

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2018 30 stp

Fakultet for landskap og samfunn (LANDSAM)

Marius Grønning

Knutepunktfortetting: modell eller metode? Kommunens rolle i utviklingen av Hønefoss og Ringeriksbanen

The urban development of transportation knots:
model or method? The municipality's role in the
development of Hønefoss and Ringeriksbanen

Sigrid Elise Fossan

By- og regionplanlegging
LANDSAM

Knutepunktfortetting: modell eller metode? Kommunens rolle i utviklingen av Hønefoss og Ringeriksbanen



av
Sigrid Elise Fossan

Katten sit
i tunet
når du kjem.
Snakk litt med katten.
Det er han som er varast i garden.

- Olav H. Hauge -

Forord og takk

Denne masteroppgaven avslutter et femårig løp på by- og regionplanlegging ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet i Ås. Vårt vakre campus har vært en inspirasjon i hverdagen, og det unike og gode studentmiljøet har gjort det til en glede å være student her. Tusen takk, Ås.

Jeg vil rette en stor takk til veileder Marius Grønning og biveileder Trond Henriksen Krågsrud. Tusen takk til Kongsberg-gjengen i COWI for inspirasjon til temavalg.

Takk til informantene i oppgaven som har vært en glede å jobbe med, Ellen-Elisabeth for mental og faglig støtte, og Ståle Hansteen for gode innspill. Takk til retting og veiledning fra Astrid Marie, mamma, Alvilde og Ellen.

Tusen takk til studentene på mastersalen for en hyggelig tid sammen denne våren. Jeg kommer til å savne dere.

Hjertelig takk til nær familie og venner for uvurderlig støtte gjennom hele prosessen.

Sigrid Elise Fossan

//Fossan gård, Rollag, mai 2018

Sammendrag

Kommunen har en viktig rolle i plansystemet i Norge. Med mandatet arealmyndighet følger en av kommunens viktigste oppgaver: å implementere statlig politikk i den lokale romlige konteksten. Dette spennende og komplekse forholdet mellom politikk og plan utforskes i denne oppgaven med en eksempelstudie av Hønefoss og Ringerike kommune. Byen venter stor utvikling i forbindelse med InterCity-utbyggingen av Ringeriksbanen. Den statlige politikken modeller som kompakt by og knutepunktfortetting uttrykkes som et svar på et bærekraftig samfunn. Hvilken metode jobber Ringerike kommune med for å implementere modellen i sin lokale kontekst? Dette forholdet mellom modell og metode står sentralt. Oppgaven tar for seg aktørene stat, eiendomsutvikler og kommune for å kartlegge kommunens rolle i et stort samferdselsprosjekt parallelt med lokal stedsutvikling. Ringerike kommunes handlingsrom viser seg å være svært begrenset av ulike faktorer som statlig reguleringsplan og økende press fra eiendomsutviklere, og det er vanskelig å se at kommunen har vært proaktive med strategiske planverktøy for å møte utviklingen banen fører med seg.

Abstract

The municipality has an important role in the Norwegian planning system. As the planning authority of their land follows one of the municipality's most important tasks: implementing state policy in the local spatial context. This exciting and complex relationship between politics and planning is explored in this thesis with a case study of the city Hønefoss and Ringerike municipality. The city is expecting comprehensive growth and development in connection with the InterCity development of the trail line Ringeriksbanen. The state policy models such as compact city and urban development of transportation knots are expressed as a response to the pursuit of a sustainable society. What method does Ringerike municipality work by when implementing the model in its local context? This relationship between model and method is central. This thesis explores the participants state, property developer and municipality to map the municipality's role in a large transport project parallel with local development. Ringerike municipality's room for action proves to be severely restricted by various factors, such as a government plan and increasing pressure from property developers, and it is hard to see that the municipality has been proactive with strategic planning tools to meet the development that comes with the railway.

Innholdsfortegnelse

Del I	Perspektiver på knutepunktfortetting: introduksjon og teori	s. 9
	1. Introduksjon	s. 10
	1.1 Tema: introduksjon til bykjernen som modell	s. 10
	1.2 Problemstilling	s. 13
	1.3 Tilnærming	s. 15
	2. Knutepunktfortetting i et teoretisk perspektiv	s. 17
Del II	Fortettingen av Hønefoss etter knutepunktprinsippet: modell og metode	s. 25
	3. Hønefoss: historie, struktur, sted	s. 26
	3.1 Historie	s. 26
	3.2 Struktur – romlig analyse av Hønefoss sin historiske utvikling	s. 31
	3.3 Stedet Hønefoss i 2018	s. 33
	4. Organiseringen av prosessen rundt knutepunktfortettingen	s. 36
	5. Osloregionen: InterCity, kompakt by og knutepunktfortetting	s. 39
	6. Andre kompakte kjerner i regionen: repetisjonsmønsteret	s. 41
	7. Statens fremgangsmåte som repetitiv modell	s. 44
	8. Eiendomsutviklernes posisjonering	s. 50
	9. Kommunens arbeidsmetode i den lokale situasjonen	s. 54
Del III	Tar kommunen i bruk handlingsrommet sitt?	s. 63
	10. Drøfting og konklusjon	s. 64
	Referanser	s. 70
	Figurer	s. 76
	Informanter	s. 78
	Vedlegg	s. 78

Kapittel 1 Introduksjon

1.1 Tema: introduksjon til bykjernen til modell

I dette kapittelet vil jeg ta for meg temaet jeg har valgt og hvorfor det er interessant og relevant for planleggingsfaget. Denne delen vil lede til problemstilling og metode for oppgaven.

Den dagsaktuelle statlige politikken om bærekraftig utvikling gjør at byer som Hønefoss, som har jernbane og ligger i nærheten av Oslo, settes under et press om utvikling etter bestemte begreper – blant annet at byen skal være kompakt. Kommunen som arealmyndighet i Norge har ansvar for at den lokale samfunnsutviklingen skal gå i den retningen. Hvordan fungerer prosessen når en så sterk statlig politikk skal implementeres gjennom kommunens prosesser for stedsutvikling? Man ser at denne typen utvikling skjer i flere byer som blir viktige knutepunkter i Oslo-regionen. InterCity-satsningen med dobbeltsporet jernbane i høy hastighet skaper en kobling mellom byene som er effektiv og miljøvennlig. Det man kanskje ser er at stedene der denne utviklingen finner sted utvikler seg veldig raskt og ender opp med å ligne mye på hverandre. De fremstår som en kopi av en modell. Her er staten, kommunen og eiendomsutviklerne sentrale for å styre utviklingen. Dette vil jeg se nærmere på; forholdet mellom politikk og planlegging, stat og kommune, samt bykjernen som modell og kommunens metoder for stedsutvikling. Hovedfokuset mitt vil ligge på kommunens rolle som stedsutvikler. Dette spesifiseres nærmere i problemstillingen på side 13.



Figur 1: Hønefossen.

Dette er Hønefossen. Fossen som har lagt grunnlaget for byen Hønefoss sin fremvekst historisk og som er en del av dens sentrum. Sagbrukene i fossen på 1600-tallet førte til at byen ble sentrum for den økonomiske utviklingen i Ringerike fordi stedet representerte en kilde til energi. Fossen er på mange måter ikonet for byen; det man forbinder Hønefoss med. I dag er den lite tilgjengelig og dominert av bilfremkommelighet. Hva vil Ringerike kommune at dette midtpunktet i byen skal være? Et offentlig samlingspunkt? En bru med bilvei? Private boliger?

Det jeg skal se på i denne oppgaven er dagens politiske ide om å fortette transportknutepunkter som Hønefoss - sentrum i Ringerike. Hvilken rolle har kommunen tatt som det beslutningsfellesskapet og lokaldemokratiet det representerer i denne utviklingen? Hvor stor påvirkning har kommunen

hatt på sin egen arealdisponering? Er det de statlige sektormyndighetene innen samferdsel som legger premissene? Eller kanskje det er eiendomsutviklerne som bestemmer den faktiske detaljutformingen av Hønefoss sentrum?

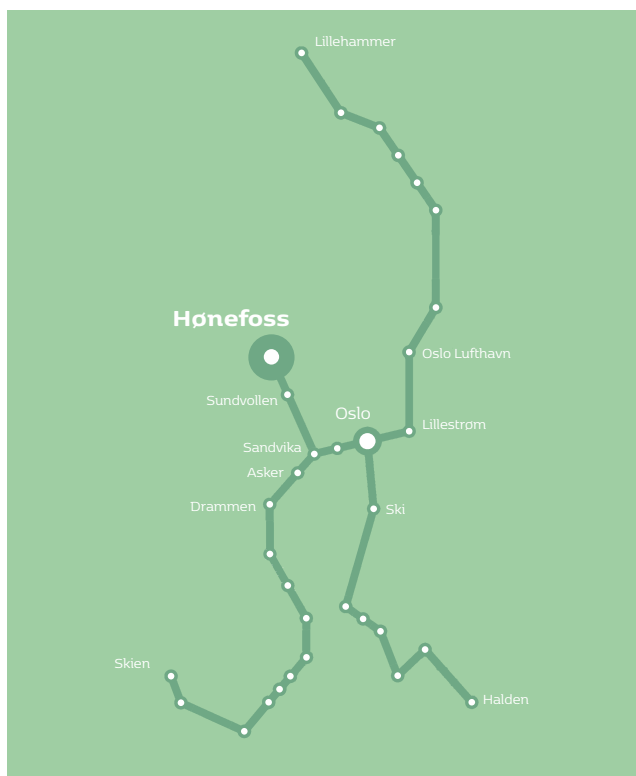
Spørsmålet jeg vil stille i denne oppgaven omhandler sammenhengen fra politiske målformuleringer om bærekraftig utvikling til det ferdige resultatet av en utbygging i bystrukturen. I vid forstand handler dette om sammenhengen mellom politikk og planlegging, og det felles målet om bærekraftig utvikling i norsk planlovgivning. Stat og fylke gir overordnede retningslinjer og målsetninger basert på sin politiske agenda og kommunen sørger for gjennomføringen i de romlige strukturene i byen. Plan- og bygningsloven er rammeverket som gjør at kommunen kan implementere politikk fra overordnet plan til de romlige strukturene i sitt sted, i tillegg til et verktøy for eiendomsutviklerne til å gjennomføre deres agenda. Helt konkret handler det om hvordan resultatene avklares og besluttes på nivået som har myndighet over arealbruken, nemlig kommunen, i et samspill mellom folkevalgte, planmyndigheten og utviklerne.

Knutepunktutvikling involverer gjerne aktører fra alle disse nivåene og kommunen kan ofte ende med en uklar rolle. Det er interessant å se på kommunens rolle i sammenheng med knutepunktutvikling. Fortetting innenfor eksisterende bebyggelse er komplekst, rent strukturelt, og det involverer mange aktører og store interessemotsetninger. Statlige utbyggere innen samferdselssektoren – særlig vei og jernbane, som er grunnleggende for knutepunktutvikling – jobber i regional målestokk og gjerne på tvers av kommunale grenser. Eiendomsaktørene har en tendens til å komme tidlig inn i utviklingen for å sikre sin posisjon. Det som gjør det spesielt utfordrende er at kommunen ofte havner mellom disse sterke institusjonelle aktørene som har mye erfaring med slike prosesser og som utøver sine roller med stor grad av profesjonalitet. Min problemstilling tar derfor opp kommunens rolle i spillet mellom stat og eiendomsaktør, som ofte kan framstå som ganske uklar i planleggingen av knutepunktfortetting av regionale InterCity-forbindelser.

Ringerike kommune går inn i en periode med ventet utvikling etter Stortinget vedtok bygging av Ringeriksbanen i 1992. Den planlagte forbindelsen gjør at reisetiden mellom Oslo og Hønefoss blir i overkant av 30 min til forskjell fra 60 minutter med buss og 1,5 timer med tog. Banen vil også føre til at Bergensbanen blir forkortet med 1 time reisevei. Dette konkrete eksemplet på knutepunktfortetting bidrar til å vise hvordan planlegging skal styre samferdselen i en banebasert utvikling for å redusere bilavhengighet og klimagassutslipp. Andre like byer i samme situasjon er blant annet Lillestrøm, Asker og Sandvika, som er med å vise at knutepunktfortettingen repeteres flere steder.

Byene blir punkter i et regionalt nettverk av bykjerner, en struktur som gjenspeiler den utviklingen staten ønsker. Reguleringsplanen for Ringeriksbanen utarbeides av de statlige aktørene BaneNOR og Statens Vegvesen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Når det er slik at disse profesjonaliserte aktørene legger så sterke føringer for å utvikle sentrum og grunneierne er ferdig med å kjøpe opp tomter og utarbeider reguleringsplanforslag, ser vi utfordringen kommunen har. Skal kommunens rolle være å holde av arealene de ulike aktørene gjør krav på for å sikre de lagte rammene, eller være i forkant med en strategi for byutvikling som alle kan rette seg inn etter? For at lokalsamfunnet skal ha en stemme med i denne prosessen er det ikke likegyldig hvilken rolle kommunen har. Kommunen er beslutningsfelleskapet som skal kunne ta stilling til hvordan

utviklingen skal bli rundt fossen som byens ikon. Hva er handlingsrommet til kommunen? Planen for Hønefoss sentrum er fra 70-tallet og anses som relativt utdatert.



Figur 2: InterCity-triangelet med Hønefoss som ny arm.

Er knutepunkter i ferd med å bli en mekanisk modell som tres over lokalsamfunnet, eller får lokalsamfunnet anvende sin metode for å utvikle sitt bysentrum? Fører dette til gode byer der folk har lyst til å bo? Det statlige handlingsmønsteret er generelt og repeterende, mens Ringerikes kommunes utføring i Hønefoss blir unik, forankret i den lokale konteksten, og forskjellig fra andre knutepunktfortettinger. Staten har sin metode, som handler om å anvende en modell de som repeteres hver gang de går inn i en slik kontekst. Om den tilpasses lokalsamfunnet og den lokale samfunnskonteksten er avhengig av om kommunen har et bevisst forhold til det. Staten repeterer dette fra kommune til kommune, mens kommunen sitter alene med oppgaven i sitt unike tilfelle.

Vi kan se at handlingsmønsteret til de statlige aktørene produserer et generelt mønster, som kan forstås som en modell, mens for kommunen er deres sted unikt i strukturerer og sosiale relasjoner, noe som gjør at man kan si at de jobber etter metode. Hvordan staten jobber etter modeller er noe vi kjenner fra litteraturen om planlegging. Francoise Choay snakker om dette (Choay, 1997), noe jeg kommer tilbake til i teorien. Kommunen repeterer ikke modellen ettersom de kun implementerer den i sitt romlige sted én gang, i én prosess. Dette er håndverket for å nå modellen som kan kalles metode. Staten jobber etter en matrise som i dette tilfellet er knyttet mot InterCity-utviklingen. Denne oppgaven handler om møtet mellom overordnet politikk og lokal stedsutvikling, og om hvordan kommunen som myndighet skal klare å ivareta sin rolle for som visjonsbygger som det beslutningsfelleskapet det er. Dette er svært relevant for planleggingsfaget fordi beslutningene

og rollen til kommunen er med å forme de fysiske strukturene og samfunnet vårt generelt, i tillegg til at implementering av den statlige politikken er en viktig brikke i demokratiet vårt. Jeg stiller ett hovedspørsmål og fire underspørsmål for å belyse kommunens rolle.

1.2 Problemstilling

I Norge er kommunen arealmyndighet. Med det mandatet følger en av kommunens viktigste oppgaver: å implementere statlig sektorpolitikk i den lokale romlige konteksten. Dette innebærer evnen til å se ulike politikkområder i sammenhenger sektormyndighetene selv ikke kan håndtere, og integrere dem i stedlige strategier, der også lokale interesser og initiativer finner sin plass. Denne arbeidsdelingen mellom stat og kommune er en grunnleggende forutsetning for at forvaltningen skal kunne gjennomføre politiske mål. Oppgavens case er Hønefoss der Ringerike kommunen er arealmyndighet. Oppgaven tar for seg kommunens måte å styre lokal samfunnsutvikling på, for å belyse hvilken rolle kommunen inntar. Hønefoss er en urban kontekst for stedsutviklingen. For å gjennomføre det grønne skiftet opererer staten med abstrakte modeller om byutvikling, formidlet gjennom begreper som kompakte byer og knutepunktfortetting. Kommunen må i sin planlegging arbeide med å integrere statlige og lokale initiativer etter sine faglige, politiske og forvaltningsmessige metoder for å styre den romlige utviklingen i konkrete lokale situasjoner. Oppgaven tar utgangspunkt i Hønefoss, byutviklingen som finner sted er, og realiseringen av et modernisert transportknutepunkt på Ringerike og Oslo-regionen, for å kaste lys over kommunens uklare rolle i slike prosesser. Oppgaven vil derfor forsøke å svare på spørsmålet:

Hovedproblemstilling:

Hva er Ringerike kommunes rolle i byutviklingen som følger av den statlige satsningen på InterCity-utbyggingen?

Spørsmålet om kommunens rolle er stort og kan ikke besvares uten å bli belyst fra flere sider. Det første vi må få en oversikt over er hva slags politikk som ligger bak InterCity-utbyggingen fra statlig hold. Oppgaven vil derfor gjøre rede for hvordan den statlige politikken for transport og arealutvikling henger sammen med målsetninger om bærekraft, og hvordan mål, virkemidler og idealer (modeller) for utviklingen har blitt til over tid. Slik kan vi forstå noen prosesser innenfor politikken, særlig hvordan bestemte modeller skal sikre en bærekraftig utvikling. Oppgavens første underproblemstilling er derfor:

1. Hvordan har sentrale begreper og modeller vi planlegger etter blitt til?

Siden forholdet mellom politikk og plan er et sentralt tema, er det relevant og interessant å se nærmere på hva som kjennetegner politikk og hva som kjennetegner planlegging, samt hva som skiller disse to praksisområdene fra hverandre, og ikke minst hvordan disse presiseringene kommer til uttrykk i case-området:

2. Hva er forholdet mellom politikk og plan i den norske forvaltningen, og hvordan kommer det til uttrykk i byutviklingen på Hønefoss?

Forholdet mellom politikk og plan kan også forstås som en forvaltningsmessig arbeidsdeling mellom staten og kommunen. Derfor ser vi på disse institusjonelle nivåene som aktører hver for seg i de to siste underproblemstillingene. Kommunens rolle i stedsutviklingen baserer seg i stor grad på samspillet med staten. Derfor er det relevant å ta for seg statens handlinger, og hvordan disse påvirker den lokale utviklingen:

3. Hvordan påvirker statlig politikk og handling den lokale utviklingen i Hønefoss?

Til slutt, siden hovedspørsmålet handler om kommunens rolle, er det nødvendig å analysere hvordan kommunen håndterer lokale initiativer og integrerer dem med statlige politikkområder og virksomheter. Kommunen har avgjørende roller for stedsutvikling: som lokalsamfunnsutvikler, som offentlig tjenesteyter, som lokaldemokrati og som arealmyndighet. Hvordan strategiene integrerer de ulike feltene, fra lokale initiativer til overordnet politikk, og gjør dem gjennomførbare gjennom planer krever kontekstspesifikke løsninger. Kjennetegner dette kommunens tilnærminger? Har kommunens planleggere og konsulenter metoder for det? Siste underproblemstilling retter seg mot måten kommunen arbeider på i stedsutviklingen:

4. Hvordan jobber Ringerike kommune med planlegging i den lokale by- og samfunnsutviklingen?

1.3 Tilnærming

Jeg henter teorier fra ulike felt; filosofi, historie og planteori. Dette er for å belyse forholdet mellom modell og metode, som i stor grad henger sammen med forholdet mellom politikk og plan. Siden planleggingsfaget er et stort og komplekst fagområde er det relevant å dra inn andre felt i forskningen.

Problemstillingen blir håndtert med en kvalitativ tilnærming. Dette er fordi oppgaven tar tak i fenomener og tolker kommunens rolle. Jeg innhenter empiri ved dokumentstudier, lokalhistorie, intervjuer og statistikk. Oppgaven min har en abduktiv tilnærming. Dette vil si at jeg tilpasser problemstillingen min etter hvert som jeg får mer innsikt i empirien, teorien og hva som er interessant å få et svar på. Intervjuene er semistrukturerte fordi jeg ønsker å sette agendaen for intervjuet, og se hvor intervjuobjektene fører samtalen. Jeg gjennomfører 9 intervjuer med intervjuobjekter fra forskjellige aktører innenfor eiendomsutvikling, stat og kommune, samt én interesseorganisasjon. Disse har samme tema og samme spørsmål, og intervjuene varierer fra 1 til 2 timer. Det er interessant å gjøre intervjuer fordi man får et mer utfyllende svar på hvordan de ulike aktørene jobber enn kun gjennom dokumenter. Jeg skriver referat og bruker informasjonen i empirien og analysen min i kapittel 7, 8 og 9. Jeg trekker ut informasjon av dokumenter som er relevante for oppgaven fra blant annet kommunale og statlige planer. Særlig relevant er kommunale planer, planer som involverer InterCity, og statlige planer og veiledere. Mange av disse er tilgjengelige på nett. Disse inngår i en dokumentanalyse. Lokalhistorien henter jeg hovedsakelig fra tre bind om Hønefoss sin historie av Andreas Ropeid. Disse er mer enn utfyllende nok og gir god innsikt i historien til stedet. Jeg supplerer ved å hente informasjon på internett og dobbeltsjekke viktige elementer. Med informasjon fra historien lager jeg en romlig strukturanalyse for å kunne se byens utvikling. Informasjon om byens geografi, demografi ol. hentes gjennom kommunale dokumenter og nettsider. Ringerikes Blad er en lokalavis som stiller med mange interessante artikler og er hjelpsom for å få en innsikt i prosessen til Ringeriksbanen og forståelsen av stedet Hønefoss og Ringerike kommune. All data jeg henter gir et grunnlag for å kunne drøfte og svare på problemstillingen ved hjelp av teoridelen min. For å besvare underproblemstillingene bruker jeg tankekart for å sammenstille tanker rundt resonnement og bevis. På denne måten kobler jeg teorien sammen med empirien og kommer frem til en konklusjon.

Oppgaven er avgrenset til å se på ett case, Hønefoss. I tillegg er jeg kort innom tre andre case for å kunne forklare at knutepunktfortetting foregår som en repeterende politikk i Oslo-regionen. Denne delen er viktig fordi det handler om å forstå i hvor stor grad de begrepene jeg jobber med er overførbare til andre steder. Temaet for oppgaven er stort, men jeg avgrenser den til ett hovedcase med hovedproblemstilling og fire underproblemstillinger. På denne måten vil oppgaven min være så stor at jeg kan finne sammenhenger og svar rundt kommunens rolle i knutepunktfortettingen i dette konkrete caset, samtidig som det er enkelte fenomener og konklusjoner jeg ikke kan trekke. Tid og kapasitet gir også en naturlig avgrensning. Dette tillater meg å se noen mønstre som har med problemstillingen min å gjøre, men ikke uttømme hele spørsmålet. Jeg skal si noe om forholdet mellom politikk og plan i knutepunktfortetting som kan hjelpe meg å svare på spørsmålet om kommunens rolle. Det viktige i denne oppgaven er å se prosessen og peke ut viktige elementer og hendelser. Det er ikke mulig å ta for seg alt, så jeg har gjort en vurdering av hva jeg anser som viktig for å kunne besvare min problemstilling. Tiden fra 1992 til i 2018, og spesielt fra 2013 til 2018 inneholder de viktigste avgjørelsene og endringene.

Svakheter ved metoden. En svakhet med intervjuene er at de er subjektive. Jeg prøver å redusere denne svakheten ved å gjennomføre 9 intervjuer med intervjuobjekter som har forskjellige utgangspunkt og ståsted i prosessen. Uansett vil enkeltpersoner ha et subjektivt syn på sin rolle og prosessen generelt. I tillegg vil både jeg og intervjuobjektet tolke det som blir sagt på forskjellige måter. Jeg må også være observant på feilinformasjon og meninger som ikke representerer flertallet. Her dobbeltsjekker jeg informasjonen. I ettertid ser jeg at det kunne vært lønnsomt å prate med planmyndighet i den statlige reguleringsplanen: kommunal- og moderniseringsdepartementet, men pga. tidsbegrensning var ikke dette mulig. Det kunne også vært nyttig å gjøre flere intervjuer innenfor hver aktør for å få et mer balansert bilde av prosessen og virkeligheten, men dette var det heller ikke tid til. Hele veien har jeg jobbet med å tilpasse problemstillingen min til funnene for å kunne gi et best mulig svar gjennom drøfting og konklusjon. Dette har fungert bra. Bruk av kilder som dokumenter har også vært vellykket, selv om det kan være utfordrende å sile ut den rette informasjonen.

Denne masteroppgaven er inndelt i tre deler. Kapittel 1 til 2 er i del 1, kapittel 3 til 9 er i del 2, og kapittel 10 og 11 er i del 3. Del 1 inneholder introduksjon og teori, samt problemstilling. Del 2 tar oss videre inn på forståelsen av virkeligheten: empirien. I kapittel 3 tar jeg for meg Hønefoss: historie, struktur, sted. I kapittel 4 skal vi se på en helhetlig tidslinje som omhandler knutepunktfortettingen og Ringeriksbanen sin rolle i dette. I kapittel 5 følger vi opp tidslinjen med en forklaring av konteksten Osloregionen, samt begrepene kompakt by, InterCity og knutepunktfortetting. Videre skal vi se på tre kompakte kjerner i regionen og repetisjonsmønsteret som er skapt i knutepunktfortettingen i kapittel 6. Kapitlene 7, 8 og 9 analyserer de tre hovedaktørenes handlingsmåte i det aktuelle caset Hønefoss. Kapittel 7 handler om hvordan staten handler ved sin politikk for å fremme bærekraftig utvikling. Kapittel 8 handler om grunneierne og utviklernes posisjonering i prosessen til Ringeriksbanen og stedsutvikling i Hønefoss. Til slutt i del 2, kapittel 9, ser vi på hvordan kommunen arbeider i den lokale situasjonen. Når vi har fått en oversikt over dette kan vi gå tilbake til problemstillingen. Den siste delen, del 3, analyserer kommunens rolle med drøfting og konklusjon i kapittel 10 og 11.

