

Konsekvensutredning

471 DETALJREGULERING FOR HVERVENMOEN NÆRINGSOMRÅDE, RINGERIKE KOMMUNE



06.03.2023

AKA AS
Halvorsen & Reine AS

Plannavn	DETALJREGULERING FOR HVERVENMOEN
Plan ID	471
Hensikt med planen	<p>Ringerike kommune har et mål om at Hønefoss skal opprettholdes og styrkes som handelsdestinasjon. Forslagsstiller mener Hvervenmoen er et viktig bidrag for å lykkes med dette.</p> <p>Formålet med planarbeidet er å detaljregulere områder som det i dag er satt plankrav til i gjeldende områdeplan. I tillegg planlegges det for å omdisponere deler av arealet som i dag er regulert til kontor, for å tilrettelegge for økt handel med blant annet arealkrevende varer/konsept, og å frigjøre kontoretableringer til indre del av sentrum som ønsket av Ringerike kommune.</p> <p>Videre er det et mål om å inkludere mulighet for tjenesteyting (for å ivareta eksisterende helserelatert virksomhet), bevertning og dagligvare. Bevertning vil være knyttet opp mot handelskonsepter og for gjennomreisende i kategorien veimat.</p> <p>Store deler av planarealet er allerede bebygget. Planforslaget berører ikke uregulert areal/areal tilsatt til LNF. Planforslaget gjelder endring av formål på allerede regulert areal. Etter ønske fra Ringerike kommune er planområdet utvidet til å omfatte hele Hvervenmoen. På denne måten samler man de fire planene som i dag gjelder på moen, til en plan.</p>
Planavgrensning	Planavgrensningen omfatter Hvervenmoen Næringsområde, avgrenset av E16 i nord og øst, LNF-området i sør og boligområdet i nord. Rundkjøringen på Hvervenkastet inngår også i planens avgrensning. Planavgrensning er vist på figur 1.
Sammendrag	<p>Det ble varslet oppstart av planarbeider for Hvervenmoen Næringsområde 28.10.20. I den forbindelse kom det inn merknader som påpekte at det burde utarbeides konsekvensutredning for enkelte temaer. Med bakgrunn i dette, er det utarbeidet et planprogram for videre planarbeid, der det stilles krav til å <u>konsekvensutrede</u> deltema «handel- og næringsutvikling» og «trafikk og mobilitet». Øvrige tema omtalt i planprogrammet er utredet på overordnet nivå, og skal <u>undersøkes og omtales</u> i planarbeidet.</p> <p><u>Utdrag fra handelsanalysen, og oppsummering av konsekvens:</u> Vista Analyse har lagt følgende til grunn for sitt mandat og metode:</p> <p><i>Ringerike kommune har i sin arealstrategi (i kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt [dato]) definert en indre og ytre sentrumssone, hvor Hvervenmoen inngår i ytre sone. Kommunen har et overordnet mål om et levende bysentrum i Hønefoss.</i></p> <p><i>Konsekvenser av handel- og næringsutvikling på Hvervenmoen er analysert mot virkninger for handelstilbudet i sentrum og virkninger for annet handelstilbud lokalt og regionalt. Definisjonen av handelsområde og hvilke varegrupper/handelskategorier som kan etablere seg på Hvervenmoen er et tema i analysen. Forholdet til bevertning drøftes, sammen med type tjenesteyting som kan etableres i området. Forhold som nevnt over vurderes opp mot reduksjon av kontorareal, sammenliknet med gjeldende plan.</i></p>

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

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

Analysen skal drøfte konsekvenser av følgende alternativer:

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

Alternativ 1 – utvikling ihht ny detaljregulering for Hvervenmoen næringspark

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

Anbefalinger i analysen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Utdrag fra trafikk- og mobilitetsanalyse og oppsummering av konsekvens:

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

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

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

I hovedsak er det Hvervenkastet inn i rundkjøringen sør for E16 som gir en tilbakeblokkering til kryss med Osloveien ved full utvikling. Dette innebærer behov for mindre tiltak på veinettet, og planforslaget inneholder et forslag om å utvide brua Hvervenkastet til 2 felt minimum ca. 43 m før

HvervenkastetXHvervenmoveien. I tillegg er det vurdert behov for å øke diameteren i rundkjøringen. Med disse tiltakene kan tilfredsstillende kapasitet oppnås.

Konsekvenser av planforslaget er dermed som følger:

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

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

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

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

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

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

I avsnitt 2.3 og 2.4 er konsekvenser av hhv handel-og næringsutvikling og trafikk og mobilitet vurdert.

Nedenstående er vurderingene samlet.

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

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

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

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

- Handelsareal for plasskrevende handel trenger ikke å reguleres, handelsareal for volumvarer og bredt utvalg settes til et minimum på 1.200 kvm.
- Det tillates etablert 2 dagligvarer på Hvervenmoen, hvorav hver har minimum 2.500 kvm handelsflate.

	<ul style="list-style-type: none"> • Det kan etableres to virksomheter for bevertning, enten som frittstående (veimat), og/eller som del av konsept. • Tjenesteyting tillates videreført med maksimum 2.400 kvm, Lekeland tillates etablert i tillegg. • En utvikling som genererer en trafikkvekst på ca. 2.100 ÅDT kan gjennomføres uten krav til tiltak på omkringliggende vegnett. Det settes krav til beregning av generert trafikk som følge av tiltaket, ved søknad om tiltak. • For en utbygging som genererer en trafikkvekst over 2.100 ÅDT, må det gjennomføres tiltak som beskrevet i alternativ 2 over. Dette innebærer en utvidelse av rundkjøringen HvervenmoveienXHvervenkastet, med etablering av filteringsfelt inn mot kryss HvervenkastetXHvervenmoveien, som innebærer en utvidelse av broen ved Hvervenkastet. Ved gjennomføring av disse tiltakene, vil vegnettet ha kapasitet til full utbygging ihht planforslaget. Det avsettes tilstrekkelig veiareal i plankartet til at tiltak kan etableres.
Framdriftsplan	<p>Fastsettelse av planprogram: Januar 2023 Utarbeidelse av planforslag: Januar – februar 2023 Høring av planforslag: Våren 2023 Vedtatt plan: Høsten 2023</p>
Organisering	<p>AKA AS er forslagsstiller. Halvorsen & Reine AS er plankonsulent. Asplan Viak AS er konsulent for trafikkanalyse. Vista Analyse er konsulent for utarbeidelse av analysen for handels- og næringsutvikling.</p>

INNHALDSFORTEGNELSE

1	Innledning	8
1.1	Bakgrunn	8
1.2	Hensikt med planarbeidet	8
1.3	Premisser for planarbeidet	8
1.4	Planavgrensning	9
1.5	Plantype	10
1.6	Utredningsbehov i planprosessen	10
2	Viktige problemstillinger i forhold til miljø og samfunn	12
2.1	0-alternativet	12
2.2	Alternativ 1 – utvikling i tråd med forslag til detaljregulering.....	13
2.3	Handel og næringsanalyse	15
2.4	Trafikk og mobilitet	25
3	Planforslaget i forhold til overordnede føringer	34
3.1	Statlige føringer:	34
3.2	Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035.....	35
3.3	Kommuneplanens samfunnsdel, 2021-2030 (vedtatt 30.09.2021).....	36
4	Oppfølging av planforslaget	38
5	Sammenstilling av konsekvenser	39

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

I henhold til plan- og bygningsloven § 4-2 skal det utarbeides konsekvensutredning for reguleringsplaner som kan få vesentlig virkninger for miljø og samfunn.

Oppstart av planarbeidet ble kunngjort i kunngjøringsannonse i Ringerikes Blad samt gjennom brev til overordnede myndigheter og berørte parter i oktober 2020. Etter innkommende merknader ble planprogram utarbeidet og sendt på høring i perioden 27. mai – 1. juli 2021.

Det er gjennom planprogrammet stilt krav til konsekvensutredning av deltemaene «handel- og næringsutvikling» og «trafikk og mobilitet». Øvrige temaer omtalt i planprogrammet er utredet på overordnet nivå, og skal gjennom konsekvensutredningen og det videre planarbeidet undersøkes og omtales.

1.2 Hensikt med planarbeidet

Ringerike kommune har mål om å opprettholde og styrke Hønefoss som handelsdestinasjon, og forslagsstiller mener at videreutvikling av Hvervenmoen er et viktig bidrag for å lykkes med dette.

Hvervenmoen Næringspark ligger langs E16 ved sydlig innfart til Hønefoss og har et stort nedslagsfelt, anslått til om lag 100.000 mennesker. Området er definert i gjeldende samfunnsdel i kommuneplanen til å være i ytre sentrumssone i Hønefoss. Næringsparken har etablerte virksomheter innen handel, kontor, lager, offentlig og privat tjenesteyting samt noe industri. Næringsparkens virksomheter sysselsetter et høyt antall arbeidstakere (ca. 1.300) med ulik kompetanse, utdanningsnivå, alder og yrkeserfaring. Det søkes å sikre en videreutvikling av området, da kommunen også i fremtiden vil ha behov for arbeidsplasser for alle.

Gjeldende regulering åpner for handel med plasskrevende varer, møbler, brune- og hvitevarer, med et minimums areal på 2.000 kvm. Møbler, brune- og hvitevarer er i gjeldende plan definert som varer som regnes som arealkrevende og transportkrevende.

