



PLANBESKRIVELSE planID 471 Detaljregulering for Hvervenmoen

Utarbeidet av Halvorsen & Reine, 06.03.2023



AKA AS

Halvorsen & Reine AS

1. Innholdsfortegnelse

2.	Sammendrag	1
3.	Bakgrunn	8
4.	Planprosessen	12
5.	Planstatus og rammebetingelser	12
6.	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	22
7.	Beskrivelse av planforslaget	43
8.	Konsekvensutredning	55
9.	Virkninger/konsekvenser av planforslaget	55
10.	Innkomne innspill	80
11.	Avsluttende kommentar	80

2. Sammendrag

Ringerike kommune har et mål om at Hønefoss skal opprettholdes og styrkes som handelsdestinasjon. Forslagsstiller mener Hvervenmoen er et viktig bidrag for å lykkes med dette.

Formålet med planarbeidet er å detaljregulere områder som det i dag er satt plankrav til i gjeldende områdeplan. I tillegg planlegges det for å omdisponere deler av arealet som i dag er regulert til kontor, for å tilrettelegge for økt handel med blant annet arealkrevende varer/konsept, og å frigjøre kontoretableringer til indre del av sentrum som ønsket av Ringerike kommune.

Videre er det et mål om å inkludere mulighet for tjenesteyting (for å ivareta eksisterende helserelatert virksomhet og for å muliggjøre et lekeland), bevertning og dagligvare. Bevertning vil begrenses til maks to enheter, og være knyttet opp mot handelskonsepter og/eller for gjennomreisende i kategorien veimat.

Store deler av planarealet er allerede bebygget. Planforslaget berører ikke uregulert areal/areal tilsatt til LNF. Planforslaget gjelder endring av formål på allerede regulert areal. Etter ønske fra Ringerike kommune er planområdet utvidet til å omfatte hele Hvervenmoen. På denne måten samler man de fire planene som i dag gjelder på moen, til en plan. Områder som planlegges endret/utviklet er vist på figur 1.

Planavgrensningen omfatter Hvervenmoen Næringsområde, avgrenset av E16 i nord og øst, LNF-området i sør og boligområdet i nord. Rundkjøringen på Hvervenkastet inngår også i planens avgrensning. Planavgrensning er vist på figur 8.

Det ble varslet oppstart av planarbeider for Hvervenmoen Næringsområde 28.10.20. I den forbindelse kom det inn merknader som påpekte at det burde utarbeides konsekvensutredning for enkelte temaer. Med bakgrunn i dette, er det utarbeidet et planprogram for videre planarbeid, der det stilles krav til å konsekvensutrede deltema «handel- og næringsutvikling» og «trafikk og mobilitet». Øvrige tema omtalt i planprogrammet er utredet på overordnet nivå, og skal undersøkes og omtales i planarbeidet.

Sammendrag og konklusjon KU:

Utdrag fra handelsanalysen og konsekvensutredning, og oppsummering av konsekvens:

Vista Analyse har lagt følgende til grunn for sitt mandat og metode:

Ringerike kommune har i sin arealstrategi (i kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt [dato]) definert en indre og ytre sentrumssone, hvor Hvervenmoen inngår i ytre sone. Kommunen har et overordnet mål om et levende bysentrum i Hønefoss.

Konsekvenser av handel- og næringsutvikling på Hvervenmoen er analysert mot virkninger for handelstilbudet i sentrum og virkninger for annet handelstilbud lokalt og regionalt. Definisjonen av handelsområde og hvilke varegrupper/handelskategorier som kan etablere seg på Hvervenmoen er et tema i analysen. Forholdet til bevertning drøftes, sammen med type tjenesteyting som kan etableres i området. Forhold som nevnt over vurderes opp mot reduksjon av kontorareal, sammenliknet med gjeldende plan.

Utviklingen er satt opp mot konsekvenser i Hønefoss sentrum sammenliknet med 0-alternativet.

Handelsanalysen skal tilfredsstille statlige krav, fylkeskommunens krav og kommunens krav.

Analysen skal drøfte konsekvenser av følgende alternativer:

0-alternativet skal vise en utvikling i tråd med gjeldende plan

Alternativ 1 – utvikling ihht ny detaljregulering for Hvervenmoen næringspark

- Økt andel handel – vurdering av varetyper og handelskonsepter – herunder dagligvare.
- Redusert andel regulert for kontorer
- Økt andel tjenesteyting
- Tillatt mindre andel bevertning tilknyttet handelskonsept og veimat/fast-food lokalisert ved ladestasjon

Oppsummering av anbefalinger i analysen:

Det bør legges til rette for handel med bredt vareutvalg på Hvervenmoen for å styrke Hønefoss sin posisjon i forhold til regional handel, samt for å hindre handelslekkasje. Dersom muligheten på Hvervenmoen ikke benyttes vil andre regioner ta dette markedet.

Handelsareal for plasskrevende handel trenger ikke å reguleres, handelsareal for volumvarer og bredt utvalg bør settes til et minimum på 1.200 kvm.

Dagligvare kan etableres på Hvervenmoen for å betjene både et lokalt (arbeidsplasser) og et regionalt marked.

Det bør tilrettelegges for veimat (fast-food-konsept) på Hvervenmoen for å komplementere handelsområdet, mens restauranter og uteliv bør sikres i sentrum.

Tjenesteyting/lekeland med en viss størrelse kan egne seg på Hvervenmoen, mindre enheter bør sikres i indre del av sentrum. Med bakgrunn i dette, bør det settes begrensning på tillatt areal til tjenesteyting (utenom Kartverket og Lekeland).

Arealkrevende konsepter er uegnet for indre del av sentrum da høy tetthet, arealeffektivitet og kvalitet i uterom og bygningsmasse er kritiske suksessfaktorer for innbyggernes bruk av indre del av sentrum. Dersom det etableres arealkrevende konsepter i sentrum, vil dette medføre store volum, lukkede fasader og behov for å bruke bakkeplan til parkering, og dette vil ikke bidra til kvalitet i byrom eller legge til rette for aktivitet i sentrum.

Foreslått utvikling vil ikke få negativ konsekvens for indre del av sentrum, men styrke Hønefoss som et regionalt knutepunkt. Det er tilbud av tjenester som kulturliv, kontorarbeidsplasser, kaféer, restauranter og uteliv som løfter bruk av indre del av sentrum, ikke varer.

Ny bebyggelse vil få volum og fotavtrykk tilsvarende eksisterende bebyggelse på Hvervenmoen, eksempelvis HM2 og HM60 (som i dag inneholder volumvarer), og det stilles krav til god arkitektonisk utforming. Det vil bli en bebyggelse med forholdsvis store volum, med en tilnærmet lukket fasade som åpner seg der hvor man har innganger og publikumshenvendelse. Dette er en type bebyggelse som allerede er etablert på Hvervenmoen, og gateløp etc. er utformet for å legge til rette for en slik typologi. For ny bebyggelse, må det ved søknad om rammetillatelse redegjøres for utforming og materialbruk.

Dersom denne bebyggelsen skulle blitt etablert i sentrumskjernen, ville volum og utforming brutt med den etablerte kvartalsstrukturen, og bidratt lite til gatemiljø og aktivitet av sentrum. Man ville heller fått store, forholdsvis lukkede volum med behov for store parkeringsarealer og tilstrekkelig tilkomst for tungtransport ved varelevering m.m. Se figur 7 i dokumentet.

Tiltaket er vurdert å ha liten/ingen konsekvens i forhold til utvikling av indre del av Hønefoss sentrum, og til å ha positiv konsekvens for Hønefoss som en regional by, samt hindre handelslekkasje til andre områder. I tillegg er det vurdert at tiltaket vil ha en stor positiv konsekvens i forhold til at området vil tilby nye arbeidsplasser i Ringeriksregionen, også for de uten høyere utdanning.

Planforslaget sett opp imot regional plan for areal- og transport Buskerud 2018-2035

Handelsanalysen utarbeidet av Vista Analyse i forbindelse med dette planforslaget, (vedlegg 7) dokumenterer hvorfor de planretningslinjene som Buskerud fylkeskommune legger til grunn i sin areal- og transportplan der *handel og service legges som en grunnleggende forutsetning* for bysentrum som bolig- og arbeidsområde, ikke lenger kan gjelde for handel. Handelen er på vei ut av sentrum og har vært det siden 90-tallet. Handel i gateplan kan ikke lenger være premissgiver for et vitalt sentrum. I stedet øker omfanget av tjenester og service i sentrum. De byene som vokser mest har økt andelen service i sentrum, ikke handel. Dette begrunnes med internasjonalisering av handel og netthandel, bransjeglidninger, handelskonsepter som big-box o.l som ikke egner seg i sentrum etc. Det har skjedd store forandringer i byenes sentrum de siste årene, og de byene som har klart å ta ut omsetning og sysselsetting innen tjenester fremstår som vinnere. Ingen av de mest attraktive byene har omsetning av areal- og plasskrevende konsepter i sentrum. Det er altså ikke lokalisering av areal- og plasskrevende varer som påvirker en bys indre sentrum positivt. Det kan snarere se ut som om de byene som har store avlastningssentre utenfor indre sentrum klarer seg minst like godt som de andre.

Utdrag fra trafikk- og mobilitetsanalyse og oppsummering av konsekvens:

I trafikkrapporten dokumenteres føringer, vurderinger, løsninger og virkninger knyttet til temaene trafikk. Utredningsarbeidet skal både gi føringer for eventuelle endringer i utforming av vegnettet på Hvervenmoen, og sikre at de løsningene som velges er i tråd med overordnede føringer og bærekraftige mål i tråd med kommunens målsettinger. Rapporten skal også svare ut vedtatt planprogram.

Basert på planlagt arealvekst og type virksomheter gitt i trafikkrapportens kap.4 og 5.3, og forutsatt i tabell 4-1 og tabell 5-4, forventes en turgenerering fra nyetableringer en samlet trafikkvekst med ÅDT på 6.400 kj.t/døgn, noe som tilsvarer i sum ca. 700 kj.t/dim.time, og som er likt fordelt mellom utgående trafikk og inngående trafikk.

Som det fremgår av trafikkrapportens (vedlegg 8) kap 8, viser det seg at den foreslåtte utbyggingen allerede med dagens trafikk og full utbygging (2020) vil bli overbelastet. Det vil si at det vil være nødvendig med tiltak i kryssene for å kunne oppnå akseptable avviklingsforhold ved full ønsket utbygging. Det vurderes trinnvis utbygging med trinn 1, utvikling innenfor dagens restkapasitet, og trinn 2, utvikling i tråd med forslag til full utvikling.

I hovedsak er det Hvervenkastet inn i rundkjøringen sør for E16 som gir en tilbakeblokkering til kryss med Osloveien ved full utvikling. Dette innebærer behov for mindre tiltak på vegnettet, og planforslaget inneholder et forslag om å utvide Hvervenkastet til 2 felt minimum ca 43 m før HvervenkastetXHvervenmoveien. I tillegg er det vurdert behov for å øke diameteren i rundkjøringen. Med disse tiltakene kan tilfredsstillende kapasitet oppnås.

Konsekvenser av planforslaget er dermed som følger:

Analysene viser at en utvikling som genererer en trafikkvekst på ca 2.100 ÅDT kan gjennomføres uten krav til tiltak på omkringliggende vegnett.

Ut over dette, vil det være behov for avbøtende tiltak, for å hindre kødannelser på Hvervenmoen eller Hvervenkastet.

For en utbygging som genererer en trafikkvekst over 2.100 ÅDT, må det gjennomføres tiltak som beskrevet i alternativ 2 over. Dette innebærer en utvidelse av rundkjøringen HvervenkastetXHvervenmoveien, med en utvidelse av broen ved Hvervenkastet. Ved gjennomføring av disse tiltakene, vil vegnettet ha kapasitet til full utbygging ihht planforslaget.

Trafikkanalysen konkluderer videre med at man ikke kan se at utbygging i tråd med planforslaget vil påvirke eller ha spesielle konsekvenser for trafiksikkerheten, hverken i forhold til gangtrafikk til/fra skolene.

Planforslaget er derfor vurdert å ha liten negativ konsekvens, ved etablering av rekkefølgekrav som avbøtende tiltak.

Sammenstilling av konsekvenser for handel og næring, og trafikk og mobilitet

I avsnitt 2.3 og 2.4 i vedlagt konsekvensutredning (vedlegg 4), er konsekvenser av hhv handel-og næringsutvikling og trafikk og mobilitet vurdert.

Nedenstående er vurderingene samlet.

Tiltaket er vurdert å ha liten/ingen konsekvens i forhold til utvikling av indre del av Hønefoss sentrum, og til å ha positiv konsekvens for Hønefoss som en regional by, samt hindre handelslekkasje til andre områder. I tillegg er det vurdert at tiltaket vil ha en stor positiv konsekvens i forhold til at området vil tilby nye arbeidsplasser i Ringeriksregionen, også for de uten høyere utdanning.

For en utbygging som genererer en trafikkvekst over 2.100 ÅDT, må det gjennomføres tiltak som beskrevet i alternativ 2 over. Dette innebærer en utvidelse av rundkjøringen HvervenkastetXHvervenmoveien, med en utvidelse av broen ved Hvervenkastet. Ved gjennomføring av disse tiltakene, vil vegnettet ha kapasitet til full utbygging ihht planforslaget.

Trafikkanalysen konkluderer videre med at man ikke kan se at utbygging i tråd med planforslaget vil påvirke eller ha spesielle konsekvenser for trafiksikkerheten, hverken i forhold til gangtrafikk til/fra skolene.

Samlet sett er det vurdert at planforslaget får liten/ingen konsekvens ved gjennomføring, forutsatt avbøtende tiltak. Avbøtende tiltak, som innarbeides i bestemmelser og kart, er som følger:

- Handelsareal for plasskrevende handel trenger ikke å reguleres, handelsareal for bredt utvalg og volumvarer settes til et minimum på 1.200 kvm.
- Det tillates etablert 2 dagligvarer på Hvervenmoen, hvorav hver har minimum 2.500 kvm handelsflate.
- Det kan etableres 2 virksomheter for bevertning, enten som frittstående (veimat), og/eller som del av konsept.
- Tjenesteyting tillates videreført med maksimum 2.400 kvm, Lekeland tillates etablert i tillegg.
- En utvikling som genererer en trafikkvekst på ca 2.100 ÅDT kan gjennomføres uten krav til tiltak på omkringliggende vegnett. Det settes krav til beregning av generert trafikk som følge av tiltaket, ved søknad om tiltak.
- For en utbygging som genererer en trafikkvekst over 2.100 ÅDT, må det gjennomføres tiltak som beskrevet i alternativ 2 over. Dette innebærer en utvidelse av rundkjøringen HvervenkastetXHvervenmoveien, med etablering av filteringsfelt inn mot kryss HvervenkastetXHvervenmoveien, som innebærer en utvidelse av broen ved Hvervenkastet. Ved gjennomføring av disse tiltakene, vil vegnettet ha kapasitet til full utbygging ihht planforslaget. Det avsettes tilstrekkelig veiareal i plankartet til at tiltak kan etableres.

Sammendrag øvrige tema:

Det ble gjort omfattende utredninger i forbindelse med utarbeidelsen av områdeplanen for Hvervenmoen næringspark. Flere av disse er fortsatt relevante, og relevante konklusjoner og redegjørelser fra disse er innarbeidet i denne planbeskrivelsen, med oppdatering ifht ny kunnskap der dette er relevant.

Biologisk mangfold

Tiltaket vil ikke ha konsekvens for biologisk mangfold. Det er stilt krav til håndtering av svartelistede arter, med spesielt fokus på kanadagullris, ved utbygging av området.

Landskap

Konsekvens for fjernvirkning og landskap er vurdert som liten, da grøntareal langs E16 videreføres og ny bebyggelse vil være lavere enn det som er regulert for kontorbebyggelse i gjeldende plan, selv om nybygg vil få større, sammenhengende grunnflate.

Landbruk

Planforslaget berører ikke areal avsatt til landbruk. Matjord innenfor området skal tas vare på, og dette er sikret i bestemmelser.

Kulturminner og kulturmiljø, evt. Verneverdi

Tidligere registrerte automatisk fredete kulturminner (kullgroper) er allerede frigitt, og områder der disse ble funnet, er allerede nedbygget.

Kartverket er regulert med hensynssone bevaring, da bygget er registrert som et nasjonalt viktig kulturminne.

Ut over dette, vil ikke planforslaget få konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø.

Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven

Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel. Planforslaget er vurdert i forhold til Naturmangfoldslovens §§8-12, og det er funnet at forslaget ikke er i strid med disse.

Forurensning:

Det tillates ikke forurensende virksomheter innenfor planområdet.

Luftforurensning (utredet i forbindelse med områdeplanen – ingen endring):

Overordnede beregninger av luftkvalitet indikerer at eksisterende boliger i området blir liggende utenfor luftforurensningssonene, definert i T-1520. E16 er angitt å være forurensningskilden. Resultater fra trafikknogram og VLuft er lagt til grunn. Med høyeste trafikk tall for en fremskrevet beregningssituasjon etter full utbygging, indikerer beregningsresultatene at gul forurensningssone for svevestøv strekker seg opp mot 20 meter fra E16.

Basert på overordnede beregninger og vurderingene som er gjort, konkluderes det med at luftkvaliteten ved eksisterende boliger i området ikke kommer i konflikt med luftkvalitetskriteriene.

Radon:

Det skal ikke etableres boliger innenfor planområdet. Det skal tilrettelegges for næringsvirksomhet, fortrinnsvis handel. Tek17 og Forurensningsforskriften ivaretar krav til ny bebyggelse og håndtering av masser, og dette er vurdert tilstrekkelig slik at det ikke er nødvendig å anlegge egen hensynssone for radon innenfor planområdet.

Støy (utredet i forbindelse med områdeplanen – ingen endring)

Tiltaket med utbygging av Hvervenmoen næringspark medfører ikke at støyen ved eksisterende bebyggelse øker med mer enn 3 dB, slik det er henvist til i T-1442 ved utvidelse av eksisterende støyende virksomhet.

For barnehager, sykehus og gjestegården, vil ingen av disse kreve ytterligere avbøtende tiltak som følge av utbyggingen. Det er trafikken på E16 som er den dimensjonerende støykilden i området. Hvervenmoen barnehage vil få vestfasade så vidt innenfor gul støysone ved 4 meter beregningshøyde over terreng, men hele uteoppholdsarealet/lekearealet vil ved 1,5 meter beregningshøyde fortsatt ligge utenfor støysonene.

I nærtuområdene sør for område vil ikke støyen øke. I den delen av nærtuområde som allerede lå i rød støysone vil støyen øke noe.

Vanlig praksis ved situasjoner der boliger flyttes fra gul til rød støysone er at disse boligene har krav på avbøtende tiltak. Grunnet den komplekse situasjonen med støy i området fra dagens situasjon med mange støykilder, er det ikke hensiktsmessig å kreve at tiltakshaver skal oppfylle alle kravene fra tabell 3 i T-1442 for eksisterende boligbebyggelse. Støynivået reduseres ikke som følge av tiltaket, men øker heller ikke vesentlig.

Bygningsmiljø og arkitektur

Ved å endre formål fra kontor til handel, vil det medføre at området utvikles med bebyggelse med større grunnflate, men vesentlig lavere gesimshøyde enn det som hadde vært aktuelt for kontor. Bebyggelsen vil fremstå annerledes, men fjernvirkningen vil ikke vesentlig endres, da grøntområdene langs E16 videreføres.

Ny bebyggelse vil bli forholdsvis lav, og gateløp vil fremstå som åpne og det vil være enkelt å orientere seg i området. Bestemmelser angående estetikk og kvalitet videreføres fra gjeldende plan, under fellesbestemmelser §4.

Klimagasser/miljø

Ny bebyggelse er med å øke kundegrunnlaget for Hønefoss Fjernvarme. I og med at man forutsetter at ny bebyggelse skal knyttes til fjernvarmenettet, vil utslipp CO₂ som følge av dette, kunne regnes å være CO₂ nøytralt. All byggeaktivitet og senere bruk av bygg, innebærer utslipp av klimagasser, først og fremst karbondioksid, CO₂. I forhold til bygging av ny bebyggelse, må det påregnes økt CO₂ utslipp. Dette vil avhenge av valg av materialer i forhold til transport- og produksjonsmetode, emisjon fra disse, planlagt energiforbruk for bygningsmassen i driftsfasen og annet.

Forslagstiller vil i den videre utviklingen av næringsparken fokusere på det grønne skiftet gjennom å utvikle å levere energieffektive bygg med en teknologi som bidrar til lavere energibruk, bedre lønnsomhet og mindre utslipp fra byggene i næringsparken. Fremover betyr dette at både nye og også eksisterende bygg vil kunne oppgraderes med eksempelvis solcellepaneler på tak og fasader slik at det kan leveres egenprodusert solcellekraft.

Deling av overskuddsstrøm mellom de ulike aktørene i handelsparken er et område vi også ønsker å se nærmere på, og vi følger med interesse det regulatoriske regelverket som fremover forhåpentligvis vil kunne gi et enda større mulighetsrom for en slik deling. Dette sammen med moderen effektstyring, og fordeling slik at en kan flate ut effektoppene, og samtidig prioritere riktig fordeling av energi til handel og kontor gjennom de ulike ukedager.

Annen teknisk infrastruktur:

Ved utarbeidelse av områdeplanen på Hvervenmoen, ble det vurdert alternative traseer for teknisk infrastruktur. Vurderinger som da ble gjort, er fortsatt aktuelle, med den forskjell at deler av anlegget nå er utbygget og utbedret, og at for det ubebygde arealet innenfor gnr/bnr 38/200 planlegges det for ett til to større handelsbygg, i stedet for frittliggende kontorbygg. Nedenstående er utdrag fra VA-vurderingen.

Sosial infrastruktur/nærmiljø/bomiljø

Tiltaket får ingen konsekvens for sosial infrastruktur, nærmiljø eller bomiljø, sammenliknet med gjeldende planer.

Risiko- og sårbarhet:

Med utgangspunkt i reguleringsplanforslag for Hvervenmoen næringspark, er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Denne er utført i tråd med DSBs veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (DSB, april 2017) og etterkommer plan- og bygningslovens krav om ROS-analyser ved all planlegging (jf. plan- og bygningsloven §4-3).

Risiko- og sårbarhetsanalysen konkluderer med at risikoen anses å være lav.

3. Bakgrunn

3.1 Hensikten med planen

Ringerike kommune har et mål om at Hønefoss skal opprettholdes og styrkes som handelsdestinasjon. Forslagsstiller mener Hvervenmoen er et viktig bidrag for å lykkes med dette.

Hvervenmoen Næringspark ligger langs E16 ved sydlig innfart til Hønefoss. Området er gjennom gjeldende samfunnsdel i kommuneplanen definert i ytre sentrumssonen i Hønefoss. Næringsparken har etablerte virksomheter innen handel, kontor, lager, offentlig og privat tjenesteyting samt noe industri. Næringsparkens virksomheter sysselsetter et høyt antall arbeidstakere (ca. 1300) med ulik kompetanse, utdanningsnivå, alder og yrkeserfaring. Det søkes å sikre en videreutvikling av dette, da kommunen også i fremtiden vil ha behov for vekst innen etablert næring og for arbeidsplasser for alle.

Gjeldende regulering for Hvervenmoen næringspark, planID 347 Områderegulering Hvervenmoen, åpner for handel med plasskrevende varer, og møbler, brune- og hvitevarer, med et minimums areal på 2000 kvm. Møbler, brune- og hvitevarer er i gjeldende plan definert som varer som regnes som arealkrevende og transportskapende.

I tillegg åpner planen for en vesentlig andel nye kontorarealer. Det er stilt plankrav til område 38/200 før videre utviklingsarbeider, samt at det er satt krav til ytterligere utredning av trafikk koblet opp mot utbygget areal innenfor området. Plankrav til område 38/200, samt begrensninger ifht teoretisk beregnet trafikk og endringer i handelsmarkedet gjør at det nå er behov for en ny reguleringsplan for området.

Formålet med planarbeidet er å detaljregulere områder som det i dag er satt plankrav til i gjeldende områdeplan. I tillegg planlegges det for å omdisponere deler av arealet som i dag er regulert til kontor, for å tilrettelegge for økt handel med arealkrevende varer/konsept, og å frigjøre kontoretableringer til indre del av sentrum som ønsket av Ringerike kommune.

Videre er det et mål om å inkludere mulighet for tjenesteyting (for å ivareta eksisterende helserelatert virksomhet), bevertning og dagligvare. Bevertning vil være knyttet opp mot handelskonsepter og for gjennomreisende i kategorien veimat.

Store deler av planarealet er allerede bebygget. Planforslaget berører ikke uregulert areal/areal tilsatt til LNF. Planforslaget gjelder endring av formål på allerede regulert areal. Etter ønske fra Ringerike kommune er planområdet utvidet til å omfatte hele Hvervenmoen. På denne måten samler man de fire planene som i dag gjelder på moen, til en plan.

3.2 Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold

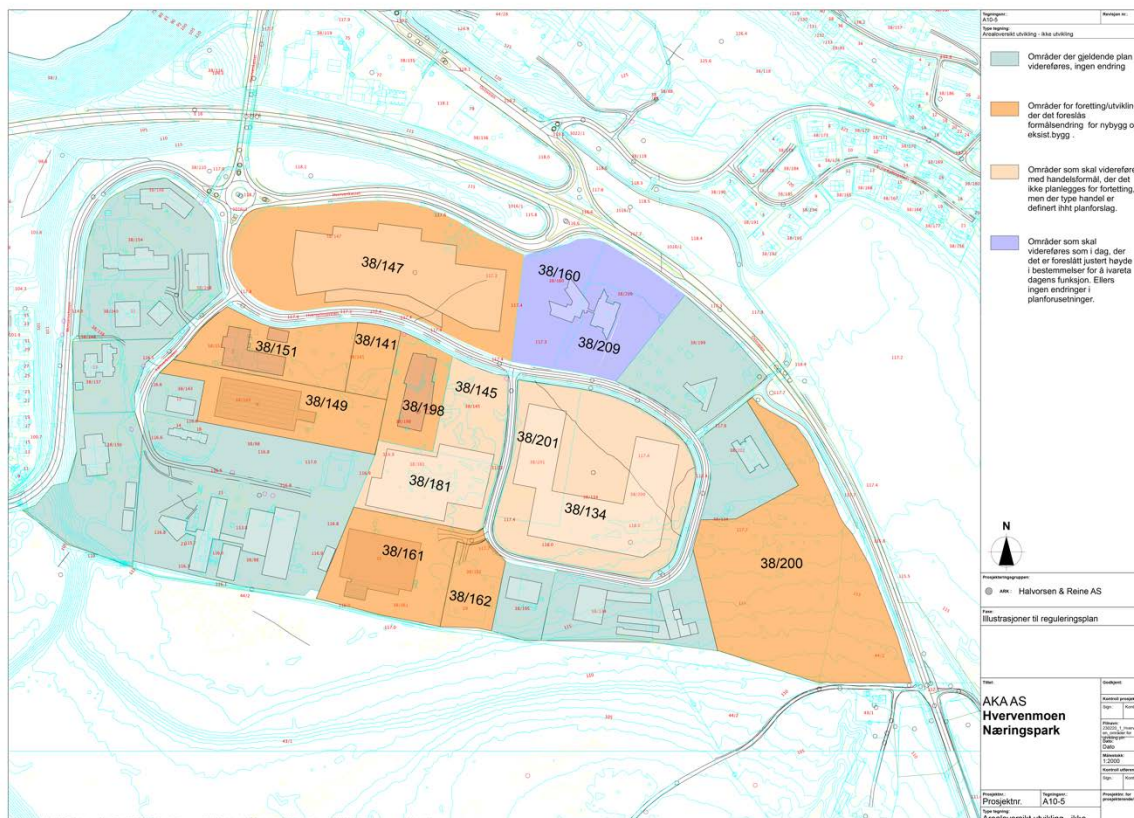
AKA AS (AKA) er grunneier for flere av eiendommene på Hvervenmoen og forslagsstiller i planarbeidet. AKA er et eiendomsselskap som drifter, forvalter og utvikler handelseiendommer hovedsakelig med leietakere innen dagligvare, byggevare og bredt vareutvalg. Selskapet har eiendommer over hele Norge og hovedkontor i Hvervenmoen Næringspark. AKA disponerer i alt ca. 100.000 kvm tomteareal innenfor planområdet, og ønsker nå å videreutvikle dette området. I forbindelse med planarbeidet har AKA inngått samarbeidsavtale med Mørck Eiendom AS som eier av gnr/bnr 38/141 og 38/149.