Del I Perspektiver på knutepunktfortetting: introduksjon og teori	Del II Fortettingen av Hønefoss etter knutepunktprinsippet: modell og metode	Del III Tar kommunen i bruk handlingsrommet sitt?
Kapittel 1 Introduksjon Kapittel 2 Knutepunktfortetting i et teoretisk perspektiv	Kapittel 3 Hønefoss: historie, struktur, sted Kapittel 4 Organiseringen av prosessen rundt knutepunktfortettingen Kapittel 5 Osloregionen: InterCity, kompakt by og knutepunktfortetting Kapittel 6 Andre kompakte kjerner i regionen: repetisjonsmønsteret Kapittel 7 Statens fremgangsmåte som repetitiv modell Kapittel 8 Eiendomsutviklernes posisjonering Kapittel 9 Kommunens arbeids metode i den lokale situasjonen	Kapittel 10 Drøfting og konklusjon

Figur 3: Oppgavens oppbygning.

Kapittel 2 Knutepunktfortetting i et teoretisk perspektiv

Kapittel 2 er teoridelen i oppgaven. Her går jeg inn i teorier og forklarer hvordan de er relevante for oppgaven min. Teorien vil brukes til å drøfte empirien i del 3 av oppgaven.

På bakgrunn av denne oppgavens hovedproblemstilling knyttet til hvordan politikk implementeres gjennom planlegging, vil dette kapittelet ta for seg ulike teoretiske perspektiver som kan bidra til å belyse materialet fra case-studien. Forholdet mellom politikk og plan henger sammen med et annet skille, nemlig det forvaltningsmessige forholdet mellom stat og kommune. Arealplanlegging er i hovedsak en lokal virksomhet, fordi det handler om å kunne se sammenhengene i arealbruken i den gitte lokale situasjonen. Staten legger de politiske føringene som kommunen skal implementere gjennom planlegging. Et relevant spørsmål er hvordan kommunikasjonen foregår; staten formulerer sine politiske målsetninger i generelle begrep, mens kommunen må forholde seg til en rekke lokale forhold som de politiske målsetningene ikke omtaler eller tar stilling til. Et relevant perspektiv å trekke inn i oppgaven er derfor forholdet mellom begrep og virkelighet; dvs. hvordan de standardiserte begrepene om romlig organisering som statlig politikk kommuniserer sine målsetninger gjennom, og hvordan planmyndigheten tolker og tilpasser dem den lokale situasjonen.

For å få til god stedsutvikling må man ta høyde for og arbeide med lokale forhold, og begrepene vi bruker om romlig organisering må ses opp mot disse strukturene og prosessene. Kanskje er begrepene for generelle, eller de tolkes for generelt av lokale aktører. I dag ser vi at det er noen få, svært reduktive og abstrakte begreper som preget mye av den lokale planleggingen, som for eks. knutepunktutvikling eller kompakt by. Disse begrepene kan bety veldig mye og samtidig si veldig lite om hva som faktisk ligger i den politiske bruken av dem. Det kan være forvirrende i de kommunale planprosessene; for kommunen, for utbyggerne og for andre aktører. Det viktige med disse begrepene er hva de betyr for god stedsutvikling. Kanskje går aktørene glipp av viktige deler av prosessen, eller viktig innhold i begrepene? Jeg bruke begrepsapparatet og betraktningperspektivet til å forklare kommunens rolle som stedsutvikler i etableringen av Ringeriksbanen.

POLITIKK	PLAN
Begrep	Virkelighet
Stat	Kommune
Ikke-romlig	Romlig
Individ/samfunn	Samfunn/rom
Repetisjon	Forskjell
Modell	Metode
Strategisk planlegging	

Figur 4: Teoretisk perspektiv.

Jeg vil konstruere det teoretiske perspektivet mitt ut ifra hovedmotsetningen: politikk og plan. I tabellen over ser man flere begrepspar som er med å beskrive hovedmotsetningen politikk og plan. Forholdet mellom romlige og ikke-romlige betraktninger er beskrevet av Donald L. Foley. I det følgende vil jeg bruke slike betraktninger, og kople Foley opp mot Luigi Mazzas betraktninger om individ/samfunn og samfunn/rom, som kan forklare forholdet mellom stat og kommune. For å forstå forholdet mellom begrep og virkelighet vil jeg trekke inn Gilles Deleuze sin forklaring på repetisjon og forskjell i filosofien. For å bygge opp en grunnbetraktning som er relevant for byplanlegging som fag, trekker jeg inn Francoise Choays forklaring på det generelle og det spesifikke i urbanismen. Choay bruker begrepene regel og modell. Jeg vil se på en sammenheng mellom stedsutvikling og det hun kaller kunstens regler, men jeg vil også se på politiske begreper om rommet som en form for modell eller ideal, i Choays forstand. Så kommer en del om kompakt byutvikling som ideal og modell. Videre går jeg til teori om hvordan kommunen bør jobbe for å bygge bro i overgangen mellom politikk (overordnede føringer) og plan (lokale interesser): perspektiver på planlegging i tidlig fase: dreiningen mot strategisk romlig planlegging innen planteori ved Louis Albrechts.

Teori om forholdet mellom politikk og plan

Donald L. Foley (1964) påpeker spriket mellom det romlige og ikke-romlige. Han beskriver det romlige som en direkte vurdering rundt det fysiske romlige mønsteret i steder. Dette er for eks. hvordan fysiske objekter som gater, parker, bygninger osv. plasseres i rommet. Foley konstaterer også at det romlige ofte forholder seg til én type skala, som overordnet planlegging eller detaljprosjektering av et område. Det ikke-romlige beskrives som noe som ofte overser den romlige dimensjonen, men som også ofte opererer i en annen skala enn det implementeres i. Her finner vi politikk, som snakker om resultater uavhengig av kontekst. Innenfor det romlige finner vi den lokale planleggingen. Politikken blir dermed romliggjort. Foley sier at det er viktig å se verdi, funksjon og fysisk struktur i sammenheng for å skape overgangen mellom det romlige og ikke-romlige, og dermed også mellom politikk og planlegging. Dette er relevant fordi det understreker spriket mellom statens ikke-romlige politikk og Ringerike kommunes romlige gjennomføring i Hønefoss.

Luigi Mazza (2010) forklarer ifølge Grønning & Galland (2018) at det er en forskjell på hva staten og kommunen hensyntar i sin politikk og planlegging. Staten er opptatt av forholdet mellom individet og samfunnet, med andre ord hvordan rettighetene til individet blir påvirket av statlig politikk og handling. Dette er noe som er ikke-romlig, men regulerer forholdet mellom individ og samfunn gjennom for eks. grunnloven. Territoriell styring derimot opererer romlig og er opptatt av forholdet mellom samfunnet og rommet, noe kommunen opererer med. Planlegging er et valgt styringsmiddel for å implementere politikken, noe som gjør at planlegging i stor grad er politikk. Selv om stat og kommune har to forskjellige fokus med sitt arbeid, skal disse to fokusene henge sammen fordi statens ikke-romlige politikk blir til romlig planlegging i kommunen. Hvordan man kan overføre fokuset på individet og samfunnet over til samfunnet og rommet uten å miste verdier og føringer i prosessen er interessant. Dette er jobben til kommunen som stedsutvikler, og skal de kunne gjøre denne jobber godt må de kjenne handlingsrommet og metoden for å kunne gjennomføre det.

Politikken har noe generelt ved seg slik at den er mulig å tilpasse og virkeliggjøres i flere lokale

kontekster. Den franske filosofen Gilles Deleuze stiller spørsmål ved generalisering av kunnskap som et vitenskapelig og filosofisk spørsmål (Deleuze, 1994). Begrepene får stor betydning fordi de er en generalisert versjon av virkeligheten. Hvor generaliserte skal de kompakte byene være? Skal de være tydelige repetisjoner i byene på Østlandet? Eller skal kommunene bruke sin metode for å tilpasse de til sin kontekst? Åpner dette generelle begrepet for en empirisk forskjell? Deleuze (1994) sin tekst om repetisjon og forskjell tilbyr begreper og perspektiver som kan være interessante for aspektene ved knutepunktfortetting og kommunens rolle, og dermed for problemstillingen selv om Deleuze bygger sine perspektiver i en annen kontekst enn planlegging. Forholdet mellom det generelle og det spesifikke med en lokal empirisk situasjon er imidlertid overførbart og kan med abstraksjoner gjøre det mulig å se mønstre vi ellers ikke ville sett. Parallellen er at modeller, enten vi bruker dem til å begrepsfeste empiri eller til å beskrive generelle intensjoner, baserer seg på abstraksjoner og premisser for generell gyldighet. utfordringen er da å gjøre begrepene overførbare.

Deleuze innleder til en filosofisk diskusjon som handler om kunnskap. Han snakker om betydningen av et begrep i forhold til en virkelig verden som består av masse empirisk data. Lokale situasjoner arter seg på forskjellige måter fra sted til sted, men det de har felles er at man kan generalisere dem under et begrep. Kompakt by kan sies å være et slikt begrep; det er forskjell på to byer selv om begge er kompakte. Denne klassifiseringen er en generalisering av virkeligheten. Han er opptatt av at et begrep griper inn i virkeligheten ved at flere lokale situasjoner kan generaliseres under det. Når man observerer dette på et sted og anvender det, så er det en repetisjon. Dette gjør at man kan bruke begrepene repetisjon og forskjell for å beskrive klassifiseringen. Begrepet kompakt by er generelt og repeterende, mens stedets kontekst er forskjellig og unik. Det er en begrepssetting av virkeligheten, og særlig når man skal uttrykke en intensjon, så er man avhengig av slike begreper i for eks. politikk. På denne måten rydder begrepene i virkeligheten, enten vi ønsker å forstå dataen, ved å organisere den i forståelige mønstre, eller vi ønsker å organisere den virkelige verden gjennom handlinger. Hva skjer når vi begrepssetter? Er vi opptatt av å se forskjellen på en lokal situasjon og en annen lokal situasjon, slik at vi kan kalle noe en by og det andre et tettsted? Betyr repetisjon at det som er gyldig innenfor en lokal situasjon kan man si er gyldig innenfor en annen lokal situasjon, selv om den er en annen enn den i de underliggende strukturene? Dette betyr at noe kan repeteres selv om det er en forskjell (Deleuze, 1994). Deleuze utforsker dette som en nødvendighet for at data skal bli kunnskap. Vi kan se at politikken er avhengig av det samme for å formulere forståelige målsettinger for handling.

Deleuze (1994) snakker om repetisjon og forskjell. Han sier at selv om to ting ligner på hverandre kan det være en underliggende forskjell, for eks. knutepunktfortettede byer som ligner på hverandre, men som har forskjellige underliggende strukturer og historie som skiller de, eksempelvis Hønefoss og Sandvika. De kan av politiske grunner organiseres etter et politisk prinsipp ved at politikken prøver å styre utviklingen i en bærekraftig retning. Repetisjon er å kunne repetere selv om denne underliggende forskjellen ligger der. Man jobber med en fremstilling av virkeligheten for å kunne gripe inni den. Den statlige arealpolitikken kan betraktes som generell og repeterbar, slik den anvendes som en konseptuell abstraksjon av de statlige aktørene, mens kommunen utfører kun fortettingen av knutepunktet med utgangspunkt i én unik situasjon, kun med hensyn til seg selv, noe som tar repetisjonen ut av fokus og som framhever forskjell. Hvordan jobber kommunen som er nært på med de underliggende strukturene? De generaliserende begrepene som knutepunktfortetting gir ikke svarene om hvordan man takler de underliggende forskjellene.

Det er endel utfordringer som følger med dette som handler om at vi er opptatt av å bekrefte politikken. Her utøves en type makt via styring, fordi man ved et begrep som knutepunktfortetting påvirker andres forståelse av noe.

Innenfor generalitet skiller Deleuze (1994) mellom det kvalitative - det å likne - og det kvantitative, faktisk likhet. Staten er opptatt av den kvantitative orden: å snu utviklingen i norsk bosetning i en bærekraftig retning, mens kommunens problem er det kvalitative: hvordan skal resultatet bli med tanke på bykvalitet og attraktivitet? Vi kan dermed si at dette er forholdet mellom politiske mål om bærekraft og planlagt bykvalitet/stedsidentitet – eller det kvantitative og det kvalitative. Problemstillingen inneholder også et spørsmål om forholdet mellom samfunn og rom: politikken/styringen er gjerne tenkt i en ikke-romlig dimensjon, mens kommunens oppgave er å bruke planlegging som metode for å organisere samfunnsutviklingen i en lokal, romlig dimensjon. Hvordan kan det teoretiske forholdet mellom modell og metode, eller repetisjon og forskjell kaste lys over kommunens rolle i å omsette politiske ideer til en fysisk, historiske strukturert virkelighet?

Foley, Mazza og Deleuze forklarer forholdet mellom politikk og plan med begreper og betraktninger. Politikk er ikke-romlig og lager begreper som sier noe om hvordan virkeligheten skal brukes basert på et fokus på individet og samfunnet. Plan beskrives som et romlig verktøy som skal implementere politikken inn i virkeligheten med fokus på samfunnet og rommet. Disse observasjonene skal kunne være overførbare til planleggingsfaget. Politikk og plan, i konteksten denne oppgaven tar for seg, kan beskrives med begrepene modell og metode, der kompakt by er modellen som skal implementeres ved den enkelte kommunes metode. Store Norske Leksikon definerer ordet modell som et ideal, forbilde eller mønster (Store Norske Leksikon, 2009), og ordet metode som en planmessig fremgangsmåte (Store Norske Leksikon, 2018d). Françoise Choay (1997) tar i bruk begrepene regelen og modellen (metode og modell) i et planleggingsperspektiv, noe som vil være med på å bygge bro fra Deleuze sine begreper om repetisjon og forskjell fra et filosofisk standpunkt til min vinkling i byplanlegging. Disse begrepene innehar mange av de samme kvalitetene, men brukes av Choay som sentrale begreper om utforming av bystruktur.

Choays begreper om regel og modell kaster lys over statens og fylkets politikk og overordnede planer, som også gjenspeiles i, og stiller spørsmål ved om de kan ses som en repeterende standardløsning (modell) i transportknutepunkter, som del av deres strategi for bærekraftig planlegging. I kommunens tilfelle spør man om gjennomføring på lokalt nivå kan ses på som kontekstuell, lokal, stedsspesifikk, altså basert på forskjeller (regel), ettersom de kun gjennomfører det én gang og står i den ene prosessen over tid. Det gir et resultat som er forskjellig hver gang. Dette tar et utgangspunkt i at virkeligheten ikke kan lages etter modeller, man må forstå stedet, identiteten og andre faktorer (Choay, 1997).

Når Choay snakker om en modell, mener hun de idealene som har vært bygd i historien hvor man har tenkt at det er idealbyer eller utopier, mens når hun snakker om regler mener hun hvordan håndverket faktisk utføres og hvordan praksis er relevant. Hovedsakelig skiller Choay mellom modell og praksis. Hun er opptatt av å se at måten vi jobber med byens utvikling på har to normative utgangspunkt. Det har utviklet seg to parallelle tilnærminger til hvordan man former en by: den som tar utgangspunkt i idealer og den som tar utgangspunkt i praksis. Idealet er en modell som fokuserer på det ferdige produktet, ikke hvordan man kommer dit, og praksisen er en regel som fokuserer på prosessen. Disse to tilnærmingene har hvert sitt utgangspunkt. Den ene

vurderer omverdenen rundt seg kritisk og har en ide om hva som er bra. Utopiene man bruker om hva som er bra er en kritikk av den utviklingen man ser. Det kan overføres til den kompakte byen og knutepunktfortettingen fordi begrepene og idealene er en kritikk av «urban sprawl», å bygge ned naturen, det bilbaserte samfunnet osv. Choay påpeker at historien har respondert med slik kritikk i århundrer, med for eks. garden city som svar på industrialiseringen, og Thomas Moore sin «Utopia» helt i begynnelsen i 1516. Forskjellen på idealbyene (teoretiske modeller) og den normative utviklingen som skjer parallelt med den (regel) er at regelen ikke sier noe om resultatet, men prosessen. Choays tilnærming er et lag i det jeg prater om i denne oppgaven fordi politikken opererer med disse målsetningene og idealene som er abstrakte og ideelle, mens planleggingen må kunne realiseres i en konkret lokal situasjon. Dette er måten stat og kommune jobber på og det handler om forholdet mellom begrep og virkelighet. For eks. er kompakt by det ideelle begrepet og en modell, mens gjennomføringen i Hønefoss er det konkrete handverket og dermed regel. Håndverket består av å ta stilling til de lokale forholdene med gatenett, eksisterende strukturer, eiendomsgrenser osv. på bakgrunn av et generelt begrep om kompakt by (Choay, 1997). I min oppgave bruker jeg begrepene modell og metode inspirert av Choays modell og regel.

Kompakt by og kompakt byutvikling som ideal og modell

Begrepet «the compact city» ble tatt i bruk så tidlig som 1992 og 1996 av Breheny (1992) og Jenks mfl. (1996) ifølge Hofstad, et al. (2015). «Kompakt by» er en modell av en by som kjennetegnes som tett i bebyggelse der offentlig transport er dominerende, med korte avstander mellom bolig, næring og arbeidsplasser og en klar grense mot områdene rundt byen. Disse områdene kan gjerne hovedsakelig være naturområder. Man ønsker at arealutnyttelsen totalt i byen er høy, og at tjenester, boliger, arbeidsplasser, grøntstruktur osv. ligger i kort avstand til hverandre innenfor gang- sykkel-radius eller med kollektivtransport. Arealutnyttelsen skal være særlig høy rundt kollektivknutepunktene. «(...) den kompakte byen har gradvis blitt symbolet for bærekraftig byutvikling, fordi den søker å balansere økonomisk, sosial og miljømessig utvikling for å sikre at så vel som dagens som framtidige generasjoner kan få dekket sine behov.» (Hofstad, et al., 2015, p. 13).

Boken Kompakt byutvikling: muligheter og utfordringer (Hofstad, et al., 2015) forklarer og diskuterer den kompakte bymodellen. Forfatterne og kapitlene går i all hovedsak inn på kompakt by som en modell og ikke i stor grad på metoden knyttet til stedsutvikling, altså forholdet mellom politikk og plan. Den tar blant annet for seg medvirkningsprosessen, samt forklarer det interessante forholdet mellom kommunens styringsmuligheter i samspillet med private eiendomsutviklere. Eiendomsutviklerne drives av konkurranse og økonomisk vinning, mens kommunen skal styre utviklingen i den retningen de ønsker. Det jeg også tar for meg i denne oppgaven er et område som kanskje er mindre belyst; nettopp forholdet mellom stat og kommune, med overgangen fra politikk til plan, og hvordan begrepet kompakt by brukes til å skape en virkelighet. Dette handler veldig mye om metoden til kommunen – Ringerike i dette eksempelet – og deres handlingsrom til å utvikle sitt sted – Hønefoss. Hva skal vi med en modell som et ideal hvis vi ikke ser på metoden for implementering i lokale kontekster? Det er viktig å ikke bare anta at om man kan omgjøre en by etter en modell at resultatet er bra. Metoden for hvordan man implementerer den er veldig sentralt og viktig. De som utøver denne jobber trenger verktøyene, kunnskapen og kapasiteten til å sette god stedsutvikling i fokus. Dette forklares og gis begreper gjennom teoriene til Foley, Mazza, Deleuze og Choay.

Perspektiver på planlegging i tidlig fase: dreiningen mot strategisk romlig planlegging innen planteori

Kommunens rolle er kompleks og består hovedsakelig av å virkeliggjøre den ikke-romlige politikken til staten i sitt romlige konkrete sted basert på generelle begreper som kompakt by og knutepunktfortetting. Det legges sterk vekt på det lokale selvstyret i kommunene, og om dette skal være gjennomførbart må kommunen sitte med verktøyene og kunnskapen som skal til for å gjøre overgangen fra politikk til planlegging mulig. I meldingen til Stortinget «Stat og kommune - styring og samspel» beskrives at kommunen skal fungere som et selvstyre innenfor rammene av nasjonale mål (Meld. St. 12, (2011-2012)). Med andre ord er det delegert til kommunen å realisere politikken gjennom arealbruk. Den beste måten vi kan studere forholdet mellom politikk og plan er nettopp i dette leddet mellom stat og kommune, og bruken av generelle begreper og stedsspesifikke prosjekter, modell og metode, som utgjør hovedperspektivet på denne eksempelstudien av Hønefoss. Det kreves imidlertid at kommunen som planmyndighet bruker planlegging som middel for politiske styring i en tidlig fase, der det store mangfoldet av politikkområder og interesser må ses i sammenheng og danne grunnlaget for mål, visjoner, prosess og strukturelle avklaringer i den videre planprosessen. De siste tiårenes planteoretiske dreining mot strategisk romlig planlegging gir perspektiver på hva dette innebærer for den lokale myndigheten. Teori om romlig strategisk planlegging gjenspeiler ofte et skifte på to nivåer i samfunnet: for det første innføringen av en ny styringsstil som baserer seg på samordning og samspill utover det tradisjonelle ansvaret hos offentlige institusjoner. Dette kalles gjerne nettverksstyring. For det andre det fokuset på medvirkning, avklaringer og samspill i tidlig fase av planleggingen, der det å formulere visjoner og mål for planprosesser ses i lys av demokratiske idealer, smidige prosesser, konfliktløsning og innovasjon. For å bygge bro mellom politikken og planleggingen kan man se til strategisk romlig planlegging.

Planforskeren Louis Albrechts (2004) forklarer hvordan arealplaner blir brukt i plansystemer i Europa for å oppfylle politiske mål eller idealer. Det er klare paralleller til systemet og praksisen i Norge, med kommunen som planmyndighet og vedtaksorgan. Albrechts påpeker at planleggingsidealene som kompakt by etc. ikke kan oppnås kun gjennom fysisk planlegging via juridisk bindende planer. De lager blant annet lite rom for fleksibilitet når det er et faktum at samfunn og forskjellige forhold er i konstant endring. Interesser som krever samarbeid vil endre seg over tid og juridiske planer kan ikke tilpasses dette like godt som en strategisk plan. Man ser i dagens kommuner at man vedtar juridisk bindende arealplaner som er svært satt med bestemmelser og arealformål. I overgangen fra politiske retningslinjer til den fysiske planleggingen i kommunene går man fra en ikke-romlig abstrakt politisk verdi til en romlig svært konkret gjennomføring i kommunens sted. Samtidig møter politiske retningslinjer lokalsamfunnet med sine næringsaktører, utviklere og sivilsamfunn. Kan teoretiske betraktninger av strategisk romlig planlegging brukes til å forklare hvordan en planprosess skal legges opp for å få til de nødvendige interesseavklaringene og den prosessen av samordning og samspill som plan- og bygningsloven forutsetter?

Albrechts (2004) vektlegger at tanken om et mer fleksibelt system kan respondere bedre og raskere til endring i sosiale og økonomiske forhold. Strategisk planlegging sitt opphav finnes på 1950-tallet i privat sektor, og ble brukt for å takle fremtidens usikkerhet og skape effektivitet i planlegging. Senere tok offentlig sektor dette i bruk, først i USA. Strategisk planlegging kan brukes som et rammeverk for hva slags gjennomføring man ønsker. Dette er helt klart noe kommunen

– som har ansvaret for å tilpasse det generelle politiske målet om kompakt by til en lokal romlig situasjon – kan bruke som verktøy i en tidlig fase før plan- og bygningslovens verktøy spiller inn med arealplaner. Kommunen må, i henhold til Albrechts framstilling, ta en proaktiv rolle for å etablere rammene for den videre planprosessen, rammer som må bygge på de lokale aktørenes interesser og den lokale romlige situasjonen. Strategisk planlegging betyr ikke én måte å gjennomføre noe på, men noe som må tilpasses situasjonen for å nå det målet man ønsker. På denne måten må man tilpasse innholdet underveis som man jobber med temaene i den strategiske prosessen, der man ender opp med en strategisk plan med en visjon og konkrete grep for hva man må gjøre for å nå målet (Albrechts, 2004).

For at kommunen skal kunne utføre sin doble rolle som lokal samfunnsutvikler og arealmyndighet, må blant annet planmyndigheten ha handlingsrom og virkemidler som gjør det mulig. Her ser vi at planverktøyene i plan- og bygningsloven har en rekke relevante verktøy, som kommunal planstrategi, planprogram osv., men som forvaltningen ikke drar nytte av hvis kommunen ikke går inn for å bruke dem aktivt. Videre i eksempelstudien vil disse betraktningsspektivene anvendes for å se hvor i prosessen og hvordan kommunen kan bygge bro mellom ikke-romlige politiske målformuleringer og den romlige dimensjonen ved den lokale samfunnsutviklingen, som kommunen har ansvaret for gjennom sine arealplaner. Et utgangspunkt for analysen er at kommunen, for å kunne realisere overordnede politiske føringer i den lokale konteksten, må innta en proaktiv rolle og samarbeide med statlige sektormyndigheter, lokale markedsaktører og sivilsamfunn for å utvikle en strategi som kan sikre den nødvendige styringen gjennom planer. Et spørsmål vi vil komme tilbake til gjennom analysen (ihht. oppgavens problemstilling på s. 13) er om kommunen har handlingsrom til å ta denne rollen i den typen byutvikling som finner sted rundt viktige regionale knutepunkter. Det er ikke bare et spørsmål om lokal tilpasning, men om stedsutvikling kanskje er en avgjørende metode for å implementere overordnede politiske målsetninger. For at kommunen skal kunne fylle sin rolle som arealmyndighet, må de ha en god metode for stedsutvikling. Det skal ikke bare implementeres en modell om kompakt by til stedene, men de skal være gode byer å bo i basert på stedets kvaliteter og forutsetninger. Hva vil Ringerike kommune at Hønefoss skal være og hvordan vil de jobbe for å få frem gode stedskvaliteter i byen? Spørsmålet som stilles i oppgaven inneholder flere elementer som står på spill om metoden for implementering ikke er tilstede; de politiske målsetningene, kommunens handlingsrom, god stedsutvikling og den bærekraftige utviklingen.

Kapittel 3 Hønefoss: historie, struktur, sted

I kapittel 3 tar jeg for meg Hønefoss sin historie, hvordan den romlige strukturen har utviklet seg over tid og stedet i dag. Dette er for å skape et bilde av Hønefoss ettersom dette er oppgavens hovedcase.