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

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

Videre er det et mål om å inkludere mulighet for tjenesteyting for helse (for å ivareta eksisterende helsereelatert virksomhet), bevertning og dagligvare. Bevertning vil være knyttet opp mot el-billading, handelskonsepter og gjennomreisende i kategorien veimat. Muligheten for fortetting av eksisterende kontorområder på allerede bebygde eiendommer vil opprettholdes, for å ivareta etablerte virksomheter.

1.3 Premisser for planarbeidet

Tidligere vedtak som legger føringer for arbeidet, eventuelt andre statlige eller fylkeskommunale føringer:

- Arbeidet med FRE16: Vedtak om at E16 skal legges i ny trasé, og at eksisterende E16 forbi planområdet vil få ny status.
- By- og Handelsanalyse utført av Prognosesenteret for Ringerike kommune, september 2020
- Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2030, vedtatt [dato]
 - Herunder prinsippavklaring for arealstrategi i Ringerike kommune.

Andre føringer:

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019

Statsforvalteren i Oslo og Vikens forventninger til kommunal planlegging 2021

1.4 Planavgrensning

Planavgrensningen er satt i samarbeid med Ringerike kommune, og fremkommer av figur 1.



Figur 1 – planens avgrensning

Planområdet samsvarer med planområdet for tidligere vedtakelse av planen, i tillegg til at den er utvidet noe i nordøst og vest for å sikre en helhetlig plan for Hvervenmoen.

1.5 Plantype

Området reguleres gjennom detaljregulering, og vil etter Ringerike kommunes ønske, erstatte til sammen 4 andre planer innenfor Hvervenmoen, herunder også gjeldende områdeplan for Hvervenmoen næringspark.

Planen vil erstatte følgende planer:

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

1.6 Utredningsbehov i planprosessen

Tiltaket er vurdert iht. plan- og bygningslovens kapittel 4 «Generelle utredningskrav» §4-1 Planprogram og §4-2 Planbeskrivelse og konsekvensutredning, med tilhørende forskrift. Utredningsplikten er vurdert i forhold til forskriftens kapittel 2: «Planer og tiltak som alltid skal behandles etter forskriften.» Tiltaket faller inn under § 6 b «Reguleringsplaner som inneholder tiltak nevnt i vedlegg I.»

I vedlegg I, pkt 24: «Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15.000 kvm (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr. 11j).»

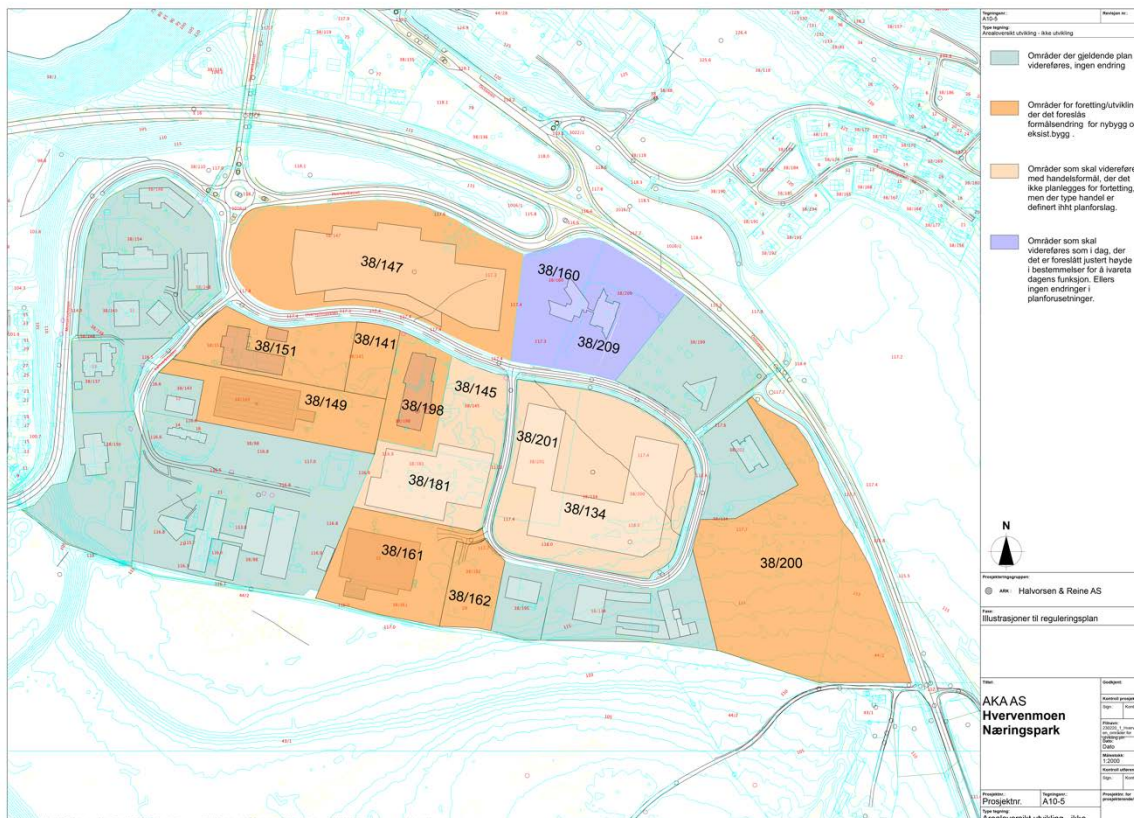
Planlagt utbygging vil overskride 15.000 kvm dersom man regner anleggene samlet.

Flere forhold er tidligere vurdert og utredet i gjeldende plan. Med unntak av de utredningstemaene som er spesifisert nedenfor, skal øvrige temaer undersøkes og omtales i planbeskrivelsen og vurderes ikke nærmere i denne konsekvensutredningen.

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

- Handel- og næringsanalyse
- Trafikk og mobilitet

Dette begrunnes med at ønsker om endringer jf. gjeldende områdeplan kan medføre konsekvenser som vil være vesentlige for miljø og samfunn, ihht §§ 1-1, 3-1 og kap. 6 i Plan- og bygningsloven. Konsekvensutredningen er begrenset til å gjelde utvikling av deler av planområdet, se avgrensning i figur 2. Dette med bakgrunn i at øvrige områder forblir uforandret i formål.



Figur 2: utviklingsområder

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

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

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

2 Viktige problemstillinger i forhold til miljø og samfunn

Planarbeidet skal i hovedsak ta utgangspunkt i gjeldende områdeplan for Hvervenmoen, og utarbeide detaljert reguleringsplan basert på denne.

For deler av planområdet, bl.a. tidligere områdeplan for Hvervenmoen, er det ønskelig å legge til rette for en økt andel handelsvirksomhet samtidig som man ønsker en reduksjon av arealer regulert til kontorvirksomhet.

Det er videre stilt utredningskrav for trafikkforhold før videre utvikling i tråd med gjeldende plan.

Forslagsstiller ønsker å styrke Hønefoss og Hvervenmoen som handelsdestinasjon. Innenfor handel er det derfor ønskelig med en endring av handelstyper, herunder mulighet for etablering av dagligvare og etablering av arealkrevende handelskonsepter med bredt vareutvalg. Det er også ønskelig å vurdere en andel tjenesteyting for å ivareta eksisterende omfang, samt en mindre andel bevertning innenfor planen. I tillegg ønskes det å legge til rette for etablering av et lekeland innenfor området.

Definisjon av handel er viktig i planarbeidet, og handelsanalysen vurderer konkret forslaget virkning for indre del av Hønefoss sentrum.

Trafikkmessige forhold må bl.a. vurderes opp mot gjeldende plan, eksisterende og fremskrevet kapasitet på vegnettet.

Følgende alternativer inngår i planprogrammet:

- 0-alternativet: utvikling i tråd med gjeldende plan, herunder videre utbygging av lett industri og kontor.
- Alternativ 1: Utvikling iht. ny detaljreguleringsplan for Hvervenmoen næringspark:
 - Økt andel handel – vurdering av varetyper og handelskonsepter, da også dagligvare.
 - Redusert andel kontor
 - Inkludering av formålet tjenesteyting (helse) for opprettholdelse av eksisterende omfang, samt muliggjøre etablering av lekeland.
 - Tillatt mindre andel bevertning, tilknyttet handelskonsept og som veimat/fast-food

2.1 0-alternativet

I henhold til forskrift om konsekvensutredninger § 20 skal det redegjøres for en utvikling i tråd med gjeldende områdeplan. Dette vil være et sammenlikningsunderlag og ikke et alternativt forslag til detaljreguleringsplanen for Hvervenmoen Næringsområde.

0-alternativet innebærer en videreføring av dagens situasjon, iht. gjeldende områdeplan.

0-alternativet innebærer også en etablering av ny E16 sør for planområdet.

