

Møteinnkalling

Utvalg:	Formannskapetets Strategi og plan
Møtested:	Rådhuset - Formannskapssalen
Dato:	20.11.2024
Tid:	Kl. 11:00

Dagsplan:

(Tilsvarende Formannskapet)

- 11:00 - 11:05 Opprop og møteinnkalling
- 11:05 - 11:25 Orientering - Hønefoss BY ved Linn Marie Hallum, daglig leder og Johannes Sangnes, styreleder
- 11:25 - 11:45 Orientering om Monserud og OBAS konkurs
- 11:45 - 12:00 Orientering om "Dialogen med Hole ang. overføringsledning til Monserud".
- 12:00 - 12:20 Orientering – Oppvekstplan
- 12:20 - 13:05 Pause/Lunsj
- 13:05 Sakslisten

Gyldig forfall meldes til sekretariatet, e-post sek@ringerike.kommune.no

Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.

Mulig inhabilitet meldes snarest til sek@ringerike.kommune.no

Saksfremlegg med vedlegg i farger er tilgjengelig på kommunens internettsider.

Sakliste

Sak nr.	Sakstittel
43/24	476 Detaljregulering for Hensmoen Nord - 2. gangsbehandling
44/24	518 - Detaljregulering for Årbogen datasenter, Treklyngen - Oppstart av planarbeid og behandling av planprogram
45/24	521 Detaljregulering for Eriksplassen motorbane, Vestre Ådal – oppstart av planarbeid
46/24	Søknad om pilotprosjekt gult blinkende trafikklys i Hønefoss
47/24	Tiltak for en grønn transportrute i Hønefoss sentrum

Ringerike, 13. november 2024

Runar Johansen
Ordfører

Arkiv: PLANID-476,
PLANNAVN-
Hensmoen,
PLANTYPE-35,
FA-L12, ESA
ARKIV-20/3216
Journalpostnr.: 20/10686 - 60
Saksbehandler: Svend Hendrik
Vinje
Dato: 10.10.2024

Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
87/24	Hovedutvalget for miljø- og arealforvaltning	11.11.2024
43/24	Formannskapetets Strategi og plan	20.11.2024
	Kommunestyret	

476 Detaljregulering for Hensmoen Nord - 2. gangsbehandling

Vedtak som innstilling fra Hovedutvalget for miljø- og arealforvaltning, 11.11.2024 - 87/24

1. 476 Detaljregulering for Hensmoen Nord vedtas.
1. Reguleringsplan **400 – Spenncoil Rail og Vågård skytebane**, vedtatt 26.11.2015, samt de deler av gjeldende reguleringsplan **53 – Hensmoen**, vedtatt 26.10.1970, som overlappes av ny plan, oppheves jf. plan- og bygningsloven § 12-14.

Kommunedirektørens innstilling:

1. 476 Detaljregulering for Hensmoen Nord vedtas.
1. Reguleringsplan **400 – Spenncoil Rail og Vågård skytebane**, vedtatt 26.11.2015, samt de deler av gjeldende reguleringsplan **53 – Hensmoen**, vedtatt 26.10.1970, som overlappes av ny plan, oppheves jf. plan- og bygningsloven § 12-14.

Parter i saken:

Forslagsstiller: Sivillegjenvinning AS v/John Edvard Myrvang

Fagkyndig: Feste Nordøst AS v/Helge Bakke

Sammendrag:

Hensikten med planen er å tilrettelegge for videre utvikling av industriområdet på Hensmoen, nord for E16, for å møte fremtidige areal- og utbyggingsbehov. Det legges opp til en høyere utnyttelse innenfor planområdet enn det som er tilfellet i dag. Fortetting i allerede eksisterende industriområder, fremfor å ta i bruk nye, er i tråd med føringene i lokale- og nasjonale forventninger til fremtidig arealutvikling.

Formannskapetets strategi og plan vedtok 07.02.2024 at reguleringsplanen for Hensmoen Nord skulle sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

NVE fremmet [innsigelse](#) til planforslaget ved høring og offentlig ettersyn. Forslagsstiller gjennomførte, på bakgrunn av innsigelsen, en revidering av notatet for overvann. Den seneste revideringen, og medfølgende endringer i reguleringsbestemmelsene for overvann var tilstrekkelig til at NVE anså innsigelsen som ivaretatt. NVE trakk derfor sin innsigelse i brev datert 04.10.2024. Kommunestyret kan dermed vedta reguleringsplanen.

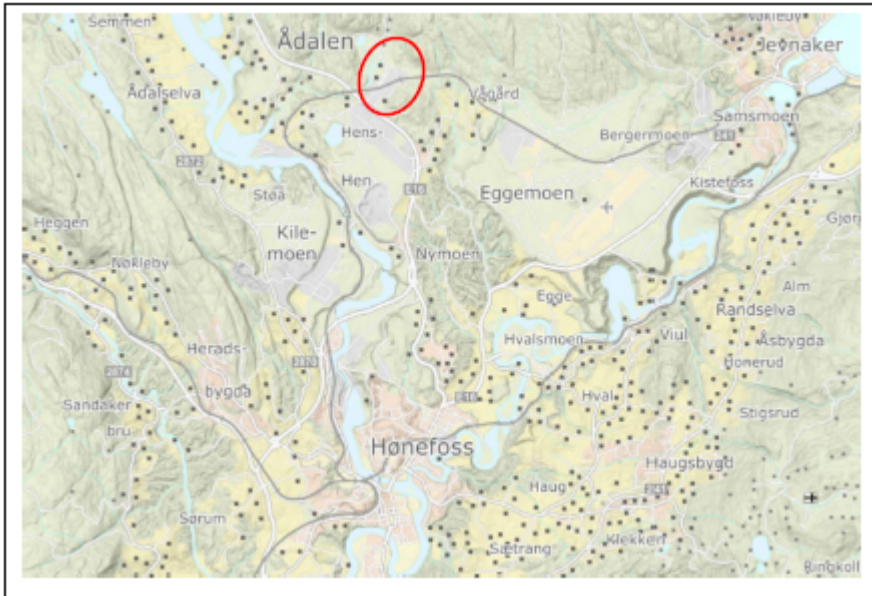
På bakgrunn av [uttalelsen](#) fra Statens vegvesen, gjennomførte kommune nye trafikktellinger, for alle hovedveier og sideveier rundt det aktuelle krysset. Resultatet av de nye trafikktellingene er at krysset er mindre trafikkert enn antatt, og at krysset vil ha en belastningsgrad på 75% av sin tåleevne etter endt utbygging. Statens vegvesen er informert om oppdatert trafikktutredning, og tilsendt nye trafikktall som del av planarbeidet.

Kommunedirektøren mener planområdet vil være et attraktivt næringsareal for eksisterende og nye etableringer, på Hensmoen. Reguleringsplanen ivaretar på en god måte hensynet til den eksisterende industrien, samtidig som den ivaretar hensynet til nærliggende boliger og fritidseiendommer. Kommunedirektøren anser at reguleringsplanen vil styrke Ringerike kommunes posisjon som en attraktiv kommune for industrietableringer, og som en kommune som proaktivt regulerer tilgjengelige, og attraktive arealer.

Planforslaget er godt bearbeidet på bakgrunn av de innkomne uttalelser.

Kommunedirektøren mener planforslaget hensyntar kommunens, berørte parters, og overordnede myndigheters tilbakemeldinger på en tilstrekkelig måte. Planforslaget er også i tråd med nasjonale, regionale og lokale forventninger til næringsutvikling og fremtidsriktig arealplanlegging. Kommunedirektøren anser utredningsplikten og utfordringene ved å bygge ut i planområdet som tilstrekkelig utredet og hensyntatt i planforslaget. Kommunedirektøren ser ingen kontroversielle forhold med planforslaget og den foreslåtte utbyggingen.

Med bakgrunn i redegjørelsen ovenfor anbefaler kommunedirektøren at planen vedtas.



Figur 1: Planområdet plassering

Hovedutvalget for miljø- og arealforvaltning 11.11.2024

Behandling:

Leder foreslo voteringsrekkefølge som ble enstemmig vedtatt.

Avstemming:

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt som Hovedutvalgets (HMA) innstilling til Formannskapet

HMA - 87/24 Vedtak:

1. 476 Detaljregulering for Hensmoen Nord vedtas.
1. Reguleringsplan **400 – Spenncoil Rail og Vågård skytebane**, vedtatt 26.11.215, samt de deler av gjeldende reguleringsplan **53 – Hensmoen**, vedtatt 26.10.1970, som overlappes av ny plan, oppheves jf. plan- og bygningsloven § 12-14.

Innledning/Bakgrunn:

Det er redegjort for bakgrunn i saksframlegg til [1.gangsbehandling](#).

Hensikten med planen er å tilrettelegge for videre utvikling av industriområdet på Hensmoen, nord for E16 for å møte fremtidige areal- og utbyggingsbehov. Utvidelsen sikrer nye arealer til rådighet for bedriftene innenfor planområdet, som kan tas i bruk ved utvidelse

av eksisterende industriaktører, eller for å kunne etablere komplementære aktører som naturlig hører hjemme i en industriklynge. Planforslaget er utarbeidet med konsekvensutredning og planprogram.

Det legges opp til en høyere utnyttelse innenfor planområdet enn det som er tilfellet i dag. Fortetting i allerede eksisterende industriområder, fremfor å ta i bruk nye, er i tråd med føringene i lokale- og nasjonale forventninger til fremtidig arealutvikling.

Innenfor planområdet tillates det etableres industri-, gjenvinning- og lagervirksomhet, med tilknyttede kontor- og servicefunksjoner. Det tillates etablert mulighet for sidespor, for å legge til rette for ytterligere mottak og frakt av materialer og annen vareleveranse med tog.



Figur 2: Planområdet på Hensmoen illustrert ved full utbygging med en utnyttelsesgrad 60% BYA.

Tidligere behandlinger og vedtak

Formannskapet Strategi og plan - sak 25/21

Formannskapet vedtok 25.08.2021 å sende forslag til planprogram på høring og legge ut til offentlig ettersyn. Fastsetting av planprogrammet delegeres til kommunedirektøren, med mindre det kommer merknader som påvirker planarbeidets gjennomføring.

Det ble varslet oppstart av planarbeid i Ringerikes Blad 08.09.2021, med frist for innspill 18.10.2021.

Delegert vedtak – 24.04.2023

Kommunedirektøren fastsatte 24.04.2023 planprogrammet for detaljregulering for Hensmoen Nord, på delegert myndighet fra Formannskapet Strategi og plan. Grunnet en intern misforståelse ble planprogrammet ikke offisielt fastsatt før dette. Myndigheter og privatpersoner som kom med uttalelser til planprogrammet ble varslet om fastsettelsen.

Vedtak om høring og offentlig ettersyn - sak 06/24

Formannskapetets strategi og plan vedtok 07.02.2024 at reguleringsplanen for Hensmoen Nord skulle sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Beskrivelse av saken:

Planforslaget

Planforslaget som foreligger til behandling er merket 2. gangsbehandling, og består av:

- Plankart
- Reguleringsbestemmelser
- Planbeskrivelse
- Landskapsvurdering
- Trafikkvurdering, revidert 20.09.2024
- Støyutredning
- Naturfarevurdering
- Rapport flom og overvann, revidert 27.06.2024
- ROS-analyse
- Geoteknisk rapport
- Oversikt over uttalelser til høring og offentlig ettersyn
- Oppsummering og kommentarer til uttalelser

Beskrivelse av planforslaget framgår av [planbeskrivelsen](#) kapittel 6. Konsekvensutredningen med virkninger av planforslaget er redegjort for i kapittel 7. Se også [saksframlegg](#) til 1.gangsbehandling.

Endringer etter 1.gangsbehandling

På bakgrunn av uttalelser til høring og offentlig ettersyn, se vedlegg 9, er det gjennomført endringer i plandokumentene. De fleste endringer omfatter tematikk omtalt i uttalelsene, og noen få plantekniske endringer. Endringene er beskrevet nedenfor.

Plankart

På revidert plankart er flomsonen justert innenfor BI3, i tråd med anbefalingene i revidert utredning av flom og overvann. Veien sør i planområdet, f_SKV1, er regulert til der den i dag ligger. Bakgrunnen for det er at Statens vegvesen ikke vil godta annet enn marginal forflytting av denne veien, med hensyn til tilstrekkelig avstand fra E16, som går fordi planområdet.

Planbestemmelser

Fellesbestemmelser og rekkefølgebestemmelser for håndtering av overvann er endret og utvidet, i tråd med anbefalinger i mottatt innsigelse fra NVE. Det er lagt til bestemmelser knyttet til massehåndtering, i tråd med forslag i uttalelsen fra direktoratet for mineralforvaltning. Det er lagt inn en bestemmelse som muliggjør mindre tiltak på boligeiendommene, i påvente av fremtidig omregulering fra boligområde til industriområde.

I tillegg er det gjort mindre endringer i reguleringsbestemmelsene som en del av kvalitetssikring av planforslaget, og for å imøtekomme høringsuttalelser. Kommunedirektøren mener endringene ikke påvirker hensikten eller formålet med planarbeidet, og er gjennomført av reguleringstekniske hensyn.

Høringsuttalelser og medvirkning

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 16.02.2024 til 07.04.2024. I samme periode ble forslaget sendt regionale myndigheter, berørte grunneiere m.fl. til uttalelse. Det kom inn totalt 10 uttalelser. Disse følger vedlagt, se vedlegg 9. Hovedtrekkene i uttalelsene er oppsummert og kommentert i vedlegg 6.