3.1 Historie

Sagbrukssamfunnet på 1600- og 1700-tallet

Fra 1400-tallet var Norge i union med Sverige og Danmark. Fra midten av 1500-tallet, da Sverige brøt ut av unionen, stod Norge og Danmark igjen (Store Norske Leksikon, 2018b). Hønefoss utviklet seg som et sagbrukssamfunn på 1600-tallet. Man vet lite om tiden før dette, men det første dokumenterte kvernbruket i Hønefossen var i 1337, så man antar at samfunnet oppstod lenge før dette. På 1600-tallet fantes det flere kverner spredt rundt på Ringerike, og siden disse lå spredt var det ikke noe grunnlag for tettbebyggelse. Sagbruket stod som den primære næring og grunnlag for at samfunnet ved Hønefossen oppstod. I Ringerike var det mye tømmer og man eksporterte dette tidlig til både Nederland og England. Oppgangssaga eller vannsaga var revolusjonerende for foredlingsprosessen av trelast. I 1612 var 2 av 6 sager på Ringerike i Hønefossen. Sagene her fikk transportutgifter fordi man måtte fløte tømmeret, i motsetning til for eks. Drammen som var i direkte kontakt med sjøveien. Rundt 1660 er det dokumentert 11 sager på Nordsida og 13 på Sørsida. Allerede på denne tiden var det et stort skille mellom disse to sidene av fossen, og de hadde liten interesse i hverandre (Ropeid, 1952). I 1660 ble eneveldet innført, som betydde at folket ga all makten til kongen. Adelen som hadde sittet i råd med kongen da ble politisk umyndiggjort (Store Norske Leksikon, 2018b).



Figur 5: Det tidlige sagbrukssamfunnet rundt Hønefossen.

Norge hadde store inntekter fra sagbruket og tømmerdriften flere steder i landet. Dette ga folkene på Ringerike et levebrød i tillegg til det tradisjonelle bondeyrket. Selv om Hønefossen var en arbeidsplass, bodde det ikke sagbrukseiere eller andre folk der før 1650. Hønefossen var derimot blitt et naturlig stoppested ved gjennomreise, og det kom flere gjestgiveri ila 1700-tallet. Sagene skapte mange jobber, som tømmerfløtere, tømmerhuggere, sagnarbeidere, sagfut osv. På 1700-tallet kan det antas at det var minst 34 hus lokalisert rundt Hønefossen. Skoleloven kom i 1741 og man tror at skolen var i drift ved Hønefossen i 1777 (Ropeid, 1952). Den første brua over

Hønefossen ble bygd mot slutten av 1600-tallet, men blir tatt av en flom i 1701. Flere bruer blir satt opp og revet frem til 1862 da en ny bru settes opp. Denne står helt til den blir erstattet med dagens bru i 1952 kalt «nybrua» eller «bybrua» (Ropeid, 1965). I 1711 finnes det første antatte folketallet for Hønefossen. 344 mennesker betalte skoskatt i Hønefossen dette året, så dette er et utgangspunkt for å anslå hvor mange som levde der. Innen 1764 var det 450 stykker under 12 år som levde ved Hønefossen, og i 1801 telte de 704 innbyggere. Ca. 30 % av disse 704 var tilknyttet sagbruket. Dette viser hvordan samfunnet hadde vokst til noe mer enn kun arbeidere på saga. Ila. 1700-tallet hadde samfunnet ved Hønefossen blitt til et tettsted (Ropeid, 1952).



Figur 6: Et av de eldste fotografiene av Hønefossen fra ca. 1865.

Håndverk og industri i Hønefoss på 1800-tallet

Trelasteksporten steg sterkt på starten av 1800-tallet pga. krig i Europa. Det var 13 sager i drift ved Hønefossen, og i denne perioden var Norge nøytral i revolusjonskrigene som startet sent på 1700-tallet. Avsperringen skapte vanskeligheter for hønefossingene slik som for nordmenn flest, ved blant annet matmangel pga. flere dårlige kornår. På grunn av at Danmark-Norge stod på den tapende siden i Napoleonskrigene, måtte Danmark gi fra seg Norge til Sverige i Kjølefreden i 1814. Det samme året fikk Norge sin egen grunnlov som var revolusjonerende for sin tid, fordi menn med eiendom kunne stemme folk inn på Stortinget. Norge kom inn i en ny union der folket hadde mer makt enn de hadde i den danske unionen (Store Norske Leksikon, 2018a). I 1850 var det kun «Øvre saga» som var igjen av sagbrukene ved Hønefossen. Det som knakk sagbrukssamfunnet ved fossen var at sageierne ønsket å flytte sagene nærmere en eksporthavn, slik som Drammen. Ellers i landet økte antall sagbruk, kapasitet, eksport og teknisk standard (Ropeid, 1965).

Folketellingen fra den første halvparten av 1800-tallet gjenspeiler de vanskelige årene ved Hønefossen; den stagnerte. I 1825 bodde det 690 mennesker ved Hønefossen, mens i 1855 skjøt utviklingen i folketall fart igjen med 830 stk. Fra første juli 1818 blir Ringerike en del av en viktig reisevei ettersom Bergens-posten begynte å gå gjennom området. Slik ble Hønefossen en del av et nett med veier som dannet kommunikasjonssystemet på Østlandet. I 1848 begynte byggingen av Mossevegen, og jernbanen mellom Christiania og Eidsvoll åpnet i 1854. Dette ble starten på en

infrastruktursatsing i Norge. Det ble også bestemt at handelen skulle være forbeholdt de stedene som hadde best forutsetning for å drive handel, kalt kjøpsteder. Hønefossen var kandidat for kjøpstadsrett delvis fordi den lå på Ringerike med kobling til flere store dalfører, som Valdres og Hallingdal. Det ble også argumentert for bedre kommunikasjon og samhandel mellom Østlandet og Vestlandet, ved å koble Hallingdal til Lærdal. I 1852 fikk Hønefoss kjøpstadsrett (Ropeid, 1965).

På samme tid utviklet arbeiderbevegelsen seg på Ringerike, som skulle stå sterkt i området. Hattemakerkrigen eller Hattemakerfeiden ble til etter at Marcus Thrane kom til Hønefoss i 1849. Han var Norges første bevisste klassepolitiker, og jobbet for stemmerett til alle og bedre økonomiske kår, spesielt for arbeiderne. Arbeiderforeninger ble opprettet rundt omkring i landet i tillegg til på Ringerike, der den første ordføreren i Hønefoss ble medlem. Han var også hattemakerlærling. Det brøt ut en strid mellom myndighetene og arbeiderbevegelsen da det ikke ble gjennomslag for stemmerettssaken i 1851. Det endte med at flere ble fengslet, og arbeiderbevegelsen ble stille i noen år. Allikevel ble sagbruksarbeideren Anders Andersen fra Hønefoss første partiformann for Arbeiderpartiet i 1887 (Ropeid, 1965).



Figur 7: Hønefoss stasjon i 1896. I dag er denne stasjonsbygningen revet.

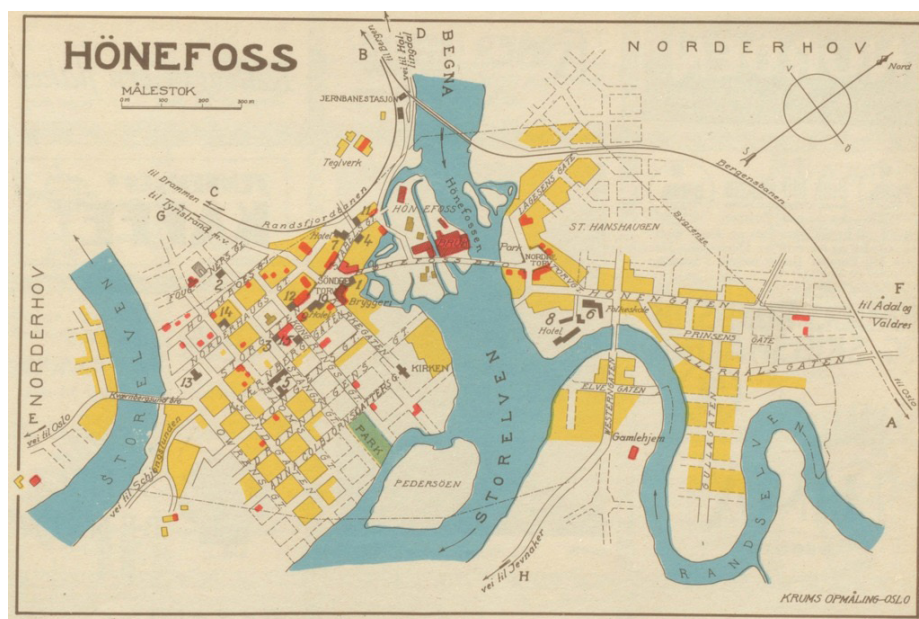
Ved folketellingen i Hønefoss i 1865 var kjøpstaden 15 år gammel og hadde 1026 innbyggere, ca. halvparten menn og kvinner. Nordsiden var den største bydelen i Hønefoss på denne tiden med 55 hus og 395 beboere. Sørsiden hadde 35 hus og 317 mennesker. Her skal det sies at deler av Nordsiden var skilt ut som egen bydel og ikke ble regnet med. Øya var svært tett befolket med 143 stk. i 19 hus. På Øya var det en gullsmed og en mølle, og på Nordsiden var det et hotell og noen få spisesteder. Andre jobber var for eks. barnepiker og tjenestepiker hos store husholdninger. Antallet tjenestepiker i husholdningene viser at de mest velstående bodde på Sørsiden av byen. Sagarbeiderne var gått kraftig ned i antall, og totalt jobbet 18 stykker i industrien, som også inkluderte blant annet ølbryggeri og mølledrift (Ropeid, 1965).

Hønefossingene var som andre i landet interessert i bedre kommunikasjon innen distriktet, noe bygdene også var for. Forslaget om jernbane hadde vært oppe flere ganger og i 1866 ble den

første strekningen på Randsfjordbanen åpnet mellom Drammen og Vikersund, og i 1868 gikk den hele veien til Randsfjorden med stopp i Hønefoss. Banen ble blant annet brukt til å transportere forbruksvarer inn i landet, samt til jordbruk, industri, handverk osv. Dessverre ble det ikke fraktet noe særlig tømmer på banen da den ikke egnet seg til dette. I 1891 bodde det 1494 mennesker i byen. Nye yrker og næringer ble til, men sagbruksbyen Hønefoss lå relativt død. En ny industri måtte til for å blåse liv i byen igjen (Ropeid, 1965).

En tysker med navn Gottlob Keller fant frem til en ny måte å fabrikkere papir på. Videre investerte han i Hønefoss og åpnet en fabrikk i 1881. Ringerikes Blad, som ble til i 1845, skrev om den nye lukrative industrien som hadde inntatt Hønefoss. Blant annet om et tilbygg som ble kalt «Lloyds nye sliperi». Nedre del av fossen ble etter hvert solgt til Follum Tresliperi som bygde et sliperi i 1873. Høsten 1911 ble det bygd en papirfabrikk som lagde tapetpapir og avisepapir. I 1837 kom formannskapsloven som fastsatte at alle kommuner skulle ha et formannskap. Det første kommunevalget i Hønefoss var i 1852, like etter at de hadde fått bystatus. Her ble det nedsatt et formannskap. Oppgavene til formannskapet var å være stemmen til kommunen når det gjaldt avgjørelser ol., samt styre med regnskap og påse at rettigheter og plikter var opprettholdt. I Hønefoss var ikke de innvalgte av overklassen. Hovedparten av formannskapet var handverkerne og deres omgangskrets. Allerede i 1853 fikk kommunen en reguleringskommisjon som skulle legge fremtidige arealer under reguleringsplan. Reguleringskommisjonen sørget blant annet for å planlegge rutenett på Sørsida av fossen og tilpasse eksisterende veinett på Nordsida og Øya. Det ble også anlagt et torg på Nordsida som ble brukt som handelsplass (Ropeid, 1965).

På midten av 1800-tallet kom det flere verv i kommunen, som ordfører, kasserer og sorenskriver. Etter hvert som kommunen fikk mer ansvar ble det større politisk interesse. Stemmeretten var begrenset til visse grupper i samfunnet, men kunnskapen blant folket vokste. Det politiske engasjementet førte til mange diskusjonsgrupper og foredrag blant befolkningen i Ringerike. Dette var med på å bygge kunnskap og engasjement for samfunnet (Ropeid, 1965).



Figur 8: Kart over Hønefoss fra 1930.

Bysamfunnet i Hønefoss på 1800- og 1900-tallet

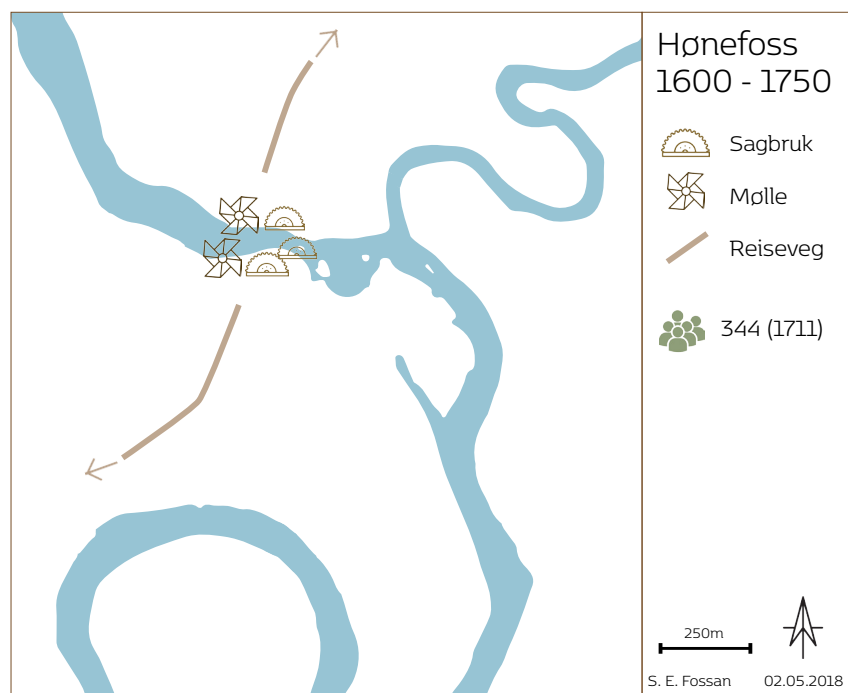
Kirken var viktig i Norge på midten av 1800-tallet. Nordsiden og Sørsiden i Hønefoss hadde i utgangspunktet sognet til to forskjellige kirker, men da byen ble kjøpstad i 1852 skulle begge sogne til Norderhov hovedsogn. I 1862 innvies Hønefoss sin nye kirke. Kristendommen stod sterkt og det utviklet seg flere grupperinger som gjorde sin innmarsj i Hønefoss, blant annet Frikirken, Frelsesarmeen og Den Norske Lutherstiftelse. Det kom også idrettsforening, korps, kor ol. til Hønefoss mot slutten av 1800-tallet. Det ble opprettet flere nye skoler, både private og offentlige, og i 1822 fikk byen lærerskole. Det skjedde også ting i industrien og Follum var den første bedriften på Ringerike som tok elektrisiteten i bruk i 1885. Vannkraftverk blir en ny og viktig del av industrien i byen (Ropeid, 1968).

På 1900-tallet skulle samferdsel vise seg å bli mer og mer relevant. Byingeniørene i Hønefoss fikk en større og sterkere rolle på 1920-tallet. Kommunen hadde blitt en virksomhet med mange arbeidsområder både i administrasjonen og politisk. Hønefoss hadde blitt et sentrum for trafikk på 1800-tallet fordi flere hovedveier gikk gjennom byen. Jernbanen virket også positivt inn. Diskusjonen om jernbaneforbindelse fra Hønefoss til Oslo var ønsket av Hønefossingene, og de så verdien i sitt stopp på Bergensbanen. Her var det mange diskusjoner om hvor banen skulle legges. Ringerikes egen jernbanekomite foreslo en trasé fra Hønefoss til Sandvika og videre inn til Oslo. Drammens innbyggere hadde egne planer og foreslo at banen skulle gå om Kongsberg og Drammen via Numedal eller Telemark. Stortinget vedtok en bane via Hønefoss i 1898. Det ble stor fest på Hønefoss da Bergensbanen åpnet i november 1909, som gikk via Drammen inn til Oslo. Mellom Hønefoss og Oslo og andre forbindelser i distriktet ble det egne bilruter på starten av 1900-tallet og frem til 1945. Bilen ble sentral for persontransport ved siden av jernbanen. Innbyggertallet i Hønefoss økte sterkt og i 1960 var tallet 4261 (Ropeid, 1968).

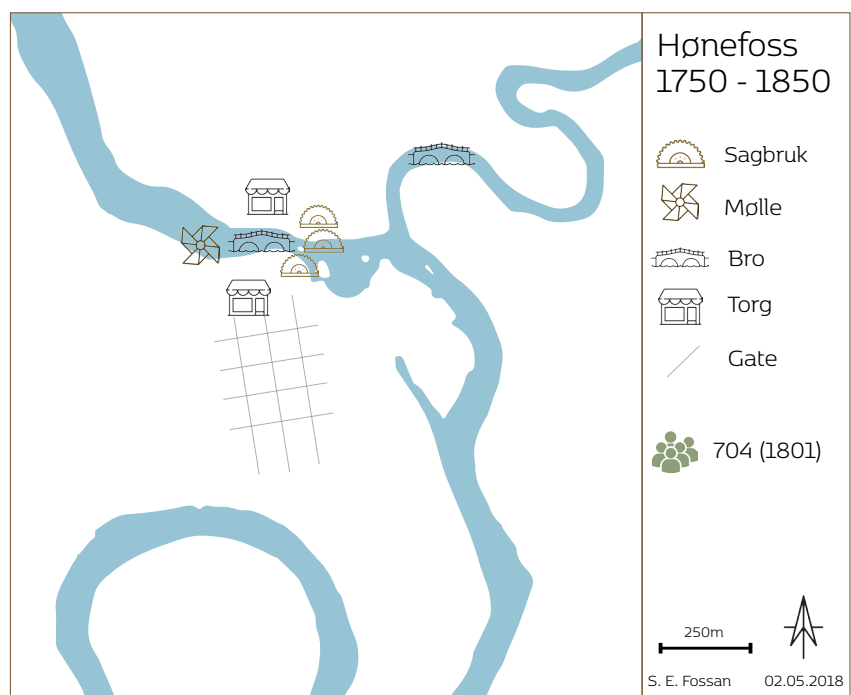
Staten tok etter hvert over skyssordningene og buss ble det sentrale transportmiddelet. Det så ut til at denne hadde satt alle planer om Ringeriksbanen på vent. Flere ganger ble banen lagt frem som forslag uten å bli realisert, og både komiteer fra byene og distriktene jobbet med den. Allerede i 1919 var de klar over at befolkningspresset på Oslo måtte lettes og at Ringeriksbanen kunne være et svar på dette. Innbyggerne i Ringerike mistet mer og mer troen på en jernbane ettersom flere og flere baner ble lagt ned på slutten av 1900-tallet og starten av 2000-tallet, og valgte heller å satse på en utvidelse av veien mellom Hønefoss og Oslo (Ropeid, 1968). Nyere historie skal være med å bevise at satsningen på veien gjorde at banen kom inn i bildet, og at de begge er en realitet i planleggingen og veldig aktuelle for gjennomføring.

3.2 Struktur – romlig analyse av Hønefoss sin historiske utvikling

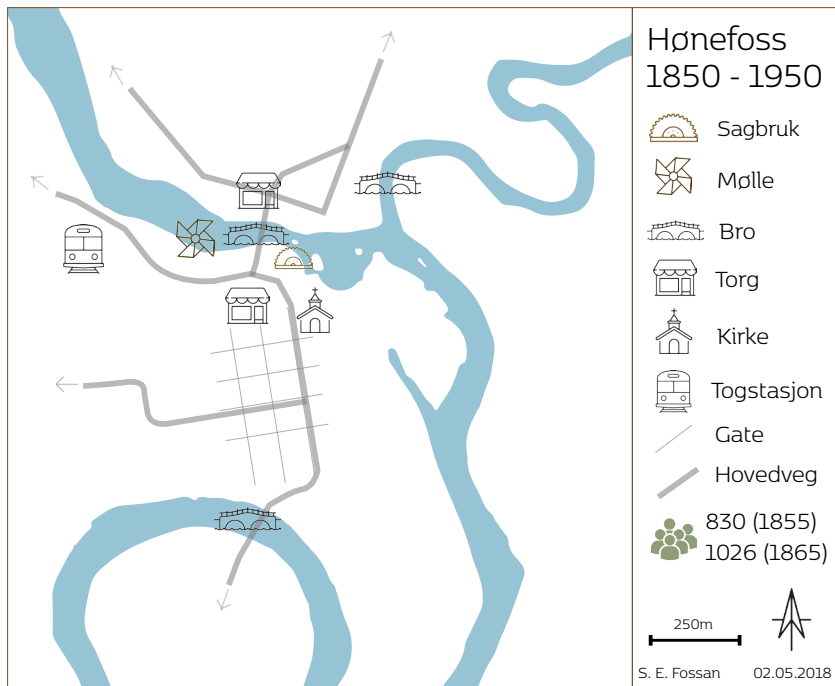
Med historien til Hønefoss, innbyggertall, utvikling og beskrivelser av det fysiske kan man lage et forenklet kart av den romlige utviklingen til Hønefoss.



Figur 9: Romlig analyse 1600-1750.



Figur 10: Romlig analyse 1750-1850.



Figur 11: Romlig analyse 1850-1950.



Figur 12: Romlig analyse 1950-2018.

3.3 Stedet Hønefoss i 2018

I dag er Hønefoss en by med 15 438 innbyggere (2016). Byen er administrasjonssenter og største tettsted i Ringerike kommune i Buskerud fylkeskommune. Stedet ligger 60 km nordvest for Oslo. Hønefoss fungerer som handelssentrum for Ringerike, samt deler av Hadeland, Valdres og Hallingdal (Store Norske Leksikon, 2017b). Hønefoss by har et areal på 10,3 km². Ordføreren i Ringerike kommune er Kjell B. Hansen for Arbeiderpartiet (Ringeriksregionen, u.d.). Kommunen har lang erfaring med ordførere fra Arbeiderpartiet siden kommunens opprinnelse i 1964 (Ståle Hansteen, arkitekt/planlegger og innbygger i Hønefoss, via e-post 04.05.18).

Innsjøen Sperillen samles til Ådalselva, som er en del av Begnavassdraget, og kommer inn i Hønefoss fra nordvest og danner Hønefossen. Ådalselva møter Randselva – som renner fra Randsfjorden – fra nordøst. Disse to danner Storelva rett på nedsiden av Hønefossen og renner ut i Tyrifjorden. Riksveg 7 går fra Hønefoss og opp Hallingdal, E16 går fra Hønefoss og nordover mot Fagernes forbi Sperillen, og sørover mot Oslo. Hønefossen ligger i som sentrum i byen og er 21,5 meter høy. Fossen har variert vannmengde som følge av flomvann (Store Norske Leksikon, 2014). Navnet til byen kommer fra fossen og navnet Hønefoss er basert på gården Hønen som var lokalisert på nordsiden av fossen (Ropeid, 1965).



Figur 13: Hønefoss stasjon.

Hønefoss sentrum ligger historisk sett rundt fossen, men i dag er Søndre torg på sørsiden det sentrale elementet. Nordre torv på nordsiden av fossen fungerer mer som et kryss enn torg i dag. Hønefoss sin bykjerne omkranses av viktige og produktive jordbruksarealer og skogkledde åser. Byen er omringet av et grønt landskap og det er flere grønne elementer i byen. Her kan man nevne Nordre park, Søndre park, St. Hanshaugen, Blyberghaugen, Petersøya og Schjongslunden. Langs elvekantene ligger det også et grønt belte. Byens kjøpesenter, Kuben, ligger lokalisert midt i sentrum i motsetning til mange andre byer i Norge. Bebyggelsesstrukturen er preget av eneboliger, også sentralt i byen, og 3-4 km utenfor byen ligger boligsatellittene Haugsbygd og Heradsbygd (S.H., 04.05.18). Hønefoss stasjon ligger 96,8 moh. og ble åpnet i 1868 i forbindelse med ferdigstillingen av Randsfjordbanen (BaneNOR, u.d. a).

Hønefoss har flere kulturminner. «Fengselet» ligger på Sørsida i byen og ble bygget i 1860-årene. Det ble nedlagt i 1995 og brukes i dag til restaurantlokaler, galleri for kunst og konsertlokale. Kulturstiftelsen stod bak denne nye bruken av bygget i forbindelse med byjubileet i 2002, da Hønefoss ble 150 år. Bygget har en tilhørende hage, som fungerer som offentlig park. På Nordsida finnes «Riddergården». Gården ligger under Ringerike Museum og er de eldste bygningene er fra 1730-årene (Store Norske Leksikon, 2017b). Veien kulturminnepark ligger litt utenfor Hønefoss sentrum, men er et viktig kulturminne. Kulturminneutgravninger har vist at dette stedt har vært en møteplass i mer enn 3000 år (Stiftelsen Buskerudmuseet, u.d.). Ellers har byen flere områder med verneverdig bebyggelse og flere ungdomshus av høy kvalitet. Ringerike kommune gjennomførte en kulturminneregistrering i Hønefoss mellom 2000 og 2003, som ble gitt ut på nettsiden til kommunen og i bokform. Ellers finnes det flere skulpturer i byen, som «Oppgangssaga» i fossen og et anker foran rådhuset. Sistnevnte representerer at Norges første dampskip ble sjøsatt i Hønefoss i 1837 (S.H., 04.05.18).

Byen er en svært bilbasert by med lav kollektivandel. «Hønefosregionen har en høyere bilandel og en langt lavere kollektiv, gange- og sykkelandel enn landsgjennomsnittet. 73 % av alle daglige reiser i Hønefoss blir gjennomført som bilfører. Tas bilpassasjer med, øker andelen daglige bilreiser i bil til ca. 83 %. Landsgjennomsnittet for bilførerandel (2009) ligger på 52 % og total bilandel på 65 %. Ringerike har også den største tettheten av personbiler av alle mellomstore byer i Norge (2012). Kollektivandelen er på 2 % og andelen myke trafikanter utgjør til sammen 15 %. Til sammenligning er landsgjennomsnittet ca. 9 % for kollektivreiser og 26 % for myke trafikanter» (Statens vegvesen, 2015, p. 17).

