



RINGERIKE KOMMUNE
Strategi- og utviklingsavdelingen

PLANBESKRIVELSE

439

Detaljregulering for
HVERVENKASTET

1.gangs behandling i Formannskapet 11.12.18
Offentlig høring 11.12.18-16.02.19
2.gangs behandling i Formannskapet 22.01.2020
Vedtatt av kommunestyret 03.03.2020

Innholdsfortegnelse

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Bakgrunn | 3 |
| 2 | Prosess | 4 |
| 3 | Varsling | 4 |
| 4 | Kommuneplanen | 5 |
| 5 | Overordnede retningslinjer | 6 |
| 6 | Reguleringsplanforslaget | 6 |
| 6.1 | Tiltaket | 6 |
| 6.2 | Arealbruk | 7 |
| 6.3 | Arealer | 8 |
| 6.4 | Byggeområder | 9 |
| 6.5 | Utearealer | 10 |
| 6.6 | Parkering | 10 |
| 7 | Konsekvenser | 11 |
| 7.1 | Befolkning | 11 |
| 7.2 | Byutvikling | 12 |
| 7.2.1 | Byplanen | 12 |
| 7.2.2 | Dagens og fremtidige boligområder | 13 |
| 7.2.3 | Dagens og fremtidig områder for arbeidsplasser | 13 |
| 7.3 | Handel | 13 |
| 7.3.1 | Historisk utvikling | 13 |
| 7.3.2 | Senere års utvikling i Hønefoss | 14 |
| 7.3.3 | Sammenheng med områdene rundt byen | 15 |
| 7.3.4 | Endringer i kjøremønsteret arbeid-handel | 16 |
| 7.3.5 | Tilgjengelighet | 19 |
| 7.3.6 | Annen handel og tjenestetilbud | 19 |
| 7.3.7 | Konkurranse | 19 |
| 7.4 | Trafikk | 20 |
| 7.4.1 | Dagens trafikk til-fra Hvervenkastet handel | 20 |
| 7.4.2 | Dagens biltrafikk og kryssbelastning | 21 |
| 7.4.3 | Situasjon med planlagt arealbruk | 22 |
| 7.4.4 | Biltrafikk og kryssbelastning med planlagt ny handel | 23 |
| 7.4.5 | Trafikkulykker ved Hvervenkastet | 25 |
| 7.5 | Strøm, og vann- og avløpsnett | 26 |
| 7.6 | Radon | 26 |
| 7.7 | Barn- og unges interesser | 26 |
| 7.8 | Universell utforming | 27 |
| 7.9 | Grunnforhold | 27 |
| 7.10 | Kulturminner | 27 |
| 7.11 | Støy | 27 |
| 7.12 | Luftforurensning | 28 |
| 7.13 | Biologisk mangfold | 28 |
| 8 | Risiko og sårbarhetsanalyse | 28 |

1 Bakgrunn

Denne detaljreguleringen fremmes fordi gjeldende plan ikke hjemler etablering av dagligvarebutikk på tomte der det tidligere var møbelforretning/interiørvarehus..

Fossen Utvikling AS vil være tiltakshaver for dette området.
Planlegger har vært daglig leder/sivilingeniør Bjørn Leifsen.

Hønefoss, 12.10.2018

Bjørn Leifsen

2 **Prosess**

Møbellageret Arnfinn H Bakke AS har helt siden 1998 og deretter i 2010 arbeidet for å få endret bestemmelsene til gjeldende reguleringsplan slik at de kan få omdisponere butikklokalene fra møbelutsal/interiørvarebutikk til dagligvarebutikk. Saken ble de gangene avslått av kommunen.

Saken ble igjen tatt opp i 2017. Etter flere møter og politisk behandling sist i formannskapet 21.11.2017, ble det gitt klarsignal for å starte planarbeidet for en slik endring av gjeldene reguleringsplan. Det ble så holdt oppstartsmøte om regulering 16.01.2018.

Planen blir en fullstendig omgjøring av eksisterende av gammel plan med ny planID, 439. «Alle» tema skal utredes, og formannskapet ba spesielt om at det legges vekt på temaene befolkning, trafikk og byutvikling.

Planen er ikke av en slik karakter at den trengs å bli behandlet iht. bestemmelsene i plan- og bygningsloven om konsekvensutredninger.

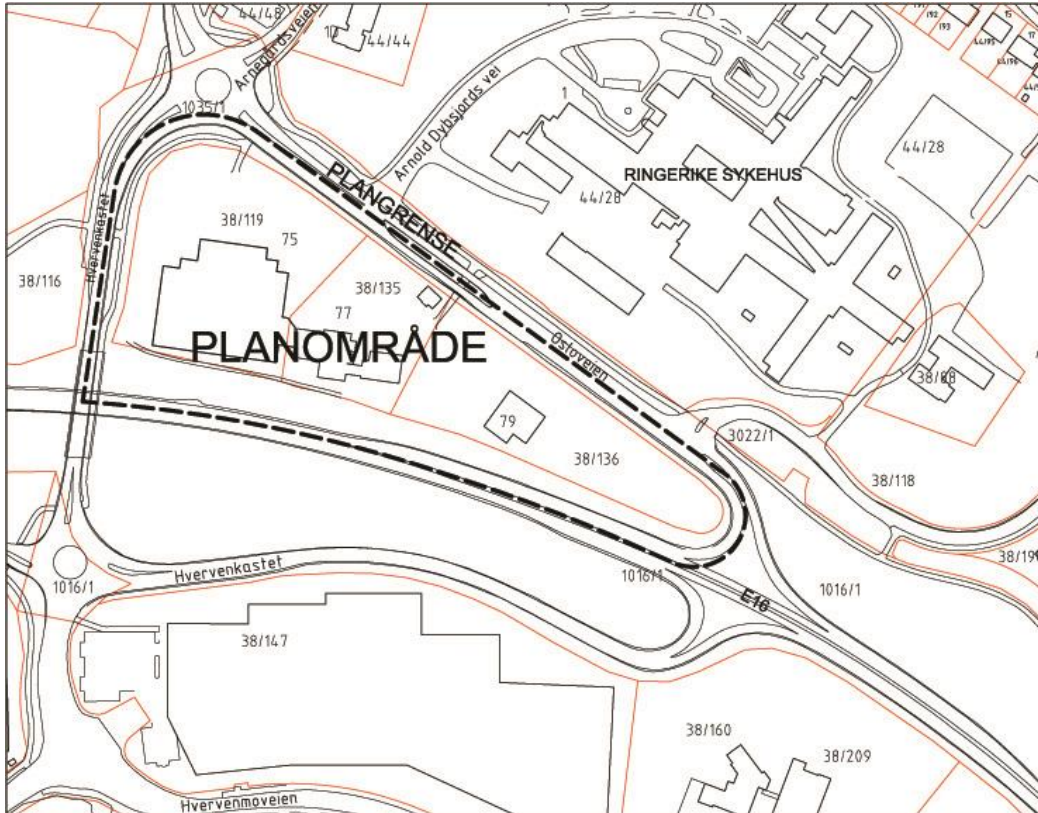
Planforslaget som her fremmes er vurdert i flere omganger av administrasjonen. Ny trafikkutredning er utarbeidet pga feil i tekst, samt korrigert mht. tiltak etter møte med vegvesenet.

Det er også behandlet ved begrenset høring til vegvesenet, fylkesmannen og fylkeskommunen. Ved denne høringsrunden er innsigelsene trukket ved at det er blitt noen justeringer av plankart og bestemmelser. Planbeskrivelsen er også justert iht. disse, slik at planmaterialet er konsistent.

3 **Varsling.**

31.1.2018 ble det annonsert og sendt ut varsel om oppstart. Frist for å komme med innspill ble satt til 26.02.2018. Planområdet ligger mellom E16 med ramper og Fv35.

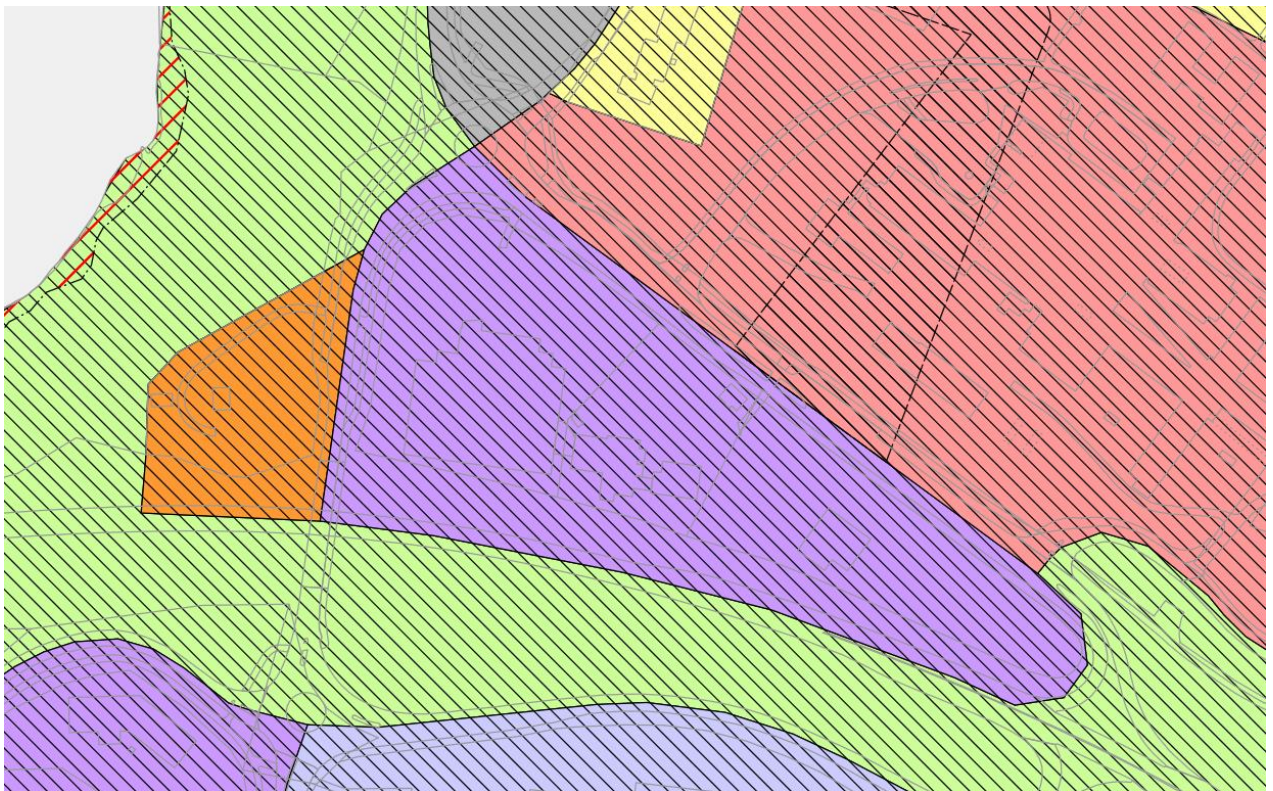
Varslet område, som ligger inntil omkringliggende vedtatte planer:



De innkomne innspill er vedlagt og kommentert i vedlegg.

