

VURDERING AV UTTALELSER VED  
HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN AV PLANFORSLAG

PlanID: 0605\_ 431 Områderegulering Hønefoss

Nr	Navn	Dato
	<b>Innsigelser</b>	
1	Statens Vegvesen	20/3-19
2	Buskerud Fylkeskommune	19/3-19
3	Bane NOR	2/4-19
4	NVE	2/4-19
5	Fylkesmannen i Oslo og Viken	2/4-19
	<b>Offentlige myndigheter</b>	
6	Byrådsavdeling for byutvikling	20/3-19
	<b>Kommunale uttaleparter</b>	
7	Utbygging og teknisk forvaltning	12/3-19
8	Ansatte Hønefoss skole	14/3-19
9	Miljørettet helsevern	20/3-19
	<b>Organisasjon</b>	
10	Ringerike Arbeiderlag	4/3-19
11	Ringerike SV	7/3-19
12	Petersøyas Venner	12/3-19
13	Innbyggerinitiativ Hønefoss skole	16/3-19
14	KrF	14/3-19
15	Nordsia Vel	15/3-19
16	Ringerike kirkelige fellestråd	15/3-19
17	Fortidsminneforeningen i Ringerike og Omegn	19/3-19
18	Ringerike Høyre	19/3-19
19	Rødt Ringerike	19/3-19
20	Ringerike Arbeiderparti	20/3-19
21	DNT Ringerike	20/3-19
22	Den Norske Kirke	20/3-19
23	Tyristrand Landsbyforening	20/3-19

24	Universitetet i Sørøst-Norge avd. Ringerike	20/3-19
25	Venstre	28/3-19
26	Unge Venstre	28/3-19
27	Ringerike næringsforening	31/3-19
	<b>Private</b>	
28	Stein Bakken	
29	Stabells gate 8 AS, Flattums gate 12 AS og Grand Hotel Hønefoss AS	5/2-19 og 12/2-19
30	Lise Bye Jøntvedt, Kjell-Olav Jøntvedt, Catalina Guerrero Jøntvedt og Øivind Kr. Guerrero Jøntvedt	10/2-19
31	Bernd Wiskemann	11/2-19
32	Wenche og Per Weisteen	3/3-19
33	Christine K Jørgensen	4/3-19
34	Harald Heggen Brørby	5/3-19
35	Jan Erik Berg	6/3-19
36	Kirkegaten 7 ANS	8/3-19
37	Knut Fure	12/3-19
38	Ring Eiendomsutvikling AS	13/3-19
39	Toril Skogdal Westheim	13/3-19
40	Ola Landmark	14/3-19
41	Reidar Olsen	15/3-19
42	Knut Holter	15/3-19
43	Lafton Eiendom AS	15/3-19
44	Sameiet Kinohaven Terrasse	15/3-19
45	Halvorsen og Reine AS	15/3-19
46	SG arkitektur as	15/3-19
47	Hilde Grefsrud	16/3-19
48	Nina Gabrielsen og Arild Myrmel	16/3-19
49	Henriette C. Hovde	17/3-19
50	Kari Løvsbogen	18/3-19
51	Block Watne	18/3-19

52	Eiendomsservice Ringerike AS	18/3-19
53	Randi Kirkaune	18/3-19
54	Egil H Lindsjørn	18/3-19
55	Geir Dahl	18/3-19
56	Anne Berit Haugen Rijken	18/3-19
57	Gro- Marie Ridderhus	18/3-19
58	Hans Einar Thorset	18/3-19
59	Scala Eiendom AS	19/3-19
60	Trond Skogdal	19/3-19
61	Linda Lilleenget	19/3-19
62	BA-tec	19/3-19 og 20/3-19
63	Pelle Gangeskar	19/3-19
64	Minde &Minde AS	19/3-19
65	Brakar AS	19/3-19
66	Rune Berg	19/3-19
67	Marianne Skogstrøm Endrerud og Lars Torstensen Lindstøl	19/3-19

68	Ottar Engebretsen	19/3-19
69	Hønefoss Taxi SA	19/3-19
70	Per Martin Nordli	19/3-19
71	Kristin Grov	19/3-19
72	Natalia Anita Sadowski	20/3-19
73	Ringerikskraft	20/3-19
74	Jan Solgård, Ole Håkon Opperud, Erik G. Karlsen, Arne S. Sørland	20/3-19
75	Stein Halvorsen AS	20/3-19
76	Anne Rønningsbakk	20/3-19
77	Ngoc Sang Ho	20/3/19
78	Sindre Nørgaard	20/3-19
79	Bodil Gusgaard	20/3-19
80	Trefokus AS	20/3-19
81	Bruget Hønefoss AS	20/3-19
82	Tronrud Eiendom AS	20/3-19
83	Hege Lund Johansen og Bjørn Eskil Johansen	20/3-19
84	Atle Olav Ljåstad	25/3-19

Oppsummering av uttalelser	Rådmannens kommentar
<b>Innsigelser</b>	
<p><b><u>Statens Vegvesen (SVV)</u></b></p> <p>Innsigelsespunkter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Statens vegvesen krever byggegrense på 10 m fra regulert formålsgrense til veg.</li> <li>• BKB10</li> <li>• Vegnormalen må legges til grunn for fylkesvegene og tekniske planer må godkjennes av Statens vegvesen.</li> <li>• Krav om frisikt i kryss og avkjørslar.</li> <li>• Kan ikke akseptere atkomst til parkeringshus slik vist i plankartet.</li> <li>• Krever teknisk detaljplan for dokumentasjon.</li> </ul> <p>1. Planforslaget tar ikke nødvendig hensyn til fremtidig utvikling av fylkesvegene. Statens vegvesen krever at det tegnes inn en byggegrense på 10 m på en av sidene av fylkesveg 35 fra regulert formålsgrenser til veggen. Vegvesenet foreslår følgende sidevalg:</p>	<p>Innsigelsen fra Statens Vegvesen er trukket, forutsatt endringene som det er redegjort for under.</p> <p>Innsigelsen omfatter punktene 1, 3, 4, 6, 7, 9, 13, 14 og 18, resten er faglige råd.</p> <p>1. Innsigelsespunktet er løst ved at det er lagt inn rekkefølgebestemmelser (§ 3.2) av hensyn til behov for midlertidig anleggsbelte for gjennomføring av vegarbeid, trafikkavvikling med mer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utbygging av felt B/T1 og B/T3 tillates ikke igangsatt før felt o_S1 er ferdigstilt. (Fra plangrensen i sør til nordsida Kvernbergsund bru).</li> <li>• Utbygging av felt BS4, BF og BS7 tillates ikke igangsatt før felt o_S3 er ferdigstilt. (Fra Stangs gate til Kirkegata)</li> <li>• Utbygging av felt BS15 og BKB9 tillates ikke igangsatt før felt o_S4 er ferdigstilt. (Fra Kirkegata til sørsiden av elva/fossen – altså inkludert landkaret til Hønefoss bru)</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Østsiden mellom plangrense og Kvernbergsund bru</li> <li>• Vestsiden mellom o_S12 og o_S21</li> <li>• Østsiden mellom o_S22 og Hønefoss bru.</li> </ul> <p>Eventuelt kan det legges inn rekkefølgebestemmelser som sikrer utvikling av vegen før det bygges bygg inntil. Forslag til rekkefølgegrav:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• «Det kan ikke tillates utbygging av områdene B/T1, B/T2 og B/T3 før o_S1 er utviklet.»</li> <li>• «Det kan ikke tillates utbygging av områdene BS4, BF, BS7 før tilliggende fylkesveg o_S2 mellom o_S12 og o_S21 er utviklet.»</li> <li>• «Det kan ikke tillates utbygging av områdene BH1, BS13, BS15, BKB8 og BKB9 før tilliggende fylkesveg o_S2 mellom o_S21 og Hønefoss bru er utviklet.»</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Fylkesveg 169 bør nedklassifiseres til kommunal veg.</li> <li>3. Felt BKB10: Statens vegvesen krever at grensen for området flyttes minimum 15 m fra senterlinje veg. De kan heller ikke akseptere at området unntas krav om detaljregulering.</li> <li>4. Statens vegvesen aksepterer ikke at veger utformes i samsvar med Teknisk illustrasjonsplan filnavn L 70 000 sammen med bestemmelsene i § 6.1.1.1. Statens vegvesens vegnormaler skal legges til grunn for fylkesvegene.</li> <li>5. Vegvesenet mener fortausbredde på 2-2,5 m og bebyggelse inntil formålsgrense ikke hensyntar en utvikling med 4000 nye innbyggere.</li> <li>6. 2,0 m bredde for grønne rabatter med trær er for smalt. Roten på et tre krever minimum like stor plass som krona.</li> <li>7. Statens vegvesen krever følgende tillegg i § 4.8: «<i>Tekniske planer som berører fylkesveg skal godkjennes av Statens vegvesen.</i>»</li> <li>8. Statens vegvesen forutsetter at adkomst til de ulike kvartalene legges i sekundærvegnettet.</li> <li>9. Det kommer ikke tydelig frem av planforslaget hvordan fremkommelighet, kollektivfelt eller signalregulering for buss/bussprioritering er løst. Det er ikke sikret hverken i plankart, teknisk illustrasjonsplan eller bestemmelser hvordan dette skal løses. Hovednettet for buss bør etter vegnormalene løses med kjøremåte A. Dette må avklares nærmere i tekniske planer.</li> <li>10. Statens vegvesen forutsetter at det er rabatt mellom gang- sykkelveg og kjørebane langs fylkesvegene.</li> <li>11. Statens vegvesen anbefaler at gang- og sykkelveg forbi rådhuset plasseres på vestsiden, da det er veldig smalt /dårlig løsning forbi rådhuset slik planforslaget legger opp til.</li> <li>12. Trær i frisiktsonen, slik det er beskrevet i teknisk illustrasjonsplan, kan ikke aksepteres. Frisikt må tegnes inn på plankart og teknisk illustrasjonsplan, eller sikres i reguleringsbestemmelsene.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Rådmannen mener klassifisering av fylkesveg 169 ikke er en prosess som bør tas i områderegulering Hønefoss, men startes opp separat hvis det er et politisk ønske om det.</li> <li>3. I stedet for å legge inn en byggegrense for felt BKB10 på 15 meter fra senterlinje vei Arnemannsveien, ble innsigelsespunktet løst ved kommunens forslag om at de delene av planen som inngår i 15 meters byggegrense fra eksisterende senterlinje av Arnemannsveien tas ut av planen. Breddebehov for Arnemannsveien vil avklares i forbindelse detaljregulering av stasjonstorget, og det er uheldig å legge inn 15 meters byggegrense i en overordnet områderegulering uten at man vet det konkrete behovet. Felt BKB10 er omfattet av krav til detaljregulering.</li> <li>4. Innsigelsespunktet er løst ved at bestemmelsenes § 6.1.1.1 slettes. Rådmannen anser dette som uproblematisk.</li> <li>5. Se pkt. 4 bestemmelsenes § 6.1.1.1 er slettet, inkludert fortausbredden.</li> <li>6. Innsigelsespunktet er løst ved at det er tatt inn bestemmelser: § 4.5 <i>Frisikt</i> og § 6.1.2 <i>Trær i grøntrabatter</i>.</li> <li>7. Innsigelsespunktet er løst ved at kravet er imøtekommet.</li> <li>8. Som prinsipp legges atkomst i sekundærveinettet der dette er mulig. Atkomst reguleres i framtidige detaljreguleringer.</li> <li>9. Innsigelsespunktet er løst ved at teknisk illustrasjonsplan er gjort mer lesbar og tydelig. Frisiktlinjer er tegnet inn, trær er utelatt innenfor frisiktsonene, og kollektivfelter og venstresvingefelt er vist tydeligere.</li> <li>10. Dette følges opp der det er hensiktsmessig og plass til det.</li> <li>11. Dette er ikke et innsigelsespunkt. Rådmannen bruker eget skjønn, og mener ny sykkelvei bør ligge inntil veien for å ikke oppleves som en omvei.</li> <li>12. Dette er endret i teknisk illustrasjonsplan (se kommentaren under pkt. 9).</li> <li>13. SVV aksepterer ikke dagens atkomst til o_SPA2.  Ny atkomst kan ikke tilknyttes via ny vei mellom Hønengata og over Begna til stasjonen.  Innsigelsespunktet er løst ved at ny atkomst til felt o_SPA2 skal være etablert over felt B/K2 før det kan bygges parkeringshus på felt o_SPA2. Se rekkefølgebestemmelse i § 3.2 og § 5.19.2 (Felt B/K2 under <i>Arealbruk</i>). Felt B/K2 er utvidet mot sør inntil felt BS21, men ny atkomst må ikke sikres før det skal bygges p-hus innenfor felt o_SPA2 eller igangsettes detaljregulering av felt B/K2. Dette fordrer samarbeid mellom kommunen og grunneierne innenfor felt B/K2.</li> </ol>
---	---

<p>13. Innfartsparkering er med på å trekke biler til sentrum og vil være uheldig for nullvekstmålet. Det bør være gode gangforbindelser fra parkering til sentrum. Atkomst til o_SPA2 kan ikke aksepteres til o_S3, og bør vurderes tilknyttet ny vegforbindelse over Begna.</p> <p>14. Vridning av landkaret til Hønefoss bru forutsetter rekkefølgebestemmelser for bebyggelse på område BKB9, slik at bebyggelsen ikke igangsettes før eventuell vridning er gjennomført.</p> <p>15. Plan for ny veg og bru over Begna må behandles senere.</p> <p>16. Statens vegvesen vil påpeke at en bru mellom Eikli og Schjongslunden trolig er for bratt til å tilfredsstille kravet til universell utforming. Den bør endres for å få akseptabel stigning. Forbindelse mellom ny bru og sykkelfelt vest for Osloveien må bedres, fortrinnsvis med planskilt undergang.</p> <p>17. Statens vegvesen krever teknisk detaljplan som grunnlag for regulering av riks- og fylkesveger. Den tekniske illustrasjonsplanen i byplanen oppfyller ikke disse kravene. Det mangler friskt, belegg, belysning, skilting og andre relevante anlegg og elementer til fylkesvegene i teknisk illustrasjonsplan/ plankart. Det er uklart hva som er venstresvingefelt og kollektivfelt i teknisk illustrasjonsplan.</p> <p>18. Transportutredningen forutsetter at tilfartskontroller i ytre kryss kan avvikle trafikken i sentrum, men dette kan føre til kø ut på hovedvegnettet. Vi savner en teknisk detaljplan som dokumenterer at vegsystemet kan utvikles i henhold til vegnormalene. Vi forutsetter gjennomføringsavtale med byggeplan for alle tiltak som berører fylkesvegene.</p> <p>19. Det er uheldig å ha så mange unntak fra plankrav.</p> <p>20. Det må redegjøres for om fylkesveger er flomveger, og hvor eventuelle beredskapsveger skal være ved flom.</p>	<p>14. Det legges inn rekkefølgebestemmelse for felt BKB9 (se kommentaren under pkt. 1.)</p> <p>15. Ny vei fra Hønengata til jernbanestasjon vil reguleres i egen plan senere.</p> <p>16. Bru fra Eikli til Ringeriksgata vil prosjekteres som grunnlag for detaljregulering før den kan bygges.</p> <p>17. I møte med kommunen uttrykte SVV at det er tilfredsstillende at belegg, belysning, skilting mm ivaretas i teknisk plan for samferdselsanlegg i forbindelse med byggesøknad (jf. bestemmelsenes § 4.10). Se også kommentaren under pkt. 9.</p> <p>18. Det vises til § 4.10 (..Tekniske planer som berører fylkesveg skal godkjennes av Statens vegvesen) og § 3.1.4 som ivaretar krav til gjennomføringsavtale.</p> <p>19. Rådmannen er uenig i at det er mange unntak fra plankrav. Der det er unntak er detaljeringsgraden høyere enn i resten av planen. Det er i tillegg lagt inn detaljplankrav på bruene og elvelangs.</p> <p>20. Ved ombygging til gate skal det etableres regnbed/ grøntrabatt med trær og utskifting av VA - og overvannsnett der det er behov.</p>
<p><b><u>Buskerud fylkeskommune</u></b></p> <p>1. Innsigelse:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fylkeskommunen fremmer innsigelse til felt BS16 på bakgrunn av konflikt med kulturmiljø av nasjonal interesse (Riksantikvarens NB!-område). Innsigelsen er knyttet til bestemmelsene som gjør at planforslaget åpner for tett bebyggelse og store byggehøyder tett inntil de verneverdige bygningene. Fylkesutvalget ber kommunen om å bearbeide planen slik at utbyggingen tar tilstrekkelig hensyn til det historiske bygningsmiljøet. Byggehøyde og byggegrense må fastsettes i områdereguleringen.</li> </ul> <p>2. Kvalitetsprogrammet og § 4.12 bør bearbeides.</p> <p>3. Den verneverdige bebyggelsen innenfor hensynssone H570 bør markeres</p>	<p>Etter dialog mellom kommunen og fylkeskommunen om endringer for at innsigelsen skal anbefales trukket, er rådmannen av den oppfatninga at administrasjonen vil anbefale fylkesutvalget om å trekke innsigelsen i sitt møte 4. september 2019. Forutsatt endringene som det er redegjort for under.</p> <p>Innsigelsen omfatter kun pkt. 1, resten er faglige råd.</p> <p>1. Bestemmelsenes § 5.4.16 til felt BS16 (Lloyds marked) er endret for å ivareta hensynet til bevaringsverdig bygningsmiljø på en bedre måte. Det er lagt inn byggegrenser rundt eventuelt høyhus, samt linjesymbolet <i>Bygg, kulturminner mm. som skal bevares</i> (sosi-kode 1210) rundt Lloydsbuene, pipa, teglsteinsbygget mot elva i øst, Arnemannsveien 3 og den gamle kraftstasjonen. Utnyttelsesgraden var feil utregnet i høringsutkastet og er nå korrigert. Høydebestemmelser er endret.</p> <p>Det har vært dialog med grunneier.</p>

<p>med tykt omriss (bygg som skal bevares) slik at det tydelig framgår hvilke bygninger som har verneverdi.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Bloms gate 3 og 5, Sundgata 2 og 4, Oslovegen 3, Ringerike rådhus, den gamle delen av Eikli skole og Storgata 20 bør legges under hensynssone med formål bevaring.</li> <li>5. Kulturminneregistreringen i Hønefoss (lista over verneverdige bygninger) oppføres som et vedlegg til områdereguleringen og gjøres tilgjengelig på kommunens hjemmeside.</li> <li>6. Kommunen bør stille krav om felles detaljregulering for BS16 og BKB10.</li> <li>7. Det bør skilles bedre mellom juridisk bindende bestemmelser og retningslinjer.</li> <li>8. Det bør, i samarbeid med administrasjonen i Buskerud fylkeskommune, utarbeides en portefølje over alle prosjekter knyttet til gjennomføring av infrastruktur.</li> <li>9. Det er kommet nye statlige planretningslinjer for klima- og energi gjeldende fra 28.09.2018 som bør vises til under statlige føringer for planarbeidet.</li> <li>10. Det påpekes at Schjongstangen, Schjongslunden og Eikli er områder som omtales i kvalitetsprogrammet, men som ikke er med i planen. Det kan ikke legges føringer for arealer som ikke er en del av planforslaget.</li> <li>11. Fylkeskommunen vil ikke motsette seg at det oppføres et nybygg på BS18 under forutsetning av at ny bebyggelse tar tilstrekkelig hensyn til den fredete Riddergården og den øvrige verneverdige bebyggelsen i området. Det er viktig at områdereguleringen fastsetter rammene for ny bebyggelse, og mener at byggehøyden må fastsettes i den – ikke i framtidig detaljregulering. Ber om at formuleringen «Endelige høyder justeres ved detaljregulering» fjernes fra § 5.4.18.</li> <li>12. Det er positivt at estetikk og arkitektur har fått en egen paragraf i planbestemmelsene, men definisjon av materialvalg bør omtales i kvalitetsprogrammet.</li> <li>13. Det mangler siktlinje mellom søndre og nordre torv i kvalitetsprogrammet.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Bestemmelsene er endret slik at kvalitetsprogrammet betegnes som retningsgivende – ikke førende. Det er bestemmelser og plankart som er juridisk bindende.</li> <li>3. Bygninger innenfor hensynssonene vil ikke markeres med tykk strek, men kulturminneregistreringen vil være vedlegg ved sluttbehandling av planforslaget.</li> <li>4. Bloms gate 3 og 5, Sundgata 2 og 4 vurderes av rådmannen som et naturlig transformasjonsområde innenfor kvadraturen. Det samme gjelde Storgata 20. Tomta til Eikli skole er en viktig tomt for framtidig utvikling, og rådmannen vil overlate til et framtidig prosjekt hvorvidt deler av skolebygningene bevares/rehabiliteres. Rådmannen ønsker ikke regulere rådhuset med hensynssone.</li> <li>5. Dette ivaretas ved sluttbehandling.</li> <li>6. Det vises til pågående planarbeid på begge feltene. Her er det samme grunneier, og det foreligger mulighetsstudier som har vurdert utvikling av arealene i en helhet. Det vil derfor ikke stilles krav om felles detaljregulering.</li> <li>7. Dette ivaretas gjennom at kvalitetsprogrammet betegnes som retningsgivende – ikke førende. Det er bestemmelser og plankart som er juridisk bindende.</li> <li>8. Dette ivaretas utenfor planprosessen, arbeidet er pågående.</li> <li>9. Dette rettes i planbeskrivelsen.</li> <li>10. Rådmannen er klar over at kvalitetsprogrammet dekker arealer utenfor planavgrensningen, og anser den som et mulighetsstudie der den ikke er i tråd med områdereguleringen eller viser områder utenfor. Den er kun retningsgivende - og den er retningsgivende kun innenfor planområdet.</li> <li>11. Bestemmelsen er endret.</li> <li>12. Rådmannen har igangsatt arbeid med en formingsveileder for Hønefoss, denne vil ta for seg blant annet materialvalg.</li> <li>13. Det er ikke en siktlinje mellom Søndre Torv og Nordre Torv. Hvis man står på Søndre Torv kan man se klokketårnet, men ikke Nordre torv.</li> </ol>
<p><b>Bane NOR</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Innsigelse <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Bane NOR fremmer innsigelse til reguleringsbestemmelsenes § 4.20. Bane NOR krever at denne tas ut av planforslaget.</li> </ol> </li> </ol>	<p>Innsigelsen fra Bane NOR er trukket, forutsatt endringene som det er redegjort for under.</p> <p>Innsigelsen omfatter kun pkt. 1, resten er faglige råd.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Innsigelse</li> </ol>

<p>b) Det fremmes innsigelse planforslagets bestemmelse for Hensynssone H710 § 12.2 og Bane NOR krever at det innarbeides en unntaksbestemmelse for jernbanen.</p> <p>2. Deler av Bane NORS eiendom gnr/bnr 4000/12 er ikke medtatt i planen. Denne bør medtas og reguleres til jernbaneformål.</p> <p>3. Planforslagets § 4.2: Det skal benyttes stedege masser og legges til rette for revegetering og tilplantes med stedegen vegetasjon langs jernbanen. Bane NOR ber om at bestemmelsen endres fra «skal» til «i størst mulig grad». Dette er et krav som vil være umulig å oppfylle til fulle da hensynet til sikkerhet og funksjonalitet må veie tyngst.</p> <p>4. Hensynssone H570 overlapper Begna bru. Det forutsettes at nødvendig vedlikehold og tiltak på brua er unntatt fra bestemmelsene i § 11.2.</p>	<p>a) Jernbanelovens § 10 omfatter byggegrense på 30 meter fra midt nærmeste spor, og gjelder foran byggegrenser vedtatt i reguleringsplan. Dette innebærer ikke nødvendigvis byggeforbud, men alt innenfor 30 meter må søkes om. På bakgrunn av dette, er bestemmelsen § 4.20 fjernet.</p> <p>b) Bestemmelsen er revidert slik Bane NOR ber om.</p> <p>2. Eiendommen er utenfor planavgrensning, og vil ikke tas med i områdereguleringen.</p> <p>3. Dette gjelder bestemmelsenes § 6.8 – ikke 4.2. Rådmannen vurderer at bestemmelsen kan endres fra «skal» til «i størst mulig grad».</p> <p>4. Tiltak på jernbane som er i tråd med gjeldende reguleringsplan er ikke søknadspiktig. Hensynet til naturmangfoldloven må uansett ivaretas.</p> <p>Det vises til at brua ligger innenfor en svært viktig (A-verdi) naturtype (Begna ved Molvald BN00007293). Dette er en viktig lokalitet for kvinand, stokkand og i enkelte år sangsvaner vinterstid. Eksempelvis kan anleggsperiode være kritisk i forhold til fuglelivet. Videre er det viktig at den fysiske utformingen av bruene (for eksempel kjøreledninger) tar tilstrekkelig hensyn til kryssende fugl langs vassdraget. Registreringsdato er 1996, og i forbindelse med regulering av bru over Begna oppstrøms jernbanebraa er det i henhold til fylkesmannen behov for nye registreringer.</p>
<p><b><u>NVE</u></b></p> <p><b>Innsigelser</b></p> <p><u>NVE har ikke tilstrekkelig grunnlag til å vurdere virkningen av de nye elvekryssingene, veien over Petersøya og elvelangs opp mot allmenne interesser, jf. vannressursloven §§ 5, 8 og 18.</u></p> <p>1. Det er lagt frem flere elvekryssinger, tursti langs elva og veier i flomutsatte områder uten at virkningene av disse tiltakene fullt ut er beskrevet. Det er ikke vurdert hvilke virkninger dette vil ha på flom-, erosjons- og skredfare.</p> <p>2. Plassering av brufundamenter, pilarer, endring av terreng i og ved vassdrag og i flomsone vil kunne påvirke strømningsforhold, hastigheter og føre til oppstuvning, økt erosjonsfare og økt fare for skred. I plandokumentene er det ikke beskrevet virkninger av disse tiltakene. NVE anbefaler at det gjøres en nærmere vurdering av elvekryssingene, veien over Petersøya og elvelangs plassert på riktig sted i forhold til hydrologien/hydraulikken, på dette plannivået.</p> <p>3. NVE mener at hensynet til vassdragsnaturen må tillegges avgjørende vekt og være premissgivende for den videre planleggingen av elvelangs. Det er imidlertid avgjørende at en i forbindelse med etableringen tar tilstrekkelig</p>	<p>Innsigelsen fra NVE er trukket, forutsatt endringene som det er redegjort for under.</p> <p>1. Innsigelsen er løst ved at det gjennom bestemmelsene stilles krav til detaljregulering før broene, veien over Petersøya og elvelangs bygges. Prosjektering vil være grunnlag for detaljreguleringene slik at konsekvensene kan beskrives.</p> <p>2. Dette vil bli sett nærmere på i de enkelte detaljreguleringer.</p> <p>3. Innsigelsen er løst ved at det stilles krav til detaljregulering av elvelangs.</p>

hensyn til naturmiljø og landskap i området. Det er også viktig at man i størst mulig grad unngår å legge en ny sti helt ut mot elvebredden i tråd med kravene om opprettholdelse av et naturlig vegetasjonsbelte i vannressursloven § 11. NVE ber kommunen vurdere om o\_SGS8 kan legges slik at den ikke går tett inn til elvestrengen, men følger eksisterende ferdselsåre ned til Schjongslunden.

NVE har innsigelse til områderegulering Hønefoss med bakgrunn i at sikkerheten mot skredfare ikke er ivaretatt i tilstrekkelig grad.

4. I NVEs veileder: «veiledning ved små inngrep i kvikkleiresonen» står det: «I ravinert leirterreng må nybygg ligge i en avstand på minst 2 x ravinedybden fra topp skråning. Ved kortere avstand til topp skråning bør geoteknisk sakkyndig kontaktes.» NVE mener hensynssone H310-1-8 ikke fullt ivaretar dette.
5. Kommunen må se over utbredelsen av hensynssone for skredfare og se til at de har dekket opp hele området som er pekt på som utsatt i ROS-analysen.
6. I bestemmelsene knyttet til H310\_ bør det gå tydeligere fram at dette er områder det allerede er kartlagt en skredfare og det bør her vises til tidligere utredninger.
7. Siden deler av planområdet er unntatt for videre plankrav, vil det kunne komme bebyggelse i områder der grunnforholdene ikke er tydelig avklart. NVE mener som utgangspunkt at reell fare for skred skal være utredet på siste plannivå. Det må innarbeides generelle bestemmelser som ivaretar at det gjøres vurderinger av skredfare utenfor hensynssonene.
8. En kvikkleiresone i Riperbakken er ikke tatt inn i kartet. Denne ligger i dag ikke inne i NVE Atlas, men er ventet om kort tid. Kvikkleiresonen i Støaveien må utvides.
9. NVE påpeker at det er enkelte tema som blir nevnt i ROS som ikke følges opp i bestemmelser.
  - Krav til sikker byggehøyde for nye bruer som etableres (kote 69,5+)
  - Nye gangveier som etableres (elvelangs) må legges over 20-års flomnivå (kote 68+)
  - Overvannsflom (NVE påpeker at det ikke er beskrevet videre i plan hvordan vannet skal ledes og slippes ut i Storelva)

4. Innsigelsen er løst ved å utvide hensynssonen i kartet til å være 2 x ravinedybden fra topp skråning (det er inkludert 1 m for vannsøylen/ellevannet). Dette samsvarer nå med ROS-analysen og gjeldende teknisk forskrift. Hensynssonen er alltid minimum 20 m fra skråningstopp. Hensynssone for skredfare er oppdatert og utvidet.
5. Hensynssone H310\_1-13 inkluderer nå hele skråningen langs elvebredden. Resterende områder er ivaretatt gjennom planbestemmelsene.
6. Innsigelsen er løst ved å endre § 10.1.1 Ras og skredfare, felt H310\_1-5 til:  
*Hensynssone H310\_1-3 omfatter NVE registrerte kvikkleiresone 2264 Riperbakken, og viser potensielt løsne- og utløpsområde for kvikkleireskred. Hensynssone H310\_4-5 omfatter utløpsområdet for NVE registrerte kvikkleiresone 867 Støalandet. Prosjektering og utførelse av tiltak innenfor hensynssonen skal følge sikkerhetskrav fra gjeldende NVE kvikkleireveileder, tidligere utredninger av kvikkleiresonene og enhver tids gjeldene teknisk forskrift vedrørende sikkerhet mot flom, stormflo og skred.*  
*Innenfor hensynssonen skal det følge en geoteknisk utredning med forslag til detaljregulering eller søknad om tillatelse til tiltak. Hvilke tiltak som må vurderes av geoteknisk fagkyndig fremgår av gjeldene NVE kvikkleireveileder.*  
*Tilstrekkelig sikkerhet i henhold til teknisk forskrift skal oppnås ved beskrivelse av nødvendige avbøtende tiltak i detaljregulering eller i søknad om tillatelse til tiltak.*  
*Innenfor hensynssone H310\_1 tillates det ikke snauhogst eller annen form for bearbeiding av grunnen som kan øke rasfaren. Dette gjelder også terrengmessige inngrep som er unntatt søknadsplikten etter plan- og bygningsloven § 20-1.*
7. Innsigelsen er løst ved å legge til en ny generell bestemmelse om grunnforhold: § 3.1.9 Grunnforhold  
*I forbindelse med detaljregulering eller søknad om tillatelse til tiltak i områder som potensielt kan være utsatt for ras og skred skal det foreligge dokumentasjon på at sikkerheten er tilstrekkelig ivaretatt, jf. enhver tids gjeldene teknisk forskrift*

<p>10. Et nettanlegg som krysser Drammensvassdraget ved Hårom – NVE anbefaler at det tas kontakt med Ringerikeskraft Nett AS for videre avklaringer. Vannverket ved Hønefoss er regulert som energianlegg – NVE anbefaler at dammen og lededammen inn mot område BKB10 og BS16 tegnes inn i plankart.</p>	<p><i>vedrørende sikkerhet mot flom, stormflo og skred. I områder med løsmasser hvor terrengkriterier tilser at det kan gå et områdeskred skal det dokumenteres av en fagkyndig at den geologiske stabiliteten i hele området er tilstrekkelig. For mindre byggetiltak kan det gis unntak fra kravet om geoteknisk undersøkelse dersom tiltakshaver kan legge frem en tilfredsstillende begrunnelse som viser at tiltaket ikke vil ha negativ påvirkning på stabilitetsforholdene. Utredningens omfang skal vurderes opp mot tiltakets omfang og graden av fare. Sikkerhetskrav og vurdering av skredfare skal følge teknisk forskrift og NVE sine veilere: nr. 2/2014 «Flaum- og skredfare i arealplaner», nr.7/2014 «Sikkerhet mot kvikkleireskred» og «Veiledning ved små inngrep i kvikkleiresoner», eller etterfølgende versjoner av disse.</i></p> <p>8. Innsigelsen er løst ved å inkludere utløpsområdet for kvikkleireskred i faresonen Riperbakken, hensynsone H310_1-3. Det er også inkludert en hensynsone for Støalandet (tidligere Støaveien) H310_5-4.</p> <p>9. Innsigelsen er løst ved å sette krav om detaljregulering for elvelangs og for nye bruer, punktene under nr. 9 vil derfor ikke bli fulgt opp i bestemmelser.</p> <p>10. Dette løses gjennom detaljregulering.</p>
<p><b><u>Fylkesmannen i Oslo og Viken</u></b></p> <p>1. Fylkesmannen fremmer innsigelse til forslag om kjøreveg og bru over Petersøya og Storelva.</p> <p>2. Fylkesmannen fremmer innsigelse til manglende plankrav og utredning av konsekvenser for de nye bruene som er foreslått i planforslaget. Fylkesmannen vil likevel vise til at de støtter kommunens ønske om å etablere bruer over elva for å knytte bydelene tettere sammen med sentrumsområdet.</p> <p>3. Konsekvensutredning for naturmangfold baserer seg på eldre kartlegginger. Før tiltak kan gjennomføres her mener vi derfor områdene må kartlegges på nytt.</p> <p>4. Bru over Begna er foreslått i den nedre delen av en naturtype med meander som er vektet til å ha nasjonal interesse (A-verdi). Her er det kun foreslått gang- og sykkelbru. Fylkesmannen støtter disse vurderingene og mener det er viktig å sikre disse verdiene gjennom utarbeidelse av en detaljregulering.</p> <p>5. Når det gjelder flom-, ras- og skredfare viser Fylkesmannen til uttalelsen fra NVE og legger til grunn at Ringerike kommune innarbeider krav i bestemmelsene som ivaretar dette.</p>	<p>Innsigelsen fra fylkesmannen er trukket, forutsatt endringene som det er redegjort for under.</p> <p>Innsigelsen omfatter punktene 1 – 3, resten er faglige råd.</p> <p>1. Rådmannen løser dette ved å legge inn krav om detaljregulering på bruene. Type bru over Petersøya spesifiseres ikke i Områderegulering Hønefoss. Reguleringsbestemmelsene vil suppleres med krav til detaljregulering for bruene.</p> <p>Ved å gjøre de nødvendige utredningene i detaljreguleringsprosessen vil vi få det totale bildet av konsekvenser for blant annet naturmangfold, friluft, flom og grunnforhold. Dette vil da gi svar på hvordan alternativet med Petersøya er i forhold til dagens trase. Hvorvidt det er aktuelt med kollektivtrafikk eller kun sykkel og gange vil derved avgjøres i en egen detaljregulering gjennom at det stilles krav til detaljregulering.</p> <p>2. Innsigelsen imøtekommes ved at det stilles krav til detaljregulering for bruene og at det blir utført nødvendige og tilstrekkelige utredninger av konsekvenser i forbindelse med dette.</p> <p>3. Reguleringsbestemmelsene vil suppleres med krav til detaljregulering for bruene. Innspillet tas til orientering. Dette må oppdateres i forbindelse med detaljplaner som følger Områderegulering Hønefoss.</p> <p>4. Områderegulering Hønefoss regulerer ikke bru over Begna. Arealer som vil kunne</p>