Hovedkontoret for Statens Kartverk og Ringerike sykehus ligger på Hvervenmoen like utenfor byen. Tidligere lå det tre militærleirer i Hønefoss: Helgelandsmoen, Hvalsmoen og Eggemoen (Store Norske Leksikon, 2017b). Disse ble nedlagt i 2001 og har ulike etterbruk (S.H., 04.05.18). Hønefoss har flere skoler, der blant Ringerike Campus under Høgskogen i Sørøst-Norge med



Figur 14: Hønefossen med Knut Steens skulptur «Oppgangssaga» inspirert av byens historie. Den ble gitt til byen fra Hønefoss Sparebank da banken fylte hundre år i 1976.

studietilbud innen IT, ledelse, økonomi og jus (Høgskolen i Sørøst-Norge, u.d.), flere videregående skoler og Ringerike folkehøgskole med variert linjeutvalg fra idrett til musikk og teater. Verkstedindustrien har flere mindre bedrifter i området, spesielt innenfor betongvareproduksjon, trelast- og trevareindustri, og jern- og metallvare. Lokalavisen Ringerikes Blad kommer ut på papir- og nettforn. Her skrives nyheter om hva som skjer på Ringerike, i Hønefoss, samt mange leserinnlegg fra en aktiv befolkning. Gratisavisen Ringerike Budstikke gis ut ti ganger årlig (Store Norske Leksikon, 2017b). Hønefossrevyen, som vises om sommeren, og Ringeriksmaraton er to populære årlige arrangementer (S.H., 04.05.18).

Det er startet et reguleringsplanarbeid for Follummoen like utenfor Hønefoss der det tilrettelegges for etablering av et storskala datasenter (Ringerike kommune, 2016b). Dette kan være med å skape arbeidsplasser og generere utvikling innenfor teknologi til Ringerike i tiden fremover. Follum Fabrikker eid av Norske skog produserte blant annet avisepapir i Hønefoss, men ble lagt ned i 2012. Fabrikken var svært betydningsfull for næringslivet og arbeidsplasser i Hønefoss og omegn. Viken Skog kjøpte fabrikken i 2012 og planlegger en bioetanol-fabrikk på stedet som skal kunne starte produksjon i 2021 (E24, 2016). Denne ombyggingen og nytenkende industrien vil generere flere arbeidsplasser og opprettholde Ringerike som et industristed.



Figur 15: Follum Fabrikker like nord for Hønefoss langs elva Moldvald.

Kapittel 4 Organisering av prosessen rundt knutepunktfortettingen

Hvordan kom knutepunktfortetting på agendaen? I kapittel 4 presenteres en skriftlig tidslinje for utviklingen som har lagt grunnlaget for dagens politikk om bærekraftig utvikling, knutepunktfortetting, kommunen som beslutningsorgan og Ringeriksbanen satt i sammenheng med det konkrete caset Hønefoss. Dette er viktig for å forstå hvordan modellen om kompakt by har blitt til og hvorfor knutepunktfortetting er så viktig som det er i dag. Tidslinjen er forenklet til de hendelser og avgjørelser som ses relevante for oppgaven.

I 1837 ble formannskapsloven vedtatt, som gjorde at det lokale styret skulle følge de demokratiske prinsippene i Grunnloven. Dette la grunnstenene for utviklingen av den norske kommuneforvaltningen, det lokale selvstyret og senere også arealforvaltningen (Stortinget, 2018). I 1852 fikk Hønefoss bystatus og jernbanen fulgte i 1868. Denne fikk enda større betydning da Bergensbanen ble bygd i 1909 med Hønefoss som stopp, videre via Drammen og inn til Oslo. På starten av 20-tallet kom det første store skrittet i retning Ringeriksbanen; NSB inkluderte banen i sin landsplan i 1922 (Dagsavisen, 2017).

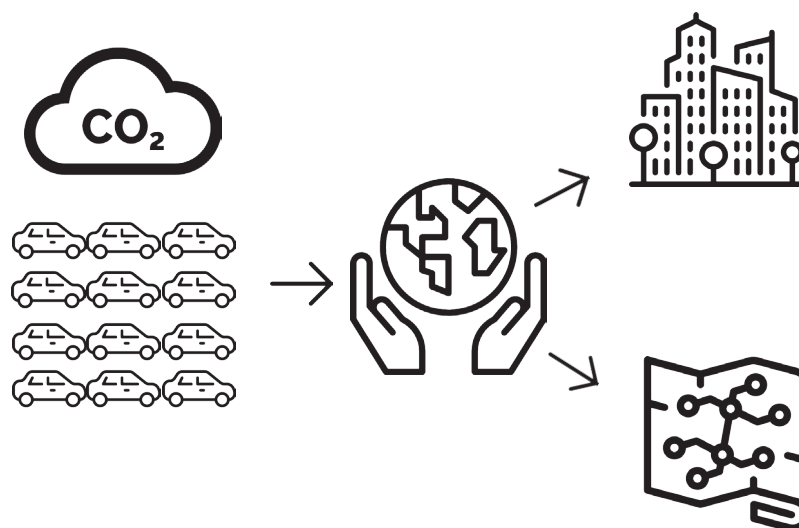
I 1960 oppheves konsesjonskravet for bil i Norge, som fører til en dobling av antall biler i landet de neste fire årene (Statistisk sentralbyrå, 1999). Den videre utviklingen er noe som skal ha store konsekvenser for bildominansen og miljøutslipp de neste tiårene. Den legger store deler av grunnlaget for bærekraftspolitikken som følger. Hønefoss får en stor vekst i biltrafikk fra 60-tallet og oppover, noe som skal prege byen og planleggingen i nyere tid (Miljøverndepartementet, et al., 1993).

Kommunene Hønefoss, Hole, Norderhov, Ådal og Tyrstrand slås sammen til Ringerike kommune i 1964. Hole ble selvstendig kommune igjen i 1977 (Ringerike kommune, 2007). Den nye bygningsloven av 1965 skaper en vesentlig endring i planleggingen med helt nye rammer. Blant annet må alle kommuner utarbeide en generalplan der alle arealer var inkludert. I tillegg styrket loven demokratiet i planleggingen ved krav om et bygningsråd i kommunen som kun skulle ha politiske medlemmer. Slik ble de fagkyndige planleggerne satt mer i bakgrunnen og folkets røst kom bedre frem. Dette kan ses som starten på kommunen som det beslutningsfelleskapet vi kjenner i dag. I 1976 vedtar Ringerike kommune en sentrumsplan for Hønefoss. Et viktig steg for å ta kontroll over sentrumsutvikling i egen by.

I 1985 kommer plan- og bygningsloven som tilrettelegger for helhetlig planlegging mellom lokalt, regionalt og nasjonalt nivå (Regjeringen, u. d. b). I 1987 lanserer rapporten «Vår felles framtid» begrepet bærekraftig utvikling, lagt frem av Brundtlandkommisjonen. Rapporten var en pioner for bruken av begrepet som tok av i popularitet og blant annet ble brukt i statens politikk om å nå et mer miljøvennlig samfunn. Store norske leksikon definerer begrepet slik: «Bærekraftig utvikling er en utvikling som tilfredsstiller dagens behov uten å ødelegge fremtidige generasjoners muligheter til å tilfredsstille sine behov» (Store Norske Leksikon, 2017a).

I 1992 vedtar Stortinget byggingen av Ringeriksbanen, og at den skal stå ferdig i 1997. Pga. en politisk byttehandel mellom SV og Arbeiderpartiet ble dette ikke gjennomført. I forbindelse med stortingsvedtaket opprettes Forum: Nye Bergensbanen på initiativ fra lokalpolitikere i blant annet Ringerike kommune. Her går ordførerne fra alle de 13 berørte kommunene fra Oslo til Bergen

sammen for å samordne sin visjon for forkortelsen av Bergensbanen (informant 2). Det samme året vedtas grunnlovsendringen §110 b, senere §112, populært kalt «grunnlovens miljøparagraf». Dette gjør at bærekraftig utvikling ikke bare er et politisk mål, men lovfestet ved høyeste rang (Store Norske Leksikon, 2017c). I 1993 legger en styringsgruppe frem en areal- og transportplan for Hønefossområdet. Denne er ikke juridisk bindende, men kan brukes som grunnlag for videre planlegging (Miljøverndepartementet, et al., 1993).

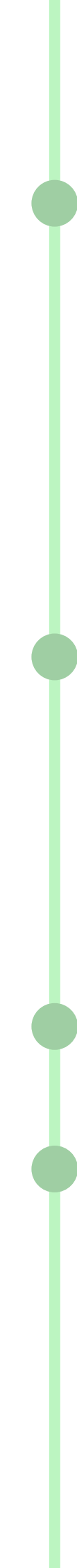


Figur 16: Illustrasjon av bilens innmarsj som er en av faktorene som fører til ønske om bærekraftig utvikling med idealene kompakt by og knutepunktfortetting.

I 2007 vedtar Ringerike kommune gjeldende kommuneplan. Her er sentrum markert i brunt som «sentrumsformål». Sentrumsplanen fra 1976 er fortsatt gjeldende regulering. I 2008 kommer plan- og bygningsloven, gjeldende lov for planlegging. Mens loven fra 1985 fokuserte på planleggingsaspektet i formålsparagrafen, sier den nye loven at «Loven skal fremme bærekraftig utvikling til det beste for den enkelte, samfunnet og fremtidige generasjoner». Dette er et fokus som gjenspeiler bærekraftspolitikken som har vært på agendaen siden 90-tallet (Plan- og bygningsloven, 2008).

I 2013 er Ringeriksbanen inkludert i Nasjonal Transportplan (NTP) vedtatt av den rødgrønne Stoltenberg-regjeringen. Her bevilges det penger til planlegging av Ringeriksbanen og det bestemmes at det skal utarbeides en ny KVV for prosjektet tas videre (Meld. St. 26, (2012-2013)). Ved regjeringsskifte i 2013 til den blåblå Solberg-regjeringen bestemmes det at det istedenfor KVV skal gjøres utredninger for å sikre fortere fremdrift i planleggingen (Store Norske Leksikon, 2018c). Dette fremgår av oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet til Jernbaneverket (Samferdselsdepartementet, 2015). I 2013 vedtar Ringerike kommune at de ønsker at staten tar ansvar som planmyndighet i E16-prosjektet og Ringeriksbanen. Vedtaket sendes til Samferdselsdepartementet med kopi til flere statlige instanser, samt Bærum og Hole kommune (Ringerike kommune, 2013).

I juni 2015 står parallelloppdraget «Fremtidsbilder for Hønefoss» ferdig. Prosjektet er initiert av Ringerike kommune, og flere sentrale aktører som Jernbaneverket, Statens



Vegvesen og eiendomsutviklere sitter i komiteen som vurderer oppdragene gjennomført av ulike konsulentfirmaer. Nasjonale forventninger til regional og lokal planlegging vedtas i 2015. Her står bærekraftig utvikling og effektive planprosesser sentralt (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2015).

I 2015 gir Samferdselsdepartementet Jernbaneverket og Statens Vegvesen oppdraget å planlegge Ringeriksbanen. Det blir et felles prosjekt for bane og vei kalt «Ringeriksbanen og E16 – fellesprosjektet» (BaneNOR, u.d. b). Dette skjer ved en pressekonferanse på Sundvollen der de fire partilederne i Solberg-regjeringen skjærer opp en kake formet som et tog for å fronte satsingen på Ringeriksbanen. Basert på utredninger er det også bestemt at det skal være en statlig reguleringsplan og at man hopper over kommunedelplan. Dette er den første strekningen innen InterCity-satsingen som har denne planformen.

Samme år, 2015, vedtok Stortinget en reform som skulle gjøre jernbanesektoren mer effektiv og kundefokusert: Jernbaneverket ble omgjort til statsforetaket BaneNOR fra starten av 2017. Foretaket eies av staten og har blant annet ansvar for planlegging og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet (BaneNOR, 2016). Jernbanedirektoratet lager handlingsprogram for jernbaneutviklingen ut ifra regjeringens Nasjonal Transportplan (Meld. St. 26, (2012-2013)). Videre gjøres avtaler med BaneNOR for gjennomføring og videre planlegging (Regjeringen, u. d. a). Statsbudsjettet fra 2015 argumenterer for Ringeriksbanen, og følges opp med et vedlegg om fremdriften til InterCity (Jernbaneverket, et al., 2016) i Nasjonal Transportplan for 2018-2029 i 2016 (Meld. St. 33, (2016-2017)). Det varsles oppstart for fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 samme år, og planprogrammet vedtas i slutten av 2017. Byggestart estimeres til 2021 og ferdigstillelse i 2028 (BaneNOR, u.d. b).

Kapittel 5 Osloregionen: InterCity, kompakt by, knutepunktfortetting

I dette kapitlet forklarer jeg hvordan InterCity, kompakt by og knutepunktfortetting henger sammen med Osloregionen, samt hva som ligger i begrepene. Dette er viktig for forståelsen av Hønefoss som en brikke i en større sammenheng, der modellen uttrykkes gjennom politikk som implementeres gjennom planer i lokale kontekster.

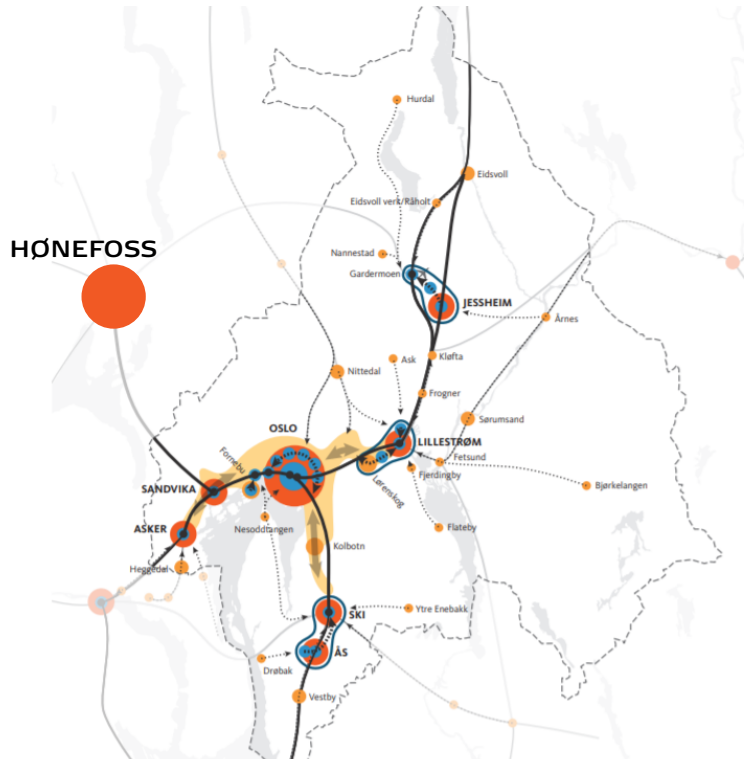
Norges arealpolitikk vedtas på statlig, regionalt (fylke) og lokalt (kommune) nivå. Det statlige nivået legger føringer for den regionale og kommunale arealpolitikken, og disse er relativt generelle. Det regionale nivået lager planer og retningslinjer innad i fylkene, men kan også samarbeide om planer for flere fylker. Det lokale nivået styrer egen arealpolitikk i hver enkelt kommune etter føringer fra de to øvrige nivåene. Alle disse nivåene er underlagt reglene i plan- og bygningsloven (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2015). På bakgrunn av retningslinjer og forventninger fra staten har kommunen har ansvaret for planleggingen og den fysiske utformingen av sine egne arealer jf. plan- og bygningsloven (Regjeringen, 2014a).

Kompakt byutvikling har vært på den nasjonale politikkagendaen siden 1990-tallet. Dette uttrykkes i flere meldinger fra Stortinget, veiledere innen planlegging og politikken generelt i landet med mål om nullutslipp ol. Det ønskes at byer skal planlegges og utvikles kompakt, delvis som et svar på å være bærekraftige. Byene kjennetegnes av å være urbane og tette. Det argumenteres for at den kompakte byen reduserer energibruk og utslipp fra transport, bevarer naturområder, gir en levende og mangfoldig by, og skaper et trygt og sunt miljø for innbyggerne (Hofstad, et al., 2015). Den kompakte byen er også et svært diskutert tema da den kan føre til stort press på grøntområder, kulturminner og andre arealer innenfor byen. Samtidig stilles det også spørsmål til bokvalitet og trivsel, og ikke minst forurensning. Begrepet kompakt by er tett knyttet opp mot begrepet knutepunktfortetting, da norsk arealplanlegging legger opp til en knutepunktfortetting i Oslo-regionen med kompakte byer. Knutepunktfortetting betyr at man utvikler kompakte byer rundt kollektivknutepunkter (Børrud, et al., 2017).

Utgangspunktet for denne oppgaven ligger i en satsing på InterCity-utbyggingen som følge av Nasjonal Transportplan. InterCity er en utbygging av jernbanenettet som skal bidra til en flerkjernestruktur for å avlaste Oslo-området (BaneNOR, 2017). Dette er en videreutvikling av Statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging (BATP) (Regjeringen, 2014b), samt Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (RPAT) (Oslo kommune & Akershus fylkeskommune, 2015). I RPAT for Oslo og Akershus stadfestes det at regionale byer skal ta en stor andel av veksten, og transportsystemet skal forbedres og brukes hyppig i disse byene (Regjeringen, 2016). InterCity skal føre til raskere pendlertid, større kapasitet for gods som følge av oppgradering av jernbanenettet til dobbeltspor og høyhastighetstog og en knutepunktutvikling som følger konseptet kompakt by.

Hønefoss blir det fjerde beinet på den allerede eksisterende InterCity-triangelet som har Halden, Skien og Lillehammer som sine ytterpunkter (se figur 18 i kapittel 6). Det aktuelle caset Hønefoss ligger per definisjon utenfor Oslo-regionen, men vil bli en del av den om Ringeriksbanen gjennomføres. Dette blir ytterligere styrket om Akershus, Østfold, og Buskerud slås sammen til Viken region (Akershus fylkeskommune., et al., u.d.). Slik vil byen bli en del av et større nettverk av byer, som alle er knutepunkt for kollektivtransport. Reguleringsplanarbeidet for Ringeriksbanen

ligger på statlig nivå, mens de konkrete planene for byen Hønefoss utvikles på lokalt nivå i kommunen. Hønefoss og Ringeriksbanen er en del av å skape en avlastning for Oslo, men er også en viktig del av å forkorte Bergensbanen mellom Oslo og Bergen med én time.

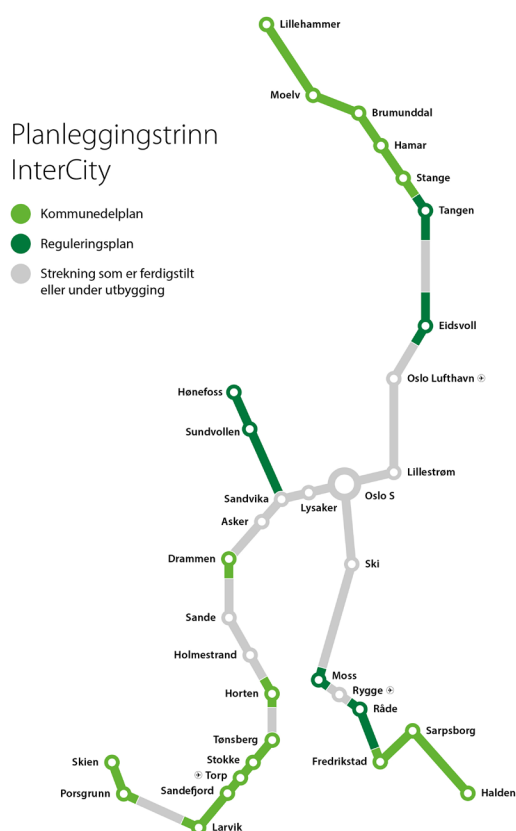


Figur 17: Regional plan for Oslo og Akershus med Hønefoss som nytt punkt.

Kapittel 6 Andre kompakte kjerner i regionen: repetisjonsmønsteret

Poenget med dette kapitlet er å vise at det har foregått en knutepunktfortetting i Lillestrøm, Asker og Sandvika som følge av InterCity-utviklingen og statlig politikk om bærekraftig utvikling. Politikken har skapt et nettverk av kompakte byer i Oslo-regionen og Østlandet generelt. Her ser vi tre byer som allerede har fått stor utvikling og press pga. utbedring av jernbanen. Jeg vil hovedsakelig sammenligne ortofoto fra 90-tallet ettersom det var da politikken om bærekraft ble dominerende, og i dag. Eksakt årstall vil variere ut i fra hvilke data jeg har fått tak i, men hensikten og funksjonen vil være den samme.

Hønefoss blir en ny arm i den repeterende modellen i utviklingen av Oslo-regionen. Deleuze (1994) forklarer hvordan to ting kan ligne og kalles det samme generelle begrepet, men også ha underliggende forskjeller. Kompakt by er det generelle politiske begrepet som har blitt brukt for å omforme disse byene, men de er fortsatt forskjellige hver for seg. Disse tre eksemplene i regionen understreker hvordan staten repeterer sin politikk om knutepunktfortetting og kompakt by som en modell i Oslo-området. Fokuset vil være på å vise fortettingen og utviklingen i byene fra 90-tallet til i dag på en kortfattet måte.



Figur 18: Dagens status for InterCity-utviklingen der Lillestrøm, Asker og Sandvika er ferdigstilte punkter. I disse byene har det utviklet seg kompakte byer som avlaster Oslos spregnte kapasitet.

Lillestrøm

Lillestrøm er sentrum og administrasjonssenter for Skedsmo kommune i Akershus. Strekningen Oslo – Lillestrøm ble ferdigstilt i 1998 som en del av Gardermotableringen, og gjorde det mulig å reise fra Oslo sentrum til Lillestrøm på 10 minutter, samt at flytoget stopper der. Dette påvirket utviklingen i byen. Det ble fortettet med boliger og næring rundt jernbanestasjonen slik at pendling skulle bli attraktivt. Befolkningen har økt betraktelig i byen siden banen ble etablert og i dag er befolkningstallet 12000. På ortofotoet fra 1998 ser man hvordan byen har blitt fortettet frem til ortofotoet fra 2017. Flere bygninger er etablert rundt jernbanestasjonen og det er blitt et tydeligere sentrum nord for stasjonen. Utviklingen har ført til at stedet har fått flere bykvaliteter og den ble kåret til Osloregionens mest attraktive by i 2014, samt nominert til Norges mest attraktive by i 2015 (Mediaplanet, 2016). Her ser man at den statlige politikken er implementert i en lokal romlig struktur en by i Skedsmo kommune.



Figur 19: Lillestrøm. Til venstre: ortofoto fra 1998, til høyre: ortofoto fra 2017. Hvit sirkel markerer områder som er fortettet.

Asker



Figur 20: Asker. Til venstre: ortofoto fra 2002, til høyre: ortofoto fra 2016. Svart sirkel markerer områder som er fortettet mellom 2002 og 2016.

Asker er sentrum i Asker kommune, og reisetiden til Oslo sentrum er 20 minutter. Asker stasjon er Norges femte største i antall passasjerer, og i 1960 nådde stedet en befolkningsvekst på 50 % (Børrud, et al., 2017). Nærheten til Oslo har gjort at sentrum har utviklet seg rundt Asker jernbanestasjon, noe man kan se på ortofotoene under. Bebyggelsen er sentralisert i et kompakt mønster rundt knutepunktet sammenlignet med arealene rundt, men er mindre kompakt sammenlignet med Sandvika og Lillestrøm.

Sandvika

Sandvika er regionsenter i Bærum kommune, og reisetiden til Oslo sentrum 16 minutter. Basert på skolekretsinndelingene i Bærum kan man estimere at befolkningen i Sandvika i 1993 var 2316, og at den er nesten doblet til 2017, med 4562 (Bærum kommune, via e-post 26.04.18).



Figur 21: Sandvika. Til venstre: ortofoto fra 1993, i midten: ortofoto fra 2004, til høyre: ortofoto fra 2016. Svart/hvit sirkel markerer områder som er fortettet.

De kommende kapitlene 7, 8 og 9 analyserer handlingsmønsteret til aktørene: stat, eiendomsutvikler og kommune. Denne analysen legger grunnlaget for å kunne drøfte kommunens rolle i del 3.

Kapittel 7 Statens fremgangsmåte og repetitive modell

Dette kapittelet er en analyse av hvordan statens aktører har jobbet med Ringeriksbanen og med statens politikk om bærekraftig utvikling. Dette er viktig for å vise empiriske funn som kan brukes til å besvare problemstillingene. Faktagrunnlaget baseres på intervju og dokumentstudier. Aktørene jeg tar for meg i dette kapittelet er staten, med BaneNOR og Statens vegvesen som hovedaktører i planleggingen. Hovedfokuset vil være på nyere tid, fra 1992 til i dag og spesielt fra 2013 og til i dag.

Gjennomføringen av Ringeriksbanen har vært et tema i statens politikk siden 1950-årene. Strekningen Ringeriksbanen har ligget i planene til staten mange ganger, men er ikke blitt gjennomført grunnet andre prioriterte baner, som Dovrebanen og Sørlandsbanen (BaneNOR, 2009). Bergensbanen stod klar i 1909, men strekningen mellom Hønefoss og Sandvika ble ikke bygd, og banen gikk om Drammen istedenfor (BaneNOR, u.d. b). I 1922 ble Ringeriksbanen lagt inn i NSBs landsplan (Dagsavisen, 2017), og i 1955 ble det vedtatt i Stortinget at Ringeriksbanen skulle bygges i forbindelse med elektrifisering av banen mellom Voss og Bergen, samt avkortning av Bergensbanen ved tunell (Store Norske Leksikon, 2016). Dette ble heller ikke gjennomført. Dette viser at Ringeriksbanen har vært i politikken og i planene til staten i mer enn 100 år, men har blitt nedprioritert gang på gang. Man ser at det politiske spillet har betydelig innvirkning på om prosjekter blir prioritert og at de ikke nødvendigvis blir finansiert selv om det vedtas i Stortinget. Det kreves flere vedtak til og en kontinuerlig vilje i partiene. Spesielt fordi et så stort prosjekt som Ringeriksbanen tar flere år å bygge enn de fire årene regjeringen sitter trygt, og må finansieres i én stor pott, ulikt fra oppgradering av eksisterende veg, der man kan finansiere og bygge ut delstrekninger.

Prosjektet Ringeriksbanen ble diskutert i Stortinget ved flere anledninger, men vedtatt på nytt i 1992, som følge av en politisk byttehandel mellom Arbeiderpartiet og SV. Ifølge vedtaket skulle banen stått klar i 1997. I de kommende årene lages en rekke planer, blant annet en «Fylkesdelplan for Ringeriksbanen» ved Buskerud Fylkeskommune fra 1993 (Buskerud fylkeskommune, 1993), og en «Jernbaneutredning» ved NSB (NSB, 1993). I denne fasen jobbes det fortsatt med flere alternativer for traséer, men Ringeriksbanen blir ikke finansiert og dermed ikke bygget.

