



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN



Ksenia Gråsvik

Prosjekt: E16 Hønenkrysset Plan-ID 0605-386

Parsell: E16 Osloveien x Fv241 Hadelandsveien

Kommune: Ringerike

Forord

Hva er en reguleringsplan

Formålet med en reguleringsplan er å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planavgrensningen skal utnyttes eller vernes. Reguleringsplan er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn. I noen tilfeller vil en reguleringsplan også omfatte en konsekvensutredning.

Reguleringsplanens innhold

En reguleringsplan omfatter ett eller flere kart med tilhørende bestemmelser. Planen kan inneholde ett eller flere hoved- og/eller underformål. Formålene kan beskrives hver for seg eller i kombinasjon. Kart og bestemmelser er juridisk bindende. I tillegg inneholder planen ofte en tekstlig planbeskrivelse.

I et tidsrom på 10 år fra planen er vedtatt er den grunnlag for ekspropriasjon uten ny behandling av ekspropriasjonsgrunnlaget.

Reguleringskartet er normalt tatt inn bakerst i planheftet. I tillegg lages et illustrasjonshefte med supplerende tegninger.

Behandling av reguleringsplan

Normalt planlegger Statens vegvesen etter plan- og bygningslovens (pbl.) § 3-7 jf § 12. Dette gir Statens vegvesen mulighet til å gjennomføre alle ledd i planarbeidet fram til sluttbehandlingen i kommunestyret.

Ved oppstart av planarbeidet skal det varsles ved offentlig kunngjøring. Dette skal sikre at grunneiere, og andre berørte får anledning til å delta i planprosessen. Det utarbeides et planforslag som legges ut til offentlig ettersyn i minst 6 uker. Etter at fristen for merknader er ute gjennomføres en merknadsbehandling og eventuelle endringer av planen blir foretatt. Deretter sendes planen til kommunen for sluttbehandling. Det er kommunestyret som har myndighet til å vedta en reguleringsplan.

Noen av sektormyndighetene har innsigelsesrett mot planen. Dersom eventuelle innsigelser ikke blir tatt til følge, kan kommunen be om mekling hos fylkesmannen. Hvis mekling ikke fører fram skal planen sendes til Miljøverndepartementet for endelig godkjenning. Departementet kan avgjøre om innsigelsene skal tas til følge og kan i så fall gjøre de endringer i planen som kreves. Kommunen kunngjør planvedtaket.

Klage på vedtatt reguleringsplan

Vedtatt om reguleringsplan kan påklages til Miljøverndepartementet etter pbl § 12-12 jf. § 1-9. Departementet er klageinstans for enkeltvedtak etter § 1-9.

Innhold

Forord.....	1
1 Innledning.....	3
2 Bakgrunn og Formål	4
2.1 Planområdet	4
2.2 Problemstilling.....	5
2.3 Formål med planen	5
3 Planstatus og Rammebetingelser.....	5
3.1 Forhold til andre planer.....	5
3.2 Naturmangfoldloven §§ 8 – 12.....	6
4 Eksisterende Forhold.....	7
4.1 Trafikkforhold og vegstandard	7
4.2 Landskap og estetikk	7
4.3 Vegtrafikkstøy.....	8
4.4 Landbruk.....	8
4.5 Natur, nærmiljø, friluftsliv og kulturminner.....	9
4.6 Geotekniske forhold	10
4.7 Teknisk infrastruktur	11
5 Beskrivelse av planforslag	11
5.1 Normalprofil og vegstandard	11
5.2 Kollektiv	13
5.3 Trafikksikkerhet	13
6 Konsekvenser av Planforslaget.....	13
6.1 Trafikksikkerhet	13
6.2 Universell utforming.....	14
6.3 Landskapsbilde	14
6.4 Landbruk.....	14
6.5 Natur, nærmiljø, friluftsliv og kulturminner.....	15
6.6 Vegtrafikkstøy.....	15
6.7 Teknisk infrastruktur og belysning	15
7 Grunnerverv	16
7.1 Eiendommer som er berørt av tiltaket.....	16
8 Kostnad, Finansiering og Framdrift	16
9 Medvirkning og Innspill	17
9.1 Medvirkning.....	17
9.2 Sammendrag av Merknader	17
10 Reguleringsbestemmelser	24

1 Innledning

Forslaget til reguleringsplan for nytt Hønenkryss på europaveg 16 og fylkesveg 241 er utarbeidet av Statens vegvesen med hjemmel i plan og bygningsloven § 3-7 og 12-10, etter avtale med Ringerike kommune. Planarbeidet har vært utført av en tverrfaglig prosjektgruppe i Statens vegvesen.

Planen er en detaljreguleringsplan. Prosjektet følger plan- og bygningslovens prosesskrav for utarbeidelsen av reguleringsplan. Prosjektleder hos Statens vegvesen har vært Silje Island.

Plan ID: 0605_386

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 kunngjort i lokalavisen Ringerikes Blad 16.09.2013, og med oppstartsvarselsbrev. Innspill som er kommet gjennom varslingen er listet opp under punkt 9.2, sammendrag av merknader.

Planforslaget vil bli tilgjengelig hos Statens vegvesen, Drammen kontorsted (Tollbugata 2, Drammen), og på rådhuset i Ringerike. I tillegg vil planen legges ut på www.ringerike.kommune.no.

Ringerike kommunes kontaktperson er Lars Torstensen Lindstøl.
Kontaktperson i Statens vegvesen er Silje Island.

Planutkast legges ut til offentlig ettersyn den 15.05.2014. **Frist for å komme med kommentarer og innspill til planutkast er 26.06.2014.**

Innspill pr brev merkes med "E16 Hønenkrysset" og kan sendes:

Statens vegvesen
Region sør
Postboks 723 Stoa
4808 Arendal

Innspill pr e-post merkes med "E16 Hønenkrysset" og kan sendes:

firmapost-sor@vegvesen.no

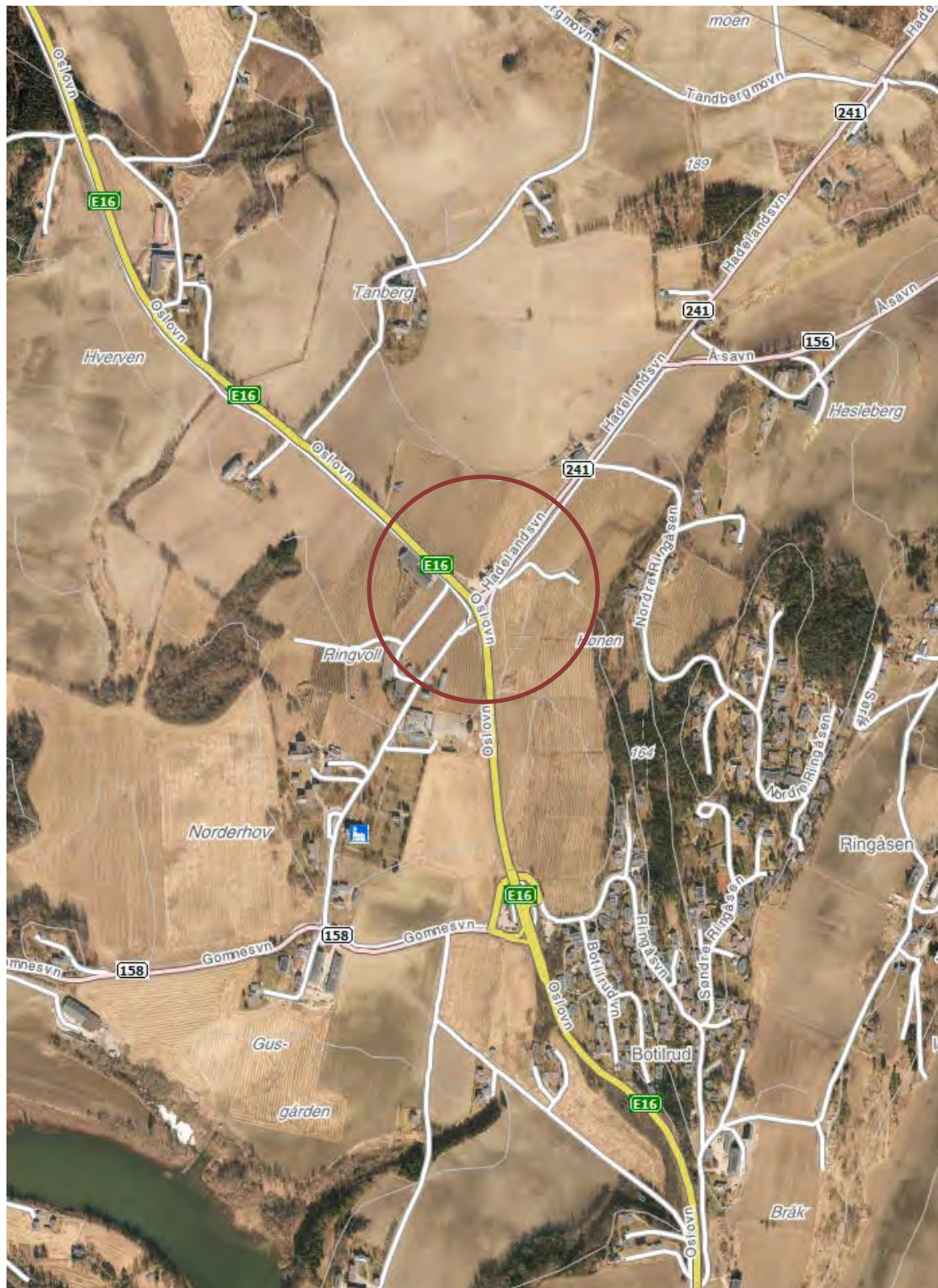
Det gjøres oppmerksom på at arkeologiske undersøkelser utføres i mai 2014, og at resultatene fra dette feltarbeidet foreligger når undersøkelsene er gjennomført.

Statens vegvesen og Ringerike kommune skal behandle innkomne merknader før planen blir sendt til kommunestyret for vedtak. Er det innsigelser til planen, må saken avgjøres av Miljøverndepartementet dersom ikke kommunen tar innsigelsen til følge.
Endelig planvedtak kunngjøres av Ringerike kommune.

2 Bakgrunn og Formål

2.1 Planområdet

Planområde ligger nord for Botilrud, og avgrenset til kryss mellom E16 Osloveien og fv241 Hadelandsveien. Se oversiktskart under.



Figur 1 Ortofoto som viser geografisk plassering av planområdet.

