en dyr investering, men som på sikt vil spares inn, også med tanke på samfunn og miljø.</p> <p>Tas til orientering, planen tilrettelegger for denne muligheten.</p>
<p>Lindy Tærud Westengen, 23.05.2024</p>	<p>Synes Råholt bypark er altfor liten, og mener den burde gå f.eks. mellom Råholt Amfi og helt bort til Lundsjordet og følge de planlagte sykkel- og gangvegene, og at det ikke er tydelig nok hvor mange trær/busker som vil bli. Kritisk til om det vil fungere særlig godt med underjordiske parkeringsplasser som det anlegges park oppå. Savner store romslige parker med store trær i planområdet. Tenker det kan være ulike parker med forskjellig størrelse og forskjellige tema f.eks. økologisk drift, Råholt Ungdomsskoles hagedrift etc. deles med park? Ønsker at lekeplassene skal være en del av parken og at de skal være «grønne».</p> <p>Ønsker fartsgrensa langs hele Trondheimsvegen settes ned, for å redusere støy.</p> <p>Positiv til planens søkelys på at vekst på å få flere til å velge å gå eller sykle heller enn å ta bilen, og mener det kan bygges boenheter til folk uten bil. Sykkelparkering må det legges til rette for over alt.</p> <p>Kritisk til gjenbygging av egenart og åpne områder. Søndre Samfunn har symbolverdi for lokalbefolkningen, og viser til KU for kulturmiljø som sier at sentrumsformål og bebyggelse på 6 etasjer, risikerer redusert inn- og utsyn og bygget vil miste sin sentrale posisjon, og viktige sammenhenger kan dermed bli svekket. Ønsker Råholt bypark til en naturlig del av samfunnet og at det blir et kulturhus igjen med bibliotek, scener og gjerne kino.</p> <p>Kritisk til sentrumsformål på deler av Gladbakk gård, kan komme i konflikt med gården og tunet, og man bør utvide hensynssonen for å sikre en god buffersone rundt. Ønsker den som en del av Råholt bypark på en smidig og naturlig måte. Alle bevaringsverdige steder må få den lufta rundt seg som trengs for at de skal få den synligheten de fortjener. Alle nybygg som skal bygges på eller rundt disse stedene må tilpasses områdene slik at det ikke er noen fare for at bevaringsverdige bygg bygges inn og forsvinner.</p> <p>Savner mer søkelys på å ta vare på det vi allerede har av natur, og mener det må tas vare på enda mer og innføre mer natur.</p>	<p>Anses å være ivaretatt på plannivå.</p> <p>Kan ikke reguleres i plan, men planen legger opp til det med flere kryssinger.</p> <p>Tas til etterretning.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Et vanskelig dilemma, men det anses at planforslaget vekter vekst og vern på en god måte.</p>

Råholt Menighetsråd, 23.05.2024	<p>Gravfølgene krysser i dag Kjerkevegen og bruker undergangen under Trondheimsvegen for å komme fra kirke/seremonirom til denne gravplassen, og anser det som viktig at en undergang fortsatt vil eksistere. Det er vanskelig å se for seg at en ved å krysse to fotgjengeroverganger vil oppleve den samme verdighet.</p> <p>Regner med at det er tatt hensyn til den utvidelsen av kirkegården i forhold til ny veg fra rundkjøringen til Kroken.</p> <p>Ønsker ny sentrumsnær kirke som er tilgjengelig, relevant og til stede for befolkningen på Råholt, og ser at dagens lokalitet har sine begrensninger.</p> <p>Poengterer at det er viktig å skape møteplasser som er tilgjengelige for alle, uavhengig av den enkeltes økonomi. Det må legges til rette for innendørs arenaer, drevet offentlig eller ideologisk, som virkeliggjør dette og ikke kun er kommersielle virksomheter.</p>	<p>Ved etablering av rundkjøring vil dagens undergang saneres, og planen legger opp kryssing over veien rett fremfor kirken, som vurderes til å opprettholde god verdighet.</p> <p>Det er ivaretatt, også i pågående detaljregulering av kirkegården.</p> <p>Dette reguleres ikke konkret i områdeplanen, men flere formål i sentrum åpner for slik bruk.</p> <p>Tas til orientering.</p>
Katrin Asheim Eriksen,23.05. 2024	<p>Ut ifra plankartet over området kan jeg se at det er lagt en vei rett over min eiendom, gnr 141 bnr 5. Ved tidligere uttalelse har jeg informert om at denne må legges lengre nord, da dette forringer min eiendom. I tillegg kan flere avkjøringer tilknyttet Trondheimsvegen knyttes til denne rundkjøringen som er lagt inn, ved å legge den lengre nord. Da kan man knytte 3 avkjøringer til denne rundkjøringen, istedenfor at den bare dekker en avkjøring til Lundsjordet. I tillegg ønsker jeg at min eiendom trekkes ut av områdereguleringen slik at jeg kan forvalte min eiendom etter mine ønsker. Jeg ønsker bl.a. å sette opp en garasje på eiendommen, noe som er problematisk når jeg ligger under denne reguleringsplanen. Jeg har ingen planer om å selge eller flytta fra min eiendom, og ønsker da å benytte meg av muligheter til å utvikle mitt hjem/ min eiendom.</p>	<p>Planforslaget endrer rundkjøringen til en adkomstpål, da fylkeskommunen er usikker på løsning, og etablering ligger estimert lengre frem i tid. Løsning vil dermed utredes og reguleres i en fremtidig detaljregulering.</p> <p>Områdereguleringen begrenser ikke oppføring av garasje og videre bruk som bolig. Planforslaget innarbeider byggegrense 20m fra midtlinje veg, for å legge til rette for oppføring av garasje.</p>
Råholt Borettslag AL, 23.05.2024	<p>Borettslaget er svært negative til turdrag gjennom borettslaget og ønsker ikke å selge tomt slik forslaget foreligger. Om turdrag legges på motsatt side av bekken fra bebyggelsen kan borettslaget selge tomt for å tilrettelegge en slik løsning. Borettslaget opplever i dag et økende problem med fyll og rus i områdene rundt tomten. Mener et turdrag med belysning nærmere bebyggelsen vil trekke problemet tettere inn mot de som bor i borettslaget, og at salg av hageområdene vil forringe verdien av hver enkelt andel. Mener turdraget heller ikke blir et naturlig tråkk for beboere i området. Og at det er mer naturlig å benytte eksisterende veinett og at turdraget vil bli en utstikker fra dagens veier. Dersom det likevel skulle bli etablert et turdrag ønskes det at den legges på motsatt side av bekken for borettslaget. Bekken vil da fungere som et naturlig skille mellom turdrag og borettslag og dermed være en trygghet for beboerne. Da unngår man også at turdraget krysser bekken flere ganger.</p>	<p>Områdeplanen viderefører kommuneplanens intensjon om en sammenhengende tursti fra Bønsmoen skole til skaubanen.</p> <p>Områdeplanen innskrenker arealet med 9m fra dagens kommuneplan, og kan ikke se at en etablert tursti vil kunne øke dagens problem som belyses i innspillet.</p> <p>Planforslaget justerer og innskrenker arealet nord for borettslaget, til å følge dagens terreng.</p>
Ovidia AS, 23.05.2024	<p>Innspill vedr. gnr 124 bnr 34/SF4</p> <p>Enig i sentrumsformål med høy grad av utnyttelse. Opplyser om at det arbeides med å etablere et høyhus for hotell på ovennevnte felt. Mener at ved utbyggingen av Lundsjordet må de forskjellige felt</p>	<p>Tas til orientering.</p>

