

Planprogram for områderegulering Hønefoss stasjonsområde

Forslag til politisk behandling 05. mai 2026



Tittel

Planprogram for områderegulering Hønefoss stasjonsområde

Oppdragsgiver

Bane NOR Eiendom

Oppdragsgivers kontaktperson

Nora Christine Hjelme, Per Atle Tufte

Fagkyndig plankonsulent

AS Civitas

Fagkyndig kontaktperson

Trine Bølviken, Jomar Lygre Langeland

Dato

05.05.2026, rettet 19.05.2026

© AS Civitas 2026

By-, miljø- og samfunnsplanlegging

Plan- og prosessledelse

www.civitas.no

Forord

Hønefoss er regionhovedstad og endestasjon for den planlagte Ringeriksbanen. Sentralt ved Hønefoss stasjon er det store underutnyttede arealer, og Vestre Torv Utvikling AS, eid av XPND AS og Bane NOR Eiendom AS, ønsker å regulere området for å legge til rette for en ny, attraktiv bydel med boliger og næring.

Som del av reguleringsplanen skal også stasjonsløsningene på Hønefoss vurderes på nytt, med mål om en enklere og mer arealeffektiv løsning enn det som ligger i gjeldende regulering (FRE16). Dette arbeidet skjer i god dialog med Bane NOR SF, Nye Veier, Brakar og fylkeskommunen. Det er usikkert når Ringeriksbanen vil bli finansiert og gjennomført, og Vestre Torv Utvikling AS ønsker å starte utviklingen på delene av området som ikke er avhengige av baneprosjektet.

Områderegulering er valgt som planform, gitt områdetets størrelse, lange utviklingshorisont, og fordi det gir anledning til å stille krav om detaljregulering for felt som ikke er tilstrekkelig avklart. Nye Veier og Bane NOR SF ønsker at ny områdereguleringsplan ikke stiller krav om detaljregulering for jernbane- og stasjonsarealer samt trafikale funksjoner tilknyttet stasjonen, som også er situasjonen med dagens FRE16-regulering. Vestre Torv Utvikling AS ønsker at det skal være mulig å gå direkte til byggesøknad for den vestre delen av byutviklingsområdet (se figur 1 og 2).

Vestre Torv Utvikling AS står for utarbeidelsen av planprogrammet og reguleringsplanen. Ringerike kommune ved Enhet for samfunn og næring (SAN) er formelt forslagsstiller, og det er inngått en samarbeidsavtale mellom tiltakshaver og kommunen om utarbeidelse av planprogram og områderegulering.

Det har pågått planarbeid for byutviklingsområdet siden 2012. Når planarbeid nå formelt startes opp på nytt, bygges det videre på kunnskap og erfaringer fra tidligere utredninger og planforslag. Samtidig må deler av kunnskapsgrunnlaget, utredninger og løsninger oppdateres og suppleres i tråd med gjeldende krav, og det skal legges til rette for medvirkning og deltakelse fra berørte aktører.

Det er vurdert at planen utløser krav om konsekvensutredning og planprogram. Planprogrammet beskriver hvordan planarbeidet skal gjennomføres, og innholdet er i tråd med kravene i plan- og bygningsloven § 4-2 og forskrift om konsekvensutredninger § 14. Det redegjør for planens formål, planprosessen, medvirkningsopplegg, inkludert for særlig berørte grupper, aktuelle alternativer, samt et utredningsprogram med beskrivelse av fagtemaer, metoder og nødvendig kunnskap.

Planprogrammet er utarbeidet etter Miljødirektoratets håndbok M-1941, som skal benyttes som metodikk for konsekvensutredning av klima- og miljøtema. Prinsipper i M-1941 benyttes også for andre temaer, kombinert med fagmetoder og Statens vegvesens håndbok V712 der det er relevant.

Etter høring av planprogrammet vurderes justeringer før det fastsettes gjennom politisk behandling. Planprogrammet vil så ligge til grunn for reguleringsarbeidet.

Innhold

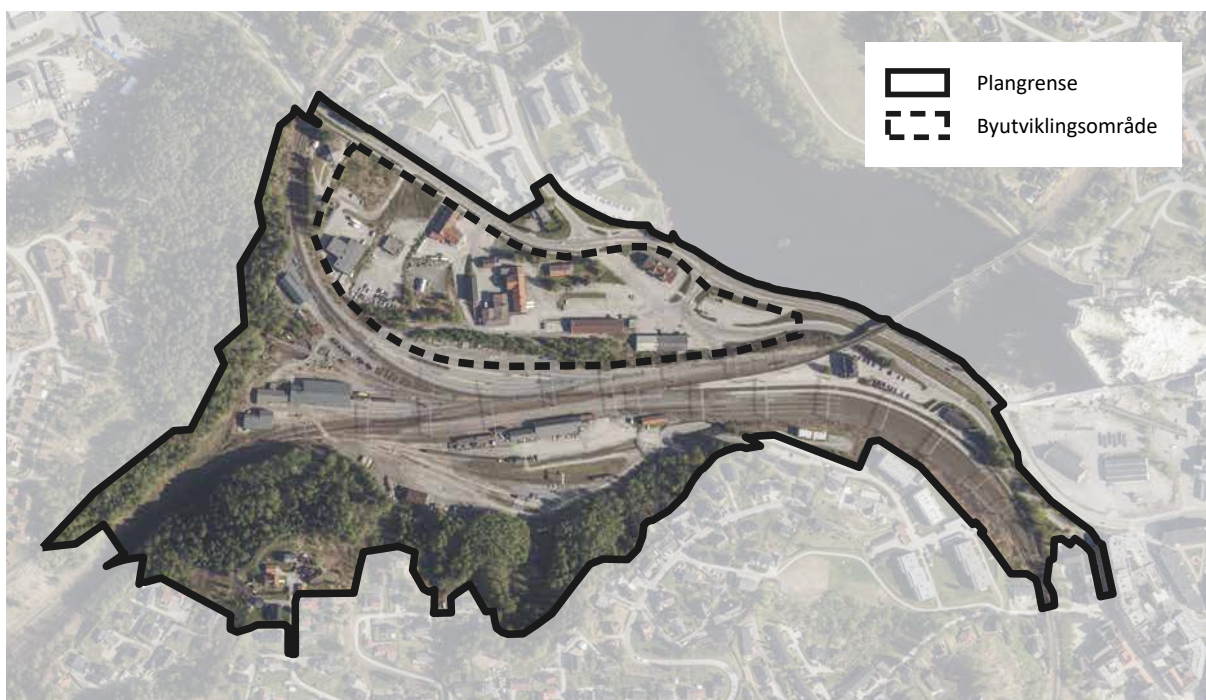
FORORD	1
INNHOLD	2
1 BAKGRUNN	4
1.1 Hensikten med planarbeidet	4
1.2 Områderegulering som plantype og evt. plankrav	4
1.3 Organisering og roller i planarbeidet	5
1.4 Krav om konsekvensutredning.....	6
1.5 Hensikten med planprogrammet	6
1.6 Historikk - tidligere plan- og utredningsarbeid	7
2 OVERORDNEDE FØRINGER OG PLANER	11
2.1 Lover og forskrifter	11
2.2 Statlige mål og føringer	11
2.3 Regionale mål og føringer	12
2.4 Kommunale mål og føringer	13
2.5 Forhold til gjeldende reguleringsplaner	16
3 PLANOMRÅDET	19
3.1 Beliggenhet	19
3.2 Planavgrensning	20
3.3 Dagens bruk	23
3.4 Historisk utvikling	24
3.5 Kulturminner og kulturmiljø.....	25
3.6 Grunnforhold.....	26
3.7 Grunnforurensing	27
3.8 Landskap og terreng	28
3.9 Friluftsliv	28
3.10 Naturmangfold og naturressurser.....	29
3.11 Vannmiljø.....	29
3.12 Flomfare	30
3.13 Trafikkforhold	30
3.14 Støy	32
3.15 Luftkvalitet	32
4 UTVIKLING AV HØNEFOSS STASJONSOMRÅDE	33
4.1 Visjon for byutviklingen	33
4.2 Mål som støtter opp under visjonen	33
5 ALTERNATIVER SOM VIL BLI UTREDET	34
5.1 Nullalternativet	34
5.2 Planalternativet	34

5.3	Vurdering av andre alternativer	35
6	UTREDNINGSPROGRAM	36
6.1	Oversikt over utredningstemaer og metode.....	36
6.2	Konsekvensutredningstemaer	38
6.3	Andre utredningstemaer	43
7	PLANPROSESS OG FREMDRIFT	46
7.1	Faser i planarbeidet	46
7.2	Oppfølging av planen	47
8	AKTØRER OG OPPLÉGG FOR MEDVIRKNING	48
8.1	Sentrale aktører i planarbeidet	48
8.2	Opplégg for medvirkning	49
8.3	Politisk organisering og forankring	51
9	OVERSIKT OVER EKSISTERENDE KUNNSKAPSGRUNNLAG	53

1 Bakgrunn

1.1 Hensikten med planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for transformasjon av et næringsområde («byutviklingsområdet») til et attraktivt, nytt nabolag nær Hønefoss stasjon, med boliger, næring, byrom og grøntområder. Det skal legges vekt på effektiv arealbruk og tilrettelegging for kollektivtransport, sykkel og gange, i tråd med regionale og kommunale strategier og føringer om fortetting nært kollektivknutepunkt. Planarbeidet omfatter også omregulering av deler av gjeldende regulering ved Hønefoss stasjon, FRE16 (Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16), med sikte på å optimalisere jernbanearealene uten å redusere kapasiteten, og for å se stasjons-, trafikk- og byutviklingsarealer i en sammenheng. Bane NOR SF har utarbeidet en ny sporplan for stasjonsområdet og Nye Veier jobber med en ny kulvert- og veiløsning til boligområdet syd for planområdet.



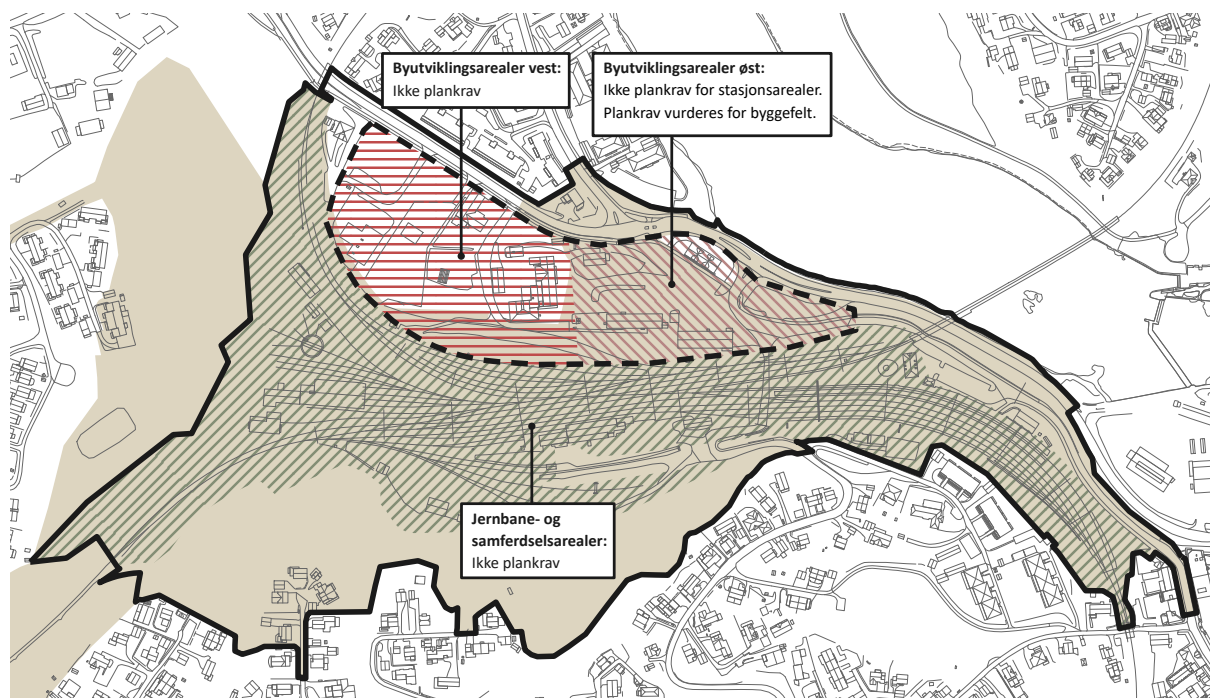
Figur 1. Planområdet for reguleringsplanen og «byutviklingsområdet».

1.2 Områderegulering som plantype og evt. plankrav

Områderegulering er valgt som plantype grunnet områdets størrelse og lange utviklingshorisont. Store deler av planområdet vil reguleres tilstrekkelig detaljert slik at man kan gå direkte til byggesak/gjennomføring etter planvedtak. For senere byggetrinn, der det er større usikkerhet om ønsket utvikling, vil det vurderes å stille krav om detaljregulering.

Nye Veier og Bane NOR SF ønsker at det i ny områdereguleringsplan ikke skal stilles krav om detaljregulering for den delen av planen som vil omfatte Ringeriksbanen, inkludert stasjonsløsning og trafikale funksjoner for betjening av stasjonen (jernbaneformål og tilhørende trafikkformål i gjeldende FRE16-plan).

Vestre Torv Utvikling AS ønsker at utredningsomfang for den vestre delen av utviklingsområdet har et detaljeringsnivå som gjør at byggeprosjektene kan gå rett på søknad om rammetillatelse etter vedtatt områdereguleringsplan.



Figur 2. Delområder i planområdet hvor det arbeides for at områdereguleringen skal gi grunnlag for å gå direkte til byggesak og gjennomføring uten plankrav, samt områder hvor det vurderes å stille plankrav.

1.3 Organisering og roller i planarbeidet

En områderegulering er i utgangspunktet en plantype som utarbeides av kommunen, men iht. plan- og bygningslovens § 12.2 kan kommunen likevel overlate til private å utarbeide forslag til områderegulering. Ringerike kommune og Vestre Torv Utvikling AS har derfor inngått en samarbeidsavtale i forbindelse med planarbeidet.

Vestre Torv Utvikling AS (VTU), som er eid av XPND AS og Bane NOR Eiendom AS, er tiltakshaver og skal utarbeide forslag til planprogram og områdereguleringsplan. Civitas bistår som fagkyndig plankonsulent.

Det skal være jevnlig dialog med Ringerike kommune. Ringerike kommune v/Enhet for Samfunn næring (SAN) er formell forslagsstiller for planen, med bakgrunn i kommunens rolle som samfunnsutvikler. SAN har ansvar for utvikling og oppfølging av overordnede planer, områdereguleringsplaner, strategier for samfunnsutvikling, steds- og byutvikling, mobilitet og samferdsel, fremme næringsutvikling, geologi, flom og skred og masseforvaltning. Reguleringsavdelingen (REG) vil være saksbehandler for planen og representerer kommunen som planmyndighet.

1.4 Krav om konsekvensutredning

Det er vurdert at planen vil utløse krav om konsekvensutredning (KU), jf. plan- og bygningsloven § 12-9, jf. § 4-2, og forskrift om konsekvensutredning § 6.

KU-forskriftens § 6 definerer tiltak og planer som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram. Dette kreves for alle reguleringsplaner for tiltak listet opp i vedlegg I.

Planarbeidet vil legge til rette for mer enn 15 000 m² bruksareal til næring, og omfattes dermed av punkt 24 i vedlegg I.

Planarbeidet inkluderer også følgende tiltak listet opp i vedlegg II, hvor konsekvensutredningsplikt skal vurderes nærmere: punkt 10.b "utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder" og punkt 10 c) "bygging av jernbane og anlegg for omlasting av gods, samt terminaler som betjener flere transportsystemer".

1.5 Hensikten med planprogrammet

Planprogrammet skal sikre forutsigbare rammer for planprosessen og avklare utredningsbehovet.

I henhold til Plan- og bygningslovens § 4-2 skal planprogrammet:

"...gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger."

Forskrift om konsekvensutredninger § 14 utdyper om krav til innholdet i planprogrammet, og stiller krav om beskrivelse av:

- a) «planen eller tiltaket, det berørte området og de problemstillingene som i den konkrete saken anses viktige for miljø og samfunn»
- b) «forholdene som etter kapittel 5 skal utredes, og hvilke metoder som er tenkt benyttet for å skaffe nødvendig kunnskap»

- c) *«relevante og realistiske alternativer og hvordan disse skal vurderes i konsekvensutredningen»*
- d) *«plan- eller søknadsprosessen, med frister i prosessen, deltakere og plan for medvirkning fra særlig berørte grupper og andre»*

Formålet med planarbeidet er redegjort for i kap. 1.1 og kap. 4.1 og 4.2 om visjon og mål. Alternativer, utredningsbehov, planprosess med frister og deltakelse, samt opplegg for medvirkning er redegjort for i kap. 5 – kap. 8.

