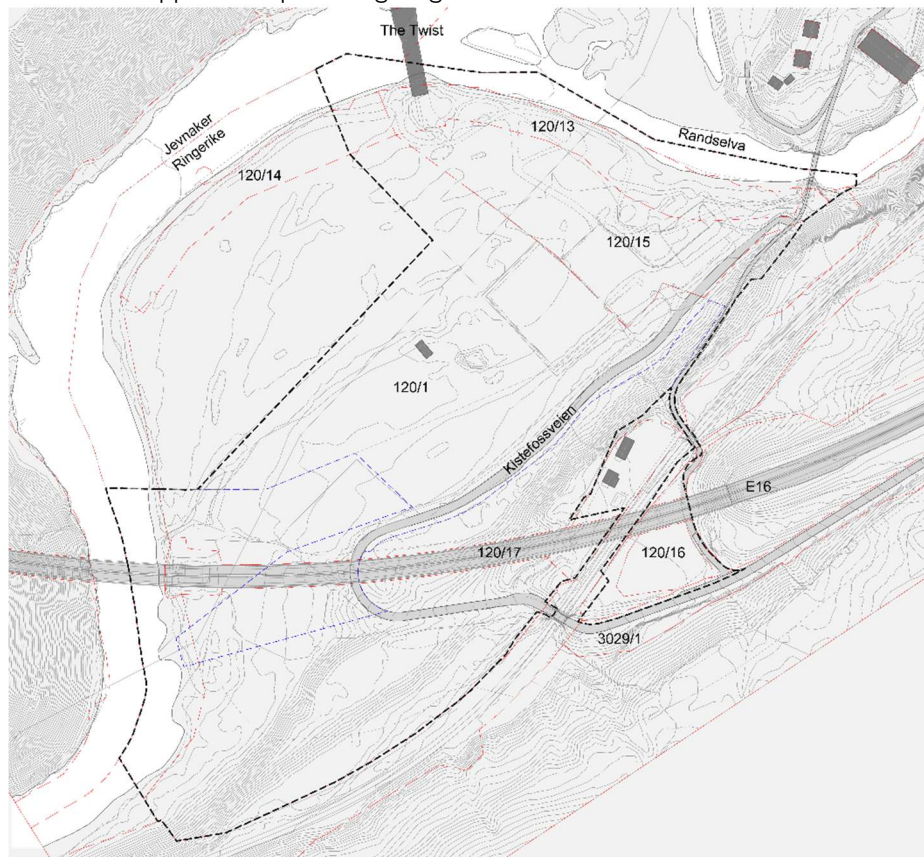


Til berørte naboer og berørte myndigheter

VARSEL OM UTVIDELSE AV PLANOMRÅDE, DETALJREGULERINGSPLAN 515 FOR KISTEFOS SØRVEST

Det er påbegynt planarbeid for regulering av nytt museumsbygg som del av videreutviklingen av Kistefos skulpturpark på sørsiden av Randselva. Planarbeidet ble varslet med brev til berørte naboer og myndigheter 17.10.2024, samt kunngjøring i Ringerikes Blad. Det varsles her om utvidelse av planområdet, som inkluderer supplerende parkerings- og trafikkarealer.



Oversiktskart planområde. Tidligere planavgrensning er vist med blå linje

Hensikten med planen

Planområdet omfatter eiendommene gnr/bnr. 120/1, 120/7, 120/12, 120/14, 120/15, 120/16 og 120/17, og er på om lag 128 daa. Planavgrensningen er foreløpig og kan bli noe mindre i det endelige planforslaget.

Hensikten med planen er å legge til rette for et nytt museumsbygg. Det er gjennomført en invitert, internasjonal arkitektkonkurranse, og vinnerforslaget til arkitektkontoret Christ & Gantenbein vil legges til

grunn for reguleringsforslaget. Bebyggelsen er planlagt ferdigstilt i 2030, og har som ambisjon å være verdens første klimanøytrale museum.

Trafikk/parkering, flom, hensyn til kulturminner, naturmangfold og landskap vil være viktige tematikker i planarbeidet.

Planarbeidet frem til i dag

Etter varsling av planoppstart, har det vært en prosess med kommune og Statsforvalter rundt justering av utbyggingsområdet for det nye museumsbygget. Dette for å minimere nedbygging av dyrket mark, med hensyn til skjerpede nasjonale føringer for jordvern og matberedskap. Forslagsstiller fremla en betydelig reduksjon i areal som omreguleres fra fulldyrket jord til byggeformål, fra 11 250 m² til 2 745 m². Kommunen og Statsforvalteren uttrykte tilfredshet med denne justeringen, og arbeidet gikk videre med arkitektkonkurranse. Som del av planforslaget vil det utarbeides en jordvernsplan, som inkluderer jordflytteprosjekt/ erstatningsområder. Arbeidet med denne er påbegynt, og det er gjort vurderinger knyttet til supplerende parkeringsarealer, se vedlagt NIBIO-notat og presentasjon.