I 2006 bestiller Samferdselsdepartementet konseptvalgutredning (KVU) om Ringeriksbanen av Jernbaneverket. En KVU er «en faglig statlig utredning i tidlig fase for store prosjekter, strekninger og for transportsystem i byområder» (Statens vegvesen, 2017) og skal i utgangspunktet lages før prosjektplanlegging etter plan- og bygningsloven. Det er sentralt å kartlegge transportbehov, samt måter å løse disse behovene. Den første KVUen laget for Ringeriksbanen ble ferdigstilt i 2009, men ble stemplet som mangelfull. Den ble revidert i 2011, men også denne konkluderte Samferdselsdepartementet med at var mangelfull i den økonomiske analysen, samt det faktum at den var basert på enkeltsporet bane. Departementet ønsket at alle nye jernbaneutbygginger i Norge skulle ha dobbeltspor og høyhastighetstog (BaneNOR, u.d. b). Staten går ett steg nærmere å realisere Ringeriksbanen ved å utarbeide flere KVUer. Ingen av de blir vedtatt. Det er et stort og komplisert prosjekt i tillegg til at teknologien innenfor jernbane utvikler seg raskt og planene henger ikke med i denne utviklingen. På en annen side kommer det til uttrykk fra informant 1 at

det kan det virke som staten vegrer seg for å bruke milliarder fra statsbudsjettet på ett prosjekt, og bruker KVUene som et verktøy for å kartlegge at det blir for dyrt, mangelfullt el.

I 2007 starter Statens Vegvesen arbeidet med kommunedelplan for ny og utbedret E16 sammen med Ringerike kommune. De får beskjed om at de skulle planlegge vei uavhengig av Ringeriksbanen, fordi man trengte en vedtatt KVU før det arbeidet kunne starte (informant 6). Rundt 2012 blir kommunedelplanen sendt på høring. Planen blir møtt med innsigelse fra alle hold; bla. miljøvernmyndigheter og landbruksmyndigheter (informant 5). Statens vegvesen har også innsigelse til egen plan der de kritiserer noen av de dyreste løsningene (informant 6). Datidens Jernbaneverket kommer med innsigelse fordi planen ikke tar hensyn til bygging av Ringeriksbanen. De mener veien kan spolere en korridor for jernbanen (informant 5). Her har kommunen jobbet med Statens vegvesen for å utbedre hovedveien mellom Hønefoss og Oslo fordi Ringeriksbanen ikke virker realistisk å få finansiert. Når de er ferdig med å utarbeide planen og har planer om å vedta den kommer statlige aktører inn og stopper prosessen. Her stopper staten kommunen i å gjøre planarbeid på lokalt nivå og begrenser dermed kommunens handlingsrom.

I 2013 byttes den rødgrønne Stoltenberg-regjeringen ut med den blåblå regjeringen til Solberg (Store Norske Leksikon, 2018c). Nå merker Statens vegvesen at det skjer endringer. Planlegger i Statens Vegvesen: «I valgkampen i 2013 konkurrerte politikerne om å være mest for Ringeriksbanen og E16.» (informant 6). Stoltenberg-regjeringens Nasjonal Transportplan (NTP) satset på Ringeriksbanen (Meld. St. 26, (2012-2013)), og da Solberg-regjeringen ble valgt, ble Ringeriksbanen enda mer aktuell i den nye NTP (Meld. St. 33, (2016-2017)). Her ser man at Ringeriksbanen blir et viktig prosjekt for de politiske partiene under valget. Dette viser at den politiske viljen fra staten er helt nødvendig for å få et slikt prosjekt på agendaen. At Ringeriksbanen er høyt prioritert i NTP gir et realistisk håp om at den kan bli gjennomført.

I januar 2015 kommer en silingsrapport bestilt av den nye regjeringen som peker på gevinsten ved at vei og bane planlegges sammen, samt utredning av aktuelle korridorer. På grunnlag av denne rapporten bestilte regjeringen planlegging av E16 og Ringeriksbanen som et fellesprosjekt ved brev (BaneNOR, u.d. b). På en pressekonferanse på Sundvollen 30. august 2015 stiller partilederne i alle partiene i regjeringen opp for å presentere at de ønsker å satse på Ringeriksbanen (informant 6). Oppdragsbrevet fra 2015 konstaterer at fellesprosjektet skal hoppe over kommunedelplan og KVU, og gå rett på statlig reguleringsplan. Dette gjør kommunal- og moderniseringsdepartementet til planmyndighet (Samferdselsdepartementet, 2015). Dette er den første statlige reguleringsplanen for felles vei og bane. Staten går imot rådet til de to transportetatene Statens vegvesen og BaneNOR og velger å hoppe over kommunedelplan for å spare tid og penger (KS; GM). Jernbaneverket skal styre prosessen og Statens vegvesen er med som en sentral aktør. Våren 2016 blir det etablert en prosjektorganisasjon med 9 representanter fra BaneNOR og 1 fra Statens vegvesen. Over denne er det en styringsgruppe med medlemmer fra SVV og BaneNOR. Disse har tett dialog mot det ansvarlige departementet (informant 5). Den ene strekningen på E16 mellom Skaret og Høgstet blir gjennomført som eget prosjekt ved Statens Vegvesen (Statens vegvesen, u.d.).

I april 2016 kommer et oppdatert oppdragsbrev der staten velger korridor for prosjektet, og kommer dermed planprogrammet i forkjøpet (informant 5). I 2016 varsles oppstart av planarbeidet for fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16. I tillegg legges planprogrammet for

prosjektet ut på høring i november. Planprogrammet blir fastsatt i september 2017 (BaneNOR, u.d. b). Reguleringsplanen ble offentliggjort mandag 12.02.18, og fredag 12. april 2018 annonseres at den legges ut på høring innen kort tid (Ringerikes Blad, 2018a).

Her skjer det et vendepunkt i prosessen til Ringeriksbanen. Regjeringen har bestemt seg for å satse på banen og ønsker den planlagt og bygd så fort som mulig. Dette er mest sannsynlig for at den nye regjeringen kan vise gjennomføringskraft (informant 5). Slik blir Ringeriksbanen et politisk prestisjeprosjekt. Kommunen har vedtatt at de ønsker statlig reguleringsplan på forhånd av regjeringens oppdragsbrev (ser nærmere på dette i kapittel 9), men statens beslutninger i brevet påvirker i stor grad Ringerike kommunes handlingsrom. For det første er de redusert fra planmyndighet til høringspart, noe som gjør at de ikke vedtar de endelige beslutningene. I tillegg skal det hoppes over kommunedelplan og gås rett på statlig plan. Her ser vi en endring i rollen til staten, der denne aktøren står for metoden vel som bak modellen. Hadde det vært kommunedelplan, kunne kommunen vært med å legge føringer, prinsipper og sine ønsker inn i planleggingen i mye større grad enn ved statlig reguleringsplan. I tillegg opprettes det en styringsgruppe i staten der Ringerike kommune ikke er inkludert, noe som gjør at istedenfor å være med på beslutningene, blir de informert om hva som er besluttet. Dette vedtaksbrevet er svært sentralt, fordi det reduserer kommunens makt og handlingsrom. Planlegger i BaneNOR: «Det finnes gode argumenter for å satse på at kommunen er vedtaksmyndighet. Det handler om lokal utvikling og eierskap til det som blir vedtatt. Kommunen er også mer vant til å fatte beslutninger enn det departementene er. I akkurat denne saken er det store nasjonale interesser inn i bildet og da er gode argumenter for at staten skal vedta planen.» (informant 5). Staten skal gjøre sin jobb med å bestemme hvilke prosjekter som skal prioriteres og finansieres, men kommunen er stedsutvikler i byen der banen realiseres og vil få mest innvirkning. Det burde være naturlig at det lokale beslutningsorganet er aktivt med i prosessen, og blir sikret en rolle slik at de kan være det. Målet til staten om å spare tid og penger i planprosessen kan ende i et prosjekt som blir dyrere pga. mangelfull planlegging. I tillegg er det slik at investeringsmidler er styrende for om en plan blir gjennomført eller ei, og ikke om det foreligger en plan eller ei. Planlegger i BaneNOR: «Det er ikke mangel på planer som gjør at ting ikke blir gjennomført, det er investeringsmidlene.» (informant 5).

Det er helt klart at kommunen mister makt, og staten skal uansett ta hensyn til dem, men det som kan skje i statlige planer er at det lokale stedet og kommunen blir tilsidesatt til fordel for de store hensynene. Planlegger i Statens vegvesen: «Regjeringen som kom til makten høsten 2013 hadde store ambisjoner innenfor samferdselssektoren. De ville vise handlekraft og la press på Statens vegvesen og Jernbaneverket for å få til raskest mulig planlegging. Denne interessen for prosjektene fra regjering og departement gjorde at vårt fokus dreide mer mot hva regjering, departement og direktorat ønsket, mens de lokale, kommunale ønskene ikke fikk så mye oppmerksomhet som de vanligvis får i veiplanleggingen. Nå var det de overordnede nasjonale interessene vi først og fremst jobbet for. Da beslutningen om statlig plan kom i 2015 ble denne tenkemåten ytterligere forsterket.» (informant 6). Informanten fra Statens vegvesen påpeker at de hadde møter med fylkeskommunen og Ringerike kommune, men at disse endret seg fra at de jobbet sammen til at møtene kun var til for å informere fylket og kommunen. Prosjektet ble også preget av mange utskiftninger av medarbeidere, noe som kan ha påvirket den helhetlige fremdriften. Føringene og beskjedene fra staten endret seg mye underveis over tid, noe som også har gjort prosessen

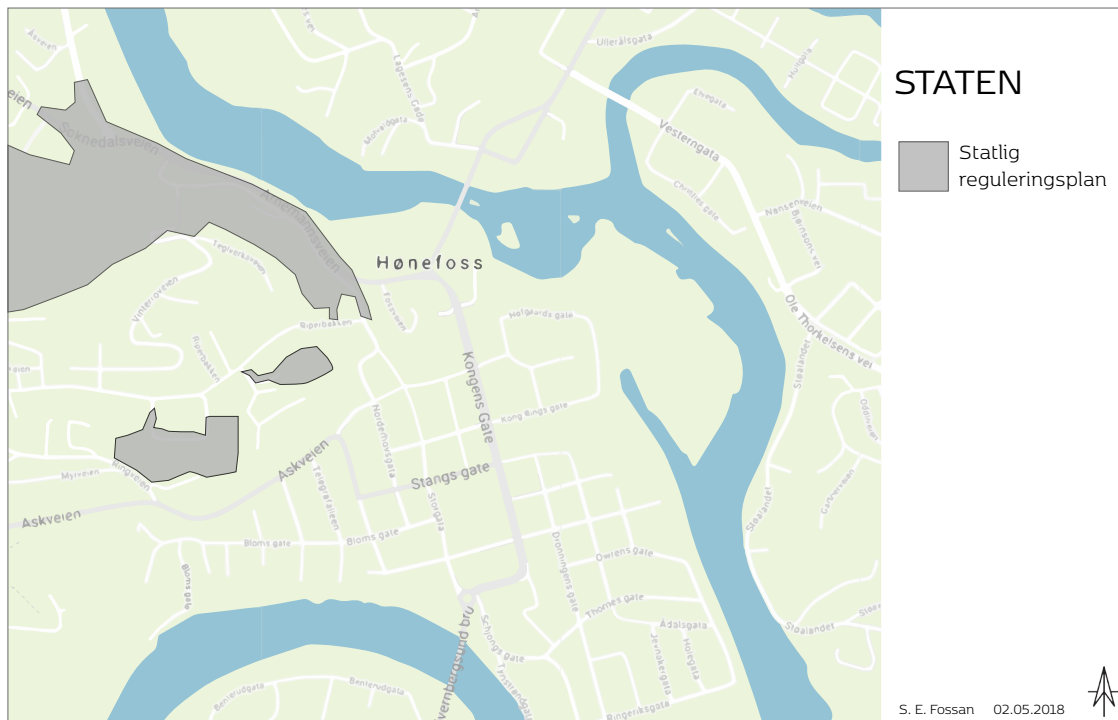
lenger enn nødvendig (informant 6).

Her ser man at modellen om kompakt byutvikling og knutepunktfortetting skal realiseres i Hønefoss ved Ringeriksbanen. Det som er annerledes er gjennomføringen, altså metoden. Det er ikke kommunen som står for implementeringen fullt og helt slik som andre steder hvor reguleringsplan har vært på kommunalt nivå. De gjennomfører det første fellesprosjektet for bane og vei innenfor InterCity-utbyggingen som statlig reguleringsplan. Staten overtar styring fra kommunen og det skal gjennomføres hovedsakelig på statens premisser. Kommunen går fra planmyndighet til høringspart og mister mye makt og innflytelse. Det fremgår av NTP (2018) at de ønsker å repetere dette mønsteret med statlig reguleringsplan flere steder før de har rukket å evaluere om det faktisk fungerer godt. Her er målet å spare tid og penger ved å hoppe over viktige ledd i prosessen, som for eks. en kommunedelplan eller en regional plan. Detaljeringsnivået på en reguleringsplan gjør at mange overordnede hensyn kan glippe. Pga. dette blir handlingsrommet til den aktuelle kommunen som er involvert betydelig mindre. Man kan kanskje si at en ny type handlingsmetode innenfor den repeterende modellen er på vei inn i norsk planleggingspraksis.

BaneNOR har hatt et eget kontor i Hønefoss med åpningstider der folk kan komme innom for å stille spørsmål (informant 4). De har hatt åpne folkemøter, planverksteder, mange møter med kommunene, fylkeskommunene, og andre aktører, samt møtt i kommunestyrene (informant 5). På denne måten jobber denne statlige aktøren med å ivareta informasjonen til og medvirkning fra det lokale samfunnet i Ringerike kommune og Hønefoss. Dette viser at beslutningsfellesskapet i kommunen blir forsøkt ivaretatt. BaneNOR sier de er opptatt av fortetting rundt stasjonen og det å finne gode løsninger for det lokale bussnettet og knytte det mot stasjonen, noe som også er et lokalt fokus, og positivt for kommunen. BaneNOR har også veiledet kommunen til å vedta en områdeplan for Hønefoss (informant 5). I mars 2018 var BaneNOR på besøk hos Ringerike kommune for å legge frem status på fellesprosjektet. Der ble det åpnet for dialog, og kommunen føler de blir hørt. En politiker i Ringerike kommune påpeker at det er staten som betaler 30 milliarder for prosjektet, så det er naturlig at de tar de endelige beslutningene (informant 4). Her ser man at staten jobber for å inkludere kommunen i planarbeidet til Ringeriksbanen, noe som er viktig for å opprettholde den lokale politiske forankringen og medvirkning fra lokalsamfunnet. Man kan stille spørsmål ved om det er en grundig nok medvirkning ettersom planprosessen er effektivisert. Det er svært positivt at BaneNOR foreslår en områderegulering for Hønefoss sentrum (kommer grundigere inn på dette i kapittel 9). Det er klart at det hadde vært enklere for statlige aktører å forholde seg til en plan når de planlegger stasjonsområdet i Hønefoss. Det skal påpekes at den statlige reguleringsplanen kun omfatter stasjonen i byen, men dette kan føre til et enda større behov for en plan som legger generelle føringer for hele byen.

Fellesprosjektet har møtt stor lokal og nasjonal kritikk fordi byggingen vil ha store negative konsekvenser for miljøet. Som følge av de store skadene prosjektet vil ha på naturverdier, utreder statenforøkologiskkompensasjon2018 (informant 9). Det skal blant annet opprettes verneområder i Ringerike og Hole - et tiltak som gir positive konsekvenser for naturmangfoldet (BaneNOR & Statens vegvesen, 2018). I 2018 kommer BaneNOR med innspill til handlingsprogrammet til Jernbanedirektoratet der de mener prosjektet er veldig kostbart. Samtidig foreslår de utsettelse av ferdigstillingen (informant 5). I april 2018 legger departementet den statlige reguleringsplanen ut på høring (Regjeringen, 2018). På dette tidspunktet har planen kommet så langt og det er lagt så mye penger i planleggingen at realiseringen av Ringeriksbanen virker lovende. Kommunen

har hele veien måttet forholde seg til statens skiftende politikk og metode, noe som fører til at de bekymrer seg for om banen vil bli bygd denne gangen. Nå beror det på penger til bygging og videre planlegging.



Figur 22: Statens romlige mønster i Hønefoss.

Sammendrag av kapittel 7

Ut ifra dette kapittelet leser man at Ringeriksbanen er et prosjekt som har vært påvirket av skifter i politikken, som mange andre storskala-prosjekter også er. Her har kommunen hele tiden måttet forholde seg til dagens politiske agenda og håpet at prosjektet skal gjennomføres. Det kommer et vendepunkt i prosessen når det blir ny regjering i 2013. De setter i gang fullt arbeid mot realisering av Ringeriksbanen med utredninger og planer. I 2015 sender de et oppdragsbrev som konstaterer at prosjektet skal bli planlagt med BaneNOR og Statens vegvesen i spissen, der det går rett på statlig reguleringsplan med planlegging av E16 og Ringeriksbanen under samme prosjekt. Dette betyr at kommunal- og moderniseringsdepartementet er planmyndighet. Her får man god fremgang, men kommunens rolle går fra planmyndighet til høringspart, noe som begrenser deres handlingsrom i planprosessen betraktelig (ser nærmere på dette i kapittel 9). Herfra kjører staten i stor grad sitt eget løp uten å inkludere kommunen i beslutningene som tas. De blir informert og kan komme med innspill, men står i stor grad på sidelinjen i en planprosess som i stor grad vil påvirke stedsutviklingen til Hønefoss. Her ligger staten i forkant med to profesjoniserte aktører som gjør planleggingsjobben for dem, og som samtidig legger sterke føringer for hvordan Ringerike kommune kan utvikle sentrum i egen by jf. figur 22. Det er staten som står for modellen om å implementere statlig politikk i et sted, Hønefoss, og istedenfor at det er kommunen som legger føringene ved å vedta en reguleringsplan som metode, som vil påvirke den lokale situasjonen i Hønefoss, er det staten som delvis gjør denne jobben i denne prosessen som skiller seg ut fra alle de andre InterCity-utbyggingene som er gjennomført til nå. Derfor kan vi se at selv om modellen repeteres i Hønefoss, så er det en forskjell lokalt, men også i planprosessen i seg selv. Overgangen

fra politikk til plan blir mer komplisert enn at staten legger føringene og kommunen planlegger. Her legger staten føringene både ikke-romlig og romlig fordi de utarbeider statlig reguleringsplan. Dette kan ses som et problem ettersom staten har liten erfaring med statlig reguleringsplan, og ingen erfaring med denne plantypen der vei og bane planlegges felles i InterCity-sammenheng. Dette gjør at kommunen sitter igjen med mindre makt og handlingsrom over egen byutvikling i Hønefoss.

Kapittel 8 Eiendomsutviklernes posisjonering

Dette kapittelet er en analyse av eiendomsutviklernes arbeid og posisjonering i prosessen med Ringeriksbanen og stedsutvikling i Hønefoss. Her bruker jeg informasjon fra et utvalg planer og saker fra Ringerike kommunes nettsider, samt en informant fra en sentral eiendomsutvikler i byen og to konsulenter som jobbet for en eiendomsutvikler i byen. Hovedfokuset i tid vil være på nyere tid, fra 1992 til i dag og spesielt fra 2013 og til i dag.

«Den institusjonelle rammen for dagens kompakte byutvikling er i stor grad planlegging basert på privat initiativ og investering.» (Hofstad, et al., 2015, p. 221). Det er de private investorene som skaper grunnlaget for at planene kommunen har om arealforvaltning blir til virkelighet. Samspillet mellom kommunen og eiendomsutviklere er viktig når man utvikler en by.

I 2013, når NTP blir vedtatt i Stortinget, merker Ringerike kommune økt interesse og press fra eiendomsutviklere i Hønefoss, og på nytt i 2018 som følge av at reguleringsplanen legges ut på høring. Dette viser utviklerne mer konkret hvor utviklingen kommer. Det blir lagt frem utrolig mange planer i Ringerike kommune og planavdelingen sliter å holde tritt med alt (informant 4).

Et konsulentfirma startet et boligprosjekt for en eiendomsutvikler i Hønefoss sentrum i 2013. De er i jevnlig kontakt med Ringerike kommune for at planen skal gå problemfritt gjennom. Når planforslaget blir lagt ut på offentlig ettersyn møter de innsigelser fra blant annet Statens Vegvesen våren 2015 som sier at planen måtte settes på vent til områdereguleringen for Hønefoss er gjennomført (informant 7). Dette skaper stor usikkerhet for en eiendomsutvikler i Hønefoss ettersom det legges mye penger i planlegging og kjøp av tomt før prosjektet i det hele tatt begynner å bygges. Her ser man at eiendomsutvikleren først får signaler fra kommunen om at de vil vedta planen, så får de kontrabeskjed av den statlige aktøren Statens Vegvesen om at kommunens plan må ferdigstilles først. Her kan det virke som Ringerike kommune ikke klarer å bestemme seg for hvilken strategi de ønsker å fronte. Eiendomsutvikleren har jobbet med prosjektet siden 2013 og må vente til tidligst høsten 2019 for å kunne fortsette det, da det er da områdereguleringen forventes vedtatt. Her kan man se en utakt mellom staten og kommunens ønsker for utviklingen av Hønefoss. Kommunen lar staten ta rollen deres når Statens vegvesen må stoppe en plan de egentlig ønsket å gjennomføre. Dette gjør at de gir staten makten over utviklingen i byen.



Figur 23: Boligprosjekt foreslått på Nordsida i Hønefoss sentrum i 2015. Reguleringsplanen er fortsatt ikke vedtatt fordi den står på vent.

Tronrud Eiendom er en av de sentrale eiendomsutviklerne i Ringerike. Bedriften har kjøpt og driftet eiendom innenfor næring, bolig og parkeringshus i kjeller de siste 30 årene i Hønefoss sentrum, i tillegg til salg av boliger og drift av næringsarealer. De driver også virksomhet i Nittedal, Lillehammer, Jevnaker og Hole, men understreker at hovedfokus ligger i Hønefoss. I 2016 valgte bedriften å flytte sine lokaler til sentrum av Hønefoss i Arnemannsveien for å komme tettere på sentrum, samt utviklingen (informant 8). Det faktum at de velger å flytte lokalene til sentrum av Hønefoss viser tydelig et ønske om å være i nærheten av en utvikling av Hønefoss som by og tidspunktet er neppe tilfeldig. Høsten 2016 ga de ut boken «Øya» som beskriver historien til Hønefoss, hva slags muligheter som fins, samt bedriftens historie i byen (Tronrud Eiendom AS , 2016). Det er positivt for kommunen at eiendomsutviklere som kjenner byen godt ønsker å utvikle byen strategisk mot en visjon istedenfor utviklere fra utsiden som kun ønsker størst mulig profit. Det viser genuin interesse i en helhetlig utvikling i byen. Det er også viktig at det er flere utbyggere inne i bildet for å skape variasjon og opprettholde demokratiske verdier.

Prosjekter Tronrud Eiendom har i byen er blant annet Brutorget, som nærmest står ferdig, Sentrumskvartalet (et lite kjøpesenter i sentrum), Kinohaven, Benterud, St. Hanshagen med flere. De har engasjert Snøhetta i en konseptstudie de har gjort for Øya med tanke på videre utvikling av stedet som en ny bydel. Her har de også hatt folkemøte for å høre hva de lokale ønsker i byen (informant 8). Å engasjere et så kjent firma er en stor investering å gjøre i Hønefoss sentrum, som ikke har markante bymessige kvaliteter i dag. Dette reflekterer den kommende utviklingen med Ringeriksbanen. Området ble kjøpt i 2012, (informant 8) like før regjeringen ga uttrykk for at de ville satse på Ringeriksbanen. Dette betyr at Tronrud Eiendom hadde tro på Hønefoss og ønske om å utvikle før signalene fra statlig hold var helt klare. Per april 2018 er prosjektet satt på vent pga. kommunens utarbeidelse av ny områderegulering for sentrum.



Figur 24: Den nye planlagte bydelen Øya. Snøhettas bidrag er signalbygget med glassfasade.

Tronrud Eiendom har et godt samarbeid med Ringerike kommune. De har inntrykk av at kommunen har god kontakt med befolkningen og jobber med forbedring av plan- og byggesak. Ansatt i Tronrud Eiendom om Ringerike kommune «Byggesaksavdelingen leverer, men vi er bekymret for planavdelingens kapasitet. Vi føler ikke at vi blir tilstrekkelig inkludert i de pågående planprosessene som omhandler våre eiendommer.» Videre påpekes det at planene for sentrum er utdatert. «Det bidrar til uforutsigbarhet for utbyggere og andre aktører. Vi er enige i at det trengs en byplan for at vi skal ha et felles rammeverk å utvikle etter, samtidig er det viktig at denne kommer på plass slik at vi og andre aktører kan være med på å rigge for vekst de neste tiårene.» Tronrud Eiendom har tre prosjekter inne i sentrum som er satt på vent pga. den pågående områdereguleringen til Ringerike kommune. Kommuneplanen som er under revisjon var på offentlig høring i 2017 og eiendomsaktøren finner ingen oppdatert informasjon på kommunens nettsider. Pga. dette er to områder som skal utvikles satt på pause i påvente av en ny plan (informant 8). I Ringerikes Blad leser man at også andre eiendomsutviklere har flere prosjekter på vent som følge av at byplanen for Hønefoss er under utarbeidelse (Ringerikes Blad, 2018d). Tronrud Eiendom kjøpte nylig et område kalt «Byporten» på Sørsida av byen. Førrige eier foreslo 22 etasjers bygg, men dette ble sagt nei fra kommunen. Nå jobber eiendomsaktøren for å få bymessige kvaliteter til stedet (informant 4).

Ringerike Næringsforening er en interesseorganisasjon for næringslivet i Ringeriksregionen. Her legges det til rette for at offentlige og private aktører kan samarbeide og kommunisere med hverandre (Ringerike Næringsforening, u.d.). På deres nettside står det om Ringeriksløsningen, som har som mål å gjøre Ringeriksbanen og E16 høyere prioritert av organene som tar beslutningene. En politiker i Ringerike kommune påpeker at Ringeriksløsningen har ført til godt samarbeid mellom de private aktørene og kommunen (informant 4).

