

Oppdragsgiver
Ringerike kommune

Rapporttype
Planbeskrivelse til områderegulering

August 2019

PLAN 431 OMRÅDEREGULERING HØNEFOSS



PLAN 431 OMRÅDEREGULERING HØNEFOSS

Oppdragsnr.: 1350028153
Oppdragsnavn: Områderegulering Hønefoss
Dokument nr.: Planbeskrivelse
Filnavn: Planbeskrivelse områderegulering Hønefoss

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	2019-01-10	Opprinnelig planbeskrivelse	BJRU	RTL	RTL
01	2019-08-14	Revidert etter høring og offentlig ettersyn			

INNHold

1.	SAMMENDRAG	6	
2.	BAKGRUNN.....	8	
2.1	Hensikten med planen	8	
2.2	Planeier og plankonsulent	9	
2.3	Tidligere vedtak i saken	9	
2.4	Krav om konsekvensutredning (KU)	9	
3.	PLANPROSESSEN	10	
3.1	Varsel om oppstart.....	10	
3.2	Øvrig medvirkning.....	11	
4.	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	12	
4.1	Statlige planer og føringer.....	12	
4.2	Regionale planer	13	
4.3	Kommuneplanen	13	
4.4	Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner.....	14	
4.5	Analyser og utredninger	15	
5.	EKSISTERENDE FORHOLD	16	
5.1	Beliggenhet og arealbruk	16	
5.2	Planområdet.....	17	
5.3	Grøntområder og rekreasjonsverdier	19	
5.4	Offentlig og privat servicetilbud	20	
5.5	Teknisk infrastruktur	20	
6.	PLANFORSLAGET	21	
6.1	Planens hensikt.....	21	
6.2	Plankartet	22	
6.3	Reguleringsformål	23	
6.4	§12-5 nr. 1 – Bebyggelse og anlegg	24	
6.4.1	Bebyggelsens plassering og utforming	31	
6.4.2	Boligmiljø, bokvalitet	31	
6.4.3	Parkering	31	
6.4.4	Miljøfokus	33	
6.4.5	Uteoppholdsareal	33	
6.5	§ 12-5 nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	34	
6.5.1	Universell utforming	35	
6.6	§12-5 nr. 3 - Grønnstruktur og nr. 6 - bruk og vern av sjø og vassdrag	36	
6.7	Kulturminner	38	
6.8	Andre hensynssoner	39	
6.8.1	Faresone.....	39	
6.8.2	Naturmiljø.....	41	

6.9	Avvikssone for støy	42
6.10	Teknisk infrastruktur	42
6.11	Plankrav og rekkefølgebestemmelser	42
6.12	Utbygging / gjennomføring	43
7.	KONSEKVENsutREDNING	44
7.1	Naturmangfold	45
7.2	Kulturminner og kulturmiljø	46
7.2.1	Dagens situasjon	46
7.2.2	Den nye sentrumsplanen	47
7.2.3	Konsekvens av planen	47
7.2.4	Avbøtende tiltak	48
7.3	Energi og klima	48
7.4	Forurenset grunn	50
7.5	Vannmiljø	51
7.6	Støyforurensning	52
7.7	Luftforurensning	53
7.8	Landskapsbilde	54
7.9	Trafikk	55
7.10	Folkehelse	57
7.11	Barn og unges oppvekstsvilkår	58
7.12	Universell tilgjengelighet	59
7.13	Samlet vurdering	61
8.	RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE	62
9.	ANDRE VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET	69
9.1	Overordnede planer	69
9.2	Stedets karakter, byform, estetikk	70
9.3	Rekreasjonsinteresser / rekreasjonsbruk / uteområder	70
9.4	Kriminalitetsforebygging	70
9.5	Økonomiske konsekvenser for kommunen	70
9.6	Eiendomsmessige konsekvenser for grunneiere	71
9.7	Konsekvenser for næringsinteresser	71
9.8	Interessemotsetninger	71
10.	VEDLEGG	73
10.1	Kvalitetsprogram	73
10.2	Konsekvensutredning	73
10.3	ROS-analyse	73
10.4	Illustrasjonsplan	73

1. SAMMENDRAG

Hønefoss er kommunesenter i Ringerike kommune og regionsenter i Ringeriksregionen. Byen er trafikknutepunkt for bil, tog og buss. Sentrumskjernen er konsentrert mellom Kvernbergsund bru i sør og Hønefoss bru i nord. Det skal bygges opp under de store samferdselsinvesteringene som kommer i form av Ringeriksbanen og ny E16. For å gjøre dette skal det tilrettelegges for vekst i befolkning og arbeidsplasser i sentrum, i samsvar med målet i kommuneplanens samfunnsdel – Hønefoss skal være det mest spennende vekstområdet på Østlandet.

Vekstkraften Ringeriksbanen utløser skal brukes til å videreutvikle Hønefoss. Med de rette grepene kan Hønefoss utvikles til en levende og vital by. I byplanen legges det til rette for fortetting for å tilrettelegge for den ventede befolkningsveksten. Slik blir Hønefoss mer kompakt og tilgjengelig, slik at innbyggerne kan nå det meste til fots eller med sykkel. Dette vil igjen gi grunnlag for mer bykvalitet og liv i sentrum, et bedre marked for sentrumshandel, og et variert service- og kulturtilbud.

Det planlegges endringer i infrastrukturen i sentrum som på sikt vil bidra til å redusere biltrafikken, tilrettelegge for kollektivtransport, gående og syklende, samt forbedre forbindelsen mellom sentrum og stasjonen. Samtidig styrkes også forbindelsen mellom sentrum og den bynære grønnstrukturen. De største samferdselsprosjektene i planen er omlegging og oppgradering i området rundt Hønefoss bru, endringer i hovedtrafikksystemet, bru over Petersøya og flere nye gangbruer. Vridning av Hønefoss bru og heving av Kongens gate vil åpne opp dette området for etablering av et nytt stort torg i forbindelse med utviklingen på Øya og Tippen. I hovedtrafikkårene i sentrum skal gående, syklende og kollektivtrafikken prioriteres over biltrafikk gjennom etablering av speedsykkelnett mellom nord og sør, samt kollektivfelt i Kongens gate og etablering av ny kollektivbru over Petersøya. I tillegg skal det etableres to nye gangbruer i hver ende av Ringeriksgata for å få flere gangforbindelser til sentrum og for å styrke tilgjengeligheter til Schjongslunden.

Den historiske kvartalsstrukturen videreføres og styrkes som et viktig identitetsskapende element i byen. Eksisterende blågrønne forbindelser styrkes og det skapes nye. Fotgjengere skal prioriteres og det tilrettelegges for opplevelser langs fossen og elvene. Samtidig sikres viktige natur- og kulturhistoriske verdier vern.

Planforslaget legger til rette for en utvikling som samlet sett har positive konsekvenser. Planen bygger opp under nasjonale, regionale og lokale mål om utvikling rundt knutepunkter og fortetting i sentrale, kompakte områder med boliger, handel og arbeidsplasser uten å øke transportbehovet. Særlig for temaene trafikk, klima og energi, miljø og forurensning er planen positiv. De nye bruene vil kunne ha en negativ konsekvens for naturmangfoldet i og i tilknytning til elva. For kulturmiljøet inneholder planen mange elementer som drar i positiv retning, selv om høy utnyttelse ved Øya og Tippen utfordrer kulturmiljøet der. Samlet sett vurderes planen å ha positiv konsekvens for Hønefoss og Ringerike. De fleste utredningsteamene viser at planen drar i en positiv retning. De fleste negative konsekvenser vil kunne minimeres ved hjelp av avbøtende tiltak.

I risiko- og sårbarhetsanalysen er det avdekket høy risiko knyttet til flom og brann. I tillegg er det en viss risiko knyttet til andre enkelttema. Risikoene er håndtert i planen gjennom hensynssoner og bestemmelser.

Planbeskrivelsen er basert på Miljøverndepartementets Veileder T-1490 Reguleringsplan Vedlegg 2. Sjekkliste for planbeskrivelse (detaljert). Planbeskrivelsen hører sammen med plankart og bestemmelser.

2. BAKGRUNN

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med områdeplanen er å fastlegge overordnede rammer for utvikling av Hønefoss som et attraktivt, kompakt og bærekraftig regionsenter, med en tydelig identitet og et bredt utvalg av funksjoner.

Det er satt følgende overordnede mål for byutviklingen:

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

Fire sentrale målsetninger er valgt for planarbeidet:

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

Byplanen skal gi langsiktige og forutsigbare rammer for den framtidige utviklingen av sentrum for alle brukere av byen. Det angis ikke noe definert tidsperspektiv eller gyldighetsramme, men planen vil revideres ved behov når den ikke lenger fungerer hensiktsmessig.

I Hønefoss skal det bygges opp under de store samferdselsinvesteringene som kommer, ved å tilrettelegge for befolkningsvekst og nye arbeidsplasser i sentrum. Kommuneplanens samfunnsdel legger opp til at 70 % av befolkningsveksten i Ringerike kommune skal tas i Hønefoss.

Ringeriksbanen er under planlegging og forventet byggestart er i 2021. Ringeriksbanen vil forkorte reisen mellom Oslo og Bergen betraktelig og bli en del av IC-nettverket rundt Oslo. Vekstkraften Ringeriksbanen utløser skal brukes til å videreutvikle Hønefoss. Med de rette grepene kan Hønefoss utvikles til en levende og vital by. Byen skal bli kompakt og tilgjengelig slik at innbyggerne kan nå det meste til fots eller med sykkel. Dette vil igjen gi grunnlag for mer bykvalitet og liv i sentrum, et bedre marked for sentrumshandel, og et variert service- og kulturtilbud. Hønefoss skal bli triveligere og mer tilgjengelig for alle, også for de som av ulike grunner har begrenset aksjonsradius, som funksjonshemmede, barn og eldre.

Tilknytningen mellom Hønefoss stasjon, sentrum og annet kollektivtilbud er en viktig del av planforslaget. Det planlegges for et fremtidsrettet og miljøvennlig transportsystem, tilpasset forventet og ønsket befolknings- og næringsvekst. Stasjonsområdet skal være lett tilgjengelig for gående, syklende og kollektivreisende.

Planen bygger på «Fremtidsbilder for Hønefoss», et parallelloppdrag for Ringerike kommune for å få tegnet et godt bilde av mulighetene for Hønefoss sentrum når Ringeriksbanen kommer. Tre arkitektgrupper med bred kompetanse fikk i oppdrag å tegne hvert sitt fremtidsbilde av byen, hvor hvert tema hadde noe ulik innfallsvinkel.

Forslagene viser hvilken retning byen kan utvikle seg i og gir et rikt tilfang av ideer som kan brukes i videre byutvikling. Evalueringskomiteen kom med sine anbefalinger 22.06.2016.

Anbefalingene tar hensyn til nasjonale forventninger og har som mål å gi føringer som sikrer at Hønefoss utvikler seg til å bli en selvstendig og vital by i Osloregionen, med en tydelig identitet og et velfungerende næringsliv.

2.2 Planeier og plankonsulent

Planeier er Ringerike kommune. Kontaktperson hos kommunen er Linda Kristin Nethus, telefon.: 40804257, email: linda.kristin.nethus@ringerike.kommune.no.

Konsulent er Rambøll. Oppdragsleder er Rune Tøndell, tlf.: 90982861, email: rune.tondell@ramboll.no.

Prosjektets arkitekt er DRMA v/Petter Grimm, tlf.: 90120197, epost: grimm@drma.no.

2.3 Tidligere vedtak i saken

Mandatet for igangsetting av arbeid med områderegulering for Hønefoss er kommunestyrets vedtak 30.06.2016 om plansamarbeid i Ringeriksregionen. Det er gjort flere sentrale vedtak som har ført frem til denne prosessen.

Ringerike kommune vedtok den 02.12.2010 å starte arbeidet med Ringerikspakke og KVVU for å komme fram til en framtidig transportløsning for Hønefoss der veg, kollektiv og sykkel ses i sammenheng. Den 24.04.2014 besluttet kommunestyret å avvente med å oppheve reguleringsplan nr. 64 (gjeldende plan for sentrum) med tilhørende delplaner i påvente av avklaringer i overordna plan- og utredningsarbeid knytta til byutvikling og transportbehov. Vedtaket slår fast at oppheving skal skje gjennom en planprosess hvor en ny plan tilpassa framtidige behov erstatter den gamle. Den 27.08.2015 vedtok kommunen å starte arbeidet med områdeprogram for planarbeid i Hønefoss og det ble vedtatt å sette i gang en mulighetsstudie.

2.4 Krav om konsekvensutredning (KU)

Det er vurdert om det er behov for KU i forbindelse med planarbeidet, jmfør Forskrift om konsekvensutredninger av 21. juni 2017 med vedlegg. I Vedlegg 1 og 2 til forskrift om KU angis hva som automatisk fører til konsekvensutredning og hva som skal vurderes om bør konsekvensutredes.

I dette tilfellet er det en områdereguleringsplan etter plan- og bygningslovens § 12-2 som fastlegger rammer for byutvikling og infrastruktur. Planforslaget vurderes dermed å medføre vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn og det skal derfor utarbeides konsekvensutredning. Krav om konsekvensutredning innebærer at det må utarbeides et planprogram for området.

Planprogrammet

Planprogrammet skal avklare premisser og klargjøre hensikten med planarbeidet. Det skal videre gis en beskrivelse av innholdet i planen og omfanget av planarbeidet. Omfanget av planarbeidet er en beskrivelse av alternative problemstillinger som vil bli belyst og utredninger som ansees nødvendig for å gi et samlet bilde av tiltakets konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. Se også forskrift om konsekvensutredninger, § 6.

Planprogrammet ble lagt ut til offentlig ettersyn i 9 uker fra juni til november 2017, og vedtatt 08.03.2018.

3. PLANPROSESSEN

3.1 Varsel om oppstart

Ringerike kommune varslet oppstart av planarbeidet til berørte parter i brev av 04.07.2017 og kunngjorde det i Ringerikes Blad 08.07.2017, samt på kommunens nettsider, jf. pbl. §12-8. Samtidig ble høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram varslet, jf. pbl. § 4-1. Frist for å komme med innspill var 03.11.2017.

Planområdet ble varslet utvidet to ganger. Første gang den 17.01.2018, med frist for innspill 12.02.2018. Utvidelsen omfattet arealer vest for Rådhuset. Hensikten var et behov for å oppheve gamle reguleringsplaner som aldri ble gjennomført.

Planområdet ble så varslet utvidet igjen den 05.11.2018. Utvidelsen omfattet et mindre område på Stølandet. Bakgrunnen var å regulere planlagt gang- og sykkelbru fra Ringeriksgata. Fristen for innspill var 01.12.2018.

Kommunen mottok 30 innspill/uttalelser til oppstart av planarbeid og høring av planprogram. Hovedtrekkene i innspillene går på transportsystemet, fortetting, hensyn til verneverdig bebyggelse, kulturmiljøer, grøntområder og elva, planavgrensning og at byen bør være attraktiv for alle.

Innspillene har ført til flere konkrete endringer i planprogrammet, samt at de har vært med på å forme temaer til medvirkningsprogrammet.

3.2 Øvrig medvirkning

I forbindelse med utarbeidelsen av en byutviklingsstrategi ble det i 2018 gjennomført en større medvirkningsprosess. Det ble holdt planverksteder der innbyggere i Ringerike ble invitert til å bidra i arbeidet med byutviklingsstrategien og byplanen. Tre av verkstedene omhandlet byutviklingsstrategi. Første planverksted handlet om å identifisere drivkrefter som påvirker Hønefoss og sortere dem etter hvor viktige de er for byutviklingen. Andre planverksted handlet om å utvikle ulike fremtidshistorier om hvordan livet i Hønefoss kunne se ut i 2040. Tredje planverksted handlet om utarbeidelsen av mål og tiltak. Resultatet av verkstedet ligger til grunn både for byutviklingsstrategien og byplanen.



Planverksted om Bystrategi

I tillegg til medvirkningsprosessen for Byutviklingsstrategien ble det holdt planverksteder om temaene trafikk og attraktivitet.



Planverksted om attraktivitet

4. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

4.1 Statlige planer og føringer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Plan- og bygningsloven sier at regjeringen skal utarbeide nasjonale forventninger til planleggingen hvert 4. år. Gjeldende forventningsdokument er vedtatt 12.06.2015. Når det gjelder utviklingen av by- og tettstedsområder, peker forventningsdokumentet bl.a. på følgende:

- Det skal tilrettelegges for tilstrekkelig og variert boligbygging, lokalisert ut i fra hensynet til samordnet areal- og transportplanlegging
- Kommunene skal tilrettelegge for økt bruk av sykkel og gange i dagliglivet
- Kommunene skal sikre trygge og helsefremmende bo- og oppvekstmiljøer
- Kommunene skal legge til rette for fysisk aktivitet, bl.a. ved å sikre sammenhengende grønne strukturer og nær tilgang til områder for lek, rekreasjon, idrett og nærfriluftsliv
- Kommunene skal legge prinsipper om tilgjengelighet og universell utforming til grunn i planlegging av omgivelser

Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene (2009)

Den statlige retningslinjen setter nasjonale mål for klima- og energiplanleggingen i kommuner og fylkeskommuner. De skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging.

Kommunene skal i kommuneplanen eller i en egen kommunedelplan innarbeide tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser og sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i tråd med denne retningslinjen.

Revisjon av planer som behandler klima- og energispørsmål, skal vurderes regelmessig og minst hvert fjerde år i forbindelse med kommunal planstrategi.

Rikspolitisk retningslinje for barn og unge (1995)

Retningslinjene er en av Norges oppfyllelse av forpliktelsene i FNs barnekonvensjon og skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. I nærmiljøet skal det avsettes tilstrekkelige, store nok og egnet areal til barnehager. Ved omdisponering av arealer som er i bruk eller egnet til lek, skal det skaffes fullverdig erstatning.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging (2008)

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.

Retningslinjene gjelder for planlegging i hele landet. Praktisering av retningslinjene må tilpasses regionale og lokale forhold.

KVU Hønefoss – Konseptvalgutredning for transportsystemet i Hønefossområdet

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

Konseptvalgutredningen ble utarbeidet før planarbeidet for Ringeriksbanen ble prioritert og forholder seg i liten grad til effektene av denne.