2.2 Problemstilling

Prosjektet for ny rundkjøring for E16 og Fv241 er initiert på bakgrunn av trafikksikkerhetsaspektet på strekningen. I krysset mellom E16 og fylkesvei 241 er det deler av døgnet store problemer med trafikkavvikling. Det er særlig vanskelig å foreta venstresvingebevegelser fra Fv241 i retning Oslo. Det har vært mange ulykker med mindre personskader i krysset.

2.3 Formål med planen

Målene for transportpolitikken er (ifølge NTP 2014 – 2023) blant annet å tilby *“Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader... Visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.”*

For dette prosjektet er det satt følgende effektmål:

- Ny rundkjøring skal bedre framkommelighet, spesielt for dem som skal foreta venstresvingebevegelser.
- Forholdene for kollektivtrafikk, gående og syklende skal ivaretas i form av bussholdeplasser og gang- og sykkelveg.

Reguleringsplankart m/reguleringsbestemmelser vil være juridisk bindende i forhold til hvilke tiltak Statens vegvesen kan og må gjennomføre i forbindelse med vegbygging. Vedtatt reguleringsplan gir hjemmel for å erverve nødvendig grunn for gjennomføring av tiltaket. Planen skal også vise hvilke tiltak som eventuelt skal gjennomføres for å bøte på negative effekter av vegbyggingen.

Gjennom en reguleringsplanprosess, i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser, skal en sikre at alle grunneiere og berørte instanser har mulighet til å ivareta sine egne interesser gjennom informasjon og medvirkning.

3 Planstatus og Rammebetingelser

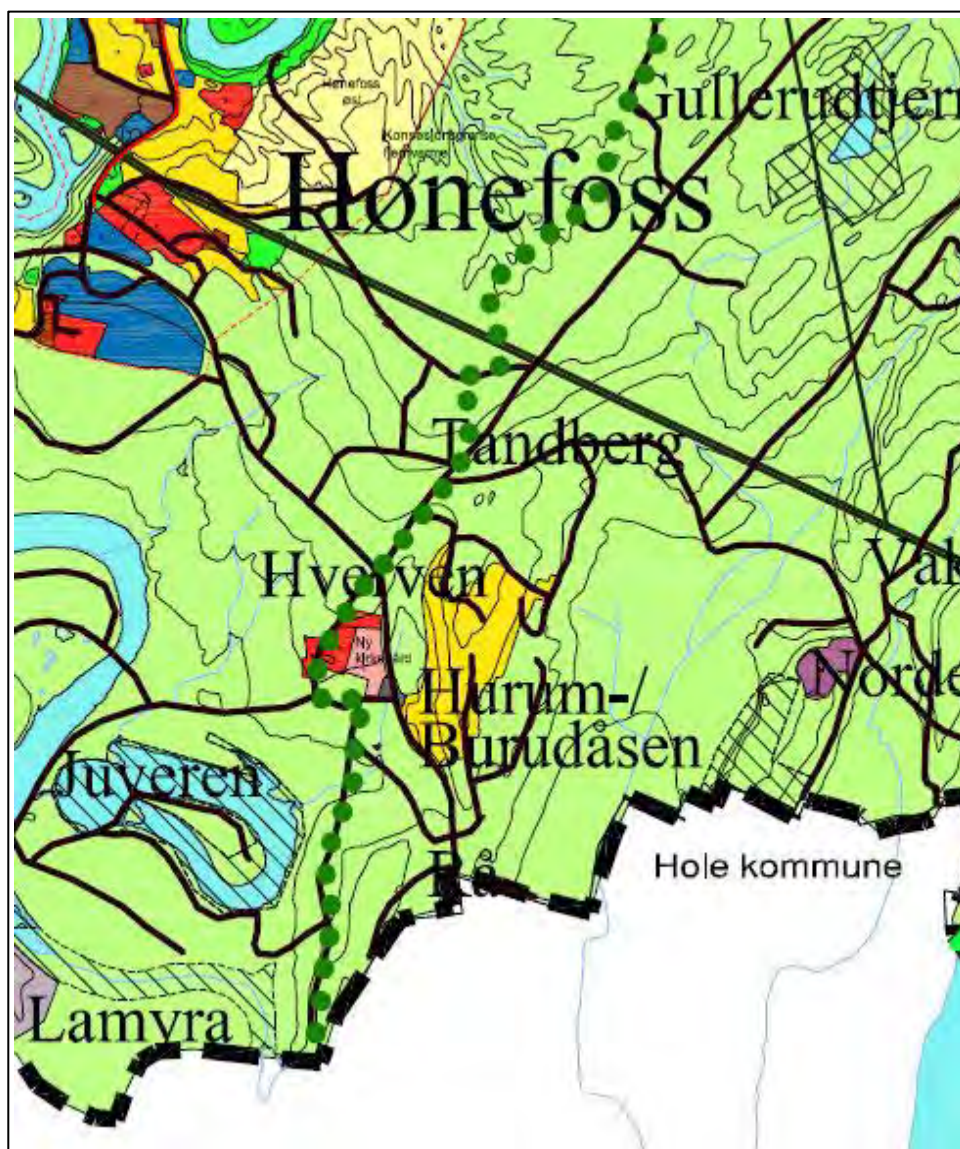
3.1 Forhold til andre planer

3.1.1 Rikspolitiske retningslinjer eller bestemmelser

Planutkastet påvirkes ikke av krav i rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer.

3.1.2 Kommuneplan for Ringerike kommune

Gjeldende plan, Kommuneplanen for Ringerike (2007 – 2019) ble vedtatt 30.08.2007. I planområdet er det veiformål, LNF-område og trase for Pilegrimsleden.



RINGERIKE KOMMUNE
Kommuneplanens arealdel 2007-2019
Ringerike

TEGNFORKLARING iflg PBL §20-4

BYGGEOMRÅDER	Nåværende	Fremtidig (Reguleringsbestemt)
Byggeområde	B	B
Sentrumsområde	S	S
Erverv	E	E
Parkeering	P	P
Industri	I	I
Friluftstingler	F	F
Offentlige bygninger	O	O
Bygninger med særskilt angitt arealrettlig forhold	A	A
Kommunalt teknisk anlegg	KA	KA
Grav- og urneland	G	G
Avfallbehandling	A	A
Kommunalt teknisk utskiftel	KV	KV
Frønsås	FD	FD
Kremlings	I	I
Andre byggeområder	AB	AB

LANDBRUKS- NATUR- OG FRILUFTSOMRÅDER

LF-område uten bestemmelser om størrelse/betjening		
LF-område Marka		

OMRÅDER FOR RÅSTOFFUTVINNING

Masseløst	M	M
-----------	---	---

OMRÅDER SOM ER BÅNDLIGT ELLER SOM SKAL BÅNDLEGGES

Båndlegging etter lov om naturvern		
Båndlegging etter lov om kulturminner		
Båndlegging for Forsvarset		
Områder som skal reguleres etter PBL		
Båndlegging etter annet lovverk		
Område for grunnvern		

OMRÅDER FOR SÆRSKILT BRUK ELLER VERN AV SJØ OG VASSDRAG

Vann med spesielle drikkevarenske eg		
Nedstrømløp for drøknings		

VIKTIGE LEDD I KOMMUNIKASJONSYSTEMET

Vei		
Jernbane		
Parkering		
Jernbanestasjon		
Flyplass		

SYMBOLER

Aktuelle kantar for ny vei - uten forsvikning		
Grense for arealbruksområde		
Grense for reguleringsområde		
Kommunegrense for hvernåre		
Reguleringsgrense		

Vannmål
Kommunegrense
Vinnelasslag

0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 1100 1200 1300 1400

Skala: 1:25 000
Målestokk: 1:25 000
Kartblad: N50

Vedtatt i Ringerike kommunestyre
30.08.2007, sak 94/07

RINGERIKE KOMMUNE
Miljø- og Arealforvaltning

Figur 2 Utsnitt av gjeldende kommuneplan for Ringerike kommune

3.1.3 Gjeldende reguleringsplaner

Plan nr. 236 G/S Hønen – Åsavegen, vedtatt 29.09.1994

Plan nr. 267 G/S Hønen – Hvervenkastet, vedtatt 29.06.1995

E16 Skaret – Hønefoss, er under arbeid.

3.2 Naturmangfoldloven §§ 8 – 12

Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden.

Tiltaket er utredet i forhold til naturmangfoldlovens miljørettslige prinsipper for offentlig beslutningstaking (§§ 8 – 12). Det aktuelle området er undersøkt gjennom registreringer i offentlige kartdatabaser og befaringer. *Artsdatabanken viser ingen prioriterte arter innfor planområdet. Naturbase viser området som fulldyrka jord.* Naturmangfoldlovens § 8 Kunnskapsgrunnlaget og § 9 Føre-var-prinsippet vurderes derfor som oppfylt.

4 Eksisterende Forhold

4.1 Trafikkforhold og vegstandard

Dagens Hønenkryss er et T-kryss hvor fv.241 Hadelandsveien fra nord-øst munner ut i E16 Osloveien. Trafikkmengde (ÅDT) på E16 er 14300 kjøretøy pr døgn syd for krysset, og 15400 kjøretøy pr døgn nord-vest for krysset (ÅDT fra 2012). Skiltet hastighet på E16 er 70 km/t. Trafikkmengde på fv.241 inn mot krysset er 5200 kjøretøy pr døgn (ÅDT fra 2012). Skiltet hastighet på fv.241 er 40 km/t, og det er fartshump rett etter avkjøring fra E16. Kjørende på fv.241 har vikeplikt for å komme ut på E16.

Det er langsgående gang- og sykkelveg på sydsiden av E16 og på østsiden av Fv. 241. Gang- og sykkelvegene kobles sammen og krysser E16 gjennom en undergang like syd for dagens Hønenkryss.

I Hønenkrysset er det bussholdeplasser i begge kjøreretninger både på E16 og fv.241, til sammen fire holdeplasser. Busser som stopper ved holdeplassene på E16 er lokalrutene:

- Linje 210 Hønefoss – Sollihøgda,
- linje 211 Hønefoss – Røyse – Vik,
- linje 212 Hønefoss – Åsa,
- linje 224 Hønefoss – Haug – Lisletta,
- linje 225 Viul – Knestang – Hønefoss (kun en veg)

I tillegg stopper Timeekspressen linje 4 på E16.

Busser som stopper på holdeplassene på fv. 241 er lokalrutene:

- linje 212 Hønefoss – Åsa
- linje 224 Hønefoss – Haug – Lisletta
- linje 225 Viul – Knestang – Hønefoss (kun en veg)

Det er vegbelysning i hele kryssområdet i dag.