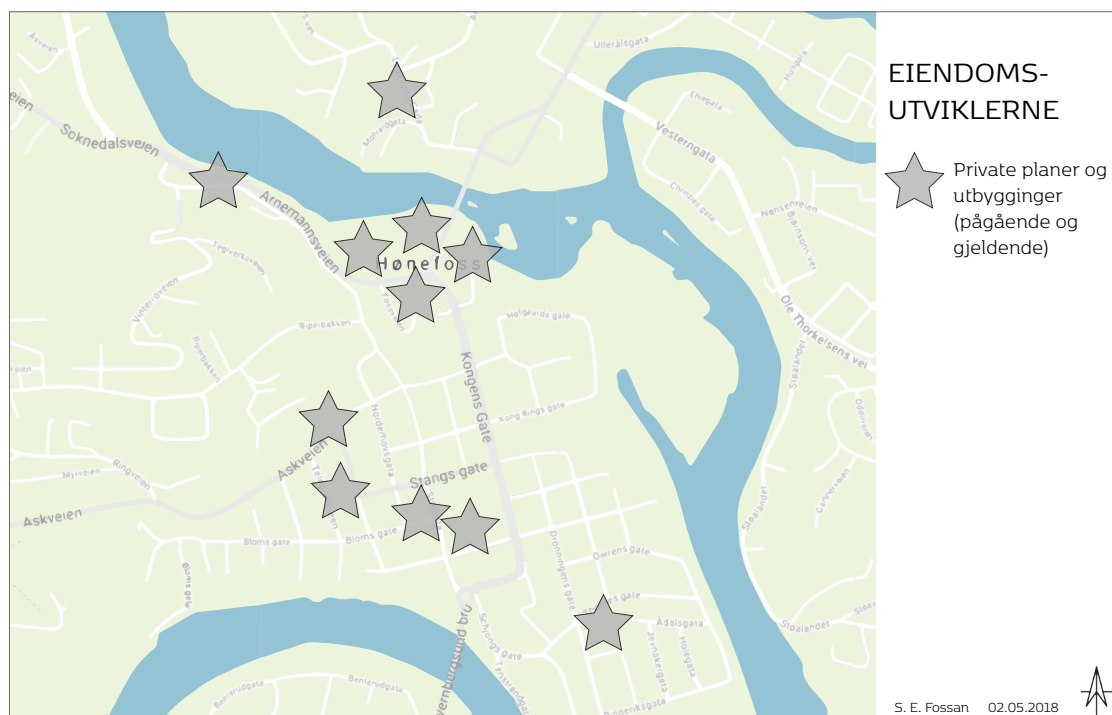


Figur 25: En sammenstilling av Tronrud Eiendom sine planlagte prosjekter for Hønefoss sentrum.

Sammendrag av kapittel 8

Man ser at kommunen i lang tid har godtatt stykkevis utbygging av Hønefoss uten en helhetlig plan for sentrum å forholde seg til jf. figur 26. Som svar på den kommende Ringeriksbanen og oppstart av en planlagt områderegulering har kommunen fra 2013 begynt å sette planene til eiendomsutviklerne på vent. Dette sender et signal om at kommunen ikke ønsker utvikling og kan skape dårlig relasjon til utviklerne. Kommunen burde vært tidlig ute med en plan slik at de parallelt

med utviklingen av Ringeriksbanen kunne utviklet sentrum mot en kompakt by rundt et knutepunkt. De har flere tilgjengelige planverktøy jf. PBL., som områderegulering eller kommunedelplan. I tillegg kunne de brukt strategiske virkemidler (Albrechts, 2004). Eiendomsutviklerne har ikke ventet på at kommunen skulle vedta en ny plan for sentrum. De har initiert planer, fått de vedtatt og bygget ut etter sentrumsplanen fra 1970-tallet. Dette har de gjort aktivt uten at kommunen har hatt noen ny og oppdatert plan å forholde seg til. Eiendomsaktørene sikrer seg rettigheter ved kjøp av eiendom og utvikling av den, mens kommunen blir satt delvis på sidelinjen fordi de ikke har et oppdatert planverktøy. Denne stykkvise reguleringen og utbyggingen av sentrum fører til at den helhetlige utviklingen av sentrum uteblir, og at makten over byutviklingen ligger i hendene på de få dominerende utbyggerne i Hønefoss. I realiteten betyr dette at eiendomsutviklerne har makten over den romlige stedsutviklingen i Hønefoss. Det er egentlig kommunens rolle å ta de ikke-romlige begrepene fra statlig politikk og gjøre de romlige i sin lokale kontekst i samspill med eiendomsutviklerne. Her står eiendomsutviklerne i stor grad for den romlige utviklingen av byen alene.



Figur 26: Eiendomsutviklernes romlige mønster i Hønefoss.

Kapittel 9 Kommunens arbeidsmetode i den lokale situasjonen

Til slutt i del to analyserer kapittel 9 hvordan kommunen arbeider i den lokale situasjonen Hønefoss med Ringeriksbanen og stedsutvikling generelt. Faktagrunnlaget baseres på intervju og dokumentstudier. Det skal pekes på at kommunen består av flere deler, blant annet administrasjonen og de folkevalgte politikerne, samt at de er en viktig grunneier. Her vil jeg ikke skille noe særlig mellom de ulike delene, kun se kommunen som én enhet. Hovedfokuset vil være på nyere tid, fra 1992 til i dag og spesielt fra 2013 og til i dag.

Kommunens fremgangsmåte i den unike lokasjonen Hønefoss starter en gang på 1940-tallet når de vedtar arealplaner for store deler av Hønefoss. Motivasjonen for planene og bruken på den tiden er vanskelig å fastslå. Grunnen til at dette er interessant er fordi noen av de fortsatt gjelder i dag, men de er ikke digitalisert og originalene er slitte og nærmest uleselige. I tillegg er de antakeligvis vanskelig å tilpasse dagens struktur i byen og gjeldende lowverk (informant 3). Her ser man at kommunen har vært svært lite proaktive med å oppdatere eldre planer. De juridisk bindende planene er avgjørende for å kunne legge føringer for hvordan eiendomsutviklere og andre private skal forholde seg til ønsket utvikling.

Allerede i 1974 fantes det en modell av Vesttangenten (sentral vei i sentrum) på rådhuset i Hønefoss (informant 4). I senere tid har det vært et stort spørsmål om hva man skal gjøre med den dominerende veien som hovedsakelig består av biltrafikk. De mange analysene og utredningene som har blitt gjort nylig har ikke blitt brukt til å utvikle noen plan for hvordan Ringerike kommune ønsker at trafikkbildet skal være. Det er tydelig at de ønsker å redusere trafikken for å skape en kompakt by med karakteristikken til et transportknutepunkt basert på den kommende Ringeriksbanen, men ikke hvordan.

I 1976 vedtar Ringerike kommune en sentrumsplan som fortsatt er gjeldende. Det er vanskelig å vite hva motivasjonen bak denne var, men kommunen sier at noe av grunnen til at den ikke er blitt fornyet er den uavklarte trafikksituasjonen i Hønefoss. Hvert døgn er 22 000 biler i aktivitet i byen. Kjø og mangel på et godt kollektivtilbud viser at de ikke er plass til flere biler (informant 1). Vil de ha den kjente Vesttangenten fortsatt? Vil de erstatte den? Skal den gå utenfor byen? Man har vedtatt å erstatte planen flere ganger, men det har av en eller annen grunn ikke blitt noe av. I stedet for å vedta en overordnet strategi for byen med tilhørende arealplan (Albrechts, 2004), har det blitt vedtatt flere små reguleringsplaner som erstatter små deler av planen. På 70- og 80-tallet vedtas det flere reguleringsplaner i Hønefoss sentrum som spesifiserer arealformål i sentrum. Mange av disse er gjeldende i dag og er ikke leselige etter gjeldene plan- og bygningslov. I dag vedtas det fortsatt enkeltplaner for sentrum uten at det finnes en helhetlig plan som setter rammer for utviklingen av byen (jf. kapittel 8). Fortsetter dette vil det skape en «bit for bit»-utbygging uten hensyn til helheten, og politikken om kompakt byutvikling. Hvert område som blir planlagt ved reguleringsplan og utbygd hver for seg vil ikke kunne ta hensyn til helheten om det ikke foreligger en overordnet plan eller strategi som kommunen følger. Dette er ikke ønskelig med tanke på ivaretagelse av grønnstruktur, sammenhengende gang-sykkelvei og andre kvaliteter som kun kan ivaretas gjennom en helhetlig plan for Hønefoss sentrum. Ringerike kommunes visjon og ønske for hvordan byutviklingen skal foregå burde sikres gjennom juridisk bindende planer.

I forbindelse med stortingsvedtaket i 1992 opprettes Forum: Nye Bergensbanen på initiativ fra lokalpolitikere i blant annet Ringerike kommune. Her går ordførerne fra alle de 13 berørte

kommunene fra Oslo til Bergen sammen for å samordne sin visjon for forkortelsen av Bergensbanen (informant 2). Her starter et samarbeid på tvers av kommuner innad i fylket Buskerud. Politiker, Ringerike kommune: «Vi har valgt å opptre i fellesskap for å vise at vi kan være enige» (informant 4). Dette er et svært gunstig grep. Det er verdifullt for politikerne på nasjonalt nivå å vite at kommunene er enige i hvilken utvikling de ønsker. På denne måten kan de forutse hva som blir vedtatt lokalt og hva som er mest sannsynlig at blir gjennomførbart. Ringerike kommune gjør et strategisk lurt valg for å prøve å sikre Ringeriksbanen til Hønefoss. Det fremgår av intervjuer at forumet fungerte mest som en diskusjonsgruppe kommunene imellom i begynnelsen, men vi skal se at den utvikler gode strategiske egenskaper senere.



Figur 27: Gjeldende arealplan for sentrum fra 1976.



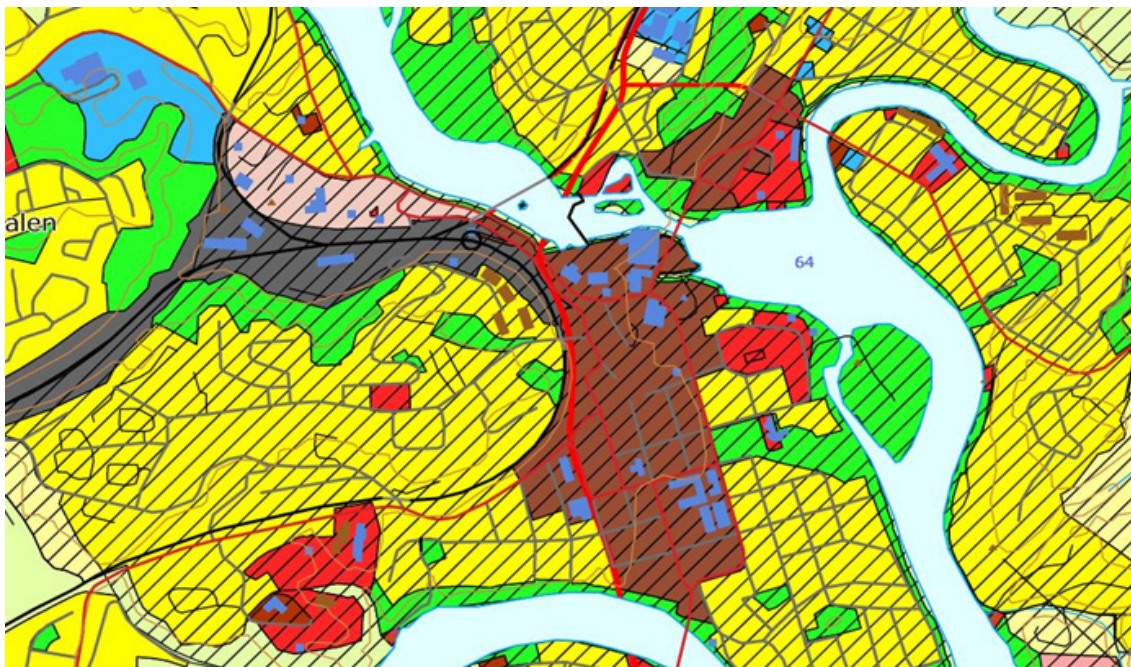
Figur 28: Eksempel på reguleringsplan i Hønefoss sentrum, der deler er tegnet på og viser til ny plan.

I 1993 lager Buskerud fylkeskommune, Statens Vegvesen, NSB og Ringerike kommune en Areal- og transportplan for Hønefossområdet basert på Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Her utredes trafikk-løsninger, sykkel-gangveier, stasjonsplassering, og forberedelsen på en eventuell Ringeriksbane er i fokus (informant 3). Denne planen burde vært brukt som grunnlag til å lage en strategisk plan for hvilken utvikling Ringerike kommune ønsket for byen sin, Hønefoss. Her har de fått støtte og medvirkning fra sentrale statlige aktører i utarbeidelsen av en plan som bygger på faglige utredninger om transport og arealutnytting, i tillegg til aspektet ved Ringeriksbanen. Med denne strategiske planen kunne de utarbeidet en juridisk bindende arealplan ut ifra den tids hensikter. Kommunen var klar over at det var vedtatt en utvikling for området og at de skulle bli en del av en knutepunktfortetting. Det skal nevnes at iverksettelse vedtaket om Ringeriksbanen var usikkert, men kommunen må ligge i forkant av eiendomsutviklere om de skal ha kontroll på hvilken retning Hønefoss utvikler seg i (Hofstad, et al., 2015).

I 2011/2012 jobber flere kommuner i Hallingdal og Ringerike med et forhåndprosjekt før Nasjonal Transportplan skal revideres. Prosjektet heter LINK og målet for det er å vise at kommunene i regionen er enige om hva slags utvikling de ønsker, samt påvirke sentrale personer nært beslutningsapparatet i Stortinget (Hovland, u.d.). Dette er et arbeid som bygger videre på Forum: Nye Bergensbanen. Etter lang tid uten noe særlig aktivitet var de klare for å satse (informant 2; informant 4). Det blir engasjert en spesialkonsulent som skal følge prosjektet på vegne av styringsgruppen for prosjektet som består av ordførerne i kommunene, rådmennene, aktører fra næringslivet med flere. Her kommer et bredt interessefellesskap sammen. Spesialkonsulenten er en mann med lang politisk erfaring, også som rådmann i store byer i Norge. Hensikten med denne ansettelsen er å engasjere en som har lang erfaring med det offentlige systemet fra innsiden. Prosjektet blir finansiert av kommunene og Buskerud fylkeskommune. Det blir blant annet arrangert frokostmøter på Stortinget og Grand Hotel, og laget materiale med informasjon om Ringeriksbanen og de andre banene som sørger for Bergensbanens forkortelse. Det blir også gjort flere utredninger, blant annet en som peker på alternative måter å regne ut en mulig fremtid i vekst. Politiker i Ringerike kommune: «Motivasjonen var at vi ville få på plass en bane som åpner regionen for vekst og utvikling, og samtidig vise at den er et viktig bidrag nasjonalt med tanke på Bergensbanen» (informant 4). Ringeriksbanen og fellesprosjektet ender med å bli en del av NTP i 2013. Her handler Ringerike kommune svært proaktivt ved å gå tidlig inn i en statlig prosess som repeteres jevnlig, nemlig vedtak av NTP. De hadde kunnskapen til å forstå at det var svært viktig å bli inkludert i planen, og skaffet seg ressurspersonene og satt av midlene for å gjennomføre det. Arbeidet er mest sannsynlig deler av grunnen til at Ringeriksbanen igjen ble en del av statens transportplaner.

Rundt året 2012 jobber Ringerike kommune med en kommunedelplan for forbedringen av E16. Kommunen jobber hardt og proaktivt for å få vei fordi de antar at Ringeriksbanen ikke er realistisk. Dette er også en del av et forsøk på å erstatte den gjeldende reguleringen i sentrum av Hønefoss fra 1976. Planen ble arbeidet helt ferdig i samarbeid med Statens vegvesen. Når den blir sendt på høring kommer det mange innsigelser fra statlige aktører, blant annet SVV og fylkesmannen. Det kommer et innspill fra BaneNOR om at det ikke kan lages en plan for E16 uten å ta hensyn til Ringeriksbanen, og at dette bør være et fellesprosjekt (informant 1). Her ser vi at kommunen jobber proaktivt sammen med staten for å få E16 utbedret og samtidig lage en plan for byen. Her blir de stoppet av statlige aktører og all arbeidet de har lagt ned forblir en ikke vedtatt plan. Det

som derimot kom ut av Ringerike kommunes arbeid var reaksjonen til BaneNOR, som vi skal gå inn i nå.



Figur 29: Gjeldende kommuneplanens arealdel.

I 2013 reagerer Ringerike kommune på innspillet fra BaneNOR med å vedta at de ønsker en statlig plan for E16 og Ringeriksbanen – kalt et prinsippvedtak. Politiker i Ringerike kommune: «Vi erkjente at vårt kompliserte område med mange statlige aktører med forskjellige meninger gjorde at det var nødvendig å sette inn en statlig plan jf. PBL. Det har vært en god opplevelse at staten har tatt styringen. Vi føler ikke at lokaldemokratiet er forringet fordi det har vært fremdrift, og det har vært det viktigste. Vi har hatt påvirkningskraft, men når det kommer til beslutningene, så er det staten som tar disse.» (KH; RB). Planlegger i Statens vegvesen: «Kommunestyrevedtaket om statlig plan er veldig viktig når det gjelder hvilken innflytelse Ringerike kommune fikk og fortsatt har på planen. De signaliserte at det viktigste for dem var å få ny vei og jernbane, og at de ønsket at staten skulle «skjære gjennom» for å få prosjektene bygd så raskt som mulig. Når du sier fra deg muligheten til å være planmyndighet, så sier du også fra deg veldig mye makt.» (informant 6). Her ser kommunen en mulighet i innspillet fra BaneNOR og er svært proaktive når de vedtar prinsippvedtak om statlig plan i alle de berørte kommunene; Ringerike, Hole og Bærum. Det er tydelig at de ser dette som eneste mulighet til å få banen og/eller veien ettersom kommunedelplanen deres ble stoppet av innsigelser. Det er klart at en satsning som Ringeriksbanen er en spesielt stor økonomisk belastning for staten ettersom det krever titalls milliarder i ett prosjekt. E16 har mindre risiko fordi den kan utbedres litt etter litt over tid. Samtidig som Ringerike kommune er proaktive i prosessen for å komme nærmere realiseringen av Ringeriksbanen skyver de ansvaret og makten over på staten, og reduserer sin egen rolle fra planmyndighet til høringspart i en plan som skal være avgjørende for utviklingen av Hønefoss. Dette kan være problematisk. Hvorfor utarbeider ikke Ringerike kommune en strategisk plan basert på kommunedelplanen de allerede har lagt mye ressurser i? Eventuelt utarbeide en arealplan for Hønefoss? Her kunne de hatt en mulighet til å være i forkant av statlige avgjørelser.

Ved regjeringsskiftet i 2013 merket Ringerike kommune at det kommer et vendepunkt. Planleggerne i kommunen ble ringt av Miljøverndepartementet som ønsket å vite mer om prinsippvedtaket i kommunen. Planlegger i Ringerike kommune: «Hele Ringeriksregionen responderte med: dette vil vi ha.» (informant 1). Her viste prinsippvedtaket til kommunen at det lønner seg å være proaktiv; staten responderer. Det politiske skiftet viser seg å være veldig avgjørende for Ringeriksbanens skjebne.

Ketil Solvik Olsen blir samferdselsminister, og Ringerike kommune følger opp med å arrangere flere møter med ham, samt ta ham med på befarings i helikopter for å vise frem traséen for Ringeriksbanen (informant 4). Her ser vi den fortsatt proaktive kommunen som driver lobbyvirksomhet for å sette fokus på Ringeriksbanen. Det skal vise seg å fungere, men de lokale planene og strategiene for Hønefoss som område og by står helt stille. Statens begrunnelse for å legge Ringeriksbanen til Hønefoss er å avlaste Oslo og skape en kompakt by i Hønefoss. Det er viktig å få vedtaket om banen på plass, men det er også viktig å legge en strategi for byen.

I mars 2015 ferdigstilles en KVVU for Hønefoss som ser på helhetlige transportløsninger for byen, uten å ta med Ringeriksbanen i beregningen (Statens vegvesen, 2015). Bakgrunnen er et mandat fra Samferdselsdepartementet i 2013 der de ønsker å avklare mulighetene som ligger i forholdet mellom biltrafikk og kollektivtransport, med tidligere motivasjon fra Buskerud fylkeskommune for å kunne vedta «Ringerikspakka». Ringerike kommune jobber sammen med Statens Vegvesenet i utarbeidelsen, og er aktivt med i idéprosessen. Kommunen støtter miljøkonseptet fra utredningen, men ønsket å kombinere det med sentrumskonseptet. Usikkerheten knyttet til fremtidens Hønefoss ødelegger for at rapporten yter sin fulle nytte. Kommunen vedtok hvilken alternativ de ønsker å gå for, men rapporten blir ikke brukt aktivt videre. Den blir senere overkjørt og erstattet av statlig reguleringsplan (informant 1). Her får Ringerike kommune ytterligere en mulighet til å ikke lene seg på statens vedtak, men lage og vedta en egen plan for Hønefoss. Som arealmyndighet og stedsutvikler er dette jobben deres. Usikkerheten knyttet til om banen blir vedtatt ligger der, men uavhengig av banen burde kommunen ha arealplaner vedtatt etter gjeldende planlov. Løsningene i KVVUen kunne lagt grunnlaget for en egen strategiplan utarbeidet av kommunen på bakgrunn av de to konseptene de ønsket. Det kan virke som de fortsatt venter på at det skal skje noe med Ringeriksbanen.

I 2015 dukker plutselig regjeringspartiene opp på Sundvollen med togkake på en søndag. Statsministeren, Hareide, Jensen, Skei Grande med andre politikere, og pressen er der. Dette skaper store overskrifter om Ringeriksbanen. Rett etter sender regjeringen oppdragsbrevet (omtalt i kapittel 7). Ringerike kommune føler at de går fra bunnen av listen på prioriteringer til toppen over natten (informant 1).

I juni 2015 står parallelloppdraget «Fremtidsbilder for Hønefoss» ferdig. Prosjektet er initiert av Ringerike kommune og det kostet mellom 1 og 2 millioner kroner. Flere sentrale aktører som Jernbaneverket, Statens Vegvesen og eiendomsutviklere sitter i komiteen som vurderer oppdragene, som er gjennomført av ulike konsulentfirmaer. Ifølge kommunen har prosjektet mer eller mindre kun blitt brukt til inspirasjon, mens tegningene av stasjonen har blitt tatt videre til den statlige reguleringsplanen. Kommunen sier også at BaneNOR blant annet har tatt hensyn til deres ønsker om sykkelveg, samt hatt stand på Ringeriksdagen og åpent kontor (informant

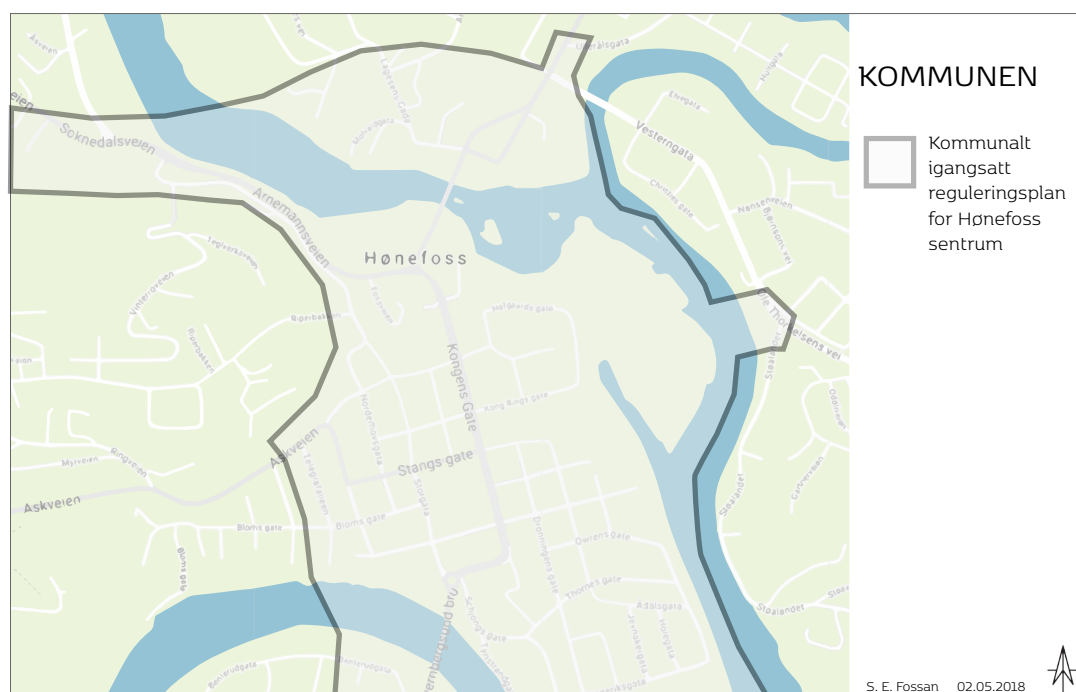
4). Planlegger i Ringerike kommune: «Prosjektet ble veldig fint med friske tanker, men alt skulle gjøres så fort i prosessen med den statlige reguleringsplanen. Derfor har vi ikke rekt å ta helt hensyn til det.» (informant 1). Det er proaktivt av kommunen å starte en prosess om visjoner ved å engasjere konsulenter i dette prosjektet, men igjen feiler de å ta det videre i en juridisk plan eller en strategisk vedtatt plan for Hønefoss. I 2016 vedtar kommunen en veldig generell planstrategi for 2016-2020, som i hovedsak ønsker å tilrettelegge for vekst ved blant annet vedlikehold av kommunale veier og effektiv saksbehandling (Ringerike kommune, 2016a).