Statlig detaljregulering av fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE)

Tiltaket er definert som fellesprosjekt veg/bane og statlig reguleringsplan, og berører de tre kommunene Bærum, Hole og Ringerike i Akershus og Buskerud fylker. Fellesprosjektet Ringeriksbanen / E16 Høgkastet-Hønefoss er bundet prosjekt i Nasjonal transportplan.

Prosjektet vil legge følgende føringer for områdeplan Hønefoss sentrum:

- Plassering og utforming av Hønefoss stasjon.
- Prosjektet vil knytte Ringerike nærmere Oslo med en reisetid med tog på 35 minutter.
- Ny innkjøring og kryssplassering fra E16 inn mot Hønefoss vil kunne medføre endringer i trafikkmønster og trafikkbelastning.

Tilgjengelighet for alle

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

4.2 Regionale planer

Regional plan for kulturminnevern

Regional plan for kulturminnevern – *Kulturkompasset* – skal sikre godt vern og bærekraftig bruk av fylkets kulturminner og kulturmiljøer. Kulturkompasset har fokus på utviklingspotensialet ved fylkets kulturarv og vern gjennom bruk. Kulturarven skal brukes som ressurs for samfunnsutviklingen.

Regional plan for areal og transport i Buskerud

Planen skal legge til rette for at innbyggere, næringsliv og tilreisende opplever levende byer og tettsteder hvor det tilrettelegges for gode boligområder, handel og servicefunksjoner, arbeidsplasser og opplevelser. Gjennom å prioritere økt sykkel og gange, og tilgang til frilufts- og grøntarealer skal den fremme helse og trivsel.

Hovedmålene er byer og tettsteder med gode levekår, reduserte klimagassutslipp og mindre transportbehov. Fortetting og transformasjon, lokalisering etter ABC-prinsippet, tilrettelegging for sykkel og gange og styrking av kollektivtilbudet i og mellom byene er viktige virkemidler for å nå målene.

Regional plan for Ringeriksregionen (under utarbeidelse)

Parallelt med planarbeidet for Hønefoss skal det også utarbeides en regional plan for Ringeriksregionen, hvor målet er samordning på tvers av kommunegrenser for å legge til rette for en bærekraftig utvikling for bolig, næring, arealbruk og transport. Arbeidet er igangsatt og vil blant annet kunne ut i en tiltaksliste som skal kunne videreføres i en utviklingsavtale med staten.

4.3 Kommuneplanen

Da områdeplanarbeidet ble startet opp gjaldt kommuneplanen 2007-2019. Kommunestyret rullerte i 2016 kommunal planstrategi for Ringerike som fastsetter at kommuneplanen skal revideres.

Planprogram for revisjon av kommuneplanen til perioden 2013-2025

Planprogram for revisjonen ble vedtatt i 2013. Det legges opp til å revidere både samfunnsdelen og arealdelen av kommuneplanen. Fokuset i arbeidet med ny kommuneplan er befolkningsvekst, styrket næringsgrunnlag og effektiv arealdisponering.

Kommuneplanens samfunnsdel 2015-2030

Samfunnsdelen ble vedtatt 30.04.2015 og fastsetter visjonen om at Ringerike skal være det mest spennende vekstområdet på Østlandet. Det legges opp til en sterk, men bærekraftig vekst og målet er at 70 % av veksten skal tas i Hønefoss.

Ringerike kommune ønsker å bli en mer attraktiv bokommune, spesielt for unge familier i etableringsfasen. Hønefoss skal være attraktiv som bosted, handelsby og regionhovedstad og være et forbilde innen energieffektivisering, bruk av fornybar energi og reduksjon av utslipp. Det skal legges opp til effektive samferdselsløsninger, videre økt verdiskapning og produktivitet i kommunen og et robust næringsliv med god bredde.

Kommunedelplan for nytt hovedvegssystem i Hønefoss

I 2008 ble forslag til kommunedelplan for nytt hovedvegssystem i Hønefoss lagt fram til sluttbehandling. Flere alternativer ble utredet og kommunestyret vedtok å gå videre med alternativ 0+. Dette innebærer utbedring av eksisterende vegsystem med nye tilfarter og optimalisering.

4.4 Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner

PLANID	PLANNAVN	VEDTAKS-DATO
20	Rådhuset	31.02.1956
64-02	Hønefoss sentrum	20.12.1976
64-51a	Kvartal 51 A	13.03.1978
64-03	Hoffsgårdsgata/forlengelse	22.11.1978
64-31-32-33-34	Kvartal 31, 32, 33, 34	29.11.1978
128	Adkomst Benterudgaten	04.01.1979
64-42	Kvartal 42	02.02.1979
64-51c	Kvartal 51 C	08.06.1979
129	Petersøya	29.10.1980
64-23	Kvartal 23	26.10.1981
64-35-36	Kvartal 35-36	23.09.1983
64-21	Ny adkomst Tippen	23.05.1984
64-11	Kvartal 11	21.10.1987
64-16	Kvartal 16	24.03.1988
64-25	Kvartal 25	26.10.1989
64-55	Kvartal 55	30.08.1990
64-19	Kvartal 19	27.09.1990
64-48	Kvartal 48	27.06.1996
223	Gang- og sykkelvei ved Vesternbakken	28.09.2000
281	Helgesbråten	26.09.2002
289	Sentralt stoppested for kollektiv	31.10.2002
292-02	Rutebilplata	07.07.2004
311	Boligområde på Benterud	04.05.2006

300-02	Hønefoss Senteret	08.06.2006
261	Rabba - Storløkka	23.11.2006
358	Hønengata 18-20	29.11.2012
314-01	Brutorget	05.12.2012
120-03	Løkka og Schjongstangen	10.04.2014
298-05	Schjongslunden	21.10.2014
313-02	Byporten	04.05.2015
398	Strandgata 1 – showscene og restaurant	10.12.2015
317	Ankersgate 6-10	23.02.2012
Gjeldende kommuneplan gjelder foran følgende gamle reguleringsplaner		
15	S-V av Norderhov	25.08.1947
7	Hønefoss	18.02.1956
9	Ved St. Hanshaugen	07.01.1958
9-04	Blyberghaugen	21.03.1991
Reguleringsplaner under arbeid		
NO211604	Ringeriksbanen og E16	
427	Byporten	
421	Lloyds marked	
421	Stormarkedet Tippen	
420	Kvartal 46	
414	Kvartal 36 Storgata - Sundgata	
387	Øya	
385	Arnemannsveien	
370	Askveien 1-3 / St. Olavsgate 7-9	
366	Områderegulering for Kunnskapsparken Ringerike	
395	Nordre park boligsameie	

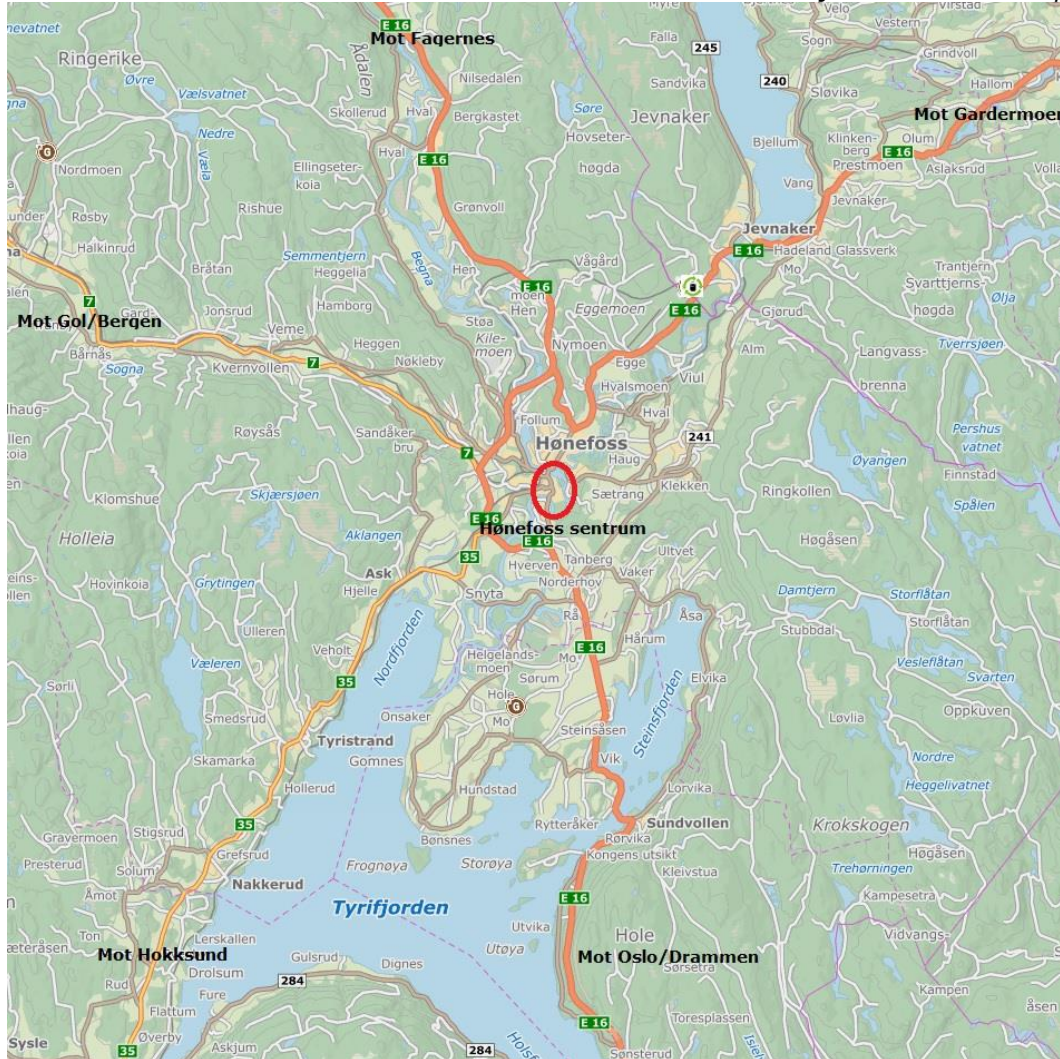
4.5 Analyser og utredninger

I planarbeidet er det flere eksisterende utredninger og analyser som har inngått som en del av kunnskapsgrunnlaget. Denne listen er ikke uttømmende, men inneholder de mest sentrale:

- Energi og klimaplan for Ringerike, vedtatt 02.12.2010
- Temautredning for kulturminner Hønefoss
- DIVE-analyse (kulturminneanalyse), utarbeidet i 2018
- Handels og byutviklingsanalyse for Hønefoss
- Fortettingsanalyse for Hønefoss, Nesbakken og Vik
- By- og stedsutvikling i Ringeriksregionen 2030 – Samferdselsanalyse
- Mulighetsstudie Schjongslunden
- Grønn plakat, vedtatt 30.11.2000
- Kommunedelplan for gående og syklende, vedtatt 29.06.1995
- Kartlegging av situasjon for myke trafikanter
- Kollektivutredning, utarbeidet i 2018

5. EKSISTERENDE FORHOLD

For temaene som konsekvensutredes beskrives eksisterende situasjon i det samme kapitlet.



Hønefoss og omkringliggende områder

5.1 Beliggenhet og arealbruk

Hønefoss ligger i Buskerud fylke, ca. 40 km nordvest for Oslo og er kommunesenter i Ringerike kommune og regionsenter i Ringeriksregionen. Byen er trafikknutepunkt for bil, tog og buss. Her møtes E16, Rv 7, Rv 35 og Bergensbanen. Oslo, Drammen, Høksund og Gardermoen kan nås med bil i løpet av en time. Sandvika, Asker og Lier nås innen 40 minutter.

Osloregionens areal- og transportstrategi peker konkret på Drammen, Hønefoss, Høksund og Kongsberg som del av regionens flerkjernet utvikling. Sentrumskjernen er konsentrert mellom Kvernbergsund bru i sør og Hønefoss bru i nord. Boligområdene Haugsbygda og Heradsbygda ligger 3-5 km unna sentrum, henholdsvis øst og vest for byen.

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

opp på furumoene i vest og mot de frodige jordbruksarealene i øst. Hønefoss er en gammel kjøpstad og stasjonsby med en etablert kvadratur og urbane kvaliteter i sentrum. Utover dette består bebyggelsen i stor grad av eneboliger, også i sentrale områder. Hønefoss sentrum er til en viss grad utflytende, preget av mye biltrafikk, store åpne parkeringsplasser, og uutnyttede bykvartaler. Viktige målpunkter som bussterminal og jernbanestasjon har plassering isolert fra hverandre, og jernbanestasjonen har uklar sammenheng med bysentrum.

5.2 Planområdet

Planområdet er stort for å gi en fleksibilitet som kan være avgjørende for å sikre helhetlige løsninger og gode forbindelser mot eksisterende løsninger utenfor planområdet. Avgrensningen omfatter det meste av sentrumsområdet. I tillegg omfattes Nordsia langs Hønengata og området vest for jernbanen. Eikli på sørsiden av Kvernbergsund bru og to mindre områder på østsiden av Storelva er også inkludert i planavgrensningen.

Mesteparten av områdene på Løkka/Schjongstangen og Schjongslunden er ikke tatt med fordi det ikke er planlagt endringer her og fordi de har svært detaljert regulering. Det foregår også egen regulering av stasjonsområdet.



Planavgrensning for områdereguleringen av Hønefoss

5.3 Grøntområder og rekreasjonsverdier

Schjongslunden er et viktig bynært friluftsområde for Hønefoss. I dag er det en godt etablert idrettspark i området, med organisert og uorganisert idrett. Det mest brukte enkeltelementet er turstien Elvelangs som slynger seg langs Storelva rundt hele Schjongslunden.

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

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

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

Fortetting av byen stiller større krav til rekreasjonsområder. For å bedre folkehelseprofilen må byen i større grad tilrettelegges for aktivitet i nærområdene, der folk bor.



Petersøya

5.4 Offentlig og privat servicetilbud

Sosial infrastruktur for tjenesteyting i form av undervisnings- og omsorgstilbud vil møte store utfordringer dersom befolkningen skal øke kraftig i byområdet. Nært sentrum ligger Hønefoss skole, Benterud skole og Ringerike videregående skole. Det mangler ungdomsskole nær sentrum. I tillegg er det en barnehage innenfor planområdet og flere nær sentrum. Omsorgstilbud er i liten grad representert innenfor planområdet.

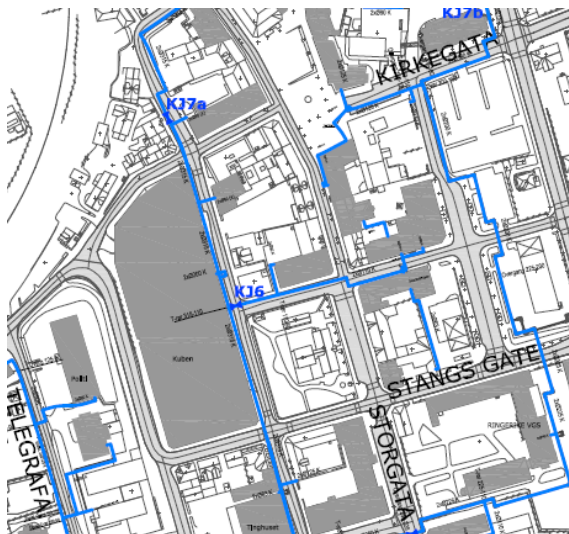
Integrering av institusjoner i sentrum kan føre til mer liv og livsutfoldelse og bidra til rasjonell sambruk av bygninger og arealer. Det er blant annet mange kirkesamfunn og menigheter som skaper byliv i helgene og bidrar til et aktivt kulturliv.

Det har utviklet seg en bykultur som verdsetter det urbane liv i Hønefoss. Kulturlivet blomstrer og særlig innenfor musikk og revy er det stor aktivitet på nasjonalt nivå. Utelivet er begrenset, men økende. Det er også et veletablert og rikt tilbud innenfor idrett; Hønefoss arena er et sentralt møtested for idrett- og helsetilbud.



Hønefoss skole

5.5 Teknisk infrastruktur



Det ligger utfordringer knyttet til teknisk infrastruktur og det er et ønske om å skille kloakk og overvann. Det er mange gamle vann- og avløpsledninger i grunnen. Det meste er separert, kloakk/overvann, men ikke alt. De fleste steder i byen er det områder nær elva som er mottaker av overvann.

Det er etablert fjernvarme i Hønefoss, basert på brenning av biologisk materiale. Det er fjernvarmeanlegg med varmesentraler på Hvervenmoen og Follum, og i tillegg kan det tilbys fjernkjøling.

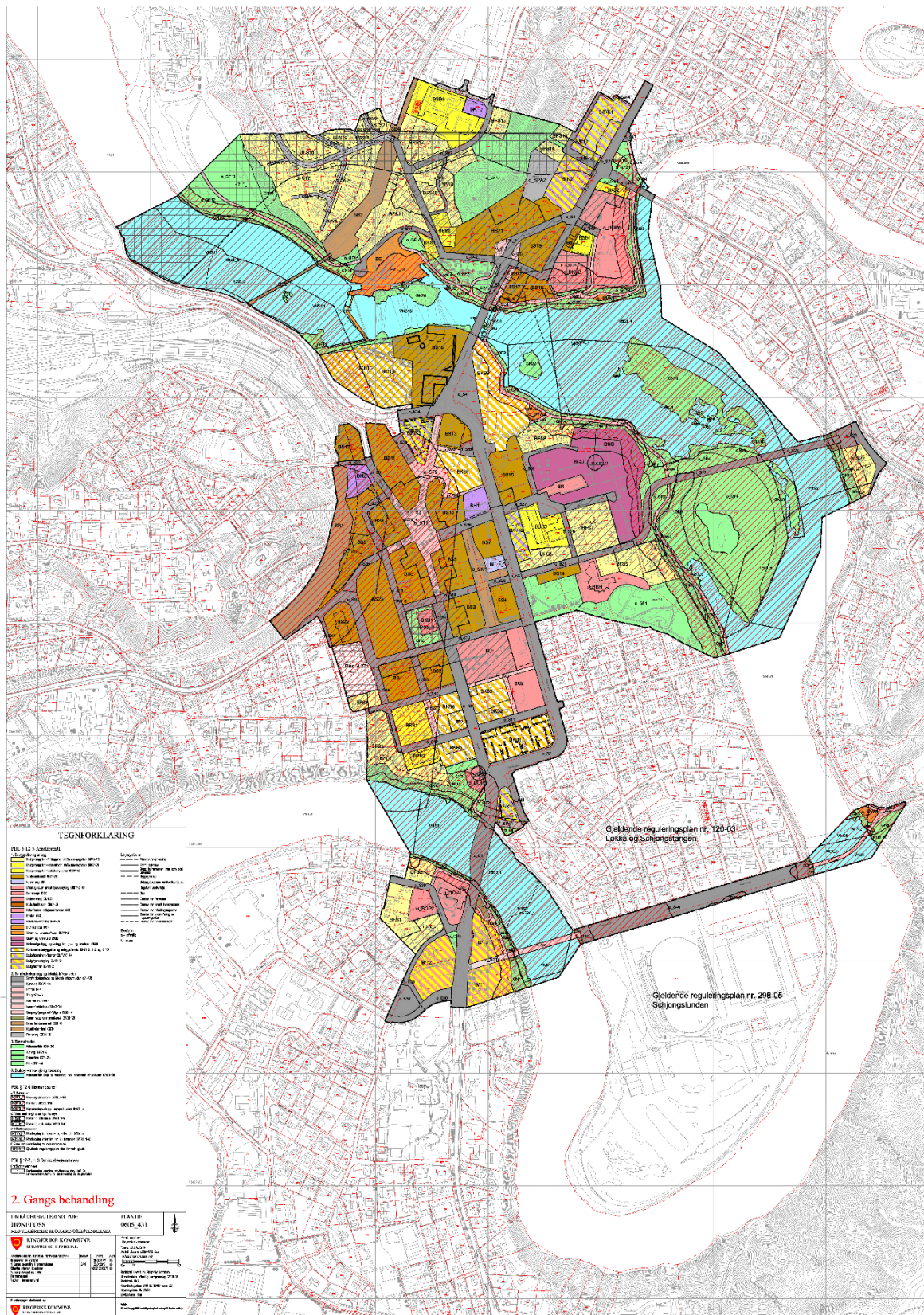
Utsnitt av kjølenett i sentrum

6. PLANFORSLAGET

6.1 Planens hensikt

Planen skal legge til rette for framtidig utvikling og vekst i Hønefoss sentrum. Formålet er å oppnå et variert og levende byliv som bygger videre på byens historiske bebyggelse og kvartalsstruktur. Det legges opp til varierte boformer og en betydelig kontor-, nærings- og forretningsutvikling i nærhet til jernbanestasjonen. Sentrum skal styrkes og utvikles med god kvalitet og estetikk, som et tett sentrum med gater og møteplasser, der gående prioriteres og det er god kontakt med elva. Planen skal fastlegge rammene for et framtidsrettet og miljøvennlig transportsystem som skal sikre tilgjengelighet til sentrum og bygge opp under jernbanestasjonen som et knutepunkt på Ringeriksbanen.

6.2 Plankartet



Plankartet til områdeplanen

6.3 Reguleringsformål

Planen består av følgende arealformål i henhold til plan- og bygningslovens §12-5:

Nr. 1 Bebyggelse og anlegg

- Boligbebyggelse – frittliggende småhusbebyggelse
- Boligbebyggelse – konsentrert småhusbebyggelse
- Boligbebyggelse – blokkbebyggelse
- Sentrumsformål
- Forretninger
- Offentlig eller privat tjenesteyting
- Barnehage
- Undervisning
- Institusjon
- Kirke/annen religionsutøvelse
- Kontor
- Hotell/overnatting
- Energianlegg
- Vann- og avløpsanlegg
- Grav- og urnelund
- Nødvendige bygg og anlegg for grav og urnelund
- Kombinert bebyggelse og anleggsformål
- Bolig/forretning
- Bolig/forretning/kontor
- Bolig/tjenesteyting
- Bolig/kontor

Nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Kjøreveg
- Fortau
- Torg
- Gatetun
- Gang-/sykkelveg
- Gangveg/gangareal/gågate
- Annen veggrunn – grøntareal
- Bane (nærmere angitte baneformål)
- Kollektivterminal
- Parkering

Nr. 3 Grønnstruktur

- Naturområde
- Turveg
- Friområde
- Park

Nr. 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone

- Naturområde i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

I det følgende angis de mest sentrale formålene enkeltvis og hvor i planområdet de gjelder.

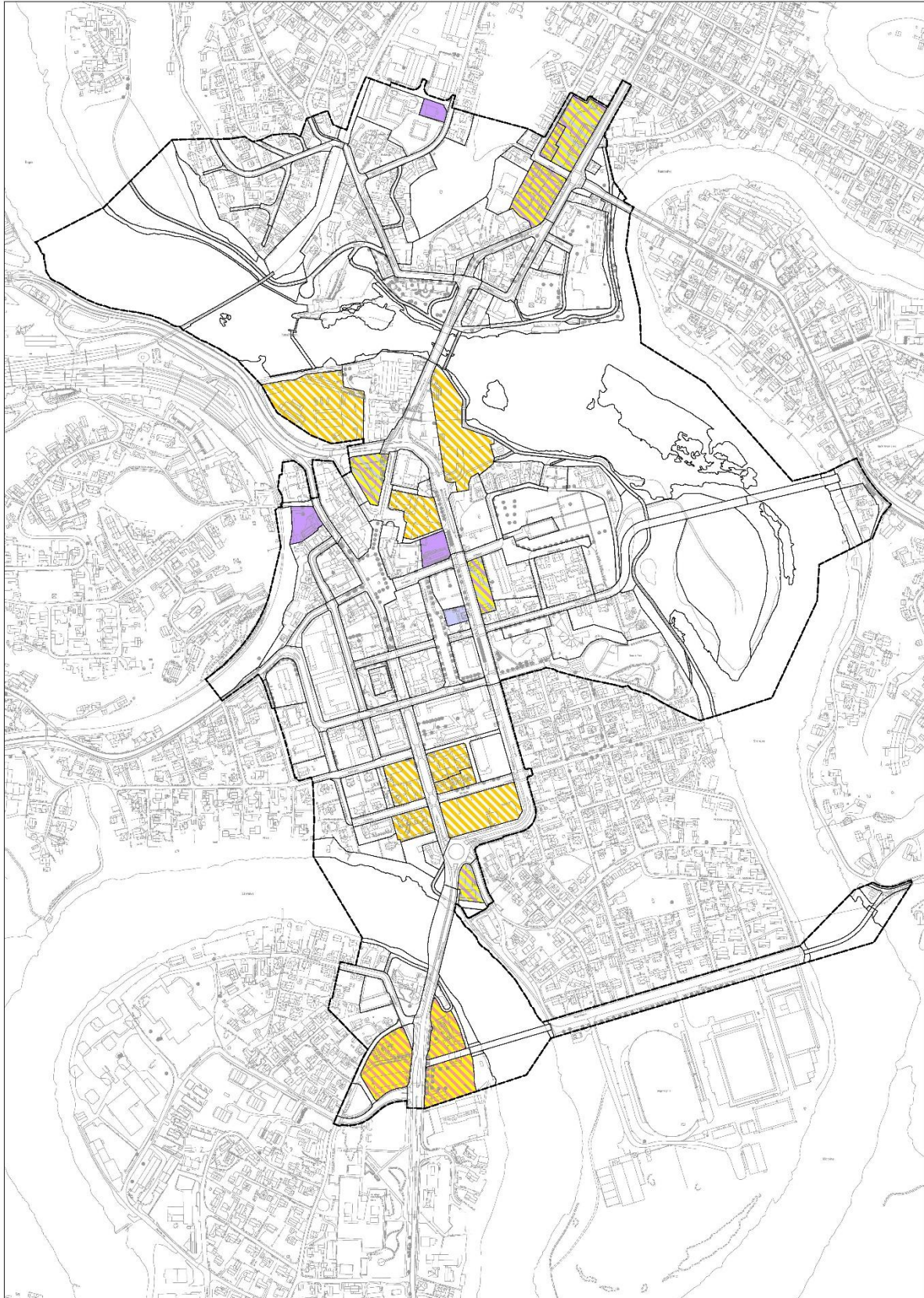
6.4 §12-5 nr. 1 – Bebyggelse og anlegg

Sentrumsformål



Sentrumsformål innbefatter hovedsakelig forretninger, kontor, tjenesteyting og boligbebyggelse, herunder nødvendige grøntareal til bebyggelsen. Det vil kunne være offentlig tjenesteyting og -tilbud i dette området.

Det er krav om detaljregulering for nybygging i disse områdene. Noen av feltene anses som fullt utbygget. Det er angitt byggegrenser i plankartet. Tillatt byggehøyde er i hovedsak 2-6 etasjer og varierer fra 1 til 8 etasjer. Det kan vurderes et høyere bygg på inntil 12 etasjer ved Lloyds marked. Tillatt %BRA i mange av feltene er på rundt 150% og 250%. %BRA varierer fra 85% til 270%.

Næring, tjenesteyting og forretning alene og i kombinasjon

Planen inneholder noen få rene forretnings-, og næringsområder og mange kombinasjoner. Kombinasjonene omfatter bolig/forretning, bolig/forretning/kontor, bolig/tjenesteyting, bolig/kontor og andre kombinerte bebyggelse og anleggsformål. Tetthet og omfang i disse

områdene varierer. Tillatt %BRA er for mange felter rundt 235%. Tillat byggehøyde er i hovedsak 3-5 etasjer og varierer fra 1 til 8 etasjer. Det kan vurderes høyere bygg på inntil 10 etasjer på denne delen av Øya og inntil 12 etasjer på Tippen.

Boligbebyggelse



I disse områdene skal det være boligbebyggelse. I planen skilles det mellom frittliggende og konsentrert småhusbebyggelse og blokkbebyggelse.

Konsentrert småhusbebyggelse

I to områder, ved Vesterngata og øst for Nordre park skal det være konsentrert småhusbebyggelse i kjeder eller rekker. Det tillates her en relativt høy utnyttelse med 45 % bebygget areal og gesimshøyde på 8 m og mønehøyde på 9 m.

Frittliggende småhusbebyggelse

Disse områdene skal beholde sitt preg, men kan fortettes med eneboliger, tomannsbolig eller enebolig med sekundærleilighet inntil 65 m². Ved oppføring av ny bebyggelse skal det etterstrebtes og bevare særpreg og/eller tilføre nye visuelle kvaliteter til området.

Utnyttelsen er noe lavere med 35 % bebygget areal. Det tillates fradeling av eiendommer, men ingen eiendom skal være mindre enn 500 m².

Høyder skal ikke overstige 8 meter gesims og 9 meter møne for bolig og 3,5 meter gesims og 5 meter møne for garasje.

Blokkbebyggelse

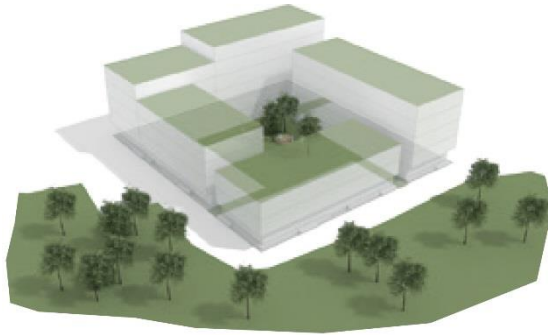
I disse områdene skal det være boligbebyggelse i blokk. For flere av feltene tillates ikke ytterligere bebyggelse enn dagens situasjon. Ved nybygging etter brann eller lignende skal områdene inngå i detaljregulering. Det kan gjøres unntak fra plankrav for oppføring av bebyggelse med samme dimensjoner, areal og høyder som opprinnelig bebyggelse.

Offentlige formål



Her er arealer avsatt til skoler, barnehage, kirke og gravlund. I tillegg er det områder for offentlig tjenesteyting og anlegg for energi og vann- og avløp. Det er aktuelt med utvikling for Ringerike videregående skole.

6.4.1 Bebyggelsens plassering og utforming



Planen muliggjør en økning av boliger i sentrum gjennom fortetting. Hvert enkelt felt har bestemmelser om utnyttelsesgrad og intervaller av byggehøyder. Som hovedregel skal konkret byggehøyde avklares i detaljregulering. Solforhold i kvartalene er et viktig hensyn i fastsetting av byggehøyder. Byggehøyde innenfor hvert enkelt kvartal skal derfor varieres slik at bebyggelsen er lavere i sør-vest og høyere i nord-øst.

Hovedregel for ny bebyggelse i nærheten til bevaringsverdig bebyggelse er at plassering og utforming mht. størrelse, form, materialer, detaljering, farger og lignende skal samspille med eksisterende bevaringsverdig struktur og bebyggelse i området.

Bevaringsverdig bebyggelse reguleres med eksisterende beliggenhet, dimensjoner, areal, høyder, materialbruk og detaljering.

Det er lagt inn krav om å sikre kvaliteter i enkelte av utbyggingsfeltene, eksempelvis siktlinjer og etablering av byrom. Kvalitetsprogrammet er førende for utforming av bebyggelse. Det stilles krav til blant annet utforming, arkitektonisk kvalitet, materialbruk, samt plassering og utforming av balkonger, rekkverk og teknisk infrastruktur.

6.4.2 Boligmiljø, bokvalitet

For områder med konsentrert bebyggelse er det krav om sandlekeplasser og felles uteoppholdsarealer og kvaliteten på disse. Arealene skal utformes med vegetasjon og variasjon og skal ha høy kvalitet og god tilgjengelighet. De skal være sammenhengende og ha gode solforhold. De skal være beskyttet mot vind, trafikk, forurensning og støy.

Mesteparten av utbyggingsfeltene ligger innenfor avvikssonen for støy i sentrum. Det vil si at det tillates boligbebyggelse mot støypåvirkede gater. Bokvalitet i disse områdene sikres gjennom bestemmelsene. Alle boenheter skal ha tilgang til privat eller felles uteplass på terreng, takterrasse eller balkong med sol minst 5 timer ved jevndøgn.

6.4.3 Parkering

Det skal opparbeides parkeringsplasser etter denne tabellen:

Enhet		Antall parkeringsplasser
Bolig		
Sykkel	Pr. 100 m ²	Min 2
	BRA	Min 1
	Pr boenhet	

Bil	Pr. boenhet	Inntil 60 m ² BRA	Min 0,5 Maks 1*
	Pr. boenhet	Fra 60 til 100 m ² BRA	Min 0,5 Maks 1,5*
	Pr. boenhet	Mer enn 100 m ² BRA	Min 1 Maks 2*
Kontor			
Sykkel	Pr. 100 m ² BRA		Min 1
Bil	Pr. 100 m ² BRA		Min 0,5 Maks 1,5
Forretning			
Sykkel	Pr. 100 m ² BRA		Min 1
Bil	Pr. 100 m ² BRA		Min 0,5 Maks 1,5
Butikklokaler med inngang fra gate og torv trenger ikke å opparbeide parkering.			
Beverting			
Sykkel	Pr. 100 m ² BRA		Min 1
Bil	Pr. 100 m ² BRA		Min 4 Maks 6
Beverting med areal under 100 m ² BRA trenger ikke å opparbeide parkering. Beverting med inngang fra gate eller torv trenger ikke å opparbeide parkering.			
Hotell/ overnattingssteder			
Sykkel	% per ansatt		Min 30 %
Bil	Pr. 100 m ² BRA		Min 0,5 Maks 1
Industri/lager			
Sykkel	Pr. 100 m ² BRA		Min 0,5
Bil	Pr. 100 m ² BRA		Min 0,5 Maks 1

BRA i denne tabellen beregnes etter teknisk forskrift, men eksklusiv parkeringsarealer.

*De biloppstillingsplassene for beboere som ikke reserveres den enkelte boenhet, skal være felles for alle boligene innenfor feltet.

For felter til frittliggende og konsentrert småhusbebyggelse, er krav til parkering følgende:

Enhet		Antall parkeringsplasser	
Bolig			
Sykkel	Pr. 100 m ² BRA		Min 2 Min 1
	Pr. boenhet		
Bil	Pr. boenhet	Inntil 60 m ² BRA	Min 0,5 Maks 1*
	Pr. boenhet	Fra 60 til 100 m ² BRA	Min 1,0 Maks 2,0*
	Pr. boenhet	Mer enn 100 m ² BRA	Min 1 Maks 2,5*

For andre bruksformål skal parkeringsbehov fastsettes ved detaljregulering eller rammesøknad. I felles parkeringsanlegg med flere enn 5 plasser skal minst 5 % og minst 1 plass avsettes forflytningshemmede.

Parkeringsanlegg for sykkel skal i størst mulig grad plasseres slik at gangavstanden fra bebyggelse til sykkelparkering er kortere enn avstanden mellom bebyggelse og parkeringsanlegg for bil.

6.4.4 Miljøfokus

Energiløsning skal redegjøres for i detaljregulering og skal være fremtidsrettede og basert på fornybar energi. Ny bebyggelse i planområdet skal tilrettelegges for oppvarming med vannbåren varme. Byggeprosjekter på over 1000 m² må tilknyttes fjernvarmeanlegg når det ligger innenfor konsesjonsområdet.

Ved søknad om nye bruer, opparbeidelse av tursti Elvelangs og andre større tiltak nær vassdragene stilles det krav til en vurdering av miljørisiko og miljøoppfølgingsprogram. Formålet med dette er å hindre spredning av miljøgifter og partikler ut i vassdraget som kan ha konsekvenser for planter og vannlevende organismer i og langs vassdraget, samt å redusere påvirkning på viktige naturtypeforekomster og sårbare og truede arter. Avbøtende tiltak skal beskrives i miljøoppfølgingsprogrammet. Ved detaljregulering eller rammesøknad stilles det krav til en luftkvalitetsutredning.

6.4.5 Uteoppholdsareal

I planen stilles krav til størrelse og kvalitet til arealer for uteopphold og lek til ulike formål. For småhusbebyggelse er krav til minsteuteoppholdsareal (MUA) 100 m² for primærbolig og 50 m² for sekundærbolig. For konsentrert bebyggelse er det krav til felles sandleke- og uteoppholdsarealer.