Redegjørelsene for alternativene tar utgangspunkt i arealet som inngår i figur 2

Estimat arealer 0- alternativ, for de arealene som søkes endret jfr. figur 2:

- Plasskrevende handel, møbler, brune-/og hvitevarer, herunder arealkrevende og transportkrevende varer, med et minimumsareal på 2.000 kvm:
 - Eksisterende: 32.100 kvm
 - Nye arealer: 0 kvm
- Dagligvare:
 - Eksisterende: 0 kvm
 - Nye arealer: 0 kvm
- Tjenesteyting:
 - Eksisterende: 2.400 kvm på dispensasjon.
 - Nye arealer: 0 kvm
- Industri/grossist:
 - Eksisterende: 14.100 kvm
 - Nye arealer: 2.100 kvm
- Kontor:
 - Eksisterende: 13.300 kvm
 - Nye arealer: 50.000 kvm
- Bevertning:
 - Eksisterende: 0 kvm
 - Nye arealer: 0 kvm

2.2 Alternativ 1 – utvikling i tråd med forslag til detaljregulering

Alternativ 1 skal legge til rette for en videre utvikling av Hvervenmoen, innenfor de aktuelle eiendommene markert på figur 3.



Figur 3: Enkel utbyggingskisse: grå bygg er bestående bygg der formål ikke endres, lysebrune bygg er bestående bygg der formål endres, og oransje bygg er mulige nybygg. Vestre del er ikke vist på denne planen, da det ikke er endringer her. Snitthensvisning viser til illustrasjoner i planbeskrivelsen.

Eiendommene ønskes tilrettelagt for en økt andel handel, der det også skal vurderes alternativer for varetype og handelskonsepter, herunder dagligvare. Det skal også vurderes en økt andel tjenesteyting i form av et lekeland samtidig som man ønsker å opprettholde muligheten for det omfanget av helsereelatert tjenesteyting som er innenfor området i dag. I tillegg skal det vurderes å tilrettelegge for bevertning tilknyttet handelskonsept og som veimatkonsept/fast-food. Det er ønskelig å opprettholde muligheten for fortetting mellom eksisterende kontorbygg, i praksis en vesentlig reduksjon sammenliknet med det som er regulert i gjeldende områdeplan.



Figur 4: Gjeldende planer – dagens tillatte formål



Figur 5: Planforslag – nye formål med bestemmelser

Ovenstående figur nr. 4 og nr. 5., viser gjeldende planer og nytt planforslag. Som det fremgår, foreslås det at forretning tillates for flere eiendommer enn opprinnelig tillatt, og at areal for kontor reduseres vesentlig. Det foreslås også at arealer til parkering på terreng, inngår som del av

byggeformålet for de fleste tomtene. I tillegg bringes tjenesteyting inn som et eget formål, sammen med bevertning. For plan 181-02 og plan 181-04 videreføres gjeldende formål og bestemmelse.

Estimat arealer alternativ 1, for de arealene som søkes endret jfr. figur 2

- Plasskrevende handel, møbler, brune-/og hvitevarer, og andre arealkrevende konsepter med bredt vareutvalg, minimum handelsareal 1.200 kvm:
 - Eksisterende: ca. 32.300 kvm
 - Endring arealer: + ca. 26.200 kvm
 - Totalt: ca. 58.500 kvm
- Dagligvare:
 - Eksisterende: 0 kvm
 - Endring arealer: + 2.500 kvm
 - Totalt: ca. 2.500 kvm
- Tjenesteyting:
 - Eksisterende: 2.400 kvm
 - Endring arealer (lekeland): + 3.000 kvm og -1.400 kvm helserelatert
 - Totalt: ca. 3.000 kvm (lekeland) og 1.000 kvm helserelatert
- Industri/grossist:
 - Eksisterende: 14.100 kvm
 - Endring arealer: - 12.460 kvm
 - Totalt: ca. 1.640 kvm
- Kontor
 - Eksisterende: 13.300 kvm (1.000 KV6 (Mørck), 500 HM11 og 11.400 HM49)
 - Endring arealer: + 4.100 kvm (HM49)
 - Totalt: ca. 17.400 kvm
- Bevertning:
 - Eksisterende: 0
 - Endring arealer: + 700 kvm
 - Totalt: ca. 700 kvm

2.3 Handel og næringsanalyse

Fra planprogrammet:

Intensjonen med planarbeidet er å legge til rette for en økt andel handel, en vurdering av varetyper/handelskonsepter inkludert dagligvare, og definisjoner samt en reduksjon av areal avsatt til formål kontor. Samtidig er det ønskelig å vurdere en økt andel tjenesteyting samt en mindre andel bevertning tilknyttet konsept.

Med bakgrunn i dette skal temaet konsekvensutredes jf. forskrift om konsekvensutredning. Konsekvenser vurderes med prognoser 10 år fram i tid.

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

Handel- og næringsanalysen bygger på 1) gjeldende planer, samt i lys av 2) prinsippavklaring vedtatt 24.03.21.

UNDERTEMA	HVA SKAL UTREDES?	PRESENTASJONSFORM
HANDELSUTVIKLING	<p>Areal, varetyper og handelskonsepter.</p> <p>Beregning av dekningsgrad for handel. Vurdering av trender og forbrukeradferd, med virkninger for Hønefoss som handelsregion.</p> <p>Utvikling skal ses opp mot konsekvenser for Hønefoss sentrum sammenliknet med 0-alternativet.</p> <p>«Rett virksomhet på rett sted» – effektiv arealbruk ift. organisering, parkering etc.</p>	<p>Rapport med temavis fremstilling</p> <p>Anbefalt løsning</p>
ANNEN NÆRINGSUTVIKLING	<p>Mulig tilrettelegging for tjenesteyting og bevertning, samt mulig reduksjon av areal for kontor.</p> <p>Utvikling skal ses opp mot mulige konsekvenser for Hønefoss sentrum, sammenliknet med 0-alternativet</p> <p>«Rett virksomhet på rett sted» – effektiv arealbruk ift. organisering, parkering etc.</p>	<p>Rapport med temavis fremstilling</p> <p>Anbefalt løsning</p>

Det presiserer at når det Hvervenmoen sammenliknes med Hønefoss sentrum i planprogrammet og i handelsanalysen, så menes her Hønefoss indre sentrum. Hvervenmoen er definert som del av ytre sentrum, i arealstrategien i kommuneplanens samfunnsdel.

Analysen:

Innledning:

Vista Analyse v/Hanne Toftdahl m.fl. har ut fra fastsatt planprogram, utarbeidet en handelsanalyse for Hvervenmoen, sett opp imot indre del av Hønefoss sentrum og vurdert ut ifra at Hønefoss er et regionalt handelssenter. Rapporten er vedlagt i sin helhet. Nedenstående er utdrag fra analysens sammendrag og konklusjon.

Etter utført analyse er forslaget vurdert og medfører en økning av handelsareal fra ca. 32.300 kvm til potensielt ca. 61.000 kvm (en økning på ca. 28.700 kvm), samt en reduksjon av areal regulert til kontor på ca. 46.000 kvm. Dvs. en netto reduksjon av kvm-bebyggelse på ca. 17.300 kvm.

Analysen er gjort med utgangspunkt i at tiltakshaver søker om videre utvikling for handel med plasskrevende varer og volumvarer samt andre arealkrevende konsepter i Hvervenmoen næringspark. Etableringen kan omfatte en omfordeling av eksisterende virksomheter på Hvervenmoen. Enkelte av konseptene har enkel servering i samme kategori som bensinstasjoner tilbyr i dag. Det vurderes også å etablere 2 store dagligvareforretninger og tilbud av veimat i tilknytning til ladestasjoner for el-bil.

Målet med etableringene er å tilby et bedre og lett tilgjengelig tilbud for det regionale nedslagsfeltet og gjennomreisende, særlig hytteturister. Det er også viktig å sikre at eksisterende virksomheter vurderer at det er attraktivt å forbli på Hvervenmoen. Da kan man samlet sett få en attraktiv handelspark med komplementære virksomheter som gjør at man klarer å demme opp for handelslekkasje, tiltrekke kunder fra hele regionen (som handelsdestinasjon), samt gi en stopp-effekt slik at gjennomreisende/hyttetraffic stopper på Hvervenmoen. Da unngår man at denne handelen flyttes til neste veikryss nordover.

Metode/mandat:

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

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

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

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

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

Analysen skal drøfte konsekvenser av følgende alternativer:

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

Alternativ 1 – utvikling ihht ny detaljregulering for Hvervenmoen næringspark

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

Utdrag fra: Sammendrag/konklusjon

«Med økt kundegrnlag fra en større region, vil det lokale markedet få et bedre utvalg. Jo større kundegrnlag, desto bedre utvalg. Hønefoss med Hvervenmoen har et godt utgangspunkt for å fremstå som et kompakt og fullverdig handelssted både for den omkringliggende region og for et større nedslagsfelt, blant annet for gjennomreisende til hytteområder i Valdres og Hallingdal, og for tiliggende regioner som Jevnaker, Hole og Modum m.fl. Dette potensialet er ikke tatt ut. På denne måten kan Hvervenmoen bli et viktig stoppested for gjennomgangstrafikken mellom Sandvika og

Gol/Fagernes for volumvarer, ladestasjoner og veimat. Dersom tilbudet ikke blir tilstrekkelig attraktivt, vil andre veikryss kunne utvikles med konkurrerende virksomhet. For gjennomreisende er ikke Hønefoss sentrum et alternativ. De reiser videre. For volumhandel er heller ikke Hønefoss sentrum et alternativ, fordi disse arealkrevende konseptene ikke egner seg i sentrumsmiljø med kompakte strukturer.

Denne analysen konkluderer med at det er betydelig underdekning for flere vareslag og at kommunen ikke har tatt ut det omsetningspotensialet som ligger i kommunens regionale handelsomland og gjennomreisende på vei til hyttene sine. Kommunen har heller ikke tatt ut det potensial som ligger i fremtidens sentrumstilbud, nemlig økt omsetning innen servering og tjenester som gradvis har erstattet husholdningenes etterspørsel etter varer i de mest suksessfulle bysentrene i landet.

En fremtidig utfordring vil komme når hovedveinettet legges utenfor byene. Erfaringsvis velger kunden å stoppe (kjøre av) på ett på forhånd valgt handelssted. Erfaring tilsier at det handelsstedet med best utvalg og enklest tilgjengelighet vil bli foretrukket. Konkurransen vil mao skjerpes med ny trasé for E16.

Slik situasjonen er i dag er Hønefoss og Ringerike i ferd med å tape markedsandeler og dermed også sin posisjon som regionalt handelssted. (Vår utheving.)

Sentralt i dette bildet er de store endringene som pågår i forbruk og forbruketferd. Vi handler i dag mer tjenester enn varer. Videre øker omsetningen i netthandelen mye og den har økt ytterligere under pandemien. Butikkene presses ut av sentrum på grunn av høye priser i sentrum og fordi netthandelen (=konkurrenten) nyter godt av lav husleie utenfor sentrum. All varehandel konkurrerer med de billige nettprisene. Varehandelen er en viktig sysselsetter og der netthandelomsetningen øker, taper man viktige arbeidsplasser. Det er derfor viktig å opprettholde butikker som er konkurransedyktige.

Et sentralt spørsmål i denne typen saker er om en etablering utenfor sentrum vil resultere i nedgang i omsetningen i sentrum. Det er viktig å skille mellom to forhold. Det ene er om sentrum har et tilbud i dag som dekker etterspørselen. Dersom de ikke har det – noe som er situasjonen for volumvarer – så vil man ikke kunne si at en etablering utenfor sentrum har ødelagt for tilbudet i sentrum. I det tilfellet har sentrumsforretningene hatt god anledning til å etablere et tilbud i sentrum. Et annet forhold er det faktum at sentrum i dag møter konkurranse mot både netthandel og sentrumsekstern handel. Årsaken ligger i at de nye handelskonseptene har etablert seg på rimelige tomter i rimelige bygg der de har samlokalisert lager, utstilling og butikk på områder som er enkelt tilgjengelig med bil. I tillegg har de forretningene som helt siden 1999 har operert under rammebetingelser for plasskrevende handel, fått lov til å utvikle tilbud innen varer som opprinnelig har vært solgt som detaljvarer. Eksempler er byggevarehus som i dag selger puter og tapeter, og hagesentre som selger nisser og interiør. Sentrum konkurreres ut på grunn av høye arealpriser/høy lokaleie, men også på grunn av åpningstider. I dag er det to yrkesaktive i de fleste familier. Det betyr at handelen foregår på ettermiddags- og kveldstid. Når sentrumsbutikkene holder stengt når de fleste ønsker å handle, blir sentrum mindre konkurransedyktig. Et tredje problem for sentrum er dersom både boliger og arbeidsplasser er lokalisert utenfor sentrum, slik at det ikke oppstår tilstrekkelig sirkulasjon av mennesker i sentrum. Begrenset parkeringskapasitet i sentrum vil også være en utfordring dersom de fleste bor i villastrøk utenfor sentrum. Sentrum reddes ikke av at big-boxene flyttes inn i sentrum.

Utviklingen i omsetning viser at de nye handelskonseptene er populære og brukes hyppig av husholdningen. Spørsmålet er også om de er egnet i sentrum eller om de reduserer kvaliteten i bybildet og strøkgatene fordi de tar stor plass og lukker fasaden mot gateplanet. Sentrum

transformeres i dag fra tilbud av varer til tjenester og de bysentrene som har høy visuell kvalitet, kompakt struktur og attraktive uterom er de som har klart denne omstillingen best.

Et annet spørsmål er om etablering av veimat etter fast-food-konseptet vil bidra til redusert omsetning av fast-food i sentrum. Det er grunn til å tro at hovedsegmentet vil være folk på reise. Så kan det være at den lokale etterspørselen øker fordi det blir flere tilbud. Sentrum bør være attraktivt i seg selv til at det ikke skjer en slik omfordeling.

Utdrag kapittel 9: konsekvensvurderinger:

Handelsanalysen beskriver generelle utviklingstrekk i varehandel og sentrumsutvikling, relatert til utviklingen lokalt og til det som skjer andre steder. I kapittel 9 sammenfattes hovedtrekk, samtidig som konsekvenser vurderes. I det nedenstående gjengir vi denne. Rapporten er lagt ved i sin helhet, og detaljer kan leses i denne.

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

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

Plasskrevende varer

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

Volumvarer og arealkrevende varer

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

Dagligvarer

Ringerike har en dekningsgrad lik 102 (to prosent over snitt for landet) for dagligvarer. Det betyr at kommunen i prinsippet kun forsyner egne innbyggere med dagligvarer. Potensialet for å hente ut markedsandeler fra hyttemarkedet er til stede. Det forutsetter imidlertid god tilgjengelighet fra hovedveinettet. Lokalisering av dagligvareforretninger der folk bor er viktig. Tilbud av ferskvarer med kort omløpstid må imidlertid ligge i et område som har større nedslagsfelt. Jo bedre utvalg innen ferskvarer og større utvalg generelt, desto viktigere blir størrelsen på kundegrunnlaget.

Veimat etter fast-food-konseptet

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

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

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

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

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

Sentrum

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

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

Sport – på rask vei over på nettet

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

Utdrag fra kapittel 9:

9.3 0-alternativet

Etter dette alternativet vil det kunne oppstå en økt konkurranse mellom Hvervenmoen og sentrum hva angår etablering av kontorarbeidsplasser. Etter gjeldende regulering er det mulig å utvikle for ytterligere 1.700 arbeidsplasser på Hvervenmoen. Kontorarbeidsplasser er viktig bidrag for å stimulere til liv i sentrum på dagtid.

Dersom utviklingen skjer innenfor de rammer som er gitt av fylke og kommune, vil Ringerike redusere sin posisjon som handelssted for en omkringliggende region.

I den regionale planen står det også at handel og service er en grunnleggende forutsetning for bysentrum som bolig- og arbeidsområde. Det vises til at tomme lokaler reduserer sentrums attraktivitet.

Det er få tegn som tyder på at handel kommer tilbake til sentrumskjernen. Den handelen som tradisjonelt har ligget i sentrum (utvalgsvarer) går mer og mer over på nett. Netthandelen økte med 38 prosent fra 2019 til 2020. Det har gitt nye handlevaner som kunden raskt har tilpasset seg. Derimot kjøper vi mer tjenester og vi bruker byen på en annen måte. Vi bruker den mer om kveldene, fordi begge voksne i familien er på jobb om formiddagen og vi bruker den mer til opplevelser. Det betyr at kommunen må legge mer vekt på å øke sentrums attraktivitet snarere enn å benytte virkemidler som at handel skal redde sentrum. Det siste er å jobbe motstrøms. I figuren under har vi vist eksempler på hvordan volumvarer og arealkrevende konsepter tar store areal i en kvadratur. Byggene gir en lukket fasade utad og de fremstår som fremmedartet i bybildet.



Figur 6: Eksempel på etablering av arealkrevende handelskonsepter i sentrum, basert på skisse som lå til grunn for byplanen

9.4 Alternativ 1

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

Det er grunnlag for etablering av mer handel på Hvervenmoen. Utvikling for handel i dette området har styrket Ringerikes posisjon som regionalt handelssenter og skapt flere arbeidsplasser.

Arbeidsplassene er ikke kommet på bekostning av en negativ utvikling i sentrum, men som et alternativ til de som uansett ikke hadde livets rett i sentrum.

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

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

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

Redusert andel kontorer

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

Økt andel tjenesteyting – helse

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

Tillatt mindre andel bevertning, tilknyttet handelskonsept

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

Enkle serveringstilbud vil være viktig for å trekke gjennomreisende inn til kommunen for handel. Ladestasjoner er blitt et viktig virkemiddel for å trekke kunder. Ofte etterspør de kaffe og enkel servering. Sånn sett vil det være negativt å ikke tillate det, men samtidig blir det viktig å ikke tillate serveringstilbud ut over fast-food. Restauranter og uteliv bør samles i sentrum.

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

- Det bør legges til rette for handel med bredt vareutvalg på Hvervenmoen for å styrke Hønefoss sin posisjon i forhold til regional handel, samt for å hindre handelslekkasje. Dersom muligheten på Hvervenmoen ikke benyttes vil andre regioner ta dette markedet.
- Handelsareal for plasskrevende handel trenger ikke å reguleres, handelsareal for bredt utvalg bør settes til et minimum på 1.200 kvm.
- Dagligvare kan etableres på Hvervenmoen for å betjene både et lokalt (arbeidsplasser) og et regionalt marked.
- Det bør tilrettelegges for veimat (fast-food-konsept) på Hvervenmoen for å komplementere handelsområdet, mens restauranter og uteliv bør sikres i sentrum.
- Tjenesteyting/lekeland med en viss størrelse kan egne seg på Hvervenmoen, mindre enheter bør sikres i indre del av sentrum. Med bakgrunn i dette, bør det settes begrensning på tillatt areal til tjenesteyting (utenom Kartverket og Lekeland).

- Arealkrevende konsepter er uegnet for indre del av sentrum da høy tetthet, arealeffektivitet og kvalitet i uterom og bygningsmasse er kritiske suksessfaktorer for innbyggernes bruk av indre del av sentrum. Dersom det etableres arealkrevende konsepter i sentrum, vil dette medføre store volum, lukkede fasader og behov for å bruke bakkeplan til parkering, og dette vil ikke bidra til kvalitet i byrom eller legge til rette for aktivitet i sentrum.
- Foreslått utvikling vil ikke få negativ konsekvens for indre del av sentrum, men styrke Hønefoss som et regionalt knutepunkt. Det er tilbud av tjenester som kulturliv, kontorarbeidsplasser, kaféer, restauranter og uteliv som løfter bruk av indre del av sentrum, ikke varer.

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

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



Figur 7: HM60 og HM2 beslaglegger i dag et areal på 57 daa på Hvervenmoen. Ovenstående illustrasjon viser tilsvarende tomteareal som ville blitt båndlagt ved etablering i indre sentrum. En slik etablering ville i tillegg til beslag på store arealer også medført lukkede fasader mot gate i sentrumskvartalene.

Arealstørrelser

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

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

2.4 Trafikk og mobilitet

Fra planprogrammet:

En utbygging på Hvervenmoen kan innebære økt transport til/fra området for alle trafikantgrupper og det vil innebære økt belastning på veinettet. I hovedsak ansees veinett å ha en struktur som skal videreføres.

Det må imidlertid dokumenteres at trafikkveksten ikke medfører en belastning som veinettet ikke tåler. Beregning av økt trafikk beregnes med grunnlag i forutsatt arealbruk, erfaringsmessig personturer og turproduksjon fra aktuelle virksomheter. Andel som reiser kollektivt og andel gange og sykkel beregnes.

Eventuelle endringer og suppleringer av eksisterende tilknytninger mellom Hvervenmoen og overordnet veinett vurderes, herunder eventuelle konsekvenser for eksisterende rundkjøringer på Hvervenkastet, eksisterende bru over E16 og alternativer for atkomst fra E16 via ny rundkjøring, av- og påkjøringsfelt eller liknende.

UNDERTEMA	HVA SKAL UTREDES	PRESENTASJONSFORM
Grunnlagsmateriale	Trafikktall, er det vesentlige endringer i foreliggende tall, jfr. 3.8.4. samt Statens vegvesens vegdata. Behov for nye registreringer vurderes. Reisevaneundersøkelser; kommunale og fylkeskommunale utredninger.	Skriftlig presentasjon og vurderinger i forhold til foreliggende data. Skriftlig oppsummering av tidligere utredninger

Analysen

Innledning:

Asplan Viak har utarbeidet en trafikk- og mobilitetsanalyse med konsekvensutredning, som er vedlagt planforslaget i sin helhet. Nedenstående er en sammenfatning av denne, med redegjørelse av konsekvenser.

Analysen dokumenterer føringer, vurderinger, løsninger og virkninger knyttet til temaene trafikk og mobilitet. Utredningsarbeidet skal både gi føringer for eventuelle endringer i utforming av veinettet på Hvervenmoen, og sikre at de løsningene som velges er i tråd med overordnede føringer og bærekraftige mål i tråd med kommunens målsettinger.

Trafikkanalysen/-vurderingene er utført i tråd med gjeldende områdeplan, der det er stilt krav om at før ny utbygging tillates gjennomført, skal det være utarbeidet en trafikkanalyse for området. Det betyr at skal tomtene utvikles videre, må det blant annet gjennomføres vurderinger av trafikkforhold. I og med at man nå også planlegger for området som i områdeplanen har plankrav, samt har planer om å omdefinere endel areal regulert til kontor/industri til mer handel, tjenesteyting og noe bevertning (veimat), må det gjøres et mer omfattende arbeid av trafikkonsekvensene.

En videre utvikling som kan være aktuelt innenfor de rammer som dagens E16 setter, er vurdert, men det er også vurdert opp mot en framtidig E16 med en nedskalert dagens E16. Reguleringsplan for framtidig E16 ble vedtatt av kommunal- og moderniseringsdepartementet 27. mars 2020. E16 er nå overdratt til Nye Veiers utbyggingsportefølje, og skal derfor ikke være avhengig av de årlige bevilgningene som Stortinget setter til veiutbygging. Framdriften på prosjekter er likevel fortsatt svært usikker.

Metode:

Det er tatt utgangspunkt i vedtatt planprogram (se over).

Ringerike kommunes mål og strategier for mobilitet har også vært vurdert tilknyttet arbeidet. Tiltak som bygger opp under målsettingene er derfor søkt innarbeidet i planen.

Ved vurdering av virkninger er det sett på både 2030- og 2040-situasjonen. I 2030-situasjonen er det regnet med en gangandel på 20%, sykkelandel på 9% (i tråd med sykkelstrategien) og en bilandel på 65% i tråd med klimastrategien. For 2040-situasjonen er de konkrete mål hhv 22%, 10% og 60%.

For vurdering av virkningene av utbyggingen i planområdet, er det utarbeidet en trafikkanalyse tilknyttet reguleringsplanen. I denne rapporten er det sett på virkningene av det konkrete planforslaget og Osloveien, og overordnet sett på effekt for Kongensgate, men uten at det er vurdert de trafikale konsekvensene i et større område ut over dette. Det skal være hensyntatt i Transportutredningen for Hønefoss, utarbeidet av Rambøll i november 2018.

Som grunnlag for mobilitetsplanen og virkninger av tiltaket, er dette vurdert opp mot kommunens bystrategimål. Kommunen vedtok i 2018 at alle planer for Hønefoss skal legge til disse tre overordnede målene for byutvikling til grunn:

1. Utvikle en attraktiv, levende, miljøvennlig og kompakt by, der mennesker trives.
2. Skape en framtidsrettet by som bidrar til å redusere klimagassutslipp.
3. Vekst i persontrafikk tas av kollektiv, sykkel og gange.

På regionalt nivå har også Ringerike kommune gjennom Buskerudsamarbeidet forpliktet seg til å følge opp areal- og transportplanen for Buskerudbyen og de retningslinjene som er lagt der. For å nå

et mål om redusert bilandel og økt antall reisende med kollektivtrafikk, og økt sykkel- og gangandel, er det en forutsetning at det gjennomføres tiltak både i og utenfor planområdet. Virkninger for tilgrensende transportsystem er vurdert med utgangspunkt i at det gjennomføres tiltak som gjør at de kommunale målsettingene om reisemiddelfordeling nås for kommunen som helhet.

Reisene som genereres i planområdet er beregnet i følgende trinn:

Turproduksjon (antall genererte reiser) med basis i:

1. Areal tall
2. Planlagte virksomheter
3. Erfarings tall for personturer pr ansatt og type virksomhet
4. Reisemønster – hvor går reisene
5. Fordeling på reisemidler: gang, sykkel, kollektivtransport og bil

Det er videre beregnet turgenerering, fordeling på reisemidler og transportnett og konsekvenser for trafikkavviklingen.

Dagens veinett

Nåværende situasjon i området viser 2 felts veier med tilfredsstillende utforming i forhold til dagens belastning. Veinettet avvikler dagens trafikk tilfredsstillende.

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

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

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

Reisemiddelfordeling

Det er ikke foretatt noen konkrete undersøkelser av reisemiddelfordeling i forbindelse med denne trafikkanalysen. I den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2018/19 framkom følgende fordeling mellom alle reiser:

For Hønefoss skjer 77% av alle reiser med bil, enten som bilfører (64%) eller passasjerer, (13%) mens 22% er som fotgjenger, syklist eller med kollektiv. For resten av Ringerike skjer noen flere reisende med bil (79%) og noe mindre som fotgjenger eller syklist.

For arbeidsreiser er andel reiser med bil større. For reisende med kollektiv er det i hovedsak pendlerruta Morgenbøen – Hønefoss sentrum – Hvervenmoen som gir det beste tilbudet.

Retningsfordeling

Ut ifra registreringer, kan det tyde på at en overvekt av besøkende til/fra vest (retning Hallingdal) i forhold til fra sentrum og fra øst (fra Sandvika). Fordeling er vist på nedenstående tabell. Det er satt

opp en anbefaling i forhold til retningsfordeling for nyskapt trafikk, for å kunne vurdere kapasitet og avvikling i krysset med E16 og Osloveien. Anbefalingen er gjort i forhold til fordeling av nyskapt trafikk som i stor grad skyldes økt handel.

	Handel	Arbeid	Anbefalt grunnlag til retningsfordeling i krysset fra nyskapt trafikk
Vestlig (mot Hallingdal)	52%	44%	50%
Østlig (mot Sandvika)	35%	40%	35%
Sentrum (Osloveien)	13%	16%	15%

En eventuell etablering av dagligvarer på Hvervenmoen, vil naturlig rettes mot arbeidstakere og gjennomreisende (hyttetraffic, ref handelsanalyse Vista des. 2022). Det vil si at noen vil da komme fra øst (Sandvika), handle – og så kjøre videre mot vest (Hallingdal og Valdres).

Handelsanalysen har ikke gitt klare tall på hvor kundene er fra, men påpeker på generell basis at det er sannsynlig at økt handelsvirksomhet på Hvervenmoen vil kunne dekke opp behovet i kommunens regionale handelsomland, bl.a der 24.000 fritidsboliger som i Valdres og Hallingdal utgjør et viktig kundegrunnlag, noe som tilsier at de registreringene over kan synes fornuftig.

Eksisterende trafikkbelastning

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

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

I forbindelse med planarbeidet med ny E16 ble det gjennomført et omfattende arbeid med transportmodell. Modellen har beregnet at trafikken på eksisterende E16 østover, mot Sandvika, vil bli redusert med ca. 9.200 kj.t/døgn. Trafikken vestover på E16, mot Hallingdal, vil få en reduksjon på ca. 7.800 kj.t/døgn, mens trafikken i Osloveien blir redusert med ca. 1.300 kj.t/døgn.

Kollektivtrafikk:

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

I tillegg stopper buss nr 200 på Hvervenkastet, Hønefoss – Oslo.

Trafikkulykker

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

Alternativ 0 Utbygging ihht gjeldende plan, med kontorformål

Områdeplanen for Hvervenmoen dekker de arealene som inngår i forslag til reguleringsplan. I områdeplanen er det potensiale for ca. 50.000 kvm fremtidig kontorformål, hvorav ca. 42.000 kvm av disse er innenfor gnr/bnr 38/200.

Alternativ 1 Utbygging ihht planforslag (som angitt i trafikkanalysen)

Det planlegges for en utvikling som følger:

- Videreutvikle Hvervenmoen som handelsdestinasjon
- Omregulere formål ved flere av eiendommene slik at de får et mer tidsriktig reguleringsformål og for å sikre at eksisterende ikke flytter.
- Redusere andel areal regulert til kontor (bl.a. endres gnr/bnr 38/200 fra kontor til handel).
- Mulighet for veimat som et tilbud til de som allerede er kunder på Hvervenmoen eller som et tilbud til reisende.
- Ønsker fleksibilitet i hvor ulike aktører kan etableres, dog slik at begrensninger i bestemmelser på areal, f.eks. dagligvare, er ok.
- Ønsker ingen krav til areal for plasskrevende handel. Krav om minimum 1.200 kvm pr enhet for handel med bredt vareutvalg.

I tillegg har treningssenter som frem til i dag har vært etablert sentralt på Hvervenmoen allerede flyttet ut. Drøye 8.000 kvm lett industri vil også flytte ut.

De aktuelle arealene som foreslås utviklet er vist på tabell 4-1. Det meste av arealene er i dag allerede utviklet i tråd med formål, men der kan det være ønskelig med noe flytting av virksomheter og da endring av formål/type handel.

Tabell 4-1 Estimert arealendringer

Type handel	Dagens volum	M2 Volum etter revidert plan (fullt utbygd)		Samlet / total arealøkning
		AKA	Mørch	
<i>Arealkrevende konsepter</i>				
Plasskrevende handel	7.800	15.950	3.991	12.141
Bredt vareutvalg	0	3.000		3.000
Gigabox	0	2.500		2.500
<i>Volumvarer</i>				
Møbler/brune/ hvitevarer	24.500	33.000		8.500
<i>Dagligvare</i>				
Dagligvare		2.500		2.500
<i>Helserelatert tjenesteyting</i>				
Fysioterapi/trening	2.399	1000		-1.399
<i>Beverting</i>				
Veimat		700		700
<i>Annet</i>				
Kontor		4.110		4.110
Grossist/Engros	1.706	1640		-66
<i>Industri</i>				
Industri	7.900			-7900
sum				24.459

Turgenerering

Som grunnlag for å beregne turproduksjon fra planområdet, er det blant annet benyttet erfaringsdata for Vegdirektoratets V713-«Trafikkberegninger» (HB 713), sammen med en

skjønnsmessig vurdering der disse tabellene er vurdert opp mot de faktiske tiltakene som planlegges på Hvervenmoen. Vurderinger er i detalj beskrevet i kapittel 5.1 og 5.2 i vedlagte trafikkrapport. Oppsummering av anbefalt turgenerering som legges til grunn for beregning av nye virksomheter, er gjengitt i nedenstående tabell 5-3.

Tabell 5-3

	Enhet	Turgenerering Min – sanns – maks
Kontor, tjenesteyting	Kj.t/døgn pr 100 kvm	7 – 7,5 – 10
Plasskrevende varer	Kj.t/døgn pr 100 kvm	10 – 15 – 25
Handel (dagligvarer og detaljhandel)	Kj.t/døgn pr 100 kvm	50 – 70 – 150
Industri	Kj.t/døgn pr 100 kvm	4 – 6 - 10

Oppsummering av trafikkgenerering fra nye virksomheter er gjengitt i tabell 5-4. Som det fremgår av tabellen legges det til grunn en samlet arealvekst med ÅDT på ca. 6.400 kj.t/døgn

Tabell 5-4. Turgenerering fra mulig ny virksomhet, alternativ 1

Type handel	Dagens volum	Samlet / total arealøkning	Turgenerering Kj.t./døgn pr. 100 m ²	Turgenerering ny virksomhet Kj.t./døgn	Nyskapt trafikk Kj.t./døgn	
					faktor	ÅDT
<i>Arealkrevende konsepter</i>						
Plasskrevende handel	7.800	12.141	20	2.428	0,9	2.185
Bredt vareutvalg	0	3.000	40	1.200	0,7	840
Gigaboks	0	2.500	40	1.000	0,6	600
<i>Volumvarer</i>						
Møbel, Brune og hvitevarer	24.500	8.500	20	1.700	0,9	1.530
<i>Dagligvare</i>						
Dagligvare		2.500	70	1.750	0,6	1.050
<i>Helserelatert tjenesteyting</i>						
Fysioterapi/Trening	2.399	-1.399				-310
<i>Beverting</i>						
Veimat		700				400
<i>Annet</i>						
Kontor		4.110	7,5	308	1,0	308
Grossist/Engros	1706	-66				
Flyttet industri	7.900	-7.900		-200		-200
sum				8.186		6.403

Beregninger av illustrerte tiltak, viser en beregnet trafikkvekst på ca. 6.400 ÅDT (kj.t/døgn). Beregnet trafikk i dimensjonerende time, fra nye virksomheter, er ca. 700 kj.t/dim time, som fordeles likt mellom utgående og inngående trafikk.

Til sammenlikning er det vurdert et alternativ med en større dagligvare (6.500 kvm) på bekostning av et noe mindre areal til plasskrevende handel (8.141 kvm). Dette vil gi en beregnet trafikkvekst på 7.370 ÅDT (kj.t/døgn).

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

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

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

Tiltak på vegnettet

Det er gjort beregninger som tilsier at dagens vegnett har en restkapasitet på ca. **2.100 ÅDT**. Dette tilsvarer drøye 30% av beregnet trafikkvekst ved foreslått full utbygging. Ved en slik belastning, har man på det meste «brukt» ca. 90% av kapasiteten til rundkjøringen på Hvervenmoen.

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



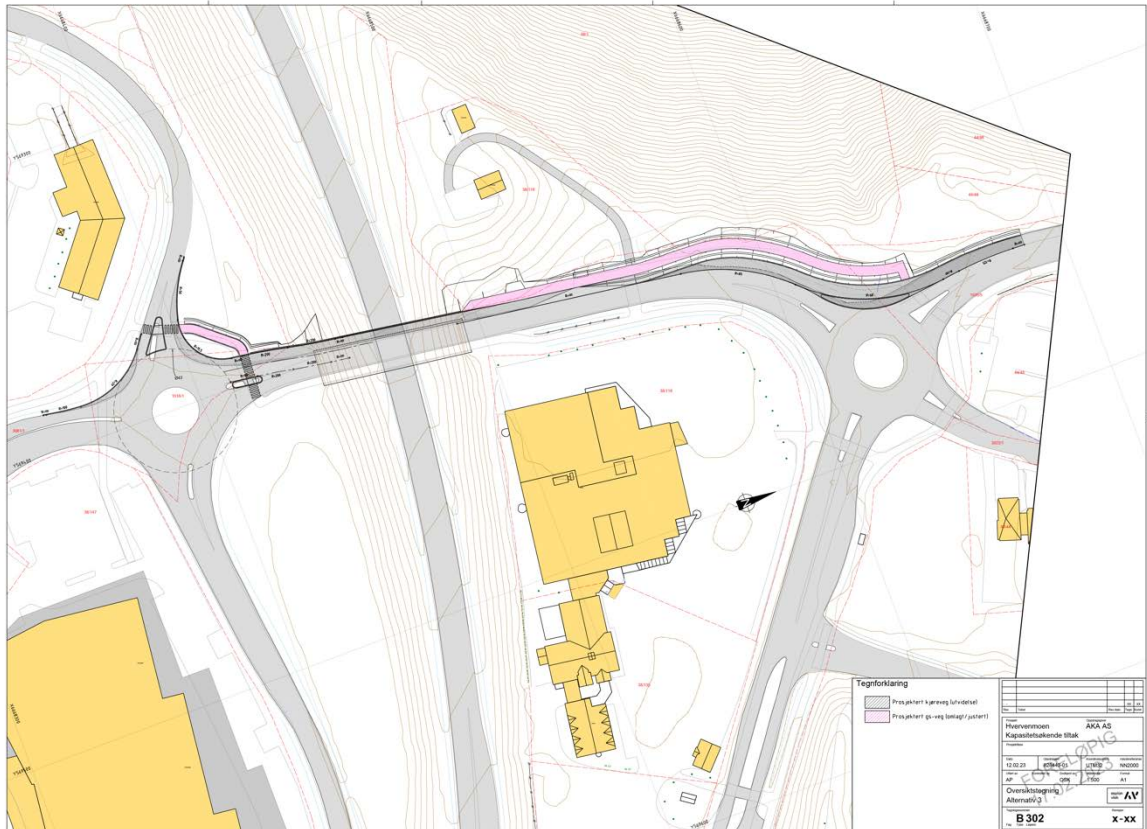
Figur 8: Alternativ 1 – nødvendig tiltak for å få tilstrekkelig kapasitet i kryssene, rundkjøring ved Hvervenmoen