Når Ringerike kommune begynner oppstart av en ny områderegulering for sentrum i 2017 er dette hovedsakelig på bakgrunn av råd og oppmuntring fra fellesprosjektet, ved blant annet Buskerud fylkeskommune og BaneNOR. Planleggere i kommunen mener at det er lettere å gjøre en områderegulering etter brikkene for InterCity er lagt, med tanke på lokalisering av stasjon osv. (informant 1). Her svarer kommunen på statens ikke-romlige politikk om knutepunktfortetting og kompakt by med en romlig områdeplan for Hønefoss. Planen dekker ikke hele Hønefoss by og det er fortsatt mange deler av byen som burde vært del av en strategisk plan på forhånd som faller utenfor (Albrechts, 2004). Blant annet bor de fleste av innbyggerne i Hønefoss utenfor sentrum og skal de kunne bruke Ringeriksbanen må det tilrettelegges for kollektivtransport og gang-sykkelveg. Det kan være vanskelig å detaljutforme en plan for sentrum før man har tatt stilling til helheten, men det er positivt for byutviklingen i Hønefoss at kommunen tar grep og starter prosessen med en områderegulering. Problemet er at denne områdereguleringen kun er i startfasen når statlig reguleringsplan legges ut på høring. Dette gjør at staten ikke trenger å forholde seg til utviklingen kommunen ønsker for Hønefoss som fremtidig kompakt by og knutepunkt. Områdene rett utenfor planavgrensningen vil ikke bli omfattet av planen og har fortsatt gjeldene plan fra blant annet 1940- og 70-tallet eller ingen plan i det hele tatt ettersom mange av de fysiske planene er ødelagt. En områderegulering som ikke dekker hele byen er en start, men en kommunedelplan som tar for seg hele Hønefoss by ville vært mer gunstig for å takle den helhetlige utviklingen og rydde opp i gamle gjeldende planer. Det er svært lite proaktivt av kommunen å begynne arbeidet med en områderegulering for sentrum 47 år etter at siste plan ble vedtatt. Mye har skjedd i politikk, planlegging og lowerk siden den gang. I forbindelse med områdereguleringen av sentrum varsler Ringerike kommune et «reguleringsstopp» i 2018. Det kommer et tilleggsvedtak som snur beslutningen og det blir ikke noe av allikevel (informant 1), men man vet at flere planer står på vent pga. områdeplanen for sentrum. Dette er med å underbygge at det virker som kommunen er usikker på sin fremgangsmåte og hva de ønsker for fremtidig utvikling.

I forbindelse med budsjett for 2018 vedtar Ringerike kommune i desember 2017 at det skal opprettes en ny avdeling kalt «strategi- og utviklingsavdeling». Her skal det være en strategisjef, som også jobber som assisterende rådmann. Per april 2018 er denne jobben under ansettelse. Våren 2018 kjøper kommunen et bygg i sentrum av Hønefoss for å samle all kompetanse som handler om plan og byggesak på samme sted for å dyrke frem et godt miljø. Bygget ble formelt åpnet i mars 2018 (informant 4). Her viser Ringerike kommune viljestyrke og interesse i å bygge opp sin egen organisasjon, og ikke lene seg på statlige aktører. De ønsker en strategisk avdeling i organisasjonen som kan være med å utvikle kommunen videre. Våren 2018 utlyser Ringerike kommune en stilling som byplansjef. Dette er ifølge kommunen for å sette inn flere ressurser til planlegging og få en helhetlig utvikling (informant 4). Dette er et steg i riktig retning, ettersom flere opplysninger har vist at kommunen mangler ressurser på plansaker.

Politiker i Ringerike kommune: «Formannskapet i Ringerike kommune har vedtatt at man må ta grep over utviklingen. Med så store forventninger til et sted er det klart at det er aktører som går inn foran og vil bygge omfattende og stort fordi det vil gi en profitt over lang tid». (informant 4). I dag ønsker Ringerike kommune en kompakt by med bymessige kvaliteter som følger overordnede retningslinjer, og som kan møte utviklingen som kommer med Ringeriksbanen. De ønsker å løse bildominansen i sentrum og øke kollektivtransportandelen. Kommunen ønsker ikke at for mange reguleringsplaner skal vedtas før reguleringsplanen for sentrum er klar (informant 1).

I 2018 foreslår BaneNOR utsettelse av Ringeriksbanen til 2028 pga. økonomiske årsaker. Kommunen er redd det kan være mer enn en utsettelse, fordi de har erfart i over hundre år at politiske endringer har ødelagt for realiseringen av banen. Dette er svært uforutsigbart for de som investerer i byen og for kommunens planer (informant 1).



Figur 30: Den planlagte områdereguleringens romlige mønster i Hønefoss.

Sammendrag av kapittel 9

Man ser at kommunen har hatt en tradisjon for å vedta planer tidligere i historien, noe som fortsatt står i dag. Forskjellen er hovedsakelig at det i dag kun blir vedtatt reguleringsplaner for mindre områder og ikke for Hønefoss i sin helhet, noe som fører til en «del for del»-utbygging og planlegging. Dette er med å definere Ringerike kommune som stedsutvikler. Det kan virke som om de ikke har noen fast agenda eller plan for hva slags utvikling de ønsker i byen sin. Det er vedtatt mange relevante og gode utredninger siden 1993 som ikke har resultert i bindende planer eller strategiske planer for stedet, noe som kan ses som mangelfullt. Når det kommer til kommunens rolle i prosessen med Ringeriksbanen, har de vært svært proaktive og engasjerte når det gjelder å motivere statlige aktører til vedtak, planlegging og bygging av den. Det er vanskelig å se at kommunen selv har tatt i bruk strategiske planverktøy i Hønefoss for å tilrettelegge for en styrt utvikling i tiden som kommer. Det er mangel på arealplaner og strategiske planer

(Albrechts, 2004). Man ser at staten tar over store deler av makten til kommunen når de blir planmyndighet og planlegger av den statlige reguleringsplanen for Ringeriksbanen (og E16). De får enda større makt når kommunen ikke har vedtatt planer som setter agendaen og legger premisser for hvilken utvikling de ønsker i Hønefoss. Her står staten fri til å legge sine premisser og føringer uten at kommunen får ta del i beslutningene. Dette er problematisk når kommunen er beslutningsfellesskapet som skal ta vare på de lokales interesser i Ringerike. Ringerike kommunes planstrategi er veldig generell og hovedfokus er å tilrettelegge for kommende vekst. Siden ca. 2017 ser man en endring i kommunens handlingsmønster. De begynner arbeidet med en områdeplan for sentrum, noe som er et steg i riktig retning ettersom den kan legge føringer for resten av planene som vedtas for Hønefoss sentrum. I tillegg vil den kunne samkjøre og gjøre avveininger rundt motstridende interesser, og skape grunnlag for en valgt strategi for byen (Albrechts, 2004). Noe av problemet med planen er at den ikke dekker et stort nok område til å kunne ta for seg hele Hønefoss eller erstatte alle de eldre planene i byen jf. figur 30. Dette gjør at sentrale områder uteblir. I slutten av 2017 vedtar kommunen opprettelsen av en ny avdeling som blant annet skal jobbe med strategier for utvikling av byen, samt oppbemanning med ny plansjef. Dette er et viktig steg i rett retning for å kunne samstille interesser for å styre utviklingen i egen by. Dessverre kan det virke som både områdeplanen for sentrum og opprettelsen av avdelingen kommer litt i seneste laget ettersom den statlige reguleringsplanen allerede er lagt ut på høring, men det er aldri for sent å endre handlingsmønster til det bedre. Kommunens implementering av de ikke-romlige statlige føringene om kompakt by og knutepunktfortetting mangler foreløpig et rammeverk for utvikling. Deres metode for implementering har tatt lang tid, men er på rett vei. Staten kjører et effektivt løp i en prosess de er kjent med, mens de implementerer modellen for knutepunkt og kompakt by i Hønefoss ved å ta full kontroll med statlig plan.

Kapittel 10 Drøfting og konklusjon

I denne delen skal jeg bruke delproblemstillingene til å vurdere kommunens rolle i stedsutviklingen i forhold til staten og eiendomsutviklere med informasjon fra mine tre analysekapitler 7, 8 og 9, samt resten av empirien i del 2. Jeg besvarer underproblemstillingene først, for så å besvare hovedproblemstillingen som en konklusjon.

1. Hvordan har sentrale begreper og modeller vi planlegger etter blitt til?

Helt konkret blir den statlige politikken til ved vedtak i Stortinget som bestemmer hvilken utvikling det ønskes at landet skal ta. Dette skal gjennomføres ved at blant annet kommunene skal følge denne politikken i deres utvikling av deres lokale kontekst.

Historisk ser vi at den statlige politikken om bærekraftig utvikling har utviklet seg som en kritikk på samfunnet i dag og noen tiår tilbake. Det er bildominert og miljøet blir negativt påvirket av det. Fra da kjøp av bil ble konsesjonsfritt i 1960 ble det bygget ut infrastruktur som ga bilene rom, og man kan si at dette har påvirket byene våre negativt totalt sett. I dag ser vi at det ikke er plass til flere biler, spesielt i Hønefoss som er en av de mest bildominerte byene i Norge. Som en løsning på dette problemet kom Brundtlands begrep om bærekraftig utvikling på 80-tallet og politikken begynte å innrette seg etter dette. I ettertid kom begreper som kompakt by og knutepunktfortetting som skulle skape et mer bærekraftig samfunn gjennom planlegging. Dette ble en modell som har blitt og skal repeteres flere steder på Østlandet i forbindelse med InterCity-satsningen. Dette har allerede skjedd i Lillestrøm og skal skje i blant annet Hamar og Skien. Dette har et direkte forhold til kommunen, da det er de som jobber med sin metode for å implementere modellen i sin unike kontekst. Denne implementeringen er krevende pga. de innlysende forskjellene mellom begrepene og virkeligheten i for eks. Hønefoss.

Den statlige politikken har blitt til som en kritikk av byene og samfunnet, slik som så mange byidealer før den. Politikken har produsert noen begreper som har blitt til idealer innenfor planlegging i Norge i dag; kompakt by, bærekraftig utvikling og knutepunktfortetting. Disse er idealer fra et politisk ståsted, men inneholder så mye mer i virkeligheten. Dette er en del av forskjellen mellom den kompakte byen som ideal og kompakt byutvikling. Dette er i realiteten to forskjellige ting; modellen og metoden. Idealet kommer med forventninger knyttet til seg, og byutviklingen mot en kompakt by er en prosess som skal gjennomføres i hvert sted. Staten skaper en idealby og kommunen gjør håndverket som skal til for å faktisk bygge den. Dette er samspillet mellom modell og metode i planleggingen. Den generelle, repeterende modellen utvikler seg forskjellig i hvert sted fordi kommunens metode er unik. Nettopp fordi kompakt by sier noe generelt om hva resultatet skal bli, mens metoden brukes for å realisere den. Måten de skal implementeres i samfunnet og de allerede satte strukturene har vist seg å være en utfordring i Hønefoss, og er noe av det som blir belyst videre. Nå skal vi se på forholdet mellom politikk og plan, som er med på å belyse virkemidlene for hvordan politikken blir til virkelighet.

2. Hva er forholdet mellom politikk og plan i den norske forvaltningen, og hvordan kommer det til uttrykk i byutviklingen på Hønefoss?

For å svare på hva kommunens rolle er, er det viktig å påpeke hva rollen deres er i den norske forvaltningen, og da spesielt i forholdet mellom politikk og plan. Kommunen har stor lokal makt ettersom det er de som skal forme sitt sted romlig og legge rammer for samfunnsutviklingen.

Det lokale selvstyret står sterkt i Norge, men det ligger rammer og føringer fra nasjonalt hold som kommunen må forholde seg til. Som nevnt tidligere i oppgaven handler kommunens metode for implementering av statens modell i hovedsak om forholdet mellom politikk og plan. Det er disse kommunen må bygge bro mellom for å kunne implementere den kompakte bymodellen i den lokale romlige strukturen, noe som er en utfordrende oppgave. Blant annet er det vesentlige forskjeller mellom de to, som at én er romlig, og den andre ikke er det. Hvordan kan kommunen skape en kompakt by i Hønefoss?

Staten gir bestemte rettigheter og organiserer politikken, som betyr at de regulerer måten man kan delta i prosessene. For eks. at enkeltpersoner kan fremme forslag om planer eller rettigheten til å delta om man har eiendomsrett. Kommunen er aktøren som skal styre prosessen lokalt ved å vedta arealplaner. For at denne rollen skal bli utført på riktig måte trengs det aktiv handling. Vi ser at disse rettighetene er ivaretatt i Ringerike kommune, men handler kommunen aktivt nok til å gjøre sin jobb som stedsutvikler? Planer behandles og går gjennom, men for at disse vedtakene skal følge samme utvikling er en helhetlig strategisk plan viktig (Albrechts, 2004).

Forholdet mellom politikk og plan i Hønefoss i dag er preget av at politikken om bærekraftig utvikling, og begrepene kompakt by og knutepunktfortetting skal styre utviklingen. I dag ser vi at de forskjellige aktørene jobber uavhengig av hverandre og uten en overordnet plan jf. figur 31. Nå skal vi gå nærmere inn i staten og kommunen som aktør for å forstå dette forholdet bedre.

3. Hvordan påvirker statlig politikk og handling den lokale utviklingen i Hønefoss?

Statlig politikk og handling er en faktor som viser seg å påvirke den lokale utviklingen i Hønefoss. Når et ønske om bærekraftig utvikling står sentralt i statlig politikk og skal gjennomføres i den lokale konteksten gjennom begreper som kompakt by og knutepunktfortetting gjør dette at enkelte steder vil kunne få stor vekst som følge av det. Dette kommer an på hvor staten velger å satse og vedta utvikling i en viss retning. Dette handler om hierarkiet i Norges plansystem, der staten legger føringene og kommunen skal implementere disse. Hvor mye statlig politikk og handling kan påvirke lokal utvikling belyser maktforholdet mellom stat og kommune, der kommunen på mange måter er avhengig av staten i et stort samferdselsprosjekt, slik vi ser i Hønefoss. Dette er fordi staten bevilger pengene og vedtar prosjektet. Samtidig har kommunen også mye makt fordi de er arealmyndighet for sine arealer og kan utforme disse slik de ønsker på bakgrunn av noen generelle føringer fra staten, som knutepunktfortetting og kompakt by. Hønefoss sin bykjerne skal bli til modellen staten ønsker å innføre, men basert på kommunens unike utforming. Da gjenstår det å se hva slags metode for stedsutvikling Ringerike kommune velger.

Hønefoss har fått signaler om en ventet utvikling som følge av politikken som har utviklet seg historisk som et svar på miljøproblemer i Norge og rundt om i verden. Det er tydelig at knutepunktfortetting, kompakt by og bygging av infrastruktur som fremmer en bærekraftig utvikling er viktig for staten, og blir spesielt satset på fra 2013 i dette caset. Staten har hatt Ringeriksbanen og Bergensbanens forkortelse i sine planer i over hundre år, noe som har skapt en del usikkerhet rundt om Hønefoss vil få den nye utviklingen. Dette gjør kommunen veldig avhengig av statens beslutninger. Banen ble vedtatt i stortinget i 1992 og er først nå på god vei i planleggingen. Dette er positivt for utviklingen i Hønefoss. Vi ser at eiendomsutviklerne kjøper opp

flere tomter og initierer flere reguleringsplaner, noe som er positivt for vekst i byen, men skaper økt press på Ringerike kommune som planmyndighet. Her følger det viktige spørsmålet om hva slags metode kommunen skal bruke for å håndtere utviklingen som hovedsakelig er kommet på grunnlag av statlig politikk og handling. Hvordan skal de ta tak i begrepene i statens politikk og gjøre de til strategiske og romlige planer i Hønefoss? Det kan eventuelt bli vanskelig når de ikke har så sterkt eierskap til statlig reguleringsplan som om de hadde vært med å utarbeide den selv.

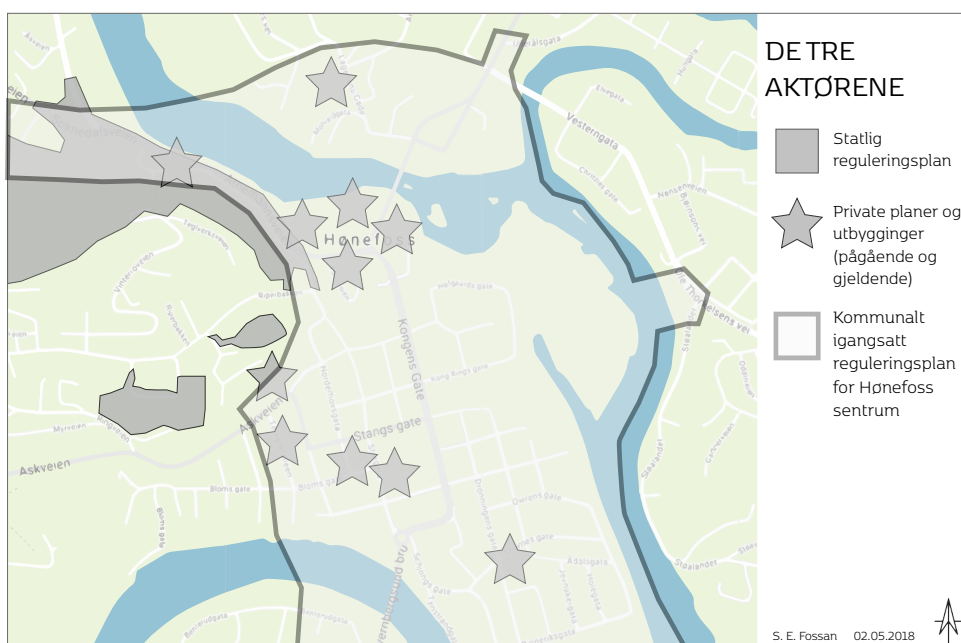
Politikken om bærekraftig utvikling har ført til noe utvikling allerede og fører sannsynligvis til mer utvikling når/om Ringeriksbanen blir bygd. Statens handling i planprosessen har også påvirket lokal utvikling fordi den statlige reguleringsplanen dekker stasjonsområdet og noe av sentrum i Hønefoss. Her går staten inn med sine aktører BaneNOR og Statens vegvesen og driver romlig planlegging på detaljnivå i byen. Dette gjør at staten får en dobbeltrolle, noe som er et interessant tema for drøfting. De er både planlegger og vedtaksmyndighet av denne planen, samt at de finansierer den selv. På lokalt nivå er disse rollene ofte fordelt mellom kommune og eiendomsutvikler (eventuelt annen privat initiativtaker), noe som sikrer demokratiske verdier. Noen ganger er kommunen grunneier. Det kan stilles spørsmål ved om det er riktig at staten har denne dobbeltrollen, fordi det kan ses som en forbrytelse på eget plansystem. Statlig reguleringsplan er en del av plan- og bygningsloven (jf. § 6-4), men det primære maktforholdet mellom stat og kommune blir satt til side når kommunen mister mye av sin makt. Kommunen er beslutningsfellesskapet og burde ikke de da være planmyndighet for en reguleringsplan på sine arealer? Statlig reguleringsplan er ikke et problem i seg selv, men det er viktig at den er tilpasset den lokale konteksten. Hadde man ikke hoppet over kommunedelplan kunne kommunen tatt større del i planleggingen og de faktiske beslutningene. Det er ikke nødvendigvis slik at kommunen ville sikret de lokale verdiene bedre, men de som kjenner stedets særegenheter, potensialer og interesser, som for eks. den kompliserte trafikksituasjonen i Hønefoss. Staten legger ikke bare generelle føringer ved begreper som kompakt by når de lager statlig reguleringsplan. De legger konkrete og romlige premisser i den lokale konteksten som kommunen må innrette seg etter, noe som har bidratt til å sette Ringerike kommune på sidelinjen. For eksempel bestemmer de hvordan stasjonsområdet skal løses og utformes når dette bør henge sammen med stedsutviklingen kommunen driver i sin egen by. Ikke en del av et lappeteppesom som kan sys sammen med resten når det er ferdig bygd. I en slik situasjon er det viktig at kommunen tar sin rolle i lokalsamfunnet på alvor og har strategier og planer klare som staten kan forholde seg til slik Albrechts (2004) påpeker er viktig i strategisk romlig planlegging. Vi ser at kommunen ikke har vært i forkant med dette, noe vi skal se nærmere på nå.

4. Hvordan jobber Ringerike kommune med planlegging i den lokale by- og samfunnsutviklingen?

Kommunen har en viktig arbeidsoppgave i plansystemet i Norge. Den skal implementere den overordnede politikken til sine arealer. Dette er et forhold som er komplekst fordi modellen om kompakt by og knutepunkt, som politikken formidler, er generell, mens implementeringen er romlig og svært konkret. Samtidig skal de fokusere på unik og tilpasset stedsutvikling for sitt sted. Verktøyet for å gjøre dette er gjennom planlegging.

Ringerike kommune har i over hundre år håpet på Ringeriksbanens realisering, og ved et politisk vedtak i 1992 og senere et oppdragsbrev fra ny regjering i 2013 virker det realistisk at den kommer.

Den vedtatte politikken om bærekraftig utvikling, InterCity-utviklingen og den kompakte byen har gjort at kommunen får oppgaven å implementere den ved planlegging. Her trengs de rette virkemidlene og rett bruk av handlingsrommet deres for å kunne gjøre jobben som planmyndighet i sin kommune. Usikkerheten knyttet til de politiske svingningene har gjort at kommunen har jobbet aktivt for å få banen inn i Nasjonal Transportplan og en prioritet hos beslutningstakerne. Problemet er at kommunen ikke har vært i forkant med strategier for byutviklingen, på et overordnet nivå, eller med å gi seg selv et rammeverk som gjør det mulig å håndheve strategiene. Her ser vi at metoden deres har et stort hull. De svært utdaterte planene for Hønefoss gjør at kommunen i liten grad er i stand til å skape den helhetlige utviklingen som trengs for å implementere politikken (Albrechts, 2004). Det kan virke som om kommunen har vegret å planlegge og legge føringer



Figur 31: De tre aktørenes romlige mønster i Hønefoss sentrum.

for lokal utvikling pga. usikkerheten knyttet til om Ringeriksbanen vil komme, eller så har de ikke sett et behov for å oppdatere planene slik som situasjonen har vært i kommunen til nå. Når og om Ringeriksbanen kommer vil det være behov for en helhetlig plan slik at Hønefoss kan bli et sted som passer modellen om kompakt by og ikke minst til lokalsamfunnet. Denne passiviteten fra Ringerike kommune sin side har bidratt til å sette de på sidelinjen i utviklingen av Hønefoss, og dermed har eiendomsutviklerne og staten lagt sterke føringer for utviklingen av byen. Handlingsrommet til kommunen er blitt innskrenket, mye pga. deres utdaterte planrammeverk.

Man kan stille et viktig spørsmål ved om politikken kan implementeres i et område hvor kommunen ikke er i forkant av eiendomsutviklerne og statens planer. Det er vanskelig å gjennomføre en helhetlig utvikling av et sted når man ikke har planrammeverk å vise til, eller noen strategisk plan. Det kan ende med at det skjer en feil i oversettelsen mellom politikk og plan når kommunen ikke bruker sitt handlingsrom som arealmyndighet. Den statlige reguleringsplanen er med på å redusere det, men kommunen har fortsatt makten over arealene som ligger utenfor planen. Er statens retningslinjer om knutepunktfortetting for generelle slik at det er vanskelig å implementere? Vi ser at byer som Lillestrøm og Sandvika har utviklet seg mot en mer kompakt by

ut ifra den samme modellen om knutepunktfortetting initiert av staten. Politikken ligger der og det er kommunens jobb å utvikle den videre til noe romlig i Hønefoss. Ringerike kommune har hatt lav kapasitet i planavdelingen, men kan lage seg mer handlingsrom ved å utvide. Det kan virke som om fokuset på å påvirke realisering av Ringeriksbanen har overskygget fokus på sin egen byutvikling. Samtidig har eiendomsutviklerne bygget ut eiendommer rundt om i byen, i stor grad boliger fordi det gir stør økonomisk vinning, slik som Brutorget som nå tar opp en viktig plass i hjertet av byen. Hvem skal sørge for at byen ellers får bykvaliteter og ikke bare blir en boligboble uten tilbud? Disse kvalitetene er det kommunen som skal sikre. Ringerike kommune har gjort flere utredninger og rapporter knyttet til planlegging i Hønefoss siden 1993. Her burde de vært aktive og brukt disse til å styre utviklingen i en retning de ønsker. Hva vil de gjøre med trafikk situasjonen i byen? Ønsker de å beholde Vesttangenten? Vil de at fossen skal bli mer synlig og mindre nedbygd av en dominerende vei? Vil de skape en by som er attraktiv for folk å bo i? Da må de ta tak i de stedlige kvalitetene i sin by slik at den blir attraktiv på sin måte, og ikke bare en kopi av de mange andre knutepunktfortettede byene på Østlandet. De må legge føringer før staten og eiendomsutviklerne kommer inn basert på de overordnede retningslinjene. Slik er det større sannsynlighet for å realisere forventningene knyttet til en bærekraftig utvikling og god stedsutvikling. Her er strategiske planer et viktig verktøy (Albrechts, 2004), som nevnt flere ganger tidligere. Kommunen har hele tiden vært arealmyndighet, men har ikke tatt i bruk handlingsrommet sitt til å ta tak i den romlige dimensjonen der de strukturerer samfunnsutviklingen med en strategisk plan.

Man ser i senere tid er at kommunen har tatt grep om utviklingen i Hønefoss med utarbeidelse av områdeplan for sentrum og prioritering av en strategiavdeling i kommunen. Dette er en god utvikling som vil styrke den helhetlige planleggingen av stedet og kommunen vil kunne vinne tilbake sin rolle som stedsutvikler.

Kan de mønstrene og bevisene vi har funnet i Hønefoss sitt case være overførbare til andre kommuner? Hvor generaliserbare er funnene? Arbeidsdelingen mellom stat og kommune og forholdet mellom politikk og plan er likt i alle norske kommuner. Det som derimot skiller de er de romlige utformingene og ønskene i den enkelte kommunen. Dette gjør temaet i oppgaven til en interessant faglig diskusjon i Norge. Man kan lese prosessen og funnene i Hønefoss for å sette seg inn i en lignende prosess, og dermed lære noe som kan være overførbart til andre kommuner. På denne måten kan Hønefoss og Ringerike kommune kaste lys over hvordan andre kommuner jobber eller ønsker å jobbe. Det er tydelig at det trengs politikere i systemet som skjønner verdien av planlegging og betydningen det har for god stedsutvikling, og at det må finansieres. I tillegg trengs det kompetente planleggere som forstår hvordan man kan jobbe for å få den utviklingen man ønsker. Selv om man kan hente inspirasjon fra Hønefoss, sier selvfølgelig ikke dette caset nok til å uttømme spørsmålet om kommunens rolle som stedsutvikler, men det er et bidrag. Oppgavens innhold kan også inspirere til å forske videre innenfor temaet, og kanskje ta for seg andre kommuner som har hatt vekst eller vil få det, eventuelt sammenligne flere ulike byer.

Hovedproblemstilling: Hva er Ringerike kommunes rolle i byutviklingen som følger av den statlige satsningen på InterCity-utbyggingen?

Som konklusjon vil jeg besvare et spørsmål som tar tak i denne faglige diskusjonen ved roten; kommunens rolle. Dette er svært viktig fordi kommunen er arealmyndighet over sine arealer

og har mye lokal makt i romlig utforming og strategisk styring av utviklingen, og sørge for implementeringen av den overordnede politikken til staten. Klarer Ringerike kommune å gjøre dette i Ringeriksbane-prosessen? Tilbake til Hønefossen som blir nevnt innledningsvis; vi ser at dette viktige elementet i Hønefoss sentrum ikke har blitt løftet frem slik det fortjener, verken ved eiendomsutvikling eller av kommunen. Hvorfor har ikke kommunen tatt stilling til dette?

Gjennom denne oppgaven leser vi et historisk mønster der kommunen jobber effektivt og strategisk for vedtak og prioritet av banen på nasjonalt nivå. De investerer penger i å drive lobbyvirksomhet og informere om Ringeriksbanen. Dette i seg selv er proaktivt og bra, men fører det til god stedsutvikling? Å få banen til Hønefoss sikrer ikke nødvendigvis god stedsutvikling eller byutvikling. Problemet ligger i måten de ikke har en helhetlig strategi for hva de ønsker i Hønefoss. Kommunens utdaterte planverktøy sammen med dens manglende strategiske planer gjør at kommunen ikke tar den proaktive rollen de kunne tatt i denne prosessen. Handlingsrommet deres er betydelig begrenset av den statlige reguleringsplanen og det konstante presset av initierte planer fra eiendomsutviklerne. Handlingsrommet er tilgjengelig i plansystemet, gjennom juridisk bindende planer, og gjennom helhetlig strategisk planlegging (Albrechts, 2004), men kommunen bruker det ikke aktivt.

Vi ser at kommunen stiller med liten erfaring i slike store samferdselsprosjekter og at de må tilpasse metoden sin etter hvert i prosessen. I tillegg spiller den sjeldne planformen statlig reguleringsplan inn som enda ett nytt element som gjør at deres vante rolle som planmyndighet over egne arealer delvis blir satt til side. Det faktum at de er avhengige av statlig finansiering gjør også at kommunen slipper staten til og lar de legge premissene for utviklingen. Om den sektorpolitiske handlingsmåten kanskje fører til bærekraftig utvikling, er det ingen garanti for god stedsutvikling. Det har denne eksempelstudien vist så langt i prosessen til Ringeriksbanen. Kommunen burde hatt en viktigere rolle der beslutningene ble tatt for å kunne sikre lokal utvikling og forankring, noe staten burde sørget for som planmyndighet. Hvorfor har ikke Ringerike kommune en representant i kjernen av statens aktører BaneNOR og Statens vegvesen, eller i råd med kommunal- og moderniseringsdepartementet? Kommunen havner i bakkant av eiendomsutviklerne og statens planlegging, og ender opp med å virke passive. Makten ligger derfor i statens hender, og den lokale utformingen formes i stor grad av eiendomsutviklerne med Øya og lignende dominerende prosjekter. Dette gjør at plansystemet ikke fungerer slik det er ment å gjøre; i en balanse mellom flere interesser.

Nettopp fordi ideen om en kompakt by må styres ved helhetlig planlegging, kan man risikere å ikke nå nasjonale føringer om en bærekraftig bymodell, fordi metoden til kommunen ikke er proaktiv nok. Når staten styrer prosessen med statlig plan og kommunens metode for handling er å ikke bruke handlingsrommet de er tildelt i plansystemet, kan intensjonen om å implementere modellen om bærekraftig utvikling, kompakt by og knutepunktfortetting feile. Dette er fordi rollen til kommunen i utgangspunktet skal være en proaktiv planlegger som legger føringene, mens de i dette caset blir passive. Kommunens områderegulering for sentrum og opprettelse av ny avdeling er proaktivt, men kommer noe sent. Kommunen gjør ikke nødvendigvis noe feil, men om de ønsker å implementere modellen i Hønefoss og gjøre stedet til en attraktiv by, burde de endre sin metode som stedsutvikler. Det blir spennende å se om maktforholdet kan bli mer balansert om kommunen mer aktivt inntar sin tildelte rolle som planmyndighet, beslutningsfelleskap og stedsutvikler i den kommende tiden.

Referanser

Akershus fylkeskommune., Buskerud fylkeskommune. & Østfold fylkeskommune., u.d. Om Viken.

[Internett]

Available at: <http://viken.no/om-viken/>

[Funnet 10 04 2018].

Albrechts, L., 2004. Strategic (spatial) planning reexamined. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 31, pp. 743-758.

BaneNOR, 2009. Bergensbanen 100 år: Og i morgen.... [Internett]

Available at: <http://www.banenor.no/Jernbanen/Historie1/Bergensbanen-100-ar/Og-i-morgen/>

[Funnet 30 04 2018].

BaneNOR, 2016. Bane NOR og Jernbanereformen. [Internett]

Available at: <http://www.banenor.no/Om-oss/bane-nor-og-jernbanereformen/>

[Funnet 03 04 2018].

BaneNOR, 2017. Om InterCity. [Internett]

Available at: <http://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/intercity/hvorfor-intercity/>

[Funnet 30 04 2018].

BaneNOR, 2018. Handlingsprogrammet er ute på høring. [Internett]

Available at: <http://www.banenor.no/Nyheter/Nyhetsarkiv/2018/handlingsprogrammet-er-ute-pa-horing/>

[Funnet 11 04 2018].

BaneNOR & Statens vegvesen, 2018. Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE) - økologisk kompensasjon, Sandvika: BaneNOR.

BaneNOR, u.d. a. Hønefoss. [Internett]

Available at: <http://www.banenor.no/jernbanen/stasjonssok/-h-/honefoss/>

[Funnet 25 04 2018].

BaneNOR, u.d. b. Ringeriksbanen og E16 - fellesprosjektet. [Internett]

Available at: <http://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/ringeriksbanenoge16/>

[Funnet 15 01 2018].

Breheny, M., 1992. *The Contradictions of the Compact City*. s.l.:Regional Science Association.

Buskerud fylkeskommune, 1993. Fylkesdelplan for Ringeriksbanen: Bergensbanens forkortelse, s.l.: Buskerud fylkeskommune.

Børrud, E., Mete, S. & Standal, A., 2017. *Exploring CompactAbility*. Ås: NMBU.

Choay, F., 1997. *The Rule and the Model*. London: The MIT Press.

Dagsavisen, 2017. Enda mer buss for tog. [Internett]

Available at: <https://www.dagsavisen.no/innenriks/enda-mer-buss-for-tog-1.917432>

[Funnet 22 03 2018].

Deleuze, G., 1994. Introduction: Repetition and Difference. I: Repetition and Difference. New York: Columbia university Press, pp. 1-27.

E24, 2016. St1 vil bygge bioetanol-fabrikk på Follum. [Internett]

Available at: <https://e24.no/naeringsliv/hoenefoss/st1-vil-bygge-bioetanol-fabrikk-paa-follum/23770141>

[Funnet 01 05 2018].

Finansdepartementet, 2018. Statsbudsjettet 2018: Jernbane - InterCity. [Internett]

Available at: <https://www.statsbudsjettet.no/Statsbudsjettet-2018/Statsbudsjettet-fra-A-til-A/Jernbane--InterCity/>

[Funnet 27 04 2018].

Foley, D. L., 1964. An Approach to Metropolitan Spatial Structure. I: Explorations into Urban Structure. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, pp. 21-78.

Grønning, M. & Galland, D., 2018. Spatial consciousness. I: Encyclopedia of Urban and Regional Studies. s.l.:s.n.

Hofstad, H., Saglie, I.-L. & Hanssen, G. S., 2015. Kompakt byutvikling: muligheter og utfordringer. Oslo: Universitetsforlaget.

Hovland, L., u.d. LINK-prosjektet status og arbeid fremover.. [Internett]

Available at: <http://docplayer.me/19644723-Link-prosjektet-status-og-arbeid-fremover-ringerikstinget-27-november-lennart-hovland-prosjektleder.html>

[Funnet 25 04 2018].

Høgskolen i Sørøst-Norge, u.d. Campus Ringerike. [Internett]

Available at: <https://www.usn.no/om-hsn/campus/ringerike/>

[Funnet 11 04 2018].

Jenks, M., Burton, E. & Williams, K., 1996. The Compact City: A Sustainable Urban Form?. Oxford Brookes University. Oxford UK: E & FN Spon, Taylor & Francis group.

Jernbaneverket, Statens vegvesen., Kartverket & Avinor, 2016. Vedlegg 6: Framdriftsplan for InterCity-utbyggingen, s.l.: Samferdselsdepartementet.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2015. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, Oslo: Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Mazza, L., 2010. Limiti e capacità della pianificazione dello spazio. I: Territorio. s.l.:s.n., pp. 7-24.

Mediaplanet, 2016. Lillestrøm nominert til Norges mest attraktive by. [Internett]

Available at: <http://www.fremtidensby.no/byutvikling/lillestrm-nominert-til-norges-mest-attraktive-by>
[Funnet 22 03 2018].

Meld. St. 12, (2011-2012). Stat og kommune - styring og samspel, Oslo: Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Meld. St. 26, (2012-2013). Nasjonal transportplan 2014-2023, Oslo: Samferdselsdepartementet.

Meld. St. 33, (2016-2017). Nasjonal Transportplan 2018-2029, s.l.: Samferdselsdepartementet.

Miljøverndepartementet, Ringerike kommune, Buskerud Vegkontor, NSB Baneregion Sør, 1993. ATP Hovedrapport, Hønefossområdet, Oslo: Plan- og bygningstjenesten Osloveien.

NSB, 1993. Ringeriksbanen: Bergensbanens forkortelse - jernbaneutredning, hovedrapport, s.l.: NSB.

Oslo kommune & Akershus fylkeskommune, 2015. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, s.l.: s.n.

Plan- og bygningsloven, 2008. Lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling. [Internett]
Available at: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71>
[Funnet 16 02 2018].

Regjeringen, 2014a. Kommunal planlegging. [Internett]
Available at: <https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan--og-bygningsloven/plan/kommunal-planlegging/kommuneplanlegging/id418034/>
[Funnet 04 03 2018].

Regjeringen, 2014b. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. [Internett]
Available at: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Statlige-planretningslinjer-for-samordnet-bolig--areal--og-transportplanlegging/id2001539/>
[Funnet 30 04 2018].

Regjeringen, 2016. Oslo: Oppfølging av regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus. [Internett]
Available at: <https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by--og-stedsutvikling/bysatsing1/prosjekter-plansatsingen/oslo-oppfolging-av-regional-plan-for-areal-og-transport-for-oslo-og-akershus/id2506328/>
[Funnet 30 04 2018].

Regjeringen, 2018. Sender forslag til statlig reguleringsplan for Ringeriksbanen og E16 på høring. [Internett]
Available at: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/sender-forslag-til-statlig-reguleringsplan-for-ringeriksbanen-og-e16-pa-horing/id2597943/>
[Funnet 30 04 2018].

Regjeringen, u. d. a. Jernbanedirektoratet. [Internett]

Available at: <https://www.regjeringen.no/no/dep/sd/org/underliggende-etater/jernbanedirektoratet/id437996/>

[Funnet 17 04 2018].

Regjeringen, u. d. b. Plan- og bygningsloven (1985). [Internett]

Available at: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/plan--og-bygningsloven/id173817/>

[Funnet 13 04 2018].

Ringerike kommune, 2007. Om Ringerike, fakta. [Internett]

Available at: <http://www.ringerike.kommune.no/Om-Ringerike/Fakta-tall-og-natur/>

[Funnet 21 02 2018].

Ringerike kommune, 2013. PRINSIPPSPØRSMÅL OM STATLIG PLAN FOR VEI OG BANE. Hønefoss: s.n.

Ringerike kommune, 2016a. Kommunal planstrategi 2016-2020. Hønefoss: Ringerike kommune.

Ringerike kommune, 2016b. OMRÅDEREGULERING FOR FOLLUMMOEN, RINGERIKE KOMMUNE - planprogram. Hønefoss: Ringerike kommune.

Ringerike kommune, 2017. 431 Områderegulering Hønefoss - varsel om oppstart og høring av planprogram. [Internett]

Available at: <http://www.ringerike.kommune.no/Tjenester/Bolig-og-eiendom/Plansaker/Reguleringsplaner/Planarkiv-1/431-Omraderegulering-Honefoss---varsel-om-oppstart-og-horing-av-planprogram/>

[Funnet 06 02 2018].

Ringerike Næringsforening, u.d. Av næringslivet, for næringslivet.. [Internett]

Available at: <http://www.rnf.no/>

[Funnet 05 02 2018].

Ringerikes Blad, 2018a. Mandag kan du se akkurat hvor Ringeriksbanen og E16 skal gå. [Internett]

Available at: <https://www.ringblad.no/nyheter/ringeriksbanen/fellesprosjektet-ringeriksbanen-og-e16/mandag-far-du-se-akkurat-hvor-ringeriksbanen-og-e16-skal-ga/s/5-45-531838>

[Funnet 02 03 2018].

Ringerikes Blad, 2018b. Nå skal planen for Ringeriksbanen og E16 ut på høring. [Internett]

Available at: <https://www.ringblad.no/nyheter/fellesprosjektet-ringeriksbanen-og-e16/ketil-solvik-olsen/na-skal-planen-for-ringeriksbanen-og-e16-ut-pa-horing/s/5-45-565471>

[Funnet 13 04 2018].

Ringerikes Blad, 2018c. I dag ble planen lagt ut på høring – i mai blir det folkemøter. [Internett]

Available at: <https://www.ringblad.no/nyheter/fellesprosjektet-ringeriksbanen-og-e16/hole-kommune/i-dag-ble-planen-lagt-ut-pa-horing-i-mai-blir-det-folkemoter/s/5-45-567102>

[Funnet 30 04 2018].

Ringerikes Blad, 2018d. Sindre Lafton får nei til byggeprosjekt: Alle nye prosjekter i sentrum kan bli stoppet. [Internett]
Available at: <https://www.ringblad.no/nyheter/honefoss/byplanen/sindre-lafton-far-nei-til-byggeprosjekt-alle-nye-prosjekter-i-sentrum-kan-bli-stoppet/s/5-45-528250>
[Funnet 01 05 2018].

Ringeriksregionen, u.d. Fakta om Ringeriksregionen. [Internett]
Available at: <http://www.ringerike.no/om-ringeriksregionen/beliggenhet>
[Funnet 25 04 2018].

Ropeid, A., 1952. Hønefoss. Første bind. Sagbruk og sagnarbeidere: 1600-1800. Oslo: Grøndahl og Søn.

Ropeid, A., 1965. Hønefoss. Annet bind. Handverk og industri: 1800-1900. Oslo: Grøndahl og Søn.

Ropeid, A., 1968. Hønefoss. Tredje bind. Kirke og skole - sentrum og service: 1800-1963. Oslo: Grøndahl og Søn.

Samferdselsdepartementet, 2015. Oppdragsbrev – Ringeriksbanen og E16 Skaret-Hønefoss. s.l.:s.n.

Statens vegvesen, 2015. KVU Hønefoss - fremtidens transportsystem i Hønefossområdet, s.l.: Statens vegvesen.

Statens vegvesen, 2017. Konseptvalgutredning (KVU) og (KS1). [Internett]
Available at: <https://www.vegvesen.no/fag/veg+og+gate/planlegging/Konseptvalgutredninger+%28KVU%29+og+%28KS1%29>
[Funnet 03 04 2018].

Statens vegvesen, u.d. E16 Skaret-Høgkastet. [Internett]
Available at: <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e16skarethogkastet>
[Funnet 22 04 2018].

Statistisk sentralbyrå, 1999. Bilen ble allemannseie i 1960. [Internett]
Available at: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/bilen-ble-allemannseie-i-1960>
[Funnet 06 03 2018].

Stiftelsen Buskerudmuseet, u.d. GRAVFELTET PÅ VEIEN. [Internett]
Available at: <http://www.veienkulturminnepark.no/gravfeltet2/>
[Funnet 05 05 2018].

Store Norske Leksikon, 2009. modell. [Internett]
Available at: <https://snl.no/modell>
[Funnet 10 05 2018].

Store Norske Leksikon, 2014. Hønefossen. [Internett]
Available at: <https://snl.no/H%C3%B8nefossen>

[Funnet 13 04 2018].

Store Norske Leksikon, 2016. Ringeriksbanen. [Internett]

Available at: <https://snl.no/Ringeriksbanen>

Store Norske Leksikon, 2017a. bærekraftig utvikling. [Internett]

Available at: https://snl.no/b%C3%A6rekraftig_utvikling

[Funnet 13 04 2018].

Store Norske Leksikon, 2017b. Hønefoss. [Internett]

Available at: <https://snl.no/H%C3%B8nefoss>

[Funnet 11 04 2018].

Store Norske Leksikon, 2017c. Grunnlovens miljøparagraf. [Internett]

Available at: https://snl.no/Grunnlovens_milj%C3%B8paragraf

[Funnet 13 04 2018].

Store Norske Leksikon, 2018a. 1814 – Det selvstendige Norges fødsel. [Internett]

Available at: https://snl.no/1814_-_Det_selvstendige_Norges_f%C3%B8dsel

[Funnet 05 05 2018].

Store Norske Leksikon, 2018b. Norge under dansk styre – 1537-1814. [Internett]

Available at: https://snl.no/Norge_under_dansk_styre_-_1537-1814

[Funnet 05 05 2018].

Store Norske Leksikon, 2018c. Regjeringen Solberg. [Internett]

Available at: https://snl.no/Regjeringen_Solberg

[Funnet 11 04 2018].

Store Norske Leksikon, 2018d. metode. [Internett]

Available at: <https://snl.no/metode>

[Funnet 10 05 2018].

Stortinget, 2018. Formannskapslovene av 1837. [Internett]

Available at: <https://www.stortinget.no/no/Stortinget-og-demokratiet/Historikk/Historisk-dokumentasjon/Formannskapslovene-av-1837/>

[Funnet 13 04 2018].

Tronrud Eiendom AS, 2016. Øya - tuftet på historie, bygget for fremtiden. 1. utgave - 1. opplag red. Norge:

Tronrud Eiendom AS.

Figurer

Figur 1: Bilde av Hønefossen hentet fra Wikipedia, lagt inn av brukeren Jensens.

Kilde: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:H%C3%B8nefossen_2007-07-21.jpg

Figur 2: Egenprodusert illustrasjon av InterCity-matrisen inspirert av kart fra BaneNOR.

Kilde: <http://www.banenor.no/Prosjekter/Inter-City-/InterCity/>

Figur 3: Egenprodusert illustrasjon av oppgavens oppbygning.

Figur 4: Egenprodusert illustrasjon av teoretisk perspektiv.

Figur 5: Maleri av Hønefossen av Hans Gude.

Kilde: https://www.geocaching.com/geocache/GC1G5DX_the-hatmakers-war-honefoss-urban-2?guid=ea8c583b-7b0e-4657-a793-ad2fc6d9c2da

Figur 6: Tidlig fotografi av Hønefossen hentet fra kapittelet "Øyafolket" i boken "Øya" gitt ut av Tronrud Eiendom AS (se referanser).

Figur 7: Gamle Hønefoss stasjon hentet fra BaneNORs nettsider.

Kilde: <http://www.banenor.no/Jernbanen/Miljo/Miljopavirkning/Kulturminne-og--miljo/>

Figur 8: Kart over Hønefoss fra 1930 hentet fra Wikipedia, lagt inn av brukeren Hhiso.

Kilde: <https://wiki.uib.no/hbrgeo/index.php/Fil:Q34Honefoss.tif.jpg>

Figur 9: Egenprodusert romlig analyse med ikoner hentet fra FlatIcon og grunnkart fra nettsiden Ringeriksregionen.

Kilder:

<https://www.flaticon.com/>

<http://www.ringerike.no/om-ringeriksregionen/kart/>

Figur 10: Egenprodusert romlig analyse med ikoner hentet fra FlatIcon og grunnkart fra nettsiden Ringeriksregionen (se kilder over).

Figur 11: Egenprodusert romlig analyse med ikoner hentet fra FlatIcon og grunnkart fra nettsiden Ringeriksregionen (se kilder over).

Figur 12: Egenprodusert romlig analyse med ikoner hentet fra FlatIcon og grunnkart fra nettsiden Ringeriksregionen (se kilder over). Bilder hentet fra ulike kilder.

Kilder til bilder:

<https://www.gd.no/nyheter/vekket-filosof-i-sondre-park/s/1-934610-7517459>

<http://kubensenter.no/>

<https://snl.no/H%C3%B8nefoss> (Fotograf: Lars Mæhlum)

Google Maps street view, Hønefoss

Figur 13: Bilde av Hønefoss stasjon hentet fra BaneNORs nettsider.

Kilde: <http://www.banenor.no/jernbanen/stasjonssok/-h-/honefoss/>

Figur 14: Bilde av skulpturen Oppgangssaga hentet fra Store Norske Leksikon.

Kilde: <https://snl.no/H%C3%B8nefoss>

Figur 15: Bilde av Follum Fabrikker hentet fra nettavisen E24.

Kilde: <https://e24.no/boers-og-finans/norske-skog-selger-follum-til-viken-skog/20178100>

Figur 16: Egenprodusert illustrasjon med ikoner hentet fra FlatIcon.

Kilde: <https://www.flaticon.com/>

Figur 17: Egenprodusert illustrasjon med kartgrunnlag fra Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

Figur 18: Bilde av planleggingstrinn i InterCity hentet fra BaneNORs nettsider.

Kilde: <http://www.banenor.no/prosjekter/inter-city-/intercity/>

Figur 19: Skjermdump av ortofoto av Lillestrøm fra Google Maps og Skedsmo kommunes nettsider.

Kilder:

<https://www.google.no/maps>

<http://kartportal.skedsmo.kommune.no/historiskekart/index3.html>

Figur 20: Skjermdump av ortofoto av Asker fra Google Maps.

Kilde: <https://www.google.no/maps>

Figur 21: Skjermdump av ortofoto av Sandvika fra Google Maps og eldre kart fått fra Bærum kommune på e-post.

Kilde: Kilde: <https://www.google.no/maps>

Figur 22: Egenprodusert illustrasjon med kartgrunnlag fra nettsiden Ringeriksregionen.

Kilde: <http://www.ringerike.no/om-ringeriksregionen/kart/>

Figur 23: Bilde av boligprosjekt fått av konsulentfirma.

Figur 24: Bilder av prosjektene til Tronrud Eiendom hentet på deres nettsider.

Kilde: <http://tronrudeiendom.no/oya/>

Figur 25: (Se kilde over).

Figur 26: Egenprodusert illustrasjon med kartgrunnlag fra nettsiden Ringeriksregionen.

Kilde: <http://www.ringerike.no/om-ringeriksregionen/kart/>

Figur 27: Arealplan hentet på Ringerike kommunes nettsider.

Kilde: <http://kart.ringerike.kommune.no/ringerikeregplan/reguleringsplankart/64-02.pdf>

Figur 28: Arealplan hentet på Ringerike kommunes nettsider.

Kilde: <http://kart.ringerike.kommune.no/ringerikeregplan/reguleringsplankart/64-31-32-33-34.pdf>

Figur 29: Karthentet på Ringerike kommunes nettsider.

Kilde: <http://kart.ringerike.kommune.no/Content/Main.asp?layout=ringerike&time=1526234128&vwr=asv>

Figur 30: Egenprodusert illustrasjon med kartgunnlag fra nettsiden Ringeriksregionen.

Kilde: <http://www.ringerike.no/om-ringeriksregionen/kart/>

Figur 31: Egenprodusert illustrasjon med kartgunnlag fra nettsiden Ringeriksregionen.

Kilde: <http://www.ringerike.no/om-ringeriksregionen/kart/>

Informanter

Informant 1: Møte med planlegger i Ringerike kommune og ansatt i Buskerud fylkeskommune, møte i

Hønefoss 23.03.18

Informant 2: Tidligere ansatt i Ringerike kommune, møte i Hønefoss 06.04.18

Informant 3: Tidligere planlegger i Ringerike kommune, møte i Hønefoss 06.04.18

Informant 4: Politiker i Ringerike kommune, telefonmøte 11.04.18

Informant 5: Planlegger i BaneNOR, telefonmøte 04.04.18

Informant 6: Planlegger i Statens Vegvesen, telefonmøte 26.03.18

Informant 7: To planleggerkonsulenter i privat firma for utvikler i Hønefoss, møte på NMBU 13.03.18

Informant 8: Ansatt i eiendomsutviklerfirma i Hønefoss, telefonmøte 16.04.18

Informant 9: Miljøaktivist i Ringerike, telefonmøte 04.04.18

Vedlegg

1. Informasjonsskriv og intervjuguide sendt til informanter

Vedlegg 1:

Informasjonsskriv til deltakere

Hei,

jeg heter Sigrid Elise Fossan, studerer by- og regionplanlegging ved NMBU i Ås og har Hønefoss som case i min masteroppgave. Mitt mål er å utrede prosessen rundt InterCity i Hønefoss.

Din rolle vil være informant til det empiriske arbeidet. Kun din rolle i arbeidslivet/prosjektet vil identifiseres. Ditt navn og andre personopplysninger vil sensureres.

Jeg sender en veiledende intervjuguide i god tid før intervjuet.

Mvh. Sigrid Elise Fossan

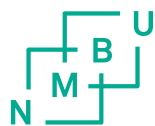
Generell intervjuguide

Informantens rolle:

Ringeriksbanen: InterCity-prosessen i Ringerike kommune, Hønefoss

- samspillet mellom kommune, stat og private aktører

1. Hvordan har dere gått frem fra start til dagens ståsted med statlig reguleringsplan?
2. Hva har deres rolle vært og er nå i prosessen med InterCity i Hønefoss?
3. Har dere møtt noen bestemte barrierer?
4. Hvorfor har prosessen med Ringeriksbanen tatt så lang tid?
 - Har aktualiteten i forhold til politiske mål endret seg siden den først stod på agendaen?
5. Hvordan arbeidet dere med utredninger for Ringeriksbanen?
6. Hvordan forholder dere dere til regionale og lokale planer i reguleringsplanprosessen?
7. Er det noen særtrekk ved denne prosessen?
 - Politisk
 - Atferden til ulike aktører og institusjoner
 - Geografisk



Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway