



Planprogram alternativ 2 - Områderegulering for Hønefoss

Fastsatt av Kommunestyret 08.03.2018

Dato: 2018-03-12

Plannavn	OMRÅDEREGULERING FOR HØNEFOSS	
ESA ID	17/1379	
Plan ID	431	
Hensikt med planen	<p>Hensikten er å gi overordnede rammer for hvor og hvordan Hønefoss sentrum skal utvikles. Fire hovedmålsetninger/tema:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kollektivknutepunktet i Hønefoss – bussterminal, drosjesentral, sykkelparkering – og tilknytning til jernbanestasjonen - Byutvikling og fortetting – styrke sentrum gjennom fortetting med boliger og arbeidsplasser - Mobilitet – snu utviklingen og tilrettelegge for gange og sykkel - Styrke offentlige rom, parker og blågrønne strukturer 	
Planavgrensning	Foreslått planavgrensning til fastsetting av planprogram er vist på side 13. Avgrensningen er satt slik at den gir rom for en planmessig løsning av utfordringene planarbeidet vil møte.	
Sammendrag	<p>Planprogrammet redegjør for:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mandat, hensikt og målsetninger for planarbeidet (Innledning) - Rammer og premisser for planarbeidet - Beskrivelse av dagens situasjon - Sentrale tema i planarbeidet - Forslag til utredningsprogram - Planprosess og framdrift <p>Planprogrammet skal ligge til grunn for videre planarbeid og utredninger i arbeidet med områderegulering for Hønefoss.</p>	
Framdriftsplan	<p>Vedtak av oppstart og utleggelse av forslag til planprogram til offentlig ettersyn: <i>juni 2017</i> Fastsettelse av planprogram: <i>vår 2018</i> Utarbeidelse av planforslag Vedtak om høring av planforslag: <i>vinter 2019</i> Vedtak av plan: <i>høst 2019</i></p>	
Organisering	<p>Forslagsstiller: Ringerike kommune Planmyndighet: Ringerike kommune Ansvarlig myndighet konsekvensutredning: Ringerike kommune</p>	<p>Prosjektgruppe: Rådmannen med innleide konsulenter Styringsgruppe: Formannskapet Administrativ styringsgruppe: Rådmannen</p>

FORORD

Det er satt i gang formelt planarbeid for Hønefoss sentrum. Hensikten med arbeidet er å legge til rette for en god og helhetlig utvikling av Hønefoss, og lage en plan som kan gi noen overordnede rammer for hvor og hvordan byen skal utvikles.

Ringeriksbanen er under planlegging, og Hønefoss vil få et InterCity-tilbud som gir ca. 30 min. reisetid til Oslo. Som følge av Ringerikesbanen forventes det en økt befolkningsvekst i Hønefoss, og som kan gi opp 10.000 nye innbyggere frem mot 2030. Ringerike kommune vil kunne ha 40.000 innbyggere i 2030, og regionen nærmere 80.000. En ny jernbanestasjon i Hønefoss må planlegges som et godt integrert kollektivknutepunkt i byen.

I brev fra Samferdselsdepartementet (datert 30.08.2015) forventes det at lokale myndigheter bygger opp under investeringene for Ringeriksbanen og ny E16 gjennom aktuelle virkemidler på sine ansvarsområder, og at transportetatene og lokale myndigheter i samarbeid legger til rette for at nytten av prosjektene blir best mulig.

Hønefoss er en by og regionsenter med korte avstander. En handels- og byutviklingsanalyse fra 2012 viste at 60 % av befolkningen bor i eller rett utenfor sentrum. 30 % bor innenfor 20 minutters gangavstand og 65 % har mindre enn 15 minutters sykkelstur fra Søndre Torv. Samtidig er det gode muligheter for å fortette Hønefoss sentrum med flere boliger og arbeidsplasser tett på stasjonen. Dette igjen gir stort potensial for å tilrettelegge for gående og syklist i Hønefoss.



Ringerike kommune, 06.02.2018

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	INNLEDNING	3
1.1	Bakgrunn / mandat for planarbeidet.....	3
1.2	Formål med planen og planprosessen.....	4
1.3	Målsetninger.....	5
2	RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET	6
2.1	Statlige og regionale planforutsetninger.....	6
2.2	Kommunale rammer og planforutsetninger.....	8
2.3	Planavgrensning, plantype og detaljering.....	13
3	Beskrivelse av dagens situasjon	14
3.1	By- og landskapsbilde.....	14
3.2	Kulturminner og kulturmiljø.....	15
3.3	Blågrønn struktur og naturmangfold.....	15
3.4	Sosial infrastruktur, idrett, skole, barnehage og rekreasjon.....	16
3.5	Teknisk infrastruktur.....	17
3.6	Fareområde og forurensning.....	17
3.7	Sykkel.....	18
4	SENTRALE TEMA I PLANARBEIDET	19
4.1	Bakgrunn og behov.....	19
4.2	Knutepunktet i Hønefoss.....	19
4.3	Byutvikling og fortetting.....	20
4.4	Mobilitet.....	20
4.5	Offentlige rom, parker og blågrønne strukturer.....	21
5	FORSLAG TIL UTREDNINGSPROGRAM	22
5.1	Planfaglige temaer som skal undersøkes og/eller utredes.....	22
5.2	Metode og framstilling.....	30
6	PLANPROSESS OG FRAMDRIFT	31
6.1	Planprosess.....	31
6.2	Organisering.....	31
6.3	Medvirkning.....	32
6.4	Framdrift.....	32
	REFERANSER	34
	vedlegg	35

1.2 Formål med planen og planprosessen

Hensikten med planforslaget er å fastlegge noen overordnede rammer for utvikling av Hønefoss som et attraktivt, kompakt og bærekraftig regionsenter, med en tydelig identitet og et bredt utvalg av funksjoner. I Hønefoss skal det bygges opp under de store samferdselsinvesteringene som kommer, ved å tilrettelegge for befolkningsvekst og nye arbeidsplasser i sentrum, i samsvar med målet i kommuneplanens samfunnsdel - Hønefoss skal være det mest spennende vekstområdet på Østlandet. En bærekraftig og funksjonell løsning for trafikkavviklingen i Hønefoss vil være en sentral del av arbeidet.

Ringeriksbanen er under planlegging, og det er ventet at reguleringsplanen for prosjektet legges ut til offentlig ettersyn våren 2018. I følge Nasjonal Transportplan (NTP) 2018-2029 blir byggestart for Ringeriksbanen og E16 i 2021. Ringeriksbanen vil forkorte reisetiden mellom Oslo og Bergen betraktelig. Ringeriksbanen vil være en del av IC-nettverket rundt Oslo, og knytte regionen og Oslo sammen. Bergensbanen vil på sikt kunne ta over noe av flytrafikken mellom Østlandet og Vestlandet. Både InterCity-togene og Bergensbanen vil stoppe i sentrum.

Vekstkraften Ringeriksbanen utløser skal brukes til å videreutvikle Hønefoss. Med de rette grepene kan Hønefoss utvikles til en levende og vital by, noe mer enn kun en soveby for Oslo. Hønefoss skal bli mer kompakt og tilgjengelig, slik at innbyggerne kan nå det meste til fots eller med sykkel. Dette vil igjen gi grunnlag for mer bykvalitet og liv i sentrum, et bedre marked for sentrumshandel, og et variert service- og kulturtilbud. Hønefoss skal bli triveligere og mer tilgjengelig for alle, også for de som av ulike grunner har begrenset aksjonsradius, som funksjonshemmede, barn og eldre.

Tilknytning mellom Hønefoss stasjon, sentrum og annet kollektivtilbud blir en viktig del av planarbeidet. Muligheter for å etablere en kollektivakse og bedre framkommeligheten for buss vil også være viktig.

Det skal planlegges for et framtidsrettet og miljøvennlig transportsystem, tilpasset forventet og ønsket befolknings- og næringsvekst. Stasjonsområdet bør være lett tilgjengelig for gående, syklende og kollektivreisende. Det må også vurderes hvordan bilen kan komme seg effektivt inn til sentrum og jernbanestasjonen, og ut igjen uten nødvendigvis å måtte kjøre gjennom byen. Et framtidig trafikksystem må blant annet løse transportbehovet til stasjonen. En del av løsningen vil kunne bli et nytt veisystem.

Statens vegvesen har på bestilling fra Samferdselsdepartementet, utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) for Hønefoss.

Statlig plan for Ringeriksbanen og E16 og regional plan for Ringeriksregionen vil eventuelt sammen med KVU legge føringer for planarbeidet for Hønefoss sentrum og mulighetene for å søke om en utviklingsavtale med staten.

KVU Hønefoss omfatter mulige strategier for utvikling av infrastruktur i Hønefoss sentrum fram mot 2040. Statens vegvesen anbefaler Miljøkonseptet, som innebærer stor satsing på kollektivtransport, sykling og gåing, redusert bilbruk i sentrum og tiltak som binder nord- og sørsiden av byen bedre sammen.

1. *Ringerike kommunes uttalelse til KVU Hønefoss (27.8.2015) Ringerike kommune mener at ingen av konseptene ser ut til å løse utfordringene for fremtidens transportsystem og forhold knyttet til arealbruk og utbygging i Hønefoss når Ringeriksbanen blir bygd.*
2. *Ringerike kommune slutter seg til Statens vegvesens anbefaling om at Miljøkonseptet legges til grunn for videre planlegging i Hønefoss.*
3. *Miljøkonseptet løser ikke den totale trafikkbelastningen for byen Hønefoss i framtiden. En kombinasjon med nye elementer fra Sentrumskonseptet må derfor medtas i den videre planleggingen, herunder trafikkavviklingen til/fra jernbanestasjonen hvis plasseringen blir i sentrum.*
4. *Kommunen vil ha en sentral rolle i videre planlegging og ved gjennomføring av en eventuell Bypakke Hønefoss. KVU Hønefoss skal danne grunnlag for regjeringens konklusjon om videre planlegging. Endelig avgjørelse sentralt må derfor oppfattes som logisk og kunne aksepteres av lokalsamfunnet.*

Buskerud fylkeskommune har ansvar for store deler av veinettet i Hønefoss og vil i løpet av 2018 gjennomføre en omfattende trafikkutredning for Hønefoss i samarbeid med kommunen. Tiltak som framkommer i denne utredningen bør innarbeides i planarbeidet for Hønefoss sentrum.

En utfordring for planarbeidet er ønsket om sterk vekst i Hønefoss parallelt med nasjonale forventninger om en reduksjon i biltrafikken i byområder. Uten et effektivt transportsystem øker presset på arealene utenfor byen, som igjen bidrar til å svekke sentrum som knutepunkt og bomiljøkvaliteter forringes. Det blir viktig å se på tiltak som kan hindre byspredning.

1.3 Målsetninger

Overordnede mål for byutviklingen:

- (1) Utvikle en attraktiv, levende, miljøvennlig og kompakt by, der mennesker trives.
- (2) Skape en fremtidsrettet by som bidrar til å redusere klimagassutslipp.
- (3) Vekst i persontransport skal tas av kollektiv, sykkel og gange.

Fire sentrale målsetninger/temaer er valgt for planarbeidet:

- *Kollektivknutepunktet i Hønefoss* – lokalisering av blant annet bussterminal, drosjesentral, sykkelparkering – og tilknytning til jernbanestasjonen
- *Byutvikling og fortetting* – styrke sentrum gjennom fortetting med boliger og arbeidsplasser
- *Mobilitet* – snu utviklingen og tilrettelegge for gange og sykkel
- *Offentlige rom, parker og blågrønne strukturer* – knytte sammen eksisterende, og sikre nye når byen fortettes

Dette er nærmere utdypet i kap. 4, *Sentrale tema for planarbeidet*.

2 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

Dette kapitlet gir en kortfattet oversikt over de mest sentrale rammene for planarbeidet – statlige, regionale og kommunale rammer og planforutsetninger.

Forslag til planavgrensning ved fastsetting av planprogram, er redegjort for og vist i delkapittel 2.3.

2.1 Statlige og regionale planforutsetninger

Nasjonal transportplan 2018- 2029

Regional plan for kulturminnevern i Buskerud

Osloregionens areal- og transportstrategi

Pågående arbeid med regional areal- og transportplan

Regional plan for verdiskaping og næringsutvikling

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene

RPR for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Retningslinjer for behandling av støy i planleggingen T-1442/2016

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520

LOV 2008-06-20 nr 42: Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven)

KVU Hønefoss - Konseptvalgutredning for transportsystemet i Hønefossområdet

Konseptvalgutredning for transportsystemet i Hønefossområdet (KVU Hønefoss) ble ferdigstilt i 2015. Utredningen er utarbeidet av Statens vegvesen og omfatter mulige strategier for utvikling av infrastruktur i Hønefoss by og det nære omland frem mot 2040. I prosjektgruppen har også Ringerike kommune, Hole kommune, Jevnaker kommune, Buskerud fylkeskommune og Jernbaneverket vært deltakere.

Konseptvalgutredningen ble utarbeidet før planarbeidet for Ringeriksbanen ble prioritert, og forholder seg i liten grad til effektene av Ringeriksbanen. KVU er til behandling i kommunal- og moderniseringsdepartementet .

Ringerike kommunes uttalelse til KVU Hønefoss (vedtak i kommunestyret 27.08.2015):

Ringerike kommune mener at ingen av konseptene ser ut til å løse utfordringene for fremtidens transportsystem og forhold knyttet til arealbruk og utbygging i Hønefoss når Ringeriksbanen blir bygd.

Ringerike kommune slutter seg til Statens vegvesens anbefaling om at Miljøkonseptet legges til grunn for videre planlegging i Hønefoss.

Miljøkonseptet løser ikke den totale trafikkbelastningen for byen Hønefoss i framtiden. En kombinasjon med nye elementer fra Sentrumskonseptet må derfor medtas i den videre planleggingen, herunder trafikkavviklingen til/fra jernbanestasjonen hvis plasseringen blir i sentrum.

Kommunen vil ha en sentral rolle i videre planlegging og ved gjennomføring av en eventuell Bypakke Hønefoss. KVU Hønefoss skal danne grunnlag for regjeringens konklusjon om videre planlegging. Endelig avgjørelse sentralt må derfor oppfattes som logisk og kunne aksepteres av lokalsamfunnet.