<p>6. Bestemmelsene bør endres slik at det skilles tydeligere mellom hva som er retningslinjer og hva som er juridisk bindende bestemmelser.</p> <p>7. Fylkesmannen vil sterkt anbefale en mere restriktiv parkeringspolitikk i kjernen av sentrumsområdet.</p> <p>8. Fylkesmannen anbefaler at de områdene hvor det er påvist forurenset grunn blir vist med en egen hensynssone i plankartet, jf. bestemmelsene i § 3.1.1.</p>	<p>berøres av bru over Begna og forbindelsen mellom Hønengata og Arnemannsveien (ved stasjonsområdet) blir regulert som sone for båndlegging i påvente av vedtak etter plan- og bygningsloven (felt H710) (pbl § 11-8 d). Det skal utarbeides og fremmes egen detaljregulering for dette prosjektet (Nordre tangent).</p> <p>Forbindelsen over Begna vil være en bru for gange og sykkel, kollektiv og bil. Dette er for å oppnå målene om nullvekst i trafikken og samtidig klare å håndtere den nye situasjonen når Ringeriksbanen og ny E16 er etablert. Det vil bli en betydelig økning av trafikken i Soknedalsveien, samtidig som vi ikke ønsker at denne trafikken belaster Arnemannsveien og sentrum. Det er viktig å skape et godt kundegrunnlag for Ringeriksbanen og denne forbindelsen vil være en del av nord-sør –aksen for kollektivtrafikk.</p> <p>5. Dette kommenteres i innsigelsen fra NVE.</p> <p>6. Dette ivaretas gjennom at kvalitetsprogrammet betegnes som retningsgivende – ikke førende. Det er bestemmelser og plankart som er juridisk bindende.</p> <p>7. Rådmannen senker minimumskravet til bilparkering, fra 0,8 til 0,5 og fra 1,5 til 1 i revideringen av planbestemmelsene. Hotellnormen for sykkel endres til Sykkelparkering for minst 30 % av de ansatte. Parkeringsrestriksjoner er et kraftfullt virkemiddel for å oppnå trafikkstyring og nullvekst i personbiltransporten. Det er igangsatt et arbeid med en egen parkeringsstrategi.</p> <p>8. Bestemmelsenes § 3.1.1 Forurenset grunn ivaretar hensynet til forurenset grunn. Det er ikke hensiktsmessig å legge inn en hensynssone, da ROS-analysen fastslår følgende: <i>«I hele Hønefoss sentrum vil det være mistanke om forurensning i grunnen og dermed krav om gjennomføring av miljøteknisk grunnundersøkelse i henhold til krav gitt i Forurensningsforskriftens kap. 2.»</i>. Plankartet har svært mange hensynssoner og blir mindre lesbart om det suppleres med hensynssone forurenset grunn i hele kartet.</p>
<p><b>Offentlige myndigheter</b></p>	
<p><b><u>Byrådsavdeling for byutvikling</u></b></p> <p>1. Oslo kommune ser positivt på Ringerike kommunes mål om at områdereguleringsplanen skal bidra til at 70 prosent av befolkningsveksten som er ventet, skal skje i Hønefoss, og at 10 minutters-byen skal være et bærende prinsipp.</p> <p>2. Byrådsavdelingen for byutvikling mener planen kunne vært mer ambisiøs med tanke på å begrense biltrafikken, ved i enda større grad å skjerpe parkeringskrav for boliger i sentrum, samt øke parkeringskrav for sykkel.</p> <p>3. I planen identifiseres en rekke tiltak og reguleringer basert på</p>	<p>1. Merknaden tas til orientering.</p> <p>2. Merknaden tas til orientering.</p> <p>3. Merknaden tas til orientering.</p> <p>4. Trafikantbetaling er et kraftfullt virkemiddel for å styre trafikken i byen. Rådmannen mener dette ligger utenfor prosessen med områderegulering Hønefoss og må vurderes separat i egen prosess.</p> <p>5. Merknaden tas til orientering. Ringerike kommune skal i samarbeid med Buskerud fylkeskommune utarbeide en portefølje over alle prosjekter knyttet til gjennomføring</p>

<p>Transportutredningen for Hønefoss. Som det framgår av KU er det viktig å se på disse tiltakene som en pakke. Det oppnås viktige synergieffekter og dermed større gevinst ved å gjennomføre tiltakene koordinert med hverandre. Hvis enkeltelementer plukkes vekk, øker risikoen for at målsettingen om nullvekst ikke oppfylles. En kombinasjon av ikke å gjennomføre tiltak, og ikke nå nullmålsetningen, vil forverre dagens tendenser, jf. KU. Oslo kommune er derfor opptatt av at hele pakken med tiltak gjennomføres.</p> <p>4. I henhold til KU viser modelltest fortsatt akseptabel veikapasitet og liten endring i reisetid for bil. Byrådsavdelingen for byutvikling oppfordrer Ringerike kommune til å iverksette trafikkreduserende tiltak på veinettet, for eksempel trafikantbetaling, for å unngå økt trafikkmengde.</p> <p>5. Det legges opp til flere infrastruktureltiltak som helt eller delvis skal finansieres av kommunen. Byrådsavdelingen for byutvikling oppfordrer Ringerike kommune til å sikre gjennomføring av disse, blant annet gjennom å sette av tilstrekkelige midler til finansiering og bruke rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler aktivt.</p>	<p>av aktuelle prosjekter jf. Buskerud fylkeskommunes merknad til områderegulering Hønefoss.</p>
<p><b>Kommunale uttaleparter</b></p>	
<p><b>Utbygging og teknisk forvaltning</b></p> <p>1. Det er viktig å gi føringer for når de ulike infrastruktureltiltakene skal gjennomføres og om dette skal finansieres av flere. Ved gjennomføring av detaljregulering må drifts- og vedlikeholdskostnader synliggjøres.</p> <p>2. Det bør legges opp til utstrakt bruk av materialer med permeable egenskaper som gjør at overvann kan håndteres på en god måte.</p> <p>3. Det bør i områdeplanen ses på om man kan få til bobilparkering nært sentrum og gjerne nær elven.</p> <p>4. Selv om teoretiske beregninger viser at ledningsnettets kapasitetsmessig kan ta imot økt fortetting, så er forhold knyttet til tilstand på ledningsnett og sikkerhet på ledningsnett viktige. Høy bebyggelse med større krav til sprinkling og resttrykk må derfor påregnes å måtte investere i trykkforsterkningsanlegg for de øverste etasjene.</p> <p>5. Det er noen utfordringer med avløpsledningsnett knyttet til overvannstilførsel. Utbygging som medfører ytterligere tilknytning til ledninger i kritisk tilstand i sentrum bør ikke foretas før ledningene er utbedret.</p> <p>6. Utbygging lister opp en rekke tiltak som må gjennomføres i forbindelse</p>	<p>1. Merknaden tas til orientering.</p> <p>2. Det skal utarbeides en formingsveileder som tar seg av dette.</p> <p>3. Områdereguleringen er en overordnet strategisk plan. Dette muliggjør at man gjennom detaljregulering også kan finne egnet sted for eventuell bobilparkering.</p> <p>4. Innspillet tas til orientering. Tilstand og vanntrykk for ny bebyggelse må bli temaer i den enkelte detaljplan som følger etter områdereguleringen.</p> <p>5. Innspillet tas til orientering. Dette kan løses gjennom detaljregulering av de ulike feltene i sentrum.</p> <p>6. Dette er forhold som det må tas stilling til i senere detaljreguleringer og gjennom utbyggingsavtaler.</p> <p>7. Rådmannen er helt enig i at dette er viktig å følge opp i forbindelse med detaljreguleringer og samferdselstiltak.</p> <p>8. Innspillet tas til orientering.</p> <p>9. Rådmannen er enig i at utbyggingsavtaler er en god løsning. Det samme gjelder intensjonsavtaler.</p> <p>10. I planen er veiareal regulert til samferdselsformål. Dette er et overordnet formål som</p>

<p>med utbygging i sentrum.</p> <p>7. Det vil være svært viktig med en samordning av veg og VA slik at en ikke oppgraderer vegsystemene og lar VA-ledinger med kritisk tilstand bli liggende.</p> <p>8. Kommunen har utarbeidet retningslinjer for overvannshåndteringen som må følges i forbindelse med fremtidige byggesaker. Det kan være lokale forhold som legger til rette for gode løsninger for enkelte utbyggingsområder, men ulik rekkefølge på hvor det bygges i byen vil kunne medføre at det ikke blir de mest gunstige løsningene som blir valgt.</p> <p>9. For bedre gjennomføringsevne i forhold til byplanen og VA-ledninger, utbyggingsavtaler benyttes, samt intensjonsavtale med Statens vegvesen.</p> <p>10. Utbygging etterlyser veiprofiler i områdereguleringen.</p>	<p>blant annet omfatter kjøreveg, gangvei og sykkelvei. Dette gir fleksibilitet i framtidige løsninger. Teknisk Illustrasjonsplan L 70 000 viser målestokkriktige veiprofiler.</p>
<p><b><u>Ansatte Hønefoss skole</u></b></p> <p>Hønefoss skole er, sammen med Riddergården, Glatved, Nordsia sentrum, en kulturell og historisk helhet som må bevares. Den har unik beliggenhet og egner seg godt som fremtidig skole. Derfor ønsker ansatte ved Hønefoss skole ny og fortsatt Hønefoss skole. Gjenåpning av skolen må skje så fort som mulig.</p>	<p>Den eldste delen av skolebygget er regulert med hensynssone bevaring.</p> <p>Rådmannen har pekt på denne tomten som viktig for framtidig byskole. Arealet er gitt formål offentlig privat tjenesteyting, og skole vil være i tråd med formålet.</p> <p>Hvorvidt skolen skal drives videre eller gjenåpnes er en separat prosess uavhengig av områderegulering Hønefoss.</p>
<p><b><u>Miljørettet helsevern</u></b></p> <p>1. Kommuneoverlegens foreslår at planmyndigheten regulerer inn både stille områder og «avviksområder» for støy i byplankartet (områdereguleringsplan 431) og at krav til gjennomgående boenheter og tilhørende krav til stille sider og stille uteområder i avviksområdene, tas inn i planbestemmelsene. Stille områder i byen kan være torg, parker, kirkegårder, friluftsområder o.l.</p> <p>2. Kommuneoverlegen foreslår at områder for utendørs konserter o.l. hvor bruk av forsterket lyd kan tillates, og områder for nærmiljø-anlegg (lekeplasser, ballbinger, scate-rampes o.l.), reguleres gjennom byplan og at det tilknyttes bestemmelser i samsvar med Helsedirektoratets «Veileder IS-0327 for musikkanlegg og helse» og «Veileder IS-1693 for støyvurdering ved etablering av nærmiljøanlegg».</p> <p>3. Kommuneoverlegen anbefaler at planmyndigheten sikrer at støy- og støvbelastninger til omgivelsene under bygg- og anleggsperioder innenfor byplanområdet, ikke overskride «Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2016)» og «Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen (T-1520/2012)», jf. <i>Forskrift om miljørettet helsevern, § 9. Kapittel 3. Miljø- og helsekrav til lokaler, virksomheter og</i></p>	<p>1. Deler av Søndre Park og Petersøya og St. Hanshaugen kan tilfredsstillende funksjonen stille områder, T-1442 anbefaler at man avsetter arealer helhetlig i en overordnet plan – kommuneplan eller kommunedelplan. Nesten hele planområdet ligger innenfor avviksområde for støyforurensning. Bestemmelsene for avviksområde støyforurensning § 9 ivaretar hensyn som må tas i detaljregulering, og avbøtende tiltak.</p> <p>2. I områdereguleringen ivaretas støy fra vei og bane, jf. T-1442. Støy fra andre støykilder, eksempelvis veilederne IS-0327 -1693, må vurderes i forbindelse med det enkelte søknadspålegg til tiltak.</p> <p>3. «Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2016)», gjelder uavhengig av om det er bestemmelser knyttet til det konkrete forholdet, f.eks. under bygge- og anleggsperioder.</p> <p>Luftkvalitet skal ivaretas i forbindelse med detaljregulering, eller rammesøknad/ett-trinnstillatelse der det ikke er plankrav, jf. § 3.1.7.</p> <p>4. Bestemmelsenes § 4.18 omhandler Energiforsyning og klima.</p> <p>5. Dette er ivaretatt i bestemmelsenes § 3.1.7.</p>

<p><i>eiendommer.</i></p> <p>4. For å sikre god luftkvalitet bør boligene fortrinnsvis tilknyttes fjernvarmeanlegg eller annen grønn energikilde.</p> <p>5. Kommuneoverlegen anbefaler at planmyndigheten innarbeider NILUs fagrapport om lokal luftforurensing i byplanarbeidet når rapporten foreligger i september 2019.</p> <p>6. Tiltak for å sikre god tilgjengelighet til eksisterende bygg som ikke har universell utforming, anbefales tatt inn i byplanarbeidet.</p> <p>7. Universell utforming forutsettes integrert i hovedløsningene.</p>	<p>6. Dette styres av gjeldende teknisk forskrift.</p> <p>7. Dette skal ivaretas i detaljregulering og byggesaker, jf. bestemmelsenes § 4.12.</p>
<p><b>Organisasjoner</b></p>	
<p><b><u>Ringerike Arbeiderlag</u></b></p> <p>1. Klima- og miljøplanen fra 2010 må være førende for utbygging.</p> <p>2. Vanlig menneskers mening må tillegges stor vekt, Hverdagslige problemstillinger er viktig å ta med seg og må i høy grad innlemmes i utviklingen av byen. Investorers og kommersielle utbyggers ønsker, behov og motiver skal ikke være toneangivende i utarbeidelsen av byplanen.</p> <p>3. Ivareta den særpregede bebyggelsen på Nordsiden og nordsideområdet.</p> <p>4. Petersøya må bestå som friområde.</p> <p>5. Restaureringen av Riddergården må tilføres ytterligere midler slik at arbeidet med å få bevart kulturperlen kan fortsette uten opphold inntil alt er ferdig.</p> <p>6. Parkeringsmuligheter rundt kirken vil etter hvert bli borte. Disse må erstattes med andre, sentrumsnære parkeringsmuligheter. I nye bygg bør parkeringsplasser legges "under dagen".</p> <p>7. Bygge ut parkeringsområder på Vesterntangen, med gangbru til Petersøya.</p> <p>8. Prioritere gående og syklende først, deretter kollektivtrafikken.</p> <p>9. Gangbru Kvernbergsund prioriteres. Gangbru over Petersøya, kun gangbru.</p> <p>10. Bygge ut strekningen Hønengata til jernbanestasjonen (ved Rema) med</p>	<p>1. Klima- og energiplanen fra 2010 er førende for alt planarbeid i likhet med målsetninger på området i gjeldende Kommuneplanens samfunnsdel 2015-2030. For øvrig viser rådmannen til vedtak i formannskapet (sak 7/19) og kommunestyret (sak 35/19) om at Ringerike kommunes overordnede planlegging innen reduksjon av klimagassutslipp, økt miljøvennlig energiomlegging og klimatilpasning skal integreres i kommuneplanen ved kommende revidering.</p> <p>2. På bakgrunn av ønske om bred allmenn medvirkning har det vært åpne møter, planverksteder, workshops, barnetråkkregistreringer, møter med grunneiere og forslagsstillere, i tillegg til foredrag for skoleelever og egne planverksteder for barn og unge. Allmennheten har blitt godt hørt i denne planprosessen.</p> <p>3. Hensynssone bevaring kulturmiljø skal ivareta tiltak og bygging innenfor området. Riddergården er vedtaksfredet.</p> <p>4. Petersøya er avsatt til friområde og samferdselsformål. Bru over Petersøya vil gi 1000 flere mennesker 10 minutters gange til byen og er et viktig virkemiddel for å prioritere mennesker og fremme folkehelsen.</p> <p>5. Områderegulering Hønefoss håndterer ikke avsetting av midler, men regulerer etter plan- og bygningsloven. Riddergården er avsatt til kulturinstitusjon med hensynssone båndlegging etter lov om kulturminner.</p> <p>6. Ved nybygg i sentrum med behov for mer enn 10 parkeringsplasser innenfor et felt skal minst 85 % av parkeringsplassene ligge under terreng.</p> <p>7. Kommunen har avsatt egne eiendommer på Vesterntangen innenfor plangrensa til veiformål. Det er mulig å benytte deler av dette til parkering.</p> <p>8. Vedtatt prioritering av trafikantgrupper: 1. gående, 2 syklende, 3. kollektivtransport, 4</p>

<p>tunnel gjennom St. Hanshaugen og Rabba slik at veien kommer ut på bakkenivå ved Moldval / Hengsle og deretter går i bru over Begna før den løper ut i rundkjøring ved Meieriet. Sørge for parkeringsmuligheter for pendlere fra områder utenfor bykjernen. Bru(er) må betjene gående/syklende og biltrafikk.</p> <p>11. Eldre bebyggelse i sentrum må kunne bevares i den grad det er mulig. Men det må kunne tillates riving av flere eldre, ikke verneverdige gårder i sentrum, blant annet "La Belle"-gården. Utvikling betyr at gammelt av og til må vike for det nye.</p> <p>12. Det må kunne tillates flere etasjer på nye bygg enn det som er regel i dag. Ved å utnytte muligheten til å bygge i høyden vil tilbudet øke og prisene kunne reduseres. På grunn av fortetningsregelen ser vi at boligprisene i sentrum har økt så mye at det er vanskelig for folk med gjennomsnittsinntekt å anskaffe seg sentrumsnær bolig.</p> <p>13. Hønefoss skole må bestå som fullverdig barneskole. Området er vedtatt avsatt til skolebruk.</p> <p>14. Trafikken fra det nye Styggdalskrysset via Tolpinrud kommer ut bak Kuben. Her må det bli en bedre løsning trafikalt.</p>	<p>personbil.</p> <p>9. Gang- og sykkelbru over Kvernbergsund er gjennom medvirkningsverkstedene pekt på som en av de viktigste bruene å bygge først. Type bru over Petersøya spesifiseres ikke i Områderegulering Hønefoss. Dette løses i detaljregulering av brua. Reguleringsbestemmelsene vil suppleres med krav til detaljregulering for bruene.</p> <p>10. Det ses på ulike veiføringer og kostnader av dem. Innfartsparkering utenfor planområdet må sikres i egne planer/prosesser.</p> <p>11. Rådmannen foreslår å legge «La-belle-gården» under hensynssone bevaring kulturmiljø. Det er imidlertid ikke et forbud mot riving av alt som ligger under denne hensynssonen, men det er større hensyn man må ta.</p> <p>12. Innenfor kvadraturen legges det til rette for byreparasjon – videre utbygging i kvartalsstruktur med tilsvarende volum som i dag. Det åpnes for bebyggelse mellom 1 og 6 etasjer i kvadraturen.</p> <p>I området Øya, Lloyds og Tippen foreslås å åpne for høyere bebyggelse, men som ivaretar hensynet til den bevaringsverdige industribebyggelsen. Dette basert på at det er lite bebyggelse i dag og egnet for transformasjon.</p> <p>13. Rådmannen har pekt på denne tomten som viktig for framtidig byskole. Arealet er gitt formål offentlig privat tjenesteyting, og skole vil være i tråd med formålet.</p> <p>14. Trafikkløsninger utenfor planområdet må sikres i egne planer/prosesser.</p>
<p><b><u>Ringerike SV</u></b></p> <p>1. Ringerike SV mener at de grønne verdiene er det aller viktigste i arbeidet med byplanen. De grønne lungene i byen må tas vare på, blant annet Nordre og Søndre park og Petersøya.</p> <p>2. Dagens Hønefoss har sprengt trafikkapasitet. Ønsker å redusere biltrafikken ved å utbedre kollektivtilbudet.</p> <p>3. Der kundegrunnlaget er for lavt bør det etableres gratis parkeringsplasser utenfor sentrum hvor billige og hyppige bussavganger gir folk tilgang til sentrum.</p> <p>4. Det må bygges estetiske bygg som passer inn med omliggende bygg. Høyden må begrenses til 8 etasjer.</p> <p>5. Det må settes krav til at energibruken skal være så miljøvennlig som mulig når man bygger ut byen.</p> <p>6. Kun gang- og sykkelbruk over Petersøya.</p>	<p>1. Nordre og Søndre park, Petersøya, Livbanen og St.hanshaugen er avsatt til ulike grønne formål, sammen med elvelangs. Deler av Petersøya vil også benyttes til veiformål for å kunne realisere en bru, enten kollektiv, eller en ren gang- og sykkelbru.</p> <p>2. Kollektivtilbudet reguleres ikke gjennom områderegulering Hønefoss, men det avsettes arealer til kollektivløsninger.</p> <p>3. Dette ligger utenfor avgrensningen til områderegulering Hønefoss og vil ikke bli løst i denne planen. Kommunen regulerer ikke priser på kollektivreiser. Hyppighet på avganger er avhengig av kundegrunnlag og reguleres av fylkeskommunen gjennom kjøp av kollektivtjenster.</p> <p>4. Høyeste høyde i kvadraturen er 6 etasjer, det åpnes opp for høyere bygg nærmere stasjonen, opptil 8 etasjer. I tillegg kan det åpnes for enkeltbygg opp til 14 etasjer gjennom detaljregulering.</p> <p>Arkitektur og estetikk skal ivaretas ved detaljregulering og byggesaker, jf. § 4.14.</p>

<p>7. Viktig å styrke tettstedene rundt Hønefoss ved å åpne opp for utbygging.</p>	<p>5. Dette skal ivaretas, jf. bestemmelsenes § 4.18 (Energiforsyning og klima).</p> <p>6. Type bru over Petersøya spesifiseres ikke i Områderegulering Hønefoss. Dette løses i detaljregulering av brua. Reguleringsbestemmelsene vil suppleres med krav til detaljregulering for bruene.</p> <p>7. Dette ligger utenfor områderegulering Hønefoss og blir ikke løst i denne planen. Nylig vedtatt kommuneplan har åpnet for nye områder for utbygging i de prioriterte tettstedene.</p>
<p><b><u>Petersøyas Venner</u></b></p> <p>1. Ber om at samferdselsformål over Petersøya endres til gang- og sykkelvei, felttype SGS. Bussbru over Petersøya vil medføre en uakseptabel miljøbelastning, er forkastet av to fagmiljøer, mangler trafikkgrunnlag, er unødvendig i forhold til risiko og sårbarhet og vil medføre feil bruk av offentlige ressurser.</p> <p>2. Etter innsenders oppfatning er en kollektivbru ikke forenlig med byplanens ambisjon om å bevare og utvikle Petersøya som blå-grønn lunge og velfungerende friområde.</p>	<p>1. Type bru over Petersøya spesifiseres ikke i Områderegulering Hønefoss. Dette løses i detaljregulering av brua. Reguleringsbestemmelsene vil suppleres med krav til detaljregulering for bruene.</p> <p>2. Petersøya sikres i hovedsak til friområde.</p>
<p><b><u>Innbyggerinitiativ Hønefoss skole</u></b></p> <p>Ønsker at Hønefoss skole/ Gladtdedt (BOP6) reguleres til undervisningsformål.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Å legge ned Hønefoss skole står i direkte motstrid med «10-minutters-byen» som er byplanens bærende prinsipp.</li> <li>• Å beholde byskolen er løsningen som gjør det mulig å lykkes med målene i byplanen.</li> </ul> <p>Dette er den eneste tomta som egner seg for en sentrumsskole. Tomten er også et viktig rekreasjonsområde for folk i Hønefoss.</p>	<p>Rådmannen har pekt på denne tomten som viktig for framtidig byskole. Dette har direkte sammenheng med målet om 10-minutters byen, og plasseringen inntil gang-/sykkelvei langs elven. Et nærmiljøanlegg i forbindelse med skolen er også viktig. Arealet er gitt formål offentlig privat tjenesteyting, og skole vil være i tråd med formålet.</p> <p>Tomten til Hønefoss skole er i områdereguleringen avsatt til offentlig eller privat tjenesteyting (BOP6). Dette betyr at området blant annet kan brukes til skole. Den gamle skolebygningen er lagt under hensynssone bevaring kulturmiljø. Rådmannen vurderer det ikke som hensiktsmessig å endre arealformål. Om det er skole, barnehage eller et annet underformål man har behov for er usikkert i dag, derfor ønsker rådmannen fleksibilitet i arealformålet.</p> <p>Hvorvidt skolen skal drives videre eller gjenåpnes er en separat prosess uavhengig av områderegulering Hønefoss.</p>
<p><b><u>KrF</u></b></p> <p>1. Bestemmelsene og kvalitetsprogrammet er svært detaljert. Det bør derfor utformes en bestemmelse om mulighet for dispensasjon for å slippe til gode detaljreguleringer.</p> <p>2. Det er få virkemidler i planen som markert fremmer økt aktivitet gjennom økt handel og tjenester i sentrum. Antall parkeringsplasser må økes, skal sentrum være levende.</p>	<p>1. I planforslaget til sluttbehandling er det presisert i bestemmelsene at kvalitetsprogrammet er retningsgivende. Det er plankart og bestemmelser som er juridisk bindende. Rådmannen foreslår å endre noen av bestemmelsene i § 4.14 Arkitektur og estetikk. For å ivareta nødvendig kvalitet i detaljregulering av nye prosjekter er det viktig å stille krav. Når det er krav om detaljregulering er det ikke nødvendig å søke om dispensasjon fra områdereguleringen. En ny detaljregulering vil gjelde foran områderegulering Hønefoss, uten at det er nødvendig å dispensere.</p>

<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Det bør åpnes for plasskrevende virksomheter også i sentrum.</li> <li>4. Parkeringsplassene rundt byen bør være gratis og nær bussruter med hyppige avganger.</li> <li>5. Det bør etableres en skjermet gang- og sykkelvei fra Ullerål og nedover mot og gjennom Parkgata, over elva ved Hønefoss bru, opp til Søndre Torv og nedover Storgata og oppover Osloveien. Dette er det plass til hvis man får enveiskjørte gater. En tilsvarende vei bør også etableres øst/vest.</li> <li>6. Arealene mellom bussgata og Kongens gate burde reserveres til grønt areal, med garasjekjeller, og for utearrangementer. Søndre park er for langt fra sentrum.</li> <li>7. Før bru mellom Eikli og Schjongslunden bygges, bør det inngås en avtale om bruk av p-plasser ved Ringerike vgs.</li> <li>8. Befolkningsøkning taler for at det blir behov for en sentrumsskole. Det er viktig å ha en plan for plassering, mye tyder på at dette er Hønefoss skole. Gang- og sykkelveier til skolen må på plass i byplanen.</li> <li>9. Det bør planlegges opprydding ved Hønefossen slik at vannflata blir mer helhetlig.</li> <li>10. Rundkjøringer er viktig for bedre trafikkavvikling. Veiene bør ikke formes slik at dette blir umulig. Blant annet er det hensiktsmessig med rundkjøring ved universitetet og noen rundkjøringer i Hønengata.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Det stilles i bestemmelsene krav til parkering i hovedsak under bakken, kombinert med kantparkering og innfartsparkeringer. Rådmannen foreslår at arbeidet med parkering som virkemiddel for handel og byliv gjøres gjennom parkeringsstrategi.</li> <li>3. Bestemmelsenes § 4.14 som regulerer dette forbyr nye plasskrevende virksomheter definert slik: biler og motorkjøretøyer, landbruksmaskiner/ anleggsmaskiner, trelast og byggevarer, planteskoler/hagesentre og fritidsbåter. Butikklokaler i 1. etasje kan brukes som utstillingslokaler for all type virksomhet.</li> <li>4. Rådmannen er enig. Dette ligger utenfor områderegulering Hønefoss og må løses i egne planer/prosesser.</li> <li>5. Planforslaget tilrettelegger for gjennomgående sykkelvei i nord sør – retning i Hønengata – Torvgata - Kongens gate – Owrens gate – Osloveien. I øst vest-retning vil ny bru over Petersøya være viktig tilrettelegging for gående og syklende. Områdereguleringen regulerer kun arealene innenfor planavgrænsningen, løsninger utenfor må sikres i egne planer/prosesser.</li> <li>6. Arealer nær Søndre park, vest for Kongens gate, er sentrale forfettingstomter, noe som vil integrere Søndre park bedre i byen når dette bygges ut.</li> <li>7. Rådmannen tar merknaden til orientering.</li> <li>8. Gang- og sykkelveier til Hønefoss skole er ivarettatt innenfor planområdet.</li> <li>9. Dette er utenfor hva en områderegulering iht. plan- og bygningsloven kan regulere.</li> <li>10. Rundkjøring er ikke forenlig med vedtatt prioritering av trafikantgrupper og en byggestruktur, slik områdereguleringen legger opp til. Rundkjøring bygges der man skal prioritere bilene og er derfor ikke forenlig med vedtatt prioritering av trafikantgrupper.</li> </ol>
<p><b><u>Nordsia Vel (196)</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nordsia Vel er fornøyde med at eksisterende grøntareal videreføres, men St. Hanshaugen bør bli oppgradert til å bli vedlikeholdt på samme måte som andre grøntområder og stier på Nordsia.</li> <li>2. Riddergården har fått betegnelsen «kulturinstitusjon». Denne betegnelsen gir et sterkt vern. Velforeningen håper at midlene satt av til oppgradering og vedlikehold ikke blir glemt oppi all jobbingen med byplanen.</li> <li>3. Hønefoss skole (BOP6) må øremerkes til skoleformål og ikke bli brukt til privat tjenesteyting. Vi setter pris på dette hensynet, men ber om en</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Innspillet tas til orientering. Vedlikehold og skjøtselsplaner hører ikke hjemme i en reguleringsplan iht. plan- og bygningsloven.</li> <li>2. Det er ikke betegnelsen arealformålet «kulturinstitusjon» som gir sterkt vern i planen, men hensynssone H_730 «båndlegging etter lov om kulturminner». Midler satt av til Riddergården reguleres ikke gjennom områderegulering Hønefoss.</li> <li>3. Rådmannen har pekt på denne tomten som viktig for framtidig byskole. Dette har direkte sammenheng med målet om 10-minutters byen, og plasseringen inntil gang-/sykkelvei langs elven. Et nærmiljøanlegg i forbindelse med skolen er også viktig. Arealet er gitt formål offentlig privat tjenesteyting, og skole vil være i tråd med formålet.</li> </ol>

<p>nærmere beskrivelse av/begrunnelse for hvorfor ikke hele feltet blir regulert til «hensynsone bevaring kulturmiljø».</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Felt B/F: Har ikke funnet byggehøyde utnyttingsgrad eller utforming for dette området.</li> <li>5. Gledelig at BFS 1-22 videreføres</li> <li>6. Øya og Tippen: En må være spesielt forsiktig og ikke tillate utbygging som vil skape rot og stilbrudd å gjøre det vanskelig å lese og forstå hva dette området forteller oss om fortidens byggestil og levekår. Området er lite og derfor sårbart for store endringer.</li> <li>7. Nabotomtene til Riddergaarden må tilpasse og gjerne forsterke det uttrykket Riddergaarden gir. Høyhus og blokkbebyggelse må ikke tillates.</li> <li>8. Sykkelfeltet over Hønefoss bru bør ligge på vestsiden.</li> <li>9. Deler av plan 261 – Rabba – Storløkka oppheves når byplanen vedtas. Slike brev må inneholde opplysninger om planene for opphevingen av gjeldende regelverk, hva man tenker skal stå i nye planer + hvordan prosessen videre vil bli i samarbeidet mellom eiere og kommunen. Dersom dette ikke er/blir gjort, mener vi at de gjeldende regulerings og bebyggelsesplanene IKKE kan oppheves.</li> <li>10. Det var ikke god nok tid til å presentere og få notert ned tanken sine om byutvikling og fremtiden. De føler at de ikke har blitt hørt. I de videre prosessene med byutviklingen, håper foreningen at politikere og arrangører tar lærdom av disse uttalelsene og erfaringene. Kommunen må finne fram til bedre, mer direkte og reelle former for medvirkning.</li> </ol>	<p>Etter rådmannens vurdering vil det være riktig å beholde formålet, da det sikrer en fleksibilitet som er viktig i et langt perspektiv.</p> <p>Den delen av feltet som er regulert med hensynssone omfatter bebyggelse som er bevaringsverdig. Bestemmelsene til hensynssonen ligger i § 11.1.1 – 11.1. 9. § 4.15 omfatter hensyn som må tas til nærliggende bevaringsverdig bebyggelse.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Byggehøyde og utnyttingsgrad står i § 5.19.2. Utforming vil tas i en detaljregulering på et senere tidspunkt.</li> <li>5. Innspillet tas til orientering.</li> <li>6. I området Øya, Loyds og Tippen foreslås å åpne for høyere bebyggelse enn ellers i planområdet, men som ivaretar hensynet til den bevaringsverdige industribebyggelsen som står på Riksantikvarens NBI-liste. Området er i dag lite tilgjengelig for allmennheten og en utvikling kan fremheve de bevaringsverdige elementene. Området er robust og egnet for en transformasjon som hensyntar, tilgjengeliggjør og fremhever de historiske bygningene.</li> <li>7. Bestemmelsenes § 4.15 omhandler hensyn som må tas til nærliggende bevaringsverdig bebyggelse. Bestemmelsene til feltet gir mulighet for bebyggelse i 2 og 4 etasjer.</li> <li>8. Tas til orientering. Teknisk illustrasjonsplan viser sykkelfelt på vestsiden.</li> <li>9. I politisk oppstart av 431 Områderegulering Hønefoss var et av vedtakspunktene «Det tas sikte på å oppheve gjeldende reguleringsplaner som overlappes av ny plan.» Dette ble sendt ut i brev form til alle innenfor plangrensen. Det er vanlig å oppheve en plan når den overlapper med en ny. Områderegulering Hønefoss vil bli gjeldende plan for deler av området som i dag er regulert gjennom plan 261.</li> <li>10. Det har vært viktig både for de folkevalgte og rådmannen å ha en bred medvirkningsprosess, gitt den tidsplanen de folkevalgte har bestemt. Planen har et framtidsfokus og det har vært svært viktig å involvere barn, ungdom og unge voksne. Det har blitt arrangert egne medvirkningsopplegg for barneskoleelever med barnetrakk, og verksteder for ungdomsskoleelever, videregående elever og studenter på universitetet. Disse har i etterkant av prosessen blitt fulgt opp. I tillegg til dette har det vært temavise medvirkningsmøter for hele befolkningen, hvor enkeltpersoner, foreninger, politikere og utbyggere har stilt opp på like vilkår. Kommunen skal avveie ulike hensyn og interesser og må forholde seg til overordnede føringer, lover og regler.</li> </ol>
<p><b><u>Ringerike kirkelige fellesråd</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dagens gravplass har ikke utvidelsesmuligheter. Fellesrådet stiller seg</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ringerikes gravplassutredning fra 2013 viser et behov for gravplasser for de som tilhører Hønefoss sokn. Alle har rett til fri grav i sin kommune, men retten tilsvarer nødvendigvis ikke en plass i det lokale soknet da dette er avhengig av kapasiteten.</li> </ol>



<p>ikke negativ til at Petersøya omdisponeres til en sykkel- og kollektivvei, men at kommunen da har en bevist holdning til hvordan man skal gravlegge de som bor i Hønefoss sentrum. Det er viktig at den nye veien ikke støyer skjemmende.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Det er viktig at ny bebyggelse ikke er til sjenanse for besøkende på kirkegården. Fellesrådet mener det er uheldig med blokkbebyggelse med høyere mønehøyde rundt kirken. Da kan den «drukne» i bybildet.</li> <li>Foreslår at parkeringen i Hofgaardsgate kan benyttes som gravplass.</li> </ol>	<p>Rådmannen ser på Norderhov kirkegård som et naturlig område å utvide med flere kistegraver etter hvert som kapasiteten i Hønefoss går tom. I kommuneplanens arealdel er det allerede avsatt arealer til grav og urnelund ved Norderhov kirkegård.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Det åpnes for 3 – 5 etasjer på felt BS15, rådmannen mener at denne utviklingen må påregnes midt i en by. Det er avstand mellom ny bebyggelse og kirkebygget. Utforming og detaljer knyttet til det vil fastlegges i en egen detaljregulering. Eventuelle påbygg/bygg i sør (BBB3) vil ha maks. 3 etasjer.</li> </ol> <p>Rådmannen mener den sentrale siktaksen her er mellom søndre torv og kirken, denne ivaretas med områdereguleringen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Felt BS15 er et svært verdifullt område for kommunen, med kort gangavstand til sentrum, og har derfor stort potensiale med å bidra til en bymessig fortetting av Hønefoss. Selv om en mer desentralisert lokalisering av gravplassene vil kunne føre til at flere velger å kjøre for å besøke gravplassen, vil trafikkøkningen være mindre enn om bolig, kontor eller næring ville fått samme perifere beliggenhet, som et resultat av at felt BS15 blir brukt til utvidelse av kirkegården. Dette fordi bolig, kontor og næring i snitt genererer mer trafikk en gravplasser. Rådmannen viser til pkt. 1, og at behov for mer areal til kistegraver løses utenfor avgrensningen til områdereguleringen.</li> </ol>
<p><b><u>Fortidsminneforeningen i Ringerike og Omegn</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Det er en potensiell konflikt mellom fortettingen som er forespeilet i fossen, Øya, Tippen området, og Riksantikvarens fremtidsvisjoner. Den relativt ekstreme høyutnyttelsen som det ligger an til å bli nå, går noe i konflikt med Rambøll sin rapport, og de uttrykker noe skepsis. (Konsekvensutredning kap. 4.7.1.).</li> <li>Alle tidligere verneområder er nullstilt. Dette gjelder ungdombebyggelse generelt, Løkka, Helgesbråten, så vel som den viktige gamle bebyggelsen på Nordsiden. Dette underer foreningen seg over, siden bebyggelsen har helt spesielle kvaliteter både som enkeltbygninger og som helhetlig miljø. Vi stiller oss spørrende til motivasjonen bak en nullstilling og spør oss hvilke konsekvenser dette kan få?</li> <li>Det bør ikke bygges høyhus på Tippen, men maksimalt 2-3 etasjer. Dette vil komme i konflikt med elven, fosen og Lloydabuene. Høyhus på Tippen vil også forringe området mot elva, og Gladvedt, da dette både skaper mindre pen horisont, men som også kan ødelegge for solforhold og rekreasjon langs evla.</li> <li>Hensynssone bevaring kulturmiljø (H570) bør også gjelde hele BBB1, Sundgata 6 i BKB6 og hele BKB2. Dette er områder som fortsatt har igjen</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>I området Øya, Loyds og Tippen foreslås å åpne for høyere bebyggelse enn ellers i planområdet, men som ivaretar hensynet til den bevaringsverdige industribebyggelsen. Området er i dag lite tilgjengelig for allmennheten og en utvikling kan fremheve de bevaringsverdige elementene. Området er robust og egnet for en transformasjon som hensyntar, tilgjengeliggjør og fremhever de historiske bygningene.</li> </ol> <p>Innsigelsen fra Buskerud fylkeskommune til felt BS16 har medført at det er gjort endringer for å sikre eksisterende bevaringsverdig bebyggelse på en bedre måte. Rådmannen mener at hensynet til helheten blir ivaretatt og at det er riktig å fortette i dette området for å bygge opp under kundegrnlaget til Ringeriksbanen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Bevaringsverdig bebyggelse har først fått juridisk status som hensynssone bevaring kulturmiljø med nylig vedtatt kommuneplan.</li> </ol> <p>Løkka er ikke innenfor planområdet, men er regulert i gjeldende detaljregulering 120-03 Løkka og Schjongstangen.</p> <p>Nordsia er i sin helhet regulert med hensynssone bevaring kulturmiljø. Bestemmelsene til hensynssonen ligger i § 11.1.1 – 11.1. 9. Bestemmelsene åpner for fortetting langs Torvgata og torvet, jf. §§ 5.4.19 og 5.4.21.</p> <p>Helgesbråten er regulert i egen detaljregulering. Deler av planen erstattes av områderegulering hønefoss, men hovedsakelig reguleres det med hensynssone</p>

<p>eldre villaer/ bebyggelse som er sentrumsnære, og som kan gi et innblikk på hvordan bebyggelsen nær sentrum var. Osloveien 3 og og den gamle delen av Eikli skole bør bevares. Hvis «villa'n» ikke kan bevares pga veiutvidelse bør den flyttes fremfor å rives.</p> <p>5. Thoresenparkeringen kan inngå som en grønn akse mellom Søndre torv og Søndre park. Denne grønne diagonalen over parkeringsplassen ville også kunne inneholde Villaen med dokumentarisk byhage som en Jugendperle. Bevaring og grøntområde i en konstruktiv forening.</p> <p>6. § 11.1.6 og 11.1.7 gir grunn til bekymring. det nok mange ulike tolkninger av forfall, og det er det som er urovekkende. Hvem skal kunne si at forfallet har gått for langt? Det er mange eksempler på veldig dårlige bygninger som har blitt restaurert til å bli strøkets perle rundt omkring i dette land. Vi er redd for at de husene som er i bevaringsverdige miljøer kan bli utsatt for spekulativt forfall, for deretter å kunne rives. I § 11.1.7 går det frem at dersom et bevaringsverdig bygg blir skadet av brann kan plankrav unntas ved oppføring av ny bebyggelse. Ved eventuelt brann bør det også her gjelder at kommunen skal sette vilkår.</p>	<p>bevaring kulturmiljø. Villaene i Sundgata og Blomsgate foreslås som transformasjonsområde.</p> <p>3. Estetikken skal ivaretas i detaljregulering for et konkret prosjekt, rådmannen påpeker også at området kan forskjønnes gjennom utbygging og områdereguleringen skal ivareta tilgjengeligheten til og allmennhetens interesser langs elva (jf. plankart, og bestemmelsesens § 5.16.7).</p> <p>Se også pkt. 1</p> <p>4. Målene i kommuneplanen og statlige føringer knyttet til vekst skal følges opp, og rådmannen har med områdereguleringen foreslått en prioritering mellom vekst og vern.</p> <p>Bloms gate 3 og 5, Sundgata 2, 4 og 6 vurderes av rådmannen som et naturlig transformasjonsområde innenfor kvadraturen, det samme gjelder felt BKB2.</p> <p>Osloveien 3 og 5 vurderes som en del av et større transformasjonsområde (felt B/T2).</p> <p>Tomta til Eikli skole er en viktig tomt for framtidig utvikling, og rådmannen vil overlate til et framtidig prosjekt hvorvidt deler av skolebygningene bevares/rehabiliteres.</p> <p>En eventuell flytting av «Villaen» må bli en egen prosess utenfor områderegulering Hønefoss.</p> <p>5. Dette har vært vurdert i planarbeidet. På grunn av støysituasjonen langs Kongens gate foreslår rådmannen en grønn forbindelse gjennom gatebeplanting fra Søndre park via Kong Rings gate og Kvernbergata (bussgata) nordover, via et busstorg. Mot Kongens gate forslås et bygg med billettfunksjon mm med grønt tak. Se teknisk illustrasjonsplan.</p> <p>Villaen kan ikke beholdes der den står som følge av utvidelse av Kongens gate for fremføring av gjennomgående sykkelvei.</p> <p>6. Rådmannen forstår problemstillingen. Vedrørende forfall og eventuell aksept for riving (§ 11.1.6): riving er omfattet av krav til detaljregulering. Buskerud fylkeskommune er høringspart og vil ivareta hensynet til nasjonalt og regionalt verneverdig bebyggelse, mens bebyggelse med lokal verdi i større grad vil overlates til kommunen.</p> <p>Ved brann, jf. § 11.1.7, vil det kunne unntas fra plankrav oppføring av bebyggelse med samme dimensjoner, areal, høyder, materialbruk og detaljering som opprinnelig bebyggelse. Det er ingen automatikk i unntaket fra plankrav.</p>
<p><b>Ringerike Høyre</b></p>	<p>1. Tas til orientering.</p>

<p>Ringerike Høyre peker på generelle forhold i sin uttalelse</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ringerike Høyre ønsker, og vil legge til rette for, at Hønefoss sentrum skal bli en mer «levende» by.</li> <li>2. Det er viktig å utvikle samarbeidet mellom kommunen, kulturaktører, gårdeiere, grunneiere, handels – og servicenæringen og deres foreninger slik at byen blir mer attraktiv. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Viktig at reguleringsplan for E-16 Vågård-Eggemoen vedtas, og dermed har mulighet for å komme med i NTP i 2021.</li> <li>• Byplanen må utvikles ift Fellesprosjektet.</li> <li>• Byplanen må også legge til rette for løsninger som gir forutsigbarhet for hus- og tomteeiere i områder som omfattes av kommunedelplaner og reguleringsplaner.</li> </ul> </li> <li>3. Ringerike Høyre vil legge til rette for økt boligbygging. At byplanen legger opp til at ny boligbygging skal oppfylle målene om å utvikle Hønefoss som en tett, urban og mangfoldig by langs elvene støttes.</li> <li>4. Ringerike Høyre er særlig fornøyd med at det legges opp til mange grønne byrom, og særlig «Elvelangs» er et spennende konsept. Ringerike Høyre støtter idéen om et sammenhengende gang- og sykkelveinett langs elvene og mener at det bør løpe gjennom hele byen og følge elvene fra Hovsenga og ut til området Busund.</li> <li>5. Byplanen må legge til rette for økt bruk av sykkel som transportmiddel gjennom å sikre et helhetlig sykkelveinett med hyppig vinterbrøyting, og det bør etableres sykkelparkering ved alle offentlige bygg, inkludert kollektivknutepunkter og skoler.</li> <li>6. Følgende forhold bør vektlegges i planen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sykkelparkeringer ved alle offentlige virksomheter.</li> <li>• Prioritere utslippsfrie biler i parkeringspolitikken.</li> <li>• Sikre at nye offentlige bygg holder nær nullenerginivå.</li> <li>• Bruke mest mulig tre i offentlige nybyggingsprosjekt.</li> <li>• Sørge for at det blir etablert flere ladestasjoner for elbiler.</li> <li>• At kommunen kartlegger omfanget av det lokale klimatilpasningsbehovet.</li> <li>• Stimulere til utbygging av miljøvennlige hus ved utbygging av nye boligområder.</li> <li>• Vurdere varmepumpeteknologi og andre miljøvennlige energikilder.</li> </ul> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Forhold som her beskrives er ikke en del av områderegulering Hønefoss. Koordinering mot Fellesprosjektet er ivaretatt.</li> <li>3. Tas til orientering.</li> <li>4. Tas til orientering.</li> <li>5. Det foreslås gjennomgående sykkelfelt i nord-sør retning. Dette sammen med nye bruforbindelser over elvene vil prioritere sykkel i Hønefoss.</li> <li>6. Det vises til § 4.8 Overvannshåndtering, § 4.18 Energiforsyning og klima og § 4.20 Parkeringskrav for bil og sykkel. For øvrig er flere forhold som her beskrives ikke en del av områderegulering Hønefoss, men vil være tema som vurderes i forbindelse med kommunens planlegging innen reduksjon av klimagassutslipp, økt miljøvennlig energiomlegging og klimatilpasning som ved kommende revidering skal integreres i kommuneplanens samfunnsdel jf. vedtak i formannskapet (sak 7/19) og kommunestyret (sak 35/19).</li> <li>7. Områdereguleringen er utformet for å hensynta de nevnte forholdene.</li> <li>8. Tas til orientering.</li> <li>9. I områderegulering Hønefoss reguleres Petersøya til friområde og samferdselsformål.</li> <li>10. Tas til orientering</li> </ol>
---	---

<p>7. Signalbygg og bymiljøet innenfor plangrensen må bygge på eksisterende bygningsmasse, spesielt der den er bevarings- eller verneverdig.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hønefoss skole og arealene rundt bør reguleres slik at evt. Fremtidig skoledrift sikres.</li> <li>• Bymiljøene på Søndre og Nordre torv videreføres.</li> <li>• Andre bymiljø- og bygninger som bærere av historie og egenart, men også fossen som byens historiske startpunkt.</li> </ul> <p>8. Ringerike Høyre støtter forslaget om å bruke områdene Øya og Tippen til bolig- og næringsformål, samtidig som faktisk hovedveiakse over Tippen avklares før ev. utbygging starter opp.</p> <p>9. Ringerike Høyre ønsker å åpne opp for balansert bruk av Petersøya, inkludert å vurdere annen utnyttelse enn kun som friområde.</p> <p>10. Det foreliggende forslaget til byplan er et grundig stykke arbeid som er et godt startpunkt for den videre utvikling av Hønefoss som regionsentrum, service- og handelssenter, og med gode bymiljø. Ringerike Høyre har i disse høringskommentarene søkt å trekke frem forhold som man mener bør vektlegges i den videre utviklingen av Hønefoss.</p>	
<p><b>Rødt Ringerike</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Byplanen må ta mer hensyn til innbyggere enn til utbyggere. Dette er ikke tilstrekkelig ivare tatt i byplanen.</li> <li>2. Vi må ta vare på Hønefoss sin historie. Hønefoss skole må bestå som barneskole og reguleres til undervisningsformål.</li> <li>3. Hønefoss må bevare småbypreget. Det bør ikke bygges høyhus i sentrum, men maksimalt 6 etasjer. Elvebredden må ikke privatiseres. Derfor bør det ikke bygges boliger/kontorer på rundt Tippen.</li> <li>4. Elva og Fossen er byens hjerte. Det bør anlegges en elvepromenade fra stasjonen til Eikli. Petersøya må bestå som grønn lunge.</li> <li>5. Gangbru, ikke kollektivbru over Petersøya.</li> <li>6. Byplanen bør ikke vedtas 4 dager før valget. Det vil være mest demokratisk å gi velgerne mulighet til å påvirke byplanens endelige utforming via stemmeseddelen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det har vært viktig både for de folkevalgte og rådmannen å ha en bred medvirkningsprosess, gitt den tidsplanen de folkevalgte har bestemt. Planen har et framtidsfokus og det har vært svært viktig å involvere barn, ungdom og unge voksne. Det har blitt arrangert egne medvirkningsopplegg for barneskoleelever med barnetråkk, og verksteder for ungdomsskoleelever, videregående elever og studenter på universitetet. Disse har i etterkant av prosessen blitt fulgt opp. I tillegg til dette har det vært temavise medvirkningsmøter for hele befolkningen, hvor enkeltpersoner, foreninger, politikere og utbyggere har stilt opp på like vilkår. Kommunen skal avveie ulike hensyn og interesser og må forholde seg til overordnede føringer, lover og regler.</li> <li>2. Rådmannen har pekt på denne tomten som viktig for framtidig byskole. Dette har direkte sammenheng med målet om 10-minutters byen, og plasseringen inntil gang-/sykkelvei langs elven. Et nærmiljøanlegg i forbindelse med skolen er også viktig. Arealet er gitt formål offentlig privat tjenesteyting, og skole vil være i tråd med formålet.  Etter rådmannens vurdering vil det være riktig å beholde formålet, da det sikrer en fleksibilitet som er viktig i et langt perspektiv.</li> <li>3. Feltene BKB9, 10 og BS16 er de eneste hvor det tilrettelegges for mer enn 6 etasjer. I dette området foreslås å åpne for høyere bebyggelse enn ellers i planområdet, men som ivaretar hensynet til den bevaringsverdige industribebyggelsen. Området</li> </ol>

	<p>er i dag lite tilgjengelig for allmennheten og en utvikling kan fremheve de bevaringsverdige elementene. Området er robust og egnet for en transformasjon som hensyntar, tilgjengeliggjør og fremhever de historiske bygningene.</p> <p>Områdereguleringen sikrer elvelangs forbi Tippen, jf. plankartet. Områdereguleringen skal ivareta tilgjengeligheten til og allmennhetens interesser langs elva (jf. plankart, og bestemmelsenes § 5.16.7).</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Løsning for promenade langs elva fra stasjonen til Hønefoss bru må vurderes i forbindelse med detaljreguleringer for felt BS16 og BKB10. Petersøya reguleres til friområde og samferdselsareal (bru).</li> <li>5. Type bru over Petersøya spesifiseres ikke i Områderegulering Hønefoss. Dette løses i detaljregulering av brua. Reguleringsbestemmelsene vil suppleres med krav til detaljregulering for bruene.</li> <li>6. Tas til orientering. Rådmannen forholder seg til framdriftsplanen vedtatt av kommunestyret.</li> </ol>
<p><b><u>DNT Ringerike</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Schjongslunden, Petersøya, St. Hanshaugen og Hovsenga bør vernes eller sikres slik at de forblir så uberørt som mulig. De skal ikke bli offer for båndlegging av samferdselstiltak som bruer eller parkeringer.</li> <li>2. Legg føringer på eiendomsutviklerne om å samarbeide om grøntområder rundt boligområdene i stedet for at hver og én lager små grønne flekker fordi det er et krav. La uteområdene være det viktigste i prosjektene.</li> <li>3. Det bør arbeides med å ny promenade på sørsiden av fossen fra Tippen, forbi Øya og opp mot stasjonen.</li> <li>4. De to bruene over til Schjongslunden er to gode prosjekter for friluftslivet.</li> <li>5. Stiller seg kritisk til kollektivbru over Petersøya. Det er lite bærekraftig, store høydeforskjeller gjør veien vanskelig bygd for busser, kryssløsning på Støalandet er utfordrende, bussene skal kjøre rett utenfor en stor barnehage og gjennom villabebyggelse. Det er bedre å fokusere på en gang- og sykkelbru.</li> <li>6. Prioriter de myke trafikantene og friluftslivet.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Med unntak av Hovsenga og Schjongslunden, som ligger utenfor planområdet, er områdene regulert til friområde. Det er i tillegg regulert inn samferdselsformål over nordenden av Petersøya for å kunne bygge enten en kollektivbru eller en ren gang-sykelbru. Dette videreføres.</li> <li>2. Krav til uteoppholdsareal og sandlekeplass skal løses internt sentralt i feltene, mens bebyggelsen skal ligge inntil fortauene rundt. Dette fordrer samarbeid mellom grunneiere internt i feltene. Del av kravet vil kunne løses med tilgang til offentlig leke- og oppholdsareal utenfor feltet, på vilkår (jf. bestemmelsenes § 4.17).</li> <li>3. Løsning for promenade langs elva fra stasjonen til Hønefoss bru må vurderes i forbindelse med detaljreguleringer for felt BS16 og BKB10.</li> <li>4. Tas til orientering.</li> <li>5. Type bru over Petersøya spesifiseres ikke i Områderegulering Hønefoss. Dette løses i detaljregulering av brua. Reguleringsbestemmelsene vil suppleres med krav til detaljregulering for bruene.</li> <li>6. Planene for ombygging av veier til gater, inndeling av gatene med mer er valgt for nettopp den omvendte mobilitetspyramiden med følgende prioritering: gående – syklende – kollektiv – kjørende.</li> </ol> <p>Eksisterende grønnstrukturer sikres i områdereguleringen.</p>
<p><b><u>Den Norske Kirke</u></b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering. Etter rådmannens vurdering fins det ingen gode utvidelsesmuligheter for gravplassen innenfor planområdet. Felt BS15 er beliggende</li> </ol>

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. På grunn av flomfaren er det forståelse for at Petersøya omreguleres fra grav- og urnelund til friområde, men arealet er ikke erstattet i planen. Ringerike Kirkelige fellestråd foreslår å benytte BS15.</li> <li>2. Med moderat trafikk på veien over Petersøya slik det er skissert, som gang- og sykkelvei og eventuelt kollektivtransport, vil det være forenlig med naboskapet til gravplassen.</li> <li>3. Det er viktig at nærliggende bebyggelse utformes slik at det tar hensyn til gravplassens egenart. Balkonger og uteareal må planlegges med minst mulig innsyn til gravplassen.</li> <li>4. Med de foreslåtte gesimshøydene vil området vest for kirken redusere synligheten til Hønefoss kirke fra kongens gate.</li> </ol>	<p>inntil den trafikkerte Kongens gate og bebyggelse her vil skjerme eksisterende gravplass fra trafikkstøy. Ringerikes gravplassutredning fra 2013 viser et behov for gravplasser for de som tilhører Hønefoss sokn. Alle har rett til fri grav i sin kommune, men retten tilsvarer nødvendigvis ikke en plass i det lokale soknet da dette er avhengig av kapasiteten. Rådmannen ser på Norderhov kirkegård som et naturlig område å utvide med flere kistegraver etter hvert som kapasiteten i Hønefoss går tom. I kommuneplanens arealdel er det allerede avsatt arealer til grav og urnelund ved Norderhov kirkegård.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Tas til orientering.</li> <li>3. Tas til orientering. Det åpnes for 3 – 5 etasjer på felt BS15, rådmannen mener at denne utviklingen må påregnes midt i en by. Det er avstand mellom ny bebyggelse og kirkebygget. Utforming og detaljer knyttet til det vil fastlegges i en egen detaljregulering. Eventuelle påbygg/bygg i sør (felt BBB3) vil ha maks. 3 etasjer.</li> <li>4. Hønefoss kirke ble vigslet i 2017, og er et flott arkitektonisk bidrag til byen, med stor betydning for mange av byens innbyggere. Det er derfor også fra rådmannens side ønskelig at Hønefoss kirke skal vises frem på best mulig måte. Likevel er det slik at kirken ikke er synlig fra store deler av Kongens gate med dagens bebyggelse og terreng, med unntak fra ved lyskrysset, og fra Hønefoss Bru. Maks utnyttelse på feltene BS15 og BBB3 vil dermed ikke medføre redusert synlighet til Hønefoss kirke fra Kongens gate. Rådmannen mener den sentrale siktaksen er mellom søndre torv og kirken, denne ivaretas med områdereguleringen.</li> </ol>
<p><b><u>Tyristrand Landsbyforening</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tømmertorget bør det reguleringsmessig gjøres noe mer utav. Det bør parkifiseres med profilering mot bybrua og enda mer markert ned mot elva.</li> <li>2. Bebyggelsen vest for Lloydsbuene bør økes med større forsiktighet i høyde med avstanden fra Lloydsbuene for å bedre ivareta nettopp Lloydsbuenes markering; og arkitektene bør utfordres med ivaretagelse av stasjonsbygningen i forhold til omkringliggende høyhusbebyggelse som planlegges.</li> <li>3. Med parkeringshus ved Kuben og stasjonen bør liknende tanker/planer tenkes ved den sørlige inngangen til Hønefoss, kanskje med dagens gågate nordover herifra som akse.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tømmertorget skal detaljeres mer i forbindelse med detaljreguleringer for felt BS16 og BKB9. Dette forutsetter at vridning av landkaret til Hønefoss bru er mulig. Illustrasjonene slik de er i dag er kun ment for å vise potensiale til området.</li> <li>2. Avstand mellom Lloydsbuene, klokketårnet og nybygg bak vil påføres plankartet, som svar på Buskerud fylkeskommunes innsigelse. Etter rådmannens vurdering vil ikke sikten fra Hønefoss bru til stasjonsbygningen reduseres ved utbygging av Lloyds marked og Øya-området.</li> <li>3. Tas til orientering, det er naturlig med en innfartsparkering i området sør for Kvernbergsund bru.</li> </ol>
<p><b><u>Universitetet i Sørøst-Norge avd. Ringerike</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Universitetet og studentene ønsker å knytte campus og studentene tetttest mulig til sentrum, selv om campus ligger utenfor planområdet.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rådmannen mener også at det er viktig å knytte universitetet og studentene tettere til sentrum. Det er åpnet for studentboliger på kommunal eiendom innenfor planområdet, og kommunen ønsker dialog med USN for å sikre dette.</li> <li>2. Rådmannen er enig og vil bidra med å tilrettelegge for studentboliger, og til at</li> </ol>

<p>2. Universitetet og studentene vil være en viktig ressurs i den framtidige utviklingen av Hønefoss. Studenter som bor i Hønefoss, vil også bruke butikker, serveringssteder, kulturtilbud i sentrum, og bidra til å sette et ungt og urbant preg på byen.</p> <p>3. Universitetet ønsker flest mulig studenter bosatt sentralt i Hønefoss i studietiden, slik at de kan bidra til å skape et urbant miljø for unge voksne. Sentrumsnære botilbud for studentene vil være viktig for økt tilstedeværelse i sentrum. Det er i dag underdekning av sentralt beliggende studentboliger. Total dekningsprosent er rundt 10%. I det 20-årsperspektiv som planen omfatter, vil sannsynligvis være behov for større areal til som reguleres til studentboliger. Vi vil derfor anbefale å tydeliggjøre bruk av areal for studentboliger også på areal B/T2 og B/T3, og eventuelt på annet sentralt beliggende areal.</p> <p>4. For universitetet og studentene er det spesielt viktig med effektive transportløsninger mellom Hønefoss sentrum, stasjonen og campus. Studentene ønsker også rimeligere priser på kollektivreiser.</p> <p>5. Studentene ønsker seg aktivitetsbaserte tilbud i sentrum, som for eksempel bowling.</p> <p>6. Studentene ønsker bru fra campus til sydspissen av Schjongslunden.</p>	<p>størrelsesfordeling i framtidige boligprosjekter kan bidra til at det også kommer små leiligheter på markedet og studenter som vil kjøpe bolig kan etablere seg i sentrum.</p> <p>3. Det er mange felter hvor det kan reguleres studentboliger i sentrum, og kommunen er grunneier av flere. Arealene B/T 1, 2 og 3 er regulert med tanke på etablering av attraktive sentrumsnært boliger for barnefamilier (rekkehus/ «townhouse» – struktur). På B/T1, i sør, kan det åpnes for blokkbebyggelse dersom det er aktuelt å bygge studentboliger.</p> <p>4. Tas til orientering. Områdereguleringen sikrer areal til et framtidsett transportsystem, jf. den omvendte mobilitetspyramiden.</p> <p>5. Tas til orientering.</p> <p>6. Gjennom transportutredningen og områdereguleringen er det pekt ut aktuelle plasseringer av bruer, som reguleres. Fra campus til sydspissen av Schjongslunden er ikke en av dem.</p>
<p><b>Venstre</b></p> <p>1. Mennesker i sentrum</p> <p>a) Gode bo- og oppholdsmiljøer med plass til alle aldre og livsfaser.</p> <p>b) Satse på fellesskapsarenaer som skole, kulturhus, torg, parker og strender.</p> <p>c) Byen skal være attraktiv for hele Ringerikes befolkning, for nabokommuner og for besøkende ellers. – Hønefoss skal fylles med folk som hygger seg i en levende by med flere mennesker, flere butikker, kaféer, smug og, utstillinger og blågrønne lunges.</p> <p>d) Kraftig befolkningsvekst i Hønefoss vil legge stort press på undervisnings- og omsorgstilbudene. Et levende bysamfunn med barn og unge forutsetter skoler og barnehager sentrum.</p> <p>e) Ringerike Venstre ber om at det settes av egnet areal til en ungdomsskole i Hønefoss sentrum - gjerne på samme område som Hønefoss skole – som skal forbli skole.</p> <p>f) Venstre vil at området fra Hønefoss bro via Strandgata til Kvernbergsund bro og langs elvebreddene reguleres samlet til multiaktiviteter i tillegg til skoleformål. (Gjelder området der også Hønefoss skole ligger).</p> <p>g) Grønne lunges, parker og byrom reguleres inn. Krav til grønne arealer</p>	<p>1.</p> <p>a) Dette er ivaretatt i planforslaget.</p> <p>b) Skoletomt og grønnsstrukturer er sikret i planforslaget. Kulturhuset er regulert til sentrumsformål. Områderegulering sikrer rammer for arealbruk og utnyttelse, ikke finansiering, drift eller aktiviteter.</p> <p>c) Se pkt. b). Se også bestemmelsenes § 4.11 Blågrønne prinsipper.</p> <p>d) Dette er ivaretatt i planforslaget.</p> <p>e) Hønefoss skole ligger innenfor felt BOP6 offentlig eller privat tjenesteyting. Både barneskole og ungdomsskole faller innunder dette formålet.</p> <p>f) Multiaktivitet er ikke et reguleringsformål i henhold til <i>Veiledning til forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealformål og digitalt planregister</i>. Området langs elva reguleres til friområde, grøntområde, gang/ sykkelvei samt vann- og avløpsanlegg.</p> <p>g) Eksisterende grønne lunges, parker og byrom er regulert inn. Sentrumskjernen i Hønefoss sentreres rundt Søndre Torv. For å få et levende sentrum må ikke</p>

<p>ved alle nybygg, bevare friluftsområdene i – og skape nye i sentrumskjernen, på Øya, Tippen og ved jernbanestasjonen.</p> <p>h) Flere busker, trær og aktiviteter på Søndre torg. Bordtennisbord (som på livbanen) for de som har vokst fra lekeplassen.</p> <p>i) Markedsplass på Søndre torg lørdager i sesongen. Sette ned leieprisen for smånæringer. Gratis tilbud til privatpersoner som vil selge eget brukshåndverk og ting og tang fra kjeller og loft.</p> <p>2. Trafikk/bevegelse</p> <p>a) Prioritere gående, syklende og kollektivtransport.</p> <p>b) Se kollektivknutepunkter som viktige møteplasser ved å etablere torg, offentlige tilbud, handel og kaféer i tilknytning til disse.</p> <p>c) En gang /sykkeltrasé er i planforslaget foreslått i Kongensgate. For å skape en tryggere forbindelse gjennom sentrum foreslår vi en langt bedre trasé og viser til vedlagte kart.</p> <p>d) Velges likevel en gang-/sykkelvei i Kongens gate ønsker Venstre at denne legges på motsatt side av planforslaget, foran villabebyggelsen.</p> <p>e) Nedsatt hastighet til 30 km i Kongens gate</p> <p>f) Parkeringsplasser under bakkeplan.</p> <p>g) Sykkelhotell</p> <p>h) Gang- og sykkelbroer gis prioritet.</p> <p>3. Klimavennlig by</p> <p>a) Legge til rette for urbant landbruk; grønne tak inkludert vekster som håndterer overvann og etablere parsellhager og birøkt.</p> <p>b) Bevare/rehabiliterer fremfor riving av bygg.</p> <p>c) Ha forpliktende mål for reduksjon av klimagassutslipp - og energieffektivisering.</p> <p>d) Satse på nullutslipps kollektivtilbud og etter hvert selvkjørende fremkomstmidler.</p> <p>e) Satse på bærekraftige byggematerialer - for eksempel tre.</p> <p>f) Bevare det biologiske mangfoldet.</p> <p>4. Fortetting med kvalitet</p> <p>a) Stille strengere krav til arkitektonisk kvalitet, estetikk, farger og materialvalg.</p> <p>b) Variasjon i leilighetsstørrelse tilpasset barnefamilier, par, enslige, seniorer, studentkollektiv, og omsorgsboliger til markedsleie. Alle større bygg bør ha nevnte variasjon. Unge, voksne, barn, eldre og funksjonshemmede har glede av hverandre på ulikt vis</p> <p>c) Øya/Tippen: Punkthus, vinduer på tre sider, smug mellom husene ned til elven med handel og næring. Maksimalt seks etasjer på Tippen. Høyere på øvre deler av Øya og ved jernbanestasjonen.</p>	<p>aktiviteter spres for mye utover. Ved å legge opp til sentrumskjerne både på Søndre Torv, på stasjonen, Øya og Tippen, vil man ikke klare å sentrere funksjoner eller folk til å skape gode byrom med liv i gatene.</p> <p>h) Konkrete ting som for eksempel plassering av bordtennisbord, antall og plassering av trær og leiepriser reguleres ikke i områderegulering Hønefoss. Områderegulering sikrer rammer for arealbruk og utnyttelse, ikke finansiering, åpningstider, drift eller aktiviteter. Se også bestemmelsenes § 4.11 Blågrønne prinsipper.</p> <p>i) Se pkt. h)</p> <p>2.</p> <p>a) Planen baserer seg på den omvendte mobilitetspyramiden hvor fotgjengere har høyest prioritet foran syklende, kollektivreisende og bilister.</p> <p>b) Dette er ivaretatt i planforslaget.</p> <p>c) Venstre sin foreslåtte sykkelvei er i konflikt med kollektivgate, planlagt utbygging av Ringerike VGS, og krysser et stort utbyggingsareal som bør være et viktig ledd av fortettingen av Hønefoss sentrum. I tillegg bør den gjennomgående sykkelveien gå slik at det blir færrest mulig systemskifter. Rådmannens forslag til gjennomgående sykkeltrase framgår av teknisk illustrasjonsplan. De som ikke ønsker å sykle i en prioritert sykkelvei, har mulighet til å sykle på gåenes premisser fra Hønefoss bru via Søndre torv med gågater og i Storgata.</p> <p>d) Gjennomgående sykkelvei bør gå på vestsiden, da dette vil være samme side som målpunktet for flertallet, altså bysentrum. Syklister på vei til Schjongslunden vil på sikt velge å sykle elvelangs.</p> <p>e) Tas til orientering.</p> <p>f) Dette ivaretas i planforslaget.</p> <p>g) Tas til orientering.</p> <p>h) Dette er ivaretatt i planforslaget. Finansiering og rekkefølge for samferdselstiltak er ikke en del av områdereguleringen. Det pågår en prosess hvor Buskerud fylkeskommune og kommunen sammen jobber med dette. Før bruene bygges må de prosjekteres og deretter detaljreguleres.</p> <p>3.</p> <p>a) Overvann skal håndteres iht. Kommunens retningslinje for overvannshåndtering, se også bestemmelsenes § 4.8. Det vil, for å tilfredsstillende krav til uteoppholdsareal, være aktuelt eller til og med anbefalt å plassere deler av uteoppholdsarealet på taket. Det er derfor vanskelig å stille krav til andel grønne tak vs. andel uteoppholdsarealer i overordnet områderegulering. Det er opp til forslagsstiller å foreslå løsning som ivaretar både uteoppholdsareal, grønne tak og overvannshåndtering.</p>
--	---



<p>d) <i>Fossen dekket før et område som var 80% større enn i dag.</i> Venstre ønsker å synliggjøre historien ved at det reguleres inn vannstrukturer i prosjektet: Åpne kanalen inn til kraftstasjonen, legge inn vannspeil og renner i området som føringer i reguleringsplan. Strandpromenade. Bade- og aktivitetspark for små og store barn mellom Tippen og Petersøya. Videreutvikle <i>Elvelangs</i> mellom Tippen og Schjongslunden. Bro for gående og syklende til til Petersøya. Bør tåle vekten av et utrykningskjøretøy.</p> <p>5. Ta vare på historien for fremtiden</p> <p>a) Etablere et lokalhistorisk museum – med utgangspunkt i Riddergården.</p> <p>b) Ta vare på kulturhistorie ved å verne, vedlikeholde og bruke historiske bygninger.</p> <p>c) Tilrettelegge for utbygging i sentrum, men ikke på bekostning av stedets egenart og kulturhistorie.</p> <p>d) Før store beslutninger om by-endringer fattes, må bygg og strøksområder med historiske og estetiske kvaliteter identifiseres – og integreres i «nye Hønefoss». Kontraster mellom gammelt og nytt bidrar til en spennende by.</p>	<p>Å bruke eventuelle kommunale eiendommer til parsellhager vil være i tråd med planforslaget der det er friluftsmål.</p> <p>b) Det er kun tre bygg som må rives for å realisere planen. Dette er i forbindelse med Kongens gate. Planen legger til rette for transformasjon av flere småhustomter til tettere bebyggelse. Dette er en mulighet eiere har, ikke et krav fra kommunen.</p> <p>Ellers er det egne krav til bevaringsverdige bygg innenfor hensynssonen bevaring kulturmiljø, se bestemmelsenes §§ 11.11.1 – 11.1.9. Det er hensynssonen som peker ut områder hvor bygg primært bør bevares.</p> <p>c) Forpliktende mål for reduksjon av klimagassutslipp - og energieffektivisering bør ikke begrenses til avgrensningen til områderegulering Hønefoss, men settes for hele kommunen. Dette kan bli et viktig tema ved en kommende revidering av kommuneplanen jf. vedtak i formannskapet (sak 7/19) og kommunestyret (sak 35/19). Energiløsninger behandles i § 4.18 hvor det blant annet står: <i>Energiløsning skal redegjøres for i detaljregulering. Energiløsninger skal være fremtidsrettede og baseres på fornybar energi.</i></p> <p>d) Merknaden tas til orientering. Det er Brakar som har ansvaret for kollektivtransporten i Ringerike.</p> <p>e) Merknaden tas til orientering. Det skal utarbeides en egen formingsveileder.</p> <p>f) Det vises til at områdereguleringen har flere bestemmelser som har til formål å bevare naturmangfold, herunder krav om detaljregulering, regulering av naturområder og rekkefølgebestemmelsen § 3.1.3 Forurensing og naturmangfold langs vassdrag.</p> <p>4.</p> <p>a) Det vises blant annet til at det stilles krav til detaljregulering før bygging og bl.a. til bestemmelsenes § 4.14 Arkitektur og estetikk. Alle reguleringsplaner blir politisk behandlet og det er mulig for politikernes å vurdere det estetiske og stille krav. Områder innenfor hensynssonen bevaring kulturmiljø, H570, og områder som grenser til H570 har krav til blant annet estetikk, farger og materialvalg</p> <p>b) § 4.7 tar for seg leilighetsstørrelser. Dette ivaretas i planforslaget.</p> <p>c) En detaljregulering vil fastsette detaljene for området. § 5.16.7 regulerer overordnede rammer for Tippen, inkludert varierte høyder mellom 4 og 8 etasje og mulighet for et høyere bygg på inntil 12 etasjer gjennom detaljregulering.</p> <p>d) Områdereguleringen sette kun rammer for prosjektet på Tippen. En detaljregulering vil sette eventuelle krav til vannstrukturer på Tippen. En elvepromenade er sikret i områdereguleringen. Elvelangs ivaretas i planforslaget.</p> <p>5.</p> <p>a) Dette ligger utenfor mandatet til områderegulering Hønefoss.</p> <p>b) Det er foreslått arealer til hensynssonen bevaring kulturmiljø med tilhørende bestemmelser. Vedlikehold og aktivitet kan ikke styres gjennom regulering.</p> <p>c) Etter rådmannens vurdering ivaretas dette i planforslaget.</p>
---	--

	<p>d) Planforslaget er utformet med grunnlag i nasjonale føringer, lokalkunnskap, medvirkning etc. DIVE-analysen (kulturhistorisk stedsanalyse) er en del av dette grunnlaget.</p>
<p><b>Unge Venstre</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Interessen til alle aldersgrupper og flest mulig andre grupper skal være ivaretatt når byplanen er lagt frem.</li> <li>2. Ringerike og Hole Unge Venstre vil: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stimulere for åpning av flere innovative butikker i sentrum.</li> <li>• Planlegge byen på en måte som skaper sosiale møteplasser.</li> <li>• Gjøre enkelttoaletter ved alle offentlige bygg kjønnsnøytrale.</li> </ul> </li> <li>3. Det må stilles krav til at nye bygg i Hønefoss-området skal være stilmessig passende til bygninger rundt. Det må bli enklere å bygge nytt der bygninger er uestetiske eller ikke passer i omgivelsene. Under rimelige begrensninger bør det tillates bygging av flere høyhus der omgivelsene tillater det.</li> <li>4. Unge Venstre ønsker å tillate bygg på Tippen til å være like høye som de rundt, tillate bygging av bro over siden av Petersøya og stimulere til åpning av flere attraksjoner – for eksempel museum og småkafeer.</li> <li>5. Hønefoss skal være en eksempelby når det kommer til miljøtiltak. Bærekraftighet skal vektlegges i byplanen. I byplanen bør det satses på grønne tak og urban birøkt. Det bør oppfordres til benyttelse av bærekraftige og miljøvennlige byggematerialer. Det bør plantes trær på Søndre torv. Unge Venstre vil skaffe elektriske bussykler som lånes ut gratis til alle innbyggere.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bestillingen fra de folkevalgte har vært at alle skal stille på medvirkningsopplegget på samme linje. Derfor har innbyggere, næringsliv og folkevalgte blitt invitert inn i planverksteder på lik linje. Kommunen har ansvar for en helhetlig planlegging. Utbygging, handel, kulturminnevern, friluftsliv med mange flere, er hensyn som kommunen må vurdere, veie opp mot hverandre og prioritere. Medvirkning er ikke alltid ensbetydende med at alle får det som de vil, da det er mange motstridende interesser. Kommunen må forholde seg til overordnede føringer, lover og regler.</li> <li>2. Områderegulering Hønefoss kan ikke bestemme hvilke butikker som skal åpne i Hønefoss, kun hvor det skal være mulig å åpne butikker. Planforslaget sikrer eksisterende og foreslår nye byrom, men regulerer ikke hvordan for eksempel torv møbleres for å bli attraktive. Det skal lages en formingsveileder, men denne kan bare bidra til attraktivitet. I planforslaget stilles det krav til publikumsrettede funksjoner i 1.etasjene konkrete steder (jf. § 4.14).</li> <li>3. §§ 4.14, 4.15 og 11.1 skal bidra til å sikre bla. dette. Ellers blir dette viktige tema i de videre detaljreguleringene.</li> <li>4. Planforslaget er ikke til hinder for de nevnte hensynene. <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Bærekraft er et viktig prinsipp for planforslaget (sosialt og miljømessig). Det er ikke stilt krav vedrørende materialbruk i bestemmelsene, en formingsveileder kan stille krav på grunnlag av estetiske og historiske anbefalinger.</li> </ol> <p>Overvann skal håndteres iht. Kommunens retningslinje for overvannshåndtering, se også bestemmelsenes § 4.8. Det er opp til forslagsstiller å foreslå løsning, f.eks grønne tak.</p> <p>Se ellers § 4.11 Blågrønne prinsipper.</p> <p>Områderegulering sikrer rammer for arealbruk og utnyttelse, ikke finansiering, drift eller aktiviteter.</p> </li> </ol>
<p><b>Ringerike Næringsforening</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Næringsforeningen er positiv til at planen legger til rette for høy utnyttelse i områdene nærmest stasjonen og vil påpeke at dette viktige plangrepet må ivaretas frem til vedtak.</li> <li>2. Når planforslaget nå foreligger, gir det inntrykk av at alle pågående planer er nullet ut. Dette må det rettes opp i, i den forstand at de planene dette gjelder må hensyntas og få sin plass i byplanen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering.</li> <li>2. Det er tidligere vedtatt at områderegulering skal være førende, også for pågående detaljreguleringer, og at disse derfor må vente til offentlig ettersyn av byplanen er gjennomført (se FS2 sak: 7/18 og KS sak 14/18): Forslagsstiller kan likevel når som helst be om at de sendes til politisk behandling. Dette er også gjort med for eksempel plan Id 414 Kvartal 36 og plan Id 420 Kvartal 46. En ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn, den andre må vente på føringer fra områderegulering Hønefoss.</li> </ol>

<p>3. Det er viktig å stimulere og legge til rette for handel og servicevirksomhet, men også ha et klart og bevisst forhold til at også kunnskapsbedrifter og kontorarbeidsplasser, samt kulturnæringer legges til sentrum.</p> <p>4. Næringsforeningen er positiv til kommunens definerte handelssoner (A) og stiller seg bak vurderingen av utstrekningen, men etterlyser bakgrunnen for inndelingen av sonene B, C og D, og beskrivelse av tenkt innhold av sone B.</p> <p>5. Næringsforeningen mener det ikke kan settes forbud mot enkelte typer varehandel. Selv om nok de fleste forstår at det er uhensiktsmessig å legge handel med produkter som krever stor plass, inn i sentrum, mener næringsforeningen det er å gå for langt å sette et absolutt forbud.</p> <p>6. Erigo-prosjektet slår fast at gode parkeringsmuligheter har svært stor til stor betydning for hvor man handler.</p> <p>7. Foreliggende planer for Sentrum, Øya, Lloyds, Tippen og Meieritomta, vil sammen med det som allerede finnes av lokaliteter, godt dekke behovet for utvikling i byen på kort og mellomlang sikt. Det betinger imidlertid at det blir åpnet for å sette fart på realiseringen av planene.</p> <p>8. Næringsforeningen ser at det er avgjørende for investeringsviljen i Hønefoss at aktørene ser på Ringerike kommune som en forutsigbar samarbeidspart. Byplanen har for flere områder der arbeidet med reguleringsplan har pågått over tid, gitt nye føringer som stopper planlagt utvikling. Næringsforeningen oppfatter dette som svært uheldig og ber kommunen om å revurdere foreslått utnyttelse og tilpasse dette pågående arbeid.</p> <p>9. Fellesbestemmelsene er for strenge og detaljstyrte.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommune bør legge saksbehandlingsforskriften til grunn for dokumentasjon ved rammesøknad.</li> <li>• § 4.6 og § 4.7 bør tas ut.</li> <li>• § 4.14 Kravene bør modereres og flyttes til kvalitetsprogrammet. Bestemmelsen forenkles til: «bebyggelsen i de enkelte delfeltene bør så langt det er praktisk mulig utformes etter føringer som er gitt i kvalitetsprogrammet».</li> <li>• § 4.17: det bør innføres en frikjøpsordning for lekeareal i relativ nærhet til utbyggingsområde.</li> </ul> <p>10. Næringsforeningen mener det blir viktig å ikke låse seg til en trafikkplan som vil begrense fleksibiliteten for fremtidige løsninger.</p>	<p>Hvordan private planforslag må revideres for å være i tråd med områdereguleringen må forslagsstiller selv sette seg inn i.</p> <p>3. Tas til orientering, planen er etter rådmannens vurdering ikke til hinder for det som påpekes.</p> <p>4. Arealformål på og bestemmelser for det enkelte felt og (f.eks. § 4.14 om publikumsrettet virksomhet) er det som er juridisk bindende. Se kart- og planforskriftens veileder for innhold i arealformålene.</p> <p>5. Det er satt noen få begrensninger for handel i sentrumsområdet (planområdet) § 4.16 – dette er kun plasskrevende virksomheter definert slik: biler og motorkjøretøyer, landbruksmaskiner/ anleggsmaskiner, trelast og byggevarer, planteskoler/hagesentre og fritidsbåter. Rådmannen mener disse ikke bør lokaliseres her hvor prioriteten bør være en stor konsentrasjon og et stort utvalg i tillegg til beverning, kultur og attraktive byrom.</p> <p>Butikklokaler i 1. etasje kan brukes som utstillingslokaler for ulik type virksomhet.</p> <p>6. Parkering er et viktig tema i byen. Derfor lages det en egen parkeringsstrategi for å følge opp dette. Erigo-prosjektet påpeker også at det er mange p-plasser i byen i dag, men at den <i>opplevde</i> tilgjengeligheten er lav. Dette må det jobbes videre med.</p> <p>7. Ingen av planene som ramses opp er vedtatte planer, men forslag. Noen har vært ute på offentlig ettersyn og mottatt innsigelser fra overordnede myndigheter. Se rådmannens kommentar til punkt 2 over.</p> <p>8. Mangel på overordnede styringsdokumenter har ført til lite forutsigbarhet for utbyggere og innbyggere. Dette er en av grunnene til at områdereguleringen nå utarbeides. I en overgangsfase til planen blir vedtatt vil det nok fortsatt føles uforutsigbart, men når planen er vedtatt er det helt tydelig hva kommunen ønsker og forventer av utvikling i byen. Det er plankart med tilhørende bestemmelser som er juridisk bindende. Kvalitetsprogrammet er kun retningsgivende.</p> <p>Det vises i tillegg til rådmannens kommentar til merknader knyttet til konkrete prosjekter.</p> <p>9. § 4.6 er i dag en kan- bestemmelse for kommunen. Det gir kommunen mulighet til forkjøpsrett på 20 %, ikke at 20 % må kjøpes av kommunen i hvert utbyggingsprosjekt. Rådmannen vurderer at paragrafene slik de er beholdes. Bestemmelsenes § 4.7 endres fra skal til «bør»: <i>Større utbyggingsprosjekter, med 20 boenheter eller flere, bør sammensettes slik at hovedvekten av boenheter skal variere fra 2-roms til 4-roms. 1-roms boenheter bør unngås. Minimum 20 % bør være leiligheter mellom 30 og 50 m<sup>2</sup>. Minimum 20 % bør være minst 80 m<sup>2</sup>, 10 % av disse bør være over 100 m<sup>2</sup> og ligge på bakkeplan med mulighet til privat uteområde som hage eller terrasse. Endelig leilighetssammensetning fastsettes i bestemmelser til</i></p>
--	--

<p>11. Tunnel gjennom St. Hanshaugen og bru over elva må oppprioriteres. Veien bør endog videreføres over ny kulvert i Storskjæringa og kobles på E16 i Styggedalen-området.</p> <p>12. En konsekvensutredning av mer gratisparkering kan være en god løsning med tanke på å få på plass en bærekraftig parkeringsstrategi med sterk oppslutning fra næringsaktørene i sentrum og befolkningen. Næringsforeningen mener det bør legges som et ufravikelig prinsipp at enhver endring av parkering i Hønefoss blir belyst fra alle tenkelige sider av de som målbærer interessene.</p> <p>13. Næringsforeningen vil bemerke at god involvering ikke er en opplevelse som deles av sine medlemmer. Fokus på mulighet for utvikling av næringsliv og utfordringer knyttet til mindre handel i sentrum har i liten grad blitt berørt i planverkstedene.. Kommunen må i større grad ta grunneierne med i prosessen for å sikre realisme i planene.</p> <p>14. Dokumentene og rapportene «framover sammen» Næringspolitisk strategi og Sluttrapport forprosjekt Erigo – sentrumsutvikling Hønefoss bør være førende og stå i kildehenvisningen.</p>	<p><i>detaljregulering.</i> Rådmannen foreslår å endre noen av bestemmelsene i § 4.14 Arkitektur og estetikk. For å ivareta nødvendig kvalitet i detaljregulering av nye prosjekter er det viktig å stille krav. Krav til uteoppholdsareal og sandlekeplass skal løses internt sentralt i feltene, mens bebyggelsen skal ligge inntil fortauene rundt. Dette fordrer samarbeid mellom grunneiere internt i feltene. Del av kravet vil kunne løses med tilgang til offentlig leke- og oppholdsareal utenfor feltet, på vilkår (jf. bestemmelsenes § 4.17.</p> <p>10. Kvalitetsprogrammet skal være retningsgivende, jf. endringer av bestemmelsene. I planen er veiareal regulert til samferdselsformål. Dette er et overordnet formål som blant annet omfatter kjøreveg, gangvei og sykkelvei. Dette gir fleksibilitet i framtidige løsninger. Mye av biltrafikken i Hønefoss er internttrafikk noe som kan endres ved nye og bedre løsninger for gående, syklende og kollektivtransport.</p> <p>11. Det prioriteres å finne trasé for den nye veien. Veien vil ha liten effekt før IC-stasjonen er i drift. Ringerike kommune skal i samarbeid med Buskerud fylkeskommune utarbeide en portefølje over alle prosjekter knyttet til gjennomføring av aktuelle prosjekter jf. Buskerud fylkeskommunes merknad til områderegulering Hønefoss.</p> <p>12. Kostnader knyttet til ulike løsninger for kommunal parkering utredes våren 2019. Et ufravikelig prinsipp om å belyse en sak fra alle mulig tenkelige måter er en umulighet og ekstremt kostbar metode som i praksis vil bety at parkering forblir slik det er i dag. Det er en dårlig løsning med tanke på at den opplevde tilgjengeligheten på parkering i Hønefoss er dårlig, jf. Erigo-prosjektet.</p> <p>13. Bestillingen fra de folkevalgte har vært at alle skal stille på medvirkningsopplegget på samme linje. Derfor har innbyggere, næringsliv og folkevalgte blitt invitert inn i planverksteder på lik linje.</p> <p>Kommunen har ansvar for en helhetlig planlegging. Utbygging, handel, kulturminnevern, friluftsliv med mange flere, er hensyn som kommunen må vurdere, veie opp mot hverandre og prioritere. Medvirkning er ikke alltid ensbetydende med at alle får det som de vil, da det er mange motstridende interesser. Kommunen må forholde seg til overordnede føringer, lover og regler.</p> <p>14. Næringspolitisk strategi og sluttrapport forprosjekt Erigo – sentrumsutvikling Hønefoss utgjør en del av kunnskapsgrunnlaget for planprosessen.</p>
<b>Private</b>	
<b>Stein Bakken</b>	1. Petersøya kan vurderes som hundepark, men dette reguleres ikke gjennom plan- og

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sett av et inngjerdet område på kanskje 40x20 meter til hundepark. Området kan være på Petersøya kanskje eller i Schongslunden.</li> <li>2. Prioritert opp den inntegnede gang/sykkelbroen fra Stølandet til Ringeriksgata, for å få en sikker og lite trafikkutsatt vei til den nye skolen på Benterud. Denne broen sammen med bro fra Ringeriksgata til Eikli skole vil gi en rask og sikker skolevei til Benterud utenom sentrumstrafikken.</li> </ol>	<p>bygningsloven og derfor ikke i områderegulering Hønefoss.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Både bru over Petersøya, over Kvernbergsund og sammenhengende Elvelangs foreslås prioritert høyt, og vil bidra til trafiksikker skolevei til Benterud.</li> </ol>
<p><b><u>Stabells gate 8 AS, Flattums gate 12 AS og Grand Hotel Hønefoss AS</u></b></p> <p>Merknader gjelder gnr/bnr 318/381 og 318/393 (Grand Hotel)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 30 meters byggegrense langs jernbanen umuliggjør all utvikling og utbygging av eiendommene. Det vil medføre en kraftig verdireduksjon da gjenreisning etter f.eks. brann trolig ikke vil tillates.</li> <li>2. Miljøverndepartementets retningslinje for støy gjelder ikke for hotell og overnattingssteder, men gjennom Teknisk Forskrift. Foreslått byggelinje kan derfor reduseres.</li> <li>3. Tiltakshaver på jernbane bør pålegges å utføre tiltak for å støydempe i takt med utbygging av stasjonen. Dette bør bli en rekkefølgebestemmelse i kommende reguleringsplaner.</li> <li>4. Begge eiendommene bør innlemmes i BH2 for å tilrettelegge for videre utvikling av hotelldriften. Kritisk masse for antall hotellrom for å opprettholde en økonomisk forsvarlig drift ligger på 120-150 rom. I dag har hotellet 41 rom.</li> <li>5. Konkurrenten Scandic Ringerike har fått utnyttelse på 430%. Ber om at følgende vurderes: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Øke utnyttelsen av til 250% av eiendommene samlet.</li> <li>• 5 etasjer langs Riperbakken og i Flattumsgate 12</li> <li>• 4 etasjer + inntrukket 5 etasje i Stabells gate 8.</li> </ul> </li> <li>6. Fasade på hovedbygg samt sidefløy bevares, mens anneks i Stabells gate 8 og Flattumsgate 12, samt stallen, rives.</li> <li>7. Hvis ovenstående ikke endres ønskes det at formålet endres fra hotell til boligformål.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rådmannen ønsker, som grunneierne selv, at Grand Hotel skal ha anledning til å utvikle seg og sikre driften videre. Bane NOR har innsigelse til bestemmelsenes § 4.20 om muligheten til gjenoppbygging etter brann innenfor 30 meters byggegrense til jernbanen. Jernbanelovens § 10 omfatter byggegrense på 30 meter fra midt nærmeste spor, og gjelder foran byggegrenser vedtatt i reguleringsplan. Det vil si at en smalere byggegrense i områderegulering Hønefoss ikke vil gjelde foran denne paragrafen. Byggegrensen på 30 meter innebærer ikke nødvendigvis byggeforbud, men alt innenfor 30 meter må søkes om. På bakgrunn av ovenstående er bestemmelsen § 4.20 fjernet.</li> <li>2. Se pkt. 1 over. Ved forslag til detaljregulering for bebyggelse innenfor byggegrensen vil forholdet til støy fra jernbanen være et tema i planen.</li> <li>3. Jernbanespolet bak Grand Hotell omfattes ikke av fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 og skal dermed ikke utbedres så langt rådmannen vet.</li> <li>4. Rådmannen bemerker at hotelldrift er i samsvar med arealformål sentrumsformål, og anser det derfor ikke som nødvendig å endre formålet på eiendommen. En eventuell privat detaljregulering av Grand Hotell bør innlemme alle arealer hvor hotellet planlegger drift.</li> <li>5. Utnyttelsesgraden på felt BH 2 (Grand Hotel) er redusert som følge av innsigelsen fra Bane NOR. Illustrasjonene i kvalitetsprogrammet og teknisk illustrasjonsplan viser at det er tilrettelagt for nybygg – men ikke innenfor byggegrensen til jernbanen. Dette betyr ikke nødvendigvis at det ikke kan bygges mer. En egen privat detaljregulering vil måtte fastlegge eventuell bygging og riving innenfor byggegrense til jernbanen. Dette gjelder også bebyggelse utenfor byggegrensen inntil Stabells gate.</li> <li>6. Se kommentaren til pkt. 5 over.</li> <li>7. Se kommentaren til pkt. 5 over.</li> </ol>
<p><b><u>Lise Bye Jøntvedt, Kjell-Olav Jøntvedt, Catalina Guerrero Jøntvedt og Øivind Kr. Guerrero Jøntvedt</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ønsker en belysningsplan for Hønefoss. Byplanen mangler en strategi for og, offentlig belysning.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det er satt i gang arbeid med en formingsveileder som skal gjelde for hele Hønefoss, ikke kun innenfor planområdet. Belysning er et av mange viktige tema i denne.</li> <li>2. Merknaden tas til orientering.</li> </ol>

<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Aksepterer ikke at Kongens gate – bybrua – Hønefogata er hovedtransportåren gjennom sentrum.</li> <li>3. Det må settes av areal for ny vei vest via jernbanestasjonen når arbeid med ny arealdel i kommuneplanen settes i gang.</li> <li>4. nullvekst vil fortsatt føre med seg 20 000 biler som deler byen i to på en uakseptabel måte.</li> <li>5. Fortau, gang- og sykkelvei bør legges på østsiden av Kongens gate.</li> <li>6. Fartsgrensen må senkes til 30 km/t og gående må få prioritet i lyskryssene.</li> <li>7. Byplansjefen må kontakte Statens vegvesen for å lage en plan for å få trafikken ned i perioden fra Byplanen vedtas og fram til den er realisert.</li> <li>8. Bruforbindelser må prioriteres. Kollektivtransport må tillates på bru over Petersøya. Det bør planlegges en bru fra Benterud til Tolpinrud.</li> <li>9. Enige i det Byplanen foreslår om kvartalsprinsippet, høyder, materialvalg, fargepalett og grønne gårdsrom med lekeplass for barn, elvelangs fra Tippen til Schjongslunden, grønne kantsoner ved husene, blå-grønne innslag i bybildet, siktlinjer mot elva og parkeringsstrategien. eksisterende bebyggelse må legge føringen for hvor høyt det blir anledning til å bygge nytt.</li> <li>10. Det må være gode siktlinjer, gangveier og grønne rom mellom byggene på Øya og Tippen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Områderegulering Hønefogata kan ikke vedta hva det skal arbeides med i en rullering av kommuneplanens arealdel. Områdereguleringen kan ikke styre over noe som ligger utenfor sin egen planavgrensning.</li> <li>4. Nullvekst er det målet for trafikken arbeidet med områdereguleringen bygger på. Det står ikke i veien for at det i fremtiden kan settes politiske mål om å redusere trafikken i Hønefogata.</li> <li>5. Det er mest hensiktsmessig å ha fortau og gang/sykkelvei på vestsiden av Kongens gate. Målpunktene ligger på denne siden (sentrum). Det gjør at færre må krysse Kongens gate for å komme seg dit de skal. Elvelangs vil være et alternativ for de som ønsker å bevege seg på østsiden.</li> <li>6. Planene for ombygging av veier til gater, inndeling av gatene med mer er valgt for nettopp den omvendte mobilitetspyramiden med følgende prioritering: gående – syklende – kollektiv – kjørende. Fartsgrense fastsettes ikke i en områderegulering.</li> <li>7. Trafikkregulering er ikke en del av denne planen.</li> <li>8. Nesten alt av veiareal i planen er avsatt til samferdselsformål, nettopp for å ivareta en fleksibilitet til å velge den beste løsningen i framtida. Type bru over Petersøya spesifiseres ikke i Områderegulering Hønefogata. Dette løses i detaljregulering av brua. Reguleringsbestemmelsene vil suppleres med krav til detaljregulering for bruene.</li> <li>9. Tas til orientering. Eksisterende bebyggelse er hensyntatt når høyder er vurdert i områdereguleringen.</li> <li>10. Rammene for dette er ivaretatt i planen, detaljeringen fastlegges i detaljreguleringene.</li> </ol>
<p><b><u>Wenche og Per Weisteen</u></b></p> <p>Områderegulering for Hønefogata vil medføre at 281 Helgesbråten må endres siden det er overlappende områder. Avsnittet om garasje bør endres slik at maks areal utvides til 50m<sup>2</sup> og bredde 6 meter.</p>	<p>Områderegulering Hønefogata tar for seg noe av området som i dag reguleres i 281 Helgesbråten. Når områderegulering Hønefogata blir vedtatt vil den delen av Helgesbråten-planen som overlapper bli opphevet. Deretter er det Områderegulering Hønefogata som er gjeldende plan for dette området. Dermed vil ikke annet enn det geografiske området i 281 Helgesbråten endres.</p>
<p><b><u>Christine K Jørgensen</u></b></p> <p>Bebyggelsen på Tippen bør ikke overstige 2 etasjer. Høyhus er til sjenanse og skaper mindre trivelige miljø i områdene rundt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jugendbuene til Lloyd bør trone over området. Det kan ikke bygges noe foran dem. De må få sin hedersplass.</li> <li>• Høyhus hindrer utsyn mot elva og til historiske plasser i byen.</li> <li>• Høyhus vil skygge for ny plass foran buene og gi dårligere solforhold</li> </ul>	<p>Rådmannen mener at Tippen er et sentralt og viktig område for fortetting. Området ligger nord i byen og er en del av aksene mot stasjonen og viktig for å bygge opp under kundegrunnlaget til stasjonen. Rådmannen følger opp politiske mål om befolkningsvekst i kommunen med forslaget til områderegulering Hønefogata. Det er viktig med sterkere fortetting av dette området for å beholde moderat fortetting i resten av byen. Områdereguleringen legger rammer for hvordan området skal utvikles, men detaljene utarbeides i en senere detaljregulering. Det er blant annet lagt inn et krav om at det skal reguleres et byrom og en siktlinje mellom Lloyds, Tippen og elva. Reviderte</p>

<p>på Glatvedt. Tippen vil også få dårligere solforhold.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Høyhus er ikke pent.</li> </ul> <p>Det bør lages en hageby på Tippen. De er populære og harmonerer med elva og grøntområder. Den delen av elva som går under Tippen bør åpnes opp. Kanskje noen småbutikker og serveringsområder kan passe inn enkelte steder.</p>	<p>bestemmelser åpner for bolig, kontor, bevertning og kulturinstitusjon, i tillegg til forretning med inngang fra Kongens gate. Områdene langs elva reguleres til friområde og gang/sykkelvei for å tilrettelegge for allmennheten.</p>
<p><b><u>Harald Heggen Brørby</u></b></p> <p>Heggen Brørby er usikker på hva Bloms gate 3 er regulert til, men ønsker videreføring av dagens bruk som er parkering og kombinert kontor/bolig. Ber om høyest mulig utnyttelsesgrad.</p>	<p>Bloms gate 3 er regulert til boligbebyggelse-blokkbebyggelse (BBB1). Det er krav om detaljregulering for ny bebyggelse. Områdereguleringen gir rammer for transformasjon av småhustomtene innenfor BBB1 til tettere bebyggelse, men en helhetlig utvikling må fastlegges og sikres i en detaljregulering for hele feltet. Dette er en mulighet eiere har, ikke et krav fra kommunen.</p> <p>Maksimal retningsgivende utnyttning er totalt for feltet %-BRA: 150 %. Dette er inkludert eksisterende og ny bebyggelse. Byggehøyder innenfor feltet skal variere mellom kote+ 85 (2.etg.) og kote+ 94 (5 etg.).</p>
<p><b><u>Jan Erik Berg</u></b></p> <p>Som grunneier og beboer i Bloms gate 1 bemerker Berg at det er to områder som er særlig trafikkfarlige ved hans eiendom i krysset mellom Bloms gate og Holmboes gate.</p> <p>Krysset er nå forvirrende og periodevis sterkt trafikkert. Det er for høy hastighet på mange av bilene i begge gatene, betydelig høyere enn henholdsvis 30/40 km/t. Skolebarna som kommer ned Bloms gate går sørover i Holmboes gate, og her er det ikke plass til både biler og fotgjengere i begge retninger. Holmboes gate bør enveisreguleres sørover fra Bloms gate og sørover.</p> <p>Utkjøringen fra gårdsplassen til Bloms gate 1 fungerer meget dårligere etter at fortauet ble drastisk utvidet i bredden. Biler ligger tett klistret inntil gjerdet til Bloms gate 1 nedover bakken, ofte i betydelig større fart enn oppover siden man går over siden man går over i 40 km sone i Holmboesgate. Det bor tre skolebarn i Bloms gate 1 og Berg er sterkt bekymret for deres sikkerhet. Her går man rett ut i trafikken, og spesielt om vinteren, med brøytekanter over en meter, sklir barna i huset rett ned i den forbigående trafikk. Fartsgrensen på 30 km/t blir sjelden overholdt, verken av vanlige bilister eller politi. Berg foreslår derfor å enveisregulere Bloms gate vestover mellom Holmboes gate og Telegrafalleen. Berg har også forslag om fotgjengeroverganger i området (se merknaden med kart).</p>	<p>Områderegulering for Hønefoss er et langsiktig og for statisk styringsdokument til å regulere fotgjengeroverganger og stenging av gater, og er ikke et godt egnet verktøy til å løse konkrete problemstillinger som dreier seg om manglende trafiksikkerhet og trygg skolevei.</p> <p>Kommunen har tidligere besvart henvendelse fra Sameiet Telegrafalleen A (06.03.2019) om trafikksituasjonen i dette området. Kommunen viste til at Fylkesmannen i Buskerud, høsten 2017 etter henvendelse, vurderte trafiksikkerheten for skolebarn i dette området. Krysset mellom Blomsgate og Holmboes gate framsto for fylkesmannen ikke å utgjøre en særlig risiko. Fylkesmannen kom til at skoleveien i seg selv ikke utgjør en særlig risiko slik at den er å anse som «særlig farlig eller vanskelig» etter opplæringsloven § 7-1. Ringerike kommune anser ikke trafikkforholdene i Telegrafalleen og Blomsgate som «særlig farlige eller vanskelige», og vil ikke iverksette spesielle tiltak i området men følge med på hvordan trafikkmengden utvikler seg.</p>
<p><b><u>Kirkegaten 7 ANS</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reduksjon av tomtene langs Kongens gate går mot fokuset på økt utnyttelse av sentrum.</li> <li>2. Endringene som er foreslått for Kirkegaten 7 gnr/bnr. 318/403 reduserer</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kommunen har ansvar for en helhetlig planlegging. Utbygging, transport, handel, kulturminnevern, friluftsliv med mange flere, er hensyn som kommunen må vurdere, veie opp mot hverandre og prioritere. En utvidelse av Kongens gate vil bedre tilgjengeligheten for gående, syklende og kollektivtransport i Hønefoss, noe rådmannen anser som viktig å prioritere.</li> </ol>

<p>utnyttelsen betydelig. Dette gjelder også høydene som er foreslått.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Begrensning på 2 og 3 etasjers bygg langs Kongens gate er veldig dårlig utnyttelse.</li> <li>4. Kirkegaten 7 bør utnyttes for befolkningsvekst og næringsutvikling, i stedet for å settes delvis av til bussterminal.</li> <li>5. På området av Kirkegaten 7 som er satt av til kollektivterminal er det investert betydelig i elbilparkering. Kommunen bør derfor finne andre arealer til park innenfor kollektivformålet, for eksempel Kong Ringsgate 11a og 11b.</li> <li>6. Kongens gate bør ikke utvides hvis begrunnelsen er tilrettelegging for gående og syklende.</li> <li>7. Det bør åpnes for anleggseiendom over samferdselsanlegg og infrastruktur i Kongens gate og over kollektivterminalen, tilsvarende det som planlegges på Ringerike vgs.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Se rådmannens kommentar til pkt. 1.</li> <li>3. Det er satt maks byggehøyde på 2 etasjer med innredet loft på felt B/F/K2 øst for Kongens gate. Dette er for å tilpasse seg bygg som allerede er innenfor feltet og samspille med eksisterende bebyggelse øst for Kongens gate. For feltet BS7 hvor Kirkegata 7 ligger, skal høyden variere mellom 3 og 6 etasjer hvor det er lavest i sørvest og høyest i nordvest. Dette prinsippet er gjennomgående for planen.</li> <li>4. Hønefoss har behov for en bussterminal i sentrum, spesielt fram til nye Hønefoss stasjon er ferdig bygd og i drift. Derfor videreføres gjeldende regulering av bussgata. Utvidelsene av den ligger for det aller meste på kommunal grunn. For å nå nullvekstmål er det viktig å prioritere kollektivtransporten.</li> <li>5. Rådmannen planlegger ikke park innenfor kollektivterminalformålet, men noe fortau med eventuell beplantning. Utvidelser av reguleringsformålet er i størst mulig grad gjort på kommunal grunn.</li> <li>6. Kongens gate skal utvides for å få plass til gjennomgående sykkelfelt, gangfelt og grøntrabatt. Grøntrabatt er spesielt viktig med tanke på overvannshåndtering og for å få en grønnere by.</li> <li>7. Anleggseiendom er ikke et arealformål etter kart- og planforskriften. Hvis anleggseiendom over samferdselsanlegg og infrastruktur i Kongens gate og over kollektivterminalen tolkes som en overbygning fra et kvartal til et annet er ikke dette ønskelig fra rådmannens side som fokuserer på liv på gateplan og ikke i høyden.</li> </ol>
<p><b><u>Knut Fure</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Omfattende boligbygging, basert på Ringeriksbanens ferdigstilling, medfører ikke oppnåelse av forventet befolkningsvekst. Arbeidsplasser, barnehageplass, skole- utdanningstilbud, helse, kultur, sport-fritidsaktiviteter og nære rekreasjons og friluftsområder er også viktig. Byutviklingen kan ikke være avhengig av banen.</li> <li>2. Kollektivbru over Petersøya bryter med den brede politiske enigheten om at Petersøya må bevares som et felles, fremtidig grønt natur- og rekreasjonsområde.</li> <li>3. Administrasjonen og utbygges uttalelser om at Tippen både tåler og eger seg for bygging av «høyhus» (12 etasjer), bør ikke følges.</li> <li>4. Søndre Park bør bevares og utvikles som en fremtidig «grønn lunge» for rekreasjon, trim og kultur.</li> <li>5. Schjongslunden er et sentralt og viktig område for idrettsaktiviteter. Det er ikke rom for ytterligere utbygging av området langs elva. Gjenværende</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Områdereguleringen legger rammer for en befolkningsvekt i sentrum av Hønefoss, men også økte arealer til offentlige formål, handel, næring, kontorer, rekreasjon/uorganisert aktivitet (park, friområder mm).</li> <li>2. I planen er veiareal regulert til samferdselsformål. Dette er et overordnet formål som blant annet omfatter kjøreveg, gangvei og sykkelvei. Dette gir fleksibilitet i framtidige løsninger. Det er ikke bestemt om det skal bygges en gang- og sykkelbru over Petersøya eller om det skal tillates at den også benyttes til kollektivtransport. Type bru over Petersøya spesifiseres ikke i Områderegulering Hønefoss. Dette løses i detaljregulering av brua. Reguleringsbestemmelsene vil suppleres med krav til detaljregulering for bruene.</li> <li>3. Rådmannen mener at Tippen er et område som tåler høyere bebyggelse blant annet fordi det ligger lavere i terrenget og det vil kunne få begrensete negative konsekvenser. Hvorvidt Tippen tåler et høyere bygg på 12 etasjer er opp til privat forslagsstiller å vise ved detaljregulering av området for et konkret prosjekt.</li> <li>4. Dette ivaretas i planforslaget.</li> <li>5. Schjongslunden er viktig for Hønefoss, er regulert i egen plan fra 2014 og reguleres</li> </ol>



<p>grøntområde må bevares for ettertiden, og bestå som et supplement og bruksområde til de aktuelle aktivitetene.</p> <p>6. Profittmotiv er legitimt nok, men må aldri styre byens utvikling og fremtid.</p> <p>Det er også bekymringsfullt når enkelte utspill fra administrasjonen etterlater inntrykk av at mange av føringene om utbygging allerede er bestemt.</p> <p>Det har de siste månedene vært et stort engasjement fra byens innbyggere i forhold å ivareta byens identitet og historie, herunder den blå- grønne profil og bevaring av byens signalbygg (eks. Hønefoss skole, stasjonsbygningen). Det må forutsettes at Ringerike kommune lytter til og reelt tar hensyn til dette i den videre prosessen.</p> <p>Det er politikerne i Ringerike kommune, med det mandat de har fått av sine velgere, som har det endelige ansvaret for en helhetlig og fremtidsrettet utbygging som ivaretar byens særpreg.</p>	<p>ikke i Områderegulering Hønefoss. Denne planen er tilgjengelig i kommunens kartløsning. En liten del av planen vil bli erstattet som følge av regulering Ringeriksgata og nye bruer til Stølandet og Eikli.</p> <p>6. Det er alltid føringer i en planprosess, både fra statlige og regionale myndigheter og folkevalgte kommunepolitikere. Dette legger rådmannen til grunn, sammen med innhentet kunnskapsgrunnlag og meninger fra befolkningen når planforslaget utarbeides. Kommunen har ansvar for en helhetlig planlegging. Utbygging, transport, handel, kulturminnevern, friluftsliv med mange flere, er hensyn som kommunen må vurdere, veie opp mot hverandre og prioritere.</p> <p>For øvrig er blant annet elvelangs, eksisterende grønnstruktur og bevaring av Hønefoss skole ivaretatt i planforslaget.</p>
<p><b><u>Ring Eiendomsutvikling AS</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det er fornuftig å vurdere vår eiendom (gnr/bnr. 38/34) og kommunens eiendom som en helhet.</li> <li>2. Ring Eiendomsutvikling AS har fått signaler om at bussen trenger mer plass forbi sin eiendom og stiller seg positive til å bidra til felles løsning.</li> <li>3. Det legges opp til møne og gesimshøyder tilsvarende 4-5 etasjer. Dette bør oppjusteres til 8 etasjer for best mulig utnyttelse av området.</li> <li>4. Ring Eiendomsutvikling AS ser for seg å bygge en kombinasjon av bolig og tjenesteyting slik som kommunen har skissert.</li> <li>5. Det bør bygges boliger for førstegangsetablerere, studenter og eldre, med uteaktiviteter på taket og innglassede balkonger.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Felt B/T2 er omfattet av krav til detaljregulering. Planavgrensningen skal følge feltavgrensningen. Dette innebærer at man ser på kommunens tomt og Ring eiendomsutvikling ASs tomt sammen.</li> <li>2. Tas til orientering.</li> <li>3. Arealene B/T 1, 2 og 3 er regulert med tanke på etablering av attraktive sentrumsnært boliger for barnefamilier (rekkehus/ «townhouse» – struktur). Det legges opp til mønehøyde tilsvarende 3 etasjer eventuelt 2 etasjer med innredet loft – ikke 4-5 etasjer. Høy bebyggelse er i byplanen lagt nærme stasjonen. Dette opprettholdes i planen.</li> <li>4. Tas til orientering.</li> <li>5. Rådmannen mener det er viktig å tilrettelegge for gode rekreasjonsmuligheter på bakkeplan, jf. rådmannens kommentar til pkt. 3.</li> </ol>
<p><b><u>Toril Skogdal Westheim</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sentrumsnære områder, som Eikli og Storløkka bør bygges ut med boliger.</li> <li>2. Det bør bygges varierte boliger, mer rekkehus og flermannsboliger, ikke bare leiligheter.</li> <li>3. Savner samlingssted for barn og unge i sentrum, f. eks badeland, lekeland, skøytebane, skatepark. Små konsertscener, spillrom med</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Deler av Eikli er avsatt til bolig/tjenesteyting (B/T1, B/T2 og B/T3). Storløkka er utenfor planavgrensningen til områderegulering Hønefoss og vurderes ikke i dette planarbeidet.</li> <li>2. Det legges opp til en variert bebyggelse i Hønefoss. Store villaområder finnes allerede i dag. I kvartalene i sentrum legges det opp til blokker med grønne indre gårdsrom, det samme på Tippen og Øya. På Eikli er det tenkt en lavere, men allikevel tett, bebyggelse med større mulighet for private hager og grøntområder.</li> </ol>

<p>biljardbord osv. Det er viktig å gi barn og unge et uorganisert tilbud, og for å få et levende sentrum må slike ting ligge i sentrum.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Det er viktig med nærskoler, også i sentrum. Det er synd at Hønefoss skole legges ned.</li> <li>5. Ideen om ikke å lage flere veier gjennom sentrum er god, men er skuffa over at det kun er ett sykkelfelt over brua og gjennom byen. Det er viktig å ha sykkelfelt i begge retninger.</li> <li>6. Ønsker bysykkeldordning, eventuelt førerløse busser.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Streetbasketbanen på Livbanen kan være skøytebane på vinteren. Kommunen kan kun regulere bruken av arealene, ikke hvilken konkrete virksomhet som etablerer seg. Områdereguleringen er ikke til hinder for badeland, lekeland eller skatepark. For øvrig er lekeland, som et eksempel, en virksomhet som både i Sandvika og Oslo er etablert utenfor sentrum. Noe lignende ville vært aktuelt også i Ringerike.</li> <li>4. Tomten til Hønefoss skole er i områdereguleringen avsatt til offentlig eller privat tjenesteyting (BOP6). Dette betyr at området kan brukes til skole. Den gamle skolebygningen er lagt under hensynssone bevaring kulturmiljø.</li> <li>5. Det er sykkelfelt i begge retninger, men det er samlet på en side av veien.</li> <li>6. Tas til orientering. Dette er ikke noe som kan vedtas i en reguleringsplan.</li> </ol>
<p><b><u>Ola Landmark</u></b></p> <p>Merknaden er knyttet til Bjørklundsgate 4.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det er etablert vei til eiendommene Bjørklunds gate 3 og 4 fra portrom (kun 250 cm) mot Hammerbro gaten via Wiels gate / Bjørklunds gate, men det er ingen parkeringsmuligheter. Veien blir ikke vedlikeholdt eller brøytet av kommunen. Bygget, som har tre leiligheter + hybel (utleie), bruker portrommet mellom Nordre Torv 4 og 5 til parkering, da eiendommene Bjørklundsgate 4 og Nordre Torv 4 har felles eier. Med henvisning til uheldig atkomstløsning, lite plass til parkering og økonomi, kan fortsatt utleie av 4 boenheter i bygget ikke forsvares. Bygget trenger et vedlikeholdsmessig løft, Landmark ønsker i denne forbindelse å rive bygningen og oppføre en ny enebolig. Det vises også til at enebolig gir mindre press på miljø og omgivelser enn 4 utleieenheter, og at det kan gi et estetisk løft sammenlignet med eksisterende bygg.</li> <li>2. Landmark forventer at hvorvidt eiendommen berøres av båndleggingszone for planlegging av vei mellom Hønengata og stasjonen blir avklart før områderegulering Hønefoss vedtas. Hvis avklaringen kommer sent eller eiendommen ved vedtak av planen blir båndlagt til vei, antar Landmark at kommunen initierer innløsning.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Illustrasjonsplanen til områderegulering Hønefoss viser en mulighet for fortetting i rekken bak husene rundt Nordre torv på arealene inn mot St. Hans Haugen. Dette forutsetter avklaring av en helhetlig løsning gjennom privat detaljregulering, og er kompleks da arealene har mange grunneiere som må samarbeide om felles uteoppholdsarealer og atkomstløsning. Hvorvidt rivning av dette bygget og oppføring av en enebolig ødelegge for en framtidig helhetlig løsning er uvisst, men fortetting innenfor arealet forutsetter en helhetlig løsning gjennom detaljregulering. Områdereguleringen er ikke til hinder for at bygget kan rives for oppføring av en enebolig.</li> <li>2. Det stemmer at båndleggingssonen for planlegging av vei mellom Hønengata og stasjonen skal avklares noe nærmere før områderegulering Hønefoss vedtas. Båndlegging utløser ikke innløsning. Det er gjennom regulering man kan kreve innløsning.</li> </ol>
<p><b><u>Reidar Olsen</u></b></p> <p>Mange opplever sykkelfeltet i Hønengaten for smalt og utrygt. Det er viktig at en ikke gjør samme feilen over Bybrua. Sykkelfeltet må være så bredt at det oppleves som et trygt valg. Syklende trenger større plass enn gående. Det ville være klokt med et fysisk skille mot kjørebanelen.</p>	<p>Det er satt at et bredt ensidig toveis sykkelfelt i Hønengata for at det skal oppleves tryggere å sykle i Hønefoss. Det er kun en liten del av Hønengata som reguleres i Områderegulering Hønefoss.</p>

<p><b><u>Knut Holter</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Investering i bussbru bør flyttes fra Petersøya opp til Tippen – Hønegata (parallelt med Hønefoss bru), hvor avkastningen og nytteverdien vil være garantert. Envegskjør nybrua nordover og gamlebrua (Hønefoss bru) fra 1950-tallet sydover, vipps ei rundkjøring, garantert køfritt fordi lysreguleringen er borte og kapasiteten er økt. (Se Knut Holters vedlegg til merknaden).</li> <li>2. Vil man ikke ha ei ny bru nedenfor den eksisterende, så må i hvert fall lyskryssene erstattes med rundkjøringer.</li> <li>3. Den foreslåtte brua over Petersøya er bare velkommen som gang og sykkelbru.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det er ikke ønskelig å øke kapasiteten for privatbilen i Hønefoss. Det er vedtatt et nullvekstmål i biltrafikken, det vil si at veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Trafikksystemet som tegnes opp i vedlegget prioriterer ikke gående og syklende, men privatbilen. Dette er ikke forenlig med den omvendte mobilitetspyramiden, med følgende prioritering: gående – syklende – kollektiv – kjørende, som er førende for utformingen av områderegulering Hønefoss.</li> <li>2. Rundkjøring er ikke forenlig med vedtatt prioritering av trafikantgrupper og en byggestruktur, slik områdereguleringen legger opp til. Rundkjøring bygges der man skal prioritere bilene og er derfor ikke forenelig med vedtatt prioritering av trafikantgrupper.</li> <li>3. I planen er veiareal regulert til samferdselsformål. Dette er et overordnet formål som blant annet omfatter kjøreveg, gangvei og sykkelvei. Dette gir fleksibilitet i framtidige løsninger. Type bru over Petersøya spesifiseres ikke i Områderegulering Hønefoss. Dette løses i detaljregulering av brua. Reguleringsbestemmelsene vil suppleres med krav til detaljregulering for bruene.</li> </ol>
<p><b><u>Lafton Eiendom AS</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. § 5.4.2 – Felt BS2: kvartal 46 – ønsker at bygget i Stangsgate 7 kan rives. Det er i så dårlig stand at det ikke er økonomisk forsvarlig å rehabilitere det. Det er kritikkverdig at kommunen ikke opptre forutsigbart i detaljregulerings-saken. Ønsker 5 etasjer, med inntrukket femte etasje.</li> <li>2. § 5.16.2 – Felt BKB2 – kvartal 36 Utnyttelsen bør settes til 235% BRA og ikke blande inn eksisterende bebyggelse. Det bør tillates 6 etasjer mot øst.</li> <li>3. § 4.7 – Det er uklokt å regulere størrelse på leiligheter. Dersom det settes krav til leiligheter ned mot 30 kvm, vil det være vanskelig å unngå at disse blir 1-roms boenheter som det sies i planforslaget.</li> <li>4. §4.14 – Det er ikke tillatt svalgangsløsninger, med noen unntak. Vi ønsker at det samme skal gjelde BKB2. Det bør kunne tillates svalgangsløsning der det vender fra vei og mot stille side.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rådmannen vurderer det som viktig å ta vare på gjenværende trehusmiljø rundt Fengselet. I denne overordnede planen gjelder det også Stangsgate 7 som er lagt under hensynssone bevaring kulturmiljø. Det er imidlertid ikke et forbud mot riving av alt som ligger under denne hensynssonen, men det er større hensyn man må ta. Mangel på overordnede styringsdokumenter har ført til mindre forutsigbarhet for utbyggere og innbyggere enn det rådmannen ønsker. Det er også en av grunnene til at områdereguleringen nå utarbeides. I en overgangsfase til planen blir vedtatt vil det nok fortsatt føles uforutsigbart, men når planen er vedtatt er det helt tydelig hva kommunen ønsker og forventer av utvikling i byen. Kotehøyden for feltet beholdes.</li> <li>2. Her er det nok en misforståelse. Til sammen 235 % BRA på felt BKB2 gjelder for dette feltet - uavhengig av om alt som står i dag rives. Innenfor kvartaler er hovedprinsippet at bebyggelsen skal være høyest i nordøst og trappes ned mot sørvest (jf. bestemmelsenes § 4.13 Bebyggelsesstruktur). Av kvalitetsprogrammet s. 75 kan man se at høyeste høyde innenfor kvadraturen på 6 etasjer gjennomgående er plassert i nordøstre hjørne på feltet. Høydebegrensningen på 5 etasjer må ses i sammenheng med bevaringsverdig bygg på felt BKB3 og som medfører at rådmannen foreslår 3 etasjer mot Storgata og at høydene trappes opp østover og innover på feltene BKB2 og BKB3.</li> <li>3. Bestemmelsen endres fra skal til «bør»: <i>Større utbyggingsprosjekter, med 20 boenheter eller flere, bør sammensettes slik at hovedvekten av boenheter skal variere fra 2-roms til 4-roms. 1-roms boenheter bør unngås. Minimum 20 % bør</i></li> </ol>

	<p>være leiligheter mellom 30 og 50 m<sup>2</sup>. Minimum 20 % bør være minst 80 m<sup>2</sup>, 10 % av disse bør være over 100 m<sup>2</sup> og ligge på bakkeplan med mulighet til privat uteområde som hage eller terrasse. Endelig leilighetssammensetning fastsettes i bestemmelser til detaljregulering.</p> <p>4. Det har ikke vært intensjonen å forby svalgangsløsninger inn mot gårdsrom. Bestemmelsen endres derfor for å klargjøre dette til: <i>Svalgangsløsninger tillates ikke ut mot gate og torg innenfor kvadraturen vest for Kongens gate. Unntak gjelder for:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• felt BS4 og BS7 ut mot Kongens gate,</li> <li>• felt BBB1 og BKB6 ut mot Bloms gate,</li> <li>• felt BKB3 og BU2 ut mot o_SGG1 i nord</li> <li>• felt BBB2, BKB5 og felt BKB1 ut mot Sundgata</li> <li>• Felt B/F/K4 og B/F ut mot Hønengata</li> </ul>
<p><b>Sameiet Kinohaven Terrasse</b></p> <p>Sameiet Kinohaven ber om at BKB4 tas ut av planen. Området er en del av en eldre regulering hvor området er regulert til park, turveg, lekeplass. Det er derfor ikke bygd brannvegg i nærmeste bygg. Et bygg i sør vil forringe bokvaliteten i eksisterende bygg. Sorenskrivergården har høy verneverdi og det er også et automatisk fredet kulturminne. Eksisterende plan hensyntar dette forsvarlig ved å gi rom rundt gravminnet. Ankomst med bil til nytt bygg vanskelig så tett opp mot krysset.</p>	<p>Rådmannen tar BKB4 ut av planen.</p>
<p><b>Halvorsen og Reine AS</b></p> <p>Merknaden gjelder bnr/bnr 318/462.</p> <p>Bygget består av en hoveddel fra 30- tallet og et tilbygg fra 1980-tallet. Det er hoveddelen som er verdt å ta vare på. Halvorsen og Reine ønsker at hele den bebygde flate får mulighet til å bebygges i 5 etasjer over kjeller med formål næring/kontor. Hvis det ikke tilrettelegges for dette vil det være begrenset hva det er rom for å gjøre med bebyggelsen innvendig, og i hvilken grad huset vil representere et interessant alternativ for arbeidsintensiv næring.</p>	<p>Byggegrense for felt BS10 er tatt ut av plankartet og bestemmelsene, og %-BRA er oppjustert til % BRA: 265 %. Bakgrunnen for dette er at områdereguleringen da ikke vil være til hinder for et eventuelt påbygg med 1 eller 2 etasjer på eksisterende bygning med adresse Hønefoss bru 1B (nord på feltet).</p> <p>Rådmannen har produsert en 3D-modellering av området for å se på sol/skyggevirksomheter av 5 etasjer for dette bygget.</p> <p>Hvorvidt et påbygg kan anbefales må tas stilling til gjennom en detaljregulering for et konkret prosjekt.</p>
<p><b>SG arkitektur as</b></p> <p>Merknaden omhandler byggehøyder og kvartalsprinsippet: lavest i sørvest og høyest i nordøst for å få solfylte indre gårdsrom.</p> <p>1. SG påpeker at som en konsekvens av dette vil det bli mer skyggefulle gater. Byplanen bør utformes på en slik måte at den gagnar byens beste – og byens befolkning som helhet. Dette medfører at gode gater, plasser og torg bør være førsteprioritet når byplanen utformes.</p>	<p>1. Rådmannen er enig i at gode gater, plasser og torg bør være førsteprioritet når byen formes. For øvrig er det viktig at byen blir attraktiv som bosted – også innenfor kvadraturen. Gode gater, plasser og torg kan for mange beboere være vel så viktig som et felles solfylt uteoppholdsareal, noe skjernet fra bylivet i gatene. Rådmannen har forsøkt å finne en løsning som oppfyller begge hensynene.</p> <p>2. Det er uklart for rådmannen hvorfor SG Arkitektur mener at planforslaget med varierende høyder ikke forholder seg nok til omliggende bebyggelsesstruktur. Eksisterende kvartaler kjennetegnes nærmest av bebyggelse i til dels ulike høyder</p>

<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Attraktive by- og gaterom får man gjennom helhet og variasjon. Helheten er som regel i form av lik byggehøyde og volum, og variasjonen får man i ulike fasader. Dette sikres ikke i byplanen. Ulike byggehøyder forholder seg heller ikke nok til omliggende bebyggelsesstruktur.</li> <li>3. SG stiller spørsmålstegn ved at det er valgt ulike plangrep når det gjelder strukturen i byen. Kvartalsstrukturen forholder seg ikke alltid til gateløpet/gårdsrommet og på Eikli forholder bebyggelsen seg verken til gateløpet eller hverandre. Bykjernen og nordsia har begge kvartal struktur med tydelige gateløp, mens det på Tippen er valgt frittliggende punkthusbebyggelse. Dette vil dele opp byen mer framfor å binde den sammen. Ved at punkthusbebyggelsen i tillegg har veldig mange ulike byggehøyder svekkes også sammenhengen til byen.</li> <li>4. Vi mener planen heller ikke tar ansvaret for gjennomførbarhet på alvor. Ulike betingelser og muligheter for gårdeiere og utbyggere gjennom ulike byggehøyder vil føre til økt bruk av dispensasjoner for å få det samme som «de andre».</li> </ol>	<p>og stilarter slik det er i dag. Hønefoss er en organisk by der flere av kvartalene inneholder bygg med varierende høyder som også spiller byens historiske utvikling.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Innenfor kvadraturen (Bykjernen) har rådmannen foreslått å videreføre denne. I Eikli-området, som ligger utenfor kvartalstrukturen, er det et ønske om å tilrettelegge for tett rekkehus-/townhouse-bebyggelse, men strukturen på illustrasjonsplanen er kun en illustrasjon/retningsgivende. I forhold til bebyggelsesstruktur er det kun en bestemmelse om at bebyggelsen skal være organisert rundt tun, og en kan anta at støyforholdene krever at den må være sammenhengende mot Osloveien. Det er ikke aktuelt med støyskjermer.</li> </ol> <p>I områdene Øya og Tippen er det vurdert at kvartalsstruktur ikke nødvendigvis er den best egnede strukturen. Når det gjelder Tippen bør bebyggelsen forholde seg til Kongens gate på en urban måte. Når det gjelder Øya, så er det vært gjennomført en mulighetsstudie for området, og i tillegg har privat detaljregulering for utbygging i henhold til mulighetsstudiet vært ute til offentlig ettersyn. Bebyggelsesstruktur for områdene vil fastlegges i etterfølgende detaljreguleringer, og da også dokumentere hvordan viktige hensyn til byen er ivarettatt, deriblant hvordan den forholder seg til gatene, kantsoner, byrom, tilgang til elva med mer.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Med tanke på gjennomførbarhet ser rådmannen argumentasjonen. Ringerike kommune skal i samarbeid med Buskerud fylkeskommune utarbeide en portefølje over alle prosjekter knyttet til gjennomføring av aktuelle prosjekter jf. Buskerud fylkeskommunes merknad til områderegulering Hønefoss. I en detaljreguleringsprosess kan mer enhetlige høyder vurderes, da tilpasset eksisterende høyder innenfor kvartalet (der det er eksisterende bebyggelse), samt i en høyde som ivaretar solinnfall til utearealene internt i kvartalene og hensynet til byrommene og gatene rundt kvartalene.</li> </ol>
<p><b><u>Hilde Grefsrud</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planen har en snever geografisk avgrensning. Det blir ikke i tilstrekkelig grad belyst hvordan befolkningsvekst, transportbehov og skolestruktur påvirker framtidig byutvikling. Det gir ikke mening at grunnskoler i sentrum, skoleveier og trafikk, ikke skal sees i sammenheng i den såkalte byplanen.</li> <li>2. Kommunen har et ansvar med å skjytte st. Hanshaugen. Dette gjøres ikke i tilstrekkelig grad i dag. En mulig framtidig vei må ikke ødelegge for st. Hanshaugen.</li> <li>3. Gang- og sykkelbruene vil få større gevinst om de realiseres i en annen rekkefølge. Bru mellom Eikli og Ringeriksgata får større effekt enn en bru</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. «Byplan» er en muntlig betegnelse på områderegulering Hønefoss. Mandatet for planarbeidet er å avregulere byplanen fra 1976, den såkalte 64-planen. I tillegg skal vesttangenten avreguleres. Dette får vi til innenfor planavgrensningen. Allikevel dekker transportutredningen et større område enn byplanen nettopp for å få med seg det større bildet. Kommunen utarbeider en egen skolebehovsplan som ser skolene i kommunen i sammenheng. Det er kommuneplanen som skal se på sammenhengen i hele kommunen og også Hønefoss.</li> <li>2. Dette ansvaret ligger ikke i prosessen med områderegulering Hønefoss. En mulig framtidig vei vil kunne gå i tunnel under St. Hanshaugen.</li> <li>3. Transportutredningen for Hønefoss ligger til grunn for valg av bruer Kvernbergsund bru er i dag dårlig tilrettelagt både for gående og syklende, samtidig som det er en rute mange bruker. En ny gang- og sykkelbru her vil få god effekt. Gang- og</li> </ol>

<p>ved siden av Kvernbergsund bru, siden det allerede er mulig å komme seg over den veien.</p> <p>4. Kollektivbru over Petersøya er i et kost/nytte-perspektiv umulig. Det er for få bussavganger.</p> <p>5. Det er viktig med holdningsskapende arbeid som følger opp planen i ettertid.</p>	<p>sykkelbru over Kvernbergsund er også gjennom medvirkningsverkstedene pekt på som en av de viktigste bruene å bygge først for folk. Ringerike kommune skal i samarbeid med Buskerud fylkeskommune utarbeide en portefølje over alle prosjekter knyttet til gjennomføring av aktuelle prosjekter jf. Buskerud fylkeskommunes merknad til områderegulering Hønefoss.</p> <p>4. Områdereguleringen skal planlegge i et langt perspektiv – fram mot 2030 Type bru over Petersøya spesifiseres ikke i Områderegulering Hønefoss. Dette løses i detaljregulering av brua. Reguleringsbestemmelsene vil suppleres med krav til detaljregulering for bruene. Samfunnsøkonomisk går ikke samferdselsprosjekter i pluss i Hønefoss fordi vi er en liten befolkning. Kollektivbru vurderes i forbindelse med utvikling av et godt kollektivsystem, ikke i et kost-nytte perspektiv.</p> <p>5. Innspillet tas til orientering.</p>
<p><b><u>Nina Gabrielsen og Arild Myrnel</u></b></p> <p>Ønsker at Hønefoss skole/ Gladtdvedt (BOP6) reguleres til undervisningsformål. Ikke bare bygget som er identitetsskapende, men også innholdet i bygget. Med befolkningsveksten kommunen planlegger for er det behov for en sentrumsskole.</p> <p>Skal det være realisme i målene om «10 minuttersbyen» trenger man Hønefoss skole. Byskolen er løsningen for å nå målene i byplanen.</p>	<p>Rådmannen har pekt på denne tomten som viktig for framtidig byskole. Dette har direkte sammenheng med målet om 10-minutters byen, og plasseringen inntil gang-/sykkelvei langs elven. Et nærmiljøanlegg i forbindelse med skolen er også viktig. Arealet er gitt formål offentlig privat tjenesteyting, og skole vil være i tråd med formålet. Etter rådmannens vurdering vil det være riktig å beholde formålet, da det sikrer en fleksibilitet som er viktig i et langt perspektiv.</p> <p>Den gamle skolebygningen er lagt under hensynssone bevaring kulturmiljø.</p>
<p><b><u>Henriette C. Hovde</u></b></p> <p>Ønsker at Hønefoss skole og Gladtdvedt (BOP6) avsettes til undervisningsformål. Dette begrunnes i prinsippet om 10-minuttersbyen.</p>	<p>Rådmannen har pekt på denne tomten som viktig for framtidig byskole. Dette har direkte sammenheng med målet om 10-minutters byen, og plasseringen inntil gang-/sykkelvei langs elven. Et nærmiljøanlegg i forbindelse med skolen er også viktig. Arealet er gitt formål offentlig privat tjenesteyting, og skole vil være i tråd med formålet. Etter rådmannens vurdering vil det være riktig å beholde formålet, da det sikrer en fleksibilitet som er viktig i et langt perspektiv.</p>
<p><b><u>Kari Løvslogen</u></b></p> <p>1. Felles gang- og sykkel felt bør kun benyttes der det er lite trafikk. Sykkel bør trilles i gågater.</p> <p>2. Sykkelfelt på begge sider av kjørevei gir større fleksibilitet, og syklistene likestilles med bilister. Sykkelfelt i tilknytning til kjørevei gir også syklistene samme rettigheter som bilister.</p> <p>3. Man bør unngå forhøyde kanter langs sykkelfiler. De kan være farlige å komme borti.</p>	<p>1. Felles gang- og sykkel felt er ikke planlagt i Hønefoss slik planene er i dag, men separate fortau og sykkel felt. Sykling i gågater reguleres i <i>Forskrift om kjørende og gående i trafikk</i>. Loven sier: Fortau (og gågate eller gatetun) er først og fremst for de gående. Det er tillatt å sykle på fortauet når det er få fotgjengere der, og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående jf. §18.3.</p> <p>2. I utarbeidelsen av transportanalysen ble det sett på sammenheng med gang- og sykkelveier innenfor og utenfor planen for å danne helhetlige løsninger. Dette inkluderer blant annet at tilførsel til sykkelveiene inn mot byen er ensidig og svært dårlige erfaringer med bruk av sykkel felt i Hønefoss. Det er ikke plass nok til sykkelveier på begge sider overalt, derfor er ensidig sykkelvei bedre enn tosidig sykkel felt for å unngå systemskifter.</p>

<p><b><u>Block Watne</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Block Watne ber om at felt B/F endrer formål til B/K – bolig og kontor. Forretning bør konsentreres i aksene mellom Nordre Torv og Byporten.</li> <li>2. Ber om at den delen av feltet som må båndlegges blir så liten som mulig.</li> <li>3. Det bør avsettes og sikres areal til samferdsel som en forlengelse av Parkgata i syd og inn til kommunens parkeringsareal (o_SPA2).</li> <li>4. Ber om at det tillates inntil 6 etasjer på det nordøstre hjørnet av kvartalet.</li> </ol>	<p>3. Merknaden tas til orientering</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Formålet er endret fra B/F til B/K2.</li> <li>2. Merknaden tas til orientering. Rådmannen jobber med alternativer veitraséer mellom Hønengata og stasjonen. På grunnlag av dette arbeidet er båndleggingssonen justert noe men berører felt B/K2 i omtrent like stor grad.</li> <li>3. Rådmannen vurderer muligheten for dette som lite sannsynlig på grunn av konflikt med ny veitrasé til stasjonen i båndleggingssonen. Regulering av B/K2 må ses i sammenheng med felt o_SPA2, da Statens vegvesen i sin innsigelse stilte krav til ny atkomst til o_SPA2 over felt B/K2 (den kan flyttes fra dagens plassering fra Hønengata til midt mellom denne og Nygata). Dette forutsetter et samarbeid mellom forslagsstillere for detaljregulering for felt B/K2 og Ringerike kommune. Felt B/K2 vil utvides til å innlemme eksisterende atkomst som i høringsutkastet har formål parkering. Dette vil ikke hindre dagens bruk av atkomsten, men eksisterende atkomst vil stenges i forbindelse med bygging av nytt parkeringshus. Den samme innsigelsen forutsetter en rekkefølgebestemmelse som sikrer at ny atkomst over felt B/K2 er opparbeidet før det kan bygges parkeringshus på felt o_SPA2.</li> <li>4. Maksimal byggehøyde innenfor feltet skal variere mellom c+ 86 (3 etg.) og c+ 93 (5 etg.). Rådmannen mener at 6 etasjer er for høyt i forhold til omkringliggende bebyggelse.</li> </ol>
<p><b><u>Eiendomsservice Ringerike AS</u></b></p> <p>Det vises til bestemmelsene § 5.6.4. felt BOP4 (Nytt feltnavn BS22 § 5.4.22).</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Høyde: Gesimshøyde er satt til kote 101. Dette er lavt og det vises til plan ID -137 Telegrafalleén 2, nabo tomt, og det bør tillatelse samme høyde og utnyttelse som i dette kvartalet.</li> <li>2. Ber om formål bolig/kontor.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planforslaget åpner opp for påbygg med én etasje uten detaljregulering. Planforslaget kunne i stedet ha gitt rammer for nybygg eller påbygg i flere etasjer, da med plankrav.</li> <li>2. Formålet er endret til sentrumsformål unntatt forretning, felt BS22. Rådmannen anser tomten som lite egnet for leiligheter da de vil være støyutsatt på 3 sider av bygget. Det vil trolig ikke være mulig å oppnå stille side, det må eventuelt vurderes gjennom detaljregulering.</li> </ol>
<p><b><u>Randi Kirkaune</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. I følge tegningene synes det noe naturstridig at fossen renner nedover, mens bebyggelsen blir høyere og høyere - det burde vært motsatt.</li> <li>2. Bebyggelsen på Tippen vil stenge foss og elv fra sørsiden av Hønefoss, alt pratet om at bebyggelsen skal være «luftig» slik at man skal kunne se vann, oppleves som tåpelig, idet det kun vil være på helt spesielle steder dette kommer til å være mulig.</li> <li>3. Tippen må bli bevart som en grønn lunge med adgang for alle, og som en forlengelse av friluftsområdet på Petersøya og Gladvedt brygge.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering.</li> <li>2. Tippen (felt BKB9) er i dag lite tilrettelagt og har liten verdi for byliv. For store åpne plasser er lite trivelige å oppholde seg på. En utvikling kan gjøre området mer attraktivt og tilgjengelig. Området er robust, tåler noe høyere bebyggelse, da det relativt få som berøres og da hensynet til fortetting med bolig og kontorvirksomheter i dette området sammen med Øyaområdet må veie tungt. Det er alltid en vurdering av hva man må tåle av fortetting midt i en bykjerne. En fortetting må hensynta tilgjengeligheten til elva fra byen, se rådmannens kommentar til pkt. 3. Det er svært begrenset utsikt til fossen fra Tippen i dag, på grunn av bruene. Det er derimot viktig med god tilrettelegging langs elva og tilgjengelighet til elva fra Hønefoss bru.</li> </ol>

<ol style="list-style-type: none"> <li>4. Bebyggelsen på parkeringsplassen i Hofgaardsgate og rett nedenfor på Tippen oppleves også som å bli alt for høy, og jeg ser at Hofgaardsgate 4 skal rives til fordel for høy blokk. Dette medfører at vi som bor i gaten vil bli fullstendig inneklemt blant blokkbebyggelse og miste alle muligheter for sol.</li> <li>5. Så vidt opplyst skal bebyggelsen videre, fra min eiendom og ned til urnelunden før krematoriet bli regulert til små hus bebyggelse, jeg undres hvem som ønsker å bo i småhus innestengt mellom høye blokker. En skikkelig forringelse av eiendommene!</li> <li>6. Motorisert ferdsel passer ikke på bru over Petersøya, gjennom en grønn lunge og forbi byens største barnehage.</li> <li>7. Bevare Hønefoss skole som skole. Det er en av byens fineste tomter, med et historisk praktbygg, og behovet for en sentrumsskole kan komme før man aner.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Elvekanten skal ikke privatiseres, men er på Tippen avsatt som eget formål uavhengig av utbyggingsområdet. Områdereguleringen sikrer elvelangs forbi Tippen, jf. plankartet. Områdereguleringen skal ivareta tilgjengeligheten til og allmennhetens interesser langs elva (jf. plankart, og bestemmelsenes § 5.16.7). Det er også fastsatt i bestemmelsene at det skal reguleres et byrom og en siktlinje over felt BKB9 (Tippen) mellom felt BS16 (Lloyds marked) og elva og Elvelangs. Se også rådmannens kommentar til pkt. 2 over.</li> <li>4. BS15 (dagens parkering i Hofgaardsgate) er regulert for 3-5 etasjer. Det kreves detaljregulering før utbygging. Rådmannen har forståelse for at dette føles invaderende for beboere i småhusene i Hofgaardsgate, men viser til at man midt i en bykjerne må tåle en fortetting som her foreslås regulert. Hofgaardsgate 4 ligger innenfor felt BS15. Huset skal ikke rives, men eiendommen skal reguleres sammen med feltet den inngår i; felt BS15. Det blir opp til eier om han vil ha sin eiendom regulert med høyere tetthet, altså noe annet enn småhus.</li> <li>5. Det vises til rådmannens kommentar til pkt. 4.</li> <li>6. Tas til orientering.</li> <li>1. I planen er veiareal regulert til samferdselsformål. Dette er et overordnet formål som blant annet omfatter kjøreveg, gangvei og sykkelvei. Dette gir fleksibilitet i framtidige løsninger. Type bru over Petersøya spesifiseres ikke i Områderegulering Hønefoss. Dette løses i detaljregulering av brua. Reguleringsbestemmelsene vil suppleres med krav til detaljregulering for bruene.</li> <li>7. Tomten til Hønefoss skole er i områdereguleringen avsatt til offentlig eller privat tjenesteyting (BOP6). Dette betyr at området blant annet kan brukes til skole. Den gamle skolebygningen er lagt under hensynssone bevaring kulturmiljø. Rådmannen vurderer det ikke som hensiktsmessig å endre arealformål. Om det er skole, barnehage eller et annet underformål man har behov for er usikkert i dag, derfor ønsker rådmannen fleksibilitet i arealformålet.</li> </ol>
<p><b><u>Egil H Lindsjörn</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det bør ikke åpnes opp for høyere bygg enn dagens regulering. Eksempel: Brutorget oppleves for høyt (og mørkt).</li> <li>2. Planen bør stimulere til utbygging som kan gi opplevelser innen kunst og kultur.</li> <li>3. Tippen kan bygges ut som en kunstnerlandsby med lave murhus i to etasjer, med kafeer, verksteder og studioer. Dette vil gi bedre tilgang og utsyn til elva enn de forslagene som foreligger.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det er politisk vedtatt at det skal legges til rette for befolkningsvekst på 10 000 i kommunen innen 2030. 70 % av dette skal planlegges i Hønefoss. Derfor skal områderegulering åpne for tettere og høyere utnyttelse enn 64-planen og eldre detaljplaner i sentrum. Når det gjelder Brutorget er dette en vedtatt plan. Gjeldende detaljregulering er innarbeidet i områdereguleringen.</li> <li>2. Etter rådmannens vurdering er dette ivarettatt i planforslaget. Områderegulering sikrer rammer for arealbruk og utnyttelse, ikke finansiering, åpningstider, drift eller aktiviteter.</li> <li>3. Tippen (felt BKB9) er i dag lite tilrettelagt og har liten verdi for byliv. En utvikling kan gjøre området mer attraktivt og tilgjengelig. Området er robust, tåler noe høyere</li> </ol>



	<p>bebyggelse, da det relativt få som berøres og da hensynet til fortetting med bolig og kontorvirksomheter i dette området sammen med Øyaområdet må veie tungt. Det er alltid en vurdering av hva man må tåle av fortetting midt i en bykjerne. En fortetting må hensynta tilgjengeligheten til elva fra byen, se rådmannens kommentar til pkt. 3. Det er svært begrenset utsikt til fossen fra Tippen i dag, på grunn av bruene. Det er derimot viktig med god tilrettelegging langs elva og tilgjengelighet til elva fra Hønefoss bru.</p>
<p><b>Geir Dahl</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tippen: BKB9 bør omreguleres til bilfritt fellesområde/friområde. Den må ses i sammenheng med elvelangsområdene Hengsejordet, Nordre park, Gladtvedt, Petersøya, Søndre park, Livbanen og Schjongslunden som en sammenhengende tur- og rekreasjonsområde langs elvene. Byen trenger åpne plasser. Dette bør bli Fossetorget.</li> <li>2. Sykkelfelt bør ligge i samme høyde som fortau.</li> <li>3. De to bruene fra Rådhuset til Ringeriksgata og fra Ringeriksgata til Støalandet bør være førsteprioritet.</li> <li>4. Det må være mulig å kjøre til byen og parkere nær forretninger. Parkeringshus/kjellere bør etableres sentrumsnært.</li> <li>5. Kjøpesentre i byen vil minske behov for bilkjøring for de som bor i sentrum.</li> <li>6. Det bør bygges en veibru fra Hovsmarka over til Hofsfossveien/begnamoen. Der er det kort vei opp til E16. En bør også se på muligheten for å oppgradere Tandbergmoveien videre og åpne for gjennomkjøring til Lisletta.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Elvelangs er tenkt via Tippen, men hele området vil ikke bli satt av til friområde. Tippen (felt BKB9) er i dag lite tilrettelagt og har liten verdi for byliv. For store åpne plasser er lite trivelige å oppholde seg på. En utvikling kan gjøre området mer attraktivt og tilgjengelig. Området er robust, tåler noe høyere bebyggelse, da det er relativt få som berøres og da hensynet til fortetting med bolig og kontorvirksomheter i dette området sammen med Øyaområdet må veie tungt. Det er alltid en vurdering av hva man må tåle av fortetting midt i en bykjerne. En fortetting må hensynta tilgjengeligheten til elva fra byen, se rådmannens kommentar til pkt. 3. Det er svært begrenset utsikt til fossen fra Tippen i dag, på grunn av bruene. Det er derimot viktig med god tilrettelegging langs elva og tilgjengelighet til elva fra Hønefoss bru.  Elvekanten skal opparbeides som en del av elvelangs og være allment tilgjengelig. Det er også fastsatt i bestemmelsene at det skal reguleres et byrom og en siktlinje over felt BKB9 (Tippen) mellom felt BS16 (Lloyds marked) og elva og Elvelangs.</li> <li>2. Tas til orientering. I planen er veiareal regulert til samferdselsformål. Dette er et overordnet formål som blant annet omfatter kjøreveg, gangvei og sykkelvei. Dette gir fleksibilitet i framtidige løsninger.</li> <li>3. Selve områdereguleringen regulerer bruer, men prioriterer ikke rekkefølge for utbygging. Dette gjøres i samarbeid med Buskerud fylkeskommune i en egen prosess. Transportutredningen og innspill fra planverksteder og barnetråkk viser at førsteprioritet bør være en ny gang og sykkelbru ved siden av Kvernbergsund bru. Her er forholdene for gående og syklende i dag svært dårlige.</li> <li>4. Dette mener Rådmannen ivaretas i planbestemmelsene. Gående, syklende og kollektivpassasjerer prioriteres høyere enn privatbilistene, men alle skal ha tilgang på Hønefoss. Det skal være plass til dem som ikke kan velge bort bilen.</li> <li>5. Planforslaget stiller krav til publikumsrettede virksomhet (detaljhandel, bevertning, kultur) med inngang til hver virksomhet fra gaten – i konkrete geografiske områder (jf. bestemmelsenes § 4.14). Altså ønsker man ikke å tilrettelegge for flere kjøpesentre, men mer aktivitet i gatene.</li> <li>6. Merknaden tas til orientering. Dette ligger utenfor avgrensningen til Områderegulering Hønefoss.</li> </ol>

<p><b><u>Anne Berit Haugen Rijken</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tippen og Øya må ikke bygges ut med høyhus. Det vil splitte opp sammenhengen mellom Søndre og Nordre Torv. Byens muligheter til å bli sterk og stor vil trolig ødelegges av utbygging av høyhus på Tippen.</li> <li>2. Tippen er regulert til parkering. Argumenter om at sentrumstomter er dyre og derfor må man få bygge mye holder ikke mål. Dersom jeg kjøper en dyr tomt, må jeg også selvfølgelig få lov til å bygge tett og høyt, uavhengig av bestående regelverk, for at det skal lønne seg for meg. Høyhus og boligblokker på Øya og Tippen vil ikke fremme Hønefoss, men gjøre den til en forstad til Oslo.</li> <li>3. En politikere og planleggere ser seg blinde på tall om befolkningsvekst fram mot 2030. Hovedmålet for planarbeidet, må være å skape et grunnlag for en vekst som strekker seg i lang tid framover. Gjerne i 100 år og lengre tid enn det.</li> <li>4. Det bør lages en utredning for Øya og Tippen der styrking av kulturlivet og den historiske identiteten er hovedmålet.</li> <li>5. Hønefoss har en unik mulighet til å skape en sammensetning av historiske fortellinger og identitet, samtidig som de vanlige livene leves i og rundt hus-hjørnene. Denne sjansen må vi ikke skusle vekk med å bygge høyhus og ordinære boligblokker midt inn dette spesielle området.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Et hovedgrep i planen er å styrke sammenhengen mellom bykjernen og Nordsia gjennom bedre tilrettelegging for gående og syklende, vridning av landkaret sør for Hønefoss bru, bebyggelse inntil Kongens gate og publikumsrettete virksomheter ved Lloyds marked.  Tippen (felt BKB9) er i dag lite tilrettelagt og har liten verdi for byliv. For store åpne plasser er lite trivelige å oppholde seg på. En utvikling kan gjøre området mer attraktivt og tilgjengelig. Nærheten til stasjonen bidrar også til at hensynet til fortetting med bolig og kontorvirksomheter her og på Øya må veie tungt. Området er robust og tåler noe høyere bebyggelse. Det er relativt få som berøres, og rådmannen mener at foreslått fortetting ikke er mer enn man må tåle midt i en bykjerne. Det er derimot viktig at tilgjengeligheten til elva fra byen over Tippen blir god, og at det opparbeides et byrom i denne aksen. (jf. § 5.16.7) Dette blir en siktlinje fra Hønefoss bru til elva og fra Elva til Arnemansveien 3. Elvekanten skal opparbeides som en del av elvelangs og være allment tilgjengelig. En forstad er et rent boligområde utenfor en by, dette vil ikke Hønefoss som har vært by siden midten av 1800-tallet aldri bli. Derfor er det også viktig å tilrettelegge for arbeidsplasser mellom Tippen og stasjonen.</li> <li>2. Tippen er i dagens gjeldende plan 64-02 Hønefoss sentrum (også kalt 64-planen) regulert til parkering og friområde. Gjeldende reguleringsplaner i planområdet er gamle og uaktuelle – det dispenseres titt og ofte. Kommunestyret har vedtatt at 64-planen bør oppheves gjennom en planprosess hvor en ny plan tilpasset fremtidig behov erstatter den gamle. Vedrørende tetthet og høyde se rådmannens kommentar til pkt. 1.</li> <li>3. Kommuneplanens samfunnsdel har et mål om 10 000 flere innbyggere innen 2040 og at 70 % av veksten skal komme i Hønefoss og prioriterte tettsteder i kommunen. Dette har rådmannen lagt til grunn for forslag til områderegulering. Langsiktige mål er viktige for en god byutvikling. Områdereguleringen vil være aktuell også om veksten tar noe lenger tid – om etterfølgende planvedtak er i samsvar med planen. Å unngå fortetting i dag kan føre til byspredning i framtida.</li> <li>4. Merknaden tas til orientering. Rådmannen vil anbefale Øya og Tippen som viktige områder for en noe mer intensiv utvikling, men som hensyntar viktige bevaringsverdige bygninger og samtidig tilgjengeliggjør området bedre, synliggjør historien og skaper sammenhenger. De folkevalgte kan velge å ta områdene ut av planen, for deretter å kjøre en egen prosess for dette. Tippen er ikke tatt inn i planen med hensynssone, da den ikke har bevaringsverdige bygninger. Utvikling her må likevel ta hensyn til nærliggende bevaringsverdig bebyggelse, jf. § 4.15.</li> <li>5. Merknaden tas til orientering.</li> </ol>
<p><b><u>Gro- Marie Ridderhus</u></b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Selve områdereguleringen regulerer bruer, men prioriterer ikke. Transportutredningen viser at førsteprioritet bør være en ny gang og sykkelbru ved</li> </ol>

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Elvekryssing Hengsle – stasjonsområdet må høyere opp på prioriteringslista. vil være et viktig tilknytningspunkt for syklende og gående fra Hov, Haldenjordet, Hengsle, Rabba og Rundtom til det sentrale knutepunktet som stasjonen blir. Vi vil gjerne slippe å trafikkere via bybrua for å komme til stasjonen.</li> <li>2. Rabba, Hengsle, Rundtom har ikke buss. Dette bør inn i planen.</li> <li>3. Det bør innarbeides en gangpassasje fra bybrua til pipetorget, mellom gamle kraftstasjonen og Lloyds klokketårn.</li> <li>4. Høye hus på Tippen blir feil. Åpenheten mot elva bør bevares, samt sikt mot kirken og slippe lyset inn mot bru og torg.</li> <li>5. Murhusene i Blomsgate må bestå for at Hønefoss skal bevare sin sjel og egenart. Ja takk til nye tilskudd i byen, men ikke på bekostning av det fineste vi har.</li> <li>6. Skøyenvillaen og gamle presteboligen kan fortsatt reddes. Husene har høy arkitektonisk verdi og er en del av byens sjel. Ønsker svar på hvilke planer kommunen har for disse byggene.</li> </ol>	<p>siden av Kvernbergsund bru. Her er forholdene til gående og syklende i dag svært dårlige. Bru til stasjonen er viktig å få på plass til IC-stasjonen er ferdig bygd og i drift.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Kollektivruter reguleres ikke i planer etter plan- og bygningsloven. Det er Brakar som har ansvaret for kollektivtransporten i Ringerike.</li> <li>3. Passasjen det vises til er et tema og vurderes i den pågående detaljregulering planID 387 Øya. En ny detaljregulering vil gjelde foran områderegulering Hønefoss.</li> </ol> <p>Nærheten til stasjonen gjør at hensynet til fortetting med bolig og kontorvirksomheter på Tippen og Øya må veie tungt. Området er robust og tåler noe høyere bebyggelse. Det er relativt få som berøres, og rådmannen mener at foreslått fortetting ikke er mer enn man må tåle midt i en bykjerne. Det er derimot viktig at tilgjengeligheten til elva fra byen over Tippen blir god, og at det opparbeides et byrom i denne aksen. (jf. § 5.16.7) Eventuell boligbebyggelse på Tippen trenger skjerming fra veitrafikkstøy, dermed må bebyggelsen inntil Kongens gate være sammenhengende. Det skal sikres en siktlinje fra Hønefoss bru til elva og fra Elva til Arnemannsveien 3 – via et byrom. Elvekanten skal opparbeides som en del av elvelangs og være allment tilgjengelig. Områdereguleringen skal ivareta tilgjengeligheten til og allmennhetens interesser langs elva (jf. plankart, og bestemmelsenes § 5.16.7).</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. De flotte villaene i Bloms gate og Sundgata bør bevares inntil alle tomtene inngår i en helhetlig transformasjon til mer urban bebyggelse. Tomtene ligger innenfor kvadraturen og er et naturlig sted for fortetting. Tomtene foreslås derfor regulert til boligbebyggelse-blokkbebyggelse (BBB1). Det er krav om detaljregulering for ny bebyggelse. Områdereguleringen gir rammer for transformasjon av småhustomtene innenfor BBB1 til tettere bebyggelse, men en helhetlig utvikling må fastlegges og sikres i en detaljregulering for hele feltet. Dette er en mulighet eiere har, ikke et krav fra kommunen. Det vil ikke tillates eplehagefortetting.</li> <li>5. Presteboligen reguleres med hensynssone bevaring kulturmiljø. Eventuelle planer for bruk er ikke del av en områderegulering. BKB4 tas ut av planen.</li> </ol> <p>Skøyenvillaen kan ikke stå der den står når Kongens gate bygges om for å tilrettelegge for sykkelfelter og kollektiv.</p>
<p><b><u>Hans Einar Thorset</u></b></p> <p>Man bør opparbeide veien fra Hvervenmoen til Gummikrysset uten lyskryss. Køen oppstår når biler skal svinge til venstre. Ved å begrense dette ved for eksempel en midtdeler og strategisk plasserte rundkjøringer vil noen måtte ta en litt lengre tur for å komme fram, men færre vil stå i kø i Hønefoss.</p>	<p>Kommunen skal følge opp statlige og regionale føringer. En slik føring er at kommunene skal tilrettelegge for økt bruk av sykkel og gange i dagliglivet. Derfor prioriteres gående og syklende høyere enn bilen i bybildet. Midtdeler vil ikke være egnet i byen der det er ønskelig at gående skal krysse veien.</p>
<p><b><u>Scala Eiendom AS</u></b></p> <p>Merknaden omhandler felt BKB7 kjøpesenter/bolig.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kuben, slik det er i dag, er en positiv bidragsyter til sentrum. Den eneste muligheten for videre utbygging på dette feltet er i høyden.</li> </ol>

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ønsker at setningen «<i>Feltet er fullt utnyttet, ytterligere utbygging er ikke tillatt.</i>» skal tas ut av bestemmelsene. Som ny eier har de ikke hatt anledning til å se nærmere på fremtidig utnyttelse og mener at alle muligheter må holdes åpne for at dette feltet også kan være en positiv bidragsyter til sentrum og den fortettingen som skal finne sted her.</li> <li>2. Feltet bør omreguleres til sentrumsformål. Så sentrale eiendommer og bygningsmasse om i BKB7 bør kunne utnyttes i tråd med øvrig sentrum for å kunne skape fortetting og være en bidragsyter til byliv gjennom å kunne tilby en stort mangfold at tjenester, innenfor service, handel, bevertning, boliger, kultur etc.</li> </ol>	<p>Kuben ble i sin tid gjenstand for en grundig regulering og byggesak for å hedre bygningsmiljøet som den erstattet, hvilket var et bevaringsverdig kulturmiljø med trehus fra 1880 – 1900. Det ble oppnådd en god tilpasning til det fredete anlegget «Fengselet». Å bygge på Kuben i høyden kan ikke anbefales uten at dette gir en tilsvarende god tilpasning som dagens bygg har. Dette betyr at eventuelt påbygg må prosjekteres og illustreres før rådmannen kan ta stilling til om påbygg er en god løsning. Eventuelt påbygg bør i liten grad synes fra gatene rundt Fengselet. Rådmannen anbefaler derfor at eventuelt påbygg behandles som en planendring.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. BKB7 endres til sentrumsformål – med unntak av hotell.</li> </ol>
<p><b>Trond Skogdal</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det bør ikke åpnes opp for bilbru over Petersøya. Brua bør kun etableres som gangbru.</li> <li>2. Skeptisk til å «strupe inn» til ett felt på Hønefoss bru. Det vil forverre trafikkflyten i byen. Noen er avhengige av å komme frem. Disse må ikke glemmes i arbeidet.</li> <li>3. Byplanen må legge opp til muligheten for å etablere virksomheter som tiltrekker seg barnefamilier, for eksempel parker og lekeland.</li> <li>4. Viktig å ivareta sikkerheten ved gang- og sykkelfelt ved å ha tilstrekkelig bredder, samt skille gående og syklende.</li> <li>5. Inn- og utfartsparkering er ikke helhetlig ivaretatt i planen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. I planforslaget er det ikke lagt opp til bilbru over Petersøya. Det er lagt fram mulighet for en ren gang-/sykkelbru eller en bru for gående, syklende og kollektivtransport. I planen er veiareal regulert til samferdselsformål. Dette er et overordnet formål som blant annet omfatter kjøreveg, gangvei og sykkelvei. Dette gir fleksibilitet i framtidige løsninger. Type bru over Petersøya spesifiseres ikke i Områderegulering Hønefoss. Dette løses i detaljregulering av brua. Reguleringsbestemmelsene vil suppleres med krav til detaljregulering for bruene.</li> <li>2. Byplanen legger ikke opp til et transportsystem der det ikke er kø. God veikapasitet gir flere biler på veien. Områdereguleringen legger den omvendte mobilitetspyramiden til grunn. Gående, syklende og kollektivpassasjerer prioriteres høyere enn privatbilistene, men alle skal ha tilgang på Hønefoss. Det innebærer at kommunen skal legge til rette for at flere skal få en enklere tilgang på byen, men at det til en viss grad kan gå på bekostning av privatbilens trafikkflyt gjennom byen.</li> <li>3. Områderegulering Hønefoss regulerer flere grønne lunger i byen, Petersøya, Søndre park og St. Hanshaugen. Det er lekestativ på torget, bordtennis på Livbanen, bibliotek og ungdomsklubb i sentrumskvartalet i tillegg til kinoen.  Kommunen kan kun regulere bruken av arealene, ikke hvilken konkrete virksomhet som etablerer seg. Områdereguleringen er ikke til hinder for badeland, lekeland eller skatepark. For øvrig er lekeland, som et eksempel, en virksomhet som både i Sandvika og Oslo er etablert utenfor sentrum. Noe lignende ville vært aktuelt også i Ringerike.</li> <li>4. Dette ivaretas i planen. Detaljering av samferdselsformålet gjøres ikke i områdereguleringen, men senere. Se pkt. 1.</li> <li>5. Det utarbeides en parkeringsstrategien som i første omgang tar for seg det geografiske området til områderegulering Hønefoss. Den vil rulleres ved neste kommuneplan til også å gjelde et større område. Denne er ikke vedtatt ennå. Da vil innfartsparkering bli et vesentlig tema.</li> </ol>

<p><b>Linda Lilleenget</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Osloveien 3 og 5 bør endres fra bolig/tjenesteyting til hensynssone bevaring.</li> <li>Eikli skole: Den gamle delen bør bevares og kan fint brukes til enten studentboliger eller kontor. Bygget markerer inngangen til Hønefoss fra sør, og føyer seg fint inn i byens gamle bebyggelse som bør tas vare på.</li> <li>Osloveien 3 og 5: Sveitervillaen fra 1912 bør bevares. Slik jeg ser det, danner denne eiendommen en buffer mot de gamle trehusene i Eikliveien. Sammen utgjør de en helhet. Dagens eier av eiendommen mener at huset ikke passer inn der. Det er alt annet rundt som ikke passer inn.</li> <li>Villa'n: Man bør se på mulighetene for å flytte huset – enten helt eller i deler.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Målene i kommuneplanen og statlige føringer knyttet til vekst skal følges opp, og rådmannen har med områdereguleringen foreslått en prioritering mellom vekst og vern.  Osloveien 3 og 5 vurderes som en del av et større transformasjonsområde (felt B/T2). Buskerud fylkeskommune har ikke innsigelse til denne vurderingen og rådmannen opprettholder den slik det foreligger i planutkastet. Dette står ikke i veien for at byggene kan bevares eller integreres i ny utvikling hvis dette er ønskelig fra utbyggers side.</li> <li>Tomta til Eikli skole er en viktig tomt for framtidig utvikling, og rådmannen vil overlate til et framtidig prosjekt hvorvidt deler av skolebygningene bevares/rehabiliteres.</li> <li>Se pkt. 1.</li> <li>Tas til orientering.</li> </ol>
<p><b>BA-tec</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>BS6 (Thoresengåren) Kravet om at byggehøyden ut mot Søndre Torg ikke skal overstige 4 etg bør av tunge arkitektfaglige grunner endres til 5 etg, som også er høyden på bryggerigården vis a vis Skisseprosjektet for bygget viser 2 påbygde etasjer. Dette er det ikke plass til med den kotehøyden (+99) som er satt i § 5.4.6. Den må settes opp til +100. Retningsgivende %-BRA på 270% er noe feilberegnet og vil ikke gi mulighet til 5 og 6 etg bygg på tomtene.</li> <li>BS10 (City-gården) Grunneier planlegger å rive City-gården (over terreng), og bygge nytt. Det bes om at maks. kotehøyde økes fra + 95 til +96 for å få plass til 5 etasjer (som er byplanens intensjon).  Utnyttelse på %-BRA på 235 % ser ut til å være feilberegnet.</li> <li>Del av felt BS 21 (pågående detaljregulering plan ID 395 Nordre Park Boligsameie) Planen er stoppet av innsigelse fra Statens Vegvesen, begrunnet i Vesttangenten. Utbygger regner med at kommunen sørger for at SVV fjerner innsigelsen så snart trase for ny omkjøringsvei er avklart. De avvikene som kan oppstå pga. forslagene til reguleringsbestemmelser for ny byplan må kunne aksepteres, basert på plan 395's status som 1 g. godkjent og historie. Utbygger forventer at planen slik den ble 1. gangs godkjent tas opp til endelig behandling så snart SVV har fjernet innsigelse.</li> <li>De foreslåtte fellesbestemmelsene er utformet så detaljert at de visjoner og intensjoner som var gitt i planprogrammet kan bli vanskelige å oppfylle. Det må være viktig for alle parter at det blir «romslige bestemmelser» uten for mange detaljreguleringer hvis man ønsker en variert og moderne</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Det er tidligere vedtatt at områderegulering skal være førende, også for pågående detaljreguleringer, og at disse derfor må vente til offentlig ettersyn av byplanen er gjennomført (se FS2 sak: 7/18 og KS sak 14/18). Dette gjelder også for BS6. Rådmannen anbefaler ikke mer enn 4 etasjer mot Søndre Torv, dette skyldes tilpasning til og hensynet til Søndre Torv som viktig kulturmiljø og det viktigste byrommet i sentrum. Rådmannen har kvalitetssikret BRA-tallene og høydene, som åpner for det som er illustrert i kvalitetsprogrammet.</li> <li>Rådmannen har kvalitetssikret BRA-tallene og høydene, som åpner for det som er illustrert i kvalitetsprogrammet.</li> <li>Del av felt BS21 som berører detaljregulering del av 395 Nordre Park Boligsameie er skilt ut som eget felt (felt BBB6) (med unntak av det eldre bygget ut mot Hammerbrogate). Overordnede rammer er satt slik at pågående privat detaljregulering (plan 395) ikke er i strid med disse.</li> <li>Fellesbestemmelsene er noe endret, dette gjelder leilighetsstørrelser, balkonger, heisoppbygg, boenheters orientering, svalgangsløsninger, krav til uteoppholdsareal og energiløsninger.</li> <li>§ 3.3 gir kommunen mulighet til forkjøpsrett i en utbyggingsavtale. Dette er et viktig ledd i kommunens boligsosiale arbeid. § 4.6 er i dag en kan- bestemmelse for kommunen. Det gir kommunen mulighet til forkjøpsrett på 20 %, ikke at 20 % må kjøpes av kommunen i hvert utbyggingsprosjekt. Rådmannen vurderer at paragrafene slik de er beholdes. Kan og bør-bestemmelser skal i prinsippet ikke brukes, da det ikke forplikter i en detaljregulering eller gir hjemmel for avslag i en byggesak.</li> <li>Bestemmelsen endres fra skal til «bør»: <i>Større utbyggingsprosjekter, med 20</i></li> </ol>

<p>bebyggelse.</p> <p>5. §§ 3.3 og 4.6 Sosial boligbygging og boligsosialt: Anbefaler at disse §-ene omformuleres til «kan eller bør-paragrafer», evt utgår i sin helhet.</p> <p>6. § 4.7 Leilighetsstørrelser – En slik bestemmelse vil gå utover mulighetene man rent funksjonelt og arkitektonisk har til å skape gode bomiljøer. Paragrafen må omformuleres til en «bør-paragraf». Setningen om 1-roms leiligheter bør unngås må ut. Kravet om 10% av leiligheter over 100 m<sup>2</sup> skal ligge på bakkeplan med privat uteområde er lite realistisk og bør strykes.</p> <p>7. § 4.14 bør forenkles til «Bebyggelsen i de enkelte delfeltene bør så langt det er praktisk mulig utformes etter de føringer som er gitt i kvalitetsprogrammet.».</p> <p>8. § 4.16 Handel og næring bør få et tillegg: «Utstillings- og demonstrasjonsareal for kapitalvarer tillates i næringsarealer på 1 etg.plan.».</p> <p>9. § 4.17 Lekeplasser og uteoppholdsareal: kravene som er gitt her vil ofte være vanskelige å oppnå i en by som skal utvikles. I byområder vil det ofte være en bedre løsning at utbyggere bidrar med et fast beløp per m<sup>2</sup> bolig-/næringsareal til utbygging/opprustning av offentlige grønne lunger, gatetun m/sandkasser og lekeapparater, parker og oppgradering av nærliggende friområder.</p>	<p><i>boenheter eller flere, bør sammensettes slik at hovedvekten av boenheter skal variere fra 2-roms til 4-roms. 1-roms boenheter bør unngås. Minimum 20 % bør være leiligheter mellom 30 og 50 m<sup>2</sup>. Minimum 20 % bør være minst 80 m<sup>2</sup>, 10 % av disse bør være over 100 m<sup>2</sup> og ligge på bakkeplan med mulighet til privat uteområde som hage eller terrasse. Endelig leilighetssammensetning fastsettes i bestemmelser til detaljregulering.</i></p> <p>7. Bestemmelsene er endret slik at kvalitetsprogrammet betegnes som retningsgivende – ikke førende. Det er bestemmelser og plankart som er juridisk bindende.</p> <p>8. Rådmannen anser dette som en del av «handel» og vurderer det ikke som nødvendig å presisere dette.</p> <p>9. Krav til uteoppholdsareal og sandlekeplass skal løses internt i senter av feltene, mens bebyggelsen skal ligge inntil fortauene rundt. Dette fordrer samarbeid mellom grunneiere internt i feltene. Del av kravet vil kunne løses med tilgang til offentlig leke- og oppholdsareal utenfor feltet, på vilkår. Sandlekeplass er for de minste barna, og kan ikke plasseres lenger enn 50 meter fra boenhet og med trafiksikker atkomst bolig jf. Veiledning: Grad av utnyttning. Derfor må dette de fleste steder i praksis løses internt på hvert felt.</p>
<p><b><u>Pelle Gangeskar</u></b></p> <p>Hønefoss må sikre en bærekraftig og fremtidsrettet transport mellom Haugsbygd, sentrum og Heradsbygda. Foreslår at byplanen i det videre arbeidet ser på mulighetene for å bruke gondoler og svevebaner for å løse transportbehovet mellom sentrum og satellittene.</p>	<p>Merknaden tas til orientering. Gondolbane er ikke noe som vil vurderes i denne planprosessen.</p>
<p><b><u>Minde &amp;Minde AS</u></b></p> <p>Det er kommet et innspill fra Minde &amp; Minde på arealene mellom Storgata 1 og Norderhovsgate. Prosjektet har som målsetting å svare på byplanens ønsker om fortetting, boliger og styrking av kvadraturens kulturelle og næringsmessige tilbud og mangfold.</p> <p>Foreslått bebyggelse:</p> <p>Hele eiendommen bebygges i 2 etasjer over terreng, og 1 etasje under terreng. Underetasje og 1. etasje brukes til parkering. Over dette foreslås et 10 etasjes høyt bygg, med utearealer oppå taket av 2. etasje og 10. etasje (se</p>	<p>Dette er et innspill, det skulle ha vært sendt inn ved oppstart av planarbeid slik at det hadde vært inne i planforslaget ved offentlig ettersyn. Innspillet er i strid med forslag til områderegulering.</p> <p>Prosjektet viser en mulig utvikling av en del av kvartalet, mens byplanen forutsetter at kvartalet planlegges under ett slik at det blir helhetlig.</p> <p>Å løfte utearealene til flere etasjer over gatenivå vil ikke gi en bedre tilgjengelighet på kryss og tvers i byen. Det bør være gangtraseer/smelt gjennom kvartalene, uten at du må bevege deg flere etasjer opp for å krysse kvartalet. Det bidrar til at livet i gatene trekkes inn og ikke ut igjen.</p> <p>Prosjektet er i strid med et viktig prinsipp for videre utvikling innenfor kvadraturen, jf.</p>

<p>illustrasjoner i merknaden).</p> <p>Det anføres at det er riktig at arealene rundt Søndre torv, som det viktigste fellesrommet i Hønefoss, får et tyngdepunkt som gjennom sitt volum og høyde signaliserer og forsterker betydningen av Søndre torv som «navet» i byen. Prosjektet foreslår å knytte Søndre torv og Kuben sammen, 2 etasjer over gatenivå med innebygde bro over Norderhovsgate og inn i Kuben.</p>	<p>bestemmelsenes § 4.13: «Utomhusarealene innenfor kvartaler eller felter skal ligge på samme kotenivå som gatene rundt. Unntak fra dette gjelder for feltene BS4, BS7, BS10 og BH1». De gatene hvor det foreslås at dette tillates er svært smale tomter hvor utearealene bør løftes en etasje opp for å få brukbare utearealer mht. sol og lys.</p> <p>Prosjektet er også i strid med foreslått bebyggelsesstruktur og høyder; Foreslåtte høyder innenfor kvadraturen er ment å harmonere med eksisterende bebyggelse, og innenfor dette kvartalet gir foreslått maksimal kotehøyde 4 etasjer. Grepet er byreparasjon, med bebyggelse i fortauslivet og gårdsrom innvendig i kvartalene.</p> <p>Det foreslås i tillegg en ombygging av Storgata 1, innenfor hensynssonen for bevaring av kulturmiljø, som ikke harmonerer med trehusbebyggelsen inntil gågata.</p> <p>Byplanen stiller krav til parkering under bakken, mens det i dette prosjektet foreslås parkering på gatenivå på hele eiendommen også ut mot Norderhovsgate hvor det bør stilles krav til publikumsrettede funksjoner. Dette er innenfor vårt mest intensive handelsområde.</p>
<p><b>Brakar AS</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Så lenge som bussene sliter i samme køer som bilene, som dessuten har god tilgang til parkering, kan det derfor ikke forventes at det blir noen drastisk forendring av andelen kollektivreisende.</li> <li>2. Byplanen mangler en beregning på hvilke tiltak som kreves for å øke andelen kollektivreisende i Hønefoss med 50 % til 2030 og dobling til 2040. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det må lages en markedsanalyse for å se til at tiltakene er i proporsjon til markedsgrunnlaget og målet om andel kollektivreisende.</li> </ul> </li> <li>3. Målene øking av andel kollektivreisende må vedtas politisk.</li> <li>4. Det er uklart hvilken totalløsning byplanen foreslår for å bedre trafikkflyten fram til den nye stasjonen.</li> <li>5. Det er avsatt mindre plass på sentrums stopp enn det som er ikke bruk i dag. Dette er problematisk. Derfor vil det være nødvendig å opprettholde areal, fleksibilitet og kapasitet for Sentrumstopp i det minste på samme nivå som i dag. Dette innebærer for eksempel at Sentrumstopp må inkludere: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimum bruk av samme areal og plattformer som i dag, inkludert avstigningsholdeplasser i Kong Rings gate.</li> <li>• Samme tilgang for bussene for inn- og utkjøring til Sentrumstopp som i</li> </ul> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. I planen ligger det flere fysiske tiltak som til sammen gir et potensiale for at flere kan gå, sykle eller kjøre buss, og derved gjøre det attraktivt å la bilen stå. Det kan gi bussen bedre framkommelighet. Flere brukryssinger og anlegg for gående og syklende, sammen med egne kollektivfelt der det er mulig, er noen av tiltakene. Parkeringsrestriksjoner er et kraftfullt virkemiddel, og tilstramminger må skje over tid. Hønefoss er en «bilby» og det vil ta tid å endre folks reisevaner.</li> <li>2. Dette er ikke en del av KU, men noe man eventuelt kan utføre i ettertid. Det er i den forbindelse naturlig at Brakar og Buskerud fylkeskommune er en del av et slikt arbeid.</li> <li>3. Premissen for byplanen er nullvekst i biltrafikken. Det er ikke satt konkrete måltall for overgang fra biltransport til andre transportformer</li> <li>4. Det nye stasjonsområdet ligger utenfor planavgrensningen, men det er utarbeidet en kollektivutredning og transportutredning som Brakar har vært en del av. Denne tar for seg et større influensområde enn byplanavgrensningen. I samarbeid med FRE16 vil det settes i gang en planprosess for å se på utformingen av stasjonstorget, koblingen mot byen og eventuelt nye veiløsninger. Transportløsningene som en samlet pakke. Nordre tangent - den nye elvekryssingen over Begna vil være viktig for trafikkflyten til den nye stasjonen, også for kollektivtransport.</li> <li>5. Det er regulert mer areal til kollektivterminal enn det som er i gjeldende reguleringsplaner. Når det gjelder avstigning i Kong Rings gate og reguleringsplass i Kongens gate er ikke dette noe som andre steder i planen reguleres med eget formål. Det hindrer derimot ikke dagens bruk.</li> </ol>

<p>dag.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Samme reguleringskapasitet som i dag med kobling til Sentrumstopp: reguleringsplass for to busser i Kongens gate og for fem busser i Sundgata.</li> </ul> <p>6. Innspill til transportutredningen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det er viktig at utvalget for tabell 5:2 (s.78) blir tydeligere spesifisert. Det er ønskelig å separere lokale reiser og reiser til Oslo slik at målet for andel reiser med tog også framgår.</li> <li>• Det er ønskelig at bussene får mulighet til raskere kjøretider enn bilene i hele sentrumsområdet langs hovedtraséene slik at kollektive reiseløsninger øker i konkurranseevne mot i dag.</li> <li>• 8. Detaljerte vurderinger – kollektivtrafikk - En stor andel av kollektivreisende i Ringerike i dag er lokalt reisende skoleelever som ikke får anledning til å ta toget.</li> <li>• 8.2 Pendelsetting øst-vest - Brakar er positiv til en slik en slik sammenslagning av linje 222 og 223, hvis linjen på en effektiv måte kan betjene Hønefoss sentrum og helst Sentrumstopp også.</li> <li>• 8.4 Øst-vest forbindelse – traséer gjennom sentrum - En alternativ trasé for 223 over Petersøya må ha et busstopp så nære Hønefoss sentrumstopp som mulig.</li> <li>• 8.6 Bussprioritering - Bussholdeplassen Eikli bør ikke flyttes nærmere Hønefoss vgs, fordi at den blir brukt av elever til nye Benterud skole som bruker undergangen ved rådhuset.</li> </ul>	<p>6. Det meste her kan løses i detaljplanleggingen av hver utbyggingsetappe. Noen av disse strekningene kan få egne kollektivfelt, noen kryss kan gis prioritering for buss, men det vil fortsatt være utfordrende å gi bussen prioritet og flyt overalt. Grepene i byplan gir totalt sett kollektivt store fremkommelighetsfordeler. Bru over Petersøya er et eksempel på dette som er valgt med hovedgrunn i effektiv fremkommelighet.</p>
<p><b>Rune Berg, Jørn Berg, Geir Berg</b></p> <p>1. Merknaden gjelder Stangs gate 3a, 3b og 5. Området er innenfor feltene BS1 og BS2 hvor deler av feltet er regulert hensynssone bevaring kulturmiljø. Her går det fram at bevaringsverdig bebyggelse reguleres med eksisterende beliggenhet, dimensjoner, areal, høyder, materialbruk og detaljering.</p> <p>2. Riksantikvaren opplyser følgende om konsekvenser av å vedtaksfredet et kulturminne: «Alle inngrep i vedtaksfredete kulturminner krever dispensasjon fra regional kulturminneforvaltning. Det er ikke anledning til å dispensere for tiltak som innebærer vesentlige inngrep i kulturminnet». Dette legger enorme begrensninger på hvordan byggene kan rehabiliteres, i tillegg påføres vi som private eiere, og eventuelt framtidige eiere, store kostnader uten at det gir noen verdi tilbake.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi ber derfor om at Ringerike kommune framviser dokumentasjon på at byggene faktisk ble reist før år 1900 og er i sveitserstil, ettersom dette er et avgjørende argumenter for å frede byggene. Og vi ber samtidig</li> </ul>	<p>1. Rådmannen mener trehusene rundt Fengslet er en del av et historisk miljø det er viktig å ta vare på i Hønefoss.</p> <p>Utdrag fra den kulturhistoriske stedsanalysen s.78 (DIVE): «<i>Norderhovsgate 19 er oppført i 1890-årene, samtidig med Stangs gate 1, 3 a og b og 5 (Krum 1899). De gjenværende bygårdene i opprinnelig sveitserstil i Stangs gate ble oppført av Johannes Sørensen rett før 1900. Ved at flere gårder ble revet for å gi plass til Kuben utgjør Stangs gate 5, 3 og 1 historiefortellende elementer som en del av et opprinnelig trehusmiljø rundt fengselet.</i>»</p> <p>Husene er derfor foreslått med hensynssone bevaring kulturmiljø (H570). Dette er ikke det samme som båndlegging etter kulturminneloven av vedtaksfredet objekt (H730).</p> <p>2. Byggene i Stangsgate 3a, 3b og 5 er ikke fredet. De foreslås med hensynssone bevaring kulturmiljø. Bestemmelsene som gjelder for denne hensynssonen er § 11.1.1 – 11.1.19.</p> <p>Status for byggene har ikke plutselig endret seg. De ble registrert i 2001, men har</p>



<p>om at Ringerike kommune forklarer oss hvorfor byggene i Stangs gate nå har forandret status.</p> <p>3. Mener husene ikke ble oppført i 1890-årene, det forelå kun planer.</p>	<p>ved en inkurie ikke blitt markert i kommunekartet (kommunens digitale kartløsning).</p> <p>3. Merknaden tas til orientering. Utdrag fra DIVE-analysen: <i>Norderhovsgate 19 er oppført i 1890-årene, samtidig med Stangs gate 1, 3 a og b og 5 (Krum 1899). De gjenværende bygårdene i opprinnelig sveitserstil i Stangs gate ble oppført av Johannes Sørensen rett før 1900. Ved at flere gårder ble revet for å gi plass til Kuben utgjør Stangs gate 5, 3 og 1 historiefortellende elementer som en del av et opprinnelig trehusmiljø rundt fengselet.</i></p>
<p><b><u>Marianne Skogstrøm Endrerud og Lars Torstensen Lindstøl</u></b></p> <p>1. Ønsker at Hønefoss skole/ Gladvedt (BOP6) reguleres til undervisningsformål.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Essensielt å beholde og ruste opp Hønefoss skole for å realisere 10-minuttersbyen.</li> <li>• Hønefoss skole er en identitetsmarkør i byen som det er viktig å ta vare på.</li> </ul> <p>2. Byplanen må bli et reelt styrende dokument. Bestemmelser må følges opp, ikke vike fra. Det er viktig at det i det videre sørges for at prinsippene i planen følges og får reell innvirkning på utvikling og utbygning av byen, også i prosesser/prosjekter som allerede er startet. Hvis det startes en praksis hvor det gis dispensasjon til å fravike prinsippene i planen, vil dette på sikt uthule planens funksjon som et virkemiddel til å gi en helhetlig byutvikling.</p>	<p>1. Rådmannen har pekt på denne tomten som viktig for framtidig byskole. Dette har direkte sammenheng med målet om 10-minutters byen, og plasseringen inntil gang-/sykkelvei langs elven. Et nærmiljøanlegg i forbindelse med skolen er også viktig. Arealet er gitt formål offentlig privat tjenesteyting, og skole vil være i tråd med formålet. Den gamle skolebygningen er lagt under hensynssone bevaring kulturmiljø. Etter rådmannens vurdering vil det være riktig å beholde formålet, da det sikrer en fleksibilitet som er viktig i et langt perspektiv.</p> <p>2. Tas til orientering.</p>
<p><b><u>Ottar Engebretsen</u></b></p> <p>Merknaden gjelder gnr/bnr 317/154 som er en del av felt BS 20. Siste setning i planbestemmelse § 5.4.20 utgår og erstattes med: «Tilbygg tillates på areal mellom Hønengata 7 og Gladveds boligsameie, samt terrasser på sydfasade og arker på tak, alt iht. vedlagte tegninger».</p>	<p>Rådmannen endrer planen for å ta hensyn til dette.</p>
<p><b><u>Hønefoss Taxi SA</u></b></p> <p>1. Hønefoss Taxi (HT), minner om at taxi er et svært viktig bindeledd mellom ulike kollektivaktører: til / fra buss – til / fra tog. Dokumentasjon på taxinæringens andel av reisemiddelfordelingen etterlyses. Målet om at bilandelen reduseres formoder HT at gjelder privatbil og ikke næringsdelen.</p> <p>2. Taxiholdeplassen i sentrum vil være hovedholdeplass. Tuoppdragene varierer sterkt gjennom døgnet og gjennom året. I perioder vil alle taxiene</p>	<p>1. Taxinæringen er et svært viktig bindeledd. Dokumentasjon på taxinæringens andel av reisemiddelfordelingen er ikke en del av planarbeidet. Det er et mål om nullvekst for privatbil i Hønefoss.</p> <p>2. Området BS3 er avsatt til område for taxi. Det er der taxi-holdeplassen er i dag. Det vil være gjennom en detaljregulering at området tilpasses taxinæringens behov</p> <p>3. Løsning for taxi, buss etc. ved togstasjonen vil være en del av detaljreguleringen for Hønefoss stasjon og løses ikke i områderegulering Hønefoss.</p>

<p>være ute på oppdrag og følgelig vil holdeplassen være tom. Imidlertid registrerer vi at mange taxier stiller opp på holdeplassen etter endt tur for å vente på ny tur. HT har behov for at taxiholdeplassen beholdes eventuelt utvides. Det bør settes av areal for 20 – 25 taxier, totalt ca. 350 m<sup>2</sup>. Fasiliteter som i dag, kontorlokaler og sjåførrom, er viktige for arbeidsmiljø, og for miljø ved at taxiene ikke går på tomgang mens man venter på tur.</p> <p>3. Det må understrekes at det settes av areal for taxi så nær togstasjonen og perrongen som mulig. Det er viktig at det legges til rette for 2 parallelle taxifiler slik at taxier som enten har levert eller hentet passasjerer kan passere forbi ventende taxier. Det bør settes av areal for 15 - 20 taxier, totalt ca. 250 m<sup>2</sup>.</p> <p>4. Det foreslås at det, primært i tilknytning til ny togstasjon - sekundært ved sentrum stopp, etableres «Hønefoss skystasjon», hvor det kan være turistinformasjon kombinert med oppholdsrom for ventende passasjerer og sjåførere, offentlige toaletter og spisested. Det vises til f.eks. Fagernes.</p> <p>5. Enkelte løyvehavere i Hønefoss Taxi SA har vurdert å anskaffe EL-bil som taxi. Vegringen skyldes i hovedsak lademulighetene. Arealene til taxiholdeplasser bør derfor planlegges for ladepunkter. Primært gjelder dette hovedholdeplassen i sentrum hvor taxiene tidvis vil oppholde seg over lengre tid.</p>	<p>4. Det er gjennom en detaljplan for BS3 at det kan legges til rette for en «Skystasjon Hønefoss»</p> <p>5. Det er gjennom en detaljplan for BS3 at taxinæringens behov for el-ladeplasser må vurderes.</p>
<p><b>Per Martin Nordli</b></p> <p>1. Ønsker å åpne opp fosseløpene og bygge på øyene. Det er viktig å ta vare på de historiske kvalitetene Hønefoss har og utnytte dem til å skape en egen identitet, fremfor å kopiere det alle andre gjør.</p> <p>2. Undrer seg over at man ikke lager flere mulighetsstudier for byens viktigste område.</p> <p>3. Under kapitler som «naturmangfold» (8-2 naturmangfoldloven) og «grøntstruktur/landskap» i planbeskrivelsen, sies det at fylkesmannen ber om en redgjørelse og at fylkesmannen er positive til allmennhetens tilgang til Begna. At bygningene (Sentrumskvartalet og Fossetorget) som er bygget de siste årene faktisk ligger midt i fosseløpet er ikke nevnt.</p> <p>4. Hønefossen og elva er det virkelige unike med Hønefoss.</p> <p>5. Den overbyggende byplanen inneholder en rekke bra aspekter og er basert på et omfattende bakgrunnsmateriale. Samtidig vil et sluttresultat og den endelige kvaliteten på et resultat være helt avhengig av detaljplanleggingen og detaljreguleringen. Man kan fint starte med en god</p>	<p>1. Merknaden tas til orientering. Fosseløpene reguleres ikke åpnet i områderegulering Hønefoss.</p> <p>2. Rådmannen vil anbefale Øya og Tippen som viktige områder for en noe mer intensiv utvikling, men som hensyntar viktige bevaringsverdige bygninger og samtidig tilgjengeliggjør området bedre, synliggjør historien og skaper sammenhenger.</p> <p>3. Naturmangfold tar for seg naturen slik den er i dag og hva som skal til for å forvalte den på en god måte i framtida. Grunnen til at fylkesmannen ikke nevner at byggene ligger i det som tidligere var fosseløp, er nok fordi at det er lite man kan gjøre med det nå.</p> <p>4. Merknaden tas til orientering.</p> <p>5. Områdereguleringen vurderer byen som en helhet og legger på bakgrunn av det rammer for videre detaljregulering av de enkelte feltene. Dette gjelder også for Øya og Tippen.</p>

<p>intensjon og samtidig miste mye på veien, hvis man ikke omfavner helheten og detaljene i en sammenheng. Som rapportene formidler, er det positivt å fortette og utvikle Øya og Tippen. Samtidig er det avgjørende hvordan dette gjennomføres i praksis. Den relativt ekstreme høyutnyttelsen som det ligger an til å bli nå, går noe i konflikt med Rambøll sin rapport, og de uttrykker noe skepsis. (Konsekvensutredning kap. 4.7.1. til 4.8 med konklusjon - s. 38-42.). Det nevnes også at planene er noe i konflikt med Riksantikvarens bystrategi 2017 2020. Ett essensielt spørsmål er hvordan vi skal klare å oppnå gode detaljer i en plan, når et viktig fundamentet er nedgravd og derfor helt ute av syne, og derfor ute av sinn.</p>	
<p><b>Kristin Grov</b></p> <p>Ønsker at Hønefoss skole/ Gladtdvedt (BOP6) reguleres til undervisningsformål.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identiteten ligge både i bygget og i byggets innhold</li> <li>• Behovsanalyser viser at det vil være behov for en sentrumsskole. Barna får ikke bedre tumleplass enn på den store skoletomta midt i byen, med trygg forbindelse til alt.</li> <li>• Det er helt klart behov for Hønefoss skole hvis det skal være realisme i målene om «10 minutters-byen».</li> </ul>	<p>Rådmannen har pekt på denne tomten som viktig for framtidig byskole. Dette har direkte sammenheng med målet om 10-minutters byen, og plasseringen inntil gang-/sykkelvei langs elven. Et nærmiljøanlegg i forbindelse med skolen er også viktig. Arealet er gitt formål offentlig privat tjenesteyting, og skole vil være i tråd med formålet. Den gamle skolebygningen er lagt under hensynssone bevaring kulturmiljø. Etter rådmannens vurdering vil det være riktig å beholde formålet, da det sikrer en fleksibilitet som er viktig i et langt perspektiv.</p>
<p><b>Natalia Anita Sadowski</b></p> <p>En offentlig belyningsplan er en grunnstein i kommunens byplan. Uten gjennomtenkt, vakker og trygg belysning mangler byen vårt et helhetlig uttrykk. Vi trenger riktig belysning med hensyn til både estetikk og helse.</p> <p>Ringerike Kommune har sist installert 2000 nye LED gatelys over det siste 2 år. De er kald hvit, blå tonet lys, 4000K og Ra70. De blander. Det er ikke utarbeidet et belyningsplan for Ringerike, men samarbeid med konsulent-firma COWI ga råd til Utbyggnings enhet i kommunen. Lysene i seg selv dessverre har dårlig langsgående jevnhet og høy synsnedsettende blending. De gir dobbelt så mye blå lys og halvparten så mye varm rød lys som varm hvit LED pærer brukt i mange storbyer rundt hele verden.</p> <p>Det er viktig å ha god og trygg belysning. Varmt hvitt lys med høy fargegjengivelse er ikke bare mer estetisk, men er sunnere for befolkningen, miljøet, og er mindre lysforurensende. Det er tryggere for trafikken. Og det respekterer våre naturlige og hyggelige omgivelser. Vi har en plikt til å velge belysning som er refleksfri, effektiv, sikker, og visuelt komfortabel.</p>	<p>Belysning er et av flere viktige tema i en formingsveileder. Det er igangsatt arbeid med en formingsveileder for hele Hønefoss.</p> <p>Det vil være uhensiktsmessig å lage en belyningsplan som kun gjelder innenfor områderegulering Hønefoss.</p>
<p><b>Ringerikskraft (235 og 236)</b></p>	<p>1. Bestemmelsen endres til «herunder skal det som hovedregel benyttes fossilfri</p>

<p>1. § 4.9 bør gjøres mer åpent enn «som hovedregel benyttes fjernvarme for fossilfri oppvarming i anleggsperioden. Foreslår i stedet å ta inn nasjonale mål om at bygge- og anleggsplasser skal være fossilfrie innen 2025 – der all aktivitet på byggeplassen inngår. Det er viktig å ha en teknologinøytral tilnærming i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>2. Gnr 318 bnr 522</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forslag til reguleringsplan og bebyggelsesplan tar ikke hensyn til bestående rørgate og inntak til kraftstasjonen.</li> <li>• Damkronen vil heves til kote +90,20 og være farbar for allmennheten. Dette må man være klar over når man planlegger siktlinjer mot fossen.</li> <li>• Skissert gangbru over eksisterende overløpsdam bør være i ett spenn og i god klaring fra fossen.</li> </ul> <p>3. Gnr 318 bnr 448</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planen legger opp til å flytte veien over den gamle kraftstasjonen. Vi kan umiddelbart ikke se at den har verneverdi, men riving/sanering må avklares.</li> <li>• Det er lagt inn friareal der utløpskanalen til kraftverket ligger. Dette muliggjør å bygge en kraftstasjon til erstatning for eksisterende Hønefoss dersom det en gang i framtiden blir aktuelt.</li> </ul>	<p><i>oppvarming i anleggsperioden».</i></p> <p>2. Gnr. 318 bnr. 522:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rådmannen mener det bør være opp til detaljregulering å forslå hvordan bestående rørgate og inntak til kraftstasjonen skal hensyntas.</li> <li>• Tas til orientering.</li> <li>• Gangbru over overløpsdam er illustrert i kvalitetsprogrammet, men reguleres ikke. Rådmannen syns det er spennende at Ringerikskraft er åpen for en slik idé.</li> </ul> <p>3. Gnr. 318 bnr 448:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tas til orientering</li> <li>• Tas til orientering</li> </ul>
<p><b><u>Jan Solgård, Ole Håkon Opperud, Erik G. Karlsen, Arne S. Sørland</u></b></p> <p>1. Felt BKB9 (Tippen) BKB10 og BS16 (Øya) bør tas midlertidig ut av planforslaget og utsettes ett år, for å bearbeide områdene på nytt. Forslaget er ikke godt nok utredet og det representerer et byplanmessig feilgrep. Det er spesielt den foreslåtte bebyggelsens karakter og høyder som ikke er tilfredsstillende i forhold til det mest sentrale, historiske og sårbare området i Hønefoss. Området Øya og Tippen tilhører byens «gamleby» som bør utvikles og forsterkes som en del av byens identitet og vårt fremtidige varemerke.</p> <p>Omsorg for byen og varsom kontinuitet burde ligge til grunn når man nå blant annet skal vurdere bygningers høyde og byens silhuett. Det at Hønefoss fremdeles har beholdt sitt småbypreg, er byens fremste kort i konkurranse med andre tilsvarende byer.</p> <p>2. Planen bør revideres med hensyn til konkret arealavsetning til parkeringshus i kort gåavstand fra sentrum – regnet fra Søndre Torv. Nødvendig parkeringskapasitet på disse områdene bør etableres før virkningen av ny bebyggelse blir for stor. Bør tas inn i rekkefølgebestemmelsene og kan håndteres gjennom frikjøpsordning</p>	<p>1. Rådmannen vil anbefale Øya og Tippen som viktige områder for en noe mer intensiv utvikling, men som hensyntar viktige bevaringsverdige bygninger og samtidig tilgjengeliggjør området bedre, synliggjør historien og skaper sammenhenger. Nærheten til stasjonen gjør at hensynet til fortetting med bolig og kontorvirksomheter på Tippen og Øya må veie tungt.</p> <p>De folkevalgte kan velge å ta områdene ut av planen, for deretter å kjøre en egen prosess for dette, men dette er ikke noe Rådmannen anbefaler.</p> <p>2. Tas til orientering. Det er avsatt et område ved Nordre Torv til parkeringshus. Innfartsparkering utenfor planområdet må planlegges/sikres i egne planer/prosesser. Rådmannen er enig i at arbeidet med parkering må fortsettes.</p> <p>3. Dette ivaretas i planforslaget. Det legges inn tursti langs elva fra Tippen og forbi Petersøya. Langs løkka er det allerede detaljert inn i gjeldende regulering. Et lite stykke vil elvelangs gå på vei det siste stykke ned til arenaen.</p> <p>Det vil igangsettes arbeid med detaljregulering for Elvelangs – konkret løsning skal prosjekteres.</p> <p>4. Tas til orientering. Se rådmannens kommentar til pkt. 1.</p> <p>5. Plan- og bygningsloven ivaretar at alle saker behandles likt med tanke på prosess,</p>

<p>og/eller utbyggingsavtale.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Gangvei mellom Schjongslunden og Tippen, hvor det i dag mangler.</li> <li>4. Hvorfor skal Hønefoss få storbykarakter? Og hvorfor akkurat på Øya og Tippen? Ny planlagt bebyggelse på Øya (BKB 10 og BS 16) burde ikke ha høyere etasjetall enn 3-6 etasjer, høyest mot byen og lavest mot fossen.</li> <li>5. Vi er av den oppfatning at man i stedet for å skape slike tripptrapptresk-kvartaler”, bør man heller behandle alle likt. Vi tror at dersom alle eiere i kvartalene kan bygge fire etasjer i utgangspunktet, og med tilbaketrukket 5. og 6. etasje etter helhetlige vurderinger, er et bedre utgangspunkt for byens utseende og for den enkelte tomteeier. Likhetsprinsippet forutsetter at alle i utgangspunktet behandles likt etter loven.</li> <li>6. Omkjøringsveien ligger for langt ut til at bilisten frivillig vil bruke denne veien, så lenge bilistens førstevalg er å kjøre gjennom sentrum uten ekstra kostnad. Det er derfor nødvendig med ny veikapasitet. Et veisystem som etableres under dagens bakkenivå i sentrum med påkoblinger til bydeler og stasjon. Først ved å fastslå dette som premisse for områdeplanen, kan foreliggende plan bli troverdig med hensyn til at trafikken i Kongens gate og over bybrua blir redusert til et akseptabelt nivå. Dagens nivå er over 20.000 ÅDT. Denne nye veikapasiteten vil også gi kollektivtrafikken god fremkommelighet i sentrum og raskere tilgang til jernbanestasjonen fra områdene utenfor Hønefoss.</li> <li>7. Gang og sykkelforbindelser over elevene er viktige bidrag og virkemidler.</li> <li>8. <i>Først gange <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> deretter sykkel <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> og så kollektiv <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> med bilbruk til slutt om ikke annet er tilstrekkelig.</i> Dersom dette målet skal være realistisk, må reduksjon i sentrumstrafikken bli en viktig faktor i det regnestykket. Parkeringskravet bør halveres. En slik gavepakke til utbyggerne bør resultere i billigere boliger, eller bidrag til finansiering av teknisk infrastruktur gjennom rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtale. Som ledd i sluttbehandlingen av planen bør/må det nå tas politisk stilling til bilens plass i sentrum. Dette kan vi ikke se er gjort i planforslaget, og er et strategisk tema som har avgjørende betydning for livet i byen, luftkvalitet, fremkommelighet m.m. Det foreligger mer en nok faglig materiale til å konkludere endelig mhp et trafikksystem som bringer biltrafikken gjennom og under sentrum, slik at bilen belaster sentrum minimalt. Det etableres et sentralt parkeringshus under bakken med inn-/utkjøring fra Tippen.</li> <li>9. En detaljert plan og saksdokumenter er utarbeidet før byutviklingsstrategien ble godkjent. Dette leder til et inntrykk av en planprosess styrt og ledet av konsulentfirma og arealkontor, og der</li> </ol>	<p>ikke utfall. I en detaljreguleringsprosess kan mer enhetlige høyder vurderes, da tilpasset eksisterende høyder innenfor kvartalet (der det er eksisterende bebyggelse), samt i en høyde som ivaretar solinnfall til utearealene internt i kvartalene og hensynet til byrommene og gatene rundt kvartalene..</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6. Etablerer man et veisystem under bakkenivå vil det skape større trafikkapasitet – hvilket ikke svarer ut målet om nullvekst i personbiltrafikken. Trafikkmengden må i stedet styres gjennom tilgjengeligheten med sykkel og til fots, tilgjengeligheten for kollektivtrafikk, tilgjengeligheten på og plassering av parkeringsplasser. I tillegg er veiprisering en måte å få ned trafikken på. Trafikken til Nordsia fra ny E16 vil trolig i større grad komme i Arnemannsveien og på ny bru over Begna, dermed utenom sentrumskjernen.</li> <li>7. Se rådmannens kommentar til pkt.6.</li> <li>8. Se rådmannens kommentar til pkt. 6. Rådmannen mener at det i byplanen er tatt stilling til bilens plass i sentrum. Parkeringskravet kan ikke være for strengt de første årene – inntil det er bedre tilgjengelighet for gående og syklende. Det er naturlig å vurdere parkeringskravet fortløpende og eventuelt stramme det inn gjennom bestemmelser ved hver revidering av kommuneplanens arealdel.</li> <li>9. Framdriften er en politisk bestilling som administrasjonen har fulgt opp. Formannskapet har utnevnt seg selv som politisk styringsgruppe og har fått informasjon om arbeidet fortløpende, sammen med avklaringer og delvedtak som det har vært viktig å ha underveis for å holde framdriften.</li> </ol>
--	--

<p>utbyggere har kunnet påvirke over en lang periode. Plan- og bygningsloven forutsetter en planprosess der politikerne styrer framdrift og innhold i planarbeidet. Byplanprosessen tyder på at politikerne har fått en passiv og iakttagende rolle i arbeidet. Planarbeidet bærer preg av at flere prosesser har forgått parallelt i tid, et konsulentfirma som ikke har lokalkunnskap, et tidspress og en ensidig argumentasjon for planløsningene.</p>	
<p><b>Stein Halvorsen AS</b></p> <p>Merknaden gjelder felt BS18.</p> <p>Arkitekten foreslår at eiendommen reguleres med en maksimal utnyttelsesgrad på %-BRA: 300% og at bestemmelsene i Områdeplanen for Hønefoss forutsetter en detaljregulering der ny bebyggelse tilpasses med tydelig hensyn til omkringliggende bebyggelse med høy antikvarisk verdi. Maksimal byggehøyder for eiendommen må økes. Dersom 4 etasjer opprettholdes som maksimal byggehøyde vil dette i praksis bli umulig, og man vil ende opp med en svært kompakt og tett bebyggelse som på ingen måte vil gi Riddergården det nødvendige pusterommet. Mener tilpasning av ny bygningsmasse til omkringliggende bebyggelse med svært høy antikvarisk verdi må hjemles i områdeplanens bestemmelser i forbindelse med krav om detaljregulering av eiendommen.</p>	<p>Strandgata 3 er regulert med utnyttelse på %-BRA: 160%, og med varierte høyder: 2 etasjer nærmest Riddergården og 4 etasjer nærmere Nordre Torv. Buskerud fylkeskommune som kulturminnemyndighet vil i områdereguleringen være negativ til høyere bebyggelse her. Rådmannen er skeptisk til en høyere utnyttelse, da det illustrerte volumet allerede er svært stort.</p> <p>Detaljutforming må fastsettes i en privat detaljregulering. Det er avgjørende med en god tilpasning til det fredete anlegget Riddergården og kulturmiljøet rundt Nordre torv. Dette ivaretas gjennom bestemmelsenes §§ 5.4.18 og 4.15.</p>
<p><b>Anne Rønningsbakk</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Hønefoss skole er en viktig del av helheten i Hønefoss. Hønefoss som timinuttersbyen, hvor man legger ned sentrumsskolen, blir dette for alle, bortsett fra barna.</li> <li>Høyder: Det som er nord og øst i et kvartal kan ligge sør og vest for et annet. Folk som skal flytte hit, ønsker å bo i eneboliger/småhus med hage, ikke i høyhus.</li> <li>Vi, som allerede bor i byen og som er glade i den, mener at den fortettingen det legges opp til, spesielt på Tippen, vil forringe byen og ødelegge tilgang og utsyn til elva. Tippen i planen virker tilrettelagt for utbyggeren, mer enn for innbyggerne. Den fortettingen det legges opp til i sentrum, vil gjøre byen mindre tilgjengelig for de som ikke bosetter seg der og vi er mange som bor litt utenfor bykjernen. Dette skal være vår by, også i framtida.</li> <li>Man kan løse adkomst til byen og kjøproblemer ved at byen stenges for gjennomkjøring.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Rådmannen har pekt på denne tomten som viktig for framtidig byskole. Dette har direkte sammenheng med målet om 10-minutters byen, og plasseringen inntil gang-/sykkelvei langs elven.</li> <li>Hensynet til føringer om fortetting og urbanitet medfører at det ikke skal bygges eneboliger og småhus i sentrumskjernen – innenfor planområdet. Det er allerede svært mange sentrumsnære småhusområder, som reguleres til og er regulert til småhusbebyggelse.</li> <li>Nærheten til stasjonen gjør at hensynet til fortetting med bolig og kontorvirksomheter på Tippen og Øya må veie tungt. Området er robust og tåler noe høyere bebyggelse. Det er relativt få som berøres, og rådmannen mener at foreslått fortetting ikke er mer enn man må tåle midt i en bykjerne. Det er derimot viktig at tilgjengeligheten til elva fra byen over Tippen blir god, og at det opparbeides et byrom i denne aksen. (jf. § 5.16.7) Eventuell boligbebyggelse på Tippen trenger skjerming fra veitrafikkstøy, dermed må bebyggelsen inntil Kongens gate være sammenhengende. Det skal sikres en siktlinje fra Hønefoss bru til elva og fra Elva til Arnemannsveien 3 – via et byrom. Elvekanten skal opparbeides som en del av elvelangs og være allment tilgjengelig.</li> <li>Tas til orientering.</li> </ol>

<p><b><u>Ngoc Sang Ho</u></b></p> <p>Fjern solforhold som kriterium for å fastsette byggehøyder. Hvordan kan kommunen gjennom reguleringsbestemmelsene forringe min mulighet til å bebygge min eiendom, helt uten videre. Forslaget betyr at de mot syd får eiendommer av mindre verdi enn de mot nord i kvartalet - og det på grunn av sollys! Jeg synes dette er en klar forskjellsbehandling som jeg vil protestere kraftig på. Jeg har hele tiden trodd at alle i utgangspunktet skulle behandles likt etter loven. De som bor i sentrum av byen legger vekt på andre ting enn sollys. De legger vekt på beliggenhet, nærhet til forretninger, kafeer/restauranter, kino, kultur og lignende. For å nyte sol og luft har byen parker og grønne lunger for bymennesker.</p>	<p>Plan- og bygningsloven skal sikre lik prosess for plan- og byggesaker, ikke likt utfall. I en detaljreguleringsprosess kan mer enhetlige høyder vurderes, da tilpasset eksisterende høyder innenfor kvartalet (der det er eksisterende bebyggelse), samt i en høyde som ivaretar solinnfall til utearealene internt i kvartalene og hensynet til byrommene og gatene rundt kvartalene.</p>
<p><b><u>Sindre Nørgaard</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Videre bygging i området rundt Nordre torv bør være i harmoni med byggeskikken og helheten i kulturmiljøet her – ingen firkanta bokser.</li> <li>2. Videre oppover i Hønengaten er det en rekke verneverdige hus. Disse bør ikke rives til erstatning for firkanta klosser som ikke passer inn. Bygget til Varme og sanitær tar hensyn til byggeskikken her, i motsetning til den blokka som er regulert i Hønengata 44 (hvilket ikke er Lafton sin skyld, han ville opprinnelig regulere bygg i en mer tilpasset skala).</li> <li>3. Nørgaard er enig i at det gamle skolebygget Hønefoss skole bør bevares. Skolen bør ikke nedlegges.</li> <li>4. Tippen er altfor viktig til å bygges igjen med høyhus, og bør eventuelt bebygges med maks to etasjer for å beholde utsikten innenfra byen, fra Bryggetorget og ut på elven. Elvelangs er veldig viktig og unikt for byen, og det bør avsettes arealer og tilrettelegges for aktivitet. Vi bør få etablert en magnet for byen, slik som Fossen restaurant var en gang.</li> <li>5. Det bør ikke bygges et høyhus i form av en firkantet kloss i kulturmiljøet sør for Hønefoss bru, nybygg her bør tilpasses bedre de verneverdige byggene.</li> <li>6. Nørgaard har forståelse for at noen gamle bygg kanskje må kunne erstattes eller helst gjenoppbygges, men er uenig i at vi trenger å rive de bevaringsverdige villaene i Blomsgate og Sundgata.</li> <li>7. Nørgaard anbefaler politikerne å ta en guidet befarings i Drammen for å se både på utbygginger i forbindelse med og restaureringer av bevaringsverdige bygg (bl.a. Union brygge) og elvepromenaden.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dette blir ivaretatt gjennom reguleringsbestemmelsene.</li> <li>2. Dette ligger utenfor planområdet. Området på Nordsia er lagt under hensynssone bevaring kulturmiljø som krever at man tar ekstra hensyn.</li> <li>3. Tas til orientering. Områderegulering sikrer rammer for arealbruk og utnyttelse, ikke finansiering, drift eller aktiviteter. Hvorvidt skolen legges ned er opp til andre prosesser.</li> <li>4. Rådmannen anbefaler Øya og Tippen som viktige områder for en noe mer intensiv utvikling, men som hensyntar viktige bevaringsverdige bygninger og samtidig tilgjengeliggjør området bedre, synliggjør historien og skaper sammenhenger. Nærheten til stasjonen gjør at hensynet til fortetting med bolig og kontorvirksomheter på Tippen og Øya må veie tungt. Området er robust og tåler noe høyere bebyggelse. Det er derimot viktig at tilgjengeligheten til elva fra byen over Tippen blir god, og at det opparbeides et byrom i denne aksen. (jf. § 5.16.7) Eventuell boligbebyggelse på Tippen trenger skjerming fra veitrafikkstøy, dermed må bebyggelsen inntil Kongens gate være sammenhengende. Det skal sikres en siktlinje fra Hønefoss bru til elva og fra Elva til Arnemannsveien 3 – via et byrom. Elvekanten skal opparbeides som en del av elvelangs og være allment tilgjengelig.</li> <li>5. Utforming av bygg blir ikke fastsatt i områdereguleringen, men i detaljreguleringer. Områdereguleringen setter krav om estetikk, arkitektur og hensyn til kulturmiljø.</li> <li>6. Byggene må ikke rives, men det åpnes opp for at de kan gjennom en helhetlig transformasjon. Det kreves en detaljregulering for hele feltet samlet.</li> <li>7. Tas til orientering.</li> </ol>

<p><b><u>Bodil Gusgaard</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Naturområdet Schjongslunden har gjennom ulike planarbeid vært verdisatt med høyeste kategori, men er i konsekvensutredningen gitt «middels verdi» som naturtypelokalitet.</li> <li>2. Avgrensningen mellom Løkka og Schjongstangen varierer mellom kvalitetsprogrammet og konsekvensutredningen. Thornes gate skiller de to, ikke Owrens gate. Området Schjongstangen blir bestemt til omtrent 1/3-større område enn det i virkeligheten er – og Løkka tilsvarende mindre. Uriktig nabolagsgrense mellom Schjongstangen og Løkka forårsaker ukorrekte data. Det er viktig at format og utregning av bl.a. fortetningspotensial for nabolagene endres ut fra rett nabolagsgrense og reelt areal.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering. Da det ble varslet oppstart var Schjongslunden innenfor planavgrensningen. Schjongslunden er derimot ikke med i forslaget til Områderegulering Hønefoss. Gjeldende regulering 298 «Schjongslunden» videreføres, med unntak av Ringeriksgata og et lite stykke i nordøst hvor det er satt av plass til ny gangbru. Eventuell ny detaljregulering for Schjongslunden vil utrede konsekvensene for naturmangfold.</li> <li>2. Utregning av fortetningsareal tar utgangspunkt i feltstørrelsene i plankartet. Løkka og Schjongstangen er ikke en del av planforslaget, og for disse områdene er kvalitetsprogrammet kun et mulighetsstudie.</li> </ol>
<p><b><u>Trefokus AS</u></b></p> <p>TreFokus arbeider med bærekraftig bygg-, by- og steds utvikling over hele landet og har arbeidet med det i en årrekke, blant annet Norwegian Wood i Stavanger. De har vært med og etablert eller vært delaktig i blant annet Framtidens bygder, Framtidens byer, Framtidens bygg, FutureBuilt og ikke minst Pådriv som samarbeider med blant annet Oslo Kommune i Hovinbyen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Byene blir mer og mer sentrale i forhold til å nå globale bærekraftsmål og nå klimamålene som er satt i Paris- avtalen. TreFokus vurderer planforslaget som et solid og gjennomarbeidet grunnlag for videre utvikling av Hønefoss. Vi anbefaler samtidig at det vurderes å styrke planforslaget på området miljø og bærekraft:</li> <li>2. Det bør komme tydeligere fram i utkastet til byplan og kvalitetsprogrammet hvordan FNs 17 bærekraftsmål er lagt til grunn for planen og hvilke vi søker å bidra til å oppnå. Alle tiltak som er underlagt plansystemet og behandling i plansystemet bør vurderes i lys av hvordan man kan få til utslippsreduksjoner.</li> <li>3. Mål om sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft må bli en inkludert del av alle planer og planprosesser. Verktøyet «<i>The Reference Framework for Sustainable Cities</i>» anbefales. I forhold til «det bygde miljø» bør bruk av verktøy som BREEAM-N or og verktøy for klimagassberegninger bli en del av kommunale rutiner.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering. Dette er et innspill til planarbeidet, og kunne ha vært tatt hensyn til om det ble sendt inn ved oppstart av planarbeidet og høring av planprogrammet. Ved revidering av kommuneplanen vil det arbeides med å innlemme FNs bærekraftsmål.</li> <li>2. Se rådmannens kommentar til pkt. 1.</li> <li>3. Se rådmannens kommentar til pkt. 1.</li> </ol>
<p><b><u>Bruget Hønefoss AS</u></b></p> <p>Merknaden er til eiendommene tilknyttet Bruget, med gnr. 318 bnr.497,452 og 5229, i hovedsak felt BKB10,</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Illustrasjonsplanen er i seg selv ikke bindende, det har heller ikke vært kommunens intensjon å utforme områdereguleringen slik at pågående planarbeid ikke kan fullføres. Dette gjøres tydeligere ved at § 4.1 (kvalitetsprogrammet) endrer ordlyd fra <i>førende</i> til <i>retningsgivende</i>. Byggegrense til Arnemannsveien vil avklares i</li> </ol>



<p>1. Forholdet til pågående detaljregulering for Øya-området: Kommunen har i illustrasjonsplan og kvalitetsprogram valgt å se bort fra pågående arbeid med privat detaljregulering for Øya-området. Privat detaljregulering søker å realisere Snøhettas mulighetsstudie som ble utformet på grunnlag av en prosess med bred medvirkning. Planarbeidet startet i 2013, og forslaget lå ute til ettersyn i 2014. Det hviler en innsigelse fra Statens Vegvesen på planforslaget.</p> <p>Bestemmelser §§ 4.13 og 5.16.8 (kvartalsstruktur og siktlinje i forlengelsen av Fossveien) medfører at pågående detaljregulering for Snøhettas mulighetsstudie må endres. Også § 4.1 medfører dette: kvalitetsprogrammet er førende for tiltak innenfor planområdet og videre detaljregulering.</p> <p>Som følge av høydeforholdene i krysset Fossveien/Arnemannsveien og høyden på den nye damkrona ved ombygging av sidedam mot fossen. Vil medføre at elva uansett ikke synes fra krysset.</p> <p>Tronrud Eiendom vil ha et svar på om kommunen ønsker at pågående planarbeid skal skrinlegges eller om det kan videreføres (med mindre tilpasninger).</p> <p>2. Planavgrensningen er ved første gangs behandling innsnevret og trukket inn til vegglivet på Arnemannsveien 7. Kvalitetsprogrammet illustrerer en forskyvning av Arnemannsveien mot nord slik at den blir liggende inntil vegglivet til Arnemannsveien 7. En slik plassering er svært uheldig for bruken av bygget og arronderingen av terrenget rundt, og vil gi utfordringer knyttet til stigningsforhold i Arnemannsveien. Som eiere vil de bli trukket inn i planarbeidet for stasjonen – som også omfatter Arnemannsveien på og forbi deres eiendom.</p>	<p>forbindelse med detaljregulering av stasjonstorget.</p> <p>Rådmannen er enig i at kulturminnet Arnemannsveien 7 bør få en respektabel plassering. Setningen om siktlinje i forlengelse av Fossveien, i § 5.16.8, fjernes.</p> <p>Ny bestemmelse om utforming: <i>Det stilles ikke krav til kvartalsstruktur, men bebyggelsesstrukturen skal gi gode kvaliteter som hensyntar stedets industrielle historie.</i></p> <p>2. Bakgrunnen for at planavgrensningen ved første gangs behandling er innsnevret og trukket inn til vegglivet på Arnemannsveien 7, er igangsatt arbeid med offentlig detaljregulering av stasjonstorget. I forbindelse med denne planen ser en på muligheten for en annen plassering og funksjon for de to parallelle veiene Arnemannsveien og Soknedalsveien. Det er plankart med tilhørende bestemmelser som er juridisk bindende. Kvalitetsprogrammet skal være retningsgivende.</p>
<p><b>Tronrud Eiendom AS</b></p> <p>1. Forholdet til pågående privat planarbeid for Øya, Lloyds marked og Tippen: Tronrud Eiendom AS er kritisk til at kommunen ikke har tatt hensyn til pågående privat planarbeid ved utforming av byplanen, slik at planene for Øya, Lloyds marked og Tippen ikke kan videreføres. Med hensyn til den dialogen som har vært med kommunen om disse private planarbeidene, opplever grunneier kommunen som en lite forutsigbar samarbeidspart. Kommunens visualisering av utviklingen i disse områdene, har ikke tatt hensyn til gitte forutsetninger som f.eks. Hønefoss kraftstasjon med inntaksrør. Visualiseringen på tvers av grunneiers ønsker bidrar til å skape usikkerhet om grunneiers ønskede utvikling av</p>	<p>1. Mangel på overordnede styringsdokumenter har ført til lite forutsigbarhet for utbyggere og innbyggere. Dette er en av grunnene til at områdereguleringen nå utarbeides. I en overgangsfase til planen blir vedtatt vil det nok fortsatt føles uforutsigbart, men når planen er vedtatt er det helt tydelig hva kommunen ønsker og forventer av utvikling i byen. Det er plankart med tilhørende bestemmelser som er juridisk bindende. Kvalitetsprogrammet er kun retningsgivende. Både felt BS16 (innsigelse) og BKB10 har fått endringer etter offentlig ettersyn som medfører at Snøhettas prosjekter ikke er i strid med områdereguleringen.</p> <p>2. Utkast til områderegulering med 3D-visualisering, plankart og bestemmelser var ikke klart før november – desember. Medvirkning på dette tidspunktet ville ha medført at planen ikke blir klar for endelig vedtak i september 2019 i tråd med</p>

<p>områdene. Grunneier tror en slik «omkamp» vil medføre at utbyggingen i Hønefoss sentrum stopper opp, hvilket kan medføre at Hønefoss ikke vil kunne opprettholde et tilbud av handel opplevelser på minst samme nivå som i dag.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Medvirkningsprosessen har ikke vært tilfredsstillende for grunneier da de i begrenset grad har fått mulighet til å påvirke konkrete problemstillinger i planarbeidet, det burde ha vært lagt opp til diskusjon/debatt om viktige parametere og konkret utvikling av byen. Bestemmelser og volumstudier har ikke vært tema i medvirkningsprosessen. I gjennomført møte med grunneierne, tidlig i prosessen, kom ikke kommunen med opplysninger som kunne danne grunnlag for konstruktiv dialog.</li> <li>3. Planavgrensningen er ved første gangs behandling innsnevret og trukket inn til vegglivet på Arnemannsveien 7. Kvalitetsprogrammet illustrerer en forskyvning av Arnemannsveien mot nord slik at den blir liggende inntil vegglivet til Arnemannsveien 7. En slik plassering er svært uheldig for bruken av bygget og arronderingen av terrenget rundt. Forholdet er nå utenfor planavgrensningen, med grunneier er svært skeptisk til en slik arrondering av Arnemannsveien, og signaliserer at det ikke er i tråd med formålet om ivaretagelse av Arnemannsveien 7 som viktig kulturminne. Som eiere vil de bli trukket inn i planarbeidet for stasjonen – som også omfatter Arnemannsveien på og forbi deres eiendom.</li> <li>4. Generelt legger fellesbestemmelsene i for stor grad føringer for videre detaljreguleringer/ byggesøknader.</li> <li>5. Det bes om at dokumentasjonskrav for to-trinns søknad flyttes fra søknad om rammetillatelse/ett-trinns tillatelse til søknad om igangsettingstillatelse/ett-trinns tillatelse for bestemmelsene §§ 3.1.6, 3.1.7, 3.1.8, 4.3, 4.7, og 4.9.</li> <li>6. Setningen i § 4.7 om at ett-roms leiligheter bør unngås bør revurderes, under henvisning til at det vil bli vanskeligere for førstegangsetablerere å komme seg inn på boligmarkedet, til ønske om studentleiligheter, og til andelen enmannshusholdninger i samfunnet (928 483 i landet i 2018). Setningen: <i>Minimum 20 % skal være minst 80 m<sup>2</sup>, 10 % av disse skal være over 100 m<sup>2</sup> og ligge på bakkeplan med mulighet til privat uteområde som hage eller terrasse</i>: innholdet etter komma bør ut, da markedet ikke etterspør slike leiligheter, alternativt kun kreves ved utbyggingsavtale med kommunen om kjøp av enhetene</li> </ol>	<p>politisk fastsatt framdriftsplan. Av den grunn ble det lagt opp til en bred medvirkningsprosess i innspillsfasen. Resultatet har utgjort del av grunnlaget for utforming av forslag til byplan.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Bakgrunnen for at planavgrensningen ved første gangs behandling er innsnevret og trukket inn til vegglivet på Arnemannsveien 7, er igangsatt arbeid med offentlig detaljregulering av stasjonstorget. I forbindelse med denne planen ser en på muligheten for en annen plassering og funksjon for de to parallelle veiene Arnemannsveien og Soknedalsveien. For øvrig er rådmannen enig i at kulturminnet Arnemannsveien 7 bør få en respektabel plassering.</li> <li>4. Områdereguleringen gir føringer for å sikre kvalitet i videre detaljreguleringer og byggesaker. Fellesbestemmelsene er der det er hensiktsmessig gjort mer fleksible for å gjøre det mulig å prioritere mellom hensyn med sikte på å muliggjøre best mulige prosjekter med hensyn blant annet til planløsning.  Fellesbestemmelsene er noe endret, dette gleder leilighetsstørrelser, balkonger, heisoppbygg, boenheters orientering, svalgangsløsninger, krav til uteoppholdsareal og energiløsninger.</li> <li>5. § 3.1.6: Tidspunkt for når støytredning skal foreligge endres ikke, det vises til at dette er et viktig forhold som bør være avklart når man gjennom rammetillatelse får ja på vilkår.  § 3.1.7: Tidspunkt for når luftkvalitetsutredning skal foreligge endres ikke, det vises til at dette er et viktig forhold som bør være avklart når man gjennom rammetillatelse får ja på vilkår.  § 3.1.8: Tidspunkt for når rammetillatelse gis endres ikke, da dette er et viktig samfunnsikkerhetsmessig tema. Eventuell tidligere bygging vil måtte avklares i forbindelse med detaljregulering. NVE er sentral høringspart.  § 4.3: Tidspunkt for dokumentasjonskrav; listen deles i to. Følgende punkter kan avvente til igangsettingstillatelse: utforming av lekearealer, plassering av terrengforstøtninger, trapper og murer, utforming og plassering av benker, belysning og skilt, og plantevalg.  § 4.9: Tidspunkt for dokumentasjonskrav; deles listen i to. Følgende punkter kan avvente til igangsettingstillatelse: plan for plassering av riggområder, masseregnskap, midlertidige massedeponier, lagerplasser, støv og støy i anleggsperioden. Tidspunkt for innsending av tekniske planer for samferdselsanlegg kan ikke vente til igangsettingstillatelse.</li> <li>6. Bestemmelsen endres fra skal til «bør»: <i>Større utbyggingsprosjekter, med 20 boenheter eller flere, bør sammensettes slik at hovedvekten av boenheter skal variere fra 2-roms til 4-roms. 1-roms boenheter bør unngås. Minimum 20 % bør</i></li> </ol>
--	--

<p>7. Ber om at generelt krav i § 4.13 om at utomhusareal skal ligge på samme kotenivå som gatene rundt tas ut av planforslaget.</p> <p>8. Det er spørsmål til § 4.14; hva den betyr og at den spesifiseres: <i>Utkragede balkonger kan tillates fra 4 meter over fortau og torg, med utkraging inntil 1 meter fra fasadeliv. Utenpåhengte balkonger tillates ikke mot gater og torg.</i> Tronrud Eiendom mener at det bør tillates med utkragede/utenpåhengte balkonger overalt, også over torg og gater. Det vises til at det i bestemmelsene, for nybygg, også stilles krav til private uteoppholdsarealer.</p> <p>9. Følgende bestemmelse bes fjernet: <i>Balkonger tillates ikke innglasset, med unntak av innenfor feltene BKB9, BS15 og B/F/K2 ut mot Kongens gate, BKB 1 ut mot Owrens gate og BKB10 ut mot Arnemannsveien.</i> Tillatelse til innglassing er i planforslaget gitt mot gater med støypproblemattikk, men slik bestemmelsen er formulert er det heller ikke tillatt innad i kvartalene. Det vises til at innglassing for mange beboere er koblet med bruksverdi.</p> <p>10. Bestemmelsen om at heisoppbygg skal trekkes minst 3 meter inn fra øverste fasadeliv bør fjernes. Det vises til at bestemmelsen vil gi store begrensninger for korridor plassering og kan medføre økte byggekostnader hvilket igjen vil øke prisnivået på leiligheter i sentrum.</p> <p>11. Følgende bestemmelse bes endret: <i>Innenfor sentrumsformål og kombinerte arealformål skal lokaler på gateplan ha en innvendig romhøyde på minst 4 meter. Kravet gjelder ikke for felter avsatt til kombinert bolig og tjenesteyting. Andre unntak fra denne bestemmelsen framgår av bestemmelsene til det enkelte felt.</i> Tronrud Eiendom ber om at bruksarealer på gateplan midlertidig kan bygges med grunnflate 1- 1,5 høyere enn fortauet utenfor kvartalet – for å oppnå bedre skjerming av private uteareal. Det vises til at markedet etterspør dette, og til fleksibilitet – at markedet kan tilby det som etterspørres.</p> <p>12. Følgende bestemmelse bes fjernet: <i>Boenheter med ensidig orientering mot nord og nordøst er ikke tillatt.</i> Det vises til at dette kravet i kombinasjon med krav om kvartalsstruktur og krav om at minimum 20 % av leilighetene skal være mellom 30 og 50 m<sup>2</sup>, kan være bygningsmessig komplisert å kombinere.</p> <p>13. Det bes om at det tillates svalgangsløsninger inn mot gårdsrom.</p>	<p><i>være leiligheter mellom 30 og 50 m<sup>2</sup>. Minimum 20 % bør være minst 80 m<sup>2</sup>, 10 % av disse bør være over 100 m<sup>2</sup> og ligge på bakkeplan med mulighet til privat uteområde som hage eller terrasse. Endelig leilighetssammensetning fastsettes i bestemmelser til detaljregulering.</i></p> <p>7. Prinsippet om at om at utomhusareal skal ligge på samme kotenivå som gatene rundt er viktig for å sikre kvalitet i den videre utvikling av byen. Prinsippet sikrer en god tilgjengelighet, blant annet ved at det ikke er nivåforskjeller fra gata og inn i kvartalets indre uterom og kvartalsstrukturen kan åpnes opp med gangveier og innkjøring uten rampe slik at beboernes uterom kan nås fra flere gater og møteplasser/ torg. De fleste tomter er relativt flate i sentrum, men noen steder må det prioriteres hvilket høydenivå de indre utearealene skal ligge på med grunnlag i eksisterende terrengnivå, eksisterende bebyggelse og viktige gater og byrom/torg rundt kvartalet/ feltet.</p> <p>8. Hensikten med bestemmelsen er at balkonger ikke skal krage mer enn 1 meter ut over gater og torg. Dersom det er ønske om dypere balkonger, i forhold til brukbarhet for opphold og møblering, må de være inntrukket i fasaden. Det vil også kunne etableres gjennomgående leiligheter med større balkonger internt i kvartalet, også utenpåhengte. Bestemmelsen endre til: <i>Balkonger mot offentlige rom påvirker byrommets kvalitet og uttrykk. Balkonger skal primært være integrert i bygningsformen, bidra til variasjon i fasadene og ikke oppleves som visuelt dominerende eller sjenerende. Rekkverk skal ha gjennomskinnelig materiale. Utkragede balkonger kan tillates fra 4 meter over fortau og torg. Endelig utforming og eventuelt utkraging fastsettes i bestemmelser til detaljregulering.</i></p> <p>9. Bestemmelsen er uklart formulert, det kan tillates, men det bør ikke være behov for innglassing av balkonger innad i kvartalene. Det er viktig å være bevisst balkongens mulige påvirkning av bruken av viktige møteplasser som igjen påvirker bylivet. Bestemmelsen presiseres: <i>Balkonger tillates ikke innglasset mot offentlige rom, med unntak av: BKB9, BS15 og B/F/K2 ut mot Kongens gate, BKB1 ut mot Owrens gate og Kongens gate og BKB10 ut mot Arnemannsveien.</i></p> <p>10. Bestemmelsen endres til: <i>Heisoppbygg kan tillates maks 3 meter over høyeste gesims, og skal utformes som en integrert del av bygningens arkitektur. Mot torg, gågater og parker/ offentlige rom kan det kreves at heisoppbygg trekkes inn fra øverste fasadeliv med inntil 3 meter, dersom det ellers vil virke skjemmende.</i></p> <p>11. Hensikten med bestemmelsen er å sikre en fleksibilitet i byplanen, bruksarealene kan benyttes til det markedet er interessert i per i dag, men at de blir egnet for publikumsrettede virksomheter gjennom en senere bruksendring etter hvert som byen vokser. Hvis underjordiske bruksarealer stikker 1 – 1,5 meter over terrengnivå</p>
--	--

<p>14. Bestemmelsen om publikumsrettet virksomhet bør endres fra å stille krav om at det skal etableres bruksarealer til at det skal tilrettelegges for.</p> <p>15. Forbudet mot plasskrevende handel bør revurderes. Dette begrunnes med frykt for at vi svekker Hønefoss for handel i konkurransen med arealer utenfor planområdet som for eksempel Hvervenkastet. Det vises til at kommunen har definert XXL som plasskrevende.</p> <p>16. Det bes om at krav til privat uteoppholdsareal i form av balkong/terrasse/takterrasse med direkte tilgang fra boligen fjernes. Det bes også om at overbygget del av balkong og terrasse medregnes i privat uteoppholdsareal. Det er vanskelig å sikre alle leiligheter direkte tilgang til privat uteoppholdsareal som kan tilpasses sittegruppe. Særlig gjelder det mindre leiligheter som er støyutsatt. Felles uteoppholdsarealer vil dekke behovet for uteopphold for leiligheter uten privat balkong/terrasse/takterrasse.</p> <p>17. Det bes om at krav om tykkelse på jorddekke for sandlekeplass i indre gårdsrom fjernes. Krav om kotehøyde for gårdsrom og parkering under bakken vil fordyre etableringen av parkeringskjellere og gjøre atkomsten mer komplisert. Dette må tilpasses det enkelte prosjekt.</p> <p>18. Avstanden til lekeplass ved dokumentert tilgang utenfor feltet bør økes til maksimalt 100 meter, det vises til at avstandskravet på maks. 50 meter er for lite til at det vil kunne etableres gode felleslekeplasser som dekker større områder.</p> <p>19. Det bes om at kravet om at energiløsning skal redegjøres for i detaljregulering strykes. Det bør avvente til detaljprosjektering og altså da ved igangsettings-/ ett-trinns tillatelse. Det vises til TEK 17 og eksisterende fjernvarmekonsesjon.</p> <p>20. Tronrud Eiendom er positive til nedgravde løsninger men ber om at hyppigheten for tømning for hele kommunen økes til ukentlig, det vises til sjenanse fra lukt. Dette vil stimulere til økt bruk av nedgravde løsninger i prosjekter.</p> <p>21. Minimumskravet for bilparkering for bolig bør settes lavere enn 0,8, slik at det vil etableres en større andel av boliger i sentrum uten tilgang til egen parkeringsplass. Det er krav til 2 sykkelplasser per 100 m<sup>2</sup> bolig. Bodareal</p>	<p>på fortauet, vil ikke bruksarealene i 1.etg. bli universelt tilgjengelige fra gaten ved en senere bruksendring til publikumsrettet virksomhet.</p> <p>12. Det fastholdes i bestemmelsene at <i>Boligområder skal ha variasjon i boligsammensetning og/eller leilighetsstørrelser</i>. Endelig leilighetssammensetning foreslås fastsatt i bestemmelser til detaljregulering. Se rådmannens kommentar til pkt. 6. Bestemmelsen endres til: <i>Antall boenheter med ensidig orientering mot nord og nordøst skal begrenses. Slike leiligheter i et prosjekt forutsetter at det er god tilgang til felles uteoppholdsarealer til stille side og med god kvalitet. Planløsning og antall leiligheter med ensidig orientering mot nord og nordøst skal fastsettes gjennom bestemmelser til detaljregulering.</i></p> <p>13. Det har ikke vært intensjonen å forby svalgangsløsninger inn mot gårdsrom. Bestemmelsen endres derfor for å klargjøre dette til: <i>Svalgangsløsninger tillates ikke ut mot gater og torg innenfor kvadraturen vest for Kongens gate. Unntak gjelder for:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• felt BS4 og BS7 ut mot Kongens gate,</li> <li>• felt BBB1 og BKB6 ut mot Bloms gate,</li> <li>• felt BKB3 og BU2 ut mot o_SGG1 i nord</li> <li>• felt BBB2, BKB5 og felt BKB1 ut mot Sundgata</li> <li>• Felt B/F/K4 og B/F ut mot Hønefoss</li> </ul> <p>14. Rådmannen ønsker ikke overlate alt til markedet, men gi kommunen mulighet til å styre utviklingen. Bestemmelsen endres ikke.</p> <p>15. Forbud mot plasskrevende handel hindrer nye forretninger for biler og motorkjøretøyer, landbruksmaskiner/anleggsmaskiner, trelast og byggevarer, planteskoler/hagesentre, og fritidsbåter. Dette bør etter rådmannens vurdering ikke etableres innenfor planområdet. Bransjeglidning er utfordrende, men denne bestemmelsen vil ikke hindre XXL-sport og tilsvarende å etablere seg innenfor planområdet.</p> <p>16. Rådmannen er enig i at krav til privat uteoppholdsareal med direkte tilgang fra boenhet for alle nye boenheter er såpass strengt at det vil gi lite fleksibilitet for prosjektering av leiligheter med hensyn til planløsning, men mener det er viktig at leiligheter på bakkeplan har privat uteoppholdsareal med direkte tilgang fra boenheten. Rådmannen er enig i at overdekket del av balkong/terrasse i sin helhet kan medregnes i privat uteoppholdsareal. Rådmannen endrer den aktuelle delen av § 4.17 endres til: <i>Leiligheter på bakkeplan skal ha privat uteoppholdsareal med direkte tilgang fra boenheten. Formen på uteoppholdsarealet skal være tilpasset til sittegruppe.</i></p>
---	--

<p>bør kunne medregnes ved etablering av sykkelparkering, da eier etter Tronruds erfaring i stor grad ønsker sykkel parkert i egen bod. 1 sykkelplass per 100 m<sup>2</sup> er trolig for mye for hotell, da det er lite behov for sykkelplasser for hotellgjester.</p> <p>22. Eventuell utbygging av BKB 4 må ta hensyn til fare for brannsmitte fra eksisterende bygg. Tronrud Eiendom mener at utbyggingen vil være skjemmende i forhold til bevaring av «Presteboligen».</p> <p>23. Planforslaget legger opp til at krysset mellom Kongensgate og Arnemannsveien forskyves mot øst. Endring av vegtrase medfører at betydelige areal av Tronrud Eiendom sin eiendom på Tippen avsettes til vegformål. De ber om at prosessen med makeskifte videreføres så snart som mulig slik at en utvikling av områdene ikke vil bli satt på vent frem til en vedtatt vegløsning evt. blir realisert.</p> <p>24. Det forutsetter at det ikke tillates etablert bygninger/konstruksjoner mellom ny vegtrase og Arnemannsveien 1 og 3 som vil være skjemmende eller hindre sikt til disse viktige historiske fasadene.</p> <p>25. Videre bruk av og god atkomst til p-plassene på Tippen må sikres.</p> <p>26. Atkomst til BS16 må sikres via avkjørsel til Tippen.</p> <p>27. Ber om at felt BKB9 «Tippen» får utvidet bruksformål til å omfatte kontor og forretning i tillegg til bolig/bevertning/kulturinstitusjon.</p> <p>28. Områdereguleringens bestemmelse om at bebyggelsen skal plasseres i formålslivet til fortau bør ikke bli en begrensning for kunderettet virksomhet ut mot fortau. Siden Kongens gate er svært trafikkert er det usikkert om arealene inntil fortauslivet kan brukes til bolig og bevertning.</p> <p>29. Tronrud Eiendom AS ber om at det defineres nærmere hvordan begrepet «bevaringsverdig bebyggelse» skal forstås. De mener planforslaget burde gi generelle føringer som krever spesielt hensyn til bevaring av kulturmiljøer, men at det gis anledning til fortetting/ombygging ved tilpasningsarkitektur. det er uheldig dersom planforslag ikke gir mulighet for fornyelse av noe bebyggelse innenfor NB!-områdene uavhengig av om bebyggelsen som sådan har stor verneverdi. De ber om at formuleringen endres slik at NB!-områdene i Hønefoss kan utvikles slik at enkeltbygg kan byttes ut, men tilpasses helheten i området.</p>	<p>17. Kravet til vekstjordlag med minimum tykkelse stilles for å sikre at grønne vekster kan gro inne i gårdsrommene, ikke bare i krukke. De vises også til at det vil stilles krav om ivaretagelse av overvann på egen grunn. Kravet til tykkelse på vekstjordlag reduseres til 0,5 meter.</p> <p>18. Det framgår av bestemmelsen at kravet gjelder sandlekeplass, som er for de minste barna. De minste barna holder seg rett ved hjemmet. Sandlekeplass bør ha avstand på maks. 50 meter fra bolig jf. Veiledning: Grad av utnyttning, og trafiksikker atkomst.</p> <p>19. Merknaden imøtekomes ikke. Dette er et viktig tema, som bør inkluderes i detaljregulering av konkrete prosjekter.</p> <p>20. Dette reguleres gjennom <i>Forskrift om renovasjon for innsamling mv. av husholdningsavfall for Ringerike kommune tilsluttet Hadeland og Ringerike avfallsselskap AS, Ringerike kommune, Buskerud</i>. Hentefrekvens må vurderes i forbindelse med revidering av den forskriften.</p> <p>21. Rådmannen senker minimumskravet til bilparkering, fra 0,8 til 0,5 og fra 1,5 til 1 i revideringen av planbestemmelsene. Bestemmelsene om sykkelparkering hindrer ikke at bodareal kan brukes til sykkelparkering i detaljreguleringer der dette er hensiktsmessig. Hotellnormen for sykkel endres til Sykkelparkering for minst 30 % av de ansatte.</p> <p>22. BKB4 tas ut av planen.</p> <p>23. Prosess for mulig makeskifte vil bli iverksatt så snart planen er vedtatt.</p> <p>24. Innspillet tas til orientering.</p> <p>25. Ny atkomst til Tippen er lagt rett sør for der den er i dag. Dagens løsning vil bli brukt fram til gata ombygges. Det legges inn rekkefølgebestemmelse for bygging på Tippen.</p> <p>26. Atkomster til «Sentrumskvartalet» (felt BKB8) og «Tippen» (felt BKB9) (inkludert parkeringsplassene) sikres på omtrent samme sted som i dag. De interne forholdene på «Tippen» vil avklares i forbindelse med privat detaljregulering.</p> <p>27. De interne forholdene på «Lloyds marked» (felt BS16) og mulighetene for å bygge nytt under Hønefoss bru løses gjennom detaljregulering. Rådmannen mener at planer for «Lloyds marked» (felt BS16) «Tippen» (felt BKB9) må ses i sammenheng med eventuell vridning av brukare sør for Hønefoss bru.</p> <p>28. Formålet i bestemmelsene er endret til § 5.16.7 <i>Felt BKB9 Bolig/ kontor/ bevertning/ kulturinstitusjon/ forretning</i>. I tillegg er det tatt inn en bestemmelse om at kun bruksarealer i gateplan mot Kongens gate kan benyttes til forretning.</p>
---	---

30. Slik høyden er angitt for gnr/bnr 318/377 vil det kun være avsatt 6 meter høyde for 3 etasjer. De mener kvartalet i tråd med kommunens anbefaling vil tåle bebyggelse opp til 5 etasjer over gateplan mot Flattums gate og ber om at angitt kotehøyde gjør dette mulig.
31. Utnyttelsen er satt til %-BRA= 230 % for felt BS9. Feltet består i stor grad av eksisterende bebyggelse og har en fragmentert eierstruktur og de forutsetter at utnyttelse av de enkelte eiendommene kan avvike fra den totale utnyttelsesgraden innenfor kvartalet.
32. Kommunen har ikke lagt pågående private planforslag/mulighetsstudier til grunn for byplanens illustrasjonsplan og kvalitetsprogram. Planforslaget gir ikke rom for Snøhettas mulighetsstudier. Tronrud Eiendom AS er kritisk til at Ringerike kommune etter flere års arbeid for godkjenning av planforslaget for Øya og Lloyds marked forkaster det arbeidet som er gjennomført og utarbeider et forslag til områderegulering som medfører at Snøhetta sine planer ikke vil være mulig å realisere.
33. På grunn av kapasitetsproblemer i kommunen har ikke Ringerike kommune kunnet prioritere arbeidet med Lloyds marked. De opplever at kommunens forslag til områderegulering ikke gjenspeiler arbeidet som er gjennomført og bidrar til usikkerhet og uforutsigbarhet omkring muligheten til rasjonell utnyttelse av eiendommen.
34. Om bestemmelsen: *Det skal reguleres et offentlig byrom, «Pipetorget», rundt pipa*: Bestemmelsen gir uheldige føringer siden dette grepet er en del av Snøhettas mulighetsstudie og forutsetter at hoveddel av dagens bebyggelse rives. Forslag til byplan medfører at Snøhetta sitt mulighetsstudie ikke vil være mulig å realisere.
35. Om bestemmelsen om utnyttelse: Planforslaget åpner for ca. 12 900 m<sup>2</sup> BRA bebyggelse for Lloyds marked, mens detaljregulering under utarbeidelse har en utnyttelse på ca. 18700 m<sup>2</sup> noe som vil medføre at det sannsynligvis ikke vil være rom for å rive eksisterende bebyggelse og etablere nye funksjoner/byrom i området.
36. Om bestemmelsen om høyder til Lloyds marked: *Maksimal byggehøyde kan vurderes opp til 12 etasjer*: Høyhus i detaljregulering under utarbeidelse og Snøhetta sitt mulighetsstudie er pr dags dato 14 etasjer, og vil ikke kunne realiseres innenfor rammene av forslag til byplan.
29. Hensynene som ønskes ivaretatt i merknaden er etter rådmannens vurdering ivaretatt i bestemmelsenes §§ 11.1.1 til 11.1.9 for hensynssoener bevaring kulturmiljø (deriblant § 11.1.6 om rivning) og § 4.15 Hensyn til nærliggende bevaringsverdig bebyggelse.
30. Bestemmelsen om byggehøyde omfatter alle bygg innenfor feltet, både eksisterende og nye. Høyden er i høringsutkastet beregnet feil og er rettet opp gjennom den begrensede høringen. Øverste høyde i bestemmelsene endres fra kote +97 til kote +99. Høydebestemmelsen er videre supplert med følgende formulering: *Dette er inkludert eksisterende og ny bebyggelse. Endelig høyde for tilpasning til NB!-området må fastsettes gjennom detaljregulering.* Høydebegrensningen muliggjør 4 etasjer for ny bebyggelse inntil Flattums gate.
31. Det er krav om detaljregulering for hele feltet samlet. Utnyttelsen innad i feltet løses i detaljregulering.
32. Rådmannen er enig i at Snøhettas mulighetsstudie for Lloyds marked har kvaliteter som vil gi mye tilbake til byen. Både felt BS16 (innsigelse) og BKB10 har fått endringer etter offentlig ettersyn som medfører at Snøhettas prosjekter ikke er i strid med områdereguleringen, men detaljreguleringer må fastsette framtidig utvikling og utbygging.
- Kvalitetsprogrammet angir kvaliteter som må oppfylles (jf. §1.2). Bestemmelsene er endret slik at kvalitetsprogrammet betegnes som retningsgivende – ikke førende.
33. Mangel på overordnede styringsdokumenter har ført til lite forutsigbarhet for utbyggere og innbyggere. Dette er en av grunnene til at områdereguleringen nå utarbeides. I en overgangsfase til planen blir vedtatt vil det nok fortsatt føles uforutsigbart, men når planen er vedtatt er det helt tydelig hva kommunen ønsker og forventer av utvikling i byen.
34. Rådmannen endrer bestemmelsen til: *Det skal ved detaljregulering avsettes areal til et offentlig byrom i sammenheng med pipa.*
35. og 36: Bestemmelsenes § 5.4.16 til felt BS16 (Lloyds marked) er endret for å ivareta hensynet til bevaringsverdig bygningsmiljø på en bedre måte. Det er lagt inn byggegrenser rundt eventuelt høyhus, samt linjesymbolet *Bygg, kulturminner mm. som skal bevares* (sosi-kode 1210) rundt Lloydsbuene, pipa, teglsteinsbygget mot elva i øst, Arnemannsveien 3 og den gamle kraftstasjonen. Utnyttelsesgraden var feil utregnet i høringsutkastet og er nå korrigert. Høydebestemmelser er endret.
- Det har vært dialog med grunneier.
37. Tronrud Eiendom AS har blitt spurt om de ønsker at gjeldende detaljregulering

<p>37. Bestemmelser til gjeldende reguleringsplan for Byporten er ikke helhetlig videreført inn i nytt planforslag. Utbygging etter vedtatt reguleringsplan vil derved ikke vil kunne gjennomføres i tråd med forslag til områderegulering Hønefoss. Tronrud Eiendom stiller seg kritisk til at kommunen etter sin egen uttalelse fra høsten 2017 ikke har forholdt seg til reguleringsplanens utforming ved utforming av bestemmelser og visualisering av utbyggingspotensialet som vist i Kvalitetsprogrammet til områdereguleringen. Tronrud Eiendom AS ber om følgende endringer i forslag til områderegulering Hønefoss:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Regulerte kotehøyder for gesims i plankartet fjernes og erstattes med en bestemmelse om at bebyggelsen kan oppføres inntil 6 etg (med etasjehøyde 3, 3 m), med en varierende bygningshøyde.</li> <li>Vedtatt begrensning på 18.000 m<sup>2</sup> BRA over terreng videreføres.</li> <li>Bestemmelse om at ytre byggegrense er sammenfallende med fortaus grense videreføres.</li> <li>Det tillates etablering av parkeringskjeller med tak/dekke over parkering inntil 1-1,5 meter over terreng i Sundgata – ca kote 76,8 slik at boliger i første etasje blir liggende høyere enn gatenivå (i tråd med eksisterende reguleringsplan)</li> <li>Vi mener det på generell basis bør tillates innglassing av balkonger inn mot kvartalsstruktur og forutsetter at bestemmelsen om at innglassing tillates for felt BKB1 ut mot Owrengate også gjelder mot øst mot Kongensgate.</li> <li>Mulighet for etablering av svalgangsløsninger for bebyggelse i BKB1 mot Sundgata videreføres.</li> </ol>	<p>videreføres, eller om de vil ha nye overordnede rammer og krav til detaljregulering. På dette har de svart at ikke vil ha krav om ny detaljregulering. Rådmannen har videreført gjeldende detaljregulering for Byporten, men mindre, bagatellmessige, endringer i bestemmelsene. Kart og bestemmelser for Felt BKB1 videreføres.</p> <p>Kommentarer til endringene som bes om:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Kotehøydene beholdes.</li> <li>Dette imøtekommes.</li> <li>Dette gjelder allerede, se § 4.13.</li> <li>Rådmannen imøtekommer innspillet.</li> <li>Se pkt 9.</li> <li>Dette er i henhold til bestemmelsene.</li> </ol>
<p><b><u>Hege Lund Johansen og Bjørn Eskil Johansen</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>De har sett på ulemper og fordeler ved de ulike bruene for dem og for byen og mener det er færre gode enn dårlige argumenter for bru for buss og bil over Petersøya.</li> <li>Tanken for Hønefoss i fremtiden er at byen skal være en grønn by, hvor man går og sykler til og fra byen, man ser også for seg at bussene som kjører ut og inn av byen skal ha nullutslipp, dvs. elektrisk kraft eller lignende. Vi ser at tanken er god, men siden Ringerike er så stort med lange avstander vil det bli vanskelig å oppnå dette med det første. Folk som bor i utkanten av kommunen er avhengige av bil, og de bruker allerede i dag lang tid å komme seg til og fra skole og jobb.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Nesten alt av veiareal i planen er avsatt til samferdselsformål, nettopp for å ivareta en fleksibilitet til å velge den beste løsningen i framtida. Type bru over Petersøya spesifiseres ikke i Områderegulering Hønefoss. Dette løses i detaljregulering av brua. Reguleringsbestemmelsene vil suppleres med krav til detaljregulering for bruene.</li> <li>Innspillet tas til orientering. Hønefoss er en by med et stort omland som det er viktig å ta hensyn til. Dette mener rådmannen planforslaget ivaretar.</li> </ol>

<p><b><u>Atle Olav Ljåstad</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Markedskreftene må ikke bli dominerende. Planen må frem for alt ivareta byens særpreg og identitet, eller det vi kaller byens sjel.</li> <li>2. Han ønsker at Hønefoss fortsatt skal oppleves som en småby, intim og koselig, med vakre omgivelser og rikelig med åpne rom for lys, luft og sol, og for grønne lunger. Uten dominerende høyhus.</li> <li>3. Estetikk, trivsel og gode opplevelser må ha høyeste prioritet for å ivareta et levende sentrum. Ta for all del vare på de mange flotte byggene i byen!</li> <li>4. Hønefoss skole kan fortsatt bli aktuell som ungdomsskole eller barneskole. Ta vare på den tradisjonsrike og flotte bygningen som en viktig representant for byens sjel</li> <li>5. Planen må utvikle elvebyen Hønefoss med gang- og sykkelveier langs begge sider av elva, og med belysning, beplantning og benker. Vi må sikre åpent innsyn til fossen fra alle sider. Det bør være en foss, ikke en steinur.</li> <li>6. Planen må sikre gode trafikk-løsninger – mest mulig utenom byen. Hva med en Øst-tangent? Hva med å forlenge Hovsmarkvegen med bru over elva og opp til Europavegen for å lede noe av trafikken utenom sentrum? Hva med bomring kombinert med gode, kollektive trafikk-løsninger og lave, subsidierte billettpriser? Hva med rundkjøringer, overganger/underganger for fotgjengere, færre gatekryss og kanskje kutte ut trafikklys?</li> <li>7. Byplanen må også ivareta hensynet til bygdesentrene i kommunen (Heradsbygda, Haug, Nes, Hallingby, Sokna, Tyrstrand). De må også bli godt ivaretatt med boligbygging, sikring av elevgrunnlaget på skolene, gode kultur- og aktivitetstilbud, og med ulike servicetilbud.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dette er ivaretatt i planforslaget.</li> <li>2. Dette er ivaretatt i planforslaget.</li> <li>3. Tre bygninger må rives for å realisere det nye transportsystemet. I tillegg legges det opp til transformasjon av boligområder i sentrum. Dette er en mulighet, ikke et krav.</li> <li>4. Hønefoss skole ligger innenfor felt BOP6 offentlig eller privat tjenesteyting. Både barneskole og ungdomsskole faller innunder dette formålet. Skolebygget ligger under hensynssone bevaring kulturmiljø.</li> <li>5. Elvelangs er ivaretatt i planforslaget. Det er satt i gang arbeid med en formingsveileder som skal gjelde for hele Hønefoss, ikke kun innenfor planområdet. Belysning er et av mange viktige tema i denne.</li> <li>6. Områdereguleringen avregulerer østtangente. Hovsmarkvegen ligger utenfor avgrensningen til denne planen. Områderegulering sikrer rammer for arealbruk og utnyttelse, ikke finansiering, drift eller aktiviteter.</li> <li>7. Områdereguleringen legger opp til en levende og attraktiv by for innbyggere og tilreisende.</li> </ol>