	<p>få likeverdige muligheter til en sentrumsutvikling med de samme relative krav til utnyttelse, areal og høyder.</p> <p>Mener det er viktig at tomtene kan utvikles på selvstendig basis uten omfattende at rekkefølgebestemmelser legges til grunn, som vil sikre en dynamisk utvikling av området og muliggjøre utvikling av de enkelte delfelt uten for mange overordnede bindinger, spesielt gjelder dette trafikale løsninger. Mener det er viktig at alle eiendommene får direkte adkomst uten å være avhengig andre eiendommers fremdrift og godkjenning. Foreslår at eksisterende, mindre adkomstvei fra Lundsgutua, mellom f_SF1 og f_SF2 oppgraderes til kommunal standard og da kan betjene f_SF3 og 4 uavhengig av boligfeltene i nord og stasjonsområdet/ parkeringsarealene i øst. Vegen vil da betjene ovennevnte felter på en selvstendig måte uten at omfattende rekkefølgebestemmelser og avhengigheter etableres, og øvrige kommunikasjonslinjer til stasjonsområdet vil kunne sikres i respektive etterfølgende detaljreguleringsplaner. Vedlagt skisse som viser ovennevnte prinsipp. Ovidia AS og Sweco Architects ønsker et eget møte med planavdelingen for å diskutere muligheter i sluttbehandlingen av områdereguleringsplanen som kan ivareta alle eiergrupperingers overordnede interesser.</p>	<p>Lite hensiktsmessig og bærekraftig for å oppnå god og forutsigbar utvikling.</p> <p>Dette er i strid med detaljreguleringsplanforslag for Lundsjordet, og vil gi for høy trafikal belastning på Sagmovegen og Lundsgutua når hele Lundsjordet utvikles.</p>
Lag og foreninger		
KRFF, 22.05.2024	<p>Mener det er viktig å innarbeide behovsanalyse for omsorgsboliger/ kort tid/rehabilitering. Dette gjelder også planlegging av bolig sosial strategi i området.</p> <p>Offentlig kommunikasjon som buss bør ha stopp så nært sentrum som mulig, og utformes slik at det er enkelt å komme til/fra sentra til bussen for de med forflytningsvansker/svaksynte/blinde. KRFF er bekymret for at bussen må stå å stange i samme kø som biltrafikken, spesielt i rushtid. Ber derfor om å vurdere å åpne for busser og utrykningskjøretøy på de parallelle sideveiene som er stengt for gjennomgangstrafikk. Tror dette kan gjøres uten for store ulemper for myke trafikanter, at en slik løsning kan bidra til at busstilbudet oppleves enda mer tilgjengelig og bedre universell utforming og tilgjengelighet mellom kollektiv og gangvei. Full universell utforming av sideveiene og mobilitetskonseptet er avgjørende for god sentrumsutvikling.</p> <p>Ivaretagelse og opparbeidelse av grønne lunger er en selvfølge i et slikt utbyggingsområde og godt plassert med benker og treningsapparater.</p> <p>Mener det er for lite at det settes av mindre enn 1 parkeringsplass pr. boenhet for tilrettelegte boliger, og at det er kun 0,25 pr boenhet for omsorgsboliger. Det må tilrettelegges for gode og nok handikapparkeringsplasser i hele sentrumsområdet. Stort behov for utvidelse av parkeringsplasser ved Eidsvoll Verk stasjon.</p>	<p>Strategiplan for helse- og omsorgstjenester 2023 – 2033 er lagt til grunn. Planforslaget holder flere muligheter åpne. Det må vurderes videre om nye omsorgsboliger kan etableres på dagens parkeringsareal over areal foreslått til sentral for avfallsug. Haugveien 29 hvor ung fritid i dag holder til er også en mulig tomt for formålet. Jf. planbeskrivelse kap.4.1.1.</p> <p>Råholt sentrum har en langstrakt form, og det er behov for flere stoppesteder for buss. Stoppesteder for buss utformes i økende grad som såkalt kantsteinstopp, altså uten egen busslomme, men kun en markering i vegbanen. Dette innebærer at bussen vil kunne blokkere øvrig trafikk i den tiden den står på stoppestedet.</p> <p>Planforslaget tilrettelegger for flere krysningspunkter for myke trafikanter langs Trondheimsvegen, og det er vurdert som hensiktsmessig å redusere fartsgrensen både for å bedre sikkerheten og støvsituasjonen ifm. vegtrafikk.</p> <p>Det antas å være hensiktsmessig at utrykningskjøretøy kan komme frem på sidevegene til Trondheimsvegen, men det vurderes ikke som hensiktsmessig å tilrettelegge for kollektivtrafikk her. Til det er både kjøretøyenes fysiske størrelse og trafikdens tetthet i rushtiden for stor.</p>