Alternativ 1, figur 8, viser det som er nødvendig utvidelse for å få nødvendig kapasitet i kryssene. Tiltak omfatter ikke rundkjøring på Hvervenkastet, kun filtreringsfelt for rundkjøringen på Hvervenmoen med delvis utvidelse av brua. Asplan Viak har vurdert at delvis utvidelse av brua kan være vanskelig, og anbefaler ikke denne løsningen, da den blant annet kan medføre skjeve laster osv.



Figur 9: Alternativ 2 – anbefalt tiltak for å få tilstrekkelig kapasitet i kryssene, rundkjøring ved Hvervenmoen

Alternativ 2, figur 9, viser anbefalt løsning for å få nødvendig kapasitet i kryssene. Tiltak omfatter ikke rundkjøring på Hvervenkastet, kun filtreringsfelt for rundkjøringen som medfører en utvidelse av brua over E16 i hele bruas lengde. I tillegg utvides eksisterende rundkjøring til en diameter på ca. 43 m. Denne løsningen gir akseptabel belastningsgrad, og dersom man knytter denne løsningen til bussloppen på nordsiden av brua, så kan man også gi et eget felt fra bussloppen mot rundkjøringen på Hvervenmoen som kan gi prioritering av bussen inn i rundkjøringen. Løsning er ikke vist på ovenstående alternativ, men kan kombineres med løsning fra alternativ 3.



Figur 10: Alternativ 3 – tiltak for å ytterligere bedre kapasitet, både ved rundkjøring på Hvervenmoen og ved rundkjøringen på Hvervenkastet

Figur 10 viser alternativ 3, i tillegg til utvidelse av rundkjøring ved Hvervenmoen samt utvidet bru over E16, har dette alternativet med en egen utvidelse med eget filterfelt i OsloveienXHvervenkastet. Dette viser en løsning som vil gi en meget god belastningsgrad i krysset, men en løsning som ikke vil være nødvendig for å oppnå akseptabel belastningsgrad. Denne løsningen er derfor ikke det anbefalte alternativet. Det er også vurdert at denne løsningen gir dårligere løsning for gang- og sykkelvei.

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

Konsekvenser av planforslaget er dermed som følger:

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

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

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

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

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

3 Planforslaget i forhold til overordnede føringer

3.1 Statlige føringer:

Staten har hatt bestemmelser for etablering av handel og kjøpesentre siden 1999, først gjennom rikspolitisk retningslinje (RPR) frem til 2008, deretter gjennom rikspolitisk bestemmelse (RPB) fram til 2014. Nå gjelder en mer generell planretningslinje for bolig-, areal- og transportplanlegging fra 2014.

RPR fra 1999 hadde blant annet definert fire vareslag med unntak fra bestemmelsene, mens RPB fra 2008 hadde fjernet disse vareslagene i unntaksbestemmelsene fordi det erfaringsvis hadde vist seg vanskelig å definere hvilken bransje den økende andelen nye forretningskonsepter skulle defineres som, samtidig som innholdet i de som var innenfor unntaket syntes å omsette for en økende andel småvarer. Det ga sånn sett de som falt innenfor unntaket fortrinn og kanskje også en skjerming mot konkurrenter som ikke var tillatt etablert med de samme rammebetingelser; billig bygg på billige tomter.

Målene angitt i planretningslinjen er bl.a. å fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.

Planforslaget

Planforslaget legger opp til en reduksjon av kontor, blant annet med bakgrunn i at kontorarbeidsplasser/arbeidsintensive virksomheter bør etableres i sentrum og nært kollektivknutepunkt. Dette bygger opp under føringer gitt i den statlige planretningslinjen.

Videre legger planforslaget opp til at det skal sikres etablering av handelskonsepter som er uegnet i indre del av sentrum, som beskrevet under pkt 2.3 og vist i figur 6 og 7.

Det søkes å samle tilsvarende virksomheter på ett sted, for å redusere transportbehovet, samtidig som man bygger opp under Hønefoss som et regionalt knutepunkt.

Planforslaget ønsker å ikke regulere varetyper spesielt, men heller sette begrensninger i form av andre virkemidler – som krav til minimum handelsareal for volumvarer/detaljhandel, og begrensning på type og antall bevertning. På denne måten, sikrer man etableringer som ikke er i direkte konkurranse med indre del av sentrum, men som heller ikke egner seg i indre sentrum.

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

Regional plan for areal og transport i Buskerud gir de overordnede føringer for arealbruk i fylket (Buskerud Fylkeskommune, 2018). Mål om å motvirke arealspredning står sentralt i planen.

Planens mål er et sterkt og bærekraftig Buskerud hvor det skal legges til rette for at innbyggere, næringsliv og tilreisende opplever levende byer og tettsteder. Det skal legges til rette for gode boligområder, arbeidsplasser, tjenester og opplevelser.

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

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

By- og tettstedsstruktur

I den regionale planen er Drammen definert som et regionsenter, mens Hønefoss og Kongsberg er definert som regionale byer med regionale kollektivknutepunkt som skal ha funksjoner som dekker et større omland enn egen kommune, og som skal være vekstområder for bolig, arbeidsplasser og handel. I Hønefoss forventes vekst og det er et mål om å videreutvikle byen som en regional by.

KATEGORI	KJENNETEGN OG FUNKSJONER	BYER OG TETTSTEDER
Regionale byer	<ul style="list-style-type: none">• Statlige og regionale offentlige funksjoner for hele fylket eller større region (bl.a. politi, høyskole, sykehus, rettsvesen, større kulturarenaer, m.m)• Handels- og servicefunksjoner for større region.• Stort antall arbeidsplasser• Kommunesenter• Nasjonalt (Drammen) eller regionalt kollektivknutepunkt (Hønefoss, Kongsberg), samt godt utviklet kollektivtilbud• Tett bolig- og arbeidsplassstruktur i og nær sentrum som muliggjør økt bruk av sykkel og gange• Vekstområde for bolig, arbeidsplasser og handel	Drammen (fylkessenter) Hønefoss Kongsberg

Kilde: Buskerud fylkeskommune, regional plan

Utvikling av attraktive byer med en vital sentrumskerne står sentralt i alle regionale planer, også i denne for Buskerud. Handel brukes som et svært viktig virkemiddel for å nå dette målet. I den regionale planen står det at handel og service er en grunnleggende forutsetning for bysentrum som bolig- og arbeidsområde. Det vises til at tomme lokaler reduserer sentrums attraktivitet.

Handel og service

Strategien er at handel og service skal lokaliseres i sentrum. Regional plan omtaler at den «nye trenden» med etablering av storhandel og sentrum – såkalt «big-box-utvikling», og konkluderer med at denne bidrar til byspredning. Regional plan har som mål å demme opp for byspredning. For å styrke sentrum ytterligere, utvider tidligere gjeldende krav til at detaljhandel skal etableres i sentrum, til å omfatte både detaljhandel og volumhandel (arealkrevende varer som hvitevarer, brunevarer og møbler o.l.). Plasskrevende varer som eksempelvis biler, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, og hagesentre kan lokaliseres mindre sentralt.

Planforslaget

Utarbeidet handelsanalyse dokumenterer hvorfor de planretningslinjene som Buskerud fylkeskommune la til grunn i sin areal- og transportplan, ikke lenger kan gjelde for handel.

Planforslaget er i tråd med den overordnede intensjonen, som er å sikre rett virksomhet på rett plass (ABC-prinsippet), og styrke Hønefoss som en regional by, men som handelsanalysen viser, så er det omfanget av tjenester og service som øker/skaper liv i sentrumskjernen. De byene som vokser mest, har økt andelen service i sentrumskjerne, ikke handel. Handelen er på vei ut av sentrum, og har vært det siden 90-tallet. Der den regionale planen hevder at etablering av big-box-områder utenfor de tette sentrene bidrar til byspredning, dokumenterer analysen det motsatte. Flere byer som har tilrettelagt for arealkrevende konsepter utenfor og i randsonen til bysentrum, har oppnådd levedyktige og attraktive bysentra ved å heller tilrettelegge for service, tjenesteyting og opplevelse, i tillegg til mindre handelskonsepter.

Når det er sagt, så legger ikke planforslaget opp til handelskonsepter som er i direkte konkurranse med den typiske sentrumshandelen. Planforslaget ønsker å sikre at Hvervenmoen kan utvikles som et regionalt sentrum for destinasjonshandel, da uavhengig av varekategori. Det søkes å sikre at såkalte bigbox-konsepter, med krav til stor grunnflate og lukkede enheter, kan etablere seg sammen med annen plasskrevende handelsvirksomhet. Ved å gjøre dette, oppnår man at man skaper en større stopp-effekt og dermed sikrer at også gjennomreisende/hyttetrafikken handler i Hønefoss.

Etter gjeldende reguleringsplan kan volumvarer etableres på Hvervenmoen, mens regional plan for areal og transport i realiteten sier at disse virksomhetene ikke skal etableres på Hvervenmoen. Viken fylkeskommune indikerer at slike aktører skal ned til indre del av sentrum. Som handelsanalysen viser, egner slike konsepter seg lite i indre sentrum, da de har stor grunnflate, krav om forholdsvis høye etasjer og fremstår som lukkede volum med lite utadrettete fasader. I tillegg krever aktørene ofte lett tilgjengelig parkeringsareal, da fortrinnsvis som overflateparkering. Alle disse vilkårene som stilles for å etablere seg, er lite ønsket for utviklingen i tette sentrumsområder, og vil ikke bidra til å få etablert attraktivt byliv. På Hvervenmoen, derimot, er området planlagt utformet slik at man kan tilby arealer for slike aktører, sammen med andre plasskrevende virksomheter, slik at Hønefoss kan nå målet om å bli et regionalt knutepunkt, og tilrettelegge for økt handel og arbeidsplasser. Ved å ikke tilrettelegge for en vesentlig økning av kontorarbeidsplasser, svarer man også opp Ringerike sin egen strategi om å vokse «innenfra og ut», ved at Hvervenmoen da ikke er i direkte «konkurranse» med indre sentrum i forhold til å tilby arbeidsintensive og attraktive kontorlokaler.

Viser til figur 7, som viser arealet som beslaglegges i sentrum dersom eksempelvis HM60 og HM2 skulle være etablert i sentrum.

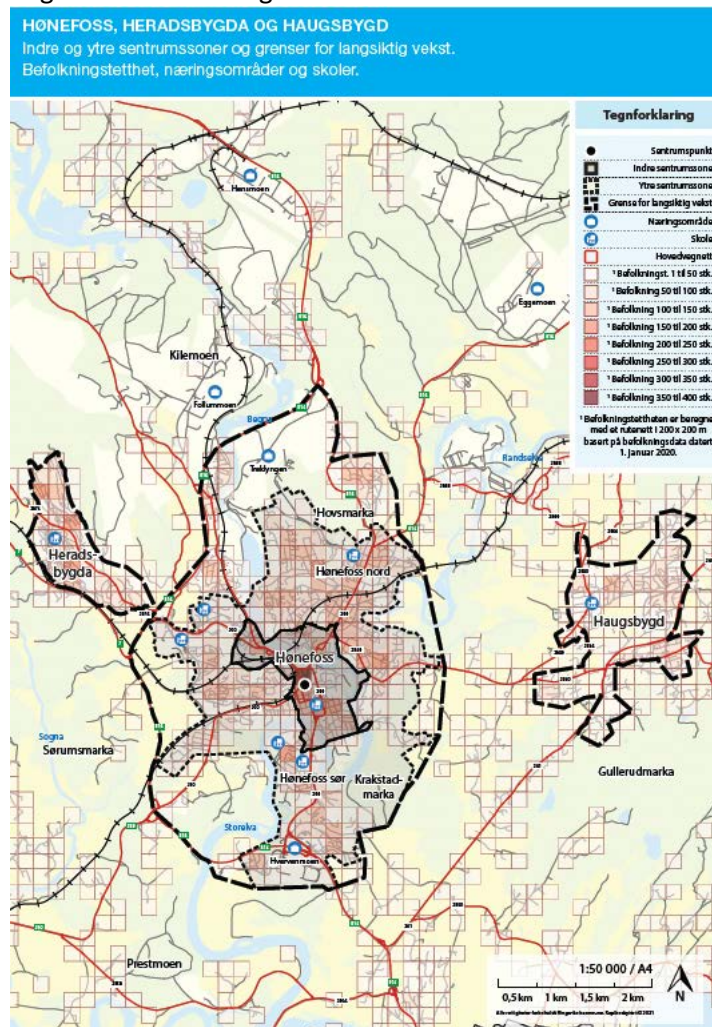
3.3 Kommuneplanens samfunnsdel, 2021-2030 (vedtatt 30.09.2021)

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

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

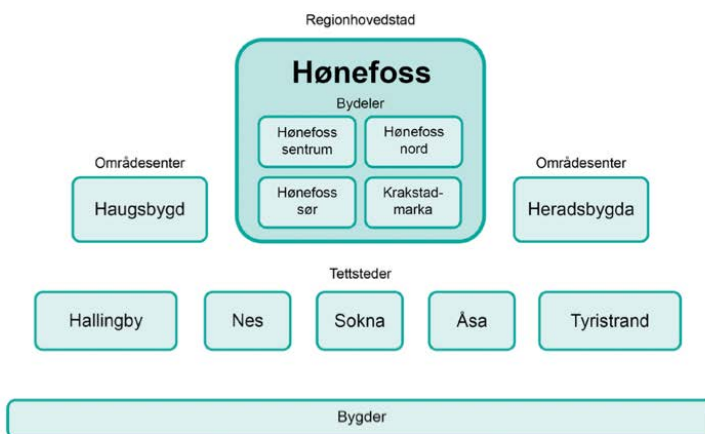
I arealstrategien i samfunnsdelen, er Hønefoss angitt som regionhovedstad, og det er angitt at det i arealplanleggingen skal legge til rette for en kompakt by- og tettstedsutvikling. I arealstrategien er det angitt at Hønefoss og tettstedene har en avgrensning med indre og ytre sentrumssone. Videre er

det angitt at kommunen skal legge til rette for god bruk av næringsarealer, tette klynger og nettverk, og det er presisert at nye kontorarbeidsplasser fortrinnsvis skal etableres i indre sentrumsone i Hønefoss og tettstedene. Hvervenmoen er angitt som del av Hønefoss sin ytre sentrumsone, og angitt som et satsningsområde for handel.



Figur 11 – Hønefoss sentrum, indre og ytre sone, kilde Ringerike kommune

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



Figur 12 – Stedskategorier, sentrum – kilde Ringerike kommune

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

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

Planforslaget

Planforslaget vil bygge videre på arealstrategien angitt i kommuneplanens samfunnsdel, gjennom bl.a. å:

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

Planforslaget vurderes å være i tråd med og å bidra til oppfyllelse av kommunens prioriterte bærekraftsmål. Nærmere beskrivelse av dette er gjort i planbeskrivelsen.

4 Oppfølging av planforslaget

Handel:

For å sikre at handel som tillates etablert på Hvervenmoen ikke vil være i konkurranse med handel som bør og skal etableres i indre del sentrum, settes det minimumskrav til handelsareal pr enhet. På denne måte sikres det at det kun er arealkrevende konsepter med bredt vareutvalg, som har en utstrekning og struktur som ikke egner seg i sentrumsgatene, som kan etablere seg på Hvervenmoen. For plasskrevende handel settes det ingen arealbegrensning.

For å sikre mulig etablering av dagligvare(r) som skal betjene arbeidsmarkedet på Hvervenmoen samt gjennomreisende og de som kommer til Hvervenmoen for å handle hos andre handelskonsepter (destinasjonshandel), tillates etablert maks 2 stk dagligvare med minimum areal 2.500 kvm.

Tjenesteyting helse begrenses i areal tilsvarende det som er etablert på Hvervenmoen i dag, samt at det tillates etablert lekeland.

Areal avsatt til kontor i gjeldende plan, reduseres betraktelig. Dette vil bidra til økt mulighet for å få etablert kontorvirksomheter i sentrum.

Det settes begrensninger for maks 2 virksomheter med bevertning, enten som del av et handelskonsept eller som frittstående konsept innenfor kategorien veimat/ fast-food. Disse føringene sikres i bestemmelser.

Kommentar:

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

Trafikk:

Det tillates etablert virksomheter som genererer en trafikkbelastning inntil 2.100 ÅDT uten krav til tiltak på vegnett. Dokumentasjon på beregnet trafikkgenerering må foreligge ved søknad om tillatelse til tiltak.

For en utvikling som genererer en trafikkbelastning ut over 2.100 ÅDT, settes det rekkefølgekrav til tiltak på vegnettet, da forslagsvis utvidelse av rundkjøringen HvervenmoenXHvervenkastet, med tilhørende filtreringsfelt over broen ved Hvervenkastet. Dette vil gi tilstrekkelig trafikkavvikling i rundkjøringene både på Hvervenkastet og på Hvervenmoen. Tiltak sikres i bestemmelser og plankart, og løsning på godkjennes av veimyndighet før gjennomføring.

5 Sammenstilling av konsekvenser

I avsnitt 2.3 og 2.4 er konsekvenser av hhv handel-og næringsutvikling og trafikk og mobilitet vurdert. Nedenstående er vurderingene samlet.

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

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

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

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

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