

Oppdragsgiver
Søndre Land kommune

Rapporttype
Planbeskrivelse

Planid
0536057

Dato
28.02.2022 UTKAST

Revisjon

DETALJREGULERINGSPLAN FOR HOVLANDSVEGEN **PLANBESKRIVELSE MED KONSEKVENsutREDNING**

DETALJREGULERINGSPLAN FOR HOVLANDSVEGEN

PLANBESKRIVELSE MED KONSEKVENsutREDNING

Oppdragsnavn **Hovslandsvegen**
Prosjekt nr. **1350047327**
Dokument type **Planbeskrivelse med konsekvensutredning**
Versjon **00**
Dato **28.02.2022**
Utført av **Kari Marte Haugstad og Bente Moringen**
Kontrollert av **xx**
Godkjent av **xx**

Revisjonsoversikt

Revisjon	00	01	
Dato			
Utarbeidet av			
Kontrollert av			
Godkjent av			
Beskrivelse			

Rambøll
Løkkegata 9
N-2615 Lillehammer

T +47 61 27 05 00
<https://no.ramboll.com>

INNHOILDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG	5
1. BAKGRUNN	7
1.1 Hensikten med planarbeidet	7
1.2 Forslagsstiller	7
1.3 Planområdet	8
1.4 Eiendomsforhold	9
2. PLANPROSESS	10
2.1 Oversikt over planprosessen	10
2.2 Fra oppstart til fastsetting av planprogram	10
2.3 Fastsetting av planprogram	11
2.3.1 Utredningsplikt – krav om konsekvensutredning.	12
2.4 Medvirkning	13
3. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	14
3.1 Statlige føringer	14
3.2 Regionale planer	15
3.3 Kommunale planer og føringer	15
3.4 Gjeldende reguleringsplaner	16
3.4.1 Pågående planarbeid- Mulighetsstudie for Hov sentrum.	17
3.5 Forholdet til annet lovverk	20
4. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET	21
4.1 Beliggenhet	21
4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	22
4.3 Stedets karakter og landskap	23
4.4 Kulturminner og kulturmiljø	25
4.4.1 Kulturminner	25
4.4.2 Kulturlandskap	26
4.5 Naturmangfold	28
4.6 Landbruk/ naturresurser	28
4.7 Trafikkforhold	29
4.8 Barn og unges interesser	30
4.9 Flom- og skredfare	31
4.9.1 Jord og flomskred	31
4.9.2 Flomfare	32
4.10 Overvannshåndtering	35
4.11 Grunnforhold, løsmassekart	36
4.12 Støyforhold	38
5. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	39
5.1 Planens hensikt og avgrensning	39
5.2 Arealbruk og bebyggelse	40
5.2.1 Bolig, Bolig/Forretning/ Annen offentlig eller privat tjenesteyting og parkering	40
5.2.2 Næringsbebyggelse NÆ1 - verksted	41
5.2.3 Energianlegg	44
5.2.4 Næring, forretning, bolig	44
5.2.5 Bolig/Forretning	45
5.3 Hovlandsvegen	45
5.3.1 Kryssløsning med Randsfjordvegen	45

5.3.2	Fortau lags Hovlandsvegen	46
5.4	Grøntareal	48
5.5	Overvannshåndtering	48
5.6	Arealformål	49
6.	KONSEKVENsutREDNING	52
6.1	Fravik fra kommuneplanens arealdel	52
6.2	Konsekvensutredning – formål og behandling	52
6.3	Metode for ikke-prissatte konsekvenser	52
6.3.1	Vurderinger av verdi	53
6.3.2	Vurdering av omfang	53
6.3.3	Vurdering av konsekvens	54
6.4	Metode for øvrige KU-tema.	55
6.5	Alternativer	55
6.5.1	0- alternativet	55
6.5.2	Hovedalternativet	55
6.6	Miljø	56
6.6.1	Landbruk	56
6.7	Samfunnsmessige forhold	63
6.7.1	Virkning for Hov sentrum og sentrumsutvikling	63
6.8	SAMMENSTILLING AV KU-TEMAER	67
6.8.1	Ikke-prissatte konsekvenser	67
6.8.2	Øvrige konsekvenser	67
6.8.3	Sammenstilling av de totale konsekvensene	67
7.	ØVRIGE VIRKNINGER	68
7.1	Overordnede planer	68
7.2	Grønnstruktur	68
7.3	Kulturminner og kulturmiljø	69
7.4	Flomfare og overvannshåndtering	70
7.5	Trafikk, trafiksikkerhet og støy	70
7.5.1	Trafikk og trafiksikkerhet	70
7.5.2	Støy	70
7.6	Strøkets karakter, byggeskikk og sammenheng med sentrum	73
7.7	Universell utforming/ tilgjengelige boenhet	74
7.8	Naturmangfold	75
7.9	Barn- og unge	75
7.10	Rekkefølgebestemmelser	76
8.	RISIKO OG SÅRBARHET	77
9.	TILTAK FOR Å REDUSERE KONSEKVENsene AV TILTAKET	79
10.	KONKLUSJON	79
11.	VEDLEGG	80

SAMMENDRAG

Formålet med planarbeidet er å regulere et nytt næringsareal i Hov sentrum, langs Hovlandsvegen, samt å transformere eksisterende næringsområde lengst nord i planområdet til en kombinasjon av forretning og bolig. Dette gir igjen mulighet for en sentrumsutvikling på areal som i dag benyttes til bilverksted. Gjennom reguleringsplanen gjøres det også en oppstramming av kryssløsningen mellom Randsfjordvegen og Hovlandsvegen og en breddeutvidelse og etablering av tilhørende fortau videre innover Hovlandsvegen.

Planområdet ligger Søndre Land kommune. Planområdet dekker et areal på 17,8 daa.

Det er utarbeidet planprogram for tiltaket i henhold til forskrift om konsekvensutredninger. Planprogrammet ble fastsatt av Søndre Land kommune den 10.02.2021.

Tiltaket er konsekvensutredet i henhold til forskrift om konsekvensutredninger. Konsekvensutredningens hovedalternativ vurderes opp mot 0-alternativet.

Sammenstilling av konsekvensene for utredningstemaene:

Utredningstema – ikke prissatte	0-alternativet	Hovedalternativ
Jordbruk, miljø og landskap: Omdisponering av matjord	0	-1
Virkning for Hov sentrum- sentrumstilknytning og sammenheng	Ingen utvikling for Hov sentrum, men heller ingen utvikling som får negative konsekvenser for eksisterende sentrum eller forretninger.	Ved å legge til rette for en utvikling av Hov sentrum i dette området med etablering av mer handel, vil kunne føre til at eksisterende handel og butikker lengst nord i sentrum legges ned, og at sentrumet flytter seg sørover.

Øvrige virkninger	
Kulturminner	Dagens kulturminne innenfor dyrka marka foreslås frigitt.
Flomfare og overvannshåndtering	I flomvurderingen for Hov sentrum er naturlige flomveier identifisert, og kapasiteten på eksisterende stikkrenner er beregnet. Ingen av dagens stikkrenner har tilstrekkelig kapasitet til å håndtere en nedbørshendelse med 200-års gjentaksintervall og klimafaktor 1,4. Som avbøtende tiltak er det vurdert muligheten for å etablere ny flomvei mot By (flomvei A), og utbedringer av flomvei fra Grettejordet og Hovlandsvegen næringspark (flomvei B) ved å fordroye

	avrenning i forkant av bekkeinntaket knyttet til gjennomføringen av reguleringsplanen for Hovlandsvegen. Videre må overvannet innenfor utbyggingsområdene håndteres på egen eiendom, jf. VA-plan.
Transport og trafikk	Trafikkmengden i Hovlandsvegen er liten i dag, og selv med etableringen av det nye verkstedet vil den være liten. Økningen i trafikk vil i liten grad påvirke framkommelighet og sikkerhet i denne delen av Hovlandsvegen. Reguleringsplanen legger opp til oppstramming av krysset og fortau langs Hovlandsvegen. Med disse tiltakene på plass vil trafikksituasjonen i hele området bli bedret, oversikten blir bedre og det vil oppleves tryggere å ferdes her både for gang/sykkel-trafikanter og kjørende.
Støy	Området for nytt boligbygg vil være utenfor gul støysone ved 4 m høyde. Det anbefales at det utarbeides detaljert støyutredning når utforming av boligbygget foreligger.
Strøkets karakter, byggeskikk og sammenheng med sentrum	Kommunen setter et skille i Hovlandsvegen og ønsker å etablere sentrumsbebyggelse nord for Hovlandsvegen, men større forretningsbygg kan etableres sør for Hovlandsvegen. Dette vil sette et tydelig preg på området både i form av byggeskikk og karakter, men også i forhold til tilhørighet til sentrum nord.
Universell utforming	Prinsippet om universell utforming ivaretatt gjennom bestemmelser. 65 % av boenhetene skal være tilgjengelige henhold til gjeldende teknisk forskrift
Naturmangfold	Ingen kjent negativ påvirkning
Barn- og unge	Situasjonen for gående og syklende vil bli langt bedre med etablert fortau langs Hovlandsvegen, samt oppstramming av kryss ved forretningsområdet.

En samlet vurdering av planforslaget er avhengig av vekting av forskjellige interesser mot hverandre. Selv om det er noen negative konsekvenser av tiltaket, vil de mange positive effektene tiltaket har måtte tillegges stor vekt. Forslagstiller anser at konsekvensutredningen og vurdering av øvrige virkninger som er gjennomført har belyst alle beslutningsrelevante forhold for interesser knyttet til tiltaket. Forslagstiller mener at de positive virkningene av tiltaket er større enn ulempe, og at tiltaket dermed bør gjennomføres.

1. BAKGRUNN

1.1 Hensikten med planarbeidet

På vegne av Søndre Land kommune fremmer Rambøll Norge AS forslag om regulering av et nytt næringsareal i Hov sentrum, langs Hovlandsvegen, samt en breddeutvidelse og oppstramming av Hovlandsvegen med etablering av tilhørende fortau.

Bakgrunnen for planarbeidet er behovet for å utvikle og legge til rette for nytt næringsareal/forretningsreal i Hov sentrum. For å ha mulighet til å utvikle sentrum sør, langs Randsfjordvegen, ønsker kommunen å legge til rette for økt næringsutvikling og handel i dette området. Dette skal hovedsakelig skje ved å transformere eksisterende nærings- og vekstedbebyggelse nord for Hovlandsvegen til boligbebyggelse med mindre næringslokaler på bakkeplan. Det er satt i gang en egen mulighetsstudie for å se på en mulig utforming og utviklingen av dette området. Dette ligger til grunn for denne reguleringsplanen.

For å legge til rette for videre sentrumsutvikling ønskes eksisterende bilverksted langs Hovlandsvegen flyttet. Dette tenkes derfor etableres lenger øst, slik at dagens plassering av bilverkstedet kan bli fristilt til andre sentrumsformål. Nytt bilverksted forslås etablert på eksisterende landbruksjord langsmed Hovlandsvegen. Området tenkes derfor omregulert til næringsareal som et ledd i sentrumsutviklingen.

I tillegg ønskes det å rydde opp i en kaotisk trafikksituasjon i forbindelse med adkomst til flere næringseiendommer fra Hovlandsvegen/ Randsfjordvegen (34), samt utvide Hovlandsvegen videre østover for å legge til rette for kjøring med større kjøretøy. Det skal også etableres fortau langsmed Hovlandsvegen for å sikre trygg adkomst for gående til næringsareal og eksisterende boligområde lenger sør.

1.2 Forslagsstiller

Forslagsstiller er Søndre Land kommune.

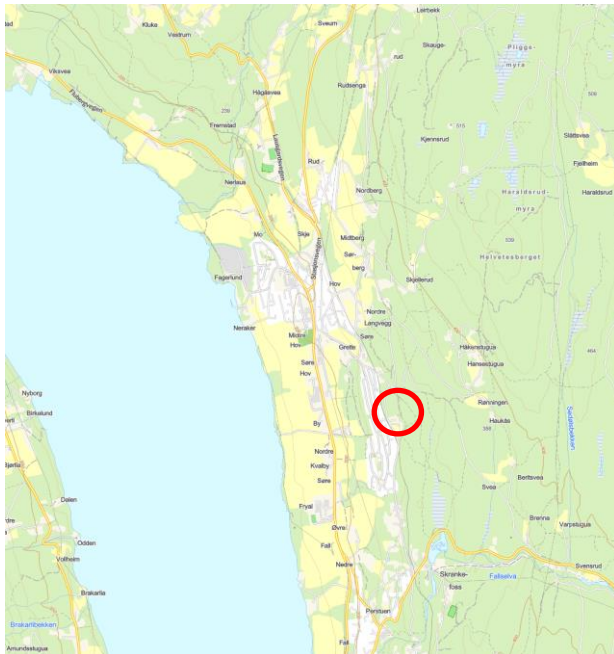
Prosjektleder er Lars Harald Weydahl, tlf. 611 26 423 / 413 37 560,
larsharald.veydahl@sondre-land.kommune.no.

Plankonsulent er Rambøll Innlandet.

Oppdragsleder er Bente Moringen, tlf. 416 90 775
Bente.moringen@henninglarsen.com

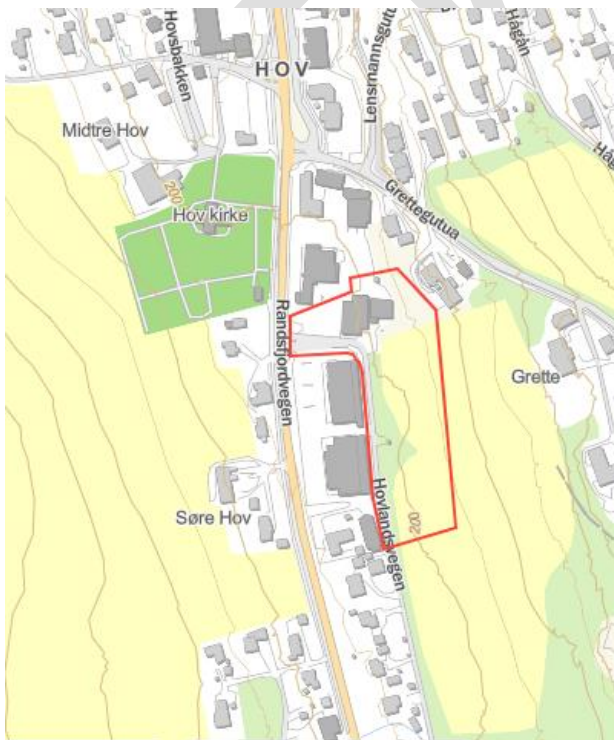
1.3 Planområdet

Planområdet ligger sør i Hov sentrum i Søndre land kommune.



Figur 1 Planområdets beliggenhet. Utskrift fra InnlandsGIS (1), markering av Rambøll.

Planområdet dekker et areal på 17,8 daa.



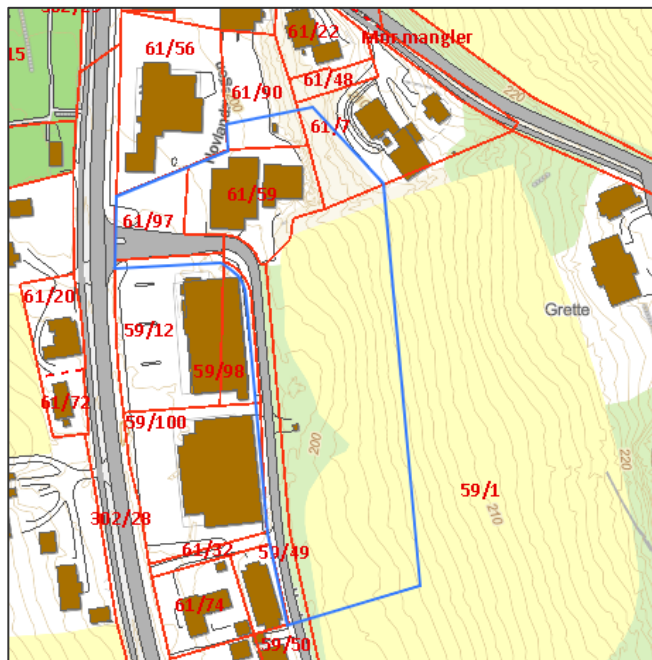
Figur 2 Planområdes avgrensning. Kilde: www.innlandsgis.no

Planområdet har tatt utgangspunkt i nordvestre del av jordbrukseiendommen inntil Hovlandsvegen, gnr/bnr. 59/1, som forslås benyttet til verksted og parkeringsplass for busser. Planområdet tar også med seg eiendommer nord for avkjøring til Hovlandsvegen, deriblant eksisterende bilverksted og parkeringsareal til nåværende Cirkel K.

Mot nord grenser planområdet til eksisterende nærings- og boligbebyggelse som omfattes av mulighetsstudie for Hov sentrum. Mot sør grenser planområdet mot tilliggende jordbrukseiendom øst for Hovlandsvegen og boligbebyggelse vest for Hovlandsvegen.

1.4 Eiendomsforhold

Planområdet omfatter hele eller deler av eiendommene gnr/bnr. 59/1, 61/7, 61/59, 61/97, 59/50, 61/90, 59/98, 59/12 og 59/100.



Figur 3 Eiendomsforhold innenfor uttaksområdet. Kilde: www.innlandsgis.no

Tabellen gir en oversikt over hvilke eiendommer/deler av eiendommer planområdet består av, slik det fremkommer i kommunens eiendomsregister.

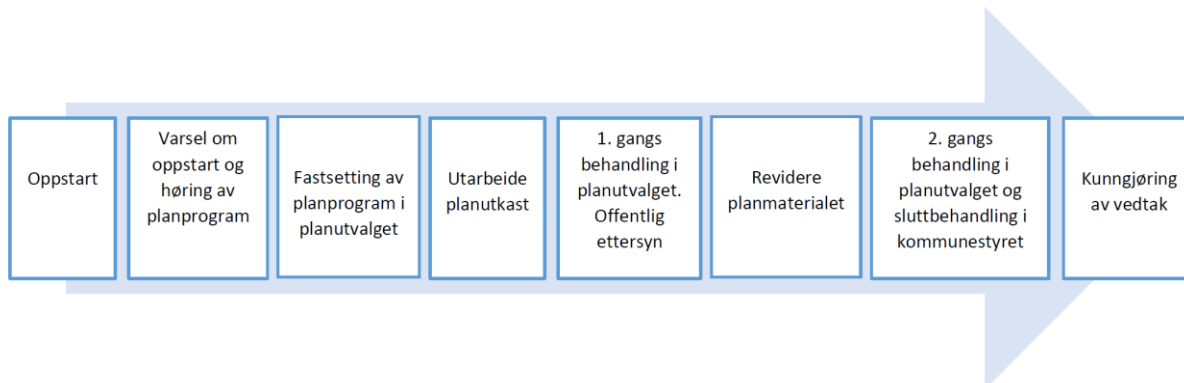
Gnr/bnr.	Hjemmelshaver	Type eiendom
59/1	Blom Nils Kristian	Landbrukseiendom
61/7	Søndre Land Kommune	Boligbebyggelse
61/59	Sveen Hans Petter Eiendom AS	Næringseiendom/bilverksted
61/97	Sveen Hans Petter Eiendom AS	Ubebygget areal/parkering
59/50	Søndre Land Kommune	Samferdsel/veg
61/90	Søndre Land Kommune	Ubebygget areal/ adkomstveg
59/98	Hov Sør AS	Næringseiendom/forretning
59/12	Hov Sør AS	Næringseiendom/forretning
59/100	Eurobygg Eiendom AS	Næringseiendom/forretning

Figur 4 Eiendommer og hjemmelshavere

2. PLANPROSESS

2.1 Oversikt over planprosessen

Diagrammet under viser planprosess for detaljreguleringsplan, i henhold til plan- og bygningsloven.



Figur 5 Oversikt over planprosess for detaljreguleringsplan.

2.2 Fra oppstart til fastsetting av planprogram

Tidligere saksgang

Initiativet til omreguleringen av Grettejordet var opprinnelig et privat initiert planforslag som kom i 2015. Det ble også den gang satt et krav om planprogram med konsekvensutredning, da tiltaket ikke var i henhold til overordnet plan. Det ble avholdt oppstartsmøte i 2016 og varsel om oppstart ble vedtatt 12.10.2016. Saken ble så lagt i bero.

Varsel om oppstart og høring av planprogram

Det ble deretter avholdt et nytt oppstartsmøte den 02.11.2017 med endret forslagsstiller. Formannskapet vedtok iht. PBL §§ 12-8 og 12-9 i møte den 17.01.2018 å varsle planoppstart for detaljreguleringsplan for Hovlandsvegen og legge planprogrammet ut til høring og offentlig ettersyn. Høringsbrevet med varsel om oppstart av reguleringsplan for Hovlandsvegen med forslag til planprogram ble sendt ut den 26.1.2018. Høringsfristen var 12.3.2018. I høringsperioden innkom 12 høringsuttalelser. På grunn av innkomne merknader med ønske om utvidelse av planområdet ble revidert planprogram sendt på 2.gangs høring i perioden 04.07 – 20.08.2018. Plangrensa var da utvidet til nåværende plangrense. Ved 2. gangs høring var øvrig del av planprogrammet uendret.



Figur 6 Planområdet ved varsel om oppstart og høring av planprogram

Endret forslagsstiller og kommunal plan

Forslagsstiller trakk seg så fra planarbeidet etter den reviderte høringen av planprogrammet i august 2018. Saken ble så igjen liggende i bero.

I 2020 ble planarbeidet tatt opp igjen av Søndre Land kommune som en offentlig reguleringsplan og videreføres derfor nå som dette. Høringsinnspill fra høring i 2018 tas imidlertid med i videre arbeid, da planavgrensning og hensikt ikke er endret etter 2. gang høring. Alle høringsuttalelsene ligger vedlagt planbeskrivelsen. Høringsinnspillene er oppsummert i vedlegget *Merknadsbehandling*, sammen med forslagsstillers kommentarer.