Statlig detaljregulering av fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE)

Tiltaket er definert som fellesprosjekt veg/bane og statlig reguleringsplan, og berører tre kommuner (Bærum, Hole og Ringerike) og to fylker (Akershus og Buskerud).

Fellesprosjektet Ringeriksbanen / E16 Høgkastet-Hønefoss (FRE) er bundet prosjekt i gjeldende Nasjonal transportplan (NTP). Vedtak av NTP 2018-2029 er planlagt i Stortinget sommeren 2017. Følgende vil legge føringer for planarbeidet for Hønefoss sentrum:

- Plassering og utforming av Hønefoss jernbanestasjon
- Prosjektet, og særlig Ringeriksbanen, vil knytte Ringerike nærmere Oslo (reisetid med jernbanen fra Hønefoss til Oslo reduseres med 50 minutter fra dagens 1 time og 30 minutter til en reisetid på ca. 40 minutter, tilsvarende blir det redusert reisetid på Bergensbanen)
- Ny innkjøring og kryssplassering fra E16 inn mot Hønefoss vil kunne gi nye trafikkmønstre og trafikkbetasting

Avgrensning for planarbeidet for Hønefoss sentrum vil tangere, eventuelt overlape plangrense for statlig regulering av Ringeriksbanen og E16. Varselområdet vil stedvis overlape med planområdet for FRE. Den statlige reguleringen vil kun omfatte stasjonsområdet for jernbanen. Eventuelt kollektivknutepunkt med buss ved stasjonen må kommunen avklare med planarbeidet for Hønefoss sentrum. Tilsvarende gjelder arealutvikling rundt stasjonen.

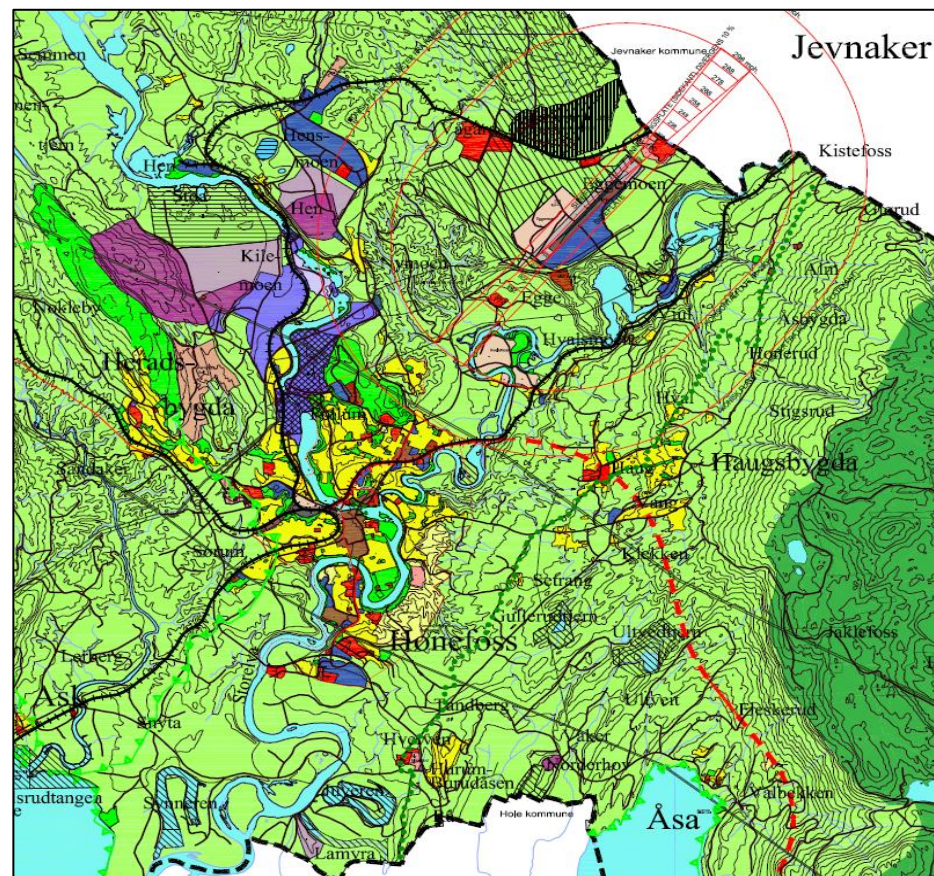
Planprogram for fellesprosjektet ble sendt på høring vinteren 2016 med frist 10. januar 2017. Planprogrammet er planlagt fastsatt våren 2017, offentlig ettersyn av reguleringsplanforslaget er planlagt høsten 2017 og vedtak er planlagt i 2018. Byggestart/ferdigstillelse er avhengig av prioritering i NTP 2018-2029.

Kommunedelplan E16 Eggemoen – Nymoen

Trafikkvurderingen anslår, avhengig av løsning, en redusert trafikkbetasting på Fv. 35 gjennom Hønefoss på opp mot 20 %. Planprogram for KDP E16 Eggemoen – Nymoen ble fastsatt i formannskapet 20.09.2016 (sak 175/16).

Regional plan for Ringeriksregionen

Det skal utarbeides regional plan for Ringeriksregionen i perioden 2017 – 2020, i regi av Buskerud fylkeskommune. Planen vil legge premisser for areal- og transportbruk i Ringerike.

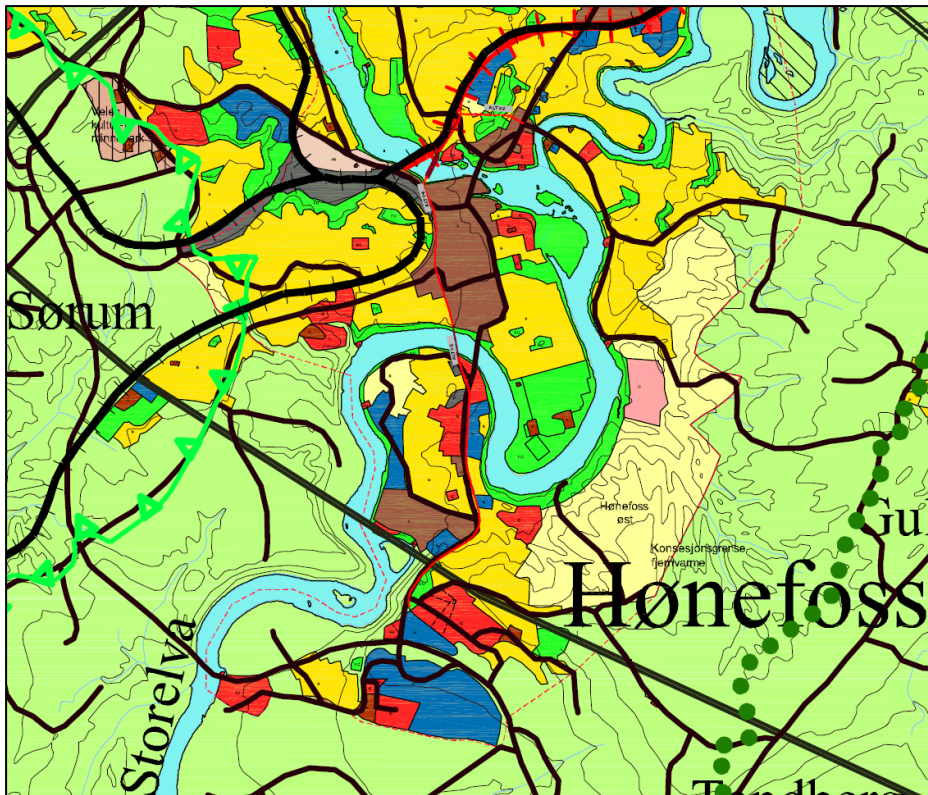


Figur 2-1 Kommuneplanens arealdel 2007-2019

2.2 Kommunale rammer og planforutsetninger

Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel (vedtatt 30.08.2007) dekker hele Ringerike kommune og viser sammenhengen mellom framtidig samfunnsutvikling og arealbruk, herunder behov for vern og utbygging. Arealdelen er et sentralt virkemiddel for å gjennomføre kommunens overordnede målsettinger som framgår i samfunnsdelen (se figur 2-1). Utsnitt fra



Figur 2-2 Utsnitt for Hønefoss sentrum fra kommuneplanens arealdel 2007-2019
kommuneplanens arealdel for Hønefoss sentrum er vist i figur 2.2.

Kommuneplanens arealdel er under revisjon, den er under bearbeidelse etter offentlig ettersyn.

Kommunedelplan for nytt hovedvegssystem i Hønefoss

I 2008 ble forslag til kommunedelplan for nytt hovedvegssystem i Hønefoss lagt fram til sluttbehandling, etter en lengre prosess med utredning av flere alternativer.

Vedtak i kommunestyret 30.10.2008:

1. Forslag til Kommunedelplan for nytt hovedvegssystem, alternativ V2, forkastes.
2. Alternativ 0+ vedtas.
3. Rådmannen gis i oppdrag å utrede tiltak som på kort- og mellomlang sikt gir de beste trafikale løsninger og legger til grunn at dette arbeidet skjer i nært samarbeid med Statens vegvesen.
4. Rådmannen gis i oppdrag og i forbindelse med kommuneplanarbeidet å utrede fremtidige løsninger med utgangspunkt i alternativ 0+, herunder blant annet vurdering av forbindelse mellom Kongens gate og Hønengaten og tverrforbindelsen mellom Kongens gate og Støalandet, samt alternativene S1 og tverrforbindelsen T3. Det legges til grunn at utredningene med alternative løsninger gjøres i nært samarbeid med Statens vegvesen.
5. Kommunestyret ber rådmannen søke å fremskynde ferdigstilling av stamvegen Rv 35 Nymoen – Eggemoen.
6. Det legges frem en fremdriftsplan i første møte i 2009.

Alternativ 0+ innebærer å utbedre eksisterende vegsystem (nye tilfarter og optimalisering). Dette er ikke ytterligere definert.

Reguleringsplan nr. 64 og forholdet til de pågående samferdselsprosjektene – framdrift og planprosess (sak 59/14)

Vedtak i kommunestyret 24.04.2014:

1. Oppheving av reguleringsplan nr. 64 med tilhørende delplaner, inkludert Vesttangenten, avventer avklaringer i overordna plan- og utredningsarbeid knytta til byutvikling og transportbehov. Dette gjelder først og fremst Ringeriksbanen med stasjonsområde, innfart til byen fra E16 samt KVVU for transportsystemet i Hønefoss-området.
2. Reguleringsplan nr. 64 med tilhørende delplaner bør oppheves gjennom en planprosess hvor en ny plan tilpassa framtidig behov erstatter den gamle.

3. *Sluttbehandling av 0605_370 Detaljregulering for Askvegen 1-3/St. Olavsgate 7-9 utsettes inntil videre. Hensikten er å holde mulighetene åpne for en form for sentral avlastningsveg/kollektivakse. Utsettelsen vil gjelde inntil transportbehovet i området er avklart.*

Oppstart av Ringerikspakke og konseptvalgutredning

Vedtatt i Kommunestyret 2.12.2010:

De trafikale utfordringene i Hønefoss er utilfredsstillende og det er derfor behov for å komme fram til en framtidig transportløsning for Hønefoss der veg, kollektiv og sykkel ses i sammenheng. Det foreslås å starte arbeid med en Ringerikspakke der løsninger og finansiering ses i sammenheng. Første steg på vegen er å utarbeide en konseptvalgutredning.

1. *Kommunestyret beslutter oppstart av arbeid med Ringerikspakke.*
2. *Samferdselsdepartementet oppfordres til å igangsette KVV/KS1 for framtidig transportsystem i Hønefossområdet.*
3. *Arbeidet med KVV organiseres og gjennomføres i henhold til beskrivelsen i saken.*

Oversendelsesforslag til rådmannen fra Einar Zwaig (Rødt):

Det bes spesielt tatt med i vurderingen tiltak for å redusere den tidligere påviste store interne biltrafikken mellom nord og sør i Hønefoss, inkludert styrket kollektivtilbud mellom opprettede parkeringsoppsamlinger ved hovedinnfartsårene til byen.

Kommuneplanens samfunnsdel (2015-2030, vedtatt 30.04.2015)

Ringerike kommune skal ha klima- og miljø som retningsgivende for utforming av framtidige utviklingsstrategier. Kommunen skal bli en foregangskommune innenfor grønn teknologiutvikling.

Ringerikes visjon fram mot 2030 er at vi skal være det mest spennende vekstområdet på Østlandet, veksten skal være balansert og livskraftig og målet er at det innen dette skal bo 40 000 innbyggere i kommunen. 70 % av veksten skal tas i Hønefoss.

Vi ønsker å bli en mer attraktiv bokommune, spesielt for unge og familier i etableringsfasen. Hønefoss skal være attraktiv som bosted, handelsby og regionhovedstad og være et forbilde innen energieffektivisering, bruk av fornybar energi

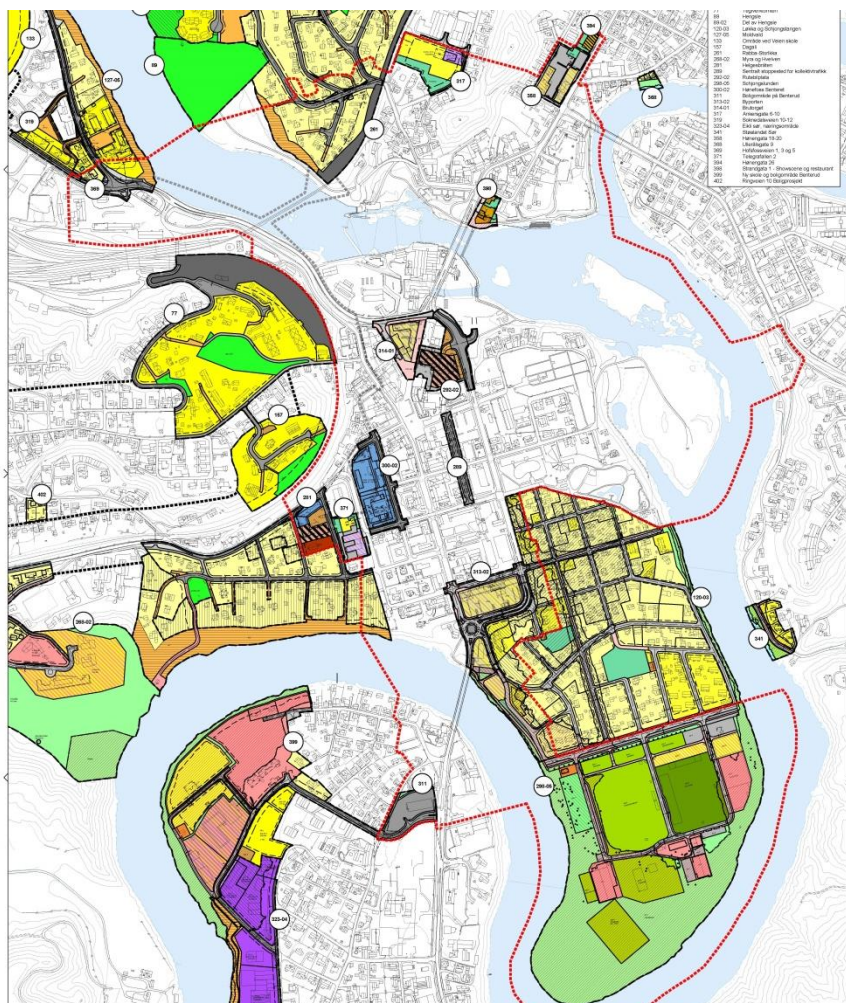
og reduksjon av utslipp, Vi skal ha effektive samferdselsløsninger, videre økt verdiskaping og produktivitet i kommunen og et robust næringsliv med god bredde.