1.6 Historikk - tidligere plan- og utredningsarbeid

1.6.1 Statlig reguleringsplan for Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgkastet-Hønefoss (FRE16)

Den statlige reguleringsplanen for Ringeriksbanen og E16 Høgkastet-Hønefoss «FRE16» ble vedtatt 27.03.2020, og deler av planen ved Hønefoss stasjon er med i planområdet for områdereguleringen. Hensikten med FRE16-planen og store deler av innholdet i gjeldende plan forutsettes videreført i ny regulering, men det vil vurderes noen forenklinger og justeringer sett i sammenheng med byutviklingsområdene. Det er opparbeidet et omfattende kunnskapsgrunnlag i forbindelse med FRE16-reguleringen, og kunnskap og innhold i flere av fagrapportene og konsekvensutredninger kan gjenbrukes i ny reguleringsplan.

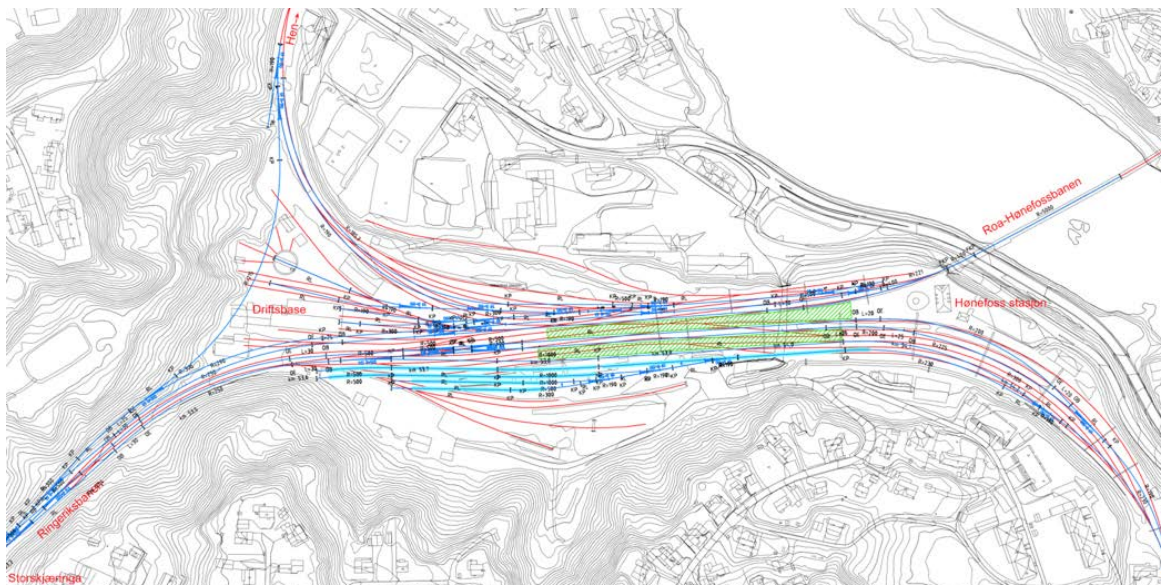
Se kap. 2.5 om gjeldende reguleringsplaner for nærmere omtale av FRE16-planen, inkludert en oversikt over hvilke endringer som vurderes.

1.6.2 Optimalisert sporplan for Hønefoss stasjon

Bane NOR har fått utarbeidet en optimalisert sporplan for Hønefoss stasjon (versjon 7). Denne har samme kapasitet for persontog og gods som sporplanen i gjeldende reguleringsplan (FRE16), men er enklere og krever mindre areal. Dette kan redusere kostnader knyttet til etableringen av stasjonen og frigjør mer areal langs jernbanen til byutvikling.

Sporplanen er forankret internt i Bane NOR SF. Fagråd Konseptdokumentet for InterCity-strekningene konkluderte i fagrådsmøte 12.06.2023 at det foreliggende sporplanforslag avklarer yttergrense for sporareal som trengs i nødvendig grad. Det kan derfor brukes til arealplanlegging/ detaljregulering av omkringliggende areal rundt stasjonen. Foreslått sporplan kan også benyttes til beregning av nødvendige geotekniske tiltak, arealbruk og klimagassutslipp i midlertidig og permanent fase.

I tillegg til sporplanen vil det være andre behov knyttet til jernbanen som gir ytterligere arealbehov. Dette må avklares nærmere i reguleringsfasen.



Figur 3. Optimalisert sporplan, versjon 7 (Bane NOR).

Tegnforklaring til sporplan versjon 7:

- Blått viser nye spor
- Svarte spor er eksisterende i kartgrunnlaget
- Grønt viser nye plattformer, lengde 250 m
- Lys blått markerer tog lengder 110/220 m på hensettingsspor
- Rødt viser eksisterende spor

Merknader til sporplan versjon 7:

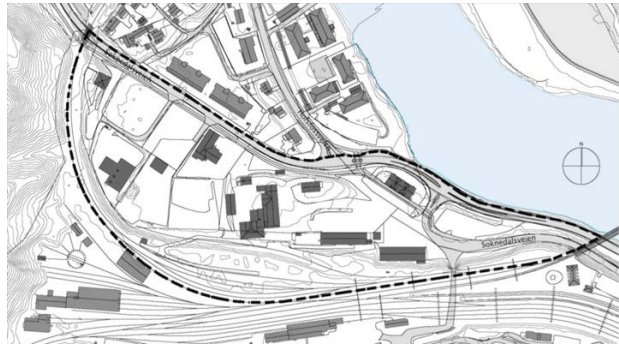
- Løsningen for stasjonsområdet viser geografisk detaljering av anbefalt sporplan (alt 6B) etter fagrådsmøte 12.06.2023.
- Hensettingsanlegg ble anbefalt flyttet fra Tolpinrud og inn på stasjonsområdet. Skissert løsning gir plass til 6-8 enkeltsett.
- Plattformlengde endret til 250 m.
- Driftsspor er skissert i "trekantområdet" ved driftsbåsen i vest. Endelig sporbehov og løsning er ikke avklart.
- Alle eksisterende spor med unntak av viste spor mot Roa og Hen skal fjernes.

1.6.3 Planarbeid for Soknedalsveien 5-27

Det har pågått planarbeid i området i flere år, som av ulike årsaker har stoppet opp.

Planarbeid startet først i 2012 med hensikt å utarbeide en områdeplan med boliger og handel. Arbeidet ble vurdert til å være konsekvensutredningspliktig, og et planprogram ble fastsatt 15.10.2013. Det var den gang tre eiere med ulike interesser, og skisseprosjektet la opp til ca. 16 000 m² handelsareal, hvorav en stor andel plasskrevende handel, og ca. 110 leiligheter. Planforslaget ble førstegangsbehandlet i 2014 og lagt ut på høring.

I 2015 overtok XPND AS (daværende Tronrud Holding AS) 2/3 av eierinteressene, og det var da to eiere av området. Planforslaget ble justert etter innspill fra høringen og dialog med kommunen, Jernbaneverket og ROM Eiendom AS (nå Bane NOR Eiendom). Endret planforslag inneholdt ca. 13 000 m² handelsareal og 180 leiligheter. Saken ble tatt opp til ny førstegangsbehandling, men behandlingen ble utsatt av formannskapet i møte 01.12.2015.

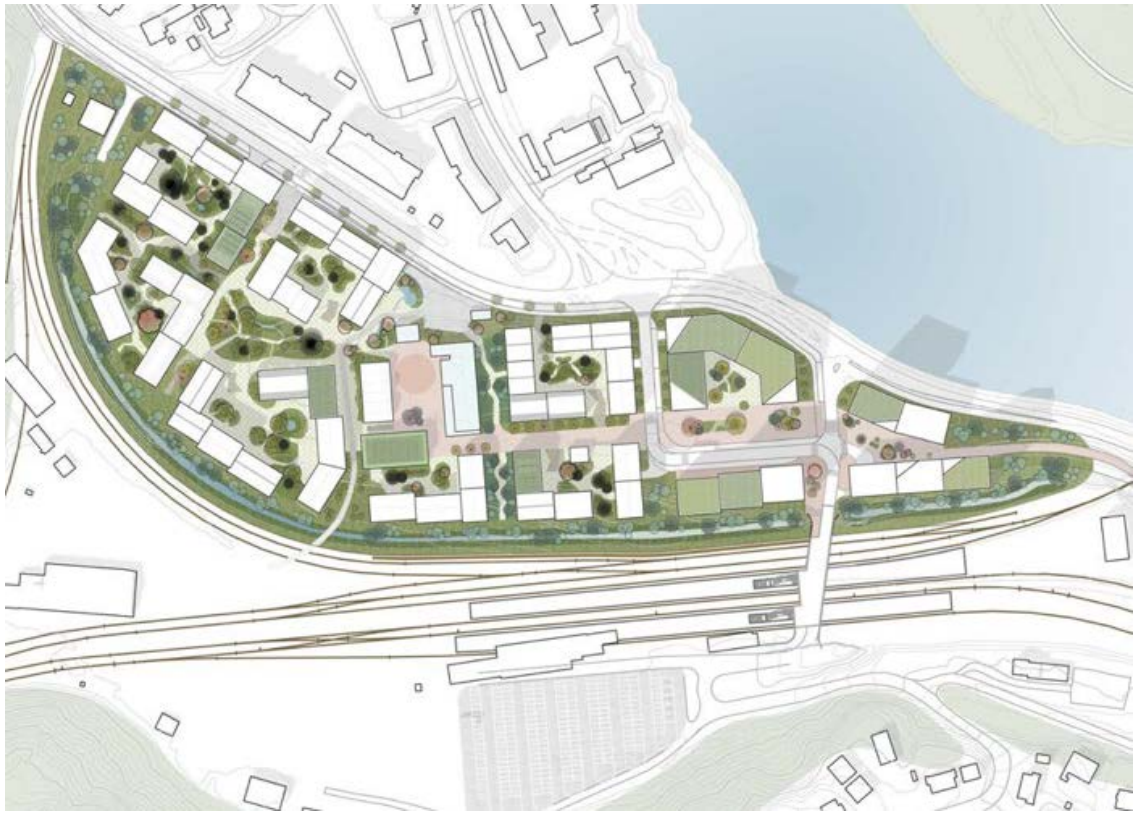


Figur 4. Planområdet for Soknedalsveien 5-27

I 2016 overtok XPND AS hele prosjektet og arbeidet videre med et helhetlig planforslag. Det ble gjort betydelig arbeid i 2018–2019 og reguleringsplan med utredninger ble oversendt til kommunen. Prosjektet inneholdt da ca. 30 000 m² næring og ca. 600 leiligheter, men prosessen stoppet opp før nytt planforslag kunne bli tatt opp til førstegangsbehandling, blant annet som følge av overlapp med FRE16-reguleringen. I 2022 ble arbeidet med planen gjenopptatt, men da med et redusert areal for å unngå konflikt med omkringliggende planer. Da ble boligdelen av prosjektet fra 2018-2019, med ca. 600 leiligheter, videreført med noen tilpasninger. I løpet av prosessen ble det opprettet en dialog med Bane NOR Eiendom om å samarbeide om et felles prosjekt, og arbeidet med reguleringsplanen ble satt på pause.

1.6.4 Parallelloppdrag Hønefoss stasjonsområde

Bane NOR Eiendom og XPND gjennomførte i 2024/2025 et parallelloppdrag for byutvikling av Hønefoss stasjonsområde, med Civitas som prosessrådgiver og fasilitator. Arbeidet resulterte i tre alternative utviklingsgrep, og en evalueringsrapport som anbefalte A-labs plangrep som det beste utgangspunktet for videre arbeid. Evalueringsrapporten pekte samtidig på behov for videreutvikling av plangrepet, for eksempel bedre plass til stasjonsfunksjoner som kiss-and-ride og taxi. Forslaget må derfor ses som et utgangspunkt, og ikke en ferdig løsning, i det videre planarbeidet.



Figur 5. Situasjonsplan fra parallelloppdraget (A-lab)

2 Overordnede føringer og planer

2.1 Lover og forskrifter

Lover

- Plan- og bygningsloven: Lov om planlegging og byggesaksbehandling. Plandelen inneholder bestemmelser om prosesskrav og innhold i arealplaner, og gjennomføringsdelen bestemmelser om oppfølging av arealplaner.
- Naturmangfoldloven: Lov om forvaltning av naturens mangfold. Prinsippene for offentlig beslutningstaking i §§ 8–12 legges til grunn i arealplanlegging.
- Forurensingsloven: Lov om vern mot forurensning og om avfall. Den sentrale loven for å verne det ytre miljøet mot forurensning, redusere eksisterende forurensning, begrense avfallsmengder og fremme forsvarlig behandling av avfall.
- Vannressursloven: Lov om vassdrag og grunnvann. Gjelder ved tiltak som kan berøre vassdrag og grunnvann.
- Kulturminneloven: Lov om kulturminner. Inneholder bestemmelser om blant annet forbud mot inngrep i automatisk fredete kulturminner og undersøkelsesplikt ved inngrep i grunnen.
- Jernbaneloven: Lov om anlegg og drift av jernbane. Det kreves tillatelse fra Bane NOR for tiltak nærmere enn 30 meter fra nærmeste spor.

Forskrifter

- Forskrift om konsekvensutredninger: Regulerer hvilke tiltak som krever konsekvensutredning, saksbehandlingsregler og krav til innhold i konsekvensutredninger.
- Byggeteknisk forskrift (TEK 17): Skal sikre at byggverk har god kvalitet og oppfyller krav i plan- og bygningsloven, og stiller krav til blant annet sikkerhet, miljø og universell utforming.
- Byggesaksforskriften (SAK 10): Utdyper plan- og bygningsloven. Iht. § 4-3 er jernbaneanlegg som behandles etter jernbaneloven unntatt fra søknadsplikt så langt tiltaket er tilstrekkelig avklart i reguleringsplan.
- Forurensingsforskriften: Er relevant for håndtering av forurenset grunn, overvann og avløp, utslipp til vann, og stiller krav til støy og luftkvalitet.
- Vannforskriften: Gir rammer for fastsettelse av miljømål for beskyttelse og bærekraftig bruk av vannforekomstene.

2.2 Statlige mål og føringer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2023-2027)

Kommunal- og distriktsdepartementet utarbeider hvert fjerde år et dokument med regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging, som skal ligge til grunn for regionale og kommunale planstrategier.

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025)

Retningslinjene gjelder for all arealdisponering. Ringerike/Hønefoss hører til kategori 2 (regioner med mindre tettsteder og spredtbygde strøk), hvor retningslinjenes kapittel 1–3 og 5–8 gjelder. Spesielt relevante retningslinjer for regulering av Hønefoss stasjonsområde omhandler:

- Samordnet areal- og transportplanlegging
- Sentrumsutvikling
- Handel og tjenester
- Bolig og boligsammsetning
- Samfunnsikkerhet, beredskap og naturfare
- Trafikksikkerhet
- Kulturmiljø
- Stedstilpasning og arkitektonisk kvalitet
- Universell utforming

Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024)

Skal sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen, og gir føringer om utslippsreduksjon, energibruk og klimatilpasning.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge i planlegging (1995)

Skal sikre at barn og unges interesser ivaretas, og vektlegger medvirkning, synliggjøring av konsekvenser for barn og unge, samt fysisk utforming som sikrer gode lekemiljø og beskyttelse mot forurensning og trafikk- og helsefare.

Nasjonal transportplan

Ringeriksbanen er vedtatt som prosjekt i Nasjonal transportplan, men tidspunkt for gjennomføring er ikke avklart.

Andre statlige føringer

- Riksantikvarens bystrategi
- Kommunal- og distriktsdepartementets veileder om universell utforming i planlegging
- Tryggere nærmiljøer – En håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser

2.3 Regionale mål og føringer

Regional planstrategi for Buskerud 2024-2027

Et strategisk styringsdokument som fastsetter mål og prioriteringer for samfunnsutviklingen, og som ligger til grunn for regional planlegging.

Buskerudplanen (planlagt vedtatt 2026)

Buskerudplanen har vært på høring og skal ved vedtak erstatte «Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018–2035». Planen følger opp regional planstrategi gjennom politiske utviklingsmål, samfunnsoppdrag, satsingsområder og tiltak.

Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035

Gjelder inntil Buskerudplanen er vedtatt. Planen definerer mål og innsatsområder for å møte klimautfordringer og utfordringer knyttet til befolkningsvekst og arealbruk i fylket. Hønefoss er definert som regional by.

Innlandet og Viken vannforvaltningsplan 2022-2027

Den regionale vannforvaltningsplanen fastsetter miljømål for vannforekomster og gir retningslinjer for arealplanlegging.

