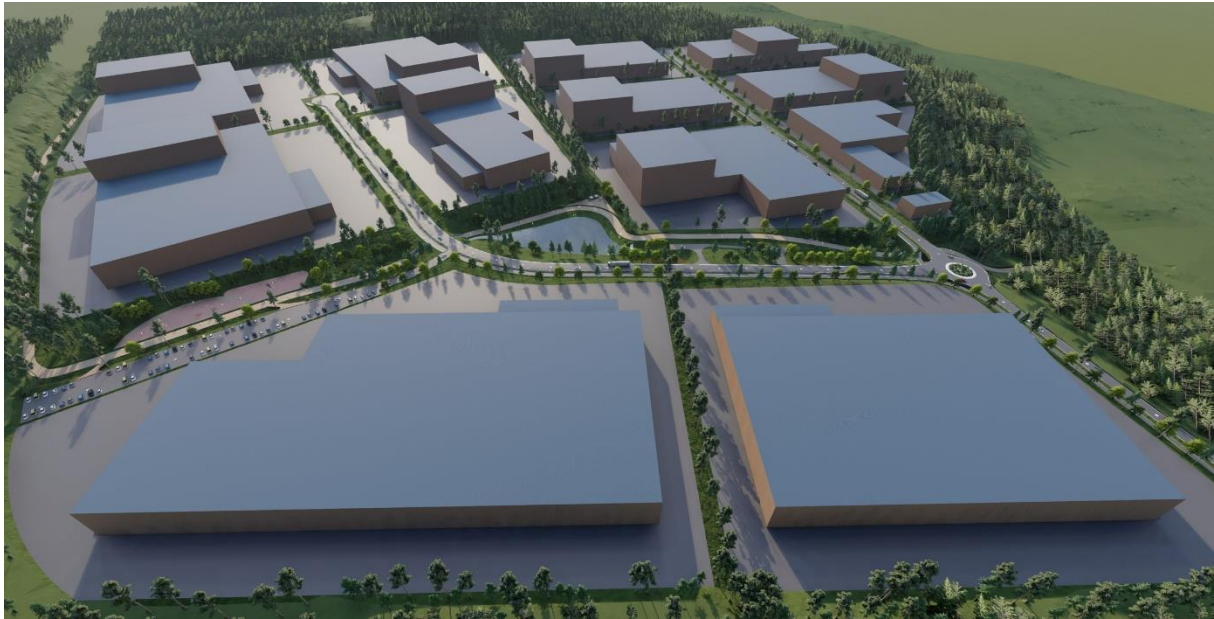


Detaljregulering for Fiskumparken

Gnr/bnr 147/21, 158/10, 158/23, 158/24, 159/18 m.fl.

Forslagsstillers planbeskrivelse



DATO: 22.02.2023
FORSLAGSSTILLER: FISKUMPARKEN AS
RÅDGIVERE: ARKITEKTENE ASTRUP OG HELLERN AS
GRINDAKER AS
LERET AS
m.fl

Revidert dato: 24.05.23

Sammendrag

Fiskumparken ligger på oversiden av E134 ved tilknytningen til Darbu mellom Kongsberg og Hokksund. Europavei 134 er hovedveien over Haukelifjell til Haugesund/Karmøy. Området har lenge vært tiltenkt næringsutvikling. Områdeplanen for Fiskum næringspark ble vedtatt 2016. Våren 2019 ble det vedtatt detaljreguleringsplan for Fiskumparken som erstattet områdeplanen fullt og helt.

Da arbeidene med utbyggingen av Fiskumparken startet opp ble det oppdaget større mengder grus, sand og siltige masser enn forventet. Etter kartlegging og undersøkelser av planområdet og områdene rundt, fant man ut at området nord for A1 var egnet til å ta imot ca. 200 000 m³ masser. På den måten kunne man redusere utslipp i forbindelse med frakt av massene og samtidig øke matjordkvaliteten på jordet. Det ble det gjennomført en ny planprosess hvor planavgrensningen ble utvidet for å innlemme dette området. I tillegg ble planbestemmelser justert for å ytterligere øke kvaliteten på næringsområdet og omgivelsene. I juni 2021 ble endring og utvidelse av planen vedtatt.

Utbygging av første fase av næringsparken med infrastruktur, kommunal vei og tomteopparbeidelse av A1-feltene er nå utført, og flere bygg er under oppføring på området. Det ble nå satt i gang en gjennomgang av gjeldende plan for de øvrige feltene. Da oppdaget man potensialet for å redusere lengden på kommunal veitrasé, optimalisere tomtens utforming og hensynta terrengtilpasning og massebalanse i større grad.

I gjeldende reguleringsplan for området finnes det 5 kulturminner som er sikret ved båndleggingssone med formål å bevare kulturminnene. Kulturminnene er lite synlige på markoverflaten, og har derfor begrenset opplevelsesmessig og pedagogisk verdi. Bevaring av kulturminnene er ikke forenlig med ønskede endringer for næringsparken. Det er derfor ønskelig å få disse frigitt. Viken fylkeskommune har vært på befaring og gitt innspill på at det kan søkes dispensasjon fra kulturminneloven slik at kulturminnene som ligger i konflikt med planen kan fjernes. Dette gjøres i forbindelse med offentlig ettersyn av planforslaget.

Etter Fylkeskommunens vurdering av kulturminnene, ble det satt i gang en ny endring av detaljreguleringsplanen. Som resultat av justeringene i planen kan utfartsparkeringen flyttes fra C-feltene til B-feltene slik at denne kan stå klar for bruk tidligere.

Grøntdraget mellom B- og C feltene reguleres til turdrag og tilpasses for skiløypetrase/traktorvei, samt aktivitetsflater for allmenheten. Grøntdraget vil også brukes til gode løsninger for overvann. Turdraget skaper en sammenhengende grønn forbindelse gjennom planområdet. Her ønsker man å tilbakeføre en naturlig karakter tilsvarende forhenværende og omkringliggende skogsområder. Ved å tilføre kvaliteter til turdraget som heving av terreng og etablering damanlegg og aktivitetspark vil det bli en attraktiv trase til omkringliggende skogsområder og løypenett.

Tiltakshaver ønsker en utvikling av næringsparken som setter gode bærekraftig og klimavennlig løsninger i fokus. Ved oppføring av ny bebyggelse skal det redegjøres for valg av energiløsning. Det skal vektlegges utbyggingsløsninger som gir lavt energiforbruk ved å vurdere tiltak for energiøkonomisering og muligheter for å utnytte flere energisystemer. Det er et mål om at byggene i parken skal holde en høy miljøstandard. Det er utarbeidet en egen miljøoppfølgingsplan som følger planen for å minimere miljøkonsekvensene gjennom etableringen og driften av parken.

Formål og utnyttelse av de ulike feltene forblir omtrent som i tidligere plan. Planavgrensningen er ikke endret. Konsekvensene av endringene er vurdert i planbeskrivelsen og oppdaterte fagutredninger. Planforslaget er i tråd med rikspolitiske bestemmelser og retningslinjer, strategiske næringsplaner, regionale føringer og kommuneplanens arealformål og satsningsområder.

Innhold

1	Bakgrunn	5
1.1	Hensikt med planen.....	5
1.2	Plankonsulent, forslagsstiller	5
1.3	Tidligere vedtak i saken	5
1.4	Krav om konsekvensutredning	7
1.5	Risiko og sårbarhetsanalyse	7
1.6	Utbyggingsavtaler.....	7
1.7	Eierforhold.....	8
2	Planprosessen.....	2
2.1	Medvirkningsprosess, varsel om oppstart	2
3	Rammebetingelser og overordnede planer	2
3.1	Rikspolitiske bestemmelser og retningslinjer	2
3.2	Strategiske næringsplaner og regionale føringer.....	4
3.3	Kommunale føringer	4
3.4	Tidligere reguleringsplaner for området	6
3.5	Gjeldende reguleringsplaner	7
3.6	Tilgrensende planer	8
4	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	9
4.1	Beliggenhet, arealbruk og avgrensning av planområdet	9
4.2	Eksisterende landskap og terreng	9
4.3	Kulturminner og kulturmiljø.....	11
4.4	Naturverdier - Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder	11
4.5	Landbruk.....	14
4.6	Trafikkforhold	14
4.7	Barns interesser.....	15
4.8	Grunnforhold.....	15
4.9	Teknisk infrastruktur og energiforsyning	16
4.10	Næringsutvikling.....	16
5	Beskrivelse av planforslaget	16
5.1	Endringer fra detaljreguleringsplan 2021.....	16
5.2	Rapporter utarbeidet gjennom planarbeidet.....	18
5.3	Planlagt arealbruk, reguleringsformål.....	18
5.4	Prinsipper for feltinndeling	23
5.5	Generelle prinsipper for bebyggelsens plassering og utforming	24
5.6	Generelle prinsipper for landskap og terrengutforming.....	25
5.7	Faseutvikling.....	26

5.8	Massebalanse	26
5.9	Trafikkforhold	27
5.10	Vei	27
5.11	Parkering	32
5.12	Kollektivtilbud, tilkomst til parken	33
5.13	Grønnstruktur.....	33
5.14	LNFR område	35
5.15	Næringsutvikling.....	36
5.16	Teknisk infrastruktur	37
5.17	VA og Overvannshåndtering	37
5.18	Lysforurensning	39
5.19	Universell utforming og tilgjengelighet.....	39
5.20	Friluftsliv, bruk og folkehelse	39
5.21	Kulturminner	40
5.22	Skjøtselsplan.....	40
5.23	ROS analyse	41
5.24	Eierforhold.....	41
6	Virkninger av planforslaget	41
6.1	Overordnede planer	41
6.2	Konsekvenser for endringene i planen.....	42
6.3	Trafikkforhold.....	43
6.4	Støyforhold.....	44
6.5	Landskapsutforming og bebyggelse - nær og fjernvirkning	45
6.6	Friluftsliv, bruk og folkehelse	45
6.7	Massebalanse	45
6.8	Universell utforming og tilgjengelighet.....	48
6.9	Grunnforhold.....	48
6.10	Kulturminner og kulturmiljø.....	49
6.11	Naturverdier og biologisk mangfold.....	49
6.12	Miljøtiltak - BREEAM	49
6.13	ROS – analyse	49
6.14	Teknisk infrastruktur	50
6.15	Konsekvenser for næringsinteresser.....	52
6.16	Sammenstilling av konsekvenser	52

1 Bakgrunn

Området har lenge vært tiltenkt næringsutvikling. Det har vært et politisk ønske om at området skal få regional betydning som et stort og sammenhengende næringsområde mellom Drammen og Kongsberg. Næringsområdet er planlagt med industri, kontor, lager, logistikk og plasskrevende varehandel og ligger i nær tilknytning til tettstedet Darbu.

Områdeplanen for Fiskum næringspark ble vedtatt i 2016.

Detaljreguleringsplan for Fiskumparken ble vedtatt våren 2019 som erstattet områdeplanen fullt og helt. I 2021 ble det gjennomført og vedtatt en endring av planen hvor planavgrensningen ble utvidet for å innlemme blant annet området for massehåndtering. I tillegg ble planbestemmelser justert for å ytterligere øke kvaliteten på næringsområdet og omgivelsene.

Innenfor planområdet er det registrerte kulturminner. Viken fylkeskommune har tatt en ny befarings i området og konkludert med at kulturminnene kan frigis gjennom dispensasjon fra kulturminneloven. Dette åpner for å kunne utnytte parken bedre og det er nå satt i gang en ny endring av detaljreguleringsplanen.

1.1 Hensikt med planen

Hensikten med planen er å videreutvikle et moderne næringsområde med sentral beliggenhet.

Med ny planprosess er hensikten å:

- Endre og redusere lengde på kommunal veitrasé
- Fjerne behov for kommunal pumpekum
- Optimalisere tomtene
- Kulturminnene som ligger i konflikt med planen fjernes.
- Hensynta bedre terrengtilpasning for å redusere massehåndteringen innenfor området.
- Utfartsparkering flyttes fra C-feltene til B-feltene slik at denne kan stå klar for bruk tidligere. Utfartsparkeringen etableres med belysning.
- Grøntdrag mellom B- og C feltene vil tilpasses for skiløypetrasé, traktorvei samt aktivitetsflater for allmenheten. Tilføres kvaliteter for brukerne.
- Det legges til rette for gode løsninger for overvannshåndtering.
- Formål og utnyttelse av de ulike feltene forblir omtrent som i tidligere plan.
- Planavgrensningen er ikke endret.

Den nye endringen må sees i sammenheng med gjeldende plan. Planbeskrivelsen omfatter derfor alle de tre trinnene av planarbeidet for Fiskumparken og beskriver gjeldene plangrep for hele området.

- Detaljreguleringsplan 2019
- Utvidelse og endring av planen 2021
- Endring av planen 2023

1.2 Plankonsulent, forslagsstiller

Arkitektene Astrup og Hellern AS fremmer planforslaget på vegne av Fiskumparken AS.

1.3 Tidligere vedtak i saken

Områdeplanen

Planprogrammet for områdeplanen ble vedtatt i oktober 2007. Områdeplanen ble deretter første

gang lagt ut til offentlig ettersyn i 2010, da under navnet Løken Næringsområde. I 2016 ble områdeplanen vedtatt som Fiskum Næringspark.

I forbindelse med områdeplanen ble det utarbeidet:

- Plankart
- Planbestemmelser
- Planbeskrivelse
- Risiko- og sårbarhetsanalyse
- Landskapsanalyse
- Utredning av naturverdier som omhandlet biologisk mangfold, vilt og naturtyper.
- Kulturhistorisk registrering

Detaljreguleringsplan for Fiskumparken vedtatt 2019 med endring og utvidelse 2021

Detaljreguleringsplan for Fiskumparken ble varslet i 2018. Med vedtak av planen våren 2019 ble områdeplanen erstattet fullt og helt. Utvidelse og endring av planen ble varslet høsten 2020 og vedtatt juni 2021. Følgende dokumenter fulgte vedtakene:

Dokumentnavn	Komplett plan vedtatt 19.06.19	Komplett plan vedtatt 16.06.2021
00 Planprogram	x	x
01 Fiskumparken Reguleringsbestemmelser	x	x
02 Fiskumparken Plankart (pdf)	x	x
03 Fiskumparken Plankart (sosi)	x	x
04 Fiskumparken Planbeskrivelse	x	x
05 Fiskumparken Illustrasjonsplan	x	x
06 Fiskumparken Illustrasjoner	x	x
07 VA-anlegg	x	x
08 Fiskumparken Overvannsrapport	x	x
09 VA-anlegg overordnet plan HB-050	x	x
10 Fiskumparken Overvannsplan	x	x
11 Fiskumparken Skjøtselsplan	x	x
12 Fiskumparken Geoteknisk rapport	x	x
13 Fiskumparken Energirederegjørelse	x	x
14 Fiskumparken Vegtegninger	x	x
15 Fiskumparken Landskapsbilde og bebyggelse – Nærmiljø og friluftsliv	x	x
16 Fiskumparken Teknisk plan og snitt	x	x
17 Støyvurdering Fiskum Næringspark med vedlegg	x	x
18 Fiskumparken Trafikkanalyse	x	x
19 Fiskumparken ROS-analyse	x	x
20 Fiskumparken MOP	x	x
21 Fiskumparken Landbruk		x
22 Fiskumparken Massehåndtering		x
23 Fiskumparken Matjordplan		x
24 Fiskumparken Naturmangfold		x
25 Fiskumparken Samledokument merknader til oppstart	x	x
26 Fiskumparken Endringslogg kart og bestemmelser	x	x

1.4 Krav om konsekvensutredning

Detaljregulering av Fiskumparken vedtatt 2019

Planforslaget vedtatt i 2019 ble vurdert iht. plan- og bygningslovens § 4-2 «Planbeskrivelse og konsekvensutredninger», med tilhørende forskrift.

Formålsendring og forslag om økte høyder ble konsekvensutredet i planarbeidet gjennom følgende utredninger:

- Trafikk
- Støy
- Landskap og bebyggelse, nærmiljø og friluftsliv

Utvidelse og endring av Detaljregulering av Fiskumparken 2021

Nytt planarbeid med utvidelse og endring av planen falt også inn under vedlegg II «Tiltak som skal vurderes nærmere og konsekvensutredes dersom de får vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn». Bokstav k) «Deponier for masse på land og i sjø større enn 50 dekar eller 50 000 m³ masse». Det er i tillegg foreslått formålsendring også utløser krav til KU.

Konsekvensutredningen ble basert på forslagsstillers vurderinger av viktige plantema, samt føringer fra planmyndighet og fylkesmann. Utredninger og analyser ble gjennomført og/eller revidert for å omfatte de nye områdene. Kunnskapsgrunnlaget som lå til grunn for vedtatt plan 2019 lå også til grunn for utvidelsen og endringen i 2021

Følgende punkter måtte i særlig grad utredes:

- Naturmangfold
- Overvann og avrenning
- Overordnet geoteknisk vurdering
- Landbruk
- Massedeponering

Endring av Detaljreguleringsplan for Fiskumparken 2023

Det nye planarbeidet utløser ikke krav om konsekvensutredning da tiltaket er konsekvensutredet i tidligere plan og ny plan er i samsvar med denne.

1.5 Risiko og sårbarhetsanalyse

Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse i tilknytning til planforslaget. Mulige uønskede hendelser er identifisert, og sannsynlighet og konsekvens anslått. Det er også vurdert risikoreduserende tiltak. Analysen omhandler både driftsfase og anleggfase.

ROS-analysen utarbeides iht. metodikk utarbeidet av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. Ros-analysen er iht. BREEAM kravene om vurdering av naturfarer.

ROS- analysen leveres som revidert utgave fra detaljreguleringsplanen for Fiskumparken 2021.

1.6 Utbyggingsavtaler

Det ble inngått utbyggingsavtale den 22.06.2016 som var knyttet til den vedtatte områdeplanen for Fiskum Næringspark. I forbindelse med detaljreguleringsplanen for Fiskumparken 2019 ble det signert en ny utbyggingsavtale 13.10.2020. Denne avtalen erstattet utbyggingsavtalen fra 2016 og er forankret til detaljregulering for Fiskumparken. Utbyggingsavtalen fra 2020 videreføres med ny plan.

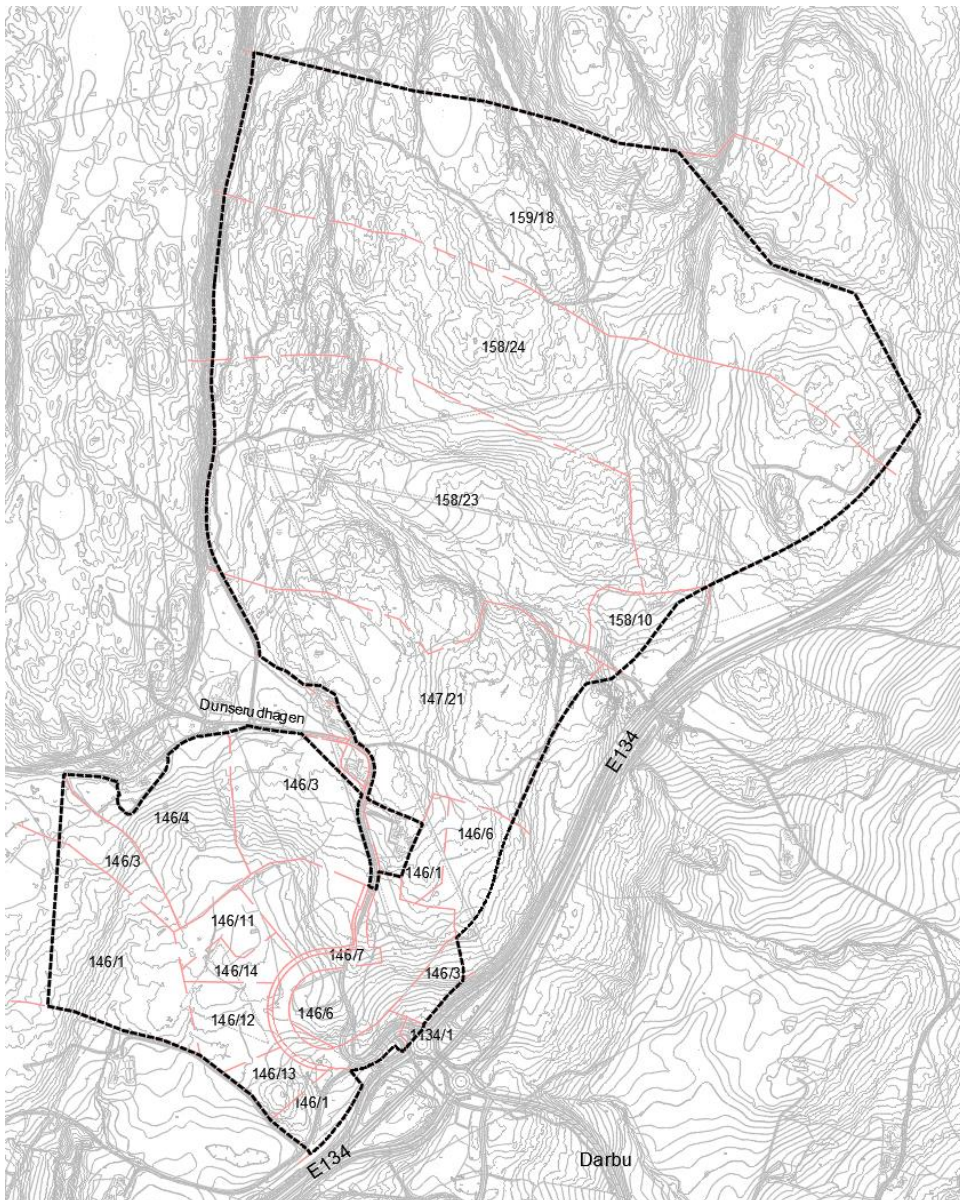
1.7 Eierforhold

Planområdet berører følgende eiendommer helt eller delvis:

GNR/BNR:

158/10	146/1	146/10
159/18	146/3	146/11
158/23	146/4	146/14
158/24	146/6	146/12
147/21	146/7	

Fiskumparken AS råder i det vesentlige over arealene som inngår i planområdet. Unntatt fra dette er 158/10 som det nylig er inngått en særskilt avtale med grunneier på.



Figur 1 Eiendomskart

2 Planprosessen

2.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart

Medvirkning er som et allment prinsipp forankret i formålsparagrafens § 1-1. «Forslagstiller skal legge til rette for medvirkning i alle planer §§ 1-1, 5-1.». Varsling av planoppstart, høring og offentlig ettersyn ved vedtak gjennomføres etter lovens § 5-2.

Detaljregulering av Fiskumparken 2019

Oppstart av Detaljregulering av Fiskumparken ble varslet og kunngjort etter loven. Det ble også avholdt nabomøte og informasjon ble lagt i postkassen til berørte naboer. Veitegninger ble sendt til SVV og godkjent.

Utvidelse og endring av Detaljregulering av Fiskumparken 2021

Oppstart av Detaljregulering av Fiskumparken ble varslet og kunngjort etter loven. Det ble avholdt et informasjonsmøte som gjaldt jordet nord for A1. Alle tilgrensende naboer var invitert. Det ble også sendt ut skriftlig informasjon etter møte.

Vedrørende planlagt tiltak på jordet nord for A1 har utbygger og entreprenør hatt stort fokus på at naboer skal få tilstrekkelig informasjon om tiltaket. Det har vært en prosess mellom utbygger og hjemmelshavere for de fysisk berørte eiendommene.

Endring av Detaljregulering av Fiskumparken 2023

Det ble avholdt nabomøte 31.11.2022. Referat fra møte følger plansaken.

Oppstart av endring av detaljregulering av Fiskumparken ble varslet og kunngjort etter loven 06.12.22 med høringsfrist 12.01.23.

I hørings- og innspillsperioden kom det følgende uttalelser:

1. Statens Vegvesen
2. Tor Reidar Kjosar
3. Hans Johannes Løkke
4. Mattilsynet
5. Statsforvalteren i Oslo og Viken
6. Norges vassdrags- og energidirektorat
7. Viken Fylkeskommune
8. Olaf Thorrud

Merknadene er svart ut i eget dokument som følger plansaken.

3 Rammebetingelser og overordnede planer

3.1 Rikspolitiske bestemmelser og retningslinjer

Naturmangfoldloven, 2009

Naturmangfoldloven trådte i kraft 01.07.2009 (Miljøverndepartementet 2009). Lovtekstens 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, også som grunnlag for samisk kultur. Naturmangfoldlovens

formål innenfor artsforvaltning er dermed å hindre at arter og naturtyper forsvinner fra Norge gjennom å sikre de mest truede artene og naturtypene juridisk vern. Naturmangfoldloven omfatter alle sektorer som fatter beslutninger med konsekvenser for naturen. Loven regulerer forvaltning av arter (med spesiell vekt på truede arter), områdevern/verneområder, fremmede arter samt prioriterte arter og prioriterte naturtyper.

Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging, 2018

Kommunene, herunder fylkeskommunene, skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Formålet med disse statlige planretningslinjene er å sikre at kommunene går foran i arbeidet med å redusere klimagassutslipp, sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i kommunene, sikre at kommunene bruker et bredt spekter av sine roller og virkemidler i arbeidet med å redusere klimagassutslipp. Denne statlige planretningslinjen skal legges til grunn ved (jf. plan- og bygningsloven § 6-2) statlig, regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven og enkeltvedtak som statlige, regionale og kommunale organer treffer etter plan- og bygningsloven eller annen lovgivning.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, 2014

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling. Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet 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.

Jordlova, 1995

Jordlova gjelder for LNF(R) områder, og for arealer som er regulert til landbruk. Bestemmelser vedrørende omdisponering og deling krever tillatelse fra kommunen etter søknad. Jordlova inneholder også bestemmelser om evigvarende driveplikt for jordbruksarealer.

Forskrift om nydyrking, 1997

Forskrift om nydyrking er hjemlet i jordlova og kan bare skje etter plan godkjent av kommunen. Det skal legges særlig vekt på natur- og kulturlandskapsverdier. For areal over 50 dekar kreves det konsekvensutredning.

Skogbruksloven, 2005

Loven gjelder i LNF(R)-områder selv om et område er omdisponert i planprosess så lenge arealet ikke er tatt i bruk til andre formål.

Forskrift om planlegging og godkjenning av veier for landbruksformål, 2015

Forskriften er hjemlet i jordlova og skogbruksloven, og skal anvendes ved spørsmål om nybygging og ombygging av veier til landbruksformål (jordbruk og skogbruk). Bygging av landbruksvei krever tillatelse fra kommunen etter søknad.

Stortingsmeldingen Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet, 2016

Hovedmålsettingen i friluftslivspolitikken er at en stor del av befolkningen driver jevnlig med friluftsliv. Regjeringen vil derfor at friluftsliv i nærmiljøet skal prioriteres i det offentlige friluftslivsarbeidet. Dette innebærer at friluftsliv i og ved byer og tettsteder skal prioriteres i tilskuddsordninger til friluftsliv, i sikring av friluftslivsområder og i friluftslivsarbeidet ellers. Kulturminner skal synliggjøres og formidles som opplevelsesverdi og motivasjonsfaktor i friluftsliv.

RPR for barn og unges interesser i planlegging, 1995

Skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i planlegging etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene skal sørge for at arealer som brukes av barn og unge sikres mot forurensing, støy, trafikkfare og annen helsefare.

Tilgjengelighet for alle, 1999

Prinsippene for universell utforming er nedfelt i plan- og bygningsloven. I følge loven skal samfunnet utformes slik at alle kan delta på en mest mulig likeverdig måte, uavhengig av funksjonsnivå. I den fysiske planleggingen skal bygg, transportsystem og uteområder utformes slik at alle, inkludert bevegelseshemmede, orientershemmede og miljøhemmede, kan bruke dem, uten at det skal være behov for spesiell tilpasning.

3.2 Strategiske næringsplaner og regionale føringer

Øvre Eiker er i dag med i følgende formelle regiondannelser:

- Drammensregionen
- Samarbeidsalliansen for Osloregionen

De føringer og samarbeidsmål Øvre Eiker har knyttet seg til som følge av regionsamarbeidet vil være førende for utviklingen av Fiskumparken.

Buskerudbyen

«Buskerudbyen» er et langsiktig, forpliktende samarbeid om areal, transport og miljø. Med utgangspunkt i prognoser som forventer 45 % økning i antall nye innbyggere i perioden 2012 - 2036, vil samarbeidet jobbe for å få til en klimavennlig areal- og transportutvikling i området fra Lier til Kongsberg. I samarbeidet inngår fem kommuner, fylkeskommunen og fire statsetater. «Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013 – 23», vedtatt 07.02.2013, angir strategier for en samordnet areal- og transportpolitikk gjennom angitte planretningslinjer og handlingsprogram.

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023

Planen gir føringer for utvikling av areal- og transportsystem i Buskerudbyen.

Planen har som visjon at Buskerudbyen skal utvikles til en bære- og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse.

Videre er hovedmålene blant annet å legge til rette for vekst som fører til attraktive byer og tettsteder langs jernbanen, og tilrettelegging for arealkrevende næringsliv.

Regional plan for Areal- og transport i Buskerud 2018-2035

Planen skal fremme bærekraftig utvikling og vekst og bidra til å samordne løsninger som kommer hele regionen til gode.

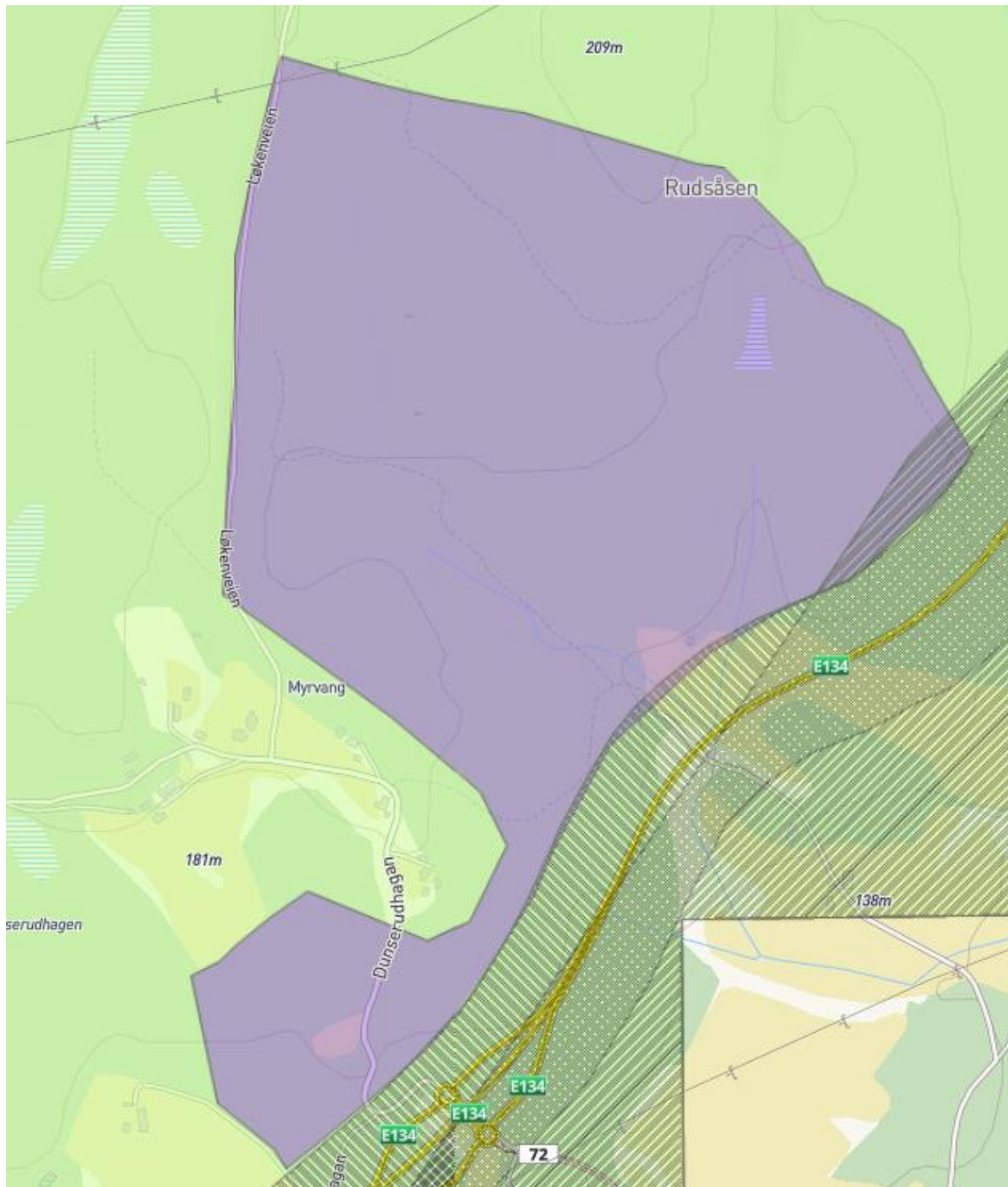
Kommunene skal sikre tilstrekkelig med egnede næringsarealer, variasjon av typer og beliggenhet for å dekke næringslivets og det offentliges arealbehov. Lokalisering av virksomheter skal følge opp ABC-prinsippene for arbeidsplasslokalisering.

3.3 Kommunale føringer

Kommuneplan for Øvre Eiker kommune

Arealdelen av kommuneplanen for Øvre Eiker 2015 – 2027 (vedtatt 02.09.2015) avsetter Fiskumparken til næringsformål. Området har vært avsatt til dette formålet siden 2003.

Statens Vegvesen krever at et 100 meter bredt LNF-område med vegetasjon bevares mellom E134 og næringsarealet og har fått båndlagt et belte langs E134 gjennom hele kommunen der dette har vært mulig.



Figur 2 Utsnitt fra kommuneplan Båndlagt 100 m belte langs E134 er vist på kart.

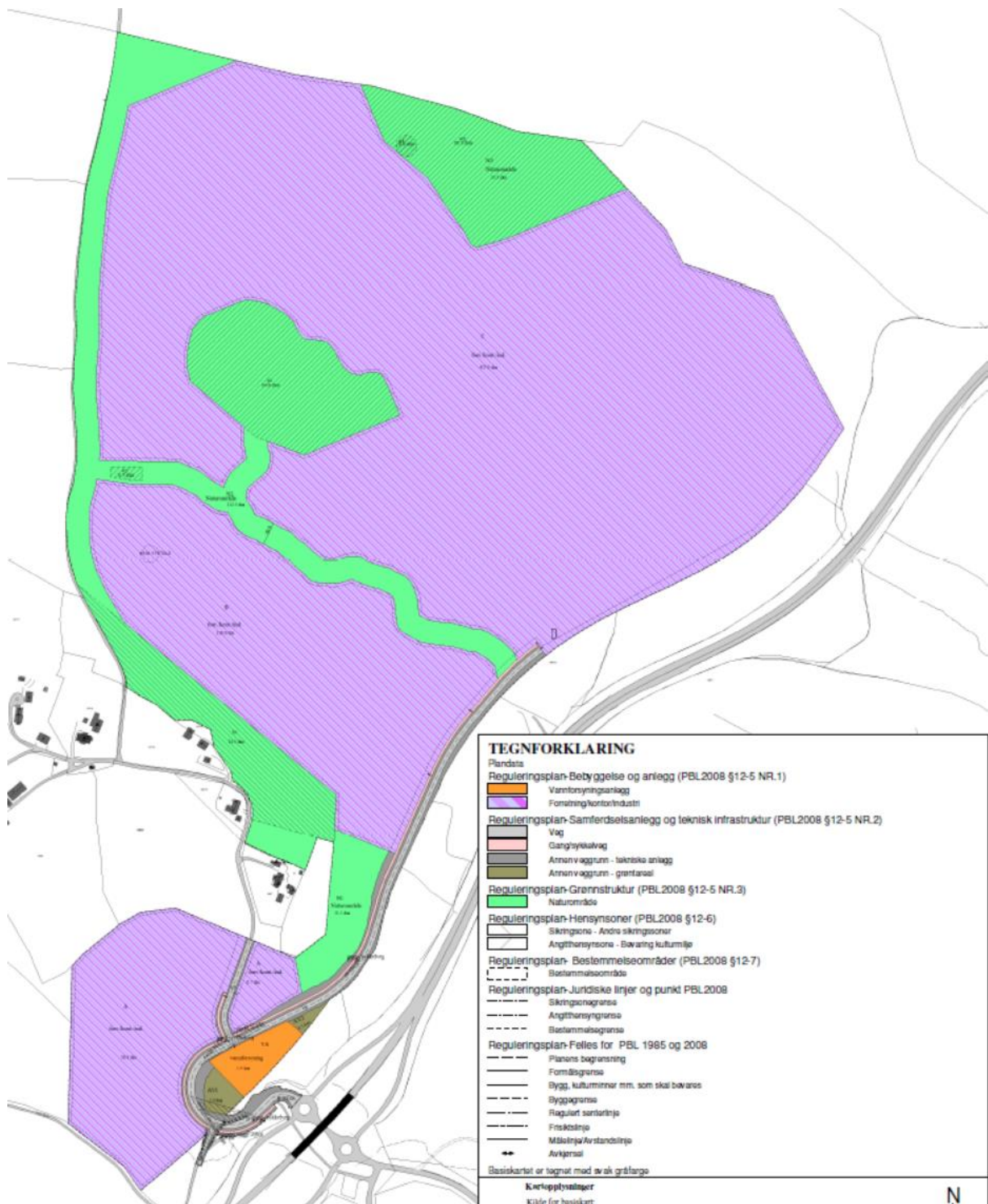
Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2033

Samfunnsplanen skisserer opp strategien for å nå målene i planen. Målene kommune setter seg er å tilrettelegge for at det skapes flere arbeidsplasser i kommunen, tilby næringsarealer som bidrar til fremvekst av ulike næringer og føre en aktiv næringspolitikk som bidrar til å tilrettelegge for vekst.

3.4 Tidligere reguleringsplaner for området

Områdeplan for Fiskum næringspark vedtatt 2016

Området er i kommuneplanen planlagt til næringsareal er på ca. 800 dekar. Kommunen ønsket å tilby næringsarealer for egen og omkringliggende kommuner. Det er et politisk ønske om at området skal få regional betydning som et stort og sammenhengende næringsområde mellom Drammen og Kongsberg, og har også blitt løftet fram gjennom D-5 samarbeidet mellom Sande, Svelvik, Drammen, Øvre og Nedre Eiker.

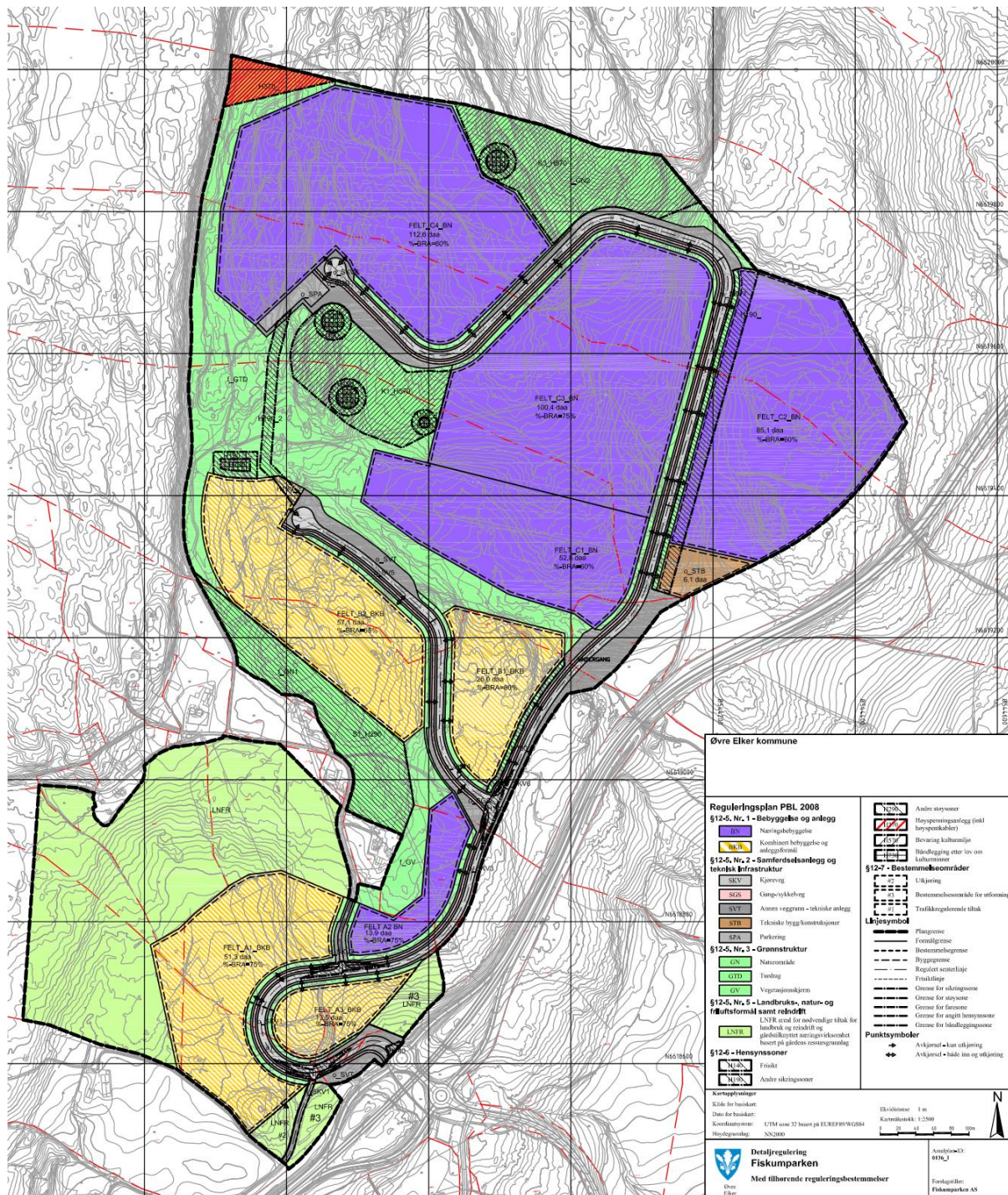


Figur 3 Områdeplan for Fiskum Næringspark vedtatt 2016.

3.5 Gjeldende reguleringsplaner

Detaljreguleringsplan for Fiskumparken vedtatt 2021

Det ble utarbeidet en detaljreguleringsplan for Fiskumparken 2019 med endring og utvidelse 2021. Gjeldende reguleringsplan fra 2021 er på ca. 947,5 daa.



Figur 4 Detaljreguleringsplan for Fiskumparken vedtatt 2021

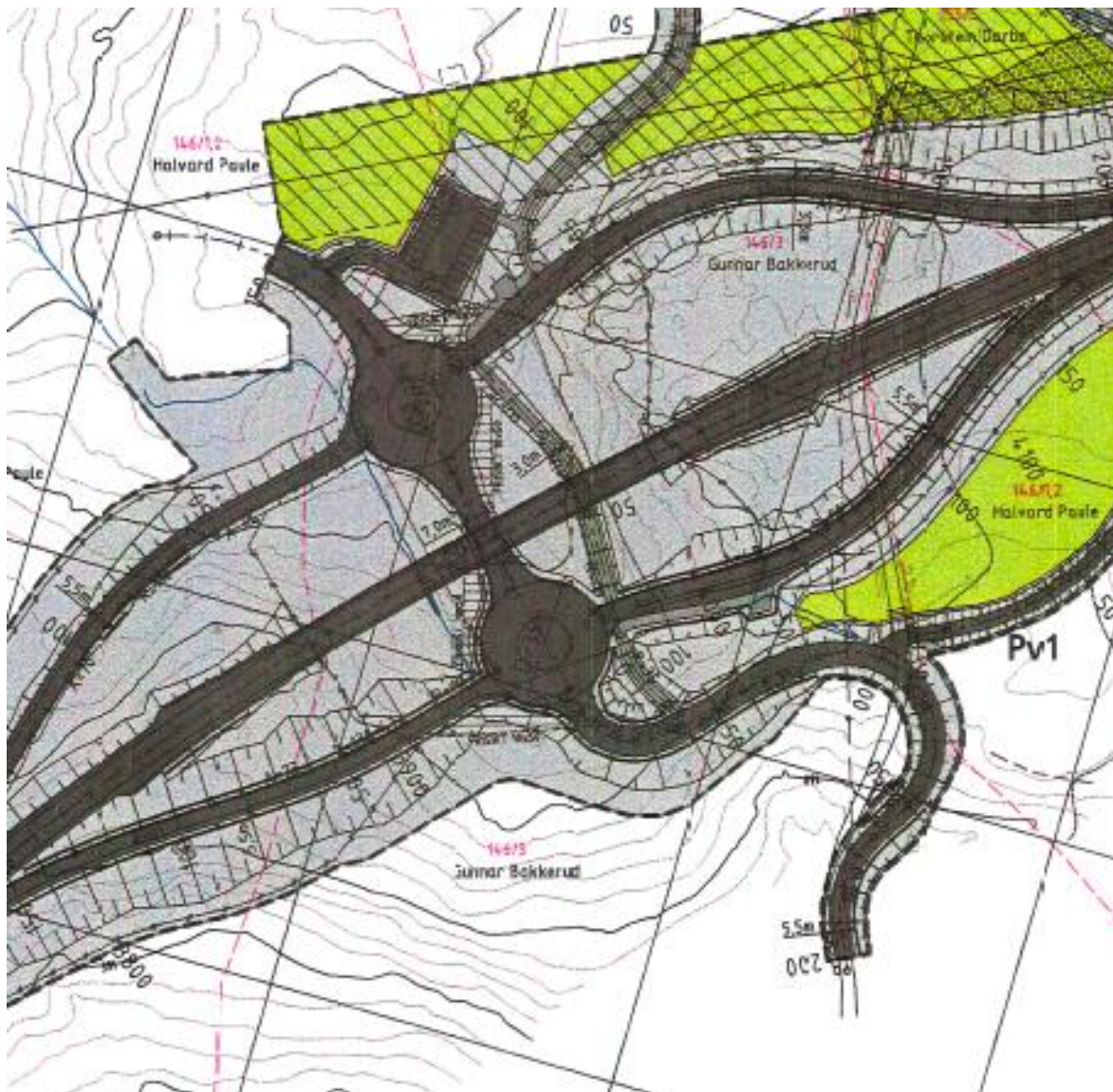
3.6 Tilgrensende planer

Ev 134 Hp: 04/05 Nordby – Mynthbrua nord Dunserud kryss

Statens vegvesen har utarbeidet reguleringsplanen for Dunserudkrysset som ligger ved innkjøringen til næringsparken.

Planen er ikke hensyntatt modulvogntog og veiene må utbedres noe i forbindelse med etablering av Næringsparken.

Det er kun små justeringer som skal til for å tilpasse modulvogntog etter avtale med SVV og Øvre Eiker kommune. Dette ble omsøkt med dispensasjon fra planen ved byggesak og godkjent av Øvre Eiker kommune.



Figur 5 Reguleringsplan for Dunserudkrysset

4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

4.1 Beliggenhet, arealbruk og avgrensning av planområdet

Planområdet Fiskumparken ligger 100 m nord for E134 og er tilknyttet hovedveien ved avkjørselen til tettstedet Darbu. I sørvest går planen fra Dunserudhagan, nordøstover langs Løkenveien til Rudsåsen. Dunserudhagan boligområdet ligger i tilknytning til planen og består av åtte til ti boliger. Planavgrensningen er tilsvarende gjeldende plan.



Figur 6 Beliggenhet og planavgrensning for detaljreguleringsplan for Fiskumparken

4.2 Eksisterende landskap og terreng

Planområdet ligger i hellende terreng mot sørøst med en maksimal høydeforskjell på ca. 50 meter fra 160 moh. ved E134 til Rudsåsen på 210 moh. Typisk høydeforskjell utgjør ca. 30 m. Vegetasjonen innenfor planområdet består hovedsakelig av barskog med mer eller mindre granskog i lavereliggende områder. Nå er store deler avskoget.

Siktlinjer og viktige landskapskvaliteter

Koller og bratte skrenter utgjør en kvalitet i området i dag, særlig Rudsåsen fremstår som et tydelig landskapselement. Herfra er det utsikt over åsene som ligger på østsiden av Fiskumvannet. I tillegg er lavbrekket gjennom området med sin turvei en kvalitet. Området er en variert naturopplevelse med våtmarksskog, myrdrag og flotte områder med mose og lav. Ved Dunserudhagen er det åpent åkerlandskap med utsikt mot syd.



Figur 7 Skogsarealer i forgrunnen med sikt til åsene på østsiden av Fiskumvannet



Figur 8 Utsikt fra Rudsåsen øverst på B-området.



Figur 9 Jordbruksområde ved Dunserudhagen nord for A1

Synlighet / fjernvirkning

Næringsområdet har skog på alle kanter og generelt lite innsyn til området både fra fjernt og nært

hold. Noe innsyn inn i området har en likevel fra områdene rundt Kyrfjell som ligger 12 km mot øst og Bakstevaldåsen som ligger ca. 5 km mot sydøst.

Fra E134 vil kun de nedre deler av næringsområdene være synlig der eksisterende eng ligger helt inntil veien. Næringsområdene vil være synlig fra en veistreking på ca. 100 meter (ca. 5 sekunder).

Mellom boliger i Dunserudhagan og næringsområdet er det skogkledd terreng. Næringsområdet er derfor lite synlig fra husene.

4.3 Kulturminner og kulturmiljø

Kulturminner er definert som alle spor etter menneskelig virksomhet, og viser utviklingen som danner grunnlaget for dagens samfunn. Området er visuelt overflateregistrert flere ganger. Første gang i 1978, deretter ble det utført en kulturhistorisk registrering i 2007 og nå siste i november 2022. I tillegg er deler av området undersøkt med prøvestikking.

I gjeldende reguleringsplan for området er kulturminnene sikret ved at det er lagt en båndleggingssone over med formål å bevare kulturminnene. Kulturminnene innenfor planområdet er lite synlige på markoverflaten, og de har derfor begrenset opplevelsesmessig og pedagogisk verdi.

4.4 Naturverdier - Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Naturverdier og biologisk mangfold

Mye av skogen i planområdet er i dag hogd. Det som er igjen og områdene rundt fremstår som et ganske typisk skogsområde i Øvre Eiker, med en fattig til middels rik og middels variert vegetasjon. Skogen domineres av furutrær, med noen grantrær og ulike løvtrær. Skogen har en nokså frodig skogbunn med innslag av blåbær, lyng, bregner, mose og gress. Det er registrert intakte myrkomplekser som også inneholder rikmyr langs Løkenveien.

Gjennom registrering gjort i forbindelse med områdeplanen er det ikke registrert verdier av betydning innenfor gjeldende planavgrensning. Vest for Løkenveien er det registrert livskraftige rødlistearter (ikke regnet som truet) i Artsdatabanken. Disse områdene ligger utenfor planområdet og berøres ikke av tiltaket. Noen arealer innenfor tilleggende LNFR område nord for A1 er ikke tilstrekkelig registrert og arbeidet må ferdigstilles i vekstsesong.



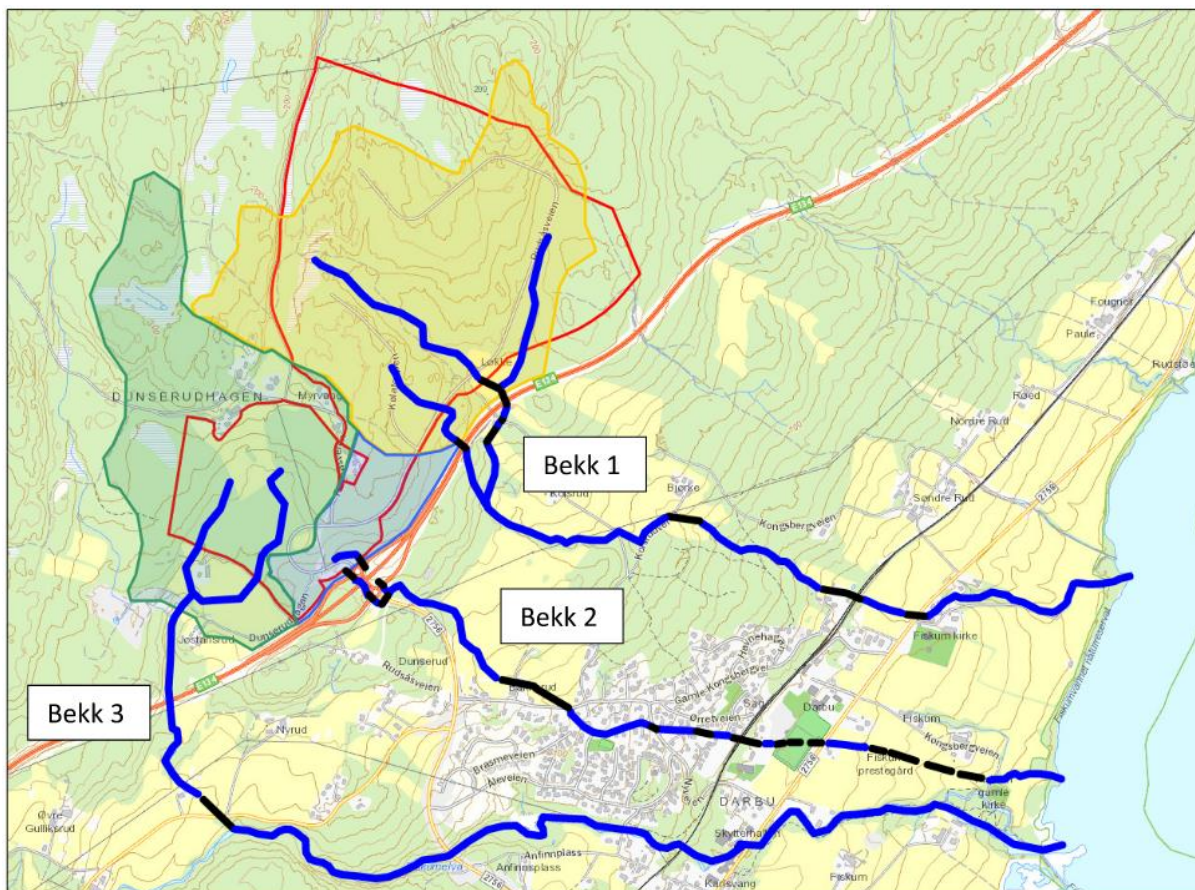
Figur 10 Attraktivt og verdifullt skogsområde som domineres av furutrær.



Figur 11 Mindre attraktivt skogsområde dominert av grantrær.

Blåstrukturer

Det går tre bekke drag syd-østover gjennom planområdet med utløp i Fiskumvannet. Disse ivaretar mye av overvannet fra planområdet. Nordvest i området er det et større myrområde. Dette er også påkoblet eksisterende bekke drag mot Dørja i nord.



Figur 12 Eksisterende bekkedrag på og rundt planområdet



Figur 13 Bekkedrag og forsenkninger i området.

Friluftsliv – rekreasjonsverdi

Det finnes et løypenett med skiltede turveier, stier og skiløyper i områder mot nord og vest. Startpunktet for løypenettet ligger inntil planområdet. En tilførselsløype til dette løypenettet går gjennom planområdet langs bekkedraget som er omtalt under punkt 4.5. I tillegg til tilførselsløypen

gjennom området finnes naturlige stier i terrenget. Tilførselsløypen og stiene ligger inne i områdene som er avsatt til grøntstruktur detaljreguleringsplan.

For ytterligere opplysninger henvises det til konsekvensutredningen for «Nærmiljø og Friluftsliv» som er utarbeidet i forbindelse med planarbeidet.

4.5 Landbruk

Skogbruk

Området er nyttet til skogsdrift. Områdene er stort sett hugget i dag. Tidligere var skogen dominert av furutrær, med innslag av grantrær og ulike løvtrær.

Det er utarbeidet en skjøtselsplan for grøntområdene. For ytterligere informasjon om skogbruket henvises det til skjøtselsplanen. Se vedlagt.

Jordbruk

Området nord for A1 er benyttet til jordbruk. Jordsmonnet er skrint med helling nedover mot sør. Det er utarbeidet en matjordplan og massevurdering som viser hvordan området tenkes fylles opp for å forbedre matjordkvaliteten.

4.6 Trafikkforhold

Biltrafikk

Ankomst til planområdet skjer via Rudsåsveien, som videre er bundet til hovedvegnettet i et planskilt kryss mellom FV2756 (til Darbu) og E134 (Drammen – Kongsberg). Det planskilte krysset er utformet som et ruterkryss og består av to firearmede rundkjøringer under hovedvegen, med rampetilknypning i begge retninger. Mellom E134 og planområdet er det avsatt et 100 meter bred LNF-buffer for både støy og visuell skjerming.

Rundkjøring sør har videre atkomst mot Darbu, og rundkjøring nord er koblet til boliger og turterreng.

Med bakgrunn i relativt stor trafikkmengde på hovedvegen er antallet ulykker moderat.

Gang- og sykkeltilbud

I gjeldende reguleringsplan er det regulert gang og sykkelvei langs tilkomstvegen til planområdet, Dunserudhagan.

Det er også tilrettelagt for ny sti/skiløype og traktorvei innenfor planområdet med kulvert under veien på to steder.

Kollektiv transport

Tilkomst til næringsområdet er dekket av både offentlig og privat infrastruktur.

Nærmeste bussholdeplass til planområdet er Dunserud som ligger i det planskilte krysset mellom E134 x Dunserudhagan og Fv72. Denne holdeplassen betjenes kun av ekspressbuss, linje VY1 som kjører Notodden – Oslo, med 10 daglige avganger.

Darbu togstasjon ligger kun 1,2 kilometer unna planområdet. Denne stasjonen betjenes av tog R12: Kongsberg – Drammen – Oslo S – OSL – Eidsvoll. Dette toget har avgang hver time i begge retninger.

Eksisterende trafikkforhold

Planområdet består i dag i hovedsak av skog og utmark og dermed er det ingen spesielle forhold som genererer trafikk i området. Det er turstier og traktorveier i området, slik at området blir brukt av

turgåere, og disse vil sannsynligvis kjøre til området. En liten andel trafikk er også gjennomgående på skogsbilveg nordover og vestover ut av området.

Parkering

En utfartsparkering på Løkenveien, ved grensen til planområdet i vest, er eneste parkeringsmuligheten innenfor planområdet i dag. Denne brukes av turgåere og skigåere. Ved noen anledninger brukes den også for lagring av tømmer før det fraktes videre.



Figur 14 Eksisterende parkering langs Løkenveien, planområdet er avskoget i dagens situasjon.

Ved den sørligste rundkjøringen i det planskilte krysset mellom E134 x Fv72 og Dunserudhagan er det en innfartsparkering for brukerne av ekspressbuss fra holdeplassen Dunserud Darbu.

4.7 Barns interesser

Område blir i dag brukt til tur- og rekreasjonsområde.

4.8 Grunnforhold

Området ligger like under marin grense. Ifølge kvartærgeologisk kart er det i alt vesentlig bart fjell eller tynt dekke over fjell i størstedelen av området, bortsett fra en løsmasse fylt kløft som gjennomskjærer planområdet nær midten. Ifølge kartverket består disse løsmassene av en tykk marin avsetning som da normalt er leire og siltmaterialer.

Eiendommen ligger langt fra noe kvikkleireområde. Skredhendelseskartet viser ingen skredhendelser i området.

Opprinnelig terreng ligger også langt fra noe større vassdrag og er ikke flomutsatt ut fra flomkartverket.

Kartet for aktsomhetsgrad for radon viser moderat til lav aktsomhetsgrad. Tiltak for sikring mot radongass i forbindelse med bygging må likevel påregnes.

Ut fra befaringen synes løsmassene langs bilvegen inn til Løkke-området å bestå av sandholdig skogsjord. Dette karakteriseres som gode masser både stabilitetsmessig og som byggegrunn.

4.9 Teknisk infrastruktur og energiforsyning

Det er lagt opp infrastruktur langs Rudsåsveien frem til krysset ved SKV2. Naboeiendommer til planområdet har private løsninger for vannforsyning og avløp, el-forsyning fra Øver Eiker nett som har en nettstasjon i veikrysset Dunserudhagan/Løkenveien/Hestedalsveien.

4.10 Næringsutvikling

Næringsparken er et C-området og i samsvar med Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023. Det skal ikke etableres detaljhandel eller arbeidsplass- og besøksintensiv virksomhet.

I detaljreguleringsplanen vedtatt 2021 ble andel plasskrevende varer redusert betraktelig fra det som opprinnelig var bestemt i områdeplanen. Kontorer og administrasjonsbygg skal kun være tilknyttet områdets industri, lager og plasskrevende varehandel. I forslag til ny plan opprettholdes samme andel plasskrevende varehandel.

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Endringer fra detaljreguleringsplan 2021

Planavgrensningen beholdes som regulert i 2021. Totalt er hele planområdet på ca. 947,5 daa.

Hovedendringer fra vedtatt plan 2021 består av:

- A2, C1 og C2 er endret fra Næringsbebyggelse til Kombinert bebyggelse og anlegg
- B1 og B2 er endret fra Kombinert bebyggelse og anlegg til næringsbebyggelse
- Det søkes dispensasjon fra Kulturminneloven. Det vil komme innspill på bestemmelser vedrørende kulturminnene fra Viken Fylkeskommune. Etter avtale med VFK er kulturminnene kun definert som bestemmelsessone og #løpenummer. Alle tidligere bestemmelser vedrørende kulturminner og kulturmiljø innenfor planområdet er tatt ut.
- Planen er endret fra å knytte andel plasskrevende varehandel til hvert felt med kombinert formål til en samlet utnyttelse innenfor de aktuelle feltene på 36.000m² BRA.
- Felt regulert med kombinert formål er samlet langs hovedaksen inn i parken parallelt med E134.
- Kotehøydene på terreng er definert med kote pr felt med tilhørende fellesbestemmelse +/- 3m.
- Det er lagt inn et eget formål og bestemmelse for skiløypetrase. Eksakt trase kan justeres ved byggesøknad uten reguleringsendring.
- Grøntstrukturen mellom feltene og i randsonen er endret til blå/grønnstruktur.
- Matrisen for rekkefølgebestemmelser er oppdatert etter nytt plankart.

Hovedendringer på plankartet:

1. Endring av vegtrase for B og C feltene. Vegene SKV3, SKV4 og SKV6 knyttes sammen med rundkjøring R1. Det er lagt snumulighet i endene av de kommunale veiene.
2. Endring av felt A2, C1 og C2 fra Næringsbebyggelse til kombinert bebyggelse og anleggsformål. Formålsgrensene på A2 og C2 er noe justert mot nord-vest.
3. Formål på B1 og B2 er byttet fra kombinert bygge og anleggsformål til Næringsbebyggelse. Utforming av byggefeltene er justert.

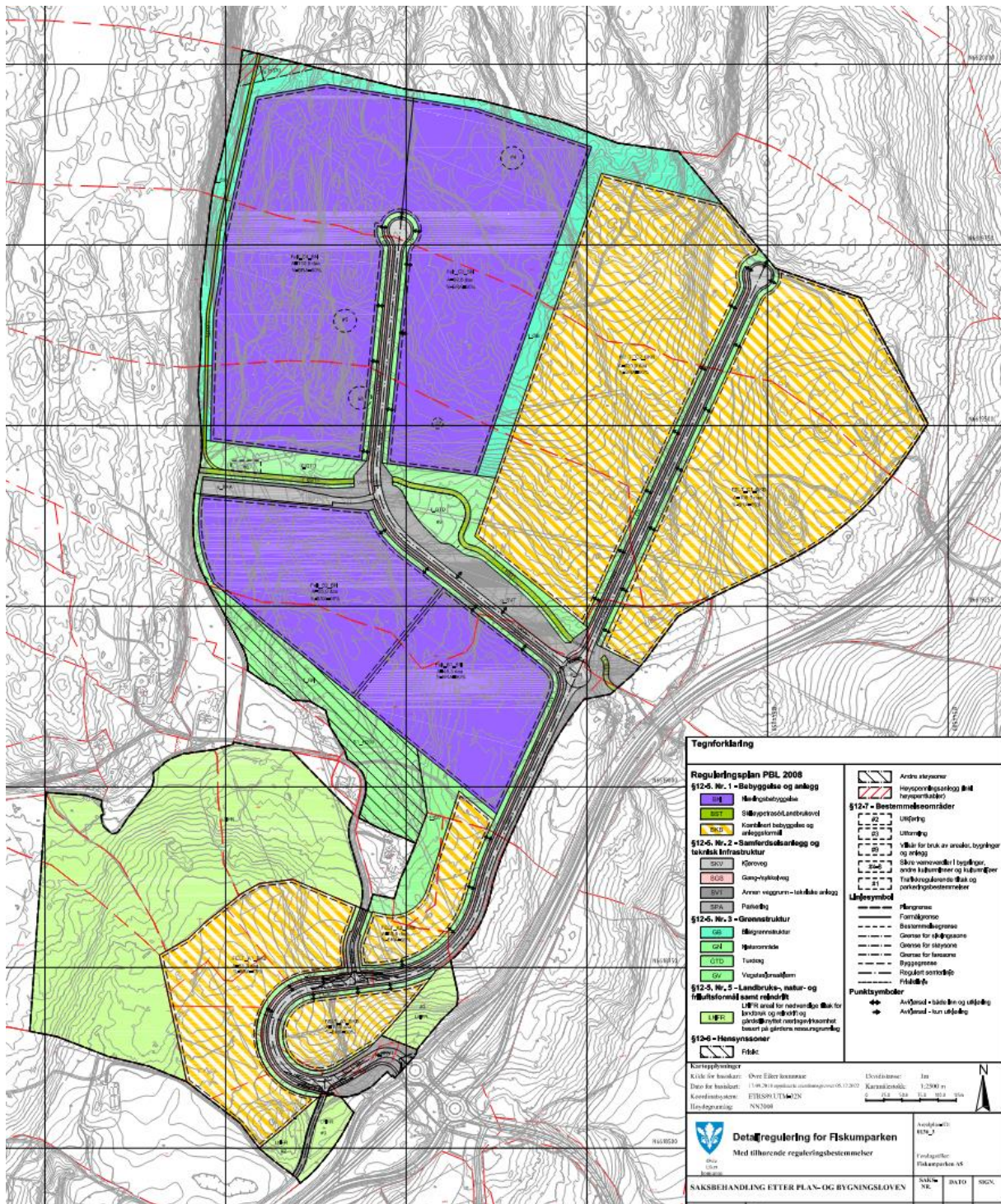
5.2 Rapporter utarbeidet gjennom planarbeidet

For å avdekke konsekvenser og belyse virkningene av planforslaget er aktuelle eksisterende rapporter oppdatert.

5.3 Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Planområdet er i hovedsak tenkt benyttet til næringsformål. Områdene for bebyggelse er delt inn i 2 underformål. Av det totale regulerte arealet er om lag 303,6 daa regulert til næringsbebyggelse og 311,1 daa har blandet formål som blant annet åpner for andel handel av plasskrevende varer. Totalt er det en liten økning fra planen vedtatt i 2021. Utnyttelsesgrad og andel plasskrevende varehandel er justert for å unngå økt trafikkgenerering.

Grøntdraget mellom B- og C feltene reguleres til turdrag og tilpasses for skiløypetrase/traktorvei samt aktivitetsflater for allmenheten. Grøntdraget vil også brukes til gode løsninger for overvann. Turdraget skaper en sammenhengende grønn forbindelse gjennom planområdet. Her ønsker man å tilbakeføre en naturlig karakter tilsvarende forhenværende og omkringliggende skogsområder. Ved å tilføre kvaliteter til turdraget som heving av terreng og etablering damanlegg og aktivitetspark vil det bli en attraktiv trase til omkringliggende skogsområder og løypenett.



Figur 16 Detaljreguleringsplan

Kombineret bebyggelse- og anleggsformål (sosi 1800)

Formålet omfatter i hovedsak arealer for plasskrevende varer, logistikk, industri, lager, verksted, håndverk og produksjon med tilhørende parkeringsarealer og servicefunksjoner.

En liten del åpner for overnatting i tilknytning til bedriften/formålet.

Definisjonen av plasskrevende varer skal være tilsvarende som i Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035.

«Plasskrevende varer som eksempelvis biler, landbruksmaskiner, trelast og hagesentre kan lokaliseres mindre sentralt. Handel med plasskrevende varer omfatter forretninger der hovedtyngden av omsetningen gjelder plasskrevende varer. En andel av vareutvalget kan også være andre detaljvarer under forutsetning av at disse har tilknytning til de plasskrevende varene som selges i forretningen.»

På felt A2 opprettholdes også formålet til å omfatte vegserviceanlegg i form av døgnhvileplass med tilhørende funksjoner som bevertning og overnatting.

På felt A3 tillates det i tillegg å etablere bensinstasjon, vegserviceanlegg og bevertning med tilhørende parkeringsarealer og servicefunksjoner.

Feltene regulert til kombinert bebyggelse og anleggsformål er A1, A2, A3, C1 og C2. Feltene i planen er tilpasset slik at de kombinerte formålene (med plasskrevende varehandel) tillates langs hovedveitraséen parallelt med E134.

Maks tillatt areal for forretning for plasskrevende varer innenfor planområdet er 36.000 m² BRA

Næringsbebyggelse (sosi 1300)

Formålet omfatter arealer for logistikk, industri, lager, verksted, håndverk og produksjon med tilhørende parkeringsarealer og servicefunksjoner.

Typiske bedrifter som er tenkt etablert i parken har store arealer med få ansatte pr m².

Bedriftene som etableres på området skal være arealkrevende og vil ikke være egnet å etableres i byer og tettsteder.

Feltene regulert til Næringsbebyggelse er B1, B2, C3 og C4.

Netthandel er en økende næring. Anlegg for distribusjon av netthandel er tillatt innenfor begge formål.

Øvrige formål i planen:

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur utgjør ca. 77,0 daa.

Grønnstrukturen som består av naturområder, turdrag og vegetasjonsskjermer utgjør 121,3 daa.

Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift (LNFR) som hovedsakelig består av jordbruk og skogbruk utgjør 127,6 daa.

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1300 - Næringsbebyggelse (4)	303,6
1420 - Skiløypetrasé (4)	6,8
1800 - Kombinert bebyggelse og anleggsformål (5)	311,1
Sum areal denne kategori:	621,6
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 - Kjøreveg (7)	24,1
2015 - Gang-/sykkelveg (6)	8,0
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg (11)	41,1
2080 - Parkering	3,9
Sum areal denne kategori:	77,0
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (daa)
3002 - Blå/grønnstruktur (2)	39,1
3020 - Naturområde	26,4
3030 - Turdrag (5)	21,1
3060 - Vegetasjonsskjerm (7)	34,7
Sum areal denne kategori:	121,3
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift	Areal (daa)
5100 - LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (4)	127,6
Sum areal denne kategori:	127,6
Totalt alle kategorier:	947,5

Nedenfor vises et sammenstilt arealoppsett for områdeplanen, detaljreguleringsplanen 2019 og endringene av planen 2021 og 2023 satt inn i tabellform.

	Totalt areal - planområdet	Totalt areal regulert med formål for bebyggelse	Areal for plasskrevende varer	Areal for annen næring	Grøntareal	Samferdsel /teknisk	LNF(R)
Områdeplan 2016	798 000	608 600	304 300	304 300	159 000	30 400	0
Detaljreguleringsplan 2019	803 000	491 900	64 500	427 400	210 000	101 100	0
Endringer og utvidelse 2021	947 500	512 800	61 180	451 620	209 900	97 200	127 600
Endringer 2023	947 500	621 600	30 000	591 600	121 300	77 000	127 600

- Forslag til endringer på detaljreguleringsplanen gjør at planen nærmer seg forutsetningene til områdeplanen mtp. areal for bebyggelse. I dette tallet er ca. 7daa satt av til skiløypetrasee. Areal for plasskrevende varer har derimot redusert til 10% av det som var tillatt i områdeplanen.
- Grøntareal og samferdsel er redusert fra gjeldende plan. Mye av teknisk vegareal omfatter overvannshåndtering i form av dammer for fordrøyning. Dette vil i realiteten oppfattes som blå-/grønnstruktur. De gjenstående grøntarealene i planen gis høyere kvalitet og bruksverdi enn i forrige plan. Dette er gjort med å heve terrenget og legge damanlegg og aktivitetsområder langs skiløypetraseen.
- Areal avsatt til samferdsel/teknisk infrastruktur er redusert fra gjeldende plan. Lengden på den kommunale vegtraseen er redusert.

5.4 Prinsipper for feltinndeling

Planen er delt opp i A, B og C områder med underdeling av 9 felt etter løpenummer. De samme områdene er avsatt til næring i områdeplanen og er derfor gjenkjennbart fra tidligere planlegging. Næringsområdene reguleres i felter med ulik størrelse for å møte behovet til ulike brukere. Feltene vil igjen bli delt opp i mindre tomter avhengig av interessenter og utvikling av næringsparken. Feltene vil bli opparbeidet med internveier og manøvreringsarealer. I tillegg til fellesbestemmelser har hvert felt tilknyttet spesifikke bestemmelser for arealformål, utnyttelsesgrad, byggehøyder og annet.



Figur 17 Illustrasjonsplan

Plassering av feltene i terrenget er basert på:

- Redusere omfanget av infrastruktur (vei og teknisk infrastruktur)
- Optimalisere feltets utforming (mtp. bærekraftig næringsutvikling, kapasitet og logistikk)
- Massebalanse
- Tilpassing til eksisterende terreng og landskapsbilde ved reduksjon av fjellskjæringer

5.5 Generelle prinsipper for bebyggelsens plassering og utforming

Intensjonen er at bygningenes arkitektur skal gi et moderne, tidsriktig preg for å imøtekomme dagens krav og standard. Det skal legges vekt på god kvalitet i den arkitektoniske utformingen innenfor de økonomiske rammene for tiltaket. Fiskumparken vil oppfordre til bruk av miljøvennlige materialer.

Bygninger, utomhusanlegg, belysning og skilting skal utformes som en arkitektonisk helhet.

Bebyggelse med store dimensjoner skal søkes brutt opp ved hjelp av form- og fasadeuttrykk. Fasader skal ha en utforming som gir variasjon i rytme og inndeling, farge- og materialbruk. Det bør være mørke, ikke reflekterende farger for å harmonere med omkringliggende skogkledd terreng.

Innad på feltene bør bebyggelsen ha visse fellestrekk og konsepter for utforming. Dette forsterker områdets struktur og lesbarhet, skaper et helhetlig preg og moderne uttrykk. Ny bebyggelse skal orienteres parallelt med regulert vegstruktur i planområdet.



Figur 18 Bebyggelsen skal orientere seg parallelt med regulert vegstruktur

Fiskumparken ønsker at byggene skal holde en høy miljøstandard og stimulere til at det benyttes fornybar energi gjennom solenergi og geoenergi. Ved oppføring av ny bebyggelse skal det redegjøres for valg av energiløsning. Det skal vektlegges utbyggingsløsninger som gir lavt energiforbruk ved å vurdere tiltak for energiøkonomisering og muligheter for å utnytte flere energisystemer. Utbygger må ta kontakt med nettselskapet for tidlig å avklare behov for netttutbygging og utforming av nettløsning innenfor planområdet.

Det er utarbeidet en energiredegjørelse i forbindelse med vedtatt plan i 2019/2021. Se vedlagt.

Fiskumparken ønsker å oppfordre utbyggerne til bruk av massiv tre ved etablering i parken.

Allerede i utviklingsfasen er det involvert en rådgivende BREEAM konsulent. BREEAM er verdens mest brukte miljøsertifiseringssystem for bygninger, og brukes også til områdeplanlegging. BREEAM

fungerer som et rammeverk som tar for seg bærekraftig utvikling med tanke på miljø og energi. I tidligfase kan BREEAM rammeverket hjelpe til å ivareta gode miljøtiltak og tilrettelegge for en eventuell sertifisering av bygg senere. Dette gjelder blant annet tiltak som kan gjøres før de første arbeidene på tomten starter.

BREEAM gir også føringer for mange nyttige og hensiktsmessige miljøtiltak som kan gjøres uavhengig om målet er en BREEAM sertifisering.

Uteoppholdsarealer

Ny bebyggelse skal plasseres slik at det tilrettelegges for et oversiktlig, trafiksikkert og lett fattbart gangvegnett med korte avstander mellom parkeringsplasser og utearealer. Alle næringsområdene kobles til gangveisystem som igjen er koblet til turveinettet i skogen.

5.6 Generelle prinsipper for landskap og terrengutforming

Næringsområdene planlegges med variasjon av kotehøyde tilpasset tilgrensende områder og terreng. Høydene er vurdert for å oppnå massebalanse. Høydeforskjellen mellom områdene tas opp i de planlagte grøntområdene.

Veiene er tilpasset eksisterende terreng, næringsområdene og gode trafikale løsninger. Skjæringer etterstrebes å minimere. Fyllinger tildekkes med skogbunnsjord slik at de revegeteres naturlig med stedegne arter. Fyllingene anlegges med fall 1:1,5 eller slakere.

Landbruksmark

Det er lagt til rette for at humusholdige overskuddsmasser fra utviklingen av næringsområdene kan brukes til å heve eksisterende landbruksmark samt utvikle ny i skogsområder ved Dunserudhagen. Opparbeidelsen tilpasses tilgangen på løsmasser. Ny landbruksmark anlegges med slakere fall mot syd enn i dag. Mot næringsområdene anlegges det brattere skråninger som revegeteres naturlig ved bruk av skogsjord.



Figur 19 Illustrasjon fra sør

5.7 Faseutvikling

Det forventes av Fiskumparken vil utvikles over tid. Næringsarealene bygges ut trinnvis etter hvert som tomter selges. A1 er allerede utviklet og tomtene solgt. Behovet for omplassering av løsmasser følger utviklingen av næringsarealene. Noe mellomlagring kan forekomme, men det tilstrebes å plassere massene direkte til stedet de skal nyttes. Inntil tomtene tas i bruk blir de liggende urørt, men det tillates nødvendig uttak av masser for å realisere prosjektet. Veier og annen infrastruktur utvikles i takt med næringstomtene.

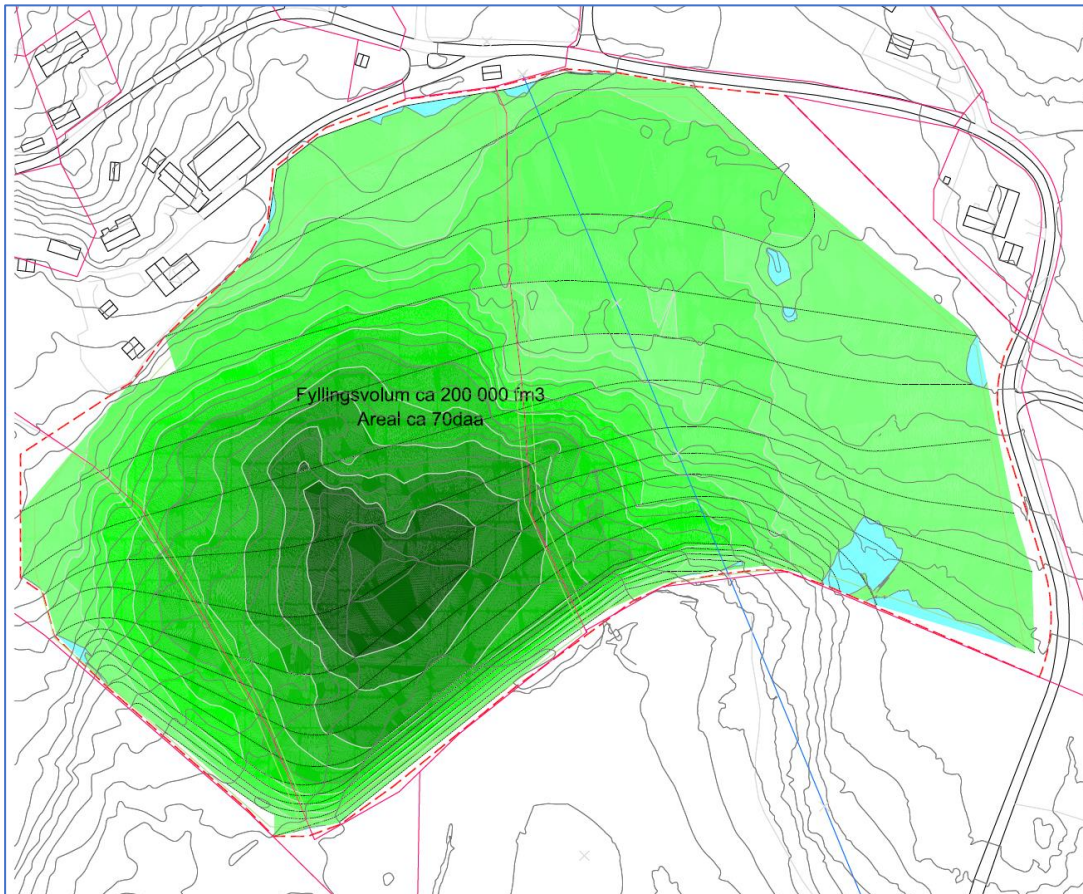
Etttersom det ble avdekket større mengder løsmasser enn forventet er det laget en faseplan for planlagt massehåndtering. Jordet nord for A1 er hovedområdet for oppfylling av masser.

5.8 Massebalanse

Arealene innenfor Fiskumparken utvikles slik at det samlet sett oppnås massebalanse. Det vil si at minst mulig masse fraktes ut eller inn i området. På grunn av hensynet til omkringliggende terreng, vil noen områder måtte tilføres masser, mens andre vil ha overskudd. Jordbruks- og skogsområdet nord for A1 er skrint med jord og derfor egnet for å forbedre matjordkvaliteten og samtidig virke skjermende for naboene.

I anslagene for vekstjordlagtykkelse er det antatt ca. 0,5m i snitt på tomtene som skal opparbeides. Under arbeidene er det avdekket mer variert fjelloverflate med løsmasselommer i tillegg til at det stedvis er tykkere vekstjordlag. Mengden humusholdige masser er mer enn det som går med til tildekking av sidearealer og andre grøntområder innenfor næringsområdene. Overskuddet er kan brukes til kvalitetsheving av eksisterende landbruksmark samt opparbeidelse av ny landbruksmark.

Det er utarbeidet et notat som beskriver en faseutvikling i forbindelse med opparbeidelsen av landbruksmarken. Fasene er delt opp i tre faser etter geografisk plassering som forholder seg stort sett til dagens bruk og eiendommer. Se vedlagt Notat L – 01, Gjenbruk av humusholdige masser.



Figur 20 Viser fyllingsvolum og dybder når hele deponeringen er ferdigstilt

For å optimalisere massebalansen underveis, vil høyden på arealene finjusteres slik at balanse oppnås.

Planen er lagt opp til masseunderskudd i begynnelsen og masseoverskudd på de øverste tomtene. Dette minimerer behovet for mellomlagring.

5.9 Trafikkforhold

Planområdet skal i hovedsak bygges ut til næringsformål, eller kombinerte formål.

Hoveddelen er næringsformål som omfatter logistikk, industri, lager, verksted og produksjon, slik at arealet genererer relativt få turer.

Veier er prosjektert iht. kommunens veinorm og SVVs håndbøker.

Som fremtidsvisjon ønsker Fiskumparken å tilrettelegge for bruk av tunge kjøretøy på grønn energi.

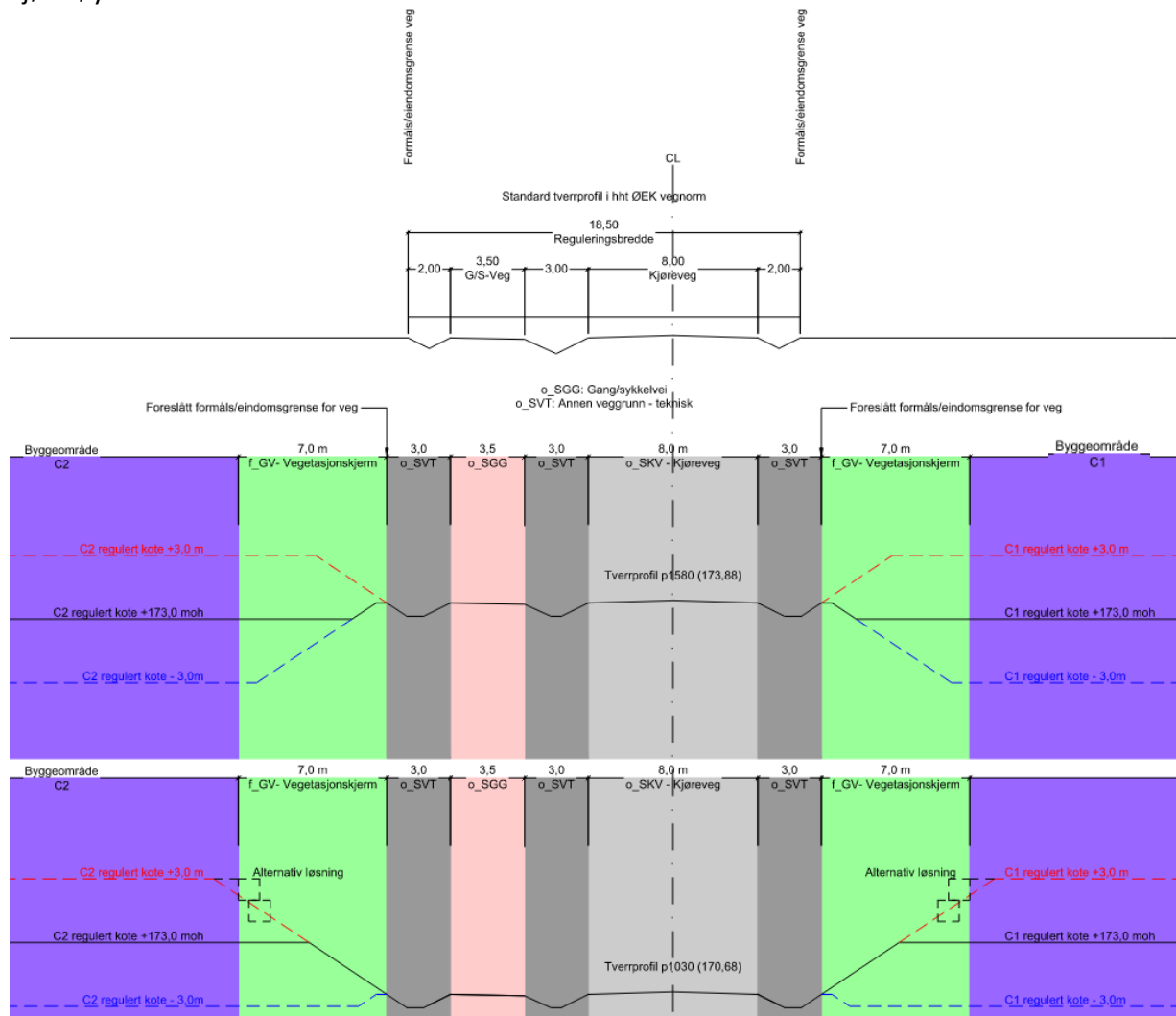
Trafikkanalysen tilhørende plansaken er oppdatert iht. arealøkning av byggefeltene og tillatt andel plasskrevende varehandel.

5.10 Vei

Det er gjort endringer på veiene som går nord og øst i planområdet f_SKV4, 5, 6 forhold til gjeldende detaljregulering fra 2021. Veitraseene er redusert og tilpasset landskapet i større grad enn i gjeldende regulering.

Kjørevei er vist på plankartet og bredden omfatter kjørebane samt skulder og rekkverksrom.

Vegstandard, kjøremåte og dimensjonerende kjøretøy er iht. Øvre Eiker kommune normal for vei og gateutforming, Vegvesenets/Vegdirektoratets Håndbok N100 og gjeldende rundskriv for gjeldende kjøretøy.



Figur 21 Standard tverrprofil iht. ØEK Vegnorm og foreslått prinsipp lagt til grunn for detaljregulering

Illustrert prinsipp benyttes der det er så store fylling/skjæringsutslag at de kommer inn på byggefeltene. Utarbeidet prinsipp gjør at formålsgrensen for vei kan settes uavhengig av høyde på byggefeltene. Terreng høyden for byggefeltene har en variasjon internt på feltene for å tilpasse seg terrenget og tilstrebe massebalanse.

Kjøreveg o_SKV1 og o_SKV3 - o_SKV6:

Vegstandarden er tilsvarende Samlevei (S1) med utvidet bredde for næring- og industritrafikk. I tillegg er det tilpasninger for å tilfredsstille krav om fremkommelighet for modulvogntog.

O_SKV3, o_SKV4 og o_SKV6 knyttes sammen med rundkjøring (R1). Dimensjonerende kjøretøy er modulvogntog (MVT). Fartsgrense er 40 km/t.

R1 prosjekteres med vikeplikt inn i rundkjøringen.

Dimensjonerende bruksklasse vekt (aksellast/totalvekt)	Vogntog	Mobilkran	Spesialtransport
		10/60 t	12/65 t

Kjøreveg o SKV2:

Vegstandarden er tilsvarende Boligvei (B) med fravik for krav til stigning. (Veien prosjekteres med 11% stigning). Dimensjonerende kjøretøy på denne vegen er tømmervogntog 24 m 60 tonn. O_SKV2 tilknyttes o_SKV1 i T-kryss med vikeplikt, kjøremåte B. Dimensjonerende kjøretøy er Vogntog (VT) med kjøremåte B. Fartsgrense er satt til 40 km/t. o_SKV2 prosjekteres med vikeplikt fra høyre.

Dimensjonerende bruksklasse vekt (aksellast/totalvekt)	Vogntog/Tømmervogntog 10/60 t	Mobilkran 10/60 t	Spesialtransport 10 /60 t
--	----------------------------------	----------------------	------------------------------

f_SKV1:

Området skal benyttes til felles privat vei. Bredden på arealet omfatter kjørebane og skulder. Vegstandard: Samlevei (S1) f_SKV1 tilknyttes o_SKV1 i T-kryss med vikeplikt, kjøremåte B. Dimensjonerende kjøretøy er Vogntog (VT).

Gang- og sykkelvei (SGS):

Det sikres trygg forbindelse for gående og syklende fra eksisterende bussholdeplass ved avkjøringen til Darbu, både til boligfeltet Dunserudhagan/Myrvang og videre inn i næringsområdet. Grunnet store kjøretøy på veien opparbeides det adskilt gang- og sykkelvei parallelt med kjøreveien.

Gang og sykkelvei er offentlig. Vegstandarden er iht. «Øvre Eiker kommune normal for vei- og gateutforming».

Annet vegareal (SVT):

Områdene skal benyttes til snøopplag og grøft/sideareal til veg. Innenfor dette området kan det etableres holdeplasser for kollektivtrafikk og oppstillingsplasser for drift/vedlikehold av nett-/nodestasjoner. Holdeplasser for kollektivtrafikk *bør utformes etter SVV N100 og V123.*

Arealet kan også benyttes for fordrøyningsmagasiner for overvann fra veiareal.

Ved opparbeidelse av veiene kan det gjøres mindre justeringer i av formålet for å begrense terrenginngrep.

Driftsvei og leggeplass for tømmer:

Eksisterende traktorveier og tømmervelteplasser som ligger innenfor planområdet i dag må legges om ved utbygging av næringsparken. Det er inngått særskilte avtaler med grunneierne om dette slik at de sikres forbindelse mellom øvre og nedre del av skogseiendommene, og hvor det er lagt inn egen reguleringsbestemmelse om etablering av denne type tiltak innenfor den regulerte grøntstrukturen.

Det skal ikke være leggeplass for tømmer langs offentlig vei.

Under SKV4 og SKV6 går det en bekk gjennom grøntdraget GTD ned til gnr/bnr 158/10. Her planlegges det for en driftsvei i kulvert under veien. Bekken vil føres i stikkrenne.

Fordelene med fylling og kulvert gir en bedre overvannskontroll og VA fremføring. Fyllingen er med på å kontrollere at det ikke tilføres mer vannmengde nedstrøms. Veien på fylling og etablering av kulvert vil også kreve mindre vedlikehold og lite driftskostnader.

Estetisk vurderes fylling til ikke å få negative konsekvenser for omkringliggende landskap i forhold til nær og fjernvirkning da dette er et industriområde og har mye omkringliggende vegetasjon.

Avkjørsler:

Plassering av avkjørslene (vist på plankart med piler) er veiledende, men maks antall og fra hvilken veg tomte skal ha atkomst er bindende. Ved justering av avkjørsel skal det på utomhusplan vises at avkjørselen kan utformes etter krav gitt i kommunens norm og retningslinjer.

Avkjørslene skal utformes ihht. kommunens enhver tid gjeldende veinorm. Endelig plassering skal fastsettes i detalj ved rammesøknad av bebyggelse.

Skiløypetrase/Landbruksvei

Innenfor området regulert til turdrag med gjennomgående skiløypetrase/landbruksvei.



Figur 22 Turdrag gjennom planområdet

For å sikre atkomsten til ovenforliggende naturområder anlegges det underganger på to steder der veien krysser turdraget, mellom område B og C områdene. Undergangene er tilpasset til land-/skogbruksmaskiner og at turgåere kan ferdes gjennom.

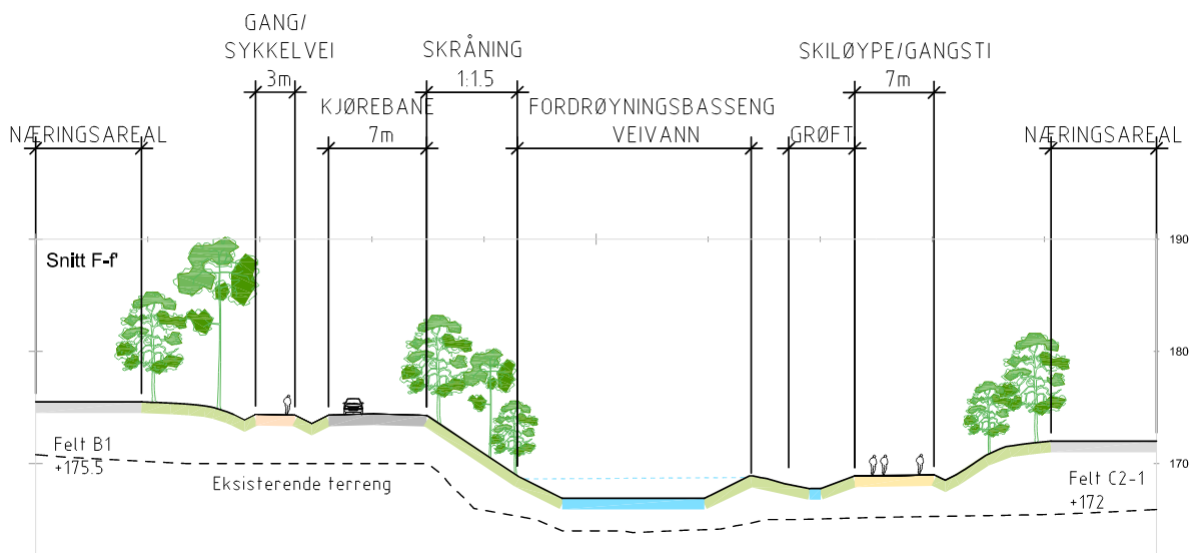


Figur 23 Undergang under vei mellom B og C områdene



Figur 24 Illustrasjon sett mot øst fra turvei langs utfartsparkering.

Skiløypetrase BST1 skal kombineres med landbruksvei og ha totalt 7 m bredde. BST2 er ren skiløypetrase og skal ha 4 m bredde. Formålet er sikret som eget formål i plankartet, men eksakt plassering av skiløypetraseen/landbruksveien avklares ved byggesøknad. Dette kan gjøres uten endring av reguleringsplan. Skiløypetraseen/landbruksveien skal være åpen for allmenn ferdsel. Ved overbygging av landbruksveien skal den ha minimum 4,5 m fri høyde og 4,5 m bredde.



Figur 25 Snitt av turdrag med skiløypetrase og fordrøyningsbasseng

5.11 Parkering

Bil og sykkel

Nødvendige oppstillingsplasser for biler, skal dekkes på egen grunn.

Maksimalt antall parkeringsplasser skal være i henhold til følgende parkeringsnorm:

Logistikk, lager, terminalvirksomhet, utelagring: 1 pr. 200 m² BRA

Produksjon/lett industri: 1 pr. 100 m² BRA

Forretning for plasskrevende varegrupper: 1 pr. 70 m² BRA

Bensinstasjon: 1 pr. 50 m² BRA

Overnatting: 1 pr utleierom

Beverting/restaurant: 0,4 p-plasser pr. sitteplass i lokale

I tilknytning til hovedinngang skal det opparbeides 0,5 plass sykkelparkering pr ansatt. Minimum 50% av sykkelparkeringen skal være under tak.

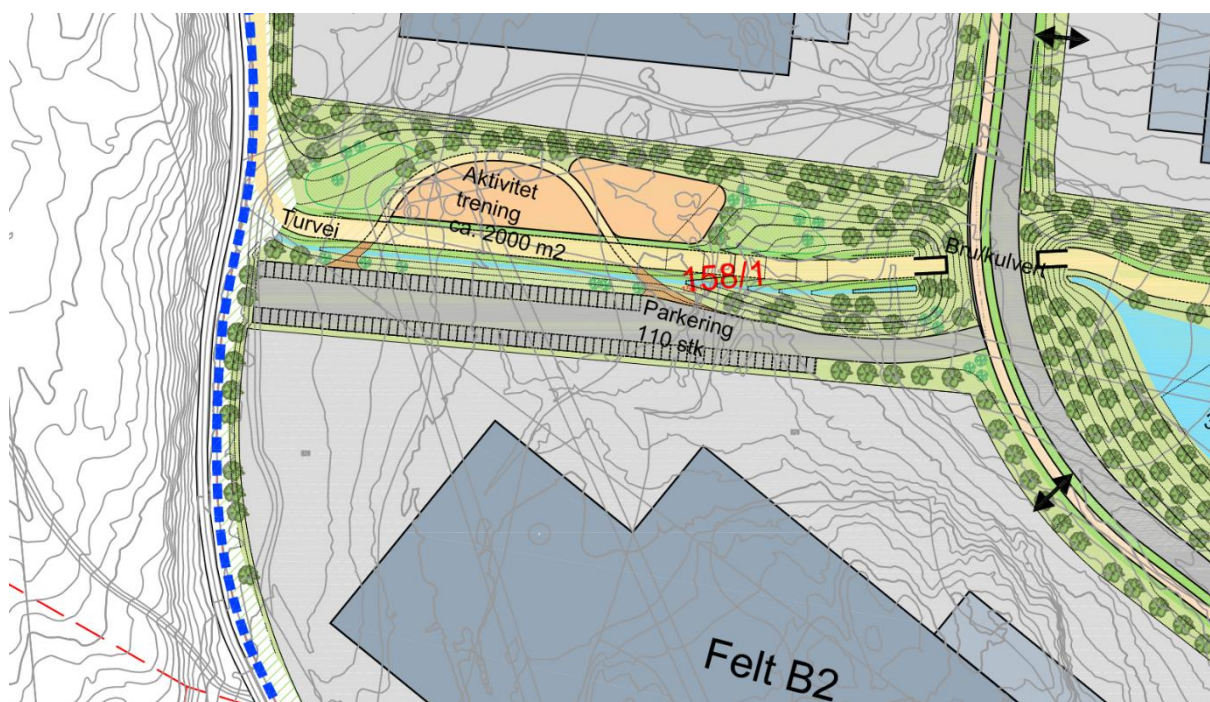
Sykkelparkering skal tilrettelegges for el-sykkel.

Et hensiktsmessig antall av parkeringsplassene skal tilrettelegges for El-bil-parkering.

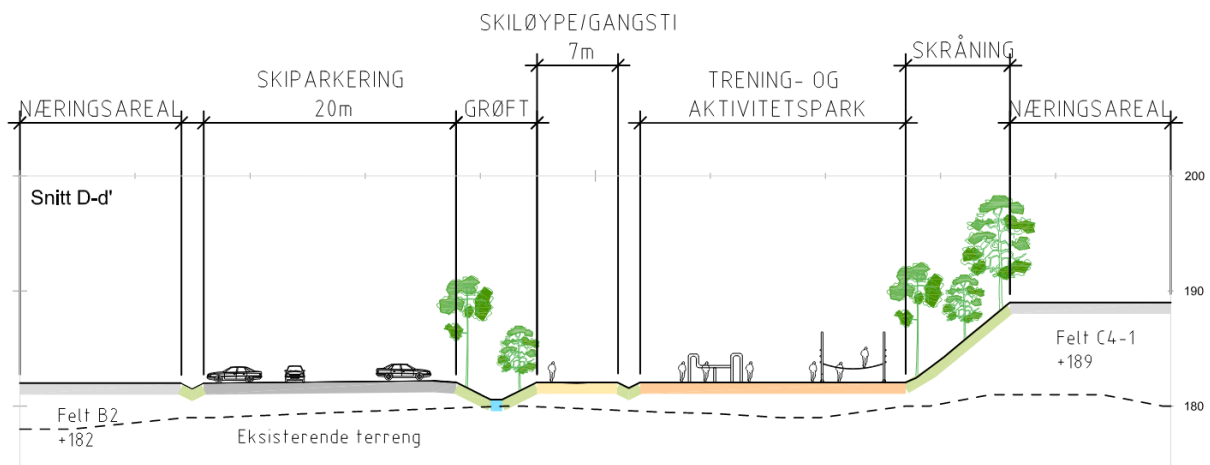
5% av parkeringsplassene skal tilrettelegges for forflytningshemmede.