Av samfunnsdelen følger at byplan for Hønefoss skal utarbeides, hvor følgende tema er viktige:

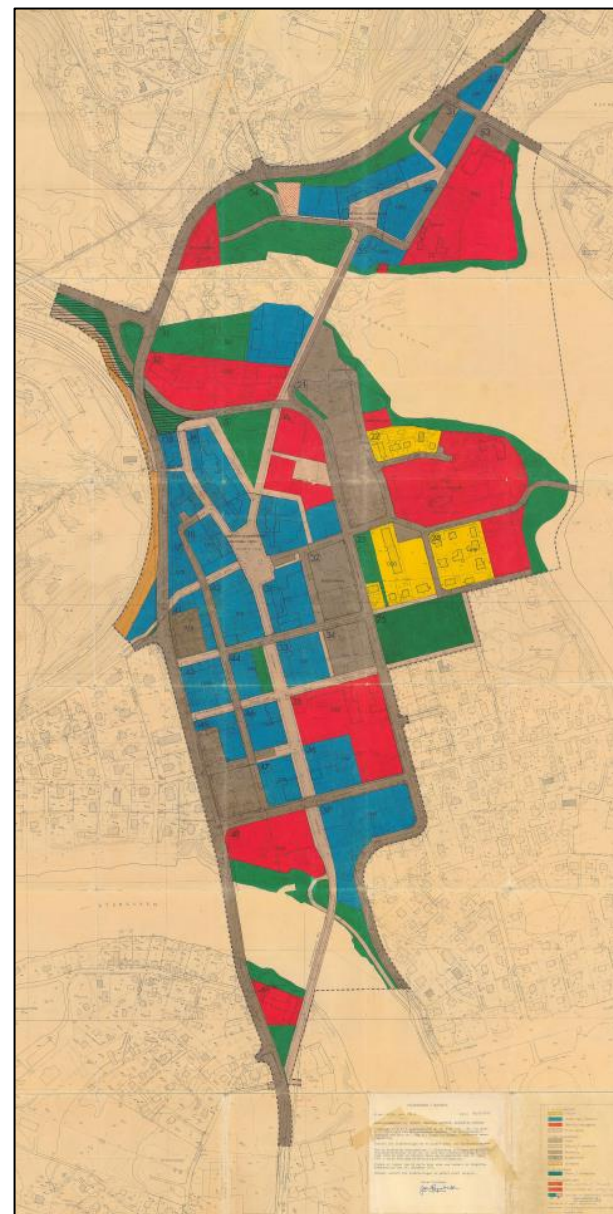
- Leke- og grøntarealer og barnetråkk
- Bynære friluftsområder
- Vurdering og innarbeiding av Grønn plakat
- Verneverdig bebyggelse og områder med kulturhistorisk verneverdi
- Sammenhengende gang- og sykkelnett
- Møteplasser og byrom
- Å ta elva i bruk, ferdsel og opphold langs elva
- Fortetting: utnyttelse og høyder
- Senterstruktur i byen
- Estetikk: materialbruk, farger og former

Gjeldende regulering

Gjeldende regulering i Hønefoss sentrum består av et lappeteppe av planvedtak fra forskjellige tidsperioder. Figur 2.3 viser en oversikt over gjeldende regulering. Eldre planer er ikke digitalisert, hvor det vises bare planavgrensning. Den arealmessig største reguleringsplanen i Hønefoss sentrum er reguleringsplan nr. 64, vedtatt 20.12.1976 (se figur 2.4). Mange etterfølgende planvedtak i områder og kvartaler innenfor planen er gjort siden. Planen er omtalt i vedtaket i kommunestyret 24.04.2014, hvor det forutsettes at planen og tilhørende delplaner erstattes.



Figur 2-3 Gjeldende regulering i Hønefoss sentrum.



Figur 2-4 Reguleringsplan nr. 64, Hønefoss sentrum, vedtatt 20.12.1976.

Liste over gjeldende reguleringsplaner

Saksnr.	Navn	Vedtaksdato	Planid
1900/244	Schjongslunden	21.10.2014	298-05
1900/26	Løkka og Schjongstangen	10.04.2014	120-03
2015/2635	Byporten	04.05.2015	313-02
1900/362	Kvartal 48	27.06.1996	64-48
1900/348	Hønefoss sentrum	20.12.1976	64-02
1900/34	Adkomst Benterudgaten	04.01.1979	128
1900/258	Boligområde på Benterud	04.05.2006	311
1900/353	Kvartal 19	27.09.1990	64-19
1900/35	Petersøya	29.10.1980	129
1900/358	Kvartal 35-36	23.09.1983	64-35-36
1900/356	Kvartal 25	26.10.1989	64-25
1900/357	Kvartal 31,32,33,34	29.11.1978	64-31-32-33-34
1900/355	Kvartal 23	26.10.1981	64-23
1900/229	Sentr.stopp for kollektiv	31.10.2002	289
1900/160	Gang/syk.v/Vesternbakken	28.09.2000	223
1900/364	Kvartal 51 C	08.06.1979	64-51c
1900/305	Hønengata 18-20	29.11.2012	358
2014/261	Hønengaten 26	27.10.2016	394
1900/363	Kvartal 51 A	13.03.1978	64-51a
1900/365	Kvartal 55	30.08.1990	64-55
2014/1183	Strandgata 1-showscene og restaurant	10.12.2015	398
1900/222	HELGESBRÅTEN	26.09.2002	281
1900/245	Hønefoss-senteret	08.06.2006	300-02
1900/360	Kvartal 42	02.02.1979	64-42
1900/352	Kvartal 16	24.03.1988	64-16
1900/354	Kvartal 21, Ny adk. Tippen	23.05.1984	64-21
1900/231	Endring rutebilplata	07.07.2004	292-02
1900/266	Brutorget	05.12.2012	314-01

1900/350	Kvartal 11	21.10.1987	64-11
1900/125	Rådhuset	31.02.1956	20
1900/349	Hoffgårdsstg./forlengelse	22.11.1978	64-03
1900/310	Hofsossvveien 1,3 og 5	12.12.2013	369
1900/33	Movald	22.05.2003	127-05
1900/198	Rabba og Storløkka	23.11.2006	261
Gjeldende kommuneplan gjelder foran følgende gamle reguleringsplaner:			
1900/372	Hønefoss	18.02.1956	7
1900/403	Ved St. Hanshaugen	07.01.1958	9
1900/406	Ankersgt./Blyberghaugen	21.03.1991	9-04
1900/55	S-V av Norderhov	25.08.1947	15

Tabell 2-1 Gjeldende reguleringsplaner

Reguleringsplaner under arbeid

I tillegg til planarbeidet for Ringeriksbanen og Hønefoss stasjon er en rekke reguleringsplaner under arbeid i området:

Planid	Navn	Status	Kommentar
NO211604	Ringeriksbanen og E16	Planlegging igangsatt	
427	Byporten	Politisk oppstart	
421	Lloyds marked	Kunngjøring av planoppstart	
421	Stormarkedet Tippen	Politisk oppstart	Utsatt politisk
420	Kvartal 46	1. gangsbehandling HMA	
414	Kvartal 36 Storgata - Sundgata	Oppstart	
387	Øya	2. gangsbehandling HMA	Innsigelse
385	Arnemannsveien	2. gangsbehandling HMA	
370	Askveien 1-3/ St. Olavsgate 7-9	2. gangsbehandling HMA	Utsatt politisk
366	Områderegulering for Kunnskapsparken Ringerike	2. gangsbehandling HMA	Innsigelse

395	Nordre park boligsameie	Offentlig ettersyn	Innsigelse
330	Soknedalsveien 5-27	1.gangsbehandling FSK	Utsatt politisk

Tabell 2-2 Reguleringsplaner under arbeid i Hønefoss sentrum

Fremtidbilder for Hønefoss - Parallelloppdrag for Ringerike kommune

Oppstart av områdeprogram for planarbeid i Hønefoss.

Kommunestyre vedtok 27.08.2015, sak 104/15:

1. Ringerike kommune starter arbeid med områdeprogram for planarbeid i Hønefoss
2. Det skal gjennomføres en mulighetsstudie i form av parallelle arkitektoppdrag
3. Det avsettes midler til arbeidet i Handlingsprogrammet 2016-2019.

For å få tegnet et godt bilde av mulighetene for Hønefoss sentrum når Ringeriksbanen kommer fikk kommunen utarbeidet et parallelloppdrag, i samarbeid med Norske arkitekters landsforbund (NAL). Tre arkitektgrupper med bred kompetanse fikk i oppdrag å tegne hvert sitt fremtidsbilde av byen, hvor hvert tema hadde noe ulik innfallsvinkel.

Forslagene viser hvilken retning byen kan utvikle seg i, og gir et rikt tilfang av ideer som kan brukes i videre byutvikling. Evalueringskomiteen kom med sine anbefalinger 22.6.2016. Anbefalingene tar hensyn til nasjonale forventninger og har mål om å gi føringer som sikrer at Hønefoss utvikler seg til å bli en selvstendig og vital by i Osloregionen, med tydelig identitet og et velfungerende næringsliv.

Anbefalinger fra parallelloppdraget:

- Knytt jernbanestasjonen best mulig til sentrum og sikre god tilgjengelighet
- Sats på sykkelbyen Hønefoss
- Lag sammenhengende strøkgater hvor gående er prioritert
- Prioriter bussene og avlast sentrum for biltrafikk
- Fortett og gi bygg, gater og plasser en bymessig utforming i et utvidet sentrumsområde
- Bruk kulturminner aktivt i byutviklingen
- Flett elvelandskapet og sentrum sammen
- Gjør sentrum til et attraktivt sted å leve for alle befolkningsgrupper

- Sentrum må bli et attraktivt næringsområde
- Det offentlige må legge sine funksjoner i sentrum og legge opp til utstrakt sambruk
- Suppler elektrisitet og fornybar fjernvarme med bygningsintegreerte energisystemer
- Bruk vannhåndtering og overvann til å berike bymiljøet



Andre planer og utredninger

Andre planer og utredninger som legges til grunn for planarbeidet (ikke uttømmende):

- Energi- og klimaplan for Ringerike, vedtatt 02.12.2010
- Tema utredning for Kulturminner Hønefoss
- Handels og byutviklingsanalyse for Hønefoss
- Fortettingsanalyse for Hønefoss, Nesbakken og Vik
- By- og stedsutvikling i Ringeriksregionen 2030 – Samferdselsanalyse
- Mulighetsstudie Schjongslunden
- Grønn plakat, vedtatt 30.11.2000
- Kommunedelplan for gående og syklende, vedtatt 29.6.1995
- Kartlegging av situasjon for myke trafikanter

2.3 Planavgrensning, plantype og detaljering

En planavgrensning bestemmes av hvilke forhold planen tar sikte på å løse. Forslag til planavgrensning muliggjør å erstatte 64-planen, vurdere kollektivknutepunkt og trafikkløsninger for sentrum, og er samtidig tilpasset til Bane Nors planområde for Ringerikesbanen med InterCity-stasjon.

Avgrensningene er gjort etter nøye vurdering og er avpasset slik at den gir rom for å ta med ulike alternative løsninger, for eksempel gangbruer, sykkelveier, veikorridorer og grøntstruktur. Utarbeidelsen av en byplan er kompleks, derfor er avgrensningen satt slik at den gir rom for en planmessig løsning av utfordringene planarbeidet vil møte. Forslag til planavgrensning i planprogram til fastsetting er vist i figur 2.5.

Planen fremmes som en områdereguleringsplan. Dette er hjemlet i behov for å sikre at arealer som er nødvendige for gjennomføring av tiltak er juridisk bundet gjennom vedtatt reguleringsplan. En områderegulering gir hjemmel for grunnerverv og er derfor det beste verktøyet for å gjennomføre ulike tiltak som planen vil hjemle. Gjennomføring av plan vil bli gitt større oppmerksomhet i både KU og planbeskrivelse.

En stor avgrensning gir fleksibilitet som kan være avgjørende for å sikre helhetlige løsninger og gode forbindelser mot eksisterende løsninger utenfor planområdet. Dette er særlig relevant for samferdselsløsninger og blågrønne strukturer i sentrumsområdet.