På bakgrunn av uttalelsen fra NVE reviderte forslagsstiller notatet for overvann og flom. Ringerike kommune gjennomførte også nye trafikkmålingen for krysset E16 x Hvervenmoen, på bakgrunn av anbefaling fra Statens vegvesen. Trafikkvurderingen ble oppdatert på bakgrunn av de nye tallene. Statens vegvesen er oversendt nye trafikktall til opplysning, i forkant av sluttbehandling av planarbeidet.

Planforslaget er videre sendt til uttalelse til barnerepresentanten for egen uttalelse ut fra hensynet til barn og unge i plansaker. Barnerepresentanten anser at området i dag ikke er, eller i fremtiden vil være, et attraktivt område for barnefamilier, og «støtter avgjørelsen om at det ikke etableres nye boliger inne på området».

Innsigelser

NVE fremmet [innsigelse](#) til planforslaget ved høring og offentlig ettersyn. Forslagsstiller gjennomførte, på bakgrunn av innsigelsen, en revidering av notatet for overvann. Ringerike kommune mente på sin side at det reviderte dokumentet ikke tilstrekkelig svarte ut NVEs innsigelse, og anbefalte at det ble gjennomført ytterligere revidering, med formål å svare ut NVEs konkrete innsigelse og påfølgende anbefalinger. Den seneste revideringen, og medfølgende endringer i reguleringsbestemmelsene var tilstrekkelig til at NVE anså innsigelsen som ivaretatt, og trakk derfor sin innsigelse, i brev datert 04.10.2024. Kommunestyret dermed vedta reguleringsplanen.

Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet omfatter to eksisterende reguleringsplaner; plan 53 – Hensmoen, vedtatt 26.10.1970, og plan 400 – Spenncon Rail og Vågård Skytebane, se planbeskrivelse kapittel 4.2. Reguleringsbestemmelsene for plan 53 – Hensmoen regulerer formål, utnyttelse og byggehøyde for industriområdet. Planen for Vågård Skytebane regulerer skytebanen med skytetider og skytehelger, samt den delen av planområdet som i plankartet omfatter BI4. Bestemmelsene for skytebanen er videreført i den nye reguleringsplanen. Bestemmelsene for

industriområdene oppdateres knyttet til arealformål, utnyttelse og byggehøyder reguleres i tråd med hensikten med planarbeidet, og andre næringsplaner i kommunen.

Juridiske forhold:

Det er kommunestyret som vedtar reguleringsplanen, jf. plan- og bygningsloven § 12-12. Saken behandles først i Hovedutvalget for miljø- og arealforvaltning og formannskapetets Strategi og plan i tråd med gjeldende delegeringsreglement.

Økonomiske forhold:

Planen utløser trolig ingen kostnader for Ringerike kommune.

Utbyggingen vil kunne gi kostnader for Ringerike kommune i form av infrastruktur.

Utbyggingen vil mest sannsynligvis gi skatteinntekter til kommunen.

Planen er en privat detaljregulering. Dette innebærer at forslagsstiller er blitt fakturert for saksbehandlingsgebyr jf. gjeldende betalingsreglement.

Forholdet til kommuneplanens samfunnsdel:

Kommuneplanens samfunnsdel

Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt av kommunestyret 30.09.2021. Samfunnsdelen er det øverste styringsdokumentet i kommunen, og inneholder kommunens overordnede plan for hvordan vi skal utvikle samfunnet vårt i tiden fremover. Samfunnsdelen er utarbeidet ut ifra nasjonale og regionale forventninger til kommunal planlegging, og FNs bærekraftsmål. Kommuneplanens samfunnsdel inneholder videre en arealstrategi, som gir overordnede føringer for arealutviklingen i Ringerike. I tabellen under har kommunedirektøren vurdert hvordan planforslaget ivaretar relevante mål i arealstrategien.

Arealstrategi	Hvordan følger planen opp arealstrategien?
1. Kompakt by- og tettstedsutvikling	Planforslaget legger opp til fortetting i et eksisterende industriområde, fremfor å ta i bruk nye. Det legges opp til en høyere utnyttelse innenfor planområdet enn det som er tilfellet i dag. Fortetting i allerede eksisterende industriområder, fremfor å ta i bruk nye, er i tråd med føringene i lokale-, og nasjonale forventninger til fremtidig arealutvikling.

<p>1. Arealutvikling i Hønefoss, Heradsbygda, Haugsbygd og tettstedene</p>	<p>Ikke relevant for denne reguleringsplanen.</p>
<p>1. Boligbebyggelse</p>	<p>Det legges ikke opp til etablering av ny boligbebyggelse innenfor planområdet. Det finnes syv boliger innenfor planområdet som har fått tilbud om å bo videre, om ønskelig. Boligene vil få negative konsekvenser for bomiljøet som følger av økt støy i bygge- og driftsperioden.</p>
<p>1. Tilrettelegging for gående og syklende</p>	<p>Det er i planarbeidet planlagt for, og vist gang- og sykkelvei fra busstopp langs E16, og langs adkomstveien innad i planområdet. Etableringen av denne veien er sikret gjennom rekkefølgebestemmelser.</p>
<p>1. Jordvern</p>	<p>Planforslaget medfører omregulering av 61,7 daa dyrkbar mark. 27 daa av disse er allerede avsatt til næringsformål i arealplanen. Deler av de 61,7 daa dyrkbar mark avsettes til vegetasjonsskjerm, og bygges ikke ned.</p>
<p>1. Næringsutvikling</p>	<p>Hensikten med utvidelsen av næringsområdet er å sikre arealer for at bedriftene kan vokse, og at bedrifter med synergieffekter med eksisterende industri kan etablere seg innenfor planområdet. Innenfor planområdet kan det etableres industri-, gjenvinning- og lagervirksomhet, med tilknyttede kontor- og servicefunksjoner. Slike bedrifter er vurdert å være bedrifter med store arealbehov og få ansatte per 100 m² gulvareal. Etablering av slike bedrifter utenfor bysentrum er derfor i tråd med</p>

	prinsippene i ABC-modellen for lokalisering.
1. Masseforvaltning	Utvidelsen er prosjektert å generere 440 000 pfm ³ overskuddsmasser, der 42 000 pfm ³ er prosjektert å gå til netto oppfylling innenfor planområdet. De resterende massene skal knuses lokalt, og salgbare grusfraksjoner skal selges. Gode og riktige forekomster som kan benyttes i produksjonen av betongvarer for bedriftene på Hensmoen skal sikres og brukes.
1. Fritidsbebyggelse	Det legges ikke opp til etablering av ny fritidsbebyggelse innenfor planområdet. Det finnes noen fritidseiendommer i den nordvestre delen av planområdet som reguleres til LSK, og følger vedtatt arealbruk for LNF-områder i kommuneplanen for Ringerike kommune.
1. Rekkefølgebestemmelser	Det stilles rekkefølgekrav til etablering av offentlig infrastruktur som vei, gangvei, vann, og avløp. Det stilles rekkefølgekrav til etablering av sikkerhetstiltak over togskinner, samt støyreducerende tiltak for eiendommene innenfor planområdet.

Kommuneplanens arealdel

I kommuneplanens arealdel vedtatt 05.09.2019 er området avsatt til nåværende og fremtidig næringsvirksomhet, LNF, og idrettsanlegg m/faresone. Formålene er videreført i foreslått plankart for arbeidet med ny kommuneplanens arealdel.



Figur 3: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel. Planområdet er vist med sort, heltrukken, strek. Røde piler viser områder der planarbeidet avviker fra overordnet plan.

Kommunedirektørens vurdering:

Uttalelser til planforslaget

Vurdering av mottatte uttalelser til oppstart fremgår av vedlegg 6. Kommunedirektøren bemerker seg at forslagsstiller har gjennomført tilstrekkelig revidering av planarbeidet, og innarbeidet i planarbeidene de faglige rådene som ble fremmet i uttalelsene.

Kommunen mottok også tre uttalelser fra privatpersoner og/eller naboer til planområdet. I én av uttalelsene ble det vist til et tidligere innspill om konkret vurdering av erstatning fra kommunens side, for økt støy som følge av utbyggingen. Ringerike kommune har svart ut forespørselen i etterkant av høringsrunden, og [brevet](#) konkluderer med at kommunen ikke vil være økonomisk ansvarlige for eventuelle, negative, konsekvenser som følge av planforslaget.

Naturmangfold og grønstruktur

De miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 skal legges til grunn som retningslinjer ved alle enkeltvedtak, herunder vedtak av reguleringsplaner. Det er registrert intakt lavlandsmyr vest for planområdet, og planavgrensningen omfatter deler av denne. Myra og de deler av elva som omfattes av planområdet er avsatt til hensynssone naturmiljø. Det er regulert inn et vegetasjonsbelte mellom arealer avsatt industri og elva Væla, og den intakte myra vest for elva. Planbeskrivelsens kapittel 7.6 Biologisk mangfold omfatter utredningstemaer tilknyttet naturmangfoldloven.

Jordvern

Planforslaget medfører en omregulering av 61,7 daa dyrkbar mark. 27 daa av disse er allerede avsatt til næringsformål i arealplanen. Deler av de 61,7 daa dyrkbar mark avsettes til vegetasjonsskjerm, og bygges ikke ned.

Bokvalitet

Kommunedirektøren anser at boligområde og tungindustri ikke er en god kombinasjon, og har derfor foreslått å omregulere de eksisterende boligeiendommene til industriformål. Dette innebærer at beboerne, om ønskelig, kan tilby sine eiendommer og tomter til industripriser, dersom de i fremtiden skulle ønske å flytte. Det tillates mindre tiltak på boliger i mellomtiden, men omreguleringen til industri medfølger at det ikke kan bygges flere eller nye boliger innenfor området.

Høyder og utnyttingsgrad

Reguleringsplanen legger opp til en utnyttelsesgrad på 60% BYA, og byggehøyder på 20 meter. Det tillates transportbånd eller andre tekniske installasjoner som overgår dette, ved behov. Bestemmelsene for Hensmoen Nord er tilsvarende de bestemmelser som reguleres i andre næringsområder i kommunen, som på Follummoen, eller på Treklyngen.

Forhold til naboer

Kommunedirektøren er gjort kjent med at det har vært en åpen dialog, og god kontakt, mellom forslagsstiller og beboerne innenfor planområdet. På bakgrunn av de innspill og uttalelser som ble mottatt i forbindelse med reguleringsplanarbeidet, er det aksept hos naboer for at det blir økt støy som følge av utbygging av industrien i fremtiden. Det skal etableres støyreducerende tiltak før ny industri kan bygges, for å ivareta bokvaliteten til naboene. Som tidligere nevnt, vil naboene innenfor planområdet nå besitte eiendommer regulert til industri, fremfor LNF, noe som mest sannsynlig vil gi verdiøkning av deres eiendommer.

Trafikkforhold

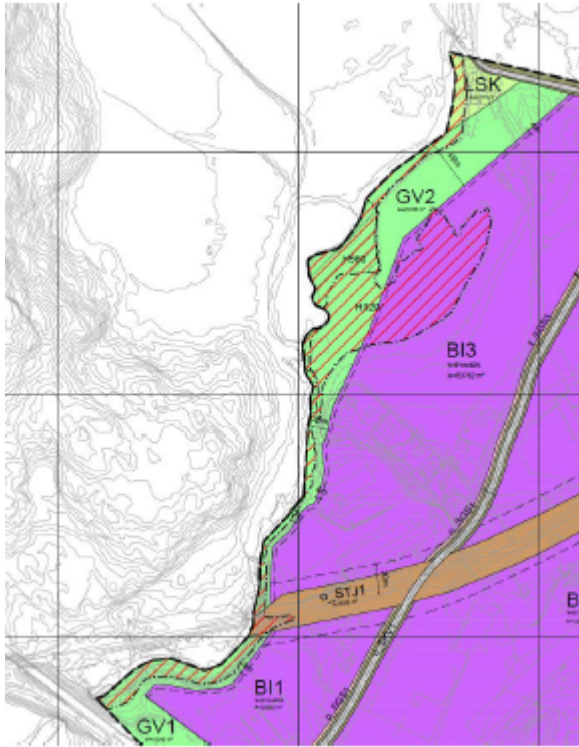
På bakgrunn av [uttalelsen](#) fra Statens vegvesen, gjennomførte kommune nye trafikktegninger, for alle hovedveier og sideveier rundt det aktuelle krysset. Resultatet av de nye trafikktegningene er at krysset er mindre trafikkert enn antatt, og at krysset vil ha en belastningsgrad på 75% av sin tåleevne, etter endt utbygging. Statens vegvesen er blitt informert om oppdatert trafikkutredning, og tilsendt nye trafikktegninger som del av planarbeidet.

Områdestabilitet

Områdestabiliteten er utredet og avklart i forbindelse med konsekvensutredningen av planarbeidet.

Hensyn til nærliggende vannmiljø

I planforslaget til Hensmoen Nord, har det vært fokus på å kunne videreutvikle et attraktivt og velfungerende industriområde uten at dette skulle gå på bekostning av nærliggende elv og myr. I planarbeidet ble det derfor besluttet at det skulle reguleres inn en betydelig vegetasjonsskjerm, og videre en 4 meters byggegrens mot denne vegetasjonsskjermen, for ytterligere å hensynta vannmiljøet i elva. Statsforvalteren har gitt kommunen honnør for et godt planarbeid når det kommer til naturhensyn, i denne planen.



