

**MERKNADSBEHANDLING**

**FORSLAG TIL DETALJREGULERING FOR RV. 7 VEME –**

**SKOTLAND, MIDTMARKERING.**

**Sist revidert 26.09.12**

## Innhold

Innledning .....	3
1 Merknader fra det offentlige.....	4
1.1. Jernbaneverket.....	4
1.2. Ringerike kommune .....	6
1.3. Fylkesmannen i Buskerud.....	8
1.4. Norges vassdrags- og energidirektorat .....	10
2 Merknader fra organisasjoner og private.....	12
2.1. Aslaug Iren Martinsen .....	12
2.2. Ola Johnsrud .....	12
2.3. Steinar G. Flaskerud.....	13
2.4. Erik Øgaard .....	14
2.5. Christin J. Kjelstrup .....	14
2.6. Edmund Olsen .....	15
2.7. Sokna Utvikling v/Anders Braaten.....	15
2.8. Snefrid Dalen .....	15

## Innledning

Statens vegvesen Region Sør har lagt ut forslag til detaljregulering for Rv 7 Veme – Skotland, midtmarkering, Plan ID 0605-353, på offentlig høring i perioden 02.06.2012 til 16.07.2012. I høringsperioden ble det avholdt åpen kontordag onsdag 13.juni 2012 på Servicetorget hos Ringerike kommune i Hønefoss.

Følgende har sendt inn og kommet med uttalelser til detaljreguleringen:

### Merknader fra det offentlige:

- Jernbaneverket
- Ringerike kommune
- Fylkesmannen i Buskerud
- Norges vassdrags- og energidirektorat

### Merknader fra organisasjoner og private:

- Aslaug Iren Martinsen
- Ola Johnsrud
- Steinar G. Flaskerud
- Erik Øgaard
- Christin J. Kjelstrup
- Edmund Olsen
- Sokna Utvikling v/Anders Braaten
- Snefrid Dalen

Dette dokumentet gir en oppsummering av de innkomne merknadene og Statens vegvesen Region sør sine kommentarer til hver merknad. Merknadene i sin helhet følger som vedlegg.

Som følge av innspill og innkomne merknader er det gjort noen justeringer av planen, samt supplering av reguleringsbestemmelsene. Dokumentdato for Merknadsbehandlingen 17.09.2012. Innspill fra privat grunneier ble forelagt Statens vegvesen september 2012, og har blitt innarbeidet i merknadsbehandlingen i revisjonen av dato 24.09.2012.

Dette dokumentet vil sammen med revidert detaljreguleringkart, bestemmelser og reguleringsbeskrivelse bli sendt til Ringerike kommune for politisk behandling.

## 1 Merknader fra det offentlige

### 1.1.Jernbaneverket

#### Sammendrag av merknad fra Jernbaneverket:

Jernbaneverket påpeker at planforslaget ikke oppfyller Jernbaneverkets tekniske regelverk (JD520) for minste avstand til jernbanen. Dersom Statens vegvesen ønsker å fravike fra disse kravene må avbøtende tiltak sikres gjennom planbestemmelsene. I praksis må krav knyttet til rekkverk i henhold til JD520 § 3.2.2 og § 3.2.3 nedfelles i planbestemmelsen.

Videre påpeker Jernbaneverket at tiltaket ikke må legge til rette for økt ferdsel ved planområdets fire planoverganger, samt at risikobilde ikke må forverres.

Det må dokumenteres hvorvidt planen vil medføre nedetid for jernbanetrafikken.

Det må vurderes om det er behov for skjerm mellom jernbane og veg, i forhold til fare for blending i henhold til Jernbaneverkets tekniske regelverk.

#### Vegvesenets kommentar:

Minste avstand til jernbane som ikke krever sikringsanordninger i følge JD520 skal være 9 meter målt fra spormidt på jernbanen til skråningstopp for veg. På strekningen hvor jernbanen og Rv 7 går parallelt vil det i forslag til detaljregulering ikke gjøres utvidelse av veggen på den siden som er nærmest jernbanen. Eksisterende vegkant mot jernbanen skal opprettholdes fra bru over sideelven Væla og vestover, og utvidelsen vil på denne strekningen skje på den siden av veggen som er lengst vekk fra jernbanen. Tiltaket vil på strekingen fra Væla bru og vestover ikke endre på dagens situasjon i forhold til avstand mellom jernbane og Rv. 7. Det bør gjøres vurdering på etablering av rekkverk mellom veg og jernbane av generelle sikkerhetsmessige grunner. Ved evt. etablering av rekkverk kan det vurderes om finansiering kan deles mellom JBV og SVV.

Planovergangene på østsiden av sideelva Væla er utenfor prosjektets område. Det er to planoverganger på vestsiden av sideelva Væla. Den ene planovergangen vil etter tiltaket få uendret situasjon. Den andre planovergangen med tilknytning til bussholdeplass Jonsrud, vil etter tiltaket bli mindre attraktiv for gående da planforslaget innebærer nedleggelse av bussholdeplass Jonsrud for begge retninger. Statens vegvesen vurderer det slik at risikobilde for myke trafikanter ikke blir forverret.

Planen skal ikke medføre nedetid for jernbanetrafikken. Anleggsarbeid skal ikke foregå på Jernbaneverkets grunn. Ved bruk av høye anleggsmaskiner, som kran-, kran-bil, gravemaskin o.l. skal det utvises særlig aktsomhet i nærhet til jernbanens elektriske anlegg.

I forhold til fare for blending, vil tiltaket ikke medføre endring av veglinjen på en slik måte at lys fra kjøretøy på Rv. 7 får endret vinkel i forhold til dagens situasjon.

*Rådmannens kommentar:*

Rådmannen har ingen ytterligere kommentarer.

## **1.2.Ringerike kommune**

### Sammendrag av merknad fra Ringerike kommune:

Støyforhold. Ringerike kommune viser til tidligere diskusjon omkring støy, hvor SVV i dette prosjektet ikke har krav på seg til støysikring. Ringerike kommune anmoder Statens vegvesen om å nytte skjønn i forhold til støyforhold for bolighus som er spesielt støyutsatte, og gjøre en ny vurdering på eventuelle støytiltak.

Stenging av jernbaneovergang. Ringerike kommune ønsker i samarbeid med Statens vegvesen å få til en dialog med Jernbaneverket, for permanent stenging av farlig planovergang.

Avkjørsler. Ringerike kommune ber om vurdering av om det er spesielt farlige avkjørsler som bør utbedres, og at utbedringer legges inn i planen slik at plangrunnlaget ligger klart dersom det i fremtida skulle bli muligheter for finansiering.

Nærhet til verna vassdrag. Sogna er et vernet vassdrag, og Ringerike kommune ber om en vurdering på om Fylkesmannens miljøvernavdeling bør involveres i større grad da deler av planområdet går veldig nærme elva.

### Vegvesenets kommentar:

Det er utført beregninger av forventet trafikkstøy fra Rv 7. Beregningsresultatene viser at 9 boliger ligger innenfor rød sone, det vil si med utendørs støynivå på 65dB eller mer. Det er utført beregninger av eksisterende trafikkstøy fra Rv 7 uten tiltak. Disse resultatene viser at de samme boligene ligger i sone med utendørs støynivå på 65 dB eller mer. Tiltaket i seg selv vil ikke medføre endring av støybildet langs Rv. 7. Det er ikke avsatt midler til støytiltak i dette prosjektet, da det er et trafiksikkerhetstiltak. Statens vegvesen vil vurdere mindre omfattende tiltak for boliger nærmest Rv. 7 i samarbeid med den enkelte grunneier.

Bergensbanen har fire usikrede planoverganger i prosjektets område. Ved en av overgangene er det adkomst til bussholdeplass på Rv. 7. Planen foreslår å legge ned bussholdeplassen blant annet av sikkerhetsmessige årsaker, slik at det skal bli mindre attraktivt å benytte usikret planovergang. Jernbaneverket er informert om dette, samt at det er ønskelig at den usikrede jernbaneovergangen stenges. Jernbaneverket har ikke planer om å stenge planovergangen i nær fremtid, men det blir mer aktuelt å vurdere dette dersom bussholdeplass blir lagt ned. Ved konkrete planer fra JBV om permanent stenging av planovergang, vil Ringerike kommune bli informert.

I planforslaget er det vurdert og prosjektet for omlegging av 4 avkjørsler i forhold til sikt lengder. Øvrige avkjørsler vurderes i dette prosjektet, som ikke nødvendige å legge om.

Fylkesmannen er varslet om planforslaget. Det er Fylkesmannen som er beslutningsmyndighet i saker som berører vern av vassdrag, og Statens vegvesen forholder seg til Fylkesmannens uttalelser når det gjelder verna vassdrag.

*Rådmannens kommentar:*

Rådmannen har vært i kontakt med Jernbaneverket for å forhøre seg om de kan stenge den aktuelle usikrede planovergangen. Jernbaneverket var positive til stenging av avkjørselen, men jernbaneverket vil først måtte sjekke ut om det foreligger tinglyste rettigheter til bruk av den aktuelle overgangen. Stenging av planovergangen vil uansett kunne gjøres i etterkant av planvedtaket.

### 1.3.Fylkesmannen i Buskerud

#### Sammendrag av merknad fra Fylkesmannen i Buskerud:

Fylkesmannen er positiv til etablering av trafikksikkerhetstiltak.

- **Naturmiljø**

Av hensyn til elvemusling har Fylkesmannens miljøvernavdeling **innsigelse** inntil det er utarbeidet reguleringsbestemmelse om at det skal gjennomføres nødvendige tiltak for å hindre uheldig avrenning til Sogna. Aktuelle tiltak er fangdammer, sedimentasjonsdammer, siltgardiner og infiltrasjonsområder.

Fylkesmannen viser til at det nedstrøms anleggsområdet er registrert en reproduserende bestand av elvemusling og unge individer under 50 mm som det må tas hensyn til. Det er sannsynlig at det finnes tilsvarende bestand på den aktuelle strekningen. Det vises til gjennomførte avbøtende tiltak for å hindre avrenning til Sogna i forbindelse med anleggsarbeidene for Rv 7 Ramsrud – Kjellsbergsvingene. Nødvendige og konkrete tiltak må innarbeides i Ytre Miljø plan.

- **Støy**

Miljøverndepartementets nye retningslinje T-1521 om behandling av støy i arealplanlegging trådte i kraft 02. juli 2012. Det anbefales at det henvises til den nye retningslinjen i reguleringsbestemmelsene. FMBU går ut fra at det blir gjennomført kartlegging av støyforhold som omfattes av kap 5 i forurensningsforskriften. Det anbefales at støydempende tiltak blir samordnet med trafikksikkerhetstiltakene.

- **Landskap**

FMBU forutsetter at tiltaket i tilstrekkelig grad gis en utforming og istandsetting som ivaretar landskapsmessige og estetiske forhold.

- **Barn og unge**

Behovet for trafikksikkerhetstiltak knyttet til skolevei må vurderes, og kunne i større grad vært redegjort for i saken.

- **Landbruk**

Det er knyttet sterke nasjonale mål til å ta vare på dyrka mark for framtidig matproduksjon. Fylkesmannen ber om at arealbeslag gjøres minst mulig slik at dyrka mark ikke blir omdisponert. Dersom det likevel blir slik at matjord må fjernes pga utvidelse, må den tas vare på og bør fortrinnsvis beholdes på den landbrukseiendommen den hører til. Det må sikres tilfredsstillende adkomstmuligheter til landbruksarealene på begge sider av veggen.

#### Vegvesenets kommentar:

- **Naturmiljø**

Statens vegvesen er godt kjent med forekomstene av elvemusling nedstrøms i Sogna. For å hindre uheldig avrenning til Sogna og redusere faren for erosjon er det innarbeidet reguleringsbestemmelse som sikrer hensynet til elvemusling. Tiltakene konkretiseres i Ytre miljøplanen som utarbeides som grunnlag for byggefasen.



Samtidig vil Statens vegvesen påpeke at tiltakene som ble gjennomført i forbindelse med bygging av ny Rv. 7 mellom Ramsrud og Hegga bru (sedimentasjonsdammer, infiltrasjonsdammer etc) i liten grad er overførbare til dette prosjektet. Dette fordi disse prosjektene er svært ulike i omfang og at naturforholdene innenfor de to tiltaksområdene er svært forskjellige.

- Støy

Tiltaket behandles etter 'Grenseverdiforskriften', dvs forurensningsloven. Dette betyr at støyvurderingene vil være uavhengige av denne vegutbedringen, da 'Grenseverdiforskriften' gjelder generelt for alle veger. Den aktuelle støyutsatte boligbebyggelsen er tidligere vurdert i henhold til 'Grenseverdiforskriften', og samtlige er funnet å ha et støynivå i oppholdsrom innendørs som er lavere enn tiltaksgrensen på 42 dB. De aktuelle utredningsrapportene skal finnes ved vegkontoret i Buskerud, og kan sendes dersom ønskelig. Fordi tiltaksgrensen ikke skal benyttes som kriterium for å vurdere akseptabelt støynivå i plansituasjoner ved endring av eksisterende virksomhet som krever planbehandling, er støyretningslinje T-1442/2012 også lagt til grunn under planarbeidet. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2012, anbefaler å synliggjøre områder som er utsatt for støy gjennom utarbeidelse av støysonekart. Det er utført beregninger av forventet trafikkstøy fra strekningen etter utbedring, med tilhørende støykart for prosjektområdet. Beregningene viser at støysituasjonen endres med ca. 1 dB. I følge støyretningslinjen er tiltak for eksisterende veier definert som Miljø- og sikkerhetstiltak dersom de er begrunnet ut fra hensyn til miljø og/eller sikkerhet. Miljø- og sikkerhetstiltak som ikke endrer støyforholdene ved eksisterende virksomhet bør som hovedregel kunne gjennomføres uten samtidig utbedring av støyforholdene. Merkbar endring av støynivå er > 3 dB.

- Landskap

Utforming av landskapet skal så langt det er mulig tilpasses eksisterende forhold, samtidig som stabilitet ivaretas.

- Barn og unge

Skolebuss, bussholdeplasser rustes opp med venteareal og lehus. Etablering av ekstra bred skulder på sydside av Rv. 7 i forbindelse med nedlegging av holdeplass Jonsrud. Denne holdeplassen foreslås nedlagt av hensyn til sikkerheten da nærmeste adkomst er over usikret planovergang på Bergensbanen.

- Landbruk

Alle landbruksareal skal ha adkomst, enten ved eksisterende adkomst eller ved at adkomst legges om eller flyttes.

*Rådmannens kommentar:*

Rådmannen er positiv til at det er tatt inn rekkefølgebestemmelse som sikrer hensynet til elvemuslingen.

## **1.4.Norges vassdrags- og energidirektorat**

### Sammendrag av merknad fra Norges vassdrags- og energidirektorat:

NVE har innsigelse til detaljreguleringen for Rv. 7 Veme- Skotland, fordi den reelle faren for skred ikke er tilstrekkelig ivaretatt i planen. Det må gjøres undersøkelser som avklarer om det er kvikkleire eller annet sprøbruddmateriale i området, og det må gjøres en eventuell avgrensning av slike områder. Det må også vurderes om det er fare for skred som kan ramme bebyggelse eller andre verdier i området. Områdestabiliteten må beregnes på detaljreguleringnivå, NVE mener det er for sent å gjøre det i byggeplanfasen. Områder utsatt for skredfare skal avmerkes i plankartet som hensynssone og tilknytted bestemmelser som ivaretar sikkerheten.

NVE har ikke registreringer av flomhendelser i planområdet, men anbefaler kartlegging av nivå for 200 årsflom på strekningen, og viser til Vegvesenets egne retningslinjer. Videre mener NVE at stikkrenner må dimensjoneres til å tåle 200 årsflom.

NVE påpeker viktighet av at det planlegges slik at anleggsperioden ikke medfører unødvendig skade eller ulempe for Sognavassdraget, og sidevassdraget. Inngrep i kantsoner og bekkeløp bør unngås.

### Vegvesenets kommentar:

SVV samtykker med NVE i behovet for stedvis flere undersøkelser på prosjektet. Området ved Vælstangen (ca. P(9200-9400)), deponiområdet (P9000-9100) samt 2 andre utfyllingsområder er blitt supplert med undersøkelser/verifikasjoner i uke 34, 2012. På det kjente kvikkleireområdet med lav risiko er det foretatt undersøkelser i området P(9200-9250). Befaring av området har vist behov for nye innmålinger her da fyllingshøyden er betraktelig høyere enn hva opprinnelig terrengmodell har vist. Det er foretatt en totalspenningsberegning (isotrop) lokalt ved skråningen P9220. Su-profilen er basert på foretatt vingeboing (Vb58) ved P9220. Beregningen gir en sikkerhetsfaktor på 2,0 med planlagt utfylling. I dette isolerte fyllingsområdet, som ligger innenfor risiko-området for kvikkleire, ligger laveste omrørte su-verdi på 2,4 ved 7,5m dybde under terreng.

Det er foretatt en totalsondering (H58B) samt en vingeboing (VB58B) ved P9250. Disse viser noe dårligere grunnforhold og lavere skjærfasthet. Omrørt skjærfasthet er her noe lavere og ligger primært på 1,5 fra 3,0-8,0m. I området er det boret ned til antatt fjell på 18m. Sonderingen indikerer fast lagret friksjonsmasse i de øvre 3m. Det er sett på lokalstabilitet samt områdestabilitet ved P9240. Med vingeboingen oppnås en sikkerhet på 2,0 for lokalstabilitet av lav fylling ved P9240. Det er i tillegg foretatt en konservativ område-beregning ved P9240 basert på skjærstyrke-verdier fra VB58B. Det er vurdert en sammensatt glideflate på over ca. 115m lengde som følger det antatt bløtere leire-laget mellom 3 og 4m under terreng. Totalspenningsberegningen gir en udrenert faktor på 3,85. Ved P9440 er det foretatt en noe konservativ su-beregning som gir en sikkerhet på 1,54.

Ved deponiområdet indikerer nye sonderinger i vesentlig grad friksjonsmasser. I dybdeintervallet 0 - 5(6)m er det indikasjon på løst lagrede friksjonsmasser av antatt primært finsand/silt, mens man under dette har fast lagret grus. Når i tillegg helningen av området ligger på tilnærmet 0 grader er det etter vår vurdering ingen vesentlig risiko for at en begrenset oppfylling av deponi-masser medfører noen større risiko i dette området. I opprinnelig geoteknisk rapport er det foretatt en totalspenningsberegning basert på vingeboing Vb39 i samme område som gir en udrenert sikkerhetsfaktor på over

5 med 2,5m deponi-masser. Dette er ikke kommentert i innsigelsen. En nærmere vurdering av kritisk snitt i en revidert totalberegning gir en sikkerhet på 4,5. Den reelle oppfyllingshøyden i området vil være ca. 1,0m. Med bakgrunn i de siste undersøkelser (ikke analysert, men indikerer friksjonsmasser) vil det imidlertid være mer korrekt å vurdere stabiliteten her ved en effektivberegning.

SVV samtykker med NVE i behovet for vurdering av udrenert stabilitet. Denne påstanden er imidlertid bare delvis riktig. Ved fyllingsområdene P9030 (deponi-området), P9850 og 10130 (10100) er det beregninger både på drenert og udrenert basis. Det undres over at dette ikke er kommentert i innsigelsen. I partiet P10100-10130 samt P10260 er det foreslått tiltak i form av min. 2m skumglass for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet. Det er riktig at det ved skjæringsområdene kun er regnet med drenerte effektivberegninger. I følge SVV Håndbok 016 kap. 4.3.3 skal udrenert korttidstilstand samt drenert langtidstilstand kontrolleres i leire. I så måte vil den drenerte tilstanden (stasjonært) på effektivbasis være den mest kritiske. Korttidstilstanden gir sug i massene (pga opprinnelig poretrykk i massene) hvilket medfører høyere sikkerhetsfaktor på udrenert basis like etter at skjæringen er tatt ut. Avlastningen av skjæringen vil gi svelling av leiren og således nedsatt skjærfasthet over tid. Således er betraktningen med en stasjonær a $\phi$ -tilstand her en hensiktsmessig beregningsmetode for sikkerheten. Ved skjæringen P8500 ble det funnet behov for tiltak i form av en sprengsteinjete.

På første del av strekningen går det frem at det er funnet kvikkleire ved Tjærebrenneriet i eldre undersøkelser. Her burde det imidlertid vært presisert fra vår side at område med kvikkleire befinner seg noen 100 meter øst for Tjærebrenneriet og således ikke berører vårt prosjekteringsområde. Se vedlegg prosjekteringsrapporter Fd206A-2/3.

*Rådmannens kommentar:*

NVE har nå trukket innsigelsen, og rådmannen har dermed ingen ytterligere kommentarer.

## 2 Merknader fra organisasjoner og private

### 2.1. Aslaug Iren Martinsen

Grunneier til eiendom Gnr/Bnr 65/20. Boligen på eiendommen ligger svært nær eksisterende Rv. 7. Grunneier påpeker at tiltaket medfører at Rv. 7 kommer ennå nærmere boligen. Hun opplever dagens støy som svært sjenerende. Hun ønsker at det gjøres støymålinger, og ønsker å vite verdiene. Grunneier forventer at det gjøres støytiltak på hennes eiendom i dette prosjektet. Grunneier ønsker også eventuelt overskuddsmasse til utjevning av deler av eiendommen. Hun opplyser om at det går vannrør under jernbanen og Rv. 7 til hennes eiendom.

#### Vegvesenets kommentar:

Når det gjelder støyskjerming forutsetter planen at det må gjøres beregninger for å avdekke hvorvidt eiendommen (både denne og flere andre) har krav på støyskjerming, eller andre støydempende tiltak. Kriteriene dette arbeidet bygger på er:

- Dersom støy i ny situasjon må betegnes som forurensning etter forskriftens verdier blir eiendommen skjermet.
- Dersom støy i ny situasjon ikke kan betegnes som forurensning, blir den ikke skjermet.
- Dersom støy i ny situasjon ikke kan betegnes som forurensning, kan den allikevel bli skjermet, under forutsetning av at støyen har økt med 3 dB eller mer som følge av tiltaket.

Støyberegninger for prosjektet viser en endring av støysituasjonen på ca. 1 dB. Det er ikke satt av midler til støyskjerming i dette prosjektet, da det er et trafikksikkerhetstiltak. Statens vegvesen vil vurdere mindre omfattende tiltak for boliger nærmest Rv. 7 i samarbeid med den enkelte grunneier. Det vil bli utført støymålinger ved eiendom Gnr/Bnr 65/20 i forbindelse med realiseringen av prosjektet. Resultatet av støymålingene skal også sendes grunneier Aslaug Iren Martinsen.

Ønske om overskuddsmasse til utjevning av deler av eiendommen må vurderes nærmere i byggeplanfasen, med forbehold om egnethet og mengde på eventuelle overskuddsmasser.

### 2.2. Ola Johnsrud

Grunneier til eiendommene Gnr/Bnr 65/3 og 65/6. Ola Johnsrud har søkt om å bruke Tangen(65/6) til fyllplass for overskuddsmasse ved utbedring av Rv7. Det er arealet nærmest Rv. 7 som er mest aktuelt å heve. Terrengendringer er søknadspliktige etter Plan- og bygningsloven dersom terrengendringen er større enn 3 meter, eller hvor fyllingsfot er nærmere nabogrensa enn 2 meter. Landbrukskontoret i Ringerike og Hole, ved Heidi Skagnæs, er positive til endring av nivået for jordbruksarealet til forbedring av jordbruksproduksjon.

NVE ved Anne Cathrine Sverdrup og Harald Sakshaug, uttaler at det må dokumenteres gjennom en plan for oppfyllingen at det er tilstrekkelig stabilitet under oppfyllingen og som ferdig oppfylt areal, og henviser til NVEs retningslinjer nr. 2/2011 – *Flaum- og skredfare i arealplanar*.

Fylkesmannen i Buskerud ved Anders J. Horgen og Lise Økland, påpeker at Sogna er leveområde for rødlistearten elvemusling, og at det derfor er viktig ved utforming og gjennomføring av tiltaket at det

legges vekt på å unngå uheldig erosjon. Det er nødvendig å avsette en bred buffer og sikre kantvegetasjon mellom utfyllingsområdet og elva. FMBU kan ikke akseptere utfylling helt ned til elva ut fra hensyn til vassdragsinteressene og prinsippene i naturmangfoldloven.

Grunneier opplyser at det er tre kummer langs veien fra 65/36 til 65/3 disse har utløp på dyrket mark. Han ønsker at disse legges i grøft med utløp nedenfor dyrket mark.

Vegvesenets kommentar:

Statens vegvesen er positive til å bruke Gnr/Bnr 65/6 til fyllplass for overskuddsmasser fra utbedring av Rv. 7. Grunnundersøkelser er foretatt ca. 50-60m til side for eksisterende veg ved km 9.025. Disse viser at det er løst lagrede masser av antatt siltig sensitiv (st =43) leire fra 0-5m dybde. Den foretatte vingeboringen viser imidlertid en relativt høy skjærfasthet i massene på over 40 kpa. Det er kun foretatt boringer i et punkt her, som kan være litt lite dersom det blir snakk om et stort deponiområde. Den høye skjærfastheten gjør at det likevel i utgangspunktet ser lovende ut å legge et deponi her. I uke 34 (2012) er det gjennomført supplerende grunnundersøkelser i området som ønskes hevet. Landbrukskontoret i Ringerike kommune vurderer det slik at den aktuelle planeringen trenger tillatelse etter §4 i forurensingsforskriften.

Angående kummer med utløp på dyrket mark, skal det i byggeplanen prosjekteres for utløp nedenfor dyrket mark.

### **2.3. Steinar G. Flaskerud**

Grunneier til eiendom Gnr/Bnr 66/3 som ligger på begge sider av Rv. 7 helt vest i prosjektområdet.

- Påpekte at riggområdet ved krysset til Jonsrudveien ligger på hans eiendom, og spurte hvorfor dette måtte være så stort.
  - Har ungskaug på riggområde, bjørk, som han ikke vil ofre
  - Riggområdet ligger på lavere nivå enn vegene rundt
  - Dårlig og bløt grunn på riggområdet
- Tilbyr prosjektet å ha riggplass på hans eiendom, men motsatt side av Rv. 7, der det er et massetak i dag, med egen avkjørsel og bedre grunnforhold. Avkjøringen er ca. 80m vest for Jonsrudveien.
- Påpekte dårlige siktforhold i kryss Rv. 7 x Fv. 176, spesielt på vinteren.
- Påpekte dårlige siktforhold i kryss Rv. 7 x Jonsrudveien, eksisterende støttemur er sikthindrende.
- Påpekte at eiendomsgrenser fra hans eiendom 66/3 mot Fv. 176 ikke er oppdatert.

Vegvesenets kommentar:

Forslag til riggområde i detaljreguleringen vil endres og flyttes til motsatt side av Rv. 7, slik grunneier foreslår. Dette vil innarbeides i den videre planleggingen.

Øvrige innspill tas til etterretning.

## 2.4. Erik Øgaard

Hjemmelshaver til eiendom Gnr/Bnr 63/29 er Tom Christian Øgaard. Erik Øgaard er bror til hjemmelshaver.

- Påpekte at det ikke er markert avkjørsel fra Rv. 7 til eiendom 63/29. Det er direkte avkjørsel til eiendommen i dag. Naboeiendom har egen avkjørsel.
- Interessert i overskuddsmasser for heving av egen avkjørsel, den er i dag relativt bratt.
- Bekk over avkjørsel, ønsker å få denne lagt i rør
- Ønsker å få opparbeidet jordvoll langs eiendommen

### Vegvesenets kommentar:

Det er tegnet inn avkjørselspil på detaljreguleringkart, adkomst til egen eiendom skal opprettholdes. Øvrige innspill tas til etterretning.

## 2.5. Christin J. Kjelstrup

Grunneier til eiendom 63/17, som ligger på sydside av Rv. 7 i svingen ved Tjærebrenneriet.

- Påpekte at Rv. 7 i dag ligger nærme fritidseiendommen, og uttrykte bekymring for økning av støyplager når Rv. 7 skal utvides for midtmarkeringen.
- De bruker eiendommen og feriestedet mye
- De ønsker tiltak ved eiendommen i form av støyskjerm som kan redusere støyplagen på feriestedet.
- Påpekte at boligen ligger i rød sone, hvor det anbefales vurdering av tiltak utenfor rom til støyfølsom bruk.

### Vegvesenets kommentar:

Når det gjelder støyskjerming forutsetter planen at det må gjøres beregninger for å avdekke hvorvidt eiendommen (både denne og flere andre) har krav på støyskjerming, eller andre støydempende tiltak. Kriteriene dette arbeidet bygger på er:

- Dersom støy i ny situasjon må betegnes som forurensning etter forskriftens verdier blir eiendommen skjermet.
- Dersom støy i ny situasjon ikke kan betegnes som forurensning, blir den ikke skjermet.
- Dersom støy i ny situasjon ikke kan betegnes som forurensning, kan den allikevel bli skjermet, under forutsetning av at støyen har økt med 3 dB eller mer som følge av tiltaket.

Støyberegninger for prosjektet viser en endring av støysituasjonen på ca. 1 dB. Det er ikke satt av midler til støyskjerming i dette prosjektet, da det er et trafikksikkerhetstiltak. Statens vegvesen vil vurdere mindre omfattende tiltak for boliger nærmest Rv. 7 i samarbeid med den enkelte grunneier. Korreksjon til støynotat: På vedlegg X003 er det angitt at bolig Gnr/Bnr 63/32 ligger i rød sone, dette er feil. Det skal være bolig tilhørende Gnr/Bnr 63/17 som ligger i rød sone.

## 2.6. Edmund Olsen

Grunneier til eiendom Gnr/Bnr 65/33, som ligger på sydside av Rv. 7 ved Vælstangen.

Grunneier er bekymret for at Rv. 7 kommer nærmere boligen, og at verdien av eiendommen vil forringes, samt økte støy- og forurensningsplager. En tett granhekk mot Rv. 7 ønskes bevart. Grunneier vil ha kr. 400 000,- og et tett gjerde mot veien.

### Vegvesenets kommentar:

Avkjøring til denne eiendommen vil legges noe om, ved å bygge opp en fylling og gjøre sikten bedre ved utkjøring til Rv. 7. Det skal etableres støttemur mot Rv. 7 langs eiendommen. Eksisterende vegetasjon skal ivaretas så langt det er mulig. Når det gjelder støyskjerming forutsetter planen at det må gjøres beregninger for å avdekke hvorvidt eiendommen (både denne og flere andre) har krav på støyskjerming, eller andre støydempende tiltak. Kriteriene dette arbeidet bygger på er:

- Dersom støy i ny situasjon må betegnes som forurensning etter forskriftens verdier blir eiendommen skjermet.
- Dersom støy i ny situasjon ikke kan betegnes som forurensning, blir den ikke skjermet.
- Dersom støy i ny situasjon ikke kan betegnes som forurensning, kan den allikevel bli skjermet, under forutsetning av at støyen har økt med 3 dB eller mer som følge av tiltaket.

Støyberegninger for prosjektet viser en endring av støysituasjonen på ca. 1 dB. Det er ikke satt av midler til støyskjerming i dette prosjektet, da det er et trafikksikkerhetstiltak. Statens vegvesen vil vurdere mindre omfattende tiltak for boliger nærmest Rv. 7 i samarbeid med den enkelte grunneier.

## 2.7. Sokna Utvikling v/Anders Braaten

Anders Braaten, styremedlem i foreningen Sokna Utvikling, stiftet 16.11.2010. Det vises til reguleringsbeskrivelsen og manglende opplysninger om historisk hastighet på planstrekningen. Tidligere var skiltet hastighet 80km/t. Det stilles spørsmål ved hvorfor tiltaket ikke kan få tilbake skiltet hastighet på 80 km/t.

### Vegvesenets kommentar:

Skiltet hastighet på planstrekningen er i dag 70 km/t. Etter tiltaket vil skiltet hastighet fortsatt være 70 km/t. Årsak til dette er at planen er et trafikksikkerhetstiltak, samt at økning av trafikkhastighet medfører økning av støynivå, noe som ikke er ønskelig.

## 2.8. Snefrid Dalen

Grunneier til eiendom Gnr/Bnr 65/36, som ligger på sydside av Rv. 7 vest for Vælstangen.

Har følgende merknader:

- Det er borret etter vann mellom hus og vei, ca. 1,5 meter fra husveggen.
- Det ligger en gammel brønn med tilhørende grøft vest for huset, ved innkjøringen til eiendommen. Denne blir trolig berørt dersom veien bygges bredere.

- Ved gjennomføring av ombygging, vil det bli nødvendig med støyskjerm mellom eiendom og veg. Men dette er planlagt, ut fra planene som foreligger.

Vegvesenets kommentar:

Dersom eiendommen har offentlig vannforsyning, blir tap av brønn erstattet med penger, men ikke med en sum tilsvarende kostnader ved å etablere ny brønn igjen.

Når det gjelder støyskjerming er dette spørsmålet kanskje tolket litt for enkelt. Planen forutsetter at det må gjøres beregninger for å avdekke hvorvidt eiendommen (både denne og flere andre) har krav på støyskjerming, eller andre støydempende tiltak. Kriteriene dette arbeidet bygger på er.

- Dersom støy i ny situasjon må betegnes som forurensning etter forskriftens verdier blir eiendommen skjermet.
- Dersom støy i ny situasjon ikke kan betegnes som forurensning, blir den ikke skjermet.
- Dersom støy i ny situasjon ikke kan betegnes som forurensning, kan den allikevel bli skjermet, under forutsetning av at støyen har økt med 3 dB eller mer som følge av tiltaket.

Støyberegninger for prosjektet viser en endring av støysituasjonen på ca. 1 dB. Det er ikke satt av midler til støyskjerming i dette prosjektet, da det er et trafiksikkerhetstiltak. Statens vegvesen vil vurdere mindre omfattende tiltak for boliger nærmest Rv. 7 i samarbeid med den enkelte grunneier.

*Rådmannens samlede kommentar til de private innspillene:*

**Støy**

Støyretningslinjen knyttes opp mot nye byggetiltak mens eksisterende infrastruktur og bygninger skal behandles etter Grenseverdiforskriften i Forurensningsloven. Statens vegvesen har vurdert det planlagte prosjektet til ikke å være mer omfattende enn at dette kun omfattes av Grenseverdiforskriften. Grenseverdiforskriften setter kun krav til at innvendig støy ikke skal overskride 42 dB, og det er dermed ikke lagt opp til støysikring av boliger i tilknytning til prosjektet. Rådmannen anmoder likevel Statens vegvesen om å strekke seg lengst mulig når det gjelder å gjøre mindre støyreducerende tiltak for de mest støyutsatte boligene.

For øvrige temaer har Statens vegvesen i tilstrekkelig grad kommentert de private innspillene.