



PLANPROGRAM

FOR REVISJON AV

KOMMUNEDELPLAN GOL TETTSTAD.

Forslag til planprogram vedtatt av formannskapet i sak 43/09 den 27. aug -09

Innhold.

| | |
|-------------------------------------|----|
| Overordnede føringer | 3 |
| Grunnlag | 3 |
| Behovet for revisjon | 3 |
| Planområdet | 4 |
| Områder for revisjon | 4 |
| Samfunnssikkerhet | 12 |
| Vassdrag | 12 |
| Kulturminner | 12 |
| Planavgrensning | 13 |
| Konsekvensvurdering av ny arealbruk | 13 |
| Kriterier for utsiling av forslag | 13 |
| Faser i planarbeidet | 14 |
| Planframstilling | 14 |

1. OVERORDNEDE FØRINGER.

Kommunedelplanen for Gol Tettstad skal revideres i samsvar med Lov om planlegging og byggesaksbehandling av 2008-06-27 nr 71 (PBL).

For revisjonen gjelder spesielt PBL § 11-1 til 11-15 jmf §§ 4-1 og 4-2.

Føringene for planarbeidet fremgår av punkt 1-9 i Planprogram arealdelen til kommuneplanen og planprogram for arealdelen til kommuneplanen, integrering av kommunedelplan for Golsfjellet og kommuneplan. De gjentas derfor ikke her.

2. GRUNNLAG

Gjeldende Kommunedelplan Gol Tettstad ble vedtatt 5. sep 06. Etter innsigelse fra Statens vegvesen på bruk av områdene a1, MS og avkjøring fra Rv 7 på Storøyne ble det gjennomført mekling med Fylkesmannen 29. mars -07.

Kommunestyret behandlet meklingsforslaget 11. des 07 i sak K 70/07:

1. *Kommunen tar innsigelsen fra vegvesenet til følge når det gjelder arealene ms og a1.*
2. *Kommunen fastholder arealbruken fra område o3 til RV7 (kryssløsningen), men avviser at kommunen skal være ansvarlig for å gjennomføre en utredning på fremtidig tilknytning av RV7 til kryssløsningen på Storøyne. Saka blir sendt Miljøverndepartementet for avgjerd.*

Under behandling av Rapport fra Plansmia Gol på tvers sak K 31/09 vedtok kommunestyret i pkt 17:

Behov for endring av arealbruken i kommunedelplan Gol Tettstad, skal skje gjennom revisjon av kommunedelplanen. Rådmannen blir bedt om å starte opp arbeidet snarast råd.

3. BEHOVET FOR REVISJON

Miljøverndepartementets avgjørelse på Kommunedelplan Gol Tettstad datert 19. mars-09:

Miljøverndepartementet godkjenner Gol kommunestyres vedtak i møte den 11.des. 2007 om kommunedelplan for Gol tettsted. Innsigelsen fra Statens vegvesen tas dermed ikke til følge. Miljøverndepartementet fastsetter at det kan etableres et nytt kryss (rundkjøring) ved Storøyne mellom rv.7 og ny veg fra Gol sentrum over Storøyne. Det skal utarbeides reguleringsplan der endelig utforming, mv. detaljeres jf. gjeldende vegnormal.

Ny vei fra Gamlevegen over Storøyne til Rv7 er vist med symbol som ikke har rettskraft. Ned til nordre grein av Hemsil er veien regulert i reguleringsplan fra 1987, og grunnkjøp er gjennomført.

Nye innspill på endret arealbruk og avkjøringer har kommet til kommunen som private ønsker, kommunen selv har identifisert behov for endringer, og Plansmia har pekt på forhold som må løses gjennom endring av kommunedelplanen.

4. PLANOMRÅDET

Ved høringen på gjeldende plan ba Buskerud fylkeskommune om at planområdet blir utvidet til å omfatte hele Golreppen. Begrunnelsen er at i rapporten "Nasjonal registrering av verdifulle kulturlandskap i Buskerud" er Golreppen valgt ut. Kriteriene er så vel høy botanisk verdi som høy kulturhistorisk verdi. Samlet sett er det vurdert å ha lokal verdi i kulturlandskapssammenheng. Deler av området går inn i kommunedleplanen. Fylkeskommunen anbefaler at grensen til kulturlandskapsområdet går på oversiden av boligområdene Golbergremmen og b5. Rapporten kartfester Golreppen kulturlandskap på oversiden av gårdsbrukene fra Trandheim til Jordet og langs Rv 7 og Rv 52.