4 Kommuneplanen.

Eksisterende kommuneplan har planlagt området til næringsvirksomhet. Se nedenfor.



5 Overordnede retningslinjer.

Aktuelle retningslinjer er:

- Samordnet areal- og transportplanlegging for Osloregionen
- Fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur i Buskerud.

Håndteringen av disse retningslinjene er diskutert her senere i kapitlene om handel og trafikk, men her skal stikkordsmessig kommenteres:

- Dagligvarebutikken blir liggende i et område med mye eksisterende og planlagt bebyggelse, samt at den vil avlaste en stor del av trafikken i Eikliområdet, som ligger utenfor Hønefoss sentrum. Tiltaket er derfor i tråd med samordnet areal- og transportplanlegging.
- Fylkeskommunen kommenterte ved siste behandling i 2010 at lokaliseringen ikke var i strid med fylkesdelplanen for handel, da dette ikke er et kjøpesenter.

6 Reguleringsplanforslaget.

6.1 Tiltaket.

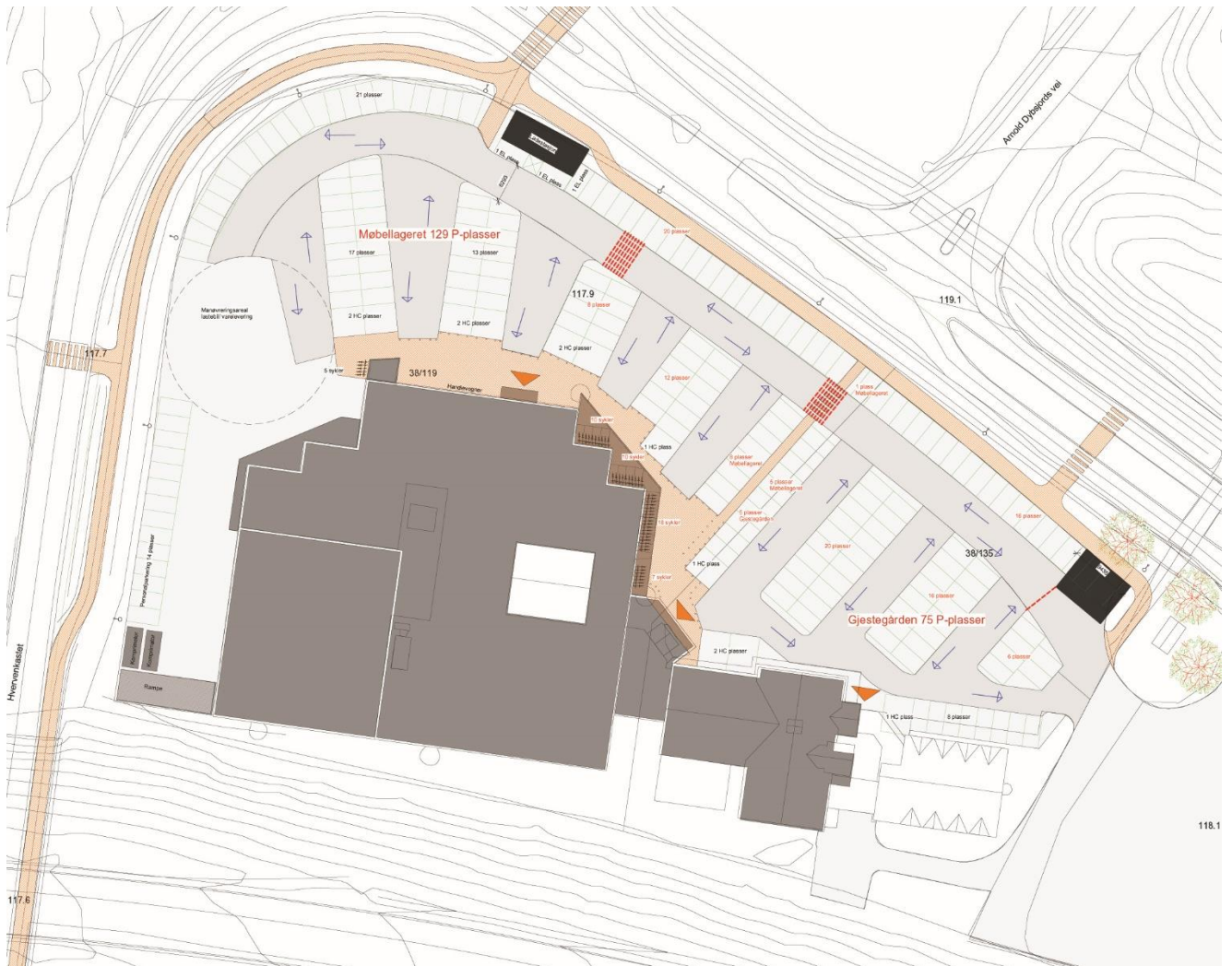
Planen fremmes for at Coop skal kunne etablere en dagligvareforretning i eksisterende forretningsbygg der det tidligere har vært der det tidligere var etablert interiørvarehuset Bohus Bakke. Dette møbelvarehuset ble på kort tid Norges 3. største Bohus-interiørvarehus.

Det planlegges en forretning etter konseptet «Coop Extra» med et salgsareal på ca. 1450 m². I tillegg kommer nødvendige lager, personalrom og andre birom. Til sammen ca. 1840 m².

Å bygge et annet dagligvarekonsept her er ikke hensiktsmessig utfra stedlig konkurranseforhold og nødvendig varetilbud for befolkningen i området. Mindre butikker enn dette ville ikke kunne konkurrere lokalt.

Eksisterende plan rommer at det også kan være mange andre typer forretninger her. Det blir ikke endret med denne planen.

Til byggesøknaden er det laget en situasjonsplan for uteområdene, som vil kunne gjelde når det blir dagligvareforretning her. Nedenfor er situasjonsplanen vist:



Bygget til Møbellageret Arnfinn H Bakke AS har nylig, uavhengig av denne reguleringsplanen, foretatt en ombygging med nytt inngangsparti.

6.2 Arealbruk.

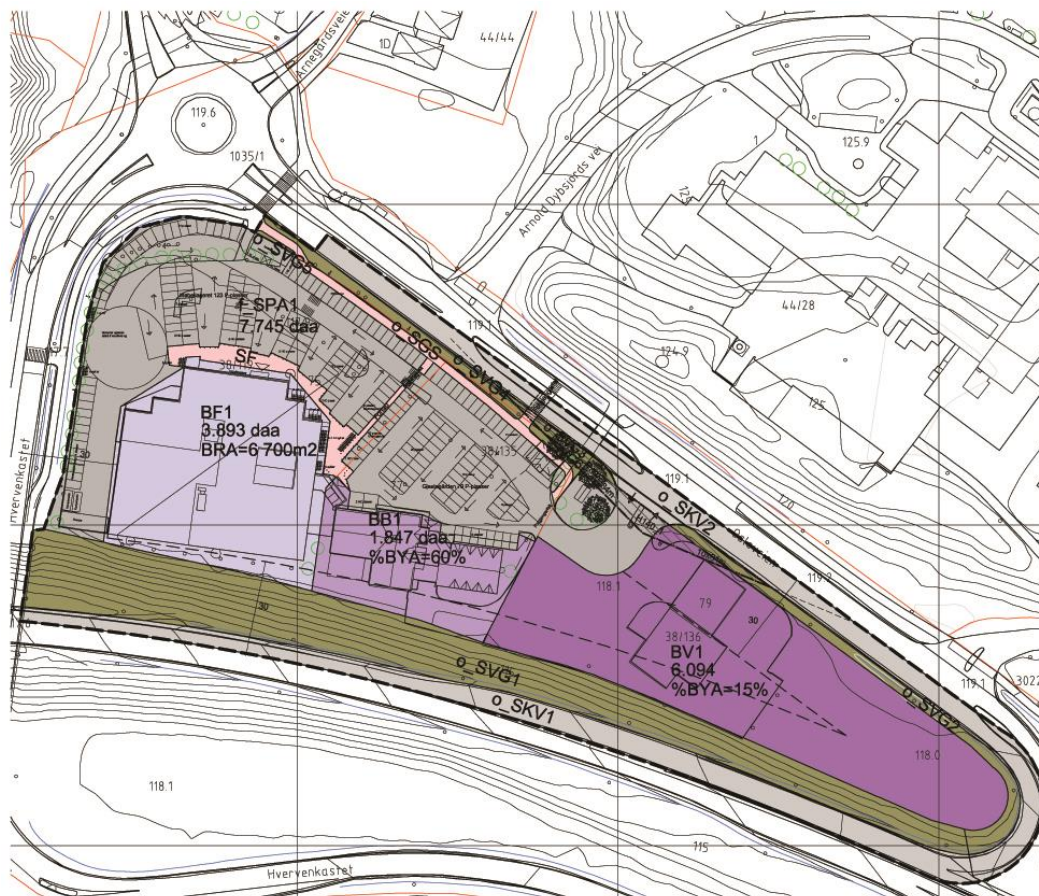
Nedenfor og i vedlegg, er plankart vist.