Figur 4: Regulert vegetasjonsskjerm mot elva Væla.

Samlet vurdering

Kommunedirektøren mener planområdet vil være et attraktivt næringsareal for eksisterende og nye etableringer, på Hensmoen. Reguleringsplanen ivaretar på en god måte hensynet til den eksisterende industrien, samtidig som den ivaretar hensynet til nærliggende boliger og fritidseiendommer. Kommunedirektøren anser at reguleringsplanen vil styrke Ringerike kommunes posisjon som en attraktiv kommune for industrietableringer, og som en kommune som proaktivt regulerer tilgjengelige og attraktive arealer.

Planforslaget er godt bearbeidet på bakgrunn av de innkomne uttalelser, og kommunedirektøren mener planforslaget hensyntar kommunens, berørte parter, og overordnede myndigheters tilbakemeldinger på en tilstrekkelig måte. Planforslaget er i tråd med nasjonale, regionale og lokale forventninger til næringsutvikling og fremtidsriktig arealplanlegging. Kommunedirektøren anser utredningsplikten og utfordringene ved å bygge ut i planområdet som tilstrekkelig utredet og hensyntatt i planforslaget. Kommunedirektøren ser ingen kontroversielle forhold med planforslaget og den foreslåtte utbyggingen.

Med bakgrunn i redegjørelsen ovenfor anbefaler kommunedirektøren at planen vedtas.

Tore Isaksen
Kommunedirektør

Assisterende kommunedirektør: Heming Herdlevær

Enhetsleder arealforvaltning: Tomas Martin Holtan

Avdelingsleder regulering: Nilam Ilyas

Saksbehandler: Svend Hendrik Vinje

Vedlegg:

Planbeskrivelse - 476 Hensmoen nord

Plankart - 476 Hensmoen Nord

Planbestemmelser - 476 Hensmoen Nord

Vedlegg 01 - Landskapsvurdering

Vedlegg 02 - Trafikkvurdering, revidert 20.09.2024

Vedlegg 03 - Støyutredning

Vedlegg 04 - Naturfarevurdering

Vedlegg 05 - ROS-analyse

Vedlegg 06 - Oppsummering og kommentar til uttalelser

Vedlegg 07 - Geoteknisk rapport

Vedlegg 08 - Overvann og flom - utredning, revidert 27.06.2024

Vedlegg 09 - Uttalelser ved høring av reguleringsplan, samlet

Arkiv: PLANID-518,
PLANNAVN-
Lundheim
datasenter,
PLANTYPE-35,
FA-L13, GNR-
87/588
Journalpostnr.: 24/9212 - 12
Saksbehandler: Ingrid Strømme
Dato: 21.10.2024

Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
88/24	Hovedutvalget for miljø- og arealforvaltning	11.11.2024
44/24	Formannskapetets Strategi og plan	20.11.2024

518 - Detaljregulering for Årbogen datasenter, Treklyngen - Oppstart av planarbeid og behandling av planprogram

Vedtak som innstilling fra Hovedutvalget for miljø- og arealforvaltning, 11.11.2024 - 88/24

1. Planarbeid for Årbogen datasenter, gnr/bnr 87/588, 87/589 og 87/590, 89/3 med flere kan igangsettes jf. plan- og bygningsloven § 12-8.
1. Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn jf. plan- og bygningsloven § 12-9.
1. Fastsetting av planprogrammet delegeres til kommunedirektøren, med mindre det kommer merknader som påvirker planarbeidets gjennomføring.
1. Det tas sikte på å oppheve de delene av følgende gjeldende planer som overlappes av ny plan: 155 Hovsmarka vedtatt 28.11.1985, 343 Områderegulering for Treklyngen vest vedtatt 31.03.2011, sist endret 15.04.2024 og 381 Områderegulering for Treklyngen, vedtatt 28.08.2014, jf. plan- og bygningsloven § 12-14.

Kommunedirektørens innstilling:

1. Planarbeid for Årbogen datasenter, gnr/bnr 87/588, 87/589 og 87/590, 89/3 med flere kan igangsettes jf. plan- og bygningsloven § 12-8.

1. Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn jf. plan- og bygningsloven § 12-9.

1. Fastsetting av planprogrammet delegeres til kommunedirektøren, med mindre det kommer merknader som påvirker planarbeidets gjennomføring.

1. Det tas sikte på å oppheve de delene av følgende gjeldende planer som overlappes av ny plan: 155 Hovsmarka vedtatt 28.11.1985, 343 Områderegulering for Treklyngen vest vedtatt 31.03.2011, sist endret 15.04.2024 og 381 Områderegulering for Treklyngen, vedtatt 28.08.2014, jf. plan- og bygningsloven § 12-14.

Parter:

Forslagsstiller: Stack Infrastructure AS

Plankonsulent: COWI

Sammendrag:

Stack Infrastructure AS ønsker å etablere datasenter på Årbogen. Tiltaket utløser krav til konsekvensutredning og planprogram på grunn av størrelsen på næringsarealet.

Kommunedirektøren har hatt oppstartsmøte med forslagsstiller hvor det er gitt føringer for videre planarbeid, og det er på bakgrunn av dette utarbeidet utkast til planprogram.

En liten del av planområdet er ikke i tråd med gjeldende kommuneplanens arealdel, hvor arealet i dag er satt av til LNF. I forslag til revidert planforslag som var på høring 2023 er dette arealet foreslått til næring, deler av felt NÆ_N24, sør på Furumoen, gnr/bnr 89/3.

Datasenter på denne plassering er i tråd med overordnede føringer særlig i «Næringspolitisk strategi for Ringeriksregionen» og arealstrategien, og det vil være flere gode synergieffekter ved å legge datasenteret på denne plasseringen på Treklyngen.

Kommunedirektøren anbefaler på bakgrunn av dette at det varsles oppstart av planarbeid og at forslag til planprogram sendes på høring og offentlig ettersyn.

Hovedutvalget for miljø- og arealforvaltning 11.11.2024

Behandling:

Leder foreslo voteringsrekkefølge som ble enstemmig vedtatt.

Avstemming:

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt som Hovedutvalgets (HMA) innstilling til Formannskapet

HMA - 88/24 Vedtak:

1. Planarbeid for Årbogen datasenter, gnr/bnr 87/588, 87/589 og 87/590, 89/3 med flere kan igangsettes jf. plan- og bygningsloven § 12-8.
1. Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn jf. plan- og bygningsloven § 12-9.
1. Fastsetting av planprogrammet delegeres til kommunedirektøren, med mindre det kommer merknader som påvirker planarbeidets gjennomføring.
1. Det tas sikte på å oppheve de delene av følgende gjeldende planer som overlappes av ny plan: 155 Hovsmarka vedtatt 28.11.1985, 343 Områderegulering for Treklyngen vest vedtatt 31.03.2011, sist endret 15.04.2024 og 381 Områderegulering for Treklyngen, vedtatt 28.08.2014, jf. plan- og bygningsloven § 12-14.

Innledning:

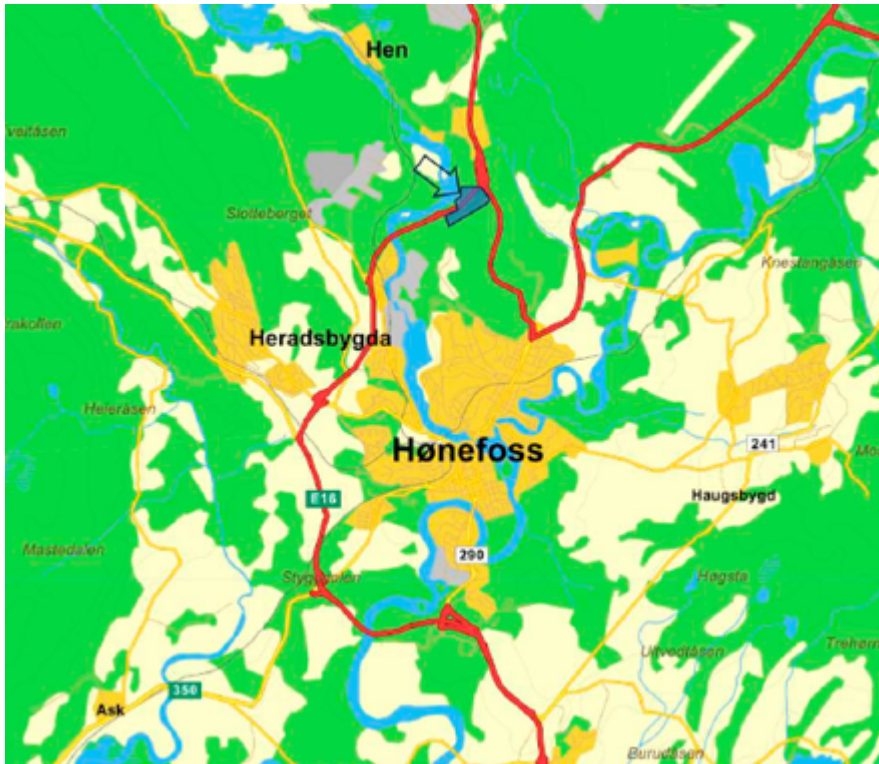
COWI har på vegne av Stack Infrastructure sendt inn planinitiativ for reguleringsplan som legger til rette for etablering av datasenter med infrastruktur på Årbogen i Hønefoss nord.

Tiltaket utløser krav til konsekvensutredning og planprogram.

Saken tas opp til politisk behandling for å ta stilling til om planprogrammet kan sendes på høring og offentlig ettersyn, i henhold til kommunens delegeringsreglement. Saken tas også opp for å avklare forholdet til kommuneplanen. En liten del av område i foreslått planavgrensning er ikke i tråd med arealformålet i gjeldende kommuneplan (LNF), men i tråd med forslag til det som var i høringsforslaget (næring).

Beskrivelse av saken:

Planområdet er lokalisert på Årbogen/Treklyngen, sør for Risesletta, øst for Begna og vest for Børdalsmoen.



Figur 1 - Planområdets beliggenhet

Om planinitiativet

Tiltaket omfatter etablering av et datasenter med tilhørende teknisk infrastruktur. Forslagsstiller Stack Infrastructure har som formål å levere tilpassede datasenterløsninger for andre selskaper. Datasenteret vil bli en del av selskapets satsning på å etablere datasentre i Stor-Oslo. Datasentrene inneholder blant annet servere for datalagring med tilhørende systemer.

Hovedbygningene vil være dataprosesseringsbygg med seksjoner for tekniske fellesfunksjoner, kontorplasser, møterom og drifts-operasjonsrom, garderobes, toaletter, pauserom med mer. Det vil være gjerde rundt enkeltbygg eller samlinger av flere bygg, og teknisk infrastruktur.

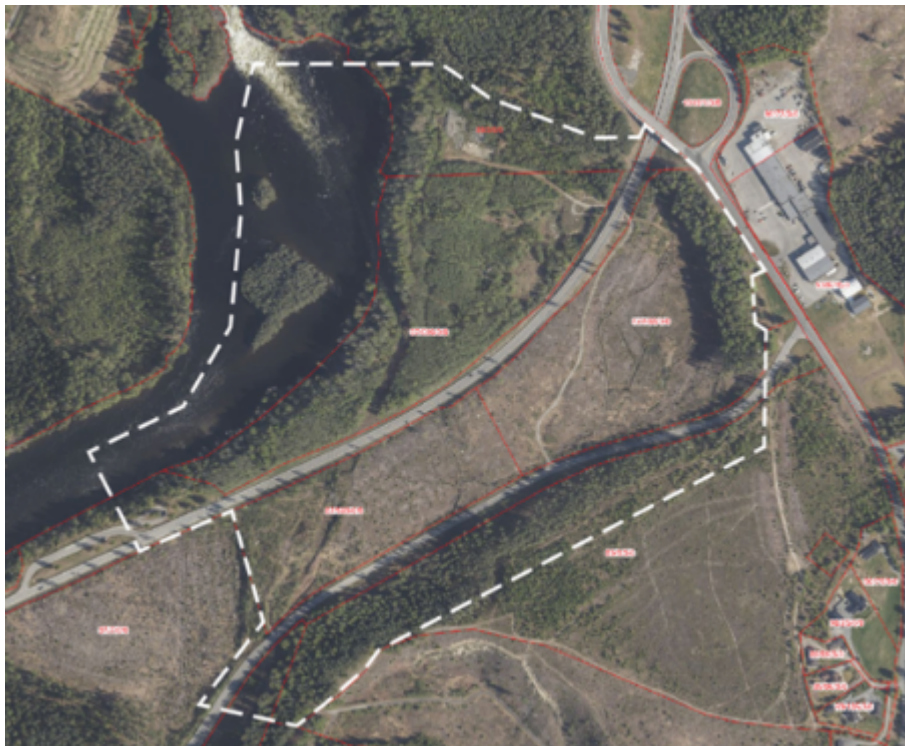
Utbyggingsvolum og byggehøyder skal utredes som en del av planarbeidet og fastsettes i reguleringsplanen. Foreløpig skissert bygningsmasse har bruttoareal på 80 000 m², og det vil bli vurdert byggehøyder på rundt 30 meter, inkludert tekniske installasjoner på tak. Det vil trolig bli flere byggetrinn, blant annet på grunn av kraftforsyning til området.

Forslagsstiller ønsker å regulere planområdet til formålene «næringsbebyggelse, «veg», «grønnstruktur» m.m. Planområdet er en del av et større friluftsområde som heter «Sandtangen». Området er, registrert med middels bruksfrekvens og kategorisert som nærturterreng med C-verdi. Ringerikesmaraton, etappe 6, går gjennom planområdet i Årbogveien opp til E16 ved Risesletta.

Planområdet som varsles ved oppstart er ca. 280 dekar (279 350 m²).

Dagens situasjon

Mesteparten av planområdet består av skog, og er en del av et grøntområde. Det er to kjøreveier som krysser planområdet, E16 og Årbogveien. I tillegg er det en lokal grusvei innenfor planområdet. Grusveien går fra Årbogveien nordover, under E16 i en undergang og fortsetter videre nordvest mot elva Begna. En høyspentlinje krysser planområdet, fra sørvest til nord.



Figur 2 – Planavgrensningen vist på flyfoto

Eiendomsforhold

Planområdet omfatter eiendommene gnr/bnr 87/588, 87/589 og 87/590, deler av 89/3, 87/594, 87/7 og 1016/1 (E16).

Konsekvensutredning (KU) og planprogram

Reguleringsplanen utløser krav om KU og planprogram etter § 6, 1.ledd bokstav b i forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven. Tiltaket omfattes av vedlegg 1 punkt 24:

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

Siden det her planlegges for betydelig mer enn 15 000 m² med næringsbygg, er det krav til konsekvensutredning og planprogram.

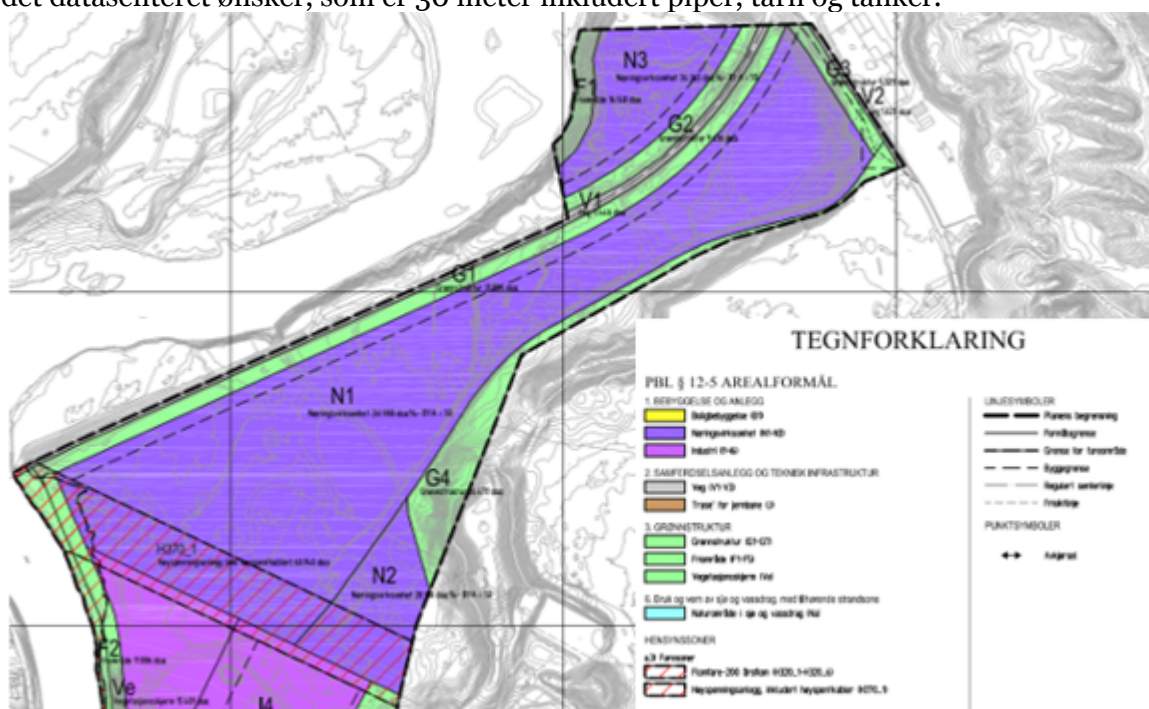
COWI har på vegne av forslagsstiller lagd utkast til planprogram. Se vedlegg. Planprogrammet redegjør blant annet for formålet med planarbeidet, organisering av planarbeidet og medvirkning (kapittel 2), beskrivelse av tiltaket (kapittel 5), føringer for planarbeidet (kapittel 3 og 4), dagens situasjon og antatte problemstillinger (kapittel 6) og hvilke temaer som skal utredes på hvilken måte (kapittel 7). For komplett oversikt over utredninger som skal gjøres, se tabell 1 i kapittel 7.3 i planprogrammet.

Planprogrammet sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn senest samtidig med varsel om oppstart av planarbeidet.

Gjeldende reguleringsplaner

343 Områderegulering Treklyngen vest

Størsteparten av planområdet er i dag regulert i reguleringsplan 343-Områderegulering for Treklyngen vest, vedtatt i 2014, endret i april 2024 etter forenklet prosess. Planområdet er i denne reguleringsplanen regulert til næringsvirksomhet, nordre del av felt N1 og hele feltet N3 i figur 3 under. Tillatt utnyttelsesgrad for disse feltene er maksimalt 50% BYA, og det kan oppføres ny bebyggelse for industri, lager og kontor. Områdeplanen setter krav til at det må lages detaljreguleringsplan for begge felt. Maksimal høyde på tak/gesims er 20 meter over terrengnivå, men det angis at piper, tårn og tanker kan være høyere, det vil si noe lavere enn det datasenteret ønsker, som er 30 meter inkludert piper, tårn og tanker.



Figur 3 Utsnitt av nordre del av plankartet for plan 343 Områderegulering Treklyngen vest

381 – Områderegulering Treklyngen

En mindre del av planområdet er regulert av 381-Områderegulering for Treklyngen, vedtatt i 2014. Dette gjelder arealer innenfor planområdet som ligger på sørsiden av Årbogveien, som er regulert til industri (felt 1), samt vei og annen veggrunn-grøntareal i øst.

Planen setter krav til max 50% BYA for det aktuelle industri-feltet. Når det gjelder høyder er det max 30 meter over terrengnivå (max kote 170), men piper, tanker og tårn kan være høyere. I områdereguleringen krav til reguleringsplan for bygging på felt 1 Industri.

155 - Hovsmarka

I sørvestre del av planområdet er arealene regulert til friområde i reguleringsplan for Hovsmarka, vedtatt 28.11.1985. I henhold til bestemmelsene kan det i friområdet bygges anlegg som er hensiktsmessige for områdets anvendelse til lek, idrett og annen rekreasjon. I dette området ligger bl.a. en nedlagt rasteplass i tilknytning til E16.

Planer under arbeid i området

Det er flere pågående planprosesser i området Treklyngen/Børdalsmoen/Hovsmarka.

Tabellen under gir en oversikt over disse, som alle er i en tidlig fase. Det er viktig at disse planene blir sett i sammenheng når det gjelder flere temaer, blant annet planavgrensning, trafikk, mobilitet, støy og friluftsliv.

Tabell 1 – Oversikt over pågående planer i området

Plan-ID og plannavn	Formål med planen	Status på planarbeidet
511 – Detaljregulering for Tyrimyra	Legge til rette for biodrivstoff-fabrikk for bærekraftig flytende biodrivstoff.	Våren 2024 ble det varslet oppstart av plan og høring og offentlig ettersyn av planforslaget.
514- Hovsmarka skiløyper	Oppfylle rekkefølgebestemmelse §7 i områderegulering for Treklyngen. Det vil si utarbeide en plan for å erstatte eksisterende løyper, anlegg og friluftsbuk som blir berørt av næringsutviklingen som Treklyngen åpner for.	Varslet oppstart sommeren 2024. Utarbeidelse av planforslag pågår.
519 – Børdalsmoen	Regulere inn område til lett industri, lager, logistikk og forretning med plasskrevende varer. Planen inkluderer også utbedring av kryss og gang- og sykkelvei gjennom Hovsmarka	Det er avholdt oppstartsmøte i oktober 2024.

Informasjon og medvirkning

Det er lagt opp til åpent informasjonsmøte midt i høringsperioden for varsel om oppstart, samt høring og offentlig ettersyn av planprogrammet. Ved behov vil det bli et tilsvarende møte ved høring og offentlig ettersyn etter 1.gangsbehandling.

Forholdet til overordnede planer

Kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategi

Planinitiativet er hovedsakelig i tråd med arealstrategien i samfunnsdelen til kommuneplanen.

Tabell 2 - Oversikt over hvordan planinitiativet forholder seg til arealstrategien.

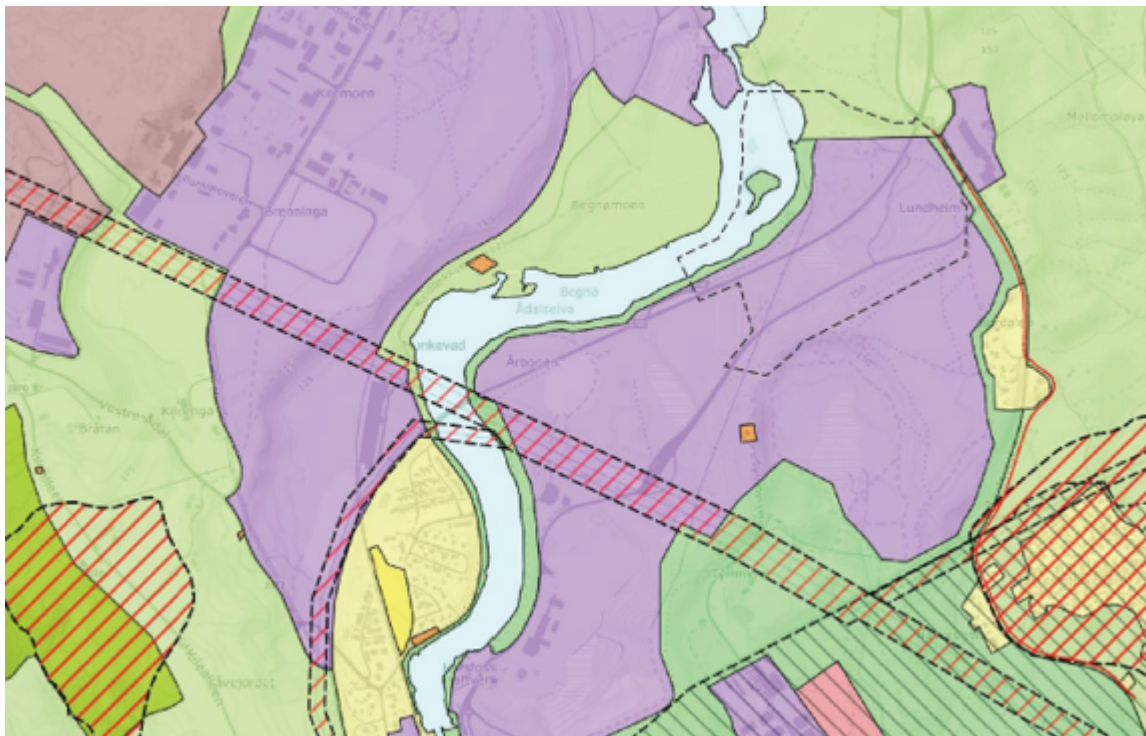
Arealstrategi	Hvordan følger planinitiativet opp arealstrategien?
1. Kompakt by- og tettstedsutvikling	Størsteparten av arealet innenfor planområdet ligger innenfor ytre sentrumssone av Hønefoss.
1. Arealutvikling i Hønefoss, Heradsbygda, Haugsbygd og tettstedene	Lite relevant
1. Boligbebyggelse	Ikke relevant
1. Tilrettelegging for gående og syklende	Det søkes å løse gang- og sykkelvei gjennom Hovsmarka i pågående plan 519 Børdalsmoen.
1. Jordvern	Planen inneholder ikke dyrkbar mark, men er registrert som «dyrkbar jord». Store deler av området er nedhogd.

1. Næringsutvikling	Planinitiativet er i råd med kommunens strategi om å legge til rette for god bruk av næringsarealer, sterke klynger og nettverk.
1. Masseforvaltning	Mindre relevant
1. Fritidsbebyggelse	Ikke relevant
1. Rekkefølgebestemmelser	Det kan være aktuelt med rekkefølgekrav til VA og overvann i reguleringsplanen.

Kommuneplanens arealdel

Størsteparten av planområdet er avsatt til næringsbebyggelse i gjeldende arealdel til kommuneplanen, vedtatt 05.09.2019. En mindre del av planområdet i nord er avsatt til LNF. Vestre del av planområdet, som omfatter eleven Begna, er avsatt til bruk og vern av sjø og vassdrag. Kantvegetasjonen i vestre del av planområdet er avsatt til friområde. Se figur 4.

I høringsforslaget til revidert arealdel er det overnevnte LNF-området foreslått avsatt til næring. Deler elva og areal avsatt til grønnstruktur er tatt med i planen for datasenteret for å få en logisk planavgrensning. Se figur 5.



Figur 4 - Utsnitt av gjeldende kommuneplan. Planområdet for datasenter-planen vises med stiplet linje.



Figur 5 – Utsnitt av høringsforslag til revidert arealdel. Planområdet for datasenter-planen vises med stiplet linje

Juridiske forhold:

Grunnlaget for krav om konsekvensutredning og planprogram står under «Beskrivelse av saken».

Kommunen har anledning til å stoppe et privat planinitiativ. Dette må kommunen gjøre så tidlig som mulig i oppstartsfasen. Beslutning om å stoppe et planinitiativ er ikke et enkeltvedtak og kan ikke påklages, men forslagsstiller kan kreve spørsmålet forelagt kommunestyret for endelig avgjørelse. Dette iht. plan- og bygningsloven § 12-8 og forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven §§ 2 og 3.

Økonomiske forhold:

Forslagstiller skal bekoste de aktuelle utredningene og undersøkelsene. Planen utløser trolig ingen økonomiske belastninger for Ringerike kommune. Datasenteret vil skape flere arbeidsplasser.

Planen er en privat detaljregulering. Dette innebærer at forslagsstiller må betale saksbehandlingsgebyr jf. gjeldende betalingsreglement.

Kommunedirektørens vurdering:

Vurdering av planprogrammet

Kommunedirektøren vurderer at planprogrammet som nå legges frem til politisk behandling ivaretar krav til planprogram og dekker de relevante temaene for videre planarbeid. Oversikt over utredningstemaer er gjengitt i planprogrammet kapittel 7.3.

Næringsutvikling:

Ringerike kommune har siden 2016 hatt en politisk vedtatt satsing på datasenter. Datasentre bidrar til flere arbeidsplasser og høyere verdiskapning, noe som er i tråd med overordnede mål innenfor næringsutvikling, jf. Næringspolitisk strategi for Ringeriksregionen. Med ny Ringerike trafo, som etter planen skal være ferdig i 2030, er alt tilrettelagt for datasentrene i området.

Fra et næringsperspektiv er dette en bra lokasjon på Treklyngen med fokus på bruk av spillvarme og symbioseeffekter. På Follummoen er det flere datasentre under etablering i de kommende årene. Samlokasjon av datasentre, slik denne planen vil bidra til å styrke kompetansemiljøet i kommunen og legge til rette for klyngedannelser.

Forhold til kommuneplanens arealdel:

Det er kun en liten del av planområdet, helt i nord som ikke er i tråd med avsatt formål i eksisterende arealdel. Dette inngår i arealinnspill NÆ_24 som både inkluderer bolig og næring, og som var med i høringsforslaget av ny kommuneplan.

Statens vegvesen fremmet innsigelse til utvidelse av næringsarealet. De viste til at det er en uheldig adkomst via eksisterende begrensende undergang under E16, og at konsekvensene for en utvidelse ikke var avklart i planforslaget. Det er ennå ikke avklart hvordan kommunedirektøren vurderer arealet videre i kommuneplanen.

I de foreløpige planene til datasenteret, er det ikke planlagt bebyggelse på dette arealet, men det er tatt med på grunn av topografi og adkomstforhold. Forslagslsgsstillen oppgir også i planinitiativet at det kan være aktuelt å regulere området uten dette arealet. Det er ressurskrevende å måtte varsle oppstart på nytt ved utvidelse av planområdet, så kommunedirektøren anbefaler å ta med dette arealet nå slik at det blir tilstrekkelig utredet gjennom reguleringsplanen. Det er mulig å ta ut dette arealet av planområdet senere før reguleringsplanen vedtas.

Grunnforhold:

Planområdet ligger under marin grense og er aktsomhetsområde for kvikkleireskred. Noe av området ligger i mulig løsneområde for jordskred, snøskred og steinsprang. I forbindelse med Hans i 2023 skjedde det et ras i skråningen ved rasteplassen, og det ble derfor rassikret. Grunnforhold, nærmere bestemt erosjonsfare, områdestabilitet, og flomfare, skal konsekvensutredes. Planarbeidet må utrede om det er behov for ytterligere sikringstiltak utover den sikringen som allerede er etablert.

Friluftsliv og folkehelse:

Friluftsliv skal konsekvensutredes.

Årbogveien er en del av etappe 6 i Ringeriksmaraton. I forlengelse av undergangen går det en sti sørover i retning rasteplassen ved E16. Deler av denne stien er rast ut og erstattet med driftsvei i forbindelse med sikringstiltaket til Statens vegvesen. Denne stien er en del av en lengre runde som går videre ned til Treklyngen/Hovsfoss. Det skal vurderes i planen om denne gangforbindelsen kan gjenopprettes, dette må ses i sammenheng med øvrige avbøtende tiltak for friluftsliv og eventuelle behov for nye sikringstiltak i skråningen ned mot elva.

Naturmangfold:

Naturmangfold skal konsekvensutredes.

Området er registrert i henhold til Miljødirektoratets instruks i 2019, og det er i den nordre delen av planområdet kartlagt en lokalitet av naturtypen «Flomskogmark» helt nede ved elva. Det antas at sandfuruskoen er for fattig til å være naturtypen «Rik sandfuruskog». Det er kunnskapsmangel om arter i området, blant annet fuglearter.

Det er også registrert et myrområde innenfor planområdet. I tillegg til karbonlagring, er myra viktig for karbonhåndtering. Kommunen har gitt føringer om at så mye som mulig av myra skal beholdes og at det skal vurderes restaureringstiltak for myra. Kommunedirektøren vurderer at utredningstemaer og metoder beskrevet i planprogrammet legger et godt grunnlag for å kunne oppfylle de miljørettslige prinsippene §§ 8 – 12 i naturmangfoldloven.

Samlet vurdering

Kommunedirektøren er positiv til etablering av datasenter på denne lokaliteten, og er positiv til oppstart av planarbeid. Planprogrammet legger en god plan for hvordan de ulike temaene skal utredes videre. Kommunedirektøren anbefaler oppstart av planarbeid, samt høring og

offentlig ettersyn av planprogrammet slik at det er mulighet for relevante myndigheter, organisasjoner og allmennheten til å komme med innspill.

Tore Isaksen
kommunedirektør

assisterende kommunedirektør: Heming Herdlevær

enhetsleder arealforvaltning: Tomas Martin Holtan

avdelingsleder Regulering: Nilam Ilyas

saksbehandler: Ingrid Strømme

Vedlegg:

Endelig referat fra oppstartsmøtet - 518-Årbogen datasenter
PLANPROGRAM ÅRBOGEN DATASENTER rev 1.1

Arkiv: PLANID-999,
PLANNAVN-
Eriksplassen
Motorbane,
PLANTYPE-35,
FA-L13, GNR-
278/9
Journalpostnr.: 24/9988 - 10
Saksbehandler: Hanna Høibø
Dato: 22.10.2024

Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
89/24	Hovedutvalget for miljø- og arealforvaltning	11.11.2024
45/24	Formannskapetets Strategi og plan	20.11.2024

521 Detaljregulering for Eriksplassen motorbane, Vestre Ådal – oppstart av planarbeid

Vedtak som innstilling fra Hovedutvalget for miljø- og arealforvaltning, 11.11.2024 - 89/24

1. Planarbeid for Detaljregulering for Eriksplassen motorbane kan igangsettes jf. plan- og bygningsloven § 12-8.
1. Planavgrensning skal være som vist på kart i vedlegget «Kart med foreslått plangrense - Eriksplassen motorbane».

Kommunedirektørens innstilling:

1. Planarbeid for Detaljregulering for Eriksplassen motorbane kan igangsettes jf. plan- og bygningsloven § 12-8.
1. Planavgrensning skal være som vist på kart i vedlegget «Kart med foreslått plangrense - Eriksplassen motorbane».

Sammendrag:

Hensikten med planarbeidet er å regulere et eksisterende motorsportanlegg i Vestre Ådal, samt å åpne for en utvidelse av anlegget. Norsk motorklubb (NMK) er forslagsstiller. Aktiviteten på motorsportanlegget har vært basert på en dispensasjon fra 1989. Forslagsstiller ønsker å detaljregulere området for å formalisere nåværende arealbruk, ivareta anleggets framtidige drift og opparbeide infrastruktur. De ønsker også å utvide anlegget. Hovedhensikten med utvidelsen er å legge til rette for «biltrail/offroad-kjøring». Den ønskede utvidelsen av anlegget er avsatt til LNFR i kommuneplanens arealdel. Dette er grunnen til at oppstarten av planen behandles politisk. Mulige interessekonflikter er blant annet påvirkning av naturverdier og hensynet til naboer med tanke på for eksempel støy. Plantypen er en privat detaljregulering.

Kommunedirektøren anbefaler at planarbeidet starter opp. Kommunedirektøren presiserer at utvidelsen av anlegget må vurderes nærmere etter at området er utredet, og en vet mer om for eksempel naturverdier i området.

Hovedutvalget for miljø- og arealforvaltning 11.11.2024

Behandling:

Leder foreslo voteringsrekkefølge som ble enstemmig vedtatt.

Avstemming:

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt som Hovedutvalgets (HMA) innstilling til Formannskapet

HMA - 89/24 Vedtak:

1. Planarbeid for Detaljregulering for Eriksplassen motorbane kan igangsettes jf. plan- og bygningsloven § 12-8.
1. Planavgrensning skal være som vist på kart i vedlegget «Kart med foreslått plangrense - Eriksplassen motorbane».

Parter

Forslagsstiller: Norsk Motorklubb Hønefoss

Plankonsulent: Norconsult Norge AS

Innledning/Bakgrunn:

Norconsult har på vegne av Norsk Motorklubb Hønefoss sendt inn et planinitiativ, for å starte et planarbeid på gnr/bnr 278/9 i Vestre Ådal. Hensikten er å regulere en eksisterende motorbane på eiendommen, samt å åpne for en utvidelse av anlegget.

I dag er tillatelsen til å benytte de utvendige arealene av motorsportbanen basert på en midlertidig tillatelse som ble gitt i 1989. Denne har ikke en fastsatt sluttdato. Tillatelsen til å bruke *bygningene* på området er basert på en midlertidig dispensasjon som gjelder fram til 08.05.2027. For å kunne søke om permanent tillatelse til å bruke bygningene, må det utarbeides en detaljregulering. Dette er én av grunnene til at forslagsstiller ønsker å regulere området.

Den ønskede utvidelsen av anlegget innebærer også krav om regulering. Utvidelsen er avsatt til LNFR i kommuneplanens arealdel, og er derfor ikke i tråd med overordnet plan. Oppstart legges derfor fram for behandling i hovedutvalget for miljø- og arealforvaltning og formannskapet strategi og plan. Dette iht. gjeldende delegeringsreglement.

Prinsipielle avklaringer

Utvidelsen av planområdet påvirker arealer avsatt til LNFR. Den innebærer en interessekonflikt med hensynet til naturverdier og skogsdrift/LNFR-areal. Faren for forurensning av natur og vassdrag er også en del av dette.

Motorsport er en støyende aktivitet. Det kan også skape støv, og mer trafikk på veinettet i nærheten. Dette innebærer en interessekonflikt med naboer, hytteeiere og eventuelle turgåere i området, dersom de opplever aktiviteten som sjenerende.

Tidligere behandlinger og vedtak

Det her ikke blitt fattet vedtak knyttet til detaljreguleringen tidligere. Det har imidlertid vært andre politiske saker knyttet til eiendommen, som kan anses som relevante i arbeidet med detaljreguleringen. Informasjon om to av dem følger nedenfor.

04.12.2023 behandlet Hovedutvalget for miljø- og arealforvaltning en utslippstillatelse for støy fra Eriksplassen motorbane. Se [sak 98/23](#) for detaljer og vedtak. I forbindelse med denne ble det gjort en støyutredning, og det ble også satt tiltak mot støy, som driftstider.

08.05.2023 behandlet Hovedutvalget for miljø- og arealforvaltning en søknad om tillatelse og dispensasjon fra plankrav for 4 bygninger som allerede var oppført på Eriksplassen Motorsportbane. Se [sak 34/23](#) for detaljer og vedtak. I behandlingen ble det innvilget en midlertidig dispensasjon som er gyldig i fire år fra vedtaksdatoen. Det ble også vedtatt at forslagsstiller må utarbeides en detaljregulering for å kunne søke om permanent tillatelse til tiltaket. Tillatelsen til å benytte de utvendige arealene av motorsportbanen i tråd med den midlertidige tillatelsen fra 1989, ble vedtatt opprettholdt.

Beskrivelse av saken:

Beliggenhet

Planområdet ligger i Vestre Ådal, vest for Ådalselva og fylkesvei 2872, og ca. 4 km nordvest for Hallingby i luftlinje. Se kartutsnittet nedenfor.



Figur 1. Den omtrentlige plasseringen av planområdet er vist med rød firkant.

Dagens situasjon

Det eksisterende motorsportanlegget er avsatt til «BAB - Andre typer nærmere angitt bebyggelse og anlegg» i kommuneplanens arealdel. Anlegget inneholder en motorsportbane, arealer brukt til parkering, og bygninger knyttet til bruken av anlegget.

Resten av arealet innenfor plangrensen er avsatt til LNFR i kommuneplanens arealdel. Der er det hovedsakelig skog og hogstflater. Det går noen stier igjennom området. Nordvest i planområdet går det en bekk. Deler av fylkesvei 2872 er også med innenfor plangrensen.

Om planinitiativet

I planinitiativet beskriver forslagsstilleren at hovedhensikten med reguleringsplanen er å sikre opprettholdelsen av driften av dagens motorsportanlegg. Tilhørende brakker og skur samt parkeringsareal med atkomstvei skal moderniseres, men ikke utvides betraktelig. Videre ønsker forslagsstiller å utvide anlegget mot nord. Hovedhensikten med utvidelsen er å legge til rette for off-roadkjøring/biltrail. Dette krever ifølge forslagsstiller ikke permanente inngrep. Trær med videre skal bli stående, da de ønsker en mest mulig «naturlig» kjørebane ved off-roadkjøring. Forslagsstiller ønsker muligheten til å legge om traséene fra løp til løp.

Forslagsstiller ønsker også at den eksisterende banen kan utvides med en ny slynge mot nord, slik at banen blir noe lengre, og kan brukes av forskjellige klasser innen motorsport. De forestiller seg også noe parkering innenfor den foreslåtte utvidelsen.

Planområdet er på ca. 271 daa. Aktuelle arealformål og hensynssoner kan være motorsportanlegg, kjøreveg, parkering, vegetasjonsskjerm, støvsone med videre.

Eiendomsforhold

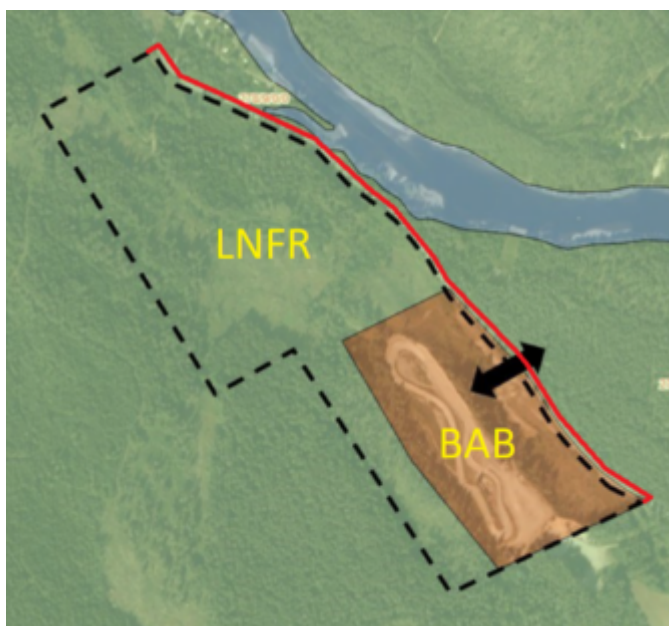
Planområdet omfatter eiendommene: gnr/bnr 278/9 og deler av 2172/1.

Plantype og planavgrensning

Plantype er privat detaljregulering. Norsk Motorklubb Hønefoss er forslagstiller.

Figuren nedenfor viser den foreslåtte plangrensen. Den sorte stiplede linjen viser plangrensen som ble foreslått i planinitiativet. Kommunen har gitt tilbakemelding om at deler av fylkesveien også må tas med i plangrensen i tilfelle fylkeskommunen ber om at det gjøres tiltak der, og for å sikre frisikt. Den røde linjen viser areal som kommunen mener må tas med. Arealformålene i kommuneplanens arealdel er vist med ulike farger og med tekst.

Kommunedirektøren gjør oppmerksom på at det ikke er tanken at hele den foreslåtte utvidelsen skal brukes til motorsport. Det varsles et stort areal for også å ha muligheten til å vurdere ulike plasseringer av eventuelle nye traséer, og for å sikre tilstrekkelig areal til vegetasjonsskjermer og buffersoner rundt anlegget og mot vann. Det er aktuelt å snevre inn plangrensen senere, når en vet mer om naturverdier i området, samt hvilke arealer som er nødvendig for å gjennomføre planen.



Figur 2. Foreslått plangrense

Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet er i dag uregulert.

Informasjon og medvirkning

Det legges opp til et åpent informasjonsmøte i forbindelse med varslingen av oppstart. Behovet for et nytt informasjonsmøte ved høring og offentlig ettersyn kan vurderes senere.

Forholdet til overordnede planer

Kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategi

Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt av kommunestyret 30.09.2021. Samfunnsdelen inneholder en arealstrategi, som gir overordna føringer for arealutviklingen i Ringerike.

Arealstrategi	Hvordan følger planinitiativet opp arealstrategien?
1. Kompakt by- og tettstedsutvikling	Ikke relevant
2. Arealutvikling i Hønefoss, Heradsbygda, Haugsbygd og tettstedene	Ikke relevant
3. Boligbebyggelse	Ikke relevant
4. Tilrettelegging for gående og syklende	Det er aktuelt å legge til rette for sykkelparkering. Ellers er ikke punktet relevant.
5. Jordvern	Det er ikke dyrket eller dyrkbar jord i planområdet. Utvidelsen berører imidlertid produktiv skog. Se mer under <i>Kommunedirektørens vurdering -> Naturverdier og LNFR</i>
6. Næringsutvikling	Ikke relevant
7. Masseforvaltning	Det kan være aktuelt med bestemmelser om håndtering av masser, men dette avhenger av hva som foreslås i det ferdige planforslaget. Det er registrert grusressurser i området, men disse ligger hovedsakelig under dagens motorsportanlegg. Det anses derfor ikke som et spesielt relevant tema.

8. Fritidsbebyggelse	Hytter i nærheten kan påvirkes av for eksempel støy fra motorbanen. Ellers er ikke dette punktet aktuelt.
9. Rekkefølgebestemmelser	Behovet må vurderes nærmere i planarbeidet.

Kommuneplanens arealdel

I kommuneplanens arealdel vedtatt 05.09.2019 er den eksisterende banen avsatt til «andre typer nærmere angitt bebyggelse og anlegg». Den ønskede utvidelsen er avsatt til «LNFR-areal for nødvendig tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag». Planinitiativet er derfor delvis i strid med kommuneplanens arealdel.

Relevante bestemmelser fra kommuneplanens arealdel:

§ 5.2.1 Generelt, støy

Ved vurdering av støy skal Klima- og miljødepartementets Veileder til retningslinjer for støy i arealplanlegging, T-1442 følges ved planlegging av ny bebyggelse eller virksomhet.

[...]

Ved planlegging av ny støyende virksomhet, stilles det krav til støydokumentasjon.

Bestemmelsen er relevant siden motorsport er en støyende aktivitet. I oppstartsmøtet ble det stilt krav om at støy utredes, og at det gjøres nødvendige tiltak.

§ 11.1 Byggeforbud i 100-meterssonen (pbl. § 1-8)

I 100-metersonen og ved angitt byggegrense mot vann og vassdrag tillates ikke tiltak jf. pbl. §§ 1-6 etter 20-1 første ledd bokstav a, b, d, e, g, i, j, k, l og m, 20-4 og 20-5.

Bestemmelsen er relevant siden deler av planområdet ligger nærmere Ådalselva enn 100 m. I tillegg går det bekk igjennom planområdet i nordvest. I oppstartsmøtet ble det stilt krav om at muligheten for forurensning mot vann utredes, og at det legges inn nødvendige bufferoner/byggegrenser mot vann i plankartet.

Kommunedelplan

Kommunedelplan for idretts- og friluftsanlegg 2014-2026, vedtatt i kommunestyret 08.04.2021, tar for seg hvordan kommunen kan legge til rette for fysisk aktivitet innenfor flere temaområder. Motorbanen står oppført i kommunedelplanen, under «Langsiktig handlingsprogram idrettsanlegg».

Juridiske forhold:

Når et planarbeid starter opp, skal forslagsstiller varsle berørte offentlige organer og andre interesserte. Det er krav om oppstartsmøte med kommunen når forslagsstiller er en annen enn planmyndigheten i kommunen. I oppstartsmøtet kan kommunen gi råd om hvordan forslagsstiller skal utarbeide planen, kreve fagutredninger og sette andre forutsetninger for planarbeidet. Kommunen og forslagsstiller avklarer også videre samarbeid. Detaljene om dette står i referat fra møtet. Se vedlegg nr 2. «Referat fra oppstartsmøte - Eriksplassen motorbane»

Kommunen har anledning til å stoppe et privat planinitiativ. Dette må kommunen gjøre så tidlig som mulig i oppstartsfasen. Beslutning om å stoppe et planinitiativ er ikke et enkeltvedtak og kan ikke påklages, men forslagsstiller kan kreve spørsmålet forelagt kommunestyret for endelig avgjørelse. Dette iht. plan- og bygningsloven § 12-8 og forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven §§ 2 og 3.

Økonomiske forhold:

Forslagstiller skal bekoste de aktuelle utredningene og undersøkelsene. Planen utløser trolig ingen økonomiske belastninger for Ringerike kommune. Planen er en privat detaljregulering. Dette innebærer at forslagsstiller må betale saksbehandlingsgebyr jf. gjeldende betalingsreglement.

Alternativt forslag til vedtak

Forslag til alternativt vedtak om at planarbeidet kan igangsettes, men med en mindre plangrense:

1. Motorsportsanlegget utvides ikke. Plangrensen må følge grensen for arealet avsatt til «Andre typer nærmere angitt bybyggelse og anlegg (Nåværende)» i gjeldende kommuneplanens arealdel. Nødvendig areal til vegetasjonsskjermer, buffersoner mot vann og fylkesvei langs planområdet kan også tas med i plangrensen. Planarbeid for Eriksplassen motorbane kan deretter igangsettes jf. plan- og bygningsloven § 12-8.

Det alternative vedtaket innebærer at planen ikke vil berøre arealer avsatt til LNFR i kommuneplanens arealdel.

Det alternative vedtaket innebærer også at en ikke kan utvide motorsportsanlegget, og heller ikke vurdere muligheten for å utvide anlegget nærmere.

Kommunedirektørens vurdering:

Eriksplassen er en møteplass for mange, inkludert flere barn, ungdommer og unge voksne. De har også samarbeid med kriminalomsorgen, noe kommunedirektøren ser positivt på. Samtidig innebærer driften av anlegget visse interessekonflikter, for eksempel knyttet til støy.

Kommunedirektøren ser positivt på at anlegget reguleres for å formalisere arealbruken. Siden det allerede er et etablert miljø for motorsport på Eriksplassen, vurderer kommunedirektøren at det kan være aktuelt å utvide anlegget der, heller enn å opprette anlegg andre steder.

Kommunedirektøren henviser til oppstartsmøtereferatet for en full oversikt over det som kommunen krever at utredes i planarbeidet. I avsnittene nedenfor er de temaene som kommunedirektøren anser som mest relevante for å vurdere utvidelsen av motorbanen beskrevet.

Naturverdier og LNFR

I kommunens kart er det registrert potensiell sandfuruskog i området. Det har ikke blitt gjort naturmangfoldkartlegginger i planområdet. I oppstartsmøtet stilte kommunen krav om at naturverdier kartlegges, og faren for forurensning av vann og grunn utredes.

Det er registrert ca. 122 daa med skog av høg bonitet innenfor planområdet, og ca. 98 daa med skog av middels bonitet. I oppstartsmøtet stilte kommunen krav om at det må redegjøres for hvordan mest mulig av skogen kan beholdes, og at tiltak som reduserer areal med produktiv skog skal begrenses. Videre skal det redegjøres for hvilke tiltak som er vurdert for å begrense tap av karbonlagring i vegetasjon og jordsmonn. Det må også redegjøres for fjernvirkninger, og påvirkning av friluftsliv. Videre må faren for grunnforurensning og forurensning av vann utredes, nødvendige tiltak må deretter iverksettes, for eksempel byggegrense mot Ådalselva og bekken nord i planområdet. Se oppstartsmøtereferatet for detaljer.

Kommunedirektøren vurderer at føringene som er gitt i oppstartsmøtet bør kunne sikre at påvirkningen av natur og skogsdrift vil bli utredet. Kommunedirektøren mener derfor at behovet for utvidelsen kan vurderes opp mot påvirkningen av naturverdier og LNFR-areal som en del av planarbeidet.

Støy, støv og trafikk

Motorsport er en støyende aktivitet. Det kan også skape støv og ekstra trafikk. Dette kan innebære interessekonflikt med naboer, hytteeiere og andre som befinner seg i området. Ifølge støyutredningen som ble gjort i forbindelse med utslippstillatelsen, havner ikke bebyggelsen i nærheten innenfor støysonen til motorsportanlegget. Arbeidet med utslippstillatelsen viste likevel at det er naboer i området som opplever støyen fra anlegget som sjenerende. Dersom anlegget utvides, kan de nye traséene bli en ny kilde til støy.

I oppstartsmøtet ble det stilt krav om at støy må utredes som en del av planarbeidet, og at det gjøres nødvendige tiltak for å sikre tilfredsstillende støyforhold. Støyutredningen må også

vise effekten av de foreslåtte tiltakene. Forslagsstiller informerte i oppstartsmøtet at de har begynt å se på mulig plassering av støyskjermer.

I oppstartsmøtet står det også at planen må sikre tilfredsstillende luftkvalitet for området, og at det kan bli nødvendig med målinger. Det ble også stilt krav om at trafikksikkerheten internt på planområdet redegjøres for. Siden Vestre Ådal er en fylkesvei, så vil det være opp til fylkeskommunen om det er behov for en trafikkanalyse med tanke på fylkesveien. Se oppstartsmøtereferatet for detaljer.

Kommunedirektøren vurderer at føringene som er gitt i oppstartsmøtet bør kunne sikre at temaene, inkludert nødvendige tiltak, blir utredet eller redegjort for. Kommunedirektøren mener derfor at temaene kan vurderes nærmere som en del av planarbeidet.