Rådmannen anbefaler at eventuell utvidelse av planområdet utstår til den generelle revisjonen av kommunedelplanen skal gjennomføres.

5. OMRÅDER FOR REVISJON

Kommunen har identifisert følgende områder som bør vurderes i forbindelse med revisjonen:

- Barnehagetomt i Narvebråten, O4, til byggeområde bolig.
- MS fra motorsenter til LNF jmf megling
- A1 fra allmenntilgjengelig til LNF jmf megling
- Golbergremmen fra planlagt til eksisterende boligfelt
- Avkjøring til b3 fra Rv 7 ved Shell (Øvre Hagaskogen boligfelt)
- Avkjøring til I3 fra Rv 7 ved Geitryggen
- Avkjøring til Hallingmo fra Rv51 via Sislevegen og/eller Nedre Svøo
- Rundkjøring Rv7 på Storøyne og vei til Gamlevegen/Sentrumsvegen
- Rundkjøring i østre kryss Gamlevegen/Sentrumsvegen
- Avlastningsparkeringsplass under tennisbanen på Hallingmo
- Boliger Tronderud
- Vegserviseanlegg i to alternativer på Glitre og alternativ på Storøyne.
- Vurdere bruken av O3, øst for Hahaug
- Vurdere bruken av O7, tomt Teaterverkstaden
- Gangveg langs RV51 fra Hesla bru til Petterbråten
- Vonheimlinja

5.1. Barnehagetomt Narvebråten.

Status.

Reguleringsplan for Narvebråten boligfelt har regulert tomt for fremtidig barnehage.

I tenkningen om fremtidig barnehagestruktur i Gol er barnehage i Narvebråten ikke aktuell. Tomta er på ca 4.2 daa, og kan deles opp i tre boligtomter. Tilkomst via eksisterende veisystem. Kommunen eier arealet. Krever detaljregulering.

Mål.

Barnehagetomta omdefineres til boligformål.

5.2. MS fra motorsenter til LNF.

Status.

Meglingsresultatet godkjent av kommunestyret.

Mål.

Tilbakeføring til LNF er en konsekvens av godtatt meglingsforslag.

5.3. A1 fra allmenntillegelig formål til LNF.

Status.

Meglingsresultatet godkjent av kommunestyret.

Mål.

Tilbakeføring til LNF er en konsekvens av godtatt meglingsforslag.

5.4. Golbergremmen fra planlagt til eksisterende boligfelt.

Status.

Reguleringsplan for boligfeltet ble godkjent i sak K 4/07.

Mål.

Korrekt formål er *eksisterende boligfelt*.

5.5. Avkjøring til b3 fra Rv 7 ved Shell (Øvre Hagaskogen boligfelt).

Status.

Under arbeidet med kommunedelplanen ble det vurdert tilkomst til det nye boligfeltet enten i forlengelse av Veltavegen eller på nedsiden av Hemsil II som parallellveg til Rv 7 ca 400 meter. Alternativet forlengelse av Veltavegen ble valgt.

Kommunen er kjent med at plankonsulenten arbeider med å få aksept for avkjøring direkte til Rv 7 i vestre innkjøring til Hagaskogen boligfelt. Sanering av noen eksisterende avkjøringer til Rv 7 er også aktuelt.

Tiltakshaver søkte Gol kommune om behandling av avkjøring etter PBL § 30.

Vedtak UNN: **Utval for natur og næring behandla saka den 21.04.2009, saksnr. 30/09**

Vedtak:

Utval for Natur og næring tilrår i medhold av pbl. § 30 at det blir sett i gang reguleringsarbeid for Hagaskogen b3.

Etter ei samla vurdering meiner Utval for Natur og næring at adkomst og avkjøringsløyising som vist i Alt.B er den mest optimale for Hagaskogen og b3. Det blir oppmoda om å ta kontakt med Statens Vegvesen for vidare avklaring.

Nødvendig dokumentasjon av for avkjøringen ble oversendt Statens vegvesen 8. mai -09.

Status på ledige boligtomter i sentrumsområdet er 8 i Petterbråten, 14 i Golbergremmen og 24 i Gorolie.

De tre siste årene er det gitt fra 12 til 31 byggetillatelse til boliger. Det betyr at Øvre Hagaskogen boligfelt bør være klart til bygging innen to år for å kunne ha tomter å tilby.

Mål.

Avklare alternativ til forlengelse av Veltavegen som tilkomst til boligfeltet med prioritet til eksisterende vestre avkjøring til Hagaskogen boligfelt.

5.6. Avkjøring til I3 fra Rv 7 ved Geitryggen.

Status.

Kommunen ønsker ved revisjon av kommuneplanen å utvide industriområde I3 ca 250 meter mot vest. Kommunen ønsker også å legge om trafikken til eksisterende industriområder og sanere eksisterende private avkjørsler nord for Rv 7 fra Slåtto sag til Geitryggen. Statens vegvesen går i brev av 4. nov -08 prinsipielt inn for en slik løsning på visse vilkår.

Formannskapet ønsker dessuten at arealet til vurdering blir utvida i samsvar med skisse tidlegare lagt fram av ordfører og skisse framlagt av Ødegård Teigen 27.08.09. Det betyr at i tillegg til utvidelse mot vest, også utvidelse mot nord med fra 65 til 115 meter. Totalt areal blir ca 218 daa.

Mål.

Lokalisere plassering av avkjøring til Rv 7 på forstørret I3.

5.7. Avkjøring til Hallingmo fra Rv51 via Sislevegen og/eller Nedre Svøo.

Status.

I gjeldende kommunedelplan er all trafikk til Hallingmo og Tronderud boligfelt planlagt fra Sentrumsvegen og Svøovegen.

I tillegg til videregående skole, Samfunnshus og idrettsanlegg planlegges det ny grunnskole for 1-10 trinn, flerbrukshall og nytt bibliotek i Hallingmo- området.

Plansmierapporten antyder at det daglig vil være mellom 1000 og 1500 brukere av anleggene, med topper på ca 3000 ved større arrangement. Trafikken til og fra Hallingmo vil ha stor innflytelse på miljø og trafikksikkerhet i sentrum dersom den skal gå via nåværende veger. Faggruppa, med representanter fra Statens vegvesen, peker på alternative tilkomster enten fra krysset Sislevegen- Valdresvegen eller fra Valdresvegen i vest ved Nedre Svøo. Separasjon av lette og tunge kjøretøy er mulig. Dersom den nye vegen kobles på Tronderudvegen kan Svøovegen bli overflødig.

Rådmannen har satt ned en arbeidsgruppe for å se på fremtidig trafikkmønster, parkering, skolekjøring og kollektivtrafikk. Fastsetting av ny atkomst til Hallingmo fra Rv 51 er avgjørende premiss for dette arbeidet.

Mål.

Avklare fremtidig tilkomst til Hallingmo- området fra Rv 51.

5.8 Rundkjøring Rv7 på Storøyne og vei til Gamlevegen/Sentrumsvegen.

Status.

Veg fra Gamlevegen til Storøyne ligger inne i kommunedelplanen. Med Miljøverndepartementets avgjørelse er underliggende arealformål juridisk bindende. Veg og tilknytning er vist som symbol. Ny veg fra Gamlevegen til Storøyne er regulert i reguleringsplan Gol sentrum vest fra 1987. Veggrunn er for det meste kjøpt av kommunen. Kjøp av grunn over sagtomta gjenstår.

Mål.

Løsningen må detaljeres for å få korrekt framstilling på planen.

5.9. Rundkjøring i østre kryss Gamlevegen/Sentrumsvegen.

Status.

Eksisterende plan går ut på å beholde østre kryss inn til sentrum, og forbedre krysset mellom Gamlevegen og Storøynevegen.

Plansmia peker på at det vil gi et bedre trafikkmønster dersom det blir etablert rundkjøring i østre sentrumskryss som får armer til Sentrumsvegen, Gamlevegen og Storøynevegen. Det betinger at traseen på Storøynevegen blir en annen enn den som er regulert.

Mål.

Løsningen må detaljeres for å få korrekt framstilling på planen. Kompetent firma på veiplanlegging må engasjeres. Rundkjøringen og veiløsningen til Storøyne og Rv 7 må planlegges under ett.

5.10 Avlastningsparkering under tennisbanen på Hallingmo.

Status.

Arealet er avsatt til fremtidig offentlige formål.

Plansmia peker på behovet for avlastningsplasser for parkering i utkanten av selve sentrumskjerna. Den skal kunne benyttes av ansatte i bedriftene i sentrum, og ved arrangementer. Ett av stedene som er pekt på er under tennisbanen på Hallingmo.

Mål.

Areal til parkeringshus under tennisbanen avsettes.

5.11 Boliger Tronderud.

Status.

Området inngår ikke i noen reguleringsplan.

Kommunen har mottatt ønske om bygging av flerbolighus i området krysset Tronderudvegen-Hjallevegen. Kravet i dag i dette området er en bolig per tomt. Det er også ønske om å utvide det eksisterende boligområdet i samme område vestover mot den gamle hoppbakken.

Mål.

Boligområdet utvides mot den gamle hoppbakken. Fastsette krav om felles detaljregulering.

5.12 Vegserviseanlegg i to hovedalternativ: Storøyne og Glitre.

Status.

Vegserviseanlegg er avsatt i sørvestre del av Glitre industriområde. Det dekker tre eksisterende eiendommer.

Faggruppa i Plansmia foreslo at tre alternativer for lokalisering av vegserviseanlegg skulle vurderes nøyere:

1. Ved østre innkjøring
2. Østre delen av Storøyne
3. Glitre

Planstatus.

Alle tre alternativene inngår i kommunedelplan Gol Tettstad. Alternativ 1 er i kombinert område erverv/bolig, alternativ 2 i kultur- og miljøpark, og alternativ 3 i område planlagt til formålet.

Vegserviseanlegg etter alternativ 1 eller 2 medfører endring av kommunedelplanen.

Kriterier.

Plansmia satte opp følgende kriterier:

Det er viktig at det blir etablert en felles forståelse av hvilke tilbud et fullverdig vegserviceanlegg normalt skal inneholde. Dette er:

- Døgnhvileplass for tungbiler
 - Toalett
 - Dusj
 - Oppholdsrom/sosialt samlingsrom (TV, sittegruppe ++)
 - Mulighet for vask av klær
 - Mulighet for vask av kjøretøy, innvendig/utvendig
- Servering av varm mat, ikke gatekjøkkenmat
- Drivstoffanlegg
- Gode parkeringsarealer for alle kjøretøygrupper
 - Separate p-arealer for tungtransport, busser/bobiler og personbiler (OBS! Areakrevende!)
 - Riktig plassering av disse p-arealene i forhold til servicebygg
- Mulighet for tømning av toalettanlegg for buss og bil

Dersom det er mulig, og ønskelig fra Statens vegvesen, bør plassen også være tilpasset med:

- Kontrollplass for Statens vegvesen
 - Vekt, brems, kjetting, teknisk
 - Kontor/oppholdsrom for personell

Alternativ 1: ved eksisterende avkjørsel Gol Øst (mellom rv. 7 og fv. 222)

Alternativ 2: ved nytt kryss på Storøyne

Alternativ 3: ved rundkjøring Glitre

| | Alt 1 | Alt 2 | Alt 3 |
|--|-------|-------|-------|
| Tilgjengelig areal (utforming) | - | + | + |
| Samlokalisering ekspressbuss | +/- | + | + |
| Samlokalisering med jernbane | + | -/(+) | - |
| Nærhet til sentrum (universell utforming) | (+) | + | (+) |
| Tilgjengelighet - mulighet for god tilkobling offentlig veg og god | - | + | + |

| | | | |
|---|---|---|-----|
| intern trafikk-løsning | | | |
| Lokalisering som ikke dominerer omgivelsene negativt | - | - | + |
| Mulighet for utvidelse av anlegg | - | + | +/- |
| Samlokalisering med dagens plassering av Statens vegvesens trafikkstasjon | - | - | + |
| Separering fra annet P-behov i Gol | + | - | + |
| Samlokalisering taxisentral | + | - | - |
| Tilgjengelighet til annet "bilformål" – NAF + bilutleie | + | - | - |
| Enkel etablering | + | - | + |

Tegnforklaring: "+" er brukt for å markere det alternativet som er vurdert å være det alternativet som later til å trenge minst bearbeiding, planmessig/tiltaksmessig, mens "-" er brukt for å vise alternativer som behøver en grundigere planmessig vurdering, og som later til å være mer omfattende tiltaksmessig. "+" eller "-" i parentes angir en større usikkerhet rundt valg av tegn.

Statens vegvesens kriterier i sine håndbøker:

- Samlokalisering av rasteplass, kommersiell servise og kontrollvirksomhet bør unngås helt, blant annet på grunn av vanskelig å regulere trafikken og uakseptabelt stort skiltbehov.
- Oppstillingsplasser reservert tungtrafikk, skjermet fra andre trafikkanter.
- Yrkessjåfører trenger ro når de skal hvile. Parkeringsplass må skjermes for trafikkstøy.
- 220 volt strøm.
- Mulighet for innvendig og utvendig renhold av kjøretøy.
- Beste løsning for dusj, toalett, klesvask er ved servisebedrift.
- Tømmeordning for toalett.
- Drivstoffstasjon.
- Døgnåpen servisebedrift med matservering.
- God atkomst hele året.

Dimensjonering.

Vegserviseanlegg dimensjoneres for vogntog. Det betyr kjøretøylengde på 22 m, bredde på 2.6 m og svingradius minimum 12.5 m.

Sjåføren må kunne gå rundt eget vogntog selv ved inneklemt parkering. Det betyr minimum 0.5 m klaring på alle sider. Plassbehovet per vogntog vil da være 23 m X 3.6 m = 82.8m².

Busser og lastebiler har mindre plassbehov enn vogntog.

Parkeringsplass for personbiler beregnes med 22 m² per bil.

Dimensjoneres separate parkeringsplasser for vogntog og personbil vil en plass for 10 vogntog kreve 828 m² og for 50 personbiler vil kreve 1100 m².

Det kommer betydelige arealer til grøntområder, vegger, kryss, fotgjengere, drivstoffstasjon og servisebygg i tillegg.

Arealer.

Alternativ 1 har et areal på ca 3,4 daa, Storøyne ca 13.8 daa og det avsatte området ca 32,8 daa.

Byggelinje på 50 meter mot riksveg og 30 meter mot fylkesveg utelukker bruk av alternativ 1 til formålet. Det vurderes ikke videre.

På Storøyne vil byggelinje på 50 meter mot riksveg og Hallingdalselva utelukker permanent bygg mellom Rv 7 og elva. Arealet kan nyttes som rasteplass.

Byggelinjene mot elv på 25 meter og mot riksveg veg på 50 meter tilsier at ca 9 daa kan bebygges på Storøyne.

I alternativ 3 vil ca 15 daa ligge utenfor byggelinja for riksveg.

Interessenter/muligheter for gjennomføring.

På Storøyne er det etablert private interessenter for formålet. I alternativ 3 er ingen av eierne interessert i å etablere vegserviseanlegg.

Nytt alternativ.

Bruk av eiendommene til Mesta og Statens vegvesen i tillegg til sagbrukstomta gir et areal på 26 daa. Det er nesten dobbelt så stort som det på Storøyne. Statens vegvesen har tidligere gitt uttrykk for at de kan bidra til å realisere et anlegg ved bruk av sitt areal. Stvv har gitt vedlikeholdskontraktene som Mesta hadde til en annen entreprenør. Det kan tilsi at Mesta's arealbehov ute og i bygg blir mindre fremover.

Fordeler og ulemper med alternativene.

Alternativ Storøyne.

Fordeler:

- Direkte tilknytning til Rv 7.
- Direkte adgang til sentrum for alle typer trafikk.
- Interessenter med opsjon på arealet.
- Kan realiseres relativt raskt.
- Kan dra noen flere veifarende til Hallingparken.
- Dobbeltsidig anlegg med vegservise på nordsiden og rasteplass på sørsiden av Rv 7.
- Flere til å dele infrastrukturkostnader.

Ulemper:

- Harmonerer dårlig med intensjonen kultur- og miljøpark.
- Store asfalterte flater som eksponeres direkte til Rv 7 og Hallingparken.
- Sammenknytning av arealene sør og nord for Rv 7 krever kulvert eller gangbro.
- Arealet sør for Rv 7 og øst på Storøyne settes under vann ved 200- årsflom.
- Medfører endring av kommunedelplanen.

Alternativ avsatt areal på Glitre:

Fordeler:

- Trenger ikke endring av kommunedelplanen.
- Direkte tilknytning til Trafikkstasjonen.
- Lokaltrafikk belaster ikke Rv7.
- Unngår sammenblanding med Hallingparken.
- Tilknytning til Hallingdalselva ved etablert kulvert.

Ulemper:

- Ingen realistisk mulighet for gjennomføring på kort sikt.
- Ikke direkte tilknytning til Rv7.
- Ingen direkte tilknytning til sentrum.

Nytt alternativ på Glitre:

Fordeler:

- Staten ved Mesta og vegvesenet er grunneier på tilleggsarealet.
- Størst areal av alle alternativene.
- Direkte tilknytning til Trafikkstasjonen.
- Kan separere funksjonene vegservise og rasteplass på same side av Rv7.
- Unngår sammenblanding med Hallingparken.
- Tilknytning til Hallingdalselva ved etablert kulvert.

Ulemper:

- Medfører endring av kommunedelplanen.
- Grunnerverv kan bli tidkrevende og kostbart.
- Ingen kjente interessenter.
- Lite logisk innkjøring gjennom industriområdet.
- Ingen direkte tilknytning til sentrum.

Konklusjonene fra faggruppa i plansmia er at etter en totalvurdering er alternativ 3 å foretrekke, blant annet for å unngå sammenblanding vegservise og Hallingparken.

Mål.

Gjennom denne planprosessen andelig avklare plassering av vegserviseanlegg.

5.13 Vurdere bruken av O3, øst for Hahaug.

Status.

Område er i dag avsatt til offentlige bygg. Det er flere private grunneiere. En av de har signalisert ønske om annen bruk uten at ytterligere informasjon er sendt til kommunen.

Mål.

Gjennom denne planprosessen avklare om det er ønskelig å endre fremtidig arealbruk.

5.14. Vurdere bruken av O7, tomt Hallingdal Teaterverkstad.

Status.

Tomt og bygning er kommunens eiendom. Avhengig av vurderingen på fremtidig bruk av O3, kan O7 vurderes til andre formål.

Mål.

Gjennom denne planprosessen avklare om det er ønskelig å endre fremtidig arealbruk.

5.15 Gangveg langs RV51 fra Hesla bru til Petterbråten.

Status.

Staten vegvesen har varslet oppstart av reguleringsplan for gang- og sykkelveg fra Hesla bru til Sislevegen.

Mål.

Sett i sammenheng med utviklingen av Hallingmo- området og mulighet for flere boliger opp mot Petterbråten, bør planen omfatte hele strekningen til Petterbråten.

5.16 Omlegging av Rv 52 på strekningen kryss med Rv 7 til Robru (Vonheimlinja).

Status.

Traseen er i gjeldende plan avsatt med symbol uten rettskraft. Deler av strekningen inngår i reguleringsplan for Glitre. I Handlingsprogrammet fra Statens vegvesen/Region Sør for perioden 2010-2019 er strekningen ikke nemt.

Mål.

Heslabru- området er i dag en flaskehals på Rv 52 med mange mindre ulykker, spesielt på vinterstid. Omlegging av Rv 52 fra krysset med Rv 7 til Vonheim vil kunne forbedre trafikksituasjonen ved Heslabrua vesentlig.

6 SAMFUNNSSIKKERHET

NVE's flomsonekart for 200- årsflom viser at østre delen av Storøyne og mesteparten av arealet mellom Rv 7 og Hallingdalselva ved Storøyne vil oversvømmes. I de områdene som ikke oversvømmes skal det ikke bygges med kjeller på grunn av fare for vanninntrengning. Flomsonekart for Hemsil er ikke ferdig. Det kan endre situasjonen for arealer som oversvømmes.

Ingen av områdene er utsatt for skred eller steinsprang.

7 VASSDRAG

I gjeldende plan er det forbud mot bygging, anlegg og vesentlige terrenginngrep inntil 25 meter fra strandlinje. Kommunen kan vedta hvilke tiltak som kan iverksettes i en sone på inntil 100 meter fra vassdrag (PBL 1-8 femte ledd jmf § 11-11 nr 5).

Sone på 25 meter kan videreføres utenom flomsone for 200- årsflom.

Sone for 200- årsflom avsettes som hensynssone med forbud mot nybygging, utvidelse eller påbygging av eksisterende bygg.

8 KULTURMINNER

Det er ikke registrert kulturminner i noen områder som skal få endret arealbruk. Kulturminneundersøkelser må påregnes ved utarbeiding av reguleringsplan. Registrerte kulturminner i I3 begrenser utnyttelsen av området.

9 PLANAVGRENSNING.

Planavgrensningen er som i vedtatt kommunedelplan for Gol Tettstad, med unntak av LNF-arealet vest for I3 som skal inngå i kommuneplanen.

10 KONSEKVENSVURDERING AV NY AREALBRUK.

Ved private forslag om ny arealbruk skal forslagstiller samtidig legge fram konsekvensvurdering og ROS-analyse av forslaget. Forslagstiller dekker selv kostnadene ved å engasjere en fagkyndig nøytral konsulent til å gjennomføre vurderingene. Nivået skal avpasses slik at det er de overordnede konsekvensene som blir synliggjort. Forskrift om KU og Veileder for KU samt kommunens mal vil være et godt utgangspunkt for konsekvensvurderingene.

Kommunen har et selvstendig ansvar for å utrede konsekvensene av helheten i planprogrammet.

Viktige faktorer for utredning er blant annet:

- Konsekvenser for vegnettet..
- Påvirkning av natur og miljø.
- Friluftsliv og rekreasjon.

Forslag om endret arealbruk utover de områdene som er fastsatt i punkt 5 vil bli avvist.

11 KRITERIER FOR UTSILING AV FORSLAG.

Forslag til ny arealbruk som kommer inn i løpet av prosessen vil bli vurdert før de blir godkjent i den endelige planen.

Følgende kriterier vil bli lagt til grunn (ikke i prioritets rekkefølge):

- ✓ Arealets egnethet for tiltaket.
- ✓ Bruk av eksisterende infrastruktur
- ✓ Påvirkning for nærområde.
- ✓ Samfunnssikkerhet.
- ✓ Behov for tiltaket.
- ✓ Realistisk gjennomføring i planperioden.

De enkelte forhold som blir vurdert vil bli vektet etter følgende skala:

- Svært positivt

- Positivt
- Negativt
- Svært negativt

12 FASER I PLANARBEIDET

| | | | | | | | |
|------------------------|------------------------------|---------------|---|--|--------------------------------------|------------------------------|--------------------|
| Oppgave/sekvens | | | | | | | |
| Plan-program | KPU 1.gangs- behandler | Off Høring | K-styret Vedtar Planprogram | | | | |
| Plan-dokument | | | Oppstartmøte BFK. Annonser Oppstart. | KPU 1.gangs- behandler | Offentlig høring | KPU 2.gangs- behandler | Vedtak K-styret |
| Innspill/ønsker | | | KPU Bestilling utredninger | KPU vurderer nye utbyggings- områder | Mottar private Ønsker og KU | | |

KPU= Kommuneplanutvalget (Formannskapet)
BFK= Buskerud fylkeskommune

13 PLANFRAMSTILLING.

Kommunedelplanen skal fremstilles på kart i målestokk 1:5000. Det skal være i digital form på SOSI-standard og legges ut på kommunens hjemmeside. Fargebruken på arealkategoriene skal være som fastsatt standard. Juridisk bindende føresegner skal rammes inn. Utfyllende retningslinjer skal ikke rammes inn.