E16 er en av hovedfartsårene fra Østlandet til Vestlandet, og i Hønenkrysset er det deler av døgnet store problemer med trafikkavvikling. Venstresving fra Fv241 i retning Oslo er særlig vanskelig. Risikoen for ulykker i krysset må ansees som relativt høy, fordi det er mye trafikk og relativt høy fart.

I perioden 2003 – 2013 er det registrert 12 trafikkulykker i og i umiddelbar nærhet av Hønenkrysset. Åtte av disse var i forbindelse med kryssende kjøreretninger i vegkrysset, hvorav en involverte motorsykkel. Alle ulykkene er skjedd på dagtid, og de fleste med tørr og bar vegbane. Alvorligste skadegrad for alle ulykkene er lettere skadd, til sammen 15 personer.

Av uregistrerte og uønskede hendelser i Hønenkrysset er det ingen etterprøvbare dokumentasjoner. Kirkeskolens informasjonshefte har eget kapittel om trygg skolevei, hvor Hønenkrysset beskrives som et spesielt trafikkfarlig sted. Ansatte ved skolen forteller om observasjon av mange nesten-ulykker og farlige situasjoner for myke trafikanter, spesielt i morgenrushet. Dagens Hønenkryss går inn under definisjonen *ulykkespunkt*, det vil si minimum 4 politirapporterte personskadeulykker på 5 år over en strekning på maksimalt 100m, ofte et kryss eller kryssområde.

4.1.1 Kompisparkering

Utenfor Hønen Handel er det en gruslagt plass som benyttes av kunder til butikken og som plass for kompisparkering.

4.2 Landskap og estetikk

4.2.1 Landskapsbilde

Landskapsregion: Innsjø- og silurbygdene på Østlandet

I det overordnede landskapsbilde utgjør planområdet det nord-vestre hjørnet av et større frukthagefelt. Terrenget innenfor planområdet stiger slakt mot nord, et inntrykk som forsterkes gjennom retningen i dalsøkket ved Botilrud sør-øst for området, samt at terrenget ser ut til å stige videre nord for området – opp mot gårdene Tanberg og Øvre Tanberg.

Planområdet er utsatt for noe innsyn fra områdene i sør, men mye av innsynet til selve inngrepsområdene skjermes av lagerbygningene til Ringvoll frukt.

Den lokale opplevelsen av planområdet er av eplehagene, bebyggelsen – Hønen handel og lageret til Ringvoll frukt, og infrastrukturen – E16, Hadelandsveien og gang- og sykkelveisystemet.

Pilegrimsleden følger Hadelandsveien ned mot Hønenkrysset, krysser under E16 via undergangen, og fortsetter ned forbi Norderhov kirke.

4.2.2 Eksisterende vegetasjon

Område er i Skog og Landskap sin database kategorisert som et jordbruksareal med fulldyrka jord. Dette samsvarer godt med inntrykket av området da de eneste unntakene fra eplehager er vegskråningene og hageflekken bak Hønen handel. Denne er heller ikke spesielt opparbeidet som annet enn gårdsplass.

Det dominerende vegetasjonselementet i planområdet er dermed epletrærne i frukthagene.

4.2.3 Estetisk utforming

Norderhov er et område med stor historisk verdi. Innenfor planområdet er kommer dette tydeligst til uttrykk gjennom bygningen som huser Hønen Handel. Dette er et gammelt bygg med en lang handelstradisjon. Det blir derfor viktig for prosjektet å sikre at dette bygget består med minimum de kvalitetene det besitter pr dags dato.

4.3 Vegtrafikkstøy

Innenfor planområdet er det i dag to bygninger som er bebodde boliger. Forretningsbygget Hønen handel har leilighet i 2. etasje på Gnr/Bnr 39/203, og 'Gartnerboligen' på Gnr/Bnr 39/2 på nordsiden av E16 er bolighus. Begge boliger har i dagens situasjon en eller flere fasader med $L_{den} = 65\text{dBA}$ eller mer (rød støysone).

Driftsbygningen til Ringvold Frukt på sydsiden av E16 ligger i dag i rød støysone.

4.4 Landbruk

Buskerud er det fjerde største fylket i Norge innen fruktdyrking. Planområdet omfatter deler av en av Norges største fruktgårder, Ringvold. Hele området er registrert til jordpolitisk arealvurdering klasse A, meget sterke landbruksinteresser. I Ringerike kommune er det i 2013 registrert 5 foretak som driver innen vekstgruppe frukt, og 4 foretak som driver innen vekstgruppe bær. Samlet areal i dekar for disse vekstgruppene i Ringerike var i 2013 henholdsvis 282 da for frukt og 32 da for bær. I perioden 2003 – 2013 har det i Ringerike vært et stabilt antall foretak for vekstgruppen frukt, mens for bær er antallet redusert fra 7 til 4. Antall dekar fruktdyrking i Ringerike kommune er i samme periode redusert med 6%, og bær har en reduksjon i dyrket areal på 32%.



Figur 3 Epletrær på Ringvold

FOTO: Ksenia Grasvik

4.5 Natur, nærmiljø, friluftsliv og kulturminner

4.5.1 Natur

Naturen skal forvaltes slik at planter og dyr som finnes naturlig, skal sikres i levedyktige bestander. Vi skal også ta vare på den variasjonen som finnes i naturtyper, landskap og geologi. Planområdet består av fulldyrka jordbruksareal, foruten areal til veg og bygninger. Det er ingen inngrepsfrie naturområder eller utvalgte naturtyper i planområdet.

4.5.2 Nærmiljø og friluftsliv

Pilegrimsleden mellom Oslo og Trondheim går svært tett inntil planområdet. Pilegrimsledene i Norge bindes sammen av natur- og kulturminner med religiøs tilknytning til middelalderen, samt minner knyttet til Olavstradisjonen. Nidarosdomen er målet for vandringene. Den delen av Pilegrimsleden som ligger inntil planområdet er lagt til gang og sykkelveien langs fv.241 Hadelandsveien, gjennom undergangen under E16 og videre langs Norderhovsbakken forbi Norderhov kirke.



Figur 4 Pilegrimsleden merket ved undergangen til E16. FOTO: S. Island

Gang og sykkelvegen langs fv.241 med tilhørende undergang under E16, er skoleveg til Kirkeskolen for elever som bor øst for E16. Kirkeskolen er en fådelt 1.-7. skole med rundt 82 elever. Skolen ligger på historisk grunn ved Norderhov kirke. Skolen har fokus på trygg skoleveg, men mange opplever Hønenkrysset som et spesielt trafikkfarlig sted.

4.5.3 Kulturminner

Innenfor planområdet er det en eiendom med eldre verneverdige bygninger. Forretningsgården Hønen Handel er trolig satt opp rundt år 1900. Den er et godt eksempel på periodens forretningsgårder, har lokalhistorisk verdi og identitetsverdi. Samlet sett vurderes den til å ha høy verneverdi. Bygningene er ikke et registrert SEFRAK minne eller Kulturminne / enkeltminne.

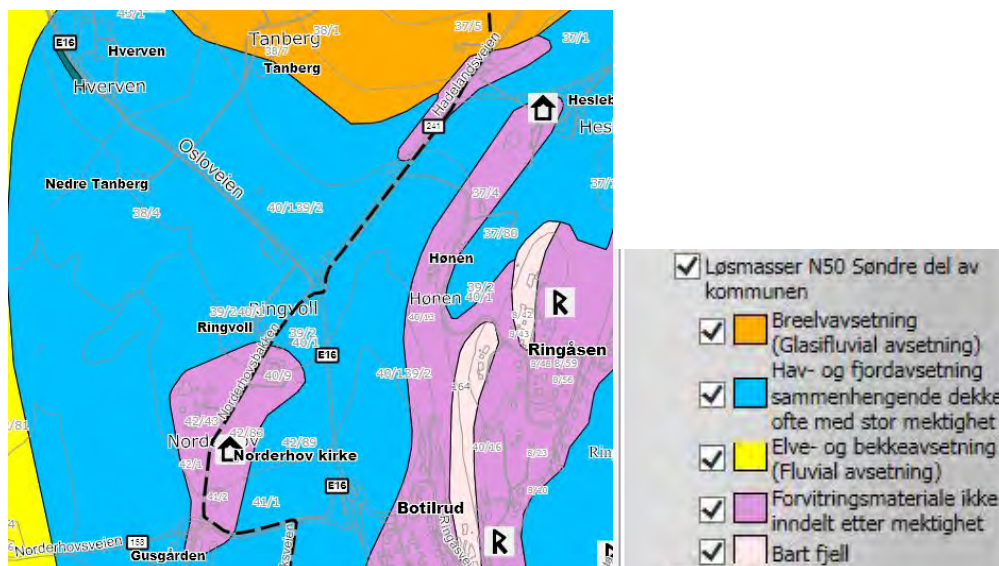
----- RESULTATER FRA ARKEOLOGISKE FELTREGISTRERINGER VIL FORELIGGE NÅR FELTARBEIDET ER UTFØRT.

4.6 Geotekniske forhold

Nasjonal løsmassedatabase angir tykk havavsetning i hele planområdet, og det ligger under marin grense. Grunnundersøkelser foretatt i forbindelse med planleggingen av dette prosjektet viser imidlertid dybder til berg fra 0,5 til 4,7m slik at det er liten mektighet av løsmasser over berg i planområdet. Grunnundersøkelsene viser også at grunnforholdene er meget varierende, fra grus og sand til leire og silt.

Grunnundersøkelsene gir ikke indikasjoner på kvikkleire i planområdet, og NVE sitt «Skrednett» inneholder heller ikke registreringer av kvikkleire i selve planområdet eller i omkringliggende område. Geoteknisk vurdering konkluderer med at planlagt veg kan bygges uten spesielle geotekniske tiltak.

Nasjonal grunnvannsdatabase angir at det ikke er grunnvannpotensial i løsmassene i dette området. Planområdet ligger utenfor registrert område for radon-fare.



Figur 5 Løsmassekart med tegnforklaring.

4.7 Teknisk infrastruktur

4.7.1 Avvanning og drenering

Reguleringsområdet ligger i kupert terreng, med ny rundkjøring plassert i nærhet av høybrekk / bakketopp.

Det er innhentet opplysninger om eksisterende VA-ledninger fra Ringerike kommune. Det ligger en vannledning, 250mm Støpejernsledning, parallelt med E16 på nordsiden. Vannledningen krysser E16 ved p.nr. 500.

4.7.2 Kabler og belysning

Det er innhentet opplysninger fra Telenor, Ringeriks-Kraft og Fiberselskapet AS. Fiberselskapet har ikke noe fiber i umiddelbar nærhet av Hønenkrysset. Telenor har kabeltrase langs E16, og det er kryssinger ved p.nr. 410 og p.nr. 460. Ringeriks-kraft har flere kabler innenfor planområdet. De har kryssinger ved ca. pnr. 500 og pnr. 680.

Det er belysning i eksisterende kryssområde, og langs E16 og Fv.241, med strømforsyning via jordkabel.

5 Beskrivelse av planforslag

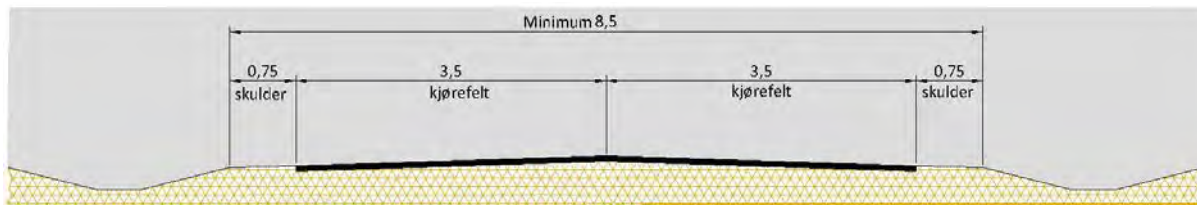
5.1 Normalprofil og vegstandard

Nytt Hønenkryss for E16 x Fv.241 vil være rundkjøring med diameter lik 40m. Rundkjøringer er regulert med vikeplikt på alle tilfarter, og utformes slik at de blir oversiktlige, gir god fartsdemping og god framkommelighet. I innledende faser av planarbeidet, ble det utarbeidet flere skisser for den nye rundkjøringen med to mulige alternativer:

- Alternativ 1: plassering av rundkjøringen så tett som mulig på eksisterende kryss.
- Alternativ 2: plassering av rundkjøringen forbi Ringvold frukt ved toppen av bakken.

Stigningsforhold i en rundkjøring bør ikke overstige 3%. Dette gjelder både gjennom rundkjøringen og på tilfartene. For alternativ 1 er stigningsforholdene 7%. Derfor er det valgt å planlegge for alternativ 2, da stigningsforholdene er betydelig bedre her.

Plassering av rundkjøringen i alternativ 2 blir omtrent 170 meter nærmere Hønefoss i forhold til dagens T-kryss. Eksisterende horisontal- og vertikalgeometri for E16 skal opprettholdes så langt det er mulig, men E16 må legges om noe rett før og rett etter rundkjøringen for å få til en god avbøying. E16 skal fortsatt ha et kjørefelt i hver retning, og bredden på kjørefelt skal være 3,5m. Skulderbredden skal være 0,75m. Vegbredden blir da 8,5m.



Figur 6 Normalprofil for E16. Mål angitt i meter.

Fv.241 skal legges om over en strekning på ca. 250m for tilkobling til rundkjøringen. Vegbredden for Fv.241 blir 7m, og hvert kjørefelt blir 2,75m bredt. Skulderbredden skal være 0,75m. For trafikk fra Oslo som skal svinge til høyre inn på Fv.241 vil det være eget avkjøringsfelt. Dette avkjøringsfeltet er eksisterende Fv.241 som beholder nordgående kjørefelt. Trafikk i dette avkjøringsfeltet vil få vikeplikt for å komme inn på Fv.241 videre mot Hadeland. Avkjøringsfeltet blir enveiskjørt, og kun for trafikk fra E16 og videre nordover på Fv.241.

5.1.1 Avkjøring til Ringvold Frukt AS

Avkjørsel til Ringvold Frukt AS, vil bli omtrent som i dag. Det skal legges til rette for direkte avkjøring fra E16 for store kjøretøy som skal hente og levere varer til fruktlageret. Det skal etableres tydeligere skiller mellom E16, GS-veg langs E16, bussholdeplass og avkjøring til fruktlageret.

En atkomstveg eller en sterkt trafikkert avkjørsel kan knyttes direkte til overordnede veger i en rundkjøring, i henhold til HB263 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss. For Ringvold Frukt AS skal det reguleres for egen driftsavkjørsel i direkte tilknytning til ny rundkjøring tilpasset eksisterende driftsveg på vestsiden av fruktlagerbygningen. Dette skal sikre hensiktsmessig driftsadkomst til eplehagene på nordsiden av E16. Det skal også etableres egen driftsadkomst fra omlagt Fv.241 til eplehagene i nord.

5.1.2 Avkjøring til Hønen handel

Eksisterende avkjørsel til Hønen Handel (Gnr/Bnr 39/203) fra dagens Fv.241 vil endres som følge av omlegging av vegen. Ny avkjørsel blir på omlagt Fv.241, ved ca. pnr. 120. Her forstås pnr. som profilnummer, og henger sammen med antall meter konstruert veglinje i midten av vegen (den gule stripen) med start i ny rundkjøring.

5.1.3 Avkjøring til bolighus på nordsiden av E16

Avkjørsel fra E16 vest for Hønenkryss opprettholdes, og tilpasses justering på E16 vest for rundkjøringen. Avkjørsel gjelder til huset som kalles 'Gartnerboligen', og tilhører eiendom Gnr/Bnr 39/2.

5.1.3 Gang- og sykkelveg

Eksisterende gang- og sykkelveg langs E16 tilpasses rundkjøring. Forbi Ringvold Frukt skal gang- og sykkelvegen defineres tydeligere med markering av skille mellom Ringvold Frukt og gs-vegen. Det skal være rekkverk som skille mellom E16 og gs-vegen.

Eksisterende gang- og sykkelveg langs Fv.241, samt undergangen under E16, beholdes. Det skal etableres en GS-veg fra bussholdeplass langs E16, retning Hønefoss, som tilknyttes ny bussholdeplass langs omlagt Fv.241.

5.1.4 Kompisparkering

Arealet foran Hønen Handel vil fortsatt ha plass til parkering for kunder til butikken, samt mulighet for kompisparkering.

5.2 Kollektiv

Antall holdeplasser i kryssområdet beholdes, men plassering av disse tilpasses rundkjøring og omlegging av Fv.241. Busslommene skal ha en lengde på 70m. Rutebusser som i dag har stoppesteder i Hønenkryss, skal fortsatt kunne kjøre eksisterende ruter og linjer. Alle holdeplassene skal ha ventareal og lehus, og universell utforming skal tilstrebes.

Holdeplass i sydgående retning langs E16 flyttes nærmere eksisterende gs-undergang, mens holdeplassen i nordgående retning mot Hønefoss blir liggende på omtrent samme sted. Eksisterende busslommer på Fv.241 flyttes over til den omlagte strekningen av vegen.

5.3 Trafikksikkerhet

Nytt kryss utformet som rundkjøring skal redusere risiko for ulykker, og bedre framkommelighet for kjørende som skal foreta venstresvingebevegelser. Det skal også ivareta forholdene for kollektivtrafikk, og gående og syklende. Rundkjøring eliminerer venstresving foran møtende trafikk. Rundkjøringen skal bygges slik at trafikantene ikke kan kjøre rett fram gjennom krysset, men må svinge rundt en trafikkøy plassert midt i krysset. Dette reduserer farten.

For busspassasjerer som skal krysse Fv.241, skal det anlegges fartshump der det forventes at flest myke trafikanter vil krysse vegen. Det skal være rekkverk som fysisk skille mellom avkjøringsrampen på Fv.241 og gangveien nærmest Hønen Handel.

6 Konsekvenser av Planforslaget

Tiltaket vil bidra til å oppnå målsettingene i 0-visjonen og de overordnede målsettingene om lavere ulykkesrisiko. Statens vegvesen skal arbeide for et sikkert, miljøvennlig, effektivt og universelt utformet transportsystem for å dekke samfunnets behov for transport og fremme regional utvikling.

6.1 Trafikksikkerhet

Prosjektet er i seg selv et tiltak for å bedre sikkerheten på vegkrysset E16 Osloveien x Ev241 Hadelandsveien. Ved ombygging av vikepliktsregulert T-kryss til rundkjøring er det potensiale for mer enn 30% færre personskadeulykker.

Fv241 legges om for tilpasning til rundkjøring. Omlagt veg utformes med kurver, som vil medføre en reduksjon av fartsnivå. Eksisterende GS-veg skal opprettholdes, og det skal etableres krysningpunkter der det er mest naturlig å krysse Hadelandsveien. For busspassasjerer som går av på holdeplass på Fv.241 og skal over på GS-veg og videre ned mot Norderhov, vil det bli to krysningpunkter. I eksisterende situasjon er det ett krysningpunkt for tilsvarende bevegelse. Ulempene med et ekstra krysningpunkt skal avbøtes ved etablering av opphøyde krysningpunkt, rekkverk som skiller biltrafikk og myke trafikanter, samt ekstra kurvatur på Fv.241. Undersøkelser viser at humper reduserer antall personskadeulykker, ved en gitt trafikkmengde, med ca 40%.

I forbindelse med drift av epledyrking, vil det fortsatt være nødvendig for driftskjøretøy og traktor, å bevege seg både på E16, i kryssområdet, og på Fv.241. I tett samarbeid med Ringvold frukt er det kartlagt kjøremønstre for driftskjøretøy til de ulike delene av frukthagens arealer. Det skal etableres

egen adkomst for driftskjøretøy til bruk for traktor og tilsvarende driftskjøretøy, i ny rundkjøring, tilpasset eksisterende driftsveg på Ringvold frukt sin eiendom.

6.2 Universell utforming

Universell utforming skal tilstrebes. Der eksisterende geometriske forhold og eksisterende terreng ikke ligger til rette for det, må hensynet til universell utforming fravikes. På busslommene skal det være taktil oppmerking, samt kantstein i en høyde som gjør det enkelt å stige av og på buss. Busslommene er planlagt i en lengde på 70 meter, som gjør det mulig for buss å stanse tett inntil kantstein i hele lengden.

6.3 Landskapsbilde

6.3.1 Landskapsbilde

Tiltaket vil legge beslag på en del arealer som i dag benyttes til frukthage. For å minimere tiltakets påvirkning på landskapsbildet skal løsmasseskjæringer tilpasses eksisterende terreng.

Selv om tiltaket medfører en prosentvis økning av vegarealer på bekostning av frukthage i planområdet, er det generelle jordbrukslandskapet storskala og inntrykket av dette vil ikke forringes nevneverdig av ny situasjon.

Tiltaket vil ikke få nevneverdig fjernvirkning slik det ligger plassert i forhold til lagerbygningen til Ringvoll frukt. Nærvirkningen vil i midler tid bli langt større da hele området i umiddelbar nærhet til Hønen Handel vil forandres. Området vil i enda større grad enn i dag fremstå som et veikryss, og rundkjøringen vil være et mer dominerende anlegg enn dagens T-kryss. Mye av den negative effekten dette vil kunne ha på nærvirkningen vil forsøkes avbøtt gjennom å benytte god kvalitet på materialer og løsninger.

6.3.2 Eksisterende vegetasjon

Det er en tid- og ressurskrevende jobb å kultivere frem gode epletrær. Av denne grunn er det et mål for prosjektet å berøre færrest mulig av de eksisterende trærne. Tiltakets omfang tilsier imidlertid at en del trær vil gå tapt i byggeprosessen. De trær som ikke blir berørt av anleggsarbeidet skal sikres slik at det ikke oppstår unødige skader på disse under anleggsperioden.

6.3.3 Estetisk utforming

Utslaget på skjæringene skal ikke være brattere enn 1:1,5 og tilsås med gress. Randsoner/vegskråninger mot eiendommer reetableres til opprinnelig karakter. Alle forstøtningsmurer innenfor tiltaksområdet etableres i naturstein.

6.4 Landbruk

Ombygging av Hønenkrysset vil legge beslag på areal på tre ulike grunneiendommer, i tillegg til areal som allerede er avsatt til vegformål. Det største arealbeslaget omfatter dyrket mark, som i dag benyttes til epleproduksjon.

Hele anlegget med nødvendig anleggsbelte vil beslaglegge ca. 12000 m² i anleggsfasen. Av dette utgjør ca. 2000 m² midlertidig anleggsområde, som skal tilbakeføres til grunneiere når anleggsarbeidene er ferdige. Ved de høyeste skjæringene langs omlegging av Fv241 skal det etableres støttemur, for å begrense omfanget av det permanente arealinngrepet.

Ringvold Frukt har epleproduksjon på alle kanter av Hønenkrysset, og det skal legges til rette for å opprettholde hensiktsmessig og funksjonell drift av eplehagene. Det skal være hensiktsmessig driftsadkomst til alle arealer med epleproduksjon.

6.5 Natur, nærmiljø, friluftsliv og kulturminner

6.5.1 Natur

Ringerikes geologi er bygget opp av grunnfjell fra jordens urtid, kalkstein, skifer og sandstein fra kambrosilur, vulkaner og lava fra karbon og løsmasser fra istiden. Dette danner i utgangspunktet et mangfold av landskapstyper som igjen gir et stort mangfold av naturtyper og arter. Innenfor arealene som antas å bli påvirket av tiltaket er det ikke registrert naturtypelokaliteter av spesiell verdi.

6.5.2 Nærmiljø og friluftsliv

Pilegrimsleden mellom Oslo og Trondheim tangerer inntil planområdets avgrensning. Tiltaket innebærer ikke noen endring for Pilegrimsleden.

Gang og sykkelvegen langs fv.241 med tilhørende undergang under E16 vil ikke bli endret som følge av tiltaket.

Gang og sykkelvegen langs E16 tilpasses rundkjøring, med rekkverk som fysisk skille mellom myke trafikanter og bilveg på de strekninger som er nødvendig.

6.5.3 Kulturminner

Forretningsgården Hønen Handel med tilhørende uthus blir liggende med ny Fv241 tett opptil uthuset. Det blir ny avkjørsel til denne eiendommen.

----- RESULTATER FRA ARKEOLOGISKE FELTREGISTRERINGER VIL FORELIGGE NÅR FELTARBEIDET ER UTFØRT.

6.6 Vegtrafikkstøy

Det er gjort en sammenligning av trafikkstøy med dagens vegsystem og med nytt, framtidig vegsystem i kryssområdet. For den framtidige situasjonen er det gjort beregning både med dagens hastighet, samt for en situasjon med redusert hastighet inn mot ny rundkjøring. Alle beregninger er gjort med trafikk tall for år 2012.

Beregningene av framtidig situasjon med dagens hastighet på veggen viser at støynivået øker med 2 – 3 dBA for enebolig i nordvest (gnr 39 / bnr 2 og gnr 40 / bnr 1). Støynivået ved noen fasadepunkter for bolig i Hønenkrysset (gnr 39 / bnr 203) øker med 1 dBA. Utenfor de fleste fasadepunktene av denne bygningen er støynivået uendret eller lavere. Støyberegningene viser at begge boligene har en eller flere fasader med Lden= 65 dBA eller mer (rød sone) både for dagens kryssløsning og for nytt vegsystem.

Dersom man for framtidig situasjon legger til grunn skiltet hastighet på 50 km/t, får man i hovedsak lavere støynivå enn for dagens situasjon ved de to eiendommene. Det er da forutsatt en strekning av 100 m langs E16 syd og nord for ny rundkjøring med skiltet hastighet på 50 km/t.

6.7 Teknisk infrastruktur og belysning

Tiltaket vil berøre kommunal vannledning som i dag ligger parallelt med E16. Ombygging av krysset gjør det nødvendig å legge om vannledningen. Det må legges drenering/OV-ledninger på oppstrøms side hele veien. Skifte stikkrenne ved start Fv 241.

Ny rundkjøring og tilhørende vegarmer på E16 og Fv.241 skal ha belysning. Tilrettelagte krysningspunkter for myke trafikanter skal ha forsterket belysning.

7 Grunnerverv

Planforslaget forutsetter erverv av grunn og rettigheter. Dette er i hovedsak arealer til fremtidige veger og veganlegg, men også grunn som vil bli midlertidig beslaglagt i anleggsperioden. Utgangspunktet for formelt erverv er vedtatt reguleringsplan. Reguleringsplanen viser hvilke arealer som berøres av utbyggingen, og gir utbygger grunnlag for å kreve/skaffe hjemmel til disse eiendommene. Forhandlingene med den enkelte grunneier kan starte før planen er vedtatt, dersom grunneier ønsker det.

Det legges stor vekt på likebehandling av grunneiere og at avtalene inngås innenfor erstatningsrettslige regler. Det søkes i størst mulig grad å komme frem til minnelig avtaler eller avtaleskjønn. Dersom det ikke lykkes, har Statens vegvesen anledning til å ekspropriere grunn og rettigheter. Skjønnsretten vil da fastsette erstatningen. Avgjørelser her kan ankes videre i rettssystemet. Vegvesenet dekker nødvendige utgifter til teknisk og juridisk bistand både ved forhandlinger om erstatninger og i eventuelle skjønn.

På grunnervervstegning i planhefte med tekniske tegninger framgår oversikt over foreløpige beregnede arealer, som medgår fra de enkelte eiendommer. Arealer som avstås permanent til veganlegget, vil bli oppmålt og arealberegnet eksakt når veganlegget er ferdig. Ved beregning av foreløpige arealer, er grensen for grunnerverv satt minimum 3 meter fra vegens skulderkant, eventuelt 1 meter fra skjæringstopp/fyllingsfot. Noe areal blir midlertidig beslaglagt som anleggsområde under anleggsperioden. Disse arealene vil bli istandsatt og tilbakeført eiendommene etter endt bruk av vegvesenet.

7.1 Eiendommer som er berørt av tiltaket

Gnr	Bnr	Adresse	Poststed
39	2	Osloveien 134	Hønefoss
39	203	Hadelandsveien 2	Hønefoss
38	1	Osloveien 128	Hønefoss

Tabellen ovenfor viser en oversikt over hvilke eiendommer som er direkte berørt av tiltaket. For nærmere opplysninger om den enkelte eiendom, henvises det til W-tegningene, som skal utarbeides når kartforretning er gjennomført. Langs dagens E16 er det usikre eiendomsgrenser, og for å få laget korrekte W-tegninger må det utføres grensesikring. Grensesikring skal i følge måleprogrammet være klart innen 1.juni 2014.

8 Kostnad, Finansiering og Framdrift

8.1 Kostnadsoverslag

I vegvesenets krav til prosjektstyring er det bestemt at alle investeringsprosjekter over 5,0 millioner kroner skal ha gjennomført et kostnadsoverslag. For dette prosjektet er det derfor gjennomført en kostnadsvurdering. Dette gav en anslått total kostnad på 30 mill 2014-kr.

8.2 Finansiering

Det søkes om investeringsmidler til tiltaket i NTP 2014 – 17.

8.3 Framdrift

Gjennomføring av tiltaket er prioritert, og anleggsarbeider vil sannsynligvis starte opp i 2015.

9 Medvirkning og Innspill

9.1 Medvirkning

Oppstart av planarbeidet for nytt Hønenkryss E16 x Fv241 ble i henhold til plan- og bygningelovens § 12-8 kunngjort i Ringerikes Blad 16.september 2013. Det er foretatt varsel om oppstart med brev datert 11.september 2013, jfr § 12-8 i plan- og bygningsloven.

Det har vært tett kontakt med grunneiere, og det er gjennomført befarings hos grunneier som ønsket det. Det er ikke gjennomført åpen kontordag i planprosessen.

9.2 Sammendrag av Merknader

Det kom inn 16 merknader til varsel om oppstart av planarbeidet med nytt Hønenkryss i Ringerike kommune. Under gjengis hovedtrekkene i disse merknadene, samt Statens vegvesens kommentarer til disse. I forbindelse med artikkel i Ringerikes Blad, datert 19.09.2013, ble det publisert en del kommentarer fra leserne. Med mindre kommentarene også er sendt til forslagsstiller som innspill / merknader via e-post eller vanlig postgang, omfattes de ikke av den formelle reguleringsplanprosessen.

	MERKNAD FRA OFFENTLIGE ETATER	DATO
1	Fylkesmannen i Buskerud	26.09.2013
2	Buskerud Fylkeskommune	07.10.2013 / 14.10.2013
3	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	08.10.2013
4	Landbrukskontoret for Ringerike og Hole	06.01.2014
5	Ringerike kommune – fra oppstartsmøte	06.09.2013

	MERKNADER FRA ORGANISASJONER OG PRIVATE	DATO
6	Jon Gulbrandsen	18.09.2013
7	Rune Vamraak	20.09.2013
8	Helge Hvalsmarken	20.09.2013
9	Ringvold Frukt v/Ole Kristian Strande	24.09.2013
10	Hønefoss taxi SA, v/Dag Frode Olsen	01.10.2013
11	Leif Berger	09.10.2013
12	Regina Mohn Klouman og Steven Kirwin	10.10.2013
13	Kirkeskolen FAU v/Jens P Nilsen	11.10.2013
14	Askeladden Reiser og Transport v/Rolf Lie	11.10.2013
15	Norges Lastebileier-Forbund v/Olav Klasson Vefald	14.10.2013
16	Jorunn Helene Bakken Toft	22.10.2013

MERKNADER FRA OFFENTLIGE ETATER:

1) Fylkesmannen i Buskerud

Er positive til tiltak som skal gi bedre trafiksikkerhet. Ber om at det legges avgjørende vekt på hensyn til myke trafikanter, og tilgjengelighet for kollektivtransport. Hensyn til barn og unges interesser knyttet til trafiksikkerhet må vektlegges.

Landskapsmessige og estetiske forhold må ivaretas i tilstrekkelig grad, samt at de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven må vurderes. Støyutredninger må følge saken ved offentlig ettersyn. Planleggingen må følge opp prinsippene om universell utforming, og disse forhold må sikres i reguleringsbestemmelsene.

Ber om at prosjektet gjennomføres med minst mulig tap av dyrka mark, og at konsekvensene for jordbruket framgår av planarbeidet.

Vegvesenets kommentar:

Eksisterende busslinjer opprettholder samme antall stoppesteder som i dag. Etablering av nye holdeplasser vil utføres på omlegging av Fv.241, og eksisterende holdeplasser langs E16 flyttes innenfor planområdet for tilpasning til rundkjøringen. Holdeplassene vil få eget venteeareal, taktill oppmerking og leskur. GS-veg forbindelse skal etableres for å ha tilknytning mellom de ulike holdeplassene, og kobles til eksisterende GS-veg system i området. Krysningspunkter for myke trafikanter skal etableres på utvalgte steder.

I forbindelse med reguleringsplanen er det utført en støyvurdering av hele området som blir berørt av tiltaket. Områder som etter gjeldende lover og regler blir liggende i soner med mer støy enn tillatt vil få tilbud om støydempende tiltak.

Gjeldende miljøkrav og rikspolitiske retningslinjer tas til følge.

2) Buskerud Fylkeskommune

Viser til kulturminnelovens §9 om undersøkelsesplikten av offentlige og større private tiltak, og må derfor foreta registreringer før vi kan uttale oss til planen. Det er en fordel at registrering av automatisk fredete kulturminner foretas på varselstadiet for å unngå konflikter senere i planprosessen. BFK vil tidligst kunne gjennomføre registreringen våren 2014.

De peker på eiendommen med Hønen Handel som har eldre, verneverdige bygninger, og ber om at det tas hensyn til bygningene på denne eiendommen i planleggingen. BFK vurderer eiendommen til å ha høy verneverdi.

Vegvesenets kommentar:

Bygningene som tilhører eiendommen ved Hønen Handel vil bestå. Registreringsarbeid i felt for automatisk fredete kulturminner må gjøres i tett samarbeid med berørte grunneiere og prosjekteier. Statens vegvesen imøteser endelig dato for når registreringsarbeidet kan utføres.

3) Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

Viser til NGU sine løsmassekart som angir marine avsetninger i planområdet. Ber om at det i planarbeidet må vurderes om det er kvikkleire i grunnen, og vurderer om det er fare for skred. Det må ikke planlegges ny arealbruk i konflikt med etablerte eller planlagte kraftlinjer, trafoanlegg, dammer, rørgater eller andre anlegg for energiforsyning og -overføring. NVE forventer økt flomvannføring med minst 20% i små nedbørfelt og kystvassdrag. Dersom det planlegges tiltak som berører vassdrag, må konsekvensene av dette beskrives, som grunnlag for ev. vurdering etter vannressursloven og vannforvaltningsforskriften. Forhold som kan medføre innsigelse fra NVE er blant annet manglende innarbeiding av hensynssoner for flom- eller skredfare.

Vegvesenets kommentar:

Det er i forbindelse med planarbeidet gjennomført geotekniske grunnundersøkelser. Resultater gir ikke indikasjoner på kvikkleire i planområdet, og NVE sitt «Skrednett» inneholder heller ikke registreringer av kvikkleire i selve planområdet eller i omkringliggende område. Geoteknisk vurdering konkluderer med at planlagt veg kan bygges uten spesielle geotekniske tiltak. Tiltaket berører ikke vassdrag.

4) Landbrukskontoret for Ringerike og Hole

Påpeker at nytt kryss vil medføre omdisponering av dyrka mark, og ber om at det i høringsdokumentene særlig belyses følgende:

- 1) Hva er differansen på kostnadene ved å anlegge krysset med skråning vs. forstøtningsmur?
- 2) Hvor stort er arealet dyrka mark som blir omdisponert ved skråning vs. forstøtningsmur?
- 3) Vurdering og analyse for adkomst til Ringvold Fruktlager
- 4) Kartlegge trafikk inn/ut fra Ringvold fruktlager
- 5) Hvordan vil ny kryssløsning på virke de driftsmessige forholdene til Ringvold Frukt?

Vegvesenets kommentar:

- 1) *Kostnader for etablering av forstøtningsmur i nytt Hønenkryss er ca kr. 900 000,-. Det skal reguleres til forstøtningsmur.*
- 2) *Teoretisk forskjell på omdisponert areal ved skråning i forhold til forstøtningsmur er at det blir en reduksjon av omdisponert areal på ca. 2800 m² med forstøtningsmur. For å bygge en forstøtningsmur er det nødvendig med en graveskråning som vil medføre midlertidig beslaglegning av areal bak muren.*
- 3) *I tett samarbeid med Ringvold frukt er det avdekket behov for kjøremåter, type kjøretøy og nødvendig plass for oppstilling av vogntog og lastebiler i forbindelse med lasting og lossing av varer ved fruktlageret. Statens vegvesen har utført sporingsanalyser og Ringvold Frukt har gitt innspill og korreksjoner underveis for å få til en hensiktsmessig løsning.*
- 4) *I tett samarbeid med Ringvold frukt er det kartlagt behov for inn og utkjøring ved lageret, hvor lastebiler kommer fra og hvilken retning de skal etter lasting av varer/frukt. Direkte adkomst fra E16 tilsvarende eksisterende situasjon er nødvendig, men med bedre sikringstiltak for alle grupper av trafikanter.*
- 5) *I tett samarbeid med Ringvold frukt er det kartlagt kjøremønster for driftskjøretøy til de ulike delene av frukthagens arealer. Det skal etableres egen adkomst for driftskjøretøy til bruk for traktor i ny rundkjøring, tilpasset eksisterende driftsveg på Ringvold frukt sin eiendom.*

5) Ringerike kommune

Oppstartsmøte for detaljregulering – 386 E16 Hønenkrysset – med Ringerike kommune, Statens vegvesen og grunneiere ble avholdt 06. september 2013. Ringerike kommune påpeker at det er viktig med medvirkning i planprosessen, og da spesielt i forhold til Kirkeskolen, busselskapene og berørte grunneiere. Kommunen peker på temaer som må vurderes i planarbeidet: trafikk, støy, lokal overvannshåndtering, atkomstvei, grunnforhold, naturmangfoldloven, eksisterende vegetasjon, landskapsbilde, estetisk utforming, universell utforming, eventuelle hensynssoner, avdekke konfliktområder og kulturminner. Ringerike kommune er positive til planer om endring av krysset, da det er et stort ønske om å bedre trafikkforholdene ved Hønenkrysset.

Vegvesenets kommentar:

Det har vært tett dialog med den største og mest berørte grunneieren, Ringvold frukt, gjennom planprosessen. Kirkeskolen, busselskap og eier av Hønen Handel er informert og har fått opplysninger om utviklingen i planarbeidet. Temaer som må vurderes er omtalt i reguleringsplanbeskrivelsen. For

tema grunnforhold og støy er det utarbeidet egne fagrapporter. Dette vil også foreligge for kulturminner.

MERKNADER FRA ORGANISASJONER OG PRIVATE:

6) Jon Gulbrandsen

Mener det bør bygges et kryss med bro eller undergang for biler som kommer fra Klekken og som skal til Oslo. Dersom ikke dette går, bør lyskryss vurderes. Kan ikke se rundkjøring som et godt alternativ.

Vegvesenets kommentar:

Målene for prosjektet er å redusere risiko for ulykker i krysset, bedre fremkommelighet for kjørende som skal foreta venstresvingebevegelser, samt ivareta forholdene for kollektivtrafikk, gående og syklende. Nytt kryss utformet som rundkjøring skal redusere risiko for ulykker, og bedre framkommelighet for kjørende som skal foreta venstresvingebevegelser. Fordi rundkjøring eliminerer venstresving foran møtende trafikk, er dette samlet sett vurdert til den løsningen som imøtekommer målene for prosjektet. Rundkjøringen skal bygges slik at trafikantene ikke kan kjøre rett fram gjennom krysset, men må svinge rundt en trafikkøy plassert midt i krysset. Dette reduserer farten.

7) Rune Vamraak

Løsningen er jo rett og slett å lage en liten veistubb fra Klekken-sida av krysset og ned til veien på samme sida av E16 ved Botilrud-krysset (noen få hundre meter i retning Oslo).

Vegvesenets kommentar:

Tas til etterretning.

8) Helge Hvalsmarken

Med trafikktrykket på E16 må dere planlegge med en planløs kryssløsning. Vedlagt 2 skisser med planløs kryssløsning, og en skisse med rundkjøring plassert i eksisterende kryss.

Vegvesenets kommentar:

Ny kryssløsning med planskilt kryss er ikke aktuelt i dette prosjektet. Rundkjøring plassert i eksisterende kryss har vært vurdert. Stigningsforhold i en rundkjøring bør ikke overstige 3%. Dette gjelder både gjennom rundkjøringen og på tilfartene. Ved plassering av ny rundkjøring der hvor dagens kryss ligger vil stigningsforholdene bli 7%. Derfor er det valgt å planlegge for plassering av ny rundkjøring over bakketoppen, da stigningsforholdene er betydelig bedre her.

9) Ringvold Frukt

Vi er bekymret over arealbeslag av våre beste områder, og henstiller at det blir så lite som mulig. Vi krever at det benyttes støttemurer i stedet for vegskråninger for å minimere arealbehovet. Vi ber Vegvesenet snarest antyde hvor stort arealbeslag det er snakk om fra oss. Framtidig adkomst til veien er svært viktig for oss.

Vegvesenets kommentar:

Det er planlagt for støttemur langs Fv.241. Den 10.januar 2014 var tre representanter fra Statens vegvesen på møte med grunneier hos Ringvold Frukt. Forslag til ulike løsninger for avkjørselsituasjon ved Ringvold Frukt ble diskutert. Statens vegvesen utarbeidet flere alternative skisser for avkjørsel til Ringvold Frukt, og skissene ble oversendt grunneier. Statens vegvesen fikk tilbakemelding fra grunneier på akseptable og ikke akseptable alternativ, og det kunne deretter etableres en løsning for implementering i reguleringsplanforslaget. Kjøremønster for drift av eplehagene var også en del av

dette arbeidet. Det er planlagt driftsadkomst direkte ut i ny rundkjøring tilpasset eksisterende driftsveger, og det skal etableres ny driftsavkjørsel til frukthagen i nord fra Fv.241. Det skal opprettholdes driftsavkjørsel til frukthagen i syd-øst via ny avkjørsel ved Hønen Handel. Driftsvegene er planlagt i samarbeid med Ringvold Frukt for å få til en hensiktsmessig driftsløsning.

10) Hønefoss Taxi SA

Har drøftet forslag til utbedring i styremøte 1.10.2013. Mener rundkjøring vil bedre trafikkflyt og sikkerheten, men at de store trafikkmengdene i høytider, samt på morgen og ettermiddagen likevel ikke vil bli optimal med rundkjøring. Optimal løsning vil være planfritt kryss, slik vedlagt skisse viser.

Vegvesenets kommentar:

Rundkjøring eliminerer venstresving foran møtende trafikk, og vil redusere risiko for ulykker og dermed bedre trafiksikkerheten. Ny kryssløsning med planskilt kryss er ikke aktuelt i dette prosjektet.

11) Leif Berger

Er uenig i løsningen, mener rundkjøring vil gi kødannelse i bakken opp fra Botilrud. Foreslår å benytte eksisterende planfrie kryss ved Botilrud, bygge ny fylkesveg 241 gjennom eplehagen og utvide krysset ved Botilrud. Da vil trafikken gå nesten uhindret i byggeperioden.

Vegvesenets kommentar:

Med rundkjøring vil trafikk fra Fv.241 få vikeplikt for trafikk på E16 som kommer fra Oslo og skal i retning Hønefoss. Trafikk i retning Hønefoss på E16 vil få vikeplikt for kjøretøy som kommer fra Hønefoss og skal inn på Fv.241. Det er ikke aktuelt å koble sammen Fv.241 og Fv.158 ved å slå sammen kryssene Botilrud og Hønenkryss i dette prosjektet. Ulemper for trafikanter i anleggsperioden må påregnes, men skal ikke bli større enn nødvendig for forsvarlig utbygging. Samtidig skal sikkerheten til enhver tid ivaretas for alle grupper.

12) Regina Mohn Klouman og Steven Kirwin

Innspill med tegning av prinsipløsning for 2-plan kryss for Hønen på Norderhov. Bakgrunnsargumenter for forslaget:

- skille mellom høy- og lavhastighetstrafikk
- mer flyt i trafikken i E16. mindre risiko for "stopp" på hovedveien
- økt kapasitet i krysset (ifm ny storskole på Tanbergmoen, 2017)
- samfunnsprosjekt. God langsiktig investering i fremtiden!
- trehuset rives. plass til rundkjøring nærmere eksisterende kryss
- tryggere trafikkbilde (motorkjøretøy, landbruksmaskiner og myke trafikkanter)
- mindre stress for sjåførere i kyssepunktet E16/Hadelandsveien
- mindre dyrket mark er nedlagt
- tryggere for arbeidstrafikk ifm eplehagen (krysser veien over ny tunnel)
- tryggere krysningsmuligheter for vilt (spesielt elg og rådyr)

Vegvesenets kommentar:

Statens vegvesen mener dette er en godt bearbeidet, oversiktlig og tydelig prinsippskisse for trafikken infrastruktur i området. Tanken om å skille høy og lavhastighetstrafikk er god, men det vil ivaretas gjennom planarbeidet for etablering av ny trase for E16. Nytt Hønenkryss skal håndtere fremtidens lokaltrafikk. Trehuset Hønen Handel er vurdert til å ha stor verneverdi, og skal i dette prosjektet ikke rives. På lang sikt kan foreslåtte prinsipløsning med 2-plan kryss gi mindre tap av dyrket mark. Prinsipløsningen med 2-plan kryss krever imidlertid en omfattende byggeperiode, komplisert midlertidig trafikkavvikling i anleggsperioden med begrensede omkjøringsmuligheter, store midlertidige arealbeslag for byggegrøp til tunnel, samt et budsjett som er utenfor dette

prosjektets rekkevidde. Statens vegvesen takker for innspill med prinsipløsning, men et slikt 2-plan kryss vil ikke bli aktuelt i dette prosjektet.

13) Kirkeskolen FAU v/Jens P Nilsen

Fokus på barnas sikkerhet. Elevene som kommer med buss fra Pytten / Haug må krysse FV 241 for å komme over på gangvei til skolen. Bilistene som svinger av E 16 og opp FV 241 har en utfordring i at de ikke ser skolebarna før de er halvveis ute i veien. Busslommen ligger relativt langt frem i krysset og bilistene som svinger av E 16 har ofte stor fart inn på FV 241.

Den foreløpige tegningen til nytt Hønenkryss av 26.08.2013 ser ikke ut til å adressere noen av disse problemene. Vi ønsker at et nytt Hønenkryss tar bedre hensyn til skolebarnas sikkerhet enn hva tilfellet er i dag. I korte trekk:

1. I et nytt Hønenkryss skal ingen elever være nødt til å krysse FV 241. Dette kan løses ved gangbro eller ved at bussen kjører slik at skolebarna blir satt av på riktig side i forhold til gangvei.
2. Gangveien fra Njardarhov / Ringåsen bør legges utenom busslommen på venstresiden av FV 241. Eller i alle fall skiller av med autovern. Det er grunn til å anta at bilistene som kjører av E 16 mot FV 241 vil holde en enda høyere fart enn ved dagnes løsning

Vegvesenets kommentar:

Eksisterende gang- og sykkelveg langs Fv.241 med undergang under E16 vil i forslag til nytt Hønenkryss opprettholdes. Planen for nytt Hønenkryss er rundkjøring som skal bygges slik at trafikantene ikke kan kjøre rett fram gjennom krysset, men må svinge rundt en trafikkøy plassert midt i krysset. Dette reduserer farten. Fv.241 legges om for tilpasning til ny rundkjøring, og Fv.241 vil utformes med kurver/svinger inn mot rundkjøring, som bidrar til reduisering av fart. Dagens bussholdeplasser flyttes over til den omlagte delen av Fv.241, og det blir lengre avstand mellom holdeplass og kryssområde. Det skal etableres opphøyet krysningspunkt med forsterket belysning for gående som skal fra holdeplass og over til eksisterende gang- og sykkelveg. Det foreslås to slike krysningspunkt, ett på den omlagte delen av Fv.241 i tilknytning til bussholdeplassene, og ett på den gjenværende armen av Fv.241 hvor det er trafikk i en retning. Det skal settes opp rekkverk som fysisk skille mellom motorisert trafikk og myke trafikanter.

14) Askeladden Reiser og Transport v/Rolf Lie

En rundkjøring ved fruktlageret vil sikkert kunne fungere bra på sommeren, men vi frykter at tungtransporten får problemer på vinterstid.

Dersom det blir kø foran rundkjøringen for nordgående trafikk vil det kunne medføre at tunge kjøretøy må stoppe i Hønenbakken, og da kommer de ikke i gang igjen. Dette vil kunne skje hvis mange i sørgående retning skal ta av mot Klækken og Åsa i rundkjøringen. Et forslag for å bedre fremkommeligheten er å lage en en-felts veg ned gjennom eplehagen på østsiden av E-16. Disse må da kjøre gjennom tunnelen i Botilrud og fortsette mot Oslo eller Helgelandsmoen. Dette vil ikke kreve mer matjord enn den foreslåtte løsningen med rundkjøring ved fruktlageret.

Et annet forslag blir å lage tunnel under krysset, slik at de som kommer fra Klækken og skal ned bakken, kommer rett inn på E-16 sørgående etter tunnelen. Det blir sannsynligvis den billigste løsningen. Den tunellen må da gå under butikken på Hønen.

Vegvesenets kommentar:

Forslag til nytt Hønenkryss er å etablere rundkjøring over bakketoppen, tilpasset stigning på eksisterende E16. Nytt kryss utformet som rundkjøring skal redusere risiko for ulykker, og vil eliminere venstresvingebevegelse foran møtende trafikk. Kapasitet i kryss er avhengig av aktuell trafikkbelastning og hvordan denne fordeler seg på ulike svingebevegelser. I følge Trafikksikkerhetshåndboken har rundkjøringer større kapasitet enn vanlige vikepliktregulerte kryss og signalregulerte kryss. Økningen i kapasitet skyldes både at kryssende og svingende bevegelser som ofte medfører ventetid og kan hindre annen trafikk er fjernet i rundkjøringer og at trafikantene synes

å godta mindre tidsluker i rundkjøringer enn i andre kryss. Til tross for at rundkjøringer fører til lavere fart (Senneset, 1983), kan total passeringstid gjennom en rundkjøring bli redusert sammenliknet med andre kryss. Ny kryssløsning med planskilt kryss, eventuelt tunnel, er ikke aktuelt i dette prosjektet.

15) Norges Lastebileier-Forbund v/Olav Klasson Vefald

Vil advare spesielt mot den rundkjøringen som planlegges i Hønenkrysset. Hevder generelt at rundkjøringer på en gjennomfartsvei av denne type er svært uheldig. Rundkjøringer fører til flere girskift, flere stopp og flere igangsettinger særlig for tungbiler. Dermed blir det større drivstofforbruk, økt dekkslitasje, større miljøutslipp og mer støy. Eventuelle fotgjengerfelt i nærheten av rundkjøringer vil også utgjøre en stor trafikkrisiko. I dette konkrete tilfellet vil rundkjøringen bety en stopp på E16 i bakken ved Bottilsrud. Å ta i gang et 50 tonns vogntog i motbakke vinterstid er en oppgave som nesten uten unntak skaper problemer, men på en strekning som har en ÅDT på 15-20 000 biler, hvorav anslagsvis 8-10% er tungbiler, er dette noe som vil medføre hyppig trafikkstans og kaotiske tilstander for alle. Med de erfaringene vi har fra de seneste vintersesongene i området er dette en hovedgrunn til at vi går mot den foreslåtte løsningen. Vårt lokallag i Hønefoss peker også på at forslag til utformingen av rundkjøringen i Hønenkrysset vil gi store framkommelighets-problemer for spesialtransport med lengde 23,5 meter.