Halvorsen & Reine AS bistår som planfaglig konsulent, bl.a. for utarbeidelse av planforslag med kart og bestemmelser. Vista Analyse har bistått med utarbeidelse av handelsanalyse. Asplan Viak bistår i arbeidet med trafikk- og mobilitetsanalyse.

Eierforhold på eiendommene som inngår i planavgrensningen:

GNR	BNR	ADRESSE	EIER
38	209	HM49	HM49/AKA (bygget er delt opp i 18 seksjoner med like eiere, ubebygd del av eiendom, eies av AKA AS)
3061	1		Ringerike kommune
38	199	HM47	VIKEN SKOG
38	164		Ringerike kommune
38	210		Ringerike kommune
38	137		Ringerike kommune
38	147	HM2A-E	HM2/AKA
38	223	HM33	HM33/AKA
38	201 og 221	HM50,60	HM60/AKA
38	200	HM33,37	HM37/AKA
38	202	HM45	DIV eiere
38	198	HM11	AKA
38	195	HM31	Vardar
38	181	HM15,17	HM15/AKA
38	162	HM29	BRYN
38	161	HM25	HM25/AKA
38	154	KV9	Kartverksveien 9
38	151	KV2	KV2/AKA
38	141	HV7/KV6	Mørck Eiendom
38	149	HV7/KV6	Mørck Eiendom
38	148	KV5,7,11	Real Ringerike
38	145	HM15	AKA
38	144		Carl August Mohn
38	134		Carl August Mohn
38	143	KV12	Mesh Eiendom
38	98	KV14,16,21	Statsbygg
38	150	KV17	Brunstad

Det er kun eiendommer eid, eller som er planlagt overtatt, av AKA og Mørck Eiendom AS (oransje og lyseoransje arealer) som vil endre arealformål gjennom planforslaget. Høyder er også justert, for å kunne sikre to gode næringsetasjer, samt at utnyttelse er satt fra 80-100% da parkeringsareal skal medregnes i utnyttelsesgraden. For lysegule områder, planlegges det endring i formål ved presisering av handelsdefinisjoner, for å sikre forretning som beskrevet i bestemmelser, og det er også foreslått samme høyde som øvrige areal avsatt til forretning (12 m). For lilla område (HM49) er bestemmelser tilpasset for å innlemme høyder som allerede er godkjent gjennom gitt dispensasjon. For øvrige eiendommer (turkis) vil planformålet stå uforandret, og bestemmelser og føringer fra tidligere vedtatte planer, videreføres.



Figur 1 viser eiendommer som er foreslått med endret formål/utnyttelse i planforslaget.

3.3 Tidligere vedtak i saken

Planoppstart ble varslet 28. oktober 2020.

Vedtak ang. høring av planprogram ble vedtatt 19. mai 2021. Høringsperioden var 27.mai – 1. juli 2021. Fastsettelse av planprogrammet ble avklart desember 2021 men ble, pga. en formell feil/forglemmelse, først formelt fastsatt ved vedtak 23. januar 2023.

Det er i samråd med Ringerike kommune og med bakgrunn i innkommende merknader etter høring, stilt krav om konsekvensutredning av følgende temaer:

- Handel- og næringsanalyse
- Trafikk og mobilitet

Planforslaget vil erstatte følgende vedtatte planer:

- 181-01 Hvervenmoen Vekstområde, vedtatt i kommunestyret 26.06.86, med revisjon 24.06.99
- 181-02 Hvervenmoen endret gangsti, mindre vesentlig endring vedtatt ved delegasjon 03.07.2002, bestemmelser som gjelder er de samme som for plan 181-01.
- 181-04 Hvervenmoen – HV Plast, vedtak i planutvalget 30.06.08
- 347-01 Områderegulering for Hvervenmoen, vedtatt i kommunestyret 28.08.2014, med en mindre endring 16.03.2017



Figur 2: Gjeldende planer

3.4 Utbyggingsavtaler

Det vil ikke være aktuelt med utbyggingsavtale.

For tiltak på rundkjøringen HvervenmoveienXHvervenkastet, samt for utvidelse av broen ved Hvervenkastet, vil det være aktuelt med en gjennomføringsavtale mellom forslagsstillerne og Viken Fylkeskommune som veieier.

3.5 Krav om konsekvensutredning

Planen ble i oppstartsmøte med Ringerike kommune, 1. september 2020, ikke ansett å utløse krav til konsekvensutredning. I forbindelse med varsel om oppstart kom det inn 15 merknader. Flere av merknadene pekte på at behovet for konsekvensutredning burde vurderes på nytt.

Det er i etterkant av varslet oppstart, og i samråd med Ringerike kommune, vurdert at planarbeidet i hovedsak er i tråd med overordnede planer. Det er likevel vurdert at ønsket om dagligvare, samt tilrettelegging for økt andel tjenesteyting og en mindre andel bevertning, utløser krav til konsekvensutredning. Det er dermed vurdert at planforslaget skal konsekvensutredes i forhold til to tema: handel- og næringsutvikling og trafikk og mobilitet.

Det er kun endringer foreslått i forhold til gjeldende plan som er konsekvensutredet, og da for de områdene som er angitt med lys oransje og oransje på figur nr. 1. Konsekvensutredning er lagt ved som eget vedlegg, nr 4.

Øvrige tema skal omtales og vurderes i planbeskrivelsen.

4. Planprosessen

4.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, ev. planprogram

Kravet om informasjon og medvirkning sikres gjennom:

- Varsel om planoppstart ved annonsering på kommunens nettsider og i Ringerikes Blad, samt brev til berørte parter. Utført 28.10.20.
- Informasjonsmøte med berørte grunneiere. Gjennomført 17.11.20.
- Høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram. Kunngjøres ved annonsering på kommunens nettsider og i Ringerikes Blad, samt direkte henvendelse til berørte parter, offentlige myndigheter og organisasjoner.
- Fastsetting av planprogram er varslet i Ringerikes Blad og på kommunens nettside. Planprogram ble avklart desember 2021, men ved en kommunal glipp først formelt fastsatt 23.01.2023.
- Høring og offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning.
- Melding om vedtak.

5. Planstatus og rammebetingelser

5.1 Overordna planer

5.1.1 Fylkeskommunale planer

- **Regional plan for FRE16**
 - Ved gjennomføring av regional plan for FRE16, vil E16 legges om, og nåværende E16 vil nedgraderes til fylkesvei. Trafikkrapport og beregnet trafikkb belastning tar utgangspunkt i dagens situasjon, men omlegging av E16 er omtalt. Foreslåtte tiltak vil sikre at økt trafikk til Hvervenmoen ikke fører til tilbakeblokkering på E16. Ut over dette, vil ikke planforslaget ha betydning ifht omlegging eller ikke.
- **Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035**
 - Regional plan for areal og transport for Buskerud gir de overordnede føringer for arealbruk i fylket (Buskerud Fylkeskommune, 2018). Mål om å motvirke arealspredning står sentralt i planen.

INNSATSOMRÅDER MED DELMÅL			
By- og stedsutvikling Attraktive, levende, miljøvennlige og kompakte byer og tettsteder der mennesker trives	Arealbruk Arealbruk som reduserer transportbehovet og styrker byer og tettsteder.	Transport Et trafiksikkert, effektivt og miljøvennlig transportsystem. I byområdene skal veksten i persontransport tas med gange, sykkel og kollektiv.	Arealvern Areal-, natur- og kulturressurser forvaltet i et langsiktig bærekraftig perspektiv.

Figur 3 – Tabell innsatsområde – kilde regional plan for areal og transport

- Her nevnes spesielt spredning av boliger i sentrums randsoner. Det pekes videre potensialet for vekst i arbeidsplasser, men det pekes også på utfordringer i forbindelse med lokalisering av handel og service. Målene er sentrumsnær fortetting, attraktive sentrumsnære boliger, handel og service i sentrum samt lokalisering av næring etter ABC prinsippet der publikumsrettet virksomhet skal inn i sentrum. Det er også mål om samordnet parkeringspolitikk.

- I regional plan for areal og transport benytter fylkeskommunen *volumvarer* som et begrep som supplerer begrepet *plasskrevende varegrupper*. Mens plasskrevende varegrupper omfatter trelast og byggevarer, biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner og planteskoler/hagesentre, omfattes begrepet volumvarer av hvitevarer, brunevarer, møbler o.l. Disse begrepene er videreført og brukt i Ringerike kommune.

Handelsanalysen utarbeidet av Vista Analyse i forbindelse med dette planforslaget, (vedlegg 7) dokumenterer hvorfor de planretningslinjene som Buskerud fylkeskommune legger til grunn i sin areal- og transportplan der *handel og service legges som en grunnleggende forutsetning* for bysentrum som bolig- og arbeidsområde, ikke lenger kan gjelde for handel. Handelen er på vei ut av sentrum og har vært det siden 90-tallet. Handel i gateplan kan ikke lenger være premissgiver for et vitalt sentrum. I stedet øker omfanget av tjenester og service i sentrum. De byene som vokser mest har økt andelen service i sentrum, ikke handel. Dette begrunnes med internasjonalisering av handel og netthandel, bransjeglidninger, handelskonsepter som big-box o.l som ikke egner seg i sentrum etc. Det har skjedd store forandringer i byenes sentrum de siste årene, og de byene som har klart å ta ut omsetning og sysselsetting innen tjenester fremstår som vinnere. Ingen av de mest attraktive byene har omsetning av areal- og plasskrevende konsepter i sentrum. Det er altså ikke lokalisering av areal- og plasskrevende varer som påvirker en bys indre sentrum positivt. Det kan snarere se ut som om de byene som har store avlastningssentre utenfor indre sentrum klarer seg minst like godt som de andre.

- **Regional plan for kulturminnevern i Buskerud 2017-2027**

I denne ble Kartverket definert som et nasjonalt kulturminne, og dette videreføres og sikres i planforslaget. Automatisk fredete kulturminner ble svart ut ved utarbeidelse av Områdeplan Hvervenmoen, PlanID 347.

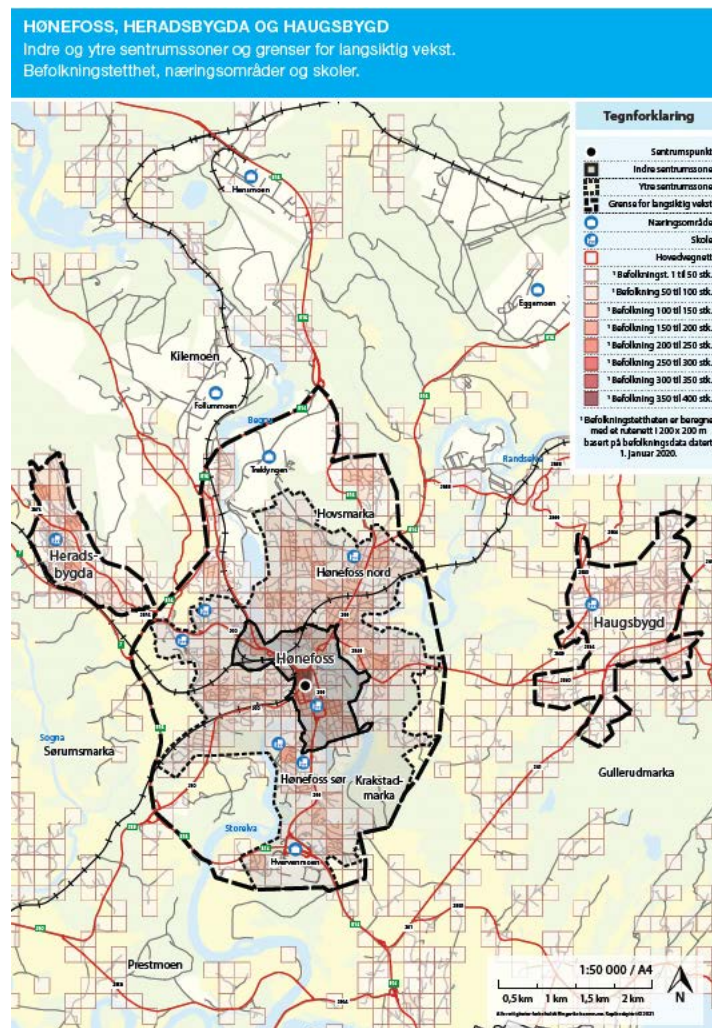
5.1.2 Kommunale planer

- **Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2030**

I revidert samfunnsdel har Ringerike kommune lagt vekt på at kommunen skal sikre en konsentrert arealutvikling gjennom fortetting fremfor utbygging av nye områder. Det er også et nedfelt mål om å styrke senterhierarkiet. Hønefoss skal fremstå som en attraktiv handelsby, universitetsby, stasjonsby og regionhovedstad. Det legges opp til sterke næringsklynger og nettverk.

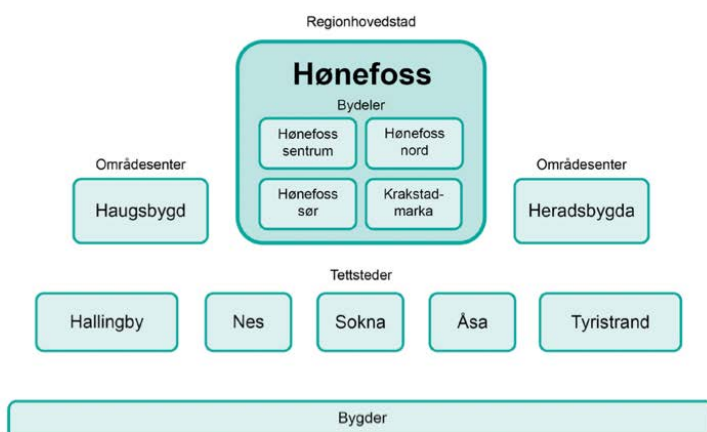
Ringerike kommune har utarbeidet arealstrategi som en del av kommuneplanens samfunnsdel, i tråd med forventningene i Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2030.

I arealstrategien i samfunnsdelen, er Hønefoss angitt som regionhovedstad, og det er angitt at det i arealplanleggingen skal legge til rette for en kompakt by- og tettstedsutvikling. I arealstrategien er det angitt at Hønefoss og tettstedene har en avgrensning med indre og ytre sentrumssonen. Videre er det angitt at kommunen skal legge til rette for god bruk av næringsarealer, tette klynger og nettverk, og det er presisert at nye kontorarbeidsplasser fortrinnsvis skal etableres i indre sentrumssonen i Hønefoss og tettstedene. Hvervenmoen er angitt som del av Hønefoss sin ytre sentrumssone, og angitt som et satsningsområde for næring.



Figur 4 – Hønefoss sentrum, indre og ytre sone, kilde Ringerike kommune

Disse stedskategoriene brukes i samfunnsdelen og arealstrategien om stedene i Ringerike kommune:



Figur 5 – Stedskategorier, sentrum – kilde Ringerike kommune

Prognosesenteret utarbeidet i 2020 en by og handelsanalyse for Hønefoss og Ringerike, på oppdrag fra Ringerike kommune. I denne ble anbefalingen at man bør arbeide for å flytte eksisterende virksomhet på Eikli opp på Hvervenmoen, for å frigjøre Eikli blant annet til boligformål og nærsenterfunksjoner. I tillegg ble det anbefalt å tilrettelegge for mer kontor i sentrum, og transformerer enkelte områder som i dag er næring om til boligformål

Planforslaget vil bygge videre på arealstrategien angitt i kommuneplanens samfunnsdel, gjennom å styrke Hvervenmoen som et handels- og næringsområde, redusere kontorareal for å bidra til at kontorvirksomheter heller etablerer seg i sentrum, og muliggjøre transformasjon av de områder kommunen ønsker transformert i indre og ytre del av sentrum. Kommunen har i arbeidet med arealdelen bl.a. trukket frem transformasjon av områder som Eikli, Asbjørnsens gate.

Ringerike kommune har i samfunnsdelen angitt 9 av de totalt 17 bærekraftsmålene som de viktigste kommunene skal jobbe for å nå. For næringsutvikling er bærekraftsmålene nr 8,9,11,13 og 17 definert som de mest relevante og viktigste.



FNs bærekraftsmål nr 8. Anstendig arbeid og økonomisk vekst

Bærekraftsmål: Fremme varig, inkluderende og bærekraftig økonomisk vekst, full sysselsetting og anstendig arbeid for alle.

Kommunens mål: Ringerike er en av Norges mest spennende vekstregioner, med et bærekraftig næringsliv, som gir høy verdiskaping og anstendig arbeid for alle.

Hvervenmoen:

- ✓ Bidrag til økonomisk vekst
Hvervenmoen har i dag en omsetning på ca. 1 milliard kroner. Forslaget vil styrke og videreutvikle det lokale omsetningsgrunnlaget. Alternativet er at handelen og kundene flytter til andre regioner.
- ✓ Arbeidsplasser med ulike kompetansekrav
Hvervenmoen har i dag et vesentlig antall arbeidsplasser i spekteret fra de med høyere utdanning til de med lavere utdanning. Forslaget vil øke grunnlaget for arbeidsplasser til alle, også de med lavere utdanning, unge og eldre, og herunder sikre en integrering i samfunnet og mulighet for jobb til flere.
- ✓ Fremmer regionen
Forslaget bidrar positivt i det samfunnsøkonomiske bildet til kommunen. Vekst og økonomi i handelsparken sammen med gode handelsaktører fremmer omdømmet og tiltrekningskraften til området og regionen. Både hva gjelder næringsetableringer og kunder. Økonomisk vekst hos lokale utviklere sikrer i tillegg mulighet for å gi tilbake til lokalt kulturliv, idrett, hjelpearbeid m.m.

FNs bærekraftsmål nr 9: industri, innovasjon og infrastruktur

Bærekraftsmål: bygge solid infrastruktur, fremme innovasjon og et inkluderende, bærekraftig næringsliv.

Kommunens mål: Ringerike har en bærekraftig og solid infrastruktur, som gir grunnlag for ønsket utvikling og vekst. I Ringerike satser vi på grønn omstilling og innovasjon for å møte framtidens utfordringer

Hvervenmoen:

- ✓ Forslaget vil bygge opp under og bidra til videreutvikling av allerede etablert infrastruktur.

Hvervenmoen var tidlig ute med satsing på ladestruktur. Ladeparken har blitt og blir utvidet løpende i tråd med kapasitetsbehov og strømtilgang. Ladeparken har en sentral beliggenhet og er svært godt besøkt, både av lokale, handlende og gjennomreisende. Foreslått utvikling vil komplementere parken og bidra til ytterligere utvikling av infrastrukturen.

Forslaget vil bidra til økt grunnlag for allerede etablert kollektivtilbud på området.

✓ Økt grunnlag for delingsøkonomi og holdningsendring

Forslaget vil gi bedre grunnlag for deling av fasiliteter, fellesområder, infrastruktur m.m. Deling medfører lavere energiforbruk og lavere driftskostnader, samt reduksjon i produksjon og forbruk av værere. Dette reduserer det daglige klimaavtrykket. Strategien med eie og leie i en næringspark er delingsøkonomi i praksis.

Flere setter også aktivt fokus på gjenvinning, god avfallshåndtering og redusert energiforbruk. Dette gir seg utslag i de løsninger som velges.

✓ Arealeffektivitet

Forslaget vil redusere presset på ubebygde/uregulert areal, samt legge til rette for riktig handelsflate til de ulike aktørene. Her har det skjedd en vesentlig endring i markedet og hos aktørene. De aktørene som tidligere hadde en arealstørrelse på 2000kvm er nå på 1200-1500kvm, mens de som lå på 1200kvm er nede i 800-1000kvm. Endringene presses gjennom av konkurranserammer i handelen, herunder økt netthandel, økonomiske marginer, bransjeglidning, kravet til miljø og mer energieffektive arealer m.m. Forslaget bygger opp under synergier mellom aktørene og helhetlige og samordnet løsninger for parkering, tilgjengelighet, varelevering m.m.

FNs bærekraftsmål nr 11: bærekraftige byer og lokalsamfunn

Bærekraftsmål: gjøre byen og lokalsamfunna våre inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige.

Kommunens mål: Ringerike er en attraktiv bokommune med inkluderende og trygge lokalsamfunn, og Hønefoss som en sterk regionhovedstad.

Hvervenmoen:

✓ Bærekraftig næringspark

Fleksible lokaler/tomtebanker sørger for mulighet til å vokse uten å måtte flytte. Planforslaget vil sikre grunnlaget for langsiktige leieavtaler som igjen er bærekraftig da det ikke er miljømessig fornuftig å totalrenovere for hver ny leietaker. Forslagstiller søker å ha helhetlig planlegging i bygg og valg av løsninger og materialer.

✓ Rett virksomhet på rett sted, gir grunnlag for bærekraft, robusthet m.m.

Forslaget vil styrke indre del av sentrum ved at forslaget innebærer en vesentlig reduksjon av areal regulert til kontor på Hvervenmoen.

Utviklingen av Hvervenmoen vil videre styrke Hønefoss som handelsby og regionhovedstad ved at den handelen som ikke skal/bør være i indre del av sentrum vil ha mulighet til å etablere seg i ytre del av sentrum. Planforslaget vil styrke denne muligheten til etablering av de handelsaktørene som i dag ikke kvalifiserer arealkravet i gjeldende plan, men samtidig er for store til at de kan/bør etableres i indre del av sentrum.

Forslaget bidrar til transformasjon av områder slik som vurdert nødvendig av kommunen for en bærekraftig by.

Forslaget vil skape et mer robust og bærekraftig handelsområde gjennom de synergier som finnes ved etablering av flere. Samtidig medfører forslaget ikke spredt arealbruk da det allerede er etablert handel på området, og området allerede er regulert.

FNs bærekraftsmål nr. 13: Stoppe klimaendringene

Bærekraftsmål: Handle umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem.

Kommunens mål: Ringerikes direkte klimagassutslipp i 2030 er redusert med minst 55 prosent sammenlignet med 2009.

Hvervenmoen:

✓ Økt grunnlag for kollektivtilbud og redusert transport

Forslaget vil øke antall aktører og arbeidsplasser og med det gi økt grunnlag for eksisterende og utvidet kollektivtilbud og g/s-nett.

Forslaget fortetter innenfor eksisterende utbyggingsarealer, og utviklingen er foreslått innenfor områder avsatt til bebyggelse. Forslaget medfører ikke reduksjon av dyrka eller dyrkbar mark.

Videre utvikling av Hvervenmoen som regionalt handelsområde vil bidra til redusert transportbehov ved at flere kan handle lokalt eller regionalt.

Med riktige tilbydere innenfor riktig produkt-/varemix vil man redusere klimaavtrykket med mindre handelslekkasje. Synergieffekt bidrar til at man får det meste på ett sted, noe som igjen reduserer transportbehovet og kan øke felles løsninger for vareleveringer m.m.

✓ Fleksible løsninger og god planlegging

Utvikling av Hvervenmoen gir økt grunnlag for økt gjenbruk av lokaler, bruk av solceller, samt deling av overskuddsenergi gitt endring i reguleringsforhold for energi.

FNs. Bærekraftsmål nr. 17: Samarbeid for å nå målene

Bærekraftsmål: Styrke virkemidlene som trengs for å gjennomføre arbeidet, og fornye globale partnerskap for bærekraftig utvikling. For å lykkes med bærekraftsmålene trengs det nye og sterke partnerskap. Myndigheter, næringslivet og sivilsamfunnet må samarbeide for å oppnå bærekraftig utvikling.

Kommunens mål: Ringerike har et aktivt lokaldemokrati hvor vi finner løsningene for en bærekraftig samfunnsutvikling og god folkehelse sammen.

Hvervenmoen: Forslaget er utarbeidet i tett dialog med og etter føringer fra Ringerike kommune. Det oppleves at forslaget bidrar til realisering av ønsket utvikling i kommunen.

- **Kommuneplanens arealdel (2019-2030)**

Ringerike kommune har startet de innledende arbeidene med kommuneplanens arealdel. Forslag til arealdel skal etter planen til 1.gangsbehandling juni 2023. Kommunens mål er at ny kommuneplan forventes ferdigstilt i løpet av 1. kvartal 2024.

I gjeldende kommuneplan 2019-2030 er arealene på Hvervenmoen avsatt til industri, forretning og offentlig formål. Planforslaget er vurdert å være i tråd med gjeldende kommuneplan. Planforslaget fremmes etter tett dialog med administrasjonen i kommunen og de føringer som er gitt skriftlig og muntlig i arbeidet med ny kommuneplan.

5.2 Gjeldende reguleringsplaner

- 181-01 Hvervenmoen Vekstområde, vedtatt i kommunestyret 26.06.86, med revisjon 24.06.99

- 181-02 Hvervenmoen endret gangsti, mindre vesentlig endring vedtatt ved delegasjon 03.07.2002, bestemmelser som gjelder er de samme som for plan 181-01.
- 181-04 Hvervenmoen – HV Plast, vedtak i planutvalget 30.06.08
- 347-01 Områderegulering for Hvervenmoen, vedtatt i kommunestyret 28.08.2014, med en mindre endring 16.03.2017

Planforslaget vil erstatte disse planene i sin helhet.