Vedlegg 1: **Merknadsbehandling - sammendrag og kommentarer til mottatte innspill**

2.3 Fastsetting av planprogram

Reguleringsplan for Hovlandsvegen er ikke iht. til overordnet plan (kommuneplanens arealdel 2016 - 2026). Det medfører krav om planprogram. Krav om planprogram utløses også på grunn av vesentlige virkninger for miljø og samfunn som medfører konsekvensutredning.

Det er utarbeidet et planprogram for å få avklart grunnlaget og hva som skal utredes i planprosessen. Dette ble utarbeidet og sendt ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart. Planprogrammet avklarer formålet med planen samt hvilke problemstillinger som anses

som viktige i forhold til miljø og samfunn. Det gir en beskrivelse av innholdet i planen og omfanget av planarbeidet. Det innebærer at planprogrammet skal avklare hvilke alternativer som skal vurderes og hvilke utredninger som anses som nødvendige for å gi et samlet bilde av tiltakets konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. Planprogrammet redegjør også for planprosessen med frister og opplegg for medvirkning.

Planprogrammet ble fastsatt av Søndre Land kommune den 10.02.2021.

Følgende vedtak ble fattet:

«Planprogrammet presiseres utredning av to alternativer i planbeskrivelsen.

- *Alternativ 0: Beskrivelse av eksisterende situasjon og vurdering av konsekvensen for Hov sentrum hvis dyrkamarka i planområdet ikke omdisponeres til næringsområde.*
- *Alternativ 1: Flytting av matjord og konsekvensen for handelen i Hov sentrum ved å flytte næringsareal fra Hov bilverksteds arealer til Grettejordet og omdisponere deler av næringsområde N1 til forretning.*

Foretrukket alternativ for omdisponering av 8,5 daa dyrket mark er alternativ 1, flytting av matjord.»

Nytt oppstartmøte for videre reguleringsprosess med Søndre Land kommune og Rambøll ble avholdt den 16.08.2021.

2.3.1 Utredningsplikt – krav om konsekvensutredning.

I henhold til plan- og bygningsloven § 4.2 skal reguleringsplaner som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn gi en særskilt vurdering og beskrivelse – konsekvensutredning – av planens virkninger på miljø og samfunn.

I vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, skal det ses hen til egenskaper ved planen eller tiltaket. Det skal også i nødvendig grad ses hen til egenskaper ved virkninger. Egenskaper ved planen eller tiltaket omfatter: a) størrelse, planområde og utforming, b) bruken av naturressurser, særlig arealer, jord, mineralressurser, vann og biologiske ressurser, c) avfallsproduksjon og utslipp, d) risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer.

Konsekvensutredningens innhold og omfang skal tilpasses den aktuelle planen, og være relevant for de beslutningene som skal fattes. Konsekvensutredningen skal ikke omfatte alle mulige effekter av aktuelle tiltak, men begrenses til tema der en venter vesentlige virkninger. Detaljeringen skal ligge på et nivå som er tilstrekkelig til å fatte en beslutning. Konsekvensutredningen skal være del av planbeskrivelsen. Som eget vedlegg skal det utarbeides en ROS-analyse.

Det er vurdert om det er behov for konsekvensutredning, jamfør forskrift om konsekvensutredninger av 01.01.2019 med vedlegg. I vedlegg I til forskriften angis hva som automatisk fører til konsekvensutredning, mens vedlegg II sier noe om når det skal vurderes om det bør konsekvensutredes.

Det er vurdert at planen faller innenfor kravene til konsekvensutredning på bakgrunn av følgende;

§ 10 i pbl omfatter kriterier for vurderingen av om en plan eller tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Henvisningen til punkt 10 bokstav b gjelder bruken av naturressurser, særlig arealer, jord, mineralressurser, vann og biologiske ressurser, herunder omdisponering av matjord. Henvisning til bokstav d gjelder ikke «Egenskaper ved planen», men derimot «Lokalisering og påvirkning på omgivelsene...» som kan medføre konflikt med d) større omdisponering av områder avsatt til LNFR formål eller områder regulert til landbruk eller har stor betydning for landbruksvirksomhet. Dette gjelder derfor også utredning av omdisponering av matjord. Arealet er ikke avsatt til næringsareal i kommuneplanens arealdel og endringens konsekvenser er slik heller ikke avklart på et overordnet nivå. En omdisponering av områder avsatt til landbruk anses derfor å kunne få vesentlig virkning for miljø og samfunn og skal konsekvensutredes.

§ 8 i pbl omtaler planer og tiltak nevnt i vedlegg II som etter nærmere vurdering skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Vedlegg II punkt 11 bokstav j gjelder næringsbygg, herunder kjøpesentre som ikke inngår i punkt 10. Vedlegg II punkt 10 bokstav b gjelder utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder, inkludert kjøpesentre og parkeringsanlegg. Planen anses å ligge innenfor dette punktet, da det er snakk om en utvikling av tettstedet Hov.

I høringsuttalelsene etter 1. gangs høring og merknadsbehandlingen frem mot fastsettelse av planprogrammet kom det også fram at dette er temaer som bør konsekvensutredes.

Kommunen, som planfremmer, konkluderte derfor med at to temaer skal konsekvensutredes i planbeskrivelsen.

- omdisponering av matjord.
- virkningen for Hov sentrum

Øvrige tema skal kun vurderes i planbeskrivelsen.

2.4 Medvirkning

Innspill og kommentarer som kom inn ved varsel om oppstart er referert og kommentert i eget vedlegg, og eventuelt innarbeidet i planforslaget. Underveis i planleggingen har det vært dialog med grunneier som ønsker utvidelser av sitt næringsområde.

Plan- og bygningslovens bestemmelser om medvirkning oppfylles gjennom planprosessen med høringsperiodene (offentlig ettersyn), varsling med brev til berørte parter, annonsering for allmennheten, og ved behandlingen av planen.

3. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

3.1 Statlige føringer

- Barn og unges interesser i planlegging, Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, jf. rundskriv T-2/08
- Rundskriv T-2/98–Nasjonale mål og interesser i fylkes- og kommuneplanleggingen (Kommunal- og moderniseringsdepartementet)
- Regjerings handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009-2013
- NVEs retningslinje nr. 2/2011-Flaum – og skredfare i arealplanar (2014)
- NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVE`s saksområder i arealplanlegging
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, vedtatt 14.mai 2019):
«Fylkeskommunene og kommunene sikrer viktige mineralforekomster i sine planer og avveier utvinning mot miljøhensyn og andre samfunnsinteresser. Tilgangen til, og lagring av, byggeråstoffer ses i et regionalt perspektiv.»
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (Miljødirektoratets T-1442/2021). Angir krav til hvordan støyforhold skal behandles i ulike arealplaner.
- Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520.
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (26. september 2014):
«Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikk sikkerhet 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 skal 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.»
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018).
«Kommunene, fylkeskommunene og staten skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning). Klimatilpasning og utslippsreduksjoner må sees i sammenheng der det er relevant. Det er viktig å planlegge for løsninger som både reduserer utslippene og reduserer risiko og sårbarhet som følge av klimaendringer. Formålet med planretningslinjene er å:

- a. *sikre at kommunene og fylkeskommunene prioriterer arbeidet med å redusere klimagassutslipp, og bidra til at klimatilpasning ivaretas som hensyn i planlegging etter plan- og bygningsloven.*
 - b. *sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i kommunene.*
 - c. *sikre at kommunene bruker et bredt spekter av sine roller og virkemidler i arbeidet med reduksjon av klimagassutslipp og klimatilpasning, og bidra til avveining og samordning når utslippsreduksjon og klimatilpasning berører eller kommer i konflikt med andre hensyn eller interesser.»*
- Rundskriv H-5/18- Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling
 - Den europeiske landskapskonvensjonen.

Planforslaget skal også ta hensyn til nasjonale mål og føringer når det gjelder ROS. I tillegg til oppfylt utredningsplikt (KU) er det nødvendig med vedtatt reguleringsplan. Deponeringen skal i tillegg godkjennes av Statsforvalteren etter forurensningsloven.

3.2 Regionale planer

- Regional plan for verdiskapning
- Regional plan for kompetanse
- Regional plan for samfunnssikkerhet og beredskap (2018-2021)
- Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland (opphevet 2021, men gjeldende ved oppstart)
- Regional plan for klima og energi for Oppland (2013-2024)
- Strategisk plan for Gjøvikregionen (2018-2020)

3.3 Kommunale planer og føringer

Kommuneplanens samfunnsdel 2014-2026

Søndre Land kommune har i kommuneplanens samfunnsdel 2014 følgende hovedmål med relevante delmål for dette planarbeidet:

Vi vil at Søndre Land skal være en attraktiv bo- og aktivitetskommune for folk i alle livets faser.

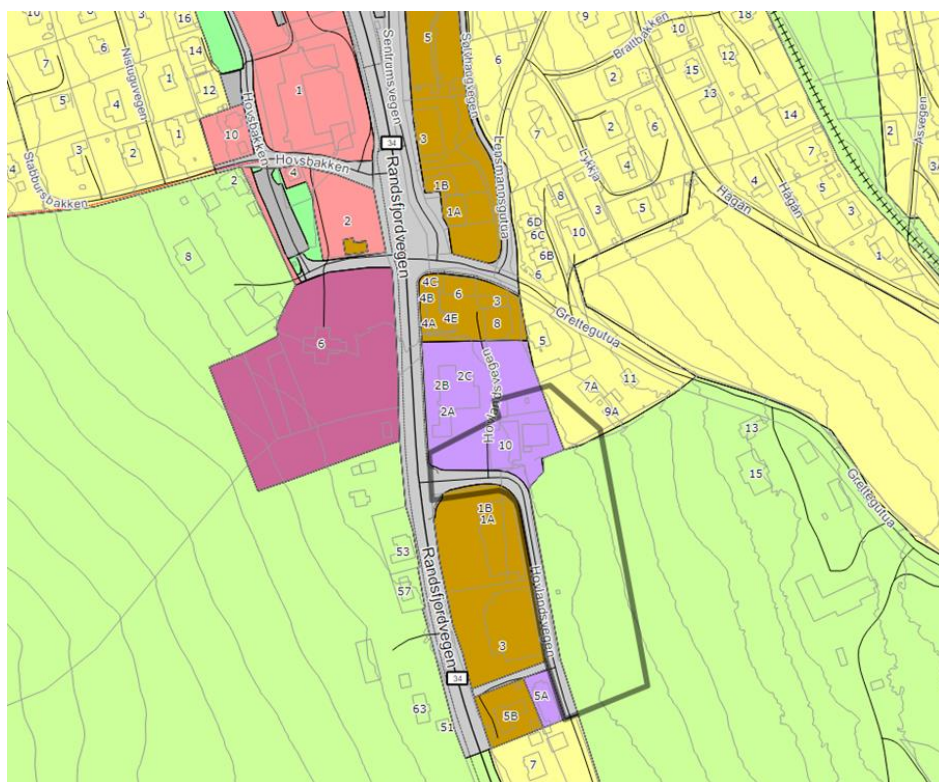
Vi skal;

- *ha et variert boligtilbud med både leiligheter, rekkehus og eneboliger på attraktive tomter.*
- *markedsføre kommunen som et attraktivt sted å bo.*
- *støtte opp om en sentrumsutvikling i Hov med økt aktivitet, økt handel og flere sosiale møteplasser.*

Kommuneplanens arealdel for Søndre land kommune

Kommuneplanens arealdel ble vedtatt av kommunestyret 11. april 2016.

Planområdet er avsatt til Næringsbebyggelse (lilla), LNFR Landbruk (grønt) samt veg (Hovlandsvegen).



Figur 7 Utsnitt av kommuneplanens arealdel. Søndre land kommune, med plangrense vist som svart linje.

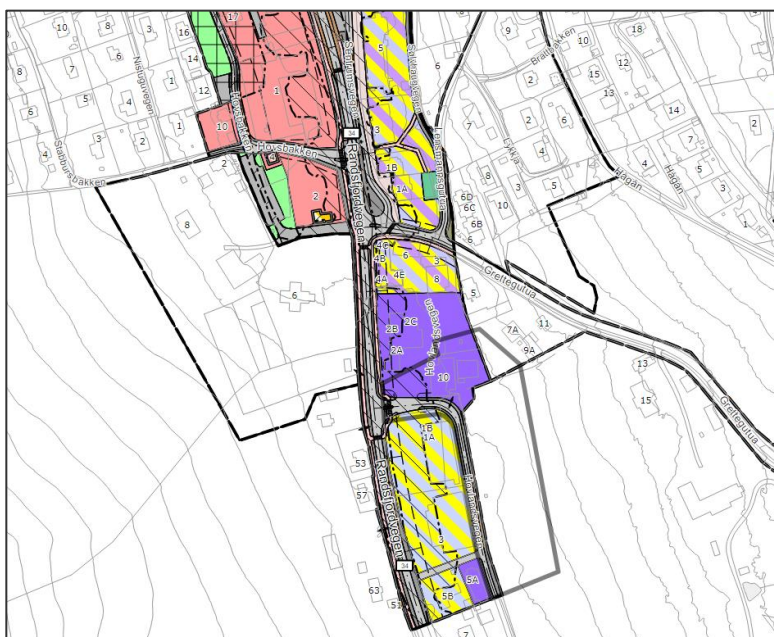
Aktuelle bestemmelser og retningslinjer hentet fra kommuneplanens arealdel:

- § 1.7 Byggeskikk – PBL § 11-9 nr. 6 og 7 Ved planlegging, utbygging og gjennomføring av tiltak skal nye bygninger og anlegg, samt endringer av eksisterende, utformes i samspill med omgivelsenes karakter, naturgitt forhold, kulturlandskap og byggeskikken på stedet. Bebyggelsen skal underordne seg områdets topografiske særpreg, ha helhetlig form-, farge- og volumoppbygging, og fremme gode uterom. I særlig eksponerte områder skal det tas ekstra hensyn til kulturmiljø.
- § 2.1.3 Parkeringskrav – PBL § 11-9 nr.5 Det kreves parkeringsplasser i samsvar med tabellen under:
 - Kontor og forretningsbygg 1 plass pr. 60 kvm BRA
 - Lager og industribygg 1 plass pr. 150 kvm BRA

3.4 Gjeldende reguleringsplaner

Følgende reguleringsplaner innenfor planområdet:

- Reguleringsplan for Hov sentrum (0536051) med planområdet markert



Figur 8 Utsnitt av gjeldende reguleringsplanene for området.

3.4.1 Pågående planarbeid- Mulighetsstudie for Hov sentrum.

Det er satt i gang en mulighetsstudie av Hov sentrum. Arbeidet utføres av Asplan Viak på vegne av Søndre Land kommune. Deler av planområdet, nord for Hovlandsvegen, inngår i mulighetsstudien.

Asplan Viak gjennomførte i 2019 et parallelloppdrag for Søndre Land kommune "Strategier for Hov sentrum". Oppgaven var å finne strategier for å oppnå et kompakt handelssentrum, en levende bygd, tydeligere destinasjon, bedre mobilitet, en plass å leve, flere møteplasser. Området ble i parallelloppdraget sett på som et verdifullt område med utsikt over Randsfjorden og som et frodig område som kan binde handelsfunksjonene i sør sammen med resten av sentrum. Området bør inngå som et viktig del av "bygdeloopen" som binder sammen sentrum og legger til rette for de myke trafikantene. Søndre Land kommune ønsker nå å vurdere en framtidig utvikling av arealet sør i sentrum, hvor man finner forretningsområder med Circle K, bilverksted, parkeringshus og vaskehall for buss.

Mulighetsstudien tar for seg følgende område:



Figur 9 Bilde hentet fra mulighetsstudien laget av Asplan Viak

Området ligger sentralt i Hov sentrum, mellom Grettegutua, Randsfjordvegen og Hovlandsvegen. Midt på området finner man en bensinstasjon med vaskehall og asfalterte kjørearealer rundt. I nord mot Grettegutua og Hovlandsvegen ligger et bygg parallelt med vegen, som inneholder interiørbutikk og restaurant med bolig i 2.etasje. Treningssenter og butikk for kontorinnredning holder til i bygget mot nord langs Grettegutua. I bakgrunnen på området ligger Hov bilverksted med store utearealer nyttet til bilparkering og oppbevaring av diverse materiell. Området grenser mot boligområder i øst.

NY SKISSEPLAN



Mulighetsstudie Hov

Figur 10 Illustrasjon av mulighetsstudien, Asplan Viak.

Trafikk: Hovedgrepet er å minimere arealer for biler, fjerne de store kjøretøyene, etablere et gatetun og lokalisere parkering for næring og gjester sør i området. Gatetunet er en nord-sør akse mellom Hovlandsvegen og Grettegutua, uten gjennomkjøring. Gatetunet er ikke bilfritt men det gjøres attraktivt slik at folk ønsker å gå her og på den måten minimerer trafikk. Det er mulighet for varelevering og parkering for boligene.

Gangforbindelser: Tydelig og gode gangforbindelser gjennom området fra nordlig del av sentrum og gjennom området og mor søt. Både langs Randsfjordvegen og gjennom det gatetunet. Gangforbindelsen øst – vest er en fin måte å koble eksisterende boligområder til sentrum.

Gatetun: Skal formes slik at det er fokus på gående men mulig for kjørende og varelevering. En helt bilfrigate vil lett bli for øde, men med attraktive punkter underveis vil folk lokkes til å parkere

bilen og heller gå. Bebyggelse: En blanding av program for å skape liv i sentrum gjennom hele døgnet. Rekken mot Randsfjordvegen er det gjennomgående næringslokaler som har utadvendte fasader mot Randsfjordvegen og gatetunet. Boliger i etasjene over med leiligheter i ulike størrelser. I byggene i andre rekke kan det tilrettelegges for næring og /eller bolig. De østlige byggene tilrettelegges det for boliger, rekkehus eller leiligheter.

Utsikt og siktlinjer: Utsikten mot kirken og Randsfjorden må utnyttes og sikres fra flest mulig bygg og byrom. Høyder og plasseringer av byggene må gjøres at denne kvaliteten med området sikres.

Bensinstasjon/ Energistasjon: Dagens Circle K stasjon skal transformeres til dagens/morgendagens energistasjon. Her er ønske om å få tankbiler og de store kjøretøyene vekk fra området og til Hovlandsvegen. Her er det uavklart så dette området blir det kanskje en justering av.

Reguleringsplan: Mulighetsstudiet og reguleringsplanen for Hovlandsvegen overlapper hverandre og løsningen i sørlige er derfor foreløpige.

Avklaringer: Området mot Hovlandsvegen og energistasjonen er ikke landet så dette området er foreløpig.

3.5 Forholdet til annet lovverk

Plan- og bygningsloven

Det er utarbeidet en reguleringsplan i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser blant annet basert på utarbeidet planprogram og høringen av dette. Reguleringsplanen gir bestemmelser om planens ytre begrensning samt forurensning og andre konsekvenser for omgivelsene.

Planen omfattes av forskrift om konsekvensutredninger (av 21.06.2017) jf. kap.2.

Naturmangfoldloven

Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden. Tiltaket er vurdert ut fra naturmangfoldloven av 19. juni 2009 § 7 og §§ 8-12.

Kulturminneloven

Konsekvensutredningen tar utgangspunkt i kulturminnelovens definisjon av kulturminner og kulturmiljøer. Undersøkelsesplikten i henhold til § 9 er ivarettatt av Innlandet fylkeskommune og det er ikke gitt krav om ytterligere undersøkelser. Bestemmelsene er utarbeidet på bakgrunn av befæringsrapport og uttalelse fra Innlandet fylkeskommune.

Forurensningsloven

Forskrift om begrensning av forurensninger kunngjort 24.06.2004 (med ikrafttreden 1.7.2004) med hjemmel i lov 13 mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven).

Vannressursloven

Tiltakshaver vurderer det slik at det aktuelle tiltaket ikke vil påvirke forholdene i vassdraget i en slik grad at det må søkes om tillatelse fra Norges vassdrags – og energidirektorat (NVE) med hjemmel i vannressursloven.

Folkehelseloven

Tiltaket er vurdert ut fra Folkehelseloven kap. 3 om miljørettet helsevern. Miljørettet helsevern omfatter de faktorer i miljøet som til enhver tid direkte eller indirekte kan ha innvirkning på helsen. Disse omfatter blant annet biologiske, kjemiske, fysiske og sosiale miljøfaktorer.

Øvrig lovverk

Det er ikke kjent at tiltaket må belyses i forhold til eller vil kreve tillatelse etter annet lovverk. Det antas at sektormyndighetene i forbindelse med høringen av konsekvensutredningen i så fall vil informere forslagsstiller om dette.

4. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

4.1 Beliggenhet

Planområdet ligger Søndre Land kommune. Planområdet ligger i Hov sentrum syd med Hovlandsvegen og arealer på østsida av denne, under eiendommen 59/1. Området grenser i nord mot eiendommen 61/7 og mot dyrka marka på Grette 59/1 i sør og øst. Deler av Hovlandsvegen er med i planområdet, det samme er deler av dyrka marka på Grette. Nedenfor vises planområdet beliggenhet, samt et panoramabilde av planområdet.



Figur 11 Planområdets beliggenhet. Kilde: www.innlandsgis.no



Figur 12 Dronefoto/panoramabilde av planområdet. Foto: Søndre Land kommune

4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Hoveddelen av planområdet består av eksisterende næringsbebyggelse brukt som bilverksted, samt en del dyrka mark. I tillegg kommer eksisterende trafikkareal. Planområdet strekker seg også noe inn på næringsareal mot vest, da det er tatt med Hovlandsvegen fra fylkesveien og omkringliggende kjøreareal. Eksisterende bilverksted foreslås revet. Eksisterende næringsbebyggelse på øvrige eiendommer tilgrensende Hovlandsvegen vil ikke bli berørt. Eiendommen mot nord-øst er i kommunal eie og består av boligbebyggelse. Boligbebyggelse mot sør vil ikke berøres. Eiendommen blir kun berørt i skrent mot sør som i dag ikke benyttes. Resterende deler av planområdet er ubebygd areal eller parkeringsareal



Figur 13 Ortofoto over planområdet. Kilde: www.innlandsgis.no



Figur 14 Dronefoto som viser innkjøringen til Hovlandsvegen, med verksted, biloppstillingsplasser til venstre og dagligvarehandel til høyre- Foto: Søndre Land kommune.

4.3 Stedets karakter og landskap

Planområdet preges av å være i utkanten av Hov sentrum, med større bygg med næringsvirksomhet, samt mye utflytende areal. Hovlandsvegen er i dag et klart skille mellom det bebygde arealet og skogs- og jordbruksarealene.



Figur 15 Hovlandsvegen sett fra nord. Foto Rambøll.



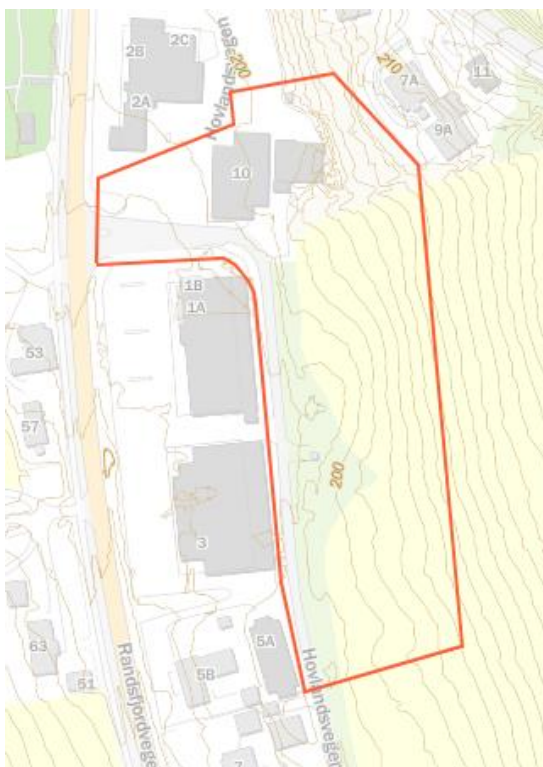
Figur 16 Bilde av Krysset Hovlandsvegen Fv34 sett fra øst. Foto: Rambøll



Figur 17 Bilde fra Hovlandsvegen sett mot nord. Foto: Rambøll



Figur 18 Bilde av Grettejordet sett fra Sør.



Figur 19 Topografi. Kilde: www.innlandsgis.no

Terrenget er skrånende fra vest mot øst. Deler av området sterkt skrånende. Terrenget flater ut mot sør, og er mest bratt mot nord. I nordenden av landbruksarealet ligger i dag et bekke­drag, dette fremkommer tydelig av terrenget.

4.4 Kulturminner og kulturmiljø

4.4.1 Kulturminner

Søk i Riksantikvarens database Askeladden (2) viser registrerte kulturminner i området. I forbindelse med planarbeidet er det også gjort nye registreringer i området.



Figur 20 Oversikt over kulturminner innenfor planområdet, inkl. ID

Det er registrert en fredet lokalitet sør i planområdet. Denne innebærer også en sikringssone rundt funnet. Funnet er registrert som dyrkningsflate fra Romertiden. I forbindelse med planarbeidet ble dyrkningsflaten undersøkt sommeren 2021.

Området er undersøkt av Innlandet fylkeskommunen v/kulturarv og antas frigitt som kulturminne før vedtak av reguleringsplan.

Det er i tillegg registrert SEFRAK- bygg på Grette gård. Rød trekant har meldeplikt etter §25 og gul trekant er annet SEFRAK-objekt.

4.4.2 Kulturlandskap

Kulturlandskapet er det landskapet som er påvirket av mennesker. I moderne tid har kulturlandskapet forandret seg svært mye på grunn av nye driftsformer i jordbruket og omdisponering av jordbruksareal. Kulturlandskapet vedlikeholdes gjennom aktiv landbruksdrift og er hele tiden i forandring som følge av nye bruksformer og tilgjengelig teknologi. Kulturlandskapet har en viktig rolle i Hov og hvordan man oppfatter landskapet fra Grettegutua og sørover på begge sider av Randsfjordvegen.



Figur 21 Bilde av Grettejordet. Foto Rambøll

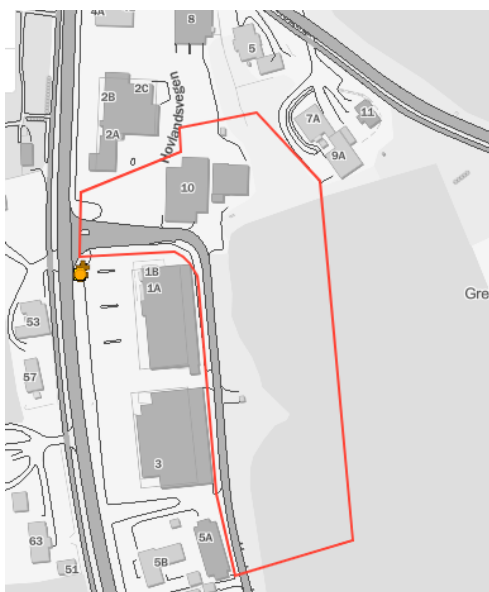


Figur 22 Planområdet i landskapet. Kilde inlandsgis.no

Nord for Grettegutua preges landskapet mer av bebyggelse og sentrumsformål.

4.5 Naturmangfold

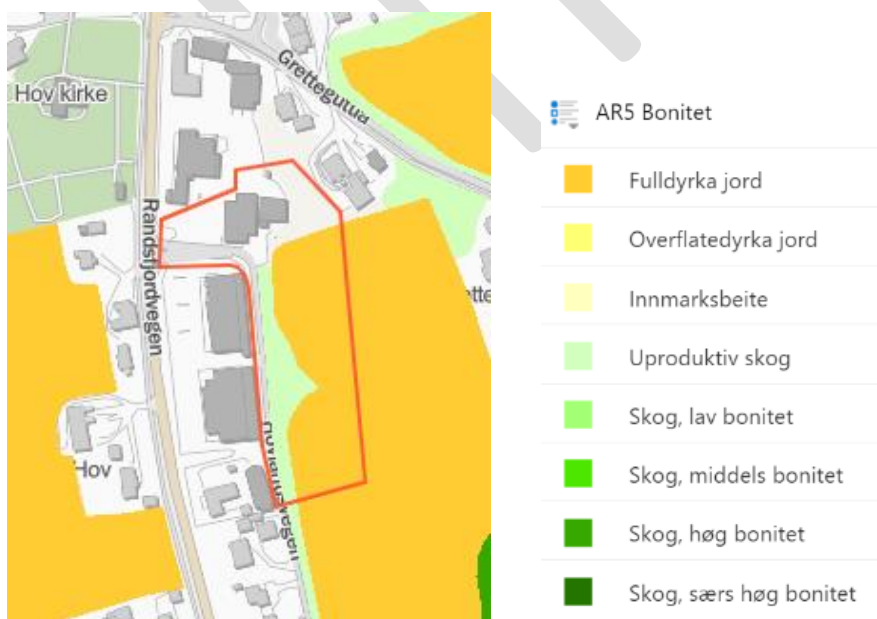
Det er foretatt en utsjekk i Naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning og i Artsdatabankens artskart, den 21.01.2022. Det er ingen registrerte forekomster av rødlistede arter innenfor planområdet. Det er observert flere fuglearter av stor forvaltningsinteresse direkte utenfor planområdet i vegkrysset Hovlandsvegen /Fv34, men dette antas å ikke være et fast tilholdssted for fuglene. Det er derfor ingen faste holdepunkter for at fuglene holder til innenfor planområdet.



Figur 23 Registrerte artsforekomster av rødlistede arter innenfor planområdet (ArcGIS Pro, 2021).

4.6 Landbruk/ naturressurser

Store deler av planområdet er i dag landbruksjord. Gul farge markerer fulldyrka jord, mens lysegrønn er uproduktiv skog. Resterende arealer er bebygde.



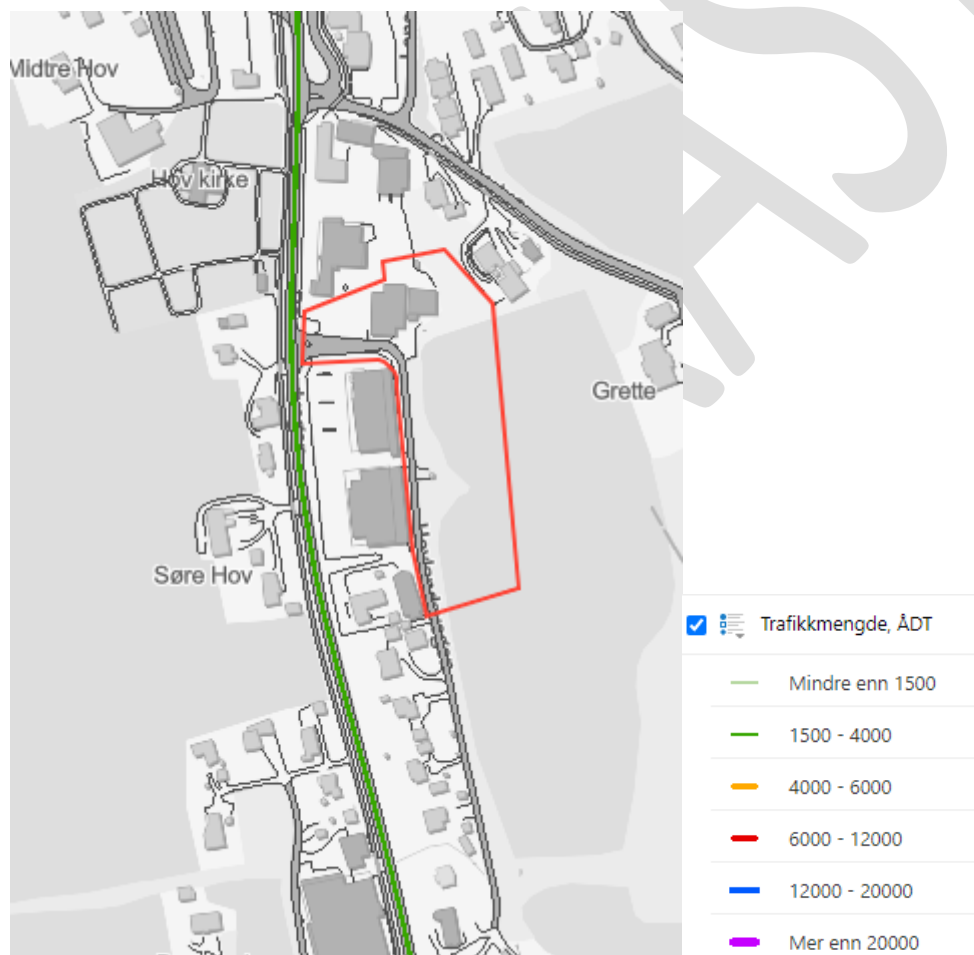
Figur 24 Bonitetskart for området. Kilde: www.innlandsgis.no

4.7 Trafikkforhold

Randsfjordvegen er den eneste vegen i området med relativt stor trafikk. I 2021 ble det gjennomført en trafikkanalyse for Hov¹. Basert på tellinger gjengitt i denne analysen har vi anslått at dagens trafikk tall på Randsfjordvegen ved krysset med Hovlandsvegen er på ca. 4000-5000 biler pr døgn. Trafikken er noe større nord for krysset med Hovlandsvegen enn sør for krysset. Akkurat i krysset med Randsfjordvegen er trafikken i Hovlandsvegen stor, siden krysset fungerer som adkomst til bensinstasjonen og butikken i kryssområdet. Tellingene antyder en døgntrafikk på ca. 3500 biler inn/ut fra Randsfjordvegen. Adkomst til butikk og bensinstasjon på hver side av Hovlandsvegen er imidlertid utflytende, og Hovlandsvegene er svært lite definert på denne første strekningen nærmest Randsfjordvegen.

Videre innover fra kryssområdet er Hovlandsvegen en smal veg med lite trafikk. Dette gjør atkomstssituasjonen og kryssløsningen lite oversiktlig.

Hovlandsvegen benyttes som skoleveg for de 17 boligene som ligger i søndre del av Hovlandsvegen. Barne- og ungdomsskolen ligger sør for Hovlandsvegen, og det ser ut til å være en gangforbindelse i sørenden av Hovlandsvegen med kryssing av Randsfjordvegen.



Figur 25 ÅDT – Årsdøgntrafikk. Kilde: Statens vegvesen, vegkart².

¹ Asplan Viak. Trafikkanalyse Hov – trafikk- og parkeringsanalyse

Fryal barneskole ligger ca. 1,5 km sør for planområdet. Der ligger også Søndre Land idretts- og svømmehall. Søndre land ungdomsskole ligger rett nord for Fryal skole.

30/78

4.9 Flom- og skredfare

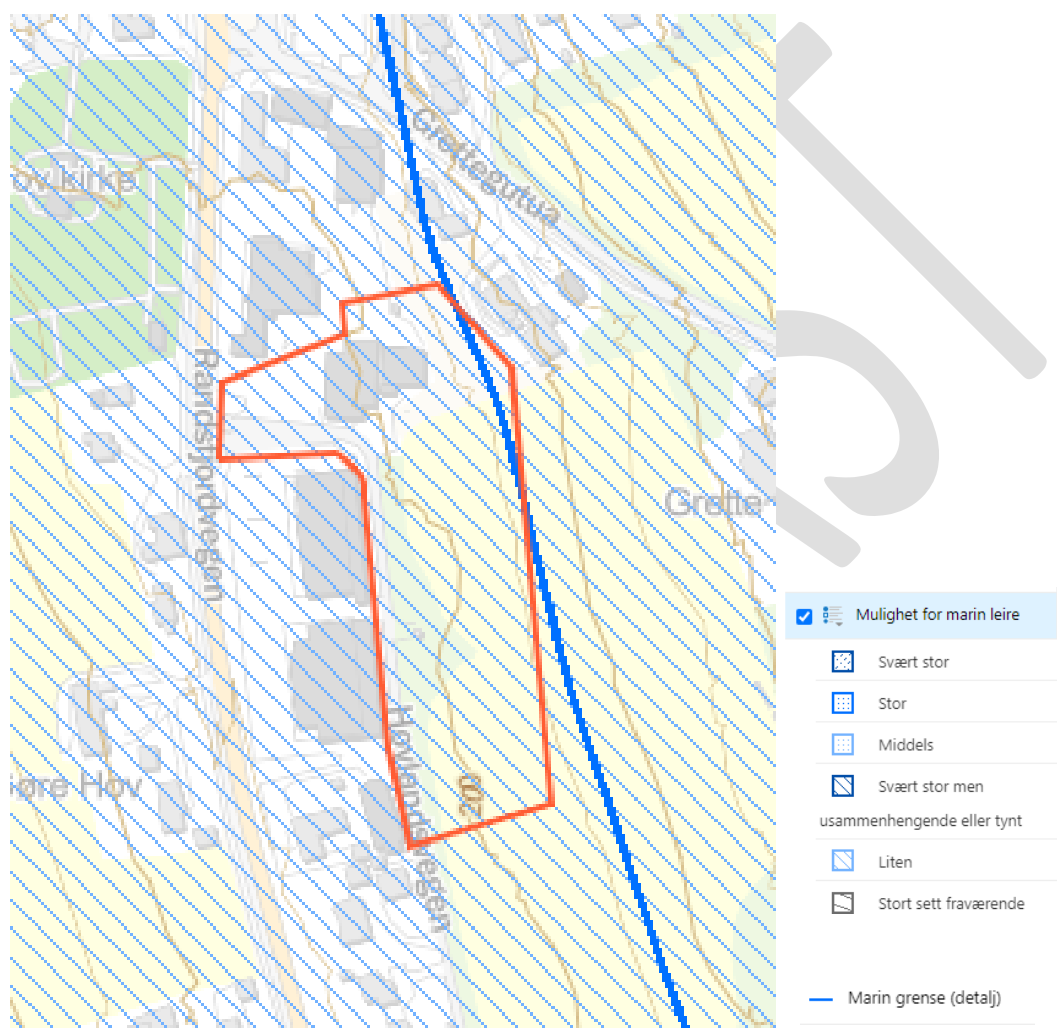
4.9.1 Jord og flomskred

Planområdet ligger i sin helhet innenfor marin grense, her vist med blå strek.

Alt vest for denne streken ligger i dette tilfellet under marin grense.

Mulighet for leire innenfor området er imidlertid satt til liten. Planområdet er imidlertid relativt flatt og det er derfor ingen aktsomhetssoner for ras eller steinsprang i området.

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet et geoteknisk notat, som oppsummerer behovet for undersøkelser. Se vedlegg.

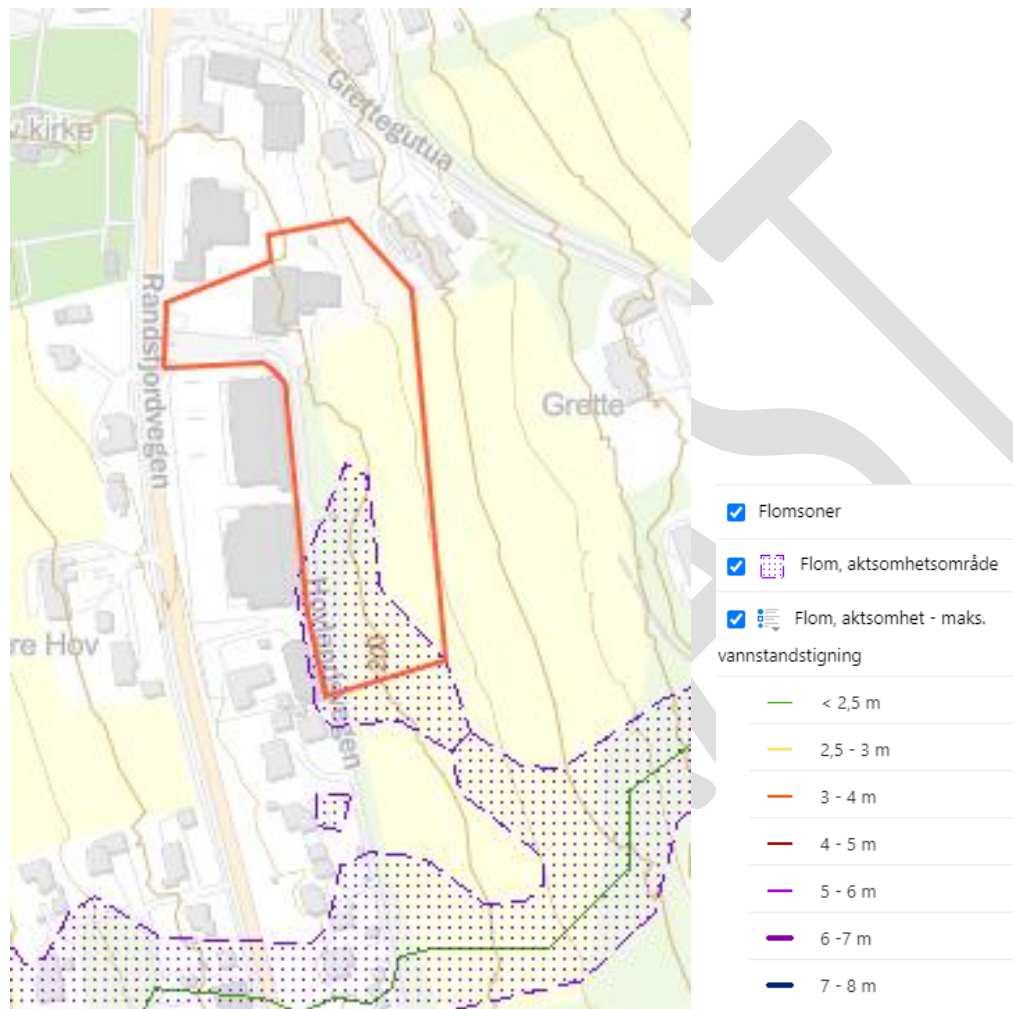


Figur 27 Aktsomhetskart utgitt av NVE. Vurdert område innenfor tykk rød markering.

4.9.2 Flomfare

Aktsomhetsområder- flom

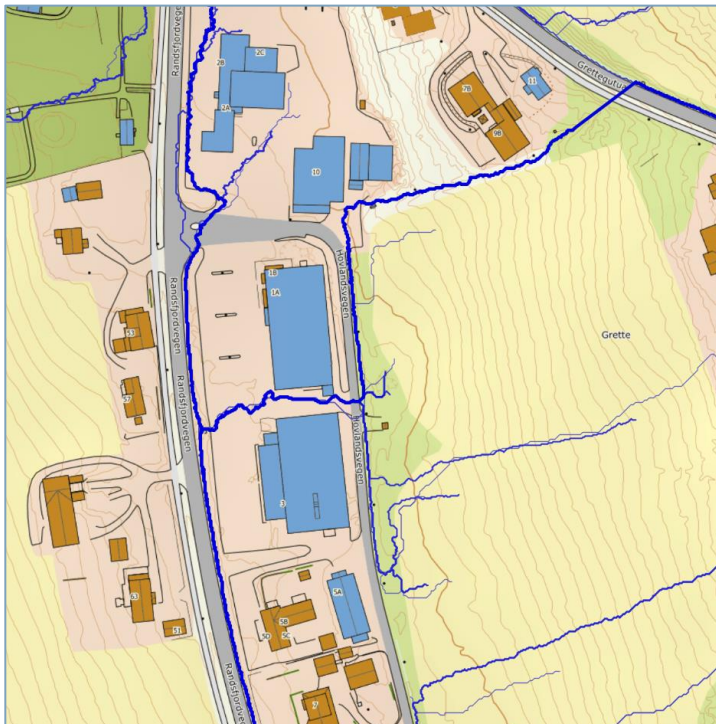
Det går i dag Bølebekken sør for planområdet med en maks vannstand på mindre enn 2,5 m. Aktsomhetskartet for flom rundt Bølebekken strekker seg fra Klinkenbergtoppen boligområder og ned mot Randsfjorden, men en liten avstikker mot Hovlandsvegen. Denne vil kunne flomme inn over planområdet i sør og det er derfor lagt et aktsomhetsområde over dette arealet.