Samlet vurdering

Kommunedirektøren er positiv til at området reguleres, slik at arealbruken formaliseres, og nødvendige temaer utredes. Kommunaldirektøren ser det også som aktuelt å utvide området. Bakgrunnen for vurderingen er blant annet at hovedhensikten er å legge til rette for terrengkjøring, som ikke innebærer permanente inngrep i terrenget, samt at en bygger videre på et allerede etablert motorsportmiljø.

Når en vet mer om for eksempel naturverdiene i området, støyforhold, samt hvilke arealer som er nødvendige for å gjennomføre planen, må utvidelsen vurderes nærmere. Da kan det være aktuelt å redusere plangrensen.

Som konklusjon er kommunedirektøren positiv til at planarbeidet starter opp med plangrensen vist i Figur 2 og vedlegget «1. Kart med foreslått plangrense - Eriksplassen motorbane, 2. Endelig oppstartsmøtereferat - 521 Detaljregulering for Eriksplassen motorbane, 3. Sammenstilt planinitiativ - 521 Detaljregulering for Eriksplassen motorbane».

Tore Isaksen

Kommunedirektør

Assisterende kommunedirektør: Heming Rudrud Herdlevær

Enhetsleder: Tomas Martin Holtan

Avdelingsleder: Nilam Ilyas

Saksbehandler: Hanna Høibø

Vedlegg:

1. Kart med foreslått plangrense - Eriksplassen motorbane
2. Endelig oppstartsmøtereferat - 521 Detaljregulering for Eriksplassen motorbane
3. Sammenstilt planinitiativ - 521 Detaljregulering for Eriksplassen motorbane

Arkiv: FA-Q82
Journalpostnr.: 24/15067 - 1
Saksbehandler: Heming
Herdlevær
Dato: 07.11.2024

Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
46/24	Formannskapetets Strategi og plan	20.11.2024

Søknad om pilotprosjekt gult blinkende trafikklys i Hønefoss

Kommunedirektørens innstilling:

Vedlagt søknad om pilotprosjekt for gult blinkende lys i Hønefoss sendes Buskerud fylkeskommune

Sammendrag:

Søknaden gjelder et pilotprosjekt for å teste gult blinkende trafikklys i Hønefoss sentrum i rushtidene. Bakgrunnen for forslaget er observasjoner under et strønbrudd 19. april 2024, da byen opplevde bedre trafikkflyt uten lysregulering. Bilistene viste hensyn og samarbeidet, noe som førte til raskere reisetid og færre forsinkelser. Ordføreren ønsker derfor å sende en søknad til Buskerud fylkeskommune om å innføre gult blinkende lys i morgentimene og ettermiddagsrushet for å se om dette kan forbedre trafikken uten å svekke trafiksikkerheten. Kommunedirektøren anbefaler at søknaden sendes.

Innledning/Bakgrunn:

Fredag 19.04.24 under et lokalt strønbrudd som rammet over 250 husstander, noen bygårder og alle lyskryssene gjennom Hønefoss sentrum, opplevde byen en forbedring i trafikkflyten hevdes det i lokalavisen. Det ble oppfattet at trafikken fløt uanstrengt, uten de vanlige forsinkelsene som oppstår ved lysregulerte kryss. Bilister utviste stor hensynsfullhet, slapp hverandre inn i trafikken og tok hensyn til fotgjengere og syklister. Denne uregulerte trafikkflyten resulterte i det som kunne se ut som redusert reisetid gjennom byen.

Et eksempel på dette er at en bilist forteller i lokalavisen at turen fra Vesterngata gjennom flere trafikkerte kryss, og inn til Ringerikes Blads kontor i Kvernberggata, kan ta opptil 20 minutter på de verste dagene. Fredag morgen tok samme tur under fire minutter.

Med bakgrunn i dette ønsker ordfører å sende søknad til Buskerud fylkeskommune, med forankring i politisk behandling.

Beskrivelse av saken:

Ordfører ønsker å be om at det gjennomføres et pilotprosjekt hvor trafikklysene i Hønefoss sentrum settes i gult blinkende modus i morgentimene og ettermiddagsrushet, som er de tidspunktene hvor trafikken er mest intens. Formålet med prosjektet er å evaluere om en slik

ordning kan bedre trafikkflyten uten å gå på bekostning av sikkerheten for alle trafikkgrupper, inkludert fotgjengere og syklister.

Argumentasjon for pilotprosjektet

1. **Forbedret trafikkflyt:** Observasjonene fra strømbryddet kan indikere at trafikken kan flyte mer smidig uten lysregulering, noe som kan redusere reisetiden for bilistene betydelig.
2. **Hensynsfull kjøring:** Det kunne se ut til at bilistene viste stor evne til å regulere trafikken selv, med hensyn til andre bilister, fotgjengere og kollektivtrafikk.
3. **Trafikksikkerhet:** Selv uten lysregulering så det ut til at fotgjengere ble sluppet fram, og trafikk fra sideveier flettet inn på en hensynsfull måte.
4. **Erfaringer fra andre byer:** Erfaring fra andre byer med gult blinkende lys i perioder med lavere trafikk, kan muligens overføres til Hønefoss for å se om de samme fordelene kan oppnås her.

Forholdet til Områderegulering Hønefoss

Trafikk er beskrevet i planbeskrivelsen til Områderegulering Hønefoss under kap 7.9. Totalt sett er dagens trafikk situasjon i Hønefoss preget av ensidig tilrettelegging for bil, også i sentrum der det er tydelige negative konsekvenser av høy bilbruk og dårlig tilrettelagt for alternative reisemidler. De negative konsekvensene inkluderer tidvis dårlig framkommelighet og kø, forsinkelse og variabel reisetid for bussen, barriereeffekt av hovedveien for myke trafikanter, relativt høy ulykkesrisiko, samt støy og luftforurensing. Dette gjenspeiler seg i høy bilandel (75%) på reiser i Hønefoss-området. Dagens situasjon har forbedringspotensial når det gjelder følgende forhold:

- Biltrafikkmengde med påfølgende negative effekter for byliv og myke trafikanter
- Trafikksikkerhet, spesielt for myke trafikanter
- Tilrettelegging for, og bruk av, gange og sykkel
- Prioritering av buss for kortere og jevnere reisetid, og dermed økt bruk
- Arealbruk knyttet til trafikkformål og barriereeffekt av dette

Dagens trafikk situasjon vurderes til å ha vesentlige forbedringspotensial. Den høye trafikkmengden og de negative konsekvensene av denne påvirker alle beboere i Hønefoss, samt de som kommer til byen for arbeid, studier, handel og/eller fritid. Områderegulering innebærer oppgradering av infrastrukturen og bedre tilrettelegging for gående og syklende, samt økt prioritering av buss med kollektivfelt og signalprioritering. Planen legger opp til at veikapasiteten reduseres noe gjennom smalere kjørefelt og reduserte fartsgrenser. Parkeringstilgangen i sentrum reduseres og styres. Samtidig opprettholdes veinettets robusthet gjennom dimensjonering for buss og vogntog/lastebil på nødvendige traséer og opprettholdelse av biltraséer og venstresvingefelt i sentrum der nødvendig for trafikkavviklingen.

Hvis det viser seg at trafikken får en bedre flyt vil dette kunne ha en positiv effekt på kollektivtrafikken, da bussene står i samme kø som bilene.

Kommunedirektørens vurdering:

Vedlagt søknad anbefales sendt til Buskerud fylkeskommune for å teste et pilotprosjekt med gult blinkende lys i Hønefoss sentrum.

Heming Herdlevær
konst. kommunedirektør

Vedlegg:
søknad om pilotprosjekt - signert.pdf

Arkiv: FA-Q21
Journalpostnr.: 24/13620 - 1
Saksbehandler: Nicholas Harris-
Baxter
Dato: 09.10.2024

Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
90/24	Hovedutvalget for miljø- og arealforvaltning	11.11.2024
47/24	Formannskapetets Strategi og plan	20.11.2024
	Kommunestyret	

Tiltak for en grønn transportrute i Hønefoss sentrum

Vedtak som innstilling fra Hovedutvalget for miljø- og arealforvaltning, 11.11.2024 - 90/24

Vi ber om at plan og strategi utsetter saken i påvente av behandling av den overordnede mobilitetsplanen som var som sak i strategi og plan 25. september 2024.

Kommunedirektørens innstilling:

1. Det benyttes inntil fire millioner kroner inkl. mva av investeringsbudsjett til utarbeidelse av sykkelinfrastruktur og oppgradering på strekningen Arnemannsveien (fra undergangen) – via Søndre torv - Storgata (til rundkjøring med Osloveien) som beskrevet som foreslått løsning.

1. Ringerike kommune inviterer Buskerud fylkeskommune til felles planlegging og økonomisk samarbeid om tiltaket. Det kan være aktuelt for kommunen å finansiere hele strekningen, eller at fylkeskommunen finansierer sin del i etterskudd og kommunen finansierer sin del. Primært vil kommunen fremme ønske om at fylkeskommunen skal finansiere sin del.

Alternativt vedtak: Vedtak 1, 2 og foreslått løsning, men fjerne parkering på begge sider av Storgata.

Sammendrag:

Ringerike kommune skal utvikle et realiserbart og sammenhengende gang- og sykkelveinett, hvor det er trygt og attraktivt å gå og sykle til, fra og gjennom Hønefoss sentrum. Infrastrukturen skal optimalisere bruk av eksisterende sykkelinfrastruktur basert på de eksisterende sykkelmønstrene i Hønefoss. Tiltaket skal koble til de eksisterende sykkelundergang under Arnemannsveien i Fossveien, gjennom Søndre torv og langs Storgata til rundkjøring med Osloveien.

Kommunen har satt av ca 1 million hvert år i 4 år til sykkeltiltak og infrastruktur. Kommunedirektøren ønsker å benytte dette til et prosjekt mellom Arnemannsveien (fra undergangen) – via Søndre torv - Storgata (til rundkjøring med Osloveien). Dette anses å være et godt prosjekt for disse midlene, som vil gi en stor effekt. Dette vil bygge opp under Byplanens helhetlige strukturer i sykkelveinettet. Hensikten er å gi en tryggere ferdsel for gående og syklende slik at man unngår ulykker. Det er også en hensikt å lage en trivelig gate og gågate som tiltrekker seg folk og skaper mer byliv.

Hovedutvalget for miljø- og arealforvaltning 11.11.2024

Behandling:

Sak nr 90/24, foreslått av Trine Sandum Henaug, Arbeiderpartiet

Vi ber om at plan og strategi utsetter saken i påvente av behandling av den overordnede mobilitetsplanen som var som sak i strategi og plan 25. september 2024.

Arbeiderpartiet Trine S Henaug

Leder foreslo voteringsrekkefølge som ble enstemmig vedtatt.

Avstemming:

Alternativ avstemming mellom Kommunedirektørens innstilling og Henaugs (Ap) forslag, ble Henaugs (Ap) forslag vedtatt mot 2 stemmer (H) som Hovedutvalgets (HMA) innstilling til Formannskapet

HMA - 90/24 Vedtak:

Vi ber om at plan og strategi utsetter saken i påvente av behandling av den overordnede mobilitetsplanen som var som sak i strategi og plan 25. september 2024.

Innledning/Bakgrunn:

Det er utarbeidet et forprosjekt for denne strekningen med tittel «*Sammenhengende Sykkeltrase gjennom Sentrum: Fra Hønefoss bru til Kvernbergsund bru*» (forprosjektet) (se vedlegg 1), som viser alternativer som kan gi god effekt. Kommunedirektøren tar utgangspunkt i dette som faglig grunnlag i tillegg til byplanens utredningsdokumentasjon.

Det er behandlet politiske saker om denne strekningen i tillegg til byplanens vedtak. I sak [KS 08/21](#) (se vedlegg 2) ønsket kommunestyret å få utredet Kongens gate. Dette vil utføres gjennom arbeidet med temaplan for overordnet mobilitet, og er et langsiktig (etter 2030) tiltak. Teknisk illustrasjonsplan (se vedlegg 3) fra Byplanarbeidet har utarbeidelse av Kongens gate som en del av løsningen, og det er utført et forprosjekt for Hønefoss bru som

omfatter vridning av landkaret. Kongens gate er en fylkeskommunal gate, og vil måtte inngå i deres handlingsplan og fremdrift. Tiltaket med Storgata som for det meste er kommunal, vil kunne starte opp allerede neste år om kommunen prioriterer dette.

I forbindelse med at kommunen har overtatt Kefasbygget, er det foreslått å etablere ytterligere parkeringsplasser ved Kefasbygget (ca 8 stk).

Beskrivelse av saken:

Det er gjennom flere år satt av midler til å etablere sammenhengende sykkeltrase gjennom sentrum, uten at det er gjennomført tiltak. I denne saken følger kommunedirektøren opp ønsket om sammenhengende sykkeltrase og anbefaler å etablere tiltak på deler av traséen for å bedre kunne lykkes med gjennomføring. Valgte løsninger fra forprosjektet anbefales:

Strekning: Arnemannsveien (fra undergangen) – via Søndre torv – Storgata (gågate og torv)

Basert på forprosjektet og vurderinger anbefales følgende på denne strekningen:

- Mindre tiltak som har to formål:
 - Sikre sykling i et rolig tempo gjennom Søndre torv, og vise syklister at de kommer til et flerbruksområde.
 - Lede syklister og fotgjengere gjennom mulige konfliktområder.
 - Tydelig merking mellom undergangen og der torvet / gågata starter som viser gange og sykkel trase.

- Sikre sykling i et rolig tempo gjennom Søndre torv, og vise syklister at de kommer til et flerbruksområde.
- Lede syklister og fotgjengere gjennom mulige konfliktområder.
- Tydelig merking mellom undergangen og der torvet / gågata starter som viser gange og sykkel trase.

Dette kan utføres ved bruk av designløsninger som gatemøbler, blomsterkasser, malte motiver på veibanen. Det kan ved dette hjelpe til med å skape et mer attraktivt byrom på Søndre torv. Figur 1 nedenfor viser eksempel på utforming som skaper en tryggere og roligere forflytting.

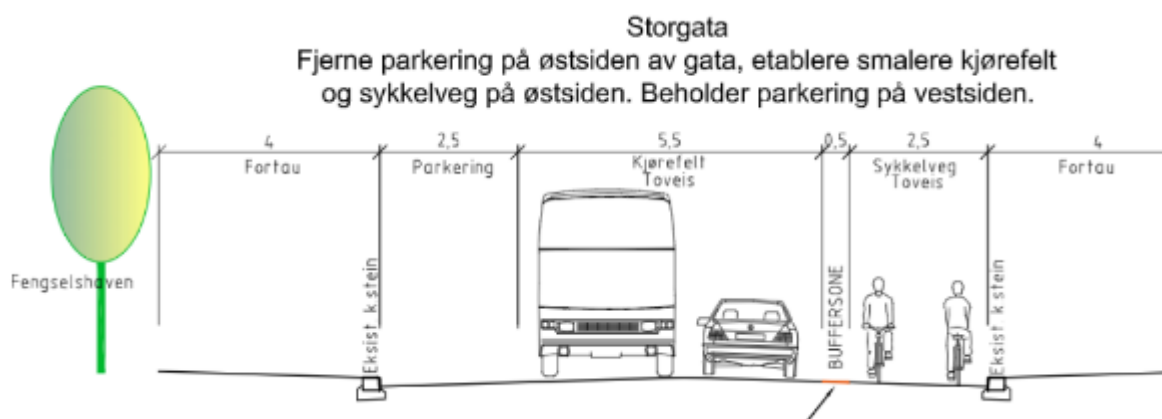
Figur 1 Kart av Strekningen Arnemannsveien - via Søndre torv – Storgata og eksempler av mulig utforming av gatemøbler, blomsterkasser og malte motiver som reduserer fart til syklister og leder gjennom Søndre torv (se vedlegg 4).



Strekning: Storgata (fra Kong Rings gate – Osloveien rundkjøring)

I storgata anbefales det etter en samlet vurdering av forprosjekt og sett ut fra dagens behov, å benytte likt snitt i hele storgata som vist på figuren under.

Figur 2 Snitt av anbefalt alternativ: Sykkelvei i plan, toveiskjørt Storgata mellom rundkjøringen og Kong Rings gate (se Figur 17 i forprosjektet, vedlegg 1)



Figur 3 Kart over Strekningen Storgata og eksempler av mulige utforming av bufferonen (vedlegg 5)



Hensikt med tiltaket

Hensikten med forprosjektet, som er en del av det faglige grunnlaget for dette tiltaket, er å utarbeide et beslutningsgrunnlag for valg av alternativer for syklende, mulig utforming og en overordnet kostnadsvurdering. Det er viktig å finne alternativer som gir lave kostnader. Byplanen realiseres gradvis og det er derfor ønskelig å se på løsninger som kan realiseres raskt. Det er sett på kostnadseffektive løsninger for å prioritere sykkel gjennom sentrum.

Rapporten (vedlegg 1) tar utgangspunkt i slik situasjonen er i dag. Forslag til tiltak vil likevel ikke være til hinder for langsiktig løsning av helhet. I transportutredningen (grunnlag til byplanen) anbefales en midlertidig sykkelvei i Storgata i påvente av en sykkelvei langs Kongens gate. På bakgrunn av avgrensning av problemstillinger vurderes ikke tiltak som kan øke fremkommelighet for buss, utredninger vedrørende varelevering, utforming/helhetlig utnyttelse av tilknyttet torv o.l. Men, det legges til grunn vurderinger/utredninger som ble utarbeidet i forbindelse med områdeplan for Hønefoss.

Tiltaket har som hensikt å gjøre gode og fornuftige tiltak på kort sikt, men som allikevel er kostnadseffektive. Det er forventet at tiltak i Kongens gate er ikke er klare til å realiseres før tidligst i 2030, og vil utredes nærmere i arbeidet med temaplan for overordnet mobilitetsplan.

Det er forventet at tiltaket skal:

- Bidra til utvikling av et sammenhengende gang- og sykkelveinett, hvor det er trygt og attraktivt å gå og sykle.

- Redusere mulig konflikt mellom biler, syklistene og fotgjengere og bedre støtte opp om det eksisterende sykkelmønsteret til syklistene i byen.
 - Eliminere den eksisterende konflikten mellom fotgjengere og syklistene som sykler på fortauet i begge retninger langs Storgata
 - Tilrettelegge for et rolig tempo gjennom Søndre torv
- Gi bedre tilrettelegging for de som går og sykler i kommunen i tråd med den grønne transportpyramiden.
- Endrer ikke dekningsgraden for parkering innenfor 50 meter fra tjenester i sentrum
- Skape et mer levende sentrum og økt bruk av Hønefoss.
- Begynne å ta tak i de identifiserte mobilitetsproblemene i nyere undersøkelser
 - Av kommunene i den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) (se vedlegg 6) er det Ringerike og Hole kommuner som har lavest effektivitet på sykkelveinettet. Vår manglende infrastruktur og forbindelser bidra til at vi sykler vi minst per minutt langs veinettet.
- Syklistforenings sykkelundersøkelse 2024 (se vedlegg 7) identifisert at 83 % av deltakere ønsker at Ringerike kommune første og fremste bygg ut et sammenhengende sykkelveier hvor det i dag savnes og at 81% er helt uenig eller uenig at Ringerike kommune har et stort nettverk av sammenhengende sykkelveier.

Bilparkering i sentrum

Analyser av parkeringsplasser i Hønefoss sentrum har identifisert 1473 parkeringsplasser som er lokalisert innen 200m (rundt 2-4 minutter) fra Storgata. De innebærer 955 offentlig tilgjengelig parkeringsplasser og 518 parkeringsplasser til kunder, brukere og ansatte av privat bedrifter og offentlig steder. Antall parkeringsplasser inkluderer parkeringshus på Kuben, overflateparkeringsarealer og privatparkering.

Tiltaket vil redusere 19 antall parkeringsplasser i Hønefoss sentrum langs østsiden av Storgata. Tabell 3 nedenfor analyserer endringer i det totale antallet og prosentvise endringer i parkeringsplasser innenfor 200 m fra Storgata med hensyn til tiltaket. Som vist i figur 4 og 5 nedenfor skal det fortsatt være enkelt å parkere i sentrum og 1,29 % endring i total parkeringsplasser er i tråd med målene 2,4 og 5 i [Parkeringsstrategi 2020-2030](#) som danner grunnlag for at bilparkering i sentrumskjernen reduseres gradvis over tid:

Tabell 1 Oversikt over endring i parkeringsplasser med tiltaket

Sted	Dagens parkeringsplasser (innen 200m fra Storgata)	Endring i parkeringsplasser koblet til tiltaket	Parkeringsplasser etter tiltaket (innen 200m fra Storgata)	Prosent endring

Overflateparkering (Offentlig)	955	-18	937	-1,88 %
Total parkering	1473	-19	1454	-1,29 %

Endringen i dekning fra den offentlige overflateparkeringen er vist nedenfor i figur 5 med det svartstripete området. Det meste av dette endringsområdet er dekket av eksisterende privat overflateparkering, som er parkering for Ringerike videregående skole og kunde- og ansattparkering for nærliggende virksomheter.

Figur 4 (til venstre) Lokasjoner av parkeringsplasser i Hønefoss sentrum og Figur 5 (til høyre) Areal i Hønefoss sentrum innen 50m av parkerings arealer, med endring i dekning (svart stripete areal) (vedlegg 8)



Samarbeid med Buskerud fylkeskommune

Deler av Storgata er fylkeskommunal, og dette gjelder Strekningen Storgata mellom Stangs gate og rundkjøringen ved Owrens gate/Storgata/Osloveien. Kommunen har ansvar for delen av Storgata mellom gågaten og Stangs gate. Derfor vil kommunen invitere fylkeskommunen til samarbeid for å få en helhetlig løsning på hele strekningen. Det har vært samarbeid gjennom arbeidet med forprosjektet, og denne dialogen tas opp igjen, når det er aktuelt å gjøre konkrete fysiske tiltak og saken er eventuelt vedtatt.

Det vil i første omgang være aktuelt at kommunen finansier hele strekningen for å få en rask gjennomføring. Det vil bli tatt initiativ om at fylkeskommunen finansierer sin del på etterskudd. Dialog med fylket vil avgjøre hvordan kommunen kan få tilbakebetalt, og om

kommunen kan få tilbakebetalt. Det er sannsynlig at ønske om tilbakebetaling og finansiering fra fylket fremmes gjennom prosess til handlingsplan.

Tidligere politisk behandling:

Saken i 2020-2021: Sentrumsrute sykkel – prinsipavklaring

[Kommunestyrets vedtak](#) (vedlegg 2):

- 1-KS- 08/21 Vedtak:

Strekning 2-3. Som et alternativ til strekningene som foreslått, utredes det at Kongens gate får ny sykkeltrase for å sikre en effektiv og trafikksikker rute gjennom byen for syklister. Det gjøres for å unngå at Søndre Torv får situasjoner der syklister kan komme i konflikt med et yrende folkeliv av myke trafikanter. Forslaget vil på denne måten også kunne ivareta behovet for fremtidige sykkeltraseer på en mer økonomisk og fremtidsrettet måte.

Økonomiske forhold:

I Forprosjektet er det vurdert kostnadene for tiltak i 2020. Det er antatt at det er tilstrekkelig med 875 000 kr (inkl. 25% mva) til oppgradering av gågate og torv. Det vil ses på muligheter for å kunne etablere et kunstprosjekt i forbindelse med oppgradering av torvet, og som en del av tiltakene. Det vil da kunne være mulig å eventuelt søke egne midler til dette. Oppgradering av Storgata er antydnet til 1 500 000 kr (inkl. 25% mva). Kostnadene er basert på beløp som er fire år gamle og det har vært en generell økning av prisene. Det antas at det er mulig å gjøre tiltaket innenfor rammen på fire millioner.

Forholdet til kommuneplanens samfunnsdel:

Tiltaket skal bidra til de følgende målene som er bygget ut av FNs Bærekraftsmålene

Tabell 2 Forhold av tiltaket til Kommuneplanens Samfunnsdelplan 2021-2030.

Samarbeid for å nå målene FNs Bærekraft mal no. 17	Hovedmål 1.1 – Ringerike har et aktivt lokaldemokrati hvor vi finner løsningene for en bærekraftig samfunnsutvikling og god folkehelse sammen.
Økonomiske bærekraft FNs Bærekraft mal no. 8, 9, 10	Hovedmål 2.6 – Ringerike har en bærekraftig og solid infrastruktur, som gir grunnlag for ønsket utvikling og vekst.
	Hovedmål 2.7 – i Ringerike satser vi på grønn omstilling og innovasjon for å møte framtidens utfordringer.

	<p>Sosial bærekraft</p> <p>FNs Bærekraft mal no. 3, 4, 11</p>	<p>Hovedmål 3.1 – Ringerike er en attraktiv bokommune med inkluderende og trygge lokalsamfunn, og Hønefoss som en sterk regionhovedstad.</p>
		<p>Hovedmål 3.2 – Ringerike har helhetlige og bærekraftige transportløsninger, det flest mulig går, sykler og kjører kollektivt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3.2.1. Vekst i persontransport i Hønefossområdet, tas med kollektiv, sykkel og gange. Andelene er økt til minst 9 prosent syklende, 20 prosent gående og 6 prosent som tar buss i Hønefossområdet. Andelene skal også være økende i tettstedene. • 3.2.2. Vi har et sammenhengende gang- og sykkelveinett, hvor det er trygt og attraktivt å gå og sykle.
<p>Bærekraft for klima og naturmiljø</p> <p>FNs Bærekraft mal no. 13, 15</p>	<p>Hovedmål 4.4 - Ringerikes direkte klimagassutslipp i 2030 er redusert med minst 55 prosent sammenlignet med 2009</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4.4.1 Ringerike kommune har gode styringsverktøy, og jobber systematisk for å nå sine mål om redusert klimagassutslipp • 4.4.2 Ringerikes klimagassutslipp fra veitrafikk er minst halvert i 2030 sammenliknet med 2009 	

Kommunedirektørens vurdering:

Kommunedirektøren anbefaler at det gjennomføres foreslått løsning som beskrevet i sak og med grunnlag i vedlagt forprosjekt med budsjettmidler på inntil 4 millioner kr inkl mva. Dette bør gjennomføres så snart som mulig, slik at syklende og gående kan få en tryggere ferdsel. Det er også en hensikt å lage en trivelig gate og gågate som tiltrekker seg folk, og skaper mer byliv. Kommunedirektøren vil parallelt gjennom arbeidet med temaplan for overordnet mobilitet utrede videre sykkelnett iblant annet Kongens gate.

Heming Rudrud Herdlevær
Konstituert kommunedirektør