Hele planområdet er på ca. 30 daa og inkluderer byggeområder og deler av omkringliggende vegarealer.

Planen inneholder formålene forretninger, bevertning, motell, bensinstasjon/vegserviceanlegg kjøreveg og annen veggrunn grøntområder. I tillegg er det regulert frisktsoner.

Byggegrenser mot omkringliggende veger er 30m, slik som i opprinnelig plan.

Plankartet:



Planen omfatter gårds- og bruksnumrene 38/119-120, 38/135 og 38/136, for uten deler av tilliggende vegarealer med gnr/bnr 101671. Arealene for eiendom 38/119 er 9,158 daa, for 38/135 er det 4,375 daa og for 38/136 er det 6,904 daa.

Størrelsen på forretningsområdet BF1 er, som plankartet viser, nå 3,693 daa. Det omfatter nesten bare bygget, etter at parkeringsarealene er skilt ut som eget formål. Tilsvarende er planlagt areal for bevertning av samme grunn 1,847 daa. Tomtene forblir uendret.

6.3 Arealer.

Arealbruken fordeler seg slik:

| Formål: | Areal i daa |
|--|--------------|
| PBL. § 12-5, ledd 1 - Bebyggelse og anlegg | |
| Forretninger | 3,89 |
| Beverting | 1,85 |
| Bensinstasjon/vegserviceanlegg | 6,09 |
| PBL. § 12-5, ledd 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur | |
| Kjøreveg | 4,26 |
| Gang-/sykkelveg | 0,39 |
| Fortau | 0,43 |
| Annen veggrunn-grøntareal | 5,44 |
| Parkering | 7,75 |
| SUM | 30,14 |

6.4 Byggeområder.

Her er dagens situasjon vist i skråbilde:



Områdene er i stor grad utbygd, og reguleringsendringens hensikt går ikke ut på å øke byggmassen. Bruk og ny utnyttelse harmonerer med dagens situasjon.

Plankartet viser tre byggeområder. Et for bensinstasjon/vegsserviceanlegg (BV1), et for bevertning og overnatting (BB1) og et for forretninger (BF1).

Det finnes tinglyste privatrettslige avtaler om vegretter for de to eiendommene som ikke har atkomst til Fv35 om å kunne kjøre over gnr 38/136, der den er plassert. Det er derfor ingen felles trafikkarealer for atkomstveg, da de er integrert i parkeringsløsningen.

Som situasjonsplanen til byggesøknaden foran viser, så er parkeringsarealene og atkomstarealer for Møbellageret og Gjestegården samordnet mht. effektiv utnyttelse. Dette er bruk av utearealer som kan bli justert over tid. En har av planformelle grunner vist parkeringsarealene som eget formål med felles drift, men ikke som felleseide arealer.

Målt ut fra kommunens grunnkart har forretningstomta i dag en %BYA på ca. 38%, bevertningsstedet en %BYA på ca. 25% og bensinstasjonen en %BYA på ca. 10%. Det er naturlig at en differensierer dette også i kommende plan, men at det tillates litt utvidelse (justeringer) av eksisterende bygg. Dagens bygg har en grunnflate på 3200 m² og en BRA på 6 700 m². Dette skal ikke utvides som følge av planen. Det er i bestemmelsene satt et tak på at dagligvareforretningen ikke skal være større enn 1500 m², at detaljvarehandel ikke skal overstige 3000 m². I tillegg kommer volumvarer/arealkrevende varer som kan omfatte 1000 m².

Resterende arealer innenfor maks BRA skal ikke benyttes til handel, men andre formål.

I planforslaget har en satt en BRA for forretningen til 6 700m². Dette for at en skal ikke skal kunne øke de totale salgsarealene fra dagens situasjon. Bygg innenfor BB1 skal heller ikke kunne utvides.

Siden de viste byggeområdene reduseres i forhold til gammel plan, må %BYA økes tilsvarende der en har det begrepet. Utnyttelsen for bevertnings- og overnattingsstedet er satt til 60% og bensinstasjonen til 15%. Parkeringsområdene skal ikke regnes med i utnyttelsen.

Dette er samlet litt mer enn den gamle planen, som har en samlet utnyttelse på U=0,3. (Begrepene BYA og U kan ikke sammenlignes direkte). Og økningene er såpass begrenset at det ikke medfører mer enn små bygningsmessige justeringer, og ikke utvidelse av selve driften. Det kunne ha gitt mer trafikk til/fra området.

I den gamle planen er tillatt byggehøyde tre etasjer. Etasjer som byggehøyde er ikke benyttet nå lenger. Det høyeste eksisterende bygget er bygget til Møbellageret. Det er 12,5 m over terrenget. Ny plannorm sier at maksimal tillatt byggehøyde skal uttrykkes i meter, relatert til høyden for tilliggende grunn. En har derfor satt krav om at maksimal byggehøyde skal være inntil 13 m i området for forretningsbebyggelse, 11 m for området med bevertning/motell og 10 m for området for bensinstasjon/vegserviceanlegg.

Eksisterende bygg har både røstet tak og flate tak. Bygningene er også nokså ulike. En har derfor ikke satt strenge krav til bygningenes form.

6.5 Utearealer.

Utearealene er allerede opparbeidet, tilpasset den bruken som byggene har. Det er derfor ingen grunn til å endre den formelle arealbruken.

Arealene rundt de tidligere møbelvarehusene til Bohus Bakke (1990-1997) og Skeidar Hønefoss AS (1997-2017), der COOP ønsker å etablere seg, er oppgradert til å romme flere parkeringsplasser for personbiler, og i mindre grad for varebiler og lagringscontainere. Dette for å forskjønne området og ikke minst inngangsporten til Hønefoss.

Langsmed utearealene er det gang-/sykkelveg, som binder fotgjengerfeltene sammen, Fra denne gang-/sykkelvegen er det ført eget fortau over til inngangspartiet i forretningsbygget.

6.6 Parkering.

Vesentlige områder innen planområdet er grøntområder i form av ubenyttede plener i øst, randsoner mot Fv35 og vegskjæring ut mot E16.

Parkerings- og manøvreringsarealene rundt bensinstasjonen vil måtte bli som tidligere.

Parkeringsplassene er lagt iht. NBI sine oppdaterte anbefalinger. Dvs. langs ytterkantene og for øvrig vinkelrett på bygget. Slik vil gående til/fra plassene slippe å krysse inn-/utkjøring i særlig grad. Det er god plass for gående og syklende i sonene mellom

parkeringsplassene og byggene. Plassene er derfor orientert slik at de gir den beste trafiksikkerhet for myke trafikanter.

Møbellageret og Ringerike Gjestegård har i praksis felles parkeringsplasser, samt at alle tre brukere har avtale om felles bruk og vedlikehold av alle parkeringsplassene. Denne er forvist kommuneadministrasjonen.

Planen viser i alt 201 bilparkeringsplasser på deres felles arealer. Fordelt innen eiendommene er det 120 og hvorav 7 HC og 2 el hos Møbellageret, og 68 og hvorav 3 HC hos Gjestegården. I tillegg kommer 11 plasser hvorav 1 i grensen mellom Møbellageret og Gjestegården. I praksis vil disse i noen grad benyttes felles.

Arealene rundt bensinstasjonen blir i praksis bare benyttet av dem.

Det legges opp til at kommunens parkeringsvedtekter skal gjelde. Kommunen har ny parkeringsforskrift på høring. På dette stedet vil den gi følgende krav, der det ikke er satt spesifikke krav til bensinstasjoner:

| Funksjon | Bil pr 100 m ² | Sykkel pr 100 m ² | Ca. m ² | Bil P stk. | Sykkel P stk. |
|------------|---------------------------|------------------------------|--------------------|------------|---------------|
| Forretning | 1,5 | 2 | 5 150 | 77 | 103 |
| Beverting | 1,5 | 2 | 1 400 | 21 | 30 |
| Sum | - | - | 6 550 | 98 | 133 |

Nevnte forslag til parkeringsforskrift vil kunne kreve 133 sykkelparkeringsplasser. Det mener vi et altfor høyt antall. For en dagligvare vil dette være plasser i tidsmessig omløp, med kanskje en halv time pr. parkering. Dvs. at 133 plasser vil tilsi ca. 200 syklende kunder i timen. Uansett ambisjoner om Hønefoss som sykkelby er dette altfor «optimistisk»! En mener at ca. 50 plasser vil være mer enn nok. Det er vanskelig å tenke seg at det vil bli flere enn 100 syklistene som besøker planområdet hver time (forutsatt at hver kunde bruker ca. 30 min. i butikken).

En har derfor i planbestemmelsene satt krav til at antall parkeringsplasser for bil skal minimum være iht. parkeringsforskriften, mens det avsettes krav om 50 plasser for sykler.

Det er rom for å etablere mindre grønnrabatter, uten at det settes krav til å opparbeide slike. Trær er ikke ønskelig da det medfører bøss og fugleskitt på parkerende biler og kan være trafikkfarlig da det hemmer frisikt.

7 Konsekvenser.

7.1 Befolkning.

Denne planens følger for befolkningen vil kun gjelde servicetilbudet en dagligvarebutikk vil gi. Det legges ikke opp til andre merkbare endringer i planforslaget.

Andre mulige negative følger som noen ganger kan knyttes til utbygging av nye områder, slik som barrierevirkninger, støy, tap av grøntområder eller lekearealer, er vanskelig å se her. Dette fordi planområdet allerede i nesten 30 år (fra 1990) har vært benyttet til butikker.

Andre faktorer med betydning for befolkningen, slik som tilgjengelighet (pr bil, gang-/sykkel og kollektiv) og trafikksikkerhet (spesielt for skolebarn), er vurdert under kapitlet om trafikk.

Kapitlet om handel tar for seg følgene for dagligvarehandelen i dette og tilgrensede områder syd for Hønefoss sentrum. Konklusjonene derfra er at en dagligvarebutikk her på Hvervenkastet vil bli nærmeste butikk for inntil 1400 boliger i dag, og ca. 1900 boliger etter at boligfeltene Tanberglia (under bygging) og Tanberghøgda (reguleres nå) er ferdig utbygde. Sistnevnte kan først bygges ut når det er klart at ny E16 vil bli bygd. Da vil trafikken på Fv35 bli mindre belastet og mindre utfordrende mht trafikk. Uten denne dagligvarebutikken vil de handle som i dag fortrinnsvis på Eikli, i butikkene i Osloveien og Dronning Åstas gate. Slik sett er det ikke store forskjeller i avstand til dagens butikker, men en vesentlig forskjell i tilgjengelighet. Nevnte gater er de med mest kødannelse i Hønefoss på ettermiddagen når det er mest handel, slik at en ny dagligvarebutikk på Hvervenkastet letter kjøringen merkbart for befolkningen. I tillegg til det vil det være en fordel for trafikkavviklingen.

Se også kapitlet om handel.

7.2 Byutvikling.

Denne sakens relevans for byutvikling kan stikkordsmessig listes opp slik:

- Byens sentrum med nærområder.
- Dagens og fremtidige boligområder ved Hvervenkastet.
- Dagens og fremtidig lokalisering av arbeidsplasser.

Byutvikling henger også i stor grad sammen med handel og trafikk, som her er vurdert i egne kapitler.

7.2.1 Hønefoss sentrum med nærområder.

En dagligvarebutikk på Hvervenkastet har liten innvirkning på sentrum mht varetilbud og livet i sentrum. Dette er i stor grad belyst under kapitlet om handel, der hovedkonklusjonen er at dagligvarehandel i stor grad uansett vil foregå utenfor sentrum. Etablering av store forretningsbygg med detaljhandel på Hvervenmoen har hatt langt større innvirkning på handelsmønster og følgelig livet i Hønefoss sentrum.

En butikk på Hvervenkastet vil først og fremst konkurrere med de mange dagligvarebutikkene i på Eikli, dvs. sør for sentrum. Se beskrivelsen av dette under kapitlet Handel.

Kommunen skal lage en områderegulering for Hønefoss. Grensene for dette planarbeidet er lagt langt unna dette planområdet. Ikke engang de sydlige områdene på Eikli inngår i området for den kommende byplanen. Disse grensene avspeiler hvilke områder kommunen mener er sentrumsområdene.

Det er derfor ikke sannsynlig at dette prosjektet vil ha noen påvirkning, verken faktisk eller prosessmessig, på det konkrete planarbeidet som omhandler begrepet «byutvikling».

7.2.2 Dagens og fremtidige boligområder.

Ved Hvervenkastet er det boliger både i Hvervenenga, Trøgstad, Arnegårdsbakken, Tandbergmoveien og ved sykehuset. For disse områdene blir en butikk på Hvervenkastet nærmeste alternativ. De utgjør ca. 950 boliger.

For bebyggelsen på Eikli blir Hvervenkastet også relativt nære, men butikkene i Dr. Åstas gt. enda nærmere.

For ny bebyggelse i Tanbergmarka, med boligområdene Tanberglia som er under bygging og Tanberghøgda som er under behandling, blir Hvervenkastet nærmeste butikk. (Ca. 400 nye boliger).

Dagligvarebutikken på Hvervenkastet blir derfor i stor grad også en nærbutikk for både eksisterende boliger, men ikke minst nye boliger i bynære områder. Jf. også betydningen butikken vil få for øvrige områder syd for Hønefoss.

7.2.3 Dagens og fremtidig områder for arbeidsplasser.

Hvervenkastet- og Hvervenmoen har i dag et betydelig antall arbeidsplasser. Ringerike sykehus, Statens kartverk og andre bedrifter i tilknytning til Hvervenmoen har i flere år vært i nærområdet. Den seinere tid har flere nyetableringer på Hvervenmoen økt antallet betydelig, og det er i tillegg godkjent plan for utvidelse av næringsområdene på Hvervenmoen. Området antar en vil etter hvert kunne romme over 3000 arbeidsplasser. Det er et betydelig antall og kanskje det største i Ringerike utenfor bykjernen.

En dagligvarebutikk i området vil ligge i nærområdet til arbeidsplassene. Det vil være en stor fordel for de som arbeider der ved at de slipper å reise til Osloveien/Eikli, og dermed vil være med på å redusere trafikken for de som skal handle etter arbeidstidens slutt.

7.3 Handel.

7.3.1 Historisk utvikling.

For å forstå virkningen for handel må en betrakte den historiske utviklingen av dagligvarehandelen generelt, og i Hønefoss spesielt. Dette er også en del av grunnlaget for å kunne forstå utviklingen fremover.

Den historiske utviklingen er blitt styrt av flere faktorer:

- alminnelig samfunnsutvikling
- bilhold
- strukturelle endringer i bransjen

Går en tilbake til 1950-tallet var antall dagligvarebutikker i og rundt byen på topp. Økonomien etter krigen var blitt bedre, men det var få biler (begrenset mobilitet), kvinnene var for det meste hjemmeværende og husholdningsutgiftene var de langt største for familiene. Det ble sagt at en dagligvarekjøpmann kunne klare seg med all handel fra ca. 15 husstander for å kunne drive noenlunde lønnsomt. Det var da heller ikke lov til å eie mer enn én butikk, noe som forhindret etablering av kjedebutikker, som seinere har medført konkurransefordeler for de som er tilknyttet kjedene.

Med slike forutsetninger var det kort avstand mellom hver butikk. Den gang var det ca. 40 dagligvarebutikker innen bygrensen, og et nesten tilsvarende antall i områdene Dalsbråten, Høyby, Tolpinrud, Hofsfoss, Norderhov, Haug, Åsa, Steinsfjerdingsgen og Heradsbygda.

Dette bildet holdt seg delvis noe utover på 1960-tallet, men da ble importforbudet av biler opphevet og mobiliteten økte. Dessuten ble økonomien delvis enda bedre og kvinners yrkesdeltakelse begynte å øke. Mobiliteten økte og dette ga som resultat at flere lokale butikker ble lagt ned.

Fra 1970 ble dette bildet ytterligere forsterket. Grossistene ble mer fremtredende i markedet, noe som samlet butikkene i kjeder. Økt bilhold medførte at flere kunder kunne oppsøkte butikker som var billigst i større grad. Laveste priser og best tilgjengelighet mht parkering ble avgjørende konkurransefortrinn.

I Hønefoss kom første kjøpesenter ca. 1970, i Stormarkedet som også inkluderte en dagligvarebutikk. Det innledet et nytt handelsmønster i byen, med store salgsflater, mange bransjer under samme tak og med rikelig med parkeringsplasser. Små kjøpmenn svarte med tilbud om å kjøre varer hjem til kundene, men med stadig flere som hadde bil ble dette tilbudet mindre attraktivt, slik at de etter hvert måtte de inn i kjedene. Resultatet ble at enda flere måtte legge ned.

Størst endringer ble det rundt 1990. Da ble kjedene Rimi og Rema 1000 etablert, i tillegg til samvirkelagene som da var godt etablerte. Så kom også NorgesGruppen (med butikkene Ultra, Meny, Spar, Kiwi og Joker). Handelen innen dagligvare ble nå styrt av store kjeder, og små lokale butikker ble nærmest utradert. Dette fordi at bilholdet nå var blitt allment, slik at lave priser i store lokaler med gode parkeringsmuligheter dominerte handelsmønsteret. Dette har preget markedsbetingelsene og følgelig kjøpmønsteret helt frem til nå.

7.3.2 Senere års utvikling i Hønefoss.

Som ovenfor nevnt ble de mange små dagligvarebutikkene nedlagt fra 1970 og fremover til ca. 1990. For uten Bonus i Ringerike Stormarked (Tippen) fra 1971 ble det etablert dagligvare i Alles Magasin fra ca. 1975 og Torvet Mat, der Torvet Klær er nå, fra 1982. De to siste ble avvirket før år 2000. Handelen ble overtatt av dagligvarebutikker øverst i Hønefoss (Mega), ved lyskrysset på nordsida (Rema 1000), Rema 1000 og Rimi i Osloveien og Rema 1000 nede på Eikli, der også AKA holdt til. På Eikli ble det også etter hvert etablert butikkene Kiwi og Meny (til erstatning for AKA).

Felles for alle etableringer har vært biltilgjengelighet, med prisnivå og delvis varetilbud som suksessfaktorer.

Den aller siste tid er det etablert ny Kiwi-butikk i Hønefoss (fra 2011), og det har vært gjort forsøk med ny en ICA-butikk i sentrumskvartalet. Sistnevnte ble lagt ned etter kort tid (2015), enda den lå veldig sentralt til og hadde meget godt vareutvalg. Det antas at parkeringstilbudet kun i parkeringskjeller kan være en viktig faktor for at den ble nedlagt. Erfaring tilsier at svært mange handlende vegrer seg for å parkere i parkeringskjellere. Den mest sentrumsnære dagligvarebutikken nå er på Kuben. Det var en stund to butikker der etter at Meny ble etablert for få år siden, men Rimi-butikken måtte legge ned pga problemer med inntjening. Det var altså ikke rom til begge to, enda de lå midt i sentrum av byen.

I sentrum er nå kun én dagligvarebutikk i Hønefoss sentrum. Etter offisielle omsetningstall å bedømme har den ikke større omsetning enn den den bør ha for å drive. Den største butikken på Eikli har f.eks. ca. tre ganger så stor omsetning.