Om behovet for supplerende parkerings- og bussarealer

Parallelt med arkitektkonkurransen, har det vært arbeidet med å vurdere supplerende arealer for buss og parkering.

For å bevare mest mulig natur, landskap og dyrket mark, er tomt for nytt museumsbygg og besøkssenter i hovedsak lagt til den eksisterende parkeringsplassen. Dagens 250 parkeringsplassene i sør må derfor erstattes, og flere må til for å dekke besøksveksten, ref. vedlagt trafikk-/veinotat.

Med et begrenset areal tilgjengelig for byggeformål, bl.a grunnet nevnte hensyn til dyrket mark, og høye ambisjoner for bærekraft som ikke er forenlig med en tradisjonell parkeringskjeller i betong, kan ikke det nye museumsbygget i seg selv dekke parkeringsbehovet. Ved å utnytte eksisterende terrengfall, etableres et delvis nedsenket parkeringsareal i friluft under museumsbygget, som rommer opp til 210 biler.

Dette vil imidlertid ikke dekke hverken eksisterende eller fremtidig parkeringsbehov. Trafikkråd giver har vurdert dagens parkeringsdekning sett opp mot antall besøkende, reisemiddelfordeling, og ankomst- og avreisetidspunkt. De 250 parkeringsplassene man har i sør er dekkende ift. dagens behov. I høysesong er stort sett alle parkeringsplasser i bruk.

Derfor har man sett dagens dekning opp mot forventet fremtidig besøkstall, for å beregne fremtidig parkeringsbehov for «daglig behov». Dager med ekstra mange besøkende (som åpningsdager ol.), vil måtte løses med shuttle buss til parkeringsarealer lenger unna.

Med et nytt stort museumsbygg forventes en betydelig vekst i antall besøkende, slik man erfarte etter åpningen av The Twist. Kistefos har utviklet seg til å bli en av Norges fremste kunst- og kulturdestinasjoner – med betydning og tiltrekningskraft som strekker seg langt utenfor regionens grenser. For å sikre fortsatt attraktivitet og vekst, er det helt nødvendig med tilstrekkelig parkeringskapasitet. Det jobbes interkommunalt med få til persontrafikk med tog på strekningen Roa – Hønefoss – Hokksund, med forbindelse til Oslo, og stopp på Kistefos, men dette ligger langt frem i tid og avhenger av politiske prioriteringer.

Planforslaget vil redegjøre for løsninger og vurderinger av behov for tiltak knyttet til kollektivtransport, sykling og gåing. For eksempel er det ønskelig å tilrettelegge for videre drift av VYs expressbuss fra Oslo som bidrar til å øke kollektivandelen. Men selv med god tilrettelegging for buss og myke trafikanter, vil Kistefos i lang tid fremover være et sted man primært når med bil. Tilstrekkelig parkeringskapasitet er derfor helt nødvendig når museet utvides.

Det forventes en økning i antall besøkende fra dagens 90.000 til 150 000 per år. Dette gir et estimert parkeringsbehov for personbil på 420 plasser. Trolig vil det være opp mot 200 000 besøkende første sesongen og muligens også andre sesongen med nytt museumsbygg. Besøkssenteret og nytt museumsbygg

vil medføre økt oppholdstid per besøkende, og et økende antall ansatte. Man forventer også en økning i andelen som kommer til Kistefos via parkering i sør, nå som dette blir et nytt tyngdepunkt i parken.

Sesongen 2025 har Kistefos også erfart en betydelig økning i grupper som besøker museet med turistbuss. Flere dager har det vært 6-8 busser parkert samtidig. Ved det nye museumsbygget skal det tilrettelegges for at 2 busser kan snu og ha av- og påstigning samtidig. Denne begrensningen er nødvendig for å unngå for store og uoversiktlige trafikkarealer tett på museumsbygget og besøkssenteret, som vil være svært ødeleggende for uterommene og opplevelsen av Kistefos som natur- og skulpturpark. Men med økningen i bussbesøk, blir det nødvendig med mer parkeringsareal for buss, inkludert mulighet for oppstilling av ventende busser.

Bakgrunn for vurderte arealer

Det har blitt gjort en grundig vurdering av hvilke nærliggende arealer som kunne være egnet for å dekke disse behovene med hensyn til stedets topografi (bratt skråning mot øst der adkomsten er fra samt bevaring av dyrket mark og lågurtgranskog. Disse hensynene gjør at få arealer er aktuelle. I tillegg må arealene ligge slik at man kan oppnå gode og trygge trafikale forhold, særlig for myke trafikanter. Man har derfor vurdert tidligere riggområder for etablering av bro/E16, som har forringet kvalitet. Dette gjelder områdene A, som ikke lenger er definert som dyrket mark, og B, som ikke lenger har skogsvegetasjon. Videre har man funnet et område, kalt C, som ligger som et naturlig platå ved adkomstveien og derfor ikke fordrer store terrenginngrep. Det er ikke registrert verdifullt naturmangfold på foreslåtte områder.

Videre er område kalt D (felt SPA1) avsatt til parkering i perioden april til oktober i gjeldende detaljregulering (406) tatt med i vurderingen.

Disse områdene har så vært utredet tverrfaglig med hensyn til trafikk/vei/trafikksikkerhet, naturverdier, jordbruksverdier, grunnforhold og landskaputforming. De enkelte fagrapportene er vedlagt varslingen, men essensen redegjort for under. Det bemerkes at trafikknutatet viser en maks kapasitet/ utnyttelse av de aktuelle arealene til parkering, men i videre arbeid med reguleringen, vil det sikres at noen parkeringsplasser erstattes med trær og grønt dekke, for å gi en grønn, skogskaraktér til parkeringsområdene.



Oversiktskart med områder markert og estimert antall p-plasser. Ortofoto fra 2021 (riggperiode E16) under, samt koter.

Områdene oppsummert

Område A:

Område tar utgangspunkt i det tidligere riggområde for E16. Før nye E16 ble bygget var dette del av et større landbruksområde, og i bestemmelsene til 388 og 389 Detaljregulering for E16 Eggemoen – Olum, var det krav om at områdene skulle istandsettes og tilbakeføres etter anleggsperioden. Arealet er forsøkt tilbakeført, men jordundersøkelsene til NIBIO viser at det reetablerte jordsmonnet kun består av et matjordlag som ligger rett opp på svært stein- og grusrike masser. Et slikt jordsmonn har sterke bruksbegrensninger for dyrking ettersom det er svært liten vannlagringsevne under matjordlaget og en effektiv jorddybde på om lag 25 cm. Dermed oppfyller det ikke kravene til «fulldyrket jord» og er i dag avsatt til «åpen fastmark» (ref. vedlagt NIBIO-presentasjon). Videre er området avskåret fra øvrige fra øvrig jordbruksareal grunnet grusfyllingen under selve broen (for adkomst til brokarene). Med en størrelse på 2,5 daa er arealet så lite at det i praksis ikke er aktuelt å dyrke med dagens jordbruksmaskiner. Sammen med betydelige skyggevirksomheter av den nye broen, er det helt usannsynlig at noen vil gjenoppta jordbruksdrift på dette arealet. Det vil derfor være fornuftig å omdisponere dette arealet til parkeringsareal, og heller benytte matjordlaget som del av jordflytteprosjektet på eiendommen. Det er planlagt å utvide jordbruksarealet mot vest ved jordflytting i forbindelse med etablering av nytt museumsbygg, og matjorda fra parkeringsarealet vil inngå i den samlede jordflyttingsplanen. Slik vil man både få mer jordbruksarealer (som faktisk kan dyrkes), og bedre jordkvalitet, solforhold og arrondering.

Hensyn til drift og vedlikehold vil bli ivaretatt med fortsatt adkomst til brokarene. For parkeringsareal A og B, som ligger under eksisterende bru for E16, er det tidligere gjennomført grunnundersøkelser som er godt grunnlag for prosjektering av parkeringsareal. Det må gjennomføres en detaljprosjektering som sikrer at bro/fundamenter ikke påvirkes av anleggsfase eller permanent bruk. Dette gjelder også areal B. Det understrekes at det kun planlegges for parkering på terreng.

Ved mye nedbør er det overløp fra broen som kommer ned ved areal A, som må hensyntas i den videre utformingen. Sikkerhetsmessige utfordringer med bro (at noe kan falle ned på arealer under), kan løses med høyere gjerder og/ eller fangnett/ gitter.

I avgrensningen av området har man mot sør hensyntatt nødvendig buffer til naturtypen rik gransumpskog. Parkeringsareal inkludert skråningsutslag/ terrengarbeider avsluttes minst 8 meter unna skogskanten for å unngå graving og oppfylling/vektbelastning på rotsonen. For å hensynta elva og dens kantsone avsluttes parkeringsareal (inkl. skråningsutslag/terrengarbeider) minst 20 meter unna elvebredden, så de nærmeste 20 meterne kan være vegetert. I det videre vil det undersøkes at reell elvekant samsvarer med kartunderlag.

Område B:

Dette foreslås som et permanent område for busser. Området ligger som en naturlig «utposing» av Kistefossveien uten skogsvegetasjon. Vei-/trafikkrådsgiver har sett på ulike løsninger, avhengig av ønsket kapasitet, evt. av- og påstigning og evt. snumulighet. Hvilket alternativ man går videre må ses i sammenheng med museumsbygget og tilhørende uteområder, samt ytterligere undersøkelser av inngrepet mht. landskap og grunnforhold.

Område C:

Området avgrenses av det som er en eksisterende flate, før terrenget igjen stiger opp mot jernbanen. Ettersom det er bratt stigning ved adkomsten, foreslås det sesongbegrensning tilsvarende den som er for SPA1. Det vil gjennomføres supplerende grunnundersøkelser og detaljprosjektering for blant annet å ivareta stabilitet og andre forhold mot jernbanen. Det forventes hovedsakelig sand og grus og mindre bergdybde i dette området, og det forventes at stabilitet kan dokumenteres uten spesielle tiltak.

SPA1/ område D:

Dette området videreføres som sesongbegrenset parkeringsområde som i gjeldende regulering. Statens Vegvesen var tydelig i sin merknad til varslingen at de ikke vil tillate parkeringshus. Bestemmelser knyttet til kjørestærkt rekkverk/autovern lands jernbanen, samt flettverksgjerde, vil videreføres i planforslaget.

Fortau

Med parkeringsområde A følger behovet for en trafiksikker løsning for gående fra parkeringsarealet til inngangsområdet ved nytt museumsbygg og besøkssenteret. Som vist i trafikk-/veinotat, er det foreslått lagt på nordvest siden av Kistefossveien, for å unngå kryssning av vei og busslomme. I trafikknotatet er det lagt til fortau med bredde 2.5m (kan reduseres til 2m da det ikke vil være behov for brøyting), og da vil skråningsutslag/grøntrabatt gå noe inn i det som er regulert til LNF i dag. Dette arealet imidlertid overgrodd av ulike rotugras og fremmedarten kanadagullris. NIBIOs vurdering er at etablering fortau ikke er i konflikt med jordbruksareal og at en ved etablering av fortauet bør bekjempe det kraftigvoksende ugraset. Det vil også vurderes en eventuell parallellforskyvning av Kistefossveien (mot sørvest), dersom det er mulig mht. skråningsstabilitet.

Parkeringsområde C vil normalt benyttes når øvrige parkeringsarealer er fulle. I det videre vil det utredes sikker gangforbindelse mellom A og C i form av utvidet veiskulder, fortau og/ eller gangforbindelse i skogen.

Oppsummering

Bakgrunnen for utvidelsen av planområde er behovet for arealer til bil- og bussparkering, på det som er en destinasjon i vekst, som primært nås med bil og buss. Nytt museumsbygg som etableres på dagens parkeringsareal kan dekke ca. 210 parkeringsplasser, som tilsvarer noe under dagens kapasitet. Deler av dagens behov, og det økte behovet som beskrevet over, må derfor dekkes av supplerende parkeringsarealer.

Med gjennomføringen av arkitektkonkurransen, ble det tydelig at å etablere p-kjeller under bakken, gjerne i en større utstrekning enn selve museumsbygget eller i flere nivåer, vil medføre betraktelig høyere klimagassutslipp og terrenginngrep. Det er derfor ikke forenlig med de høye ambisjonene prosjektet har for miljø og bærekraft. I en vekting av ulike hensyn, vil totaliteten bli bedre ved omdisponering av foreslåtte arealer. Matjordlaget på areal A vil med jordflytteprosjektet bli brukt, fremfor å ligge brakk. Arealer som ligger delvis under E16 (bussareal B og parkeringsareal A), vil hensynta krav knyttet til drift, vedlikehold og sikkerhet, mens øvrige forhold knyttet til byggegrensen (trafikkavvikling, arealbehov for framtidig utbedring og miljø), ikke påvirkes av foreslått arealbruk.

Vedlegg

- I. Trafikk-/veinotat
- II. LARK-utredning
- III. NIBIO-notat
- IV. NIBIO-presentasjon
- V. Geoteknisk notat

Merknader

Utvidelse av planområdet varsles ved annonse i Ringerikes blad, brev til grunneiere, naboer og myndigheter.

Eventuelle merknader og innspill kan sendes til:

Lund Hagem Arkitekter v/ Enya Aspen

Filipstadveien 5, 0250 OSLO

Tlf: 942 82 317

e-post: enya.aspen@lundhagem.no

Frist for merknader er: **XX.XX.2026** (3 uker)

Alle merknader vil følge saken til politisk behandling.

Spørsmål om planarbeidet kan rettes til:

Kari Roll-Matthiesen, direktør Kistefos, kari@kistefosmuseum.com, + 47 416 02 812.

Maria Sandvik, kommunikasjons- og markedsjef Kistefos, maria@kistefosmuseum.com, + 47 996 49 229.

Enya Aspen, fagkyndig Lund Hagem Arkitekter AS, enya.aspen@lundhagem.no, +47 942 82 317.

Med vennlig hilsen

Lund Hagem Arkitekter AS