Andre regionale føringer

- Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus – Forventningsbrev 2025
- Regional plan for kulturminnevern i Buskerud 2017–2027
- Veileder: Universell utforming i kommunal planlegging (Viken fylkeskommune)

2.4 Kommunale mål og føringer

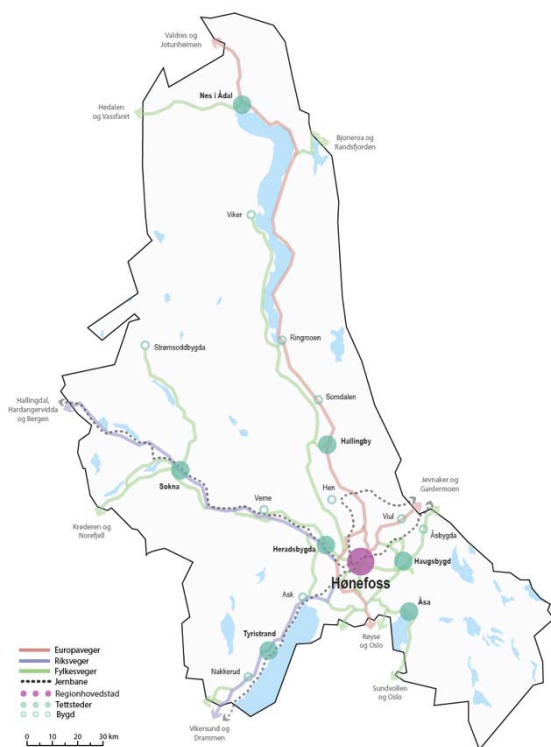
2.4.1 Kommuneplan

Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2030 (vedtatt 30.09.2021)

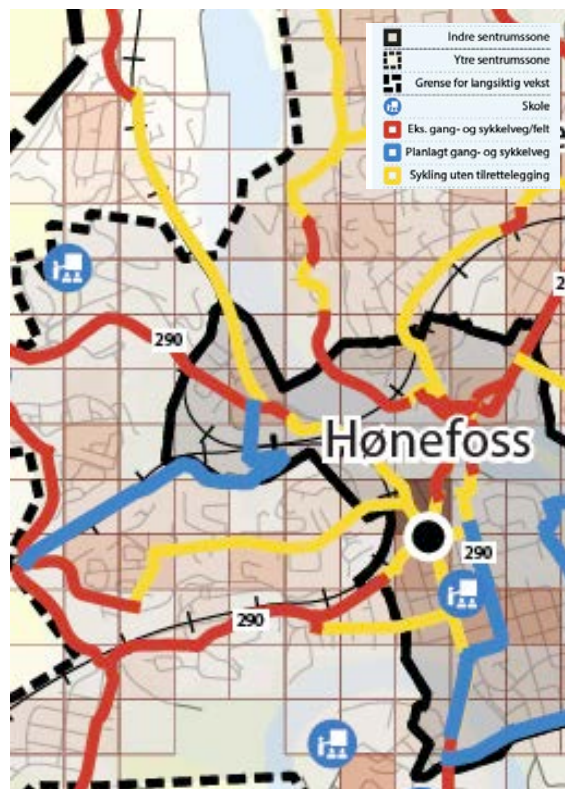
Kommuneplanens samfunnsdel angir overordnede samfunns mål innenfor fire temaer: økonomisk, sosial og miljømessig bærekraft, samt samarbeid for å nå målene. Innenfor hvert tema er det formulert hovedmål, delmål og strategier for hvordan målene skal nås. Flere av målene og strategiene er relevante for planarbeidet på Hønefoss stasjonsområde, og omfatter blant annet:

- Å redusere klimagassutslipp gjennom kompakt arealutvikling som reduserer transportbehov, i tråd med arealstrategien.
- Hønefoss som en attraktiv by for alle. Kommunen skal jobbe for å utvikle Hønefoss som regionhovedstad i Ringeriksregionen, handelsby, universitetsby, kulturby og stasjonsby.
- At flest mulig går, sykler og reiser kollektivt. Det skal jobbes for bedre fremkommelighet for buss, og for et sammenhengende gang- og sykkelveinett. Spesielt nevnes det at det skal legges til rette for effektiv adkomst med kollektiv, gange og sykkel til Hønefoss stasjon, og bygges opp under nytt stasjonstorg på Ringeriksbanen.
- Å fremme god helse og livskvalitet, blant annet gjennom omgivelser som legger til rette for sosialt fellesskap, tilhørighet og fysisk aktivitet.
- Gode oppvekstvilkår for barn og unge.
- Et inkluderende og mangfoldig samfunn, som motvirker utenforskap og ensomhet, og med gode møteplasser for alle grupper i samfunnet. Et tilgjengelig og aldersvennlig samfunn hvor det er godt å leve hele livet.
- At alle har et trygt og godt sted å bo. At det sikres tilstrekkelig og variert boligbygging og gode boligsosiale forhold.
- Et variert og bærekraftig næringsliv. Det skal legges til rette for god bruk av næringsarealer, sterke klynger og nettverk.

I arealstrategien er Hønefoss fremhevet som regionhovedstad og som et prioritert område for boligbebyggelse. Hønefoss stasjonsområde og «meieritomta» inngår i indre sentrumssone, som skal fortettes og transformeres etter et «innenfra-og-ut»-prinsipp. Nye kontorarbeidsplasser skal fortrinnsvis etableres i indre sentrumssone. I kartet over gang- og sykkelnettet er det vist en planlagt gang- og sykkelvei som krysser meieritomta.



Figur 6. Arealstrategikart fra kommuneplanens samfunnsdel (Ringerike kommune)



Figur 7. Utdrag av kart fra samfunnsdelen som viser indre sentrumssone og eksisterende og planlagt gang- og sykkelnett (Ringerike kommune)

Kommuneplanens arealdel (vedtatt 05.09.2019)

Gjeldende arealdel ble vedtatt 05.09.2019. Kommunen jobber med å revidere arealdelen, og denne var på høring og offentlig ettersyn høsten 2023, og avgrenset høring og offentlig ettersyn sommer/høst 2025.

Utbyggingsområder ved stasjonen er satt av til sentrumsformål. Dette er for å styrke Hønefoss som bosted, handelsby og regionsenter ved å samle kontor-, handels-, service- og kulturtilbud i sentrumsområdene.

I forslag til ny arealdel (2025), er områder som inngår i FRE16-planen vist uten arealformål og med detaljeringssone «sonen viser hvor gjeldende reguleringsplan fortsatt skal gjelde uendret». «Sonen er vist med hvit bakgrunn og basiskart, for å tydeliggjøre at det her er en annen plan som gjelder, og at kommuneplanen ikke styrer arealbruken i området.»

Kommunedelplaner

Gjeldende kommunedelplaner:

- Kommunedelplan for naturmangfold (2025)

2.4.2 Andre kommunale føringer

Byutviklingsstrategi for Hønefoss 2018–2040

Ringerike kommune har vedtatt en byutviklingsstrategi som fastslår at Hønefoss stasjon skal være regionens kollektivknutepunkt for sømløse reiser til, fra og gjennom området. Stasjonen skal tilrettelegges for pendling med fasiliteter som sykkelparkering, bysykkelordning, matebusser til sentrum og drosjetilbud. Stasjonen er definert som viktig for byutviklingen i Hønefoss.

Strategier, veiledere, normer og andre føringer

En rekke kommunale veiledere, strategier og normer vil være relevante for reguleringsarbeidet, inkludert:

Veg og mobilitet

- Veg- og gatenormal for Ringerike kommune (vedtatt 24.06.2021)
- Trafikksikkerhetsplan Ringerike (2025-2029)
- Parkeringsstrategi for Hønefoss
- Forskrift om renovasjon for innsamling mv. av husholdningsavfall for Ringerike kommune
- Retningslinjer for tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap (2020)
- Strategi for universell utforming (2015)
- Teknisk veilysnorm

Overvann og VA

- VA-norm
- Retningslinjer for overvannshåndtering i Ringerike kommune (desember 2018)
- Hovedplan avløp og vannmiljø 2017-2027

Diverse

- Forskrift om fjernvarmeanlegg, Hønefoss, Ringerike kommune
- Grønn plakat
- Formingsveileder for Ringerike kommune (vedtatt 24.06.2021)
- Handlingsplan for næring i Ringerike kommune «næringsplan 2-1»/ Næringspolitisk strategi for Ringeriksregionen «Framover sammen»
- Taktskifte – kulturstrategi for Ringerike kommune (vedtatt august 2023)
- Folkehelsemeldingen 2012-2030
- Folkehelseoversikten 2023

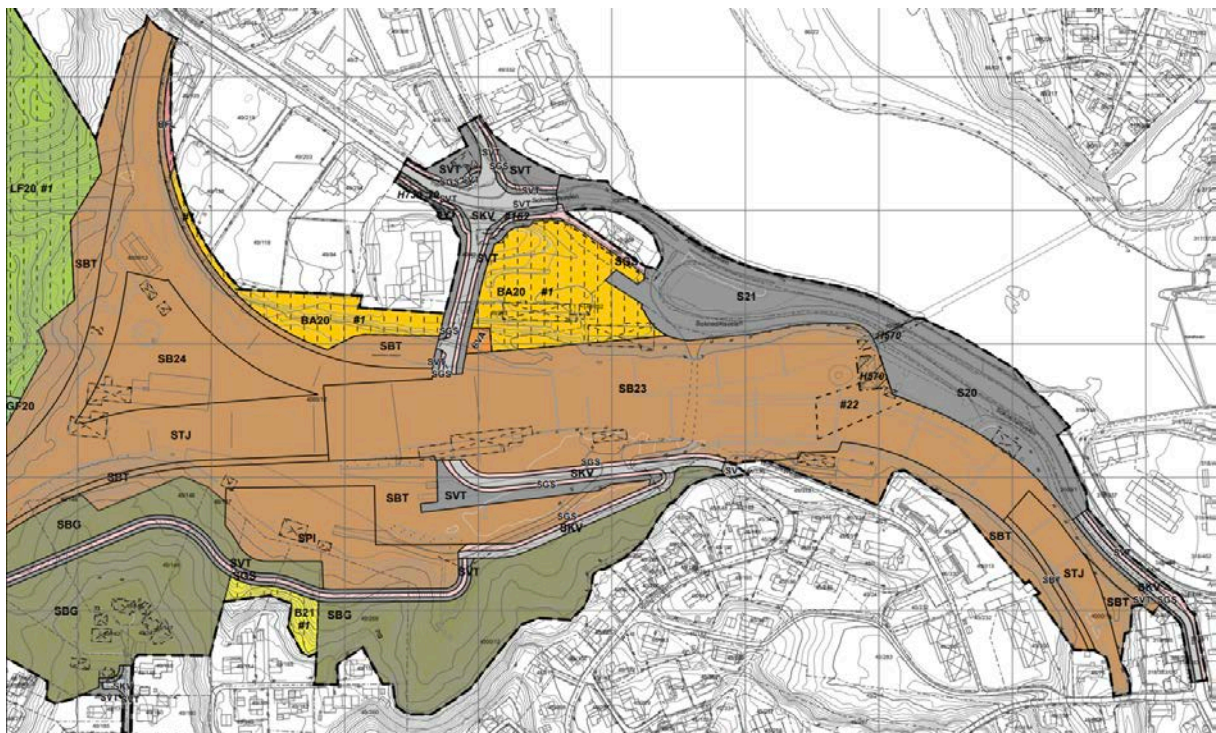
2.5 Forhold til gjeldende reguleringsplaner

2.5.1 Statlig reguleringsplan for Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgstet-Hønefoss (FRE16)



Den statlige reguleringsplanen for FRE16-prosjektet ble vedtatt 27.03.2020. Planens hensikt er å legge til rette for utbygging av ny E16 til firefelts motorveg på strekningen Høgstet – Ve, samt bygging av ny dobbeltsporet jernbane («Ringeriksbanen») på strekningen Jong – Hønefoss, med tilhørende anlegg.

Flere fagutredninger som ble utarbeidet som en del av planen er relevant for planarbeidet.



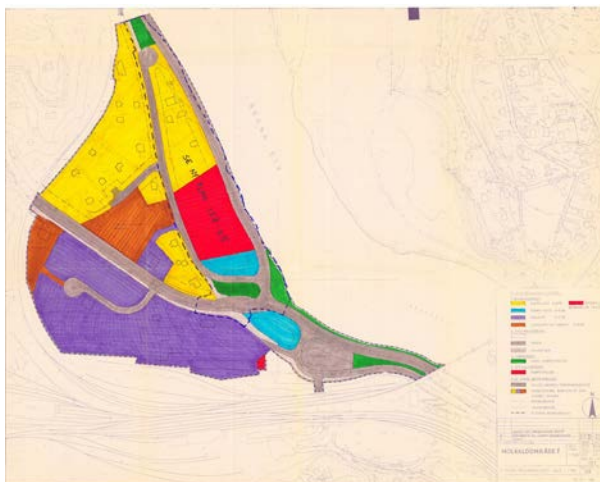
Figur 8. Utklipp fra plankart, FRE16

Justeringer som vurderes i ny reguleringsplan

Store deler av innholdet i gjeldende reguleringsplan FRE16 ved Hønefoss stasjon foreslås videreført i ny reguleringsplan, inkludert mesteparten av jernbanearealene, driftsbasen og adkomst til driftsområdet nordfra. Noen endringer vurderes ved omregulering:

- Justere grensen mellom jernbanearealer og byutviklingsarealer. Jernbanearealene foreslås noe redusert på nordsiden av sporene med utgangspunkt i sporplan versjon 7, som er forankret internt i Bane NOR SF. Sporplanen opprettholder samme kapasitet som i FRE16, samtidig som den frigjør noe areal til byutvikling. Av de ca. 120 daa jernbaneformål i gjeldende regulering, vurderes anslagsvis 4-5 daa omdisponert til byutvikling på nordsiden.
- Vurdere stasjonsutformingen i sammenheng med byutviklingen. FRE16 inneholder en kostnadskrevende underjordisk stasjonshall for adkomst til plattformer, og i ny regulering vurderes enklere løsninger for adkomst til plattformer. Løsninger for Hønefoss stasjon, stasjonstorg og trafikale funksjoner skal vurderes i sammenheng med byutviklingen og avgrensning av byggefelt og byrom.
- Justeringer av ny kulvert. Justere plassering og dimensjoner på ny kulvert under jernbanen til Vinterroveien, inkludert tilhørende veitrasé mellom Soknedalsveien og Høyby og gatetverrsnitt på tvers av byutviklingsområdene, sett i sammenheng med plangrepet for byutviklingsområdet.
- Utstrekning og løsninger for midlertidige anleggsområder. Det forutsettes fortsatt at det må settes av bygge- og anleggsområder på nordsiden av jernbanen, men det skal vurderes om utstrekningen kan reduseres, og sees i sammenheng med planlagte byutviklingsområder og trinnvis utbygging.

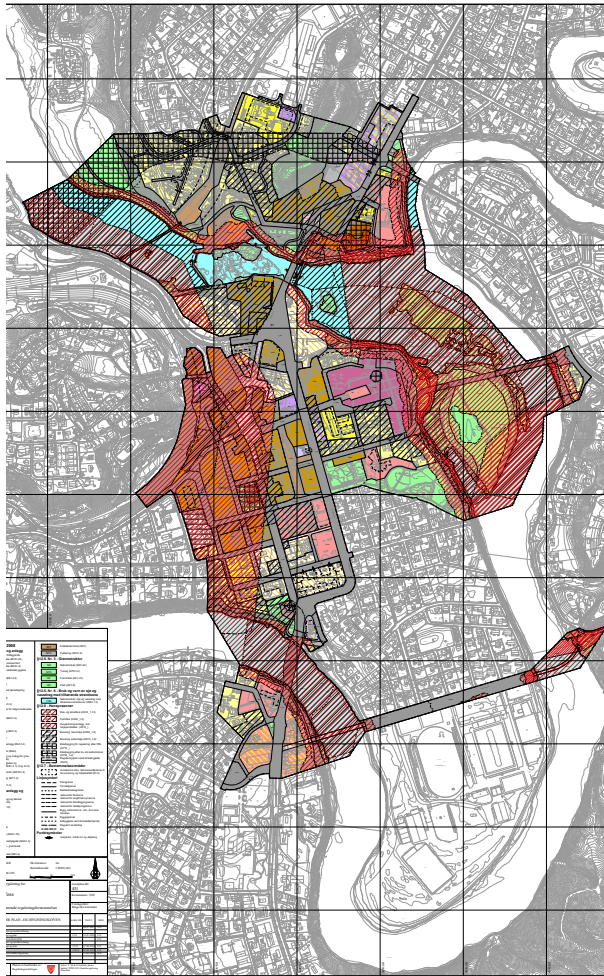
2.5.2 Gjeldende reguleringsplan for Movaldområdet («Meieritomta»)



Gjeldende reguleringsplan for Movaldområdet (planID 127-03) ble vedtatt 10.06.1986. Deler av reguleringsplanen som inngår i planområdet er i hovedsak regulert til industri og forretningsbebyggelse, med tillatt utnyttelsesgrad 0,3 og høydebegrensning på 2 etasjer, og det tillates ikke oppført boligbebyggelse. Reguleringen ansees som utdatert og tillegges ikke vekt i planarbeidet.