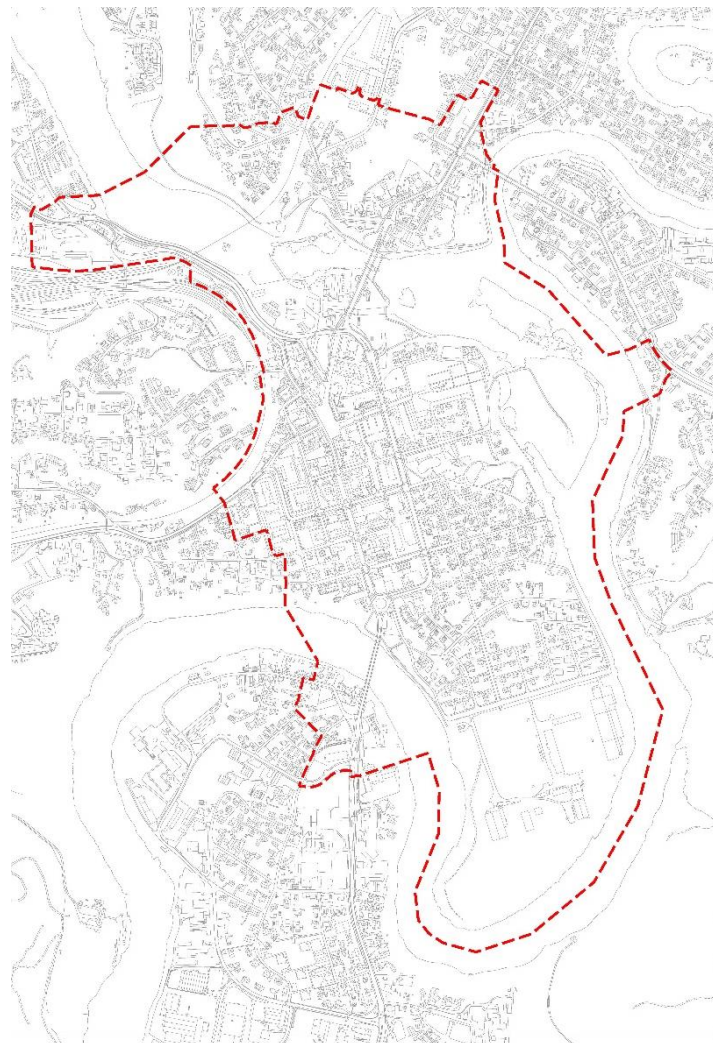
Det vil for øvrig være både tids- og ressurskrevende å utarbeide en områderegulering for et så stort sentrumsområde.

Størrelsen og forventninger til framdrift fram til vedtak av planen betinger at detaljene knyttet til ny bebyggelse fastlegges i egne detaljreguleringer, gjennom at det stilles krav om detaljregulering før utbygging kan skje.

Innenfor avgrensningen er det innlemmet arealer opp mot jernbanestasjonen som det vil igangsettes egne reguleringsplaner for; Soknedalsveien 5-27 og arealer inntil jernbanestasjonen. Hensikten er å detaljere stasjonstorg, kollektivknutepunkt, forbindelsen inn mot dagens sentrumsjerne og grensesnitt mot statlig detaljregulering for Ringeriksbanen og E16.

Det vil kontinuerlig i planprosessen vurderes om områdereguleringen bør deles i mindre enheter med ulik fremdrift og plangrense.

Nytt trafikksystem vil kunne strekke seg utover områdereguleringen. Tilførselsveier eller omklassifisering av veier må løses ved at man igangsetter egne planer etter at arbeidet med områdereguleringen har gitt svar på hva det er behov for.



Figur 2-5 Varslet planavgrensning

3 BESKRIVELSE AV DAGENS SITUASJON

Dette kapittelet gir en kortfattet beskrivelse av planområdet i dag.

3.1 By- og landskapsbilde

Beliggenhet

Hønefoss er kommunesenter i Ringerike kommune og regionsenter i Ringeriksregionen. Hønefoss er trafikknutepunkt for bil, tog og buss. Her møtes E16, Rv 7, Rv 35 samt Bergensbanen. Oslo, Drammen, Hokksund og Gardermoen kan nås med bil i løpet av en time. Sandvika, Asker og Lier nås innen 40 minutter.

Osloregionens areal- og transportstrategi peker konkret på Drammen, Hønefoss, Hokksund og Kongsberg som del av regionens flerkjernet utvikling.

Den urbane strukturen i bykjernen omkranses av viktige og produktive jordbruksarealer og skogkledde åser. Bebyggelsesstrukturen i Hønefoss består i vesentlig grad av eneboliger, også i de sentrale områdene. Sentrumskjernen er konsentrert mellom Kvernbergsund bru i sør og Hønefoss bru i nord. Boligsatellittene Haugsbygda og Heradsbygda ligger 3–5 km unna sentrum, henholdsvis øst og vest for byen.

Landskapskarakter

Bystrukturen ligger hovedsakelig på flatene der Begna og Randselva flyter sammen til Storelva. Hønefoss sentrum er delt i flere deler av elvenes slyngninger. Bebyggelsen



Figur 3-1 Oversiktsbilder av Hønefoss sentrum

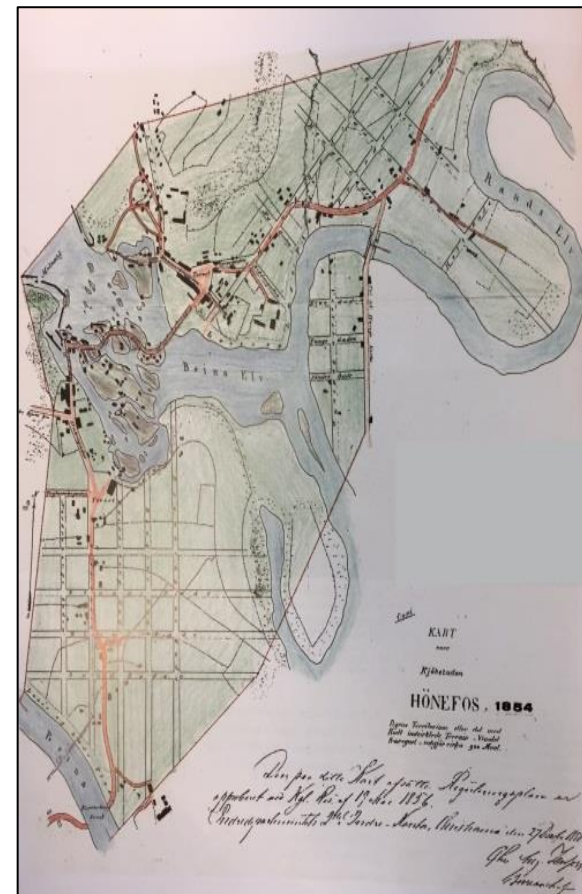
rundt strekker seg opp på furumoene i vest og mot de frodige jordbruksarealene i øst.

Stedskarakter

Mange anser etableringen av en av de første sagene som starten på historien omkring fossen og etableringen av Hønefoss. Hønefoss fikk offisiell bystatus i 1852, og ble en egen bykommune. Den nye byen ble kartfestet i 1851 og byområdet innlemmet da Sørsiden ned til Sundet, Øya, Nordsiden med Blyberghaugen, Holtangen og deler av Vestermtangen.

Den gang var Nordsiden tettest bebyggt. Den første reguleringsplanen ble vedtatt i 1856 og denne har vært retningsgivende for utviklingen av Hønefoss sentrum frem til nyere tid. Senere utbygging og byplaner har fulgt kvartalsstrukturen.

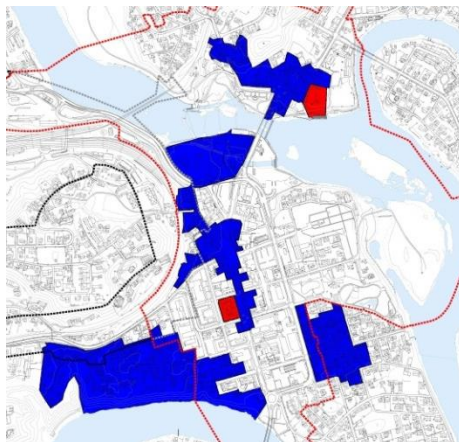
Frem til den industrielle revolusjon besto Hønefoss hovedsakelig av lav trehusbebyggelse. Som følge av flere bybranner (1854 og et par mindre branner i 1870-årene) ble det innført nye byggeforskrifter som begrenset gesimshøyden for trehus til fem meter. Myndighetene hadde som intensjon å presse frem økt interesse for oppføring av murhus. Fra 1860 ble det oppført noe sentral murhusbebyggelse, og trenden tok seg opp mot slutten av 1800-tallet.



Figur 3-2 Oppmålings- og reguleringskart vedtatt i 1856

3.2 Kulturminner og kulturmiljø

Hønefoss har en svært rik kulturarv med verneverdig bebyggelse og fredede anlegg. Den parallelle fremveksten av skognæring, industri og jordbruk har vært styrken til Ringerike, og som etter hvert har utviklet knutepunktet Hønefoss. Områdeplanen vil berøre tre kulturmiljøer med båndlegging hensynssone C jfr. pbl. § 11-9. Innenfor to av de utvalgte hensynssonene ligger det fredete anlegg som har en egen båndlegging med hensynssone D.



Den sentrale delen av Hønefoss, med jugendgårdene og sentrumsbebyggelse i Stabellsgate, Storgata og deler av Søndre torv har bebyggelse med høy verneverdi. Historien strekker seg tilbake til byens første år. Bygningene viser variasjon innenfor stilperioden som rådet siste kvartal 1800 frem til første kvartal på 1900; jugend, historisme og noe klassisme, men også bebyggelse av nyere dato.

I Hønefoss sentrum er flere store bygårder med en høy grad av autentisitet og høy arkitektonisk og kunstnerisk verdi. Industrietableringen og byen som handelsknutepunkt kommer tydelig frem i denne delen av Hønefoss og er en del av vår viktige historie som må synliggjøres.

Nordre torv er byens eldste torv. Nordre Torv er i dag regulert til område av antikvarisk kulturell verdi. Området har et autentisk uttrykk med bebyggelse fra siste halvdel 1800-tallet. Bydelen representerer sveitserstilens uttrykk, med iblandet historisme, jugend og myk-funkis. Det er i dag ikke mye igjen av småhusbebyggelsen på Blyberghaugen, men det lille arbeidersamfunnet, som representerer en annen side av Hønefoss enn det bevarte velstående bebygde miljø, er verdt å minnes.

Deler av planområde favner også om deler av det helhetlige villaområdet Løkka, uten nyere boliger eller andre bygningstyper. Mange bygninger har en høy grad av autentisitet. Området er typisk for boligstrøk i byer og større tettsteder.

3.3 Blågrønn struktur og naturmangfold

Elvene og de grønne åsene og dalsidene rundt gir byen et grønt preg, og er viktige landskapselementer. I Storelva er det etablert og merket en farled for båter fra Tyrifjorden og opp til Glatved brygge som ligger nedstrøms Hønefossen.

Schjongslunden er et viktig bynært friluftsområde for Hønefoss. Schjongslunden har historisk vært et viktig område for folk i Hønefoss; en gang med uteteater, dansegulv og restaurant, senere friluftsbad og idrettsarenaer.

I dag er det en godt etablert idrettspark i området, med organisert og uorganisert idrett. Schjongslundens desidert mest brukte enkeltelement er turstien Elvelangs som slynger seg langs Storelva rundt hele Schjongslunden.

Petersøya er en av de større øyene som ligger i Storelva i sentrum av Hønefoss. Petersøya har det meste av året landkontakt med området bak Hønefoss kirke og kirkegården. Petersøya ligger nær til Søndre park med sin aktivitetspark (Tufteparken), utescene og stiene elvelangs. Øyene i dette området er flomutsatte og er til tider utilgjengelige når større flommer opptrer.

Et viktig nytt element i bybilde er Glatved brygge. Her er endepunktet for den merkede båtleden opp fra Tyrifjorden og utgangspunkt for båtsightseeing med Dronning Tyra. Brygga er gjenstand for større og mindre arrangementer, et uformelt treffsted utomhus og et yndet sted for soling og mating av fugler.

Nordre park og Søndre park er viktige grønne lunger i byen. Parkene er planlagt etter prinsipper for gamle engelske landskapsparker og hovedtrekkene er bevart. Parkene brukes ved spesielle anledninger og er med på å komplettere aktivitetene som regionbyen har å by på.



Det er blant annet to viktige naturtyper. Storelva ved Hønefoss, vest for Schjongslunden tilhører den viktige naturtypen Kroksjøer, flomdammer og meandrende elveparti. Her er også den nær truede arten fiskemåke observert (naturbase.no). På den søndre delen av Schjongslunden finnes den viktige naturtypen Gammel barskog (naturbase.no).

En del av fuglelivet i byen er nært knyttet til elvene. Kvinanda er en typisk karakterfugl for Hønefoss by.

En gren av storørretstammen gyter et stykke oppe i Randselva og Storelva, forbi Hønefoss, er viktig for storørreten for å komme seg fram til gyteplassene.

3.4 Sosial infrastruktur, idrett, skole, barnehage og rekreasjon

Sosial infrastruktur for tjenesteyting i form av undervisnings- og omsorgstilbud vil møte store utfordringer dersom befolkningen skal øke kraftig i byområdet. Kommunen må gjøre lokaliseringsanalyser og vurdere organisering av tilbudene. Skoler, barnehager og omsorgstilbud finnes i liten grad representert innenfor planområdet.

Integrering av institusjoner i sentrum kan føre til mer liv og livsutfoldelse og bidra til rasjonell sambruk av bygninger og arealer. Det er mange kirkesamfunn og menigheter som skaper byliv i helgene og bidrar til et aktivt kulturliv.