Det har altså ikke vært mangel på tilgjengelige lokaler for dagligvarebutikker, eller forsøk på etableringer i sentrum av slike butikker den seinere tid. Kundene har valgt å handle der det er mest praktisk for dem. Prisene på varene mellom butikkene i sentrum og de i utkanten har ikke vært avgjørende forskjellige, og kan således ikke vært med å styre utviklingen mot handel utenfor selve sentrum.

Kundene foretrekker butikker med lett tilgang for å handle med bil. Det passer både de som skal handle stort (mye å bære på) og de som handler i forbindelse med hjemreise fra jobben. Å kjøre inn til sentrum der det er tett trafikk og begrenset med tilrettelagte parkeringsplasser inntil butikkene samt parkeringsavgifter, er derfor ikke logisk sett fra de handlendes synsvinkel. Tilgjengelighet er derfor nøkkelfaktoren.

Konklusjonen må være at sentral beliggenhet i seg selv ikke er nok for at en dagligvarebutikk kan drives lønnsomt. Snarere er det påfallende hvor vanskelig det er å drive dagligvarebutikker i sentrum, der biltilgjengelighet og parkering ikke kan bli tilrettelagt godt nok i konkurranse med de som har slike fortrinn litt utenfor selve sentrum.

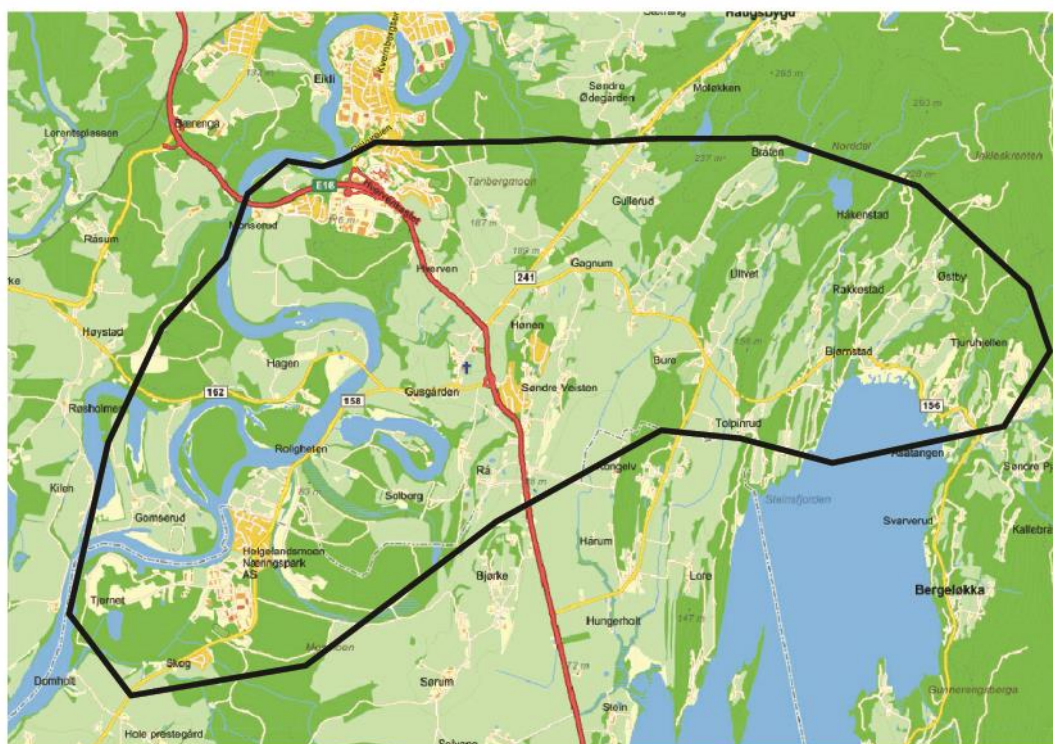
7.3.3 Sammenheng med områdene rundt byen.

Dagligvarebutikk på Hvervenkastet vil være nærbutikk til ikke bare de nærmeste boligene ved Hvervenkastet/Hvervenmoen, men også for store områder syd for byen, rundt på bygdene syd og øst for Hvervenkastet.

Siden nærbutikkene i de mer tynt befolkede områdene der er lagt ned, vil bebyggelsen utenfor denne delen av byen finne de alternative dagligvarebutikkene på Vik, Haug og Tyristrand. Dette betyr at svært mange innbyggere mellom Hønefoss syd og nevnte steder reiser inn til Hønefoss, selv når de i ens ærend skal handle dagligvarer. Det vil være innbyggere i Åsa, Norderhov, Helgelandsmoen, Røyse, Trygstad, Tandberg/Arnegård, Vaker og Lisletta. Innbyggere fra Ask og Haug vil ha nærmeste dagligvare i hhv. Kuben i sentrum og Rema 1000 i sentrum, i Haug senter eller på Tyristrand.

Omlandet/nedslagsfeltet til den omsøkte butikken er vist på illustrasjonen nedenfor.

Grensene er trukket utfra anslått kjøretid til Hvervenkastet contra de alternative butikkene på Vik, Sundvollen og i Hønefoss.



Det antas at dette «nærområdet» består av ca.1400 boliger i dag, og med utbyggingen på Helgelandsmoen og i Tanberglia og Tanberghøgda vil det bli ca. 1900 boliger, i tillegg til et stort antall arbeidsplasser.

Det betyr at butikken vil bli det nærmeste tilbudet for et stort antall handlende i Hønefoss syd, med grei tilgjengelighet.

7.3.4 Endringer i kjøremønsteret arbeid-handel.

Det er svært ofte at handel av dagligvarer skjer i forbindelse med arbeidsreiser, og da spesielt hjemreisen. Dette er i tillegg til vanlig handel på dagtid, samt storhandel på fredag ettermiddager og på lørdager. Men siden handel i forbindelse med arbeidsreiser også faller sammen med rushtidene i trafikken, blir sammenhengen mellom lokalisering av butikker og arbeidsplasser svært viktig.

Coop har registrert hvor mange og hvor stor andel av kundene de har på de ulike tidene av døgnet i slike butikker som dette:

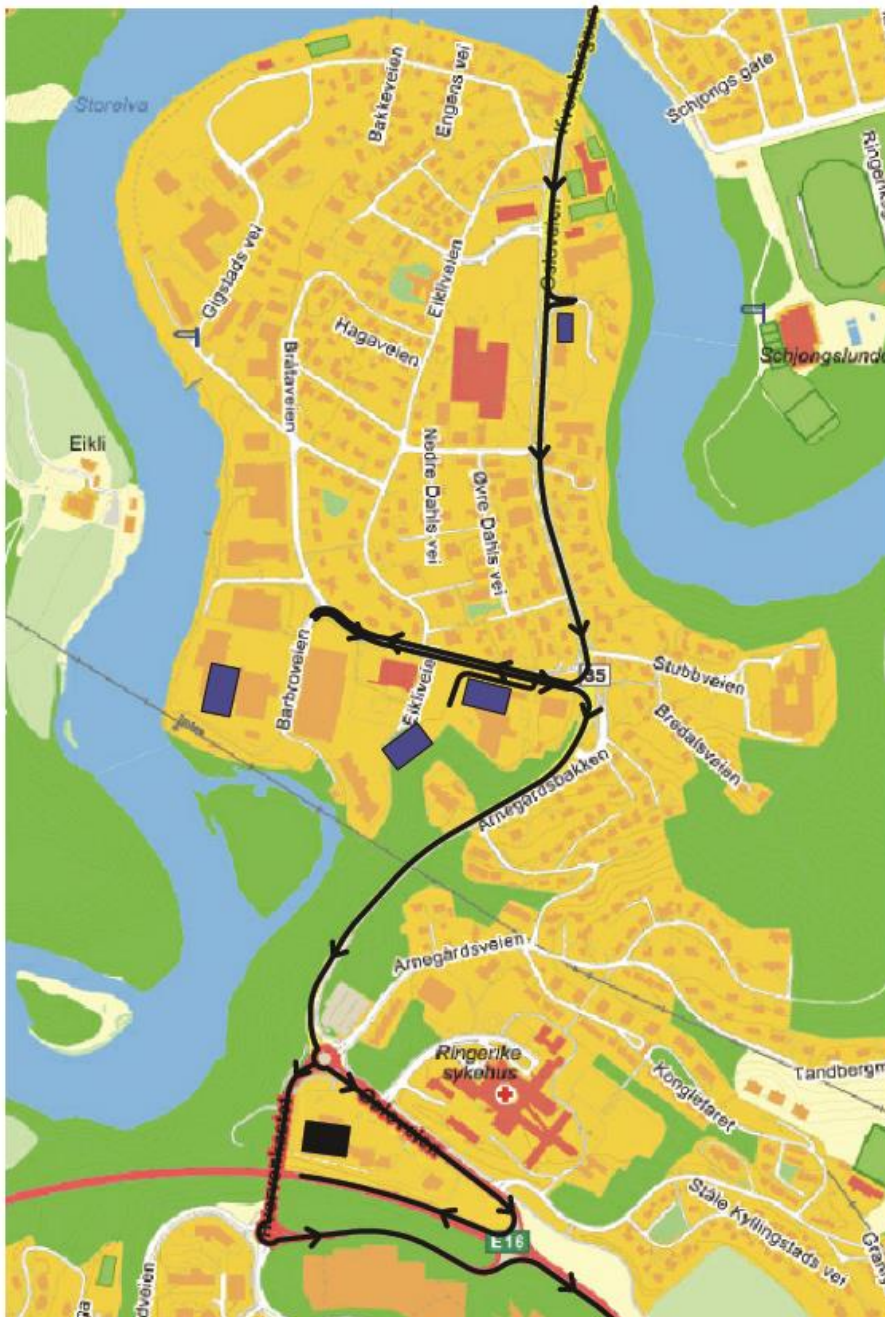
| Kl. | Kunder | % | Kl. | Kunder | % |
|-------|--------|---|-------|--------|----|
| 7-8 | 20 | 2 | 15-16 | 115 | 10 |
| 8-9 | 30 | 3 | 16-17 | 105 | 10 |
| 9-10 | 45 | 4 | 17-18 | 90 | 8 |
| 10-11 | 65 | 6 | 18-19 | 80 | 7 |
| 11-12 | 90 | 8 | 19-20 | 65 | 6 |
| 12-13 | 85 | 8 | 20-21 | 55 | 5 |
| 13-14 | 90 | 8 | 21-22 | 40 | 4 |
| 14-15 | 100 | 9 | 22-23 | 30 | 3 |

En ser altså her at butikken er mest besøkt i tidsrommet kl. 11-18. Men viktigst er at det er svært lite besøkende i morgenerushet (kl. 7-9), dvs. på det tidspunktet da trafikken fra E16 og inn til byen er mest kritisk for mulig oppstuvning ut på E16.