Figur 9. Plankart, reguleringsplan for Movaldområdet (1986)

2.5.3 Områderegulering Hønefoss («Byplanen»)



Også kalt "Byplanen", fra 2019, setter rammene for utvikling av Hønefoss by, men gjelder ikke Hønefoss stasjonsområde, da det ble holdt utenfor for å unngå konflikt med FRE16-prosjektet (Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16). Flere fagutredninger som ble utarbeidet i forbindelse med byplanen kan være relevant for planarbeidet.

Nordre Tangent

Byplanen inneholder en båndleggingssone for fremtidig regulering av «Nordre Tangent», en mulig ny vegforbindelse mellom Vesterngata og Soknedalsveien, som vil kunne binde områdene sammen via en ny bru over Begna.

Båndleggingssonen berører planområdet i nordøst ved krysset Hovsfossveien og Soknedalsveien. Båndleggingssonen hadde en varighet på fire år fra vedtak i 2019 og er forlenget med ytterligere fire år. Det inngår ikke i planarbeidet for Hønefoss stasjonsområde å utrede eller regulere løsning for Nordre Tangent, men planarbeidet skal ikke være til hinder for at en bruforbindelse kan realiseres i fremtiden.

Figur 10. Plankart områderegulering Hønefoss («Byplanen»)

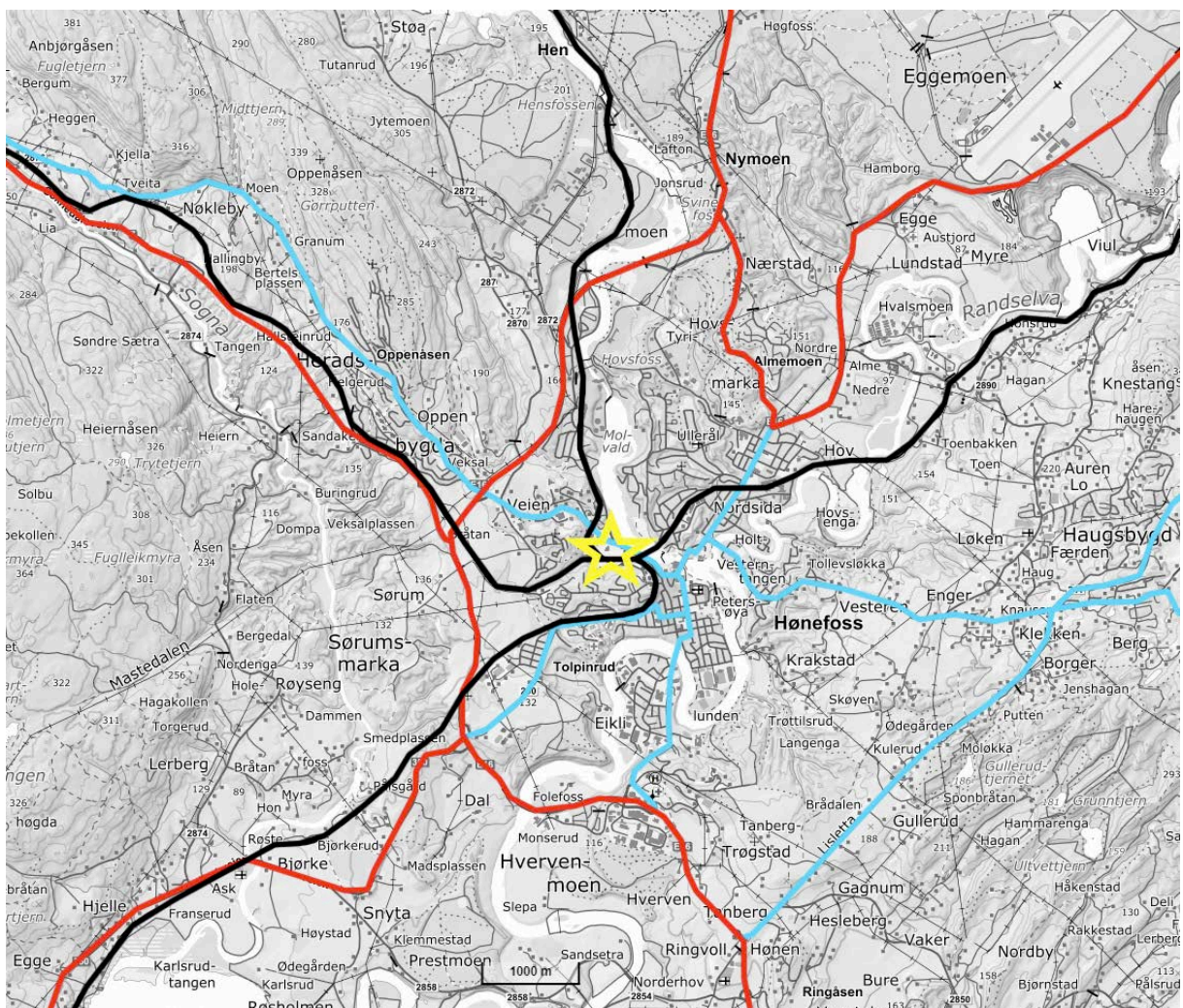
3 Planområdet

3.1 Beliggenhet

Hønefoss er administrasjonssenter i Ringerike kommune, og et sentralt knutepunkt på Østlandet, med hovedveger rundt byen, fylkesveger gjennom sentrum, og en jernbanestasjon som håndterer både gods- og persontransport. Hønefoss stasjon er endestasjonen for den planlagte Ringeriksbanen, et viktig ledd i forkortelsen av Bergensbanen. Stasjonen ligger omtrent 5-10 minutters gange fra bykjernen. Planområdet inkluderer Hønefoss stasjon og byutviklingsområder vest for stasjonen, med adkomst fra Fv. 290 Soknedalsveien.



Figur 11. Planområdets beliggenhet, sentralt i Hønefoss, vest for sentrum.



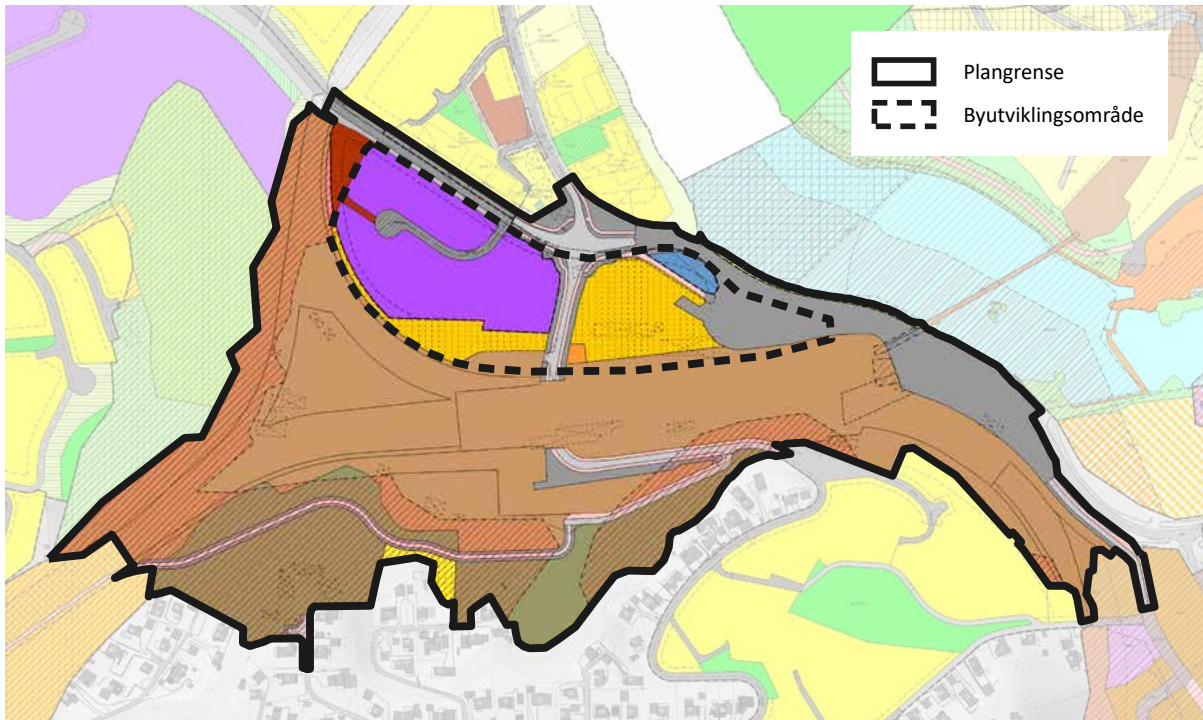
Figur 12. Oversiktskart som viser planområdet plassert markert med gul stjerne. Sorte linjer viser jernbanespor - Bergensbanen, Roa-Hønefossbanen og Randsfjordbanen. Røde linjer viser Europa- og Riksvegnett (E16, RV7 og RV350). Blå linjer viser de mest trafikkerte strekningene på fylkesvegnettet i og rundt Hønefoss. (Illustrasjon: Norconsult)

3.2 Planavgrønsning

Planområdet er på ca. 250 daa, og omfatter et større areal enn byutviklingsområdet for å sikre god sammenheng med omkringliggende områder. Planområdet som varsles ved oppstart omfatter relevante deler av FRE16-planen rundt Hønefoss stasjonsområde. Avgrønsningen kan vurderes justert i det videre planarbeidet dersom det viser seg hensiktsmessig, blant annet med hensyn til grensesnittet mellom ny regulering og FRE16.

I sør følger plangrensen avgrønsningen av FRE16-planen mot boligområdene på Høyby. I øst følger plangrensen FRE16-planen mot Hønefoss sentrum / områderegulering Hønefoss. Dette omfatter Soknedalsveien og nordre del av Stabells gate, samt deler av Arnemannsveien langs Molvald. I nordøst følger plangrensen avgrønsningen av vassdraget (Molvald) i områderegulering Hønefoss.

Den omfatter også en smal stripe grønstruktur mellom Arnemannsveien og elva, regulert i planen for Molvaldområdet. Ved krysset Soknedalsveien x Hofsfossveien følger plangrensen FRE16-planen og inkluderer den regulerte rundkjøringen. I nordvest følger plangrensen reguleringsgrensen / eiendomsgrensen nord for Soknedalsveien, mot boligområdene på nordsiden. I vest følger plangrensen jernbaneområdene i FRE16-planen, og er lagt i formålsgrensen mellom jernbane og grønstruktur.



Figur 13. Planområdet og «byutviklingsområdet» markert på gjeldende reguleringsplaner.

3.2.1 Eiendomsforhold

Kartet under viser eierforholdene i planområdet. Byutviklingsområdene eies i hovedsak av selskaper tilknyttet XPND, mens Bane NOR eier arealer langs jernbanen, og fylkeskommunen og kommunen lengst i øst. Rett vest for byutviklingsområdet ligger eiendommen med Røde Kors-huset. Øvrige private eiendom i planområdet er i avgrenset til arealer som inngår i FRE16-planen.

49/118	Soknedalsveien 18 og 19	Soknedalsveiem 17-19 AS	Næring
49/84	Soknedalsveien 15	AS Ringerike Meieris Eiendomsselskap	Næring
49/49	Soknedalsveien 7 og 9	AS Ringerike Meieris Eiendomsselskap	Næring
49/253	Soknedalsveien 5	AS Ringerike Meieris Eiendomsselskap	Næring
49/256	Ingen adresse	Ringerike kommune	Skog, vest for jernbanen
49/365	Vestliveien 23	Privatperson	Sør for jernbanen mindre del av boligeiendom
49/155	Vestliveien 20-22	Privatperson	Sør for jernbanen, mindre del av boligeiendom
49/171	Furulundveien 8	Privatperson	Sør for jernbanen, mindre del av boligeiendom
49/148	Furulundveien 11	Privatperson	Sør for jernbanen, mindre del av boligeiendom
49/160	Furulundveien 9	Privatperson	Sør for jernbanen, mindre del av boligeiendom
49/156	Furulundveien 10	Bane NOR SF	Sør for jernbanen, del av boligeiendom
49/162	Furulundveien 12	Privatperson	Sør for jernbanen, del av boligeiendom
49/146	Furulundveien 14	Bane NOR SF	Sør for jernbanen, del av boligeiendom
49/147	Furulundveien 13	Bane NOR SF	Sør for jernbanen, del av boligeiendom
49/154	Vinterroveien 41	Privatperson	Sør for jernbanen, del av boligeiendom
49/165	Vinterroveien 43	Privatperson	Sør for jernbanen, del av boligeiendom
49/259	Ingen adresse	Privatperson	Sør for jernbanen, del av boligeiendom
49/260	Vinterroveien 48	Privatperson	Sør for jernbanen, mindre del av boligeiendom
45/361	Vinterroveien 12 B	Privatperson	Sør for jernbanen, mindre del av boligeiendom
49/262	Vinterroveien 12 C	Privatperson	Sør for jernbanen, mindre del av boligeiendom
45/148	Vinterroveien 6	Privatperson	Sør for jernbanen, mindre del av boligeiendom
3038/1	Ingen adresse	Ikke tinglyst	Sør for jernbanen, veigrunn
318/459	Stabells gate 14	Privat	Øst ved Stabells gate, mindre del av eiendom

3.3 Dagens bruk

Store deler av planområdet er jernbanearealer, inkl. Hønefoss stasjon i øst og driftsbasen i vest.

Byutviklingsområdene ligger mellom jernbanen og Soknedalsveien. Bebyggelsen i byutviklingsområdet er lite sammenhengende og består av en blanding av eldre og nyere industri- og næringsbygg. En betydelig del av arealet er asfaltert og brukes til parkering og transport.

Sør for jernbanearealene, opp mot boligområdet på Høyby, er det skogsområder i skrånende terreng.



Figur 15. Flyfoto med plangrensen og byutviklingsområdet markert.

3.4 Historisk utvikling

Utviklingen av planområdet er nært knyttet til jernbanen. Hønefoss stasjon åpnet i 1868 med Randsfjordbanen, og dagens stasjonsbygning ble tatt i bruk i 1909 ved åpningen av Bergensbanen.

Nytt produksjonsanlegg for Hønefoss Meieri ble oppført i 1914, senere utvidet flere ganger, og nedlagt i 1994. Næringsutbygging har gradvis erstattet grønne arealer og åkerland med bebyggelse og harde flater.

Se historiske flyfoto på neste side.



Figur 16. Historiske flyfoto

3.5 Kulturminner og kulturmiljø

Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon. Med kulturmiljø menes områder hvor kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng.

Gang- og sykkelveien langs Soknedalsveien i vest, inkludert en kulvert av korrugert stålrør oppført i 1971, er forskriftsfredet som del av Statens vegvesens landsverneplan.

Blant kulturminner tilknyttet jernbanen inngår stasjonsbygningen og uthus/toalettanlegg i Landsverneplan for jernbanens kulturminner (Bane NOR, 2024), som innebærer at de vurderes som kulturminner av høy bevaringsverdi. Hønefoss stasjonsbygning og flere bygg på jernbaneområdet er også registrert i SEFRAK (kulturhistorisk register over eldre bygninger). I tillegg angir kommunens kartportal verneverdi for flere bygg, inkludert høy verneverdi for stasjonsbygget. Bygningsmiljøet er derfor et sentralt element i vurderingen av kulturmiljøet i planområdet. Det må også vurderes om øvrige bygninger på stasjonsområdet skal anses som en del av jernbanens kulturminner. Stasjonsområdet og Begna bru ble vurdert til å ha særlig stor kulturhistorisk verdi ifm. FRE16-planen.

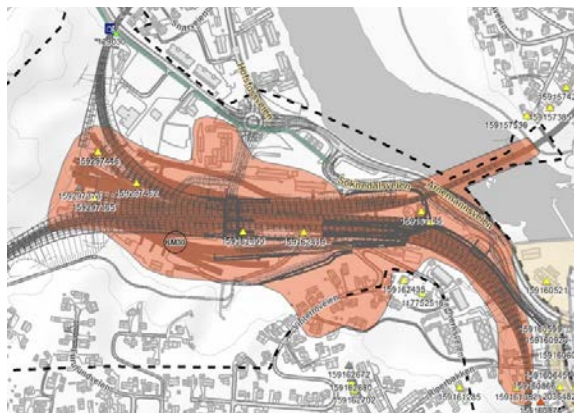
Ved Hønefoss Meieri er noen mindre bygg markert med høy verneverdi og hovedbygget med middels verneverdi i kommunens kartportal. Disse byggene har ikke formelt vern.

Det er flere kulturmiljøer i omgivelsene, og som er angitt med hensynssone H570 i kommuneplanen og/eller reguleringsplan, og som er vurdert til å ha nasjonal eller regional betydning. Dette er Follumåsen, nord-øst for planområdet, og Jugendgårdene og Stabells gate-Øya i sentrum.

(Kilder: Kulturminnesøk, Ringerike kommunes kartportal, Miljødirektoratets kartløsning naturbase, Landsverneplan for jernbanens kulturminner Bane NOR 2024, Dive-analyse NIKU 2018, Temarapport kulturminner og kulturmiljø fra FRE16)



Figur 17. Ringerike kommunes kartportal - kulturminner



Figur 18. Kart over registreringer og verneverdi fra temarapport kulturminner og kulturmiljø, FRE 16. Rød skravur = stor verdi. Gul trekant = SEFRAK-registrert bygg.

3.6 Grunnforhold

Løsmassekart viser fyllmasser i store deler av planområdet, trolig gravd ut fra Storskjæringa i forbindelse med byggingen av Bergensbanen på tidlig 1900-tallet.

Tidligere rapporter beskriver fyllmasser med sand og grus over underliggende lag med leire, og sand og grus (trolig morene) under leira. Dybde til berg er i tidligere rapporter vurdert, og til dels målt, til å være varierende, fra ca. 10–15 m til over 45–80 m.

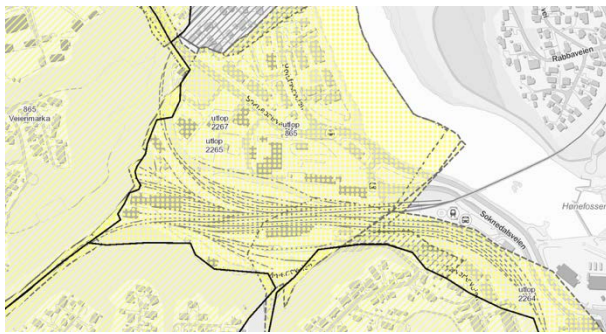
I tidligere rapporter er det gjort antagelser av grunnvannstanden til ca. 5–6 m under terreng på stasjonsområdet og ca. 3 m under terreng i byutviklingsområdet, men at det i perioder kan stå høyere i takt med vannstanden i elva.

Planområdet ligger under marin grense, og ligger innenfor NVEs aktsomhetszone for kvikkleire. Området ligger i utløpssonen til løснеområder for kvikkleire angitt med lav faregrad.

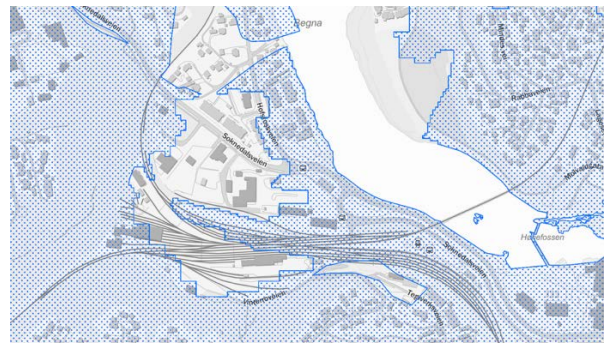
Det er tidligere utført flere grunnundersøkelser og boringer i området, og det er påvist kvikkleire på flere punkter (markert med røde og lilla punkter i figur 21).

I forbindelse med tidligere planarbeid (FRE 16) ble det ved Hønefoss stasjon vurdert behov for flere sikringstiltak. Dette omfattet byggegropsikring med spunt for veikulvert og stasjonshall, samt understøtting av eksisterende stasjonsbygning med jetpeler for å unngå skadelige deformasjoner.

Utredningene viste også lav stabilitet i den sørvendte skråningen mot stasjonsområdet, med behov for stabiliserende tiltak.



Figur 19. Kvikkleire skred utløpsområde med lav faregrad (NVE)



Figur 20. Aktsomhetszone for kvikkleire (NVE)



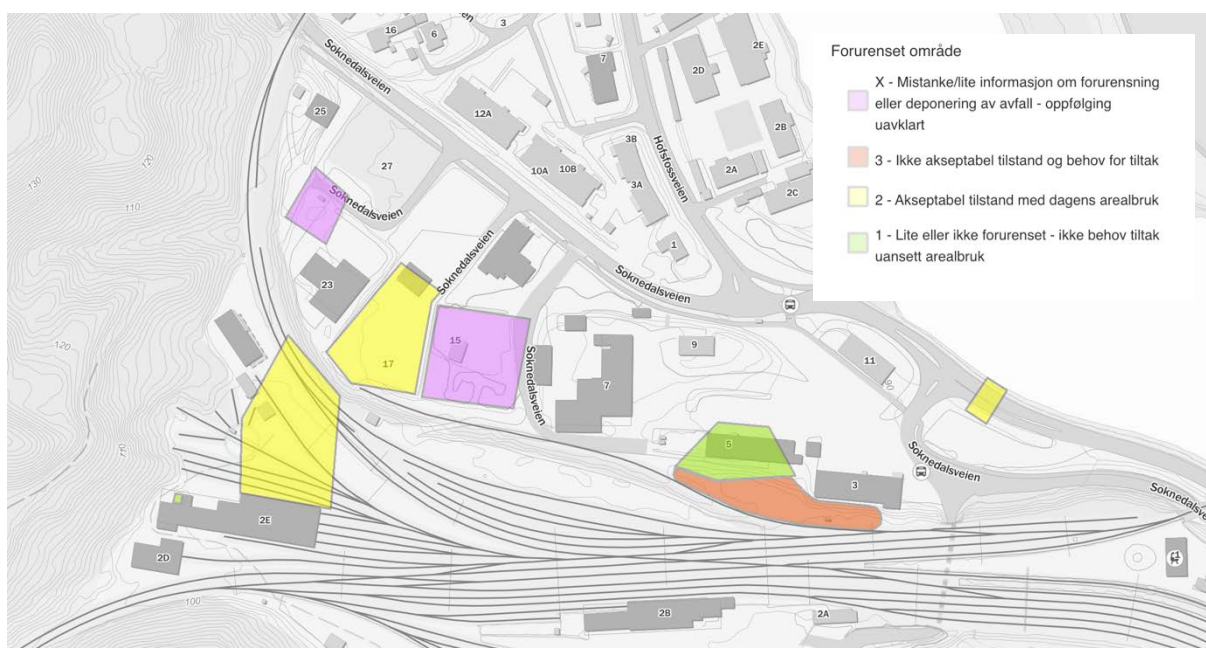
Figur 21. Boringer. Blå=borepunkter. Rød og lilla = borepunkter med påvist kvikkleire.

3.7 Grunnforurensing

Kart fra Miljødirektoratets database viser flere registrerte forurensede områder og områder med mistanke om forurensning, både innenfor byutviklingsområdet og på jernbaneområder. Påvist forurensing i området er knyttet til mindre og større oljelekkasjer fra tidligere virksomheter, både tidligere tankanlegg for Esso og Statoil, Hønefoss bussgarasje og påfyllingsanlegg ifm. jernbanen.

En større diesellekkasje i 1992 på påfyllingsanlegget førte til forurensing i grunnvann, og påfølgende tiltak for å samle opp og hindre spredning. Overvåkning har vist at mengde og spredning av olje er avtakende (Golder associates, 2016).

Det har vært gjort tiltak for fjerning av forurensede masser flere steder i området, men det må vurderes av fagkyndig om det er behov for ytterligere opprydning ved boligutvikling.



Figur 22. Forurensete områder. Kilde: Naturbase kart, Miljødirektoratet.

3.8 Landskap og terreng

Landskapet er klassifisert som et innlandsås- og fjellandskap, i overgangen mellom et småkupert ås- og fjellandskap og grunne daler i ås- og fjellandskap (kilde: naturbase.no). Landskapet er preget av intensiv arealbruk, og største delen av planområdet er nedbygget i form av bygg eller asfalterte flater. Terrengt i byutviklingsområdet er forholdsvis flatt, men med noe stigning fra øst til vest, og med en klar terrengskråning opp mot jernbanen. Mot vest og er det en skogkledd rygg, og sør for jernbaneområdet er det en skogkledd skråning opp mot Høyby.



Figur 23. Terrengmodell (Kilden.no)

3.9 Friluftsliv

Det er flere friluftsområder i omgivelsene til planområdet, inkludert den skogkledd skråningen i vest, som er et nærturterreng, Begna med strandsoneområder på nord/øst siden, og leke- og rekreasjonsområder i boligområder. Det er ikke kartlagt friluftsområder i planområdet.

3.10 Naturmangfold og naturressurser

Det er lite bestående vegetasjon i planområdet. Ubebygde deler av byutviklingsområdet består hovedsakelig av asfalterte flater og enger/kratt. Noe areal i vest og et belte langs jernbanen er registrert som skog. Det er ikke registrert mineralressurser el.l. i planområdet.

Det er ikke registrert naturtyper innenfor området. Det er registrert arter som er markert i artsdatabanken rundt byutviklingsområdet, og disse er i hovedsak markert som livskraftige. Det er også registrert enkelte observasjoner av rødlistede fuglearter i artsdatabanken.

Begna v/Molvald er registrert som naturtypen "kroksjøer, flomdammer og meanderende elveparti" med stor verdi. Tidligere fagrapport fra FRE 16 omtaler rik vannvegetasjon, partier med velutviklet kantvegetasjon og noe flommarksskog mot Hønefossen. Elvestrekningen er et økologisk funksjonsområde som beiteområde for sangsvaner og andefugl og et overvintringsområde, men området ved Hønefoss stasjon er mer forstyrrelsesutsatt. Begna er leveområde for elvemusling (VU - sårbar) og edelkrep (EN – sterkt truet), og det er registrert gyteområder for ørret. Lokaliteten ble befart i 2017.



Figur 24. Arealressurser og arealbruk. Rosa=bebyggd, brun=samferdsel, grøn=skog. (Miljødirektoratet, naturbase.no)



Figur 25. Gyteområder for ørret (rødt) og potensielle leveområder for elvemusling og krep (blått). (Kilde: Temarapport naturmangfold, FRE16, Bane NOR, 2018)

3.11 Vannmiljø

Planområdet ligger rett ved elva Begna, som er resipient for overvann i planområdet. På nettportalen Vann-nett.no er Begna (Hovfoss-Hønefossen) angitt med økologisk potensial «moderat» og kjemisk tilstand «god». Grad av påvirkning fra ulike forurensningskilder er registrert som ikke kjent eller i liten grad.

3.12 Flomfare

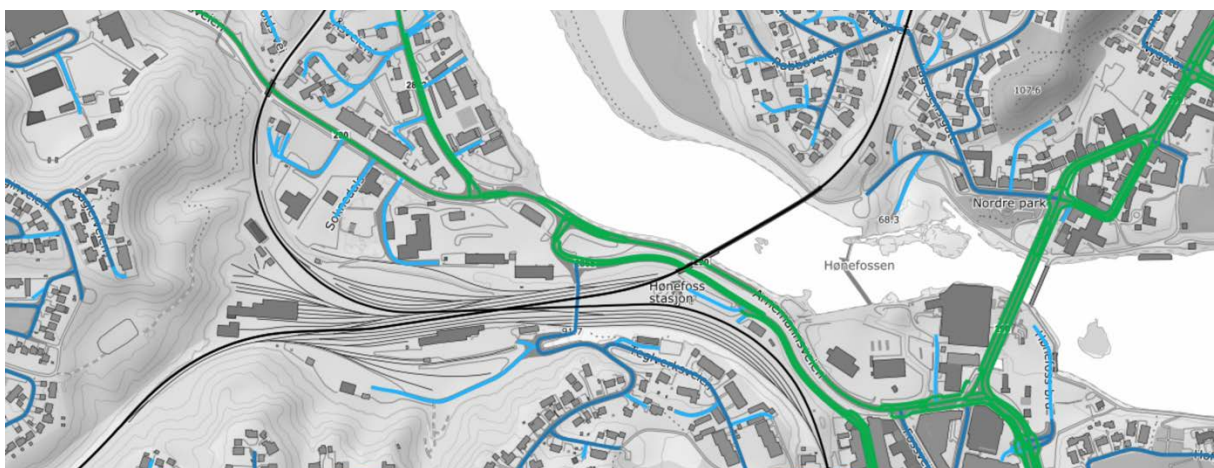
Planområdet inngår i NVEs aktsomhetszone for flom. Begnas bredder ligger på ca. kote +87. Byutviklingsområdet ligger på ca. kote +90, og stasjonsområdet ca. kote + 97. Ved tidligere hendelse (Hans) var deler av Soknedalsveien og Arnemannsveien stengt.



Figur 26. Aktsomhetszone flom (NVE)

3.13 Trafikkforhold

Langs nordsiden av utviklingsområdene går fv. 290 Soknedalsveien, som øst for krysset med Hønefossveien fortsetter mot sentrum som Arnemannsveien. Soknedalsveien fortsetter mot sentrum som fv. 2868. Dette vegsystemet benyttes for alternativ transport for tog til og fra Hønefoss stasjon. Det er busstopp for lokal- og regionsbusser i Soknedalsveien. Utviklingsområdene har tre atkomster fra Soknedalsveien, i tillegg til adkomst til Hønefoss stasjon. I øst er det en jernbaneundergang mellom Vinterroveien sør for jernbanesporene med kobling Soknedalsveien. Det er gang- og sykkelvei langs Soknedalsveien fra krysset med Hønefossveien og vestover, og fortau langs Soknedalsveien fra dagens stasjon og østover mot sentrum.



Figur 27. Vegsystem: Grønn=fylkesvei, mørk blå = kommunal vei, lys blå = privat vei (Kilde: kommunens kartbase)



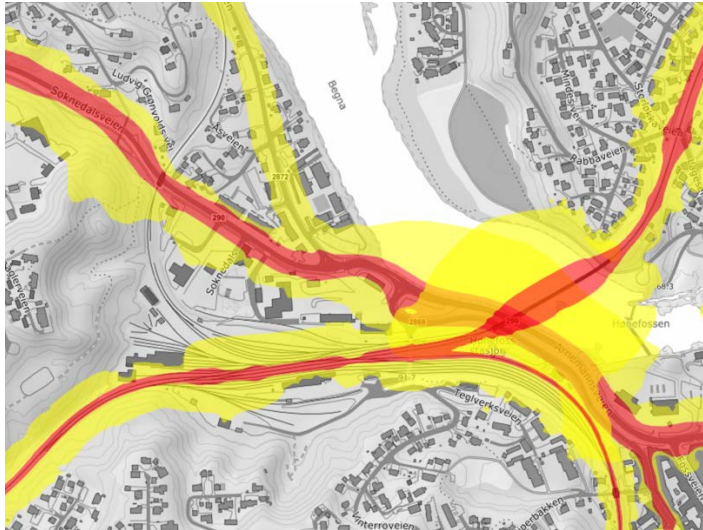
Figur 28. Planområdet sett fra øst – foto 2018



Figur 29. Soknedalsveien (Foto: Google)

3.14 Støy

Støysoner kart viser at byutviklingsområdet er utsatt for vegstøy fra Soknedalsveien i nord og støy fra jernbanetraffikk i sør. I tillegg forekommer det støyende aktivitet ved driftsbasen i jernbaneområdet.



Figur 30. Støysoner fra jernbane og veg (Ringerike kommunes kartløsning).

3.15 Luftkvalitet

Den viktigste kilden til luftforurensning i området er utslipp fra veitrafikk. Beregnet luftkvalitet for perioden 2020–2024, hentet fra Miljødirektoratets nettportal, viser at nivåene av nitrogendioksid (NO₂) og svevestøv (PM10) ligger godt under grenseverdiene i både forurensningsforskriften og retningslinje T-1520 gul sone. Det ble gjennomført målinger i krysset Sokndalsveien/Hofsfossveien i perioden juni 2018–mai 2019 i forbindelse med arbeidet med byplanen for Hønefoss (NILU, 2019). Det er også utarbeidet en fagrapport om luftkvalitet i forbindelse med FRE16-planen (2018). Innholdet i disse rapportene gir heller ingen grunn til å tro at luftforurensning er en utfordring for planarbeidet.

4 Utvikling av Hønefoss stasjonsområde

Det er utarbeidet en foreløpig visjon og mål for byutviklingen med utgangspunkt i forslagene fra det gjennomførte parallelloppdraget for Hønefoss stasjonsområde (se kap. 1.6.4). Visjon og mål kan bli justert i løpet av planprosessen, blant annet basert på innspill fra medvirkning.

4.1 Visjon for byutviklingen

Stasjonsområdet og Vestre Torv skal være en naturlig del av Hønefoss, med en bystruktur som sitter godt i landskapet og i møte med omgivelsene, og med en tydelig identitet forankret i stedets historie knyttet til jernbanen, industrien og elva. Området skal forene rollen som effektivt knutepunkt med trygt nærmiljø, knyttet sammen av gater og byrom med varierte opplevelser og møteplasser.

