



Gran kommune
Att: Byggesaksmyndighet

Vedlegg F1

Deres ref: | Vår ref: 10223331-02-Fremtidens endeholdeplasser del 2
Dokumentkode: 10223331-02-SØK-RAMME-BJONEROA-FB001
Tilgjengelighet: åpen

Oslo, 19.12.25

SØKNAD OM TILLATELSE TIL TILTAK Etablering av ladeinfrastruktur for buss med tilhørende konstruksjoner, Bjonerua, gnr./bnr. 9/8, /9/8/1, og 9/61

Adresse – tiltak: Bjonerua (krysset mellom Vestsidvegen og Skolevegen), gnr./bnr.9/35, /9/8/1, 9/61

Tiltakshaver: Ruter AS

Ansvarlig søker: Multiconsult Norge AS

På vegne av tiltakshaver Ruter AS søkes det om tillatelse til etablering av ladeinfrastruktur med tilhørende konstruksjoner for buss, og servicebygg ved Bjonerua, gnr/bnr 9/8, /9/8/1, og 9/61, Gran kommune, slik det er beskrevet under og vist på vedlagte tegninger, kart og illustrasjoner.

Tiltaket er avhengig av dispensasjon fra Kommuneplanens arealdel:

- Fortauet mellom vegbane og Randsfjorden i Bjonerua er avhengig av dispensasjon fra byggeforbudssone langs vassdrag (KPA § 1.11.2)
- Plassering av servicebygg nærmere kommunale VA-ledninger enn 4 meter, herunder med avstand på 2.2 meter, er avhengig av dispensasjon (KPA § 1.10.2)

Tiltakenes 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. I forbindelse med at bussparken til Ruter skal elektrifiseres i forbindelse med nye områdekontrakter for bussdrift, må det etableres teknisk ladeinfrastruktur ved en rekke endeholdeplasser.

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).

Bjonerua endeholdeplass er lokalisert i et kryss mellom Vestsidvegen (Fv. 245) og Skolevegen. Området består av en bussholdeplass med to plattformer. Krysset er noe utflytende ettersom bussholdeplassen ligger tett på krysset. Bussholdeplassen betjenes av busslinje:

450	Jevnaker – Bjonerua – Dokka (kilde: ruter)
-----	--



461	Bjønnskogen. Skolebuss. (Kilde: Innlandstrafikk)
-----	--

(kilde: Ruter/Innlandet trafikk)



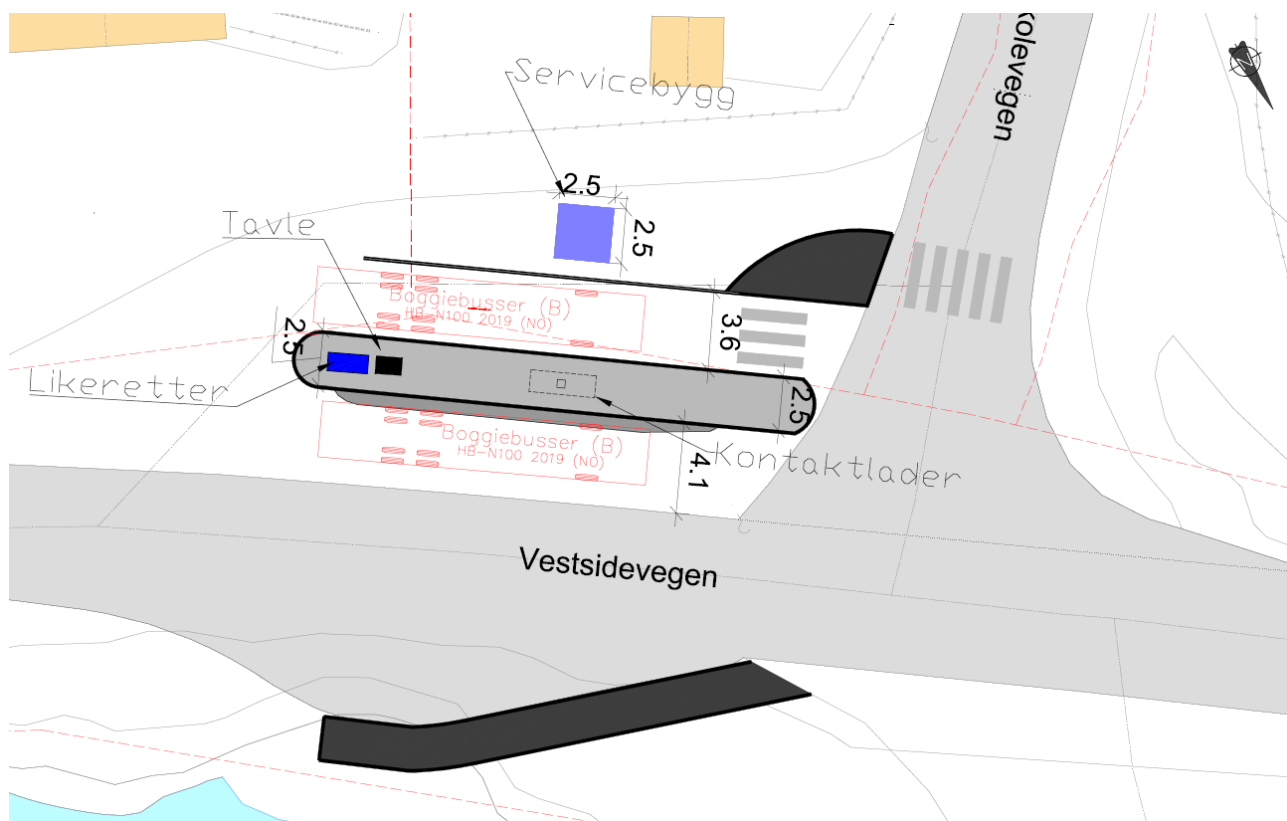
Figur 1 og 2. Dagens situasjon (Kilde: google street view og FKB wms).

Arbeider som omfattes av denne søknad er i korte trekk:

- Etablering av to reguleringsplasser for buss
- Etablering av én kontaktlader



- Etablering av én likeretter
- Etablering av én tavle
- Etablering av ett servicebygg for sjåfører, med toalettfasiliteter



Figur 3. Utklipp fra plantegning for planlagt tiltak. For bedre oppløsning vises det til vedlegg E1.

Det skal etableres et fortau på gnr./bnr. 9/61, langs den nordøstre siden av Vestsidevegen ved eksisterende holdeplass. Fortauet skal benyttes til av- og påstigning av passasjerer for buss i retning mot nord.

Eksisterende plattform sør for Vestsideveien fjernes og erstattes med en ny plattform for av- og påstigning for buss. Fra den nye plattformen ledes passasjerene til en ny fotgjengerovergang og videre til et nytt fortau, som kobles til eksisterende fortau på nordsiden av Skolevegen. Holdeplassen på nordsiden av plattformen skal også kunne brukes til nattlading.

På den nye plattformen etableres likeretter, tavle og dobbel kontaktlader for el-buss.

Plattformen vil i hovedsak ligge på gnr./bnr. 9/61, men deler av ytterkantene vil berøre gnr./bnr. 9/8 og 9/8/1. Som følge av plasseringen av den nye plattformen, strammes krysset Skolevegen–Vestsidevegen opp.

På sørsiden av tiltaksområdet (gnr./bnr. 9/8) etableres et servicebygg for sjåfører med toalettfasiliteter.

Ladeinfrastruktur

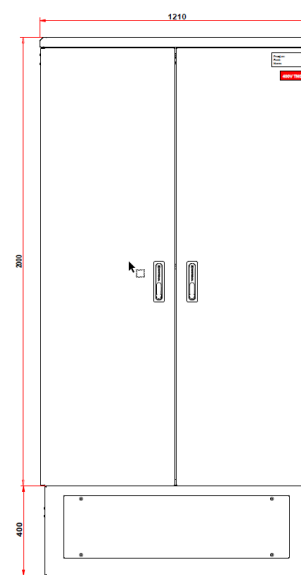
Ladeinfrastrukturen som etableres på Bjonerøa endeholdeplass består av en likeretter, en tavle og en kontaktlader, se figur 4, 5, og 6 under.



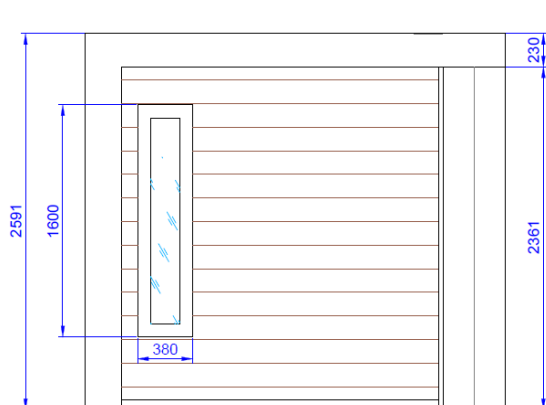
Figur 4: Likeretter



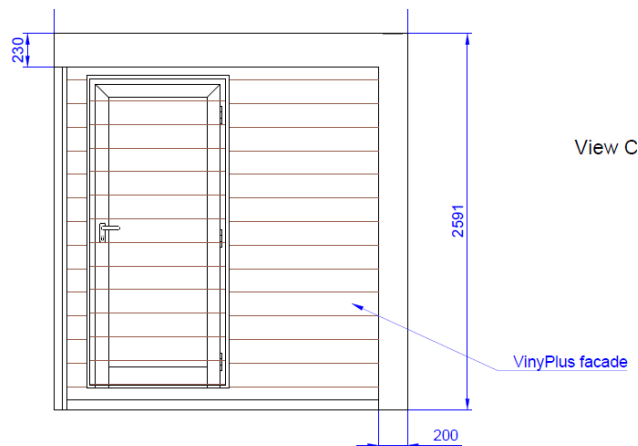
Figur 5: Kontaktlader



Figur 6: Tavle



Figur 7: Fasade servicebygg



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.

For endeholdeplass ved Bjonerøa vurderes støyproblematikken til likeretterne som liten, da det er mer enn 10 m til nærmeste støyfølsom bebyggelse (bolig).

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 μ 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 μ 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.

Sikker byggegrunn

Tiltaksområdet er registrert innenfor NVEs aktsomhetsområde for flom og aktsomhetsområde for kvikkleireskred. Vurdering av dette vil bli ettersendt.

Overvannshåndtering og tilknytning til offentlig nett

Overvann fra takflate på servicebygget skal ledes til omkringliggende grøntareal for lokal overvannshåndtering. Videre skal servicebygget tilkobles nærliggende offentlig VA-nett. Viser til vedlegg E5 for nærmere anvisning av tilkoblingspunkt.

Forhåndskonferanse

Forhåndskonferanse ble avholdt 05.09.25. Referat følger i vedlegg Q1.

Plangrunnlag

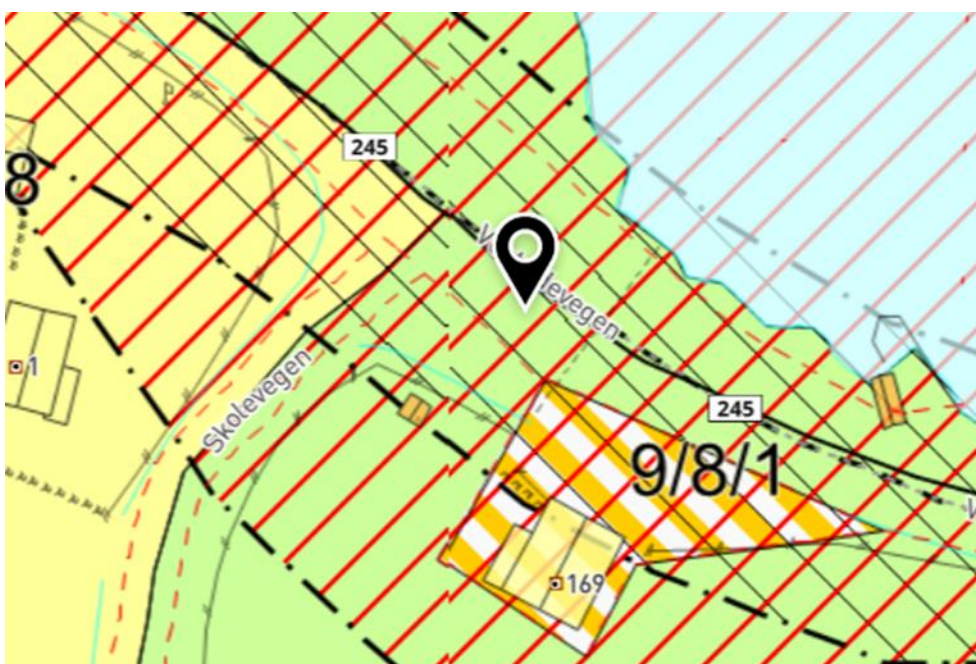
Eiendommene er regulert i reguleringsplan «Områderegulering for Bjonerøa», planID E-234, vedtatt i 2019. Selve busstoppet er regulert til kollektivholdeplass, KH. Tiltaket vurderes å være i tråd med reguleringsplanens formål og bestemmelser.

Det er regulert byggegrense til veg, men det er avklart mot kommunen at tiltaket kan tillates innenfor denne grensen siden det anses som del av veganlegg. Det er en hensynssone for friskt i krysset samt en støysone (gul sone) over bussholdeplassen. Gnr/bnr. 9/8/1 har avkjøring til tomt over areal regulert til bussholdeplass.



Figur 8: Dagens situasjon med regulering. (Kilde: FKB og reguleringsplaner WMS)

Kommuneplanens arealdel (KPA), vedtatt 27.5.25, gjelder for eiendommene hvor tiltaket skal plasseres. Tiltaket skal etableres i område som er registrert innenfor NVEs aktsomhetsområde for flom og aktsomhetsområde for kvikkleireskred. Dette vil bli vurdert til søknad om rammetillatelse.



Figur 9: Dagens situasjon med kommuneplan. (Kilde: kommunekart.com)



Dispensasjonsforhold

På vegne av tiltakshaver Ruter AS søkes det om dispensasjon fra bestemmelser i gjeldende reguleringsplan for etablering av ladeinfrastruktur med tilhørende konstruksjoner ved Bjøneroa, gnr./bnr 9/8, /9/8/1, 9/61, i Gran kommune. Tiltaket er nødvendig for å legge til rette for elektrifisering av bussparken, som er et sentralt virkemiddel for å nå nasjonale og regionale mål om reduksjon av klimagassutslipp og støy fra kollektivtrafikken.

I henhold til plan- og bygningsloven § 19-2 kan dispensasjon gis dersom hensynene bak bestemmelsen ikke blir vesentlig tilsidesatt, og fordelene ved dispensasjonen er klart større enn ulempene. Nedenfor følger to separate søknader om dispensasjon, vurdert opp mot disse vilkårene.

Videre skal det også søkes om dispensasjon for plassering av servicebygget nærmere offentlig VA-ledning og overvannsledning enn 4 meter (KPA § 1.10.2).

Søknad om dispensasjon for etablering av fortau innenfor byggeforbudssone

Det søkes om dispensasjon for etablering av fortau innenfor byggeforbudssone langs vassdrag (KPA § 1.11.2) ved Bjøneroa endeholdeplass, gnr./bnr. 26/157, Gran kommune. Tiltaket gjelder etablering av ny gangforbindelse mellom nordøstlig Vestsidivegen og eksisterende infrastruktur, slik det er beskrevet i søknad om rammetillatelse og vist i vedlagte tegninger, kart og illustrasjoner.

Hensynene bak bestemmelsen blir ikke vesentlig tilsidesatt

Byggeforbudet langs vassdrag har som formål å sikre vegetasjonssone, flomforebygging og landskapsestetikk. Det omsøkte tiltaket er begrenset og tilpasset terrenget, og krever ikke omfattende inngrep i vassdragsbeltet. Vegetasjon og erosjonsbarrierer opprettholdes, og høyvannsnivå og flomutsatte områder påvirkes ikke nevneverdig. Vassdragets økologiske funksjon og landskapsmessige kvaliteter bevares, slik bestemmelsen forutsetter.

Fordelene er større enn ulempene

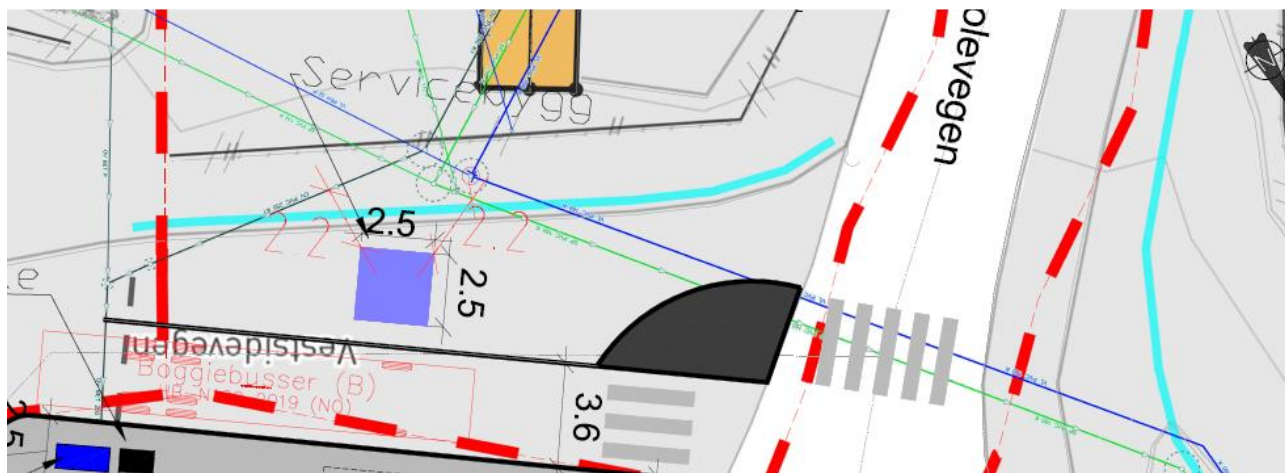
Tiltaket gir økt trafikksikkerhet for bussreisende og fotgjengere, særlig ved av- og påstigning av buss. Det reduserer risikoen for ulykker i et område med økende trafikk tetthet. Ulempene er små og begrenset til visuelle endringer, som veier opp mot de betydelige samfunnsmessige fordelene.

Konklusjon

Dispensasjon bør innvilges da hensynene bak byggeforbudssonen ikke blir vesentlig tilsidesatt, og samfunnsnyttan er klart større enn de begrensede ulempene. Tiltaket fremmer sikkerhet, helse og miljø, i samsvar med vilkårene i § 19-2.

Søknad om dispensasjon for plassering av servicebygg

Vi søker om dispensasjon for plassering av servicebygg nærmere offentlig vann- og avløpsledninger enn 4 meter (KPA § 1.10.2), herunder med avstand på 2.2 meter. Tiltaket er beskrevet i søknad om rammetillatelse, med vedlagte dokumenter.



Figur 10 – Målsatt avstand fra servicebygg mot kommunale VA-ledninger. (Kilde: Vedlegg E3 – Plantegning VA)

Hensynene bak bestemmelsen blir ikke vesentlig tilsidesatt

Bestemmelsen om 4 meters avstand skal sikre tilgang, vedlikehold og redusert risiko for skade på VA-ledninger. Servicebygget planlegges med grunne fundamenter og tekniske løsninger som gjør det mulig å opprettholde tilkomst og vedlikehold. Kommunen er orientert om tiltaket, og det er lagt opp til kompenserende løsninger som ivaretar drift og sikkerhet.

Fordelene er større enn ulempene

Tiltaket muliggjør oppføring av servicebygg for sjåfører med toalettfasiliteter, noe som er nødvendig for operativ bussdrift og et godt arbeidsmiljø. Det støtter overordnede mål for elektrifisering av kollektivtransport og gir vesentlig forbedret funksjonalitet. Ulempene er begrenset til redusert avstand til VA-ledninger, men dette avbøtes gjennom tekniske tiltak. Samfunnsmessige og driftsmessige fordeler er betydelig større enn den tekniske risikoen.

Konklusjon

Dispensasjon bør innvilges da hensynene bak bestemmelsen opprettholdes gjennom kompenserende tiltak, og fordelene ved tiltaket klart overstiger ulempene. Tiltaket fremmer helse, miljø og sikkerhet ved endeholdeplassen, i samsvar med § 19-2.

Samtykke fra berørt grunneier

Ruter AS er i dialog med grunneier som eier både gbnr. 9/8 og 9/8/1. Nødvendige privatrettslige avtaler vil bli inngått og oversendt ved søknad om igangsettingstillatelse.

Det er ikke et vilkår i pbl. at tiltakshaver har grunnbokshjemmel til eiendommen som denne har søkt om byggetillatelse på. Hvorvidt tiltakshaver har de nødvendige privatrettslige rettigheter til faktisk å bebygge eiendommen (grunnbokshjemmel/festeforhold/avtale/opsjon, mm.), er et forhold mellom grunneier og tiltakshaver og som er kommunen uvedkommende.



Kun dersom det er åpenbart at tiltakshaver ikke har de nødvendige rettigheter, så kan kommunen avvise søknaden, jf. pbl. § 21-6. Dette er altså ikke en mangel som påberopes av kommunen, men en anledning for kommunen til å avvise byggesøknader hvor det åpenbart er usikkerhet knyttet til det privatrettslige. Dette går frem av forarbeidene Prop. 99 L (2013–2014) (<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Prop-99-L-20132014/id759496/?ch=14>). Det betyr at kommunen skal behandle søknaden uten å stanse saksbehandlingstiden, selv om tiltakshaver ikke er grunneier.

Av Prop. 64 L (2020-2021) s. 55 følger det at «.. kravet til «åpenbart» innebærer at det er en høy terskel for å avvise søknad om tillatelse. Eiers fulle rådighet skal som hovedregel legges til grunn ved tiltak på egen eiendom. Bygningsmyndigheten skal behandle søknaden, med mindre en tredjepart kan dokumentere at tiltakshaver åpenbart ikke kan disponere over sin eiendom på den omsøkte måten.

En tillatelse etter plan- og bygningsloven innebærer ingen avgjørelse av underliggende privatrettslige forhold. Plan- og bygningsloven er en av flere offentligrettslige lover som har regler om hvordan fast eiendom kan og skal utnyttes. Plan- og bygningslovens regler griper ikke direkte inn i underliggende privatrettslige forhold. En tillatelse fra bygningsmyndighetene gir ikke tiltakshaver en ubetinget rett til å gjennomføre tiltaket. Det er tiltakshaver som har ansvaret og bærer risikoen for at eventuelle privatrettslige forhold som kan være til hinder for tiltaket, er avklart før eventuelt arbeid påbegynnes. Tiltakshaver løper dermed en betydelig risiko ved å realisere et tiltak uten å ha avklart privatrettslige forhold i forkant.»

I lys av dette ber vi om at søknad om rammetillatelse behandles uten grunneieravtaler, dette kan settes som vilkår til søknad om igangsettingstillatelse.

Nabovarsel

Tiltaket ble nabovarslet den 24.11.2025. Gjenpart av nabovarsel og kvittering følger i vedlegg C1 og C2. Det kom inn to merknader til tiltaket, som medfølger i vedlegg C4 og C5.

1. Struknær maskin AS, datert 07.12.25

«Forventer at dette ikke har innvirkning på innkjøring til eiendommen. Minner om at det ikke er mottatt noen kompensasjon for forrige inngrep i eiendommen.»

Ansvarlig søkers kommentar til merknad 1

Tiltakets utforming vil ikke påvirke innkjøringen til eiendommen i større grad enn dagens situasjon. Kompensasjon er et privatrettslig forhold mellom tiltakshaver og grunneier.

2. HANS KRISTIAN STRUKSNÆS, datert 07.12.25

«Jeg vil opplyse om at jeg er eier av store deler av området som dere ønsker å bygge ut.»

Ansvarlig søkers kommentar til merknad 2

Informasjon er overlevert tiltakshaver som har gått i dialog med grunneier. Grunneieravtale vil som nevnt over inngås før søknad om IG.

Ansvar og gjennomføringsplan

Multiconsult erklærer ansvar som ansvarlig søker. Gjennomføringsplan følger i vedlegg G1. Erklæring om ansvarsrett for prosjektering er vedlagt. Samsvarserklæring er mottatt slik det fremgår.



Avslutningsvis

Vi håper søknaden med dette inneholder tilstrekkelig informasjon for å kunne behandles. Dersom det er behov for ytterligere opplysninger eller avklaringer, kan undertegnede kontaktes på epost sofie.vik@multiconsult.no eller på telefon 41013731.

Med vennlig hilsen

Multiconsult Norge AS

Sofie Vik

ansvarlig søker / rådgiver

Ronny Røsdal

ansvarlig søker / rådgiver

Kopi:
Ruter AS