Dagens handleruter ved arbeidstids slutt.

De som i dag arbeider i Hønefoss og skal handle etter arbeidstid på sin reise ut av byen sørover, må stoppe i Osloveien (Rema 1000), eller kjører ned (og opp igjen) i Dr. Åstas gt. (Rema 1000, Kiwi eller Meny).

Kjøremønsteret for handlende syd i byen er illustrert på neste side, der dagens dagligvarebutikker er vist med blå farge.



Dette medfører også stor trafikkbelastning i Dr. Åstas gt. og krysset Dr. Åstas gate/ Osloveien. Krysset er kritisk mht. trafikkapasitet og fremkommelighet i dag. Ved etablering av ny skole på Benterud vil Dr Åstas gt. bli en sentral veg til skolen, både for myke og harde trafikanter. Trafikken med myke trafikanter der vil derfor øke betydelig. Ventelig vil det også kunne bli mer biltrafikk, selv om hovedatkomsten er lagt til Harald Hardrådes gate.

Endringer i handleruter ved arbeidstidens slutt.

En dagligvarebutikk på Hvervenkastet vil ikke gi noe unikt tilbud av dagligvarer i dette området. Det finnes allerede en dagligvarebutikk i Osloveien (Rema 1000) og tre stk. i Dr. Åstas gt. (Rema 1000, Meny og Kiwi). Butikken vil derfor i liten grad generere nye reiser mht handel til denne delen av byen.

De som skal ut på E16 og kjøre nordover, vil ikke få ekstrakjøring ved å stoppe og handle i denne butikken, da de allikevel må kjøre forbi innkjøringen. Dette er vist nedenfor.



De som kommer fra Hønefoss og skal handle før de skal ut på E16 retning syd, vil kjøre strekningen mellom rundkjøringen og avkjøringen to ganger, som vist under:



Endringene blir altså først og fremst i avkjøringen til planområdet, samt noe mer trafikk i rundkjøringen på nordsiden. I mindre grad i på-/avkjøring til E16. Effekten av dette er redegjort for i trafikkutredningen.

7.3.5 Tilgjengelighet

Lokalt er dette redegjort for i egen trafikkutredning.

Butikken blir liggende rett i tilknytning til inn- og utfartsåren syd for byen. Det betyr at den gir svært lite ekstra trafikk i byen, samt at den blir lett tilgjengelig for de som allikevel kjører der daglig. Faren for at plasseringen skal kunne skape trafikkavviklingsproblemer på E16 er liten, da sannsynlig bruk ikke faller sammen med rush-timen i retning sydfra.

De som vil besøke butikken på ettermiddagen, da det kan være kø ut på E16 sydover, vil i hovedsak være de som skal ut av byen, og vil kunne gjøre handel uten å kjøre ut på E16 først.

Hyttetrafikken på torsdag og fredag ettermiddag sydfra vil heller ikke blande seg inn der det er køproblemer andre retninger.

Butikken vil bli liggende inntil lokalveg (Fv35) som har best kollektivdekning i hele Hønefoss. Busstopp rett inntil området både i tilknytning til Fv35 og E16.

Langsmed planområdet er det gangs-/sykkelveger og fortau. Gang-/sykkelvegene fortsetter også helt inn til byen og sørover langs E16 helt forbi Sundvollen i Hole. Det er også fortau til Arnegårdslia, sykehuset og Trøgstad. Tilgjengeligheten for gående og syklende er derfor meget god.

7.3.6 Annen handel og tjenestetilbud.

Det er uttrykte ønsker fra politikere og planleggingsetater på fylkes- og kommunenivå om å styrke handel i sentrum, og at bl.a. dagligvarebutikker bør lokaliseres dit. Det samme gjelder handel av varer som ikke så voluminøse at de i praksis må handles med bil.

For handel med dagligvarer er slike mål/ønsker, av årsaker som er beskrevet ovenfor, urealistiske. Dagligvarehandel er ofte i så tunge bærer at en trenger bil, samt at det skjer i forbindelse med transport til/fra arbeidet. Spesialforretninger av nisjeprodukter og kortreist lokalmat vil ha større sjanse for å lykkes i selve sentrum.

For byutviklingen vil derfor en etablering av dagligvarebutikk på Hvervenkastet ikke komme i konkurranse med varehandel i sentrum, så fremt det ikke også i større omfang blir solgt varegrupper som naturlig hører hjemme i sentrumsbutikkene.

Denne etableringen av dagligvarebutikk har ingen direkte influens på lokalisering av tilbud, drift eller annet mht. offentlig eller private tjenester. Eneste betydning er at om slike tilbud er i nærområdet, så vil denne butikken gjøre det lettere for de som arbeider der å få gjort dagligvarehandel uten å måtte reise inn til sentrum.

7.3.7 Konkurransen.

Denne etableringen vil nesten utelukkende konkurrere med dagligvarebutikkene på Eikli. Den vil ikke konkurrere mot butikker i sentrum eller nord i byen. Til det er den interne trafikken i Hønefoss generelt for stor.

Etableringen vil heller ikke konkurrere med butikkene på Hvervenmoen syd for E16.

Kriteriene for butikkene der er at de kun skal føre plasskrevende handel og varer som regnes som arealkrevende og transportskapende, dvs. biler, motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast, andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre,

samt møbler, brunevarer og hvitevarer. I tillegg må handelslokalene være minimum 2000 m² BRA pr enhet, som ikke kan inndeles i mindre enheter.

Det er også i planen for Hvervenmoen satt dokumentasjonskrav om at det ikke etableres handel som konkurrerer med annen detaljhandel innenfor bykjernen.

En er ukjent med hvordan kommunen har håndhevet ovennevnte krav i utbyggingen av denne delen av Hvervenmoen.

Gjeldende bestemmelser for planområdet en her søker omregulering av, sier at området ikke tillates nytt til svært trafikkskapende virksomheter, f.eks. matvareforretning. Det er ikke sagt positivt hva en ellers kan etablere her. Siden planen for Hvervenmoen syd er dedikert større varetyper som ikke skal konkurrere med varetilbudet i sentrum, og det er satt krav til at de skal være transportskapende, har en her ikke funnet grunn til å lage flere begrensninger på nordsiden av E16.

Selv om butikken blir liggende langsmed nåværende E16, vil den i svært liten grad konkurrere med butikker som ligger inntil Rv7 og E16. Handlende langs disse, og da spesielt hyttefolket til/fra Hallingdal og Valdres, vil ha langt bedre tilgjengelighet til butikkene på f.eks. Sokna og Hallingby, da disse ligger rett ved vegene. Her på Hvervenkastet er kjøremønsteret mer komplekst og avstanden fra hovedvegen mye større. Tiltaket vil derfor ikke medføre noen utilbørlig konkurranse med butikker i områder som er konkurranseutsatte. Det er også stor avstand til nevnte steder; ca. 23 km til Hallingby og 27 km til Sokna. Der er de i den seinere tid bygd nye butikker i konkurranse på eksisterende på stedet. Det planlegges også ny butikk på Nes i Ådal, som vil konkurrere med den eksisterende der.

Det finnes også store dagligvarebutikker på bl.a. Flå og Bagn, samt i Sundvollen og på Vik i Hole som konkurrerer om handel fra hyttetrafikken.

Etablering av dagligvare på Hvervenkastet er derfor ikke avgjørende for eksistensen til de såkalte «hyttebutikkene» langs Rv7 og E16.

7.4 Trafikk.

Det er laget særskilt fagrapport for trafikk; se vedlagte notat fra nov. 2019 av Asplan-Viak, som også har utredet trafikk fra Hvervenmoen. Notatet er en revidert utgave fra april 2018. Teksten her er basert på det reviderte notatet fra nov. 2019.

7.4.1 Dagens trafikk til-fra Hvervenkastet handel

Hvervenkastet har i dag 4.850 m² handel, fordelt på følgende grupper.

- Møbelhandel - 2.450 m²
- Interiørhandel - 710 m²
- Kontormøbel - 225 m²
- Sportshandel - 1.000 m²

I tillegg til ovennevnte er det en bensinstasjon i planområdet, med samme atkomst som handelen.

Trafikken til-fra dagens handel er beregnet med følgende tall for ansatte, turproduksjon og bilbelegg.

- Møbelhandel - 0,5 ansatt pr 100 m², 30 personturer pr 100 m², 1,4 personer pr bil
- Interiørhandel - 1,0 ansatt pr 100 m², 20 personturer pr 100 m², 1,4 personer pr bil
- Kontormøbel - 1,0 ansatt pr 100 m², 20 personturer pr 100 m², 1,4 personer pr bil
- Sportshandel - 1,0 ansatt pr 100 m², 70 personturer pr 100 m², 1,4 personer pr bil

Figuren nedenfor viser beregnet trafikk til-fra Hvervenkastet handel i 2018.

Figur 1.2. Beregnet trafikk til-fra Hvervenkastet handel i 2018.

| Dagens Arealbruk | Areal | Ansatte | Personturer | | | | Biltrafikk | | | Bil-P |
|-----------------------------|--------------|-----------|-------------|-----------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|
| | | | G/S | Kollektiv | Bil | Sum | Hverdag | ÅDT | E-time | Behov |
| Møbel | 2 450 | 12 | 31 | 26 | 973 | 1 030 | 695 | 573 | 79 | 40 |
| Interiør | 710 | 7 | 6 | 5 | 189 | 200 | 135 | 111 | 15 | 8 |
| Kontormøbel | 225 | 2 | 2 | 2 | 57 | 60 | 41 | 33 | 5 | 2 |
| Sport | 1 550 | 16 | 46 | 38 | 1 436 | 1 520 | 1 026 | 846 | 117 | 59 |
| Gjestegården | 1 000 | 8 | 13 | 11 | 400 | 423 | 267 | 311 | 40 | 20 |
| Bensinstasjon | | | | | | | 611 | 611 | 67 | |
| Trafikk | 5 935 | 45 | 97 | 81 | 3 055 | 3 233 | 2 774 | 2 485 | 324 | 128 |
| Reisemiddel-% dagens handel | | | 3 % | 3 % | 95 % | | | Timesandel | 13,4 % | |

7.4.2 Dagens biltrafikk og kryssbelastning

Timetrafikken i de to rundkjøringene er hentet fra rapporten «Trafikkanalyse Hvervenmoen næringsområde» (Asplan Viak AS 2017). Fra denne rapporten er det hentet trafikk tall for de to rundkjøringene ved Hvervenkastet i ettermiddagstimen. Trafikk tall for kryssene til Ringerike sykehus, Hvervenkastet handel og Trygstadveien er fra tellinger utført av Fossen Utvikling AS i 2017 og 2018.

Kapasitetsberegningene er gjort med programmet SIDRA versjon 8.0. Beregningene er presentert i figurene med følgende verdier for dimensjonerende time:

- Kapasitetsutnyttelse - Trafikkbelastning i tilfart / tilfartens kapasitet
- Forsinkelse sek - Gjennomsnitt forsinkelse i sekunder pr bil
- Maksimal bilkø m - Maksimal bilkø i meter – mindre enn 5 % av timen

Dagens biltrafikk ÅDT 2018 på de enkelte delstrekninger av Osloveien og sidevegene er beregnet ut fra (beregnet) timetrafikk på de samme strekningene. ÅDT på E16, på Osloveien vest, og på Hvervenkastet er hentet fra Nasjonal Vegdatabank.

Krysset med Hvervenkastet-Arnegårdsveien har høyest belastning fra Osloveien vest, med beregnet kapasitetsutnyttelse 0,82, 10 sekunder forsinkelse pr bil og 57 meter bilkø. Krysset er med dette nær kapasitetsgrensen.

Krysset med Hvervenmoen - Monserudveien har vesentlig lavere belastning.

Atkomstkrysset til Hvervenkastet handel har høyest belastning på tilfarten fra planområdet, med beregnet kapasitetsutnyttelse 0,63, 22 sekunder forsinkelse pr bil og 23 meter bilkø. De to andre vikeplikt kryssene har vesentlig lavere belastning.

7.4.3 Situasjon med planlagt arealbruk

Turproduksjon og reisemiddelfordeling

Trafikken til-fra planlagt virksomhet ved Hvervenkastet er beregnet i følgende trinn.

- Trafikkskapning - hvor mange personreiser pr dag som blir generert av virksomhetene
- Reisemiddelvalg - hvilke reisemiddel g/s, bil, kollektiv benyttes til-fra virksomhetene
- Reisemønster - hvordan fordeler biltrafikken seg på vegene rundt planområdet

Hvervenkastet handel er beregnet med samme totalareal som i dag, med følgende endring i arealer for de enkelte handelsgruppene.

- Møbelhandel - 2.450 m²
- Dagligvarehandel + 1.830 m²
- Interiørhandel +/- 0 m²
- Kontormøbel +/- 0 m²
- Sportshandel +/- 0 m²

Trafikken til-fra handel er beregnet med følgende verdier for ansatte pr 100 m², personturer pr 100 m² og bilbelegg.

- Dagligvarehandel – 2,3 ansatte pr 100 m², 200 personturer pr 100 m², 1,3 personer pr bil
- Interiørhandel - 1,0 ansatt pr 100 m², 20 personturer pr 100 m², 1,4 personer pr bil
- Kontormøbel - 1,0 ansatt pr 100 m², 20 personturer pr 100 m², 1,4 personer pr bil
- Sportshandel - 1,0 ansatt pr 100 m², 70 personturer pr 100 m², 1,4 personer pr bil

Turproduksjonen ovenfor er hentet fra PROSAM 121, med to sammenlignbare dagligvarebutikker som ligger utenfor sentrum. Turproduksjon for annen handel den samme som brukt for dagens situasjon.

Reisemiddelfordelingen til-fra Hvervenkastet dagligvarehandel er anslått ut fra reisemiddelfordeling for handels- og servicereiser i Nedre Buskerud iht. RVU 2013/14 «Reisevaner i Osloområdet».

- 70% bil / 22 % gange og sykkelandel - 8 kollektiv

Reisemiddelfordelingen til-fra annen handel er den samme som brukt for dagens situasjon. Ut over trafikken til og fra handelsområdet er det regnet med en generell trafikkvekst på 13,3 %, fram mot 2028, iht. prognosen for Buskerud fylke.

Trafikkvekst til-fra Hvervenkastet handel

Figuren nedenfor viser beregnet trafikk til-fra Hvervenkastet handel med planlagt ny arealbruk. Antall ansatte er noen flere enn en ser for seg nå i starten. I beregningen er det regnet med at 10 % av besøkende til dagligvarehandelen også besøker annen handel på Hvervenkastet, herunder Gjestegården eller bensinstasjonen. Det innebærer en liten reduksjon av trafikkbelastningen i atkomstkrysset.

| Ny arealbruk | Areal | Ansatte | Personturer | | | | Biltrafikk | | | P-behov | P-norm |
|-----------------------------|--------------|-----------|-------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|-----------|
| | | | G/S | Kollektiv | Bil | Sum | Hverdag | ÅDT | E-time | | |
| Ny dagligvare | 1 450 | 33 | 574 | 209 | 1 827 | 2 610 | 1 405 | 1 158 | 169 | 42 | 22 |
| Interiør | 710 | 7 | 6 | 5 | 189 | 200 | 135 | 111 | 16 | 8 | 11 |
| Kontormøbel | 225 | 2 | 2 | 2 | 57 | 60 | 41 | 33 | 5 | 2 | 3 |
| Sport | 1 550 | 16 | 23 | 19 | 1 478 | 1 520 | 1 056 | 870 | 127 | 63 | 23 |
| Gjestegården | 1 000 | 8 | 11 | 11 | 400 | 423 | 267 | 311 | 40 | 20 | 15 |
| Bensinstasjon | | | | | | | 611 | 611 | 67 | | |
| Trafikk | 4 935 | 66 | 617 | 245 | 3 951 | 4 813 | 3 514 | 3 095 | 423 | 136 | 74 |
| Reisemiddel-% Hvervenkastet | | | 13 % | 5 % | 82 % | | Timeandel | 12,0% | | | |

7.4.4 Biltrafikk og kryssbelastning med planlagt ny handel

Planlagt ny E16 forbi Hønefoss (før 2030) vil gi redusert biltrafikk på dagens E16, men også i Osloveien forbi Hvervenkastet. I tillegg kommer effekten av Ringeriksbanen, trolig en gang etter 2030. Men i våre beregninger er det ikke tatt høyde for dette.

Beregnet situasjon kan derfor betegnes som et «worst case».

I ettersituasjonen vil en stor del av økningen skyldes alminnelig framskriving, og en liten del dette tiltaket.

Beregnet «nyskapt biltrafikk» for årsgjennomsnittet er 710 kjt. på virkedager og 610 kjt. ÅDT i årsgjennomsnitt. I makstimen 99 kjt/t.

Med å endre til to innfarer fra nord i rundkjøringen, vil altså kapasiteten/belastningen der kunne gå ned fra dagens situasjon, fra 0,82 til 0,69. To felt ut har som nevnt ingen kapasitetsmessige fordeler. Uten dette tiltaket vil belastningen kunne bli kritisk, uavhengig av denne planen.

Det bemerkes at det meste av det vi her kaller trafikkøkning reelt sett ikke være ny trafikk i Osloveien. Konkurrerende dagligvarebutikker langs Osloveien nord for Hvervenkastet trekker også i dag trafikk forbi planområdet.

Trafikksituasjonen i krysset for planområdet med planlagt utbygging viser at en kan forvente 39 sekunders forsinkelse og kødannelse opp mot 40 meter inne på området. Det er det god plass til inne på området.

Trafikkavviklingen i Osloveien vil imidlertid ikke påvirkes i nevneverdig grad av det nye handelstilbudet.

Likevel foreslås noen utbedringstiltak for å gjøre veien mer robust og trafikksikker. Gangfeltet over Osloveien, som i dag ligger rett vest atkomstkrysset, foreslås flyttet

nærmere Arnold Dybjords vei (sykehuset). Det vil lette avviklings situasjonen og gi en enda sikrere kryssing for gående (det er lite venstresvingende trafikk fra sykehuset).

I rundkjøringen Osloveien-Hvervenkastet foreslås et ekstra kjørefelt over de siste 20 meterne, for trafikk rett frem og til venstre.

Gangfeltet over Osloveien vest bør samtidig flyttes ca. 20 meter mot vest, slik at gående forholder seg til kun 1+1 kjørefelt i kryssingen. Også gangfeltet over Osloveien øst foreslås flyttet ca. 10 meter av samme grunn. De foreslåtte tiltakene vil bidra til sikrere kryssing for gående og samtidig bedre avviklingskapasiteten i kryssene.

Dagens Oslovei har to felt ut av rundkjøringen mot sentrum. Det ekstra feltet har ingen effekt på belastningen i rundkjøringen, men gir en lengre kryssing for gående (er del av skoleveien). Den ekstra bredden bør alternativt brukes til å anlegge en bred midtdeler. Tilfarten fra vest bør ha to kjørefelt nærmest rundkjøringen. Dette er vist her som prinsipptegning.

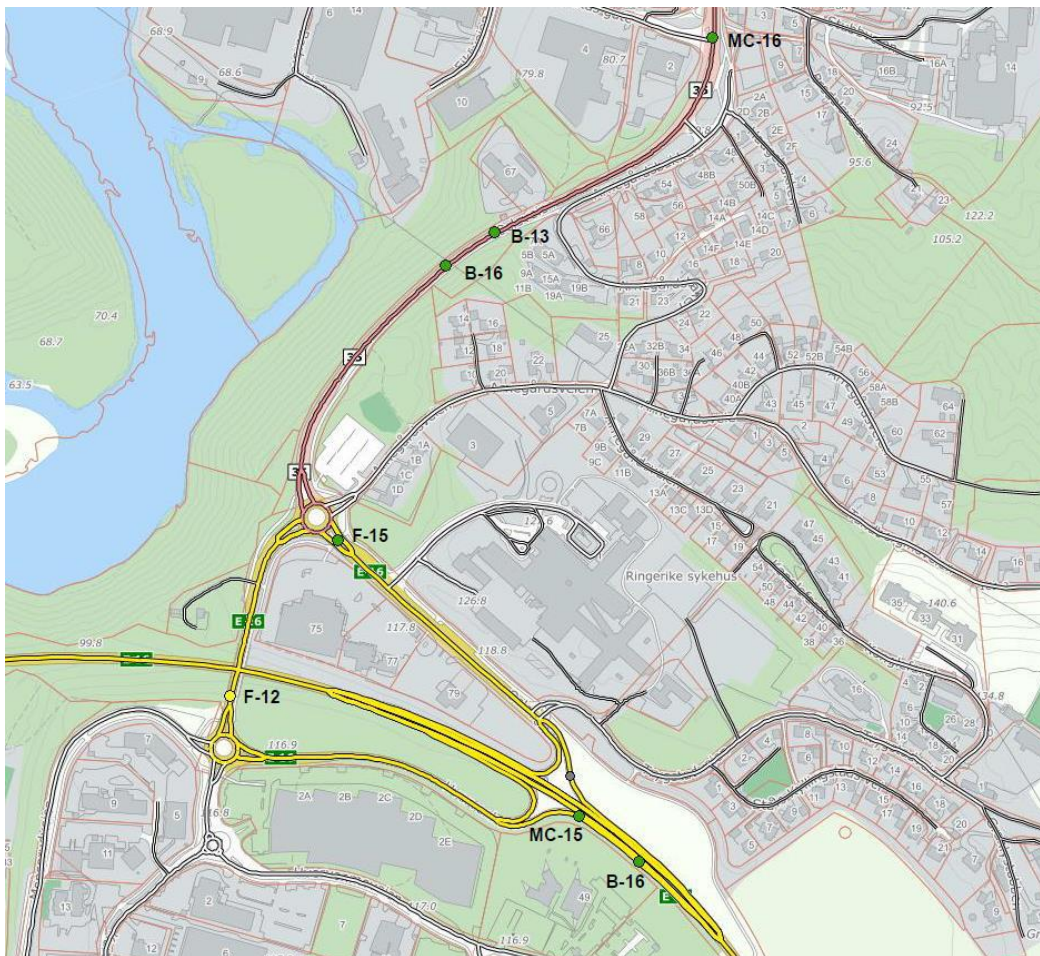


I planen er de to gangfeltene bundet sammen med egen gang-/sykkelveg. Se plankart og situasjonsplan.

7.4.5 Trafikkulykker ved Hvervenkastet

I perioden 2012-2017 har det vært 7 trafikkulykker med personskade i vegene ved Hvervenkastet. Ingen av dem i atkomstkrysset mot handelen.

Figuren nedenfor viser utsnitt av ulykkesregisteret i Nasjonal Vegdatabank (NVDB) for toplanskrysset på E16 til Hønefoss, for perioden 2009-2016. Ulykke med alvorlige personskader (1 stk.) er vist med gul farge og ulykker med mindre alvorlige personskader er vist med grønn farge.



Trafikkulykker med personskade 2006-16 på vegene ved Hvervenkastet handel.

Ulykkene, som i figuren er angitt med bokstav for ulykketype og to siffer for årstall (etter 2000), fordeler seg som følger på ulykketype.

- Fotgjenger-ulykker - 2 ulykker
- MC-ulykker - 2 ulykker
- Bil-ulykker - 3 ulykker

Ulykkesfrekvensen på av- og påkjøringene ved Hvervenkastet er beregnet til 0,14, som er lavere enn gjennomsnittet for tilsvarende veger i Norge på 0,20 (fra Trafikksikkerhets-håndboken).

På E16 ved Hvervenkastet er det beregnet en ulykkesfrekvens til 0,08, som er halvparten av gjennomsnittet for tilsvarende veger i Norge, som er på 0,16.

I Osloveien er det beregnet en ulykkesfrekvens til 0,17, som også er noe lavere enn gjennomsnittet for tilsvarende veger i Norge, som er på 0,22.

7.5 Strøm, og vann- og avløpsnett

Områdene er i dag knyttet til all nødvendig infrastruktur.

Overvann blir ført til terreng, via underjordisk fordrøyningsbasseng, som har en kapasitet på 100 m³ vann.

Det er satt krav i bestemmelsene til at bebyggelsen skal kobles til det eksisterende ledningsnettet. Bestemmelsene rommer også muligheter for å anlegge overvannsanlegg under jorden og/eller avløpspumpestasjoner i grønnstrukturen i planen.

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme. Hovedbygget er koblet til dette Vardarnettet. Dette ble satt i drift mai 2019.

7.6 Radon

Radonkonsentrasjon i grunnen er ukjent. Ifølge Statens strålevern kan områder med løsmasser i grunnen være svært utsatt for radonproblemer. Området ligger i et område av løsmasser. I det nasjonale aktsomhetskart for radon skal en her ha middels/lav aktsomhet.

Utendørs vil radonkonsentrasjonen normalt være lav, og helsefare oppstår først om gassen siver inn og oppkonsentreres i bygg med rom for varig opphold. I rom med varig opphold, spesielt soverom, kan radonforekomster bli et helseproblem dersom forebyggende tiltak ikke gjennomføres.

Uansett om det er lite eller mye radon i grunnen er det satt krav til at alle boliger skal utføres med slike forebyggende tiltak.

Konklusjon:

I og med at det kan forekomme radon i grunnen, har en som et forebyggende tiltak satt krav til at alle rom med varig opphold skal bygges med tiltak, i form av membran og utlufting av mulige radongasser.

7.7 Barn- og unges interesser

Dette bebygde arealet har ikke vært brukt som oppholds- eller lekeareal av barn og unge i nærmiljøet. Det har kun vært benyttet til handelsvirksomhet de siste 30 år.

Siden området ikke skal bebygges med boliger vil kommuneplanens bestemmelser og uteområder for barn og unge ikke bli gjort gjeldende.

Nærmeste barneskole blir den nye Benterud skole på Eikli. Ungdomsskoleelevene fra 8. klasse blir i hovedsak Veienmarka. De elever som hadde Kirkeskolen som nærskole fortsetter på Haugsbygd. Til Veienmarka er det sammenhengende fortau. De som skal til Haugsbygd vil ha krav som gratis skoleskyss pga avstanden.

7.8 Universell utforming

Bebyggelse og tilhørende utearealer skal utformes etter prinsippene om universell utforming. Dette er mulig da helningen på terrenget ikke er særlig stor, men tilnærmevis helt flatt.

7.9 Grunnforhold

Vedr. oppføring av bygget i 1990 ble grunnarbeider og fundamentering basert på rapporter som ble utarbeidet av Statens Vegvesen i forbindelse med omlegging av Rv7 (nå E16). De har stått i mange år uten synlige setningsskader.

Det er ikke påvist kvikkleire, men en kan ikke se bort fra at det kan finnes. Massene består hovedsakelig av leire, sand og grus. Avstanden til fjell er ukjent.

Med tanke på fundamentering må grunnforholdene, pga erfaring med eksisterende bebyggelse, kunne karakteriseres som gode. Det er heller ikke snakk om utvidelse av bygningsmassen, kun indre rokkering av arealene.

7.10 Kulturminner

Det er ikke kjente automatisk fredede kulturminner i området.

Dersom det i forbindelse med bygg- og anleggsarbeid blir funnet automatisk fredede kulturminner, skal arbeid straks stanses og kulturminnemyndighetene i Buskerud fylkeskommune skal varsles.

7.11 Støy

Området innehar funksjoner som ikke er definerte som støyømfintlig bruk i hht støyretningslinjene.

En eventuell mertrafikk vil heller ikke gå på vegger der det er slik bebyggelse.

Til Ringerike sykehus er det for stor avstand til at noe mertrafikk vil kunne gi signifikant merstøy for bebyggelsen der.

Mertrafikken et tiltak her vil skape vil utgjør en for liten %-vis endring på vegene til at det vil kunne merkes mht støy. Endringene utgjør ca. 0,45 B for E16 og 0,68 dB for Fv35. Siden den minste merkbare endringen går ved ca. 3 dB, ligger de fysiske målbare endringene for lavt til støy utgjør noe problem i denne saken.

7.12 Luftforurensning.

Grenseverdier for luftforurensning gjelder ikke slik bebyggelse som det planlegges her.

7.13 Biologisk mangfold.

Det finnes ingen kjente sårbare arter i dette fullt utbygde området. Forholdet til Naturmangfoldlovens §§8-12 er derfor avklart.

8 Risiko og sårbarhetsanalyse

Det er laget egen risiko- og sårbarhetsanalyse. Se denne. De problematiske tema er behandlet i eget skjema, som bl.a. anviser hvordan de blir behandlet i planen. Dette er:

1. Det settes krav til at det ved nybygging skal gjøres tiltak mot radon.
2. Det settes krav til frisikt i avkjørsel mht trafikksikkerhet i kryss og sikkerhet for gående og syklende.