RINGERIKE KOMMUNE

Mal sist revidert 12.04.2024

PLANBESKRIVELSE
519 Detaljregulering for Børdalsmoen

Utarbeidet av HRP AS v/Åshild Lie, 02.07.2025, rev. 29.05.2026
Vedtatt i kommunestyret 24.09.2026, saksnummer 110/26

1. Sammendrag

Detaljreguleringsplanen for Børdalsmoen legger til rette for utvikling av et moderne og fleksibelt næringsområde i randsonen av Hovsmarka, mellom Risesletta og Treklyngen industripark.

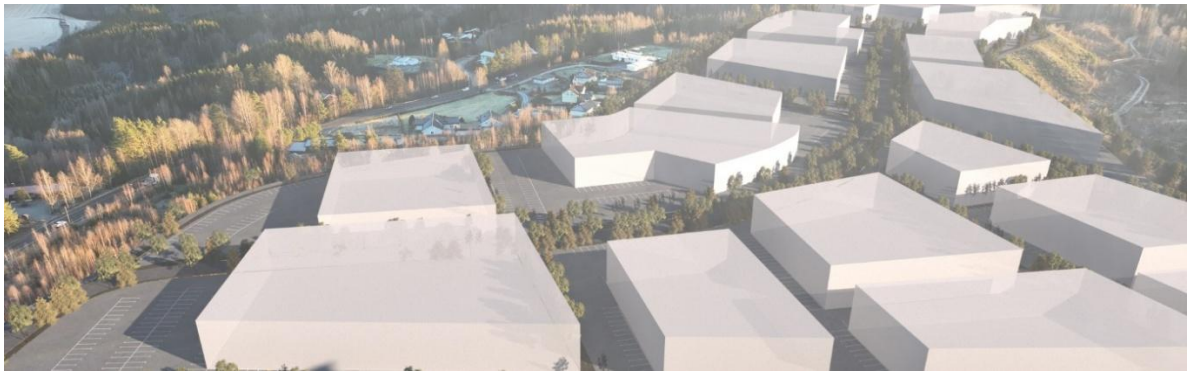
Planen skal styrke næringslivet i Ringerike og samtidig ivareta viktige kvaliteter knyttet til landskap, friluftsliv og miljø. Den omfatter arealer for lett industri, lager, logistikk og plasskrevende handel, og fungerer som et alternativ til sentrumsnære næringsarealer som ønskes transformert til boligformål. I tillegg til næringsformål reguleres det for grøntstruktur, gang- og sykkelveg og turveger som skal styrke områdets rekreasjonsverdi.

Planbeskrivelsen er bygget opp med en innledende del som redegjør for eksisterende forhold i og rundt planområdet, herunder landskap, naturmangfold, friluftsliv, grunnforhold og teknisk infrastruktur. Deretter følger en detaljert beskrivelse av planforslaget, inkludert arealbruk, byggehøyder, trafikkløsninger og rekkefølgebestemmelser. Til slutt vurderes planens virkninger og konsekvenser, basert på konsekvensutredning og ROS-analyse.

Planforslaget innebærer en helhetlig utvikling av et næringsområde med betydelige positive virkninger for byutvikling, næringsliv og trafikkavvikling, og er i tråd med overordnede planer og strategier for bærekraftig arealbruk. Særlig vurderes tiltaket å gi samfunnsnyttige gevinster gjennom tilrettelegging for plasskrevende virksomhet utenfor sentrum, styrking av Hønefoss som regionsenter og bedre trafikksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper.

Samtidig medfører planen moderate til middels negative konsekvenser for naturmangfold, friluftsliv og jordressurser, og reiser interessemotsetninger knyttet til tap av nærturområde. Det er imidlertid lagt vekt på skånsom traseføring, bevaring av kantsoner ved etablering av ny gang- og sykkelveg for å redusere negative virkninger. Gjennom risikoreduserende tiltak og lokal masseforvaltning anses også utfordringer knyttet til overvann, grunnforhold og massehåndtering som håndterbare.

Utbyggingen vurderes som en viktig del av en langsiktig og arealeffektiv næringsstrategi for Ringeriksregionen, og samlet sett veier de positive virkningene tyngst, forutsatt at hensyn og tiltak som følger av konsekvensutredning, ROS-analyse og reguleringsbestemmelser følges opp i den videre planleggingen og gjennomføringen.



Innholdsfortegnelse

1. Sammendrag 0
2. Innledning 3
   2.1 Hva er en detaljreguleringsplan 3
   2.2 Begrepsordliste 3
3. Bakgrunn 5
   3.1 Hensikten med planen 5
   3.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold 6
   3.3 Tidligere vedtak i saken 6
   3.4 Utbyggingsavtaler 8
   3.5 Krav om konsekvensutredning 8
4. Planprosessen 9
   4.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, ev. planprogram 9
5. Planstatus og rammebetingelser 10
   5.1 Overordna planer – statlige og nasjonale føringer 10
   5.2 Overordnende føringer - Regionale retningslinjer 13
   5.3 Overordnende føringer – Kommunale planer 14
   5.4 Gjeldende reguleringsplaner 16
   5.5 Tilgrensende planer 17
   5.6 Kommunale føringer – temaplaner 18
   5.7 Lovgrunnlag 20
6. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold 21
   6.1 Beliggenhet 21
   6.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk 22
   6.3 Stedets karakter 22
   6.4 Landskap 22
   6.5 Kulturminner og kulturmiljø 22
   6.6 Naturverdier - naturmangfold 23
   6.7 Friluftsliv 24
   6.8 Landbruk 26
   6.9 Økosystemtjenester 28
   6.10 Trafikkforhold 28
   6.11 ABC – prinsippet, rett lokalisering 29
   6.12 Barns interesser 29
   6.13 Universell tilgjengelighet 29
   6.14 Teknisk infrastruktur 29
   6.15 Grunnforhold 30
   6.16 Støyforhold 31
   6.17 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon) 32
   6.18 Næring 32

6.19 Analyser/utredninger ... 32
7. Beskrivelse av planforslaget ... 33
7.1 Planlagt arealbruk ... 33
7.2 Bebyggelsens plassering og utforming ... 35
7.3 Parkering ... 39
7.4 Tilknytning til infrastruktur ... 40
7.5 Trafikkløsning ... 41
7.6 Miljøoppfølging ... 48
7.7 Universell utforming ... 48
7.8 Uteoppholdsareal ... 48
7.9 Landbruksfaglige vurderinger ... 48
7.10 Landskapsanalyse – nær- og fjernvirkning ... 48
7.11 Kollektivtilbud ... 51
7.12 Kulturminner ... 52
7.13 Sosial infrastruktur ... 52
7.14 Plan for vann- og avløp - tilknytning til offentlig nett ... 52
7.15 Plan for avfallshenting/søppelsug ... 52
7.16 Avbøtende tiltak og løsninger ROS og KU ... 52
7.17 Rekkefølgebestemmelser ... 53
8. Virkninger av planforslaget og konsekvensutredning ... 54
8.1 Konsekvensutredning (KU) ... 54
8.2 Overordnende planer ... 55
8.3 Trafikkforhold ... 55
8.4 ROS ... 55
8.5 Masseforvaltning og massebalanse ... 56
8.6 Økonomiske konsekvenser for kommunen ... 56
8.7 Konsekvenser for næringsinteresser ... 57
8.8 Interessemotsetninger ... 57
8.9 Avveining av virkninger ... 58
9. Innkomne innspill ... 59
9.1 Merknader ... 59
10. Vedlegg ... 60

2. Innledning

Detaljreguleringsplanen for Børdalsmoen legger grunnlaget for utviklingen et fremtidsrettet og fleksibelt næringsområde som skal tiltrekke seg virksomheter og skape attraktive arbeidsplasser i Ringerike. Planen er utformet for å være et robust rammeverk som gir rom for ulike typer næringsaktivitet, samtidig som den ivaretar stedets kvaliteter og landskapets egenart.

Børdalsmoen skal ikke bare være et godt sted å jobbe – det skal også være et godt sted å være. Med sin beliggenhet i randsonen av Hovsmarka, videreører planen Børdalsmoen som en arena for rekreasjon og friluftsliv. Planen leger til rette for at området skal utvikles i balanse mellom næring og rekreasjon, der stier, turveger og grønne forbindelser integreres i helheten, og gjør området tilgjengelig og attraktivt for allmennheten.

Gjennom denne planen skal Børdalsmoen bli et sted der næringsliv og friluftsliv møtes – til nytte og glede for både virksomheter, ansatte og lokalsamfunn.

2.1 Hva er en detaljreguleringsplan

En detaljreguleringsplan består av et juridisk bindende plankart og planbestemmelser som viser hvordan et område kan brukes og bygges ut.

Detaljreguleringsplanen setter rammene for utvikling; hva som kan bygges, hvor det kan bygges, og hvordan området skal se ut og fungere.

En detaljreguleringsplan skal være tydelig nok til å kunne brukes i mange år fremover, samtidig som den ikke skal gi for stramme rammer – den skal være løs nok til å «overleve» trender og konjunkturer i næring- og byggesammenheng. Detaljreguleringen prioriterer hvilke områder man skal bygge på, og avklarer hvilke naturverdier, arealer eller andre ressurser som går tapt ved utbygging. Gjennom konsekvensutredning til planen er de eksisterende verdiene i området belyst og kartlagt, avbøtende tiltak og forhold man ikke kan bøte på er også utredet.

Detaljreguleringsplanen sikrer at utviklingen skjer på en forutsigbar og balansert måte, både for utbyggere, myndigheter og lokalsamfunn.

2.2 Begrepsordliste

I planarbeid brukes en rekke faglige begreper som kan være nye eller uklare for mange. Denne begrepsordlisten forklarer ord og uttrykk som benyttes i planbeskrivelsen for Børdalsmoen, med mål om å gjøre innholdet mer tilgjengelig og forståelig for alle lesere.

- **ABC-prinsippet**
  Et planprinsipp som går ut på å plassere ulike typer virksomheter der de passer best innenfor: A – i sentrum, B – i randsoner, og C – utenfor byområder.

- **Bærekraftig forvaltning av arealer**
  Handler om å bruke arealer på en måte som tar hensyn til både dagens og fremtidens behov. Det innebærer å balansere utbygging, natur, klima og samfunnsinteresser.

- **Bærekraftige næringer**
  Næringer som drives på en måte som tar hensyn til miljø, økonomi og sosiale forhold over tid.

- **Grønne næringer**
  Næringer som baserer seg på fornybare ressurser og miljøvennlige løsninger, som skogbruk, bioenergi og økologisk landbruk. De spiller en viktig rolle i det grønne skiftet.

- **Grønne virksomheter**
  Bedrifter som har miljøvennlig drift, reduserer utslipp og bruker ressurser effektivt. De

kan være innen alle bransjer, men har bærekraft som en kjerneverdi.

- **Grønne tak**
  Grønne tak er takflater dekket med vegetasjon (ofte gress eller sedum) som bidrar til overvannshåndtering og økt biologisk mangfold. De gjør bymiljøer grønnere og mer bærekraftige.

- **Industripark**
  Et område spesielt tilrettelagt for industrivirksomhet, gjerne med tilgang til tung infrastruktur som vei, jernbane og energi. Industriparker samler ofte bedrifter med lignende behov for logistikk og produksjon. Med å samle lignende bedrifter i en industripark maksimerer man fordelene og begrenser ulempene, for eksempel ved å minimere transportbehov dersom bedriftene ligger langt fra hverandre.

- **Konsekvensutredning (KU)**
  En systematisk måte å utrede og vurdere hvilke virkninger et planlagt tiltak kan få for ulike temaer innen miljø, samfunn og økonomi. Konsekvensutredningen følger en bestemt metode, og benyttes for å sikre at beslutningstakere har et godt grunnlag før større prosjekter eller planer gjennomføres.

- **Næringspark**
  Et område tilrettelagt for flere bedrifter innen næring, plasskrevende handel og industri, ofte med felles infrastruktur og god tilgjengelighet. Målet er å skape et attraktivt og effektivt sted for etablering og vekst, samlet på et område. Gjennom å samle lignende bedrifter maksimerer man fordelene og begrenser ulempene, for eksempel ved å minimere transportbehov dersom bedriftene ligger langt fra hverandre.

- **Plasskrevende handel**
  Handel med varer som krever stor plass, som biler, båter, maskiner, byggevarer og planter. Slike virksomheter har store lokaler og selger store varer, de passer derfor ikke inn i sentrum og lokaliseres i mange tilfeller utenfor sentrum der det er bedre tilgang på store tomter og god adkomst for bil og varetransport.

- **Vadi**
  Et tiltak for overvannshåndtering, der vann ledes i åpne, terrengtilpassede forsenkninger som kan infiltrere og fordrøye overvann. En vadi fungerer som en midlertidig vannvei og er ofte kombinert med regnbed eller andre grønne løsninger.

- **Motfylling**
  En motfylling er et stabiliserende tiltak der man legger ut masser (ofte sprengstein eller jord) ved foten av en skråning for å øke stabiliteten. En motfylling virker ved å gi motvekt og redusere risiko for utglidning eller skred.

3. Bakgrunn

3.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å detaljregulere deler av industriområder i områderegulering 381 for Treklyngen, til næringsarealer og grøntstruktur.

Området Børdalsmoen ønskes regulert til lett industri, lager, logistikk og forretning med plasskrevende handel (bil, trevare og plantesenter).

Detaljregulering for Børdalsmoen vil legge til rette for at arealer som ligger tettere på bysentrum i Hønefoss kan transformeres i tråd med kommunens vedtatte strategier for utvikling som beskrevet i for eksempel kommuneplanens samfunnsdel (arealstrategi) og Næringsplan 2-1.

Børdalsmoen bidrar til transformasjon av Hønefoss ved å legge til rette for at arealer gjøres tilgjengelig for plasskrevende handel, næring og industri. Denne arealbruken er i dag etablert i områder av byen som ønskes endret til mer bymessig preg med boliger og mindre butikker; herunder arealer på Eikli, Asbjørnsens gate og Ankersgate. Aktører som ikke hører naturlig hjemme i bybildet bør plasseres på bynære områder (som Børdalsmoen) hvor det er god kollektivdekning og tilgjengelighet med sykkel og gange.

Børdalsmoen vil fungere som en «barriere» for eksisterende boliger mot industriområdene Årbogen, Treklyngen og Follummoen ellers. Virksomheter som kan etableres på Børdalsmoen skal være mindre støyende enn industriområdene rundt. Med plassering ved inngangen til Treklyngen vil Børdalsmoen være et område der det kan være mulig å oppnå synergieffekter mot industriområdene ved at evt. støttefunksjoner og logistikkaktører tilknyttet næring på Treklyngen kan etablere seg på området.

Detaljreguleringsplanen har som formål å løse rekkefølgebestemmelse i områderegulering 381 for Treklyngen § 7, punkt 1. og 6. Detaljreguleringen inkluderer derfor kryss Årbogveien X E16 med tilhørende holdeplass, annen veigrunn, grøntarealer og fortau langs E16 mot eksisterende gang- og sykkelforbindelse til bru over E16, sammen med gang- og sykkelvegforbindelse mot Hønefoss by.

Rekkefølgebestemmelsene i områderegulering 381 for Treklyngen § 7, punkt 1. og 6 er inntatt under i sin helhet:

§ 7. Rekkefølgebestemmelser

§ 7.1 Plankrav - detaljregulering

For industriområdet (I) skal det utarbeides detaljregulering før det gis rammetillatelse.
Følgende krav stilles til detaljreguleringen:

1. Adkomst til området med tilhørende gang- og sykkelveg, holdeplasser for kollektivbetjening og kryssutforming fra E16 skal prosjekteres og inngå i planen.

6. Eventuelle behov for gang- og sykkelveg langs Ådalsvegen og eventuelle rekkefølgebestemmelser til denne skal vurderes i detaljreguleringen

Det skal i planen tilrettelegges for at området fortsatt skal kunne benyttes som turområde. Det planlegges å etablere merkede grusstier i randsonen, og gang- og sykklveg gjennom planområdet langs intern adkomstveg. Turområdet bindes sammen med Hovsmarka, mot Nymoen/Hen, Almemoen og Hønefoss by via Tyrimyra. Alle delområdene på utviklingsområdene sikres med stier rundt seg, slik at rundløyper ivaretas. Turveg i vest reguleres inn, mens øvrige stier gis fleksibilitet i plassering ved at de sikres med bestemmelser og bestemmelsessoner.

Et formål med planarbeidet er å lage et godt tilrettelagt område for god folkehelse og friluftsliv, som en kompensasjon for næringsarealene som utvikles. Det legges opp til at brukere og beboere i nærheten skal ha et attraktivt turområde, som også kan benyttes som skole- og arbeidsvei. Utvidelse og tilrettelegging av gang- og sykkelveg og turveg for ulike brukergrupper er med på å sikre og ivareta de nære rekreasjonsområdene rundt byen. Det vil legges inn grøntområder i randsonen rundt utbyggingsområdet.

3.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Fra forslagsstiller vil følgende delta i oppstartsmøtet			
Rolle	Navn	Telefon	E-post
Forslagsstiller *Skal alltid møte*	Am. Utvikling AS v/ Ragnhild Borlaug Alme og Philip Meijers	412 19 228	r-b-alm@online.no philip@byggmestermeijers.no
	Hønefoss næringspark nord AS v/ Hans Erik Gamkinn, Erlend Søraker og XPND v/Morten Pettersen	928 06 389 975 83 420	hegamkinn@gmail.com erlend.soraker@bokvalitet.no morten@xpnd.no
	Treklyngen AS v/Rolf Jarle Aaberg	977 08 138	rja@treklyngen.no
Fagkyndig *Skal alltid møte*	HRP AS ved Åshild Lie	984 26 889	ashlie@hrpas.no
Grunneier(e)*	Ragnhild Borlaug Alme	990 14 028	r-b-alm@online.no
	Hans Erik Gamkinn	905 62 243	hegamkinn@gmail.com
	Treklyngen AS v/Rolf Jarle Aaberg	977 08 138	rja@treklyngen.no
	Ringerike kommune		
Andre	HRP AS ved Ane Rydland	400 85 816	aneryd@hrpas.no

3.3 Tidligere vedtak i saken

381 Områderegulering Treklyngen
Planarbeidet for detaljregulering av Børdalsmoen næringspark bygger på områderegulering 381 Treklyngen, som ble vedtatt 28. august 2014. Denne planen la grunnlaget for næringsformål i området, og har vært førende for det videre planarbeidet.

Politisk oppstart og planprogram
I forbindelse med oppstart av detaljreguleringen ble det utarbeidet et planprogram for plan 519 Børdalsmoen. Planprogrammet ble behandlet politisk i Hovedutvalget for miljø- og arealforvaltning 3. mars 2025 (sak 11/25) og i Formannskapets Strategi og plan 12. mars 2025 (sak 07/25).

Følgende vedtak ble fattet:

> *Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 12-9.*
>
> *Det tas sikte på å oppheve de deler av gjeldende reguleringsplaner som overlappes av ny plan, herunder:*
>
> *Reguleringsplan 155 – Hovsmarka (vedtatt 28.11.1985)*
>
> *Reguleringsplan 381 – Treklyngen (vedtatt 28.08.2014)*
>
> *Reguleringsplan 433 – Ullerål og Hov skoler (vedtatt 31.05.2018)*
>
> *Fastsetting av planprogrammet delegeres til kommunedirektøren, med mindre det kommer merknader som påvirker planarbeidets gjennomføring.*

Vedtaket ble enstemmig fattet i begge utvalg.
Planprogrammet ble vurdert som godt utarbeidet og tilstrekkelig for å ivareta kravene i plan- og bygningsloven § 4-1 og forskrift om konsekvensutredninger. Det ble lagt særlig vekt på at planarbeidet skal utrede trasé for gang- og sykkelforbindelse gjennom Hovsmarka, og at dette temaet skal belyses grundig i høringsperioden.

Planprogrammet ble stadfestet administrativt, 16. juni 2025.

Førstegangsbehandling

Planen ble førstegangsbehandlet i Strategi og plan den 21.10.2025.

Følgende vedtak ble fattet;

> *1. Forslag til detaljregulering for Børdalsmoen fremmes etter plan- og bygningsloven § 12-11, og planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn etter plan- og bygningsloven §§ 5-2 og 12-10.*
>
> *2. Det tas sikte på å oppheve de deler av gjeldende reguleringsplan 381 – Områderegulering for Treklyngen, vedtaksdato 28.08.2014, og 155 – Hovsmarka, vedtaksdato 28.11.1985 som overlappes av ny plan, ved vedtak av ny plan, etter plan- og bygningsloven § 12-14.*
>
> *3. Før planforslaget kan meldes opp til sluttbehandling skal det være gjennomført og ferdigstilt geoteknisk vurdering for oppfylling av masser innenfor planområdet. Ved behov skal planforslaget sendes på begrenset høring. Videre behandling delegeres til kommunedirektøren.*
>
> *4. Frem til 2. gangsbehandling skal det utredes energibehov for ulik næring og kapasiteten som er tilgjengelig på kort og lengre sikt frem mot 2040. Det skal også utredes muligheten for bruk av overskuddsenergi internt og/eller med infrastruktur som kan overføre overskuddsenergi fra Treklyngen.*
>
> *Endring i bestemmelsene*
> *"Det skal etterstrebes aktiv bruk av takflater. Minst 30 % av bygningens takflate skal benyttes til aktiv bruk." endres til: "Det skal etterstrebes aktiv bruk av takflater. Minst 70 % av bygningens takflate skal benyttes til aktiv bruk."*

Planen ble lagt på høring- og offentlig ettersyn 31.10.2025, med frist for uttalelser 12.12.2025.

Det kom inn åtte innspill til høring- og offentlig ettersyn – se merknadsskjema for sammendrag og kommentarer på hvordan disse er fulgt opp.

Begrenset høring av utvidelse

Den 27.01.2026 ble det varslet (av Ringerike kommune) en utvidelse av planområdet på bakgrunn av geotekniske prosjekteringer, og forutsetning om etablering av motfylling utenfor planområdet for å sikre stabilitet i feltet F/K/I3, det ble også i samme utvidelse tatt med areal for kollektivholdeplasser ved E16. Det kom inn fire innspill, se endringsnotat for sammendrag og kommentarer til innspillene.

3.4 Utbyggingsavtaler

Forslagsstiller er i dialog med Ringerike kommune om utbyggingsavtale som omfatter etablering av ny avløpsledning, kjøreveg, gang- og sykkelveg innenfor planområdet.
Avtalen skal sikre at nødvendig teknisk infrastruktur og tilrettelegging for myke trafikanter etableres i tråd med reguleringsplanens bestemmelser og rekkefølgekrav.

Det tas sikte på å starte prosess med utbyggingsavtale parallelt med høring- og offentlig ettersyn.

Statens vegvesen – tiltak på E16
For tiltak som berører kryss på statlig veg (E16), vil det benyttes en anleggsbidragsmodell i samarbeid med Statens vegvesen. Dette innebærer at forslagsstiller bidrar økonomisk til gjennomføring av tiltaket, basert på en nærmere avtalt kostnadsfordeling og gjennomføringsplan. Modellen skal sikre at tiltaket gjennomføres på en trafikksikker og koordinert måte, og at nødvendige avklaringer og godkjenninger foreligger før tiltaket iverksettes.

3.5 Krav om konsekvensutredning

Kravet til konsekvensutredning følger av KU-forskriften § 6, bokstav b. Bokstav b slår fast at reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I skal konsekvensutredes.

Denne plansaken er omfattet av punkt 24 i forskriftens vedlegg I:

> *"Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m²"*

Kravet om konsekvensutredning utløses på grunn av at reguleringsplanen for Børdalsmoen vil åpne for næringsbygg med et samlet bruksareal på mer enn 15 000 m².

Konsekvensutredningen følger krav gitt i forskrift om konsekvensutredninger. Tema aktuelle for konsekvensutredningen er behandlet og hørt, og følger som foreslått i planprogrammet. Konsekvensutredningen følger planforslaget som eget vedlegg.

4. Planprosessen

4.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, ev. planprogram

Varsel om oppstart ble sendt ut til alle berørte parter 12.11.2024, varslene ble sendt ut fra e-torget, og kommer da til partene via Altinn.
Frist for innspill var 15. desember.

Det ble varslet oppstart i RingBlad fredag 15. november: Under oppstartshøring ble det avholdt informasjonsmøte den 2. november 2024, i Gledeskjelleren.

Varsel om planprogram, RingBlad 21. mars 2025 med frist 9. mai 2025. Se utsnitt av varslinger i avis:

30 ANNONSE

Kunngjøring

DETALJREGULERING FOR 519 BØRDALSMOEN, RINGERIKE KOMMUNE - OPPSTART AV PLANARBEID

Forslagsstillere Ragnhild Borlaug Alme, Hans Erik Gamkinn og Treklyngen AS, varsler med dette oppstart av arbeid med detaljregulering av Bærdalsmoen, som del av områderegulering 381 Treklyngen. HRP AS ved Åshild Lie er plankonsulent, og kontaktperson for spørsmål tilknyttet planarbeidet.

Formålet med planen er å detaljregulere deler av areal som i arealdelsregulering 381 Treklyngen er avsatt til industriformål. Det er videre ønskelig å etablere trasé for gang- og sykkel gjennom arealdel som er avsatt til friområde – anlegg for lek, idrett og sport i reguleringsplan 155 for Hovsmarka.

Planområdet er på ca. 562 dekar (180 dekar til utbygging). Arealdel som i dag omgår i arealdelsregulering 381 Treklyngen ønskes regulert til lett industri, lager, logistikk og forretning med plasskrevende varer (herunder bil, maskiner og byggevare). Hensikten er at Bærdalsmoen kan være et arealdel der aktører som i dag har ønsker om boligutvikling i Hønefoss by (Eikli, Arkensgate og Asbjørnsens gate) kan flytte og samles innenfor et bynært arealdel.

Planen vil også tilrettelegge for bynært friluftsområde ved innregulering av eksisterende stier og opparbeidelse av ny gang- og sykkeltrasé fra Risesletta nord til Hovsmarkveien (Hov ungdomsskole).

Det varsles om oppheving av deler av plan 381 arealdelsregulering Treklyngen og deler av reguleringsplan 155 for Hovsmarka for de deler som blir regulert i ny plan.

Sakens dokumenter er tilgjengelig på kommunens nettside: ringerike.kommune.no

Hvis du har innspill til planarbeidet, kan du sende dette skriftlig til HRP AS v/Åshild Lie, ashlie@hrpas.no eller Hvervenmoveien 49, 3514 Hønefoss, med kopi til Ringerike kommune postmottak@ringerike.kommune.no, eller med post til PB 123 Sentrum, 3502 Hønefoss. Merk innspillet med 519 Bærdalsmoen.

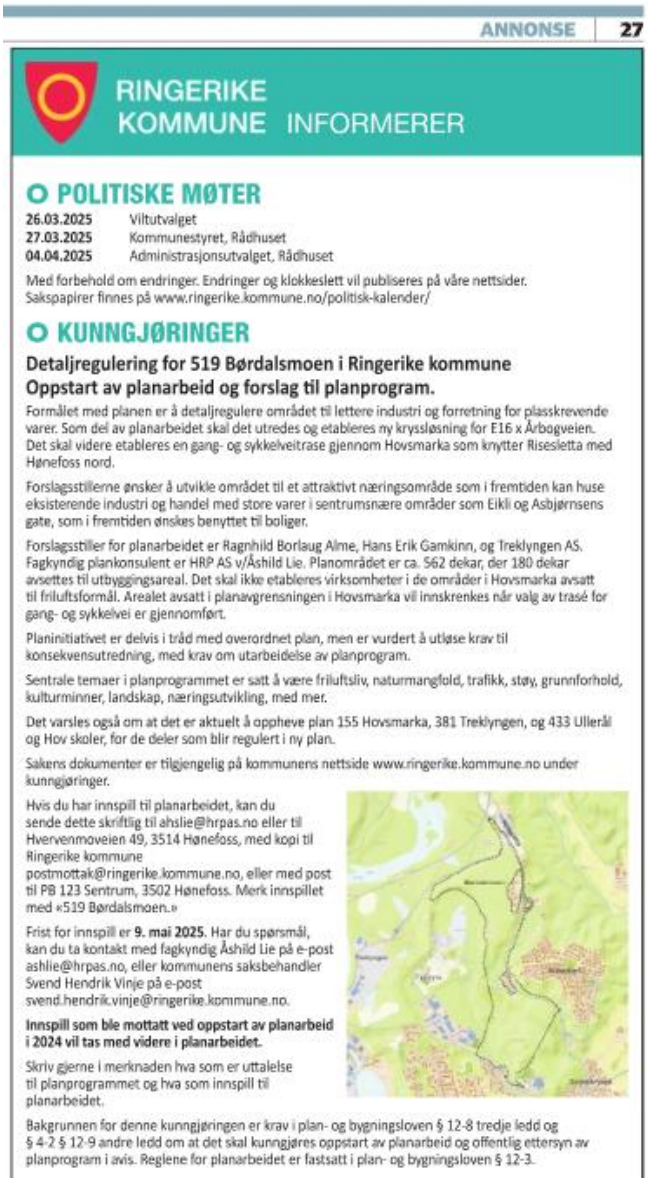
Frist for innspill er 15. desember 2024.

Det inviteres til åpent informasjonsmøte på «Gledeskjelleren», Strandgata 3A, Hønefoss, onsdag 27. november kl 1700-1800.

Har du spørsmål kan du kontakte Åshild Lie, e-post ashlie@hrpas.no.

Varsel om oppstart, og invitasjon om oppheving av gammel plan, skjer i henhold til krav i plan- og bygningsloven §§ 12-8 jf. 12-3 og § 12-1.

HRP



ANNONSE 27

RINGERIKE KOMMUNE INFORMERER

POLITISKE MØTER

26.03.2025	Viltutvalget
27.03.2025	Kommunestyret, Rådhuset
04.04.2025	Administrasjonsutvalget, Rådhuset

Med forbehold om endringer. Endringer og klokkeslett vil publiseres på våre nettsider.
Sakspapirer finnes på www.ringerike.kommune.no/politisk-kalender/

KUNNGJØRINGER

Detaljregulering for 519 Bærdalsmoen i Ringerike kommune
Oppstart av planarbeid og forslag til planprogram.

Formålet med planen er å detaljregulere området til lettere industri og forretning for plasskrevende varer. Som del av planarbeidet skal det utredes og etableres ny kryssløsning for E16 x Årbogveien. Det skal videre etableres en gang- og sykkelveitrase gjennom Hovsmarka som knytter Risesletta med Hønefoss nord.

Forslagsstillerne ønsker å utvikle området til et attraktivt næringsområde som i fremtiden kan huse eksisterende industri og handel med store varer i sentrumsnære områder som Eikli og Asbjørnsens gate, som i fremtiden ønskes benyttet til boliger.

Forslagsstiller for planarbeidet er Ragnhild Borlaug Alme, Hans Erik Gamkinn, og Treklyngen AS. Fagkyndig plankonsulent er HRP AS v/Åshild Lie. Planområdet er ca. 562 dekar, der 180 dekar avsettes til utbyggingsareal. Det skal ikke etableres virksomheter i de områder i Hovsmarka avsatt til friluftsformål. Arealet avsatt i planavgrensningen i Hovsmarka vil innskrenkes når valg av trasé for gang- og sykkelvei er gjennomført.

Planinitiativet er delvis i tråd med overordnet plan, men er vurdert å utløse krav til konsekvensutredning, med krav om utarbeidelse av planprogram.

Sentrale temaer i planprogrammet er satt å være friluftsliv, naturmangfold, trafikk, støy, grunnforhold, kulturminner, landskap, næringsutvikling, med mer.

Det varsles også om at det er aktuelt å oppheve plan 155 Hovsmarka, 381 Treklyngen, og 433 Ullerål og Hov skoler, for de deler som blir regulert i ny plan.

Sakens dokumenter er tilgjengelig på kommunens nettside www.ringerike.kommune.no under kunngjøringer.

Hvis du har innspill til planarbeidet, kan du sende dette skriftlig til ahslie@hrpas.no eller til Hvervenmoveien 49, 3514 Hønefoss, med kopi til Ringerike kommune postmottak@ringerike.kommune.no, eller med post til PB 123 Sentrum, 3502 Hønefoss. Merk innspillet med «519 Bærdalsmoen.»

Frist for innspill er **9. mai 2025.** Har du spørsmål, kan du ta kontakt med fagkyndig Åshild Lie på e-post ashlie@hrpas.no, eller kommunens saksbehandler Svend Hendrik Vinje på e-post svend.hendrik.vinje@ringerike.kommune.no.

Innspill som ble mottatt ved oppstart av planarbeid i 2024 vil tas med videre i planarbeidet.

Skriv gjerne i merknaden hva som er uttalelse til planprogrammet og hva som innspill til planarbeidet.

Bakgrunnen for denne kunngjøringen er krav i plan- og bygningsloven § 12-8 tredje ledd og § 4-2 § 12-9 andre ledd om at det skal kunngjøres oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn av planprogram i avis. Reglene for planarbeidet er fastsatt i plan- og bygningsloven § 12-3.

(Ringblad – kopier fra avvisannonser)

5. Planstatus og rammebetingelser

5.1 Overordna planer – statlige og nasjonale føringer

Relevante statlige retningslinjer er:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027
- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2024)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Universell utforming i planlegging (2021)

5.1.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027

Hvert fjerde år legger regjeringen frem nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, som har som mål å fremme bærekraftig utvikling i tråd med FNs 17 bærekraftsmål. Disse forventningene skal integreres i fylkeskommunale og kommunale planstrategier og planer, og de skal også danne grunnlag for statlige myndigheters deltakelse i planleggingsprosesser.

Følgende punkter i Nasjonale forventninger anses som relevante for planarbeidet:

- **Medvirkning i planprosesser**
  Det skal legges til rette for aktiv medvirkning i planarbeidet, da tidlig involvering bidrar til bedre planer, færre konflikter og mer effektiv gjennomføring.

- **Konsekvensutredninger**
  Det skal gjennomføres konsekvensutredninger som vurderer alternativer, samlede virkninger av foreslått arealbruk og summen av disse virkningene.

- **Næringsarealer**
  Det skal tilrettelegges for tilstrekkelige næringsarealer, med fokus på å minimere negative konsekvenser for klima, miljø og samfunn. Næringsarealene skal planlegges med et regionalt perspektiv.

- **Digital infrastruktur**
  Utviklingen av digital infrastruktur, som bredbånd og mobilnett skal integreres i arealplanleggingen, og sees i sammenheng med bosetting, næringsutvikling og bruk av digitale løsninger for økt verdiskaping.

- **Naturvern i arealplanlegging**
  Arealplanlegging skal ivareta naturverdier, herunder naturmangfold, økosystemtjenester, karbonlagring og overvannshåndtering.

- **Naturverdier og miljøtilstand i vann**
  Planleggingen skal bidra til å beskytte viktige naturverdier som jordbruksareal, friluftsområder, vannmiljø og kulturmiljø, og redusere nedbygging av areal for å oppnå klima- og miljømålene. Naturverdier skal kartlegges og sikres i planprosesser, samtidig som samordning med vannforsyning, avløp og naturbaserte løsninger er viktig.

- **Sikring mot naturfarer**
  Planleggingen skal sikre at ny utbygging er robust mot naturfarer, både i nåværende og fremtidige klima. Det skal gjennomføres risiko- og sårbarhetsanalyser for å vurdere akseptabel risiko knyttet til blant annet flom, skred og styrtregn.

Disse punktene skal være retningsgivende for både regional og kommunal planlegging frem mot 2027, og vil være viktige for å oppnå en bærekraftig utvikling som ivaretar både samfunnsverdier og naturhensyn.

5.1.2 Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2024)

Det ble 20.12.2024 vedtatt statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet. De nye retningslinjene erstatter tidligere statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Retningslinjene gjelder ved statlig, regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven. Ringerike kommune er i retningslinjene ansett som en kommune med små og mellomstore byer, og skal derfor følge retningslinjene i 1-3 og 5-8.

Relevante punkter fra retningslinjene anses å være:

Fra kapittel 3:

- **Samordnet areal- og transportplanlegging:**
  Utbygging og transportsystem skal samordnes for å minimere transportbehov, fremme kollektivtransport, sykkel og gange, samt fortetting rundt knutepunkter.

- **Sentrumsutvikling:**
  Boliger, næring og tjenester skal styrke sentrum, sikre grøntområder, møteplasser, og redusere transportbehov. Fortetting bør prioriteres før nye utbyggingsområder.

- **Handel og tjenester:**
  Handels- og tjenestetilbud skal lokaliseres med god kollektivtilgang og tilpasses eksisterende senterstruktur. Arealer for hurtiglading og alternative drivstoffstasjoner bør planlegges.

- **Næring og industri:**
  Planlegging skal sikre tilstrekkelig areal for næring og industri, med fokus på energiforsyning og effektiv trafikkavvikling, samt god infrastruktur for godstransport.

- **Jordvern:**
  Omdisponering av dyrket jord skal minimeres, og fortettingspotensialet bør utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk.

- **Klima, naturmangfold og friluftsliv:**
  Bevaring av viktige områder for naturmangfold og friluftsliv, samt reduksjon i nedbygging av naturarealer.

- **Samfunnssikkerhet, beredskap og naturfare:**
  Sikkerhet mot naturfare og klimaendringer skal ivaretas, spesielt for drikkevannskilder og utbygging i risikoområder.

- **Trafikksikkerhet:**
  Ivareta trafikksikkerhet, særlig for gående og syklende, samt sikre trygg skolevei.

- **Kulturmiljø:**
  Vurdere hvordan kulturmiljø og landskap påvirkes av arealbruksendringer, samt bevaring og gjenbruk av verneverdige bygninger.

- **Universell utforming:**
  Legge til rette for likeverdige muligheter for samfunnsdeltakelse for alle.

5.1.3 Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024)

Retningslinjene skal sikre at klima- og energihensyn blir prioritert i plan- og bygningsloven og offentlig myndighetsutøvelse. Hovedmålene er å redusere klimagassutslipp, tilpasse samfunnet til klimaendringer og fremme effektiv energibruk.

Hovedpunkter:

- **Virkeområde:**
  Retningslinjene gjelder for hele landet og skal følges i kommunal, regional og statlig

planlegging.

- **Generelle krav:**
  Statlige, fylkeskommunale og kommunale organer må tilrettelegge for løsninger som reduserer utslipp, fremmer fornybar energi og støtter en sirkulær økonomi.

- **Ansvar og kunnskapsbruk:**
  Staten skal levere oppdaterte utslipps- og energidata, mens fylkeskommunene og kommunene må bruke denne kunnskapen i planlegging og myndighetsutøvelse.

- **Kommunal og regional planlegging:**
  Kommunene skal sette konkrete klimamål, prioritere kostnadseffektive tiltak, samarbeide med næringsliv og innbyggere, og evaluere måloppnåelse jevnlig.

- **Arealplanlegging:**
  Kommunene skal planlegge for lavutslippssamfunnet, bevare karbonrike arealer, vurdere lokal energiproduksjon og legge til rette for klimavennlige transportløsninger.

- **Klimatilpasning:**
  Kommunene må sikre at samfunnet tilpasses klimaendringer gjennom risikovurderinger, samarbeid på tvers av sektorer og bruk av oppdatert kunnskap i beslutningsprosesser.

Retningslinjene tydeliggjør roller og ansvar, og understreker viktigheten av samordnet innsats for å nå nasjonale klimamål og sikre bærekraftig utvikling.

5.1.4 Universell utforming i planlegging (2021)

Universell utforming innebærer at planlegging av bygninger, områder og tjenester tar hensyn til alle brukergrupper. I 2021 ble prinsippene for universell utforming styrket som en integrert del av offentlige planprosesser. Målet er å sikre tilgjengelighet og inkludering for alle, uavhengig av funksjonsevne.

5.1.5 RPR Barn og unges interesser i planlegging

De rikspolitiske retningslinjer skal ivareta og styrke barn og unges interesser i planleggingen.

Hovedpunkter:

- **Nasjonale mål**:
  Sikre et trygt og kvalitetsrikt oppvekstmiljø som møter barn og unges fysiske, sosiale, og kulturelle behov. Skal vareta det offentlige ansvaret for å gi alle barn og unge muligheter for en meningsfull oppvekst, uavhengig av bakgrunn.

- **Formål:**
  Styrke barn og unges interesser i planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Gi kommunene verktøy for å integrere barn og unges behov i sin planlegging og byggesaksbehandling, og veilede ved konflikter med andre interesser.

- **Ansvar**:
  Kommunenes ansvar er å ivareta barn og unges interesser i sin planlegging og sikre at nødvendige tiltak blir gjennomført.

- **Kommunal planleggingsprosess**:
  Kommunene skal vurdere konsekvenser for barn og unge i plan- og byggesaksbehandlingen, sørge for at barn og unges behov for oppvekstmiljø blir ivaretatt i kommuneplanarbeidet, og at synspunkter fra berørte barn kommer frem i prosessen. De skal utarbeide retningslinjer for arealer og anlegg som er viktige for

barn og unge.

- **Fysisk utforming**:
  Sikre helse og trygghet: Arealer og anlegg for barn og unge skal beskyttes mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.
  Lekearealer: Nærmiljøet skal ha tilstrekkelig store og egnet arealer for lek, med muligheter for ulike typer aktiviteter året rundt, og for samhandling mellom aldersgrupper.
  Erstatning ved omdisponering: Ved omdisponering av områder som er viktige for barn (lek, friluftsliv) skal det gis fullverdig erstatning.

5.2 Overordnende føringer - Regionale retningslinjer

Relevante regionale retningslinjer er:

- Statsforvalteren i Oslo og Viken forventningsbrev 2025
- Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035
- Regional vannforvaltningsplan Innlandet og Viken 2022-2027

5.2.1 Statsforvalteren i Oslo og Vikens forventningsbrev 2025

Statsforvalterens forventningsbrev legger føringer for gjennomføring av nasjonal politikk ut i kommunene. Forventningsbrevet gir Statsforvalteren sine forventninger for hvordan kommunene skal etterfølge nasjonalt vedtatt politikk spesielt mtp. kommuneøkonomi, helse og omsorgstjenester, barn og unge, sosiale tjenester, naturforvaltning og landbruk, samfunnssikkerhet og beredskap, kommunal planstrategi og kommunal arealplanlegging.

Spesielt relevant for næringsutvikling på Børdalsmoen er forventingene til:

- Et bærekraftig samfunn
- Klima og energi
- Arealbruk og mobilitet
- Folkehelse og boligsosiale hensyn
- Klimatilpasning og naturbaserte løsninger
- Avløp må hensyntas i arealplanene
- Naturmangfold i sammenheng med blågrønne strukturer
- Kvalitet i arealplanene

5.2.2 Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035

I henhold til Regional planstrategi 2017-2020 og kapittel 6, er flere utfordringer identifisert i Buskerud knyttet til klimagassutslipp, befolkningsutvikling, transportbehov og arealbruk.

- **Klimagassutslipp:**
  Transportsektoren står for over halvparten av klimagassutslippene i Buskerud, med personbiltrafikken som den største kilden. Selv om andelen klimavennlige kjøretøy øker, er det utfordrende å oppnå de nødvendige utslippsreduksjonene, ettersom personbiltrafikken øker mer enn befolkningsveksten. Det er behov for teknologiske løsninger og redusert bilbruk, særlig i byområdene.

- **Befolkningsvekst og byspredning:**
  Befolkningsveksten i Buskerud er konsentrert til de syv største kommunene, som står for 77% av befolkningen. Dette fører til utfordringer med arealdisponering og transportbehov, særlig i byområdene. Byspredning, bilbasert bosetting og omdisponering av landbruksareal til boligformål skaper arealkonflikter og økt biltrafikk.

- **Reisevaner:**
  71% av reisene i Buskerud skjer med bil, og selv korte turer på 1-3 km utføres hovedsakelig med bil. Dette medfører utfordringer for framkommelighet og miljø,

særlig i byområdene. Det er nødvendig å gjøre kollektivtransport, sykling og gange mer attraktive alternativer for å redusere bilbruken.

- **Næringslivets behov:**
  Næringslivet i Buskerud er i vekst, og det er behov for god planlegging av næringsareal i strategiske lokasjoner, som kollektivknutepunkter. Samtidig er det utfordringer knyttet til utvikling av fritidsboliger og kommersielle destinasjoner, der arealkonflikter og infrastrukturbehov spiller en viktig rolle.

- **Arealkonflikter:**
  En stor utfordring er å balansere bevaring av natur- og kulturminner med behovet for å redusere transportbehovet. Spredt arealbruk, særlig i fjellområder og ved kyst- og vassdragsnære områder, skaper utfordringer for både naturmangfold og offentlige rom, samt økt transportbehov.

Samlet sett krever disse utfordringene en helhetlig tilnærming til arealbruk og transportinfrastruktur for å sikre bærekraftig utvikling i Buskerud.

5.2.3 Regional vannforvaltningsplan Innlandet og Viken 2022-2027

Den regionale vannforvaltningsplanen for Innlandet og Viken 2022-2027 er en overordnet plan som skal sikre helhetlig og bærekraftig forvaltning av vannressurser i regionen. Planen er utarbeidet i tråd med vannforskriften og EUs vanndirektiv, og har som mål å beskytte og forbedre miljøtilstanden i elver, bekker, innsjøer og grunnvann.

For å unngå forringelse av vannmiljøet og bidra til å nå fastsatte miljømål, er det utarbeidet egne retningslinjer for arealplanlegging etter plan- og bygningsloven. Disse retningslinjene skal sikre at hensynet til vann blir ivaretatt tidlig i kommunens planprosesser, og at tiltak som kan påvirke vannmiljøet vurderes og tilpasses deretter.

I planarbeid som Børdalsmoen skal retningslinjene følges opp ved å:

- Vurdere påvirkning på vannmiljø og sikre åpne vannveier der det er aktuelt.
- Planlegge overvannshåndtering med naturbaserte løsninger der det er mulig.
- Unngå utbygging i områder med risiko for flom eller annen naturfare.
- Bevare kantsoner og grøntdrag langs vassdrag.
- Inkludere bestemmelser og hensynssoner i reguleringsplanen for å sikre vannmiljøet.

Dette bidrar til en helhetlig vannforvaltning og til at planarbeidet er i tråd med nasjonale og regionale miljømål.

5.3 Overordnende føringer – Kommunale planer

5.3.1 Kommuneplanens samfunnsdel og arealstrategi

Børdalsmoen inngår som en del av Treklyngen næringsområde, i Ringerike kommunes arealstrategi er dette området utpekt som en av de viktigste næringsklyngene for videre utvikling. Dette fremgår blant annet av kart på side 45 i bakgrunnsdokumentet for arealstrategien.

«Kommunen skal legge til rette for god bruk av næringsarealer, sterke klynger og nettverk»

Kommunens overordnede mål er å legge til rette for god bruk av næringsarealer, styrke etablerte klynger og fremme samarbeid i næringslivet. Treklyngen har fått nasjonal oppmerksomhet som et satsingsområde for fremtidens nærings- og industriutvikling, blant annet gjennom omtale på zero.no.

Utviklingen av Børdalsmoen som en utvidelse av Treklyngen vil bidra til å møte etterspørselen etter bynære næringsarealer. Store deler av de allerede regulerte tomtene i Treklyngen er solgt eller reservert gjennom opsjonsavtaler, og det er derfor behov for nye arealer for å sikre videre vekst. Børdalsmoen vil fungere som et viktig supplement til Treklyngen og bidra til en helhetlig utvikling av området som næringspark.

Planen legger til rette for etablering av lett industri, lager- og logistikkvirksomhet samt plasskrevende handel. Børdalsmoen vil på denne måten fungere som en buffer mellom tyngre industri og omkringliggende arealer, og bidra til å unngå arealkonflikter mellom boligformål og tyngre næringsvirksomhet.

Videre støtter utviklingen av Børdalsmoen kommunens strategi om å transformere sentrumsnære arealer som i dag benyttes til plasskrevende handel, til boligformål på sikt. Aktører innenfor bilforretning og lignende virksomheter, som ikke naturlig hører hjemme i bybildet, vil kunne lokaliseres til Børdalsmoen. Området tilrettelegges for å ha god tilgjengelighet med kollektivtransport, sykkel og gange, noe som er viktig både for ansatte og besøkende.

Behovet for slike lokaliseringer er også omtalt i en artikkel i Ringerikes Blad, hvor bilforhandlere uttrykker bekymring for å bli plassert sammen med støyende industri ved transformasjon av eksisterende næringsområder. Kommuneadministrasjonen peker i denne sammenheng på Børdalsmoen, Hensmoen og Hvervenmoen som aktuelle alternativer for relokalisering av bilforretninger (kilde: Harriet Slaaen, enhetsleder samfunn og næring, Ringerike kommune).

Les artikkelen i sin helhet her: https://www.ringblad.no/bilforhandler-advarer-mot-200-boliger-i-naringsomrade-noen-ma-ha-jobb-for-a-betale-lanene/s/5-45-1746106

5.3.2 Kommuneplanens arealdel

Planområdet er i dag regulert til industri gjennom plan 381 – Områderegulering for Treklyngen, og er i gjeldende kommuneplanens arealdel avsatt til næringsbebyggelse.

I forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel har forslagsstiller spilt inn en endring for et areal på ca. 130 dekar innenfor Børdalsmoen, med ønske om å tilrettelegge for forretningsformål (plasskrevende handel). I høringsforslaget til ny arealdel er den nordlige delen av området foreslått endret fra næringsbebyggelse til forretning, mens øvrige deler videreføres som næring. Detaljert fordeling og omfang av næring og forretning vil avklares nærmere gjennom detaljreguleringen.

På grunn av forsinkelser i kommuneplanprosessen og økt interesse fra aktører som ønsker å etablere seg i området, er det i dialog med kommunen avklart at planinitiativ for detaljregulering kan fremmes parallelt med behandlingen av ny kommuneplanens arealdel.

I den videre behandlingen av kommuneplanen, og i forbindelse med begrenset høring, har kommunens administrasjon vurdert at det ikke er behov for å endre overordnet arealformål for å kunne tilrettelegge for plasskrevende handel. Det er derfor lagt til grunn at eksisterende formål videreføres, og at plasskrevende handel kan tillates innenfor rammen av næringsformål, slik det er beskrevet i planprogrammet og planforslaget.

Tiltaket vurderes dermed å være i samsvar med både gjeldende og foreslått ny kommuneplanens arealdel.

5.4 Gjeldende reguleringsplaner

5.4.1 Områderegulering 381 Treklyngen

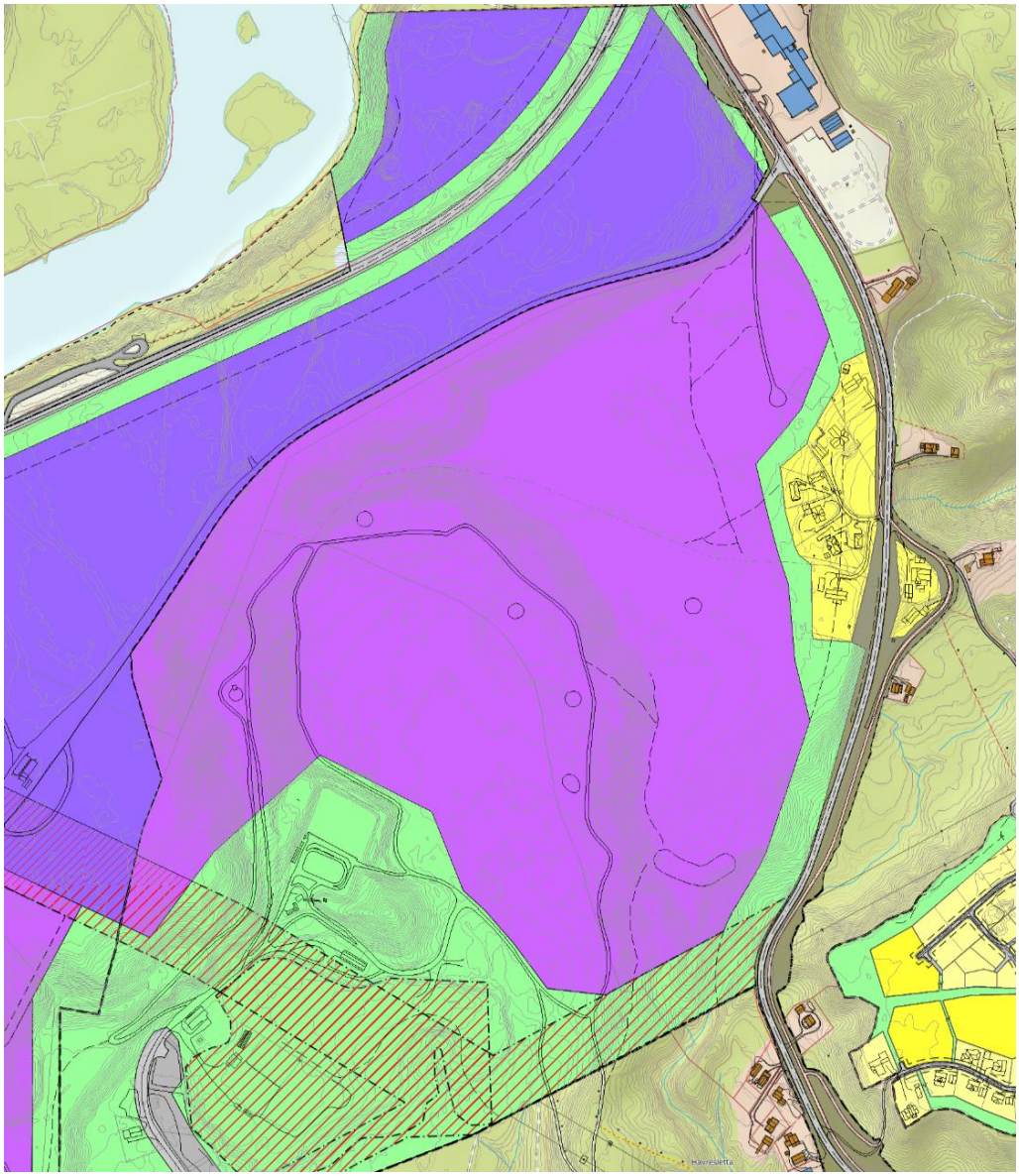
Områderegulering for Treklyngen ble vedtatt i 2014. Planen ble laget som en del av omstillingsprosessen etter nedleggelse av *Norske skog – Follum fabrikker* i 2012.

Treklyngen har som mål å være en av de viktigste næringsparkene for grønne næringer både regionalt og nasjonalt. Børdalsmoen, sett i sammenheng med planlagte aktører på Treklyngen, vil bidra til å skape attraktive næringsklynger sett i et nasjonalt og internasjonalt perspektiv.

Ny detaljregulering følger som utgangspunkt opp områdereguleringen, men det er spilt inn en andel forretning (plasskrevende varer) i pågående kommuneplan for å imøtekomme kommunens egen arealstrategi (se beskrivelse til kommuneplanens arealdel).

Detaljreguleringsplanen har som formål å løse rekkefølgebestemmelse § 7, punkt 1. og 6. i områderegulering for 381 Treklyngen. Detaljreguleringen inkluderer derfor kryss Årbogveien X E16 med tilhørende holdeplasser, annen veigrunn, grøntarealer og fortau langs E16, sammen med gangforbindelse mot Hønefoss by.

Planen slik den er foreslått (Detaljregulering for Børdalsmoen) har tatt inn en større del grøntstruktur av det som er avsatt til industri i områdereguleringen.



(utsnitt av områdereguleringsplan 381 og øvrige gjeldene planer i området)

5.5 Tilgrensende planer

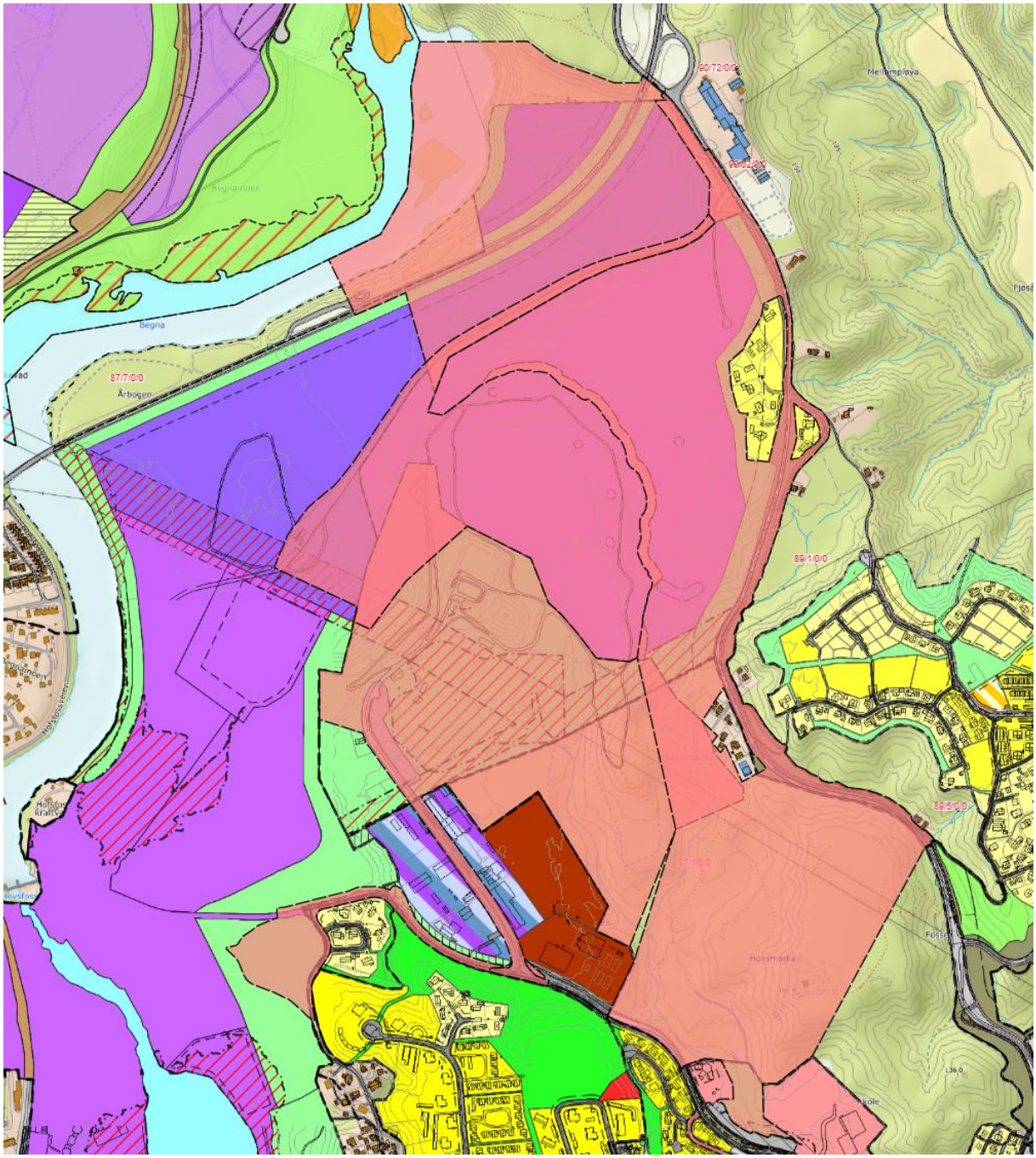
Planområdet grenser til 343 områderegulering for Treklyngen vest.

Det er tre pågående planprosesser i området:

- 511 Tyrimyra
- 514 Hovsmarka skiløyper (vedtatt)
- 518 Årbogen datasenter

Deler av gang- og sykkelveg fra Børdalsmoen vil avgrenses mot 514 Hovsmarka.

Se utsnitt av kommunens kartløsning som viser grensesnittet mellom pågående planforslag og gjeldende reguleringsplaner i området:



(utsnitt av pågående planprosesser)

5.6 Kommunale føringer – temaplaner

5.6.1 Næringsplan 2-1

I næringsplan 2-1 beskrives omdømme og attraktivitet som et av de viktigste premissene for å kunne lykkes med å realisere målene i Ringeriksregionens strategi: «Framover sammen».

Bærekraftig næringsutvikling er også nevnt som et premiss; her er Treklyngen eksplisitt nevnt som park med store muligheter for utvikling.
Under «Proaktiv arealforvaltning og optimal bruk av tilgjengelige arealer» er tiltakene følgende jf. Næringsplan 2-1, side 19:

- *Vi skal jobbe effektivt og sørge for forutsigbarhet gjennom gode prosesser i samarbeid med næringslivet.*
- *Vi skal være proaktive ovenfor grunneiere og eiendomsutviklere for å oppnå kommunens mål innenfor næringsutvikling og arealdisponering.*

Området er allerede avsatt til utbyggingsformål, og er regulert i områdeplan.
Området er i henhold til høyst prioriterte satsningsområde for tiltaksplanen i «Næringsplan 2-1»: *Proaktiv arealforvaltning og optimal bruk av tilgjengelige arealer.*

Overordnede mål for næringsutvikling i Ringeriksregionen er:

- Økt verdiskapning per innbygger
- Økt skatteinngang som igjen fører til økt kommunalt handlingsrom
- Vekst i antall arbeidsplasser i takt med økt innbyggertall

Uten tilgjengelige arealer som næringsaktørene etterspør i regionen vil ikke kommunen kunne nå målene om økt verdiskapning og økt skatteinngang. Regionen må kunne tilby spennende arbeidsplasser for å kunne tiltrekke seg nye innbyggere.

5.6.2 Folkehelsemeldingen 2012-230

Etablering av ny gang- og sykkelveg, nye turveger og sikring av eksisterende stier vil kunne bidra til Ringerike kommune sine prioriteringer i folkehelsemeldingen.

1. Ringerike - Best for barn

2. Ringerike - Aktivitet for alle

3. Ringerike – Folkehelsekommunen

Den nye gang- og sykkelvegen ligger i nærområdet til barnehage, Hov ungdomsskole og Ullerål barneskole og er derfor godt egnet for å tilgjengeliggjøre det øvrige turnettet, i tillegg til å være er egnet skoleveg for elevene. Et tilrettelagt turveinett i området vil genere et tilbud til alle innbyggerne i kommunen, og legge til rette for at mennesker i alle aldere enkelt kan mosjonere og ta en del av friluftslivet uten å måtte fraktes i bil.

5.6.3 Trafikksikkerhetsplan 2021-2025

Denne planen er den tredje i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Ringerike kommune, og har som hovedmål å fungere som et verktøy for å styre og utvikle trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Trafikksikkerhetsplanen er utarbeidet med utgangspunkt i nasjonale trafikksikkerhetsmål, regionale planer, samt en grundig analyse av ulykkesstatistikk og spesifikke utfordringer i kommunen. Planen fastsetter konkrete mål, strategier, prioriterte innsatsområder og tiltak for å forbedre trafikksikkerheten i en fireårsperiode.

Trafikksikkerhet er et viktig tema som vil bli lagt vekt på igjennom planarbeidet. Under punkt 5.10 vil temaet om trafikksikkerhet følges opp ytterligere.

5.6.4 Retningslinjer for overvannshåndtering i Ringerike kommune, av 04.04.2019

Retningslinjene for overvannshåndtering skal fungere som et verktøy i arealplanlegging, byggesaksbehandling og utbygging. Hovedprinsippet er at overvann skal håndteres lokalt på eiendommene gjennom infiltrasjon og fordrøyning. Dette er viktig for å unngå ytterligere belastning på det kommunale avløpsnettet. Planen gir en oversikt over statusen for overvannsnettet i Hønefoss, samt de viktigste lovkravene og kommunale kravene for overvannshåndtering. Det inkluderer også dokumentasjonskrav og eksempler på passende overvannsløsninger.

Når det gjelder reguleringsplaner, skal det som regel vises både eksisterende og nye vannveier, mulige infiltrasjonsflater (som vegetasjonssoner, plen, regnbed, grus eller grønt tak), samt sedimenterings- og fordrøyningsanlegg, og effektene på tilgrensende vassdrag.

For næringsutvikling i Ringerike kommune er det viktig å inkludere overvannshåndtering som en del av planleggingen. Alle nye utbygginger og fortettinger må følge de angitte retningslinjene for å håndtere overvann lokalt, bruke permeable flater der det er mulig, og sørge for at overvannet ikke overbelaster det offentlige ledningsnettet.

5.6.5 Parkeringsforskrift for Ringerike kommune (2009)

Forskrift om parkering trådte i kraft i 2009, og gir generelle bestemmelser krav til parkering og minimumskrav til antall parkeringsplasser for bil og sykkel. Forskriften spesifiserer minimumskrav for parkeringsplasser per 100 m² bruksareal for ulike typer næringsbygg. Minimum 5% av plassene skal være tilpasset funksjonshemmede.

Oversikt fremgår av tabell i forskriftens § 4:

	Bil (plasser pr. 100 m² BRA)			***Sykkel (plasser pr. 100 m² BRA)***
	Senterområde i kommuneplan	***Annet byggeområde i kommuneplan***	***Annet område***	***Alle soner***
Kontor	1	1,5	2,0	2
Forretning	1	1,5	2,0	2
Industri/lager	0,5	1,0	1,0	1
Offentlige bygninger	1	1,5	2,0	2
Allmennyttige formål	1	1,5	2,0	2
Herberger/hotell/ overnattingssted	0,5	1,0	1,0	Utbygger må dokumentere behov
Bevertningssteder				
< 100 m² BRA serveringsareal	0	0	0	2
> 100 m² BRA serveringsareal	1	1,5	2,0	2

Figur x: Tabell for parkeringskrav i forskriftens § 4.

5.6.6 Renovasjonsforskrift for Ringerike kommune

Renovasjonstekniske løsninger inkluderes i planen blant annet med hensyn til areal, bredde på vei, snuplass mm.

5.6.7 Retningslinjer for tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap

Retningslinjene er laget av brann- og redningstjenesten, sist revidert i 2020. For prosjektet på Børdalsmoen er spesielt tilgjengelighetskravet til brann- og redningstjenesten relevant. Dette omfatter kravet til kjøreadkomst og oppstillingsplass for utrykningskjøretøy i tilknytning til bygninger og anlegg. Byggeprosjektet må også oppfylle de generelle krav som fremgår av byggteknisk forskrift (TEK 17). Dimensjonering av slokkevann må også følges.

Tilpasninger må gjøres for å unngå forsinkelser og sikre rask og effektiv innsats ved brann eller ulykker.

5.6.8 Teknisk veilysnorm

Teknisk belysningsnorm for vei, torv og park for Ringerike kommune ble vedtatt 31.10.2024. Hovedmålet er å sikre trafikksikkerhet på veiene og gang- og sykkelveiene. Belysningssystemene skal være miljøeffektive, støtte grønn omstilling, og bidra til trygghet, sikkerhet og trivsel for alle som ferdes på veiene.

5.6.9 Veg- og gatenormal, Ringerike kommune

Veg- og gatenormalen ble vedtatt av kommunestyret 24.06.2021, og gir retningslinjer for vei- og gateplanlegging. Den gjelder for både kommunale og private veger, og skal sikre at alle veg- og gateanlegg i Ringerike er trafikksikre, universelt utformet og estetisk tilpasset.

Disse kravene og retningslinjene skal følges for å sikre at nye utbyggingsprosjekter er trafikksikre, miljøvennlige og tilpasset kommunens behov.

5.7 Lovgrunnlag

5.7.1 Plan- og bygningsloven

Formålet med plan- og bygningsloven er angitt i formålsbestemmelser § 1-1 hvor hensikten er at loven skal «fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og fremtidige generasjoner». Formålsbestemmelsen angir også overordnede mål om å se helhet i planlegging og byggesaksbehandling, og demokratiske mål om åpenhet i prosesser. I tillegg er særskilte mål løftet frem som spesielt viktige, herunder universell utforming, hensyn til barn og unge og estetisk utforming om omgivelsene.

Loven omfatter utvikling fra planarbeid til ferdig bygg. For reguleringsplaner gir loven rammer og angir prosess for arbeidet med reguleringsplaner og gjennomføring av planer.

5.7.2 Naturmangfoldloven

Naturmangfoldloven regulerer forvaltning av naturens mangfold. Den omfatter all natur, og gjelder for alle sektorer som forvalter naturmangfold eller tar beslutninger som har konsekvenser for dette. Loven har som formål at naturen med biologiske, landskapsmessige og geologisk mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, og slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden, også som grunnlag for samisk kultur.

Prinsippene i loven §§ 8-12 for offentlig beslutningstaking skal legges til grunn for all arealplanlegging, og skal svares ut i planforslaget.

5.7.3 Forurensningsloven

Forurensningsloven skal verne det ytre miljøet mot forurensning og redusere eksisterende forurensning, samt redusere mengden avfall og fremme bedre avfallshåndtering. Loven fastsetter en generell plikt til å unngå forurensning og forbyr også forsøpling.

5.7.4 Vannressursloven

Loven har som formål å sikre en samfunnsmessig forsvarlig bruk og forvaltning av vassdrag og grunnvann, herunder blant annet utnyttelse av vannressurser til ulike formål.

5.7.5 Vannforskriften

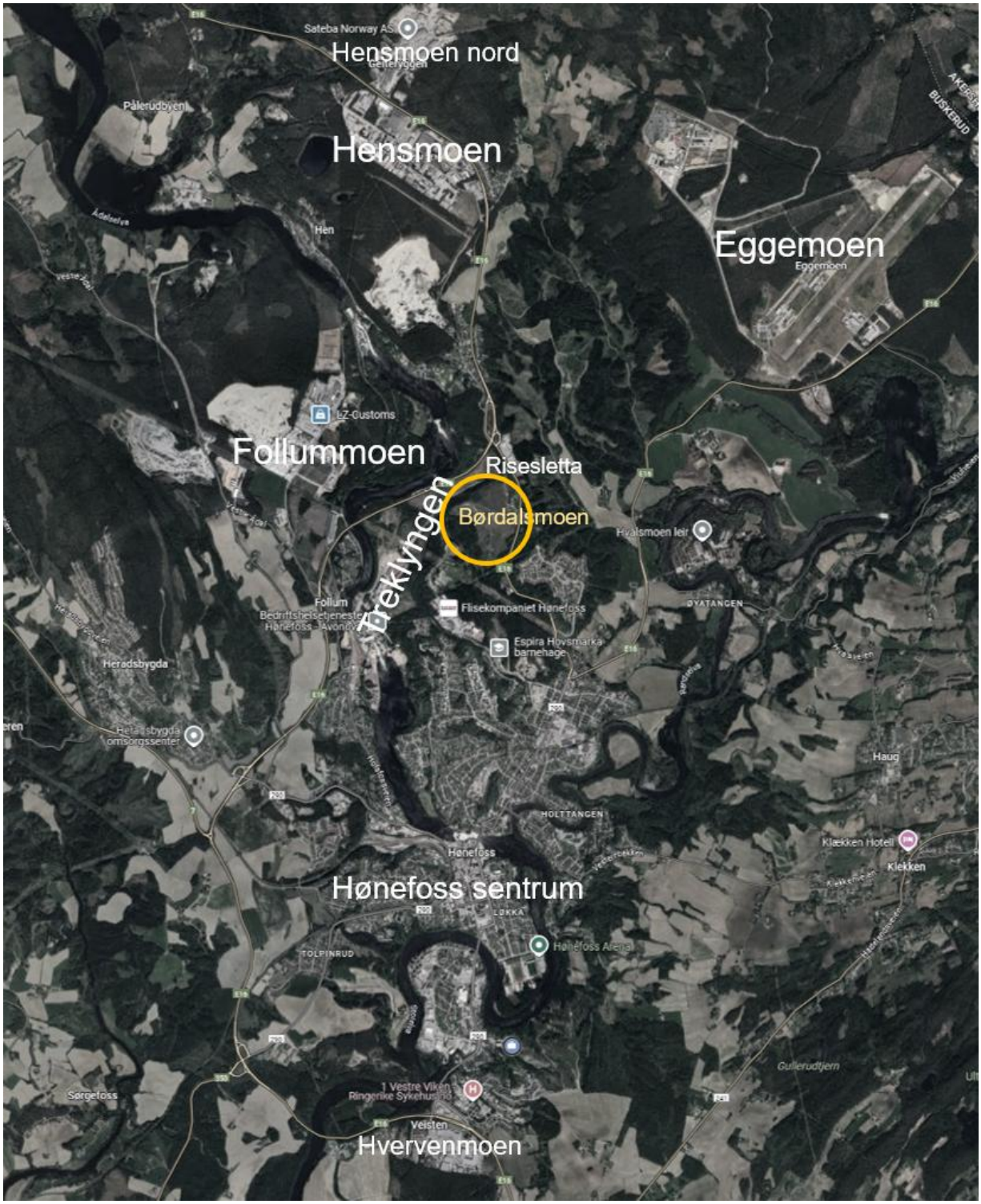
Vannforskriften gir rammer for fastsettelse av miljømål som skal sikre en mest mulig helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannforekomstene. Ifølge vannforskriften § 4 skal tilstanden i overflatevann beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst like god økologisk og kjemisk tilstand. Med «forringelse» menes at tilstandsklassen endres og blir dårligere.

6. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

6.1 Beliggenhet

Planområdet ligger nord for Hønefoss sentrum med adkomst til Treklyngen, og vis- a-vis eksisterende næringsbebyggelse ved Risesletta. Deler av arealene vil ligge eksponert mot Ådalsveien, dagens E16. Planområdet ligger tett opp til kryss på E16 nordgående.

Planområdet ligger i dag som en øy mellom næringsbebyggelsen ved Risesletta og Treklyngen industripark.



Bilde viser Børdalsmoen i forhold til Hønefoss by, og omkringliggende næringsområdet i Hønefoss.

6.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Arealet består i dag av hogstflate (avvirket skog av høy bonitet, Nibio) på et platå med bratte ravinedaler mot sør og vest. Turstier på arealene benyttes i dag av turgåere, syklister o.l. til tur, løping og rekreasjon. Øvrige arealer står brakke. Tilstøtende arealer i øst består av spredt eneboligbebyggelse. I nord og på andre siden av E16 er det næringsbebyggelse i tillegg til offentlig tjenesteyting (videregående skole).

Øvrige arealer tilstøtende Børdalsmoen består i dag også av hogstflater. Det er pågående reguleringsplanprosesser for utvikling av tung industri (drivstoffproduksjon- BioJet) i sør og kraftkrevende industri (datasenter- Stack) mot vest.

6.3 Stedets karakter

Børdalsmoen fremstår i dag som et åpent og ubebygget område, og det er flere stier på kryss og tvers. Terrenget er relativt flatt og lett tilgjengelig, og er knyttet til Hovsmarka gjennom stier.

Områdets plassering i randsonen mellom eksisterende næringsbebyggelse på Risesletta og det større industripregende; Treklyngen-området, gir det en overgangskarakter – mellom bynære funksjoner og mer naturpregede omgivelser.

6.4 Landskap

Planområdet på Børdalsmoen er i dag ubebygd og består hovedsakelig av en hogstflate som ligger på et flatt platå. Terrenget heller nedover i små daler mot sør og vest. Området er en del av det typiske landskapet i Ringerike, med lave åser, skog og åpne områder.

Platået består av sandholdig jord og grenser til hovedveier og bebyggelse i vest og nord, og til Tyrimyra i sørvest. Vegetasjonen på platået er i dag preget av foryngelse med ny og lavere vekst etter at det er gjennomført hogst. Skråningene rundt platået har skog med både løvtrær og opp til 25 meter høye furutrær.

Området skiller seg ikke spesielt ut i landskapet sett i en større sammenheng.

Utbyggingsområdet sett med Kilemoen/Follummoen i bakgrunn:

Foto, Drone, HRP AS

6.5 Kulturminner og kulturmiljø

I forbindelse med reguleringsplanarbeidet for Treklyngen i 2013 ble det gjennomført arkeologiske registreringer i området. Undersøkelsene omfattet den nordlige halvdelen av det totalt 562 dekar store planområdet som nå inngår i planen for Børdalsmoen, og som i gjeldende områderegulering er avsatt til utbyggingsformål.

Gjennom de arkeologiske registreringene som ble utført i 2013 ble det funnet to automatisk

fredede kulturminner. Kulturminnene som ble avdekket i denne delen av området, er vurdert og frigitt i tråd med kulturminnelovens bestemmelser. Se «Melding om ferdigstilt arkeologiske undersøkelse av automatisk fredede kulturminner» datert 21. august 2023 som følger planforslaget.

Buskerud fylkeskommune har gjennomført arkeologisk registrering i langs gang- og sykkelveg. Registreringen ble utført ved hjelp av overflatebefaring og prøvestikking. Det ble ikke påvist automatisk fredede kulturminner eller nyere tids kulturminner innenfor tiltaksområdet (e-post, Røberg, BFK 27.06.2025).

På bakgrunn av dette anses kravet om arkeologisk undersøkelse etter kulturminneloven § 9 som oppfylt for planområdet. Det er derfor ikke behov for ytterligere arkeologiske registreringer i dette området, evt. funn i anleggsfase er sikret i reguleringsbestemmelser jf. kulturminneloven § 8 andre ledd.

6.6 Naturverdier - naturmangfold

Naturmangfoldet i planområdet er tidligere utredet i forbindelse med områderegulering 381 for Treklyngen, med fokus på utbyggingsarealene. I tillegg er det gjennomført en ny vurdering med kartlegging for traseen til gang- og sykkelveg, i tråd med gjeldende metodikk og krav.

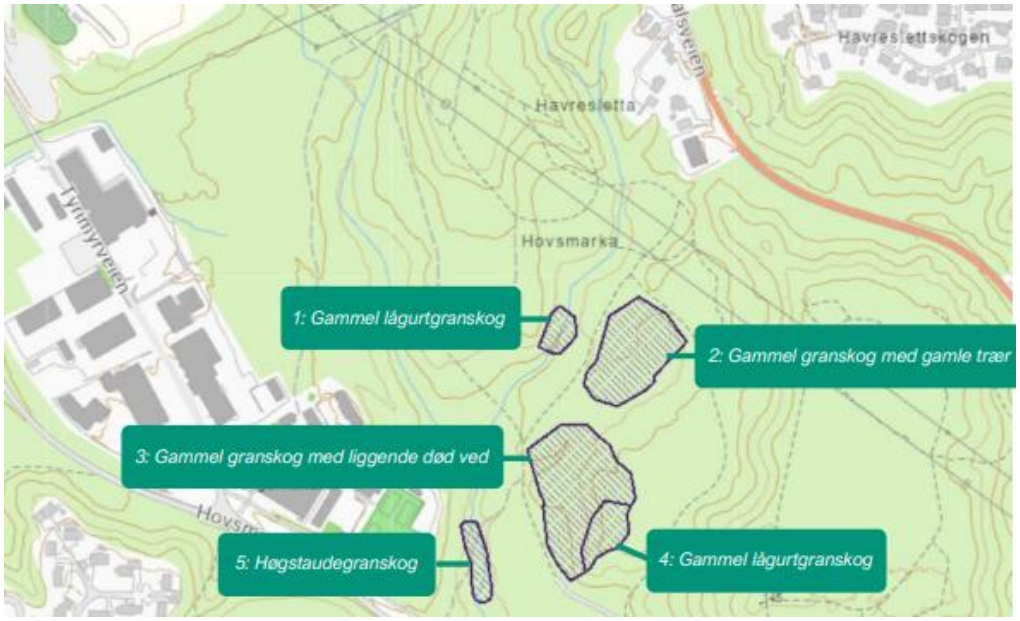
Hovedfunn fra vurderingen:

- Området inneholder flere verdifulle naturtyper, blant annet gammel granskog, lågurtgranskog og høgstaudegranskog. Disse naturtypene er viktige leveområder for en rekke arter, inkludert truede og nær truede arter.
- Det er registrert flere rødlistede arter knyttet til gammel skog, blant annet sopp og insekter som harekjuke, bjørkepraktbille og granråtevedbille.
- Fremmede arter, som kanadagullris, er observert i området og bør håndteres for å hindre videre spredning.

Befaring viser at den planlagte gang- og sykkelvegen i stor grad unngår de mest verdifulle naturtypene, men det er fortsatt viktig å ta hensyn til gamle trær og kantsoner langs bekker.

Det anbefales å unngå inngrep i spesielt verdifulle områder, som lågurt- og høgstaudegranskog.

Vurderingen understreker betydningen av å ivareta både det biologiske mangfoldet og de økologiske funksjonene i området. Naturtypene er registrert i henhold til Miljødirektoratets instruks og er tilgjengelige i Naturbase. Naturmangfold utredes i konsekvensutredning.

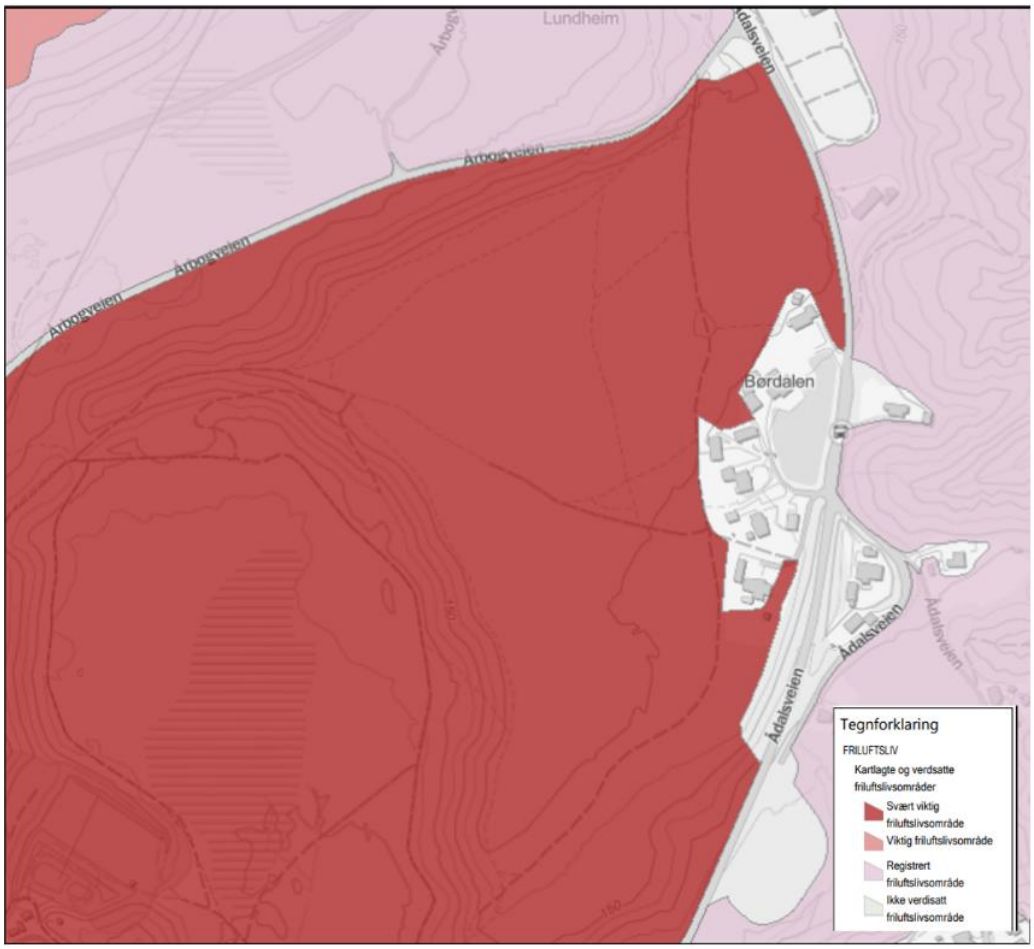


Naturtyperegistreringer i området iht. Miljødirektoratets instruks. Kilde: Naturbase

6.7 Friluftsliv

Planområdet Børdalsmoen er en del av Hovsmarka, som er kartlagt som et svært viktig friluftsområde (Naturbase, 2019). Hovsmarka fungerer som nærturterreng for befolkningen i Ringerike og benyttes aktivt gjennom hele året.

Hovsmarka har høy grad av tilrettelegging, med etablert lysløype, gapahuk og et godt utviklet stinett. I kontrast til dette fremstår Børdalsmoen som et mer urørt og naturlig område – et jomfruelig terreng uten opparbeidede stier, men med tydelige tråkk og umerkede stier som er godt innarbeidet gjennom bruk.



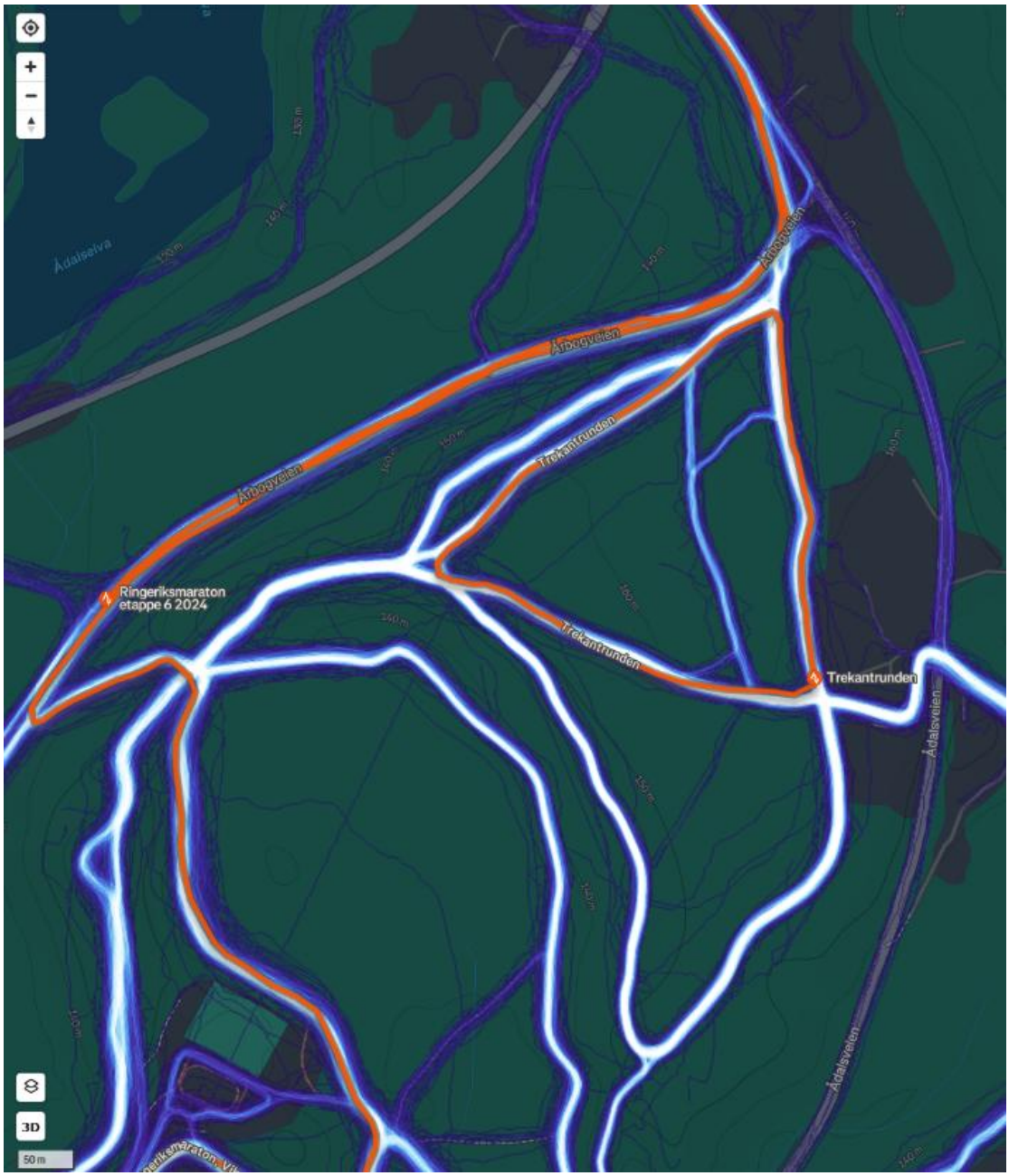
(Kart fra Naturbase.no over kartlagte og verdsatte friluftsområder)

Børdalsmoen benyttes aktivt som tur- og rekreasjonsområde, og har et etablert stinett på platået som henger sammen med øvrige stier i Hovsmarka og videre mot Tyrimyra. Hovsmarka benyttes av lokalbefolkningen til gåturer, trening og rekreasjon. Det ligger i gangavstand fra boligområdene langs Ådalsveien og Almemoen, og er lett tilgjengelig for både barn og voksne.

Foto HRP AS, 2025

I tillegg benyttes området av lokale foreninger, blant annet orienteringslaget og grupper som arrangerer "Null-løp", til gjennomføring av løp og aktiviteter. Dette understreker områdets betydning som et lavterskel og tilgjengelig friluftsområde for organisert og uorganisert aktivitet.

Strava Global Heatmap (2025) viser tydelig bruk av området, med særlig aktivitet langs rundløypene og det populære segmentet “Trekantrunden” i nordre del av planområdet. Løypene har små høydeforskjeller og er enkle å bruke for folk i alle aldre og ferdighetsnivåer.



Skjermbilde fra Strava Heatmap 11.06.2025

Landskapet varierer fra åpne morenesletter til skogholt som rammer inn stiene og gir en variert naturopplevelse. Det er koblinger til boligområdet Børdalen og til skiskytterarenaen på Tyrimyra, med tilhørende løypenett for skiaktiviteter.

Støynivået i området er generelt lavt, og opplevelsen av ro og stillhet er god. Befaringer viser at det er mulig å føre samtaler i normal stemme innenfor kort avstand. Det er noe støy fra E16 i nord, noe som også fremgår av støykartlegging etter T-1442, hvor planområdet ligger innenfor gul støysone (55–65 dB).

Samlet sett har Børdalsmoen høy verdi som friluftsområde, både som del av Hovsmarka og som selvstendig nærturterreng. Planarbeidet må derfor ta hensyn til eksisterende bruk og sikre videre tilgjengelighet og kvalitet for friluftsliv i området.

Friluftsliv beskrives ytterligere og utredes som tema i konsekvensutredning.

Kartlagt friluftslivsområde Hovsmarka iht. Miljødirektoratets instruks. Kilde: Naturbase

6.8 Landbruk

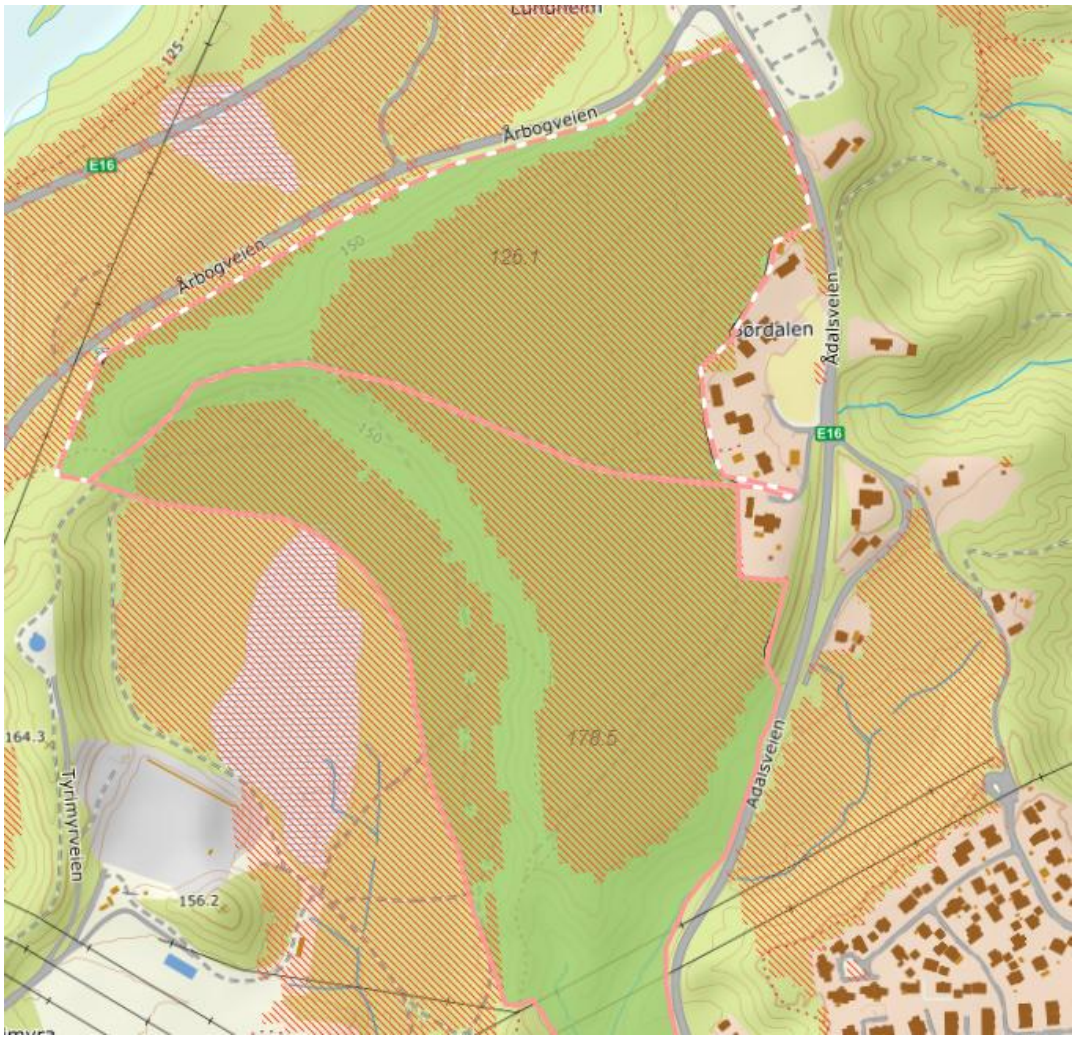
Planområdet på Børdalsmoen består i dag hovedsakelig av en hogstflate etter tidligere furuskog med høy bonitet. Området har tidligere vært benyttet til skogdrift, og det finnes fortsatt synlige spor etter gamle driftsveier og traktorveier, som i dag benyttes som tråkkstier. Terrenget er i stor grad flatt, men preges også av enkelte ravinedaler og skråninger.

I følge NIBIOs kartlegging inneholder området omtrent 172,4 dekar som er registrert som dyrkbar jord. Dette betyr at arealet – dersom det oppdyrkes – kan omgjøres til fulldyrka mark, forutsatt at klima- og jordkvalitetskravene for plantedyrking oppfylles. Det er imidlertid viktig å merke seg at jordkvaliteten ikke er kartlagt spesielt, og at jordsmonnet i hovedsak består av sand og grus fra elve- og bekkeavsetninger. Dette gir begrenset vannlagringsevne og lav moldandel, noe som reduserer dyrkingsverdien sammenlignet med høykvalitets jordbruksarealer.

Området har tidligere inngått i en jordbrukseiendom, men er i dag fradelt. Den dyrkbare jorda ligger omkring 1 km og 3 km fra nærmeste aktive jordbrukseiendom med fulldyrka mark, og det eksisterer ingen kartlagte myrarealer innenfor planområdet.

I områderegulering 381 for Treklyngen er det ikke identifisert spesifikke jordvernhensyn knyttet til Børdalsmoen, og området er i kommuneplanens arealdel allerede avsatt til næringsformål. Dette innebærer at området tidligere er vurdert som egnet for utbygging, selv om det er registrert som dyrkbar jord. Planforslaget innebærer at deler av det dyrkbare arealet nå tas i bruk til næringsformål, og at arealet derfor ikke vil være tilgjengelig for framtidig jordbruksformål.

Temaet er vurdert i konsekvensutredningen, med vekt på både jordressurser og skogbruk. Samlet sett vurderes inngrepet som et tap av mulig jordbruksareal og karbonlagringsareal, men med begrenset verdi i jordvern- og klimaperspektiv, ettersom jorda ikke er i drift og har svakere dyrkingsforutsetninger enn annen dyrka mark i regionen.



Dyrbar mark markert med brun skravur. Kilde: Nibio gårdskart.

Foto til venstre viser spor etter tømmerdrift, kart til høyre viser skogklasse (kilde Nibio)

6.9 Økosystemtjenester

Store deler av planområdet er registrert som skog. Skog gir viktige økosystemtjenester, inkludert mat, medisiner, fiber og brensel, samt fellesgoder som vannrensing, karbonlagring, frisk luft, nedbrytning av avfall og pollinering av planter. Skogen gir også rekreasjonsmuligheter som bærplukking, jakt, utsikt og turterreng. Forslaget innebærer at store deler av denne skogen skal bygges ned, noe som vil ha konsekvenser for de økosystemtjenestene som finnes i området.

Området ligger også innenfor det kartlagte friluftsområdet Hovsmarka, som er vurdert som svært viktig for friluftsliv, med stor verdi som nærturterreng. Friluftsliv er en viktig kulturell økosystemtjeneste, og denne vil bli påvirket av tiltaket.
På bakgrunn av dette er tema ytterligere beskrevet og utredet i konsekvensutredning.

6.10 Trafikkforhold

Planområdet Børdalsmoen ligger nord for Hønefoss og har i dag adkomst via Ådalsveien (E16), som er en viktig hovedfartsåre i regionen. E16 har høy trafikkmengde og fungerer som hovedinnfartsåre til Hønefoss fra nord.

Det finnes i dag ikke tilrettelagt infrastruktur for myke trafikanter inn til selve planområdet. Gang- og sykkelnettet stopper ved Risesletta, og det er ingen direkte forbindelse gjennom Børdalsmoen. Dette gjør at området i dag er lite tilgjengelig for gående og syklende, til tross for at det ligger i gangavstand til nærliggende boligområder og skoler.

Årbogveien som hovedadkomst til industriområdet «Treklyngen», er heller ikke tilrettelagt for myke trafikanter.

Trafikkbildet i området er preget av gjennomgangstrafikk på E16 og lokal trafikk til og fra næringsområdet på Risesletta, og Årbogveien mot Treklyngen. Det er ikke etablert egne kjøreveger inn i planområdet, og dagens bruk er begrenset til skogsbilveger og stier.

I forbindelse med ras fra elveskråninger mot Benga i 2023, ble det etablert en midlertidig omkjøring for E16 mot Valdres via Årbogveien. Årbogeveien ble da utbedret med et høyresvingefelt sørover. Høyresvingefeltet er fortsatt operativt på veien – men er ikke utformet i henhold til håndbøker, se bilde:

Midlertidig høyresvingefelt - google streetview

6.11 ABC – prinsippet, rett lokalisering

ABC-prinsippet handler om å plassere virksomheter der de gir minst mulig transportbehov og best tilgang til kollektiv, sykkel og gange. Det gir forutsigbarhet for utbyggere og bidrar til god trafikkflyt. Prinsippet oppsummeres ofte som: *rett virksomhet på rett sted*, basert på virksomhetens transportbehov og områdets tilgjengelighet.

Som er et verktøy for å sikre bærekraftig lokalisering av næringsvirksomhet basert på transportbehov, arealbruk og bystruktur, er Børdalsmoen – Hønefoss Nord Næringspark vurdert etter ABC-prinsippet. Prinsippet deler arealer inn i tre kategorier:

- A-områder
  Sentrumsnære områder med høy kollektivtilgjengelighet, egnet for arbeidsplassintensive virksomheter.
- B-områder
  Randsoner med middels tilgjengelighet, egnet for virksomheter med noe transportbehov.
- C-områder
  Perifere, bilbaserte områder, egnet for plasskrevende virksomheter og logistikk.

Børdalsmoen som C-område
Planområdet ligger i utkanten av Hønefoss, men med god tilknytning til E16 og Årbogveien. Gjennom reguleringsplanen planlegges det for følgende virksomheter på arealet:

- Lett industri
- Lager og logistikk
- Plasskrevende handel (bil, trelast, plantesenter)

Dette er virksomheter som krever god biltilgjengelighet og store arealer, og som ikke er arbeidsplassintensive. Området er derfor i tråd med **C-kategorien** i ABC-prinsippet.

Tema om lokalisering er også en del av konsekvensutredningen, og er derfor ytterligere utredet der.

6.12 Barns interesser

Området består i dag av en hogstflate, og benyttes ikke til spesifikt til lek- og rekreasjon av barn og unge i dag. Barn og unges interesser vil være knyttet til ferdsel gjennom området fram til friluftsområder, discgolfbane og skiløyper sør for området.

6.13 Universell tilgjengelighet

Området er ikke utformet i samsvar med prinsippene for universell utforming i dag.

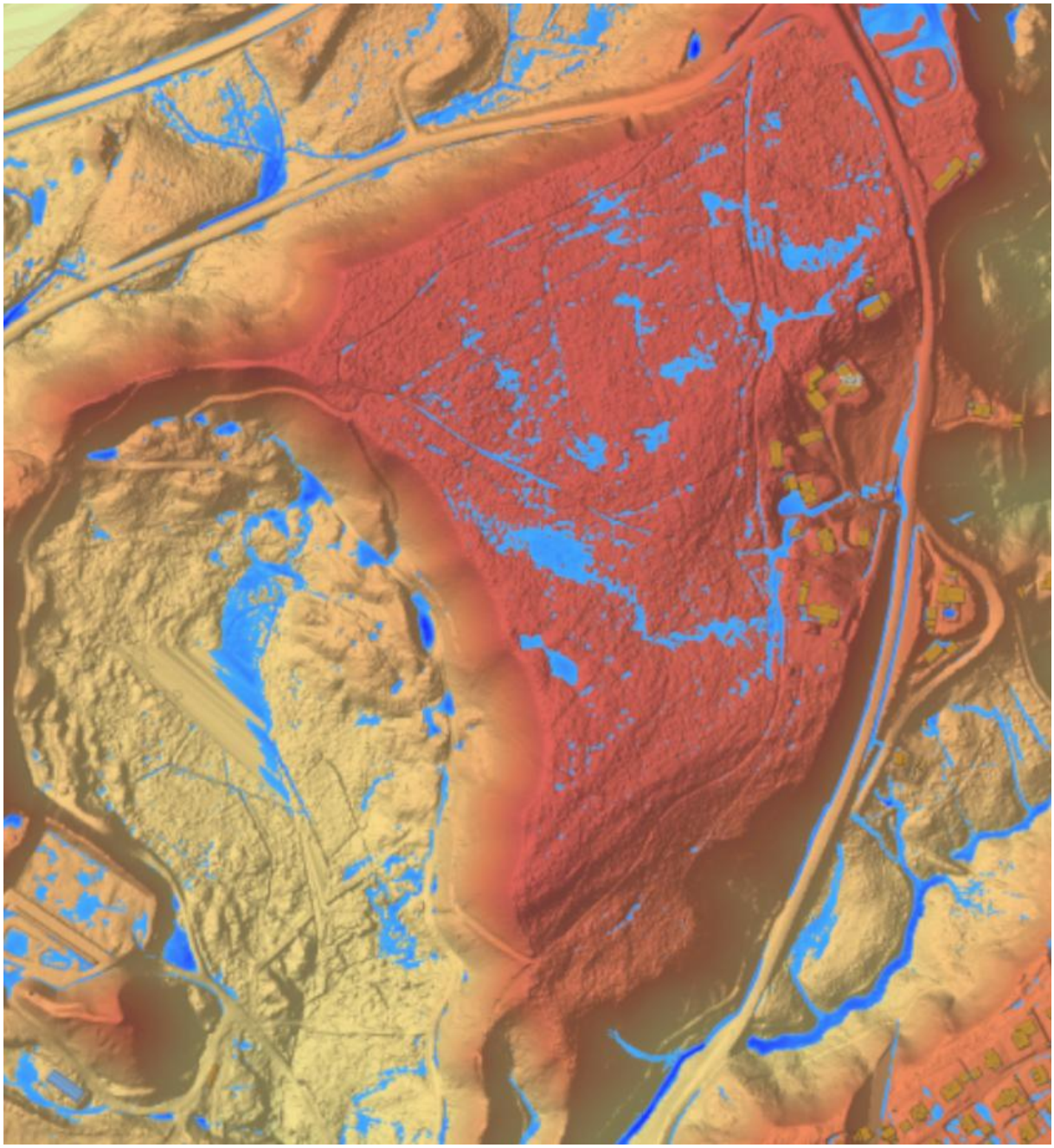
6.14 Teknisk infrastruktur

Vann: Det eksisterer et høydebasseng, «Fossekollen», vest for planområdet ved enden av Tyrimyrveien. Herfra går en hovedvannledning østover mot boligfeltet på Almemoen, og denne krysser planområdet i rett linje. En kum midt i planområdet er planlagt som tilknytningspunkt for vannforsyning.

Avløp: Det finnes i dag ikke offentlig avløpsnett i området. Eksisterende bebyggelse er tilknyttet private løsninger.

Overvann: Planområdet ligger på en opphøyd flate uten tilrenning fra omkringliggende arealer.

Det finnes ikke etablert overvannsnett. Naturlig avrenning skjer i tre retninger: mot Begna i nordvest, Hønefoss i sørvest og Nærstadmarka i øst.



Utsnitt fra scalgomodell (HRP AS)

6.15 Grunnforhold

Planområdet ligger på et platå med skrånende terreng. Omkringliggende terreng inkluderer også ravinedaler med bratte skråninger mot sør og vest. Grunnen består av løsmasser, da i hovedsak sand, silt og grus. Det er gjort grunnboringer i området på utbyggingsplatået (kote 160), grunnboringene er avsluttet uten at det er truffet fjell. Det ble høsten 2025 også gjort boringer langs gang- og sykkelvegtrase og ytterligere boringer for geotekniske prosjekteringsforutsetninger for stabilitet og fundamentering.

Det er ikke påvist kvikkleire eller sprøbruddsmateriale i planområdet. Det finnes heller ingen registrerte kvikkleireområder innenfor planområdet, og nærliggende faresoner vurderes ikke å utgjøre noen risiko for tiltaket. Det er derfor ikke fare for kvikkleireskred i området.

Deler av planområdet ligger innenfor et mulig løsneområde for skred, ettersom skråningene mot vest og sør har høydeforskjeller over 5 meter og helninger brattere enn 1:20, i disse skråningene er det som utgangspunkt ikke foreslått noen tiltak. Selve utbyggingsområdet ligger imidlertid høyere i terrenget og er ikke innenfor et mulig utløpsområde.

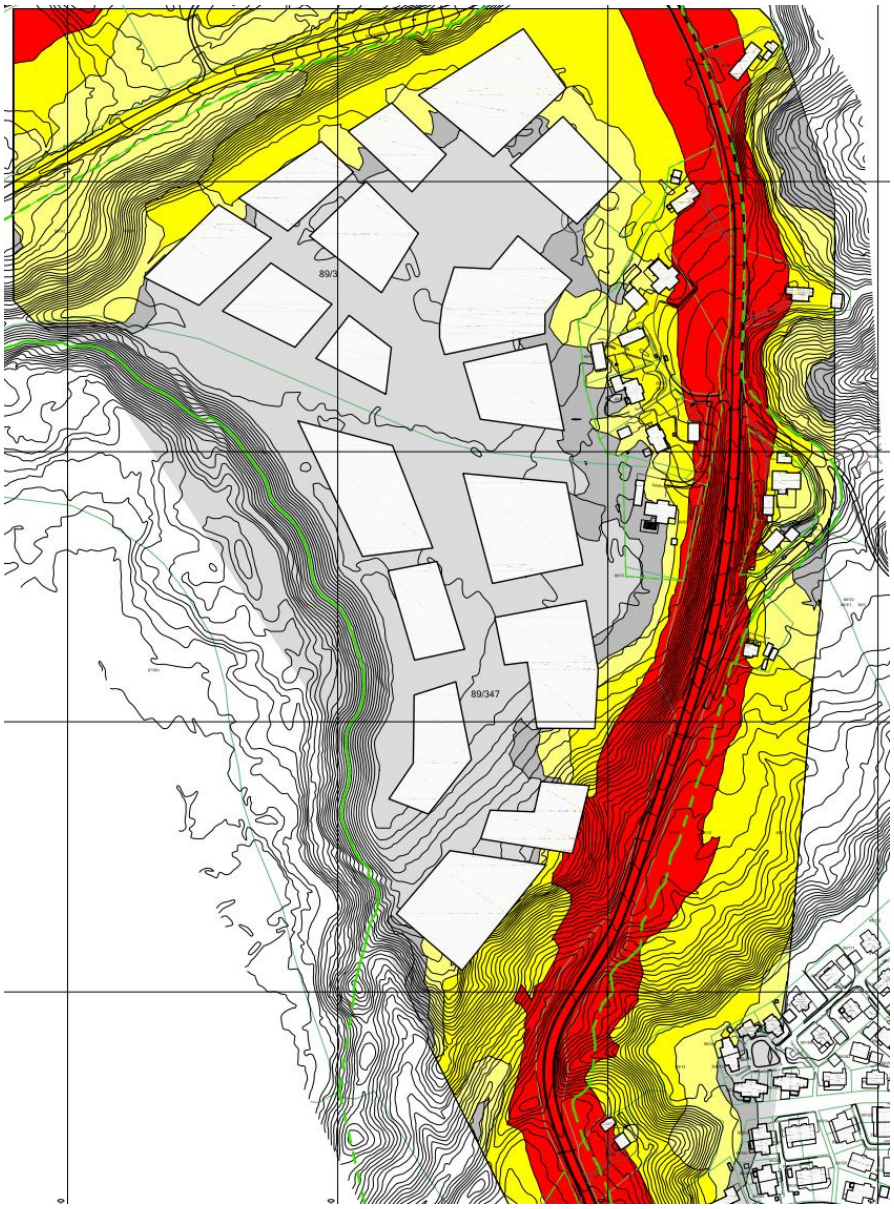
Terraplan har utredet områdestabilitet og konkluderer med at kravene til sikkerhet mot områdeskred er oppfylt i henhold til plan- og bygningsloven §§ 28-1 og 29-5, samt byggeteknisk forskrift kapittel 7.

Det er etter høring- og offentlig ettersyn gjort ytterligere grunnundersøkelser og boringer i området, se 8.5, og vedlagte geotekniske rapporter (Terraplan).

6.16 Støyforhold

Området domineres i dag av luftbåren vegstøy fra E16 Ådalsveien, og Årbogveien. Støy er utredet i egen rapport som ligger vedlagt planforslaget – støy er videre utredet i ROS-analysen.

Se utsnitt fra støysonekart for eksisterende støy:



ApiAku (støysonekart, eksisterende)

6.17 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Eksisterende forhold vedr. eiendommen og risiko- og sårbarhet er beskrevet i ROS-analyse fra kapittel 3: Identifisering og kartlegging

6.18 Næring

Risesletta ligger sørvest for planområdet Børdalsmoen og fungerer i dag som et etablert næringsområde med direkte tilknytning til E16. Området har næringsbebyggelse med virksomheter innenfor handel, lager og lett industri. Risesletta utgjør en viktig del av næringsstrukturen i Hønefoss-området og har god tilgjengelighet for både person- og godstransport.

Treklyngen Industripark ligger sør -vest for planområdet og er etablert på det tidligere industriområdet til Follum papirfabrikk (Norske skog). Etter nedleggelsen av fabrikken i 2012, ble området overtatt av Viken Skog, som jobber med utvikling videre som en moderne industripark med fokus på trebasert industri og sirkulærøkonomi.
Treklyngen har i dag virksomheter som:

- Arbion AS, som utvikler løsninger for grønn metallproduksjon.
- Omtre, som jobber med gjenbruk og foredling av trevirke.
- Flere aktører innenfor bioenergi, gjenvinning og logistikk.
- Bedrifter med kontorplasser i tidligere administrasjonsbygg.

Området har også en privat jernbaneterminal med sidespor, noe som gir gode logistikkløsninger for industrivirksomhet med behov for togtransport.

Treklyngen er i dag et sentralt knutepunkt for grønn næringsutvikling i regionen og er omtalt som en av de viktigste næringsklyngene i Ringerike kommune.

Både Risesletta og Treklyngen er i vekst, og det er begrenset med ledige tomter igjen. Dette understreker behovet for å utvikle Børdalsmoen som et naturlig supplement og utvidelse av næringsarealene i området.

6.19 Analyser/utredninger

I sammenheng med utarbeidelse av planforslaget og som grunnlag for konsekvensutredning er det utarbeidet følgende utredninger:

- Områdestabilitetsvurdering, Terraplan AS, november 2024
- Naturmangfoldvurdering, HRP AS, november 2024
- Trafikkanalyse, HRP AS, juni 2025
- Trafikkvurdering, kapasitetsberegning, Multiconsult, juni 2025
- VAO-notat, HRP AS, juni 2025
- Støyutredning, ApiAku Lars Oftedal, februar 2025
- Melding om ferdigstilt arkeologiske undersøkelse av automatisk fredede kulturminner, Buskerud fylkeskommune, august 2023
- ROS-analyse, HRP, juni 2025

Konsekvensutredning, juni 2025Det ble etter høring- og offentlig ettersyn utarbeidet ytterligere dokumentasjon for geoteknikk og trafikk/veg:

- Teknisk plan for kryss E16, HRP AS
- 25205 RIG NOT 01 Geoteknisk notat næringsområdet (Terraplan)
- 25205 RIG NOT 02 Geoteknisk notat GS-vei (Terraplan)
- 25205-RIG-RAP-01 Geoteknisk datarapport grunnundersøkelser (Terraplan)

- Energinotat, Vardar AS og HRP AS

Det vises for øvrig til plandokumenter og underlagsdokumenter utarbeidet i sammenheng med områderegulering 381 Treklyngen.

7. Beskrivelse av planforslaget

7.1 Planlagt arealbruk

7.1.1 Reguleringsformål F/KI

For å sikre fleksibilitet i arealdisponeringen foreslås området regulert til F/K/I – forretning, kontor og industri (kombinert formål). Dette omfatter plasskrevende handel, kontorvirksomhet og industriformål, i legg til generell næringsvirksomhet og lager. Med plasskrevende handel menes virksomheter som forhandler biler og andre motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast, større byggevarer samt salg fra planteskoler og hagesentre. Det tillates også datasenter ved delformålene mot vest, med et areal opptil 20 000 m^2 BRA.

Utbyggingsområdet er delt inn i fire delområder 1-4. Det legges til grunn en utnyttelsesgrad på inntil 60 % BYA og byggehøyder på 12–14 meter.

Arealregnskap – for hele planområdet (m^2):

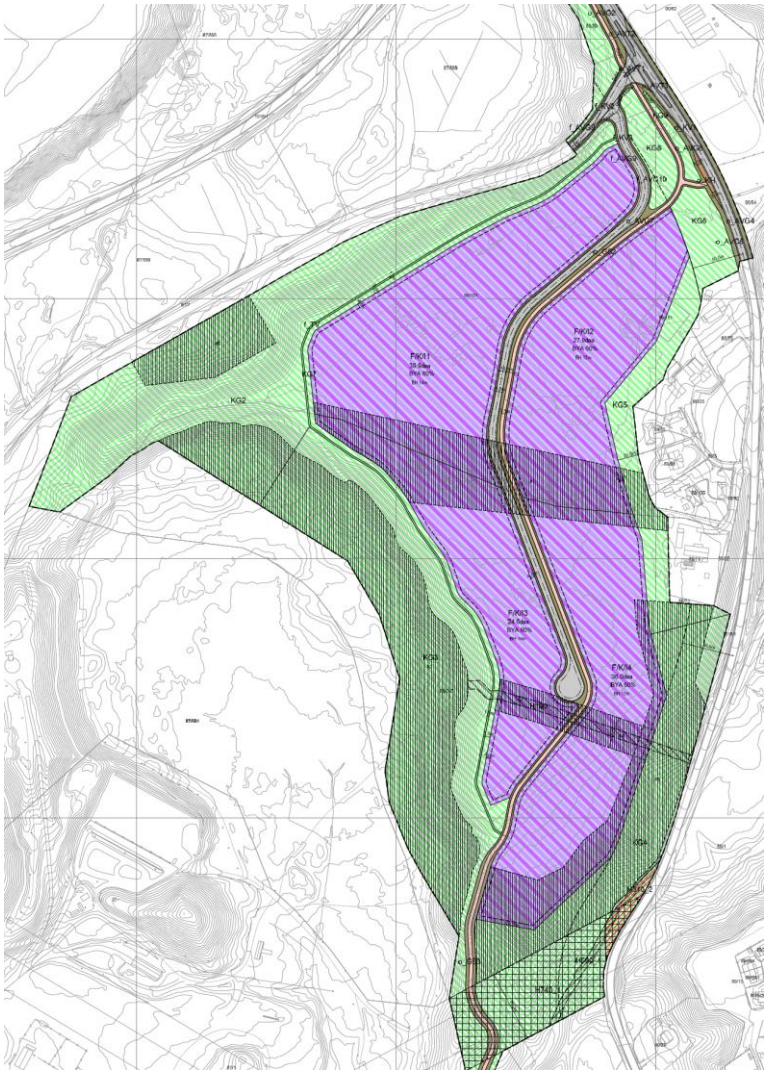
Arealformål	Feltnavn	Areal
1811 forretning/kontor/industri	F/K/I1	39916,42
1811 forretning/kontor/industri	F/K/I2	27978,89
1811 forretning/kontor/industri	F/K/I3	24645,35
1811 forretning/kontor/industri	F/K/I4	36015,42
2011 kjøreveg	o_KV1	3795,52
2011 kjøreveg	f_KV2	1076,27
2011 kjøreveg	f_KV3	5433,46
2015 gang-/sykkelveg	o_GS1	796,34
2015 gang-/sykkelveg	o_GS2	3058,13
2015 gang-/sykkelveg	o_GS3	1980,40
2015 gang-/sykkelveg	o_GS4	1425,90
2018 annen veggrunn-tekniske anlegg	o_AVT1	27,40
2018 annen veggrunn-tekniske anlegg	o_AVT2	108,70
2018 annen veggrunn-tekniske anlegg	o_AVT3	93,40
2019 annen veggrunn-grøntareal	o_AVG1	342,50
2019 annen veggrunn-grøntareal	o_AVG2	374,40
2019 annen veggrunn-grøntareal	o_AVG3	42,90
2019 annen veggrunn-grøntareal	o_AVG4	1035,20
2019 annen veggrunn-grøntareal	o_AVG5	4354,70
2019 annen veggrunn-grøntareal	o_AVG6	1381,90
2019 annen veggrunn-grøntareal	o_AVG7	5054,60
2019 annen veggrunn-grøntareal	f_AVG8	133,00
2019 annen veggrunn-grøntareal	f_AVG9	1045,60
2019 annen veggrunn-grøntareal	f_AVG10	192,80
2073 kollektivholdeplass	o_KH	192,10
3031 turveg	f_TV	1370,70
3800 kombinerte grøntstrukturformål	KG1	4866,60

3800 kombinerte grøntstrukturformål	KG2	43818,70
3800 kombinerte grøntstrukturformål	KG3	45567,90
3800 kombinerte grøntstrukturformål	KG4	31287,00
3800 kombinerte grøntstrukturformål	KG5	9628,00
3800 kombinerte grøntstrukturformål	KG6	3748,00
3800 kombinerte grøntstrukturformål	KG7	4806,80
3800 kombinerte grøntstrukturformål	KG8	2828,30
3800 kombinerte grøntstrukturformål	KG9	773,50
5130 friluftsformål	FRI	4904,80
Totalt		**314 101,30**

7.1.2 Reguleringsformål – utnyttelse

Feltnavn	**Maks høyde**	**Maks. m² BYA**
F/K/I 1	14 m	60 % BYA
F/K/I 2	12 m	60 % BYA
F/K/I 3	14 m	60 % BYA
F/K/I 4	12 m/14 m	60 % BYA

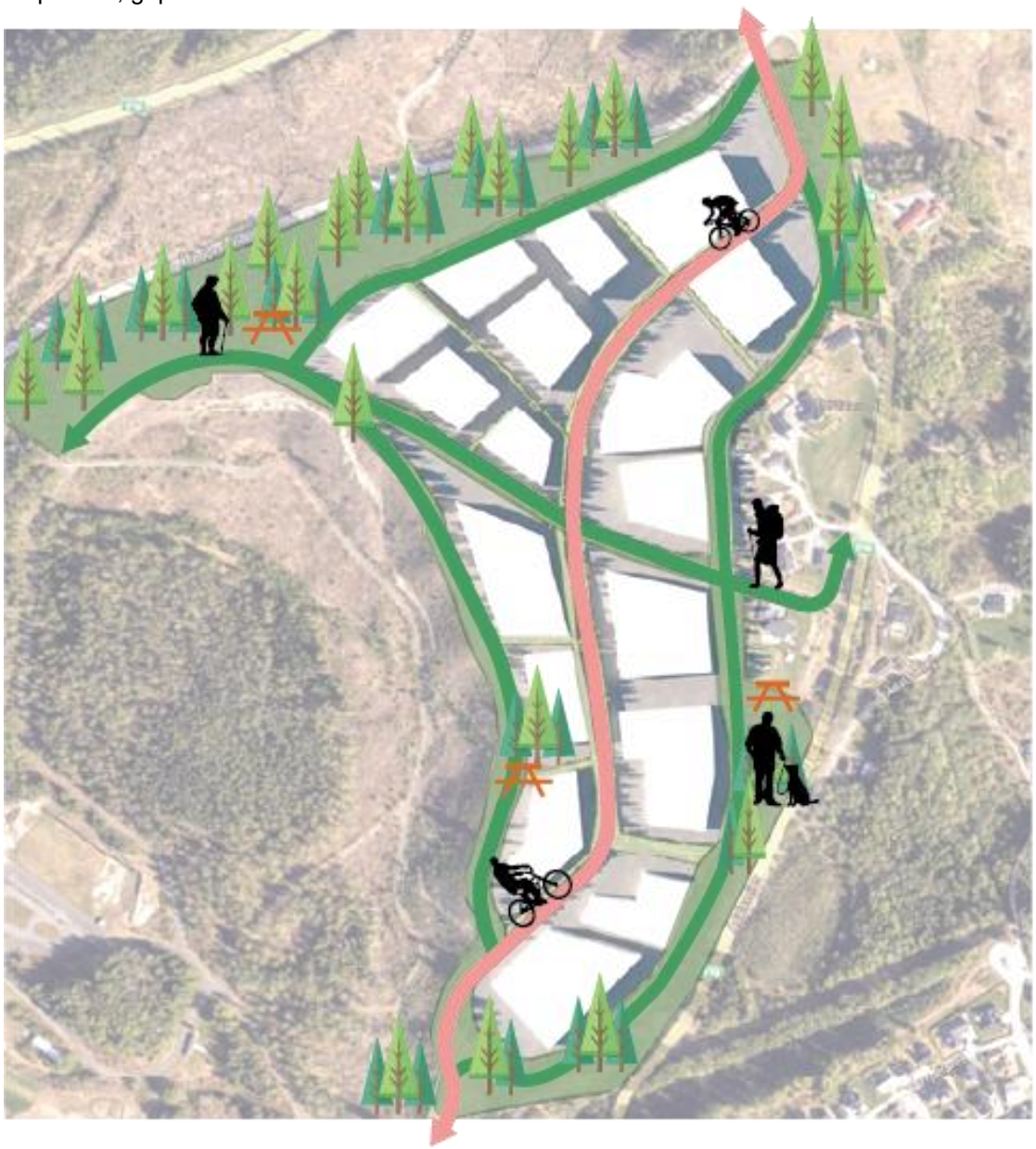
Se utsnitt av plankart:



(Berntsen plan & oppmåling AS)

7.1.3 Reguleringsformål KG

Grøntstruktur i og rundt utbyggingsområdet er regulert som kombinert grønnstruktur der det tillates infrastruktur i bakken, og tiltak i henhold til bruk av området som rekreasjons- og turområde. Det legges inn friområde i sør ved barnehage og skole for etablering av bålplasser, gapahuker etc.



Illustrasjon av bruk - grøntstruktur HRP AS

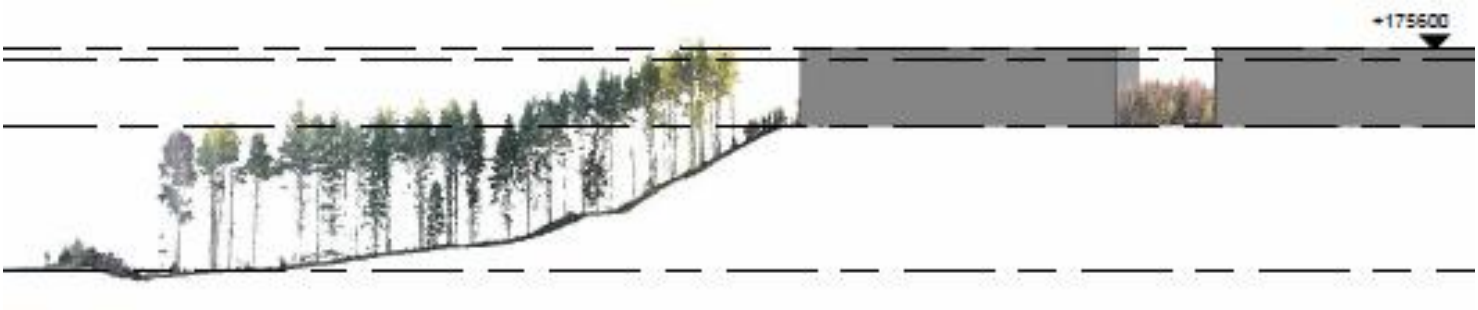
7.2 Bebyggelsens plassering og utforming

7.2.1 Bebyggelsens høyde

Planforslaget åpner for byggehøyder på inntil 12 og 14 meter. Dette er 4–6 meter høyere enn det som er angitt i gjeldende områderegulering for Treklyngen, hvor maksimal byggehøyde i tilsvarende områder er satt til 8–10 meter (+175,6).

Økt byggehøyde vurderes som akseptabel på bakgrunn av områdets landskapskarakter, høyden på omkringliggende vegetasjon og behovet for fleksible og moderne næringsbygg. Bebyggelsen er planlagt med en nedtrapping mot eksisterende boligområder, slik at overgangen blir skånsom og tilpasset omgivelsene.

Til sammenligning foreslår nærliggende Stack-området i nordvestbyggehøyder på 20–30 meter, noe som understreker at høydene i denne planen er moderate og godt tilpasset både funksjon og landskap. Se illustrasjon som viser høyde opp mot omkringliggende vegetasjon.



Illustrasjon HRP AS

7.2.2 Grad av utnytting

Planområdet reguleres med en maksimal utnyttelsesgrad på 60 % BYA for å legge til rette for en arealeffektiv og fremtidsrettet utvikling av Børdalsmoen som en moderne næringspark. Dette gir fleksibilitet for ulike typer næringsvirksomhet og åpner for fortetting innenfor eksisterende byggeområder, i tråd med overordnede mål om bærekraftig arealbruk og redusert behov for å ta i bruk nye utbyggingsarealer.

Erfaringsmessig viser det seg imidlertid at faktisk utnyttelse i denne typen næringsområder i stor grad avhenger av tomtestørrelse og interne forhold som byggegrenser, adkomst, snuplass, parkering og logistikkarealer. Slike forhold «spiser opp» store deler av tomtearealet, noe som gjør at den reelle bebyggelsen ofte ligger betydelig lavere enn maksgrensen. For virksomheter som proffhandel, bilforhandlere og maskinforhandlere er det vanlig med bygg på ca. 2 000 m² på tomter mellom 6 000 og 8 000 m², tilsvarende en faktisk utnyttelse på 20–40 % BYA. Valg av 60 % BYA gir dermed nødvendig handlingsrom for ulike tomtestørrelser og virksomhetstyper, samtidig som det sikrer at området kan utvikles effektivt uten å gå på bekostning av funksjonalitet, trafikkavvikling og arealkvalitet – og at det kan tilpasses trender og behov i fremtiden.

Illustrasjon HRP AS

7.2.3 Sol- og skyggeanalyse

Sommersolverv 2025

21.06.25 0900

21.06.25 1200

21.06.25 1500

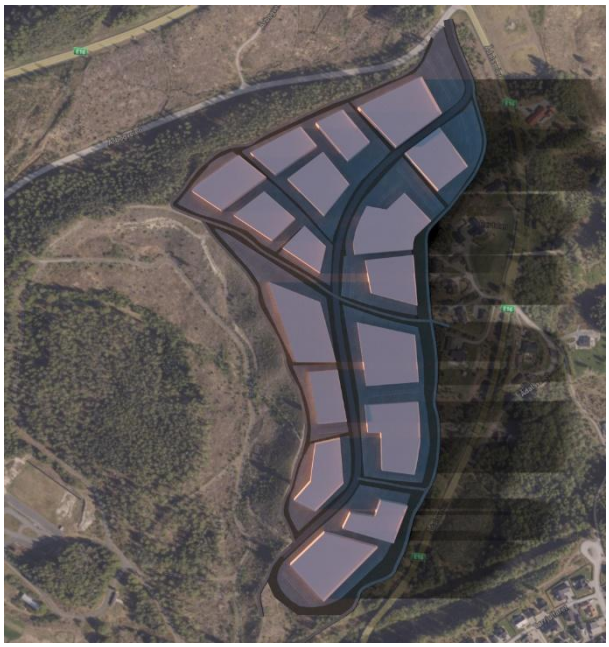
21.06.25 1800

Vårjevndøgn 2025

20.03.25 0900

20.03.25 1200

20.03.25 1500



20.03.25 1800

7.2.4 Antall arbeidsplasser, antall m² næringsarealer

Området reguleres med en utnyttelsesgrad på inntil 60 % BYA, men erfaringer fra tilsvarende virksomheter i området viser at aktørene ofte etablerer bygg på ca. 2 000-4 000 m² på tomter mellom 6 000 og 10 000 m², tilsvarende en faktisk utnyttelse på 20–40 %. Med dette som grunnlag anslås det at området kan romme 13–26 virksomheter, med et samlet næringsareal på ca. 36 000–50 000 m².

Basert på typisk bemanning i denne typen næringsvirksomhet, estimeres det at området kan gi rom for 250–400 arbeidsplasser. Dette understreker områdets betydning som næringsklynge og bidrag til lokal verdiskaping og sysselsetting.

7.3 Parkering

Planforslaget omfatter generelle bestemmelser om bil- og sykkelparkering tilpasset de ulike formålene i planområdet, herunder lager, lett industri, kontor og plasskrevende handel. Parkeringskravene er utformet med mål om effektiv arealbruk, lav bilavhengighet og tilrettelegging for universell utforming og miljøvennlige transportformer.

For kontor- og handelsformål skal det avsettes 1 bilparkeringsplass per 100 m² BRA. For lager- og industribygg er kravet 1 bilparkeringsplass per 1000 m² BRA. Dette nivået ligger under det generelle kommunale parkeringskravet (1. plass pr 100 industri/lager), og er fastsatt for å unngå overdimensjonerte parkeringsarealer i funksjoner med lav arbeidsplasstetthet. Erfaring viser at slike virksomheter generelt har få ansatte per arealenhet og lavt besøkstall, og at høyere parkeringsdekning kan føre til unødvendig nedbygging av grøntarealer til fordel for asfalterte flater.
Det tillates oppføring av hurtigladere for elbil, med tilhørende tekniske installasjoner som transformatorstasjoner. Minst 5 % av bilparkeringsplassene, og minimum én plass, skal avsettes for forflytningshemmede. Disse plassene skal lokaliseres i umiddelbar nærhet til hovedinnganger og utformes i tråd med kravene til universell utforming, det er lagt inn krav til utforming av HC-parkering i bestemmelsene.

Sykkelparkering skal etableres i nær tilknytning til inngangspartiene. Det skal avsettes 1 sykkelparkeringsplass per 100 m² handels- og kontorareal, og 1 sykkelparkeringsplass per 1000 m² lager- og industribebyggelse. Formålet er å sikre brukervennlige og trygge sykkelplasser i umiddelbar nærhet av virksomhetenes hovedinnganger, som del av en mer bærekraftig transportløsning.

Bestemmelsene støtter opp under planens mål om arealeffektivitet og klimavennlige løsninger, og sikrer at det ikke etableres overdimensjonerte parkeringsarealer med negativ påvirkning på landskap og overvannshåndtering.

Parkerings skal vises i utomhusplan ved søknad om rammetillatelse.

7.4 Tilknytning til infrastruktur

7.4.1 Vann

Etter avklaring med Ringerike kommune er det bekreftet at høydebassenget «Fossekollen» vest for planområdet har installert brannvannspumpe som sikrer tilstrekkelig kapasitet til området. Anlegget kan levere inntil 50 l/s, som tilfredsstiller preakseptert ytelse for slokkevann (industri). Det etableres internt ledningsnett og kummer i planområdet for både forbruksvann og brannvann.

Endelig plassering og dimensjonering av ledningsnett og brannkummer/hydranter fastsettes i detaljprosjekteringen i samråd med VA-avdelingen i Ringerike kommune.

Se VAO-plan for ytterligere informasjon.

7.4.2 Avløp

Det er vist en mulig løsning med tilkobling for avløp til kommunalt nett ved Almemoen boligfelt sørøst for planområdet. Denne løsningen innebærer én pumpestasjon og kryssing av E16. Avløpsløsningen er ikke endelig fastsatt, alternativer er beskrevet i VAO-plan.

7.4.3 Overvann

Overvann innenfor planområdet håndteres i tråd med føringene i VAO-plan for Børdalsmoen, som er utarbeidet som en overordnet rammeplan for et flateregulert næringsområde. Planen legger til rette for fleksibel utbygging med ulike aktører, og løsningene er derfor prinsippbaserte og tilpasses nærmere i detaljprosjekteringsfasen.

Det er lagt til grunn strenge krav til overvannshåndtering. Overordnet prinsipp er at utbyggingen ikke skal medføre økt avrenning fra området sammenlignet med dagens situasjon. Overvann skal håndteres lokalt gjennom infiltrasjon, fordrøyning og trygge flomveier i henhold til tretrinnsstrategien, og i størst mulig grad bremses og infiltreres innenfor planområdet. Løsningene baserer seg på bruk av blågrønne tiltak som regnbed, permeable flater og fordrøyningsvolumer der dette er nødvendig.

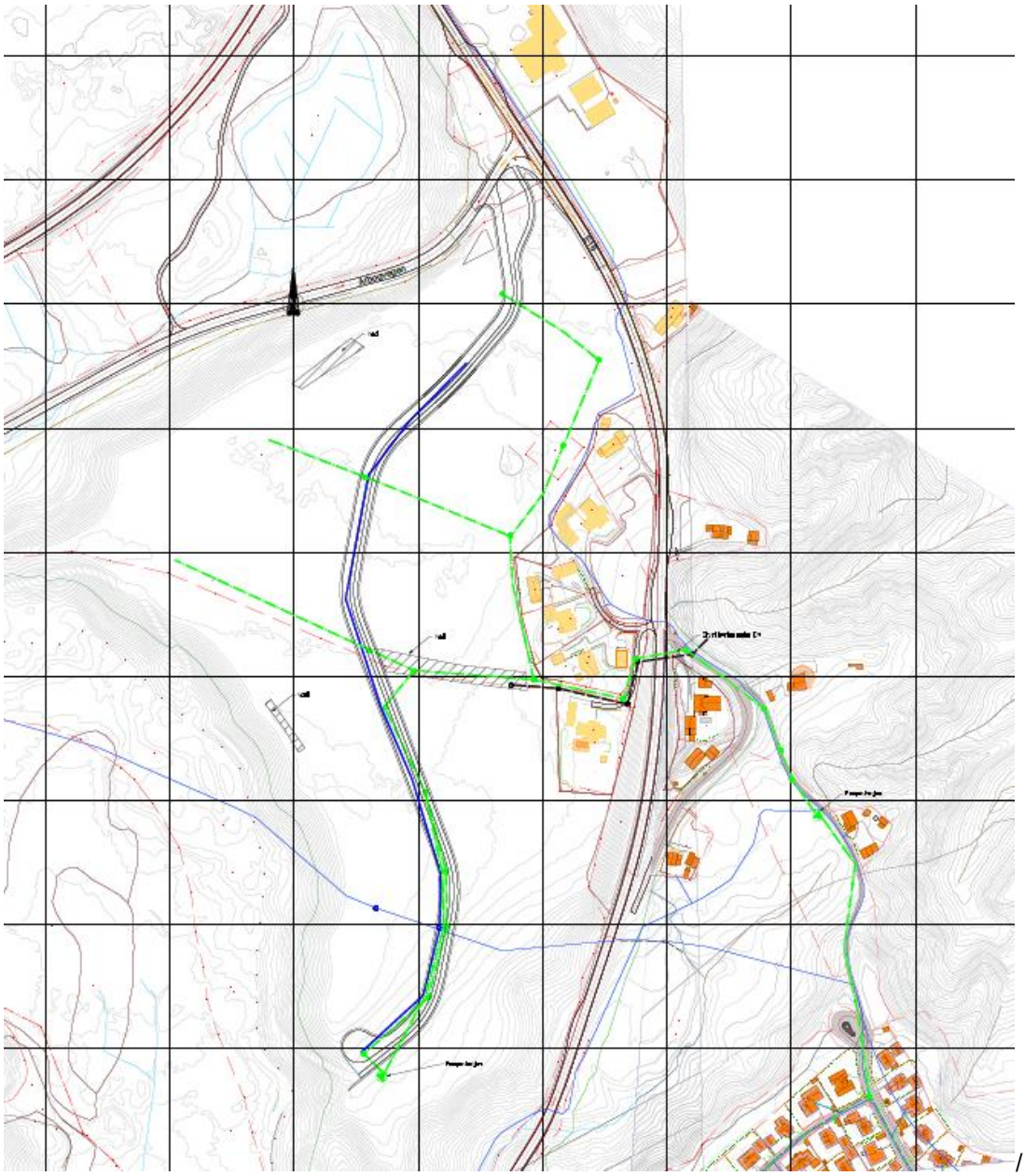
Overvannstiltakene dimensjoneres for klimajusterte nedbørhendelser, med krav om håndtering av 100-årsregn og et klimapåslag på 50 %, i tråd med Ringerike kommunes føringer. Dette innebærer robuste løsninger som begrenser avrenning til omkringliggende arealer og nedstrøms resipienter.

Terrenget utformes med fall bort fra bebyggelse, og overflatevann ledes kontrollert mot egnede infiltrasjons- og fordrøyningsarealer. Det skal dokumenteres i detaljprosjekteringen at løsningene ikke medfører økt belastning på eksisterende overvannssystemer eller tilgrensende områder.

Som oppfølging av innspill fra NVE og naboer i etter høring- og offentlig ettersyn er overvannshåndtering, inkludert tiltak i raviner, ytterligere utredet og konkretisert i VAO-planen. Det er også gjennomført grunnundersøkelser for infiltrasjon, som viser at området i hovedsak består av sand- og grusmasser med gode infiltrasjonsegenskaper. Dette gir gode forutsetninger for lokal overvannsdisponering (LOD), og er lagt til grunn for valg av hovedløsninger.

Endelig dimensjonering og utforming av VA- og overvannsløsninger skal dokumenteres ved søknad om igangsettingstillatelse.

Se VAO-plan for ytterligere beskrivelser av løsninger.



VAO-plan, kart med foreslåtte traseer (VA) og forslag til plassering av vadi-løsninger, HRP AS

7.4.4 Fiber og kraft

Ringerike kommune har en bredbåndstrategi om at alle innbyggere skal ha tilbud om bredbånd innen 2025. Eksisterende bedrifter innen planområdet har fibertilgang i dag.

Krafttilgang er avklart med Føie – og vil hentes fra trafo på Follum.
For øvrig se energinotat.

7.5 Trafikkløsning

7.5.1 Kjøreatkomst – kryss Årbogvegen X E16 Ådalsveien

Det er gjennomført kapasitetsberegninger (Multiconsult 2025) for krysset mellom E16 (Ådalsveien) og Årbogveien i forbindelse med planlagt utbygging. Formålet har vært å vurdere trafikkavviklingen i eksisterende og fremtidig situasjon, og fastsette nødvendige tiltak for å ivareta både kapasitet og trafikksikkerhet.

Dagens kryssløsning mellom E16 og Årbogveien fungerer godt, med lite kø og effektiv avvikling. Likevel viser kapasitetsanalysen at det allerede med dagens trafikkmengde på E16 er behov for å etablere et eget venstresvingefelt for trafikk fra sør. Dette tiltaket er viktig for å redusere risiko for påkjørsler bakfra og opprettholde trygg og effektiv innkjøring til Årbogveien.

Forventet utvikling ved full utbygging
Ved full utbygging av næringsområdet vil trafikken i Årbogveien øke fra dagens ca. 350 til over 2 200 kjøretøy per døgn (ÅDT). Dette vil særlig påvirke trafikk ut fra området og nordover på E16. Kryssing av sørgående felt med høy andel tungtrafikk gjør det vanskelig å finne tilstrekkelige trafikkluker, noe som kan gi betydelig forsinkelse, kø og trafikksikkerhetsutfordringer.

Kapasitetsberegningene tilsier at det bør innføres en maksimal belastningsgrense på 1 500 ÅDT for Årbogveien. Ved overskridelse av denne grensen, må ytterligere tiltak vurderes.

Planlagte tiltak i krysset E16 x Årbogveien
Planforslaget legger til rette for følgende tiltak som del av ny trafikkløsning:

- Etablering av venstresvingefelt på E16 fra sør, som skal bedre innkjøringsforholdene til næringsområdet og øke trafikksikkerheten.

To separate avkjøringsfelt fra Årbogveien ut på E16, som skal bedre avkjøringskapasitet og redusere ventetid i rushtid.

(Utsnitt av kryssløsning, plankart (Berntsen plan & oppmåling AS)

Mulige fremtidige løsninger
Planområdet reguleres med tanke på fremtidig utvikling. Det er planlagt omlegging av E16 mellom Nymoen og Eggemoen, med oppstart av detaljregulering i 2025. Reguleringsplanen for Børdalsmoen må derfor ta høyde for at denne nye hovedveiforbindelsen vil bli realisert i løpet av en 10-15 årsperiode, før planområdet er ferdig utbygget.

Inntil ny E16 er etablert, må det imidlertid tas hensyn til dagens trafikkforhold på eksisterende E16. Det er derfor nødvendig å legge inn begrensninger i trafikkbelastningen ut fra planområdet, basert på dagens kapasitet i krysset E16 x Årbogveien.

Det settes derfor inn en rekkefølgebestemmelse om en maksimal ÅDT på 1 500 kjøretøy ut fra Årbogveien. Dersom denne grensen overskrides og ny E16 ennå ikke er realisert, må det vurderes ytterligere tiltak for å sikre tilstrekkelig kapasitet og trafikksikkerhet i krysset.

Aktuelle tiltak kan være:

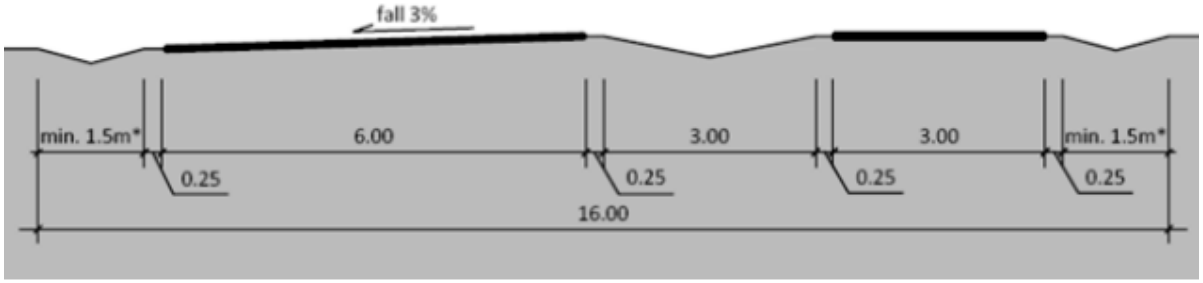
- Ombygging av krysset til rundkjøring eller annen løsning med høyere kapasitet, for eksempel flettefelt. Dette vil kreve større areal og investeringer.

- *Avlastning gjennom ny E16 Nymoen–Eggemoen, som forventes å gi betydelig reduksjon i trafikk på dagens E16 og dermed bedre kapasiteten i krysset uten behov for omfattende inngrep.*

Gitt usikkerheten rundt tidspunkt og omfang for offentlige investeringer i hovedvegnettet, skal reguleringsplanen være robust og tilpasningsdyktig. Den skal sikre funksjonell trafikkavvikling under dagens forhold, samtidig som den åpner for nødvendige justeringer ved realisering av fremtidig veiutvikling, herunder ny E16 Nymoen–Eggemoen.

7.5.2 Utforming av veger

Kjøreveg inne på området er prosjektert med vegklasse SA2 (samleveg næring med adskilt gang- og sykkelveg), se snitt fra Ringerike kommunes veg- og gatenorm:

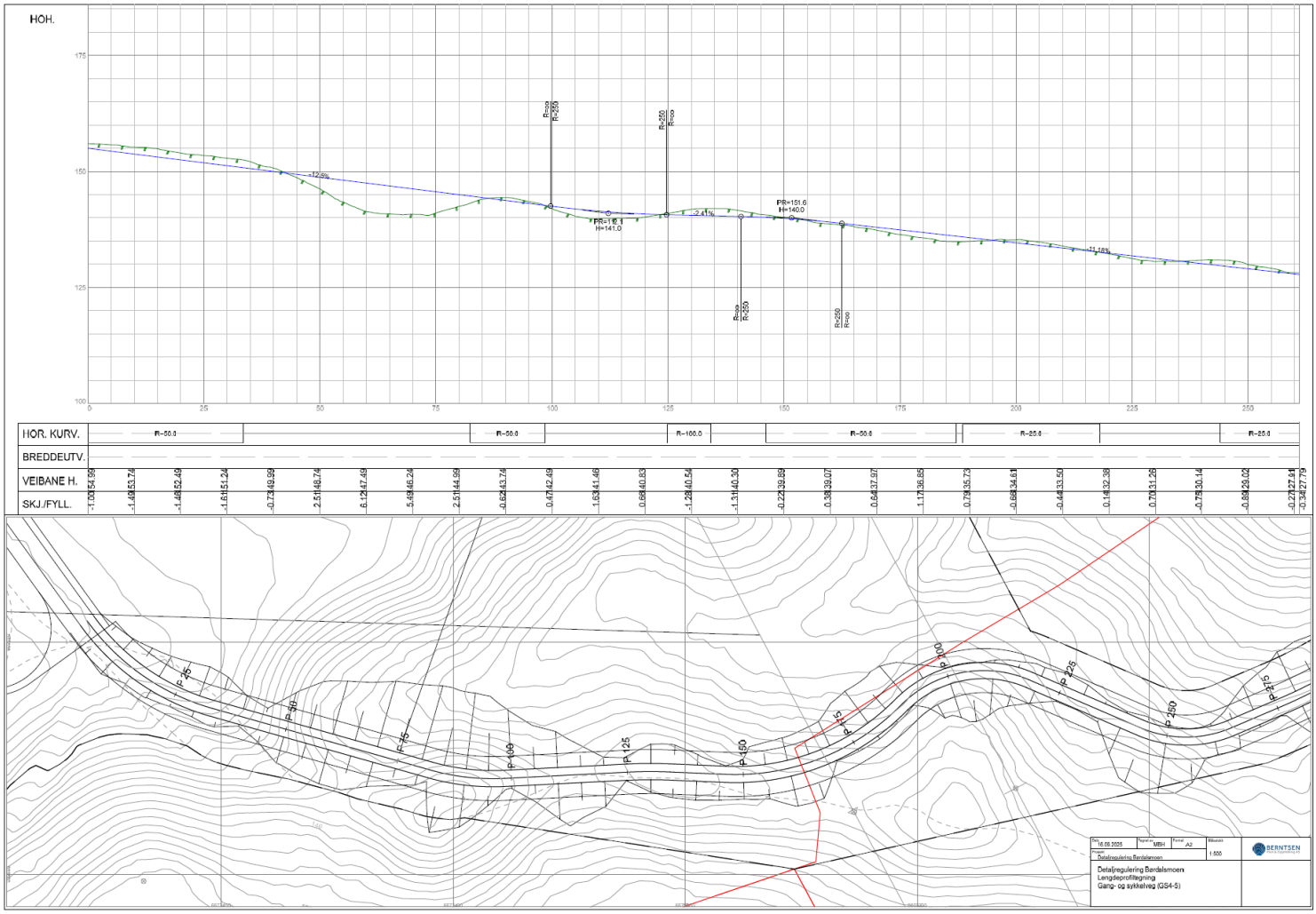


gur 5-3 Typisk snitt av samleveg SA2, bolig, næring, skole og barnehage. *) Se Figur 5-31 Snøsonekart

Det reguleres inn kollektivholdeplass innenfor planområdet. Kollektivholdeplassen er flyttet fra vest for krysset Årbogveien X Ådalsveien over til øst, dette for å unngå store terrengoppfyllinger, og for å knytte den mer opp direkte til næringsparken. Eksisterende bussholdeplass på andre siden av E16 (Risesletta) er regulert inn i planen, men uten rekkefølgekrav (den er allerede opparbeidet).

Gang- og sykkelveg reguleres med bredder i henhold til Ringerike kommunes veg – og gatenorm. Det vil være noen avvik på stigning opptil 12,5 % på delstrekninger, dette for å tilpasse trase til eksisterende landskap. Traseen legges inn med annen veggrunn med bestemmelse som åpner opp for mindre justeringer ved detaljprosjektering.

Profiler for gang- og sykkelvegen følger planforslaget, under viser strekket med avvik fra veg- og gatenormen vedr. stigning på delstrekket. Øvrig trase ligger på terreng.



(lengdeprofil, Berntsen plan & oppmåling AS)

7.5.3 Krav til samtidig opparbeidelse

Detaljreguleringsplanen omfatter omfattende infrastrukturtiltak, inkludert etablering av gang- og sykkelveg, kjøreveg, kryssløsninger ut på europavei, turveg og kommunalt vann- og avløpsanlegg (VA). Det legges opp til rekkefølgebestemmelser som sikrer at disse tiltakene kan gjennomføres parallelt med oppføring av næringsbygg. Dette gir en effektiv fremdrift i utbyggingen og bidrar til at nødvendig infrastruktur står klar i takt med ferdigstillelse og bruk av byggeområdene.

Samtidig opparbeidelse skal koordineres slik at anleggsarbeid for infrastruktur og VA ikke hindrer eller forsinker bygging av næringsformål, og omvendt.

7.5.4 Varelevering og sporing

Varelevering og kjøremønster for transport skal vises i utomhusplanen som vedlegges ved innsending av søknad om rammetillatelse. Det oppfordres til samhandling mellom tilgrensende eiendommer og aktører for å samordne vareleveranser, med mål om å benytte felles innkjøringer og snuplasser der dette er praktisk og hensiktsmessig. Dette vil bidra til redusert trafikkbelastning, bedre arealutnyttelse og økt trafikksikkerhet.

Se planbestemmelse nr. 4.1.2 om dokumentasjonskrav til utomhusplan ved rammesøknad, og nr. 3.3 om felles adkomstløsninger.

7.5.5 Tilgjengelighet for gående og syklende

Planforslaget legger til rette for vesentlige forbedringer i tilgjengeligheten for gående og syklende til og gjennom planområdet. Området har i dag ingen etablert infrastruktur for myke trafikanter, og adkomsten er i all hovedsak bilbasert. Som del av tiltaket etableres det nå en sammenhengende og adskilt gang- og sykkelveg som forbinder området med omkringliggende boligområder og sentrale funksjoner.

Følgende tiltak reguleres inn:

- Gang- og sykkelveg langs E16, med tilknytning mot Nymoen og Hen og kollektivholdeplass sør for E16 Ådalsvegen. Dette gir myke trafikanter trygg og direkte forbindelse til området.

- Trygg kryssing av Årbogveien med trafikkøy.

- Intern gang- og sykkelveg gjennom næringsområdet, fysisk adskilt fra kjøreveg, som sikrer trygg ferdsel også internt i området og mellom ulike byggeområder og funksjoner.

- Gang og sykkelveg fra utbyggingsområdet og ned til Hovsmarkveien mellom tennisbanen og barnehagen.
  Traséen følger terrenget, og enkelte strekninger har en stigning på opptil 12 %, noe som avviker fra kommunens vei- og gatenorm, hvor maksimal tillatt stigning er 8 %. Det legges til grunn at dette gis unntak fra normen for å oppnå en funksjonell og gjennomførbar løsning innenfor de topografiske rammene. For å bevare områdets naturpreg mest mulig, benyttes det ikke kantstein som inndeling mellom dekker.

- Turveg vest for utbyggingsformål i kombinert grønnstruktur. Det vil sikres turveger i bestemmelser i grøntstruktur øst for utbyggingsområdet, og tilpasset ny bebyggelse med tverrforbindelser.

7.5.6 Begrunnelse for valg av utforming for gang- og sykkelforbindelse

Tiltakene gjør området tilgjengelig for myke trafikanter på en helt annen måte enn tidligere. Etablering av gang- og sykkelforbindelse bidrar til å redusere bilavhengigheten, og øke andelen aktive reisemåter for både ansatte, besøkende og skoleelever i nærområdet. Den nye infrastrukturen er tilrettelagt og tilgjengelig, og vil ha standard som hensyntar både sikkerhet og fremkommelighet.

Forslagsstiller vurderer at det er hensiktsmessig å regulere en gang- og sykkelveg gjennom Hovsmarka som et alternativ til traseen langs E16, dette i hovedsak på bakgrunn av vanskelige grunnforhold og støy fra vegtrafikk. Gang- og sykkelveg gjennom Hovsmarka vil ha tilpasning til eksisterende terreng, naturmangfold og friluftslivets bruk av området.

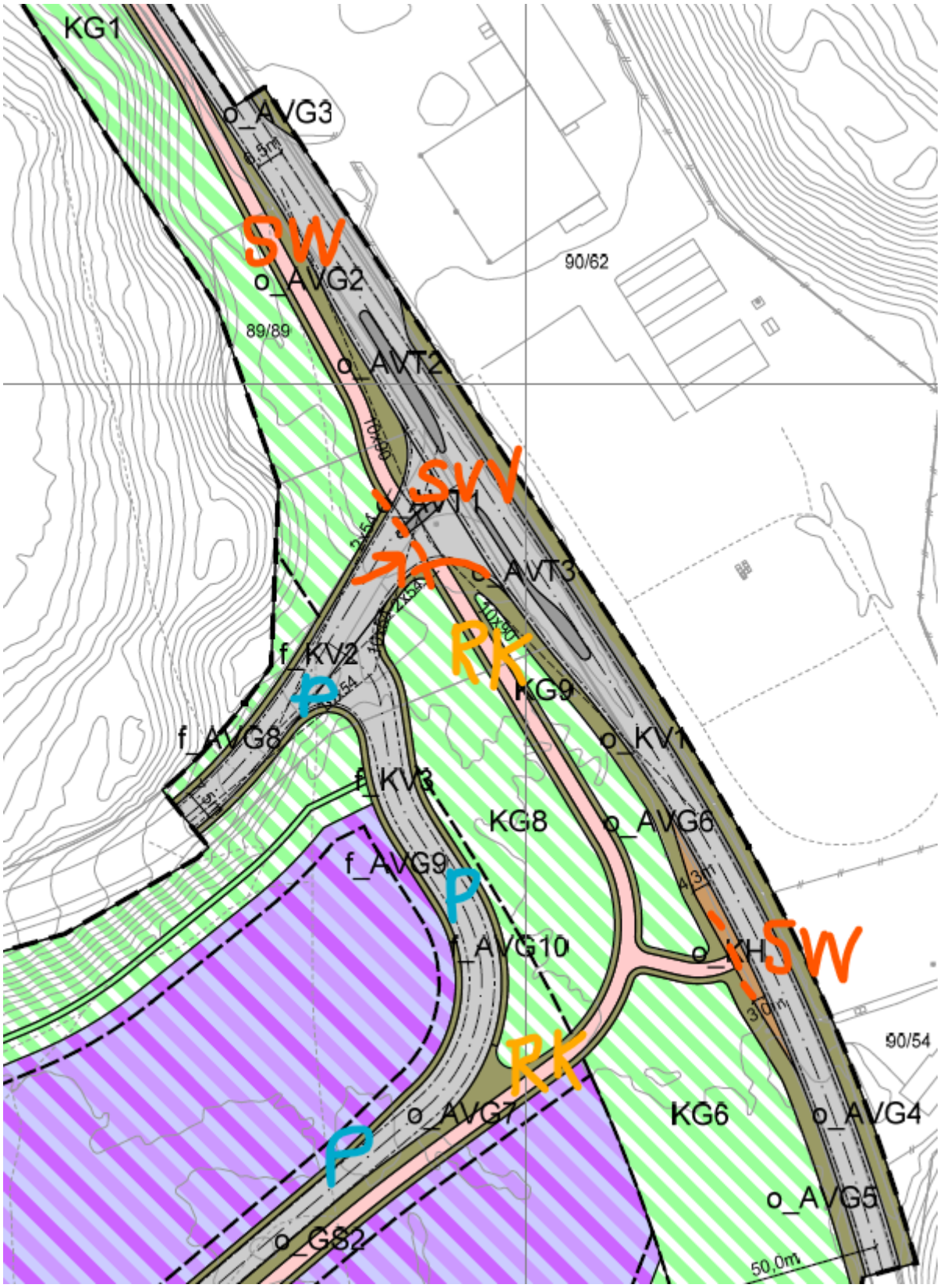
Hovsmarka er et viktig nærturområde for befolkningen i Hønefoss, og traseen vil styrke tilgjengeligheten til friluftsområdene, samtidig skal den fungere som skoleveg og forbindelse til idrettsanlegg og boligområder. Selv om utbyggingen i seg selv har begrenset årsakssammenheng med behovet for gang- og sykkelforbindelse mot Hønefoss by, vil tiltaket ha bred nytteverdi for allmennheten.

Se illustrasjon som viser stinett i grønt og gang- og sykkelveg i rødt:

(illustrasjon HRP AS)

7.5.7 Felles atkomstveger, eiendomsforhold

Hovedkjørevegen som gir overordnet adkomst til planområdet reguleres til privat eierskap og drift. Langs hovedkjøreveg reguleres offentlig gang- og sykkelveg – hele veien ned til Hovsmarkveien.
Vegareal tilknyttet E16 reguleres med offentlig fortegn – til eierskap hos Statens vegvesen, sammen med gang- og sykkelveg nordgående langs E16.
Grensesnitt er foreslått i annen veggrunn på sørsiden av overgangsfelt over Årbogveien.
Gang- og sykkelveg sør for kryss ved Årbogeveien foreslås overtatt av kommunen (se oransje piler):



(illustrasjon HRP AS)

Øvrige interne adkomstveger innenfor delfeltene innreguleres ikke i plankartet, men vises og behandles som en del av utomhusplan og byggesak. Disse vegene vil være private og forutsettes etablert og vedlikeholdt av respektive grunneiere eller sameier innenfor hvert felt.

7.6 Miljøoppfølging

Det er i dag ikke påvist forurenset grunn eller andre forhold innenfor planområdet som tilsier at det er behov for en egen miljøplan i reguleringsfasen. Miljøoppfølging vil derfor skje i byggesaksfasen, der det skal sikres at utbygging og bruk av areal skjer i tråd med reguleringsplanens bestemmelser og gjeldende miljøkrav i plan- og bygningsloven og byggeteknisk forskrift.

Det er lagt inn en rekkefølgebestemmelse som stiller krav om en anlegg- og miljøoppfølgingsplan (MOP) før bygging kan starte. Dette skal bidra til å sikre god miljøoppfølging i anleggsfasen og redusere negative konsekvenser for omgivelsene.

7.7 Universell utforming

Kravet om universell utforming er nedfelt i plan- og bygningslovens formålsbestemmelse. Tilgjengelighet sikres gjennom teknisk forskrift TEK17. I tillegg skal krav om tilgjengelighet i bygninger og på utomhusområder for allmenheten bli sikret gjennom reguleringsbestemmelse.

7.8 Uteoppholdsareal

Planforslaget setter krav om sammenhengende uteoppholdsareal på minimum 50 m^2. Dette er i henhold til forslag til bestemmelsene i kommuneplanens arealdel som er under arbeid.Det er også lagt inn krav om at minst 8 % av tomten skal ha vegetasjonsdekke.

7.9 Landbruksfaglige vurderinger

Jordressurser er beskrevet i planbeskrivelse for eksisterende forhold, se kapittel 7.8. Tema er utredet som en del av konsekvensutredninger, «jordressurser», se kapittel 8.7.

7.10 Landskapsanalyse – nær- og fjernvirkning

Nærvirkning

Terreng og vegetasjon: I forbindelse med planlagt tiltak i området er det gjort en vurdering om å tilpasse bebyggelsen i størst mulig grad til eksisterende terrengform. Dette gjøres ved at bebyggelsen legges på eksisterende kotehøyder og vil følge den flate terrengformen med svak helning mot syd.

Eksisterende skog og vegetasjon på moreneskråningene bevares som grøntareal rundt ny bebyggelse, og trekkes inn i området som et sammenhengende nettverk av grønne forbindelser som del av infrastrukturen

Synlighet og opplevelse

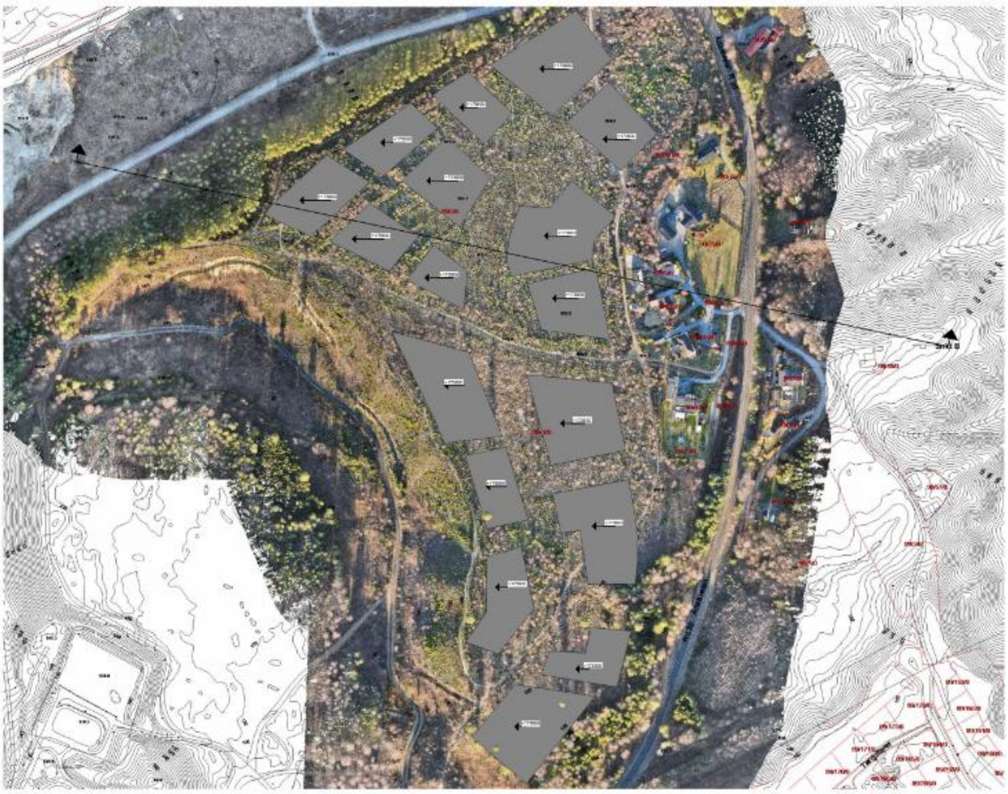
Eksisterende vegetasjon bevares som kantsoner rundt tiltaket og skal virke skjermende mot naboboligene mot øst. Skogsvegetasjonen forhindrer direkte sikt fra boligene, og demper virkningen utbyggingen på Børdalsmoen har på opplevelsen av å bo tett på et større næringsområde. Virkningene på solforhold for uteoppholdsarealene ut ifra sol og skyggestudier utført 24.02.2025 viser ingen nevneverdige ulemper.

Fjernvirkning

I sammenheng med eksisterende horisontlinje vil tiltaket i begrenset grad bryte med høydene ellers i landskapet. Området skal bygges ut med gesimshøyder på 12 og 14 meter over eksisterende terreng, dette avviker med 4 og 6 meter fra bestemmelsene i 381 *Områdereguleringen for Treklyngen*.

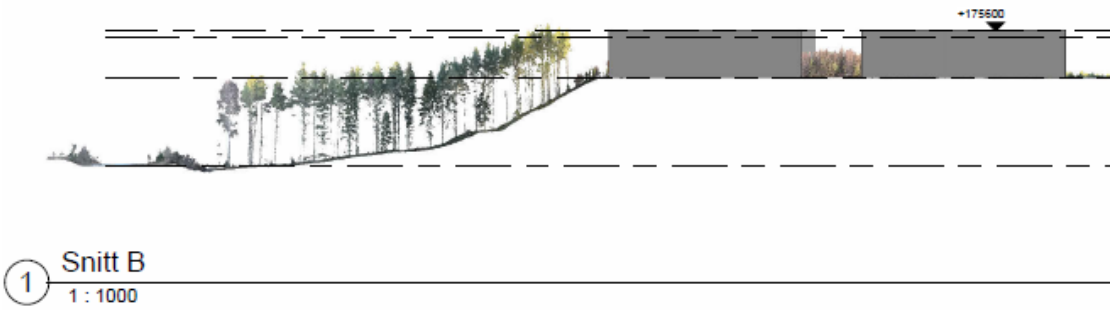
Til sammenligning faller terrengnivået fra +162 til +160 og gesimshøydene på 12 og 14 meter blir topp gesimshøyde +175,60. Tillatt bygningshøyde går fra 14 meter i vest og syd (F/K/I1,F/K/I3) til 12 meter i øst (F/K/I2, F/K/I4). Sør for vannledningen på felt F/K/I4 tillates høyde opptil 14 m (dette er sikret i bestemmelser)

Bildet viser forholdet mellom grønt nettverk og bygningsstruktur og omkringliggende landskap.

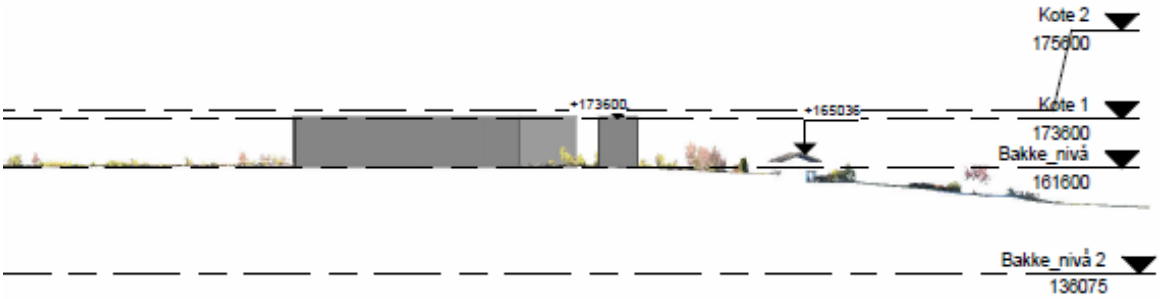


2 Situasjonsplan
1 : 2000

Snitt viser området mot vest:



Snitt viser området mot øst:



Vegetasjonen rundt bebyggelsen og fargebruk på materialer vil virke dempende på inntrykket man får på lengre avstand. Sett fra innfartsåren i nord inn til Hønefoss vil sikten fra E16 i nord dekkes av fremtidig bebyggelse for Datasenter Stack på om lag 30,00 meters høyde over terreng.

Illustrasjonen viser farge- og materialbruk som harmonerer med omkringliggende terreng.

Synlighet fra utsiktspunkter
Det finnes noen høyereliggende områder vest for Børdalsmoen hvor utbyggingen potensielt kan være synlig på avstand, men det vurderes som lite dominerende i landskapsbildet. Ny bebyggelse på Børdalsmoen vil ikke bryte horisontlinjen eller endre silhuetten sett fra disse punktene.

Kulturelle landskapsverdier
Det er ikke registrert spesielle kulturhistoriske landskapsverdier i området som påvirkes av tiltaket. Området er tidligere benyttet til skogdrift og har ikke høy verdi som urørt eller kultivert kulturlandskap.

Samlet vurdering og tiltak for tilpasning

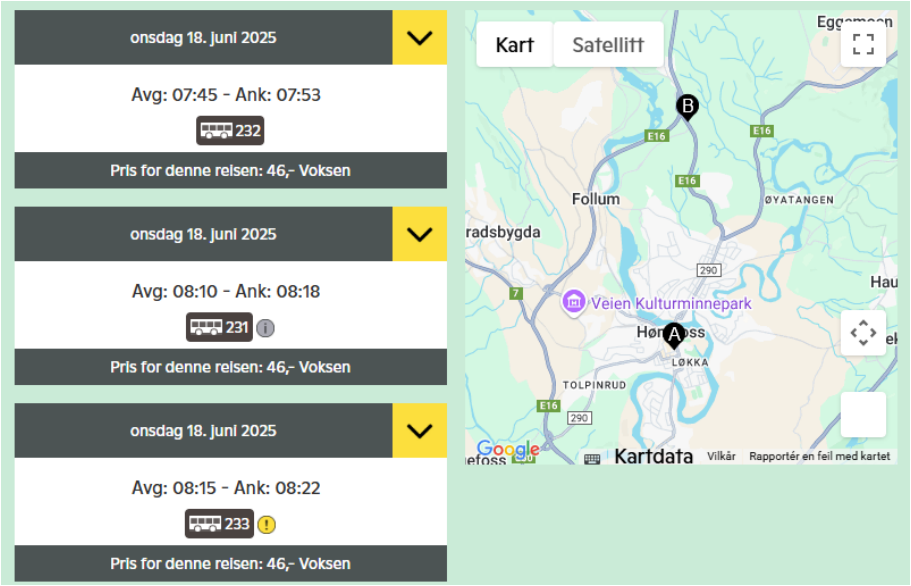
Tiltaket vurderes å ha moderat til lav visuell virkning, både i nær- og fjernvirkning. Det foreslås likevel følgende tilpasninger:

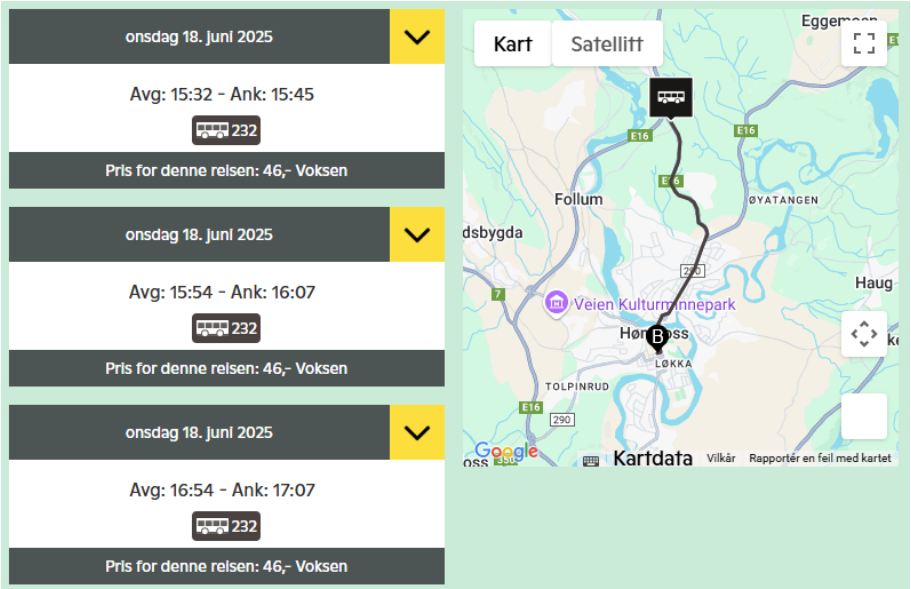
- Bevare mest mulig kantvegetasjon.
- Vurdere fargevalg og materialbruk for eventuelle bygg eller installasjoner, slik at de harmonerer med landskapet.
- Revegetering der det gjøres inngrep i skog eller markdekke.
- Revegetrere med stedeget markdekke ved etablering av fyllinger etc.

Landskap er videre utredet i konsekvensutredning, bestemmelser for tilpasninger er vist i kapittel 9.9.

7.11 Kollektivtilbud

Det foreligger relativt god dekning for buss på planområdet i dag.
Se utdrag fra Brakars hjemmeside for avgang ved arbeidsstart og arbeidslutt (Risesletta-Hønefoss sentrum, buss 231, 232, 233):





(brakar.no)

7.12 Kulturminner

Kulturminner på planområdet er avklart, og funn er frigitt.

7.13 Sosial infrastruktur

Planen påvirker ikke offentlige servicetilbud.

7.14 Plan for vann- og avløp - tilknytning til offentlig nett

Området tilknyttes offentlig vann og avløp, da ved påkobling til vannledning som går over søndre del av området i dag. Avløp kobles mot offentlig anlegg ved Almemoen.

Viser til VAO-plan for nærmere beskrivelse av løsninger.

7.15 Plan for avfallshenting/søppelsug

Avfallshåndtering i planområdet skal løses lokalt av hver enkelt virksomhet. Det etableres ikke felles renovasjonsanlegg eller søppelsug. Hver bedrift skal ha egne avfallsstasjoner tilpasset sin drift, plassert slik at de er lett tilgjengelige for renovasjonskjøretøy uten å hindre intern trafikk. Løsningene skal vises i utomhusplan ved byggesøknad og være i tråd med renovasjonsaktørens krav.

7.16 Avbøtende tiltak og løsninger ROS og KU

Planforslaget inkluderer en rekke avbøtende og skadereduserende tiltak for å sikre at negative virkninger for miljø, samfunn og sikkerhet begrenses.

Tiltakene er utarbeidet med grunnlag i både ROS-analysen og konsekvensutredningen, og er forankret i reguleringsbestemmelser og plankart.

Tiltak fra ROS-analysen:

- Overvann og erosjon
  Det etableres vadi og fordrøyningsmagasin i tråd med tretrinnsstrategien for overvannshåndtering, for å unngå overvannsflom og erosjon.

- Grunnforhold
  Det skal gjennomføres supplerende geotekniske undersøkelser, særlig knyttet til ny gang- og sykkelveg og plassering av bygg nær skråningskanter.
- Trafikksikkerhet
  Det gjennomføres tiltak i kryss og avkjørsler, inkludert venstresvingefelt og trafikktellinger. Det er innført rekkefølgebestemmelser for å sikre at trafikkbelastningen ikke overstiger kapasiteten.
- Støy og støv
  Støyende virksomheter skal lokaliseres lengst mulig fra boligområder og friluftsområder. Det stilles krav til støyskjerming i anleggsfasen. Det legge sinn egen bestemmelse som begrenser utendørs støy for støyømfintlig bebyggelse.
- Kraftforsyning
  Arbeid nær høyspentledninger skal varsles til Statnett og gjennomføres med nødvendige sikkerhetstiltak.

Tiltak fra konsekvensutredningen:

- Naturmangfold
  Gang- og sykkelveg skal tilpasses for å unngå inngrep i verdifulle naturtyper. Det skal gjennomføres revegetering og tiltak mot spredning av fremmede arter.
- Friluftsliv
  Det etableres ny gang- og sykkelveg som tilpasses eksisterende turstinett og skiløyper. Hardt dekke øker tilgjengeligheten og gjør at flere brukergrupper kan komme seg ut til turområdene.
- Økosystemtjenester
  Det bevares og revegeteres kantsoner og grøntdrag. Lokal overvannshåndtering benyttes for å opprettholde naturlige funksjoner.
- Jordvern
  Selv om arealet bygges ned, er det ikke i aktiv drift. Tapet av dyrkbar jord vurderes som moderat og kompenseres delvis gjennom grønnstruktur og bevaring av randsoner.
- Senterstruktur (ABC-prinsippet)
  Det stilles krav til at kun plasskrevende handel tillates, og det etableres gang- og sykkelforbindelser for å redusere bilavhengighet, i tillegg til begrenset parkeringsdekning.

Tiltakene vurderes som tilstrekkelige for å redusere vesentlige skadevirkninger og sikre at planforslaget er i tråd med prinsipper for bærekraftig utvikling og samfunnssikkerhet.

7.17 Rekkefølgebestemmelser

Detaljreguleringsplanen for Børdalsmoen utarbeides i tråd med områderegulering 381 Treklyngen, og følger opp rekkefølgebestemmelsene i § 7 nr. 1 og 6.

Områdereguleringen stiller krav om at infrastruktur skal *prosjekteres og inngå i planen (jf. § 7. nr 1)*, men ikke nødvendigvis sikres eller bygges som direkte følge av tiltakene. Dette gir rom for en fleksibel og behovstilpasset gjennomføring, der tiltak vurderes ut fra faktisk nytte og økonomisk bærekraft.

I henhold til § 7 nr. 6 skal behovet for gang- og sykkelveg, med eventuelle rekkefølge-bestemmelser, vurderes i detaljreguleringen. Detaljreguleringsplanen fastsetter rekkefølgebestemmelser for nødvendig infrastruktur internt i utbyggingsområdet, herunder vann, avløp, offentlig kjøreveg og gang- og sykkelveg. Det stilles krav om at denne infrastrukturen skal være ferdigstilt og overtatt av kommunen før nye bygg tas i bruk. I tillegg skal venstresvingefelt på E16 og to avkjøringsfelt fra Årbogveien være etablert før brukstillatelse gis.

Ved vesentlig trafikkøkning skal det dokumenteres hvordan trafikksikkerhet og kapasitet ivaretas. Videre utbygging må derfor vurderes opp mot behov for eventuelt nye trafikkløsninger, dersom ny E16 Nymoen -Eggemoen lar vente på seg.

I planen prosjekteres og reguleres det inn tiltak for offentlig infrastruktur som også vil komme andre utbyggingsområder innenfor «Treklyngen» til gode, blant annet kryss, kollektivholdeplass og gang- og sykkelveger langs E16 og gang- og sykkelveg mot Hønefoss by. Det er derfor viktig at gjennomføring og finansiering av slike tiltak fordeles rettferdig mellom aktørene som faktisk vil benytte infrastrukturen. Tiltak som ligger utenfor Børdalsmoen sitt planområde bør ikke alene belastes denne planen. Kommunen bør fordele ansvar og kostnader gjennom rekkefølgebestemmelser (og utbyggingsavtaler) i andre detaljreguleringer som er under arbeid i området. Dette vil sikre at alle utbyggere som får nytte av infrastrukturen, også bidrar til gjennomføringen. En slik fordeling er nødvendig for å ivareta prinsippet om forholdsmessighet mellom nytte og kostnad, og for å sikre økonomisk bærekraft i utviklingen av området.

8. Virkninger av planforslaget og konsekvensutredning

8.1 Konsekvensutredning (KU)

Konsekvensutredningen er gjennomført i henhold til KU-forskriften og vurderer virkninger for miljø, naturressurser og samfunn.
Konsekvensutredningen følger planforslaget som eget dokument.

Oppsummert følger viktige konsekvenser og virkninger:

- Naturmangfold
  Området har noe verdi, men planforslaget medfører ubetydelig påvirkning. Det legges opp til skånsom traseføring og bevaring av kantsoner. Konsekvensgrad: 0 (ubetydelig).
- Friluftsliv
  Området brukes som nærturområde. Tiltaket medfører noe forringelse, men bedrer tilgjengeligheten med ny gang- og sykkelvei. Konsekvensgrad: -- (middels konsekvens).
- Klimagassutslipp
  Nedbygging av 130 daa medfører et engangsutslipp på ca. 1300 tonn CO_2. Området har lav karbonlagringsverdi. Konsekvensgrad: – (noe konsekvens).
- Økosystemtjenester
  Tap av friluftsverdi, dyrkbar jord og fremtidig naturrestaurering gir noe konsekvens.
- Landskap
  Tiltaket gir liten visuell endring og følger eksisterende utbyggingsmønster. Konsekvensgrad: 0 (ubetydelig).
- Jordressurser
  Området består av dyrkbar jord som ikke er i drift. Nedbygging gir liten til middels negativ konsekvens.
- Senterstruktur (ABC-prinsippet)
  Tiltaket vurderes som svært positivt for byutvikling, ved å flytte plasskrevende virksomhet ut av sentrum. Konsekvensgrad: ++ (betydelig positiv).

Samlet vurdering av konsekvensutredning:
Planforslaget gir moderate negative konsekvenser for friluftsliv, natur og jordressurser, men betydelige positive effekter for byutvikling og senterstruktur. Tiltaket vurderes som samfunnsnyttig og i tråd med overordnede mål, forutsatt god oppfølging gjennom

reguleringsbestemmelser.

8.2 Overordnende planer

Planforslaget for Børdalsmoen vurderes å være i tråd med overordnede planer på statlig, regionalt og kommunalt nivå. Det støtter opp under nasjonale og regionale mål om bærekraftig arealbruk, næringsutvikling og redusert transportbehov, blant annet gjennom lokalisering av plasskrevende næring i bynære områder med god tilgjengelighet. Planen følger opp kommuneplanens arealstrategi og næringsplan, og bidrar til transformasjon av sentrumsnære arealer til boligformål ved å tilby alternative lokaliseringer for næringsaktører.

Videre er planen i samsvar med regionale føringer for areal og transport, vannforvaltning og klimatilpasning. Det legges til rette for lokal overvannshåndtering, bevaring av kantsoner og grøntdrag, og tiltak for å sikre trafikksikkerhet og tilgjengelighet for myke trafikanter.

Planen balanserer behovet for næringsutvikling med hensyn til naturmangfold, friluftsliv og økosystemtjenester, og vurderes som et viktig bidrag til en helhetlig og bærekraftig utvikling av Hønefoss og Ringeriksregionen.

8.3 Trafikkforhold

Planforslaget for Børdalsmoen vil ha betydelige og positive konsekvenser for trafikkforholdene i området sammenlignet med dagens situasjon. I dag er adkomsten til området preget av begrenset kapasitet og lite tilrettelagte løsninger for både næringstrafikk og myke trafikanter.

Eksisterende kryss er ikke dimensjonert for økt trafikkmengde. Med planforslaget legges det opp til en omfattende oppgradering av kryss og adkomstveier, noe som vil gi en mer effektiv og trygg trafikkavvikling. Dette vil ikke bare redusere ventetid og forbedre flyten for tunge kjøretøy og personbiler, men også styrke logistikken for næringslivet i området.

Samtidig innebærer planen en betydelig forbedring i tilgjengeligheten for gående og syklende. I dag er det ingen sammenhengende gang- og sykkelveier, og forbindelsen til kollektivtilbud og nærliggende boligområder er svak.

Planforslaget legger opp til nye gang- og sykkelveier som knyttes til eksisterende nettverk, med trygge krysningspunkter. Dette vil gjøre området langt mer tilgjengelig og attraktivt for myke trafikanter, og samtidig bidra til grønn mobilitet og redusert bilavhengighet. Eksisterende kollektivholdeplass flyttes og bygges i henhold til håndbøker.

Samlet sett representerer tiltakene et viktig løft for både trafikksikkerhet, miljø og fremkommelighet.

8.4 ROS

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) for planområdet Børdalsmoen. Analysen viser at planforslaget ikke medfører uakseptabel risiko, og at identifiserte hendelser enten har akseptabel eller tolerabel risiko etter at risikoreduserende tiltak er implementert.

De viktigste risikoforholdene knytter seg til grunnforhold, overvann og ekstremnedbør, samt nærføring til høyspentledninger. Det er foreslått tiltak som vadi og fordrøyningsmagasin for å håndtere overvann og redusere erosjonsfare. Kraftledninger og tilhørende sikkerhetstiltak er ivaretatt gjennom krav til varsling og avstand.

Det er også gjennomført en vurdering av risiko knyttet til trafikk og ulykker som involverer gående og syklende. Planen legger til rette for etablering av ny gang- og sykkelvei som er tilpasset det eksisterende turnettet i området, med sikre krysningspunkter og rekkefølgebestemmelser som skal bidra til trygg og effektiv trafikkavvikling.

Det er noe usikkerhet knyttet til fremtidig trafikkmengde (ÅDT), og det anbefales at dette følges opp med trafikktellinger og ny analyse ved behov.

Samlet sett vurderes planforslaget å ha håndterbare virkninger for samfunnssikkerhet, forutsatt at anbefalte tiltak gjennomføres i tråd med reguleringsbestemmelsene.

8.5 Masseforvaltning og massebalanse

Det skal legges til rette for størst mulig grad av massebalanse innenfor planområdet, slik at behovet for transport av masser til og fra området reduseres. Dette gir reduserte klimagassutslipp, lavere anleggskostnader og mindre belastning på omkringliggende vegsystem.

Som en del av planforslaget er planområdet utvidet for å sikre tilstrekkelig areal til nødvendige geotekniske sikringstiltak (motfylling i #2). Hovedhensikten med utvidelsen er å etablere en motfylling.

Motfyllingen er et stabiliserende tiltak som er nødvendig for å muliggjøre sikker utbygging innenfor byggeområde F/K/I3, særlig i overgangen mot skråningstopp i vest og sør. Tiltaket er forankret i geotekniske vurderinger (Terraplan), som dokumenterer behovet for stabiliserende tiltak i tilknytning til eksisterende terreng. Motfyllingen etableres innenfor areal regulert til kombinert grønnstruktur (KG), som en videreføring av eksisterende KG3. Det er i tillegg avsatt areal til midlertidig anleggsadkomst for gjennomføring av tiltaket.

Innenfor bestemmelsessone #2 tillates deponering av rene og ikke-forurensede masser. Deponeringen skal bidra til å oppnå lokal massebalanse og samtidig ivareta behovet for geoteknisk stabilisering. Det er lagt inn bestemmelser som sikrer gjennomføring av motfyllingen før utbygging i utsatte deler av felt F/K/I3. I henhold til rekkefølgebestemmelse skal motfylling være etablert før det kan oppføres bebyggelse nærmere skråningskant enn 40 meter, med mindre alternative stabiliserende tiltak dokumenteres.

Deponering av masser skal dokumenteres nærmere i forbindelse med detaljprosjektering, og inngå i anlegg- og miljøoppfølgingsplan. Det skal redegjøres for gjennomføring, stabilitet, samt nødvendige tiltak mot erosjon og avrenning.

Tiltaket er av midlertidig karakter i anleggsfasen, og arealet skal på sikt tilbakeføres til grønnstruktur. Etter avsluttet anleggsperiode og ferdigstilt motfylling skal arealene revegeteres med stedegen vegetasjon og tilpasses omkringliggende terreng. Plasseringen av fyllingen i bunnen av en større skråning bidrar til begrenset fjernvirkning, slik at landskapstilpasningen vurderes som god.

Det tillates oppfylling av utbyggingsarealer innenfor bestemmelsessone #3 (KG4 og F/K/I4), det er lagt inn bestemmelser som regulerer høyde på fyllinger, og hvilke masser de kan bygges opp av. Ved ferdigstillelse skal fyllingene revegeteres.

Det kan også gjennomføres mindre terrengtilpasninger og oppfyllinger innenfor grønnstrukturformål, for eksempel i forbindelse med etablering av stier eller revegetering. Slike tiltak skal skje med hensyn til eksisterende natur- og landskapsverdier, og bidra til å styrke områdets økologiske og visuelle kvaliteter.

Bestemmelsene tilknyttet sonene sikrer en bærekraftig håndtering av overskuddsmasser, samtidig som nødvendige geotekniske tiltak gjennomføres og landskapshensyn ivaretas.

8.6 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Utbyggingen av Børdalsmoen vil medføre både kostnader og inntekter for kommunen. På kostnadssiden vil kommunen overta drift og vedlikehold av offentlig infrastruktur som gang- og sykkelveier og kommunalt vann- og avløpsnettet etter ferdigstillelse og overtakelse.

Samtidig vil tiltaket gi positive økonomiske ringvirkninger gjennom økt sysselsetting og styrket næringsgrunnlag i regionen. Etablering av nye virksomheter vil bidra til økte skatteinntekter fra

arbeidsplasser og bidra til at næringsaktører forblir i kommunen. Dette styrker kommunens økonomi og bidrar til en mer robust og bærekraftig utvikling.

8.7 Konsekvenser for næringsinteresser

Utvikling av Børdalsmoen som næringsområde støtter opp under sentrale mål i Ringeriksregionens strategier, særlig «Framover sammen» og «Næringsplan 2-1». Området har gode forutsetninger for videre vekst og etablering av nye virksomheter, og kan gi viktige bidrag til regionens næringsutvikling.

Treklyngen har allerede etablert industri, blant annet innen trebasert virksomhet. Det gir et godt grunnlag for videre næringsvekst, og mulighet for å samle beslektede aktører i samme område. Dette gir bedre samspill, lavere etableringskostnader og effektiv bruk av areal og infrastruktur.

Ved å tilrettelegge for flere næringsaktører, særlig innen plasskrevende handel, håndverk, service og lett industri, kan Børdalsmoen bidra til å skape flere arbeidsplasser. Strategiene peker på behovet for å gjøre regionen attraktiv for nye bedrifter – her har området et klart potensial, med sentral beliggenhet og god tilgjengelighet.

Utbygging på Børdalsmoen vil skje i tilknytning til eksisterende næring, og gir derfor lavt behov for nye tekniske anlegg og infrastruktur. Det er i tråd med målet om å utvikle robuste og arealeffektive næringsområder, med kort avstand til bolig, handel og kollektivtilbud.

Et styrket Børdalsmoen vil avlaste press på sentrum, samtidig som det støtter opp under Hønefoss som by og regionsenter. Det åpner for et tydeligere skille mellom handel, tjenesteyting og industri, og gir bedre muligheter for å utvikle både næring og bymiljø på en helhetlig måte.

Børdalsmoen er et godt egnet areal, og er en utvidelse av et allerede delvis utbygd industriområde, som enkelt kan videreutvikles innenfor rammene av regional næringspolitikk. En styrking av området som helhet er i tråd med både «Framover sammen» og Næringsplan 2-1, og vil gi konkrete gevinster i form av nye arbeidsplasser, effektiv arealbruk og bedre næringsstruktur i Hønefoss og Ringeriksregionen.

8.8 Interessemotsetninger

Utviklingen av Børdalsmoen som næringspark medfører en tydelig interessemotsetning mellom behovet for næringsarealer og ønsket om å bevare eksisterende bruk av området til friluftsliv. I dag benyttes området av lokalbefolkningen til turer, rekreasjon og uformell ferdsel, med etablerte stier, tråkk og nærturområder som har vært i bruk over tid. Disse kvalitetene beholdes i en viss grad, men vil forringes, både på grunn av fysisk inngrep, økt trafikk og endret landskapskarakter.

Etablering av foreslått motfylling vil samtidig berøre deler av eksisterende rullestol-/rulleskiløype i området. Om lag tre fjerdedeler av dagens trasé påvirkes av tiltaket. Løypa har over tid vært benyttet som et nærfriluftstilbud for fysisk aktivitet og rekreasjon, selv om standard og bruk til opprinnelig formål de senere årene har vært begrenset. Det er samtidig vedtatt ny reguleringsplan for omlegging av rulleskianlegg ved Hovsmarka (plan 514), der eksisterende løype erstattes med ny trasé i nærområdet. Når det gjelder vinterbruk, vurderes det som mulig å etablere skiløyper i og rundt området for motfyllingen, forutsatt at dette kan gjennomføres uten konflikt med anleggsarbeid og sikkerhetsmessige hensyn. Det er ikke identifisert særskilte geotekniske forhold som tilsier at skiløyper ikke kan etableres ved skråningsfot eller i tilknytning til motfyllingen. I perioder med aktiv anleggsdrift vil eventuell løypetrasé måtte tilpasses anleggsområdet av hensyn til sikkerhet og fremkommelighet. Muligheten for å opprettholde skiløyper i eller nær dagens trasé vil avhenge av fremdrift og gjennomføring av tiltaket. Interessemotsetningen knytter seg derfor både til tap av eksisterende friluftsfunksjoner og behovet for å tilrettelegge for fremtidig næringsutvikling og nødvendige geotekniske sikringstiltak.

Samtidig er Børdalsmoen ett av få steder med utviklingsklare næringsarealer nær Hønefoss sentrum, og inngår i strategier for verdiskaping og arbeidsplassvekst i regionen. Det er derfor nødvendig å gjøre avveininger mellom vern av nærturområder og ønsket om å samle næringsaktivitet i etablerte soner. Dette bør skje gjennom tydelig planavgrensning, hensynssoner og tiltak som ivaretar tilgjengelighet til gjenværende grønne arealer.

8.9 Avveining av virkninger

Planforslaget for Børdalsmoen innebærer en helhetlig utvikling av et næringsområde med betydelige positive virkninger for byutvikling, næringsliv og trafikkavvikling, og er i tråd med overordnede planer og strategier for bærekraftig arealbruk. Særlig vurderes tiltaket å gi betydelige samfunnsnyttige gevinster gjennom tilrettelegging for plasskrevende virksomhet utenfor sentrum, styrking av Hønefoss som regionsenter og bedre trafikksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper.

Planen medfører samtidig moderate til middels negative konsekvenser for friluftsliv og jordressurser, og reiser interessemotsetninger knyttet til tap av nærturområder. Etablering av motfylling vil berøre deler av eksisterende rullestol-/rulleskiløype i området, og påvirker dermed et nærfriluftstilbud som over tid har vært benyttet til rekreasjon og fysisk aktivitet. Samtidig er det vedtatt ny reguleringsplan for omlegging av (rulle)skianlegg ved Hovsmarka (plan 514), der eksisterende løype erstattes med ny trasé i samme nærområdet. Innregulert gang- og sykkelveg gjennom planområdet vil i en overgangsperiode også kunne fungere som et avbøtende tiltak og et alternativt tilbud for rulleski- og rullestolbrukere fram til nytt skianlegg i Hovsmarka er etablert. Påvirkningen vurderes derfor som begrenset sett opp mot gjeldende planstatus, eksisterende avtaleforhold og etableringen av en ny løypeløsning – også sett opp mot ny asfaltert gang- og sykkelveg.

Det er videre lagt vekt på en skånsom traseføring, bevaring av kantsoner og etablering av nye stier for å dempe de negative virkningene. Etablering av motfylling vurderes heller ikke å være til hinder for fremtidig opparbeidelse av skiløyper over eller rundt fyllingen, forutsatt at dette skjer utenfor områder med aktiv anleggsdrift.

Utbyggingen vurderes som en viktig del av en langsiktig og arealeffektiv næringsstrategi for Ringeriksregionen, og samlet sett veier de positive virkningene tyngst, forutsatt at hensyn og tiltak som følger av konsekvensutredning, ROS-analyse og reguleringsbestemmelser følges opp i den videre planleggingen og gjennomføringen.

(illustrasjon volumer - HRP AS)

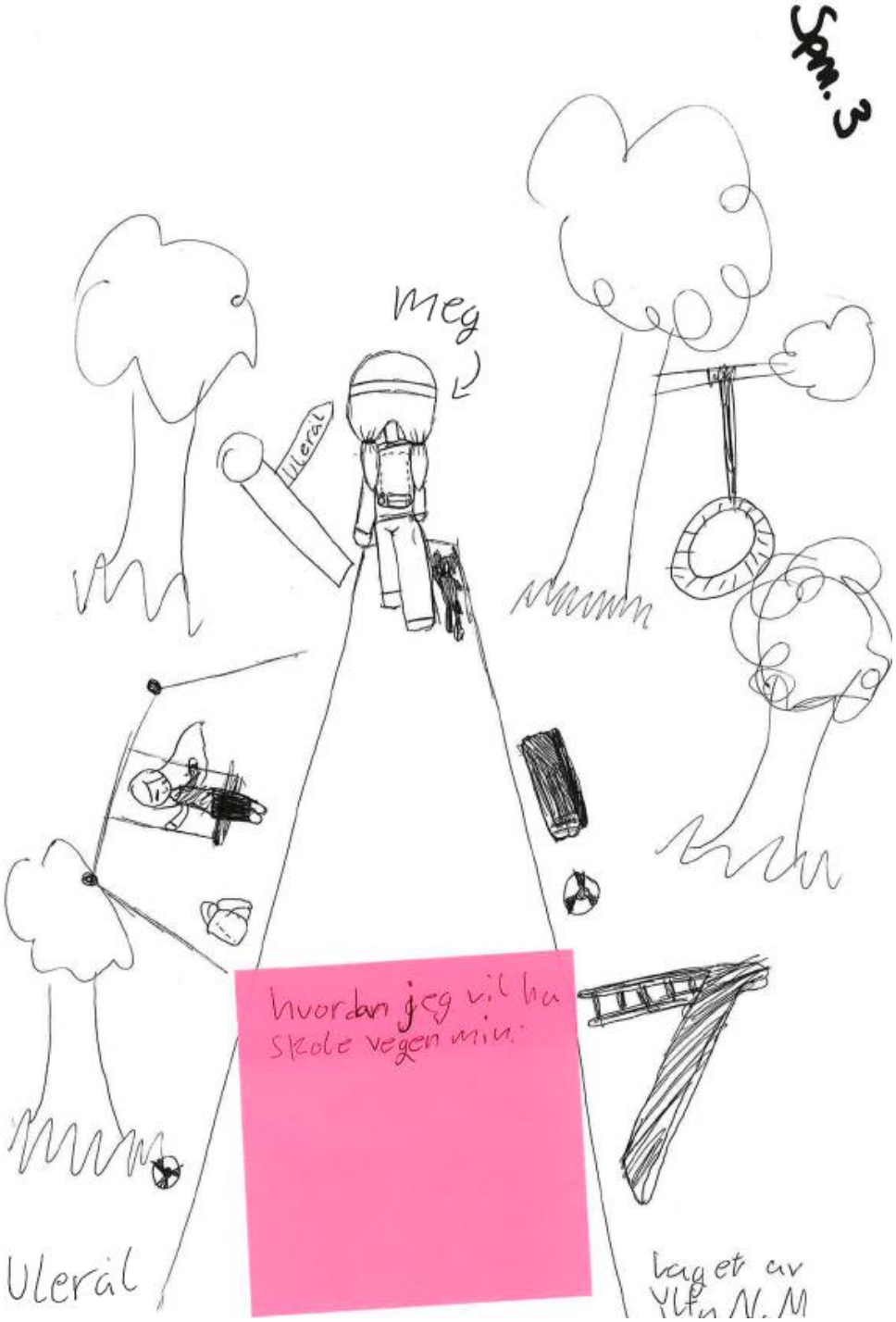
9. Innkomne innspill

9.1 Merknader

Merknader fra oppstart og fra høring av planprogram er sammenstilt og kommentert ut i eget merknadsskjema. Det er i kommentarer beskrevet hvordan og hvor innspillene er fulgt opp i planforslaget.

Det er utført eget informasjonsmøte i oppstartshøring. Ringerike kommune har arrangert medvirkningsopplegg for barne- og ungdomsskolene ved Hov og Ullerål, innspillene er svart ut i merknadsskjema.

Elevene har også tegnet fine illustrasjoner av hva de ønsker seg på sin nye skoleveg:



(tegning, innspill fra medvirkning – Ullerål barneskole)

Planen ble lagt på høring- og offentlig ettersyn 31.10.2025, med frist for uttalelse 12.12.2025.

Det kom inn åtte innspill til høring- og offentlig ettersyn – se merknadsskjema for sammendrag og kommentarer på hvordan disse er fulgt opp.

Begrenset høring av utvidelse

Den 27.01.2026 ble det varslet (av Ringerike kommune) en utvidelse av planområdet på bakgrunn av geotekniske prosjekteringer, og forutsetning om etablering av motfylling utenfor planområdet for å sikre stabilitet i feltet F/K/I3, det ble også i samme utvidelse tatt med areal for kollektivholdeplasser ved E16. Det kom inn fire innspill, se endringsnotat for sammendrag og kommentarer til innspillene.

Oversikt over endringer gjort i planforslaget etter høring- og offentlig ettersyn følger av et eget dokument, se «Endringsnotat».

10. Vedlegg

Endringsnotat, HRP AS, mai 2026

Plankart

Bestemmelser

Konsekvensutredning

Merknadsbehandling

Utredninger

- Områdestabilitetsvurdering, Terraplan AS, november 2024
- Naturmangfoldvurdering, HRP AS, november 2024
- Trafikkanalyse, HRP AS, juni 2025, rev. sept 2025
- Trafikkvurdering, kapasitetsberegning, Multiconsult, juni 2025, rev. sept 2025
- VAO-notat, HRP AS, juni 2025, rev. mai 2026
- Støyutredning, ApiAku Lars Oftedal, februar 2025
- Melding om ferdigstilt arkeologiske undersøkelse av automatisk fredede kulturminner, Buskerud fylkeskommune, august 2023
- ROS-analyse, HRP, juni 2025
- Meddelelse om ferdigstilt arkeologisk registrering uten funn, Buskerud fylkeskommune, juni 2025
- Energinotat, Vardar AS og HRP AS, mai 2026
- 25205 RIG NOT 01 Geoteknisk notat næringsområdet (Terraplan)
- 25205 RIG NOT 02 Geoteknisk notat GS-vei (Terraplan)
- 25205-RIG-RAP-01 Geoteknisk datarapport grunnundersøkelser (Terraplan)