5.3 Tilgrensende planer

- 241-01 Hvervenenga
- 439 Hvervenkastet

Planforslaget får ingen konsekvenser for tilgrensende planer.

5.4 Temaplaner

Følgende temaplaner utarbeidet av Ringerike kommune, vil være aktuelle for planforslaget:

- Energi og klimaplan vedtatt 02-10-2010

Visjon og mål for klimaarbeidet i Ringerike er "Ringerike skal være et forbilde innen energieffektiviseringen, bruk av fornybare energikilder og reduksjon av klimagassutslipp."

Hovedmålene er som følgende:

- *Stimulere til økt bruk av alternative energikilder. Oljefyring skal fases ut.*
- *Klimautslipp fra transport skal reduseres gjennom satsning på kollektivtrafikk og sykling, og fokus på redusert utslipp fra kjøretøy.*
- *Kommunen skal utnytte sin rolle som pådriver og kunnskapsformidler for å bidra til økt kunnskap om energi og klima i Ringerike.*
- *Kommunale bygg og anlegg i Ringerike skal være mest mulig klimavennlige.*

Planen inneholder en rekke forslag til tiltak innenfor de definerte fokusområdene, med angitt tidsperspektiv og status.

- Folkehelsemeldingen 2012-2030

Kommunen har under overskriften «Helse i alt vi gjør» pekt ut tre visjoner for satsningsområder som de ønsker å prioritere: Ringerike – best for barn, Ringerike – Aktivitet for alle, Ringerike – Folkehelsekommunen. Målet er å bedre folkehelsen frem mot 2030, og få en lavere psykisk og somatisk sykkelighet i befolkningen. Dette går både på å ivareta og ha fokus på aktivitet og friluftsområder, men også på å ha fokus på gode levekår og utjevning av sosiale helseforskjeller.

Som del av dette, vurdere vi at planforslaget bidrar til å kunne nå målsettingen, ved å tilrettelegge for arbeidsplasser for alle, også de uten høyere utdanning. Ringerike har i dag et forholdsvis lavt utdannings- og inntektsnivå, og ved å etablere arbeidsplasser som ikke krever høyere utdanning, vil man kunne sysselsette denne gruppen av befolkningen. Videre så viderefører planforslaget tilkomst til omkringliggende friluftsområder, og funksjonen som området i dag har.

- Byutviklingsstrategi for Hønefoss 2018-2040

I byutviklingsstrategien beskrives endret utviklingsmønster hva gjelder handel, og nevner blant annet netthandel. Endrede vaner og preferanser rundt varehandel vil påvirke lokal handel og tjenesteyting. Endret forbruksmønster og ønsker i befolkningen gjør også at man i fremtiden må tenke annerledes om hvilke funksjoner og tilbud man skal ha inn i sentrumsområdene. I strategien spør man seg: kanskje man må, i sentrumsområdene, i større grad legge til rette for opplevelser og aktiviteter heller enn den tradisjonelle varehandelen.

Planforslaget legger til rette for handel som arealkrevende konsepter. Dette gjør at aktører får mulighet til å etablere seg i klynge, og at aktørene kan være med på å dra hverandre fremover sammenliknet med netthandelen. Handel som planlegges på Hvervenmoen vil ikke egne seg i indre sentrum, da den vil kreve store arealer og enkle bygg. Planforslaget legger til rette for at virksomhetene derimot kan ligge i nær tilknytning til Hønefoss sentrum, som del av det som er

definert som ytre sentrum, og på den måten kan bidra til økt aktivitet i og rundt Hønefoss i stedet for at folk skal dra ut av byen for å handle, eller handle på nett.

- *Kommunedelplan for gående og syklende*

Eksisterende gang- og sykkelvegnett videreføres. Det er regulert en forbedret forbindelse fra Hvervenkastet ned mot sentrum, og det er Viken fylkeskommune i samarbeid med Ringerike kommune som skal gjennomføre denne.

- *Trafikksikkerhetsplan 2017-2021*

Planforslaget vil ikke medføre endringer i forhold til målsettinger i denne.

- *Retningslinjer for overvannshåndtering i Ringerike kommune, vedtatt 04-04-2019*

Planlagte tiltak vil forholde seg til retningslinjene for håndtering av overvann.

- *Forskrift om vedtekt om tilknytning til fjernvarmeanlegg i Hønefoss, Ringerike kommune, Buskerud (FOR-2005-04-21-492)*

Planområdet er innenfor konsesjonsområdet for fjernvarmeanlegg. Nye tiltak er pliktige til å knytte seg på fjernvarmeanlegget.

- *Parkeringsforskrift for Ringerike kommune*

Planforslaget forholder seg til parkeringsforskriften, med unntak av krav til sykkelparkering, her foreslås det et krav på 1/100 kvm BRA. Dette med begrunnelse i at det er arealkrevende handelskonsepter, og at det vil være en mindre andel som handler med sykkel. Derimot vil det være viktig å sikre tilstrekkelig sykkelparkering for ansatte. Føringer er innarbeidet i bestemmelsene.

- *Grønn plakat*

"Grønn Plakat" ble vedtatt 30.11.2000. I denne er det angitt viktige grønnstrukturer i og rundt Hønefoss, og disse er sortert i forhold til verdi, fra "områder uten grøntstruktur" til "områder med meget stor verdi", i alt 5 klasser. Her er Hvervenmoen klassifisert som "meget stor verdi", men det omtaler Hvervenmoen før det ble bygget ut. Hvervenmoen fikk stor verdi fordi det var et skogsområde i nærhet til byen, en rolle skogen bak Hvervenmoen har overtatt sett i forhold til dagens situasjon.

- *Strategi for universell utforming 2015-2025*

Tiltak må tilfredsstille krav gitt i PBL og gjeldende forskrifter. Da det kun tilrettelegges for arbeidslokaler og publikumsrettede arealer, vil det stilles krav til at tiltak skal være universelt utformet, både når det gjelder uterom, næring og handelsarealer

- *By og Handelsanalyse for Hønefoss og Ringerike (utarbeidet av Prognosesenter for Ringerike kommune) er tatt til orientering av kommunestyret 05.11.2020*

Handelsanalysen beskriver en mulig utvikling der Eikli tilrettelegges for bolig/nærsenter, og der handelsvirksomheter på Eikli kan flytte opp til Hvervenmoen. I tillegg beskriver analysen at kontorarbeidsplasser bør lokaliseres i sentrum. Ved å redusere arealer for kontor, samt øke areal til handel, følger planforslaget opp disse rådene.

- *Prinsippavklaring arealstrategi vedtatt 24.03.21*

Hvervenmoen er i denne definert som del av ytre sentrum. Ved å redusere areal for kontor, og øke areal for handel, følger planforslaget opp arealstrategien.

5.5 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer, bl.a.:

Følgende lovverk legges til grunn for all planlegging og gjennomføring av tiltak

- *Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) av 27.juni 2008*
- *Lov om vassdrag og grunnvann (vannressursloven) av 24.november 2000*
- *Lov om vern mot forurensning og om avfall (forurensningsloven) av 13.mars 1981*
- *Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) 19.juni 2009*
- *Lov om friluftslivet (friluftsloven) av 28.juni 1957*
- *Lov om kulturminneloven (kulturminneloven) av 9.juni 1978*
- *Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven) av 20.juni 2008*

Følgende statlige retningslinjer er vurdert som aktuelle for planområdet:

- **Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging**

I samsvar med [PBL § 6-1](#) skal regjeringen hvert fjerde år legge fram nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging for å fremme en bærekraftig utvikling. Forventningene i dette styringsverktøyet skal følges opp i kommunesektorens arbeid med planstrategier og planer, og legges til grunn for statlige myndigheters medvirkning i planleggingen.

I forventningsdokumentet fra 2019 (litt. A3) signaliserte regjeringen Solberg at hovedtyngden av handelsvirksomhet, boligbygging og arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter bør lokaliseres innenfor tettsteder som defineres og avgrenses gjennom kommunal planlegging. Det kan bidra til levedyktige sentre/lokalsamfunn og styrke knutepunkt på kollektivaksene.

Kommuneplanens samfunnsdel angir en arealstrategi der de definerer Hønefoss sentrum, og deler dette i indre og ytre sentrum. Hvervenmoen er definert som del av ytre sentrum. I tillegg omtaler samfunnsdelen Hvervenmoen som et viktig handelsområde.

- **Rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging:**

Retningslinjene legger vekt på å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskapning og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Hvervenmoen ligger langs hovedinfrastruktur med god tilgjengelighet fra vegnettet. Planområdet har god kollektivdekning, med to bussholdeplasser innenfor avgrensningen. Hvervenmoen er en B-lokalitet i forhold til ABC-prinsippet, og vil egne seg godt til den type virksomheter som nå planlegges. I henhold til gjeldende plan, kan man i større grad tillate kontorvirksomheter, som i utgangspunktet skal etableres på A-lokalitet. Ved å redusere denne muligheten, bidrar man således til at planforslaget i enda større grad følger ABC-prinsippet – rett virksomhet på rett plass.

- **SPR for klima- og energiplanlegging i kommunene av 04. september 2018:**

Retningslinjene legger vekt på at det ved planlegging av nye områder for utbygging, fortetting og transformasjon, skal vurderes hvordan hensynet til et endret klima kan ivaretas.

Planforslaget legger til rette for å utvikle et område som allerede er avsatt til utbygging, og vil styrke et allerede etablert område. Det forventes at utviklingen vil bidra til noe økt trafikk, men mye av trafikken til/fra nye virksomheter vil allerede være på vegnettet/i området, og ved etablering av handelsklynger/næringsklynger, forventes det at man kan bidra til at folk

planlegger slik at man reduserer antall bilturer da man kan få dekket flere behov innenfor et begrenset område. I tillegg forventes det at en utvikling som planlagt, vil bidra til å minske handelslekkasjen fra Hønefoss til andre områder, f.eks til Sandvika. Planområdet er innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme, og er således pliktet til å benytte seg av dette. Planområdet er ikke særskilt utsatt hva gjelder vær og vind, og med gode grunnforhold når det kommer til å håndtere overvann og avrenning.

- **T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging:**

Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker. Støy bidrar til redusert velvære og mistrivsel, og påvirker derfor folks helsetilstand. Formålet med retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer.

Det planlegges ikke for støyfølsom bebyggelse innenfor området. Planlagt tiltak vil heller ikke medføre økt støy på nærliggende boligområder. Situasjonen ifht støy vil være forholdsvis uendret. Retningslinjen legges til grunn og sikres gjennom reguleringsbestemmelsene.

- **T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging:**

Dagens luftforurensningsnivåer i en rekke større byer og tettsteder i Norge medfører økt risiko for sykkelighet og dødelighet. Det er derfor utarbeidet anbefalte luftforurensningsgrenser som skal legges til grunn ved planlegging av ny virksomhet eller bebyggelse. Hensikten er å forebygge helseeffekter av luftforurensninger gjennom god arealplanlegging.

Det planlegges ikke for virksomheter som er sensitive for luftforurensning innenfor området. Planlagt tiltak vil ikke medføre endringer ifht luftforurensning for området eller nærliggende områder, og området er ikke særskilt utsatt for luftforurensning, da det ligger på en mo, og det er god utlufting.

- **Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen:**

Viktige mål er å:

- Synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging.
- Sikre gode og trygge arealer og anlegg som skal brukes av barn. Arealene skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare,

Planforslaget legger ikke til rette for etablering av boliger, så det stilles ikke krav til særskilte lekearealer innenfor området.

Det er i dag ingen arealer som benyttes til organisert eller uorganisert lek og aktiviteter for barn, hvis man ser bort i fra arealene som er i direkte tilknytning til de etablerte barnehagene. Disse benytter de nærliggende rekreasjonsområdene direkte sør for planområdet til utflukter. Disse berøres ikke av planforslaget, ut over at det tilrettelegges for gang- og sykkelvegnett som skal opprettholde tilkomsten til de nærliggende rekreasjonsområdene.

Trafikksikkerheten innenfor området vil være som for dagens situasjon, og den økte trafikken vil få få eller ingen konsekvenser i forhold til dette. Tiltak på tilliggende vegnett vil måtte bli en vurdering i forbindelse med den totale trafikkbelastningen på vegnettet i Hønefoss, og det stilles kun krav til mindre utbedringer av tilliggende vegnett i forbindelse med tiltaket. Det er vurdert at dette vil ha få eller ingen konsekvenser for trafikksikkerheten på tilliggende vegnett, herunder skoleveger.

- **Tilgjengelighet for alle:**

Sentralt i rundskrivet «universell utforming i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven, vedtatt 2008» er prinsippet om universell utforming. Målet er at alle skal kunne bruke de samme

fysiske løsningene i så stor grad som mulig, enten det er bygninger, utearealer eller transportmidler.

Tiltak må tilfredsstille krav gitt i PBL og gjeldende forskrifter. Da det kun tilrettelegges for arbeidslokaler og publikumsrettede arealer, vil det stilles krav til at tiltak skal være universelt utformet, både når det gjelder uterom, næring og handelsarealer

- **Norge universelt utformet 2025, Regjeringens handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009-2013, 14.05.2009**

Handlingsplanen viser hvordan regjeringen vil legge grunnlag for å oppnå et universelt utformet Norge innen 2025. Planlegging/uteområder, bygninger og transport er blant de prioriterte innsatsområdene i handlingsplanen. Prinsippet om universell utforming fremgår av plan- og bygningslovens formålsparagraf.

Se pkt over.

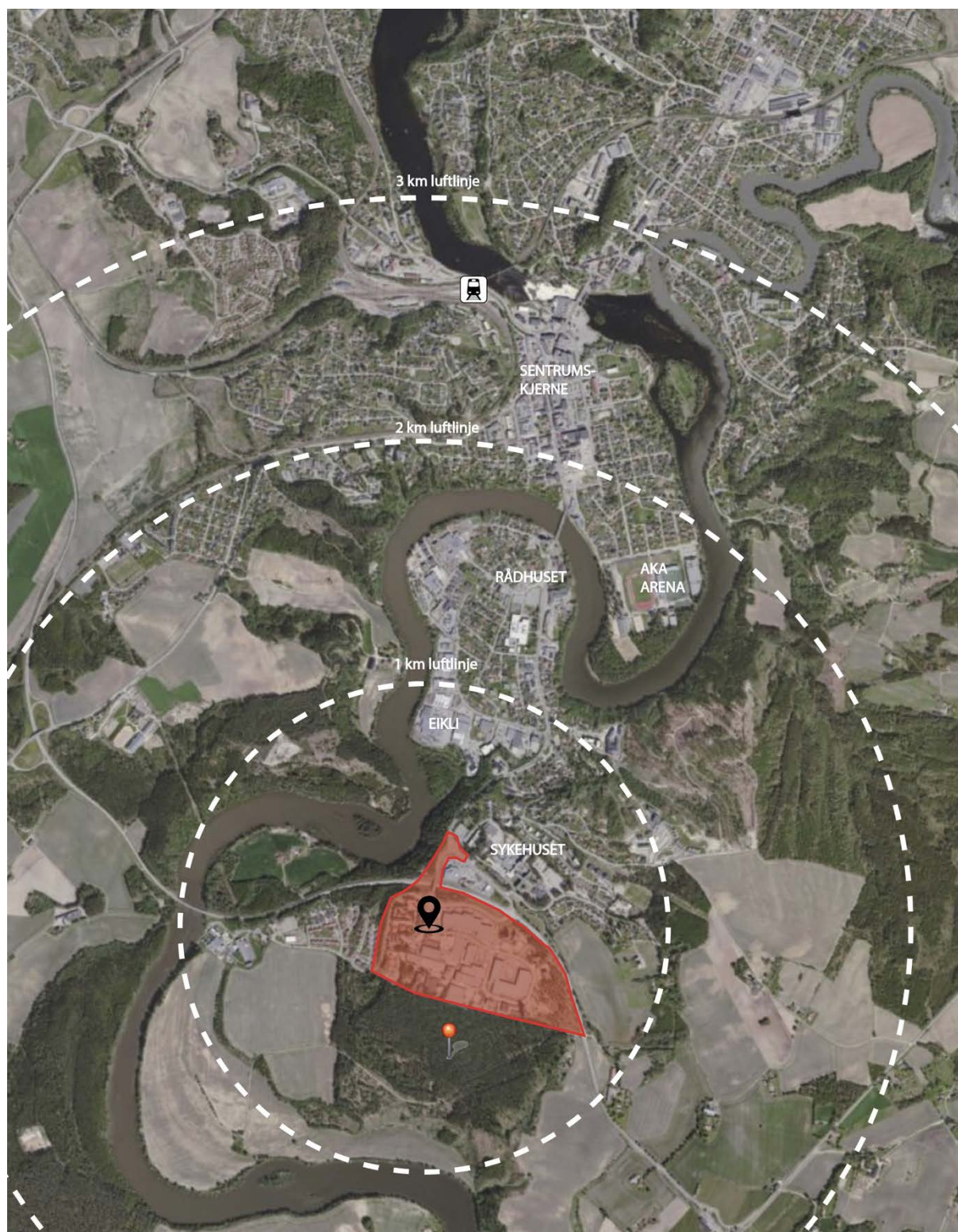
6. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

6.1 Beliggenhet

Hvervenmoen Næringsområde ligger synlig ved dagens innfart til Hønefoss, med god tilgjengelighet fra dagens E16. Hønefoss er definert som en regional by med et regionalt kollektivknutepunkt i, og næringsarealene på Hvervenmoen betjener i dag et regionalt marked, i tillegg til det lokale markedet.

Hønefoss er i samfunnsdelens arealstrategi delt inn i indre og ytre sentrumssonen. Hvervenmoen ligger i ytre sentrumssonen, sør for indre sentrumssonen. Området er tilknyttet Hvervenkastet via kjørebrot med gang-/sykkelvei som går over dagens E16.

Avstand til kjernen av indre sentrum og kollektivknutepunkt/togstasjon er ca. 2,5-3,0 km. Området betjenes av bussrute 228 Morgenbøen-Hønefoss-Hvervenmoen (pendel nord-syd), som er den mest brukte bussruten i Hønefoss. Avgang er p.t. ca. hvert 15 minutt på dagtid. I tillegg stopper rute 200 til/fra Oslo ved Hvervenkastet/sykehuset. Det er gang- og sykkelvei fra sentrum og opp til planområdet.

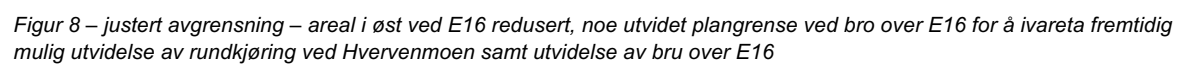


Figur 6 – Hvervenmoen - lokalisering

Planavgrensningen er satt i samarbeid med Ringerike kommune. Varselet planavgrensning fremkommer av figur 1. Justert planavgrensning fremkommer av figur 2.



Figur 7 – planens avgrensning, varslet ved planoppstart



6.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Næringsområdet er utviklet til å bli en regional destinasjon for handel og er et livskraftig område med en rekke arbeidsplasser og virksomheter. Av kontorarbeidsplasser kan nevnes Statens Kartverk, Viken Skog, Økonomihuset, Ringerikskraft, Mattilsynet og en rekke andre kompetansebedrifter innen jus, eiendom, økonomi m.m. Innenfor handel er det etablert aktører som Obs Bygg, XXL, Megafliis, Elkjøp, Jysk, Brødrene Dahl, Biltema, Jula, Europris, Rusta og Power. I tillegg er det etablert enkelte tjenesteytende virksomheter som fysioterapi, leger, tannleger, barnehage m.m. Industrielle virksomheter er bl.a. Vardar/fjernvarme, HV-plast, Bryn ventilasjon og Tesla servicesenter.

Det er et forholdsvis stort spenn i virksomheter – fra lett industri til kontor, handelsarealer, barnehage og idrettslokaler.



Figur 9 – Dagens situasjon

Noen av virksomhetene kan defineres som arbeidsintensiv virksomhet. Innenfor Hvervenmoen, er det i dag ca 1300 arbeidsplasser.

Rett nord for Hvervenmoen og dagens E16 ligger Hvervenkastet med forretningsareal, dagligvare, bensinstasjon og serveringsarealer, samt sykehuset – en av Ringerikes største arbeidsplasser. Vest for planområdet er det boligområder, og mot sør og øst er det jordbruksarealer.



Figur 10 – Dagens situasjon, Hvervenmoen, Hvervenkastet og Eikli

6.3 Stedets karakter

Struktur og estetikk/byform

Hvervenmoen Næringspark ligger langs E16 ved innfarten til Hønefoss. Store deler av området er allerede bygget ut, med en variasjon av rene kontorbygg, større handelsbygg og noen industribygg. Det er lagt vekt på at bygningene som er oppført skal ha en god arkitektonisk kvalitet, dette gjelder spesielt bygningene fra innkjøringen til området og sørover. Det er lagt vekt på god og bestandig materialbruk og kontorbygg som fremhever Hvervenmoen Næringspark som et attraktivt sted å etablere seg. Både Viken Skogs bygg, Kartverksveien 6 og HM 49 er bygg som kan nevnes i den sammenheng. Kontorbygg er etablert som høyere bygg opp i 5-8 etasjer, med mindre grunnflate, mens handels- og industribyggene er etablert som lavere bebyggelse (inntil 10 m gesims) med stor grunnflate. Flesteparten av kontorbyggene, med unntak av Kartverket og HM60, ligger langs E16. Handels- og industribyggene ligger noe tilbaketrukket fra E16. Området inneholder også barnehage og idrettslokaler.

Området fremstår som grønt mot E16, med en klar infrastruktur. Den ubebygde delen av området, samt tilliggende LNF-område i sør, er bevokst med høye furutrær.

Næringsområdet er etablert med en grønn randzone mot vegstrukturen. For både handels- og kontorbygg er det etablert parkeringsarealer på terreng, mens Hvervenmoen 49 og Hvervenmoen 33 også har parkering i kjeller. Parkeringsarealer på terreng er delvis brutt opp med grønnstruktur, spesielt parkering tilhørende kontorbyggene.

Bebyggelsen har en varierende materialbruk og fremtoning. Hvert enkelt kontorbygg er utformet med en tydelig karakter og materialbruk, med spenn i fra tre i fasade til glass og metall. Kontorbyggene fremstår tydelig som enkeltstående bygg.

Handelsbyggene har en enklere struktur, men er brutt i fasade gjennom en variasjon av bruk av corten-stål og metallplater, samt en aktiv bruk av belysning.



Figur 11 – Dagen situasjon, Obs Bygg innenfor HM15



Figur 12 – Dagen situasjon. Handelsbygg innenfor HM2 i front, HM49 til venstre i bildet, og HM60, HM11 og 15 i bakkant. Her fremkommer areal for utviklingspotensialet for HM7 og KV6 og 7 til høyre i bildet.



Figur 13 – Dagens situasjon, handelsbygg innenfor HM60



Figur 14 – Dagens situasjon. Området sett fra øst. Kontorbygg innenfor HM33 til venstre i bildet, HM60 sentralt og kontorbygg HM45, 47 og 49 til høyre i bildet.

Hvervenmoen næringspark var tidlig ute med satsing på ladestruktur for både kunder og ansatte. Ladeparken utvides løpende i tråd med kapasitetsbehovet og strømtilgang. Ladeparken er i dag svært godt besøkt, både av lokale, handlende og gjennomreisende.

6.4 Landskap

Topografi og landskap

Planområdet hører til landskapsregionen "innsjø- og silurbygdene på Østlandet". Sand- og grusavsetninger ligger spredt i området. Når det gjelder vann og vassdrag er regionen preget av store innsjøer som gir lang fjernvirkning, og meandrene elver med rolig flyt. Vegetasjonen i området preges av skog. Jordbruksmarka i området er blant landets største og beste. Det er store områder med sammenhengende jordbrukslandskap. Med en andel på 25% av total bygningsmasse, er det landbruksbebyggelsen som er den mest synlige. Jordbruket, skogen og innsjøenes vannspeil er karaktersetende på landskapet.

Planområdet ligger på en flat, lav furumo på sørsiden av Storelva og Hønefoss sentrum. Det heller svakt mot sør. Det stikker seg ut ved å være et område med høy utnyttelse og med påkostede kontorbygg i et ellers utstrakt jordbrukslandskap. Området er flatt med unntak av jordvoller mot E16 og har gode solforhold (bortsett fra at den delen av området som er ubebygd er dekket med voksne furutrær). Opprinnelig var Hvervenmoen Næringspark bevokst med furuskog, og fortsatt er det furu som preger vegetasjonen i området.

Geologisk sett er området klassifisert med sand og grusforekomster – med lav verdi.

Solforhold

Området har gode solforhold, med et forholdsvis flatt terreng. I randsonen faller terrenget ned mot sør, og større landbruksområder.

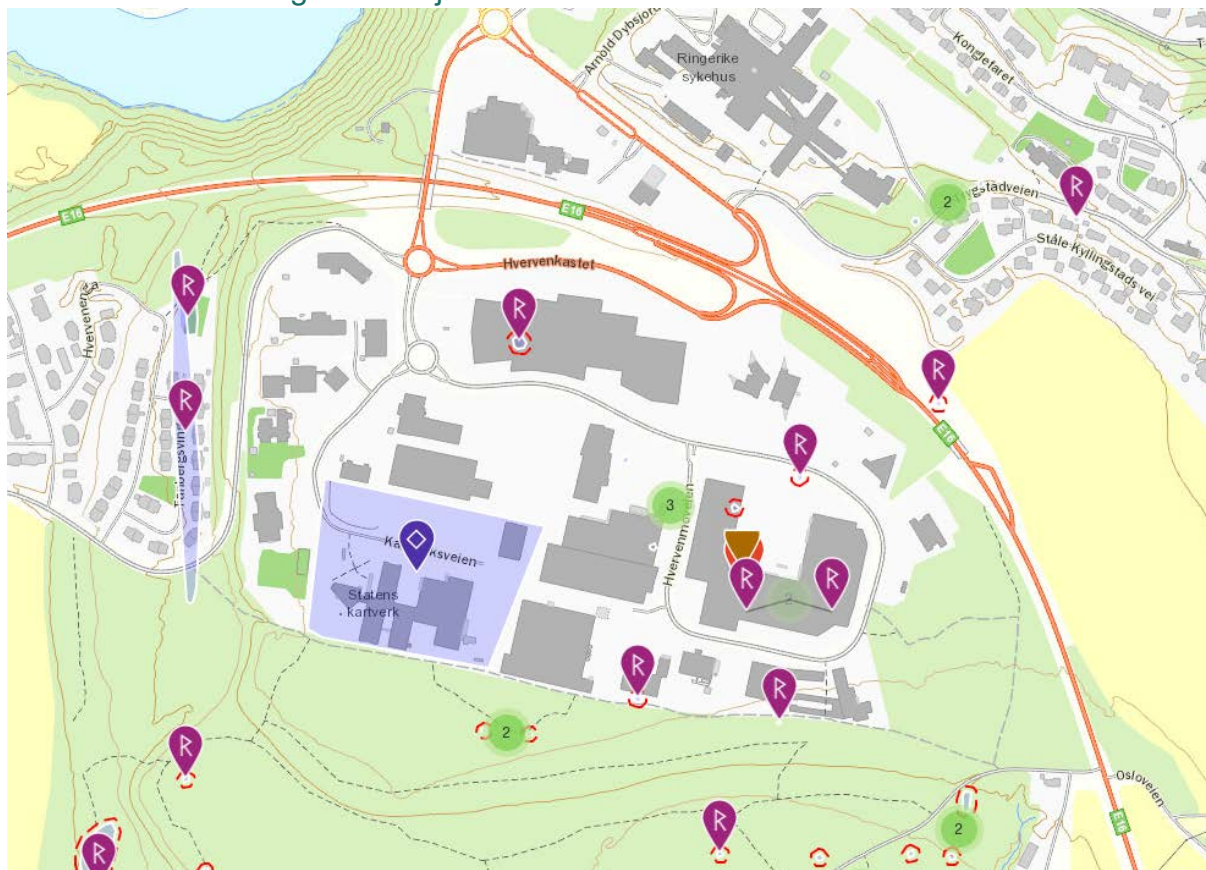
Lokalklima

Området er ikke særskilt utsatt i forhold til vær, hverken i forhold til vind eller nedbør. Klimaet er et typisk østlandsklima, med tørre og kalde vintre, og forholdsvis

Estetisk og kulturell verdi

Statens kartverk er registrert som et nasjonalt viktig kulturminne. Kontorbebyggelsen innenfor planområdet er bygg med relativt liten grunnflate og tillatt opp i 7-8 etasjer. Disse fremstår som forholdsvis slanke bygg, med god materialbruk og fremtoning. Handelsbygg er relativt lave bygg, med stor grunnflate. Disse er tilstrebet å få en enhetlig og god materialbruk, til tross for at det er forholdsvis enkle bygg. Hver enkelt aktør har sin egen inngang. Området fremstår som et tydelig næringsområde, med et oversiktlig veg- og forbindelsesnett, og en variert bygningsstruktur.

6.5 Kulturminner og kulturmiljø



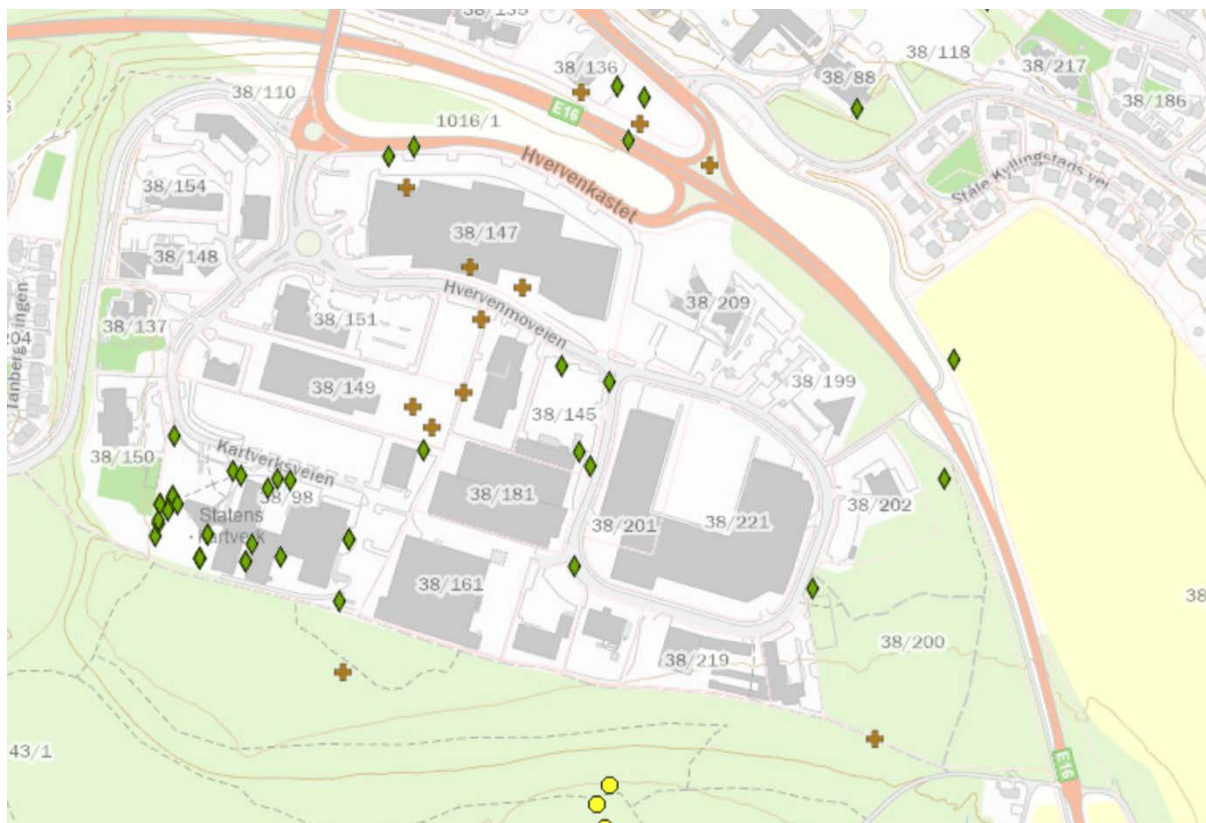
Figur 15: Registrerte kulturminner. Markerte kullgroper er tidligere frigitt. Kilde: www.kulturminnesok.no

Det er registrert flere automatisk fredete kulturminner på Hvervenmoen, og disse er alle kullgroper, såkalt kullfremstillingsanlegg eller kullfremstillingslokalitet brukt til å fremstille trekull. De har en sirkulær geometri med voller som er mer eller mindre definerte på utsiden. I forbindelse med utarbeidelsen av områdeplanen på Hvervenmoen, er det gitt dispensasjon fra det automatiske kravet om fredning, og flere av kullgropene som er angitt innenfor planområdet på ovenstående kart er allerede fjernet som følge av utbyggingen av området. Dette gjelder kulturminneID 43324, 133088, 133089, 133091, 133092 og 146689.

Statens kartverk er et statlig listeført kulturminne og kulturmiljø, med kulturminneID 277628, fra fjerde kvartal av 1900-tallet. Eiendommen ble listeført/vernet 31.12.2015.

6.6 Naturverdier

Den ubebygde delen av planområdet består hovedsakelig av små gjenværende skogholt med furuskog, hvorav det i en betydelig del i østenden av planområdet er foretatt frøtrestillingshogster. Disse fragmentene er mindre verdifulle. Det er forekomst av svartlistearten kanadagullris (SE, svært høy risiko) i planområdet.



Figur 16: Kart over arter, kilde miljostatus.no, grønn – fremmede, brune kryss – arter – ikke truet

Rødlistearter

Det er ingen registrerte rødlistede eller truede arter innenfor planområdet. Det er tidligere registrert en rødlistet art (sopp) innenfor planområdet. Det er ikke gjort registreringer over flere sesonger.

Naturtypelokaliteter

I forbindelse med arbeidet med områdereguleringen for Hvervenmoen, ble det utført kartlegging av biologisk mangfold. Denne ble utført i 2013. Det er ikke utført nye registreringer nå, da området er ytterligere utbygget etter forrige registrering, og at forekomst av truede eller rødlistede arter er mindre sannsynlig nå. Det videre er det derfor en gjengivelse av de registreringene og vurderingene som ble gjort i 2013.

Det er ikke registrert naturtypelokaliteter i planområdet. Siden planområdet består av små fragmenter av en naturtype (sandfurskog) som er angitt i DN-håndbok 13, og med en registrert forekomst av en rødlistet art (furufåresopp) ble planområdet vurdert til middels verdi.

Verdifulle sandfurskoger finnes trolig på de gjenværende delene sør av og utenfor planområdet. Sandfurskoger er beskrevet som en spesielt viktig naturtype for biologisk mangfold i Norge og ved en foreløpig vurdering av eksisterende dokumentasjon gitt verdien A/B. Kun det nærmeste influensområdet ble undersøkt med funn av arter som snau vaniljerot (NT) og skaftjordstjerne (NT).

Sandfurskoger på furumoer kan ha interessante naturverdier knyttet til jordboende sopper, altså sopper som lever på bakken og karplanter. Sandfurskogene oppviser i større grad enn beslektede skogstyper en markert typemessig/regional variasjon som habitat for spesialisert og sjeldent biomangfold. Sandfurskog trenger ikke å være verdifullt, men kan være det. Det er derfor en mulighet for at det finnes furufåresopp også her. Områdene hvor furufåresoppen finnes innenfor planområdet er for små til å være naturtypelokaliteter (og området er ytterligere redusert sammenliknet med det som var situasjonen da forrige rapport ble laget).

Vilt:

På østre del av planområdet går det i dag en viltkorridor.

6.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Hvervenmoen sett i sammenheng med omkringliggende områder:

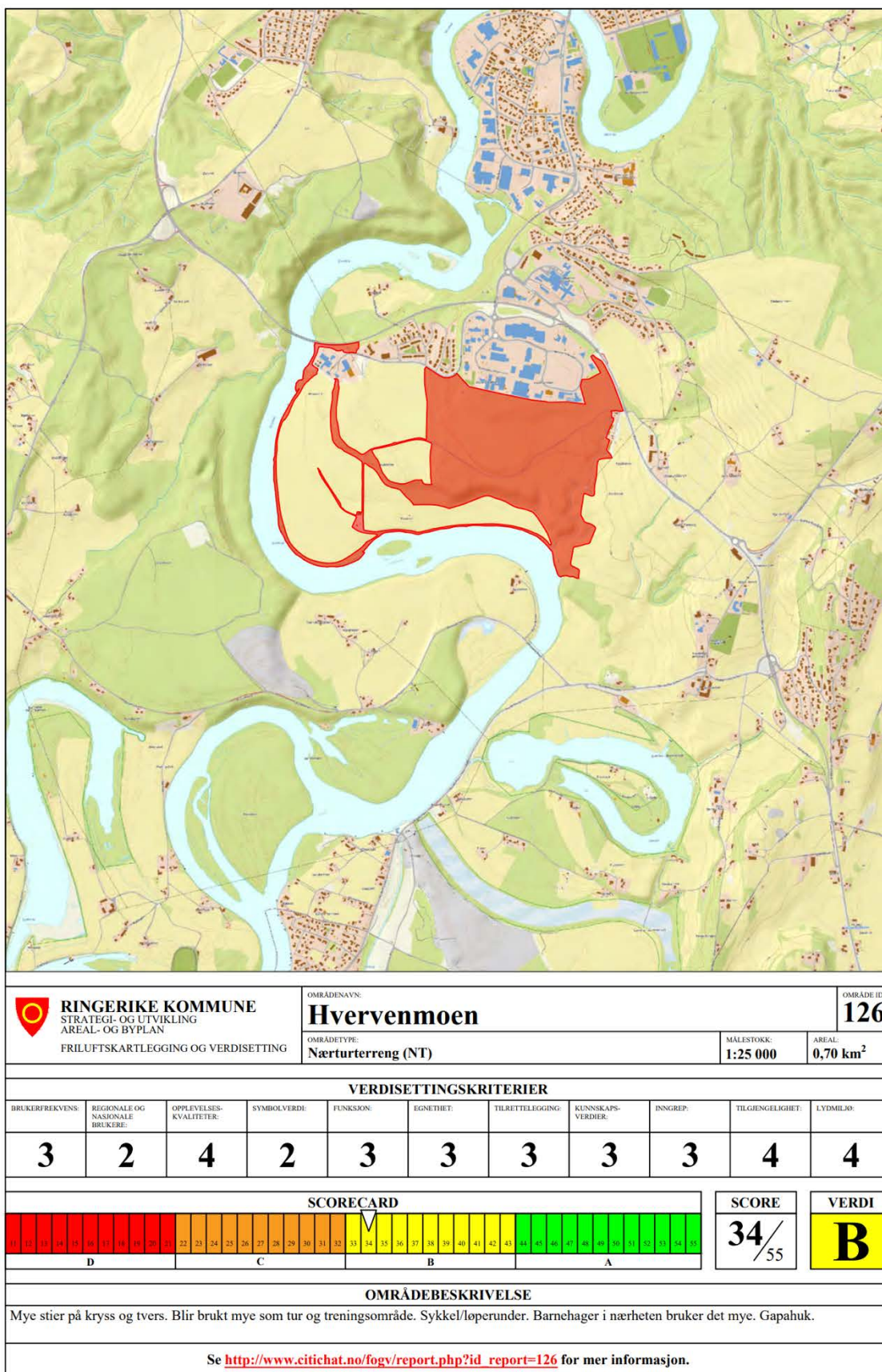
Hvervenmoen ligger mellom Hønefoss og friluftsområdet Mosmoen-Lamoen og Bymoen lenger sør. Det er i den sammenheng en innfallsport til mange fine friluftsområder. Her ligger Lamoen naturreservat, en klimavernsone og utstrakte turområder.

Innenfor planavgrensningen har området i seg selv liten kvalitet som friluftsområde. Det er ifølge kommuneplanen et næringsområde. Det går allikevel to korridorer fra gangbroen over E16 og langs vestsiden av planområdet som er viktige å opprettholde for god tilgang til bakenforliggende friluftsområder.

Det nærmeste stoppet med offentlig transport (buss) er innenfor planområdet, og gjelder rute 228 «pendlerruten nord-syd».

I 2019 ble det gjort en kartlegging av friluftslivsområder i Ringerike kommune. I den forbindelse ble områder i Ringerike vurdert og verdisatt etter en skala fra A-D. A-områder har meget stor friluftsverdi og bør være godt tilrettelagt og brukt av mange personer gjennom hele året, med enkel tilgjengelighet. B-områder har store friluftsverdier, er godt tilrettelagt, brukes av mange og har potensiale for økt bruk. C-områder får en friluftsverdi, siden de brukes men er ikke nødvendigvis tilrettelagt og bruken kan økes ved bedre tilrettelegging og lettere tilgjengelighet. D-områder er ikke klassifisert som friluftsområde, men de kan allikevel ha lokal verdi som rekreasjonsområde.

Den utbygde delen av Hvervenmoen næringsområde er ikke vurdert å ha verdi, men tiliggende LNF-område sør for næringsområdet, er gitt verdien D. Området er vurdert å ha lokal verdi, med mange stier på kryss og tvers, brukes som treningsområde, med løpe- og sykkelrunder. I tillegg brukes området av barnehager i nærområdet. Området som er gitt verdi D, omfatter også del av GBNR 38/200 som i planforslaget foreslås avsatt til handelsområde. I gjeldende regulering er området imidlertid avsatt til kontor, og den friluftsmessige betydningen av denne eiendommen i dag anses liten.



Figur 17: Nærturterreng, verdi, Kilde: Sluttrapport friluftslivkartlegging for Ringerike kommune, Ringerike kommune

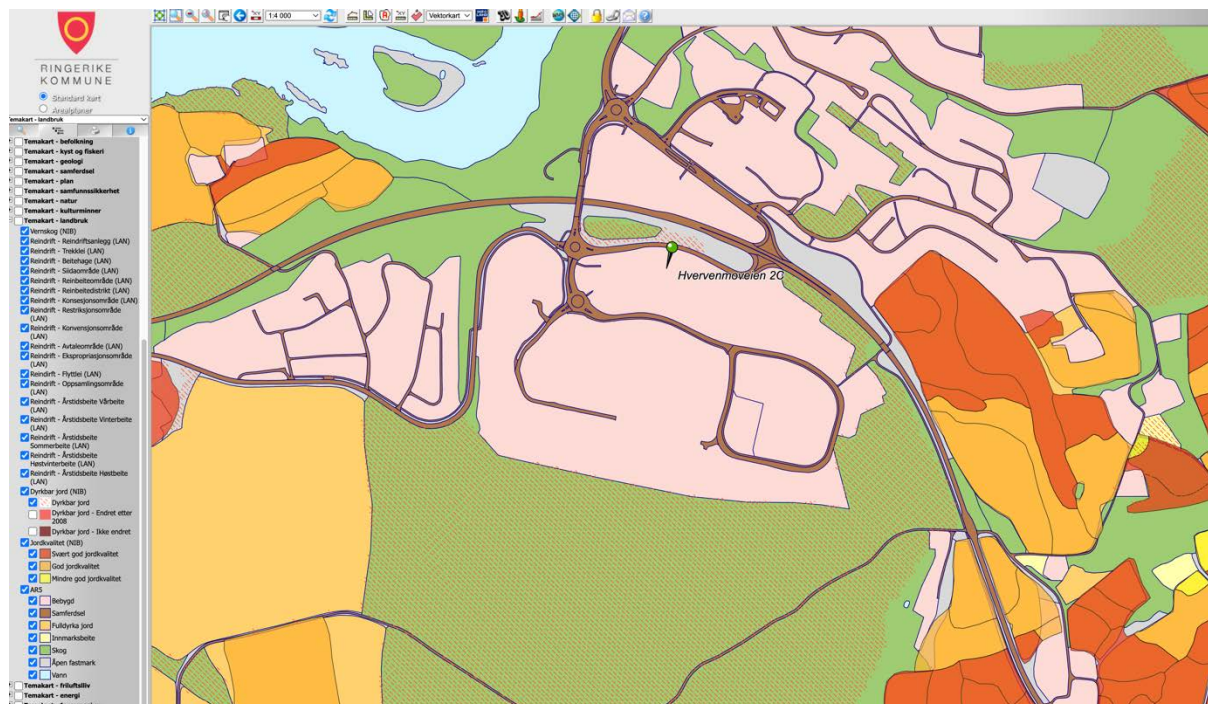


Figur 18: Friluftsområder. Kilde: temakart www.ringerike.kommune.no

6.8 Landbruk

Deler av planområdet (gnr/bnr 38/200 som p.t. er ubebygd) er i dag registrert med skog av høy bonitet, men siden området er regulert til bebyggelsesformål har det liten verdi. Jordsmonnet er ikke klassifisert i forhold til grasdyrking, korndyrking, potetdyrking eller miljøtiltak. Grus- og pukkforekomster innenfor områder er angitt med en usikker avgrensning med en verdivurdering som "lite viktig".

I Ringerike som kommune er det mye fylldyrka jord. Når dette området ikke er ansett som verdifull i forhold til matjord taler det for høy utnyttelse, slik at man unngår å måtte bygge ut i arealer som i dag er avsatt som verdifulle LNF områder. Det taler dessuten for en kompakt utvikling av Hønefoss.



Figur 19: Landbruksareal, Kilde: temakart www.ringerike.kommune.no

6.9 Trafikkforhold

Nåværende situasjon har 2 felts veier med tilfredsstillende utforming i forhold til dagens belastning. Vegnettet avviker dagens trafikk tilfredsstillende.

Blant annet er Osloveien fra Hønefoss en 2 felts vei fra kryss med Dronning Åstas vei, med utvidelse til 2 felt til de siste meterne i rundkjøringen i kryss med rampene fra E16. Kryss med Dronning Åstas vei er lysregulert, noe som medfører at trafikk fra Hønefoss kommer i puljer, noe som kan påvirke avvikling i kryssene. Begge rampene fra E16 er også utvidet til 2 felt inn i rundkjøringene, samt at det også er etablert et eget påkjøringsfelt fra Hvervenmoen til påkjøringsrampen mot E16 østover (retning Sandvika).

Det er etablert atskilte gang- og sykkelveier langs vegnettet fra Hønefoss sentrum i retning Hvervenmoen og sykehuset, og videre østover langs E16. Det er også atskilte gang- og sykkelveier/fortau gjennom Hvervenmoen, med en undergang som krysser E16 i øst (retning Sandvika). Her tilknyttes gang- og sykkelvei fra Hvervenmoen til det overordnede gang- og sykkelvegnettet.

Det er i dag ca. 3 km fra indre kjerne av Hønefoss sentrum til de sentrale områdene av Hvervenmoen. Dette er for langt til å være attraktivt å gå, men kan for mange være akseptabel sykkelengde. Det er imidlertid stor stigning i Osloveien fra kryss med Dronning Åstas vei, men med større andel el-sykler så vil dette også kunne være mer attraktivt i årene som kommer.

Eksisterende trafikkbelastning

Det er gjennomført nye tellinger på vegnettet rundt Hvervenmoen høsten 2020, samt snitteliinger høsten og vinter 2019, og tellinger av svingebevegelser i de to rundkjøringene på hhv Hvervenkastet og Hvervenmoen.

Det er stor forskjell på registrert trafikk for E16 (spesielt vestgående retning – mot Hallingdal), og det som er fastsatt i vegdatabanken.

I forbindelse med planarbeidet med ny E16 ble det gjennomført et omfattende arbeid med transportmodell. Modellen har beregnet at trafikken på eksisterende E16 østover, mot Sandvika, vil bli

reduisert med ca 9.200 kj.t/døgn. Trafikken vestover på E16, mot Hallingdal) vil få en reduksjon på ca 7.800 kj.t/døgn, mens trafikken i Osloveien blir redusert med ca 1.300 kj.t/døgn.

Kollektivtrafikk:

Hvervenmoen betjenes av linje 228 Morgenbøen – Hønefoss sentrum – Hvervenmoen (pendel nord-syd). Dette er Hønefoss sin eneste pendlerrute og følger byen i retning nord-syd. Dette er den mest benyttede lokalbussen i Hønefoss, med 15 minutters avganger i rushtiden og 30 minutter ellers i døgnet, i perioden 05-23.

I tillegg stopper bussrute 200 til/fra Oslo (Osloruten) ved Ringerike sykehus.

Trafikkulykker

I løpet av de siste 10 årene er det registrert 6 ulykker innenfor det som er vurdert å være område påvirket av trafikk til/fra planområdet. E16 er ikke vurdert. Av disse er 4 ulykker med fotgjengere involvert, og 3 av ulykkene har skjedd i fotgjengerfelt. Alvorlighetsgrad er ikke kjent. De andre ulykkene er påkjøring bakfra i rundkjøring, den siste er med ukjent forløp.

6.10 Barns interesser

Det er etablert en barnehage vest i planområdet, og denne er også regulert med eget uteareal. Formål og bruk videreføres i forslag til reguleringsplan. I tillegg vil gangforbindelser innenfor planområdet, bidra til videre bruk av tiliggende friluftsområde for barnehagen. Ut over dette, er det ikke arealer som er tilrettelagt for lek eller opphold for barn innenfor planområdet.

6.11 Universell tilgjengelighet

Bygg og anlegg innenfor planområdet, oppfyller krav til universell utforming og tilgjengelighet. Området fremstår som tilnærmet flatt, og er enkelt å bevege seg igjennom og orientere seg i.

6.12 Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

Området forsynes i dag med vann fra en kommunal 150 mm vannledning som kommer fra nordsiden av E16. Ledningen ligger under eksisterende vei i næringsparken og er anlagt som en ringforbindelse. Kommunen er usikker på hvor stor kapasitet gjeldende anlegg har og de må derfor utføre en tappetest/trykktest for å avgjøre dette.

Spillvannsledninger må flyttes og forlenges for å tilpasses det nye området. Den eksisterende dimensjonen er tilstrekkelig. Dette kan endre seg dersom det planlegges særlig vannkrevende aktiviteter på området, for eksempel vaskehaller.

Der ikke foretatt målinger som indikerer infiltrasjonskapasiteten. I dag er det store naturlig permeable flater på område som infiltrerer alt overflatevann direkte der det dannes.

Trafo

Energiforsyning og alternativ energi, fjernvarme mm

Hønefoss Fjernvarmeanlegg ligger innenfor planområdet, og hele området er også innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. Det betyr at all ny bebyggelse skal tilrettelegges for tilknytning til fjernvarmenettet, og leverandør er pliktig til å levere. De fleste virksomheter innenfor planområdet, bruker i dag fjernvarme som hovedoppvarmingskilde. HM33 Kontoreiendom er bygget med passivhus-standard, og er et moderne og energieffektivt bygg med solceller på taket. Hovedvekten av de øvrige byggene innenfor området er relativt nye, og oppført etter TEK10/TEK17, som i seg selv bidrar til å skape energieffektive bygg.

Fjernvarmeanlegget er et biobrenselanlegg, og fremhever å være CO₂ nøytralt, da flisen som blir brukt er en del av jordens naturlige CO₂ kretsløp. Ifølge Hønefoss Fjernvarme bidrar uttak av energivirke til tilvekst, noe som igjen fører til økt opptak av CO₂.

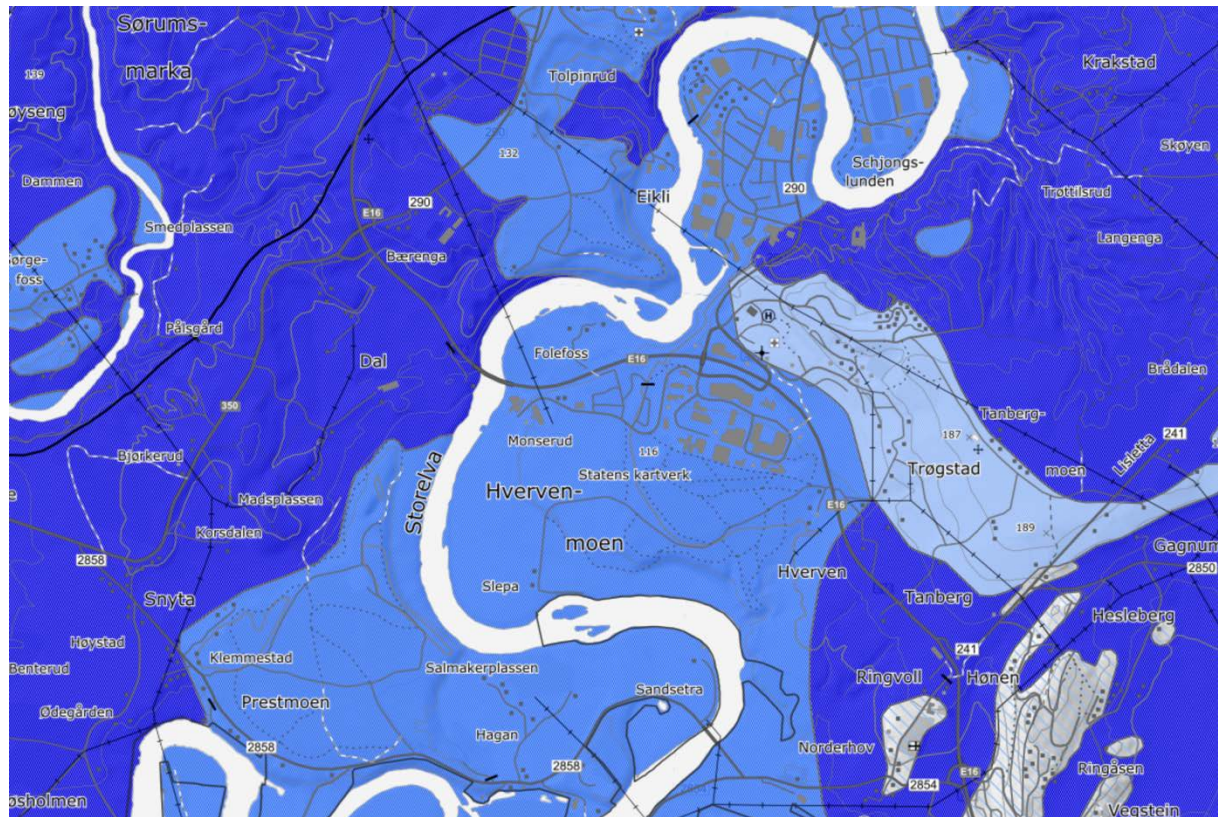
Bredbånd/fiber: Området er forsynt med tilstrekkelig infrastruktur.

6.13 Grunnforhold

Stabilitetsforhold

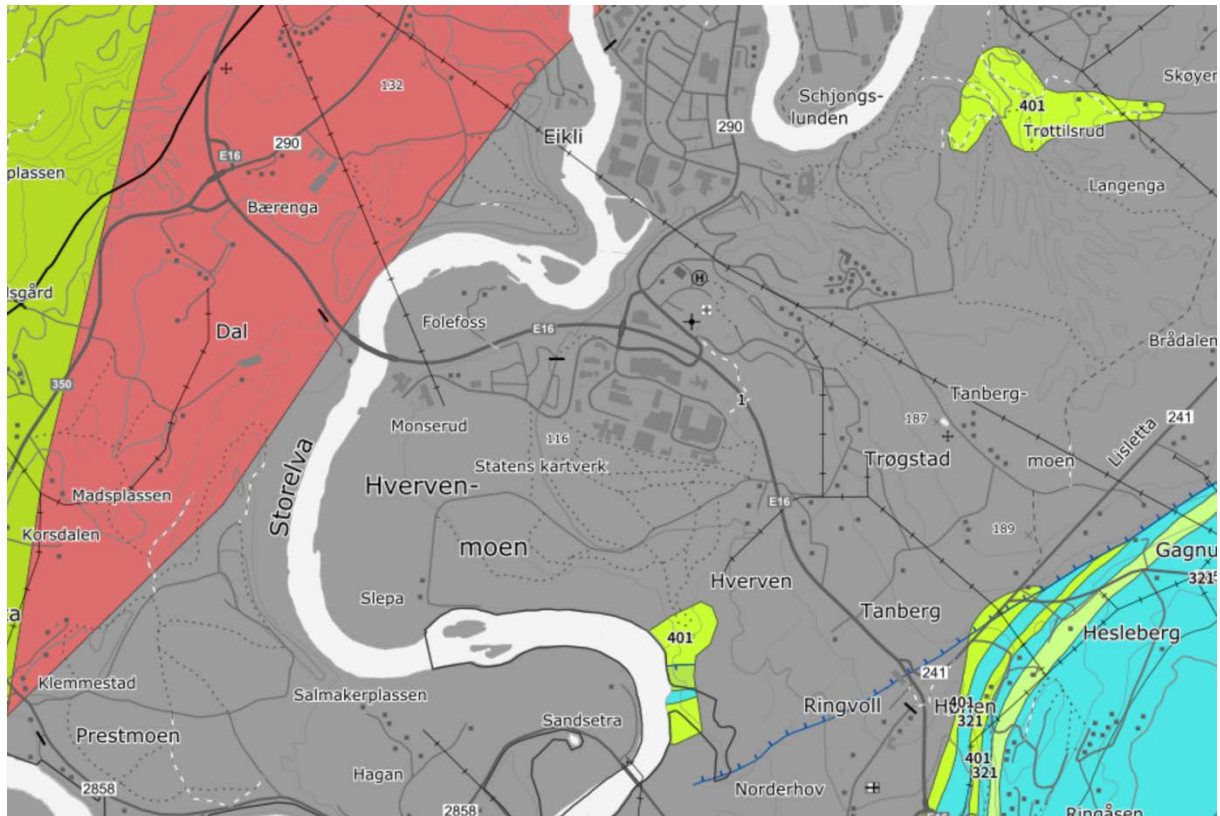
Planområdet fremstår som forholdsvis flatt, men det østre området, som pr nå er ubebygget og skal utvikles, faller slakt fra nord mot sør. Terrengefallet på GBNR 38/200 er ca 6 meter over en lengde på ca 180 meter (1/30 eller ca 3%). Området er del av en morene, og grunnforhold er vurdert å være gode. I de nylig gjennomførte byggeprosessene, er det ikke avdekket forhold som tilsier at det må tas særskilte hensyn i forhold til stabilitet, hverken områdestabilitet eller lokal stabilitet.

Området er under marin grense, og er markert med stor sannsynlighet for funn av marin leire. Det må allikevel påpekes at det ikke er gjort funn av marin leire i forbindelse med nylige oppførte bygg.

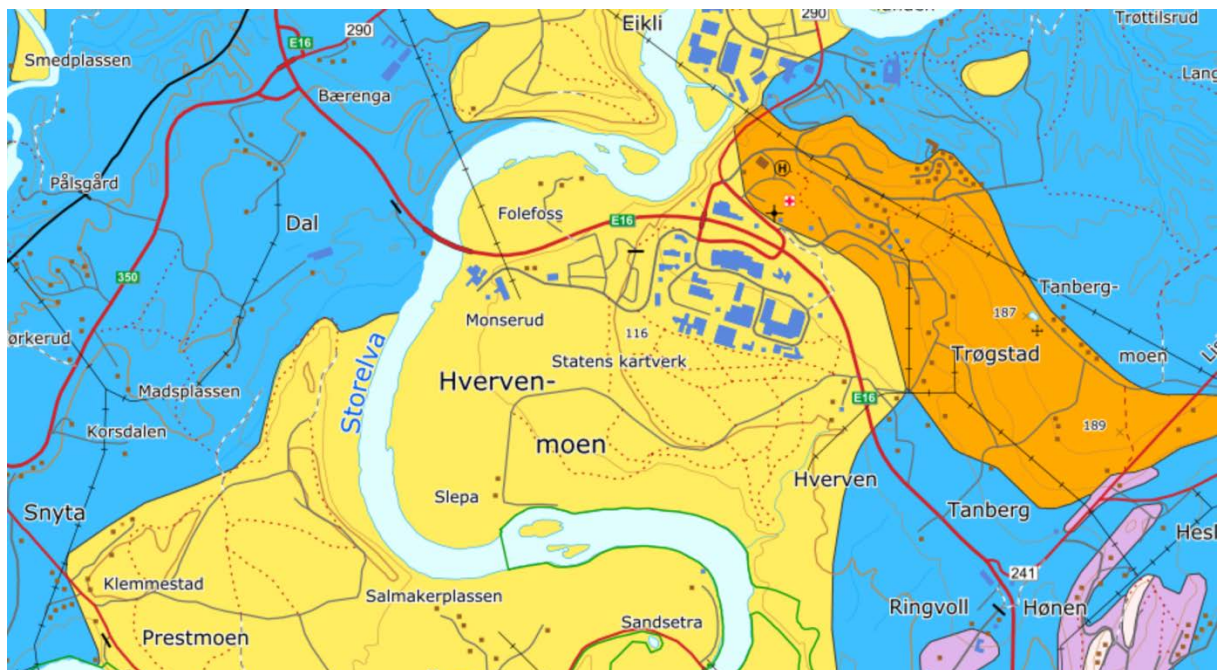


Figur 20: Marin grense – stor sannsynlighet for funn av marin leire, kilde ngu.no

Området er markert med berggrunn – løsmasser, og løsmassene er elveavsetning.



Figur 21: Berggrunn – grått = løsmasser, kilde ngu.no



Figur 22: Løsmassegeologi – gult=elveavsetning, kilde: ngu.no

Området er ikke registrert med ras- eller skredfare – hverken i forhold til skred (erosjon, kvikk) eller i forhold til snøskred eller steinsprang.

Kapittel 3.2 i NVEs nye veileder, beskriver prosedyrer for håndtering av områdestabilitet. Prosedyren er delt inn i 11 punkter (trinn).

Figur 23 viser en oppsummering av gjennomgangen av prosedyrens punkt 1-6 for reguleringsområdet. Ihht disse trinnene, er det vurdert at det er liten fare for områdeskred innenfor planområdet.

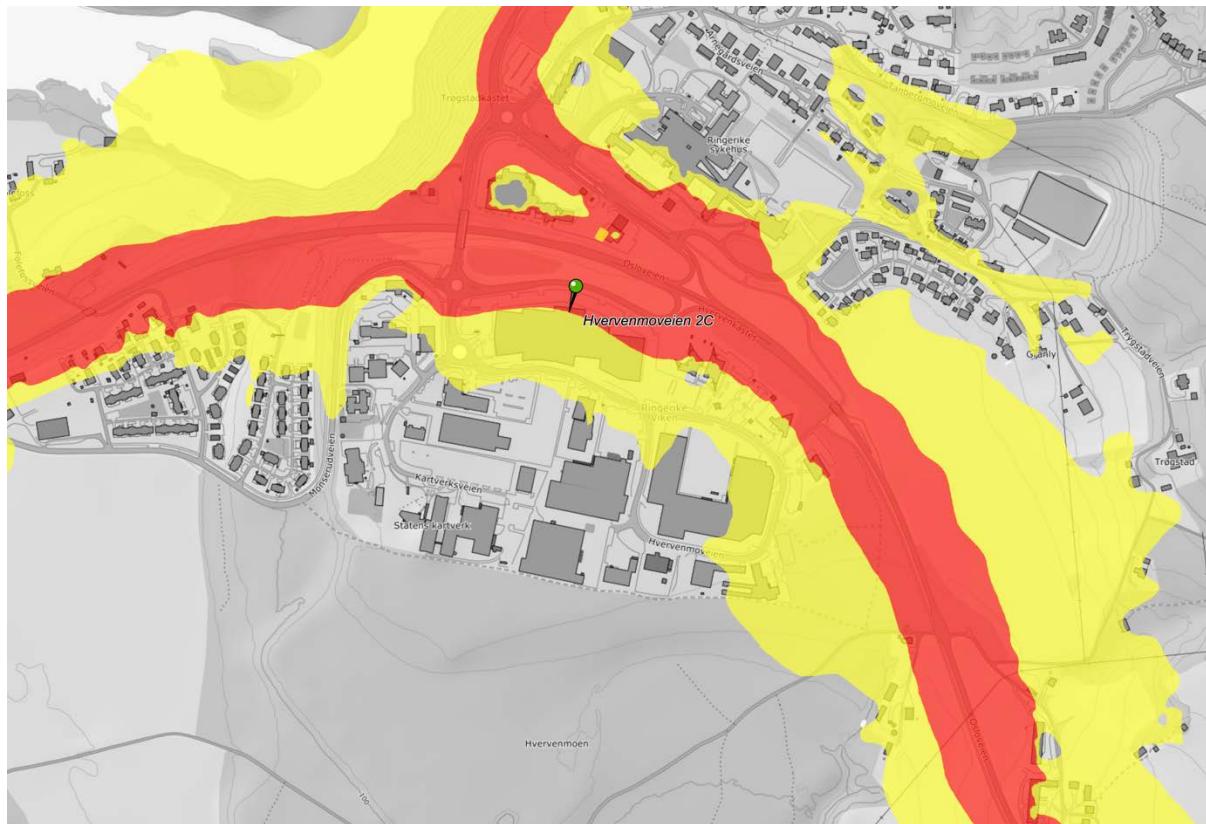
Vurdering av punktene er angitt under.

Pkt	Overskrift	Kommentar
1	Undersøke om det finnes registrerte faresoner (kvikkleiresoner) i området	Det er ikke registrert faresoner i eller nært planområdet,
2	Avgrens områder med mulig marin leire	Hele området ligger under marin grense (aktsomhetsområde for marin leire). (kilde www.ngu.no) Det er ikke registrert leire i forbindelse med tidligere byggeprosjekter. Det er registrert løsmasser.
3	Avgrens områder med terreng som kan være utsatt for områdeskred	Området er forholdsvis flatt, og faller jevnt og slakt mot sør. Ubebygde deler av området som skal utvikles, faller ca 6 meter over en strekning på ca 180 m (1/60). Topografien tilsier ikke at det kan løsne områdeskred innenfor planområdet.
4	Bestem tiltakskategori	K4 (kontor-/forretning/industri)
5	Gjennomgang av grunnlag – identifikasjon av kritiske skråninger og mulig løsneområde	Grunnlag: Kart- og bildegrunnlag er hentet fra www.ngu.no, skrednett.no. NVE sine temakart og kommunens nettsider og kartgrunnlag. Kritiske skråninger og mulig løsneområder. Det er i den nasjonale kartleggingen av faresoner lagt til grunn terrenghelning brattere enn 1:15 som kritisk. For den bratteste delen av den delen av området som nå tilrettelegges for nybygg, faller terrenget fra nord til sør med et jevnt fall på ca 1:30. Fall på tomte er altså vesentlig slakere enn det som er vurdert som kritisk. Det er ikke identifisert kritiske skråninger eller mulig løsneområde innenfor området.
6	Befaring	Befaring er utført
Konklusjon	Med grunnlag i kvartærgeologi, topografi og områdets skredhistorikk, er det vurdert at det er liten fare for områdeskred i planområdet.	

Figur 23: Tabell områdestabilitet basert på NVEs prosedyrer.

6.14 Støyforhold

Nordre del av området er støyutsatt. Det er ikke støyutsatte virksomheter i denne delen av planområdet. Barnehagen ligger skjermet for støy.



Figur 24: Støykart, Kilde: Temakart www.ringerike.kommune.no

6.15 Luftforurensing

Området er ikke særskilt utsatt for luftforurensning. Det er ingen forurensende virksomhet innenfor området. Største kilden for luftforurensning er dagens E16.

6.16 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Risikomatrise, alle relevante forhold skal vurderes

Rasfare

Området er ikke registrert med rasfare.

Flomfare

Området er ikke flomutsatt

Vind

Området er ikke særskilt utsatt for vind

Luftforurensing og forurensing i grunnen

Det er ingen forurensende virksomheter innenfor planområdet. Det er noen noe lett industri, men denne er av nyere dato med ny bygningsmasse og drift som er tilpasset dagens lovverk.

Beredskap og ulykkesrisiko

Området har god tilgjengelighet i forhold til beredskap. Det er ingen virksomheter med høy ulykkesrisiko innenfor området. Det er gode og sikre gang- og sykkelforbindelser innenfor området.

Andre relevante ROS tema

Ingen

6.17 Næring og handel

I dag er Hvervenmoen et attraktivt område for både for kontorvirksomhet og for arealkrevende handelskonsepter. I kommuneplanens samfunnsdel, så fremkommer det at Ringerike kommune ønsker for å tilrettelegge først og fremst for kontorvirksomheter nærmere sentrum og nært kollektivknutepunkt/stasjon, mens arealkrevende handelskonsepter kan egne seg i ytre del av sentrum, eksempelvis på Hvervenmoen.

Utviklingen de senere år, med de handelskonseptene som nå er etablert på Hvervenmoen, forsterker Hvervenmoen som et regionalt handelsknutepunkt. Utviklingen har bidratt til å bremse handelslekkasjen som Ringerike opplever noe, og det vurdert at det fortsatt er behov for å tilrettelegge for handelsetablering for å hindre handelslekkasje samt utnytte muligheten som ligger i området og som vil styrke Hønefoss som handelsdestinasjon.

Innenfor planområdet er det i dag mange aktører, både innenfor forvaltning, helse, rådgivende tjenester, eiendom, handel og industri. Eksempler på handelsaktører innenfor planområdet er:

- Obs Bygg
- Jysk
- Biltema
- Rusta
- Julia
- Power
- Europris
- XXL
- Megaflis
- Brdr Dahl AS

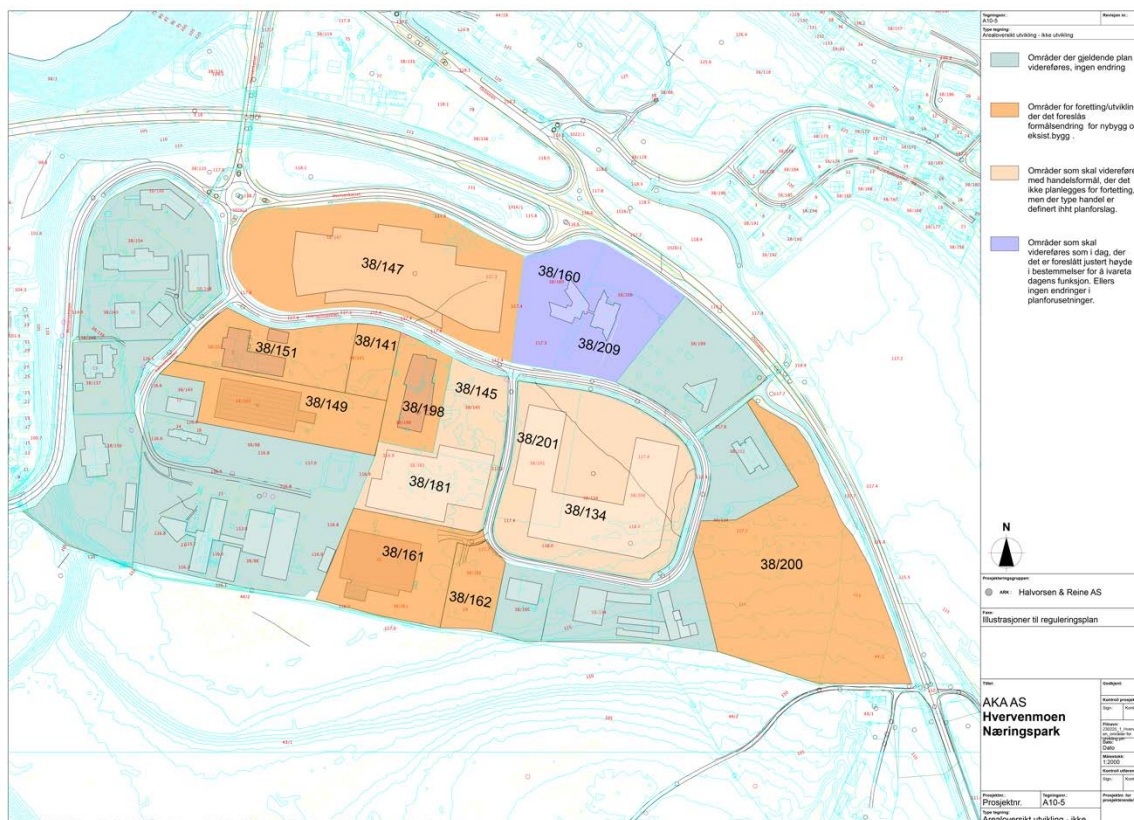
6.18 Analyser/utredninger

I forbindelse med arbeidet med områdeplanen som ble vedtatt i 2015, ble det utarbeidet konsekvensutredning med tilhørende analyser. Disse er videreført i dette planarbeidet, og innarbeidet, der det ikke er behov for å innhente ny kunnskap.

Som nevnt tidligere, er det vurdert at dette planforslaget utløser krav til konsekvensutredning for trafikk/mobilitet og handel/næring. Disse analysene er utarbeidet av hhv Asplan Viak og Vista Analyse, og er vedlagt planforslaget i sin helhet. Disse er også sammenfattet og vurdert i vedlagt konsekvensanalyse, i tillegg til at funn og konklusjoner kort er gjengitt i denne planbeskrivelsen.

7. Beskrivelse av planforslaget

7.1 Endring sammenliknet med gjeldende plan/dagens situasjon



Figur 25: Fremtidige utviklingsområder

Ovenstående skisse viser områder som søkes endret. Oransje områder søkes endret i forhold til formål, utnyttelse og høyde. På disse områdene søkes det å få etablert handelsarealer, enten alene eller i kombinasjon med andre formål, og utnyttelsen settes til %BYA = 80-100% (inkludert parkering), og med en byggehøyde på 12 meter.

Bakgrunnen for å foreslå økt utnyttelse, er fordi parkering må medgå i beregning av utnyttelse, og for handelskonseptene planlegges det med parkering på terreng. Bakgrunnen for å øke regulert gesimshøyde fra 10 m til 12 meter for handelsarealene, er for å sikre at man kan etablere to gode næringsetasjer, med takkonstruksjoner som kan takle store spenn for å unngå for mange søyler. Dette vil være i tråd med intensjonen i gjeldende plan.

For det lilla området søkes videreføre gjeldende forutsetninger, med kun en mindre justering for HM49 for å sikre høyder slik bygget er etablert i dag. For lyseoransje områder, planlegges det endring i formål, for å sikre forretning som beskrevet i bestemmelser, og det er også foreslått samme høyde som øvrige areal avsatt til forretning (12 m). For turkise områder planlegges det ingen endringer.



Figur 26: Enkel utbyggingsskisse: grå bygg er bestående bygg der formål ikke endres, lysebrune bygg er bestående bygg der formål endres, og oransje bygg er mulige nybygg. Vestre del er ikke vist på denne planen, da det ikke er endringer her.

Ovenstående illustrasjon viser mulige nybygg med oransje skravur, med tilliggende parkeringsareal. Eksisterende bygg som det er foreslått formålsendring for, og justerte høyder for, er vist med lysebrun skravur Bygg med grå skravur er uendret. Nybygg utgjør et potensial på ca 32.800 kvm, hvorav ca 4.100 kvm er ihht gjeldende plan. I tillegg er det planlagt en omdisponering av ca 7.900 kvm fra industri til forretning/tjenesteyting.



Figur 27: Gjeldende planer – dagens tillatte formål

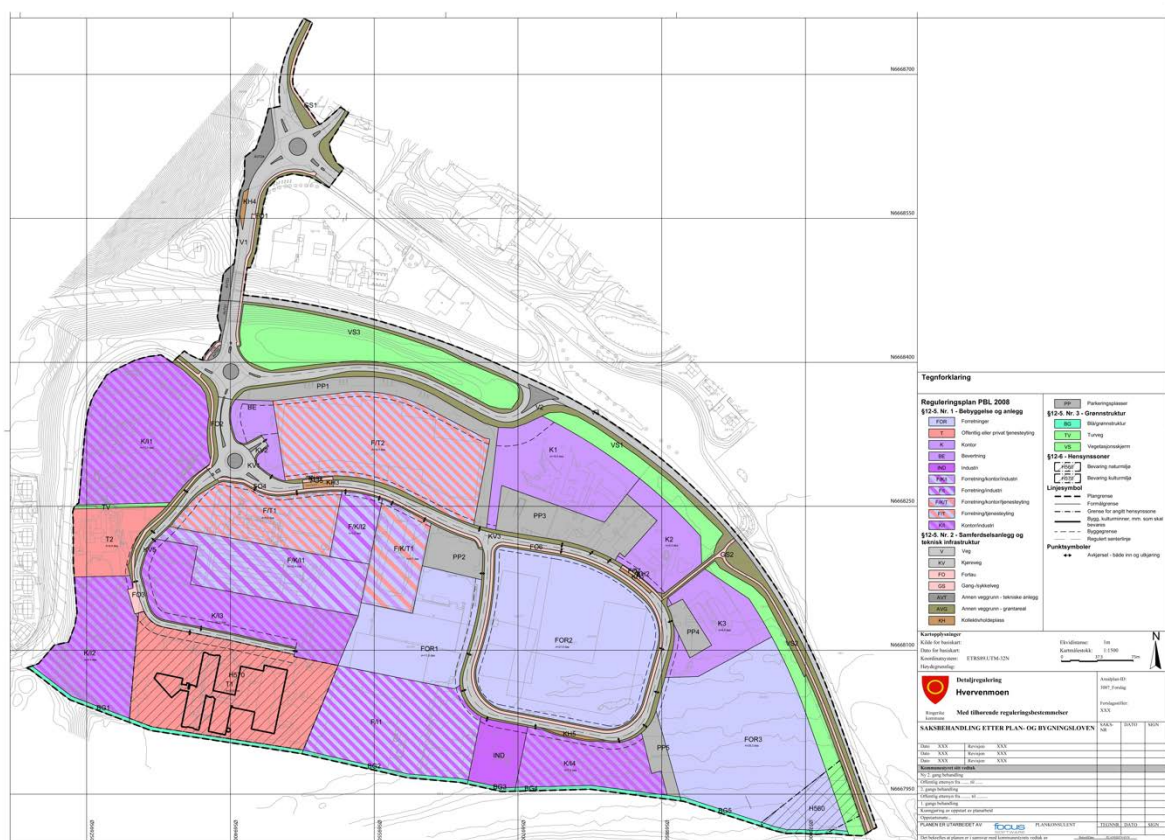


Figur 28: Planforslag – nye formål med bestemmelser

Ovenstående figur nr 27 og nr 28, viser gjeldende planer og nytt planforslag. Som det fremgår, foreslås det en at forretning tillates for flere eiendommer enn opprinnelig tillatt, og at areal for kontor reduseres vesentlig. Det foreslås også at arealer til parkering på terreng, inngår som del av byggeformålet for de fleste tomtene. I tillegg bringes da tjenesteyting inn som et eget formål, sammen med bevertning. For plan 181-02 og plan 181-04 videreføres gjeldende formål og bestemmelser.

7.2 Planlagt arealbruk

7.2.1 Reguleringsformål



Figur 29: Forslag til plankart

Formål	Betegnelse	Sosikode	Samlet areal
§12-5 Nr 1 - Bebyggelse og anlegg			
Forretninger	FOR1-3	1150	64,2 daa
Offentlig eller privat tjenesteyting	T1-2	1160	24,9 daa
Kontor	K1-3	1310	22,4 daa
Beverting	BE	1330	2,7 daa
Industri	IND	1340	3,3 daa
Forretning/kontor/industri	F/K/I 1-2	1811	13,4 daa
Forretning/industri	F/I	1812	15,3 daa
Forretning/konotr/tjenesteyting	F/K/T	1813	5,7 daa
Forretning/tjenesteyting	F/T 1-2	1814	28,3 daa
Kontor/industri	K/I 1-4	1830	45,9 daa
§12-5 Nr 2 – Samferdsel og teknisk infrastruktur			
Veg	V1-3	2010	19,2 daa
Kjøreveg	KV1-4	2011	11,2 daa
Fortau	FO1-7	2012	4,8 daa
Gang-/og sykkelveg	GS1-2	2015	1,5 daa
Annen veggrunn – teknisk	AVT1-20	2018	3,3 daa
Annen veggrunn – grønt	AVG1-16	2019	17,7 daa
Kollektivholdeplass	KH1-6	2073	0,7 daa
Parkeringsplasser	PP1-5	2082	716,7 daa
§12-5 Nr 3 – Grønnstruktur			
Blågrønn struktur	BG1-5	3002	3,5 daa
Turveg	TV	3031	0,4 daa
Vegetasjonsskjerm	VS1-3	3060	20,8 daa

7.2.2 Arealregnskap - utnyttelse

Arealregnskapet skal inneholde maksimal regulert utnyttelse.

FELT	Tomt	Eksist. situasjon – kvm BRA	Eksist. situasjon – kvm BYA	Ny beb.og anlegg – kvm BRA	Ny beb.og anlegg – kvm BYA	Kommentar
FOR1	11,6 daa	7800 kvm BRA	8530 kvm BYA inkl parkering	0 kvm	0 kvm	HM15, OBS bygg i dag – ingen endring bygg, endret formål
FOR2	27,6 daa	11820 kvm BRA	13875 kvm 16000 kvm inkl beregnet parkering: 1,5 p-plass/100 kvm BRA	0 kvm	0 kvm	HM60 – ingen endring i bygg, endret formål (presisering handel)
FOR3	25,0 daa	0 kvm	0 kvm	18000 kvm	12500 kvm (eks parkering) 16100 kvm beregnet inkl parkering 1,5 p-plass/100 kvm BRA	Ubebyggt – endret formål, høyder og utnyttelse, oppfyller plankrav
T1	20,0 daa			0 kvm	0 kvm	KV21, Statens kartverk – ingen endring ut over å definere kulturminne
T2	4,9 daa			0 kvm	0 kvm	KV13, Barnehage – ingen endring
K1	15,9 daa	HM49: 11400 kvm BTA inkludert p-kjeller	HM49: 1430 kvm	Skissert: 4100 kvm BRA	Skissert: 730 kvm	HM49: viderefører dagens regulering, foreslått økt høyde i tråd med tidl. gitte dispensasjoner
K3	15,9 daa	HM47: Ukjent	HM47: Ukjent			HM47: Ingen endring
K3	6,4 daa	HM45 Ukjent	HM45 Ukjent	0 kvm	0 kvm	HM 45 – ingen endring

BE	2,7 daa	34 p-plasser	612 kvm BYA parkering	730 kvm bygg	600 kvm bygg og parkering	HM2: Endret formål fra parkering til bevertning
IND	3,3 daa	HM31 Ukjent	HM31 Ukjent	0 kvm	0 kvm	HM31: Ringerike fjernvarme – ingen endring
F/K/I 1	10,4 daa	5445 kvm BRA	2715 kvm eks parkering 3700 beregnet inkl parkering 1,5 p- plass/100 kvm BRA	Sees sammen med F/K/I 2	Sees sammen med F/K/I 2	KV6 – endret formål til å inkludere forretning, endret høyde og utnyttelse
F/K/I 2	3,0 daa	Ubebygd	Ubebygd	7980 kvm (dersom 2 plan og totalt for F/K/I 1 og F/K/I 2)	3900 kvm eks parkering 5400 kvm beregnet inkl parkering 1,5 p- plass/100 kvm BRA	HM7 Ubebygd – endret formål, utnyttelse og høyde
F/I	15,3 daa	7900 kvm BRA industri)	7900 kvm industri eks parkering	Fratrekk for 7900 kvm industri. 5400 kvm handel		HM25 og HM29: Endret formål, utnyttelse og høyde for nybygg
F/T 1	8,8 daa	2400 kvm BRA tjenesteyting	1200 kvm BYA eks parkering 1650 kvm beregnet inkl parkering 1,5 p- plass/100 kvm BRA	Fratrekk for 2400 kvm tjenesteytin g 6000 kvm	3000 kvm grunnflate 5000 kvm BYA beregnet inkl parkering 1,5 p- plass/100 kvm BRA	KV2: endret formål, utnyttelse og høyder
F/T 2	19,5 daa	13700 kvm BRA	12700 kvm (eks parkering)	0 kvm	0 kvm	HM2: endret formål
F/K/T	5,7 daa	2230 kvm BRA	2000 kvm eks parkering 2400 kvm BYA	470 kvm Angitt nye 1000 kvm volumvarer i tabell fra Olav, ref.	200 kvm 285 kvm BYA beregnet inkl parkering	HM11: endret formål, utnyttelse og høyder

			beregnet inkl parkering 1,5 p- plass/100 kvm BRA	Kommentar fra Jane?	1,5 p- plass/100 kvm BRA	
K/I 1	17,0 daa	Ukjent	Ukjent	0 kvm	0 kvm	<i>Ingen endring</i>
K/I 2	9,9 daa	Ukjent	Ukjent	0 kvm	0 kvm	<i>Ingen endring</i>
K/I 3	11,7 daa	Ukjent	Ukjent	0 kvm	0 kvm	<i>Ingen endring</i>
K/I 4	7,3 daa	8640 kvm BRA	2960 kvm	0 kvm	0 kvm	<i>Ingen endring</i>

(Beregnet utnyttelse er basert på følgende forutsetninger: ca 50% av tillatt BYA er beregnet som bygg, og ca 50% som parkering, terrengbearbeidelse og grønnstruktur. Handelsbygg etableres i 2 etg – og BRA er beregnet med dette som utgangspunkt)

Ovenstående tabell viser at man potensielt har mulighet for ca 28.700 kvm nye areal til fortrinnsvis forretning, samt noe kontor, tjenesteyting, bevertning, sammenliknet med potensialet som ligger i gjeldende plan på 50.000 kvm kontor. Dette betyr en reell reduksjon i byggbart kvm BRA på ca 17300 kvm BRA. I tillegg presiseres det at det planlegges for ca 7.900 kvm som omdisponeres fra industri/tjenesteyting til forretning/tjenesteyting.

7.3 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

7.3.1 Reguleringsformål FOR 1-3

Innenfor areal avsatt til forretning, tillates etablert virksomheter med plasskrevende handel, dagligvarer, volumvarer, og arealkrevende handelskonsepter med bredt vareutvalg.

Med plasskrevende handel menes forretninger som forhandler biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, og salg fra planteskoler/hagesentre.

Med volumvarer menes møbler, brunevarer og hvitevarer.

Med arealkrevende konsepter med bredt vareutvalg, menes all øvrig handel med varer i konsepter som krever stort gulvareal.

For volumvarer og arealkrevende konsepter med bredt vareutvalg tillates ikke handelslokaler som er mindre enn 1200 kvm BRA pr enhet.

Innenfor FOR1-2, i tillegg til F/T1 og F/K/T, tillates etablert bevertning, enten som veimat/fast-food eller som del av handelskonsept. Totalt tillates 2 virksomheter med bevertning innenfor planområdet, hvorav ett er frittstående (veimat) og ett er del av konsept.

Det tillates etablert to dagligvarer på Hvervenmoen, med minimum handelsflater 2500 kvm pr aktør. Etablering av dagligvareforretning tillates innenfor felt F/K/T1, F/T1, F/T2, FOR1, FOR2 og FOR3. Tilgang til dagligvareforretning skal sikres med fortau og fotgjengerfelt.

7.3.2 Reguleringsformål T1-2

Innenfor område T1 og 2, søker planforslaget å videreføre gjeldende reguleringsplaner og å ivareta eksisterende virksomheter. Innenfor T1 er Kartverket i dag etablert, og innenfor T2 ligger Hvervenmoen barnehage.

7.3.3 Reguleringsformål K1-3

Innenfor området tillates etablert og videreført kontorvirksomheter. Innenfor K2 og K3 viderefører planforslaget gjeldende reguleringsplaner for å ivareta eksisterende virksomheter. Innenfor K1 (HM49) er det fortsatt et utviklingspotensiale, og forslag til bestemmelser og kart ivaretar høyder og utnyttelsesgrad tilsvarende det volumet som HM49 er oppført med i dag.

7.3.4 Reguleringsformål BE

Innenfor området tillates det etablert virksomhet til bevertning innenfor fast-food/veimat konseptet. Bevertning kan etableres som frittstående fast-food-konsept.

Totalt tillates 2 virksomheter med bevertning innenfor planområdet, hvorav ett er frittstående.

7.3.5 Reguleringsformål IND

Området kan benyttes til lett industri, herunder anlegg for produksjon og distribusjon av fjernvarme. Med lett industri menes virksomheter som ikke medfører miljølemper i form av støy, forurensning, rystelser eller lignende, og som kan tilpasses områdets karakter som blandet kontor- og handelsområde.

7.3.6 Reguleringsformål F/K/I 1-2

Innenfor området tillates etablert forretning som plassskrevende handel og/eller volumvarer, som beskrevet under pkt 6.3.1. I tillegg tillates lett industri, som beskrevet under pkt 6.3.6, og/eller kontor.

7.3.7 Reguleringsformål F/I

I tillegg til forretning som beskrevet under pkt 6.3.1, tillates etablert lett industri, som beskrevet under pkt 6.3.6.

7.3.8 Reguleringsformål F/K/T

I tillegg til forretning, som beskrevet og definert under pkt 6.3.1, tillates etablert kontor og virksomheter til bevertning innenfor fast-food/veimat konseptet. Bevertning kan etableres som frittstående fast-food-konsept, eller som del av et handelskonsept. Totalt tillates 2 virksomheter med bevertning innenfor planområdet, som beskrevet over.

Planforslaget har som hensikt å også ivareta eksisterende virksomheter innenfor helserelatert tjenesteyting, og dette tillates etablert innenfor område F/K/T og F/T1-2, med et maksimalt samlet areal på 2400 kvm BRA.

7.3.9 Reguleringsformål F/T 1-2

I tillegg til forretning, som beskrevet og definert under pkt 6.3.1, tillates etablert virksomheter til bevertning innenfor fast-food/veimat konseptet. Bevertning kan etableres som frittstående fast-food-konsept, eller som del av et konsept. Totalt tillates 2 virksomheter med bevertning innenfor planområdet, som beskrevet over.

Planforslaget har som hensikt å også ivareta eksisterende virksomheter innenfor helserelatert tjenesteyting, og dette tillates etablert innenfor område F/K/T og F/T1-2, med et maksimalt samlet areal på 2400 kvm BRA.

Innenfor område F/T1 og F/T2 kan det etableres et lekeland med tilhørende funksjoner. Lekeland kommer i tillegg til de 2400 kvm som er tillatt for annen tjenesteyting. Servering/bevertning knyttet til Lekeland regnes ikke som en av de to virksomhetene som kan etableres enten som frittstående bevertning eller del av handelskonsept.

7.3.10 Reguleringsformål K/I 1-4

Områdene K/I1-3 foreslått regulert med tilsvarende bestemmelser som for dagens situasjon, og hensikten er å ivareta eksisterende virksomheter. K/I4 reguleres ihht tidligere godkjent mindre endring av områdeplanen for Hvervenmoen, og hensikten er også her å ivareta dagens virksomhet. Innenfor områdene tillates det oppført kontorbygg og/eller anlegg for lett industri.

7.4 Bebyggelsens plassering og utforming

7.4.1 Bebyggelsens høyde

Høyder for de forskjellige delområdene, er foreslått ihht gjeldende planer, med enkelte justeringer. Det er foreslått maks høyde 12,0 m for forretningsarealer – disse har tidligere vært regulert med høyde 10 m. Intensjonen i tidligere plan, var å muliggjøre bygg med to høye forretningsetasjer, og

det er også intensjonen i planforslaget. Bakgrunnen for å øke gesimshøyden med 2,0 meter, er for å ivareta 2 høye etasjer med nødvendig konstruksjon og tekniske installasjoner. En høyde på 12,0 m gesims som foreslått, vil ivareta dette. Bebyggelsen vil fortsatt fremstå som lav, sammenliknet med kontorbyggene, og foreslått økt høyde vil ikke være til sjenanse for eksisterende bebyggelse innenfor området eller for nabo-områder. Økt høyde er foreslått for områdene FOR1-3, F/T1-2, F/K/T og for område F/K/I1-2.

For K1 er det foreslått å øke tillatt maks kotehøyde fra kote 142,0 til kote 147,0. Høyde 147,0 er tilsvarende det som er oppført for HM49 i dag, og forslaget ivaretar således dagens situasjon. For K2 er kotehøyde foreslått til 142,0, tilsvarende som for dagens regulering. For øvrige arealer avsatt til kontor, industri eller tjenesteyting er høyder foreslått som for gjeldende reguleringer.

7.4.2 Grad av utnyttning

Utnyttelse for eiendommer innenfor planområdet, er regulert etter %BYA. For alle områder der det tillates etablert forretning og forretning i kombinasjon med andre formål, er foreslått utnyttelse satt til 80 - 100%BYA, der parkering på terreng medregnes i %BYA med 18 kvm pr plass. Dette er områder der parkering vil være på terreng, så %BYA for bygg vil være vesentlig mindre enn 100%. Foreslått BYA er for å sikre en best mulig fordeling mellom bygg og parkeringsarealer på terreng, samt for å muliggjøre overbygde arealer for varemottak o.l.

For områder K1-3, videreføres gjeldende planer, som tilsvarer 45%BYA. For kombinasjonsformål kontor/industri, videreføres gjeldende reguleringsplaner for K/I1-3. For K/I4 videreføres gjeldende plan, med tillatt %BYA = 70%. For T1-2 videreføres også gjeldendeplaner.

Det settes krav til at en andel av eiendommene skal avsettes til grønnstruktur i form av at større parkeringsareal skal deles opp med vegetasjon.

7.4.3 Antall arbeidsplasser, antall m² næringsarealer

Ny plan åpner for mulig etablering av ca 28.700 kvm nye areal til hovedsakelig forretning, og noe kontor, tjenesteyting og bevertning. Planforslaget medfører en vesentlig reduksjon av det som i gjeldende plan er mulige kontorarealer i arealene som nå søkes endret. Dette er beregnet å være ca 50.000 kvm. I ny plan, videreføres kun kontor innenfor de områdene der det allerede er etablert, og dette er i dag ca 4100 kvm nye arealer ved Hvervenmoen 49. I tillegg sikres det at ca 1000 kvm innenfor Kartverksveien 6 kan videreføres i eksisterende bygg, samt ca 500 kvm i Hvervenmoen 11. Dersom disse byggene rives, kan det ikke etableres nye, frittstående kontorarealer/bygg. I tråd med Ringerike kommune sitt ønske om å tilrettelegge for flere kontorarbeidsplasser nært det indre sentrum og togstasjonen.

Etableringer som planlagt, vil medføre en økning av arbeidsplasser på Hvervenmoen sammenliknet med dagens situasjon, men en reduksjon sammenliknet med gjeldende plan. Dette har sammenheng med at det er færre arbeidsplasser pr kvm BRA for handel/industri enn det det er pr kvm BRA kontor.

Når det er sagt, vil nye arbeidsplasser på Hvervenmoen være arbeidsplasser også for de som ikke har høyere utdanning, og med det gi et bredere grunnlag for økt sysselsetting i regionen.

Det er beregnet at nye tiltak vil ved et grovt anslag medføre ca 250 nye arbeidsplasser, hovedsakelig innenfor handelsnæring.

7.5 Parkering

Parkeringsdekning er foreslått ihht gjeldende parkeringsnorm (med nytt forslag til sykkelparkering), som for området er som følger:

	Bil (plasser pr 100 kvm BRA)	Sykkel (plasser pr 100 kvm BRA)
Kontor	1,5	2
Forretning	1,5	1
Industri/lager	1,0	1
Offentlige bygninger	1,5	2
Allmennyttige formål	1,5	2
Beverting (mindre enn 100 kvm serveringsareal)	0	1
Beverting (mer enn 100 kvm serveringsareal)	1,5	1

Bakkeparkering for kontor er vist som egne formål på plankartet. En stor andel av parkering for kontor er også etablert i kjellere.

Parkeringsarealer for forretning og kombinasjonsformål, er tillatt som bakkeparkering innenfor byggeformål, men den skal da medregnes i utnyttelsesgraden med 18 kvm pr plass.

7.6 Tilknytning til infrastruktur

Eksisterende teknisk infrastruktur har god kapasitet innenfor området. Det må påregnes å videreføre eksisterende nett for de ubebygde delene av området. For ny bebyggelse må det vurderes om det kreves trafo, det må i så fall etableres innenfor byggeområdene.

7.7 Trafikkløsning

7.7.1 Kjøreatkomst

I forbindelse med utbyggingen som har vært frem til nå, er det bygget både nye rundkjøringer, nye fortau samt nye veier internt på området. Planforslaget viderefører dette. Det er stilt rekkefølgekrav til utvidelse av rundkjøring ved HvervenkastetXHvervenmoveien, samt utvidelse av brua ved Hvervenkastet, som vist på figur 30, og beskrevet under (utdrag fra trafikkrapport). Plankart setter av tilstrekkelig areal til veiformål for å sikre disse tiltakene.

7.7.2 Utforming av vegar



Figur 30: Alternativ 2 – anbefalt tiltak for å få tilstrekkelig kapasitet i Kryssene, rundkjøring ved Hvervenmoen

Ovenstående figur viser anbefalt løsning for å få nødvendig kapasitet i kryssene. Tiltak omfatter ikke rundkjøring på Hvervenkastet, kun filtreringsfelt for rundkjøringen. I tillegg utvides eksisterende rundkjøring til en diameter med ca 43 m. Denne løsningen gir akseptabel belastningsgrad, og dersom man knytter denne løsningen til busslommen på nordsiden av brua, så kan man også gi et eget felt fra busslommen mot rundkjøringen på Hvervenmoen som kan gi prioritering av bussen inn i rundkjøringen. Løsning er ikke vist på ovenstående alternativ, men kan kombineres med løsning fra alternativ 3.

7.7.3 Varelevering

Varelevering skal håndteres på egen grunn.

7.7.4 Tilgjengelighet for gående og syklende

Det er ingen endringer sammenliknet med gjeldende plan. Det er presisert at for dagligvare skal man særskilt sikre tilkomst for gående og syklende. I tillegg er det sikret at man skal ha en turveiforbindelse langs nytt forretningsområde FOR3, fra Hvervenmoveien til friområdene i sør.

7.8 Planlagte offentlige anlegg

Det planlegges ingen nye offentlige anlegg.

7.9 Miljøoppfølging

Støy: Planforslaget hjemler T1442. Det stilles ikke krav til skjermingstiltak på tilliggende boliger.

Luftforurensning: Tiltaket utløser ikke krav til avbøtende tiltak.

Forurensning: Det stilles krav i bestemmelser til at forurensende virksomheter ikke kan etableres innenfor planområdet. Håndtering av eventuelle forurensende masser (lite sannsynlig) ivaretas av gjeldende lovverk.

Radon: Sikringstiltak mot radon ivaretas gjennom gjeldende lovverk og forskrifter.

7.10 Universell utforming

Nye bygg innenfor planområdet vil være allment tilgjengelige og publikumsbygg, og vil måtte oppfylle tekniske forskrifters krav til tilgjengelighet og universell utforming.

7.11 Utomhus

Det er stilt krav om utomhusplan ved søknad om tiltak. I utomhusplanen skal man redegjøre for adkomst, frisikt, varelevering, parkeringsarealer, utforming av utearealer og eventuell utvendig lagring. Man skal også redegjøre for overvannshåndtering, belysning o.l.

7.12 Landbruksfaglige vurderinger

Området er avsatt til bebyggelse. Planforslaget berører ikke areal som er avsatt til landbruk. Det er stilt krav til ivaretagelse/gjenbruk av matjord i planforslaget, denne bestemmelsen er videreført fra gjeldende områdeplan for Hvervenmoen.

7.13 Kollektivtilbud

Planforslaget viderefører regulerte bussholdeplasser og reguleringsplass. Hvervenmoen betjenes av bussrute 228, som har avgang ca. hvert 15.minutt i rushtiden. Denne bussruten går i strekning nord-sør, og er den mest brukte bussruten i Hønefoss. En videreutvikling av Hvervenmoen vil bidra til et bedre kundegrunnlag for denne ruten. Pendlere/passasjerer til/fra Oslo som benytter seg av rute 200 «Osloruten», kan benyttes spesielt av de som kommer til å jobbe innenfor Hvervenmoen Næringspark, og som kanskje bor i eksempelvis Hole.

7.14 Kulturminner

Tidligere registrerte kullgroper er frigitt gjennom gjeldende plan, og områder der disse lå, er bebygget. I 2015 ble Kartverket registrert som et nasjonalt viktig kulturminne. Planforslaget sikrer dette, gjennom hensynssone og bestemmelser på plankartet.

7.15 Sosial infrastruktur

Planforslaget vil medføre en økning av arbeidsplasser, da også for de uten høyere utdanning. Planforslaget vil sikre at Hvervenmoen blir styrket som et næringsområde med et stort antall arbeidsplasser.

7.16 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Kapasiteten på vann og avløpsnett regnes som tilstrekkelig, men må forlenges for område FOR3. Ved utbygging må man håndtere overvann, da arealer som i dag kan infiltrere overvannet vil bli nedbygget i stor grad.

Bestemmelsene setter krav til utredning for håndtering av overvann ved byggesak. Infiltrasjonsløsninger skal vurderes før overvann slippes på eksisterende nett eller bekk sør-øst for feltet. Kapasitet på eksisterende VA-nett må dokumenteres før byggesak.

7.17 Plan for avfallshenting/søppelsug

Renovasjon løses pr område, som renovasjonsløsninger for næring. Eksisterende virksomheter har dette enten som egne avsatte arealer, eller som del av vareleveringsområder.

7.18 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

Området er allerede regulert til utbygging. Det som ikke ble fanget opp i forrige reguleringsplan var et kulturminne, som nå har blitt frigitt, og verdien av sandfuruskoger, som nå har størst verdi utenfor området. Tiltak på tilliggende vegnett vil gjøre at faren for oppstuvning mot E16 forminskes, og at situasjonen for trafikkbelastning blir tilnærmet lik som for dagens situasjon.

7.19 Rekkefølgebestemmelser

TRINN 1: Det kreves ingen tiltak på eksisterende vegnett innenfor planområdet, for utbygging av tiltak som samlet genererer en trafikkbelastning inntil 2100 ÅDT. Trafikkbelastning skal dokumenteres iht §3.7.

TRINN 2: Før utbygging av areal som overskrider ovenfor nevnte begrensninger for Trinn 1, utføres følgende tiltak:

- Utvidelse av rundkjøring HvervenkastetXHvervenmoen til en diameter med ca 43 m.
- Utvidelse av Hvervenkastet til 2 felt inn i rundkjøringen med Hvervenmoen.

Før rammetillatelse kan gis, skal ovenfor nevnte tiltak godkjennes av vegmyndighet. Som underlag for godkjenning må det utarbeides nødvendig tegningsdokumentasjon, samt dokumentasjon av konsekvenser for trafikkbelastning på eksisterende vegnett.

Med tilhørende dokumentasjonskrav for trinn 1:

Ved søknad om tiltak, må det utarbeides en trafikkberegning som angir forventet trafikkbelastning som ÅDT som følge av tiltaket. Trafikkberegning skal forelegges Ringerike kommune, og inngå som del av vurdering for eventuelle rekkefølgekrav jmf bestemmelse §2.4.

8. Konsekvensutredning

Tiltaket er vurdert iht. plan- og bygningslovens kapittel 4 «Generelle utredningskrav» §4-1 Planprogram og §4-2 Planbeskrivelse og konsekvensutredning, med tilhørende forskrift.

Utredningsplikten er vurdert i forhold til forskriftens kapittel 2: «Planer og tiltak som alltid skal behandles etter forskriften.» Tiltaket faller inn under § 6 b «Reguleringsplaner som inneholder tiltak nevnt i vedlegg I.»

I vedlegg I, pkt 24: «Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennnyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m² (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr. 11j).»

Planlagt utbygging vil overskride 15.000 kvm dersom man regner anleggene samlet.

Flere forhold er tidligere vurdert og utredet i gjeldende plan. Med unntak av de utredningsteamene som er spesifisert nedenfor, skal øvrige temaer undersøkes og omtales i planbeskrivelsen.

Det er i samråd med kommunen, og med bakgrunn i innkommende merknader ved varslet oppstart, stilt krav om konsekvensutredning for følgende temaer:

- Handel- og næringsanalyse
- Trafikk og mobilitet

Delrapporter med KU for trafikkanalyse og handelsanalyse er vedlagt i sin helhet. I tillegg er det utarbeidet en egen KU med sammenfatning av disse temaene. Se vedlegg..

Konsekvensene er oppsummert i planbeskrivelsens kapittel 8.

9. Virkninger/konsekvenser av planforslaget

Fra planprogram (tema som skal konsekvensutredes):

9.1 Handel og næringsanalyse (fra KU)

Vista analyse har utarbeidet en handelsanalyse i forbindelse med planforslaget, vedlegg 7. Analysen er i sin helhet lagt ved som i eget vedlegg, samt sammenfattet med trafikk i en egen KU, vedlegg 4.

Vista Analyse har lagt følgende til grunn for sitt mandat og metode:

Ringerike kommune har i sin arealstrategi (i kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt [dato]) definert en indre og ytre sentrumssone, hvor Hvervenmoen inngår i ytre sone. Kommunen har et overordnet mål om et levende bysentrum i Hønefoss.

Konsekvenser av handel- og næringsutvikling på Hvervenmoen er analysert mot virkninger for handelstilbudet i sentrum og virkninger for annet handelstilbud lokalt og regionalt. Definisjonen av handelsområde og hvilke varegrupper/handelskategorier som kan etablere seg på Hvervenmoen er et tema i analysen. Forholdet til bevertning drøftes, sammen med type tjenesteyting som kan etableres i området. Forhold som nevnt over vurderes opp mot reduksjon av kontorareal, sammenliknet med gjeldende plan.

Utviklingen er satt opp mot konsekvenser i Hønefoss sentrum sammenliknet med 0-alternativet.

Handelsanalysen skal tilfredsstillende statlige krav, fylkeskommunens krav og kommunens krav.

Analysen skal drøfte konsekvenser av følgende alternativer:

0-alternativet skal vise en utvikling i tråd med gjeldende plan

Alternativ 1 – utvikling ihht ny detaljregulering for Hvervenmoen næringspark

- Økt andel handel – vurdering av varetyper og handelskonsepter – herunder dagligvare.
- Redusert andel regulert for kontorer
- Økt andel tjenesteyting
- Tillatt mindre andel bevertning tilknyttet handelskonsept og veimat/fast-food lokalisert ved ladestasjon

Nedenstående er en kort oppsummering av konklusjonen:

Hønefoss har et stort nedslagsfelt for fastboende innenfor en større geografisk region og for hytter som gir mange gjennomreisende gjennom Hønefoss. Disse representerer et stort kundegrunnlag for handelsaktørene i Hønefoss. Det ser ikke ut som dette potensialet er tatt ut. Som regionsenter burde handelseksporten (import av kjøpekraft) vært større.

En fremtidig utfordring vil komme når hovedvegnettet legges utenfor byene. Ett sted velger kunden å stoppe (kjøre av). Erfaring tilsier at det handelsstedet med best utvalg og enklest tilgjengelighet vil bli foretrukket.

Plasskrevende varer

Det har vært en vekst innen både omsetning og sysselsetting innen plasskrevende varer etter 2015. Målt for perioden fra 2008 har det vært en nedgang i omsetning. Denne nedgangen er snudd til vekst etter 2015. Veksten har skjedd utenfor sentrum. Det har vært en mindre nedgang sysselsetting i sentrum i de samme vareslagene. Ringerike har en stor import av kjøpekraft i kategorien bredt vareutvalg med en overdekning på 72 prosent. Dette er vareslag som er godt representert på Hvervenmoen. Utviklingen der har løftet Ringerike frem som et viktig handelssted for de nye handelskonseptene.

Volumvarer og arealkrevende varer

Det er et stort potensial for utvikling og tilrettelegging for møbler, interiør og elektrisk i Hønefoss. Ettersom det er god dekning innen elektro, vil det også være et potensial innen møbler og interiør. Med et betydelig hyttemarked i Valdres og Hallingdal kan det være et godt grunnlag for å øke markedsandeler innen disse varekategoriene. Men det forutsetter at tilbudene er enkelt tilgjengelig for dette kundesegmentet. Det gjelder også for sport, fritid og leker. Her ligger et potensial for å ta ut større andeler fra hyttemarkedet.

Dagligvarer

Ringerike har en dekningsgrad lik 102 (to prosent over snitt for landet) for dagligvarer. Det betyr at kommunen i prinsippet kun forsyner egne innbyggere med dagligvarer. Potensialet for å hente ut markedsandeler fra hyttemarkedet er til stede. Det forutsetter imidlertid god tilgjengelighet fra hovedvegnettet. Lokalisering av dagligvareforretninger der folk bor er viktig. Tilbud av ferskvarer med kort omløpstid må imidlertid ligge i et område som har større

nedslagsfelt. Jo bedre utvalg innen ferskvarer og større utvalg generelt sett, desto viktigere blir størrelsen på kundegrunnlaget.

Veimat etter fast-food-konseptet

Veimattilbudet øker i omfang og det er særlig bensinstasjonene som i dag utvikler sine tilbud som konsekvens av at omsetning av drivstoff reduseres samtidig som nordmenns matvaner er i endring.

Det er få store kryss langs det nye vegnettet. Av- og påkjøring i begge retninger vil være et svært stort fortrinn for Hønefoss som har en stor gjennomfartstrafikk. Dersom kommunen velger å ikke utnytte dette fortrinnet, vil andre kommuner med fulle kryss utnytte mulighetene og handelsparken vil kunne tape markedsandeler fordi reisende begrenser antall stopp på en reise.

Servering av veimat er en naturlig følge av den nye bilparken og nytt forbruksmønster. Man velger å handle og å spise der man lader.

Konsekvensene for sentrum virker å være minimale all den tid Hønefoss sentrum uansett ikke har utviklet et stort og attraktivt serveringstilbud i sentrum i dag til tross for at det ikke eksisterer et tilbud på Hvervenmoen. Fast-food er heller ikke det som kjennetegner serveringstilbudet i de byene som har oppnådd omsetning og besøksattraktivitet. Det kan skje en omfordeling der omsetningen i sentrum avtar fordi kundene velger tilbudet på Hvervenmoen. Kultur- og aktivitetstilbudet i sentrum er uansett bedre og bør bidra til mer interesse for sentrum.

Det kan også komme en meromsetning fra lokale som følge av et bedre tilbud. Det er vanskelig å dokumentere, men det er mulig. Det vil helt sikkert skje en meromsetning fra gjennomreisende.

Sentrum

Hønefoss har tatt ut begrenset vekst i omsetning innen service i sentrumskjernen. Lav vekst svekker bruk av sentrum inn i en periode der servering og kultur er viktigere for sentrumsutvikling enn tilbudet av varer. Utbygging med plasskrevende varer, volumvarer og andre arealkrevende varer i sentrum, vil forringe sentrums kvalitet og svekke potensialet for utvikling av strøgater med liv i gateplan.



Figur 31r: Et tenkt eksempel der big-boxes etableres i sentrum (kilde H&R)

Utviklingen på Hvervenmoen etter 2015 har ikke påvirket sentrum frem til i dag. Det er i dag 25 færre arbeidsplasser i sentrum enn det var i 2015. Samtidig er det skapt 54 nye arbeidsplasser utenfor sentrum innen plasskrevende varer. Det gir en positiv gevinst på 29 nye arbeidsplasser. Potensialet for sentrum ligger i service og tjenesteyting, ikke innen varehandel. Servering og tjenesteyting gir langt flere arbeidsplasser per omsatt krone enn varehandel gjør. Det har skjedd store forandringer i byenes sentrum de siste årene, og de byene som har klart å ta ut omsetning og sysselsetting innen tjenester fremstår som vinnere. Ingen av de mest attraktive byene har omsetning av areal- og plasskrevende konsepter i sentrum. Det er altså ikke lokalisering av areal- og plasskrevende varer som påvirker en bys sentrum positivt. Det kan snarere se ut som om de byene som har store avlastningssentre utenfor sentrum klarer seg minst like godt som de andre.

Sport - på rask vei over på nettet

Sportsartikler har vært gjennom store bransjeendringer de senere år og mange mindre forretninger med tradisjonelt innhold har lagt ned. Den vesentligste årsaken er sterk konkurranse på pris der de store nettbutikkene har vært førende. Det er svært mange nettbutikker innen sport og fritid (f.eks. Hekta-på-tur, Fjellsport, Sportsnett, Fjellkompaniet, Skitt-fiske, Petworld m. Fl.). Alle disse har en C-lokalisering der de har fortrinn knyttet til arealpris og enkel tilgang til transport. Dette presser prisene i de sentrumsnære butikkene som må holde samme pris på varen.

Økt andel handel – vurdering av varetyper og handelskonsepter – herunder dagligvare

Det er grunnlag for etablering av mer handel på Hvervenmoen. Utvikling for handel i dette området har styrket Ringerikes posisjon som regionalt handelssenter og skapt flere arbeidsplasser. Arbeidsplassene er ikke kommet på bekostning av en negativ utvikling i sentrum, men som et alternativ til de som uansett ikke hadde livets rett i sentrum.

Det er grunnlag for etablering av ulike vareslag, men det er særlig underdekning innen møbler og interiør, sport, leker og fritid og svak dekning innen dagligvarer for et regionalt nedslagsfelt.

Etableringer på Hvervenmoen bør imidlertid bygge på en effektiv arealutnyttelse, samordnet parkering og enkel forflytting fra det ene handelstilbudet til det andre. Større handelsfelt kan også resultere i mindre effektiv handel. Tid er en knapphet for kunden. Det gjelder særlig de som er på vei til hytter lenger opp i regionen.

Dagligvarer som tilbys til de som jobber i området vil være en fordel nå når transportarbeidet skal ned. Dagligvarer bør kunne tilbys der folk bor og jobber slik at tilbudet er enkelt tilgjengelig. Dagligvarer er normalt transportkrevende. En familie frakter flere tonn dagligvarer hjem hvert år¹.

Redusert andel kontorer

Kontorer bør lokaliseres i sentrum. Det gir større sirkulasjon av mennesker, bedre arealutnyttelse enn boliger og bedre grunnlag for tilbud av handel og tjenester i sentrum.

Økt andel tjenesteyting – helse

Helsetilbud bør inn i sentrum så sant det er snakk om mindre enheter. Det er imidlertid viktig å være klar over at dette er tilbud som ikke bidrar til aktiv fasade i gateplan. Det er publikumsrettet virksomhet, men ikke utadrettet og byskapende tilbud.

Tillatt mindre andel bevertning, tilknyttet handelskonsept

Det finnes en rekke ulike bevertning- og serveringskonsepter. Det enkleste er en bensinstasjon uten sitteplasser der all servering er on-the-go. Så har vi bensinstasjoner med sitteplasser. Biltema har startet kafeteria med et serveringstilbud som likner bensinstasjonene. Alle disse variantene handler om påfyll mens man er på vei. Bevertning av typen veimat etter et fast-food-konsept kan med fordel være lokalisert i forbindelse med handelstilbudet, men gjerne plassert ved ladestasjoner. Dette behovet øker med tidkrevende lading av elbiler.

Enkle serveringstilbud vil være viktig for å trekke gjennomreisende inn til kommunen for handel. Ladestasjoner er blitt et viktig virkemiddel for å trekke kunder. Ofte etterspør de kaffe

og enkel servering. Sånn sett vil det være negativt å ikke tillate det, men samtidig blir det viktig å ikke tillate serveringstilbud utover fast-food. Restauranter og uteliv bør samles i sentrum.

Konklusjon (ikke fra rapport) – innarbeidet i planforslag, kart og bestemmelser:

- Det bør legges til rette for handel med bredt vareutvalg på Hvervenmoen for å styrke Ringerikes posisjon i forhold til regional handel, samt for å hindre handelslekkasje. Dersom muligheten på Hvervenmoen ikke benyttes vil andre regioner ta dette markedet.
- Handelsareal for plasskrevende handel trenger ikke å reguleres, handelsareal for volumvarer og bredt utvalg bør settes til et minimum 1200 kvm.
- Dagligvare kan etableres på Hvervenmoen for å betjene både et lokalt (arbeidsplasser) og et regionalt marked.
- Det bør tilrettelegges for veimat (fast-food-konsept) og servering knyttet til handelskonsepter på Hvervenmoen for å komplementere handelsområdet, mens restauranter og uteliv bør sikres i sentrum.
- Tjenesteyting/lekeland med en viss størrelse kan egne seg på Hvervenmoen, mindre enheter bør sikres i sentrum. Med bakgrunn i dette, bør det settes begrensning på tillatt areal til tjenesteyting (utenom Kartverket og Lekeland).
- Arealkrevende konsepter er uegnet for indre del av sentrum da høy tetthet, arealeffektivitet og kvalitet i uterom og bygningsmasse er kritiske suksessfaktorer for innbyggernes bruk av indre del av sentrum. Dersom det etableres arealkrevende konsepter i sentrum, vil dette medføre store volum, lukkede fasader og behov for å bruke bakkeplan til parkering, og dette vil ikke bidra til kvalitet i byrom eller legge til rette for aktivitet i sentrum.
- Foreslått utvikling vil ikke få negativ konsekvens for indre del av sentrum, men styrke Hønefoss som et regionalt knutepunkt. Det er tilbud av tjenester som kulturliv, kontorarbeidsplasser, kaféer, restauranter og uteliv som løfter bruk av indre del av sentrum, ikke varer.

Kommentar:

Gigaboks fremkommer som et eget konsept, blant annet i oppsett fra trafikk. Gigaboks er en forholdsvis ny aktør, og er nylig etablert eksempelvis i Åsane i Bergen. Gigaboks er et arealkrevende konsept med bredt vareutvalg.

Arealstørrelser:

Dagens reguleringsbestemmelse har krav om minimum arealstørrelse på 2000 kvm. De fleste av denne typen handelskonsepter har imidlertid i dag stabilisert seg på mellom 1200-1500 kvm, blant annet som følge av at veksten i forbruket av varer har avtatt og fordi markedet har konsolidert. Pressede marginer som følge av økte strømpriser, økte varepriser og høyere rente kan bidra til ytterligere arealreduksjoner. Det samme gjelder økt konkurranse fra netthandel. Som følge av dette har virksomhetene blitt mer bevisste i forhold til arealeffektive løsninger, samt at de har fokus på bærekraft i forhold til både energi og klima. Dette har dermed ført til en utvikling der både arealkrevende konsepter med bredt vareutvalg og andre handelskonsepter har effektivisert arealbruken sin, og det er derfor naturlig å redusere minimum arealstørrelse fra 2000 kvm til 1200 kvm.

9.2 Trafikk og mobilitet (fra KU)

Asplan Viak AS har utarbeidet en trafikk- og mobilitetsanalyse (vedlegg 8), som også er sammenfattet i vedlagt konsekvensutredning (vedlegg 4). Nedenstående er et utdrag fra KU.

Beregninger av illustrerte tiltak, viser en beregnet trafikkvekst på ca 6.400 kj.t/døgn.

Beregnet trafikk i dimensjonerende time, fra nye virksomheter, er ca 700 kj.t/dim time, som fordeles likt mellom utgående og inngående trafikk.

Til sammenlikning er det vurdert et alternativ med en større dagligvare (6000 kvm) på bekostning av et noe mindre areal til plasskrevende handel (8.141 kvm). Dette vil gi en beregnet trafikkvekst på 7.370 ÅDT (kj.t/døgn).

0-alternativet (utbygging ihht gjeldende områdeplan) er beregnet å generere en trafikkvekst mellom 3.600-5.240 ÅDT (kj.t/døgn).

Basert på det ovenstående, er det beregnet at planforslaget vil generere en trafikkvekst mellom 6.400 – 7.370 ÅDT sammenliknet med dagens situasjon, som utgjør en økning på mellom 1.160-3.770 ÅDT sammenliknet med 0-alternativet.

Beregninger i trafikkanalysen viser at den foreslåtte fullstendige utbyggingen gjør at vegnettet blir overbelastet allerede med dagens trafikk (2020). I hovedsak er det Hvervenkastet inn i rundkjøringen sør for E16 som gir tilbakeblokkering til kryss med Osloveien. Ved å etablere to felt inn i krysset fra vegarmen Hvervenkastet i rundkjøringen sør for E16 kan tilfredsstillende kapasitet oppnås i begge rundkjøringene. Vurderingene tilsier noe økt belastning på Osloveien, som gradvis vil bli redusert inn mot Kongens gate. Kongens gate gjennom sentrum vil få en svært begrenset økning som følge av utbyggingen, og som sannsynligvis ikke vil være merkbar.

Tiltak på vegnettet

Det er gjort beregninger som tilsier at dagens vegnett har en restkapasitet på ca. **2100 ÅDT**. Dette tilsvarer drøye 30% av beregnet trafikkvekst ved foreslått full utbygging. Ved en slik belastning, har man på det meste «brukt» ca 90% av kapasiteten til rundkjøringen på Hvervenmoen.

Videre har det blitt vurdert hvilke tiltak som vil være nødvendig ved full utbygging ihht planforslaget, med påfølgende anbefaling. I den forbindelse er det vurdert tre alternativer for tiltak, vist på nedenstående skisser:



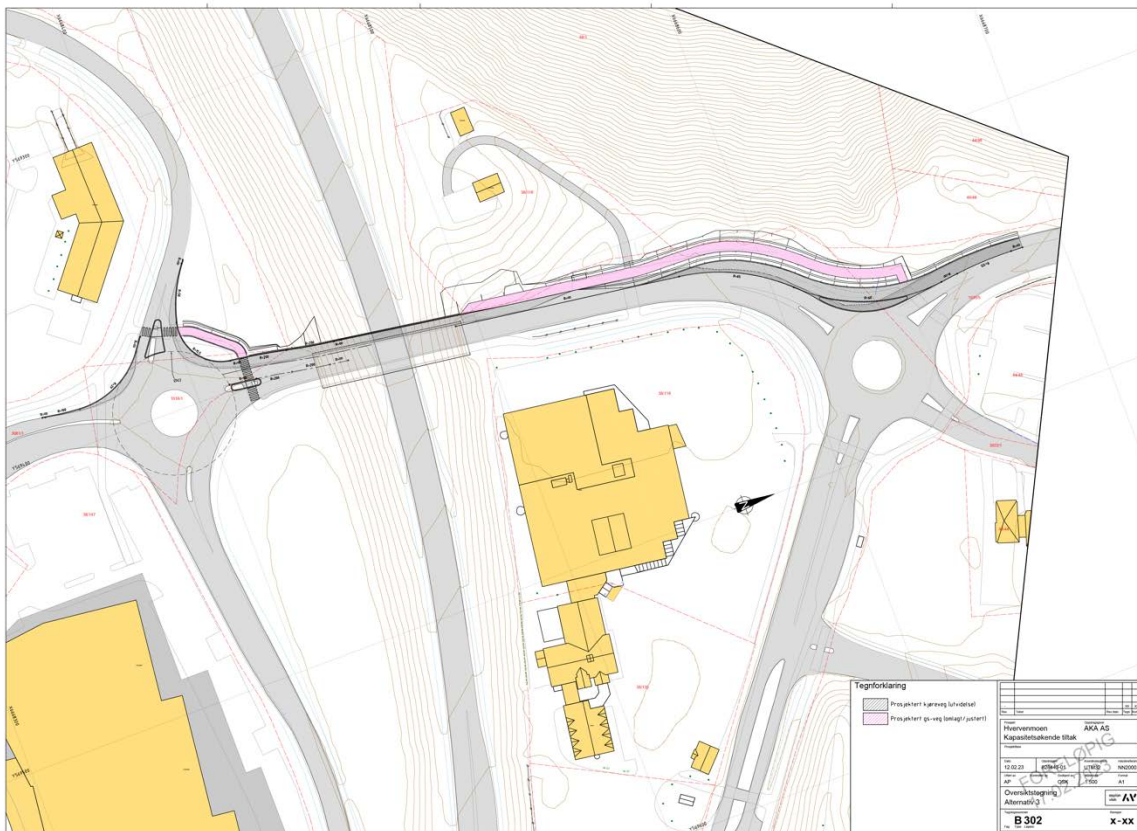
Figur 32: Alternativ 1 – nødvendig tiltak for å få tilstrekkelig kapasitet i. Kryssene, rundkjøring ved Hvervenmoen

Alternativ 1, figur 32, viser det som er nødvendig utvidelse for å få nødvendig kapasitet i kryssene. Tiltak omfatter ikke rundkjøring på Hvervenkastet, kun filtreringsfelt for rundkjøringen på Hvervenmoen



Figur 33: Alternativ 2 – anbefalt tiltak for å få tilstrekkelig kapasitet i Kryssene, rundkjøring ved Hvervenmoen

Alternativ 2, figur 33 viser anbefalt løsning for å få nødvendig kapasitet i kryssene. Tiltak omfatter ikke rundkjøring på Hvervenkastet, kun filtreringsfelt for rundkjøringen. I tillegg utvides eksisterende rundkjøring til en diameter med ca 43 m. Denne løsningen gir akseptabel belastningsgrad, og dersom man knytter denne løsningen til busslommen på nordsiden av brua, så kan man også gi et eget felt fra busslommen mot rundkjøringen på Hvervenmoen som kan gi prioritering av bussen inn i rundkjøringen. Løsning er ikke vist på ovenstående alternativ, men kan kombineres med løsning fra alternativ 3.



Figur 34: Alternativ 3 – tiltak for å ytterligere bedre kapasitet, både ved rundkjøring på Hvervenmoen og ved rundkjøringen på Hvervenkastet

Figur 33 viser alternativ 3, i tillegg til utvidelse av rundkjøring ved Hvervenmoen samt utvidet bru over E16, har dette alternativet med en egen utvidelse med eget filterfelt i OsloveienXHvervenkastet. Dette viser en løsning som vil gi en meget god belastningsgrad i krysset, men en løsning som ikke vil være nødvendig for å oppnå akseptabel belastningsgrad. Denne løsningen er derfor ikke det anbefalte alternativet. Det er også vurdert at denne løsningen gir dårligere løsning for gang- og sykkelvei.

Basert på det ovenstående, er det vurdert at alternativ 2 er det tiltaket som anbefales innarbeidet i planforslaget.

Konsekvenser av planforslaget er dermed som følger:

En utvikling som genererer en trafikkvekst på ca 2100 ÅDT kan gjennomføres uten krav til tiltak på omkringliggende vegnett.

Ut over dette, vil det være behov for avbøtende tiltak, for å hindre kødannelser på Hvervenmoen eller Hvervenkastet.

For en utbygging som genererer en trafikkvekst over 2100 ÅDT, må det gjennomføres tiltak som beskrevet i alternativ 2 over. Dette innebærer en utvidelse av rundkjøringen HvervenkastetXHvervenmoen, med en utvidelse av broen ved Hvervenkastet. Ved gjennomføring av disse tiltakene, vil vegnettet ha kapasitet til full utbygging ihht planforslaget.

Trafikkanalysen konkluderer videre med at man ikke kan se at utbygging i tråd med planforslaget vil påvirke eller ha spesielle konsekvenser for trafiksikkerheten, hverken i forhold til gangtrafikk til/fra skolene.

Planforslaget er derfor vurdert å ha liten negativ konsekvens, ved etablering av rekkefølgekrav som avbøtende tiltak.

Det ble gjort omfattende utredninger i forbindelse med utarbeidelsen av områdeplanen for Hvervenmoen næringspark. Flere av disse er fortsatt relevante, og relevante konklusjoner og redegjørelser fra disse er innarbeidet i denne planbeskrivelsen, med oppdatering ifht ny kunnskap der dette er relevant.

9.3 Biologisk mangfold

Tiltaket vil ikke ha konsekvens for biologisk mangfold. Det er stilt krav til håndtering av svartelistede arter, med spesielt fokus på kanadagullris, ved utbygging av området.

9.4 Landskap

Konsekvens for fjernvirkning og landskap er vurdert som liten, da grøntareal langs E16 videreføres og ny bebyggelse vil være lavere enn det som er regulert for kontorbebyggelse i gjeldende plan, selv om nybygg vil få større, sammenhengende grunnflate.



Figur 34: Illustrasjon for gjeldende plan med kontorbygg på GBNR 38/200 (Kilde: Halvorsen & Reine AS og Rambøll AS)



Figur 35: Dagens situasjon (kilde: AKA AS)



Figur 36: Ny situasjon, nybygg vist med oransje



Figur 37: Perspektiv sett fra sør, oransje bygg er nybygg, vesentlig lavere bebyggelse i øst sammenliknet med gjeldende plan



Figur 38: Perspektiv sett fra nord, oransje bygg er nybygg, vesentlig lavere bebyggelse i øst sammenliknet med gjeldende plan



Figur 39: Lengdesnitt 1 og 2



Figur 39: Tverrsnitt 3 og 4



Figur 40: Snitt 5

9.5 Landbruk

Planforslaget berører ikke areal avsatt til landbruk. Matjord innenfor området skal tas vare på, og dette er sikret i bestemmelser.

9.6 Kulturminner og kulturmiljø, evt. Verneverdi

Tidligere registrerte automatisk fredete kulturminner (kullgroper) er allerede frigitt, og områder der disse ble funnet, er allerede nedbygget.

Kartverket er regulert med hensynssone bevaring, da bygget er registrert som et nasjonalt viktig kulturminne.

Ut over dette, vil ikke planforslaget få konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø.

9.7 Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven

Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel. Planforslaget er vurdert i forhold til Naturmangfoldslovens §§8-12, og det er funnet at forslaget ikke er i strid med disse.

Konkret i forhold til Naturmangfoldloven:

- **§ 8. (kunnskapsgrunnlaget)**
Det er et kunnskapsgrunnlag som står i forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldloven. Ettersom soppen er registrert i områder som ikke berøres av utbyggingen anses forslag om oppfølgende undersøkelser som nødvendig, ettersom risiko for skade i forhold til 0-alternativet ikke er stor. Sandfurskog er en naturtypelokalitet som er ny og kunnskapen om den er lite etablert. Det er kartlagt hvor innenfor planområdet det er eldre furuskog, for at man skal kunne hensynta denne i utbyggingen.
- **§ 9. (føre-var-prinsippet)**
Siden kunnskapsgrunnlaget er godt er konsekvensene av tiltaket i forhold til naturmangfoldet relativt godt kjent. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig, slik at det er liten fare for at tiltaket vil ha store og ukjente negative konsekvenser for naturmangfoldet. Kunnskapen om jordboende sopp knyttet til sandfurskoger kunne dog vært bedre i og ved planområdet og i regionen for øvrig.
- **§10. (økosystemtilnærming og samlet belastning)** Tiltaket medfører at den samlede belastningen på sandfurskogene på Hvervenmoen øker. Konsekvensgraden er liten og de trolig mest verdifulle sandfurskogene sør for planlagt tiltak berøres ikke.
- **§11. (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)** Ikke vurdert som relevant for dette tiltaket.
- **§ 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)** Det legges som en forutsetning at de mest miljøforsvarlige teknikker legges til grunn, blant annet ved håndtering av masser og risiko for spredning av fremmede arter.

I og med at areal avsatt som byggeformål i planforslaget, sammenfaller med areal avsatt til byggeformål i gjeldende, vurderes det at planforslaget å ikke ha konsekvenser sammenliknet med dagens situasjon og gjeldende plan.

Vilt: viltkorridor opprettholdes, og det settes som vilkår i planforslaget at området ikke skal inngjerdes.

9.8 Fareområder

Det er ikke nødvendig å avsette spesifikke fareområder i forbindelse med planforslaget.

9.9 Forurensing

Forurensning:

Det tillates ikke forurensende virksomheter innenfor planområdet.

Luftforurensning (utredet i forbindelse med områdeplanen – ingen endring):

Overordnede beregninger av luftkvalitet indikerer at eksisterende boliger i området blir liggende utenfor luftforurensningssonene, definert i T-1520. Resultater fra trafikknogram og VLuft er lagt til grunn. Med høyeste trafikk tall for en fremskrevet beregningssituasjon etter full utbygging, indikerer beregningsresultatene at gul forurensningssone for svevestøv strekker seg opp mot 20 meter fra E16.

Basert på avstandsbetraktninger, beliggenheten for eksisterende boliger i området i forhold til dominerende forurensningskilde (E16), samt beregnede forurensningskonsentrasjoner, anses tiltak mot luftkvalitet som følge av utbyggingen på Hvervenmoen som ikke aktuelt.

Der det beregnes forurensningskonsentrasjon under grenseverdien for gul sone, er grenseverdien i forurensningsforskriften og nasjonale mål også overholdt.

Basert på overordnede beregninger og vurderingene som er gjort, konkluderes det med at luftkvaliteten ved eksisterende boliger i området ikke kommer i konflikt med luftkvalitetskriteriene.

Radon:

Der det finnes aluskiifer, forslår Strålevernet at det vurderes hensynssoner i henhold til PBL §11-8.

Jfr. Klima og forurensningsdirektoratet: Som følge av endringer i regelverket om opprydning i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeid, er aluskiifer nå å betrakte som forurenset grunn dersom det blir gravd opp som del av et byggeprosjekt.

Jfr. Teknisk Forskrift 2017, §13-5, skal bygninger prosjekteres og utføres med radonforebyggende tiltak, slik at innstrømming av radon fra grunn begrenses. Radonkonsentrasjon fra inneluft skal ikke overstige 200Bq/m³. Bygning beregnet for varig opphold skal ha radonsperre mot grunnen.

Det skal ikke etableres boliger innenfor planområdet. Det skal tilrettelegges for næringsvirksomhet, fortrinnsvis handel. Tek17 og Forurensningsforskriften ivaretar krav til ny bebyggelse og håndtering av masser, og dette er vurdert tilstrekkelig slik at det ikke er nødvendig å anlegge egen hensynssone for radon innenfor planområdet.

Støy (utredet i forbindelse med områdeplanen – ingen endring)

Tiltaket med utbygging av Hvervenmoen næringspark medfører ikke at støyen ved eksisterende bebyggelse øker med mer enn 3 dB, slik det er henvist til i T-1442 ved utvidelse av eksisterende støyende virksomhet. Enkelte boliger i gul støysone vil flyttes til rød støysone som følge av tiltaket, men total økning i støynivå vil kun være like i overkant av 1 dB. Etappe 1 vil gi en økning i støynivå for eksisterende bebyggelse på under 1 dB.

Støyen øker mest ved innfartsveien til planområdet. Nye kontorbygninger må ta hensyn til fasadenivåene både mot innfartsveg og mot E16 for å ivareta krav til innendørs støynivå gitt i tabell 6. Dette må detaljberegnes ut fra konstruksjoner og planløsning for å dokumentere at kravet blir oppfylt.

For barnehager, sykehus og gjestegården, vil ingen av disse kreve ytterligere avbøtende tiltak som følge av utbyggingen. Det er trafikken på E16 som er den dimensjonerende støykilden i området. Hvervenmoen barnehage vil få vestfasade så vidt innenfor gul støysone ved 4 meter beregningshøyde over terreng, men hele uteoppholdsarealet/lekearealet vil ved 1,5 meter beregningshøyde fortsatt ligge utenfor støysonene.

I nærtuområdene sør for område vil ikke støyen øke. I den delen av nærtuområde som allerede lå i rød støysone vil støyen øke noe.

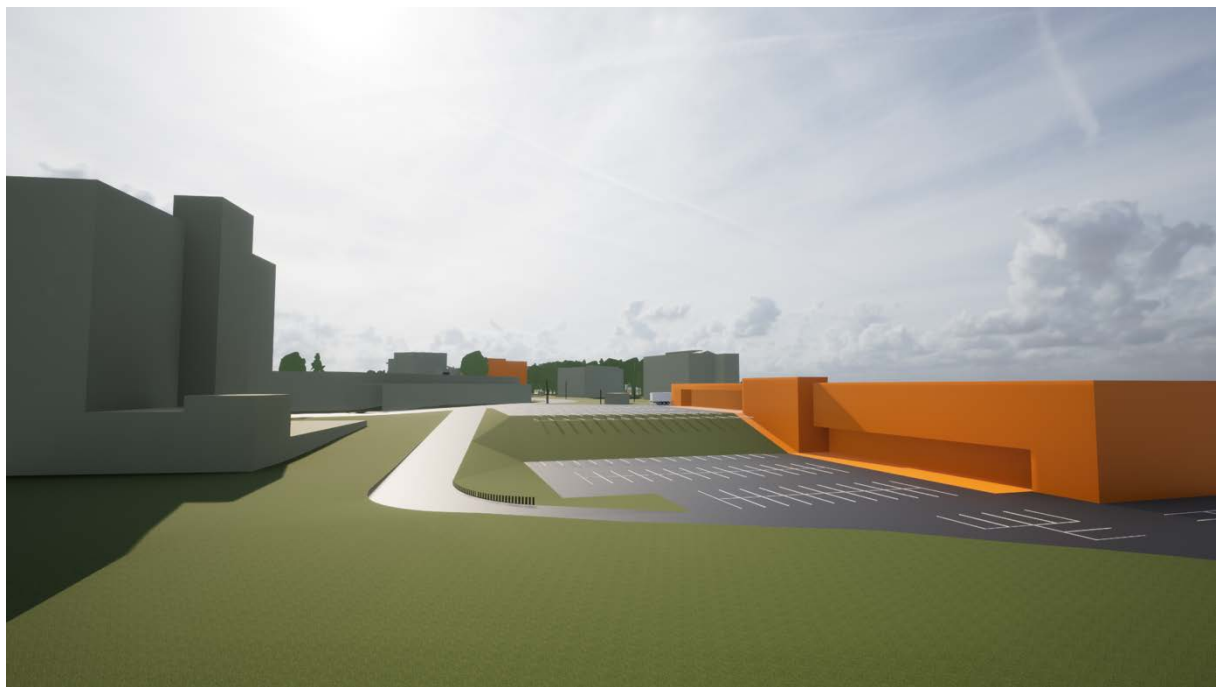
Vanlig praksis ved situasjoner der boliger flyttes fra gul til rød støysone er at disse boligene har krav på avbøtende tiltak. Grunnet den komplekse situasjonen med støy i området fra dagens situasjon med mange støykilder, er det ikke hensiktsmessig å kreve at tiltakshaver skal oppfylle alle kravene fra

tabell 3 i T-1442 for eksisterende boligbebyggelse. Støynivået reduseres ikke som følge av tiltaket, men øker heller ikke vesentlig.

9.10 Bygningsmiljø og arkitektur

Ved å endre formål fra kontor til handel, vil det medføre at området utvikles med bebyggelse med større grunnflate men vesentlig lavere gesimshøyde enn det som hadde vært aktuelt for kontor. Bebyggelsen vil fremstå annerledes, men fjernvirkningen vil ikke vesentlig endres, da grøntområdene langs E16 videreføres.

Ny bebyggelse vil bli forholdsvis lav, og gateløp vil fremstå som åpne og det vil være enkelt å orientere seg i området.



Figur 41: Illustrasjon viser hvordan volum innenfor GBNR 38/200 vil fremstå i volum, med HM33 til venstre i bildet



Figur 42: Illustrasjon viser hvordan nytt bygg for bevertning ved HM2 vil fremstå i volum fra rundkjøringen på Hvervenmoen. Volum for mulig nytt næringsbygg for KV6 til høyre i bildet.



Figur 43: Illustrasjon viser hvordan nytt bygg for bevertning ved HM2 vil fremstå i volum fra Hvervenmoveien, HM2 til venstre. Volum for mulig nytt næringsbygg for KV6 til høyre i bildet.



Figur 44: HM2 med bygg for bevertning til venstre, og nytt bygg for KV2 til høyre i bildet



Figur 45: HM2 med til venstre, og volum som viser mulig nytt bygg for HM7 til høyre i bildet, sett fra Hvervenmoveien.

Bestemmelser angående estetikk og kvalitet videreføres fra gjeldende plan, under fellesbestemmelser §4. I disse står følgende:

- Takform er valgfritt. Takene på forretningsbygg/industribygg skal utformes med god arkitektonisk kvalitet.
- Ny bebyggelse skal ha god form og materialbruk.
- Utendørs lagring skal skjermes.
- Utvendig belysning skal være blendingsfri, og omsøkes ved tiltak.
- Eksisterende furutrær som ikke berøres av tiltak skal i størst mulig grad bevares. (For grønnstruktur, vegetasjonsskjerm og grøntområde, er dette ytterligere presisert/sikret.)

Videre er det presisert at det ved søknad skal dokumenteres blant annet tilpasning til omgivelsene, løsninger for utomhus og plassering/utforming av volum.

9.11 Annen teknisk infrastruktur og miljø

Klimagasser/miljø

Ny bebyggelse er med å øke kundegrunnlaget for Hønefoss Fjernvarme. I og med at man forutsetter at ny bebyggelse skal knyttes til fjernvarmenettet, vil utslipp CO₂ som følge av dette, kunne regnes å være CO₂ nøytralt.

All byggeaktivitet og senere bruk av bygg, innebærer utslipp av klimagasser, først og fremst karbondioksid, CO₂

I forhold til bygging av ny bebyggelse, må det påregnes økt CO₂ utslipp. Dette vil avhenge av valg av materialer i forhold til transport- og produksjonsmetode, emisjon fra disse, planlagt energiforbruk for bygningsmassen i driftsfasen og annet. I forbindelse med utarbeidelse av områdeplanen for Hvervenmoen, ble følgende vurdert:

Klimagasser:

I forbindelse med bygg:

Utslipp vil variere en del ut fra hvordan bygget planlegges, utføres og driftes. Hvordan et bygg designes, påvirker utslipp i byggefase og driftsfase. Et passivhus vil for eksempel forbruke mer

materialer enn et tradisjonelt utført bygg, men energieffektiviteten vil igjen bidra til lavere klimagassutslipp i driftsfasen. Materialvalg har stor betydning særlig i byggefasen, men også i en driftsfasen. For eksempel vil satsning på materialer med lave emisjoner av uønskede, noen ganger giftige gasser, bidra til å redusere nødvendig ventilasjonsbehov, og derigjennom redusere energibehovet. I andre tilfeller vil termisk trege materialer kunne utnyttes til for eksempel å lagre solenergi. Solceller vil kunne erstatte tradisjonelle fasade- og talmaterialer.

Usikkerhet:

Utforming av ny bebyggelse på Hvervenmoen er ikke detaljert, og byggemetoder etc. er ikke valgt. Det er heller ikke naturlig å detaljert vurdere dette i forslag til reguleringsplan. I planfasen vil det først og fremst være naturlig å vise hvordan klimagassutslippet kan variere som konsekvens av ulike design og materialvalg. Dette gjelder også transportarbeidet knyttet til selve byggearbeidet.

Energiforbruk tilknyttet bygg utgjør om lag 40% av all energibruk. Ved å velge løsninger med lavt energibehov vil det over byggets levetid resultere i totalt mindre utslipp.

I forbindelse med transport:

Transportarbeidet vil også variere mye ut fra valg av byggematerialer. Som regel vil lokalt produserte byggevarer være gunstige å bruke. Tre er mer gunstig enn stål og betong, gjenvunnet stål er mer gunstig enn nyprodusert stål osv.

Usikkerhet:

Når det gjelder klimagassutslipp fra vegtrafikk knyttet til aktivitetene omkring de nye byggene på Hvervenmoen, vil disse best kunne analyseres gjennom egne trafikkanalyser. Her vil man for eksempel måtte undersøke hvilke nye handlemønstre etablering av ulike typer handels- og servicebedrifter på Hvervenmoen vil medføre. I dette ligger også analyser av hvilke alternative utslipp fravær av utbyggingen på Hvervenmoen fører med seg.

Utslipp som skyldes transportarbeid i driftsfasen er vanskelig å måle uten å kjenne mer til hvordan transportarbeidet fra den fremtidige besøks- eller kundegruppen skjer, og hva som hadde vært alternativet. Dersom alternativet til å besøke Hvervenmoen er å kjøre til Drammen, Sandvika osv, vil dette kunne bidra positivt i forhold til utslippsmengden. Likeledes vil det kunne være positivt i forhold til utslipp at mange besøkende slipper å stå i kø på Osloveien inn mot Hønefoss sentrum. På den andre siden vil det for enkelte være lettere å reise kollektivt, gå eller sykle til aktiviteter som er sentrumsnært. Dette vil også avhenge av om de virksomhetene som etableres på Hvervenmoen er virksomheter tilpasset denne type reiser.

En utbygging på Hvervenmoen vil føre til økt utslipp.

Mulige fordeler og avbøtende tiltak:

- Ved bruk av fjernvarme, vil hovedoppvarmingskilden være CO₂ nøytral.
- Ved å legge opp til energieffektive bygg, vil man kunne redusere utslipp.
- Transport avhenger av type virksomhet, og om det forhindrer handelslekkasje til andre regionsentra – som Drammen og Sandvika.
 - Man kan anta at plasskrevende handel og kontor på Hvervenmoen kan bidra til kortere transportetapper, ved at handlende velger Hvervenmoen fremfor andre sentra.
 - Man kan anta at ny handel/kontor på Hvervenmoen kan være med på å minske belastningen på Osloveien.
 - For virksomhet som ikke er bilavhengig, vil slik virksomhet på Hvervenmoen kunne føre til noe økt utslipp ved at de som i større grad kunne syklet, gått eller brukt kollektivt hvis det hadde ligget i sentrum, heller bruker bil når det ligger på Hvervenmoen.
 - Valg av bygningsmaterialer, kan minske utslipp ved at man velger:
 - Materialer med lav emisjon av uønskede stoffer (lavere ventilasjonsbehov)
 - Materialer fra nærområdet (transport)

- *Materialer med miljøvennlig produksjon (tre fremfor stål og betong o.l)*

Vi vurderer at det ovenstående fortsatt er en aktuell vurdering for planforslaget.

Fremtidige planer:

Forslagstiller vil i den videre utviklingen av næringsparken fokusere på det grønne skiftet gjennom å utvikle å levere energieffektive bygg med en teknologi som bidrar til lavere energibruk, bedre lønnsomhet og mindre utslipp fra byggene i næringsparken. Fremover betyr dette at både nye og også eksisterende bygg vil kunne oppgraderes med eksempelvis solcellepaneler på tak og fasader slik at det kan leveres egenprodusert solcellekraft.

Deling av overskuddsstrøm mellom de ulike aktørene i handelsparken er et område vi også ønsker å se nærmere på, og vi følger med interesse det regulatoriske regelverket som fremover forhåpentligvis vil kunne gi et enda større mulighetsrom for en slik deling. Dette sammen med moderen effektstyring, og fordeling slik at en kan flate ut effekttoppene, og samtidig prioritere riktig fordeling av energi til handel og kontor gjennom de ulike ukedager.

Annen teknisk infrastruktur:

Ved utarbeidelse av områdeplanen på Hvervenmoen, ble det vurdert alternative traseer for teknisk infrastruktur. Vurderinger som da ble gjort, er fortsatt aktuelle, med den forskjell at deler av anlegget nå er utbygget og utbedret, og at for det ubebygde arealet innenfor GBNR 38/200 planlegges det for ett til to større handelsbygg, i stedet for frittliggende kontorbygg. Nedenstående er utdrag fra VA-vurderingen:

På grunn av beliggenheten til planlagte bygg vil deler av eksisterende ringforbindelse komme i konflikt med bygningskroppen ettersom gjeldende trase krysser under planlagte bygg. Vannledninger må også videreføres for å gi vannforsyning til de sørlige deler av utbyggingsfeltet. For å sikre tilfredsstillende brannvannsdekning fra brannkummer (2x251/s/1bar), er det tvilsomt om eksisterende ledning inn til området har god nok kapasitet. Dersom ny ledning må anlegges, hentes denne enklest fra kommunal kum 8992 ca. 350 m vest for plasskrevende handel (vest)-bygget. Eventuell ny vannledningstrasé er skissert på figur 49 under.

9.12 Sosial infrastruktur/nærmiljø/bomiljø

Tiltaket får ingen konsekvens for sosial infrastruktur, nærmiljø eller bomiljø, sammenliknet med gjeldende planer.

9.13 ROS

Med utgangspunkt i reguleringsplanforslag for Hvervenmoen næringspark, er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Denne er utført i tråd med DSBs veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (DSB, april 2017) og etterkommer plan- og bygningslovens krav om ROS-analyser ved all planlegging (jf. plan- og bygningsloven §4-3).

Følgende mulige uønskede hendelser er identifisert, basert på gjennomgang av sjekklister:

Nr	Hendelse	Begrunnelse	Kilde
1	Skred	Planområdet ligger under marin grense.	Sjekklister i vedlegg 1
2	Skog og lyngbrann	Området er skognært, på en furumo i Ringerike kommune	Sjekklister i vedlegg 1
3	Transport: Større ulykker (veg, bane, luft og sjø)	Tiltaket benytter i hovedsak eksisterende, etablert infrastruktur. Tiltaket generer økt trafikk, og kan – kan tiltaket føre til tilbakeblokkering på E16? Nærhet til sykehuset – vil utviklingen kunne påvirke utrykning?	Sjekklister i vedlegg 1
4	Transport: internt på området Ulykker ved av- og påkjørsler. Ulykke med gående og syklende	Tiltaket benytter i hovedsak eksisterende, etablert infrastruktur. Tiltaket generer økt trafikk, og kan medføre noe økt risiko for ulykke	Sjekklister i vedlegg 1

Risiko og sårbarhet for de aktuelle hendelsene er analysert ved bruk av eget analyseskjema. Vurdering av sannsynlighet og konsekvens er basert på erfaring fra tilsvarende tilfeller, statistikk og faglig skjønn. Risiko for den enkelte hendelse er fastsatt ved bruk av en risikomatrix med kategoriene grønn, gul og rød risiko. For hendelser i røde områder er risikoreduserende tiltak påkrevd, for hendelser i gule områder bør tiltak vurderes, mens hendelser i grønne områder innebærer en akseptabel risiko. Risikovurderingen bygger videre på ROS-analysen som lå til grunn for utarbeidelsen av områdeplanen for Hvervenmoen i 2015. Det er ingen nye risikoforhold for dette planforslaget.

Resultater av risikoanalysen er oppsummert i tabellen under med forslag til risikoreduserende tiltak.

Uønsket hendelse	Risiko			Forslag til risikoreduserende tiltak
	Liv/ helse	Stabilitet	Materielle verdier	
1. Skred				Det er liten risiko for at skred skal forekomme, og det er ikke behov for særskilte risikoreduserende tiltak, uten normal prosjektering i en gjennomføringsfase.
2. Skog og lyngbrann				Det vil ikke være behov for særskilt risikoreduserende tiltak, uten det som kreves av tilkomst for slökkemannskap for de enkelte tiltakene.
3. Transport – større ulykker (veg, bane, luft og sjø)				Begrensning for trinn 1 ifht trafikkbelastning, for å hindre overbelastning av vegnettet. Rekkefølgekrav om utvidelse av rundkjøring ved HvervenkastetXHvervenmoveien. utvidelse av Hvervenkastet inn i rundkjøringen fra nord før full utbygging.
4. Transport: internt				Varelevering håndteres på egen grunn. Gangforbindelse forsterkes ved at det stilles ytterligere krav ved utbygging av nye områder. Krav til friskt skal ivaretas.

Risikoen anses å være lav.

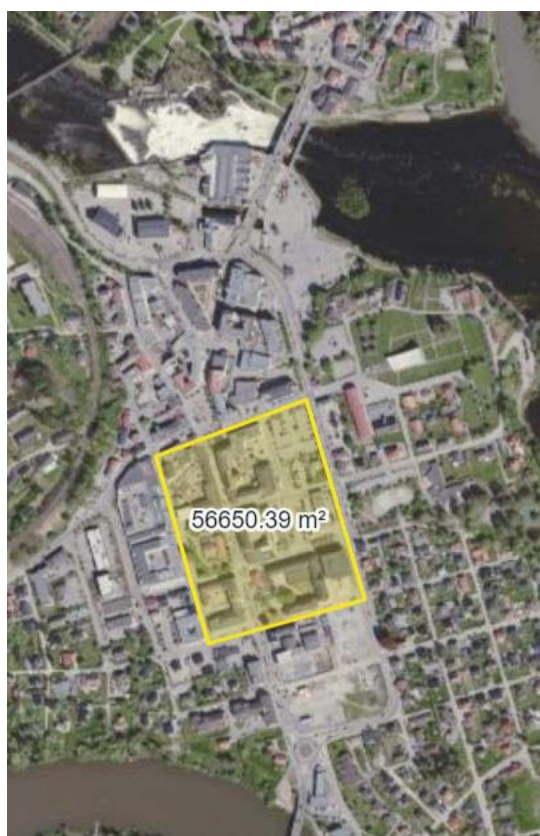
9.14 Avveining av virkninger

For handel og næring, er det vurdert at planforslaget vil bidra til å styrke Hønefoss som et regionalt sentrum og knutepunkt, og bygge videre opp under intensjonen som ligger til grunn for samfunnsdelens arealstrategi. Dette understrekes blant annet ved at Ringerike kommune har definert Hvervenmoen som del av sentrum, da ytre sone. Planforslaget vil bidra til å redusere handelslekkasje fra Ringerike til andre regioner, uten å konkurrere med type virksomheter som bør etablere seg i indre sentrum. Etablering av begrenset areal for bevertning, da enten som del av konsept eller som veimat, vil bidra til at gjennomreisende velger å handle og benytte seg av Hvervenmoen i stedet for andre, tilsvarende lokasjoner langs hovedvegnettet. En sårn type bevertning vil ikke konkurrere med tilbud som heller bør etablere seg i det indre sentrum.

For trafikk, vil planforslaget – etter gjennomføring av avbøtende tiltak – ikke få negative konsekvenser for omkringliggende vegnett, hverken E16 eller etablert fylkesvegnett og kommunalt vegnett.

Ny bebyggelse vil få volum og fotavtrykk tilsvarende som HM2 og HM60, og det stilles krav til god arkitektonisk utforming. Det vil bli en bebyggelse med forholdsvis store volum, med en tilnærmet lukket fasade som åpner seg der hvor man har innganger og publikumshenvendelse. Dette er en type bebyggelse som allerede er etablert på Hvervenmoen, og gateløp etc. er utformet for å legge til rette for en slik typologi.

Dersom denne bebyggelsen skulle blitt etablert i sentrumskjernen, ville volum og utforming brutt med den etablerte kvartalsstrukturen, og bidratt lite til gatemiljø og aktivitet av sentrum. Man ville heller fått store, forholdsvis lukkede volum med behov for store parkeringsarealer. For ny bebyggelse, må det ved søknad om rammetillatelse redegjøres for utforming og materialbruk.



Figur 48: HM60 og HM2 beslaglegger i dag et areal på 57 daa på Hvervenmoen. Ovenstående illustrasjon viser tilsvarende tomteareal som ville blitt båndlagt ved etablering i indre sentrum. Ens lik etablering ville også medført lukkede fasader mot gate i sentrumskvartale.

For øvrige tema, så vil tiltaket ikke ha negative konsekvenser.

Som en samlet vurdering, er det konkludert med at planforslaget ikke får negative konsekvenser for Hønefoss sentrum eller trafikkavvikling, og at planforslaget derfor kan anbefales.

10. Innkomne innspill

10.1 Merknader

Planoppstart ble varslet 28. oktober 2020. Det kom inn 14 merknader til oppstartsvarselet. Etter innkomne merknader, ble det besluttet i samråd med Ringerike kommune, at planen skulle konsekvensutredes for tema handel og trafikk. Planprogram ble derfor utarbeidet og sendt på høring.

Vedtak ang. høring av planprogram ble vedtatt 19. mai 2021. Høringsperioden var 27.mai – 1. juli 2021. Det kom inn 10 merknader til høring av planprogram. Fastsettelse av planprogrammet ble avklart desember 2021 men ble pga. en formell feil/forglemmelse, først formelt fastsatt ved vedtak 23. januar 2023. Merknader i forbindelse med planprogram, ble behandlet ved fastsettelse av planprogrammet, og kommenteres ikke videre her.

Merknadene til varslet oppstart med forslagsstillers kommentarer følger nedenfor.

Kort oppsummert, så går en del av merknadene på at man vurderer at planforslaget utløser krav til konsekvensutredning, da man vurderer at områdeplanen er den overordnede planen forslaget skal sammenliknes med. Videre går uttalelsene på at man er spesielt bekymret for type handel som det kan tilrettelegges for, samt hva slags konsekvenser dette vil ha for handel og trafikkavvikling. Det bes om at planforslaget spesielt omtaler planforslaget i forhold til «rett virksomhet på rett sted» - ABC-prinsippet, og at en endring av handelsformål bør vurderes som del av kommuneplan. Ved oppstart av planarbeid, var det aktuelt å vurdere ny adkomst fra E16, og både Vegvesen og Viken fylkeskommune påpeker at dette ikke kan aksepteres.

Forslagsstillers tilsvare til merknader presiserer at overordnet plan vil være kommuneplanens arealdel, da hele bakgrunnen for planforslaget er å erstatte gjeldende områdeplan for Hvervenmoen. Når det er sagt, så er det i samråd med Ringerike kommune besluttet å konsekvensutrede forhold angående handel- og næring samt trafikk. Videre er det vurdert at planforslaget bygger videre opp under arealstrategien angitt i kommuneplanens samfunnsdel. Ut over dette, er kommentarer svart ut i eget merknadsdokument, og videre i planbeskrivelse, KU og fagrapporter. Avbøtende tiltak er ivarettatt i forslag til bestemmelser og plankart. Ny avkjøring fra E16 er ikke aktuelt, og planens avgrensning er redusert slik at dette arealet utgår som del av plan.

11. Avsluttende kommentar

En utvikling som planlagt på Hvervenmoen, forutsatt innarbeidelse av nødvendige avbøtende tiltak, er fra forslagsstillers side vurdert å være i tråd hva Ringerike kommune også ønsker for området og for Hønefoss sentrum, både indre og ytre sone. Videre utvikling av Hvervenmoen som foreslått vil være viktig for å opprettholde og styrke Hønefoss og Hvervenmoen som handelsdestinasjon for regionen.

Type handel og tjenesteyting/bevertning som det nå tilrettelegges for på Hvervenmoen, vil ikke egne seg i indre sentrum, da de ikke vil bidra til vesentlig økt aktivitet og da de forutsetter en bygningstype som ikke bidrar til åpne fasader mot gate eller en grønnere struktur i bybildet. I tillegg vil den vesentlige reduksjonen av mulig nytt kontorareal på Hvervenmoen, kunne bidra til at aktører som ønsker å etablere kontor i Hønefoss heller ser mot Hønefoss sentrum. Vi anslår at en omdisponering som foreslått, kan legge til rette for mellom 1500-2000 nye kontorarbeidsplasser i indre del av sentrum. Planforslaget kan også bidra til transformering av områder kommunen ønsker dette på.

Vista Analyse sin handelsanalyse underbygger dette. Analysen er tydelig på at det ikke er handelen som redder indre sentrum, men anbefalingen går på i større grad å legge til rette for tjenester og opplevelser. Dersom man ikke utvikler Hvervenmoen med tilstrekkelig attraktivitet, konkluderer handelsanalysen med at andre områder vil kunne etablere konkurrerende virksomheter, og Hønefoss vil da tape muligheten til å opprettholde sin posisjon som handelsdestinasjon.

I tillegg viser Asplan Viak sin trafikk-og mobilitetsanalyse at planlagt utvikling, forutsatt enkelte tiltak på vegnettet, ikke vil overbelaste tilliggende vegnett, ei heller føre til tilbakeblokkering på E16.

Planforslaget vil heller ikke medføre vesentlige endringer av forutsetninger til hva som lå til grunn for utarbeidelsen av dagens gjeldende planer, og mange av konklusjonene som ble trukket ved utarbeidelsen av områdeplanen for Hvervenmoen Næringsområde kan videreføres.

Med bakgrunn i det som kommer frem av utredninger som følger planforslaget, vil en utvikling av Hvervenmoen som planlagt, kunne bidra til å styrke Hønefoss som en regionby, og som en handelsdestinasjon i regionene. Utviklingen vil bidra til flere arbeidsplasser, også for de uten høyere utdanning, og kan på den måten bidra til å redusere sosiale forskjeller og fremme sosial bærekraft.