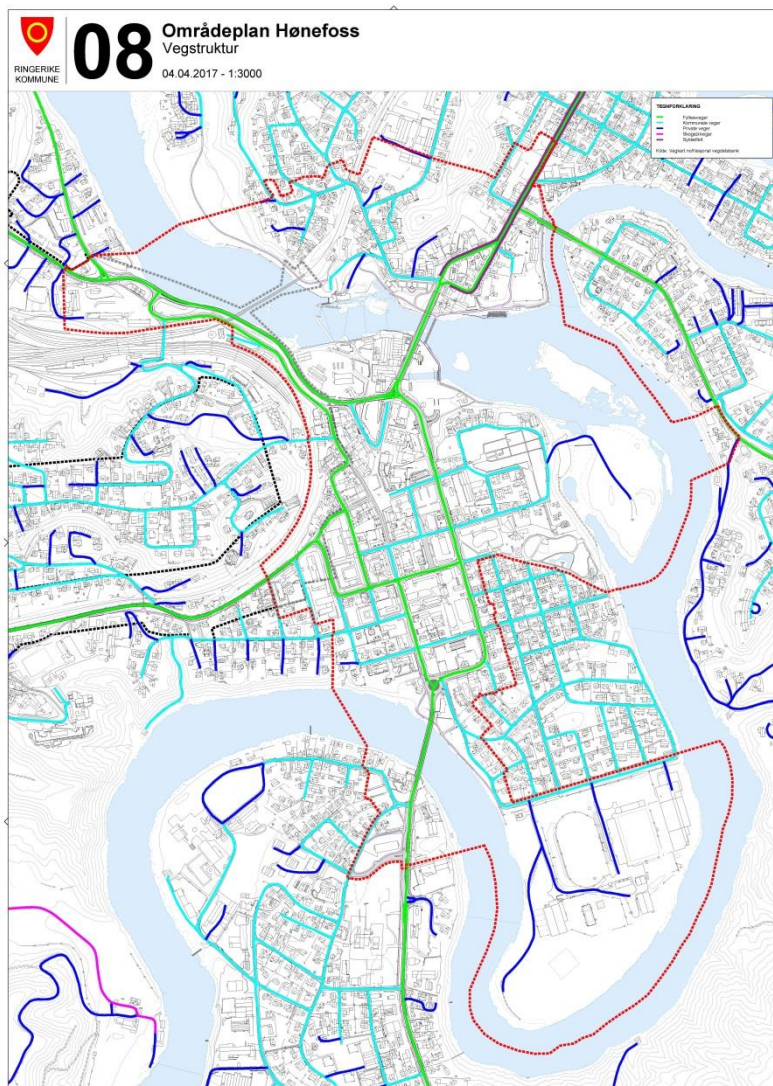
Det bor få barnefamilier i sentrum, spesielt i de nye leilighetene. Byen opplever det kjente mønsteret med at eldre flytter til sentrum, og barnefamiliene overtar eneboligene i utkanten. Vi har den klassiske utfordringen for byboligene med å gi de stor nok uteplass samt skjerming mot trafikkstøy. Det bygges og planlegges boliger i sentrum. Det bygges også mye i utkanten av byen.

Som følge av kunnskapsbedriftene og innflytting fra Oslo og Bærum, har det etter hvert utviklet seg en bykultur som verdsetter det urbane liv. Kulturlivet blomstrer og særlig innenfor musikk og revy er det stor aktivitet på nasjonalt nivå. Utelivet er fortsatt begrenset, men økende. Det er også et vel etablert og rikt tilbud innenfor idrett; Hønefoss arena er et sentralt møtested for idrett- og helsetilbud beliggende i sørøstre del av planområdet.

Fortetting av byen stiller større krav til rekreasjonsområder. Samtidig er det konkurranse fra utbyggere om å nytte disse arealene til bybebyggelse. Disse interessekonfliktene må avklares. For å bedre folkehelseprofilen må byen i større grad tilrettelegges for aktivitet i nærområdene, der folk bor.



3.5 Teknisk infrastruktur-



Dagens vegsystem er i prinsipp det samme som midt på 1800-tallet. Det er ikke tilpasset dagens og fremtidens behov. Bilen dominerer de daglige reisene, bilbruk dekker omkring 70 % av hovedtransporten, kollektivtransport dekker omkring 7 %. Det er dårlige forhold for gående og særlig syklende, omkring 19 % går til fots og 4 % benytter sykkel. Gatenettet bør styrkes for å sikre god fremkommelighet for myke trafikanter, kollektivtrafikk til sentrum og jernbanestasjon.

Det er få bruer. Bruene har smale fortau og kjørebaner og ingen sykkelfelt. Hønefoss er bygd om i senere tid og har sykkelfelt. Gatebildet med gatemøbler er delvis fornyet i forbindelse med framføring av fjernvarme. Det er en utfordring å skape et sammenhengende gang- og sykkelnett som øker andelen myke trafikanter.

Hønefoss stasjon ligger nordvest i planområdet og knytter i dag trafikk fra Hønefoss til Oslo via Roa og Drammen. Jernbanen har spilt en stor rolle historisk, men jernbanens linje om Roa/Drammen har etter hvert mistet betydning som kommunikasjon mot Oslo. Med ny Ringeriksbane vil Hønefoss få en renessanse som jernbaneby. Hønefoss vil få en stasjon på Inter-City-nettet, med en halv times reisetid til Oslo om Sandvika.

Det ligger også utfordringer knyttet til teknisk infrastruktur - overvannshåndtering i dagen og ønske om å skille kloakk og overvann. Det er mye gamle vann- og avløpsledninger i grunnen. Det meste er separert, kloakk /overvann, men ikke alt. Til nå har ikke Hønefoss vært rammet av store skader på rørrnett eller veier pga. sterk nedbør. De fleste steder i byen er det områder nær elva som er mottaker av overvann.

I Hønefoss er det etablert fjernvarme, basert på brenning av biologisk materiale. Fjernvarmeanlegg med varmesentraler på Hvervenmoen og Follum, og i tillegg kan det tilbys fjernkjøling. Sentralen på Follum kan produsere både kraft og varme. Vardar Varme har konsesjon for levering av fjernvarme i planområdet.

3.6 Fareområde og forurensning

To store elver, Begna og Randselva møtes midt i byen, nedenfor fossen og danner Storelva. Randselva og Storelva løper i meander i landskapet. Det er elver med mye vann og de er flomutsatt.

Elvebreddene er ofte bratte og høye. Kantene er dekket av vegetasjon. Flommene og de høye kantene har ført til at det er lite bebyggelse langs elvene i motsetning til byer som

har elveos i sjø. Elvebunnen er også i stadig endring. Elvene graver i yttersvingene og utløser skred i skråningene. Det er noe båttrafikk på elva, men flommene og farten på vannet setter begrensninger.

Byen, slik den fremstår i dag, har stor andel bilbasert trafikk og forårsaker høyt støynivå i deler av planområdet. Langs hovedtrafikkårene overskrides grenseverdiene i henhold til Klima - og miljødepartementets retningslinjer T-1442/2016.

Lufforurensing anses å være en utfordring og det råder bekymring for helsetilstand til utsatte grupper som beveger langs hovedtrafikkårene. Det eksisterer per i dag ingen målinger.

3.7 Sykkel

Dagens infrastruktur i Hønefoss er lite tilrettelagt for syklister. Det mangler et trygt og helhetlig sykkelveinett gjennom sentrum, hvor det er stor biltrafikk. Dette er en situasjon som skaper konflikter i trafikken mellom biler og syklister, og også mellom syklister og gående. Syklister i Hønefoss sentrum har i dag valget mellom å sykle i svært trafikkerte gater eller på smale fortau.

Hovedaksen for all trafikk gjennom dagens Hønefoss strekker seg fra Hvervenkastet i sør, langs fv. 35 gjennom sentrum, til «Gummikrysset» i nord. Sykkelløsningene langs denne strekningen er stort sett fraværende. Den eneste tilretteleggingen er sykkelfeltet i nedre Hønengata, men det har dårlig kvalitet og er ikke vedlikeholdt. Bybrua og Kvernbergsundbru, som også ligger langs denne strekningen, mangler løsning for sykkel og er flaskehals for all trafikk gjennom byen. Sykkelveiene i sentrum som går utenfor hovedaksen er dårlig skiltet og oppstykkede.

4 SENTRALE TEMA I PLANARBEIDET

Under følger en kortfattet beskrivelse av hovedmålsetninger og sentrale tema i planarbeidet.

4.1 Bakgrunn og behov

Når Hønefoss stasjon blir en del av InterCity-strekingene bør det vurderes om busstasjon og drosjesentral kan samlokaliseres med jernbanestasjonen, slik at byen får ett felles kollektivknutepunkt, hvor reisende effektivt kan bytte mellom ulike transportmidler.

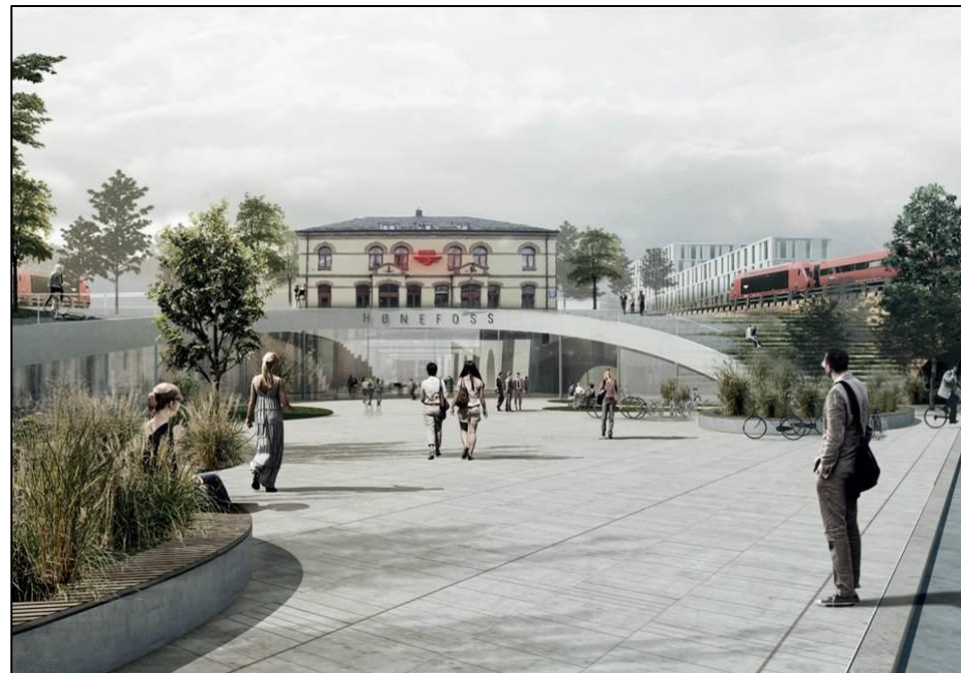
Hønefoss skal rigges for befolknings- og arbeidsplassvekst for å bygge opp under de statlige samferdselsinvesteringene. Store arealer nær stasjonsområdet har i dag lav utnyttelse og stort potensial for byutvikling. Intercity-forbindelsen knytter ikke bare Hønefoss nærmere Oslo, men også Osloregionen nærmere Hønefoss, noe som kan gi mulighet for etablering av arbeidsintensive kontorer og lignende næringsvirksomhet nær stasjonsområdet.

Fortetting og befolkningsvekst gir store muligheter for Hønefoss, men også utfordringer knyttet til behov for større kapasitet på teknisk infrastruktur, samt press på rekreasjonsarealer og andre arealer med historisk verdi og kvalitet, eller som gir byen identitet og særpreg.

For å sikre en utvikling som bygger opp under, og utnytter potensialet som skapes gjennom etablering av Ringeriksbanen, og samtidig bevarer kvaliteter som gir byen særpreg og gjør Hønefoss til et attraktivt og godt sted å bo, arbeide og besøke, er det nødvendig å ha en god arealplan i bunn. Planarbeidet tar sikte på å fremskaffe et godt beslutningsgrunnlag for valg av hvor og hvordan byen skal utvikles, og som gir forutsigbarhet og føringer som sikrer at utviklingen skjer i samsvar med ønsket utvikling.

4.2 Knutepunktet i Hønefoss

Hønefoss sentrum bør knyttes opp mot den nye jernbanestasjonen med en styrking av forbindelsen for myke trafikanter. En ny busstasjon og drosjesentral kan vurderes plassert



Figur 3-1 Utvikling av knutepunktet i Hønefoss ved jernbanestasjonen (Kilde: Illustrasjon fra paralleloppdraget «Fremtidsbilder for Hønefoss»)

mellom dagens sentrumskerne og den nye jernbanestasjon, for å legge til rette for et sentralt kollektivknutepunkt som forbinder Intercity med annen kollektivtrafikk lokalt og regionalt.

Stasjonstorget gis en klar identitet og vil fungere som en attraktiv inngangsportale for Hønefoss. Torgets funksjon i forhold til andre viktige plasser i Hønefoss må avklares, men det bør tilrettelegges for tilbud som bidrar til aktivitet. Torgets funksjon bør vurderes i et langsiktig perspektiv som muliggjør etappevis utvikling.

De store arealene ved stasjonen vurderes transformert til sentrumsbebyggelse med kontorer, næring og bolig. Dette vil kunne gi en ny utviklingsretning for byen, med mer aktivitet på strekningen mellom stasjonen og dagens bykjerne.

Knutepunktet må også sikres god tilgjengelighet for reisende fra mindre sentrale områder utenfor Hønefoss.

Systemer for transport og parkering bør utformes slik at reisende bidrar til aktivisering av stasjonsområdet. Valg av løsning bør legge til rette for at reisende vil benytte seg av tilbud i Hønefoss, slik at potensialet som skapes ved økt aktivitet realiseres.

4.3 Byutvikling og fortetting

Hønefoss skal videreutvikles som et kompakt, urbant og bærekraftig regionsenter med tydelig identitet og et bredt utvalg av funksjoner.

Hønefoss bør fortettes innenfra og ut, slik at andelen som bor og jobber i byen øker, og stadig flere får gangavstand til daglige gjøremål.

Det bør tilrettelegges for flere boliger og arbeidsplasser i sentrum, slik at byen styrkes som arena for handel, tjenester, næring, kunnskap, kultur og opplevelser.

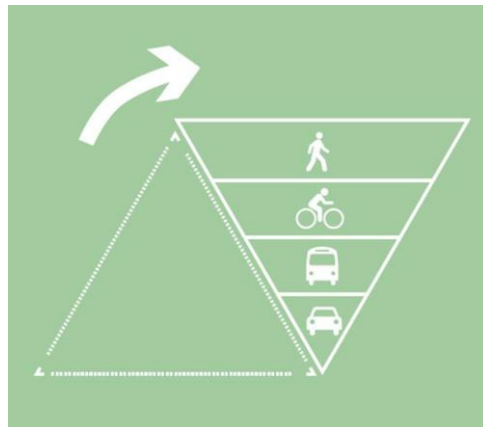
Videre bygging og fortetting må samtidig ta hensyn til, og bygge videre på byens historie og kulturmiljøer, identitet og kvaliteter. Det må legges til grunn en bymessig utforming og bebyggelsesstruktur, med høy arkitektonisk kvalitet.