4.2 Mål som støtter opp under visjonen

1. Byutviklingen skal bidra til å styrke Hønefoss' rolle som regionshovedstad i tråd med overordnede føringer og strategier, og bygge opp om Ringeriksbanen.
2. Knutepunktet skal være effektivt, med sømløse overganger mellom transportformer. Stasjonsområdet skal integreres godt i bystrukturen, med næring og handel som bidrar til aktivitet og arbeidsplasser uten å svekke sentrum.
3. Mobilitetsløsningene skal prioritere gange, sykkel og kollektivtransport i hverdagen, samtidig som varelevering, servicetjenester og nødvendig parkering løses på en smidig måte.
4. Varierte og attraktive byrom og møteplasser skal danne ryggraden i bydelen – fra aktive torg og gater ved stasjonen til grønne og rolige oppholdsrom for nabolaget.
5. Grønnstrukturen skal styrkes, med vekt på klimarobuste løsninger, der vann integreres i landskap og uteområder, og med tydelige sammenhenger mot elve- og åslandskapet.
6. Nabolaget skal ha gode bokvaliteter og være et trygt og inkluderende nærmiljø for ulike aldersgrupper, med solrike utearealer skjermet for støy og forurensning.
7. Variasjon i boligsammensetning og boligtypologier, kombinert med fellesfunksjoner og møteplasser, skal fremme fellesskap, deltakelse og tilhørighet.
8. Bebyggelsen skal ha en skala, arkitektonisk utforming og materialbruk som gir kvalitet og identitet. Elementer fra Meierikvartalet skal videreføres som identitetsskapende virkemiddel.
9. Materialbruk, energiløsninger og avfallshåndtering skal være miljøvennlige og bidra til reduserte klimagassutslipp.
10. Utviklingen skal legge til rette for en trinnvis og fleksibel gjennomføring, slik at området kan fungere godt som et attraktivt boligområde også før Ringeriksbanen realiseres.

5 Alternativer som vil bli utredet

I henhold til Forskrift om konsekvensutredninger § 14 c, skal planprogrammet redegjøre for relevante og realistiske alternativer, og hvordan disse skal vurderes i konsekvensutredningen.

5.1 Nullalternativet

Nullalternativet brukes som sammenlikningsgrunnlag for å vurdere konsekvenser av plantiltaket.

Nullalternativet defineres som en videreføring av dagens situasjon, fremskrevet til 2050 med forventet utvikling dersom omregulering ikke gjennomføres. Dette innebærer en videreføring av området som et næringsområde iht. gjeldende plan for Movaldområdet.

En framskriving av dagens situasjon legges til grunn også for Hønefoss stasjonsområde. Dette er vurdert som mest i tråd med veiledningen i Miljødirektoratets håndbok M-1941, ettersom Ringeriksbanen per i dag ikke er finansiert og fordi deler av gjeldende regulering som dekker Hønefoss stasjonsområde (FRE 16, 2020) foreslås erstattet av nytt planforslag.

5.2 Planalternativet

Det er vurdert som hensiktsmessig å avgrense til ett planalternativ i denne saken. Fysiske bindinger knyttet til jernbanen, Soknedalsveien og stasjonsområdet begrenser handlingsrommet for alternative overordnede plangrep for byutviklingsområdet. Flere alternativer er vurdert i tidligere planarbeid for byutviklingsområdene (2012–2022) og gjennom parallelloppdraget (2024–2025), som beskrevet i kapittel 1.6. På bakgrunn av dette er det valgt å arbeide videre med utgangspunkt i anbefalt forslag fra parallelloppdraget, og det er ikke identifisert flere relevante og realistiske planalternativer.

Det er ikke avklart når Ringeriksbanen og oppgradering av Hønefoss stasjon skal gjennomføres. Planalternativet må derfor utformes slik at utbygging av Hønefoss stasjon og Ringeriksbanen ikke hindres dersom byutvikling mellom jernbanen og Soknedalsveien igangsettes før utbygging av Ringeriksbanen. I konsekvensutredningen legges det til grunn at området er fullt utbygget og i drift i 2050.

Planalternativet utvikles i tråd med punktene under.

Oppgradering av Hønefoss stasjonsområde og utbygging av Ringeriksbanen:

- Arealoptimalisert sporarrangementet som beskrevet i kap. 1.6.2, med samme kapasitet for persontog og gods som sporplanen i FRE16, men som frigjør noe jernbaneareal til byutvikling på nordsiden av jernbanesporene.
- Nye plattformer. Adkomst til plattformene avklares.

- Ny kulvert under jernbanen til Vinterroveien. Kulverten vil erstatte eksisterende kulvert øst i området, som fylles igjen pga. dårlig teknisk tilstand. Eksisterende kulvert vil ikke være egnet for gående og syklende da styrking av sporene vil redusere frihøyden i kulverten.
- Stasjonstorg med bussterminal for by- og regionsbusser og oppstillingsplasser for buss for tog.
- Taxi-holdeplass, kiss-and-ride, sykkelparkering og servicefunksjoner tilknyttet stasjonstorget.
- Pendlerparkering sør for jernbanesporene (behov og utforming avklares).
- Bevaring av Hønefoss stasjonsbygg.

Trafikkløsninger oppdateres med:

- Tverrgående gate til ny kulvert til under jernbanen til Vinterroveien, med kobling til kryss/rundkjøring med Soknedalsveien x Hofsfossveien.
- Oppdaterte gang- og sykkelløsninger i planområdet.
- Oppdaterte adkomstløsninger til utbyggingsfeltene og til stasjonen.
- Ivaretagelse av driftsadkomst til jernbaneområdet.

Utbygging av boliger og næring mellom Soknedalsveien og jernbanen som ivaretar:

- Varierte boligstørrelser og typer.
- Næringsareal (handel/kontor) i hovedsak konsentrert rundt stasjonen. Mulighet for dagligvarebutikk.
- Møteplasser og park som del av det nye nabolaget. Åpne overvannsløsninger som del av grønnstruktur og byrom.
- Vurdere gjenbruk av elementer fra meierikvartalet for å bidra til identitetsskaping.

5.3 Vurdering av andre alternativer

Selv om det ikke utarbeides flere planalternativer, kan det være aktuelt å vurdere ulike løsninger og utformingsgrep for enkelte tema, der dette er hensiktsmessig og relevant for beslutningsgrunnlaget og konsekvensutredningen. Dette kan for eksempel omfatte vurdering av utformingsvalg knyttet til å redusere klimagassutslipp eller utforming av bebyggelsen med hensyn til landskapsvirkninger.

6 Utredningsprogram

6.1 Oversikt over utredningstemaer og metode

Tabellen under oppsummerer utredningstemaer etter gjennomgang av temaene listet opp i konsekvensutredningsforskriften § 21, og en vurdering av om det er andre temaer som kan være relevante utover det som er listet opp i forskriften. Tabellen skiller mellom konsekvensutredningstemaer (KU-temaer) og andre utredningstemaer. For klima- og miljøtemaene er veiledningen i Miljødirektoratets håndbok M-1941 brukt for å vurdere om temaet skal konsekvensutredes.

Konsekvensutredningstemaer

Dette er temaer som skal konsekvensutredes og følge KU-metodikk. Konsekvensutredninger for klima- og miljøtemaer skal gjennomføres etter metodikken beskrevet i håndbok M-1941. Metodikken i M-1941 kan også benyttes for andre konsekvensutredningstemaer der den er egnet. For enkelte temaer vil relevante fagspesifikke metoder bli brukt, og der det er hensiktsmessig kan Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser benyttes som supplement. Konsekvenser vurderes for permanent situasjon, og for anleggsfasen der dette er relevant for det enkelte tema. Sammenstilling av konsekvenser skal gjennomføres i tråd med M-1941.

Andre utredningstemaer

Andre utredningstemaer skal utredes med egen fagrapport/notat. For disse temaene skal også virkningene beskrives i planbeskrivelsen, men uten krav til å følge KU-metodikk.

Tabell 2. Oversikt over temaer som skal utredes, som konsekvensutredning eller annen utredning (fagrapport/fagnotat)

Tema	KU	Annen utredning	Metode	Kommentar / begrunnelse
Naturmangfold	X		M-1941	Naturmangfoldet i Begna.
Vannmiljø	X		M-1941	Vannmiljøet i Begna.
Landskap	X		M-1941	Utbygging endrer opplevelsen av landskapet.
Kulturmiljø	X		M-1941	Fredet gang- og sykkelvei, kulturminneverdier/kulturmiljøer i og rundt planområdet.
Klimagassutslipp	X		M-1941	Trolig over 2 000 tonn CO ₂ -ekvivalenter.
Støy	X		M-1941 og T-1442	Støyfølsom bebyggelse i støyutsatte områder.
Luftforurensing		X		Ikke grunn til å tro at grenseverdier i T-1520 overstiges.
Grunnforhold (områdestabilitet)		X		Ivaretas gjennom utredning av områdeskredfare iht NVEs veileder 1/2019 og iht. tekniske krav.

Grunnforurensning		X		Ikke grunn til å tro at grunnforurensning er av et omfang som krever KU etter M-1941.
Massehåndtering		X		Ivaretas med fagrapport.
Transport og trafikk	X		V712 + M-1941	Kan påvirke kapasitet på veinettet og kollektivtrafikken, samt trafiksikkerhet.
Handel og næringsliv	X		M-1941	Kan påvirke by- og stedsutvikling og næring i sentrum.
Stasjonsutforming		X		Ivaretas med fagrapport.
Flomfare		X		Sikkerhet ivaretas gjennom utredning av reell flomfare og prosjektering iht. tekniske krav.
Blågrønn struktur og vann, avløp, overvann		X		Ivaretas med fagrapport.
Klima og energi		X		Ivaretas med fagrapport.
Samfunnssikkerhet og beredskap		X		Ivaretas med ROS-analyse.
Stedsanalyse		X		Ivaretas med fagrapport.
Byform, arkitektur og stedstilpasning		X		Ivaretas med fagrapport.
Gjennomføring og finansiering		X		Ivaretas med kostnadskalkyle og redegjørelse i planbeskrivelsen.

Alle temaene i tabellen over vil omtales i planbeskrivelsen. I tillegg skal også følgende temaer redegjøres for i planbeskrivelsen:

- Jernbanens behov
- By- og stedsutvikling
- Friluftsliv (fjernvirkning fra friluftsområder i omgivelsene ivaretas i KU landskap)
- Sosial infrastruktur
- Bokvalitet og boligmangfold
- Tilgjengelighet til uteområder og gang- og sykkelnett
- Folkehelse
- Barn og unges oppvekstvilkår
- Aldersvennlighet
- Kriminalitetsforebygging
- Renovasjon

6.2 Konsekvensutredningstemaer

6.2.1 Naturmangfold

Begrunnelse for konsekvensutredning

Naturmangfoldet i planområdet er begrenset, men utbygging kan medføre endret avrenning som kan påvirke naturmangfoldet i Begna.

Tabell 3. Forutsetninger for konsekvensutredning av naturmangfold

	Beskrivelse
Kunnskapsgrunnlag	Eksisterende kunnskap fra tilgjengelige databaser: Naturbase (Miljødirektoratet) og Artsdatabanken. Relevante fagrapporter: <ul style="list-style-type: none">• Temarapport naturmangfold, FRE-00-A-26220 (Norconsult/Dr.Ing.A.Aas-Jakobsen/Asplan Viak, 2018, vedlegg til FRE16) Det gjennomføres befarings/feltkartlegging i egnet sesong. Fagkyndig skal vurdere behov /omfang av kartleggingen.
Metode	I henhold til M-1941 med tilhørende fagspesifikk metodikk. Kartlegging skal gjøres i henhold til Miljødirektoratets instruks. Det skal også gjøres en vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8–12.
Influensområde	Planområdet og relevante deler av Begna

6.2.2 Vannmiljø

Begrunnelse for konsekvensutredning

Det planlegges ikke inngrep i vassdraget eller kantsonen, men utbyggingen kan endre avrenningen og utslipp i anleggsfasen kan påvirke vannmiljøet i Begna.

Tabell 4. Forutsetninger for konsekvensutredning av vannmiljø

	Beskrivelse
Kunnskapsgrunnlag	Eksisterende kunnskap fra tilgjengelige databaser: Vannmiljø (Miljødirektoratet), Vannportalen og Vann-nett. Relevante fagrapporter (Norconsult/Dr.Ing.A.Aas-Jakobsen/Asplan Viak, vedlegg til FRE16):

	<ul style="list-style-type: none"> • Fagrapport Overvann, FRE-00-A-25360 (2017) • Miljørisikoanalyse reguleringsplan, FRE-00-A-25910 (2019) • Fagrapport miljø, avrenning av vegvann i driftsfasen. Innledende sårbarhetsvurderinger av resipienter, FRE-00-A-26320 (2019) <p>Behov for prøvetaking av vannkvaliteten i Begna vurderes av fagkyndig.</p>
Metode	I henhold til M-1941 med tilhørende fagspesifikk metodikk.
Influensområde	Relevante deler av Begna

6.2.3 Landskap

Begrunnelse for konsekvensutredning

Ny bebyggelse med økt utnyttelse og større høyder enn i dag kan endre opplevelsen av landskapets karakter og de visuelle kvalitetene i området. Utbyggingen vil kunne påvirke nær- og fjernvirkninger fra omkringliggende boligområder, kulturmiljøer og friluftsområder, samt siktforholdene mot Begna.

Tabell 5. Forutsetninger for konsekvensutredning av landskap

	Beskrivelse
Kunnskapsgrunnlag	<p>Eksisterende kunnskap fra tilgjengelige databaser: Naturbase (Miljødirektoratet), Kilden, Artsdatabanken.</p> <p>Relevante fagrapporter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Temarapport landskapsbilde FRE-00-A-26200 (Norconsult/ Dr.Ing.A.Aas-Jakobsen/ Asplan Viak, 2018, vedlegg til FRE16)
Metode	I henhold til M-1941 med tilhørende fagspesifikk metodikk. Det vil utarbeides illustrasjoner av nær- og fjernvirkninger fra relevante standpunkter. Det vil særlig legges vekt på å vurdere hvordan bebyggelsens høyder, volum og plassering påvirker opplevelsen av landskapet og siktforholdene fra viktige standpunkter i omgivelsene, samt fra planområdet mot Begna.
Influensområde	Berørt landskapsrom, inkl. andre siden av Begna, åsene og boligområdene rundt planområdet.

6.2.4 Kulturmiljø

Begrunnelse for konsekvensutredning

Planen kan få virkninger for fredet gang- og sykkelvei langs deler av Soknedalsveien, kulturmiljøer i omgivelsene, og bygg i planområdet som er Sefrak-registrert og/eller angitt med verneverdi i kommunens kartportal.

Tabell 6. Forutsetninger for konsekvensutredning av kulturmiljø

	Beskrivelse
Kunnskapsgrunnlag	<p>Eksisterende kunnskap fra tilgjengelige databaser: Askeladden / Kulturminnesøk, Sefrak-registrert, Ringerike kommunes kartportal. Historiske flyfoto / foto.</p> <p>Relevante fagrapporter (eksisterende grunnlag vurderes som godt):</p> <ul style="list-style-type: none">• Temarapport kulturminner og kulturmiljø FRE-00-A-26230 (Norconsult/Dr.Ing.A.Aas-Jakobsen/Asplan Viak, 2018, vedlegg til FRE16)• Kulturhistorisk stedsanalyse (DIVE-analyse) Hønefoss (NIKU, 2018)• Vegvalg: Nasjonal Verneplan: veger – bruer – vegrelaterte kulturminner, (Statens vegvesen, 2002)• Landsverneplan for jernbanens kulturminner (Bane NOR, 2024) <p>Det legges til grunn at forholdet til automatisk fredete kulturminner, jf. kulturminneloven § 9, er vurdert i tidligere planprosesser. Endelig avklaring skjer i dialog med fylkeskommunen.</p>
Metode	<p>I henhold til M-1941 med tilhørende fagspesifikk metodikk. Fagkyndig skal gjennomføre befaring, men det vurderes ikke behov for full ny kulturminneregistrering.</p>
Influensområde	<p>Planområdet og det enkelte kulturminnets sammenheng.</p>

6.2.5 Klimagassutslipp

Begrunnelse for konsekvensutredning

Iht. M-1941 er klimagassutslipp et aktuelt utredningstema hvis det er grunn til å tro at planen vil føre til økning i klimagassutslipp på over 2 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Utbyggingen planlegges på allerede nedbygde arealer (ikke karbonrike) med sentral beliggenhet, men det er grunn til å tro at utslipp fra materialbruk og anleggsarbeid vil overstige 2 000 tonn CO₂-ekvivalenter.

Tabell 7. Forutsetninger for konsekvensutredning av klimagassutslipp

	Beskrivelse
--	-------------

Kunnskapsgrunnlag	<p>Opplysninger om utbyggingsomfang, materialbruk, energiløsninger, anleggsarbeid og trafikkgrunnlag. Relevante utslippsfaktorer for klimagassregnskap i Norge benyttes.</p> <p>Følgende skal utarbeides og brukes som grunnlag i konsekvensutredningen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klimagassberegninger • Vurdering av ulike løsninger og anbefaling av tiltak for utslippsreduksjon • Fagrapport om klima og energi, jf. kapittel 6.3
Metode	I henhold til M-1941 med tilhørende fagspesifikk metodikk. Klimagassutslipp beregnes ved bruk av anerkjent beregningsmetode. Relevante scenarioer vurderes.
Influensområde	Tiltakets direkte og indirekte klimagassutslipp.

6.2.6 Støy

Begrunnelse for konsekvensutredning

Det planlegges støyfølsom bebyggelse (boliger) i et område som er utsatt for veg- og jernbanestøy. Det finnes også eksisterende boliger utenfor planområdet som kan bli påvirket av støy. Støy kan påvirke arealbruk, utforming og behov for avbøtende tiltak.

Tabell 8. Forutsetninger for konsekvensutredning av støy

	Beskrivelse
Kunnskapsgrunnlag	<p>Støysonkart fra tilgjengelige databaser.</p> <p>Relevante fagrapporter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fagrapport støy og vibrasjoner FRE-00-A-26310 (Norconsult/ Dr.Ing.A.Aas-Jakobsen/ Asplan Viak, 2019, vedlegg til FRE16) • Vestre torv – vurdering av trafikkstøy (Norconsult, 2018, utarbeidet ifm. stoppet plansak for Soknedalsveien 5-27) <p>Det utarbeides en fagrapport for støy/nye støyberegninger basert på oppdatert bebyggelsesstruktur, sporplan og gatestruktur.</p>
Metode	I henhold til M-1941 med tilhørende fagspesifikk metodikk, samt T-1442.
Influensområde	Planområdet og berørte boliger i omgivelsene.

6.2.7 Trafikk og transport

Begrunnelse for konsekvensutredning

Trafikkøkning, endringer i transportsystemet og adkomstforhold kan påvirke kapasiteten på veinettet, inkludert fylkesveinettet, stasjonsområdet / kollektivtrafikken, trafiksikkerhet og forholdene for gående og syklende.

Tabell 9. Forutsetninger for konsekvensutredning av trafikk og transport

	Beskrivelse
Kunnskapsgrunnlag	<p>Trafikkdata fra tilgjengelige databaser.</p> <p>Relevante fagrapporter:</p> <ul style="list-style-type: none">• Fagrapport transport og trafikk, FRE-00-A-26260 (Norconsult/Dr.Ing.A.Aas-Jakobsen/Asplan Viak, 2018, vedlegg til FRE16)• Transportutredning Hønefoss (Rambøll, 2018, vedlegg til byplanen)• Kollektivutredning Hønefoss (Rambøll, 2017, vedlegg til byplanen)• Trafikkanalyse Soknedalsveien 5-27 (Rambøll, 2018, utarbeidet ifm. stoppet plansak for Soknedalsveien 5-27) <p>Følgende skal utarbeides og brukes som grunnlag for konsekvensutredningen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Fagrapport/trafikkanalyse som omfatter alle trafikantgrupper (gående, syklende, kollektivtrafikk, inkludert alternativ transport ved togstans, biltrafikk og nød- og nyttetransport), og som belyser trafikksituasjonen og trafiksikkerhet ved trinnvis utbygging.• Mobilitetsplan
Metode	<p>Relevante deler av Statens vegvesens veileder for konsekvensanalyser V712. Sammenstilling av konsekvenser iht. M-1941.</p> <p>Det vurderes ikke som aktuelt med full samfunnsøkonomisk analyse med prissatte konsekvenser, da dette ble gjort for Ringeriksbanen-prosjektet i FRE 16. Det foreslås kun omregulering av en mindre del av FRE16-planen ved Hønefoss stasjon, men med samme kapasitet.</p>
Influensområde	Berørt veg- og transportsystem

6.2.8 Handel og næringsliv

Begrunnelse for konsekvensutredning

Etablering av handel, servering og kontor ved Hønefoss stasjon kan ha konsekvenser for by- og stedsutvikling og påvirke eksisterende senterstruktur, kundegrunnlag og handels- og serveringstilbudet i Hønefoss sentrum, samt lokalisering arbeidsplasser.

Tabell 10. Forutsetninger for konsekvensutredning av handel og næringsliv

	Beskrivelse
Kunnskapsgrunnlag	Tilgjengelig statistikk om befolkningsutvikling, kjøpekraft og handels- og næringsstruktur i Hønefoss. Relevante fagrapporter: <ul style="list-style-type: none">• By- og handelsanalyse Ringerike (Prognosesenteret, 2020)
Metode	Prinsipper i M-1941 (verdi-påvirkning-konsekvens)
Influensområde	Planområdet og omegn, med Hønefoss sentrum

6.3 Andre utredningstemaer

6.3.1 Utredninger med fagrapport/fagnotat

Omfatter utredningstemaer som ikke utløser krav om konsekvensutredning etter KU-metodikk, men som skal utredes av fagkyndig og presenteres i en egen fagrapport eller fagnotat.

Tabell 11. Beskrivelse av utredningstemaer som presenteres i fagrapport/notat, men som ikke krever konsekvensutredning.

Tema	Beskrivelse
Luftforurensing	Luftkvaliteten vurderes av fagkyndig basert på tilgjengelig data og rapporter. Kartlegging av lokal luftkvalitet i Hønefoss (NILU, 2019) er et relevant underlag.
Grunnforhold / områdestabilitet	Geoteknisk fagkyndig skal utrede områdeskredfare iht. NVEs veileder 1/2019. Sikkerhet skal ivaretas iht. tekniske krav. Relevante eksisterende fagrapporter fra FRE16 og tidligere boringer. Fagkyndig vurderer behov for supplerende grunnundersøkelser.
Grunnforurensing	Miljøteknisk rapport utarbeides av fagkyndig. Relevante eksisterende fagrapporter fra tidligere planarbeid for Soknedalsvn. 5-27, FRE16 og tidligere grunnundersøkelser.

	Sammenfatte kjent kunnskap, og vurdere behov for supplerende grunnundersøkelser og tiltak.
Massehåndtering	Massehåndteringsplan utarbeides.
Stasjonsutforming	Hvordan stasjonsløsninger utformes i sammenheng med byutviklingen, utbyggingsfelt og byrom. Hvordan stasjonsfunksjoner ivaretas, herunder kulvert under jernbanen, stasjonstorg og løsninger for by- og regionbusser, buss for tog, taxi-holde, kiss-and-ride, sykkelparkering og servicefunksjoner.
Flomfare	Avklare reell flomfare iht. gjeldende veileder fra NVE.
Blågrønn struktur, vann- og avløp, overvann	VA-rammeplan og plan for overvannshåndtering/flom samstemt med blågrønne strukturer. Vurdere bruk av stedegne arter og om grønstrukturen kan gis en funksjonell økologisk struktur.
Klima og energi	Fagrappport som vurderer tiltak for å redusere klimagassutslipp og energibruk i anleggs- og driftsfase, herunder tiltak knyttet til arealbruk, energiløsninger, materialvalg og mobilitet, samt strategi for oppfølging i gjennomføringsfasen. Plan for energi og kraftforsyning utarbeides.
Samfunnssikkerhet og beredskap	Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS) vurderer risiko for uønskede hendelser eller om tiltak i planen kan medføre uønskede hendelser. Utgangspunktet er Direktoratet for samfunnssikkerhets veileder for Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017). Inkluderer nødvendig prosess med fagrådgivere og relevante aktører.
Stedsanalyse	Utarbeides på bakgrunn av kjent kunnskap, gjennomført parallelloppdrag, og bearbeides etter innspill fra medvirkning.
Byform, arkitektur og stedstilpasning	Volumoppbygging, arkitektur og estetisk utforming av bebyggelse og uteområder, stedsidentitet og tilpasning til omgivelsene, belyses i et illustrasjonsprosjekt og en arkitekturveileder.
Gjennomføring og finansiering av byutviklingsområder	Feltinndeling og byggetrinn vurderes. Avklare nødvendige rekkefølgetiltak (teknisk og blågrønn infrastruktur) og hvilke tiltak som knyttes til bolig- og næringsutbyggingen. Utarbeide tiltaksplan med angivelse av kvalitetsnivå. Kostnads kalkyle utarbeides av fagkyndig som grunnlag for kostnadsanslag. Avklare finansieringsmodell og prinsipper for grunneierbidrag som grunnlag for evt. utbyggingsavtale.

6.3.2 Temaer som skal omtales i planbeskrivelsen

Øvrige temaer som skal omtales i planbeskrivelsen.

Tabell 12. Temaer som skal omtales i planbeskrivelsen, og som ikke krever konsekvensutredning eller egen fagrapport/fagnotat.

Tema	Beskrivelse
Jernbanens behov	Funksjons- og arealbehov for jernbanen, herunder arealer til tekniske anlegg, drift og adkomst. Nye løsninger sammenliknes med løsninger og muligheter i FRE16-planen. Gjennomføring av bygge- og anleggsfasen for jernbanen vurderes, inkludert behov for riggområder og midlertidige anleggsområder, samt koordinering med trinnvis utbygging av byutviklingsområdene, herunder tilfelle der byutvikling starter før utvikling av Hønefoss stasjon og utbygging av Ringeriksbanen. Konsekvenser for jernbanedrift, eventuelt behov for bruddperioder, samt areal og fremkommelighet for alternativ transport for tog ved anleggsfaser/brudd på jernbanen. Beslutningsnotat utarbeides på bakgrunn av dialog og forankring med Bane NOR SF og Nye Veier.
By- og stedsutvikling	Hvordan planforslaget følger opp overordnede føringer, strategier og mål for by- og stedsutvikling beskrives.
Friluftsliv	Planens forhold til kartlagte friluftsområder i omgivelsene beskrives.
Sosial infrastruktur	Eksisterende skole- og barnehagedekning, behov for omsorgsboliger o.l. avklares med kommunen. Befolknings- og elevtallsprognosene for kommunen og skolekretsene 2024-2038 (Norconsult, 2024) er et relevant grunnlag.
Bokvalitet og boligmangfold	Hvordan planen sikrer god bokvalitet, herunder uteområder og solforhold, og boligmangfold med varierte boligtyper og -størrelser og sosiale boformer beskrives.
Tilgjengelighet til uteområder og gang- og sykkelnett	Lokalisering av grønstruktur, leke- og møteplasser, uteoppholdsarealer for boliger, viktige forbindelser og universell utforming redegjøres for i planbeskrivelsen.
Folkehelse	Planforslagets virkning på folkehelse beskrives i planbeskrivelsen.
Barn og unges oppvekstvilkår	Hvordan planen ivaretar gode oppvekstvilkår for barn og unge, herunder uteområder, forbindelser, trafiksikkerhet og miljø.
Aldersvennlighet	Hvordan planen ivaretar hensyn til aldersvennlighet.
Kriminalitetsforebygging	Hvordan planen legger til rette for et trygt og inkluderende nærmiljø, som kan bidra til å redusere risikoen for kriminalitet.
Renovasjon	Renovasjonsløsning for området redegjøres for.

7 Planprosess og fremdrift

7.1 Faser i planarbeidet

Planarbeidet vil foregå i tre faser:

- Fase 1: Planprogram og varsel om oppstart**
 Utarbeidelse, politisk førstegangsbehandling og høring av planprogram, før planprogrammet evt. justeres og fastsettes politisk.
- Fase 2: Områderegulering**
 Forslag til områderegulering utarbeides med nødvendige fagutredninger og konsekvensutredning.
- Fase 3: Høring og vedtak**
 Førstegangsbehandling og høring av områdereguleringsplanen, og eventuelle justeringer før politisk vedtak.

Hovedfaser i planarbeidet	2026				2027				2028
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
Fase 1: Planprogram og oppstart									
Utkast til planprogram									
Førstegangsbehandling planprogram									
Høring og varsel oppstart									
Behandle høringsinnspill og evt. rev. planprogram									
Andregangsbehandling planprogram									
Fase 2: Områderegulering									
Modning av plangrep									
Fagutredninger									
Medvirkningsaktiviteter									
Utarbeide planforslag og KU									
Fase 3: Høring og vedtak									
Førstegangsbehandling									
Høring									
Behandle høringsinnspill og evt. rev. plan									
Andregangsbehandling									

Figur 31. Overordnet fremdriftsplan. Milepæler for politisk behandling er markert med rødt og høringsperioder er markert med mørk grønn. Fremdriften er foreløpig og det kan bli endringer.

7.1.1 Fase 1: Planprogram og varsel om oppstart

Tiltakshaver utarbeider forslag til planprogram, i dialog med forslagstiller (Ringerike kommune ved Enhet for samfunn og næring). Forslag til planprogram sendes til Ringerike kommune v/Reguleringsavdelingen (REG) og brukes som grunnlag for et oppstartsmøte. Det avholdes et oppstartsmøte, hvor REG gir tilbakemeldinger om viktige hensyn som må arbeides med i reguleringsarbeidet og gir tilbakemeldinger til planprogrammet. Oppstartsmøtet referatføres.

Planprogrammet behandles politisk før det legges ut til offentlig ettersyn / høring (6 uker). Samtidig varsles oppstart av reguleringsarbeid. Høring / offentlig ettersyn planlegges rundt sommeren 2026. Det holdes et informasjonsmøte i høringsperioden.

Etter høringen vurderes justeringer av planprogrammet basert på innspillene som har kommet inn. Planprogrammet fastsettes av Ringerike kommune, og kravene til utredninger og opplegg for medvirkning blir gjeldende for reguleringsfasen. Det legges til grunn at kommunen vil fastsette planprogrammet i løpet av 2026.

7.1.2 Fase 2: Områderegulering

Arbeidet med fagutredninger og modning av plangrepet vil starte opp rundt sommeren 2026, og det arbeides for at et forslag til områderegulering med konsekvensutredning utarbeides i løpet av første halvår 2027. Det vil være en rekke medvirkningsaktiviteter og møter med sentrale fagmyndigheter og rammesettere i denne fasen, som er nærmere omtalt i kap. 8.2 Opplegg for medvirkning.

7.1.3 Fase 3: Høring og vedtak

Det jobbes for at Ringerike kommune skal kunne førstegangsbehandle planforslaget høsten 2027, slik at forslaget til områderegulering blir lagt ut til høring og offentlig ettersyn rundt sommeren, og videre at kommunen vil sluttbehandle planen innen første kvartal 2028.

Parallelt med reguleringsprosessen vil det bli varslet oppstart av utbyggingsavtale og det vil inngås avtale om finansieringsløsning for gjennomføring av tiltak i planen.

7.2 Oppfølging av planen

For deler av planområdet der det ikke stilles krav om detaljregulering vil tiltakshaver kunne sende inn byggesøknad på bakgrunn av områdereguleringen.

For deler av planområdet der det stilles krav om detaljregulering må det varsles oppstart av egne reguleringsprosesser. Felt der dette er aktuelt ligger trolig langt frem i tid.

Se figur 2 for illustrasjon av hvor det vurderes å stille krav om detaljregulering, og hvor det legges opp til å kunne gå rett på byggesøknad, eller bygging der det ikke er søknadsplikt. Jernbaneanlegg som behandles etter jernbaneloven er unntatt fra søknadsplikt, jf. byggesaksforskriften § 4-3, så langt tiltaket er tilstrekkelig avklart i reguleringsplan.

8 Aktører og opplegg for medvirkning

Kapittel 8.1 omtaler sentrale aktører i planarbeidet. Hvordan sentrale og berørte aktører skal involveres i prosessen og opplegg for medvirkning beskrives i kapittel 8.2.

8.1 Sentrale aktører i planarbeidet

De sentrale aktørene som omtales under er viktige rammesettere for planarbeidet.

8.1.1 Tiltakshaverne/grunneierne

Tiltakshaverne for planarbeidet er Vestre Torv Utvikling AS, som eies av XPND AS og Bane NOR Eiendom AS. Tiltakshaver, med innleid fagkyndig plankonsulent, vil stå ansvarlig for utarbeidelse av områderegulering. I tillegg vil det bli kontrahert nødvendige rådgivere for gjennomføring av fagutredninger.

8.1.2 Ringerike kommune

Ringerike kommune er planmyndighet, tjenesteleverandør og samfunnsutvikler. Som planmyndighet skal kommunen sikre at området utvikles i tråd med vedtatt kommuneplan (både samfunnsdel og arealdel). Ringerike kommune ved Enhet for samfunn og næring (SAN) er formelt forslagstiller ettersom valgt planform er områderegulering. Reguleringsavdelingen vil være saksbehandler for planen og representerer kommunen som planmyndighet.

8.1.3 Bane NOR SF

Bane NOR SF er et statsforetak med ansvar for den norske jernbaneinfrastrukturen, som drifter, vedlikeholder og bygger jernbane over hele landet. Bane NOR SF eier og drifter store deler av planområdet, og vil involveres i spørsmål knyttet til jernbanen og stasjonsområdet.

8.1.4 Nye Veier AS

Nye Veier AS planlegger, bygger, og vedlikeholder de riksveistrekningene som inngår i selskapets portefølje etter avtale med staten. Selskapet har også ansvar for Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16.

8.1.5 Buskerud Fylkeskommune

Fylkeskommunen er en viktig samfunnsaktør, med sektormyndighet for bl.a. fylkesveier, kollektivtransport, folkehelse, kulturminner, videregående opplæring med mer. Fylkeskommunen har også en viktig rolle i arbeid med å ivareta god areal- og transportplanlegging, med hensyn til klima,

miljø og naturkvaliteter, samt næringsutvikling. Brakar er kollektivselskapet for Buskerud fylke og vil bli involvert i spørsmål knyttet til mobilitet og kollektivtransport.

8.1.6 Statsforvalteren

Statsforvalteren har en sentral rolle innen flere tema, bl.a. arealplanlegging og ivaretagelse av nasjonale interesser, ivaretagelse av bærekraftsmål, landbruk, miljø og klima og ikke minst samfunnssikkerhet og beredskap. Flere av disse temaene er aktuelle i planarbeidet.

8.2 Opplegg for medvirkning

8.2.1 Medvirkningsplan

Oversikten under viser planlagt medvirkning og når man kan komme med innspill til planarbeidet.

Medvirkningsplan	2026				2027				2028
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
Møter: tiltakshaver og kommunen (ved behov)									
Møter: med berørte fagmyndigheter (ved behov)									
Fase 1: Planprogram og oppstart									
Høring av planprogram og varsel oppstart									
Åpent informasjonsmøte									
Fase 2: Områderegulering									
Ungdomsverksted									
Innspillsmøte: nærmiljø, møteplasser, forbindelser									
Innspillsmøte: næringsutvikling									
Innspillsmøte: sosiale boformer									
Innspillsmøte: arkitektur, stedsidentitet, tilpasning									
Regionalt planforum									
Fase 3: Høring og vedtak									
Høring av områderegulering									
Åpent informasjonsmøte									

Figur 32. Medvirkningsplan: Skissert tidslinje for planprosessen med medvirkningsaktiviteter

8.2.2 Høringsperioder med informasjonsmøter

Alle fagmyndigheter, berørte parter og interesserte i befolkningen vil kunne gi innspill i forbindelse til høringsperioder:

- Høring/offentlig ettersyn av planprogrammet og varsel om oppstart av områderegulering (fase 1)
- Høring/offentlig ettersyn av forslag til områderegulering (fase 3)

Disse to høringsperiodene er lovpålagte krav og følger av plan- og bygningsloven. Innspillene som kommer inn vil bli oppsummert og vurdert i planarbeidet, og følger saken til politisk behandling.

I forbindelse med begge høringsperiodene vil det avholdes informasjonsmøter, slik at alle interesserte kan få informasjon både tidlig i arbeidet og når det foreligger et konkret forslag.

8.2.3 Møter og dialog med kommunen, fagmyndigheter og offentlige organer

Ringerike kommune

Planarbeidet gjennomføres i tett samarbeid med Ringerike kommune, i henhold til samarbeidsavtale om utarbeidelse og behandling av plandokumenter, og i tråd med plan- og bygningsloven. Det vil være behov for å avklare mange tema med reguleringsavdelingen (REG) som planmyndighet i løpet av prosessen. Det legges opp til dialog og møter mellom VTU og REG etter behov. VTU og SAN vil ha dialog og statusmøter i forkant av møter med REG. Berørte fagavdelinger i Ringerike kommune vil også involveres etter behov, herunder vegavdelingen, VA-avdelingen m.v.

Fagmyndigheter og offentlige organer

Det vil være behov for dialog og møter med fagmyndigheter og offentlige aktører i reguleringsplanarbeidet utover de formelle høringene.

Det skal avholdes møter med Bane NOR SF, Nye Veier, fylkeskommunen, Brakar og Statens vegvesen som del av planarbeidet. Dette er sentrale aktører som skal involveres tidlig i planprosessen.

Det er en forutsetning at nye løsninger for stasjonsområdet og tilknytningen til Ringeriksbanen er godt avklart og forankret før videre planbehandling. Problemstillinger knyttet til jernbanens behov, jf. kap. 6.3.2, håndteres gjennom dialog med Bane NOR SF og Nye Veier. Det skal utarbeides et beslutningsnotat på bakgrunn av dialogen, som forankres hos Bane NOR SF og Nye Veier.

Relevante fagmyndigheter og offentlige organer vil involveres i prosessen med ROS-analysen, herunder Bane NOR SF om risiko for og fra jernbanen. Også andre aktører vil bli involvert i planarbeidet; f.eks. etater for brann og redning, politiet, nettselskaper/energiselskaper o.l. Møtebehov med øvrige aktuelle fagmyndigheter og offentlige organer vil bli vurdert ilt. prosessen.

Fagmyndigheter vil også få anledning til å uttale seg gjennom at plansaken drøftes i regionalt planforum.

8.2.4 Medvirkningsaktiviteter med berørte grupper

I tillegg til formelle høringsprosesser vil det legges til rette for særskilt medvirkning fra berørte grupper underveis i planarbeidet. Det planlegges fem innspillmøter/verksteder underveis i arbeidet med modning av plangrepet og utarbeidelse av områdereguleringen (fase 2):

- Ungdomsverksted
- Innspillmøte: nærmiljø, møteplasser, forbindelser
- Innspillmøte: næringsutvikling
- Innspillmøte: sosiale boformer
- Innspillmøte: arkitektur, stedsidentitet og tilpasning

Barn og unge

Barn og unge skal ivaretas spesielt, bl.a. i tråd med Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging og plan- og bygningsloven, og vil få mulighet til å medvirke i planarbeidet.

Det foreslås å gjennomføre et ungdomsverksted som del av planarbeidet. Aktuelle deltakere er elever ved skoler og andre organisasjoner/idrettslag o.l. for barn og unge i nærområdet til Hønefoss stasjon, videregående elever og studenter ved Universitetet i Sørøst-Norge.

I verkstedet vil barn og unge bl.a. kunne gi uttrykk for hvordan de bruker nærområdene i dag, viktige møteplasser og ferdselsårer m.m., og gi uttrykk for ønsker om hvordan området bør utvikles i framtiden, gitt at området skal utvikles som et flerfunksjonelt byutviklingsområde med boliger og næring.

Grunneiere/ naboer/beboere

Beboere i tilgrensende områder kan bli berørt av at området skal transformeres og byutvikles. Det er også andre grunneiere i planområdet, som Ringerike Røde Kors vest for byutviklingsområdet og privatpersoner i skråningen i sør ved Høyby. Eksisterende grunneiere/naboer/beboere har inngående lokalkunnskap og kan formidle viktige behov og ønsker for utviklingen. I tillegg til høringsperioder og åpne informasjonsmøter, vil grunneiere/naboer/beboere inviteres til å delta på flere innspillmøter.

Interessegrupper

Interessegrupper for eldre, bevegelseshemmede, lag og organisasjonsliv for øvrig i Hønefoss og Ringerike kommune vil også få anledning til å medvirke i planarbeidet. Aktuelle tema i medvirkningen for disse gruppene vil kunne være sosial bærekraft, stedsutvikling, arkitektur, forbindelseslinjer og mobilitetsløsninger m.m. Universell utforming blir et viktig tema i planarbeidet, og Rådet for personer med nedsatt funksjonsevne vil bli invitert til å medvirke i planprosessen. I tillegg til høringsperioder og åpne informasjonsmøter, vil relevante interessegrupper inviteres til å delta på flere innspillmøter.

Næringslivet

Næringsdrivende i planområdet og tilgrensende områder kan bli berørt av at området skal transformeres og byutvikles. Eksisterende næringsdrivende har inngående lokalkunnskap og kan formidle viktige behov og ønsker for utviklingen. Næringsutvikling ved stasjonen må sees i sammenheng med næringslivet i Hønefoss og sentrum. Det er derfor foreslått et eget innspillmøte om næringsutvikling der representanter for næringslivet i Hønefoss inviteres til å delta.

8.3 Politisk organisering og forankring

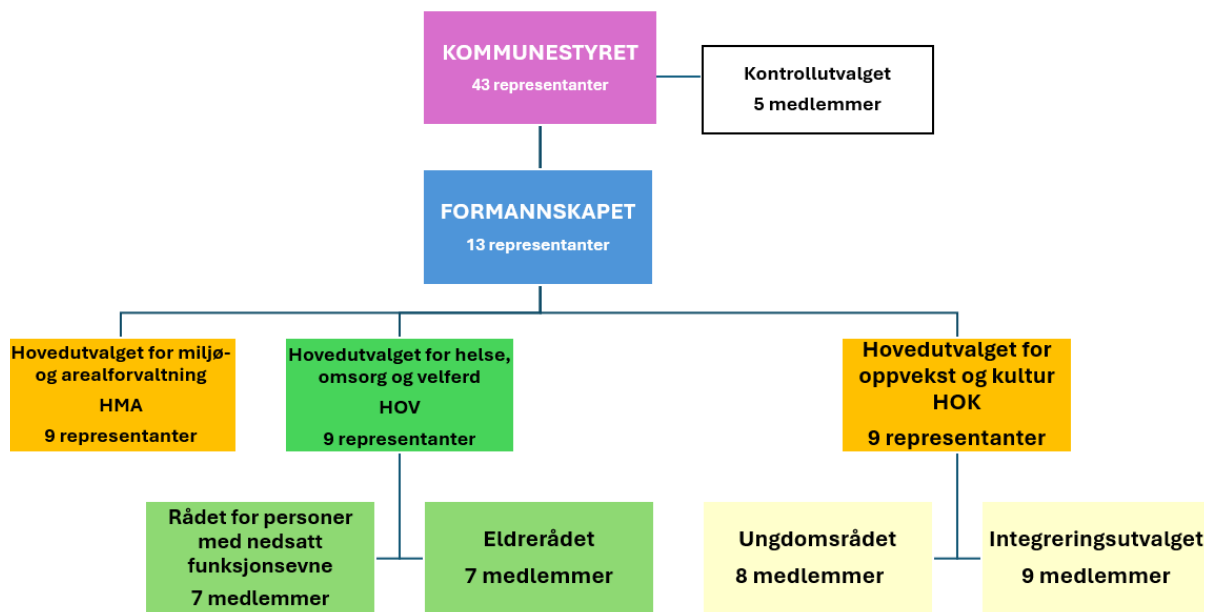
Reguleringsarbeidet for Hønefoss stasjonsområde er et sentralt planarbeid for Hønefoss og Ringerike kommune. Det legges opp til god politisk forankring gjennom hele planprosessen. Tiltakshaver stiller seg til disposisjon for å orientere og involvere relevante politiske utvalg underveis i arbeidet.

Kommunestyret er kommunens øverste planmyndighet, og skal fastsette planprogrammet og vedta reguleringsplanen.

Formannskapet er kommuneplanutvalg, og skal behandle plansaken etter innstilling fra hovedutvalget for miljø- og arealforvaltning. Formannskapet fatter vedtak om å sende forslag til planprogram og planforslag på høring og offentlig ettersyn. Ved sluttbehandling av planen gir formannskapet innstilling til endelig vedtak i kommunestyret.

Hovedutvalget for miljø- og arealforvaltning (HMA) innstiller til formannskapet.

Andre råd og politiske utvalg er Rådet for personer med nedsatt funksjonsevne, Eldrerådet, Ungdomsrådet og Integreringsutvalget.



Figur 33. Politisk organisasjonskart for Ringerike kommune. Kilde: Ringerike kommune.

9 Oversikt over eksisterende kunnskapsgrunnlag

Under følger en oversikt over eksisterende fagrapporter som er relevant som kunnskapsgrunnlag for planarbeidet. FRE16 omfatter et betydelig antall fagrapporter, og det kan være flere dokumenter som kan inneholde relevant informasjon.

Byplanen

- Transportutredning Hønefoss (Rambøll, 2018)
- Kollektivutredning Hønefoss (Rambøll, 2017)
- Kulturmiljøanalyse DIVE-analyse (NIKU, 2018)
- Kartlegging av lokal luftkvalitet i Hønefoss (NILU, 2019)

Rapporter FRE 16 (utvalg)

- ROS-analyse reguleringsplan, 01.03.2019 [13.04.2018] (FRE-00-A-26110).
- Temarapport prissatte konsekvenser, 09.02.2018 (FRE-00-A-26270).
- Temarapport landskapsbilde, 09.02.2018 (FRE-00-A-26200).
- Temarapport nærmiljø og friluftsliv, 09.02.2018 (FRE-00-A-26210).
- Temarapport naturmangfold, 09.02.2018 (FRE-00-A-26220).
- Temarapport kulturminner og kulturmiljø, 09.02.2018 (FRE-00-A-26230).
- Temarapport naturressurser, 09.02.2018 (FRE-00-A-26240).
- Temarapport lokal og regional utvikling, 01.03.2019 [09.02.2018] (FRE-00-A-26250).
- Klimabudsjett for infrastruktur og transport, 09.02.2018 (FRE-00-A-25300).
- Temarapport virkninger for befolkningens helse, 09.03.2018 (FRE-00-A-26280).
- Miljøoppfølgingsplan(MOP) anleggsfase, 01.03.2019 [13.04.2018] (FRE-00-A-25900).
- Risikovurdering massetransport «FRE16», Statens vegvesen Region sør, 07.02.2018 (Omfatter Ringerike kommune og deler av Hole kommune).
- Fagrapport Overvann, 24.08.2017 (FRE-00-A-25360)
- Miljørisikoanalyse reguleringsplan, 01.03.2019 (FRE-00-A-25910)
- Fagrapport transport og trafikk, 31.01.2018 (FRE-00-A-26260)
- Fagrapport luftforurensning, 16.03.2018 (FRE-00-A-26300)
- Fagrapport støy og vibrasjoner, 01.03.2019 (FRE-00-A-26310)
- Vedleggshefte til fagrapport støy og vibrasjoner, 01.03.2019 (FRE-00-A-26311)
- Fagrapport miljø, avrenning av vegvann i driftsfasen. Innledende sårbarhetsvurderinger av resipienter, 01.03.2019 (FRE-00-A-26320)
- Overordnet plan for massehåndtering, 01.03.2019 (FRE-00-A-26330)

- Risikovurdering massetransport «FRE16», Statens vegvesen Region sør, 07.02.2018 (Omfatter Ringerike kommune og deler av Hole kommune).
- Fagrapport geoteknikk, strekning 5, 20.03.2017 (FRE-50-A-25111)
- Fagrapport områdestabilitet, strekning 5, 16.09.2018 (FRE-50-A-25112)
- Fagrapport konstruksjoner, strekning 5, 08.06.2017 (FRE-50-A-25170)
- Fagrapport by- og knutepunkt, strekning 5, 01.03.2019 (FRE-50-A-25210)
- Detaljplan og teknisk plan, strekning 5, 01.03.2018 (FRE-50-A-25300)
- Medvirkning fra barn og unge, 01.03.2019 (FRE-00-A-00048)
- Planprogram, vedtatt 04.09.2017 (FRE-00-A-26000).
- Oppsummering av merknader til forslag til planprogram, 06.06.2017 (FRE-00-A-26010).
- Innkomne merknader til varsling av planoppstart og forslag til planprogram – Merknader fra myndigheter, 14.02.2017.
- Innkomne merknader til varsling av planoppstart og forslag til planprogram – Merknader fra organisasjoner og næringsliv, 14.02.2017.

Tidligere planarbeid i Soknedalsveien 5-27

- Analyse trafikk – Rambøll AS
- Analyse støy – Norconsult AS
- Strømforsyningsrapport – ECT
- ROS-analyse geoteknikk/flom – Multiconsult AS
- Grunnundersøkelser – Multiconsult AS
- "Environmental Site Remediation", (rapport datert 04.04.2011, for Esso Norge) - Multiconsult
- "Environmental Site Investigation neighbour", (rapport datert 14.09.2011, for Esso Norge)- Multiconsult
- "Site Investigation Report", (rapport datert 07.07.2010, for Esso Norge) - Multiconsult

Diverse

- By- og handelsanalyse Ringerike (Prognosesenteret, 2020)
- Befolknings- og elevtallsprognosene for kommunen og skolekretsene 2024-2038 (Norconsult, 2024) er et relevant grunnlag.
- Vegvalg: Nasjonal Verneplan: veger – bruer – vegrelaterte kulturminner, (Statens vegvesen, 2002)
- Landsverneplan for jernbanens kulturminner (Bane NOR, 2024)



© AS Civitas 2026

By-, miljø- og
samfunnsplanlegging