Utfartsparkering:

Ny utfartsparkering skal etableres nord for B2. Parkeringsplassen planlegges for ca. 110 parkeringsplasser. Fra utfartsparkeringen er det kort vei til tur og løypenett. Utfartsparkeringen planlegges med grusdekke og belysning.



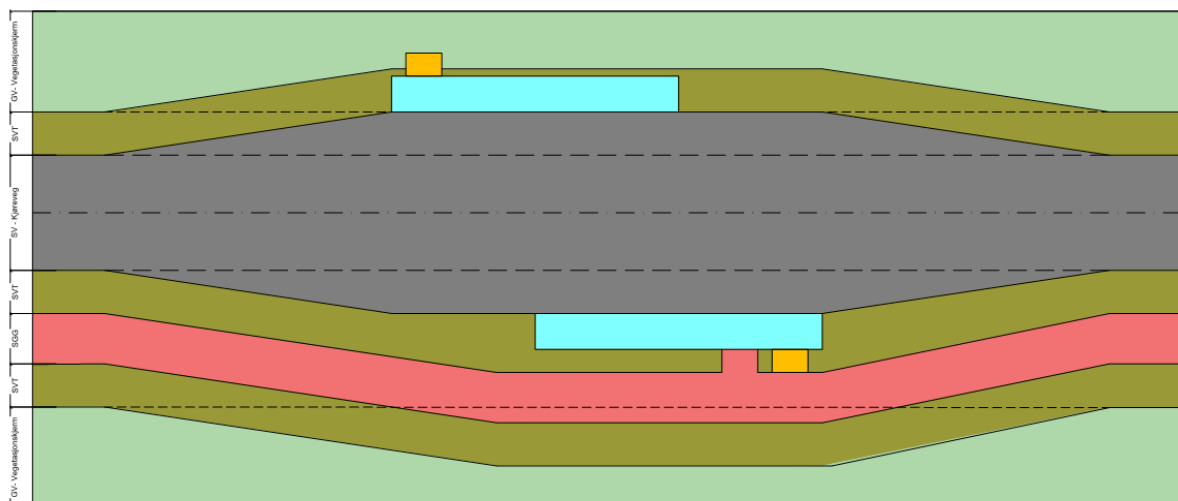
Figur 26 Utfartsparkering



Figur 27 Snitt av utfartsparkering med tilliggende aktivitetspark

5.12 Kollektivtilbud, tilkomst til parken

Innen planområdet kan holdeplasser for kollektivtransport opparbeides i byggefeltene eller langs offentlig kjørevei som kantstopp eller busslomme. Der holdeplassene opparbeides langs offentlig kjørevei blir deler av holdeplassene bygd i arealer avsatt til "Annen veggrunn – tekniske anlegg" og "Vegetasjonsskjerm".



Figur 28 Utforming av busslomme for kollektivtransport

Det planlegges å inngå samarbeid med aktører for utleie av el-sparkey sykler/sykler fra Darbu stasjon.

5.13 Grønnstruktur

Grøntarealet avsatt i planen er ca. 121 daa. Grøntarealet inkluderer vegetasjonsskjermer langs veiene, blå-/grønnstruktur, turdrag og naturområdet.

Næringsområde har vært planlagt gjennom kommuneplan og områdeplan fra 2016. I gjeldende plan er de fleste grøntområder utvidet noe som gir en forbedring for landskapsbilde sammenlignet med tidligere planlagt tiltak. Dette videreføres i dagens plan, men reduseres i området hvor kulturminnene ligger.

Næringsutbyggingen tar sikte på å reetablere naturen som var på området, ved å etablere grønne korridorer og naturområder. Målet er å skape sammenhengende grøntområder som fungerer som

grønne forbindelser gjennom området, og som skjermer mot næringsområdet. I ytterkanten av næringsområdet skal det være tett skog som skjermer godt, mens inne på næringsområdet skal det plantes til med enkelttrær. Ved adkomsten til næringsparken ønskes det en mer parkmessig karakter, mens i de interne grøntområdene ønsker man å tilbakeføre en mer naturlig karakter tilsvarende forhenværende og omkringliggende skogsområder. En naturlig karakter oppnås gjennom revegetering med bruk av stedlige toppmasser.

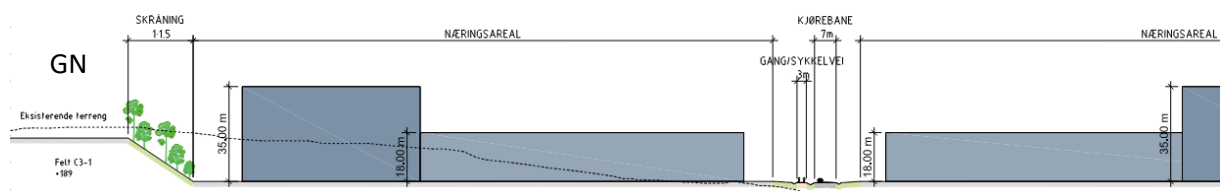
Friluftslivet søkes ivaretatt med grønnstrukturen i turdraget mellom næringsflatene som knytter området til ovenforliggende skogsområder. Området vil bli i hovedsak bli brukt av turgåere, skiløpere, mosjonister, mfl. på vei til løypeanlegget i vest. Når næringsparken står ferdig kan vi regne med at grøntområdet i tillegg vil brukes av de ansatte som jobber i næringsparken, og ev. av sjåførere som benytter en ev. døgnehvileplass.

Innenfor turdraget kan det etableres benker, skilt og andre mindre installasjoner som kan tilrettelegge for økt bruk av området. Grøntstrukturen skal inngå i en helhetlig løsning for håndtering av overvann fortrinnsvis ved benyttelse og oppgradering av eksisterende vannveier inkludert etablering av fordrøyningsbasseng/dammer.



Figur 29 Damanlegg for fordrøyning av overvann langs turløype

Deler av GN merket med hensynsone skal ivareta bomiljøet ved Dunserudhagan og Myrvangen ved å etablere en buffersone mellom boligene og næringsflaten som vist i plankartet.



Figur 30 Snitt som viser buffersone mot boliger i vest og turdrag mellom næringsbebyggelsen

Trase for turveg, skiløype og landbruksvei planlegges opparbeides innenfor turdraget. Ny/eksisterende trase skal være åpen til enhver tid i bygge og anleggsperioden. Det planlegges også å opparbeide en aktivitetspark innenfor området i nær tilknytning til utfartsparkeringen.



Figur 31 Aktivitetspark i tilknytning til utfartsparkering

Vegetasjonsskjerm (GV)

Arealer avsatt som vegetasjonsskjerm har som formål å skjerme virksomheten og ramme inn bebyggelsen på feltene, disse skal tilsås med stedegen vegetasjon.

I vegetasjonsskjermen kan det bygges holdeplass for kollektivtrafikk, ventearealer og leskur.



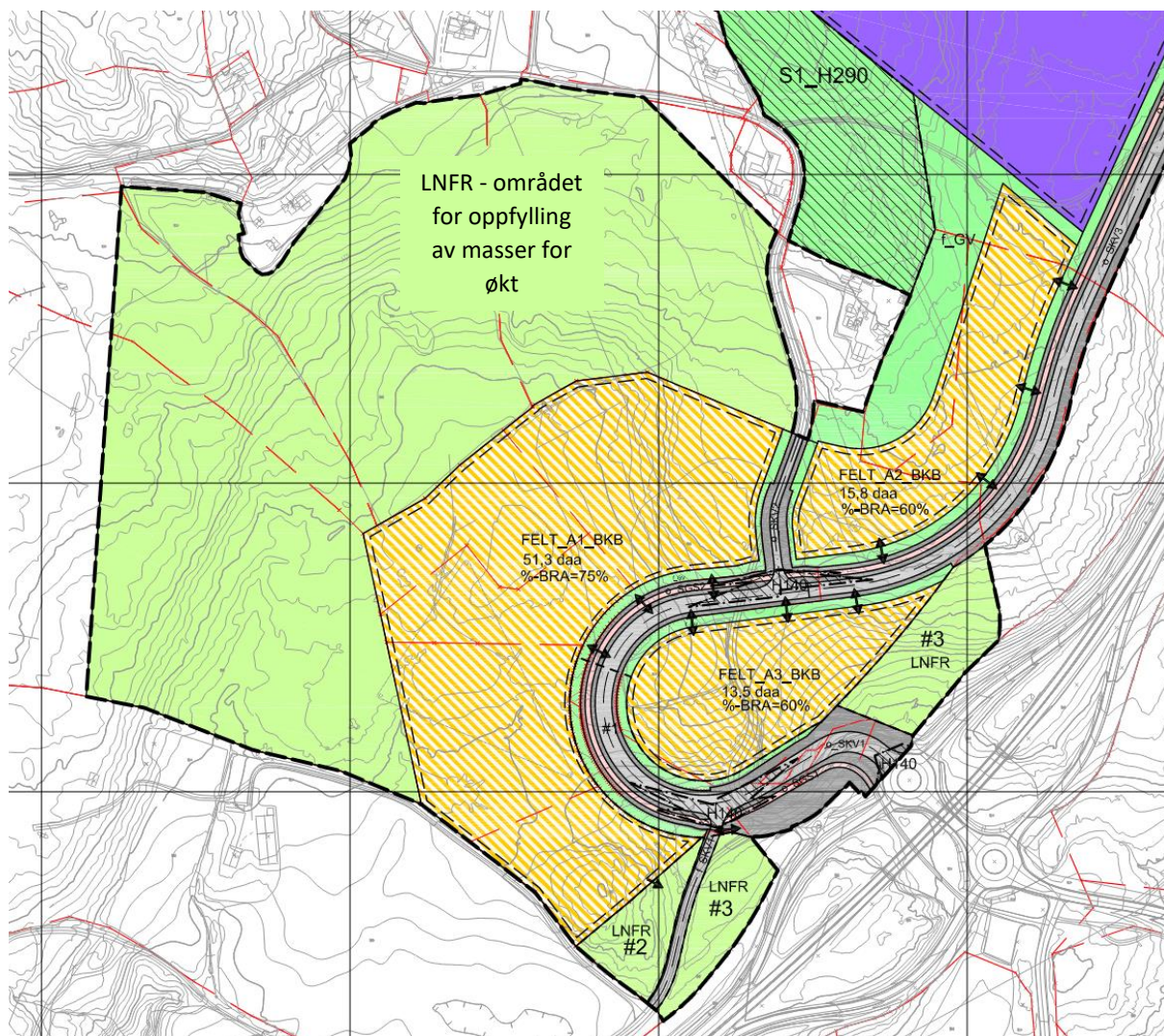
Figur 32 Vegetasjonsskjerm mellom vei og næringsbebyggelse

5.14 LNFR område

Gjennom utbygging av området ble det avdekket betydelig større mengde løsmasser enn først antatt. Dette viser seg å være masser av svært god kvalitet. Massene skal benyttes både til terrengarrondering og utbedring av dyrka mark.

Jordbruks- og skogsområdet nord for A1 er skrint med jord og derfor egnet for å forbedre matjordkvaliteten og samtidig virke skjermende for naboene.

LNFR(R) områdene sør for A1 og A3 er omfattet av bestemmelsesgrenser #3 som er tilknyttet egne planbestemmelser og omtalt i skjøtselsplanen. Disse områdene skal jevnlig skjøttes og vegetasjonen holdes nede for å sikre en åpen og ryddig entre til parken.



Figur 33 LNFR områder innenfor planområdet

5.15 Næringsutvikling

Planforslaget danner et godt grunnlag for næringsutvikling i Øvre Eiker kommune. Fiskumparken tilrettelegger for bedrifter innenfor plasskrevende varehandel, bevertning, lager og logistikk, produksjon og industri.

Fremtidens handel vil mer og mer skifte fra fysisk handel i butikk til netthandel, som vil føre til økt behov for lager og logistikkbygg. Store industribedrifter blir presset ut av områder med stor urbanisering. Dette vil gjøre at bedrifter får behov for å flytte til store næringsparker utenfor byene.

Ut ifra Regional plan for Areal- og transport i Buskerud vil Fiskumparken bli definert som et C-område for næringsutvikling.

C-områder er områder med god biltilgjengelighet og mindre god kollektivbetjening. Det er allikevel anbefalt at det er et visst innslag av kollektivbetjening av området. God biltilgjengelighet innebærer nærhet til hovedveg og nok parkeringsplasser til ansatte. Besøksintensive arbeidsplasser skal i prinsippet ikke lokaliseres til C-områder.

Planforslaget er iht. definisjonen et C-område.

5.16 Teknisk infrastruktur

Antatt effektbehov for parken er anslått til 30 MW. Hvert felt er tenkt forsynt fra egen nettstasjon, med én eller flere transformatorer, slik at man oppnår størst mulig selektivitet i nettet. Øvre Eiker Nett legger føringer på hvordan dette skal bygges og driftes. En utvidelse av høyspentnettet i området vil bedre driftssikkerhet for det eksisterende nettet.

I forbindelse med utbygging av planområdet er det bygget et vannforsyningsanlegg for drikkevann rett sør for E134.

5.17 VA og Overvannshåndtering

Generelt skal overvann håndteres i hvert trinn av utbyggingen og innenfor hvert enkelt delfelt/tomt. Dette i kombinasjon med fordrøyningsmagasiner, regnvannsbed og flom-/fordrøyningsdammer. Krav til ivaretagelse av vannmiljø skal ivaretas både i anleggsfasen og under driftsfasen.

Det skal etableres sikre flomveier internt på området slik at bygninger og infrastruktur ikke skades.

Det etableres også flomdempende tiltak slik at flom- og overvannsmengde ut fra området ikke overskrider dagens mengder. Overvann og flomvann fra tilgrensende områder oppstrøms næringsarealet skal ivaretas. Krav til maksimalt videreført overvann skal overholdes med nødvendige tiltak som nevnt over. VA-plan er lagt med planforslaget.

Det er 3 bekker fra næringsområdet ned til Fiskumvannet som er hovedveiene for overvannsavrenning og flomvann. Vannmiljø med Fiskumvannet som en viktig sårbar resipient skal ikke tilføres forurenset overvann. Dette er spesielt viktig ved anleggsutførelser med krav til stenge tiltak.

Det er etablert et vannforsyningsanlegg sør-øst for planområdet (motsatt side av E134), for tilpassing til eksisterende trykksone i Darbu tettsted. Inne på planområdet er det avsatt et mindre område for etablering av pumpestasjon i tilknytning til felt C2.

Ved utbygging av de ulike feltene og veier inn på området skal nødvendige tiltak mht. overvann detaljprosjekteres innenfor hvert enkelt felt.

5.18 Lysforurensning

Lysforurensning mot naboeiendommer skal begrenses. Det utvendige belysningsanlegget skal følge retningslinjene gitt i «Lyskultur publikasjon 1C: Luxtabell og planleggingskriterier for belysning av utendørs arbeidsplasser, tabell 2». Denne tabellen omtaler grenseverdier for strølys for å minimere problemer for mennesker, flora og fauna fra utendørs belysningsinstallasjoner.

Det skal benyttes armaturer med nedadrettet og presis lysfordeling, slik at man hindrer direkte spredning av lys opp i atmosfæren. Belysningsanlegget styres etter brukstidene på anlegget og lysnivåene dimmes ned eller slukkes helt på kveld-/nattestid når det er lav eller ingen aktivitet. Det kan være ønskelig å ha lys på området på kveld/natt av sikkerhetsmessige årsaker. Dette må vurderes etter behov.

5.19 Universell utforming og tilgjengelighet

Universell utforming skal være et bærende kvalitetsprinsipp, og uterom og bygninger skal være tilpasset bevegelses-, orienterings- og miljøhemmede.

Gang og sykkelveiene vil i stor grad følge veiene. Veiene har maks fall 1:12. Øvrige gangveier, turveier, stier, mm, vil anlegges så slakt som mulig.

5.20 Friluftsliv, bruk og folkehelse

Området blir i hovedsak brukt av turgåere, skiløpere, mosjonister, m.fl., på vei til løypeanlegget i vest. Når næringsparken står ferdig kan vi regne med at grøntområdet i tillegg vil brukes av de ansatte og sjåførere som oppholder seg i næringsparken.

For å sikre atkomst til ovenforliggende naturområder skal det anlegges planskilt kryssing under atkomstvei for bekk, gående og landbruksmaskiner på to steder.

Nord for felt B2 er det planlagt en utfartsparkering for å bedre tilkomsten til naturområdene utenfor planområdet.



Figur 35 Turveier og skiløyper i fremtidig situasjon

5.21 Kulturminner

I gjeldende reguleringsplan for området finnes det kulturminner som er sikret ved båndleggingszone med formål å bevare kulturminnene. Kulturminner er definert som alle spor etter menneskelig virksomhet, og viser utviklingen som danner grunnlaget for dagens samfunn. På Dunserud finnes mange ulike typer kulturminner, og innenfor planområdet kommer de i konflikt med ønsket utvikling av næringsparken. Området er visuelt overflateregistrert av Viken fylkeskommune flere ganger. Første gang i 1978, deretter ble det utført en kulturhistorisk registrering i 2007 og nå siste i november 2022. I tillegg er deler at området undersøkt med prøvestikking. Viken fylkeskommune har gitt innspill på at det kan søkes dispensasjon fra kulturminneloven slik at kulturminnene som ligger i konflikt med planen kan fjernes. Dette gjøres i forbindelse med offentlig ettersyn av planforslaget.

5.22 Skjøtselsplan

Skjøtselsplanen i forbindelse med planarbeidet er oppdatert. Siden kulturminnene frigis, utgår skjøtsel av selve kulturminnene og området rundt dem. Viken Fylkeskommune anser derfor ikke kommende skjøtselsplan å ligge innenfor deres ansvarsområde og ønsker ikke planen til godkjenning.

Skjøtselsplanen omfatter alle grøntområder innenfor planområdet. Grøntområdene blir inndelt etter ønsket karakter, og tilført beskrivelse av fremdrift og metode. Planen viser hvordan grøntområdene skal se ut og hvordan de skal skjøttes for å oppnå dette. Se vedlagt skjøtselsplan.

5.23 ROS analyse

Plan- og bygningsloven setter krav om at det skal gjøres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse), jf. § 4-3, ved utarbeidelse av planer for utbygging. Analysen viser alle konsekvenser og risiko- og sårbarhetsforhold som er knyttet til planområdet og eventuelle endringer som følger av planen eller tiltak hjemlet i planen. Hensikten er å gi kommunen grunnlag for å forebygge risiko for skade eller tap av liv, helse, miljø, viktig infrastruktur og andre materielle verdier i planleggingsarbeidet. Analysen bidrar til økt kunnskap og bevissthet rundt beredskapshensyn både for grunneiere, utbyggere, kommunen og publikum for øvrig.

Det er utført en ROS-analyse i forbindelse med detaljreguleringen. Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart.

Følgende farer har blitt utredet:

- Ustabil grunn
- Ekstremnedbør/overvann
- Skogbrann
- Transport av farlig gods
- Trafikkforhold
- Drikkevannskilder
- Etablering av døgnhvileplass og bensinstasjon

5.24 Eierforhold

Private aktører eier egne tomteparseller. Det skal i tillegg etableres et sameie mellom alle tomteeierne. Naturområdene i næringsparken GN, GB, GTD, GV, stier og aktivitetspark skal eies av sameie.

Teknisk infrastruktur skal overdras til kommunen etter etablering.

Regulering av eierskap er angitt på planen ved f_ foran feltnavn for fellesområder og o_ foran feltnavn for offentlige områder. Premisser for eierskap er løst i utbyggingsavtale pkt. 8.

6 Virkninger av planforslaget

6.1 Overordnede planer

Rikspolitiske bestemmelser og retningslinjer

Planforslaget er i tråd med rikspolitiske bestemmelser og retningslinjer.

Strategiske næringsplaner og regionale føringer

Planforslaget er i tråd med overordnede planer for Buskerud og samarbeidet om Buskerudbyen.

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

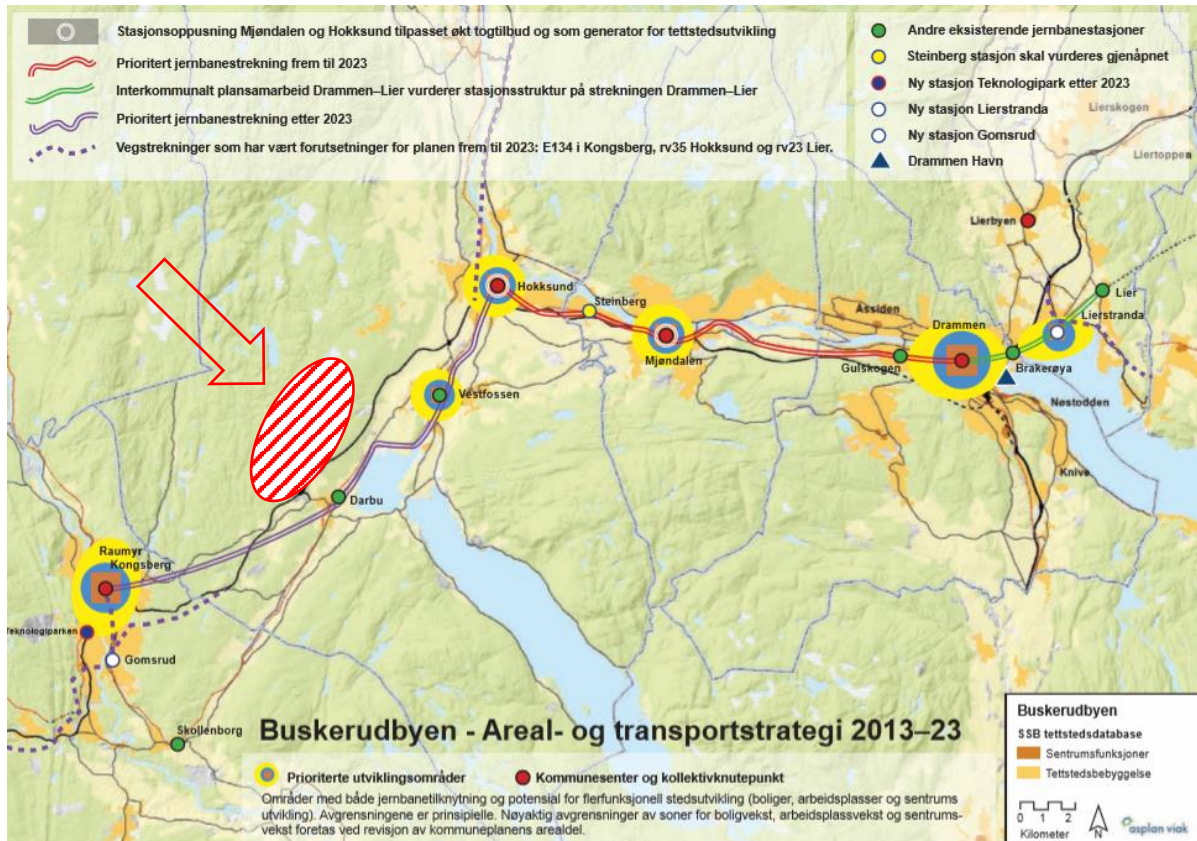
Planarbeidet ivaretar gjeldende føringer. Planen fremmer bærekraftig utvikling og vekst. Planen sikrer egnede næringsarealer og dekker næringslivets og det offentliges arealbehov. Lokalisering av virksomheter følger opp ABC-prinsippene for arbeidsplasslokalisering.

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023:

Planområdet er definert som et C-område iht. Buskerudbyens Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23.

C-virkosheter; plass- eller transportkrevende virksomhet skal søkes lokalisert til næringsområder med tilknytning til infrastruktur (veg, jernbane eller havn) med tilstrekkelig kapasitet.

Planområdet er lokalisert 1km fra Darbu jernbanestasjon.



Figur 36 Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023

Kommunale føringer gjeldende reguleringsplaner:

Planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealformål og satsningsområder jmf. «Kommuneplan 2015-2027».

Gjeldende reguleringsplaner:

Planforslaget er en videreføring av detaljreguleringsplanen vedtatt i 2019 med endring 2021. Nye endringer er beskrevet i dokumentet.

Detaljreguleringsplanen for Dunserudkrysset er ikke planlagt for modulvogntog og veiene må utbedres noe i forbindelse med etablering av Næringsparken. Det er kun små justeringer som skal til for å tilpasse modulvogntog.

6.2 Konsekvenser for endringene i planen

Justering av formål og plasskrevende varehandel:

Formålene fra planen vedtatt 2021 er videreført i ny plan, men rokert mellom feltene. I hovedsak er det kombinerte formålet som åpner for muligheten for plasskrevende varehandel lagt til hovedaksen

inn i parken parallelt med E134. Det gjør at hovedandelen av trafikken blir på denne veien og ikke trekkes lenger opp i næringsparken langs turdraget. Dette fører til økt kvalitet for turdraget og skiløypetraseen. Andel plasskrevende varehandel er satt som en total andel innad i parken og ikke definert til hvert felt.

Fjerning av kulturminner:

Bevaring av kulturminnene var ikke forenlig med ønskede endringer for næringsparken. Ved å få dispensasjon fra Kulturminneloven kan man redusere lengde på kommunal veitrasé, optimalisere tomtene og hensynta bedre terrengtilpasning. Dette reduserer massehåndteringen innenfor området.

Kulturminnene innenfor planområdet er lite synlige på markoverflaten, og de har derfor begrenset opplevelsesmessig og pedagogisk verdi.

Konsekvensene ved å fjerne kulturminnene innenfor næringsparken vil likevel være at de synlige sporene etter utviklingen som grunnlaget for dagens samfunn blir borte. Ved å bygge nært opptil lokalitetene vil opplevelsen og forståelsen av lokalitetens plassering i landskapet også bli redusert.

Fjerning av hensynssone for bevaring av kulturmiljø sørger for at eksisterende naturområder omreguleres til næringsbebyggelse. Kulturminnene er lokalisert i skogsområder som er blitt bevart frem til nå, og som ville blitt opprettholdt ved fortsatt vern. Tap av eksisterende natur og kulturminner sørger for at to viktige opplevelseskvaliteter i området forsvinner, noe som forringer området attraktivitet for brukerne. Ny aktivitetspark og reetablert grønnstruktur oppveier for noe av tapet.

Kulturminnene dispenseres fra kulturminneloven i forbindelse med offentlig ettersyn av planforslaget. Det vil i høringsperioden komme innspill på bestemmelser vedrørende kulturminnene fra Viken Fylkeskommune.

Endring av terreng og veitrasé – nær og fjernvirkning:

Ved å redusere fleksibiliteten på terreng høyden er det større forutsigbarhet på hvordan landskapet vil se ut etter hvert som parken utvikles. For å holde total høyde på feltene tilnærmet gjeldende plan, er det lagt inn bestemmelser for maksimal gesimshøyde angitt i kote høyde. I praksis blir derfor maksimal gesimshøyde tilnærmet samme høyde som i gjeldende plan.

Ny veitrasé er bedre tilpasset terrenget. Byggefeltene er igjen tilpasset veien. Dette fører til mindre høydeforskjeller mellom byggene og flere vegeterte skråninger istedenfor fjellskjæringer. For fjernvirkningen kan dette gi en positiv virkning. Bebyggelsen blir på den måten mindre fremtredende i landskapet.

Konsekvensene er ytterligere beskrevet i konsekvensutredning for landskapsbilde og bebyggelse – Nærmiljø og friluftsliv som følger plansaken.

6.3 Trafikkforhold

Planforslaget legger opp til en omfattende utbygging, og med betydelig trafikk. Beregninger viser likevel at dette ikke medfører kapasitetsmessige utfordringer, til tross for at beregningene er gjennomført på et konservativt (høyt) trafikkgrunnlag. Flere forhold tyder på at det ikke blir så mye trafikk som beregnet.

For beregning av trafikk fra industri, lager og verksteder finnes i utgangspunktet gamle genereringsfaktorer fra Statens vegvesen (Håndbok V713 Trafikkberegninger) fra 1989.

Nyere erfaringer fra tilsvarende områder, som Nore og Vanem ved Moss og Vestby næringspark Øst i Akershus, indikerer at for store næringsområder er det en lavere turgenerering enn før. Dette skyldes at den teknologiske utviklingen har ført til økt automatisering og at lager- og logistikkvirksomhet har færre ansatte.

Det er også foretatt tellinger av et tilsvarende område, Prestaker i Hokksund, som bekrefter det samme. Disse områdene er sammenlignbare med Fiskumparken, og trafikkanalysen legger derfor reduserte tall fra SVVs håndbok til grunn for turproduksjonen, på de arealene som ikke reguleres til plasskrevende varer.

I beregningen av trafikkgenerering til de kombinerte områdene er det tatt utgangspunkt i at deler av arealet har turgenerering som næringsbebyggelse og deler har turgenerering som plasskrevende handel. Dette speiler bestemmelsen og bruken av feltene.

Det er flere momenter som taler for at beregningen av trafikkgenerering og belastningsgrad er høyere enn den reelle. Dette gjelder følgende forhold:

- Makstimene for handel og industri er ikke sammenfallende. Industrimaks er sannsynligvis om morgenen, og handel er på tidlig kveld (og lørdager) etter makstimer for annen trafikk i ettermiddagsrushet.
- Man vil aldri bygge ut til maks for alle tomter. Med parkeringsareal på bakkeplan og manøvreringsareal for store vogntog er det vanskelig å utnytte regulert BRA fullt ut.
- Anslag av andel BRA i de kombinerte arealene til handel er høyt. Lagerplass tar normalt større plass enn handel.
- Overgang til nettbasert handel vil redusere trafikken i framtida.
- Mer automatiserte lagre vil redusere antall ansatte (turgenereringstallene fra Vegvesenet er tross alt fra 80-tallet)
- Større vogntog reduserer antallet kjøretøy.

Beregningene viser at man klarer å avvikle trafikken uten overbelastning av vegnettet. Beregningene er beheftet med usikkerhet, men vurderes som høye anslag. Det er således ikke foreslått nødvendige tiltak. Dersom behov likevel skulle oppstå i framtida, eksempelvis for to felt inn mot nordre rundkjøring eller venstresvingefelt i kryss til B-feltene, anbefales det at dette gjøres som en planendring med forenklet planprosess på et senere tidspunkt. Dette da behovet er usikkert og beregning av trafikkgrunnlaget vurderes til å være for høyt.

Effekten av nyanlagt utfartsparkering antas ikke å påvirke trafikkmengden en normal hverdag. Dette vil i hovedsak være trafikk som allerede går på eksisterende atkomstveg, og dagens talte trafikk ansees representativ også i framtida.

Tiltaket forventes å kunne gjennomføres med trafikksikre løsninger, spesielt i form av separat gang- og sykkelveg.

På kort sikt forventes ikke tiltaket å påvirke kollektivtilbudet.

Det er lagt inn en bestemmelsessone som omfatter svingen ved innkjøringen til parken. Innenfor sonen er det ikke tillatt å etablere avkjørsler til feltene A1 og A3. Se vedlagt trafikkanalyse.

6.4 Støyforhold

Fiskumparken er vurdert iht. T-1442/2016 og områdereguleringsplanens bestemmelser mht. støy.

Støy fra kjøleaggregat på døgnparkering er ikke problematisk for boliger i nærheten av planområdet, forutsatt at aggregat er koblet på strøm så lenge kjøretøyet er parkert her.

Dunserudhagan 12, 29, 31 og 35 har behov for videre vurdering av lokale støytiltak som konsekvens av trafikkøkning knyttet til utbygging av næringsparken. Etablering av voll langs Fv72 vil kunne gi tilstrekkelig skjermingseffekt for disse boligen på adresse Dunserudhagan 12. Dunserudhagan 29, 31

og 35 får ikke tilstrekkelig skjerming fra en voll langs avkjøringsrampen til E134, da hoveddelen av støybidraget kommer fra hovedløpet av E134 som ligger høyere i terreng enn boligene. Lokal skjerming eller en kombinasjon av voll langs avkjøringsrampen og lokal skjerming kan være aktuelle tiltak for boliger i Dunserudhagan 29, 31 og 35.
Se vedlagt støyrapport.

6.5 Landskapsutforming og bebyggelse - nær og fjernvirkning

Generelt vil næringsparken ikke være særlig synlig for omgivelsene. Fra lang avstand vil det ikke være endringer på landskapsbilde selv om feltenes terrengnivå justeres fra detaljreguleringsplanen.

Mot naboene i Dunserudhagan vil eksisterende skogsbelte mot nord og øst beholdes og skjøttes slik at en opprettholder dagens skjerming mot næringsarealene. Område er omfattet av hensynssone og det tillates å etablere en voll for ekstra skjerming.

For mere informasjon henvises det til konsekvensutredningen og illustrasjonsvedlegg som er vedlagt plansaken.

6.6 Friluftsliv, bruk og folkehelse

I foreslått regulering er arealer med grøntområder redusert. Forslaget innebærer også større terrenginngrep enn i gjeldende plan, og store deler av grønstrukturene må reetableres helt fra grunnen på nyopprettet terreng. Dette gjør at det vil ta lengre tid å utvikle ønsket uttrykk og høyde på vegetasjonen, men kvaliteten på grøntområdet vil økes. Dette gjøres med tiltak som å heve terrenget og tilføre mer lys og utsyn til turveien. Overvannstiltak i form av dammer skaper variasjon og vil ha positiv påvirkning på det biologiske mangfoldet. Ønsket uttrykk på grøntområder og beskrevet skjøtsel er tilsvarende gjeldende regulering.

Grøntområdene som bevares får bedre tilgjengelighet med nye veier og stier. Tilkomsten til løypeanlegget i vest opprettholdes, og noen steder bedres, gjennom tiltaket. Ny utfartsparkering vil også bedre tilgjengeligheten. I denne planen er parkeringen flyttet slik at den kan realiseres tidligere (sammen med B1 og B2) i områdeutviklingen.

Planlagt aktivitetspark er et populært tilbud tilrettelagt for brukere på alle nivåer, organisert trening og egentrening. Aktivitetsparken er plassert ved utfartsparkeringen.
Gang og sykkelveier knytter seg på sti/løypenett og gir god tilkomst til øvrig naturområder.

Skjøtselsplan er utarbeidet for hele område.

6.7 Massebalanse

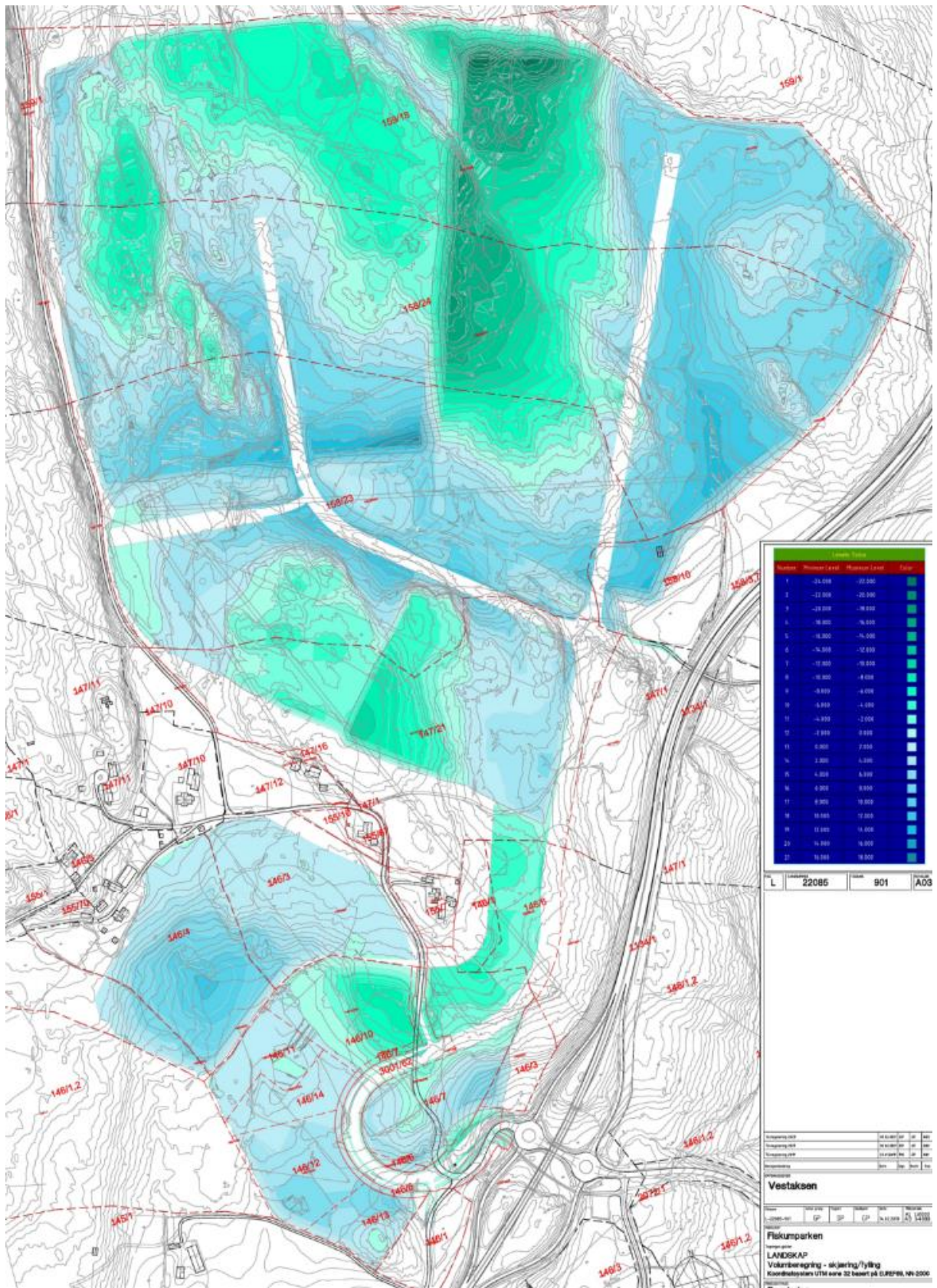
I de første utviklingsområdene er det noe masseunderskudd. Dette for å redusere massehåndteringen til et minimum samt unngå å ta i bruk arealer til mellomlagring av masser. I utviklingen av tomtene er det lagt opp til at en skal kunne gå inn i «neste» tomt for å hente ut overskuddsmasser. Hvis steinkvaliteten tilsier det vil overskuddsmassene bearbeides til forsterkningslag, bærelag, grøftepukk, mm. Da reduseres inntransporten vesentlig.

Renskemasser fra tomtene bearbeides slik at de kan nyttes i revegetering av grøntarealer som på sikt skal bli skog. Renskemassene er en ressurs som en ønsker å benytte på alle grøntarealene som vender mot skog. En må derfor mellomlagre masser til avsluttende arbeider.

Overskuddet av løsmasser deponeres ved Dunserudhagan. For å sikre gode vekstforhold og redusere erosjon i anleggsperioden legges massene ut lagvis med fall nedstrøms. Omfanget av ny landbruksmark og hastigheten på etableringen, tilpasses tilgangen på løsmasser.

Oversikt over massehåndteringen:

Felt	Areal, m2	Skjæring, m3	Fylling, m3
A1	51 300	56 000	63 000
A2	19 300	76 000	0
A3	13 500	5 000	17 000
Delsum	84 100	137 000	80 000
B1	50 600	112 000	65 000
B2	62 300	89 000	103 000
Delsum	112 900	201 000	168 000
C1	113 000	0	707 000
C2	150 000	918 000	205 000
C3	118 000	320 000	246 000
C4	128 000	215 000	301 000
Delsum	509 000	1 453 000	1 459 000
Landbruksmark			
Del 1	26 000	0	134 000
Del 2	33 000	0	41 000
Del 3	4 000	0	11 000
Delsum	63 000	0	186 000
Totalsum	769 000	1 791 000	1 893 000



Figur 37 Volumberegning skjæring/fylling

6.8 Universell utforming og tilgjengelighet

Forslaget tilfredsstillende krav til universell utforming iht. PBL og TEK 17. Universell utforming skal være et bærende kvalitetsprinsipp, og uterom og bygninger skal være tilpasset bevegelses-, orienterings- og miljøhemmede.

6.9 Grunnforhold

Vurdering av områdestabiliteten

Det er ikke registrert kvikkleire-forekomster i det aktuelle området, og skredhendelseskartet viser ingen skredhendelser.

Ut fra kvartærgeologisk kart og befaring, forventes ingen problemer med områdestabiliteten her, hverken i dag eller etter en utbygging. Dersom det lokalt skulle vise seg nødvendig å utføre tiltak for sikring av stabiliteten vil dette kunne gjøres i detaljprosjekteringen.

Arronderingsarbeider for ny bebyggelse

Ut ifra analysekartet med skjæring og fylling vil det bli store masseflyttings-/arronderingsarbeider for opparbeidelsen av de forskjellige byggefeltene. Dette vil kreve en nær oppfølging av geoteknikker og ingeniørgeologi detaljplanleggings- og byggefase.

Fundamentering av bygg

På skjæringsområdene antas byggene å kunne fundamenteres direkte på undersprengt fjell eller sprengsteinsfyllinger på fjell.

De planlagte næringsbyggene antas å kunne sålefundamenteres i fyllmasser av god kvalitet, lagt ut lagvis og komprimert over opprinnelig grunn av gode sandmaterialer.

Vi forutsetter at eventuelle organiske masser som vegetasjon og matjord, evt. andre masser med synlig organisk innhold fjernes i sin helhet under fyllinger og fundamenter da slike kan skape setninger ved forråtnelse.

Behov for grunnundersøkelser i senere fase

Vi forutsetter videre at det utføres grunnundersøkelser i en detaljfase for endelig valg av fundamentering.

Det må også vurderes behov for supplerende grunnundersøkelser i områdene hvor det skal deponeres store mengder masser oppå eksisterende løsmasser.

Grunnforurensning

Planområde er ikke registrert i Miljødirektoratets database for forurenset grunn. Historiske flyfoto viser heller ikke bruk av område som medfører mistanke om grunnforurensning.

Det foreligger derfor ikke noe generell mistanke om at det finnes grunnforurensning innenfor planområdet.

Ved senere utbygging, kan det likevel oppstå behov for dokumentasjon av forurensningstilstand i gravemasser. I så fall kan delarealer dette gjelder, nærmere vurderes av miljøgeolog i detaljfase.

Apatitt forekomst

DMF kom med merknad i 2020 om funn av apatitt forekomst i forbindelse med oppstart av planarbeidet. Etter videre samtale med NGU er det bekreftet at dette ikke gjelder innenfor planområdet og ingen øvrige tiltak trengs settes i gang i forbindelse med dette.

6.10 Kulturminner og kulturmiljø

Se punkt 6.2.

6.11 Naturverdier og biologisk mangfold

Det ble utarbeidet en rapport i forbindelse med områdeplanen. Denne synliggjorde kun verdifulle områder vest for Løkenvegen. Dette resulterte i innsnevring av planområdet til det som ble vedtatt i områdeplanen. Områdeplanens plangrense ble videreført i detaljreguleringen 2019.

Etter utvidelse av planen i 2021 er det gjort nye registreringer på deler av det utvidede området, men det er fortsatt noen områder som ikke registrert. Dette arbeidet må gjennomføres i vekstsesong og er planlagt våren 2023.

6.12 Miljøtiltak - BREEAM

Med fokus på miljøtiltak ved utvikling av parken er planarbeidet gjennomgått og kommentert av BREEAM rådgiver. Dette også med tanke på videre viktige prosesser ved prosjektering og utbygging som vil tilrettelegge for miljøkvaliteter i næringsparken.

Følgende punkter i denne planbeskrivelsen er iht. BREEAM sine retningslinjer og dermed tilrettelagt for en mulig BREEAM sertifisering av utbygger:

- ROS-analysen er iht. krav om risikovurdering av naturfarer (Hea 07)
- Høringsprosessen av lokale interessenter er iht. BREEAM sitt formål om høring av interessenter (BREEAM Communities)
- Overvannsrapporten omfatter flere av BREEAM sine krav til beregningsmetoder og tiltak (Pol 03)
- Føringene rundt lysforurensning er iht. krav om hindring av lysforurensning (Pol 04)
- Bredden på gang- og sykkelveier er iht. krav om sikkerhet for gående og syklister (Hea 06), dette gjør det enklere for utbygger å ivareta trygge fasiliteter på egen tomt.
- Planene om førerløs buss fra Darbu stasjon er iht. BREEAM sitt formål om forbedring av kollektivtransporttilbud. Samtidig som planene om Bensinstasjon er iht. formålet om å bidra til tilstrekkelig servicetilbud i nærheten.
- Energiredegjørelsen viser behovet for videre arbeid med å finne den mest hensiktsmessige miljøvennlige energikilden til en evt. felles energisentral. En slik analyse bør bygges opp iht. BREEAM sine retningslinjer (Ene 04).

6.13 ROS – analyse

Generelt fremstår planområdet, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart.

Ut ifra temaene som ble utredet fremsto planområdet som moderat sårbart for transport av farlig gods og skogbrann. Det ble derfor utført risikoanalyser av disse farene. Analysen av skogbrann viste at hendelsen er vurdert til å ha uakseptabel risiko knyttet til materielle verdier. I tillegg til å ha en forsvarlig beredskap hos nødetatene, er det fremmet tiltak om å sikre adkomst for utrykningskjøretøy og etablere god brannberedskap i anleggsfasen.

Det er gjennom fareidentifikasjon, sårbarhetsvurdering og risikoanalysene identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet.

Tiltakene er sammenfattet nedenfor og må følges opp ved rammesøknad:

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Ustabil grunn (områdeskredfare)	Alle anbefalinger og forutsetninger gitt i notatet fra Multiconsult (ref. 1.5.2) må etterkommes.
Ekstremnedbør/over vann	Gjennomføre tiltakene knyttet til overvannshåndtering og flomveier gitt i overvannsplanen (ref. 1.5.3).
Skogbrann	Sikre adkomst for utrykningskjøretøy og etablere god skogbrannberedskap i anleggsfasen. Sikre avstand fra utbygde områder til skog/vegetasjon i området for å forhindre spredning fra skogen til nye bygninger, og dermed også sikre handlingsrom for å drive slokkeinnsats.
Brann/eksplosjon ved industrianlegg	Det er per i dag ikke avklart hva slags industrivirksomheter som skal etableres, men det er heller ikke utelukket at det kan være bedrifter som kan ha potensial for brann-/eksplosjon. Dette må derfor vurderes nærmere i forbindelse med rammesøknad.
Kjemikalieutslipp og annen akutt forurensning	Det er per i dag ikke avklart hva slags industrivirksomheter som skal etableres, men det er heller ikke utelukket at det kan være bedrifter som kan ha potensial for kjemikalieutslipp og annen akutt forurensning, herunder Fiskumvannet som del av drikkevannskilden Eikeren. Dette må derfor vurderes nærmere i forbindelse med rammesøknad. Det må også ivaretas sikker drift av maskiner og kjøretøy for å unngå hendelser som fører til akutt forurensning. Vannmiljø med Fiskumvannet som en viktig sårbar resipient, i tillegg til å være en del av drikkevannskilden Eikeren, og skal ikke tilføres forurenset overvann. Dette er spesielt viktig ved anleggsutførelser med krav til strenge tiltak.
Transport av farlig gods	Avsette egne områder for kjøretøy med farlig gods innenfor oppstillingsområdene til anlegget for døgnhvileplass og etablere beredskap for håndtering av akutte utslipp slik at Fiskumvannet ikke forurenses. Det tilrådes å etablere tette flater med oppsamling gitt potensial for avrenning til drikkevannskilder.
Trafikkforhold	Gjennomføre foreslåtte trafiksikkerhetstiltak gitt i trafikkanalysen (ref. 1.5.5).
Fremkommelighet for utrykningskjøretøy	Etterkomme krav til fremkommelighet for utrykningskjøretøy (TEK17 § 11-17) i forbindelse med planlegging/prosjektering av arealer og bygninger i området.
Drikkevannskilder	Følge overvannsplanens (ref. 1.5.3) tiltak for å beskytte Fiskumvannet. Følge overvåkingsprogram av bekker og grunnvann (ref. 1.5.4). Vannovervåking i bekker og grunnvannsbrønner nedstrøms anleggsområdet skal foregå før og under anleggsperioden.
Etablering av døgnhvileplass og bensinstasjon	Dersom etablering av slik virksomhet må gjeldende forskrifter følges og det må etableres nødvendig beredskap for å hindre og evt. begrense hendelser med brann/eksplosjon og akutt forurensning. Avsette egne områder for kjøretøy med farlig gods innenfor oppstillingsområdene til anlegget. Det tilrådes å etablere tette flater med oppsamling gitt potensial for avrenning til drikkevannskilder.

Se vedlagt rapport.

6.14 Teknisk infrastruktur

VA-rammeplan vil sikre vannforsyning (forbruksvann og brannvann) og avløp fra området.

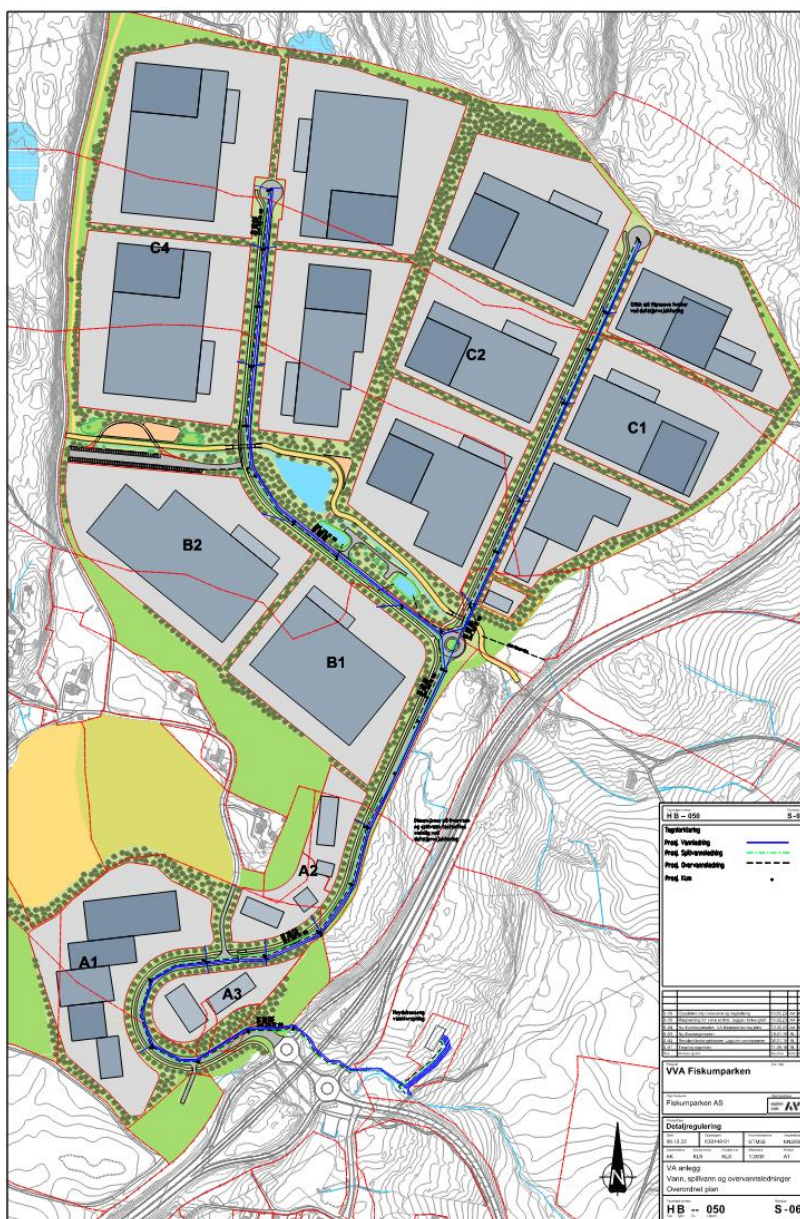
Lokal overvannshåndtering vil minske fare for flom og oversvømmelser. I forbindelse med utbygging av planområdet er det bygget et vannforsyningsanlegg for drikkevann som gir høyere leveringssikkerhet for hele Darbu ved driftsavbrudd i vannforsyningen fra Vestfossen og økt slokkevannkapasitet ved brann.

På vedlagt tegning HB-100 er vist en overordnet overvannsplan for området. Det er lagt inn forutsetninger/krav som skal sikre at det ikke blir uønskede konsekvenser. I korte trekk er dette:

- Mest mulig av grøntområdene utenfor utbyggingsfeltene skal opprettholde sin naturlige avrenning.
- Bekkedrag gjennom området forsøkes opprettholdt der dette er mulig.

- Vann fra veier føres til grøfter med infiltrasjon. Sandfang settes det er nødvendig.
- Beregning av fordrøyningsmagasin foretas for de enkelte områdene avhengig av detaljutforming og utbygging.
- Flomvann fra A feltene fordeles mellom overvannsledning langs vei og bekk 3.
- Det er beregnet vannmengde/kapasitet de ulike bekkene kan ta imot.
- Stikkrenner under E134 opprettholdes og skal ikke overbelastes.
- I bekke drag kan det vurderes å etablere flomdammer
- Flomvann fra feltene B og C føres primært til bekke draget. Om mulig i åpne vannveier.
- For utfartsparkeringen kan det etableres eget fordrøyningsmagasin
- Åpne vannveier sikres mot erosjon.
- Forurenset overvann skal etter behov ivaretas og renses lokalt.
- For avrenning fra tette flater skal det være mulig å foreta prøvetaking av overvannet.
- Under ny hovedvei etableres to underganger som vil fungere som flomvei i bekke draget.

Se vedlagt rapport for mer detaljert beskrivelse.



Figur 38 VA prinsipp plan

6.15 Konsekvenser for næringsinteresser

Ved vurderingen av virkninger for næringsliv og arbeidsmarked, samt måloppnåelse i forhold til overordnede planer, er planforslaget i samsvar med statlige og regionale planer.

Fiskumparken vil skape mange nye arbeidsplasser, og gi bedriftene i nærområdet mulighet for vekst. For lokalsamfunnet vil nærhet til arbeidsplasser gjøre det mulig å øke i antall innbyggere og boligbygging. Utvikling av Fiskumparken bidrar til å opprettholde Darbu stasjon og forbedre kollektivtilbudet i området.

Fiskumparken ønsker å ta i bruk ny teknologi i utviklingen av parken. Målet er at det blir en høyteknologisk og moderne næringspark som vil gi positive ringvirkninger for området og næringslivet.

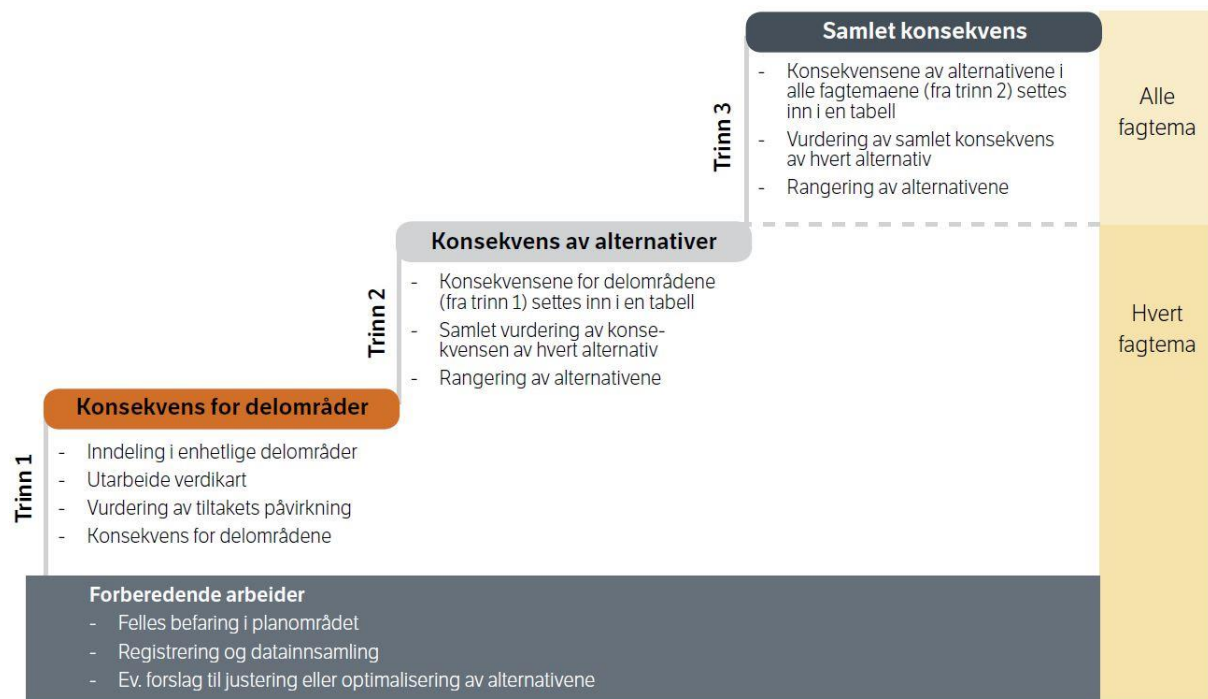
6.16 Sammenstilling av konsekvenser

Ikke-prissatt metode skal sikre en faglig, systematisk og enhetlig analyse av de konsekvensene et tiltak vil medføre for fagtemaene. Vurderingene gjøres i tre trinn som vist i figur 4. De to første trinnene gjøres for hvert fagtema, mens i det tredje trinnet vurderes konsekvensen for fagtemaene samlet.

Konsekvensanalysen for Fiskumparken behandler to alternativer:

- **Alternativ 0:** Gjeldende Detaljreguleringsplan. Dette er referansesituasjonen/ referansealternativet som legges til grunn for analysen.

- **Alternativ 1:** Detaljreguleringsplan. Planen skal hele tiden analyseres og vurderes opp mot referansealternativet/alternativ 0.



Figur 1 (hentet fra håndbok V712): Tre hovedtrinn for vurdering av ikke-prissatte temaer.

Til slutt gjøres en felles vurdering av de ulike alternativene. Konsekvensen fra hvert fagtema er ført inn i tabell 9. I håndbok V712 er det utarbeidet en skala for samlet vurdering av alternativene. I den samlede vurderingen skal summen av de ikke-prissatte temaene vurderes som en helhet. Tabellen nedenfor viser kriterier for fastsettelse av en samlet konsekvens.

Skala	Trinn 3: Kriterier for fastsettelse av samlet konsekvens for ikke-prissatte temaer
Kritisk negativ konsekvens	Alternativet medfører svært alvorlig miljøskade. Brukes unntaksvis. Minst ett av de fem temaene har kritisk negativ konsekvens
Svært stor negativ konsekvens	Alternativet vil medføre svært stor miljøskade. Minst to av de fem temaene har svært stor negativ konsekvens
Stor negativ konsekvens	Alternativet vil medføre stor miljøskade. Minst to av de fem temaene har stor negativ konsekvens
Middels negativ konsekvens	Alternativet er vesentlig dårligere enn referansealternativet Minst to av de fem temaene har middels negativ konsekvens
Noe negativ konsekvens	Alternativet er noe dårligere enn referansealternativet Maks ett tema kan ha middels negativ konsekvens, ingen temaer kan ha dårligere
Ubetydelig konsekvens	Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansealternativet Positive og negative konsekvenser oppveier hverandre. Maks ett tema kan ha middels negativ konsekvens, ingen temaer kan ha dårligere.
Positiv konsekvens	Alternativet vil være bedre enn referansealternativet Minst to temaer med positiv konsekvens. Maks ett tema kan ha middels negativ konsekvens, ingen temaer kan ha dårligere
Stor positiv konsekvens	Alternativet vil være vesentlig bedre enn referansealternativet Overvekt av temaer med positiv konsekvens. Ingen temaer kan ha dårligere enn noe negativ konsekvens.

Figur 2 (hentet fra håndbok V712): Kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ.

Referansealternativet/alternativ 0 utgjør konsekvensgrad 0. Det viser den mest sannsynlige utviklingen av området dersom de planlagte tiltakene ikke skulle bli gjennomført, det vil si en videreføring av dagens situasjon/plan. Alternativ 1 er basert på detaljreguleringsplanen.

	Alternativ 0	Alternativ 1
Landskapsbilde og bebyggelse	0	0
Friluftsliv/by- og bygdeliv	0	-
Naturmangfold	0	0
Samlet vurdering	0	-

Tabell 1: Samlet konsekvens for hvert alternativ.

For tema *landskapsbilde* anses endringene å være så små at den totale vurderingen settes til 0, ubetydelig endring.

For tema *friluftsliv/by-og bygdeliv* forekommer noe reduksjon av areal og kvaliteter og det oppstår konflikter med negative konsekvensgrader, men ingen konflikter med høy, negativ konsekvensgrad. Alternativ 1 vil medføre noe negativ konsekvens sammenlignet med alternativ 0.

I ny plan reduseres skogsarealene noe til fordel for næringsarealer. Endringen er allikevel såpass liten at den regnes som ubetydelig for naturmangfold.

Etter kriteriene for konsekvensvurdering er den **samlede konsekvensen** for alternativ 1 vurdert til minus 1-endring, det vil si at endringen er av **noe negativ konsekvens**. Det betyr at den nye reguleringsplanen (alternativ 1) ikke vil medføre vesentlig endring sammenlignet med den gjeldende reguleringsplanen (alternativ 0).