Hønefoss skal være et bysentrum med aktivitet til ulike tider av døgnet, med varierte boligtyper for beboere i alle aldre, og være attraktivt for alle befolkningsgrupper uavhengig av funksjonsnivå.

4.4 Mobilitet

Byplanen må legge til rette for utvikling av et hensiktsmessig og framtidsrettet veisystem som reduserer det samlede transportbehovet. Vurdering av veiareal, barrierenvirkninger og parkering blir viktige tema i planarbeidet.

Ved å etablere sammenhengende gatenett og sykkeltraseer skal Hønefoss tilrettelegges slik det blir



Figur 4-3 Prioritering av transportformer - Hønefoss må utvikles til en by hvor det blir attraktivt å gå og sykle

attraktivt å gå og sykle i sentrum. Det skal satses på sykkelbyen Hønefoss.

Nye broer for gående og syklende vil bedre forbindelsesmulighetene på tvers av elvene, gjøre elverommet mer tilgjengelig, og redusere barrierenvirkningen.

Det skal tilrettelegges for at det blir attraktivt å reise kollektivt i sentrale områder, blant annet ved å forbedre kollektivtilbudet.

Veisystemet skal ivareta Hønefoss sin funksjon som regionalt handelssted, med god tilgjengelighet for besøkende gjennom egnede innfartsveier, og etablering av sentralt plasserte innfartsparkeringer.

Tiltak for å begrense biltrafikk skal særlig fokusere trafikken i sentrum, men tiltakene må



Figur 4-2 Det er behov for flere og gode krysningsmuligheter av elva, som vil bidra til gjøre byen attraktiv for å gå og sykle, slik at flere vil bo i gang- og sykkelavstand til sentrum og til kollektivknutepunktet (Kilde: Illustrasjon fra parallelloppdraget «Fremtidsbilder for Hønefoss»)

samtidig ta hensyn til transportbehovet fra bosatte i omkringliggende områder som benytter tilbud i Hønefoss sentrum.

4.5 Offentlige rom, parker og blågrønne strukturer

Eksisterende byrom bør knyttes bedre sammen, for eksempel ved etablering av sammenhengende strøksgater hvor gående er prioritert.

Plasser og torg bør utvikles slik at de blir tydelige i bybildet, og kan gis en klar identitet som bygger opp under stedets funksjon og effekt.

Offentlige byrom og parker skal være attraktive for alle befolkningsgrupper, og ivareta barn og unge gjennom tilrettelegging for aktivitet og lek (for eksempel skatepark).

Parker, turveier og blågrønne strukturer må knyttes bedre sammen, også med byrom og møteplasser.

Tilgang til attraktive og funksjonelle uteområder skal sikres gjennom strategier og retningslinjer for etablering av offentlige byrom og parker, og hvilken rolle disse skal spille i samspill med private utbyggingsområder.

Gjennom etablering av offentlige eller felles (allment tilgjengelige) strøksparker som uteareal for tett boligbebyggelse, vil en oppnå bedre kvalitet på utearealene som gjerne blir små og skyggefulle hvis hver enkelt utbygger skal oppfylle kravet på sin tomt.

Byplanen må legge til rette for muligheter til å knytte elva og byen sammen gjennom økt tilgjengelighet og flere aktiviteter ved fossen og langs elvene. Ny bebyggelse skal ikke vende ryggen til elva, og elverommet må være tilgjengelig for alle. Det bør tilrettelegges for ferdsel og opphold langs elva.



Figur 4-4 Utvikling av elva som blågrønt byrom i Hønefoss sentrum (Kilde: Illustrasjon fra parallelloppdraget «Fremtidsbilder for Hønefoss»)

5 FORSLAG TIL UTREDNINGSPROGRAM

5.1 Planfaglige temaer som skal undersøkes og/eller utredes

I henhold til bestemmelser gitt i plan- og bygningsloven og forskrift om konsekvensutredning skal planforslagets virkning på miljø- og samfunn utredes.

Det foreligger allerede en mengde relevante utredninger og analyser for byen Hønefoss, deriblant Parallelloppdraget 2016 og handels- og byutviklingsanalysen (2012). Foreliggende kunnskapsgrunnlag vil danne grunnlag for utarbeidelsen av områdereguleringen, men må suppleres der det er ufullstendig, utdatert eller ikke komplett/ ikke foreliggende. Eksisterende og nytt kunnskapsgrunnlag skal legges til grunn for utforming av plankart og bestemmelser m.v.

I tabellen under er det foreslått tema som skal undersøkes; dagens situasjon / problemstilling, nærmere utdyping om hva som skal undersøkes, foreslått metode om hvordan dette skal undersøkes, og forslag til presentasjon. Metode og framstilling er nærmere omtalt i neste delkapittel.

Virknings av planforslaget				
Tema	Dagens situasjon / problemstilling	Hva skal utredes?	Metode / Hvordan skal dette utredes?	Presentasjon
Byanalyse	<p>Hønefoss bysentrum har en rik historie, interessant beliggenhet og variert topografi mellom elveløp. Elveløpet danner en barriere i byen, men er også en viktig kvalitet. Den første reguleringsplanen ble vedtatt i 1856 og denne har vært retningsgivende for utviklingen av Hønefoss sentrum frem til nyere tid. Senere utbygging og byplaner har fulgt kvartalsstrukturen.</p> <p>Bysentrum er til viss grad utflytende, preget av mye biltrafikk, store åpne parkeringsplasser, og uutnyttede bykvartaler. Det er stort potensial for transformasjon og ny utvikling.</p> <p>Viktige målpunkter som bussterminal og jernbanestasjon har plassering isolert fra hverandre, og jernbanestasjonen har uklar sammenheng med bysentrum.</p> <p>Ny bebyggelse vil ha virkning på sol/skygge. Dagens lave sentrumsbebyggelse gir gode solforhold i store deler av sentrale områder.</p>	<p>Planen skal legge rammene for fortetting/videre i bygging i sentrum med bymessig utforming og bebyggelsesstruktur, høy arkitektonisk kvalitet, høyder, byrom, torg, møteplasser og parker.</p> <p>Bysentrum skal bli mer kompakt og urbant, tilpasset vekst og bærekraft gjennom fortetting med boliger og arbeidsplasser.</p> <p>Bysentrum skal være et attraktivt og tilgjengelig sted å leve og være for alle befolkningsgrupper uavhengig av funksjonsnivå.</p> <p>Bysentrum skal styrkes som arena for handel, næring, kunnskap, kultur og opplevelser.</p> <p>Virkning sol/skygge av ny og eksisterende bebyggelse skal undersøkes.</p> <p>På bakgrunn av virkning sol/skygge skal egnethet for ulike funksjoner i Hønefoss sentrum kort vurderes, og</p>	<p>Utredningsbehov:</p> <p>-Overordnet byanalyse med sol- og skyggestudier hvor det ses nærmere på funksjoner, bystruktur, høyder, signalbygg, plasser, gatenett.</p> <p>Analysen ses i sammenheng med egne analyser av handel og byutvikling og boligfortetting/bomiljø.</p>	<p>Rapport.</p> <p>Sammendrag i planbeskrivelsen</p>

Virknings av planforslaget				
Tema	Dagens situasjon / problemstilling	Hva skal utredes?	Metode / Hvordan skal dette utredes?	Presentasjon
	<p>Eksisterende utredninger:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parallelloppdraget 2016 - Fortettingsanalyse for Hønefoss, Nesbakken og Vik, 2011 - LIVSKRAFTIGE LOKALSAMFUNN <p>En kartlegging av lokalsamfunn i Ringerike kommune, 2013</p>	<p>ligge til grunn for andre analyser.</p>		
Handel og byutvikling	<p>Hønefoss fungerer som lokalt og regionalt handelssenter, noe som gir behov for tilgjengelighet med bil. Dette er utfordrende i forhold til målsetninger om reduksjon av biltrafikk i sentrum.</p> <p>Sentrumshandelen har utfordringer med parkeringssituasjonen og endringer av kjøpemønster i konkurranse med kjøpesenter og netthandel. Hønefoss har et velfungerende kjøpesenter plassert nært øvrig sentrumshandel.</p> <p>Eksisterende utredning:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Handels- og byutviklingsanalyse (2012) 	<p>Hønefoss sentrum har stort potensial for transformasjon og ny utvikling, inkludert handelsvirksomheter.</p> <p>Det skal undersøkes hvordan handel og aktivitet i byen påvirker mulighetene for byutvikling.</p> <p>Prinsipper for styrking av forbindelse mellom sentralt kjøpesenter og sentrumshandelen og konsentrering av publikumsfunksjoner.</p> <p>Føring for etablering av næring i og omkring sentrum for å styrke Hønefoss som handelssentrum.</p>	<p>Analyse av handel og potensial og sammenheng med byutvikling.</p> <p>Utredningsbehov:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Det tas utgangspunkt i eksisterende handels- og byutviklingsanalyse fra 2012, som oppdateres og suppleres. <p>Overordnet byanalyse ses i sammenheng med analysen for handel og byutvikling.</p>	<p>Rapport.</p> <p>Sammendrag i planbeskrivelsen.</p>
Transport-utredning sykkel- og parkeringsstrategi	<p>Trafikksituasjonen i Hønefoss preges av mye biltrafikk og store køproblemer på fv.35 gjennom sentrum. Bussene står i samme kø som privatbilene, og det er ikke etablert et godt sammenhengende gang- og sykkelvegsystem gjennom byen.</p> <p>Flere store endringer av transportsystemet i Hønefoss vil påvirke trafikksituasjonen. I tillegg til virkning for det overordnede trafikksystemet vil dette også påvirke gatebruk, transport, mobilitet og trafikksikkerhet i Hønefoss sentrum. Ringeriksbane, ny E16 med avkjøring og ny trasé Eggemoen – Nymoen vil endre trafikkmønstrene og trafikktallene gjennom Hønefoss.</p> <p>Bysentrum er til viss grad utflytende og preget av store</p>	<p>Det skal utredes alternative løsninger for et helhetlig, framtidsrettet og miljøvennlig transportsystem i Hønefoss sentrum som skal vurdere transportløsninger for sykkel, gange, kollektivtransport og personbiltrafikk slik at det nye transportsystemet skal gi befolkningen god mobilitet, og effektiv næringstransport.</p> <p>Transportsystemet skal bygge opp under ønsket by- og arealutvikling. Vekst i personbiltrafikk skal tas med sykkel, gange og kollektivtransport. Sykkel, gange og kollektivbetjening skal gi konkurransedyktig reisetid sammenlignet med personbil. Et langsiktig perspektiv legges til grunn, slik at det kan tilpasses transportbehovene til en voksende befolkning og endrede reisevaner.</p>	<p>Utredningene skal ta utgangspunkt i statlig regulering av Ringeriksbanen og E16 og regional transportanalyse/-modell.</p> <p>0-vekstmålet legges til grunn.</p> <p>Utredningsbehov:</p> <p><u>Trafikkutredning:</u> hovedvegsystem for biltrafikk i Hønefoss med koblinger til ny E16. Analyseområdet vil dekke større områder enn planavgrensningen for Hønefoss sentrum og ses i sammenheng med Ringeriksbanen og E16, og ny trasé</p>	<p>Rapporter.</p> <p>Sammendrag i planbeskrivelsen</p>

Virkinger av planforslaget				
Tema	Dagens situasjon / problemstilling	Hva skal utredes?	Metode / Hvordan skal dette utredes?	Presentasjon
	<p>åpne parkeringsplasser. Parkeringsforskriften må revideres.</p> <p>Ringerike kommune har inngått en treparts sykkelbyavtale med Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen for 2016 – 2020.</p> <p>Eksisterende utredninger:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hovedplan Vei - Trafikksikkerhetsplan - Trygg skolevei - Universell utforming (registreringer) - Kollektivutredning Hønefoss august 2017 - KVVU Hønefoss - Analyse – utvikling i tilknytning til Hønefoss IC-stasjon april 2016 - Intercitystasjon – Illustrasjoner Mulighetsstudie april 2016 - E16 – analyse og konsekvenser for Hønefoss, 2013 - By og stedsutvikling i ringeriksregionen 2030 - SAMFERDSELSANALYSE, 2012 - Tilstandsvurdering av hovedsykkelvegnettet i Hønefoss - Myke trafikanter i Hønefoss Fotgjenger- og sykkelobservasjoner, 2013 - Situasjon for sykkel Hønefoss - Parkeringforbudtsone i Hønefoss, 2010 	<p>Hønefoss stasjon vil bli nytt kollektivknutepunkt. Det skal legges til rette for god og effektiv kollektivbetjening, gange- og sykkeladkomst til Hønefoss stasjon/kollektivknutepunkt, sentrum og andre større arbeidsplasser/institusjoner.</p> <p>Intertrafikken og transportbehovet til jernbanestasjonen må løses, og i tillegg tilgjengeligheten til Hønefoss som kommunesenter og regionsenter (innfartsparkering, trafikk-løsninger).</p> <p>Det skal lages en sykkel- og parkeringsstrategi, og arbeidet med denne skal samordnes med trafikkutredningene. Dette er virkemidler for å nå mål om nullvekst i personbiltrafikken, hvor tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv er viktig.</p>	<p>for E16 Eggemoen – Nymoen. Intertrafikken og transportbehovet til Hønefoss og jernbanestasjonen må løses.</p> <p><u>Sykel- og parkeringsstrategi:</u> Et helhetlig og effektivt sykkelvegnett utredes. Virkemidler knyttet til parkering og tilrettelegging for sykkel skal undersøkes.</p> <p>(I samarbeid med Buskerud fylkeskommune)</p>	
Kulturminner og kulturmiljø	<p>Hønefoss har en rik kulturarv i verneverdig bebyggelse. Samtidig skal byen fortettes. Dette krever gode rammevilkår og forutsigbarhet for utbyggere ved at disse motsetningene avklares i planmessig.</p> <p>Prioriteringer mellom vern og fornyelse, historie og utvikling, forvaltning av kulturarven og økonomisk bærekraft – kan innebære utfordringer ved utvikling av Hønefoss. Med vekst følger behovet for fortetting. Det</p>	<p>Fysisk planlegging og utforming er i stor grad avgjørende for hvordan byen oppleves, og det finnes gode muligheter for å visuelt og funksjonelt fremheve de sentrale historiske bygningsmiljøene. Byggehøyder og bebyggelsesstrukturer kan bidra til å dempe eller fremheve naturlig terreng, bylandskap, signalbygg og historiske anlegg.</p> <p>Hønefoss har mange registrerte bygninger med</p>	<p>Utredningsbehov:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Arkeologisk registrering - Registrering av nyere tids kulturminner <p>(I samarbeid med Buskerud fylkeskommune)</p> <p><u>Eksisterende og nytt</u></p>	<p>Rapport.</p> <p>Sammendrag i planbeskrivelsen.</p>

Virkninger av planforslaget				
Tema	Dagens situasjon / problemstilling	Hva skal utredes?	Metode / Hvordan skal dette utredes?	Presentasjon
	<p>som forventes i moderne bygg lar seg ikke lett kombinere med vern. Krav til universell utforming kan også være vanskelig å tilfredsstillere. Det finnes få virkemidler for å sikre at eier vedlikeholder kulturminnet i tilstrekkelig grad. På tross av utfordringene ved eldre bygninger, finnes det likevel tilpasningsmuligheter som åpner for at bygninger kan få ny bruk, viderefører kulturarven, og tilfredsstiller dagens behov.</p> <p>Eksisterende utredninger / registreringer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - SEFRAK – Alle bygninger eldre enn 1900 og andre faste kulturminner yngre enn 1537 er registrert. - Kulturminneregistrering av bygninger i sentrale deler av Hønefoss, registrering gjennomført i perioden 2000-2002, initiert av Ringerike kommune. - Temautredning – Kulturmiljøer i Hønefoss, vedtatt som grunnlag for videre arbeid med revidering av kommuneplanens arealdel 	<p>verneverdi utenfor de prioriterte hensynssonene. Det er behov for også å kunne sette disse bygningene på en verneliste og gjennomføre kontrollregistrering av kulturminner i Hønefoss sentrum.</p> <p>Hensyn som skal ivaretas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kulturminner og kulturmiljøer skal brukes aktivt som en ressurs i byutviklingen - Det skal tilrettelegges for at verneverdig bebyggelse får ny bruk. - Hvordan fortette samtidig som Hønefoss særpreg og historie bidrar til å forme fremtiden - Prioritere bebyggelse og miljøer som skal bevares 	<p><u>kunnskapsgrunnlag skal bl.a. legges til grunn for:</u></p> <p>-Utforming av plankart med hensynssoner Bestemmelser og retningslinjer for ivaretagelse og forvaltning av verneverdig bebyggelse.</p> <p>-Bestemmelser og retningslinjer som stiller krav til høy estetisk kvalitet og sikrer godt samspill mellom ny bebyggelse på den ene siden og byens målestokk og verneverdig bebyggelse og miljøer på den andre.</p>	
Boligfortetting, nærmiljø og bomiljø	<p>Bebyggelsesstrukturen i Hønefoss består i vesentlig grad av eneboliger, også i de sentrale områdene. Sentrumskjernen er konsentrert mellom Kvernbergsund bru i sør og Hønefoss bru i nord. Boligsatellittene Haugsbygda og Heradsbygda ligger 3–5 km unna sentrum, henholdsvis øst og vest for byen.</p> <p>Det er forventet stor vekst bl.a. som følge av etablering av vei og baneprosjekt.</p> <p>Store sentrale områder i Hønefoss er dårlig utnyttet eller benyttes til overflateparkering. Dette gir stort potensial for fortetting.</p>	<p>Hvordan det kan tilrettelegges for en variert befolkningssammensetning i sentrum. Boliger med forskjellige boligtyper og -størrelser, god bokvalitet inne og ute.</p> <p>Andre virkemidler knyttet til boligsosiale formål (utbyggingsavtaler)</p> <p>Fortetting må forutsette gode og trygge bo og nærmiljøer. Egnede områder for lek må sikres i sentrale områder. Bruk av blågrønn struktur for å dekke behov for lek, rekreasjon og trygge turveier.</p> <p>Fortetting og plassering av boliger skal gi et redusert transportbehov.</p> <p>Utnyttelse av stasjonsnære områder som understøtter</p>	<p>Analysen tar utgangspunkt i kriterier for bokvaliteter, og hvordan dette best kan oppnås i og nær Hønefoss sentrum.</p> <p>Flerfunksjonalitet vurderes, med boliginnslag i områder/kvartaler tidligere tenkt som næringsarealer, og omvendt i områder tidligere tenkt som rene boligområder.</p>	Sammendrag i planbeskrivelse

Virknings av planforslaget				
Tema	Dagens situasjon / problemstilling	Hva skal utredes?	Metode / Hvordan skal dette utredes?	Presentasjon
		samferdselssatsningene.		
Blågrønnstruktur og naturmangfold	<p>Naturmangfold er i byer og bynære områder som regel knyttet til parker og bynær grønnstruktur, samt bekker og elver. Elveløp i Hønefoss er en viktig kvalitet, som den blågrønne strukturen i byen må bygges opp om.</p> <p>Byen henvender seg i liten grad mot elva, og elverommet er lite tilgjengelig. Det er etablert tursti langs deler av elva, men det mangler i dag deler som gir sammenhengende forbindelser.</p> <p>I Hønefoss er hensynet til naturmangfold primært knyttet til elvedraget gjennom byen.</p> <p>Det foreligger kun registreringer innenfor deler av planområdet. Disse må suppleres.</p> <p>Eksisterende utredninger/ registreringer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grønn plakat - Naturtyperegistreringer 	<p>Hensyn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Naturmangfoldsloven §§ 8 – 12. - Muligheter for å ta elva i bruk, tilrettelegge for ferdsel og opphold langs elva og flette elvelandskapet og sentrum sammen. - Gjennomgående blågrønne strukturer der elva er hovedstruktur. - Hvordan sikre en robust grønnstruktur i sentrum og sambruk for å tilrettelegge for høyere utnyttelse og overvannshåndtering - Hvordan sikre tilgjengelighet til grønnstruktur, sammenhengende turstier og snarveier/ smett - Det bør redegjøres for mulig bruk av utbyggingsavtaler for bidrag til grønnstruktur. 	<p>Det tas utgangspunkt i Grønn plakat og eksisterende naturtype-registreringer.</p> <p>Utredningsbehov:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kartlegging eksisterende tilgjengelighet til grønnstruktur. -Supplerende naturtyperegistreringer. 	<p>Rapport / Notat</p> <p>Omtales i planbeskrivelse</p>
Friluftsliv, idrett og aktivitet for alle	<p>Fortetting av byen stiller større krav til rekreasjonsarealer som er blå/grønne. Samtidig er det konkurranse fra utbyggere om å nytte disse arealene til bybebyggelse. Disse interessekonfliktene må avklares.</p> <p>Eksisterende utredninger / registreringer:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Handlingsplan for universell utforming -Tilgjengelighetskart - Kartlegging av bynære friluftsområder i Hønefoss, 2014 - Mulighetsstudie for Schjongslunden Idrettspark 	<p>For å forbedre folkehelsen må byen i større grad tilrettelegges for aktivitet i nærområdene, der folk bor. Det gjelder i stor grad muligheter for den daglige “næturen”.</p> <p>Tilrettelegging bør ta sikte på å gi gode muligheter for aktivitet for alle, og til uorganisert og organisert idrett.</p> <p>Redusere transportbehov</p>	<p>Ta utgangspunkt i eksisterende registreringer og rapporter.</p> <p>Utredningsbehov:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vurderinger av tilgjengelighet 	<p>Omtales i planbeskrivelse /</p> <p>Notat</p>
Samfunns-sikkerhet (bl.a. skred, flom og overvannshåndtering)	<p>Byen omkranses av store elver med mye vann som er flomutsatt. Det er risiko for 200- og 500 årsflom langs elvebredden.</p> <p>Det er ikke gjort overordnet vurdering/planer for</p>	<p>Deler av bebyggelsen i Hønefoss ligger nær elva. Det er behov for sikring av eksisterende boligområder og det må vurderes og stilles krav til sikring i områdereguleringen for videre regulering og søknader om tiltak for å forebygge ødeleggelse fra skred og flom.</p>	<p>Utredningsbehov:</p> <p><u>Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)</u> Det skal utarbeides ROS-analyse i alle reguleringsplaner, jf. pbl § 4-3.</p>	<p>Flom- og overvannsplan for Hønefoss</p> <p>Rapport (ROS-</p>

Virkinger av planforslaget				
Tema	Dagens situasjon / problemstilling	Hva skal utredes?	Metode / Hvordan skal dette utredes?	Presentasjon
	<p>overvannshåndtering med flomveier.</p> <p>Eksisterende utredning/ registrering:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Overordnet ROS-analyse som ligger til grunn for kommunens arbeid med samfunnsikkerhet (snart ferdig revidert) - Overordnet Beredskapsplan (snart ferdig revidert) - Eksisterende flomveiberegninger og flomhøyder - Overvannsveileder for Ringerike kommune (snart ferdig) - Eksisterende grunnundersøkelser (også fra FRE og BaneNor). - Risiko og sårbarhetsanalyse - brann- og redningstjeneste. - Oversikt over ledningsnett i kartportalen 	<p>Hensyn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kapasitet på anlegg for overvannshåndtering ved kraftig nedbør - Sikring av gode flomveier for ulike nedbørsfelt - Flom- og rassikring av eksisterende boligområder - Planlegge for en åpen lokal overvannshåndtering, bruke vannhåndtering og overvann til å berike bymiljøet. - Vurdere virkemidler (f.eks grønn arealfaktor) 	<p>Vurdering av sannsynlighet for uønsket hendelse, kriteriene for å vurdere konsekvenser og avbøtende tiltak beskrives. Total risikovurdering sammenstilles og oppsummeres med spesifisering/tiltak.</p> <p><u>Flom- og overvannsplan for Hønefoss</u> må utarbeides. Hensikten med planen er å kartlegge for gode flomveier, kapasitet og mangel på overvannsledninger ved kraftig nedbør, gi sterke føringer og retningslinjer i reguleringsplanarbeid for håndtering av flom- og overvann i Hønefoss, spesielt for bebyggelse nær elven.</p> <p><u>Eksisterende og nytt kunnskapsgrunnlag skal bl.a. legges til grunn for:</u></p> <p>-Angi hensynssoner og bestemmelser for å forebygge skred- og flomskader m.m.</p>	<p>analyse)</p> <p>Omtale i planbeskrivelse.</p>
Støy og luftforurensning	<p>Stor andel biltrafikk forårsaker høye støynivåer i deler av planområdet. Langs hovedtrafikkårene overskrides grenseverdiene i henhold til Miljødirektoratets retningslinje T-1442/2016.</p> <p>Luftforurensning er en utfordring primært i byer større enn Hønefoss. Det antas for øvrig at det kan være overskridelser av både juridisk bindende grenseverdier og nasjonale mål for svevestøv og nitrogendioksid langs de sterkt trafikkerte veiene. Bakgrunnen for dette er nivåer i sammenlignbare byer, høy bilandel og kø-situasjonen gjennom byen.</p>	<p>Støyhensyn skal være en integrert del av selve plangrepet. Vurdere behov for avvikssoner fra støykrav i sentrumsområder og nær kollektivknutepunkt.</p> <p>Det er behov for mer kunnskap om luftforurensnings-situasjonen i Hønefoss. Målinger er nødvendig for å vite den faktiske situasjonen i forhold til grenseverdiene og helse. I planlegging av virksomhet eller bebyggelse, er det i tillegg nødvendig med modellberegninger, hvor nivåene vises gjennom luftsonekart.</p>	<p>Utredningsbehov:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beregninger av dagens støysituasjon langs kommunale veier. - Beregning av framtidig støy, og vurderinger av virkninger. <p>(Samordnes med Statens Vegvesen eget arbeid)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Målinger og modellberegninger av luftforurensning (inkludert 	<p>Rapporter</p> <p>Sammendrag i planbeskrivelse</p>

Virknings av planforslaget				
Tema	Dagens situasjon / problemstilling	Hva skal utredes?	Metode / Hvordan skal dette utredes?	Presentasjon
	<p>Det er ingen målinger å vise til.</p> <p><u>Luft:</u> Kommunestyre har i møte 5. oktober 2017, sak 107/17, vedtatt at det skal gjennomføres ett års luftkvalitetsmålinger i Hønefoss og at blant annet data om lokal luftforurensning skal være et kunnskapsgrunnlag i byplanleggingen.</p> <p>Prosjektet i samarbeid med SVV «MÅLING AV LOKAL LUFTFORURENSNING I HØNEFOSS» er igangsatt og vil gi nødvendige indikasjoner til byplanarbeidet, men er ikke forventet å bli ferdig til utarbeidelse av planbeskrivelse med KU.</p> <p>Dersom resultatene skal kunne benyttes i byplanarbeidet i form av luftsonekart (modellberegninger) er det anbefalt å forskuttede/finansiere modellberegningene som skal visualiseres i Luftsonekart.</p> <p>Eksisterende utredninger: -Støykartlegging -Pågående arbeid med luftkvalitetsmålinger.</p>		<p>framtidig situasjon) (luftsonekart)</p> <p><u>Eksisterende og nytt kunnskapsgrunnlag skal bl.a. legges til grunn for:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Utforming av plankartet - Støybestemmelser. - Bestemmelser for avvikssoner fra støykrav i sentrumsområder og nær kollektivknutepunkt, inkludert vilkårsbestemmelser (avbøtende tiltak). - Bestemmelser knyttet til luftkvalitet. <p>Analysen ses i sammenheng med egen analyse for boliger/bomiljø.</p>	
Teknisk infrastruktur og miljø	<p>Mye av ledningsnettet i Hønefoss sentrum er nedslitt og trenger utskiftning / oppgradering. Kritisk for avløp innenfor plangrensa er Kongens gate; Stans gata og Kvernbergsundbro.</p> <p>Kapasiteten og tilstanden på vann- og avløpsledninger er delvis ukjent.</p> <p>Eksisterende utredninger/ registrering: - vannledninger, avløpsledninger, overvannsledninger, AF-ledninger med dimensjoner på kommunens kartløsninger - Hovedplan for avløp og vannmiljø 2017-2027. - Kapasitet på renseanlegg og drikkevannsanlegg</p>	<p>Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kartlegge status for tilstand og behov for tiltak på eksisterende tekniske anlegg. - Beskrivelse av dagens kapasitet; vannforsyning, avløp og kloakkrensing. - Behov for å etablere nettmodell for å beregne kapasitet i offentlig infrastruktur. - Vurdere føringer for utnyttelse, formål og rekkefølgebestemmelser som sikrer forsvarlig utnyttelse av kapasitet i eksisterende ledningsnett og rask realisering av nyskapt potensiale ved oppgradering av tekniske anlegg. - Bruk av rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler for bidrag til teknisk infrastruktur, 	<p>Utredningsbehov:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nettmodell for ledningsnett (kartløsning): Dette gir mulighet til modellering av ny bebyggelse i forhold til kapasitet på ledningsnett. -Kartlegging av status for tilstand og behov for tiltak på eksisterende vann- og avløpsledninger (hvilke rør som må skiftes ut). - Økonomiske konsekvenser av veksten bør utredes. 	Sammendrag i planbeskrivelse.

Virknings av planforslaget				
Tema	Dagens situasjon / problemstilling	Hva skal utredes?	Metode / Hvordan skal dette utredes?	Presentasjon
	- Energi og klimaplan	torg og møteplasser, refusjon o.l. skal utredes. - Miljøambisjoner innenfor områdene: Arealbruk, mobilitet, energi, massehåndtering og overvann.	Nettmodell og kartlegging av tilstand gir grunnlag for å si noe om økonomiske konsekvenser av veksten som det tilrettelegges for i områdereguleringen. -Miljøprogram – overordnet	
Klima og energi	<p>Ringerike kommune har som visjon å være et forbilde innen energieffektivisering, bruk av fornybare energikilder og reduksjon av klimagassutslipp. For å oppnå dette er det utarbeida en energi- og klimaplan, hvor hovedmål, delmål og tiltak beskrives.</p> <p>Kommunens energi- og klimaplan ble vedtatt 02.12.10 i kommunestyret (sak 129/10), og arbeidet med oppfølging av planen har pågått siden da. Nå er det behov for å oppdatere denne.</p> <p>I Hønefoss er det etablert fjernvarme, basert på brenning av biologisk materiale.</p> <p>Eksisterende utredninger/ registreringer: - Energi og klimaplan 2010 - Oppfølging av Energi og klimaplan (årsrapport) 2014</p>	<p>Basert på dagens energi og klimaplan bør det legges til grunn mål og tiltak rettet mot Hønefoss by. Det bør også gjøres en vurdering ut fra dagens situasjon og eventuelt revidere eller lage en ny energi og klimaplan.</p> <p>Vurdere om man bør satse ensidig på fjernvarme eller la den spille sammen med annen fornybar energiproduksjon.</p>	<p>Det skal settes i gang arbeid med revisjon av Energi og klimaplan fra 2010. Dersom revidert plan foreligger tidsnok, vil den legges til grunn for utarbeidelse av områdereguleringen.</p> <p>Ses i sammenheng med egen analyse av teknisk infrastruktur og miljø, og transportutredninger (etablering av et helhetlig, framtidsrettet og miljøvennlig transportsystem)</p>	Omtale i planbeskrivelse / notat
Sosial infrastruktur (skole, barnehage, omsorgsboliger, kulturarenaer, idrettsanlegg og offentlige tjenester)	<p>Sosial infrastruktur for tjenesteyting i form av undervisnings- og omsorgstilbud vil møte betydelige utfordringer dersom befolkningen skal øke kraftig i byområdet.</p> <p>Eksisterende utredninger/ registreringer: - Skolebehovsplan - Barnehagebehovsplan</p> <p>Denne er under revisjon.</p>	<p>Planarbeidet bør vurdere behov for re- og nylokalisering av sosial infrastruktur og hvordan disse kan samspille med andre funksjoner både innenfor og utenfor planområdet.</p> <p>Integrering av institusjoner i sentrum kan føre til mer aktivitet i bysentrum, redusere transportbehov, forebygge ensomhet, og bidra til rasjonell sambruk av bygninger og arealer.</p>	<p>Behov for utredninger/ registreringer: -Arealbehov og behov for ny sosial infrastruktur i sentrum.</p>	Rapport / sammendrag i planbeskrivelse

Tabell 5-1 Forslag til utredningsprogram

5.2 Metode og framstilling

Planarbeidet opererer ikke med et klart definert nullalternativ eller klart definerte ulike alternativer som skal utredes. Under er det beskrevet hvordan nullalternativ og utredningsalternativ skal forstås når virkninger av planen vurderes.

Nullalternativet

Nullalternativet er vanligvis definert som framtidig situasjon dersom tiltak ikke gjennomføres. I Hønefoss er det på det rene at det kommer til å skje store endringer knyttet til f.eks. statlige vei- og banetiltak, utviklingen er ønsket og planarbeidet for Hønefoss sentrum skjer i samspill.

Nullalternativet er ikke klart definert, og kan tolkes ulikt etter hva som er hensiktsmessig når virkninger på ulike tema vurderes, men bør for enkelhets skyld tolkes som dagens situasjon.

Utredningsalternativet

Det vil utredes mange ulike løsninger på ulike tema, men det er ikke klart definerte ulike utredningsalternativer. Det er i praksis bare ett utredningsalternativ, som rommer alle løsninger som vurderes.

Når virkninger vurderes kan man måtte forholde seg til flere ulike aktuelle tiltak, avhengig av temaet. Alt etter hva som er hensiktsmessig bør det komme fram av teksten/beskrivelsen for hvilke tiltak virkningen er vurdert.

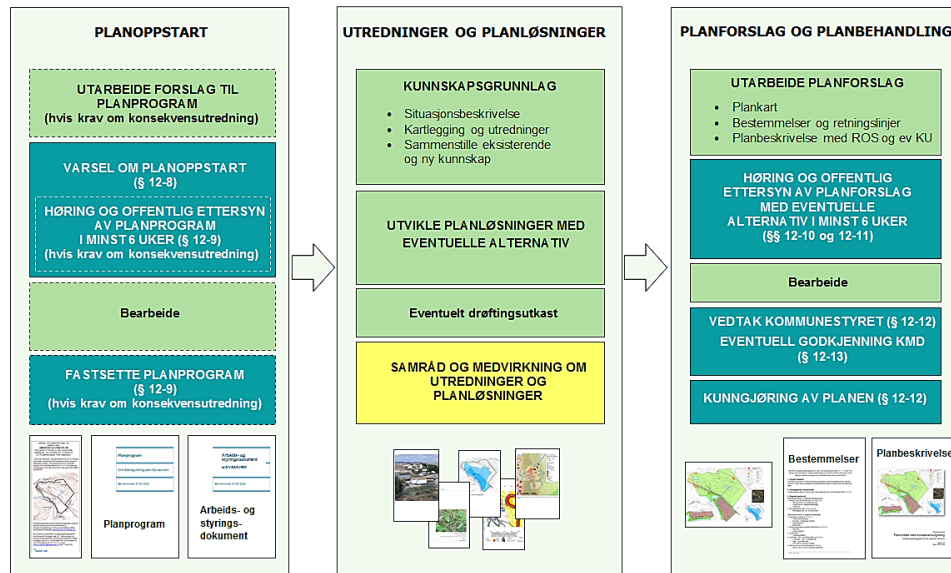
Presentasjon

Utredningsprogrammet i tabell 5.1 angir foreslått presentasjonsmåte. Det er angitt om temaet bør presenteres i egen rapport eller i et enklere notat m.v.

6 PLANPROSESS OG FRAMDRIFT

6.1 Planprosess

Arealplanen er planlagt utarbeidet som en områderegulering etter plan- og bygningslovens § 12-2. Plantypen brukes av kommunen der det er krav om slik plan i kommuneplanens arealdel, eller kommunen finner at det er behov for å gi mer detaljerte områdevisse avklaringer av arealbruken.



Figur 6-1 Tre hovedtrinn i reguleringsplanprosessen. Figuren viser en oversikt over den samlede planprosessen i tre hovedfaser. De formelle prosesskravene ligger i de mørkegrønne boksene. I de lysegrønne boksene ligger arbeidstrinnene i planprosessen. Den gule boksen angir samarbeid, medvirkning og informasjon. (Kilde: Kommunal- og moderniseringsdepartementet)

6.2 Organisering

Forslag til organisering av planarbeidet:

Prosjekteier	Kommunestyre
Mandat	Endelig fastsettelse av planprogram for områderegulering og endelig vedtak av områderegulering.
Deltakere	Kommunestyre
Styringsgruppe	Formannskapet
Mandat	Formannskapet skal følge opp og sikre framdrift, ressursbruk og forankring som sikrer retning. Det vil arrangeres planverksteder for formannskapet underveis i planprosessen for å sikre deltakelse, forankring og eierskap.
Deltakere	Formannskapet
Prosjektansvarlig	Rådmannen
Administrativ styringsgruppe	Rådmannen
Mandat	Gruppen skal følge opp og sikre framdrift, ressursbruk, tverrsektoriell koordinering og forankring som sikrer retning.
Deltakere	Rådmann, kommunalsjef samfunn, avdelingsleder areal- og byplankontoret og koordinator for regionalt plansamarbeid.

Prosjektgruppe	Administrativ
Mandat	Utarbeide planforslaget og sikre framdrift og nødvendige avklaringer underveis.
Deltakere	<ul style="list-style-type: none"> - Ringerike kommune, Areal og byplankontoret (sekretær) - Representanter fra de ulike fagetatene i Ringerike kommune skal bistå prosjektgruppen ved behov - Buskerud fylkeskommune - Bane Nor

Tabell 6-1 Forslag til organisering av planarbeidet

6.3 Medvirkning

Plan- og bygningslovens minstekrav til medvirkning omfatter høring og offentlig ettersyn av planprogram og planforslag. Kommunen har også et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge.

Det vil opprettes en internettside for planarbeidet for Hønefoss sentrum, på www.ringvirkninger.com, hvor man kan finne kunngjøringer, dokumenter i saken og følge med på framdriften.

Det skal legges opp til medvirkning underveis i planprosessen gjennom åpne informasjonsmøter og planverksteder / temamøter.

Møtene vil bli annonsert i Ringerikes Blad og på kommunens internettside. Det vil være åpent for påmelding til planverkstedene/temamøtene, organisasjoner, lag og foreninger vil inviteres spesielt.

Oppsummering av resultatene fra planverkstedene vil redegjøres for i planforslag som legges fram til politisk behandling.

Mer detaljer om medvirkningsopplegget framgår i sak om fastsetting av planprogram.

6.4 Framdrift

Framdrift vil henge sammen med avgrensning av planområdet, målsetninger for planarbeidet, plannivå og detaljeringsgrad, ressurser til arbeidet. Rådmannen kommer nærmere tilbake til framdrift ved fastsettelsen av planprogrammet.

Tabellen under viser planlagt framdrift for planarbeidet:

Milepæl / delprosess	Myndighet	Tidspunkt
Utarbeidelse av planprogram		
Planverksted for kommunestyret		Mai 2017
Vedtak om varsel om oppstart og utleggelse av planprogram til offentlig ettersyn	Formannskapet	Juni 2017
Offentlig ettersyn av planprogram (6 uker) + 3 uker jf. vedtak i formannskapet.		
Revidering av planprogram og forfase		
Fastsettelse av planprogram	Kommunestyret	Mars 2018
Utarbeidelse av planforslag		
Åpne informasjonsmøter/ planverksteder		
Regionalt planforum		
Vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn (1. gangs behandling)	Formannskapet	Jan. 2019
Offentlig ettersyn (6 uker)		
Revidering av planforslag		
Sluttbehandling (2.gangs behandling)	Formannskapet	August 2019
Vedtak	Kommunestyret	August 2019

Tabell 6-2 Planlagt framdrift for planarbeidet

Detaljert framdriftsplan finnes som vedlegg til planprogrammet.

REFERANSER

Liste over relevante arbeider som er gjort tidligere og som danner en del av grunnlaget for planarbeide (ikke uttømmende):

- *KDP for hovedvegssystemet i Hønefoss. Planbeskrivelse og KU (Norconsult / Ringerike kommune) (2008)*
- *Kommuneplanens samfunnsdel 2015-2030. Vedtatt 30.04.2015 (Ringerike kommune) (2015)*
- *KVU Hønefoss. Fremtidens transportsystem i Hønefossområdet. Mai 2015 (Statens vegvesen) (2015)*
- *Parallelloppdrag «Fremtidsbilder for Hønefoss». Norske arkitektkonkurranser nr. 466/2016 (Norske arkitekters landsforbund / Ringerike kommune) (2016)*
- *Innfart Hønefoss E16*
- *Handels og byutviklingsanalyse*
- *Samferdselsanalyse*
- *Fortetningsanalyse*
- *Dokumenter i forbindelse med planarbeidet for Ringeriksbanen og E16*
- *Utvikling i tilknytning til Hønefoss IC-stasjon*
- *Rapport Ringeriksbanen mai 2015, Sasson, Ramsøy og Reve*
- *Mulighetsstudie Intercitystasjon april 2016*

VEDLEGG

Milepæl/ delprosess	Myndighet	2017					2018					2019					2020						
		j	j	a	s	o	n	d	j	f	m	a	m	j	j	a	s	o	n	d	j	f	m
Igangsetting av planarbeid og vedtak om høring av planprogram	Formannskapet 2	m																					
Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram																							
Merknadsbehandling																							
Revidering av planprogram																							
Behandling av planprogram	Formannskapet 2							m															
Fastsettelse av planprogram	Kommunestyret								m														
Anbud																							
Utarbeide planforslag med konsekvensutredning (KU)																							
Medvirkning politisk								o				o	p	p		o							
Medvirkning offentlig												o	p	p									
Medvirkning B & U																							
Medvirkning grunneiere/ initiativtakere									o					o									
Regionalt planforum															R								
1. gangs behandling av planforslag med KU	Formannskapet 2																				m		
Offentlig ettersyn av planforslag med KU (minst 6 uker)																							
Merknadsbehandling																							
Bearbeiding av planforslag med KU																							
Medvirkning politisk																o							
2.gangs behandling av planforslag med KU	Formannskapet 2																					m	
Vedtak av planforslag med KU	Kommunestyret																						m
Eventuell klagebehandling																							