		<p>Kommunen er forpliktet til å leve opp til regionale føringer, og disse benytter begrensning av parkeringskapasitet som virkemiddel for å redusere biltrafikken. Konkrete løsninger for brukere med spesielle behov, vil nok kunne håndteres ved mer detaljert planlegging av det enkelte prosjekt.</p>
<p>Eldrerådet, 24.05.2024</p>	<p>Positive til områdemodellen, som vil sikre infrastruktur og fellesinvesteringer. Eldrerådets største bekymring er om det blir for tett bebyggelse. Planlagt utnyttelse kan resultere i over 10.000 beboere, som innenfor planområdet vil kreve høy og tett blokkbebyggelse. En så høy tetthet kan medføre vanskeligheter med framkommelighet, spesielt med tanke på universell utforming, og det vil ikke bli nok P-plasser. Trolig skyldes 60 – 70 % av biltrafikken tilreisende til Råholt, og det viser det seg at eldre får mindre besøk og blir mer ensomme når de besøkende ikke får parkert. Det må sikres nok P-plasser, ikke bare for beboere, men også for hjelpeinstansene og besøkende.</p> <p>Eldrerådet er bekymret for om det blir for lite park/grøntområder og møte/aktivitetsmuligheter som er en viktig faktor for trivsel er godt sosialt miljø. WHO anbefaler min 9 m2 fellesareal pr innbygger, det ville trolig gitt ca100 daa på Råholt, tviler på at det er tilrettelagt for disse arealene i planen, de lovpålagte 14 m2 pr leilighet og 3300 leiligheter gir bare et areal på 46 daa. Foreslår derfor at minste felles uteoppholdsareal pr leilighet økes, og at en del av dette arealet brukes til felles regulerte arealer.</p> <p>Det savnes også beskrivelse av hva slags park/møteplasser/aktiviteter med mer, som passer til alle aldre i fellesskap (et forslag her er at Eldrerådet, KRFF og Ungdomsrådet sammen kunne komme med ideer). For å sikre midler til opparbeidelse av fellesarealene bør kostnadene inngå i områdemodellen.</p> <p>Det må sikres at det i påfølgende detaljreguleringer blir nok rimelige boliger med akseptabel standard.</p> <p>Det må sikres arealer til utvidelse av Gladbakk.</p>	<p>Kommunen er forpliktet til å leve opp til regionale føringer, og disse benytter begrensning av parkeringskapasitet som virkemiddel for å redusere biltrafikken. Konkrete løsninger for brukere med spesielle behov, vil nok kunne håndteres ved mer detaljert planlegging av det enkelte prosjekt.</p> <p>Områdereguleringen gir en overordnet ramme for utbygging, men stiller krav til detaljregulering av de enkelte felt. I denne prosessen skal det belyses hvordan planlagt bebyggelse ivaretar kvalitetskrav og krav til uteoppholdsareal utover hva som er spesifisert i områdeplanen.</p> <p>Mer detaljert utforming av grøntarealer med ivaretagelse av hensyn til ulike brukergrupper, vil ivaretas i den videre planleggingen i tråd med bestemmelsene og formingsveilederen, som sier mer om konkret innhold og utforming av fellesarealene. Tas til orientering.</p> <p>Planen åpner opp for ved formål T3 og BAA. Det må vurderes videre om nye omsorgsboliger kan etableres på dagens parkeringsareal over areal foreslått til sentral for avfallsug (BAA).</p>
<p>Eidsvoll KRF, 27.05.2024</p>	<p>Det har lenge vært debatt om arbeidskirke/kulturkirke på Råholt. Tomtebehov ca. 7-10 daa. daa. Plass til min. 500 personer. Søndre samfunn anses som en aktuell tomt fordi den er sentral og dekker mange av de lokaliseringsbehovene som er ønskelig. En annen mulighet er området Vestenga like inntil dagens nyeste kirkegård på Råholt. En tredje mulighet er også et sted på Tærudjordene. En mulighet til er å benytte areal på Lundsjordet.</p>	<p>Tas til etterretning. Tærudjordet ligger utenfor planområdet, og vil ikke vurderes nærmere. Dette reguleres ikke konkret formål for bruken i områdeplanen, men flere formål i sentrum åpner og muliggjør for slik bruk.</p>

**Eidsvoll MDG,
24.05.2024**

- Tak- og fasadeflater som har et solinnstrålingspotensiale på mer enn 800W/m² bør enten utrustes med solenergianlegg (solfangere/solceller) eller utformes som grønn tak/fasade.
- Ønsker merking av egen sykkelvei langs hele Råholtrunden tilsvarende vist i illustrasjonsplanen og slik det omtales i dokumentene 7 og 15.
- Synes det er lite beskrevet hvordan vintervedlikehold av veiene best kan ivaretas, f.eks. «Sykkeltraseen i Råholt-runden bør utformes slik at den er lett å vedlikeholde på vinteren. Vintervedlikehold / snøbrøyting bør gis prioritet til myke trafikanter. Sykkeltraseen må utformes slik at den ikke sperres av brøytekanter.» Ønsker også at det vurderes å ta inn følgende setning: «Sykkeltraseen i Råholt-runden bør gis forkjørsrett ved krysningspunkt av annen trafikkert vei, slik at flyten opprettholdes.»
- Dokumentene 7 og 15 bør være førende for utbyggingen, slik at planene som beskrives der, faktisk blir tatt til følge. Illustrasjoner fra utbyggere bør være bindende.
- Mener det er svært viktig å ha inn noe tekst som beskriver arkitekturen / byggestilen i området, og hva som er ønsket, f.eks. «Arkitekturen som tillates bygget på Råholt, skal legge estetikk til grunn og bære preg av det stedstypiske for Eidsvoll Verk, samt se til nye byggeområder med fargerike løsninger.»
- Planen bør vurdere å ha et sted for livssynsøytralt seremonirom.
- Viktig å bevare planter og trær som allerede eksisterer på Råholt, hvis mulig.
- Nær kollektivknutepunktene er det viktig at alternativer til bil, som elscooter og annet som bl.a. brukes av funksjonshemmede, har lett fremkommelighet og sikker parkeringsmulighet, og har forrang fremfor privatbiler.
- Ønsker at det skal finnes sikre og tilstrekkelig antall parkeringsanlegg for sykkel, som låsbare sykkelbokser o.l., ved togstasjonen, samt gjerne ved Råholthallen, kulturhus, kjøpesenter m.m.
- Ønsker en hundeluftepark i Råholt-området.
- Viktig med trygge gangveier til skoler og aktivitetsbygg, samt kommersielle bygninger, som matbutikker.
- Råholtområdet trenger flere flater for ballspill.
- Ha som målsetting at noen boliger / bygg er bygget etter inspirasjon av plussusmodellen.
- Et visst minimum av tak på bygg skal ha solenergianlegg. Tak på bygg o.a. for parkering o.l. skal ha solceller.
- Det skal legges til rette for at det i Råholtområdet er fellesområder og offisielle områder der det er tilrettelagt for urban dyrkning.
- Planen skal oppmuntre til fellesskapsbaserte eksperimentelle boformer, der en i tilknytning til egen bolig har tilgang til fellesrom / sosial møteplass / fellesskap.
- Savner et større torg med bl.a. en scene, muligheter for salgsboder, fontene, kafé, lekeplass etc.

Forventes avklart ved detaljreguleringer, og må ses i sammenheng med vurdering av takterrasser.

Det minnes om at det er plankartet og bestemmelsene som er juridisk bindende. Hva som vises i en illustrasjonsplan er ikke bindende på samme måte, med mindre dette fastsettes spesielt med en bestemmelse.

Tiltenkte vegsnitt på de kommunale vegene har avsatt areal til grøft og skulder som skal håndtere "normale" snømengder. Trafikkregler er forøvrig ikke forhold som håndteres i en reguleringsplan.

Dette må innarbeides ved detaljregulering av de enkelte felt.

Formingsveiledere legger dette til grunn og må videreføres og hjemles i påfølgende detaljreguleringer.

Planen åpner for mulighetene, men ikke ved spesifikt formål. Ansen ivaretatt i formingsveileder.

Råholtrunden og formålet SA (sykkelanlegg) tilrettelegger for dette.

Ivaretatt i bestemmelse 4.8.

Dette vurderes som for spesifikt for en områdeplan å regulere.

Råholtrunden og flere kryssinger over Trondheimsvegen utgjør tilrettelegging for myke trafikanter.

Tilrettelagt for lek innenfor bl.a. T1, og gjennom bestemmelse 4.6.4 der hvor det blir krav om områdelekeplass.

Avklares i detaljreguleringer.

Tilrettelegges for dette i områdeplanen og formingsveileder, men må avklares nærmere i detaljreguleringer.

Bestemmelse 4.4 stiller krav til innvendig fellesareal.

Dette er godt utredet og illustrert i planforslaget.

for barn. Egnede arealer kan være parkeringsplassene ved Amfi eller ved parkeringsplassene for Råholthallen / Råholt bad. Parken kan flyttes til potetjordet ved Amfi til f.eks. arealer for selvdyrking av mat.

- Nytt kulturhus kan plasseres ved foreslåtte torg ved Råholthallen. En slik plassering vil også kunne gi driftsfordeler, siden det allerede er kommunale bygg i nabolaget.

Forslag til reviderte reguleringsbestemmelser:

2.11 Energi

Nytt avsnitt: «Det skal være tilknytningsplikt for fjernvarme for bygg og anlegg som ved IG ligger i konsesjonsområdet. De til enhver tid gjeldende retningslinjer for bruk av fjernvarme i Eidsvoll skal legges til grunn.»

Forslag nytt avsnitt: «Det kan godtas unntak fra tilknytningsplikt for fjernvarme ved søknad, der energibehovet dekkes av andre fornybare energikilder som er like god eller bedre miljømessig.»

2.12 Klima og miljø

Forslag til ny setning: «Sammen med søknad om igangsettingstillatelse skal det foreligge en redegjørelse for hvordan kravet om fossil- og utslippsfri bygge- og anleggsplass skal oppfylles. Det skal utarbeides klimagassberegninger for nye reguleringsplaner og ved søknad om oppføring av bolig og annen bebyggelse.»

Forslag nytt avsnitt: «Et av hovedmålene skal være lavest mulig økologisk fotavtrykk under hele Råholt sentrums livsløp. Eksempler på dette er gjenbruk av bygningsmateriale, materialer med lengst mulig levetid, miljø- og helsevennlige materialer, lokal energiproduksjon med mer. Forventede livssyklus-kostnader (LCC) skal være premissgivende for valg av løsning.

Utbyggere skal dokumentere hvordan dette følges.»

Forslag nytt avsnitt: «Det skal være gift- og plast/mikroplastfrie lekeplasser. Plastdekke på lekeplasser skal ikke brukes. Det skal dokumenteres materialbruk.»

Forslag nytt avsnitt: «Materialer som benytter helse- eller miljøskadelige stoffer under produksjon, eller som inneholder stoff som finnes på Miljødirektoratets prioriteringsliste, skal ikke benyttes der brukbare alternativer finnes.»

Forslag nytt avsnitt: «Kvalitetsprogram for miljø og energi» «Sammen med søknad om rammetillatelse skal det legges frem et kvalitetsprogram for miljø og energi. Kvalitetsprogrammet skal redegjøre for prosjektets miljøkvalitet og oppfølging av dette med hensyn til transport, energibruk, utslipp, materialvalg og massehåndtering. Programmet skal også beskrive hvordan prosjektets miljøkvalitet skal følges opp i bygge- og anleggsfasen. Kommunen skal godkjenne innholdet i programmet.»

Tas til orientering, områdeplanen tilrettelegger for mulighetene.

Noen av forslagene under tas til følge og innarbeides i planforslaget der hvor de anses som hensiktsmessige (markert med +), mens andre forslag finnes ikke hjemmel til eller ivaretas av annet lovverk (markert med -).

+ , bestemmelsen er spesifisert ytterligere med retningslinjer som setter krav til god vurdering i påfølgende detaljreguleringer.

+ Tas delvis til følge. Bestemmelsenes pkt. 2.12 er utvidet og spesifisert.

- For detaljert på områdenivå, og må innarbeides i påfølgende detaljreguleringer/vurderes ved det enkelte prosjekt.

+ Tas delvis til følge med spesifisering under pkt. 2.13.

	<p>Forslag nytt avsnitt: «Fremmede arter» «Fremmede plantearter med økologisk risiko i henhold til gjeldende fremmedartsliste fra Artsdatabanken skal bekjempes før start av anleggsarbeidene. Overflatemasser fra disse artenes voksesteder skal fjernes forsvarlig og bringes til spesialmottak. Alternativt kan disse massene gjenbrukes på eiendommen ved overdekking med minst 0,5 meter rene masser.»</p> <p>2.14 Universell utforming «Prinsipp for universell utforming gjelder for hele planområdet. Offentlige uterom og offentlige tilgjengelige og/eller publikumsbygg skal utformes universelt for alle befolkningsgrupper, herunder bevegelseshemmede, orienteringshemmede og miljøhemmede. Reguleringsplan som inneholder byggverk og utearealer som utløser krav til universell utforming og tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne, skal suppleres med dokumentasjon for hvordan kravene ivaretas.»</p> <p>4.1 Utforming siste del av siste setning endres til «samtidig som den er estetisk interessant og identitetsskapende, og inspirerer til bolyst og fellesskap».</p> <p>4.7 Parkering Forslag nytt punkt 7: «Elanlegg til boligbygg med felles parkeringsanlegg skal dimensjoneres slik at det kan legges frem ladepunkter med en ladeeffekt på minst 7,5kW til alle parkeringsplassene.» Forslag nytt punkt 8: «I parkeringsanlegg for byggeprosjekter som omfatter mer enn 25 boliger skal det settes av minst en plass til bildele- / bilabonnements- eller andre ordninger for deling av kjøretøy, per 25 boliger. Flere byggeområder kan gå sammen om slike ordninger.»</p> <p>7.1 Fellesbestemmelser for grøntstruktur Forslag nytt punkt 5: «Beplantning og grøntområder skal ha hovedvekt av stedegne og insektsvennlige planter, samt tilstrebe anbefalinger fra Norges Astma og Allergiforbund.»</p>	<p>- Ivaretas av TEK.</p> <p>- anses ivaretatt i bestemmelser for fellesareal og uteareal, samt formingsveilederen.</p> <p>- For spesifikt, og vil styres av marked og teknologiutvikling. - For detaljert på områdenivå, og må vurderes ved det enkelte prosjekt.</p> <p>-Ivaretas i formingsveileder og teknisk forskrift.</p>
Eidsvoll Arbeiderparti, 24.05.2024	<p>Ønsker ikke høyere enn maks 6 etasjer vest for Trondheimsvegen. Viktig med lysforhold for alle boliger og byrom. Skeptiske til parkeringsmulighet ved Eidsvoll Verk stasjon, her burde det være parkering i kjeller. Savner støyforhold ved Trondheimsvegen der det sammenlignes med forholdene som er nå og etter 30 km/h, og flystøy. Planen legger opp til veldig tett bebyggelse og da blir det enda viktigere med gode felles uterom. Blokker burde ikke ligge langs med Trondheimsvegen uten siktlinjer, spesielt med tanke på småhusbebyggelse på andre siden Trondheimsvegen. Ønsker en differensiert utnyttelsesgrad for hver tomt.</p>	<p>Vurdert i planforslaget. Anses ivaretatt i plan og teknisk forskrift. Her fungerer planen som tilrettelegger, også blir det opp til næringsaktørene å iverksette. Trafikkstøy er vurdert i planforslaget, fartsgrensen utgjør ikke store forskjellen på støy. Flystøy er vurdert med støykart fra Avinor. Bebyggelsens plassering et tiltak for å skape støyreduerte uterom uten bruk av støyskjerm.</p>

		Flere av de hensynene som påpekes må avklares nærmere ved detaljregulering, når man både vet mer om hva som påtenkes bygget, og de trafikale forutsetningene som er rådende til den tid.
Arkitekturopprøret Eidsvoll, 24.05.2024	<p>Positive til flere grep i planen, som Råholtrunden, men kritiske til om føringer i dokumenter som formingsveilederen hva gjelder byggestil og utnyttelse vil bli etterfulgt. Svært kritisk til byggehøyder på 7 etasjer+.</p> <p>Arkitekturopprøret Eidsvoll mener at alle forhold ligger til rette for en utvikling som fremmer både en sosial utjevning og skaper noe helt unikt 30 minutter fra Oslo. Anmode om at det må legges helt tydelige føringer for både estetikk og utnyttelsesgrad for hele planområdet.</p> <p>Applauderer krav til innvendige fellesareal.</p> <p>Stiller store spørsmålstegn til selve planprosessen, der forhåpninger om at den skulle bli mer informativ og inkluderende. Inntrykk av at folk flest ikke vet hva områdeplanen innebærer i praksis, og at viste mulighetsstudier fra utbyggere vil kunne bli resultatet. For folk er det arkitekturen, grøntområder, lys, luft, ro og sosiale møteplasser, kulturarenaer og ikke minst utnyttelsesgraden som er det viktigste. Et mulig verktøy for medvirkning kunne vært spørreundersøkelser, gjerne med illustrasjoner av ulike retninger, burde også vært gjennomført for felles eide kulturarena, Søndre Samfunn. Mener bygningsmassen burde bli gjenbrukt.</p> <p>Stiller spørsmål ved benevnelsen "blokkbebyggelse", og mener det må tas med i betraktningen at det finnes andre arkitektoniske uttrykk for bygninger som bygårder. Generiske boligblokker er ikke en del av "bystruktur" i attraktive småbyer. Arkitekturopprøret hevder at slike blokkområder ikke er bærekraftige verken sosialt, miljømessig eller økonomisk (for kommunen).</p> <p>Grunnlovsbygda har en helt unik plassering både på kartet og i historien. Arkitekturopprøret oppfordrer til at man tenker langsiktig på næring og kommuneøkonomi og utvikler kommunen slik at vi kan vinne tilbake den plassen kommunen fortjener. Eidsvoll kommune kunne vært en foregangskommune for å gjenopprette den tredje boligsektor som ansvarlige politikere fra de fleste politiske partier etter hvert etterspør. Hvorfor ikke bygge mer menneskevennlig og stedsorientert i en utnyttelse som ikke krever P-kjeller? Noe som er mer bærekraftig og i Grunnlovsbygd-kvalitet? Advarer mot at en slik forstadsutvikling ALDRI bedre kommunens økonomi! Slik utvikling genererer forfall, uhelse og utrygghet. I tillegg viser all forskning at selve arkitekturen fremmer kriminell virksomhet. På bakgrunn av dette har politiet i Oslo kommet med høringsinnspill mot blokkbebyggelse!</p>	<p>Tas til orientering. Planforslaget har foretatt en rekke grundige vurderinger, og må vekte mange hensyn for utviklingen.</p> <p>Anses som ivaretatt i både bestemmelser og vedlegg.</p> <p>Tas til etterretning.</p> <p>Benevnelsen er en måte å angi tett utnyttelse på, som er fastsatt i planverket og Tek 17.</p> <p>Tas til orientering.</p>

Eidsvoll Venstre, 23.05.2024	<p>Planområdet er lang og smalt, noe og gir større avstander og ikke på en god måte bidrar til målet om redusert bilbruk. Planavgrensningen er stedvis ulogisk og deler som naturlig hører sammen ligger både utenfor og innenfor planområdet. Det samme gjelder enkelte funksjoner. For eks. ligger Råholt ungdomsskole innenfor planområdet samtidig som Bønsmoen skole ligger utenfor. Råholthallen ligger innenfor og Eidsvoll stadion utenfor.</p> <p>Planen bør legge til rette for transport med buss også på tvers av planområdet. Ved kollektivknutepunktet Eidsvoll Verk stasjon må det være plass til flere busser samtidig. Det er også køproblemer på grunn av dagens trange utkjøring fra pendlerparkeringen. Det bør være flere oppstillingsplasser for sykkel, strategisk plassert og legges til rette for sykkelhotell ved Eidsvoll Verk stasjon.</p> <p>Det burde vært lag til rette for at man kunne syklet helt fra Råholt kirke til Eidsvoll verk stasjon uten å bli avbrutt av en eneste bil i et kryss. I tillegg kunne man også tilrettelagt for sykkelfelt langs hele Trondheimsvegen i planområdet frem til stasjonen. Feltet kunne da vært bruk også for de som ønsker å sykle videre mot retning Eidsvollsbygningen og Eidsvoll Verk.</p> <p>Parkområder vist i planen virker veldig stykkevis og lite sammenhengende. Råholt burde fått en stor grønn lunge. Skal en kunne få til dette innenfor planen må planområdet utvides mot vest ved Gladbakk og Gladbakkvegen stenges mellom Amfi og Råholt bosenter.</p>	<p>Det er flere forhold som avgjør planavgrensningen, som politiske vedtak og gjeldene planer. Planavgrensningen i seg selv er ikke nødvendigvis alene styrende for fremtidig bruk. Det må ses i sammenheng med omkringliggende planer og de regulerte formålene i planen.</p> <p>Kollektivtrafikken er ikke opp til kommunen å fastsette rammene for.</p> <p>Ivaretatt i planforslaget.</p> <p>Områdeplanen tar utgangspunkt i hvordan Råholt ser ut i dag, som et tettsted langs en hovedfartsåre. Det er søkt tilrettelegging for realistiske løsninger for myke trafikanter å bevege seg på i Råholt sentrum.</p> <p>Planforslaget anses å ivareta dette, selv om plankartet alene ikke viser et stort sammenhengende grøntområde. Dette må ses på i samråd med de øvrige dokumentene som følger planforslaget, som tar sikte på god sambruk av arealer.</p>
Eidsvoll SV og Eidsvoll Rødt, 21.05.2024	<p>Positive til mobilitetskonseptet og formingsveilederen, og bruk av områdeplaner for bedre og mer forutsigbar styring av utviklingen i sentrumsområder.</p> <p>SV og Rødt arrangerte 22. april et alternativt innspillsmøte for innbyggerne på Råholt skole. Det er ulike oppfatninger om hva Råholt skal være i fremtiden. På den ene siden har vi de som ønsker å bevare Råholts sjel og småhusbebyggelsen, og på den andre siden har vi de som ønsker mer bypreg og tettere bebyggelse. SV og Rødt mener det er viktig å imøtekomme begge sidene blant innbyggerne. Derfor er det viktig å bevare Flintabyen og andre bygg av kulturhistorisk verdi som elementer blant nyere bebyggelse. Mulige løsninger på utfordringene av manglende vedlikehold og økonomiske interesser som ofte truer kulturverdiene kan med fordel belyses.</p> <p>Grønne korridorer, parker og beplantning langs korridorene for myke trafikanter er også avgjørende for å skape et hyggelig sentrum hvor innbyggerne vil oppholde seg. Minimumskravet til lekeplasser er lite kreativt. Det bør oppfordres til større kreativitet.</p> <p>Er bekymret for at bussen må stå å stange i samme kø som biltrafikken, spesielt i rushtid, og ber derfor om å vurdere å åpne for busser på de parallelle sideveiene som er stengt for</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Planforslaget anses å ha grundig vurdering og vektning av balansen mellom vekst og vern.</p> <p>Formingsveilederen anses å ivareta dette, og må brukes i påfølgende detaljreguleringer.</p> <p>Stoppesteder for buss utformes i økende grad som såkalt kantsteinstopp, altså uten egen busslomme, med kun markering i vegbanen. Dette innebærer at bussen vil kunne blokkere øvrig trafikk i</p>

gjennomgangstrafikk, som samtidig kan bidra til at busstilbudet oppleves enda mer tilgjengelig og bedre universelt utformet.

Ønsker en konsekvensutredning av avfallssug, mener konseptet er for dårlig belyst både rent teknisk og økonomisk. Fungerer det like godt i 30 varmegrader som i 20 kuldegrader? Hvilket vedlikehold kreves? Hvilke erfaringer har man med slike løsninger: Er det nede-tid? Hvordan håndtere avfall dersom (når?) systemet ikke fungerer? Hva er kostnadene sammenliknet med andre løsninger for avfallsinnhenting? Både mht. investering og drift? Og hvordan er disse kostnadene tenkt dekket? Økte kommunale gebyrer for alle, eller merbelastning på de aktuelle eiendommene?

den tiden den står på stoppestedet. Bussen vi ha rute via Gladbakkgutua, som reguleres som envegskjørt.

Konsekvensene er etter vår vurdering allerede godt belyst og det er lav gevinst av å utrede dette videre.

Eidsvoll kommune har gjennom flere år utredet potensialet og utfordringene ved bruk av avfallssug. I 2021 utarbeidet Multiconsult en omfattende rapport om avfallssug for å sammenligne «investerings- og driftskostnader, arealbehov, miljø, trafikk, arbeidsmiljø, estetikk og trivsel, brukervennlighet, robusthet og fleksibilitet samt etappevis utbygging» ved bruk av brønner, mobilt avfallssug og stasjonært avfallssug. Rapporten tok utgangspunkt i to konkrete utbyggingsprosjekter i Sundet (Wergelandskvartalet) og Råholt (Lundsjordet), og føringer fra ØRAS. Dette arbeidet er videre blitt benyttet som grunnlag for rapporten Norconsult utarbeidet for Råholt områdeplan, 2023.

Det er i dag flere nærliggende kommuner som har, eller vurderer, avfallssug og vi har hatt dialog med Ullensaker- og Lørenskog kommune om deres erfaringer. Det ble også gjennomført en befaring i Lørenskog kommune, som har to sentrale avfallsugsanlegg. Stasjonært avfallssug er nytt for Eidsvoll kommune, men er allerede en kjent renovasjonsteknisk løsning i sentrumsområder.

Det er lav risiko for driftsstans, og eventuelle driftsproblemer skyldes som regel feilbruk, som kan begrenses ved å tilrettelegge med egen papprive eller egnede innsamlingspunkter for storpapp. Det er likevel nødvendig å sikre at hvert utbygningsfelt har en løsning ved driftsstans. En slik beredskapsløsning skal fremkomme i hver enkelt renovasjonsteknisk plan for de enkelte utbyggingsfeltene.

Hvor kostnadseffektiv stasjonært avfallssug er avhenger av antall brukere, grunnet høye investeringskostnader for etablering av sentral og ledningstrekk. Sammenlignet med andre renovasjonsløsninger må det være over 500 boliger tilknyttet et stasjonært avfallssug før investeringskostnadene er lavere enn for brønner eller mobilt avfallssug, ifølge rapporten utarbeidet av Multiconsult.

Driftskostnadene er videre lavere per bruker for stasjonært avfallssug enn alternative renovasjonsløsninger. Kostnadene for etablering inngår

	<p>I reguleringsbestemmelsene pkt.2.12 står det at utbyggingen skal være mest mulig fossil- og utslippsfri. SV og Rødt er bekymret for at et så vagt krav lett kan utvannes. Kravet bør være det beste som til enhver tid er tilgjengelig for å unngå klimautslipp. anbefaler at tiltak fra arbeidet med klima og energiplanen legges til grunn og at punkter herfra trekkes inn i sentrumsplanen.</p> <p>Formelen for gjennomsnittlig byggehøyder som er gitt i pkt.4.2.4 i reguleringsbestemmelsene er etter SV og Rødt sitt syn et for dårlig mål. Reelt gjennomsnitt bør beregnes. Dvs. summere areal på hver etasje og multiplisere dette med gjeldende etasje (= etasjeareal). Byggehøyde = summen av alle etasjearealene dividert med totalarealet. I tillegg må reguleringsbestemmelsene for varierte byggehøyder i ulike felt, samt nedtrappingen inn mot Trondheimsvegen, håndheves etter intensjonene.</p> <p>For at Råholt sentrum ikke skal bli en vegg av blokker, er det viktig å beholde kulturminner som bryter med denne "veggen".</p>	<p>som del av områdemodellen og skal inndeckes av utbyggingen innenfor planen.</p> <p>Tas delvis til følge, bestemmelsen er justert.</p> <p>Områdereguleringen skal fungere som et styringsdokument men med handlingsrom for de enkelte prosjekter. Formelen for beregning av gjennomsnittlig høyde vekker flere spørsmål enn svar, og derfor er denne foreslått fjernet i påvente av avklaringer i påfølgende detaljreguleringer.</p> <p>Grundig vurdert i planforslaget.</p>
<p>Besteforeldrene klimaaksjon Eidsvoll og Hurdal, 20.05.2024</p>	<p>Er særlig tilfredse med den tydelige prioriteringen av gående, syklistere og kollektivreisende og at planens vektlegging av sammenhengende grøntområder, klima- og miljøvennlige bygg og planlegging for et lavt transportbehov er viktig.</p> <p>Mener utvikling av Råholt sentrum som et kompakt tettsted med høy utnyttelsesgrad kan bidra til å verne natur og dyrka mark utenfor reguleringsområdet. Det må også legges vekt på miljøvennlig og fornybar energiforsyning til bolig- og næringsbygg, og kommunen bør legge inn dette som et krav i reguleringsplanen.</p> <p>Ved jernbanestasjonen må det være trygg sykkelparkering, gjerne et såkalt «sykkelhotell», eller som et minimum – tak over og god belysning. For å få flere til å reise kollektivt til skole og arbeid, vil matebusser eller ringbuss i Råholtområdet med hyppige avganger på morgen og ettermiddag være et aktuelt tiltak. Viktig å opprette gang- og sykkelveier fra boligområdene til sentrum og stasjonen. Støtter tiltakene som omhandler Trondheimsveien med blant annet lavere fartsgrense og redusert gjennomgangstrafikk. Summen av mobilitetstiltakene vil bidra til mindre klimagassutslipp.</p> <p>Små jordlapper innimellom bebyggelse er ofte for lite lønnsomt å dyrke for bønder. Området ved Gladbakk vil kunne være et ypperlig sted for etablering av parsellhager. De er viktige for artsmangfoldet i området, og de bidrar til å øke kunnskapen om det økologiske samspillet i naturen</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til følge, det er foreslått reviderte bestemmelser som gjelder energiforsyning og miljøkrav.</p> <p>Tilrettelagt i formål SA (sykkelanlegg). Det er begrenset hvilke krav plan- og bygningsmyndigheten har hjemmel til å sette. Det er imidlertid signalisert anbefalinger og retningslinjer.</p> <p>I tråd med overordna planer, formål og grunneiers ønsker, men er ikke regulert til offentlig, og vil da være avhengig av privat initiativ.</p>

og lokal matproduksjon. Parsellhagene er også gode steder for rekreasjon, kreativitet, samvær på tvers av generasjoner og kulturer.

Formingsveilederen vektlegger bærekraft, kvalitet, gjenbruk og naturmaterialer. Det gis mange svært gode anbefalinger, men det brukes ord som «bør», «kan», og «vurderes der det er mulig». Mener det bør gis sterkere føringer om klimanøytralitet, energi og sambruk av areal i formingsveilederen i form av MÅ. Mindre bilbruk og mer fysisk aktivitet, et hyggelig og variert bomiljø med mye bruk av naturmaterialer (tre, tegl og stein), hyppige innslag av trær og grønne områder samt miljøvennlig energibruk gir helsefremmende og gode omgivelser.

Mener det ikke er gjort systematisk biologisk kartlegging i området planen omfatter, og man derfor ikke har oversikt over eventuelle sårbare arter. Prinsipielt bør det ikke gjøres inngrep i eksisterende biotoper uten en forutgående kartlegging gjort av uavhengig konsulent med biologisk kompetanse.

Områdeplanen stiller en rekke krav som vil fremme dette, med regulerte tiltak som favoriserer myke trafikanter og som gjør det mindre attraktivt med bilbruk. Det stilles også krav til bl.a. utforming, MUA og BGF.

Områdeplanen for Råholt sentrum legger føringer for videreutvikling av Råholt sentrum. Dette utgjøres hovedsakelig av allerede utbygde områder, og planen sier noe om hvordan dette kan fortettes. Det er altså ikke store sammenhengende naturmiljøer eller jomfruelig mark som planlegges omdisponert. Hovedsakelig foreslås videreføring av de vesentligste grøntarealene. Det er ikke påkostet kartlegging av naturmangfold på disse arealene, men det er foretatt en ROS analyse som kartlegger dette på overordna nivå, som støtter seg på allerede kartlagt data, og det er ikke avdekket registreringer på sårbar flora/fauna.