Vegvesenets kommentar:

Målene for prosjektet er å redusere risiko for ulykker i krysset, bedre framkommelighet for kjørende som skal foreta venstresvingebevegelser, samt ivareta forholdene for kollektivtrafikk, gående og syklende. Fordi rundkjøring eliminerer venstresving foran møtende trafikk, er dette samlet sett vurdert til den løsningen som imøtekommer målene for prosjektet innenfor gitte budsjettammer. Det skal ikke være fotgjengerfelt i den planlagte rundkjøringen. Forslaget til plassering av rundkjøringen er forbi bakketoppen i retning Hønefoss. Det ligger inne i forslaget et eget høyresvingefelt for trafikk som kommer fra E16 syd og skal ta av til høyre inn på Fv241.

16) Jorunn Helene Bakken Toft

Jeg har to forslag, som jeg ikke har tenkt ut selv men lest i Ring.Blad:

1. Sperre for innkjøring mot Klekken for sørgående trafikk. De kan kjøre ned til Botilrud og opp igjen. Det er ganske trangt når det er fullt med biler i ventefila, og noen ganger sperrer de også vanlig trafikk. De som kommer fra Klekken og skal mot Oslo vil få større mulighet til å komme seg ut, spesielt når en del av nordgående trafikk tar av mot Klekken.
2. Ny tilførselsvei fra Hønenkrysset til Botilrud for trafikk fra Klekken mot Oslo. Evt også for trafikk fra Klekken mot Hønefoss.

Forslag 1 koster veldig lite (noen skilt), mens forslag 2 krever litt mer.

Vegvesenets kommentar:

Tas til etterretning.

10 Reguleringsbestemmelser

Reguleringsbestemmelser E16 Hønenkrysset, Plan-ID 0605-386

Reguleringsbestemmelser til forslag til detaljreguleringsplan, Plan-ID 0605-386; E16 Hønenkrysset i Ringerike kommune.

Dato for siste revisjon av bestemmelsene: 15.05.2014

Dato for godkjenning (vedtaksorgan):

§1 PLANTYPE, PLANENS FORMÅL OG AVGRENSNING

Reguleringsplanen er en detaljregulering etter Plan- og bygningsloven § 12-3. Planen skal legge til rette bedre fremkommelighet for kjørende som skal foreta venstresvingbevegelser, samt redusere risiko for ulykker i krysset.

§2 REGULERINGSFORMÅL

Området reguleres til følgende formål, jfr. Plan- og bygningslovens (PBL) § 12-5: Arealformål i vertikalnivå 2 (på grunnen)

1. Bebyggelse og anlegg (PBL § 12-5 nr.1):

- Kombinert Bolig/forretning

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 12-5 nr.2):

- Kjøreveg (offentlig/ felles)
- Gang- og sykkelveg/fortau
- Annen veggrunn – tekniske anlegg
- Annen veggrunn – grøntareal
- Kollektivholdeplass/Plattform/Lehus

3. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift (PBL § 12-5 nr.5):

- LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

4. Områdebestemmelser

- Midlertidig anleggsbelte

§ 3. HENSYNSSONER

Innenfor planområdet er følgende hensynssoner innført, jfr. PBL § 11-8a:

Sikringssoner:

- Frisikt (H-140)

§ 4. FELLESBESTEMMELSER

Fellesbestemmelsene gjelder for hele planområdet dersom ikke annet er spesifisert.

4.1 Rekkefølgebestemmelser (PBL § 12-7 nr.10)

1. Krav til vegger, vann- og avløpsledninger

Tiltak skal være i samsvar med reguleringsplanen. Så snart anleggsarbeidet er avsluttet, skal trafikkområder istandsettes og terrenginngrep tilsås / tilplantes.

2. Avkjørsler

Eksisterende avkjørsel som må omlegges/ utbedres, skal være opparbeidet før eksisterende avkjørsel stenges.

3. Fortau, gang- og sykkelveg

Fortau, gang- og sykkelveg skal ferdigstilles samtidig med bygging av nytt Hønenkryss.

4. Kollektivholdeplass, plattform, lehus

Flytting av kollektivholdeplasser langs E16 med tilhørende plattform og lehus, og etablering av nye kollektivholdeplasser langs Fv. 241 med tilhørende plattform skal ferdigstilles samtidig med bygging av nytt Hønenkryss.

5. Før igangsettingstillatelse

Før utbygging skal det gjøres greie for håndtering av jordressursene. Matjordlaget fra jordbruksareal (fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite) som blir utbygd skal sikres videre bruk, primært til jordbruksformål. Eventuell nydyrking må avklares i samsvar med "Forskrift om nydyrking".

4.2 Funksjons- og kvalitetskrav (PBL § 12-7 nr. 4)

Det skal i anleggsperioden gjennomføres tiltak som sikrer framkommelighet og trafiksikkerhet for biltrafikk, kollektivtrafikk, gående og syklende. Det skal tas ekstra hensyn til sikkerhet for myke trafikanter, særlig skolebarn.

Forstøtningsmur langs Fv.241 skal ha utførelse i natursteinsmaterialer, og det skal legges vekt på estetikk for ferdig oppsatt forstøtningsmur.

4.3 Avkjørsler

Avkjørslene skal oppfylle fysiske krav gitt av vegmyndigheten. I tilknytning til avkjørselen skal det være mulig å vende aktuell kjøretøytype på egen eiendom eller i felles adkomst. Forslagstiller påtar seg å opparbeide ny avkjørsel med tilhørende atkomstveg hvis eksisterende avkjørsel og atkomstveg må omlegges eller nedlegges som følge av planforslaget.

4.4 Kulturminner (PBL § 12-7 nr. 6)

Dersom det under anleggsarbeid eller annen virksomhet i planområdet framkommer automatisk fredete kulturminner, må arbeidet straks stanses og kulturvernmyndighetene i Buskerud varsles som omtalt i lov om kulturminner §8 2.ledd.

4.5 Overvann

Lokal overvannshåndtering skal legges til grunn ved detaljutforming og prosjektering av tiltaket. Byggeplanen for anlegget skal redegjøre for behandling av overvann; både overflatevann og drensvann.

4.6 Midlertidige anleggs- og riggområder

Midlertidige anleggs- og riggområder kan benyttes til anleggs- og riggområder så lenge anleggsarbeidene pågår. Til anleggsbeltefor ny forstøtningsmur avsettes forsvarlig bredde til graveskråning fra ytterkant ny forstøtningsmur på nordsiden. Til anleggsbelte for vegskråning på nordsiden avsettes en så liten bredde som mulig for å berøre færrest mulig epletrær. Når anleggsarbeidet er utført, skal arealene settes i stand til opprinnelig bruk. Bestemmelsene om de midlertidige anleggs- og riggområdene opphører når anlegget er ferdigstilt. Fra dette tidspunkt vil de andre bestemmelsene i reguleringsplanen/ kommuneplanen for områdene gjelde. Anleggs- og riggområdene skal sikres med inngjerding og skal fremstå som ryddige og være minst mulig til sjenanse for omgivelsene.

4.7 Støy (PBL § 12-7 nr. 3)

For anleggsfasen skal Miljøverndepartementets rundskriv T-1442/2012, eller senere vedtatte retningslinjer, for begrenning av støy fra bygg- og anleggsvirksomhet legges til grunn.

4.8 Grunnforhold/ geoteknikk

Geoteknisk kompetanse skal bidra ved byggeplanlegging og bygging.

§ 5. BEBYGGELSE OG ANLEGG (PBL § 12-5 nr.1)

5.1 Boligbebyggelse / forretning

Områdene kan benyttes til kombinert boligbebyggelse / forretning.

§ 6. SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (PBL § 12-5 nr. 2)

6.1 Kjøreveger

Områdene skal benyttes til offentlig kjøreveg. Offentlig kjøreveg skal belyses. Avkjørsler som legges om eller justeres, skal etter ferdigstillelse være private vegger. Gjelder også driftsavkjørsler.

6.2 Gang- og sykkelveg / fortau

Områdene skal benyttes til offentlig veg for gående og syklende. Områdene skal belyses. Det skal ikke parkeres på områder avsatt til gang- og sykkelveg / fortau. Områdene skal tilpasses eksisterende vegsystem for gående og syklende. Områdene skal kunne benyttes av servicekjøretøy knyttet til vedlikehold, drift og snørydding. Det skal settes opp rekkverk langs gang- og sykkelveg der det er nødvendig for sikkerheten.

6.3 Annen veggrunn – tekniske anlegg

Områdene skal være offentlig, og benyttes til tekniske anlegg knyttet til veganleggets tekniske infrastruktur, konstruksjoner, grøfter og lignende. Dersom det i avtale med grunneier blir enighet om omdisponering av et definert areal på områdene annen veggrunn – tekniske anlegg, kan arealformålet endres fra offentlig til privat.

Områder på Fv.241 avsatt til annen veggrunn – tekniske anlegg skal utformes som fartshump med forsterket belysning.

6.4 Annen veggrunn – grøntareal

Området skal være offentlig, og benyttes til skjæringer og fyllinger, grøfteanlegg, teknisk infrastruktur knyttet til veganlegget, grøntanlegg. Sideterrenget skal opparbeides og ferdigstilles som en del av det komplette veganlegget. Sideterrenget skal ha en solid og teknisk god utførelse med vekt på estetikk og formgivning.

6.5 Kollektivholdeplass / Plattform / Lehus

Områdene skal være offentlig, og benyttes av kollektivkjøretøy og passasjerer. Gjeldene retningslinjer for universell utforming skal legges til grunn for plassering av lehus og utforming av kollektivholdeplass og plattform.

§ 7 LANDBRUKS-, NATUR OG FRILUFTSOMRÅDER (PBL § 12-5 nr 5)

LNFR-areal skal være område for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag.

§ 8 HENSYSNSONER (PBL § 12-6)

I frisiktsonene skal terrenget planeres og holdes fritt for parkerte kjøretøy, sikthindrende vegetasjon, gjerder, snø mm. slik at disse ikke rager mer enn 0,5 m over tilstøtende vegers nivå.



Statens vegvesen
Region sør
Ressursavdelingen
Postboks 723 Stoa 4808 ARENDAL
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-sor@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen