

Ullensaker kommune
v/Byggesaksavdelingen

Vedlegg F1

DERES REF: | VÅR REF: 10223331-02-Fremtidens endeholdeplasser del 2
DOKUMENTKODE: 10223331-02-SØK-RAMME-BRANDBU-FB001
TILGJENGELIGHET: Åpen

Oslo, 23.12.2025

SØKNAD OM RAMMETILLATELSE

Etablering av ladeinfrastruktur for buss, med tilhørende konstruksjoner

Adresse – tiltak: Brandbu skysstasjon, Torgvegen 7, gnr/bnr 65/36

Tiltakshaver: Ruter AS

Ansvarlig søker: Multiconsult Norge AS

På vegne av tiltakshaver Ruter AS søker vi om tillatelse til etablering av ladeinfrastruktur med tilhørende konstruksjoner for buss på Brandbu skysstasjon, gnr/bnr 65/36, slik det er beskrevet under og vist på vedlagte tegninger, kart og illustrasjoner.

Tiltaket anses ikke å være avhengig av dispensasjon.

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 reguleringsplasser.

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).

Brandbu skysstasjon er lokalisert ved Torgvegen, sør-vest i Brandbu sentrum, se figur 1. og 2. under. På tomten finnes det et stasjonsbygg for reisende, samt Lunner-Gran brann- og redningstasjon (avd. Brandbu). På gnr/bnr. 65/36 finnes det videre fire plattformer for buss, som betjener lokale og regionale busslinjer.

Det er separert inn- og utkjøring. Holdeplassen betjenes av busslinjene:

103	Lillehammer – Gjøvik – Hønefoss
112	Brandbu – Gran – Harestua

Søknad om rammetillatelse

126	Dokka- Hov – Brandbu - Oslo
453	Brandbu – Grymyr- Jevnaker
454	Brandbu – Hennung
455	Gran – Moen - Brandbu
459	Servicebuss Roa- Gran – V. Gran – Brandbu.
460	Servicebuss Gran-Brandbu

(Kilde: Ruter, Innlandstrafikk).

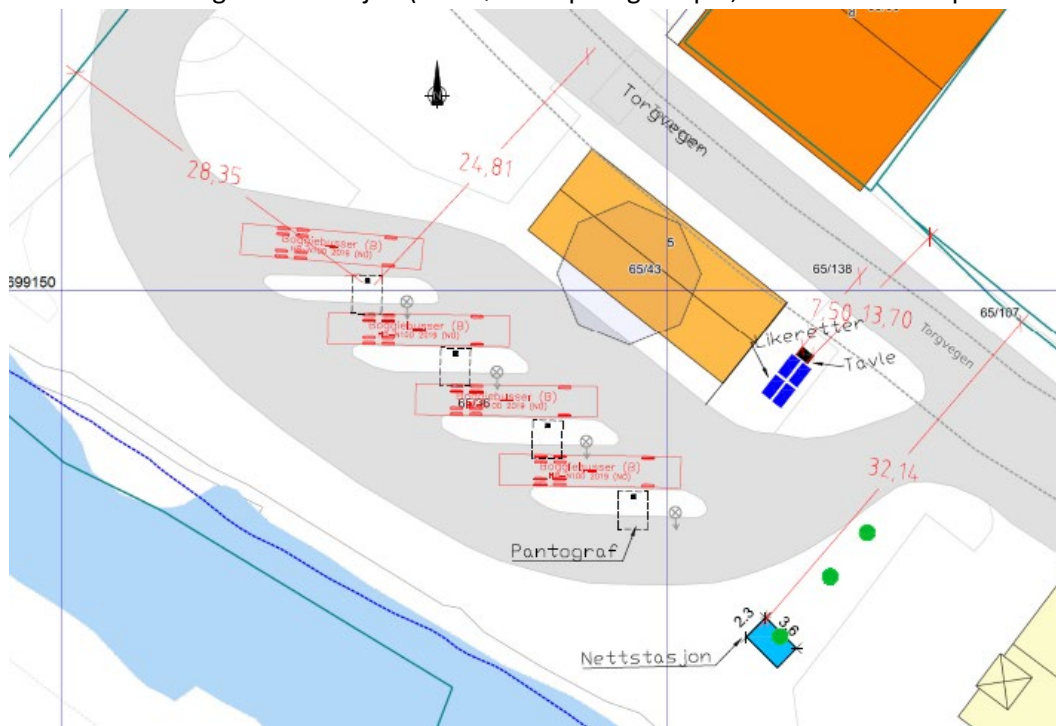


Ståsted 1, fra
Torgvegen

Figur 1. og 2. Dagens situasjon, gnr/bnr 65/36 (Kilde: google street view og FKB wms)

Arbeidene som nå omsøkes er i korte trekk:

- Etablering av fire pantografer på eksisterende bussplattformer
- Etablering av fire likerettere
- Etablering av tavle
- Etablering av nettstasjon (ikke søknadspliktig iht. pbl, men vises likevel på situasjonsplanen)



Figur 3. Utklipp fra situasjonsplan. For bedre oppløsning vises det til vedlegg D1.

Ladeinfrastruktur

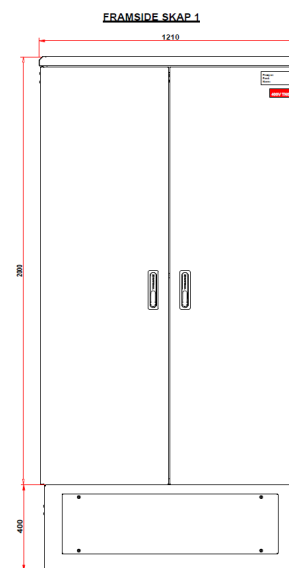
El-ladeinfrastrukturen som etableres på Brandbu skystasjon består av fire likeretter, fire pantografer og en tavle, se figur 5, 6 og 7 under. For mer detaljerte tegninger vises det til vedlegg E5-7.



Figur 5. Likeretter



Figur 6. Kontaktlader



Figur 7. Tavle

Støy

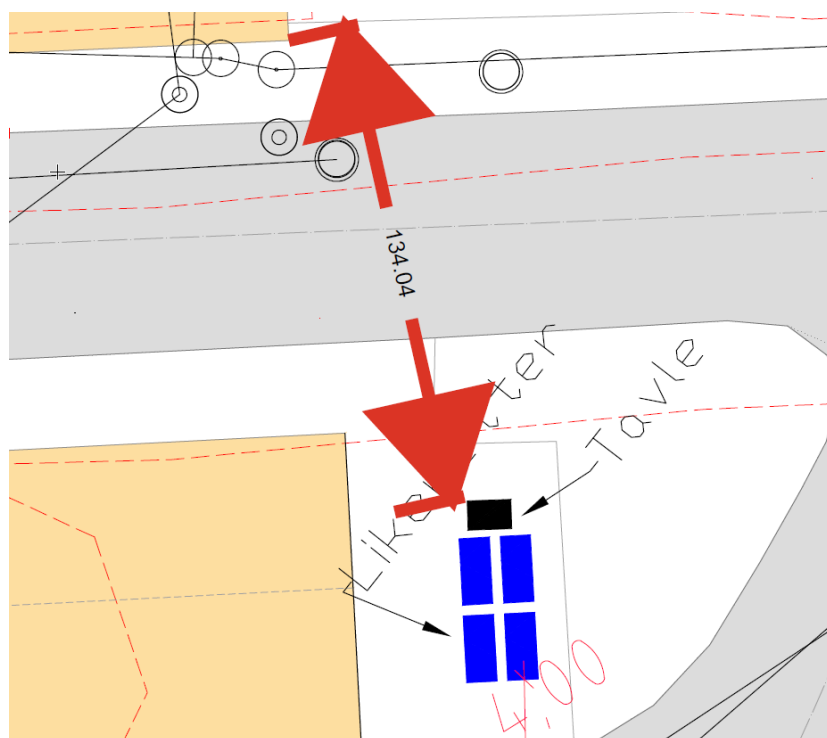
Det er vurdert problemstillinger knyttet til støy, både ved drift av elbusser og ved lading. For å vurdere forskjellen på støy fra elbuss og dieselsbuss, er det gjort målinger ved Tårnåsen holdeplass i Nordre Follo. Målinger er utført for å simulere busser i rute som stopper/starter ved holdeplass og 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 dieselsbuss 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 reguleringsplass på Brandbus skystasjon vurderes støyproblematikken til likeretterne som liten, da omsøkt tiltak (tavle og likerettere) på det nærmeste plasseres over 13 meter fra fasaden til nærmeste støyfølsomme bebyggelse, se illustrasjon i figur 8. under.



Figur 8. Illustrasjon av avstand til nærmeste støyfølsom bebyggelse, hvilket er ca 13,4m.

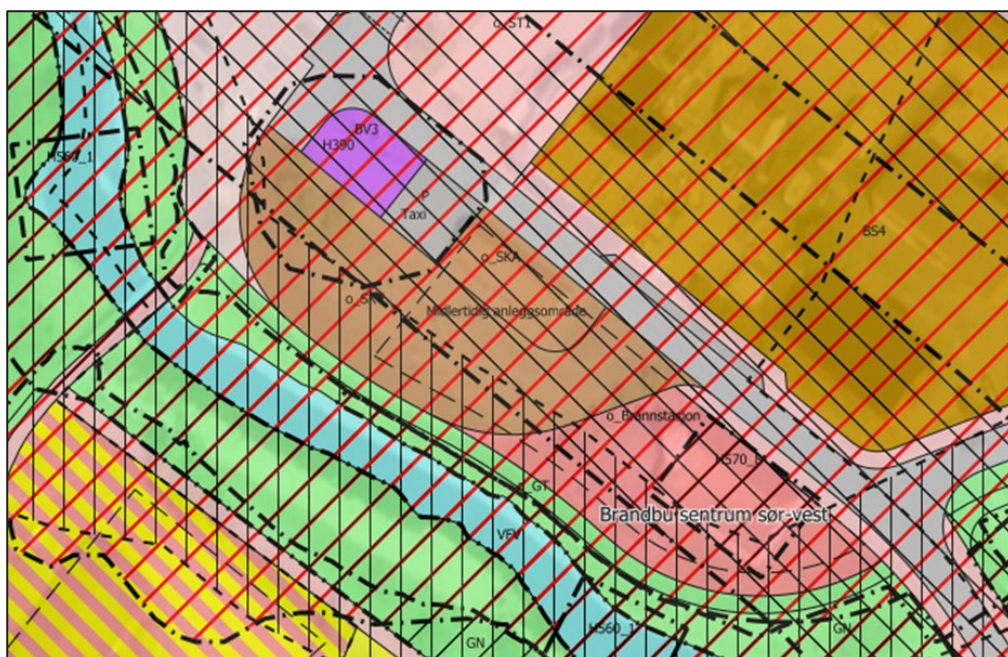
Elektromagnetisk felt/støy

Som del av prosjektet for å etablere hurtiglading på reguleringsplasser 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 Vipptangen. Eksempelmålinger av magnetisk flukstetthet i området 30-300 Hz på Mortensrud og Vipptangen viser at

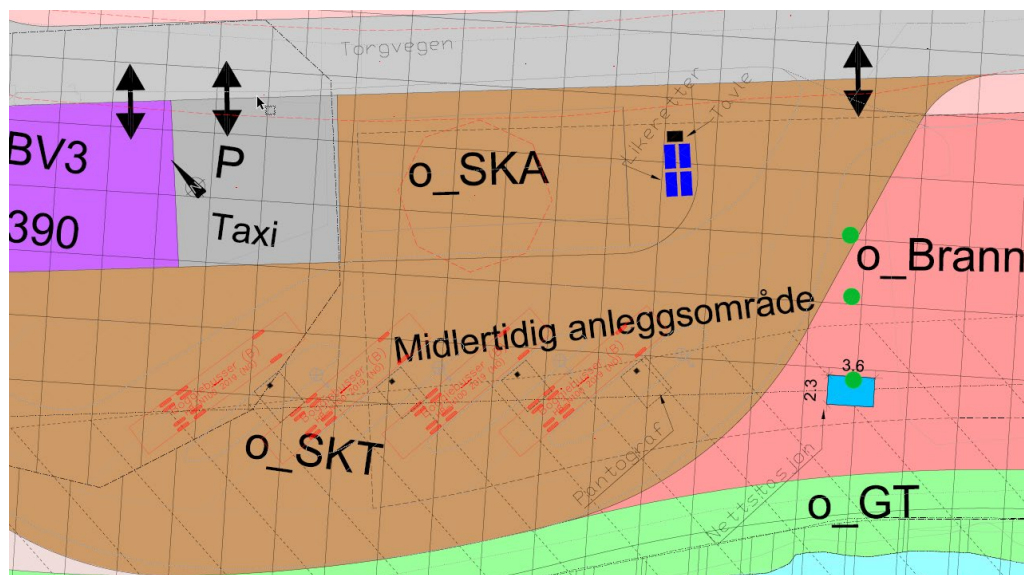
målte felt er under $0,4 \mu\text{T}$ ved lading med en avstand til likeretter/fordelinger i området 2,5 til 3 m. Ut fra vurderinger og resultatene fra målingene, anses en avstand på 4 m eller mer til likeretter og fordeler, som trygt og innenfor kravet i Strålevernforskriften for langtidsopphold.

Plangrunnlag og dispensasjoner

Figur 9. under viser gjeldende områderegulering med plan-id 3446_E-238 «Brandbu sentrum sør-vest», vedtatt 09.04.2018. Felt o_SKT regulert til offentlig kollektivterminal med gjeldene planbestemmelser. Felt o_SKA er regulert til offentlig formål, kollektivanlegg. Videre er areal i nord regulert til bensinstasjon/vegserviceanlegg i felt BV3. Felt BV3 er regulert til annen eierform, parkeringsplasser for taxi. Torgvegen er regulert til offentlig kjøreveg. Areal i sør er regulert til offentlig eller privat tjenesteyting, brannstasjon. Faresone H320_1 flomfare dekker tomten i sin helhet. Nord på tomten er i tillegg faresone H390 annen fare, forurenset grunn. Brannstasjonen har hensynssone H570_8 bevaring kulturmiljø.



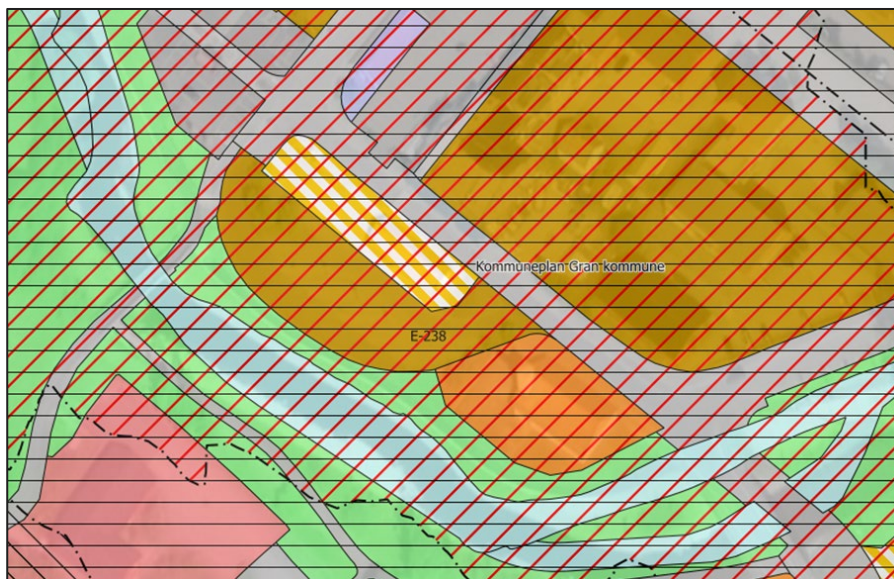
Figur 9. Dagens situasjon med gjeldende regulering. (Kilde: FKB og reguleringsplaner WMS).



Figur 10. Tiltaket som skal omsøkes med gjeldende regulering. For bedre oppløsning vises det til vedlegg E3.

Søknad om rammetillatelse

Tiltakene som skal omsøkes plasseres i felt o_SKT, dvs. areal regulert til kollektivanlegg, se figur 10. over. Tiltakene er i tråd med reguleringsplanens formål og bestemmelser, noe som også ble konkludert i forhåndskonferanse avholdt med kommunen.



Figur 11. Dagens situasjon med kommuneplanens arealdel (Kilde: kommuneplaner wms).

I kommuneplanens arealdel, vedtatt 20.05.21 er tomten regulert til sentrumsformål, grønnstruktur, kombinert bebyggelse og anleggsformål, veg, samt andre typer bebyggelse og anlegg, se figur 11. over.

Nabovarsling

Tiltaket ble nabovarslet 11.11.2025. Gjenpart av nabovarsel og kvitteringsliste følger i vedlegg C1 - 2. Det er ikke innkommet noen merknader til tiltaket, men totalt fire samtykker, tre fra gbnr 65/41 og en fra 77/194.

Forhåndskonferanse

Det er avholdt forhåndskonferanse for omsøkt tiltak. Se vedlegg Q3 for referat.

Grunneieravtaler

Tiltaket plasseres på gbnr. 65/36, som er eid av Gran kommune. Det vil bli inngått nødvendige privatrettslige avtaler med kommunen og disse vil bli sendt inn ifm. søknad om IG.

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

Søknad om rammetillatelse

eiendom. Bygningsmyndigheten skal behandle søknaden, med mindre en tredjepart kan dokumentere at tiltakshaver åpenbart ikke kan disponere over sin eiendom på den omsøkte måten.

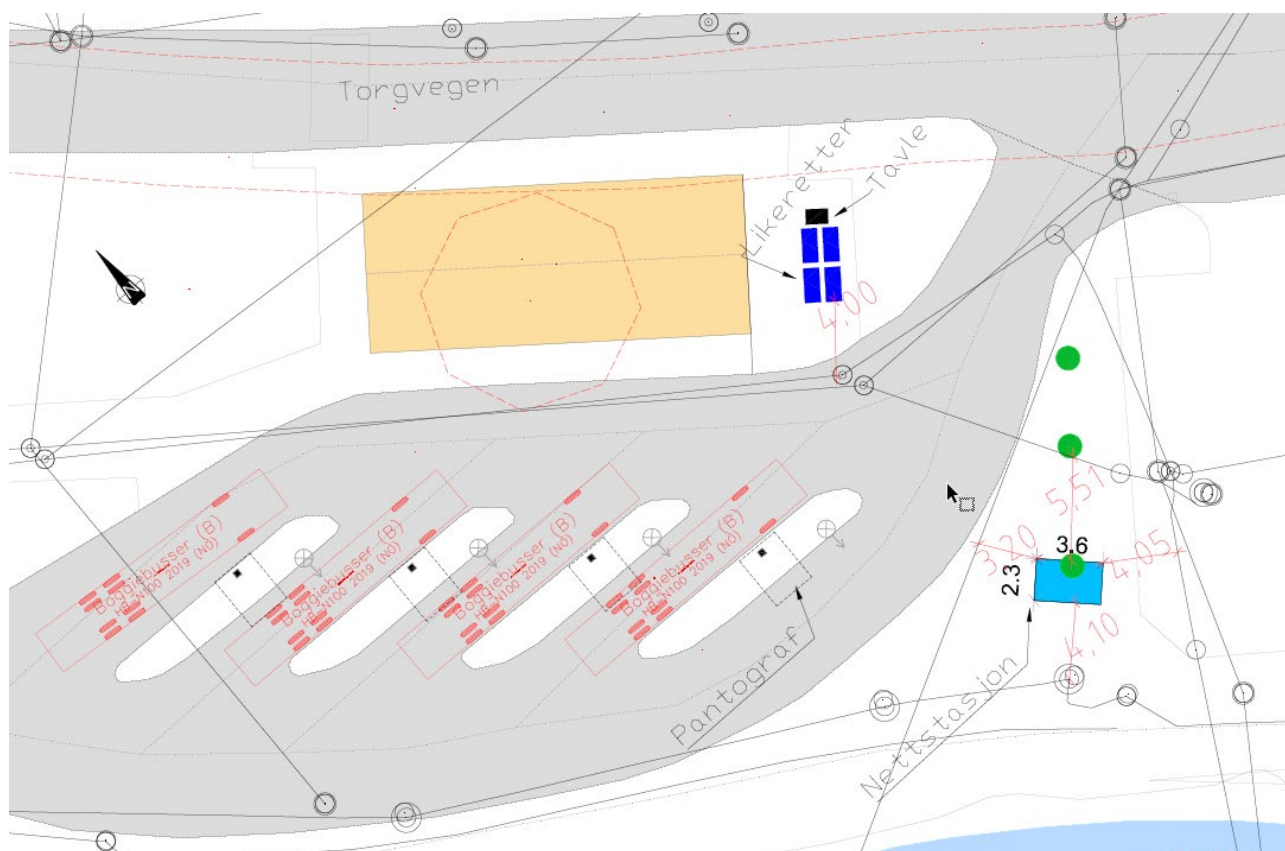
En tillatelse etter plan- og bygningsloven innebærer ingen avgjørelse av underliggende privatrettslige forhold. Plan- og bygningsloven er en av flere offentligrettslige lover som har regler om hvordan fast eiendom kan og skal utnyttes. Plan- og bygningslovens regler griper ikke direkte inn i underliggende 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.

Overvann og flomproblematikk

Overvannssituasjonen forblir uforandret, sett til at omsøkt tiltak plasseres på allerede ikke permeable flater.

Som tidligere nevnt dekker Faresone H320_1 flomfare tomten i sin helhet. Flomvurdering vil bli ettersendt byggesaken så snart den foreligger.

Forhold til eksisterende VA-ledninger

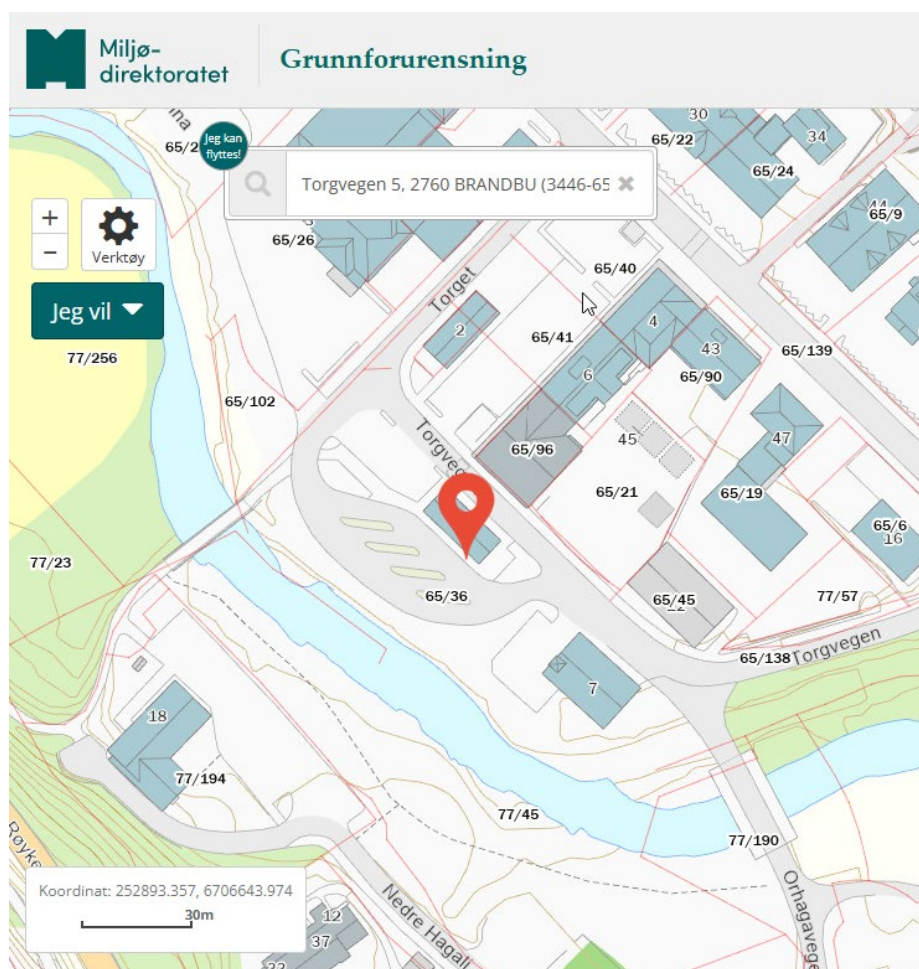
Figur 12. Utklipp fra VA-plan. For bedre oppløsning vises det til vedlegg E4.

Avfallsplan

Slikt omsøkt tiltak er planlagt utløser ikke tiltaket krav om avfallsplan.

Forurensning

Etter en sjekk i Miljødirektoratets database for grunnforurensning er det ikke registrert noen forurensninger i området der omsøkt tiltak er planlagt etablert, se utklipp i figur 13. under. Dog er det som tidligere nevnt registrert faresone H390 *annen fare, forurenset grunn*, fastsatt i gjeldende reguleringsplan. Således vil det bli utarbeidet tiltaksplan for forurenset grunn ifm. søknad om igangsettingstillatelse. Dette kan settes som vilkår til søknad om igangsettingstillatelse.



Figur 13. Utklipp fra kart over forurenset grunn i Norge. (Kilde: Miljødirektoratet.no).

Ansvar og gjennomføring

Multiconsult er ansvarlig søker og ansvarlig prosjekterende for plassering av installasjonene og veiutformingen. Erklæring om ansvarsrett og gjennomføringsplan versjon 01 følger vedlagt.

Avslutningsvis

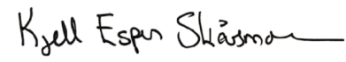
Dersom det er spørsmål eller behov for ytterligere opplysninger bistår vi gjerne. Undertegnende kan kontaktes per epost erik.thorsson@multiconsult.no eller på tlf. 921 35 848. Vi vil sette pris på en raskest mulig tilbakemelding.

Søknad om rammetillatelse

Med vennlig hilsen,
Multiconsult



Erik Thorsson
Rådgiver/ansvarlig søker



Espen Skårsmoen
Rådgiver/ansvarlig søker

Kopi:
Ruter v/Pål Espen Jensen