Illustrasjonen viser hvordan det indre kvartalene kan benyttes til gode uteoppholdsarealer

6.5 § 12-5 nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur



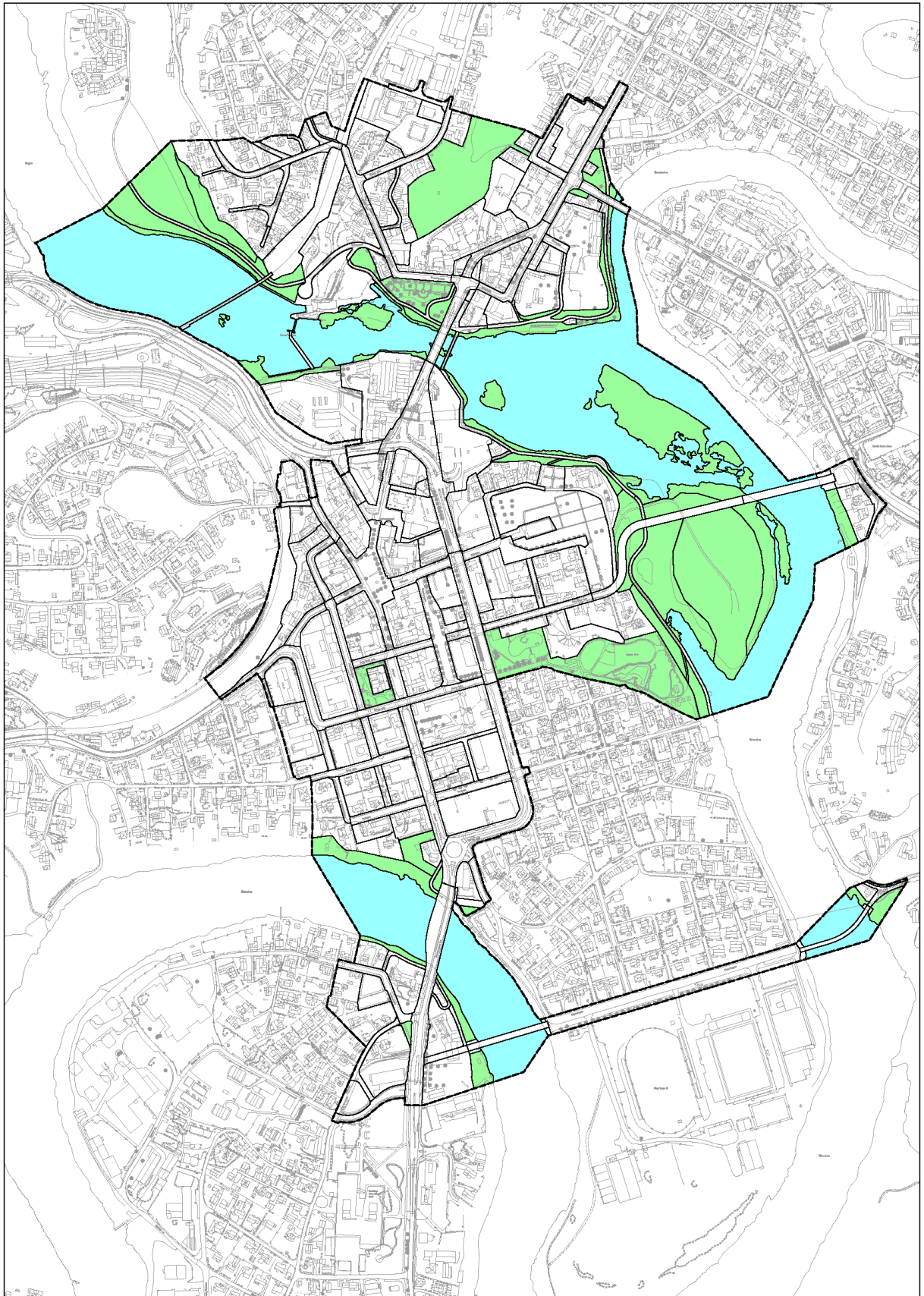
Samferdselsformålene omfatter veg og bane, gang- og sykkelveger, torg og grøntareal. I kjørevegformålet kan det opparbeides kjøreveg, kollektivfelt, speedsykelrute og grøntareal. Kvalitetsprogrammet og illustrasjonsplanen er rettningsgivende med tanke på utforming av gatesnitt. Kvalitetsprogrammet avgjør også prioritering når det må avvikes fra standard gateprofil.

Offentlige arealer og felles uteareal med gode solforhold skal fortrinnsvis forbeholdes byliv og uteopphold. Torg skal opparbeides med fast dekke og med møbler. Torg skal ha høy kvalitet i materialbruk og utforming. Torg skal utformes slik at det gis gode forhold til gående og syklende. Det skal legges vekt på gangforbindelser, soner for opphold, aktivitet og sykling. Blågrønne løsninger skal være fremtredende i gater og torg.

Det legges til rette for en rekke samferdselsprosjekter i planen. Ved Hønefoss bru vil brukaret vris slik at det følger Kongens gate. Samtidig skal Kongens gate heves flere meter for å jevne ut terrengforskjellene. På denne måten åpnes det opp for å etablere et større torg mellom ny vegtrasé og Lloyds marked i forbindelse med utvikling av Øya og Tippen. Samtidig skal det opprettes to nye gangbruer i hver ende av Ringeriksgata ved Schjongslunden, samt en ny kollektivbro over Petersøya. I tillegg skal krysset Storgata, Owrens gate og Kvernbergsund bru strammes opp.

6.5.1 Universell utforming

Universell utforming skal være et bærende kvalitetsprinsipp jf. Ringerike kommunes strategi for universell utforming. Torg, byrom, parker og friluftsområder skal være tilpasset bevegelses- og orienteringshemmede slik at de kan benyttes av de fleste på like vilkår. Rådet for funksjonshemmede skal ha anledning til å medvirke i detaljregulering.

6.6 §12-5 nr. 3 - Grønnstruktur og nr. 6 - bruk og vern av sjø og vassdrag

Grønnstrukturen i planen er delt inn i formålene naturområde, turveg, friområde og park. I naturområdene skal det ikke gjennomføres tiltak som forringer naturverdiene. Eksisterende naturtyper skal ivaretas. Det kan tillates tursti innenfor området og vedlikehold og skjøtsel av eksisterende tiltak og vegetasjon.

Turveier skal være offentlige og åpne for allmennheten. Turveier skal tilpasses terrenget og ha enkel standard med grusdekke og fast dekke der forholdene tilsier det. I vanskelig terreng kan tursti ha utforming som natursti. Ny beplantning langs turveier skal være stedegne arter.

Friområder er offentlig tilgjengelige grøntareal i kombinasjon med eventuell teknisk infrastruktur.

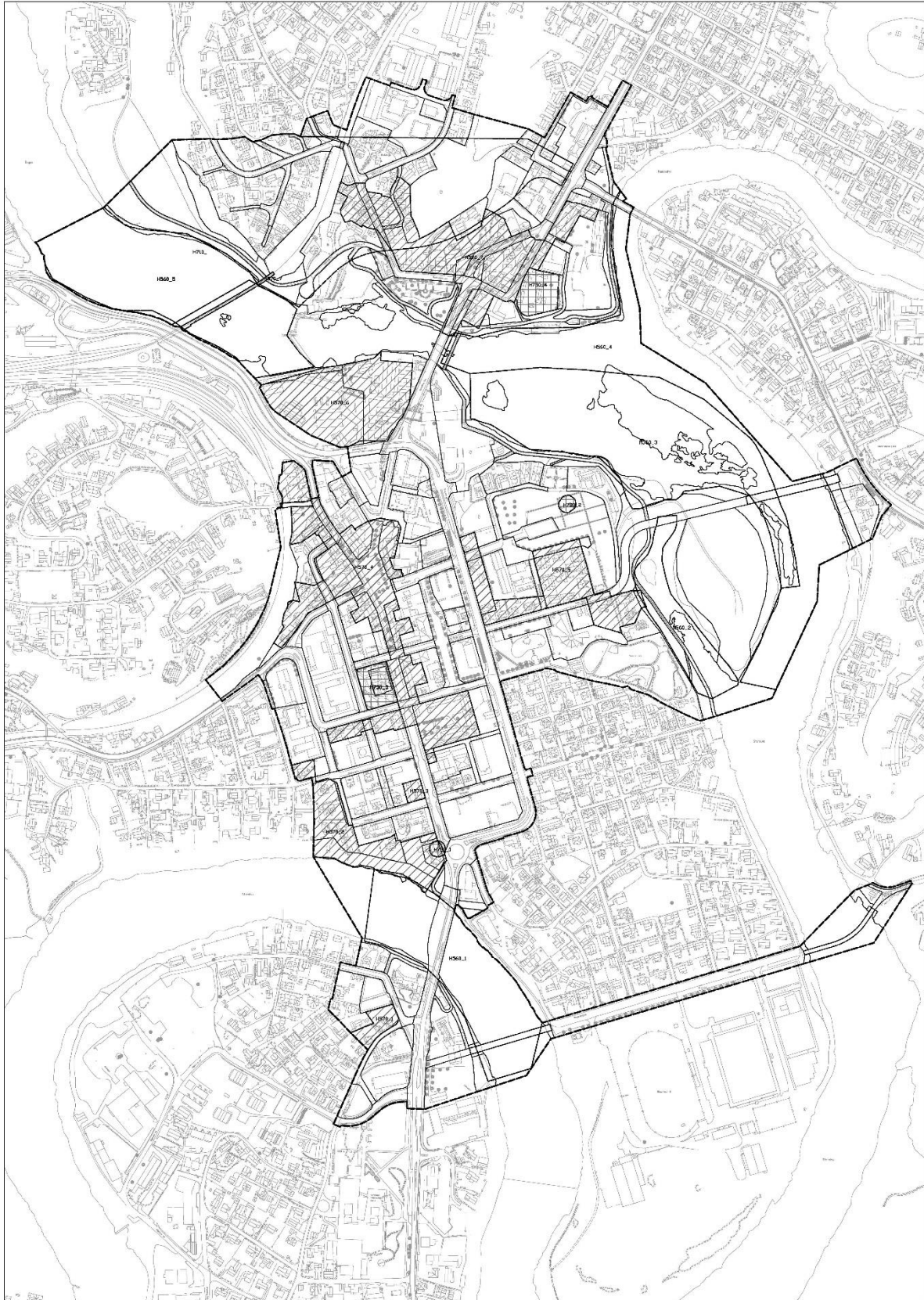
Områder for park skal nyttes til offentlig park. Møblering, beplantning og materialbruk skal ha høy kvalitet. Parker skal opparbeides med vegetasjonsflater, trær, stier og møblering for ulike fysiske aktiviteter gjennom året.



Illustrasjonen viser de ulike grøntområdene i byen og hvilken funksjon de har

6.7 Kulturminner

Følgende kulturminner og kulturmiljøer er sikret vern gjennom plankartet:



Den kulturhistorisk verdifulle bebyggelsen og andre historiefortellende elementer/kulturminner skal bevares og deres identitet og særpreg sikres. Dette gjelder også parker, friareal, hager, alleer, trær, trapper og gjerder. Kvartalsstrukturen, bebyggelsesstruktur, gateløp, høyder og volum skal hensyntas og videreføres. I hovedsak skal ikke eksisterende bygninger innenfor hensynssonen på- eller tilbygges, men det kan gis unntak når tiltaket ikke vil endre bygningens hovedfasader eller hovedform. Det er krav om detaljregulering i de feltene som er helt eller delvis omfattet av hensynssonen. I søknad om tiltak eller detaljregulering skal det følge en estetisk redegjørelse der konsekvensene for området kulturmiljø og verneverdi skal vurderes. Plassering, byggehøyder, form, volum, karakter, materialbruk, fasadeuttrykk og nær- og fjernvirkning i forhold til eksisterende bebyggelse og gateløp skal omtales.

6.8 Andre hensynssoner

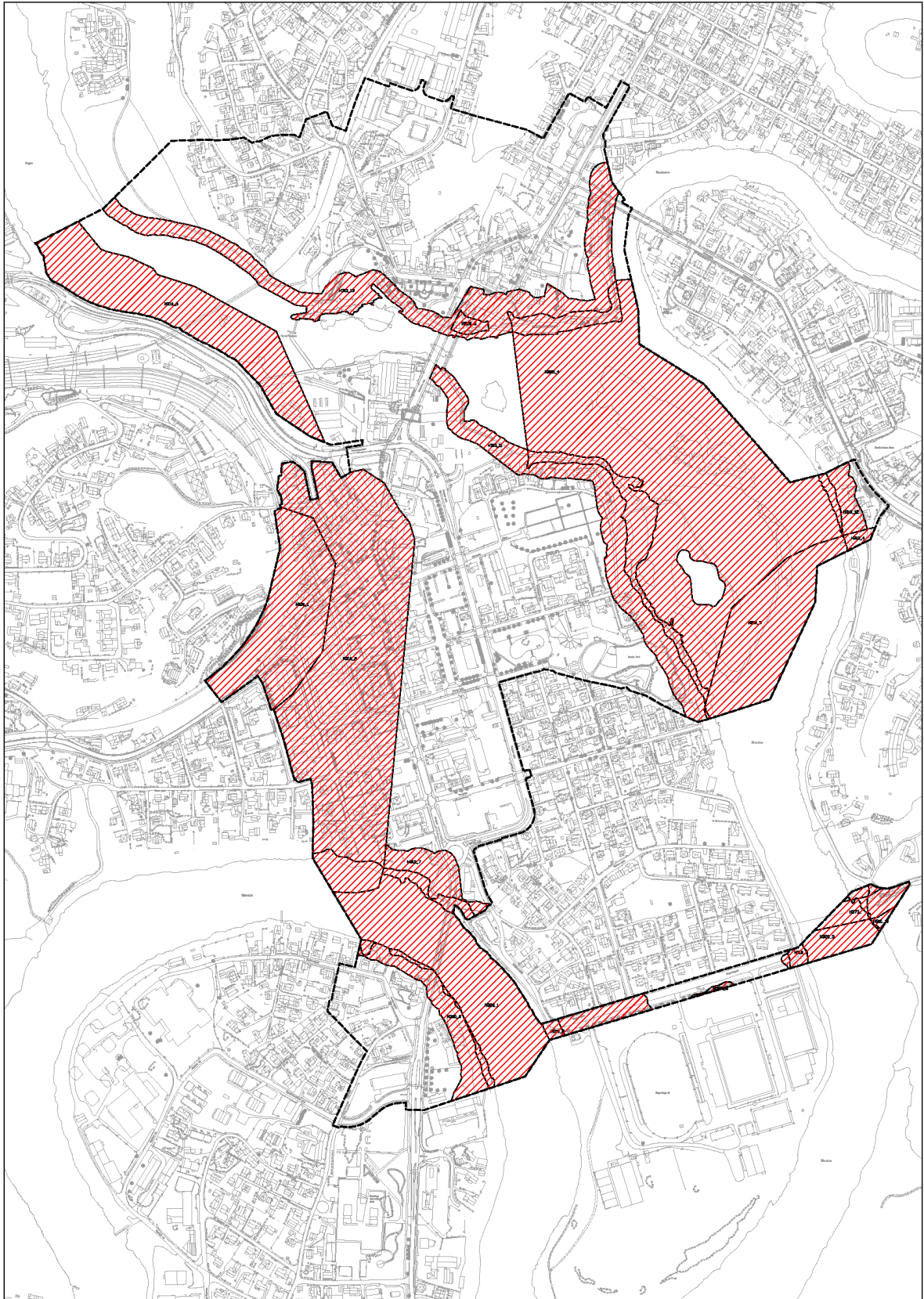
6.8.1 Faresone

I områder som omfattes av hensynssone skred i bratt terreng og kvikkleire skal prosjektering og utførelse av tiltak følge sikkerhetskrav fra gjeldende NVE kvikkleireveileder, tidligere utredninger av kvikkleiresonene og enhver tids gjeldene teknisk forskrift vedrørende sikkerhet mot flom, stormflo og skred. Det tillates ikke snauhogst eller andre inngrep som kan øke rasfare. Ved tiltak på eksisterende bygg skal geotekniske forhold dokumenteres og behov for eventuelle avbøtende tiltak vurderes.

Ved graving i og langs elvebredden skal det vurderes om det er behov for geotekniske undersøkelser. En slik undersøkelse skal fastsette nødvendige tiltak for å unngå erosjon, utglidning og ras. Tiltak skal utformes slik at de også tar høyde for flom.

I områder som omfattes av hensynssone flom skal det i søknad om tiltak eller detaljregulering vurderes flomfare og redegjøres for nødvendige sikringstiltak.

Faresoner

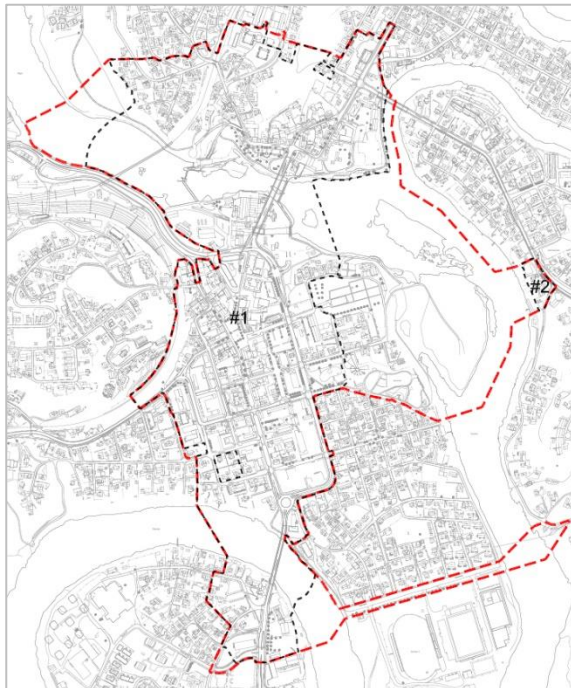


6.8.2 Naturmiljø

Det tillates ikke inngrep i terreng og vegetasjon i områdene som omfattes av hensynssone for naturmiljø.



6.9 Avvikssone for støy



I sentrumsområdet vil hensynet til samordnet areal- og transportplanlegging gjøre det aktuelt med høy arealutnyttelse på tross av utfordringer med støy. Det reguleres derfor en sone der det kan tillates med avvik fra retningslinje T-1442 for støy i arealplanlegging. Detaljregulering eller søknad om rammetillatelse i dette området skal inneholde en støyutredning som skal redegjøre for løsningene som foreslås, avveiningene som er gjort og fastsette avbøtende tiltak. Det tillates nye bygninger med støyfølsomt bruksformål i områder med støynivå opp til L_{den} 70 dB fra vei og L_{den} 73 dB fra jernbane, jf. T-1442.

6.10 Teknisk infrastruktur

Overvann

Overvann skal som hovedregel fordrøyes og infiltreres innenfor kvartalet eller feltet, ved bruk av åpne overvannsløsninger, permeable overflater, tilstrekkelige jorddybder og bruk av vegetasjon på tak og utearealer.

Vegnettet vil få en viktig rolle i overvannshåndteringen. Ulike vegprofiler definerer hvilken rolle gatene har. Kongens gate er definert som hovedoppsamlingsgate, mens Storgata og Kirkegata blir viktige avskjæringsgater. Disse vil utformes med regnbed og beplantning som trives i miljø med varierende fukt der det er plass til dette.

Renovasjon

Valg av renovasjonsløsning skal redegjøres for i detaljregulering eller søknad om tiltak og skal veies opp mot hensynet til bystruktur og krav til minste uteoppholdsareal (MUA).

Renovasjonsløsning skal sikres i plankart og bestemmelser. Boligkomplekser med mer enn 15 boenheter skal fortrinnsvis ha nedgravd renovasjonsløsning. Der forholdene ligger til rette for det tillates etablering av felles renovasjonsløsning med tilgrensende boligkompleks.

Renovasjonsløsning som ikke er nedgravd skal integreres i bygningsmassen.

6.11 Plankrav og rekkefølgebestemmelser

Plankrav

Bestemmelsene angir hvilke områder som omfattes av krav om detaljregulering. Der det er krav om detaljregulering skal planavgrensning følge feltavgrensning. Det kan gis unntak fra plankrav dersom omsøkt tiltak er i tråd med områdereguleringen om tilhørende kvalitetsprogram.

Kvalitetsprogrammet supplerer bestemmelsene i områdereguleringen og skal være førende ved utarbeidelse av detaljreguleringer og byggesøknader. Ved detaljregulering skal det følge en

illustrasjonsplan som viser bebyggelsens plassering, bruk og møblering av utomhusarealer og fellesarealer.

Detaljregulering skal redegjøre for hvilke formål arealet skal benyttes til. Dersom det skal bygges bolig, skal planen også redegjøre for varierte leilighetsstørrelser og mulighet for innpassing av kommunale boliger eller omsorgsboliger. I tillegg skal atkomst, parkering, renovasjonsløsning, anleggsområde, grad av utnytting, plassering og utforming, utearealer og terrenginngrep avklares.

Rekkefølgekrav

I detaljregulering eller søknad om tiltak skal det dokumenteres sikret atkomst til alle eiendommer innenfor feltet. Før tiltak som medfører inngrep i grunnen skal det gjennomføres grunnundersøkelser for å avdekke om grunnen inneholder konsentrasjoner av helse- eller miljøfarlige stoff over normverdien som anses som forurenset grunn.

Tekniske anlegg som skal overtas av kommunen skal ha tekniske planer godkjent av kommunen og avtale om overtakelse før igangsettingstillatelse gis. Dersom anlegget skal overtas av fylkeskommunen skal gjennomføringsplan være godkjent av Statens Vegvesen.

Før det gis brukstillatelse til ny bebyggelse skal eventuelle støyskjermingstiltak og felles parkeringsanlegg være opparbeidet eller avtale om frikjøp undertegnet.

Før bebyggelsen på feltene BBB1 og BKB6 kan tas i bruk skal gangvei i forlengelsen av Norderhovsgate være opparbeidet. Det samme gjelder for feltene BU2, BKB2 og BKB3 for gangveien langs disse.

6.12 Utbygging / gjennomføring

Det forutsettes inngått utbyggingsavtaler der det fra kommunens side er ønskelig å regulere antall boliger i et område, største og minste boligstørrelse, eller å stille krav til bygningers utforming. Det samme gjelder der kommunen eller andre skal ha fortrinnsrett til å kjøpe en andel av boligene.

7. KONSEKVENsutREDNING

Områdereguleringen fastlegger rammer for byutvikling og infrastruktur, og medfører vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn. Planen skal derfor konsekvensutredes etter plan- og bygningslovens § 4-2. Våren 2018 vedtok kommunen planprogrammet som fastslår hvilke temaer som skal inngå i konsekvensutredningen. I tillegg er det ønsket utredning av andre tema, utover det som er angitt i planprogrammet. Temaet samfunnssikkerhet, beredskap og ulykkesrisiko var angitt i planprogrammet, men man har i ettertid avklart at det i sin helhet omtales i risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS).

I planarbeidet er derfor følgende temaer konsekvensutredet:

1. Naturmangfold
2. Kulturminner og kulturmiljø
3. Energi og klima
4. Forurensset grunn
5. Vannmiljø
6. Støyforurensning
7. Luftforurensning
8. Landskapsbilde
9. Trafikk
10. Folkehelse
11. Barn og unges oppvekstvilkår
12. Universell utforming

Utredningstemaene er behandlet hver for seg i egne kapitler i denne rapporten. Behov for avbøtende tiltak for å redusere negative virkninger, samt oppfølgende undersøkelser, er vurdert for hvert tema.

Konsekvensene av å gjennomføre planen fremkommer ved at virkningene er sammenliknet med virkningene av et referansealternativ eller "nullalternativ". Referansealternativet er en framskriving av dagens situasjon og trender, uten at tiltakene som denne områdereguleringen legger til rette for er gjennomført. For de ulike temaene redegjøres det for 0-alternativet kun der det har spesiell betydning for det aktuelle temaet.

Konsekvensutredningen er basert på metodikk fra Statens vegvesens håndbok V712 "Konsekvensanalyser". konsekvenser fremkommer gjennom tre trinn:

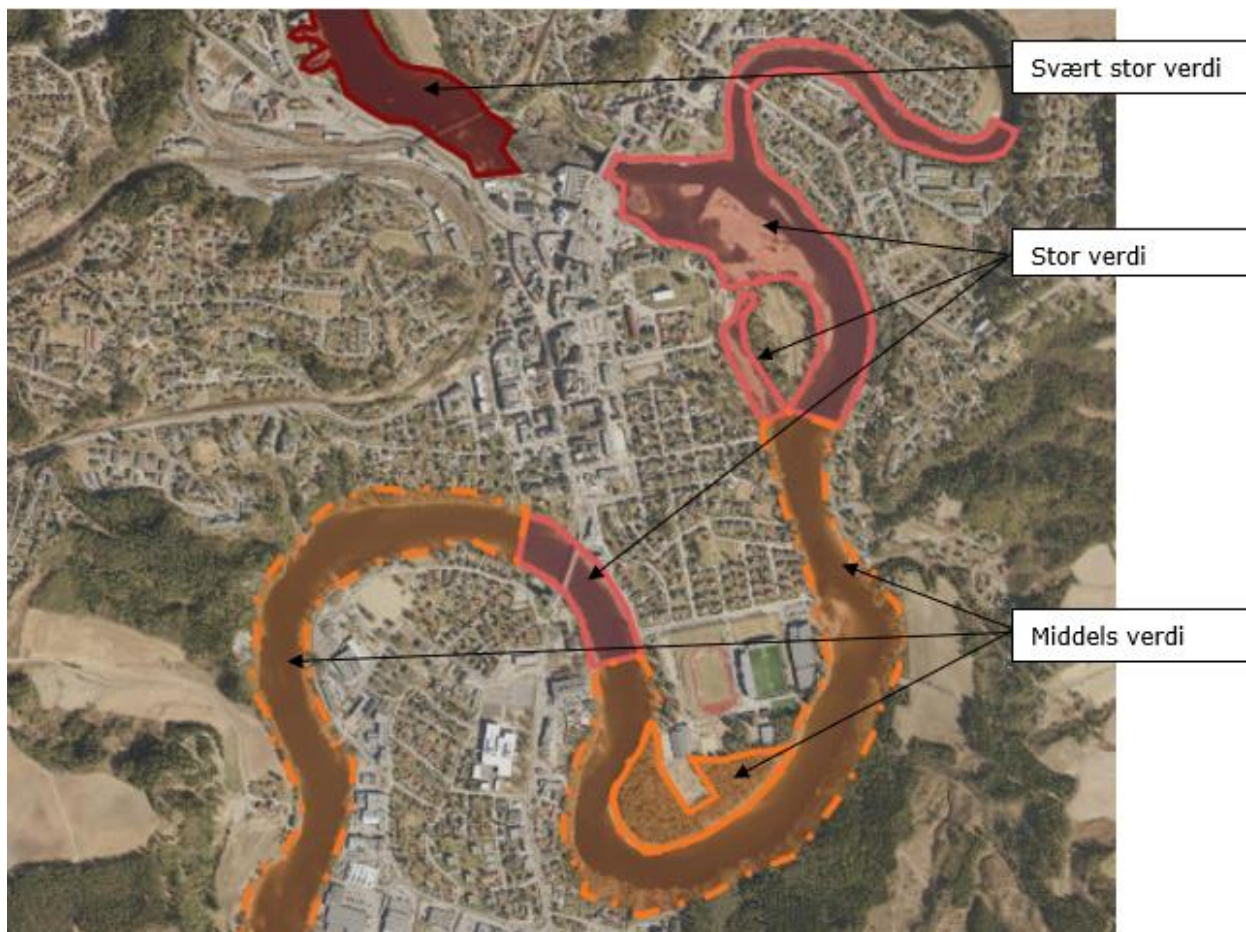
Verdi, som angir hvor viktig temaet er eller hvor verdifulle influensområdene er med hensyn til det aktuelle temaet.

Omfang, som er en mest mulig konkret og kvantitativ vurdering av hvordan og hvor sterkt et område påvirkes. Omfanget kan ha både positiv og negativ retning.

Konsekvens, som er en funksjon av verdi og omfang.

Konsekvensutredning skal være beslutningsrelevant i forhold til planvedtaket, og legger vekt på det som er mest relevant og sentralt for beslutningen. Formålet er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt med i betraktning under utarbeidelse og vedtak av planen. Dette ved å gi en særskilt vurdering (konsekvensutredning) av planens virkninger for miljø og samfunn. Konsekvensutredninger skal svare på utredningskravet slik det er definert i planprogrammet. Beskrivelse og begrunnelse for planens grep og innhold er ikke del av konsekvensutredningen og ligger i andre kapitler i områdereguleringens *planbeskrivelse* og i *kvalitetsprogrammet*.

7.1 Naturmangfold



Verdivurdering over det aktuelle området i og ved Hønefoss sentrum

Hønefoss sentrum er en by plassert ved krysningspunktet mellom by og natur. Elva med sine tilknyttede naturverdier rammer inn byen, og de som bor der har kort vei til registrerte verdifulle naturområder med hovedvekt på fugleliv og livet knytta til elva.

Det er flere av tiltakene i ny områdeplan for Hønefoss sentrum som vil berøre avgrensede og verdisatte naturområder. Metodikken for konsekvensvurdering av naturmangfold følger Statens vegvesens håndbok v 712, justert for å passe til dette overordnede plannivået. Utredningen baserer seg på vedtatt planprogram for områdeplanen.

Planen berører hovedsakelig fire lokaliteter/naturområder, med følgende verdi:

- Naturtypelokaliteten med c-verdi: **middels verdi**
- Naturtypelokaliteten med b-verdi: **stor verdi**
- Naturtypelokaliteten med a-verdi: **svært stor verdi**
- Elva med kantsoner: **middels verdi** som potensielt økologisk funksjonsområde for NT-arter og med landskapsøkologisk korridor.

Tiltakets påvirkning er vurdert for de konkrete elementene i planen som berører natur:

1. Begna bru: **Mellom «noe forringet» og «Forringet».**
2. Petersøya inkludert den nye brua: **Mellom «ubetydelig» og «noe forringet».**
3. Ny bru mellom Schjongslunden og Krakstad: **«Noe forringet».**
4. Ny bru mellom Schjongslunden og Eikli: **Mellom «noe forringet» og «forringet».**
5. Kvernbergsund bru: **Mellom «ubetydelig» og «noe forringet».**
6. Tursti langs elvebredden: **«Noe forringet».**

Dette gir følgende konsekvensvurdering:

1. Begna bru: «**Betydelig miljøskade (-)**».
2. Petersøya inkludert den nye brua: «**Noe miljøskade (-)**».
3. Ny bru mellom Schjongslunden og Krakstad: «**Ubetydelig/noe miljøskade (0/-)**».
4. Ny bru mellom Schjongslunden og Eikli: «**Noe miljøskade/betydelig miljøskade (-/--)**».
5. Kvernbergsund bru: «**Ubetydelig/noe miljøskade (0/-)**».
6. Tursti langs elvebredden: «**Ubetydelig/noe miljøskade (0/-)**».

For å redusere negative virkninger er det identifisert en rekke tiltak. Dette er lokale tilpasninger, samt oppfølging i anleggsperioden for å unngå unødig miljøskade. Det er også foreslått å gjenåpne dagens fylling mellom Petersøya og land for å gjenopprette naturområdet der til en tilstand lik den som var før fyllingen ble etablert.

Planen legger opp til en økning i antall bruer over elva langs en relativt kort strekning, og det er viktig å se disse i sammenheng og ikke kun vurdere hver bru isolert. Det anbefales å gjøre en ny vurdering av hvorvidt det er nødvendig med alle de planlagte burene, og/eller om det er mulig å slå sammen funksjonene for noen av dem. Dette vil minke den samlede belastningen for elva gjennom planområdet. For eksempel ved Kvernbergsund bru og ny bru mellom Schjongslunden og Eikli: Disse berører samme naturtypelokalitet og utgjør til sammen stor påvirkning av denne lokaliteten.

7.2 Kulturminner og kulturmiljø



Foto: Johansen Adolf

Buskerud fylkesfotoarkiv

7.2.1 Dagens situasjon

Hønefoss har en svært rik kulturarv med verneverdig bebyggelse og fredede anlegg. Den parallelle fremveksten av skognæring, industri og jordbruk førte til at knutepunktet – og senere byen – Hønefoss ble utviklet. Områdeplanen for Hønefoss sentrum som denne konsekvensutredningen gjelder, vil berøre flere kulturmiljøer som er ansett som kulturhistorisk

viktige for Hønefoss. Dette gjelder ikke minst de fredede anleggene Hønefoss fengsel og Riddergården, men det gjelder også andre områder med stor kulturhistorisk verdi:

Nordre torv er byens eldste torv. Området rundt torget har et autentisk uttrykk med bebyggelse fra siste halvdel 1800-tallet. Det er i dag ikke mye igjen av småhusbebyggelsen på Blyberghaugen, men det lille arbeidersamfunnet, som representerer en annen side av Hønefoss enn det bevarte velstående bebygde miljøet, er en viktig del av byens historie.

I den delen av Hønefoss sentrum som ligger vest for elva finnes flere store bygårder med en høy grad av autenticitet og høy arkitektonisk verdi. Industrietableringen og byen som handelsknutepunkt – en viktig del av byens historie og identitet – kommer tydelig frem her. Den sentrale delen av Hønefoss, med jugendgårdene og sentrumsbebyggelse i Stabells gate, Storgata og deler av Søndre torv, har bebyggelse med høy verneverdi. Bebyggelsen viser særlig variasjonen av stilperioder som rådet siste kvartal 1800 og frem til første kvartal på 1900-tallet: jugend, historisme og klassisme. Men også bebyggelse av nyere dato er representert.

Øya- området og Tippen forteller byens industrihistorie. Området er utviklet på grunn av nærheten til fossen, og flere av bygningene er viktige industrihistoriske bygg som i dag til dels eksponeres på Hønefoss bru, som jugendgavlene på Lloyds, og til dels er innbygd i andre bygg av nyere dato, slik at de framstår uten sin historiske sammenheng.

7.2.2 Den nye sentrumsplanen

Store deler av Hønefoss sentrum er historiske kulturmiljøer som speiler byens vekst og utvikling. Graden av autenticitet varierer fra kvartal til kvartal. I denne konsekvensutredningen er det relevant å kommentere det overordnede byplangrepet, tillegg til de spesifikke kulturmiljøene, når effekten av planen på kulturmiljø og kulturminner skal utredes.

Den nye planen tilrettelegger for transformasjon og fortetting gjennom byreparasjon. Det betyr at den viderefører og kompletterer eksisterende byplangrep. Hovedfokuset er på å styrke kvartalsstrukturen samt forbindelsen mellom Nordre og Søndre Torg. Et viktig grep er å åpne for at krysset mellom Kongens gate og Hønefoss bru kan forskyves. Hvis dette gjennomføres, vil Kongens gate kunne framstå som en bygate istedenfor som en gjennomfartsåre – og dermed barriere – i byen. Forskyvningen gjør at det kan dannes et nytt byrom foran jugendgavlene på Hønefoss brug, og området Tippen kan få en størrelse som passer med de eksisterende bykvartalene. Begge deler vil kunne bidra til en komplettering av byveven mellom Nordre og Søndre Torg, og dermed til at de to torgene bindes sammen..

Planen åpner for at eksisterende gateløp kan forlenges der dette er naturlig for forbindelser og lesbarhet. Det gjelder Stabells gate, som kan forlenges opp mot jernbanestasjonen, og de sørlige kvartalene i nedre kvadraturen, som kan bli delt opp med gater der det er mulig.

Det er lagt opp til at bebyggelsen i alle områder, bortsett fra på Øya og Tippen, får høyder og utnyttelsesgrad som samsvarer med de som finnes i nabolaget. Øya og Tippen får en høyere utnyttelsesgrad og en høyere bebyggelse enn resten av byen.

Flere områder er regulert til hensynssone bevaring. Bestemmelsene skal sikre at den kulturhistorisk verdifulle bebyggelsen og andre historiefortellende elementer/kulturminner bevares og at kulturmiljøenes særpreg og identitet sikres.

7.2.3 Konsekvens av planen

Urbaniteten forsterkes ved at Hønefoss' karakter som en rutenettby videreføres. Byens karakter forsterkes også av at de romdannende avkuttete hjørnene i gatekryssene, typiske for Hønefoss,

videreføres. Den tette bykjernen får en tydelig avgrensning mot hagebyene rundt, noe som er en ytterligere betoning av den urbane karakteren. Urbaniteten styrkes også av at Nordre og Søndre Torg knyttes sammen, ved at byveven kompletteres mellom dem slik at de inngår i et sammenhengende byromsforløp. Ved at det bygges videre på kulturhistoriske kvaliteter, vil nabolagskvaliteter i alle delområdene videreføres.

Alt dette er svært positive konsekvenser av den nye sentrumsplanen.

Den største utfordringen i planen når det gjelder kulturminner og kulturmiljøer, finnes på Øya og Tippen. Den høye utnyttelsesgraden som tillates her for å bygge opp under knutepunktet Hønefoss stasjon på Ringeriksbanen, er en potensiell trussel for det kulturhistoriske miljøet som Hønefoss Brug representerer. Men med riktig volumfordeling vil områdene kunne bebygges med respekt for de kulturhistoriske verdiene på Øya. Med en riktig bygningsstruktur kan de verdifulle bygningene framheves og hele området revitaliseres. Det er i denne sammenheng svært positivt at planen setter krav om detaljreguleringer til de fleste feltene, inkludert Øya og Tippen.

7.2.4 Avbøtende tiltak

På Øya og Tippen bør det i detaljreguleringene sikres at bygningsvolumene blir fordelt på områdene på en måte som sikrer at kulturmiljøet Hønefoss Brug og tilknytningen til elva og fossen ikke svekkes.

7.3 Energi og klima



Denne konsekvensutredningen tar for seg energi og klima for Hønefoss områdeplan. Ved å kartlegge dagens situasjon og et 0-alternativ er det gjennomgått verdi, omfang og konsekvenser av plantiltaket. Metoden følger «Håndbok V712 Konsekvensanalyser (Statens vegvesen)» i utgangspunktet, og når det i konsekvensutredningen refereres til verdi, omfang, konsekvenser og tiltak, er det termer som er definert i denne håndboken. I korte trekk kan termene defineres som følgende:

- Verdi i denne sammenhengen, er verdier som kan berøres av tiltaket og av den grunn er relevant å beskrive som en del av dagens situasjon.
- Tiltaket eller «grepet» er i denne konsekvensutredningen plantiltaket og effekten av den.
- Omfang dreier seg om hvor sterkt eller hvor mye tiltaket berører verdiene

Konsekvens er samstillingen av verdi og omfang og medfører en positiv, nøytral eller negativ konsekvens med en viss styrke

Tilstanden og kapasiteten i høyspentnettet i Hønefoss er god, da industri på Follum et lavere energiforbruk etter 2011. Det samme gjelder for fjernvarmeinfrastruktur som og har en god tilstand med tilgjengelig kapasitet for videre tilknytninger. Det er og tilgjengelig kjøleinfrastruktur i deler av midtbyen som gir en meget høy samlet verdi av dagens energiinfrastruktur. Energiproduksjonen i Ringerike er i dag fornybar, der bioenergi og vannkraft dekker mesteparten av stasjonært energibehov. Det er fortsatt noe bruk av olje/parafin, som er i ferd med å fases ut. Verdien til energiproduksjonskilder som leverer energi i energiinfrastruktur er høy. Økt utbygging i Hønefoss sentrum vil øke behovet for energi. Dette kan forsynes av dagens infrastruktur for strøm, varme og kjøling, med mindre tilpasninger dersom det gjøres sentralt i Hønefossområdet. Tiltaket vil derfor få lite konsekvens for kraftnett og fjernvarmeinfrastruktur.

En positiv effekt av utbyggingen i tiltaket er at varme- og kjølegrunnlaget øker, noe som er bra for økonomien i hele fjernvarmesystemet. Kostnadene for varmeproduksjonsenheter og rørinfrastruktur fordeles da på flere kunder, noe som reduserer kostnaden for energileveransen for varme og kjøling per kWh. Slik sett vil tiltaket være positivt for varme- og kjøleforstyrning. Det er også grunn til å anta at utslippene fra fjernvarme er lavere i Hønefoss enn for andre sammenliknbare byer grunnet lave klimagassutslipp i fjernvarmeproduksjon.

Klimagassutslippene i Ringerike kommune og Hønefoss-området har gått litt ned de siste årene som følge av utfasing av olje/parafin til oppvarming og tilknytning til fornybar fjernvarme. Utslippene fra industri har også sunket litt av samme årsak som for energi. Klimagassreduksjon har en stor verdi i en bærekraftsammenheng, og det er viktig at det tenkes globalt og handles lokalt. For klimagassutslippene er både omfanget og konsekvensene for tiltaket mer omfattende da klimagassutslippene skal reduseres mye for å oppnå overordnede nasjonale målene om en klimagassreduksjon på 40 %. Ved vurderingen av konsekvens er det en sammenlikning av 0-alternativet med planalternativet/tiltaket. Det er valgt å legge vekt på trafikk, energi, oppvarming og anlegg når det ses på de totale utslippene som konsekvens av grepet. Tiltaket er sammenliknet med et 0-alternativ noe positivt sett i et klimagassperspektiv, grunnet trolig lavere utslipp som resultat av en mer sentralisert bebyggelse. For å bidra til de nasjonale, regionale og kommunale målene for reduksjon av klimagassutslipp, må det for plantiltaket imidlertid utføres trafikkreduserende tiltak og krav om fossilfri anleggsplass.

7.4 Forurenset grunn



Planområdet ligger i en del av Hønefoss preget av sentrumsbebyggelse. Århundrer med menneskelig aktivitet kan ha gitt opphav til diffus forurensning. Det er registrert forurensete lokaliteter og nedlagte kommunale fyllinger innenfor planområdet. På store deler av planområdet består berggrunnen av alunskifer og løsmassene av antropogent påvirkede fyllmasser.

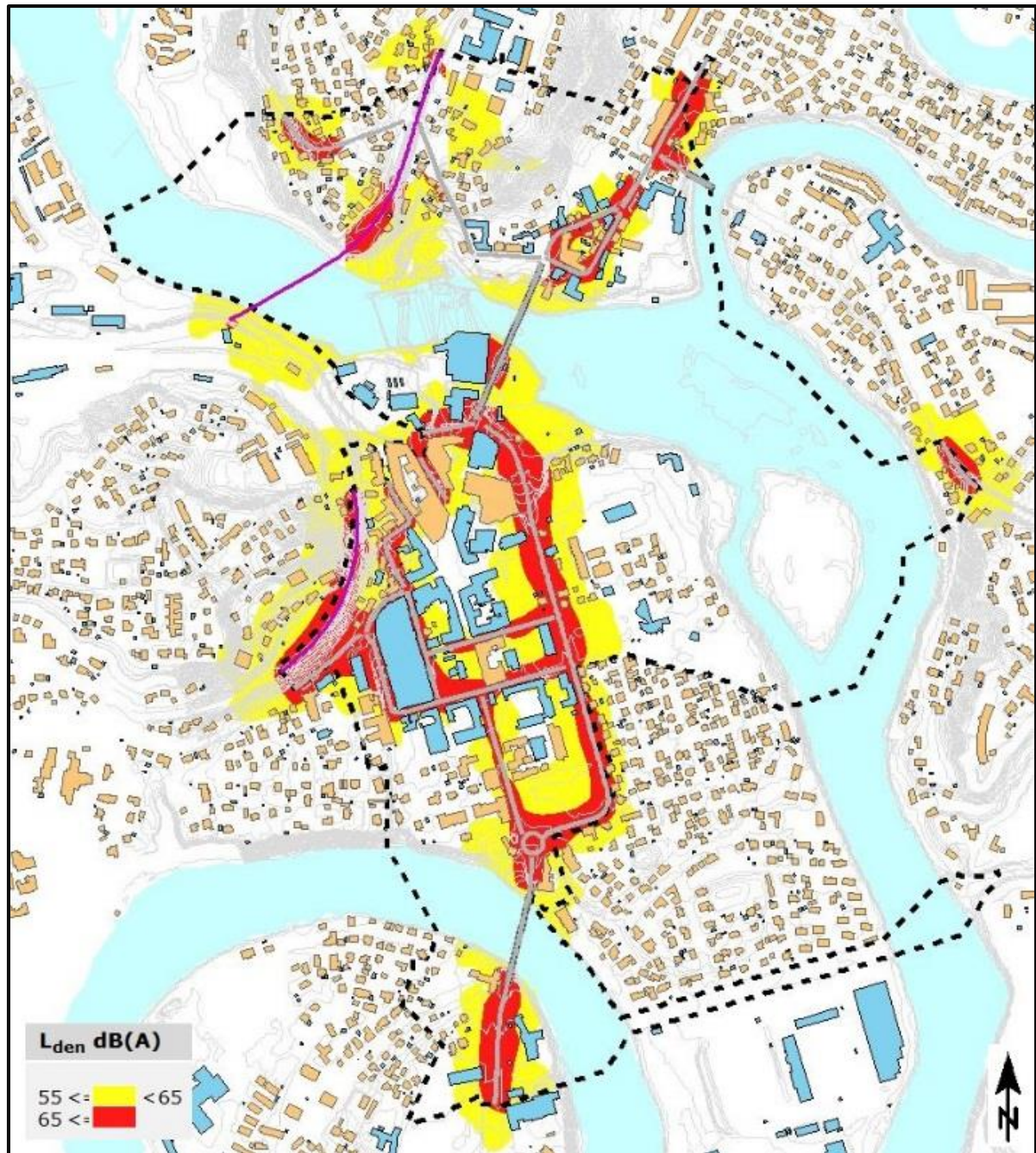
Arbeider som omfatter gravearbeider i Hønefoss sentrum medfører krav om gjennomføring av miljøtekniske grunnundersøkelser etter krav gitt i Forurensningsforskriften kap. 2. Ved funn av forurensning vil det måtte utarbeides tiltaksplan for forurenset grunn. Tiltaksplanen vil bl.a. beskrive hvilke tiltak som må iverksettes for at gravetiltaket ikke medfører negativ konsekvens for mennesker eller naturmiljø.

7.5 Vannmiljø



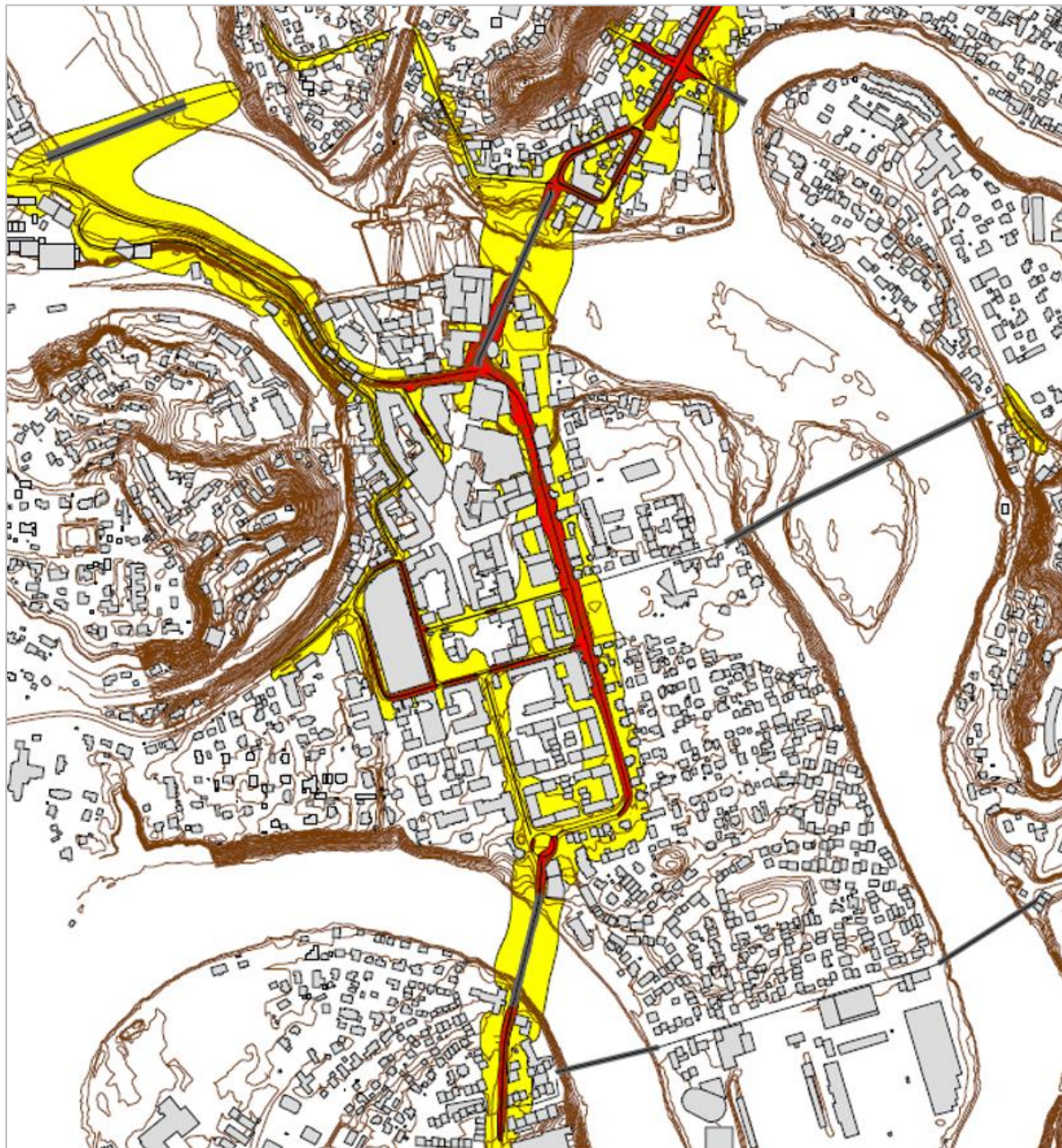
Planområdet ligger i en del av Hønefoss preget av sentrumsbebyggelse. Vannforekomstene Randselva, Hønefossen og Storelva ligger innenfor planområdet. Dette er vannforekomster som tilhører Tyrifjorden vannområde. Århunder med menneskelig aktivitet som landbruk og industri kan ha gitt opphav til diffus forurensning. Det kreves egne tillatelser for graving i og ved elven.

7.6 Støyforurensning



Hønefoss sentrum er i dag preget av støy fra veitrafikk fra fv. 35 som går gjennom sentrum. Om målet for null trafikkvekst i biltrafikken oppfylles vil det kun være endringer i støy fra jernbanen når den nye Ringeriksbanen kommer. Ved å legge om trafikken i områdene rundt Hønefoss bru og stasjonen vil det være støyfølsomme bygg som tidligere har hatt lite støy som nå havner i gul eller rød sone. I tillegg vil økt bebyggelse langs støykildene føre til at flere bygg havner i rød eller gul sone sammenlignet med dagens situasjon.

7.7 Luftforurensning



Hønefoss er trafikknutepunkt for bil, tog og buss. Her møtes E16, Rv 7, Rv 35 samt Bergensbanen. Luftforurensning anses å være en utfordring, og det råder bekymring for helsetilstand til utsatte grupper som oppholder seg langs hovedtrafikkårene. Det antas for øvrig at det kan være overskridelser av både juridisk bindende grenseverdier og nasjonale mål for svevestøv og nitrogendioksid langs de sterkest trafikkerte veiene.

Det bor omtrent 15 000 mennesker i planområdet som potensielt utsettes for dårlig luftkvalitet og dermed helseserisiko.

Luftsonekartene over området Hønefoss viser at for dagens situasjon, for 0-alternativet og for planalternativ konsentrasjonene av PM_{10} overstiger nedre grense for rød sone i henhold til retningslinje T-1520 ved Kongens gate, Hønefoss bru, samt ved fasaden ved bygninger langs

Torvgata og Strandgata. Gul sone er litt større enn rød sone. For planalternativet ligger i tillegg Arnemannsveien og den nye brua mellom Hønengata og Hønefoss stasjon i gul sone.

Konsentrasjoner av NO₂ overstiger nedre grense for gul sone i henhold til retningslinje T-1520 for nesten hele området, for alle alternativer. Nedre grense for rød sone overstiges for deler av området ut fra de mest trafikkerte veiene. Som for PM₁₀ er konsentrasjoner av NO₂ høyest for planalternativ og Arnemannsveien og den nye brua mellom Hønengata og Hønefoss stasjon ligger i gul og rød sone.

Det vil være omlegging av trafikken til bruene (planalternativ) som har størst negativ konsekvens for luftkvalitet i Hønefoss. Der det etableres nye veier eller trafikk flyttes over på veier som har lite trafikk i dag og det samtidig ligger bebyggelse som er følsomt for luftforurensning i nærheten vil det ha en negativ konsekvens med økt luftforurensning.

7.8 Landskapsbilde



Under tema landskapsbilde vurderes konsekvensene for den romlige og visuelle opplevelsen av omgivelsene. Området ligger innenfor Landskapsregionen innsjø- og silurbygdene på Østlandet, Tyrifjorden. De viktigste overordnede landskapstrekkene i Hønefoss sentrum er de distinkte topografiske nivåene:

0. Elvenivået – elvene med fossen, flomlandskapet og de frodige kantene med tydelig naturpreg
1. Bynivået – den flate sletten, med kvartalsbyen og småhusbebyggelse
2. Haugene/de grønne skrentene som den nære rammen rundt byen
3. Åsene - den større avgrensningen av landskapsrommet mot horisonten

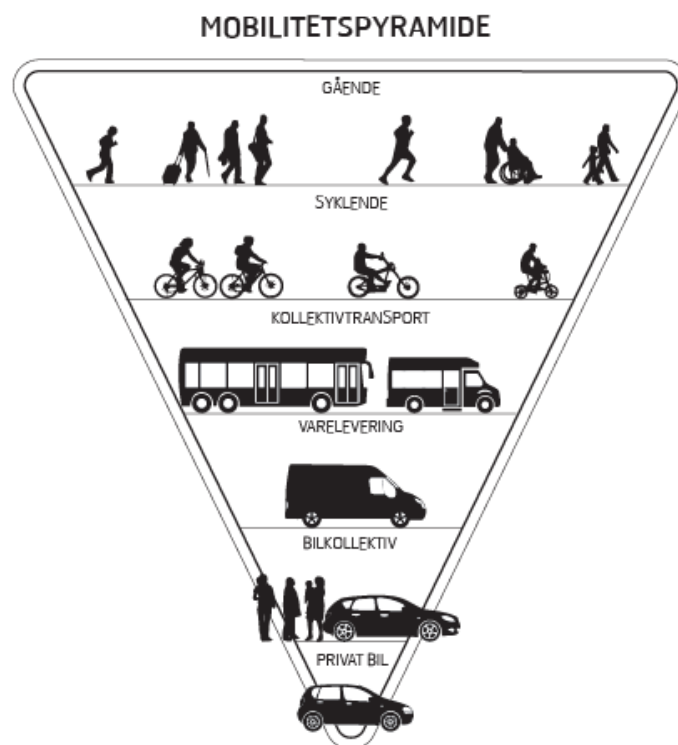
Landskapet i og omkring planområdet er ikke av nasjonal viktighet, men lokalt er landskapsbildet av stor betydning, spesielt knyttet til opplevelsen av bynær natur. Landskapsverdiene som berøres av tiltaket er naturen langs elvedraget Storelva, opplevelse av visuell kontakt mellom byen og det omkringliggende landskapet (ås- og bakkelandskapet), samt fjernvirkning av ny bebyggelse fra det omkringliggende landskapet.

Planforslaget innebærer fortetting av bykjernen med ny bebyggelse med volumer som i tilgrensende nabolag. Den høyeste utnyttelsen foreslås på Øya-området og Tippen, samtidig som

Hønefoss bru vris for å skape en akse i Kongens gate, som ny byboulevard. Gatestrukturen forsterkes ved å trekke de blågrønne strukturene inn mot bykjernen gjennom hovedgatene. Det foreslås regulert nye forbindelser over Storelva og Begna. Det planlegges også tilrettelegging langs elven/elvekanten med brygge og urban utformet elvepromenade nærmest Hønefossen. Det planlegges fem nye broforbindelser.

Ny bebyggelse mot elva ved Hønefoss bru styrker Hønefoss' identitet som kompakt kvartalsby og styrker kontrasten mellom natur og by, som er Hønefoss' identitet i dag. Men dette vil gi mindre sikt og kontakt med elva fra byen over Tippen. Tilrettelegging langs Storelva gir flere muligheter for å oppleve landskapet, samtidig som naturpreget reduseres på tilrettelagte områder. Broer over elva skaper nye steder for opplevelse av elvelandskapet, men svekker opplevelsen av sammenhengende elvelandskap. Opparbeiding av gater vil kunne definere bylandskapets kvadratur og siktelinjer klarere.

7.9 Trafikk



Totalt sett er dagens trafikksituasjon i Hønefoss preget av ensidig tilrettelegging for bil, også i sentrum der det er tydelige negative konsekvenser av høy bilbruk og dårlig tilrettelagt for alternative reisemidler. De negative konsekvensene inkluderer tidvis dårlig framkommelighet og kø, forsinkelse og variabel reisetid for bussen, barriereeffekt av hovedveien for myke trafikanter, relativt høy ulykkesrisiko, samt støy og luftforurensing. Dette gjenspeiler seg i høy bilandel (75%) på reiser i Hønefoss-området.

Dagens situasjon har forbedringspotensial når det gjelder følgende forhold:

- Biltrafikkmengde med påfølgende negative effekter for byliv og myke trafikanter
- Trafikksikkerhet, spesielt for myke trafikanter
- Tilrettelegging for, og bruk av, gange og sykkel

- Prioritering av buss for kortere og jevnere reisetid, og dermed økt bruk
- Arealbruk knyttet til trafikkformål og barriereeffekt av dette

Dagens trafikksituasjon vurderes til å være mindre god med vesentlige forbedringspotensial. Den høye trafikkmengden og de negative konsekvensene av denne påvirker alle beboere i Hønefoss, samt de som kommer til byen for arbeid, studier, handel og/eller fritid.

Foreslått områderegulering innebærer oppgradering av infrastrukturen og bedre tilrettelegging for gående og syklende, samt økt prioritering av buss med kollektivfelt og signalprioritering. Veikapasiteten vil reduseres noe gjennom smalere kjørefelt og reduserte fartsgrenser og parkeringstilgangen i sentrum reduseres og styres. Samtidig opprettholdes veinettets robusthet gjennom dimensjonering for buss og vogntog/lastebil på nødvendige traséer og opprettholdelse av biltraséer og venstresvingefelt i sentrum der nødvendig for trafikkavviklingen.

Det er viktig å se tiltakene i lys av ny Ringeriksbane, som koordinert med andre tiltak kan gi kollektivtrafikken et løft, også lokalt. En utbyggingsstrategi som fokuserer utbygging i Hønefoss sentrum og begrenser det ellers er viktig for å klare ønsket utvikling.

Enkelte spesifikke tiltak er trukket ut og vurdert særskilt i forhold til innvirkning på trafikk, disse er:

- Bedret tilknytning til stasjonen, både for bil (innfartsparkering), kollektivt og med gang- og sykkel
- Nye/utbedrede gang- og sykkelbruer
- Nye kollektivbruer
- Nye veiforbindelser for bil (bru over Begna, vridning av landkaret på Hønefoss bru), i utgangspunktet ikke for styrket kapasitet, men bedret lokal tilgjengelighet
- Ombygging fra vei til gate mht. arealbruk/tverrsnitt
- Sammenhengende sykkelveinett med separering av syklende og gående
- Sykling på gangareal i sentrum
- Tilgjengelighet for og aktiv prioritering av buss
- Tilgjengelighet for næringstrafikk (spesielt varelevering)
- Parkeringstiltak (prioritering av p-areal, langtidsparkering parkering i utkanten av bykjernen, innfartsparkering, forslag til endret parkeringsnorm, osv.)
- Busstasjonen – komprimert, men tilpasset fleksibel drift, utvikling av busstorv
- Adkomst til Tippen og Sentrumskvartalet p-hus (kryss i Kongens gate)

Med konsekvens menes de fordeler og ulemper et tiltak vil medføre i forhold til dagens situasjon (mht. utbygging av infrastruktur) og nullalternativet (mht. trafikkøkning). Konsekvensgraden av et alternativ framkommer ved å sammenstille verdi og omfang.

Konsekvenser av områdereguleringsplanen er vurdert i forhold til følgende temaer (med vurdering i kursiv):

- Tilbud til gående og syklende – *stor utbedring av infrastruktur gir bedre tilrettelegging for gående og syklende og vil gi økt andel sykling/gåing – svært positiv*
- Kollektivtilbud – *noe bedring av prioritering på strekninger og i kryss gir bedre framkommelighet, kortere reisetid og bedre punktlighet for lokalbusser og andre busser. Tilrettelegging for kobling til stasjonen for, samt pendelsetting av, lokalbussene vil bedre kollektivtilbudet. Vil bidra til økt bussbruk – positiv*
- Trafikksikkerhet – *sannsynlig bedring pga. bedre tilrettelegging for alle trafikgrupper, lavere hastighet, tydeligere gateløp og separering av trafikantgrupper på strekninger med høy trafikk – svært positiv*

- Veikapasitet – *begrenset reduksjon i veikapasitet pga. hastighetsreduksjon, innsnevring av kjørebane og kantstopp for buss (som bedrer forholdene for andre trafikantgrupper). Modelltest viser fortsatt akseptabel kapasitet og liten endring i reisetid for bil – negativ*
- Trafikkmengde – *lik belastning som i dag, på tross av befolkningsvekst – nøytral*
Næringstransport – *dagens robusthet opprettholdes gjennom kapasitet i viktige kryss. Framkommelighet for næringstransport på viktige strekninger like god/bedre enn i dag – nøytral*

Totalt sett vil områdeplanen, såfremt identifiserte tiltak gjennomføres, ha en positiv innvirkning på trafikksituasjonen i Hønefoss. Flere av tiltakene må følges opp i neste fase, samt mer generelt av kommunen og veieiere.

7.10 Folkehelse



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

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

I denne utredningen avgrenses folkehelse til faktorer i det ytre miljø som påvirker positivt eller negativt befolkningens helse og trivsel. Det legges særlig vekt på mulighetene for fysisk aktivitet og møteplasser i det offentlige rom.

Andre tema dekker de viktigste perspektivene med folkehelse, men folkehelse er et viktig perspektiv i planleggingen og verdien settes derfor til middels.

I denne saken er det snakk om en overordnet plan (områderegulering) og ikke et konkret prosjekt. Det blir derfor innholdet i planforslaget (formål, bestemmelser mv.) som skal utredes

og vurderes opp imot dagens plansituasjon. Det blir derfor også snakk om en overordnet konsekvensutredning.

I forhold til gjeldende plan for området kan vi si at vi forventer en forbedring befolkningens «folkehelsesituasjon» innenfor planområdet, men at denne ikke får stort utslag. Dette må også ses i lys av at flere andre relevante temaer for folkehelsen får sine vurderinger i andre KU-notater.

Vi har også gjennomgått sjekklister for påvirkningsfaktorer (fra Helsekonsekvensutredning). Og ser at relevante og viktige påvirkningsfaktorer er dekket av de ulike KU-notatene.

Med konsekvens menes de fordeler og ulemper et definert tiltak vil medføre i forhold til alternativ 0. Konsekvensgraden for et alternativ framkommer ved å sammenstille verdi og omfang. For planen blir konsekvensen satt til middels/noe positiv.

7.11 Barn og unges oppvekstvilkår



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

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

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

I denne saken er det snakk om en overordnet plan (områderegulering) og ikke et konkret prosjekt. Det blir derfor innholdet i planforslaget (formål, bestemmelser mv.) som skal utredes

og vurderes opp imot dagens plansituasjon. Det blir derfor også snakk om en overordnet konsekvensutredning.

I forhold til gjeldende plan for området kan vi si at vi forventer en forbedring av barn og unges oppvekstvilkår innenfor planområdet, noe som gir et positivt omfang.

Med konsekvens menes de fordeler og ulemper et definert tiltak vil medføre i forhold til alternativ 0. Konsekvensgraden for et alternativ framkommer ved å sammenstille verdi og omfang. For planen blir konsekvensen satt til stor positiv.

Det er gjort en avgrensning mot tema friluftsliv, idrett og aktivitet for alle, ved at dette notatet bare er barn og unges bruk av områdene. Det gjøres også en avgrensning mot trafikk og tilgjengelighet ved at dette notatet vurderer hvordan gang- og sykkelveier bidrar til kobling mot nærmiljøområder for barn og unge.

7.12 Universell tilgjengelighet



Områdereguleringen for Hønefoss legger til rette for bedre universell utforming innenfor planområdet. Området inneholder et viktig knutepunkt og flere kommunikasjonslinjer som det er viktig at er universelt utformet. Busstasjonen ligger midt i sentrum og er lett tilgjengelig i dag, planforslaget vil styrke den visuelle koblingen med Søndre torv gjennom møblingen av gaterommet med grønstruktur.

Viktige kommunikasjonslinjer er blant annet Hønefoss bru, gangbru som går parallelt med Hønefoss bru og Kvernbergsund bru. Begge vegbruene har i dag smale fortau som hindrer framkommelighet for de myke trafikantene. Planforslaget legger opp til tiltak som vil prioritere areal til de myke trafikantene og bedre situasjonen for alle brukergrupper.

Prinsippet «fra veg til gate» og møblingen av gatene er et viktig satsningsområde for universell utforming. De gående skal ha høyest prioritet i de aller fleste gatene i sentrumskjernen, med fortau og oversiktlige og trygge trafikkløsninger. Enhetlige kryssløsninger og gatesnitt vil gi bedre lesbarhet og gjøre det enklere for mennesker med nedsatt funksjonsevne å bevege seg i byen.

Sentrumskjernen og boligområdene ligger i en del av planområdet som er relativt flatt. Planforslaget legger opp til å videreføre og reparere kvartalsstrukturen. Kvartalsstrukturens rutenett bidrar til at sentrum har en logisk struktur det er enkelt å orientere seg i.

Hønefoss har en tilnærmet helhetlig turvei langs elva kalt «Elvelangs». I tillegg til dette finnes det en rekke turområder og grøntområder innenfor planområdet. Områdene er ikke tilrettelagt for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Planforslaget legger opp til at deler av «Elvelangs»

skal ha universell utforming, mens andre områder skal få en møblering og funksjon som gjør at områdene kan benyttes av flere med funksjonsnedsettelse.

Planforslaget legger opp til flere nye gangbruer som vil bedre forbindelsesmulighetene på tvers av elvene, gjøre elverommet mer tilgjengelig, og redusere barrierevirkningen elven har i dag. Flere nye bruforbindelser gir korte avstander mellom og god tilgang til flere viktige funksjoner i sentrum.

I planforslaget er det lagt opp til fortetting i store deler av sentrum med en blanding av bolig og næring. Det er foreslått en høykommersiell handelssone for detaljhandel rundt Søndre Torv, og det er avsatt areal til fremtidig skole og barnehage sentrumsnært. Til sammen vil dette føre til kortere avstander i sentrum til de daglige gjøremål for alle, uavhengig av funksjonsevne.

I forhold til gjeldende plan for området vil tiltakene i planforslaget bidra til at Hønefoss blir mer universelt utformet, noe som vil være en positiv konsekvens av områdeplanen.

7.13 Samlet vurdering

Planforslaget legger til rette for en utvikling som samlet sett har positive konsekvenser. Planen bygger opp under nasjonale, regionale og lokale mål om utvikling rundt knutepunkter og fortetting i sentrale, kompakte områder med boliger, handel og arbeidsplasser uten å øke transportbehovet.

Særlig for temaene trafikk, klima og energi, miljø og forurensning er planen positiv. Dette er fordi planen inneholder en rekke tiltak for å begrense biltrafikken i sentrum og å tilrettelegge for gående, syklende og kollektivtilbud. Reduksjon av trafikkmengden medfører også en reduksjon i støy og forurensning fra veitrafikk som er den største utslippsfaktoren i dag. Planen bygger opp under de store statlige infrastrukturinvesteringene som kommer gjennom ny E16 og Ringeriksbanen. Likevel vil planen på kort sikt medføre at flere boliger blir bygget i områder preget av støy og dårlig luftkvalitet.

Gjennom en satsning på tilrettelegging for gående og syklende, samt en styrking av grønnstrukturen i byen vurderes planen å innebære en liten forbedring av folkehelsesitasjonen og barn- og unges oppvekstvilkår.

De nye bruene vil kunne ha en negativ konsekvens for naturmangfoldet i og i tilknytning til elva, men med hjelp av avbøtende tiltak som fokus på utforming og restriksjoner på anleggsperioden vil denne konsekvensen bli mindre. En styrking av rutenettstrukturen og opprusting av Kongens gate er positiv i forhold til kulturminnehensyn. Tillatte høyder og utnyttelse vil i de fleste områder ikke bryte for mye med eksisterende bebyggelse i de ulike nabolagene. Den planlagte utnyttelsen av områdene på Øya og Tippen vil utfordre kulturminnehensynene der.

Samlet sett vurderes planen å ha positiv konsekvens for Hønefoss og Ringerike. De fleste utredningsteamene viser at planen drar i en positiv retning. De fleste negative konsekvenser vil kunne minimeres ved hjelp av avbøtende tiltak.

8. RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE

Det er gjennomført en ROS-analyse i henhold til plan- og bygningslovens § 4-3 i forbindelse med prosjektet områdeplan Hønefoss sentrum. ROS-analysen følger metodikken beskrevet i NS 5814:2008 Krav til risikovurderinger og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sin veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging».

ROS-analysen er basert på foreliggende dokumentasjon om prosjektet pr. 30.10.2018, og vurderer aktuelle uønskede hendelser som vil kunne få konsekvenser for følgende samfunnsverdier; Liv og helse, Stabilitet og Materielle verdier.

Det ble gjennomført et eget analyse møte på Hønefoss den 23.10.2018 med deltakere fra prosjektgruppen til Rambøll/DRMA og Ringerike kommune. Hensikten med analysen var å kartlegge aktuelle risikoforhold og mulige uønskede hendelser, vurdere risiko og aktuelle tiltak for videre oppfølging. Resultatene har videre blitt sammenstilt i denne rapporten, som også har vært på høring hos de involverte parter i arbeidet med analysen.

Følgende temaer, aktuelle uønskede hendelser og risikoforhold er kartlagt og vurderes i analysen:

Naturrisiko:

1. Elveflom
2. Overvannsflom
3. Kvikkleireskred
4. Masseutglidning og jordskred
5. Radon

Andre uønskede hendelser:

6. Trafikkulykker
7. Utslipp av farlige stoffer
8. Svikt i fremkommelighet for nødetater
9. Brann i bygninger
10. Dambrudd
11. Svikt i vannforsyning/avløp
12. Grunnforurensning
13. Kriminalitet og tilsiktede hendelser

Risikonivået som er vurdert for hvert enkelt risikostyringsmål for de aktuelle identifiserte hendelsene er vist i tabellen nedenfor sammen med en vurdering av kunnskapsgrunnlaget bak vurderingen (usikkerhet) og en kvalitativ vurdering av planens påvirkning på risikonivået.

Risikonivå pr. konsekvenstype/samfunnsverdi for aktuelle identifiserte hendelser.

ID nr.	Uønsket hendelse	Sannsynlig-het	Verdi	Konse-kvens	Risikonivå	Usikkerhet	Endring
1	Elveflom	Sannsynlig	Liv og helse	En viss fare		Lav	Uendret
			Stabilitet	En viss fare			
			Materielle verdier	Farlig			
2	Overvannsflom	Sannsynlig	Liv og helse	En viss fare		Middels	Redusert
			Stabilitet	En viss fare			
			Materielle verdier	Farlig			
3	Kvikkleireskred	Mindre sannsynlig	Liv og helse	Kritisk		Middels	Uendret
			Stabilitet	Kritisk			
			Materielle verdier	Kritisk			
4	Masse-utglidning og jordskred	Mindre sannsynlig	Liv og helse	En viss fare		Middels	Uendret
			Stabilitet	-			
			Materielle verdier	En viss fare			
5	Langvarig eksponering for helseskadelige radonkonsentrasjoner	Mindre sannsynlig	Liv og helse	Kritisk		Middels	Redusert
			Stabilitet	-	-		
			Materielle verdier	-	-		
6	Trafikkulykker	Sannsynlig	Liv og helse	Kritisk		Middels	Redusert
			Stabilitet	En viss fare			
			Materielle verdier	-	-		
7	Utslipp av farlige stoffer	Mindre sannsynlig	Liv og helse	Kritisk		Middels	Redusert
			Stabilitet	En viss fare			
			Materielle verdier	-	-		
8	Svikt i fremkommelighet for nødetater	Lite sannsynlig	Liv og helse	Kritisk		Høy	Uendret/ Redusert ved foreslåtte tiltak
			Stabilitet	En viss fare			
			Materielle verdier	Kritisk			
9	Brann i bygninger	Sannsynlig	Liv og helse	Kritisk		Middels	Uendret
			Stabilitet	-	-		
			Materielle verdier	Farlig			
10	Dambrudd	Lite sannsynlig	Liv og helse	Farlig		Middels	Uendret
			Stabilitet	Farlig			
			Materielle verdier	Farlig			
11		Sannsynlig	Liv og helse	-	-	Lav	Redusert

ID nr.	Uønsket hendelse	Sannsynlig -het	Verdi	Konse- kvens	Risikonivå	Usikkerhet	Endring
	Svikt i vannforsyning/ avløp		Stabilitet	En viss fare			
			Materielle verdier	-	-		
12	Grunn- forurensning	Mindre sannsynlig	Liv og helse	-	-	Lav	Redusert
			Stabilitet	-	-		
			Materielle verdier	Kritisk			
13	Kriminalitet og tilsiktede handlinger	-	-	-	-	Høy	Uendret/ Redusert ved foreslåtte tiltak

Tre (3) av hendelsene er vurdert å utgjøre en høy risiko (rødt område). For alle disse hendelsene er det foreslått videre tiltak for oppfølging. Dette gjelder følgende (hendelsens ID-nummer i parentes):

- Elveflom (1)
- Overvannsflom (2)
- Brann i bygninger (9)

Seks (6) av hendelsene er vurdert å utgjøre en middels risiko (gult område). For alle disse hendelsene er det foreslått videre tiltak for oppfølging. Dette gjelder følgende (hendelsens ID-nummer i parentes):

- Kvikkleireskred (3)
- Radon (5)
- Trafikkulykker (6)
- Dambrudd (10)
- Svikt i vannforsyning/avløp (11)
- Grunnforurensning (12)

Tre (3) hendelser er vurdert som lav risiko. Det er også foreslått ytterligere tiltak for oppfølging for samtlige av disse. Følgende hendelser er vurdert som akseptabel risiko (hendelsens ID-nummer i parentes):

- Masseutglidning og jordskred (4)
- Utslipp av farlige stoffer (7)
- Svikt i fremkommelighet for nødetater (8)

Risiko tilknyttet kriminalitet og tilsiktede handlinger (13) er mtp. risikonivå (sannsynlighet og konsekvens) ikke satt, men det er også redegjort for muligheter til oppfølgende tiltak for dette i videre planlegging.

Gjennom videre oppfølging av de foreslåtte tiltakene, enten i forbindelse med videre planlegging, utforming av planbestemmelser eller oppfølging ifm. detaljreguleringsplaner og byggesaker vurderes det at risikoen vil kunne ivaretas. De foreslåtte planene slik de foreligger vurderes å ikke gi økt risiko for noen av de vurderte hendelsene og risikoforholdene. For 6 av de vurderte hendelsene vurderes det at foreslåtte planer og tiltak vil medføre en bedring i forhold til dagens situasjon.

De foreslåtte tiltakene er vist i påfølgende tabell.

Oversikt over foreslåtte tiltak for videre oppfølging.

Tilknyttet uønsket(de)			
ID	hendelse(r)	Tiltak	Oppfølging
1	Elveflom	-Etablere hensynssone for elveflom med utgangspunkt i flomsoneberegninger for 200-års flom. Ikke tillatt med nye bygg/infrastruktur (sikkerhetsklasse F2) i 200-års flomsone. I skravert område for flomsone 200-år kan det tillates etablering av bygg forutsatt tilstrekkelig sikring.	-Forslag til hensynssone for planavgrensning i områderegulering basert på utførte flomsoneberegninger. -Hensynssone basert på flomsoneberegninger bør videre innarbeides i kommuneplanens arealdel når denne skal rulleres.
1	Elveflom	-Krav til sikker byggehøyde for nye bruer som etableres (kort 69,5+)	-Innlemmes i planbestemmelser
1	Elveflom	-Nye gangveier som etableres (elvelangs) må legges over 20-års flomnivå (kote 68+)	-Innlemmes i planbestemmelser
1	Elveflom	-Åpning av flomvei mellom Petersøya og "fastlandet" - vil øke elvas tverrsnitt i dette området som kan bidra til å redusere flomnivå her.	-Vurderes i videre planlegging
1	Elveflom	-Ved eventuell etablering av nye brukonstruksjoner i elven må det hensyntas risiko for drivgods i elva som kan medføre skader på brukar.	-Vurderes i videre planlegging
2	Overvannsflo	-Arnemannsveien, Stabells gate, Kirkegata og Kongens gate/Owrens gate foreslås opparbeidet som hovedoppsamlingsgater for overvann. Vannet ledes videre ut mot Storelva fra disse gatene via Tippen eller Kvernbergsund bru. Storgata som viktig avskjæringsgate for overvann fra Søndre Torv. Øvrig gatenett i sentrum vil fungere som tilførselsveier mot hovedoppsamlingsgater og avskjæringsgater.	-Følges opp i videre planlegging. Rekkefølgebemmelser for utbygging som sikrer at overvannshåndtering iht. kommunens retningslinjer for håndtering av overvann ivaretas og overvannsløsninger etableres bør innlemmes i planen.
2	Overvannsflo	-Kongens gate/Owrens gate er den lavest liggende gaten i sentrumskvadraturen og den viktigste samlegaten for overvann. Sammen med avskjæringsgatene foreslås disse opparbeidet med blågrønne gatesnitt med grønt arealer/fordrøyning i regnbed og evt. overvannsbasseng. -I Stabells gate foreslås kun overvannshåndtering i renner.	-Følges opp i videre planlegging.
2	Overvannsflo	-Overvannshåndtering fra Arnemannsveien mot Tippen/Kongens gate må avklares i videre	-Følges opp i videre planlegging.

Tilknyttet uønsket(de)			
ID	hendelse(r)	Tiltak	Oppfølging
		planer (gatesnitt vil avgjøre muligheter for fordrøyning og grønne arealer.	
3	Kvikkleireskred	-Krav til sikkerhet mot naturpåkjenninger i TEK 17. Oppfølging av kvikkleirerisiko iht. til NVE Veileder «Bygging i kvikkleireområder – Veileder ved arealbygging og byggesaksbehandling».	-Følges opp i forbindelse med detaljprosjektering av bygg og byggesøknader
3	Kvikkleireskred	-Plan- og byggesaksarbeid utenfor faresoner: Forekomster av kvikkleire må kartlegges og skredfare vurderes ved inngrep i områder med marin leire. Dersom kvikkleire blir påvist og topografien tilsier at skredfare kan være tilstede, anbefales at de samme krav legges til grunn for den geotekniske prosjekteringen som ved byggevirksomhet innenfor faresoner.	-Følges opp i forbindelse med detaljprosjektering av bygg og byggesøknader
3	Kvikkleireskred	Dersom det etableres bru mellom Petersøya og Vesterngata må denne vurderes mtp. kvikkleire og faresonen Stølandet. Fundamenteringsarbeider for eventuell bru vil kunne berøre grunn og strømmningsforhold.	Risikoforhold som må ivaretas ifm. evt. detaljprosjektering
3	Kvikkleireskred	Tiltak ifm. mindre tilbygg og nødvendig nybygging i tilknytning til eksisterende bebyggelse: -Oppfølging av krav til byggegrenser mot skråningskant i ravinert terreng beskrevet i NVE sin veileder «Veiledning ved små inngrep i kvikkleiresoner». I ravinert leirterreng må nybygg ligge i en avstand av minst 2 x ravinedybden fra topp skråning. Ved kortere avstand til topp skråning bør geoteknikk sakkyndig kontaktes. For å unngå tilleggsbelastning på grunnen, bør vekten av utgravde masser for kjeller minst tilsvare vekten av tilbygget. Gravemassene transporteres direkte bort fra området til sikkert deponeringssted. Anlegning av veier bør gjøres slik at veier legges lengst mulig vekk fra skråningstopp.	-Følges opp i forbindelse med detaljprosjektering av bygg og byggesøknader
4	Masseutglidning og jordskred		

Tilknyttet uønsket(de)			
ID	hendelse(r)	Tiltak	Oppfølging
4	Masseutglidning og jordskred	-Vurdere muligheter for å definere soner langs elveleier der det er bratt og løsmasser som kan omfattes av bestemmelse som ivaretar et belte av blandingsskog/vegetasjon (F.eks. snauhogst/flatehogst tillates ikke).	- -Vurderes i videre planarbeid
5	Radon	-Tilrettelegging for radonsikring iht. krav i TEK 17	-Følges opp i forbindelse med detaljprosjektering av bygg og byggesøknader
6	Trafikkulykker	-Vurdere muligheter for trafikkrestriksjoner på bestemte strekninger der dette kan ha effekt på trafiksikkerhet (bruk av enveiskjøring/innkjøring forbudt o.l.).	-Følges opp i videre planlegging
6	Trafikkulykker	-Kryssutforming vurderes ifm. detaljregulering og må ivareta myke trafikanter	-Følges opp i videre planlegging
6	Trafikkulykker	-Detaljregulering må vurdere behov for spesielle trafiksikkerhetstiltak med fokus på tilrettelegging for myketrafikanter	-Følges opp i detaljreguleringsplaner.
6	Trafikkulykker	-Vurdere aktuelle tiltak for reduksjon av bilbruk (kampanjer/reduere p-arealer o.l.)	-Iverksettes etter initiativ fra kommunen
7	Utslipp av farlige stoffer	-I planen legges det opp til mulig ny bru til Schjongslunden/Ringeriksgata fra Eikli – det bør vurderes å tilrettelegge den for bruk av brannkjøretøy. Dette vil kunne bidra til å gi brannvesenet kortere innsatstid/alternative adkomstmuligheter til området.	-Bør vurderes i videre planarbeidet ifm. prosjektering av ny bru.
8	Svikt i fremkommelighet for nødetater		
9	Brann i bygninger	-Oppfølging av brannsikkerhet i bygg og fremkommelighet for brannvesen ifm. utarbeidelse av reguleringsplaner.	-Følges opp i forbindelse med detaljregulering av enkeltområder.
10	Dambrudd	-Krav om felles planlegging/involvering av dameier ved utbygging i områder nært damanlegg.	-Anbefales utarbeidet som planbestemmelse.
11	Svikt i vannforsyning/avløp	-Utbygging av nye boliger må ikke skje før nye systemer for vann- og avløp har blitt etablert. Rekkefølgekrav bør inn i bestemmelsene. Å få vedtatt planen med rekkefølgekrav som her	-Krav til rekkefølgebestemmelse som følges opp i reguleringsplaner

Tilknyttet uønsket(de)			
ID	hendelse(r)	Tiltak	Oppfølging
		beskrevet innebærer at man er et skritt nærmere å få oppgradert dagens løsninger.	
12	Grunnforurensning	-Tiltaksplaner ved forurenset grunn Ved gravearbeider i områder hvor det gjennom miljøtekniske grunnundersøkelser er påvist forurenset grunn, skal det utarbeides tiltaksplaner. Tiltaksplanen vil beskrive hvordan et terrenginngrep skal gjennomføres i henhold til lovverk slik at hensyn til mennesker og naturmiljø ivaretas. I tiltaksplanen vil også ev. nødvendige tiltak for å hindre spredning av forurensning eller problematikk knyttet til syredannende og/eller radioaktivt berg.	-Følges opp gjennom planbestemmelser og detaljregulering
12	Grunnforurensning	-Oppfølgende undersøkelser I forkant av søknad om IG for grunnarbeider i Hønefoss sentrum anbefales det at det i hvert tilfelle gjennomføres miljøteknisk grunnundersøkelse i henhold til krav gitt i Forurensningsforskriftens kap. 2 og Miljødirektoratets veileder TA-2553/2009, «Helsebaserte tilstandsklasser for forurenset grunn». I prosjekter hvor det er forventet å komme i kontakt med berg, anbefales det at berggrunnen prøvetas for å avgjøre om den er syredannende eller radioaktiv.	-Følges opp gjennom planbestemmelser og detaljregulering
13	Kriminalitet og tilsiktede handlinger	-Oppfølging av kriminalitetsforebyggende hensyn i videre planlegging/detaljregulering. Ved større endringer/utbygginger som særlig omfatter arealer med samling av større menneskemengder bør Politiet rådføres/bes om innspill til planene.	-Følges opp i videre planlegging

9. ANDRE VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET



Fremtidsbilde av Hønefoss

9.1 Overordnede planer

Områdeplan for Hønefoss sentrum bygger på og følger opp målet i kommuneplanens samfunnsdel – *Hønefoss skal være det mest spennende vekstområdet på Østlandet*. Det legges til rette for fortetting og vekst i Hønefoss for å bygge opp under de store

samferdselsinvesteringene som kommer. Planforslaget inneholder grep for å forbedre trafikksituasjonen i byen ved å tilrettelegge kollektivtransport, gange og sykkel.

9.2 Stedets karakter, byform, estetikk

Områdeplanen legger opp til en vesentlig fortetting i de sentrale delene av byen. For å sikre eksisterende kvaliteter og skape nye, tar planen hensyn til og bygger videre på de historiske kulturmiljøene og identitetsskapende faktorene i dagens Hønefoss.

Det viktigste prinsippet er å bevare og styrke kvartalsstrukturen som den grunnleggende strukturen i byen. En hovedregel er at kvartalene skal ha høyere bebyggelse mot nord-øst og lavere mot sør-vest for å sikre gode solforhold på interne felles uteoppholdsarealer. Hvert kvartal skal så langt det er mulig sees på samlet.

Det stilles krav til at ny bebyggelse skal ta hensyn til og tilpasses eksisterende bebyggelse mht. størrelse, form, materialer, detaljering, farger og lignende.

9.3 Rekreasjonsinteresser / rekreasjonsbruk / uteområder



Elvelangs

Planforslaget innebærer en satsning på grønnstrukturen i sentrumsområdet. Byens torg sikres som viktige offentlige byrom og tilknytningen mellom disse og de grønne områdene Søndre park, Petersøya og Schjongslunden styrkes. Samtidig legges det til rette for flere byrom, samt lekeplasser og uteoppholdsarealer med høy kvalitet i kvartalene.

Schjongslunden gjøres mer tilgjengelig gjennom to nye gangbruer i hver ende av Ringeriksgata. Brua i øst vil også tilgjengeliggjøre Krakstadmarka for innbyggerne i Hønefoss sentrum. Samtidig styrkes forbindelsen mellom Petersøya og Schjongslunden ved at elvelangs forlenges på denne strekningen.

9.4 Kriminalitetsforebygging

Planen antas å kunne virke kriminalitetsforebyggende ved å legge til rette for at mennesker bor og arbeider i de samme områdene, og at det derfor vil være mennesker til stede til alle tider på døgnet. Vissheten om at det er «folk i nærheten» kan skape trygghet, og øde områder reduseres.

9.5 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planen vil direkte og indirekte ha økonomiske konsekvenser for kommunen. Det planlegges for flere infrastrukturtiltak som helt eller delvis vil finansieres av kommunen. Samtidig vil befolkningsvekst i sentrum medføre behov for investering i sosial infrastruktur som skoler og

barnehager. Samtidig vil kommunen oppleve positive økonomiske konsekvenser som følge av en økt befolkning som bor, jobber og bruker byen i hverdagen.

9.6 Eiendomsmessige konsekvenser for grunneiere

Planen legger opp til en helhetlig planlegging av de enkelte kvartalene. Dette medfører at utvikling i de fleste kvartaler krever samarbeid mellom de enkelte grunneiere om en felles detaljregulering.

Det er behov for grunnerverv og i noen få tilfeller langs Hønengata og langs Kongens gate må bygninger rives for å gjennomføre de trafikale grepene.



Illustrasjonene viser de bygningene som må rives til fordel for de trafikale grepene

9.7 Konsekvenser for næringsinteresser

Planen vurderes å ha positive konsekvenser for næringsinteresser ved at det legges til rette for at flere mennesker skal kunne bo, handle og arbeide i Hønefoss sentrum. Økt befolkning vil medføre økt kundegrnlag for forretninger og flere arbeidstakere og kunder for andre bedrifter.

9.8 Interessesetninger

Den planlagte fortettingen av Hønefoss er nødvendig for å håndtere den befolkningsveksten som antas å komme til byen i årene etter byggingen av ny E16 og Ringeriksbanen. Det er nødvendig å kanalisere denne befolkningsveksten til Hønefoss sentrum for å unngå ytterligere byspredning og nedbygging av natur- og landbruksområder og dermed øke allerede eksisterende problemer knyttet til trafikk, støy og luftforurensning.

Fortettingen krever at vi bygger flere boliger i områder som i dag er preget av støy. Det blir derfor opprettet en avvikssone i henhold til veileder T-1442 for å kunne åpne for boligbygging i disse områdene. Planen stiller krav til at slike boliger likevel ivaretar støy på en måte som ikke går utover bokvaliteten i disse områdene. De samme områdene er også ofte preget av dårlig

luftkvalitet. Det stilles derfor krav til blant annet utforming av bebyggelse og lokalisering av uteoppholdsarealer og lekeområder for barn i områder med dårlig luftkvalitet.

Fortettingen vil også utfordre viktige kulturminner rundt Hønefoss bru. I dette området stilles det krav til hvordan ny bebyggelse skal forholde seg til den verneverdige bebyggelsen representert ved jugendgavlene, klokketårnet og den gamle pipa. Dette området ligger nært stasjonen og det må derfor forventes en høyere utnyttelse av disse arealene enn andre i byen. Det vil ved flytting av Hønefoss bru og utbygging av Øya dannes gode nye byrom som vil tilføre byen kvaliteter. Andre steder i byen vil kulturminnehensynet stå sterkt, blant annet sikres bebyggelsen rundt Søndre torg.

Et av grepene i byplanen er å styrke og tilgjengeliggjøre naturområder og grønnstruktur i byen, blant annet ved å bygge flere bruer og å styrke forbindelsen elvelangs. Dette i tillegg til at det åpnes for flere innbyggere og besøkende i sentrum vil medføre økt press og slitasje på naturområdene. Samtidig er det en viktig kvalitet for byen at disse områdene er tilgjengelige for byens befolkning.

Byplanen legger opp til en betydelig utvikling av Hønefoss sentrum. Det er viktig i en slik prosess å ivareta de verdiene og kvalitetene som dagens innbyggere i Hønefoss identifiserer seg med og setter pris på. Det er også viktig at byens særpreg beholdes selv om mange nye bygg kommer til. Det er viktig å balansere byens behov for å ta vare på det som gjør Hønefoss til Hønefoss, med de økonomiske interessene som ligger i å bygge høyt og tett.

Det er et viktig premiss for byplanen at de store statlige investeringene i regionen må bygges opp under gjennom å tilrettelegge for at flere kan bo i Hønefoss. Samtidig har kommunen egne forslag til tiltak gjennom byplanen som krever en viss utvikling for å finansiere.



Illustrasjon av mulig fremtidig situasjon og forholdet mellom vern og utvikling

10. VEDLEGG

10.1 Kvalitetsprogram

10.2 Konsekvensutredning

10.3 ROS-analyse

10.4 Illustrasjonsplan

IKKE VEDLAGTE DOKUMENTER

- **Planprogram**
- **Innspill (ved varsel om oppstart)**