

Jevnaker kommune
Byggesaksavdelingen

F1

Sendes via Altinn

DERES REF: | VÅR REF: 10223331-02
DOKUMENTKODE: 10223331-02-SØK-RAMME-MUSMYRVEIEN-FB001
TILGJENGELIGHET: Åpen

Oslo, 13.10.25

SØKNAD OM RAMMETILLATELSE

Etablering av ladeinfrastruktur for buss med tilhørende konstruksjoner på privat eiendom

Adresse - tiltak: Musmyrveien 2, gnr/bnr 150/198

Tiltakshaver: Ruter AS

Ansvarlig søker: Multiconsult Norge AS

På vegne av Ruter søker vi om tillatelse til å etablere ladeinfrastruktur med tilhørende konstruksjoner for elbuss ved Musmyrveien, gnr./bnr. 150/198, Jevnaker kommune, slik det er beskrevet under og vist på vedlagte tegninger, kart og illustrasjoner.

Tiltaket er avhengig av to dispensasjoner:

- Dispensasjon fra regulert arealformål *industri*
- Dispensasjon fra regulert byggegrense mot vei og isolasjonsbelte

Tiltakets bakgrunn og beskrivelse

Ruter har som målsetting at bussparken skal være utslippsfri innen 2030. Dette er et viktig virkemiddel for å nå politiske målsettinger om å redusere klimagassutslipp. Bussparken til Ruter skal elektrifiseres i forbindelse med nye områdekontrakter for bussdrift. I den sammenheng må det etableres teknisk ladeinfrastruktur ved en rekke endeholdeplasser og bussatteliter (nattlading).

Det er en klar politisk målsetting å redusere Norges klimagassutslipp. Et viktig tiltak for å redusere utslipp, og samtidig redusere trafikkstøy, er å legge til rette for flere el-busser. Elektrifisering og/eller reduksjon av utslipp fra kollektivtrafikken er en klar målsetting i flere overordnede føringer, som Nasjonal transportplan 2025-2036, Handlingsplan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025 (departementene 2019).

Det skal etableres ladeinfrastruktur for nattlading på dagens parkeringsareal på østre side av næringsbygget mot E16, se figur 2. Det etableres 10 bussparkeringsplasser med fem doble kontaktladere med plass til lading av to busser på hver side av laderne. På grøntområdet på venstre side av parkeringsarealet, etableres en tavle, fem likeretterne og netstasjon. Tomten er en oppstillingsplass for busser med nattlading mellom siste holdeplass på kvelden og første holdeplass på morgenen.

Tiltaket er vist på vedlagt situasjonsplan, D1. I tillegg viser vedlagt plantegning E1 C001 ny situasjon med plassering av de ulike elementene.



Figur 1: Dagens situasjon ved Musmyrveien endeholdeplass. (Kilde: Google street view og FKB wms).

Arbeidene som nå omsøkes er i korte trekk:

- Etablering av reguleringsplass med kontaktlader
- Etablering av likerettere
- Etablering av tavle
- Etablering av nettstasjon



Figur 2: Utklipp fra situasjonsplan. For bedre oppløsning vises det til vedlegg D1.

Ladeinfrastrukturen

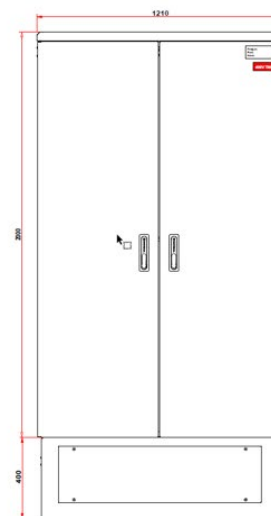
Ladeinfrastrukturen som etableres består av fem kontaktladere med doble uttak, fem likerettere, en tavle og en nettstasjon, se figur 3-6. I nettstasjonen omformes strøm fra høyspent til lavspent. Strømmen føres videre til likeretter hvor den konverteres fra vekselstrøm til likestrøm, før den ledes videre til kontaktladerne hvor bussene står og lader. Tegning av tiltakene følger i vedlegg E3 - E6.



Figur 3: Eksempelfigur av likeretter



Figur 4: Eksempelfigur av kontaktlader



Figur 5: Eksempelfigur av tavle



Figur 6: Eksempelfigur av nettstasjon.

Støy

Det er vurdert problemstillinger knyttet til støy, både ved drift av elbusser og ved lading. For å vurdere forskjellen på støy fra elbuss og dieslbuss, er det gjort målinger ved Tårnåsen holdeplass i Nordre Follo. Målinger er utført for å simulere busser i rute som stopper/starter ved holdeplass og passering i lav fart.

Målingene fra Tårnåsen viser at elbussene jevnt over avgir et lavere støynivå enn dieseldrevet buss, spesielt i hastighet under 40 km/t. For passering i hastigheter over 40 km/t indikerer målingene at det vil være dekkstøy fra bussene som dominerer uavhengig av om det er dieslbuss eller elbuss.

På Mortensrud og Filipstad er det gjort støymålinger under lading med allerede etablert ladeinfrastruktur for hurtiglading. Det er målt forholdsvis lave støynivåer fra den tekniske infrastrukturen. I tillegg til generell støy fra selve kjøringen ved holdeplassen og støy fra publikumsbevegelser, er støy fra likeretterne under lading den potensielt største støykilden.

Det er strenge grenseverdier for støy utenfor vindu til bolig og på uteoppholdsareal for bolig fra slike tekniske installasjoner. I forhold til hva som må forventes av normal trafikkstøy, som følger naturlig av en holdeplass, er grenseverdiene satt på et sånt nivå at trafikkstøynivåene vil dominere totalt og med god margin. Med de forutsetninger som er lagt til grunn, anbefales en minimumsavstand fra likeretterne til vindu i bolig eller uteplass på 10 meter.

Ved nattlading innenfor eiendommen vurderes støyproblematikken til likeretterne som liten, da det ikke er støyfølsom bebyggelse i umiddelbar nærnet.

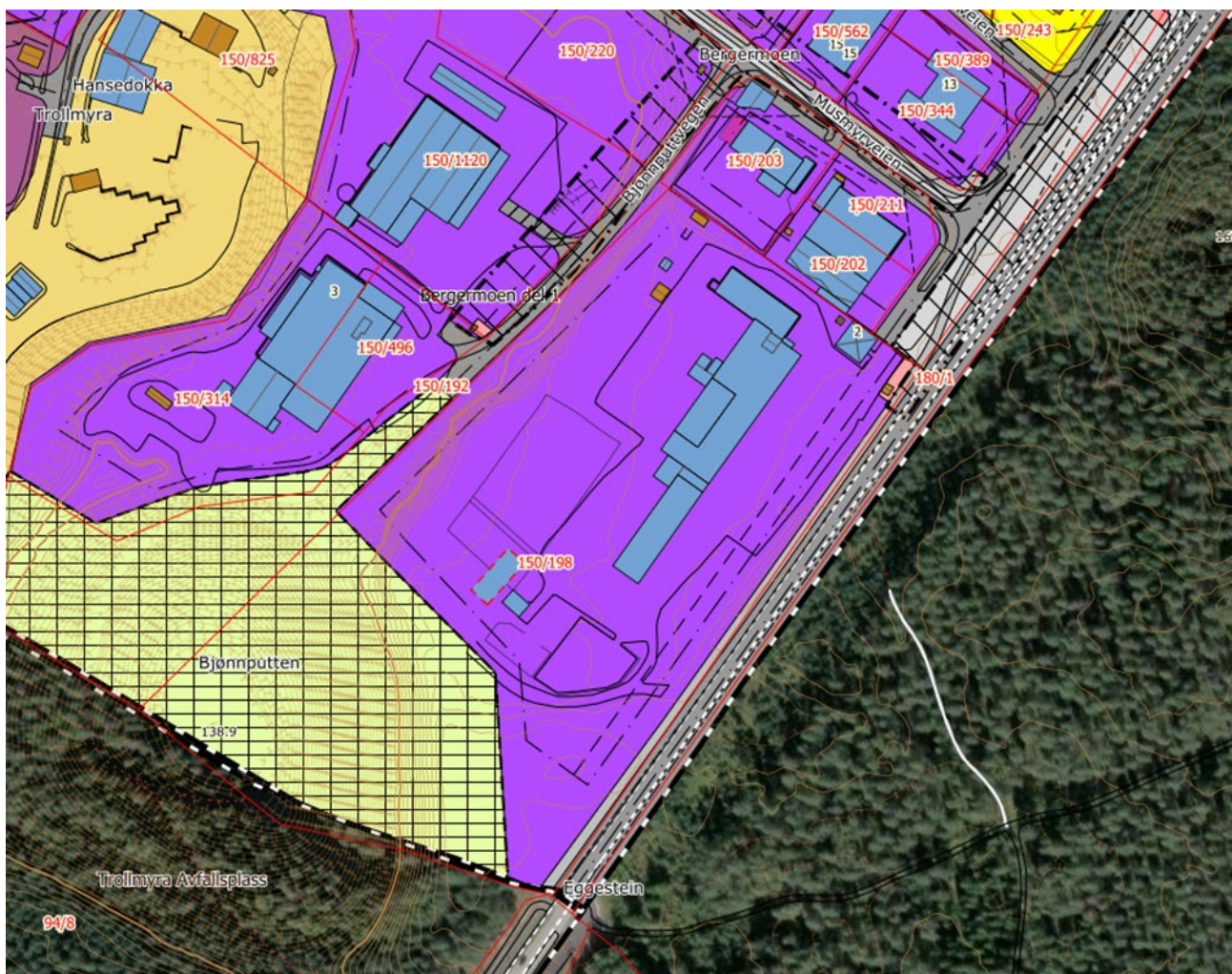
Elektromagnetisk felt/støy

Som del av prosjektet for å etablere hurtiglading på endeholdeplasser er det vurdert elektromagnetisk støy og felt fra ladeinstallasjonene. Dersom årsgjennomsnitt for magnetfelt er under $0,4 \mu\text{T}$ (der personer oppholder seg langvarig, for eksempel boliger, barnehager og skoler), anses Strålevernforskriftens krav å være oppfylt. Det er gjennomført målinger ved eksisterende installasjoner på Mortensrud og Vippetangen. Eksempelmålinger av magnetisk flukstetthet i området 30-300 Hz på Mortensrud og Vippetangen viser at målte felt er under $0,4 \mu\text{T}$ ved lading med en avstand til likeretter/fordelinger i området 2,5 til 3 m. Ut fra

vurderinger og resultatene fra målingene, anses en avstand på 4 m eller mer til likeretter og fordeler, som trygt og innenfor kravet i Strålevernforskriften for langtidsopphold.

Planstatus og dispensasjonsforhold

Tiltaket omfattes av reguleringsplanen «Bergermoen del 1», planID 3236 17, vedtatt i 1984. Området er regulert til industri og grenser til naturvernområde/bevaring i sørvest. Musmyrveien er regulert til offentlig samferdselsanlegg.



Figur 7: Gjeldende regulering ved Musmyrveien. (Kilde: FKB og reguleringsplaner WMS)

Hele tiltaket blir plassert i areal regulert til industri. Det må derfor søkes om dispensasjon fra arealformålet i reguleringsplanen for plassering av ladeinfrastrukturen.

Kontaktladerne og tre likerettere blir plassert over regulert byggegrense til veien og i isolasjonsbelte, under følger søknad om dispensasjon for dette forhold. Da byggegrensen er mot riksveg E16, er det ikke behov for å søke om dispensasjon fra avstandsbestemmelsen i veglovens § 29, da byggegrensen ivaretar avstandsbestemmelsene. Byggegrensen i reguleringsplan er satt til 30 m midtre veg, og isolasjonsbeltet 10 m fra regulert fortau. Tidligere E16 er lagt om og strekningen forbi eiendommen skal nedklassifisere til fylkesvei.

Søknad om dispensasjon for plassering av ladeinfrastruktur i strid med arealformål

Det søkes om dispensasjon for plassering av hele tiltaket i areal regulert til *industri*. I henhold til veiledning fra Kommunal- og distriktsdepartementet er plassering av ladeinfrastruktur kun i tråd med arealformål *parkering*. Det er imidlertid presisert i forarbeider og veiledning fra KDD at ladeinfrastruktur i mange

tilfeller kan anses som teknisk anlegg. Dersom ladingen er i tråd med industrien som er etablert på tomten, kan den i noen tilfelles ansees å være i tråd med arealformålet. Lading for rutebuss er imidlertid et forholdsvis stort tiltak, og det er ikke entydig at dette uten videre regnes som en underordnet del av en industri-, nærings- eller kontorvirksomhet – særlig på en tomt som ikke primært brukes som transportterminal. Da ladingen ikke knytter seg til tomtens etablerte industri/forretning/kontor, vurderes busslading som et selvstendig formål (ladestasjon for rutebusser), og faller da utenfor reguleringsformålet. Det må derfor søkes om dispensasjon fra arealformålet i reguleringsplanen for plassering av ladeinfrastrukturen.

I henhold til plan- og bygningsloven § 19-2 er det to vilkår som må være oppfylt for at en dispensasjon skal kunne gis:

1. Hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, kan ikke bli vesentlig tilsidesatt.
2. Fordelene ved en dispensasjon må være klart større enn ulempene, etter en samlet vurdering.

Hensynene bak bestemmelsen bli ikke vesentlig tilsidesatt

Hovedhensynet bak formålene er å sikre at arealene benyttes til den bruken det er avsatt til. På den aktuelle tomten er det et variert næringsmiljø med ulike virksomheter, deriblant et bussverksted. Det kan derfor ikke anses at tomten er et rent industriområde i tradisjonell forstand, men snarere et område med sammensatte næringsaktiviteter.

Selv om ladeinfrastruktur for rutebuss ikke direkte faller inn under industri etter gjeldende veiledning fra Kommunal- og distriktsdepartementet, vil tiltaket i liten grad endre områdets karakter eller medføre uønsket arealbruk. Ladeanlegget vil i hovedsak betjene kollektivtransport, og vil ikke være til hinder for eksisterende eller fremtidig industrivirksomhet på tomten, samt at det blir plassert på nåværende parkeringsareal. Tiltaket vil heller ikke medføre vesentlige negative konsekvenser for omkringliggende arealer eller brukere.

Fordelene ved en dispensasjon er klart større enn ulempene

Det vil alltid være en ulempe å gi dispensasjon fra en arealplan da de ulike planene som oftest er blitt til gjennom en omfattende beslutningsprosess, og er vedtatt av kommunens øverste folkevalgte organ. I foreliggende tilfellet er imidlertid reguleringsplanen vedtatt i henholdsvis 1984, og må således anses å være en eldre reguleringsplan. Det er dermed ikke like høy terskel for å gi dispensasjon som ved nyere reguleringsplaner. Videre skal det være åpning for å dispensere fra eldre planer der hvor reguleringsbestemmelsene er til hinder eller direkte motvirker en hensiktsmessig utvikling.

Ladeinfrastruktur for el-busser var neppe et tenkt tilfelle på det tidspunkt planen ble utarbeidet og vedtatt.

Da tiltaket som nevnt over er et viktig virkemiddel for å nå internasjonale forpliktelser om utslippsreduksjoner og nasjonal transportplan, bør tiltaket vurderes som et tiltak med en hensiktsmessig utvikling, og reguleringsplanene vil derfor være både til hinder og motvirke en hensiktsmessig utvikling dersom det ikke åpnes for at ladeinfrastruktur skal kunne plasseres på område regulert til ovennevnte arealformål.

Videre får man økt kapasitet for nattlading av el-buss i rutetrafikk ved en innvilget dispensasjon. Tiltaket vil bidra til å elektrifisere bussparken, for derigjennom å bidra til å nå overordnede mål om reduksjon i klimagassutslipp.

Konklusjon

Etter en samlet vurdering anses vilkårene for dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 19-2 som oppfylt. Hensynene bak bestemmelsen blir ikke vesentlig tilsidesatt, og fordelene ved dispensasjon er klart større enn ulempene.

Søknad om dispensasjon for plassering av tiltak over regulert byggegrense

Det søkes om dispensasjon for plassering av kontaktladere og tre likerettere over regulert byggegrense mot vei, samt i isolasjonsbeltet. Tiltaket er planlagt plassert på eiendom regulert til industri, hvor reguleringsplanen fastsetter en byggegrense på 30 meter fra midtre veg (tidligere riksveg E16) og et isolasjonsbelte på 10 meter fra regulert fortau.

Bakgrunnen for søknaden er at ladeinfrastrukturen må plasseres nær bussens oppstillingsplass for å sikre effektiv og sikker drift. Det er ikke mulig å plassere anlegget innenfor byggegrensen uten at det går ut over funksjonalitet og sikkerhet for bussdriften.

Byggegrensen er satt mot riksveg E16, men denne strekningen er nå omklassifisert og skal nedklassifiseres til fylkesvei. Det er derfor ikke behov for å søke dispensasjon fra avstandsbestemmelsen i veglovens § 29, da byggegrensen i reguleringsplanen ivaretar kravene til avstand fra vei.

For at dispensasjon skal kunne gis, må følgende vilkår være oppfylt:

1. Hensynene bak byggegrensen må ikke bli vesentlig tilsidesatt.
2. Fordelene ved dispensasjon må være klart større enn ulempene.

Hensynene bak byggegrensen blir ikke vesentlig tilsidesatt

Formålet med byggegrensen er å sikre tilstrekkelig avstand til vei av hensyn til trafiksikkerhet, fremtidig veibehov og estetikk. Plasseringen av kontaktladere og likerettere vil ikke medføre økt trafikkfare eller hindre sikt, og tiltaket vil ikke være til hinder for fremtidig utvidelse eller vedlikehold av veien. Anlegget vil ha begrenset omfang og vil ikke medføre vesentlige ulemper for omkringliggende arealer eller brukere.

Fordelene ved dispensasjon er klart større enn ulempene

Tiltaket er nødvendig for å sikre tilstrekkelig kapasitet for nattlading av el-busser i rutetrafikk, og er et viktig bidrag til elektrifisering av kollektivtransporten og reduksjon av klimagassutslipp. Ulempene vurderes som små, da tiltaket ikke vil påvirke trafiksikkerheten eller medføre vesentlige inngrep i området.

Konklusjon

Etter en samlet vurdering anses vilkårene for dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 19-2 som oppfylt. Hensynene bak byggegrensen blir ikke vesentlig tilsidesatt, og fordelene ved dispensasjon er klart større enn ulempene.

Nabovarsling

Tiltaket ble nabovarslet 03.07.2025. Gjenpart av nabovarsel og kvitteringsliste følger i vedlegg C1 - 2. Det er ikke innkommet merknader til tiltaket, men det er innkommet ett samtykke fra gnr./bnr. 150/192.

Forhåndskonferanse

Det er ikke avholdt forhåndskonferanse grunnet lav kompleksitet for dette tiltaket.

Ansvar og gjennomføring

Multiconsult erklærer ansvar som ansvarlig søker og ansvarlig prosjekterende for plassering av installasjonene og veiutforming frem til rammesøknad. Erklæring om ansvarsrett og gjennomføringsplan følger vedlagt.

Rammesøknad ladeinfrastruktur Musmyrveien

Avslutningsvis

Dersom det er spørsmål eller behov for ytterligere opplysninger bistår vi gjerne. Undertegnende kan kontaktes på tel 41013731 eller epost sofie.vik@multiconsult.no. Vi vil sette pris på en raskest mulig tilbakemelding.

Med vennlig hilsen

Multiconsult



Sofie Vik

rådgiver/ansvarlig søker



Ronny Røsdal

rådgiver/ansvarlig søker

Kopi:

Ruter v/Pål Espen Jensen