Figur 28 Aktsomhetsområder for flom og maks vannstand. Kilde inlandsgis.no.

Dreneringslinjer og flomveger

Dreneringslinjer går i dag hovedsakelig langs samferdselsanleggene. Spesielt fungerer Grettegutua som en stor dreneringslinje fra terrenget i øst ned mot Randsfjorden. Det går også en mindre dreneringslinje langs deler av Hovlandsvegen. Fra Grettegutua går det en åpen dreneringsgrøft ned i en kum ved Hovlandsvegen.



Figur 29 Dreneringslinjer eksisterende situasjon, hentet fra www.innlandsgis.no

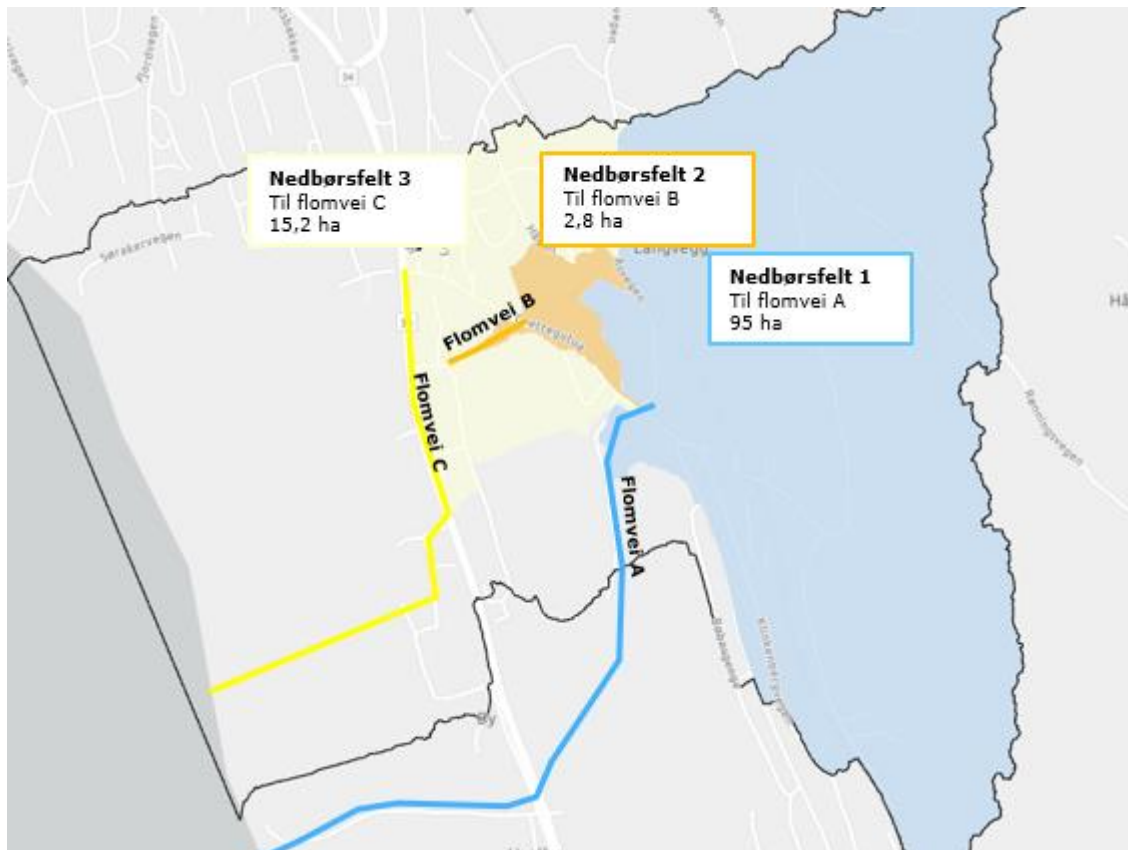
Dersom alle stikkrenner og kulverter i området går tette, er planområdet en del av et isolert nedbørsfelt mellom Grettegutua og Hovlandsvegen.



Figur 30 Illustrasjon av nedbørsfeltet, hentet fra notatet Flomvurderinger i Hov.

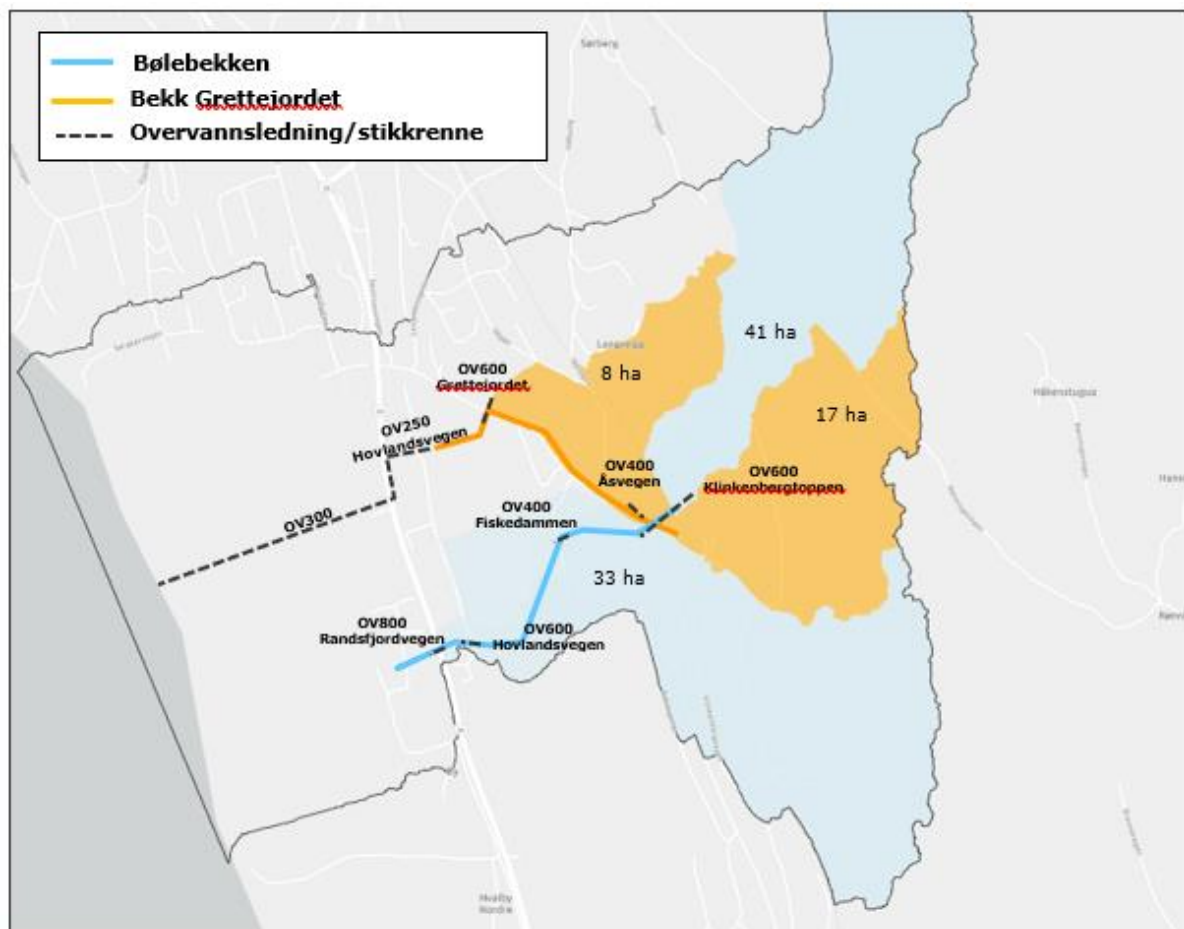
I forbindelse med reguleringen av Klinkenbergtoppen er det utarbeidet et flomvurderingsnotat som tar for seg 3 flomlinjer ned mot Randsfjorden, det *en* ligger nord i planområdet for Hovlandsvegen og en ligger sør for planområdet.

Disse flomvurderingene foreslår av vannet i størst mulig fra ledes i åpne flomveger og å redusere belastningen på ledningsnett. Der fremgår det ny inndeling av nedbørsfeltet med 3 tilhørende. Flomveger. For Hovlandsvegen følger flomveg B eksisterende bekke drag/flomveg mot Hovlandsvegen, mens flomveg A ligger sør for planområdet.



Figur 31 Ny inndeling av nedbørsfelt og flomveger

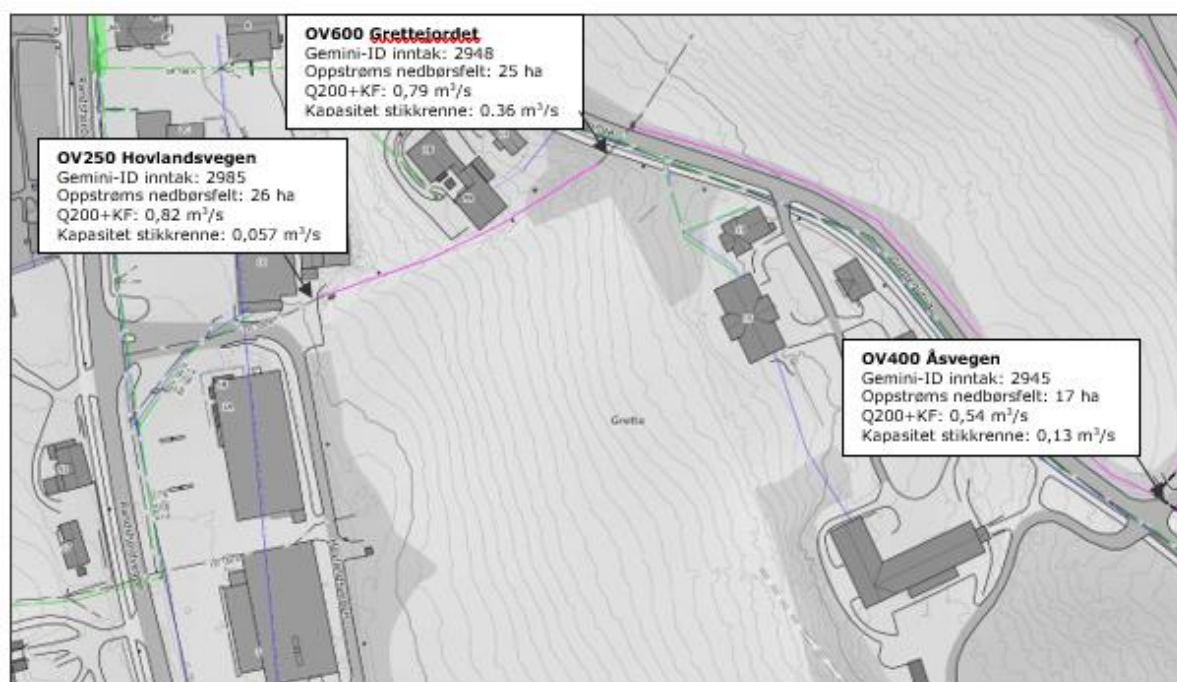
Ved hjelp av Gemini VA er eksisterende bekkeinntak og stikkrenner i området identifisert, og størrelsen på tilhørende nedslagsfelt er anslått i SCALGO Live. Understående figur viser plassering av eksisterende stikkrenner. Avrenningen fra Bølebekken nedbørsfeltet deles til forskjellige stikkrenner. Figuren viser delnedbørsfeltene som renner til stikkrennene. Lyseblått nedbørsfelt følger Bølebekken gjennom Klinkenbergtoppen, under Grettegutua og videre ned mot Hov næringspark. Oransje nedbørsfelt følger bekke drag ned mot Hovlandsvegen næringspark.



Figur 32 Oversikt over eksisterende stikkrenner med tilhørende nedslagsfelt.

4.10 Overvannshåndtering

I dag ligger det en åpen overvannsgrøt fra Grettegutua og ned til Hovlandsvegen. Det tas vannet inn via en kum og ledes i rør helt fram til Randsfjorden. Kum og ledning videreføres i planforslaget, men med en justering av plassering av kum. I planforslaget foreslås det og regulert både et område for infiltrasjon og en vegetasjonsskjerm på dette området, som sikrer at eksisterende bekkeløp videreføres, samt flytting av eksisterende kum. Det legges også opp til åpen overvannshåndtering på området. Mer beskrivelse av løsningen i kap. 5.5



Figur 33 Kapasitetsberegninger for flomveg fra Grettejordet

4.11 Grunnforhold, løsmassekart

Det aktuelle området ligger under marin grense (ca. kote +207 moh), Kwartærgeologisk kart fra NGU (og utklipp fra www.innlandsgis.no) viser at planområdet er dekket av morenemateriale, stedvis med stor mektighet. Sett ut ifra NGU sine kart eksisterer det ikke marineavsetninger i - eller rundt planområdet. Videre er infiltrasjonsegenskapene betegnet som lite til middels egnet. Høydeforskjeller gjør at vannet kan få en relativt rask og høy avrenning. Grunnvannsnivået er ikke kjent.



Figur 34 Løsmassekart for planområdet

Vedlegg 7: Geotekniske notat

4.12 Støyforhold

Siden Randsfjordvegen har relativt høy trafikk, ligger areal tilknyttet vegen innenfor rød eller gul støysone. Dette vil imidlertid kun gjelde adkomstarealet for planområdet og vil ikke påvirke område for forretning eller bolig.



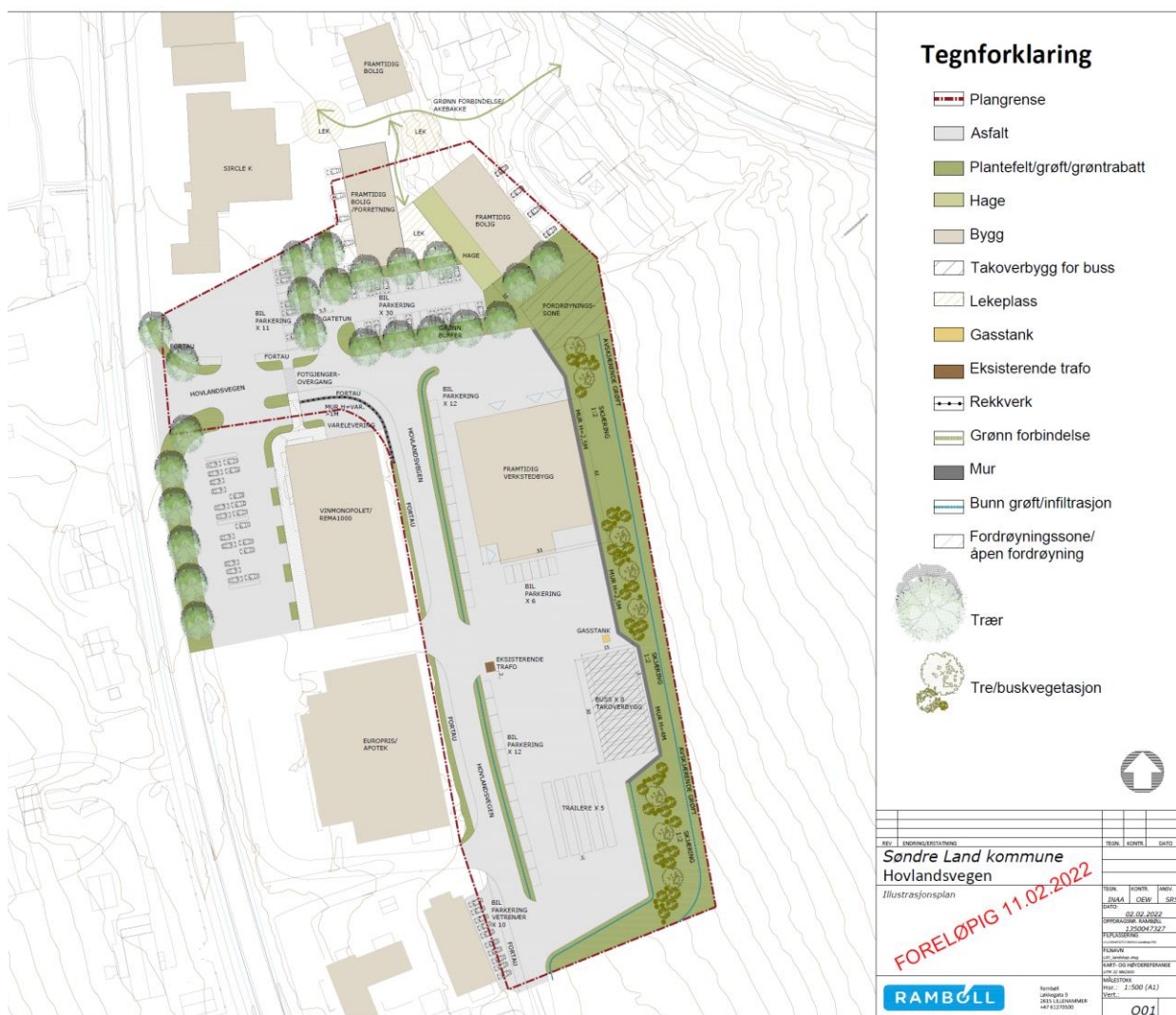
Figur 35 Eksisterende støysoner i området. Kilde: www.innlandsgis.no

5. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

5.1 Planens hensikt og avgrensning

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for nytt næringsareal langs Hovlandsvegen i Hov sentrum, samt å transformere eksisterende næringsområde lengst nord i planområdet til en kombinasjon av forretning og bolig.

Det er utarbeidet en illustrasjonsplan for reguleringsplanen, som viser en mulig utbygging av området. Illustrasjonsplanen er ikke juridisk førende for hvordan tiltakene i planen kan løses.



Figur 36 Illustrasjonsplan for Hovlandsvegen

5.2 Arealbruk og bebyggelse

5.2.1 Bolig, Bolig/Forretning/ Annen offentlig eller privat tjenesteyting og parkering

For område i nordvest foreslås det å transformere dagens verkstedsområde til et område kombinert for forretning eller annen offentlig eller privat tjenesteyting, samt bolig. I tillegg legges det opp til offentlig parkering for hele området langs gatetunet. Det er ikke detaljprosjekttert noen ny bebyggelse som kan legges til grunn for planforslaget. Målet for planarbeidet er kun å avklare rammer for hvordan planområdet *kan* bygges ut på et senere tidspunkt. Det er imidlertid viktig for kommunen å legge til rette for sentrumsnære leiligheter for å skape et levende sentrum, samtidig som det legges opp til mindre forretningslokaler vendt mot nytt gatetun. Viktige krav til uteoppholdsarealer, grad av utnyttning og høyder er i stor grad fulgt opp gjennom bestemmelser og med videre krav til utomhusplan.

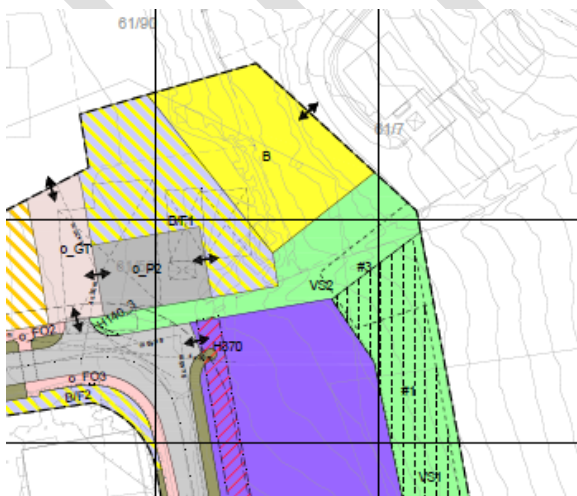
I forbindelse med reguleringsplanen er det utarbeidet en illustrasjonsplan for hele planområdet. For dette området er det tatt utgangspunkt i en mulighetsstudie fra Asplan Viak (2021), men med noen justeringer. Dette området ble i i et tidligere parallelloppdrag ansett som et verdifullt område for boligbebyggelse, da det blant annet har god utsikt over Randsfjorden og ble også ansett som en naturlig videreføring av sentrum nord for å binde eksisterende forretningsområder sammen. Dette blir nå sett ytterligere på i mulighetsstudien til Asplan Viak og videreført i denne reguleringsplanen. (Se innledende kapittel 3.3 for ytterligere informasjon om mulighetsstudien.)

Illustrasjonsplanen viser boligbebyggelse i skråningen i nord-øst samt et bygg som er tiltenkt kombinert bolig/forretningsformål i tilknytning til gatetunet. Det legges også til rette for offentlig parkering som kan benyttes for besøkende av forretninger tilknyttet gatetunet, både innenfor dette planområdet og framtidige planer lenger nord.

Høyder og utnyttelse

I reguleringsplanen settes utnyttelsesgraden for området til 60% BYA for bebyggelsen, mens den kan oppføres i 2 etg. + takoppbygg og teknisk anlegg.

På bakgrunn av illustrasjonsplanen og kan en se for seg at det kan etableres ca. 300 kvm. forretning i 1. etg i bebyggelsen nærmest gatetunet, og totalt ca. **2400** kvm bolig fordelt på de to bygningen. Antall boligenheter og krav til parkering og utomhusarealer vil være avhengig av størrelsen og antall enheter.



Figur 37 Utsnitt fra reguleringsplan (plankartet skal oppdateres)



Figur 38 Utsnitt fra reguleringsplan

5.2.2 Næringsbebyggelse NÆ1 - verksted

Eksisterende landbruksområdet øst i planområdet foreslås nå regulert til næringsbebyggelse for å kunne flytte eksisterende verksted. Dagens verksted er for lite for nye krav som stilles i forbindelse med reparasjoner, vask og EU-godkjenninger. I forbindelse med verkstedet må det tilrettelegges for parkering for både 30 privatbiler (besøkende og ansatte), samt 5 trailere. I dag er disse parkert nord for planområdet. Kommunen ønsker også å fristille dette arealet til annen bruk.



Figur 39 Utklipp fra foreslått reguleringsplan.

I tillegg til flytting av verkstedet, foreslås det å legge bussparkeringen sør for den nye verkstedbygningen. I dag har disse bussen oppstillingsplass nord for dagens verksted. Bussparkeringen etableres med takoverbygg for 8 busser. Flyttingen av oppstillingsplassene frigjør plasskrevende arealer tettere opp mot sentrumsaksen. Disse arealene kan transformeres til mer arealeffektive formål.



Figur 40 Dronefoto av dagens situasjon som viser sagens verksted og oppstillingsplasser for buss og trailere.

Den nye verkstedbygningen plasseres lengst nord på tomten, jf. illustrasjonsplanen. Innkjøringen i nord benyttes av kunder som skal til verkstedet. Ved utkjøring vil de bruke den midtre adkomsten. Bil-parkeringsplassene er for biler før og etter repprasjon /service og ansattparkering. Trailere og busser som skal inn i verkstedet/vaskehallen bruker samme adkomst lengst i nord, og kjører gjennom bygget og parkerer på oppmerkede plasser. Ved direkte adkomst til parkeringen benytter de midtre adkomst. Utkjøring via søndre adkomst. For bussparkeringene kan det etableres et takoverbygg.

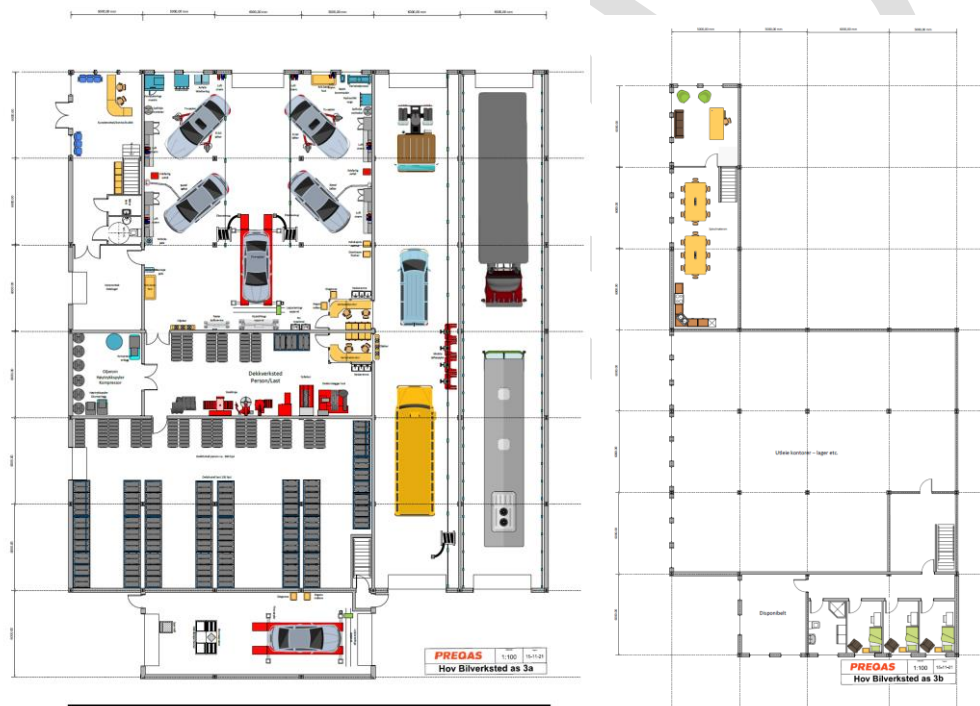
Høyder og utnyttelses grad

Området som avsettes til NÆ1 er på 6,7 da. I reguleringsplanen settes utnyttelsesgraden for området til 70 %, Det tillates at ny bebyggelse oppføres med en maksimal gesimshøyde på 8 meter, men en mønehøyde maks. 11 meter på bygg med skrå tak.

For beskrivelse av vegetasjonsskjermene og overvannshåndtering rundt verkstedet, se kap. 5.4. Grøntareal og kap. 5.5 Overvannshåndtering.



Figur 41 Utlipp av illustrasjonsplanen som viser område NÆ1. (← N)



Figur 42 Foreløpige skisser av plantenings for verkstedet



Figur 43 Foreløpige fasadetegninger

5.2.3 Energianlegg

Eksisterende trafo som ligger langs Hovlandsvegen på LNF-område reguleres inn i planforslaget.

5.2.4 Næring, forretning, bolig

I dag ligger en bensinstasjon i tilknytning til dette området. Areal som inngår i denne reguleringsplanen benyttes i dag som snuareal og parkeringsareal til denne bensinstasjonen. Eksisterende bebyggelse ligger utenfor planområdet.

Kommunen ønsker at dette området skal videreutvikles med mindre forretningslokaler på sikt, og legger også opp til muligheten for bolig i 2. etasje. Området vil trolig måtte reguleres i sin helhet

på et senere tidspunkt. Det er i denne planen kun tatt høyde for den trafikal situasjonen i forbindelse med oppstramming av Hovlandsvegen, samt etablering av gatetunet.

5.2.5 Bolig/Forretning

Eksisterende reguleres videreføres. Feltet er kun tatt med på grunn av trafikale hensyn i krysset Hovlandsvegen/Fylkesvegen.

5.3 Hovlandsvegen

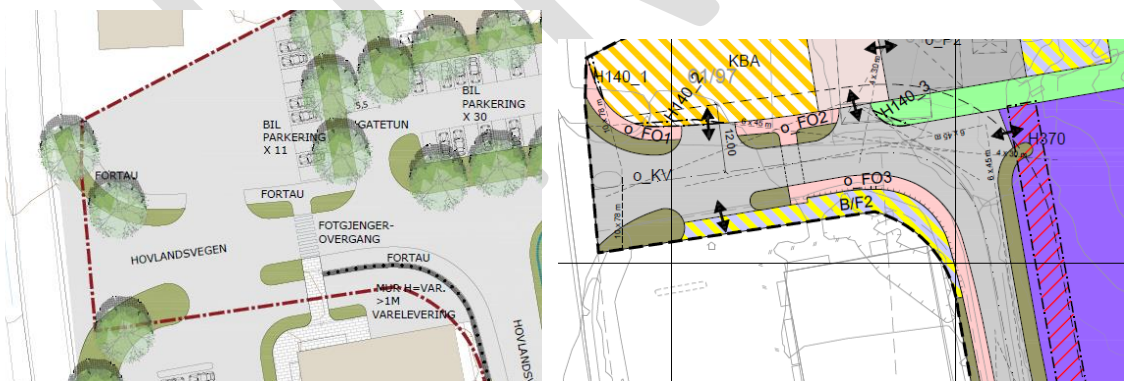
5.3.1 Kryssløsning med Randsfjordvegen

Dagens kryssløsning mellom Randsfjordvegen og Hovlandsvegen er utflytende og det er ingen tydeligere skiller mellom veg, gående og parkering til eksisterende forretninger. Det er ikke tidligere regulert noen fortausløsning langs Hovlandsvegen.



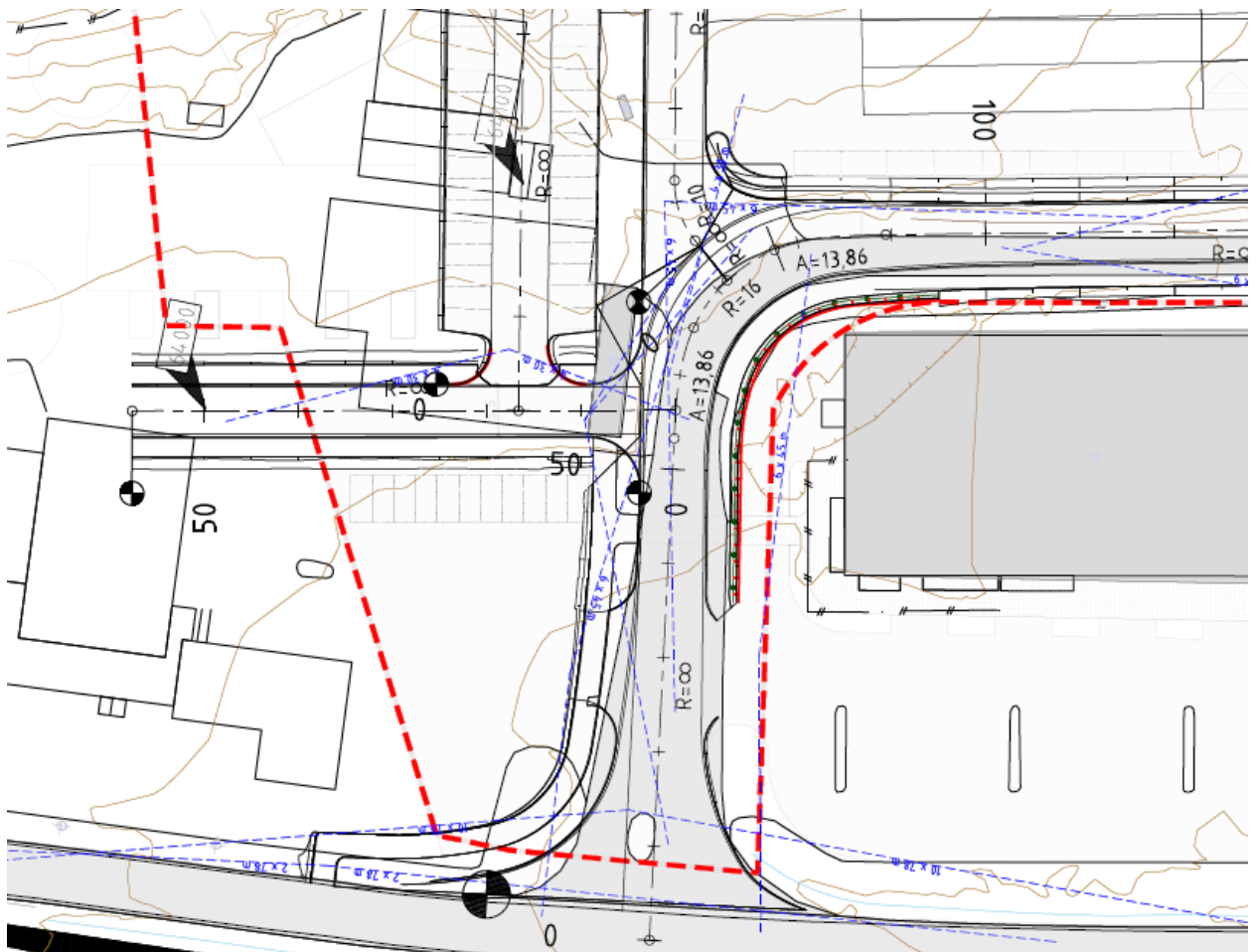
Figur 44 Eksisterende kryss mellom Randsfjordvegen og Hovlandsvegen

I planforslaget foreslås det å stramme opp kryssløsningen og lage tydelige skiller mellom de ulike trafikantgruppene og parkeringsområdene. Det foreslås en forlengelse av regulert fortau langs Randsfjordvegen innover lands nordsiden av Hovlandsvegen frem til innkjøringen til gatetunet. Der legges det inn en fotgjengerovergang over til sørsiden av Hovlandsvegen



Figur 45 Forslag til løsning for krysset med Randsfjordvegen og fortau

Selv om bredden på Hovlandsvegen reduseres etter kryssområdet er dagens veg breddeutvidet med 0,5 meter, i tillegg til at det etableres fortau.



Figur 46 C-tegning som viser oppstramming av kryss og løsningen for Hovlandsvegen.

5.3.2 Fortau langs Hovlandsvegen

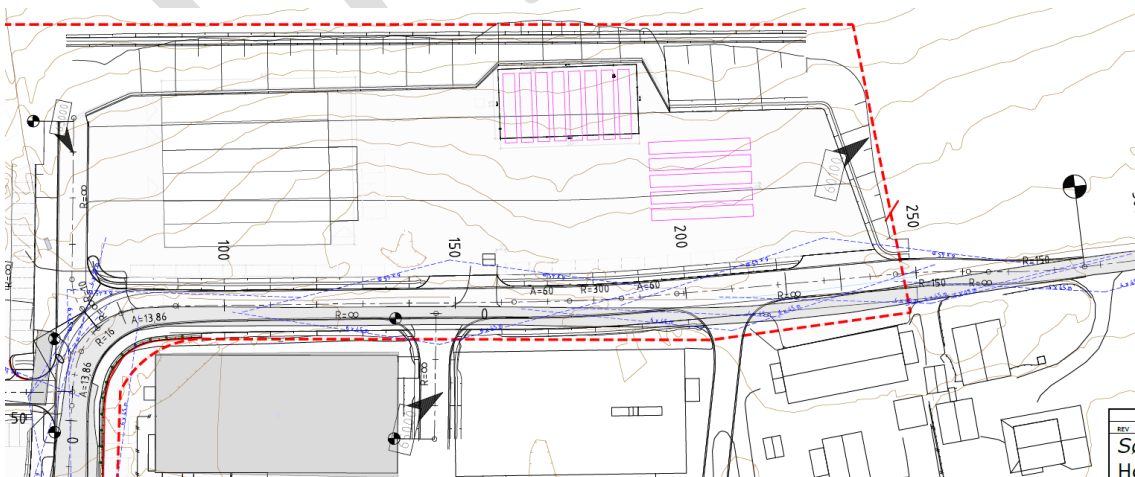
I dag er det ingen fortausløsning langs Hovlandsvegen. I reguleringsplanen foreslås det å fortsette fortauet på sørsiden innover langs Hovlandsvegen. Fortauet er lagt på vestsiden av Hovlandsvegen videre sørover. Dette for at de gående på fortauet ikke skal krysse de 3 inn- og utkjøringene til verkstedsområdene og oppstillingsplassene for buss og trailere. Ved å legge det på vestsiden vil fortauet kun krysse adkomstene for varelevering til butikkene vest for Hovlandsvegen. Denne trafikken er langt mindre enn trafikk inn og ut av verkstedsområdet (NÆ1).



Figur 47 Dagens situasjon for Hovlandsvegen, sett sørover.



Figur 48 Utklipp fra reguleringsplanen som viser fortauls løsningen



Figur 49 C-tegning som viser fortau lang Hovlandsvegen, samt frisktlinjer

5.4 Grøntareal

Vegetasjonsskjerm

Mellom dyrka marka og nytt næringsområdet skal det etableres en vegetasjonsskjerm (VS1). I forbindelse med etableringen av mur i bakkant av bebyggelsen kan området benyttes som anleggsområde og det kan gjøres tiltak i område for å etablere av denne. Mot dyrka marka i øst skal det legges inn en avskjærende grøft for å forbinde overvann fra dyrka marka. Etter at muren er anlagt skal området beplantes med trær og planer som bidrar til å forhindre erosjon.

Mot forretning/boligområdet i nord skal det også etableres en vegetasjonsskjerm (VS2), denne skal beplantes også fungere som et regnbed ved større nedbørmengder. Innenfor denne området ligger overvannsgrøfta fra Grettejordet og kum for inntak av vann. I nord-øst skal det etableres et fordrøyningområde jf. Figur 50 i kap. 5.5.

5.5 Overvannshåndtering

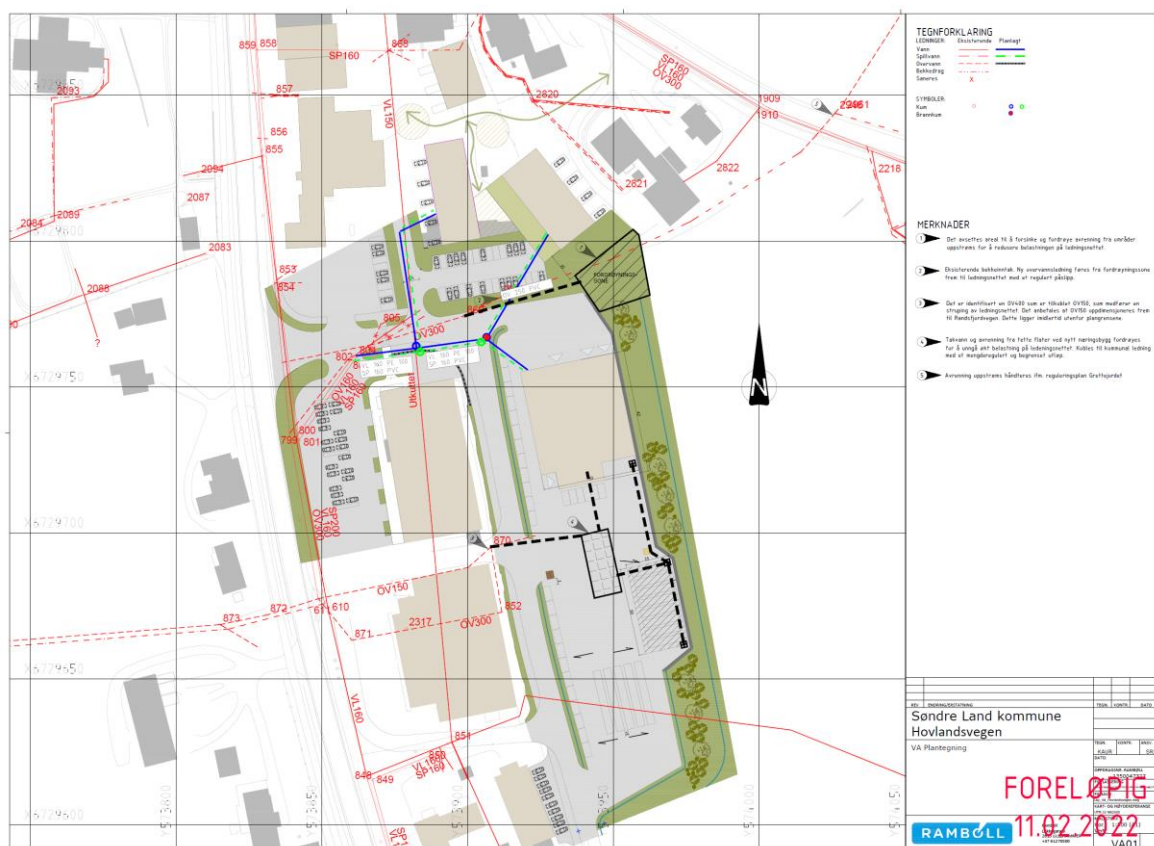
Iht. kommuneplanens arealdel (2016-2026) § 8.1.8 skal overvann håndteres lokalt, ved hjelp av infiltrasjon og fordrøyning. Avrenning fra tette flater ledes i størst mulig grad til grønne grøfter og infiltrasjonsarealer. Infiltrasjonskapasiteten i grunnen må avklares. Dersom eksisterende løsmasser viser seg å være dårlig egnet for infiltrasjon kan det vurderes å bytte ut eksisterende masser i topplaget for å bedre infiltrasjonsegenskapene.

Takflater etableres fortrinnsvis som grønne tak. Utvendige taknedløp er ønskelig for å kunne lede overvannet ut på terreng og til grøntareal hvor vannet kan fordrøyes og infiltrere. Dersom det etableres innvendige taknedløp må takvannet ledes til fordrøyningsmagasin. Takvann skal ikke kobles direkte til kommunalt ledningsnett. Overvann inntil 20-års nedbørshendelse må fordrøyes innenfor planområdet, med et regulert og begrenset påslipp til kommunal ledning. Ved etablering av bebyggelsen på NÆ1 må løsningen med innvendig taknedløp og fordrøyningsmagasin velges, da avsatt område ikke har grøntareal til å fordrøye vanne på eget areal.

Det går et eksisterende bekkedrag gjennom planområdet med bekkeinntak som er tilknyttet det kommunale ledningsnettet. Verken bekkeinntaket eller ledningsnettet er dimensjonert for en 200-års nedbørshendelse.

Avrenning fra områder oppstrøms skal fordrøyes i forbindelse med reguleringsplan for Grettejordet. Videre vil tiltak foreslått ifm. reguleringsplan for Klinkenbergstoppen redusere avrenningen til bekkedraget som går inn mot Hovlandsvegen. For å ta hensyn til resterende avrenning må det avsettes areal til fordrøyning i forkant av eksisterende bekkeinntak, for å redusere belastningen mot ledningsnettet.

Det legges opp til en grøft langs østsiden av planområdet, innenfor avsatt vegetasjonsskjerm. Denne grøfta tar imot overvann fra landbruksareal fra øst og fordrøye dette før det når næringsområdet NÆ1.



Figur 50 Nedfotografert VA-plan som viser overvannshåndtering. (Vedlegg

Vedlegg 5: VA-plan med overvannshåndtering

5.6 Arealformål

Det er utarbeidet plankart med tilhørende reguleringsbestemmelser for tiltaket. Reguleringsplanen viser fordelingen mellom ulike arealbruksformål innenfor planområdet. Prosjektets totale areal er på 17,8 daa og fordeler seg som vist i tabell nedenfor.

Arealformål		Bestemmelsesområder	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)	§12-7 - Bestemmelseområder	Areal (daa)
1110 - Boligbebyggelse	1.1	0 - Midlertidig bygge- og anleggsområde (2)	2.1
1300 - Næringsbebyggelse	6.7	1 - Utforming (2)	1.5
1510 - Energianlegg	0.0	Sum areal denne kategori:	3.6
1800 - Kombinert bebyggelse og anleggsmål	0.8	Totalt alle kategorier: 3.6	
1801 - Bolig/forretning (2)	1.2		
Sum areal denne kategori:	9.8		
		Hensynssoner	
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)	§12-6 - Hensynssoner	Areal (daa)
2011 - Kjøreveg	2.2	140 - Frisikt (5)	0.2
2012 - Fortau (5)	0.5	320 - Flomfare	4.3
2014 - Gatetun	0.4	370 - Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)	0.5
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (9)	0.7	Sum areal denne kategori:	5.0
2080 - Parkering (2)	0.5	Totalt alle kategorier: 5.0	
Sum areal denne kategori:	4.4		
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (daa)		
3060 - Vegetasjonsskjerm (2)	3.7		
Sum areal denne kategori:	3.7		
Totalt alle kategorier: 17.8			

Tabell 1 Arealtabell for formålene i reguleringsplanen

6. KONSEKVENsutREDNING

6.1 Fravik fra kommuneplanens arealdel

Den foreslåtte arealbruken i planforslaget fraviker fra kommuneplanens arealdel på 2 punkter. Dette er:

1. Store deler av avsatt næringsområde på 2,4 daa avsettes til forretning/bolig
2. Avsatt LNF-område på 10,4 daa avsettes til veg, næringsbebyggelse, vegetasjonsskjerm mm.

På bakgrunn av fraviket ble det utarbeidet et planprogram, der kravene til konsekvensutredning ble fastsatt. Kravene til konsekvensutredningen fremgår av kap. 6.2



Figur 52 Utsnitt av kommuneplanens arealdel, med markerte områder det planforslaget avviker fra denne

6.2 Konsekvensutredning – formål og behandling

Formålet med konsekvensutredningen er å gi en oversikt over virkningene av tiltaket som helhet. Konsekvensutredningen skal gi en redegjørelse for hva som kan gjøres for best mulig å tilpasse tiltaket til omgivelsene og for å avbøte negative konsekvenser for omgivelsene.

Foreliggende planforslag med konsekvensutredning (KU) er utarbeidet i henhold til fastsatt planprogram og i henhold til forskrift om konsekvensutredninger fastsatt 19. desember 2014.

Tema for konsekvensutredningen er fastlagt i planprogrammet. Høringsuttalelsene skal dermed gå på om kravet i planprogrammet er oppfylt gjennom konsekvensutredningen. Utarbeidet planforslag med konsekvensutredning skal sendes på offentlig ettersyn til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner og legges ut på offentlig høring.

I henhold til planprogrammet skal følgende temaer KU-utredes:

- 1) Landbruk; omdisponering av matjord.
- 2) Økt utvikling av Hov sentrum syd; Virkning for videre utvikling i Hov sentrum syd (sentrum sør for Grettegutua) og virkning i forhold til handel i Sentrumsvegen.

6.3 Metode for ikke-prissatte konsekvenser

Konsekvensutredningen og planforslaget omhandler kun et hovedalternativ. Alternativet vurderes opp mot 0-alternativet. De ikke-prissatte konsekvensene er for dette planarbeidet kun landbruk (naturressurser).

I konsekvensutredningen er det benyttet en forenklet metodikk, for vurdering av ikke prissatte konsekvenser, med utgangspunkt i håndbok V712 fra Statens vegvesen. Utredningen av ikke-prissatte konsekvenser bygger på en systematisk tre-trinns prosedyre som følger håndbok V712:

- Trinn 1 omfatter beskrivelse og vurdering av temaets status og verdi innenfor influensområdet. Verdi angis på en femdelt skala: uten betydning – noe – middels – stor – svært stor. Det er utarbeidet kriterier for fastsettelse av verdi innenfor hvert fagtema, med utgangspunkt i en felles verditabell for å sikre en ensartet bruk av verdiskalaen.

- Trinn 2 omfatter en vurdering av hvilken type og grad av påvirkning (positivt eller negativt) et tiltak medfører for de enkelte fagtema. Påvirkning er et uttrykk for endringer som det aktuelle tiltaket vil medføre på et delområde, og angis på en femdelt skala: sterkt forringet – forringet – noe forringet – ubetydelig endring – forbedret.

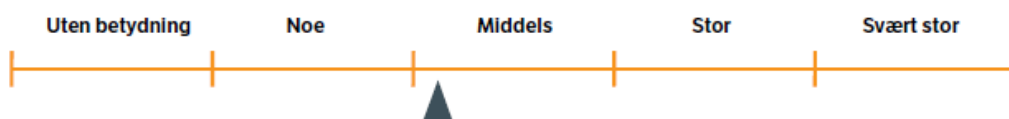
- Trinn 3 omfatter en vurdering av konsekvens basert på en syntese av verdi og påvirkning. Konsekvensen er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre bedring eller forringelse i et område.

Konsekvensskalaen er glidende. Etter at verdi og påvirkning av hvert miljø er bestemt, blir konsekvensen fastlagt ved bruk av matrisen som er vist på figur 3. Konsekvensen er et uttrykk for om tiltaket medfører fordeler eller ulemper i forhold til referansesituasjonen.

Skalaen for konsekvens går fra 4 minus til 4 pluss. De negative konsekvensgradene er knyttet til en verdiforringelse av et delområde, mens de positive konsekvensgradene forutsetter en verdøkning, etter at tiltaket er realisert. Det er kun mulig å oppnå de mest negative konsekvensgradene for områder med stor og svært stor verdi.

6.3.1 Vurderinger av verdi

Med verdi menes en vurdering av hvor stor betydning et område har i et nasjonalt perspektiv, og gjennom verddivurderingen skiller en mellom verdifulle og mindre verdifulle delområder. Status og forutsetninger for det aktuelle utredningstema innenfor planområdet blir beskrevet og vurdert. I verddivurderingene er det verdien i sammenligningsåret (referansesituasjonen) som legges til grunn. Verddivurderingene angis på en glidende skala fra «uten betydning» til «svært stor». Vurderingen skal vises på en figur der verdien markeres med en pil på en linjal som vist i Figur 53 under. Linjalen er sammenfallende med x-aksen i konsekvensvifta i Figur 55. Skalaen er glidende, og pilen skal flyttes oppover eller nedover for å nyansere verddivurderingen.



Figur 53 Skala for vurdering av verdi.

6.3.2 Vurdering av omfang

Med vurdering av omfang menes hvordan og i hvilken grad interesser i reguleringsområdet vil bli påvirket av tiltaket. Vurdering av påvirkning relateres til den ferdig etablerte situasjonen.

Inngrep som utføres i anleggsperioden, inngår kun i vurderingen av påvirkning dersom de gir varige endringer. Påvirkning vurderes i forhold til referansesituasjonen, som er dagens situasjon inkludert forventet endring i analyseperioden (inkludert vedtatte planer).

Vurderingene av påvirkning angis på en skala fra sterkt forringet til forbedret. Ingen endring utgjør nullpunktet på skalaen. Ubetydelig endring representerer påvirkning nær null.

Vurderingen vises som i Figur 54. Skalaen på negativ side (forringelse), er mer finmasket enn skalaen på positiv side (forbedringer), fordi viktige forskjeller i påvirkning av ikke-prissatte verdier krever høy presisjon i beskrivelse av skaden. Positive påvirkninger vil i stor grad avhenge av detaljutforming og er mer prisgitt usikre forutsetninger. Skalaen er glidende og pilen flyttes oppover eller nedover for å nyansere vurderingen av påvirkning. Linjalen er sammenfallende med y-aksen i konsekvensvifta i Figur 55.

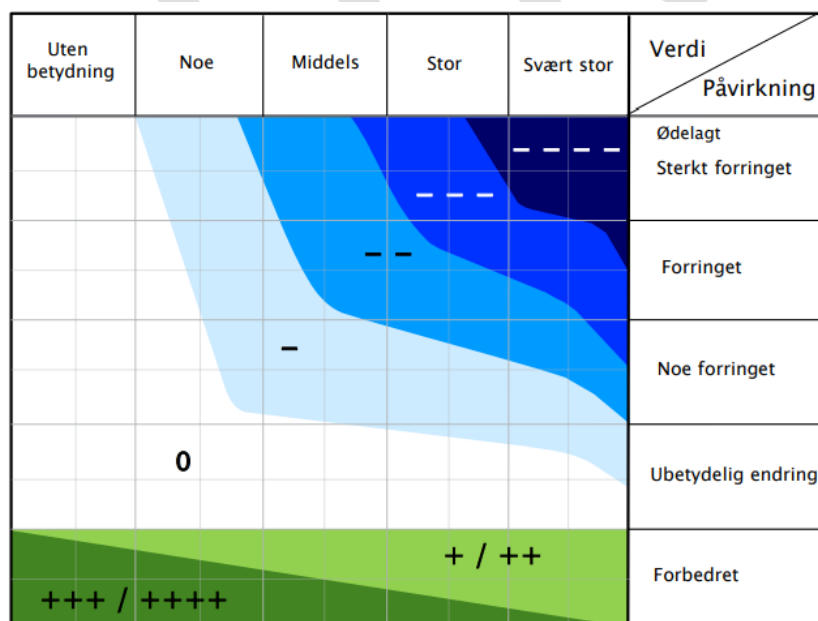


Figur 54 Skala for vurdering av påvirkning.

6.3.3 Vurdering av konsekvens

I vurdering av konsekvensgrad blir verdiene sammenstilt med tiltakets påvirkning. Konsekvensen er de fordeler og ulemper tiltaket medfører i forhold til referansesituasjonen.

Tiltakets konsekvens vurdert opp mot referansesituasjonen er en vurdering gjort før eventuelle avbøtende tiltak. For de tema der det er beskrevet avbøtende tiltak, vil tiltakets negative konsekvenser bli redusert etter gjennomføring av avbøtende tiltak.



Figur 55 Konsekvensvifte - viser hva konsekvensen blir på bakgrunn av vurdering av verdi og påvirkning (fra SVV sin V712).

6.4 Metode for øvrige KU-tema.

I henhold til planprogrammet skal temaene virkninger for Hov sentrum konsekvensutredes i tillegg. Dette faller ikke inn under de ikke-prissatte konsekvensene og vurderes tekstlig ut fra fastsatte forutsetninger, der vurderingen skal gi et tydelig bilde av dagens situasjon, forventet fremtidig situasjon og behov for avbøtende tiltak.

Konsekvensene for Hov sentrum vurderes ut fra kjent kunnskap og utarbeidet handelsanalyse for området, samt pågående mulighetsstudie.

6.5 Alternativer

6.5.1 0- alternativet

Alternativ 0 er konsekvensutredningens referanse. 0-alternativet innebærer at området forblir slik det er i dag, inkludert forventede endringer uten tiltaket i analyseperioden. Det vil si at dyrka marka i planområdet ikke omdisponeres til næringsområde. Analyseperioden settes til 20 år.

6.5.2 Hovedalternativet

Med bakgrunn i mulighetsstudien og tidligere avholdte parallelloppdrag, ønsker nå kommunen å se på en utvikling av Hov sentrum rundt Hovlandsvegen. Dette for å videreutvikle denne delen av sentrum, samt binde dette området bedre sammen med eksisterende sentrumsområdet i nord. For å få til ønsket sentrumsutvikling, må noe av eksisterende næringsbebyggelse med tyngre industri/verksted flyttes. Hov sentrum er omgitt av jordbruksareal, og det er derfor få andre areal som er avsatt i kommuneplanen for denne typen virksomhet og som er egnet å ta i bruk ved en flytting av næringsbebyggelsen.

I hovedalternativet foreslås det derfor å regulere et nytt næringsområde på dyrka mark lenger sør for å fristille eksisterende næringsområde nord for Hovlandsvegen til sentrumsformål. Det ønskes da å legge opp til en omregulering av eksisterende næringsområde til forretning /bolig/ annen offentlig privat tjenesteyting. Disse endringene er ikke i tråd med kommuneplanens arealdel.

Hovedalternativet innebærer en konsekvensutredning av to tema:

1. Konsekvenser ved flytting av matjord fra nederst til øverst på Grettejordet.
2. Konsekvensen for handelen i Hov sentrum ved å flytte Hov bilverksteds arealer til Grettejordet og omdisponere deler av næringsområde N1(dagens bilverksted) til forretning/ bolig og annen offentlig eller privat tjenesteyting.



Figur 56 Illustrasjonsplan for Hovlandsvegen

6.6 Miljø

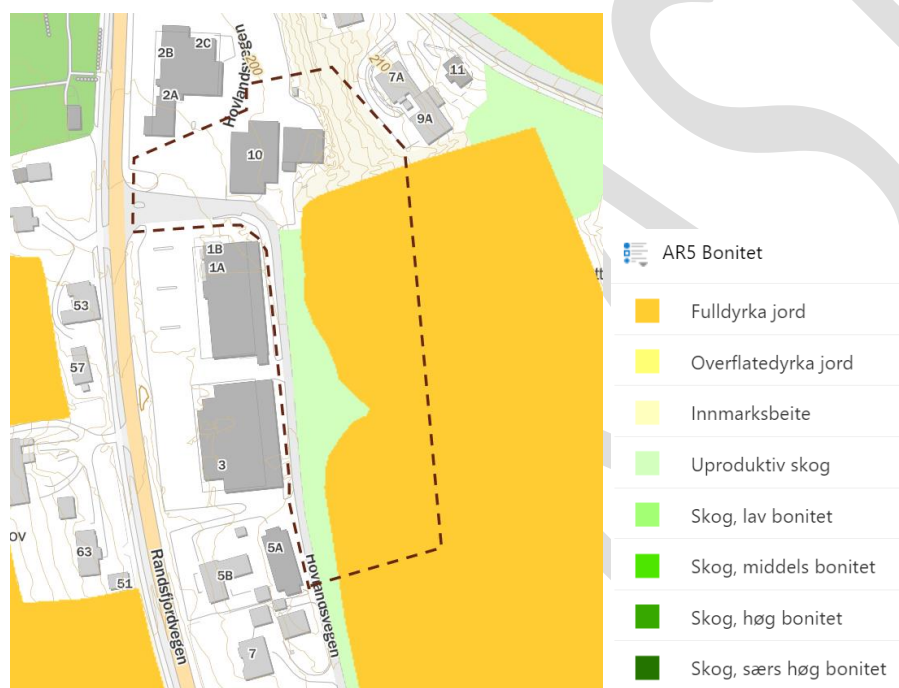
6.6.1 Landbruk

Eksisterende situasjon

Landbruksarealene innfor planområdet er i dag fulldyrket jord. Søk i NIBIOs database Kilden og www.innlangdsgis.no, viser bonitetsinformasjon for området. Den fulldyrka marka ligger der det planlegges ny næringsområde. Jordkaviteten i området er ikke definert i NIBIOs database, men grunnforholdene på dyrka marka viser at området er jorddekt. At området er jorddekt viser til at det er arealer der mer enn 50% har større jorddybde en 30 cm. Opplysninger om grunnforholdene sier at det er i de øvre områdene det er grunnere jorddybder. Det sammenhengende jordbruksarealet nedenfor Grette er på totalt 44.7 daa. Totalt har Grette gård (Gnr. 59/bnr. 1) 6 teiger med fulldyrket jord på til sammen 107,3 daa.



Figur 57 Utklipp fra Gårdkart (www.gardskart.nibio.no) for deler av Grette gård



Figur 58 Utsnitt av bonitetskart og dyrkbar mark (www.innlandsgis.no)



Figur 59 Utsnitt fra NIBIOs Kilden, grunnforhold

Verdivurdering

Området vurderes å ha middels til å ha stor verdi for jordbruket. Vurderingen er tatt på bakgrunn av registrert kunnskap, og at det ikke foreligger et jordmonnsskart for området.



Regis- trerings- kategori	Del- kategori	Ubetyde- lig verdi	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Jord- bruk ⁷⁸	Jorbruks- areal med jords- monnkart		Jordressursklasse 3 med store driftstekniske begrensninger Jordressursklasse 4	Jordressursklasse 2 med store driftstekniske begrensninger Jordressursklasse 3 uten store driftstek- niske begrensninger	Jordressursklasse 1 med store driftstekniske begrensninger Jordressursklasse 2 uten store driftstek- niske begrensninger	Jordressursklasse 1 uten store driftstekniske begrensninger
	Fulldyrka jord uten jords- monnkart			Organisk jord eller jorddekt, tungbrukt	Jorddekt, lettbrukt og mindre lettbrukt ⁷⁹	
	Over- flate- dyrka jord eller innmarks- beite uten jords- monnkart		Grunnlendt eller organisk jord	Jorddekt		
	Dyrkbar jord		Organisk jord. Jorddekt, ikke tidligere dyrka, som enten er tørkesvak eller ikke selv- drenert, eller er selv- drenert og blokkrik eller svært blokkrik.	Jorddekt, tidligere dyrka. Jorddekt, ikke tidligere dyrka, som er selvdrrenert og ikke blokkrik.		

Figur 60 Verdikriterier for fagtema naturressurser, tabell 6-29 i V712

Påvirkning ved hovedalternativet

Gjennom mulighetsstudien for Hov sentrum (kap. 3.4.1) er det et ønske om å transformere området nord for Hovlandsvegen til mere sentrumsrettede arealformål, for å skape et mer kompakt sentrum i nord. I dag er området regulert til næring, mens områdene sør/vest for Hovlandsvegen (Hovlandsvegen 1-3) allerede er transformert til forretning. For å oppnå en slik transformasjon må dagens verksted og oppstillingsplasser flyttes ut av dette området. Gjennom denne reguleringsplassen foreslås det å flytte dette sør for dagens område/langs Hovlandsvegen. Kommunen har sett på andre muligheter rundt Hov sentrum, men ser ingen andre muligheter enn å ta i bruk dyrka marka som ligger lengst nord langs Hovlandsvegen for en ny lokalisering av verkstedet med oppstillingsplasser for buss mm.

Planforslaget vil ved etablering av fortau og næringsområde NÆ1 med dette beslaglegge en liten del av dyrka marka til Grette gård. Fortauet skal ligge på vestsiden av Hovlandsvegen med dette medfører en forskyvning av Hovlandsvegen, samtidig som den er noe breddeutvidet. I tillegg legges det inn en vegetasjonsskjerm mellom næringsområdet og dyrkamarka som beslaglegger ytterligere noe dyrket mark. Dette er lagt inn for å skjerme bebyggelsen mot dyrkamarka slik det er i dag langs Hovlandsvegen. Videre brukes området for å håndtere overvann fra dyrkamarka. Etablering av vegetasjonsbelte er viktig for å videreføre noen av kulturlandskapets strukturer.

Totalt beslaglegger planforslaget 8,5 daa, av de 44,7 daa i nord. Resterende dyrka mark etter gjennomført tiltak vil være 36,2 daa, som er en reduksjon på 19% eller en 1/5 del. I tillegg blir 3,7 daa uproduktiv skog omdisponert til næring bolig/forretning, kjørevege, fortau, annet vegareal og energianlegg (Trafo). Grette gård vil totalt ha igjen 98,8 daa fylldyrket jord etter omdisponeringen.

	Fulldyrka jord	Uproduktiv skog	Ikke klassifisert
Næring	5,57 daa	1,09 daa	
Bolig forretning		1,08 daa	1,53 daa
Energianlegg		0,007 daa	
Gatetun			0,38 daa
Kjørevege		0,88 daa	1,33 daa
Fortau		0,01 daa	0,52 daa
Annet veggrunn	0,008 daa	0,32 daa	0,42 daa
Parkering			0,12 daa
Vegetasjonsbelte	2,92 daa	0,33 daa	0,25 daa
Totalt	8,498 daa	3,72 daa	4,55 daa

Tabell 2 Arealbeslag landbruk

Jorda som fjernes fra utbyggingsområdet skal benyttes til jordforbedring på resterende fulldyrka areal. Planforslaget med bestemmelser gir føringer for at eksisterende matjord skal flyttes innfor området med dyrket mark, men som er grunnlendt i dag. Jorda foreslås flyttet til et dyrket jorde opp mot jordekanten, rett nedenfor vegen til jordet i en skarp kant mot vest, oppe ved Grette gård. Det vil si i delet mellom dyrka mark og dyrkbar mark sør-vest for låvebygningen. Her er jordet grunnlendt med tynt jordlag over berg i dag.



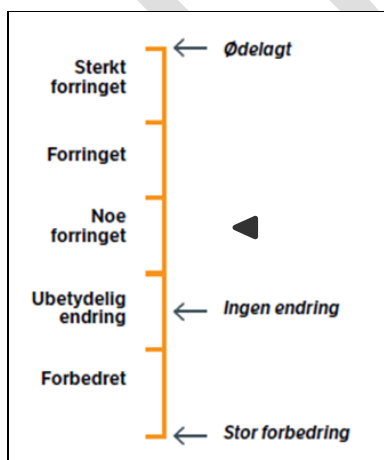
Figur 61 Området som er grunnlendt som egner seg for mottak av matjord.

Beskrivelse av oppbyggingen av dyrket mark skal fremgå av matjordplanen. Denne planen skal utarbeides av jordfaglig kvalifisert personell, og skal være vedlagt byggesøknaden jf. bestemmelsene.

Tabell 6-31 Veiledning for vurdering av påvirkning

Tiltakets påvirkning	Jordbruk	Reindrift	Utmark	Fiske
Ødelagt/ sterkt forringet	Betydelig areal foreslås omdisponert. Utbyggingsforslaget berører kjerneområde for landbruk eller et stort, sammenhengende jordbruksområde slik at det i stor grad reduserer muligheten til effektiv utnyttelse av jordbruksareal.	Stenging av flyttlei. Inngrep i kalvingsområder som gjør disse ubrukelige. Inngrepet avskjærer eksisterende beiteområder for framtidig bruk.	Arealbeslag eller fragmentering som fjerner muligheten til effektiv utnyttelse av beiteområder. Fragmentering, vandringshindre eller andre effekter som fjerner mulighetene for næringsmessige utnyttelse av jakt og fiske.	Stor avvering av vala
Forringet	Større areal foreslås omdisponert. Utbyggingsforslaget berører sammenhengende jordbruksområde av noe størrelse slik at det reduserer muligheten til effektiv utnyttelse av jordbruksareal.	Mindre inngrep i kalvingsområder som tilnærmet kan brukes som før. Betydelig arealbeslag eller tap av beite. Sperring av trekklei med få alternativer trekkmuligheter.	Arealbeslag eller fragmentering som i betydelig grad reduserer muligheten til effektiv utnyttelse av beiteområder. Fragmentering, vandringshindre eller andre effekter som i betydelig grad reduserer de mulighetene for næringsmessige utnyttelse av jakt og fiske.	Me av fur tap
Noe forringet	Mindre omdisponering foreslås. Berører et mindre og isolert jordbruksareal.	Arealbeslag eller tap av beite i noe omfang. Sperring av trekklei med flere alternativer trekkmuligheter.	Arealbeslag eller fragmentering av beiteområder som i noen grad reduserer muligheten til effektiv utnyttelse av beiteområder. Fragmentering, vandringshindre og andre effekter som i noen grad reduserer mulighetene for næringsmessig utnyttelse av jakt og fiske.	Mi % og tap
Ubetydelig endring	Jordbruksareal/jordressurser berøres ikke, eventuelt kun noe dyrkbar jord.	Ingen eller minimal andel av beiteområde blir berørt.		Lo fur tilr dre
Forbedret	Bedret arrondering. Der det ligger til rette for å slå sammen dyrka jord til større enheter etter anlegg. Forbedret tilgjengelighet.	Nye/tidligere beiteområder blir gjort mer tilgjengelig. Tidligere flyttlei og trekklei kan gjenåpnes.	Bedret arrondering av beiteområder. Reduksjon av påkjørselsrisiko for beitedyr. Bedrete forhold for utøvelse av jakt og fiske (fjerning av vandringshindre, tilretteleggingstiltak for fiskeoppgang)	Til før dir ne ek fje ge ke fur

Figur 62 Utlipp av tabell 6.31 i V712, som viser veiledning for vurdering av påvirkning



På bakgrunn av omfanget av omdisponeringen er påvirkningen satt til noe forringet.

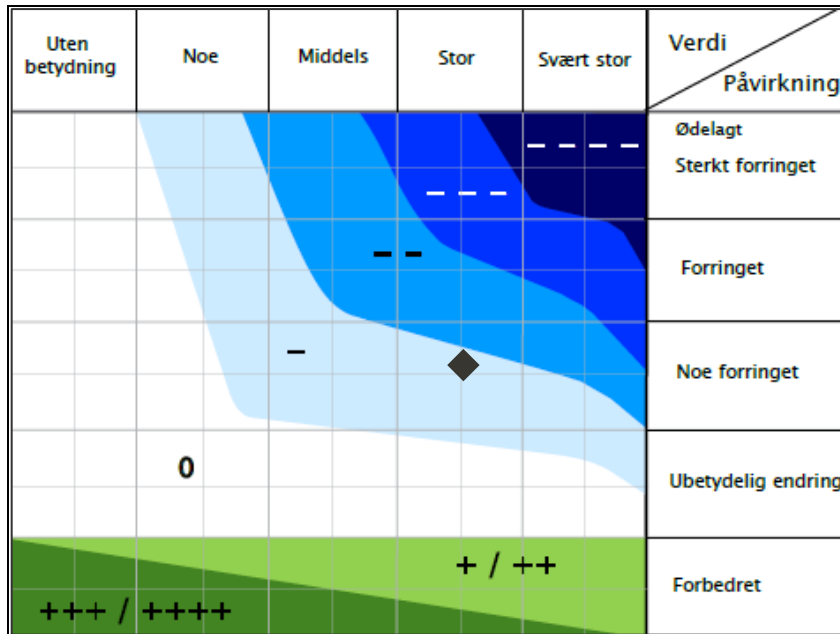
Påvirkning ved 0-alternativet

Areal for dyrka mark vil ikke bli berørt.

Tiltakets konsekvens vurdert opp mot 0-alternativet

0-alternativet sin konsekvens vurderes til å være ubetydelig.

Hovedalternativet sin konsekvens vurderes til å gi konsekvensgrad noe forringelse ved omdisponeringen av dyrka marka innfor planområdet.



Avbøtende tiltak

Det anses ikke nødvendig med avbøtende tiltak utover at det skal lages en matjordplan for flytting av dyrka marka som må flyttes ved etablering av NÆ1. Matjordplanen skal vær klar før tiltaket kan igangsettes. Matjordplanen skal vise håndtering av masser med ulik jordkvalitet og hvor disse skal flyttes og reetableres. Planen skal utarbeides av jordfaglig kvalifisert personell, og skal være vedlagt byggesøknaden.

6.7 Samfunnsmessige forhold

6.7.1 Virkning for Hov sentrum og sentrumsutvikling

Søndre Land kommune ønsker nå å vurdere en framtidig sentrumsutvikling av arealet sør i sentrum, hvor man finner forretningsområder med Circle C, bilverksted og parkering- og vaskehall for buss og lastebiler. Dette på bakgrunn av allerede utført parallelloppdrag og pågående mulighetsstudie gjort av Asplan Viak. Dette området anses som et viktig bindeledd mellom det eldre sentrum lenger nord og det nyere anlagte forretningsområdet i sør.

Eksisterende situasjon

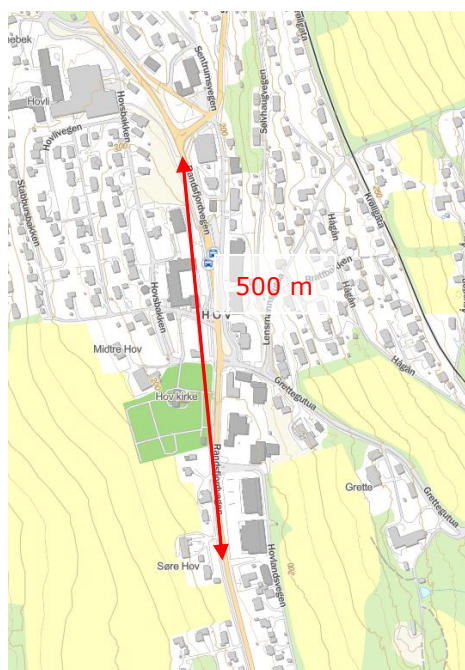
Hov er administrasjons- og handelssenter i Søndre Land kommune. Hov var kultsentrum i jernalderen, kirkested i middelalderen og skystasjon langs Bergenske hovedvei fra 1800-tallet. Hov sentrum vokste frem i Fladsrudkrysset mellom Bergenske hovedveg og Grettegutua fra midten av 1800-tallet. Tettstedets utvikling som kommunens sentrum er en gradvis utvikling fra 1830/50-tallet. Forskyvning av tyngdepunktet i handelsstedet fra Sentrumsvegen til Hov sentrum syd startet med flyttingen av Rema fra Fladsrud til Hov sentrum syd i 2011. Forskyvning av tyngdepunktet i handelsstedet fra Sentrumsvegen til Hov sentrum syd startet med flyttingen av Rema fra Fladsrud til Hov sentrum syd i 2011³.

Hov sentrum bærer i dag preg av å være langstrakt. Fra planområdet til enden av det som oppfattes som sentrums handlegate er det omtrent 500 meter. I større byer sier man at sentrum ikke burde ha en radius på mer enn 400 meter, og på mindre steder bør dette nedskaleres noe mer. Sentrum er ca. 800 m langt, og 300 m bredt. Parallelt med fylkesveien i den nordre delen av sentrum går Sentrumsvegen, som tidligere utgjorde sentrumskjernen.

Basert på befaring anser vi Hov sentrum som området som strekker seg ca. 800 m i retning nord/sør, fra Europris i sør til Maxbo i nord. Øst/vest strekker sentrum seg ca. 300 m, fra Grettejordet i øst til Hov kirkegård i vest. Fylkesvei 34 går sentralt nord/sør gjennom sentrum. Parallelt med fylkesveien i den nordre delen av sentrum går Sentrumsvegen, som er en tidligere gjennomfartsåre, mens Hovlandsvegen går parallelt i den sørlige delen av sentrum. Dette sammenfaller også i stor grad med kommunens avgrensing av sentrum som ble sendt inn til fylket som høringsuttalelse til planen, Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland, fra 2015, selv om denne nå er opphevet.

Dekningsgraden på dagligvarer tilsier også at noen velger å handle utenfor kommunen. Dette kan forklares med at Søndre Land er en langstrakt kommune og Hov sentrum ligger omtrent midt i kommunen.

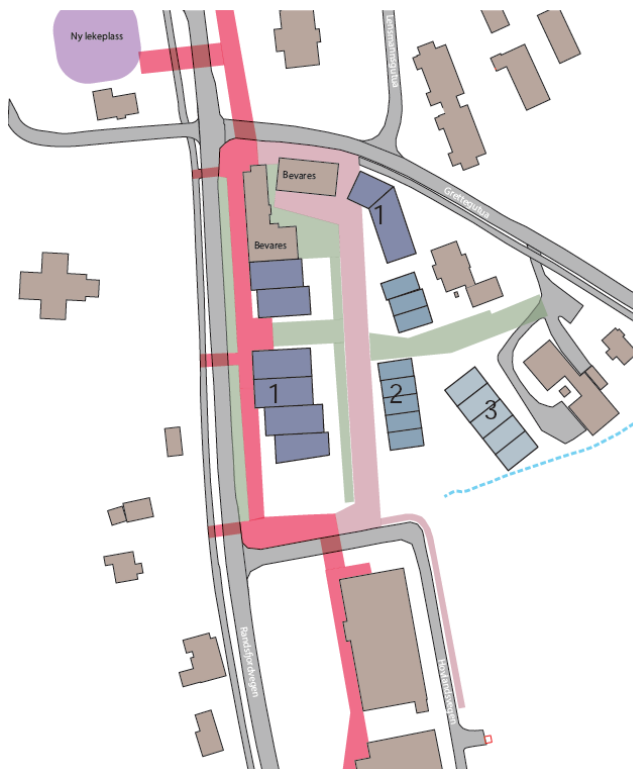
³ Avsnittet er hetet fra planprogrammet for reguleringsplanen for Hovlandsvegen.



Mulig utvikling av området

Mulighetsstudien legger opp til mindre bebyggelse i 2-3 etasjer med mindre forretningslokaler, samt boligbebyggelse med aktiv fasade ut mot gate. Området bak ivaretas som en aktiv gangakse / gatetun med adkomst til forretninger og bolig. Det plasseres boliger som trappes i terrenget mot øst, slik at lys og utsikt ivaretas.

1. Forretning med bolig i 2-3. etasje
2. Bolig/ forretning



Verdivurdering

Når man skal finne ut av om det er grunnlag for etablering av ny handel og forretning i en kommune, er det naturlig å se på tre ting; forventet befolkningsutvikling, omsetning i de varegruppene man ser for seg at kan bli aktuelle i området og pendlingstall/pendlingsmønster. Omsetningstallene kan også si noe om man har handelslekkasje for en varegruppe ut av kommunen (dekningsgraden).

- Ifølge SSBs framskrivninger vil Søndre Land ha en gjennomsnittlig befolkningsvekst på 0,4 % i året frem til 2030.
- Tall fra SSB viser at Søndre Land både i 2019 og 2020 hadde en dekningsgrad på dagligvarer på rundt 70 % som tilsier at mange av de bosatte i kommunen handler dagligvarer i andre kommuner. Søndre Land hadde også en svært lav dekningsgrad når det gjelder utvalgsvarer (klær, sko etc) både i 2019 og 2020.
- Når det gjelder pendling ut av kommunen viser tall fra SSB at 52 % av de sysselsatte i kommunen reiser ut av kommunen til arbeidet. Flesteparten av disse pendler til nabokommunene Gjøvik, Nordre Land og Vestre Toten. Dette er forhold som også vil kunne påvirke folks handlemønster.

Påvirkning av 0-alternativet

Ved 0-alternativet vil området fremstå som i dag. Det vil si at sentrumstygnden kanskje forblir noe uavklart og den ønskede sentrumsutviklingen som kommunen ønsker vil ikke komme videre. Den eldre delen av sentrum ligger i nord, med eksisterende næringsareal, men med en del tomme lokaler. I sør ligger nyere forretningslokaler som trekker en del kunde Begge deler hovedsakelig på østsiden av fylkesveien. På vestsiden ligger offentlig lokaler som kommunehuset og bibliotek, og binder de to forretningsområdene sammen.

Påvirkning av hovedalternativet

Når det gjelder Hov, ønsker kommunen å støtte opp om en sentrumsutvikling med økt aktivitet, økt handel, tryggere omgivelser og mer oppholdsvennlige utearealer. Tiltaket er et ledd i dette, ved å flytte dagens verksted og oppstillingsplasser for buss og trailere er svært arealkrevende og ligger sentralt mot dagens handelsområder. Mulighetsstudien legger opp til forretninger med utvalgsvarer, og har slik ikke lagt til grunn flere større forretningslokaler med dagligvarehandel el. Dette er derfor lagt til grunn i vurderingen.

Det vil kunne være vanskelig å holde liv i hele sentrum, dersom det fortsetter å strekke seg så langt. Om det skal være rom for å etablere flere bedrifter som omsetter utvalgsvarer, eller som tilbyr kundeintensive tjenester, bør dette konsentreres i en del av sentrum for å skape synergieffekter for de aktuelle bedriftene. Det vil trolig ikke være rom for å etablere utvalgsvarer både i sør og nord av sentrum, da avstanden i seg selv, taler mot dette, uavhengig av hvordan dette gitte området bygges ut og utvikles. Kommunen bør derfor ta et bevisst valg om hvor sentrum skal være, altså om sentrumssonene skal være i nord eller flyttes lenger mot sør. Om man ikke velger å konsentrere sentrum, vil dette kunne ha konsekvenser for handel som ligger i «feil» ende av sentrum, men også for handelen totalt, da mange da kanskje velger å handle utenfor Hov.

Med en lav dekningsgrad på utvalgsvarer kan man trekke den slutningen at det er rom for etablering av mer handel i Hov sentrum, men vi mener at dette ikke nødvendigvis er tilfellet. Men den lave dekningsgraden tilsier nok i dette tilfelle at handelsomlandet (kommunen) ikke er stort nok til å opprettholde en stor variasjon i ulike butikker og utvalg. Etablering av mer handel vil da kunne føre til at eksisterende handel og butikker må legges ned. Dette underbygges også av mengden ledige lokaler i sentrum i dag.

Tiltakets konsekvens vurdert opp mot 0-alternativet

Det er en klar anbefaling at kommunen velger enten sør eller nord av sentrum for så å utvikle dette område med næring og service. Dersom de ønsker å legge hovedtyngden til sentrum sør, vil konsekvensene av tiltaket ha større sannsynlighet for å være positivt. Dersom de ikke velger hovedtyngde i sentrum sør, vil konsekvensene av tiltaket trolig vær negative for Hov som sted og sentrum. Dagens handlemønster påvirkes av flere forhold, men blant annet pendling utgjør en stor del av underdekningen kommunen i dag har. Søndre land har en relativt stor pendlerstøm ut av kommunen. Kommunen har underdekning av utvalgsvarer, men også dagligvarehandel, slik det er i dag. Det er derfor ikke sikkert at etableringen av flere forretningslokaler/forretninger vil være ensbetydende med at en større andel av egne innbyggere handler i Hov sentrum. En underdekning av utvalgsvarer kan være rettet mot tilgjengeligheten i Hov sentrum, men dagligvarehandelen i større grad retter seg mot hva som er mest lettvinnt og hensiktsmessig for folk flest. Større utvalg trenger derfor ikke å vøre ensbetydende med mer handel.

Med 0-alternativet vil det være en begrenset utvikling av Hov som sentrum. Dette kan i seg selv være negativt for Hov som sted, da det i dag er flere tomme næringslokaler i eksisterende sentrum-nord. Men en feil utvikling vil i dette tilfelle også kunne medføre at eksisterende forretninger vil måtte legges ned på grunn av spredning av allerede eksisterende handel i Hov. Kommunen bør derfor ha en klar formening om hvor de vil legge hovedtyngden av sentrumsfunksjoner for å unngå dette, samt ha klare tanker om hvilken type sentrumsfunksjoner det legges til rette for i området.

Avbøtende tiltak

Foreslås ikke avbøtende tiltak.

6.8 SAMMENSTILLING AV KU-TEMAER

6.8.1 Ikke-prissatte konsekvenser

Utredningstema	0-alternativet	Hovedalternativ
Landbruk	0	- 1

Negative konsekvenser

Planen har negative konsekvenser for landbruk ved om disponering av 8,5 daa fulldyrket areal.

6.8.2 Øvrige konsekvenser

Utredningstema	0-alternativet	Hovedalternativ
Handel, konsekvensen for Hov sentrum	Ingen utvikling for Hov sentrum, men heller ingen utvikling som får negative konsekvenser for eksisterende sentrum eller forretninger.	Ved å legge til rette for en utvikling av Hov sentrum i dette området med etablering av mer handel, vil kunne føre til at eksisterende handel og butikker lengst nord i sentrum legges ned, og at sentrumet flytter seg sørover.

6.8.3 Sammenstilling av de totale konsekvensene

Selv om KU-temaene har negative konsekvenser anses planforslaget i sin helhet til å være mer positivt for samfunnet enn negativt. Dette fremgår av de øvrige virkningene av planforslaget, kap. 8. For 0-alternativet vil konsekvensen være ubetydelig for landbruk, mens det for handel vil kunne gi noen negative konsekvenser ved at det ikke skjer en videre utvikling i Hov sentrum for medfører en stagnasjon.

7. ØVRIGE VIRKNINGER

7.1 Overordnede planer

Reguleringsformålet og hensikten med planarbeidet er ikke i henhold til kommuneplanens arealdel. Dette er gjort rede for planprogrammet og kommunene har der konkludert med at to tema skal konsekvensutredes som følge av dette. Det ene temaet gjelder omdisponering av matjord. Det andre temaet gjelder virkningen for Hov sentrum av planens intensjon om å flytte deler av et eksisterende næringsareal til et tilgrensende område og omregulere det tidligere næringsarealet til forretning i Hov sentrum syd. Disse temaene er konsekvensutredet i kap. 6. Øvrige temaer skal kun vurderes i planbeskrivelsen er omtalt her i kap. 7.

7.2 Grønnstruktur

Det er avsatt et grøntbelte (vegetasjonsskjerm) på hele østsiden av planområdet. Dette vil fungere som et bufferområde mot jordbruksarealet og et område for overvannshåndtering. Det vil imidlertid ikke bli et område for opphold, da terrenget er svært bratt. I dag skråner området svakt ned fra Grette gård mot Hovlandsvegen. Utbyggingen ved Hovlandsvegen vil gi en skjæring i terrenget og endre opplevelsen av landskapet som et grøntområde.



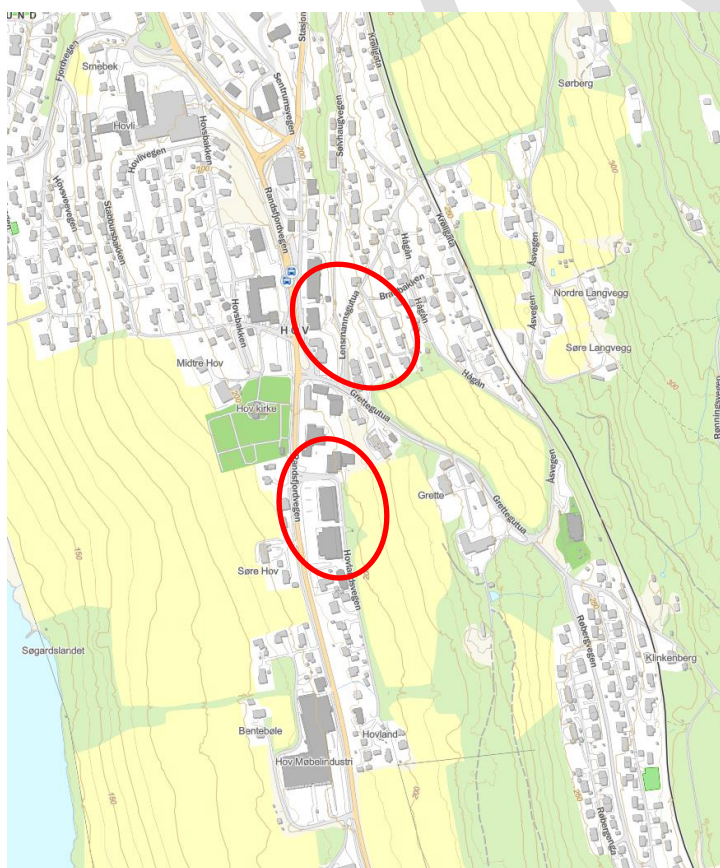
Figur 63 Utklipp av illustrasjonsplan som viser vegetasjonsbeltene.

7.3 Kulturminner og kulturmiljø

Hov sentrum er en brokete helhet sammensatt av varierte kulturminner over lang tid. Det er registrert en fredet lokalitet sør i planområdet. Denne innebærer også en sikringszone rundt funnet. Funnet er registrert som dyrkningsflate fra Romertiden. I forbindelse med planarbeidet ble dyrkningsflaten undersøkt sommeren 2021. Kulturminnet foreslås frigitt gjennom denne reguleringsplanen. Tiltaket medfører derfor at det registrerte kulturminnet undersøkes og fjernes.

Kulturlandskapet vedlikeholdes gjennom aktiv landbruksdrift og er hele tiden i forandring som følge av nye bruksformer og tilgjengelig teknologi. Kulturlandskapet har en viktig rolle i Hov og jordet tilhørende Grette gård er slik viktig for opplevelsen av området der planområdet ligger. Tiltakene innenfor planområdet får ingen direkte konsekvens for verneverdige bygg eller andre kulturminner, ut over nevnte dyrkningsflate. Tiltaket vil imidlertid få konsekvenser for kulturlandskapet og opplevelsen av dette.

Grette gård er datert til eldre jernalder, og området samlet sett, med gårdene Hov, Grette og By forteller en lang gårdshistorie, selv om dette i dag er noe vanskelig å se uten forkunnskaper. Allerede eksisterende næringsbebyggelse langs fylkesveien har delvis skapt barrierer i kulturlandskapet allerede. Sammen med den planlagte utbyggingen på Grettejordet (øst for Grettegutua) vil i stor grad utviklingen av Hov strekke seg sørover fra det som i dag er sentrumskjernen, her avmerket med røde sirkler og fjerne noe av opplevelsen av Hov som et tidligere kulturhistoriske landbruksområde tett på sentrum.



Figur 64 Kart over Hov tettsted.

7.4 Flomfare og overvannshåndtering

I flomvurderingen for Hov sentrum er naturlige flomveier identifisert, og kapasiteten på eksisterende stikkrenner er beregnet. Ingen av dagens stikkrenner har tilstrekkelig kapasitet til å håndtere en nedbørshendelse med 200-års gjentaksintervall og klimafaktor 1,4. Som avbøtende tiltak er det vurdert muligheten for å etablere ny flomvei mot By (flomvei A), og utbedringer av flomvei fra Grettejordet og Hovlandsvegen næringspark (flomvei B) ved å fordrøye avrenning i forkant av bekkeinntaket knyttet til gjennomføringen av reguleringsplanen for Hovlandsvegen.

Dagens flomvei fra Grettejordet og Åsvegen ledes i rør fra Hovlandsvegen og ned til Randsfjorden. Det understrekes at ledningsnettets generelt ikke er dimensjonert for å håndtere en 200-årsflom. I dette tilfellet er det imidlertid ingen åpenbar mulighet til å lede avrenning trygt forbi bebyggelsen i åpen flomvei. Forslag til utbedring går derfor ut på å fordrøye avrenningen i forkant av bekkeløpet for å redusere og forsinke belastningen på ledningsnettets.

Vurderingen er utført parallelt med utarbeidelse av reguleringsplaner for Klinkenbergstoppa boligområde, Grettejordet og Hovlandsveien Næringspark. Noen av tiltakene for flomvegene ligger delvis utenfor reguleringsplanen og må gjennomføres sammen med tiltakene som er foreslått innenfor planområdet. Forslagene som er lagt frem i denne flomvurderingen forutsetter at det avsettes tilstrekkelig plass til fordrøying og håndtering av overvann innenfor de ulike reguleringsplanene.

Nødvendige dimensjoner på stikkrenner er angitt med utgangspunkt i GIS-analyse og beregning av innløpskontroll. I neste fase anbefales en mer detaljert oppmåling og planlegging av trase for stikkrenner med tanke på fall, overdekning og høyde på vei og veigrøft. Videre må det gjøres en vurdering av hvordan endring i vannveier vil påvirke vannbalansen i området.

7.5 Trafikk, trafiksikkerhet og støy

7.5.1 Trafikk og trafiksikkerhet

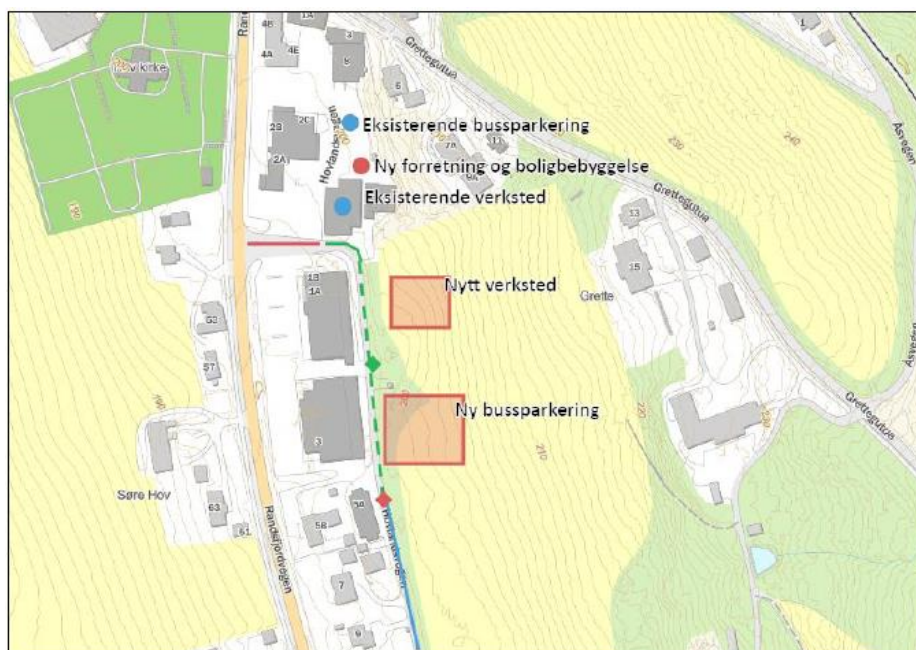
Planforslaget innebærer en oppstramming av Hovlandsvegen og kryssituasjon til Randsfjordvegen. Dette innebærer også en oppstramming av adkomst til bensinstasjon i nord og næringsareal i sør. Adkomst til butikk og bensinstasjon på hver side av Hovlandsvegen er i dag svært utflytende, og Hovlandsvegene er lite definert på denne første strekningen nærmest Randsfjordvegen. Tiltakene vil derfor ha positive konsekvenser for trafikkflyt og trafiksikkerhet i området.

Videre sørover skal Hovlandsvegen breddeutvides og det skal etableres fortau på deler av strekningen. Dette vil også bedre trafiksikkerheten langs veien, speilet for myke trafikanter.

7.5.2 Støy

I forbindelse med reguleringsplanen er det utført en støyberegning.

Støyberegningen har tatt utgangspunkt i at trafikken fra dagens verksted vil forlenges innover Hovlandsvegen, mens etablering av ny forretning og boliger i området vil medføre noe økning av trafikk inn til området i nord.



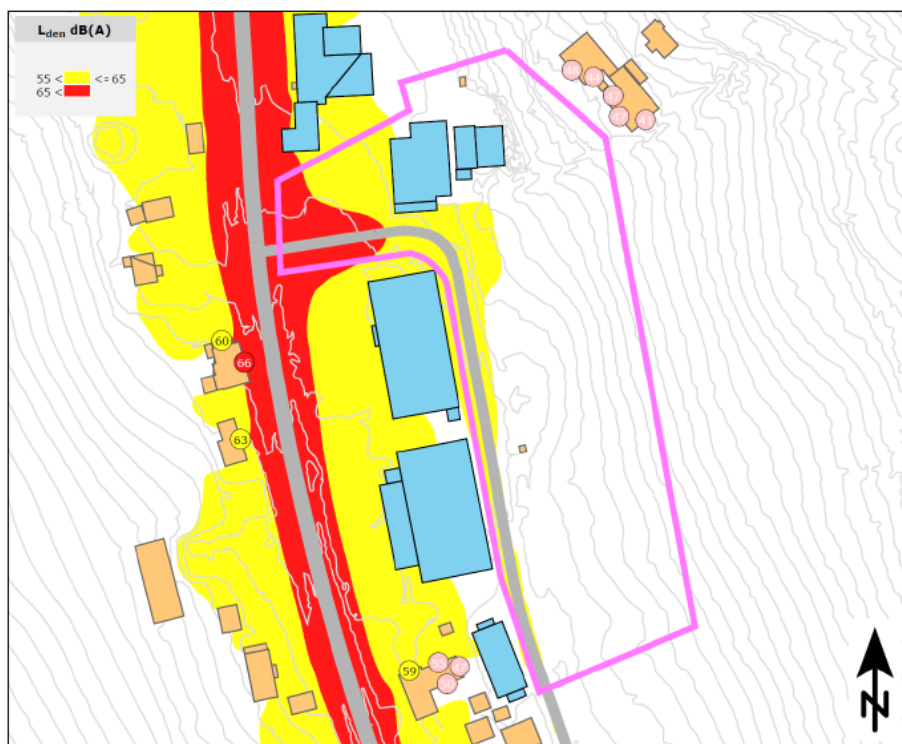
Figur 44, Kart hentet fra notat om støy

Vei	ÅDT dagens situasjon	ÅDT utbygget situasjon 2035	Andel tung trafikk [%]	Hastighet [km/t]
Randsfordvegen sør for Hovlandsvegen	3 700	3 700	10	50
Randsfordvegen nord for Hovlandsvegen	5 300	5 300	10	50
Hovlandsvegen inn til butikkene og bensinstasjonen	3 500	3 785	12	50
Hovlandsvegen fra butikkene til og med nytt verksted	150	260	25	50
Hovlandsvegen sør for nytt verksted	150	150	5	50

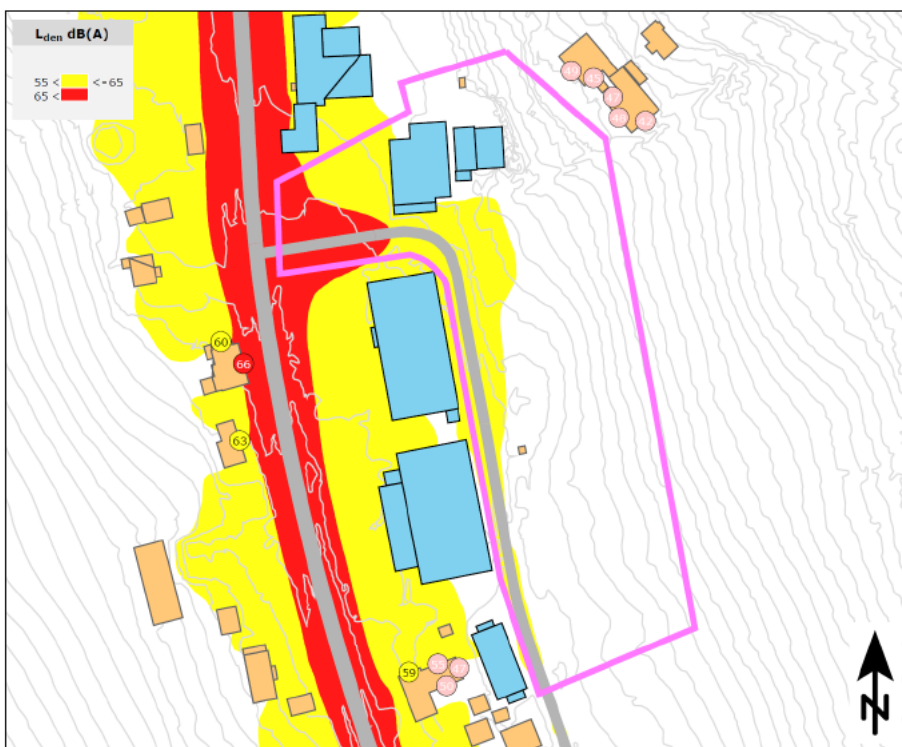
Figur 45, tabell hentet fra notat om støy

Det er gjennomført beregninger av støysonekart og fasadenivå ut fra trafikkgrunnlag og beskrivelser over.

Støyberegningen viser at det område vil få liten økning av gul og rød støysone som følger av nytt bolig og forretningsområde. Beregningene av fasadenivåer viser at to bygg vil få en økning i støynivå med 1 dB som følger av nytt bolig og forretningsområde. Fasadenivåene på de aktuelle byggene vil fortsatt ha støynivåer under grenseverdien for gul sone. Området for nytt boligbygg vil være utenfor gul støysone ved 4 m høyde. Det anbefales at det utarbeides detaljert støyutredning når utforming av boligbygget foreligger.



Figur 46, Støysonekart dagens situasjon, hentet fra notat om støy



Figur 47, Støysonekart fremtidig situasjon, hentet fra notat om støy

Vedlegg 8: Støyrapport

7.6 Strøkets karakter, byggeskikk og sammenheng med sentrum

Eiendommene på vestsiden av fylkesveg 34 er i hovedsak offentlige, mens eiendommene på østsiden i stor grad er private. På vestsiden finner vi rådhuset, NAV-kontor, helsehuset, biblioteket og kirken. På østsiden er bygningsmassen brukt til sentrumsformål, som et ungdomshus, forretninger, kontorer, kafeer og boliger. Det er også en bensinstasjon og et bilverksted øst for fylkesveien. Det er store parkeringsarealer på begge sider av fylkesveg 34. Store grå flater er dominerende i sentrum. Deler av næringslokalene på østsiden av sentrum står tomme.

Bebyggelsens arkitektur på østsiden av fylkesveg 34 er variert. Nord i sentrum har byggene for det meste to etasjer, der første etasje er åpen mot gateplan og andre etasje er fylt av kontorer eller leiligheter. Byggene har stort sett tre-kledning og saltak. Sør i sentrum er byggene større, med én etasje og flate tak.



Figur 65 Rema 1000-butikken som ligger langsmed planområdet



Figur 66 Sentrum nord; Trebebyggelse med saltak. Blandet formål bolig/næring.

Den nye verkstedsbygningen på NÆ1 vil ligge bak eksisterende forretninger, og vil ikke være godt synlig fra Randsfjordvegen. Fra Grettegutua vil bebyggelsen bli skjermet når vegetasjonsskjermen er på plass. Den største virkningen vil være for de som passerer på Hovlandsvegen til boligene lengst sør i Hovlandsvegen. Denne delen av strekningen vil få et mer gatepreg og bebyggelsen vil ikke ligge tett mot vegen. For den nye bolig/forretningsområde er det lagt inn en vegetasjonsskjerm mellom områdene for å dempe inntrykket av nærings bebyggelsen.

Kommunen ønsker at planområdet skal ha et dele i Hovlandsvegen, der denne går øst/vest. Nord for Hovlandsvegen skal bebyggelsen ha et mer sentrumsreg og bruken skal også være preget av bolig og mindre forretningslokaler. Gatetunet sørger for et mindre bilbasert sentrumsområde.

Sør for Hovlandsvegen finnes større forretningslokaler med en annen arkitektur. Foreslått nytt verksted blir da en videreføring av dette strøkets preg.

7.7 Universell utforming/ tilgjengelige boenhet

Planområdet og planforslaget gir gode muligheter for universell utforming.

Reguleringsbestemmelsene sikrer at universell utforming skal legges til grunn ved utbyggingen av området. 65 % av boenhetene skal være tilgjengelige henhold til gjeldende teknisk forskrift. Med bakgrunn i disse føringer er universell utforming ivarettatt.

7.8 Naturmangfold

På bakgrunn av registreringer i området vurderes det ikke til at tiltaket har konsekvenser for naturmangfoldet i området.

Vurdering etter naturmangfoldlovens § 8-12:

Tiltaket vurdert ut fra Naturmangfoldloven av 19.juni 2009 § 7 og §§ 8-12:

Kunnskapsgrunnlaget (§ 8)

Søk i Naturbase viser registrerte arter rett i utkanten av planområdet, i krysset mot Randsfjordvegen. Kunnskapsgrunnlaget anses å være tilstrekkelig.

Føre-var-prinsippet (§ 9)

Det er vurdert at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig og føre-var-prinsippet får dermed ikke anvendelse, jf. naturmangfoldloven § 9.

Økosystemtilnærming og samlet belastning (§ 10)

Etablering av næringsområdet langs Hovlandsvegen vil gi et arealbeslag på dyrka mark i området, og vil slik kunne gi konsekvenser for økosystemet. Ettersom det er lite registreringer i området vurderes utvidelsen av utbyggingsområder til å ikke medføre noen ekstra belastning på naturtyper eller økosystem.

Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver (§ 11)

Det vurderes ikke aktuelt å pålegge spesielle tiltak i denne saken, utover etablering av ny kantvegetasjon mot dyrka marka i øst.

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder (§ 12)

Det vurderes ikke aktuelt å pålegge spesielle tiltak i denne saken og dermed ikke bekostning av slike.

7.9 Barn- og unge

Barn og unge bruker ikke området i tilknytning til lek eller friluftsliv, da områdene i dag består av et verkstedsområde og dyrket mark, med Hovlandsvegen er benyttet som skoleveg.

Tiltaket vil forbedre skolevegen langs Hovlandsvegen ved at det etableres fortau, samt at det gjøres en oppstramming av krysset mot Randsfjordvegen.

7.10 Rekkefølgebestemmelser

Det legges opp til rekkefølgekrav vedørende undersøkelse om forurenset grunn, samt innlevering av tiltaksplan for dette.

Det skal også leveres teknisk plan, matjordplan og utomhusplan.

Veg/gatetun, vann og avløpsnett skal være opparbeidet før det kan gis midlertidig brukstillatelse. Det samme gjelder opparbeidelse av energinett og overvannsledning utenfor planområdet. Eksisterende bebyggelse på dagens verkstedareal skal være revet før nytt verksted kan tas i bruk.

UTKAST

8. RISIKO OG SÅRBARHET

Sjekkliste for risiko og sårbarhet er gjennomgått, og det er utarbeidet en ROS-analyse. ROS-analysen har avdekket 10 aktuelle risikoforhold og uønskede hendelser som vil kunne medføre konsekvenser for liv og helse, stabilitet og/eller miljø.

- (1) Løsmasseras/skred/kvikkleire
- (2) Flom fra vassdrag
- (3) Flom fra nedbørshendelser (overvann)
- (4) Radongass
- (5) Akuttutslipp til grunn
- (6) Støv og støy fra trafikk
- (7) Trafikkulykker: påkjørsel av myke trafikanter
- (8) Trafikkulykker: møteulykker og utforkjøring
- (9) Anleggsperiode: trafikkulykke, anleggstrafikk og fremkommelighet for nødetater
- (10) Bortfall av VA, forurensing av drikkevann, energiforsyning, telekom og IKT (anleggsperiode)

Risikomatrisen under viser en sammenstilling av resultatene fra ROS-analysen. Numrene i matrisen under viser til numrene på de uønskede hendelsene i lista over.

	Ufarlig	En viss fare	Farlig	Kritisk	Katastrofe
Svært sannsynlig					
Meget sannsynlig	Liv og helse:3 Miljø:3	Stabilitet: 3			
Sannsynlig	Liv og helse:2,4 Stabilitet: 4, 6, 8, 9 Miljø:2,4, 6, 8,9	Liv og helse:6, 8, 9, 10 Stabilitet: 2, 10 Miljø: 10			
Mindre sannsynlig	Liv og helse:5 Stabilitet: 5	Miljø:5	Liv og helse:1 Stabilitet: 1 Miljø: 1		
Usannsynlig					

Figur 67: Risikomatrise – total risiko, høyeste risikonivå vurdert for aktuelle uønskede hendelser

Tabell 3 Foreslåtte tiltak tilknyttet uønskede hendelser

Tilknyttet uønsket(de)			
ID	hendelse(r)	Tiltak	Når/hvordan
1	Løsmasseskred/Skred/kvikkleire	Grunnundersøkelser i forbindelse med detaljprosjektering av tiltaket.	Områdestabilitet avklart med geoteknisk vurdering, ingen ytterligere undersøkelser på reguleringsplannivå.
2	Flom fra vassdrag	Tiltaket må prosjekteres for å tåle flomhendelser	Det legges inn hensynssone flom på plankartet. En eventuell flom hensyntas i videre prosjektering av tiltaket.
3	Flom fra nedbørshendelser (overvann) – Svikt i avløpshåndtering/ overvannshåndtering	Det skal etableres et område for infiltrasjonen innenfor området. Utarbeidet tegning som viser overvannshåndtering som vedlegg til reguleringsplanen	Krav til infiltrasjon er lagt inn i reguleringsbestemmelsene.
4	Radongass	Etablering av radonsperrer vil måtte gjøres i henhold til TEK og arbeidsmiljøloven.	
5	Akutt utslipp til grunn	Det vurderes ikke som nødvendig med tiltak. Anleggsarbeidet skal drives iht. gjeldende forskrifter og planer for gjennomføring av arbeidet.	
6	Støv og støy fra trafikk (også anleggstrafikk)	-Det vil kunne være behov for tidsbegrensning av støy i anleggsfasen og tiltak for å forhindre støv til tiliggende boligområder.	- Bestemmelser om anleggsgjennomføring i reguleringsplan.
7	Trafikkulykker: påkjørsel av myke trafikanter	Oppstramming av i kryss mot Randsfjordvegen og etablering av fortau langs Hovlandsvegen, i tråd med SVV's håndbok N100	Kryssområdene tegnes inn på plankart i tråd med håndbok N100 og med frisiktslinjer Regulering av fortau langs Hovlandsvegen.
8	Trafikkulykker: møteulykker	Oppstramming av krysset Randsfjordvegen/Hovlandsvegen, i tråd med SVV's håndbok N100. Inntegning av frisiktslinjer.	Kryssområdene tegnes inn på plankartet i tråd med SVV's håndbok

Tilknyttet uønsket(de)			
ID	hendelse(r)	Tiltak	Når/hvordan
			(N100) og med frisiktslinjer
9	Anleggsperiode-ulykke eller svikt i framkommelighet for nødetater.	Det vurderes ikke som nødvendig med tiltak	
10	Bortfall av VA, forurensing av drikkevann, energiforsyning, telekom og IKT (i anleggsperioden)	Ivareta eksisterende trafoplassering i plankart og bestemmelser.	Regulere hensynssone over eksisterende høyspentkabel med tilhørende bestemmelser.

Gjennom videre oppfølging av de foreslåtte tiltakene, enten i forbindelse med planlegging, detaljprosjektering av bygg eller oppfølging i anleggsfase vurderes det at risikoen vil kunne ivaretas, og antatt risikonivå etter dette vil være akseptabelt eller så lavt som mulig i henhold til slik løsninger er foreslått og foreligger

Vedlegg 2: Risiko- og sårbarhetsanalyse for Hovlandsvegen

9. TILTAK FOR Å REDUSERE KONSEKVENSENE AV TILTAKET

Avbøtende tiltak er beskrevet under kapittel 6. De avbøtende tiltak som er foreslått vurderes å være tilfredsstillende til, i nødvendig grad, å forhindre eller redusere negative konsekvenser for miljø og samfunn.

10. KONKLUSJON

En samlet vurdering av planforslaget er avhengig av vektning av forskjellige interesser mot hverandre. Selv om det er negative konsekvenser av tiltaket, vil de positive effektene tiltaket vil ha for området med tanke på næringsutvikling og forsterking av sentrum nord tillegges større vekt.

Forslagstiller anser at den konsekvensutredningen og vurdering av øvrige virkninger som er gjennomført har belyst alle beslutningsrelevante forhold for interesser knyttet til miljø og samfunn som kan bli berørt av tiltaket. Forslagsstiller mener at de positive virkningene av tiltaket er større enn ulempe, og at tiltaket dermed bør gjennomføres.

11. VEDLEGG

Plankart, datert 28.02.2022

Reguleringsbestemmelser, datert 28.02.2022

- Vedlegg 1: Merknadsbehandling - sammendrag og kommentarer til mottatte innspill
- Vedlegg 2: ROS-analyse, datert 11.02.2022
- Vedlegg 3: Illustrasjonsplan, datert xx
- Vedlegg 4: C og F-tegninger
- Vedlegg 5: VA-plan
- Vedlegg 6: Handelsanalyse, datert 2.11.2022
- Vedlegg 7: Geotekniske notat, datert 16.09.2022
- Vedlegg 8: Støyrapport, datert 17.02.2022
- Vedlegg 9: Flomvurderingsnotat, datert 9.2.2022