

Jernbanedirektoratet

## ► Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3 Dato: 2026-03-11



Kilde: Norconsult / Ann Katrin Hansen

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

**Oppdragsgiver:** Jernbanedirektoratet  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Ida Bøe  
**Rådgiver:** Norconsult Norge AS, Oslo  
**Oppdragsleder:** Frode Voldmo  
**Fagansvarlig:** Eirin Lund  
**Andre nøkkelpersoner:** Pablo Urzainqui, Kristina Ebbing Wensaas, Benedicte A. Kirkerud Ender, Ine Gjellebæk

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
D1	2025-05-23	Utkast til gjennomlesning hos Jernbanedirektoratet	EILUN, BENEND, KRIWEN	PABMER	PABMER
J1	2025-06-12	Versjon 01	EILUN, BENEND	PABMER	PABMER
J2	2025-09-19	Versjon 02	EILUN, BENEND	PABMER	PABMER
J3	2026-03-11	Versjon 03	EILUN	INEGJE	PABMER

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

## Forord

På oppdrag for Samferdselsdepartementet har Jernbanedirektoratet gjennomført tre strategiske utredninger som skal inngå i kunnskapsgrunnlaget for Nasjonal transportplan 2029–2040, en fjerntogstrategi, en godsstrategi og en kollektivstudie for Østlandet.

Kollektivstudie for Østlandet gir et strategisk beslutningsgrunnlag for hvordan lokal- og regiontogtilbudet på Østlandet kan videreutvikles i et langsiktig perspektiv mot 2050, for å møte framtidens transportbehov i Norges største og mest befolkningstette region. Samspillet mellom tog og buss er sentralt i arbeidet.

Jernbanedirektoratet har fastsatt mål, rammer og strategiske premisser for arbeidet med kollektivstudien, mens Norconsult har gjennomført analyser av blant annet etterspørsel, kostnadsestimering og samfunnsøkonomiske konsekvenser av ulike tiltak og drivkrefter. Studien kombinerer faglige analyser med vurderinger av usikkerhet, robusthet og langsiktige utviklingstrekk.

Det er utarbeidet en hovedrapport hvor de viktigste funnene i Kollektivstudien for Østlandet oppsummeres. Hovedrapporten bygger på en rekke fagnotater som er utarbeidet i studien, som går i dybden og beskriver metodikken og resultatene mer detaljert. En komplett liste over dokumenter i kollektivstudien ligger som vedlegg i dette notatet.

Fagnotatet som du nå leser er utarbeidet av Norconsult, og dokumenterer knutepunkt og arealutvikling i kollektivstudien

## Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning</b>	<b>5</b>
1.1	Bakgrunn og hensikt	5
1.2	Metode	6
<b>2</b>	<b>Definerte knutepunkter</b>	<b>7</b>
2.1	Valg av knutepunkter	7
2.2	Antatt vekst i knutepunktene	10
<b>3</b>	<b>Oppsummering</b>	<b>12</b>
<b>4</b>	<b>Analyse av knutepunkter</b>	<b>14</b>
4.1	Drammen	14
4.2	Asker	16
4.3	Sandvika	18
4.4	Skøyen og Lysaker	20
4.5	Bryn	22
4.6	Hauketo	24
4.7	Kolbotn	26
4.8	Ski	28
4.9	Ås	30
4.10	Vestby	32
4.11	Moss	34
4.12	Fredrikstad	36
4.13	Sarpsborg	38
4.14	Askim	40
4.15	Hønefoss	42
4.16	Kongsberg	44
4.17	Tønsberg	46
4.18	Sandefjord	48
4.19	Larvik	50
4.20	Porsgrunn	52
4.21	Jessheim	54
4.22	Lillestrøm	56
4.23	Lørenskog	58
4.24	Sørumsand	60

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

4.25	Nittedal	62
4.26	Kongsvinger	64
4.27	Gjøvik	66
4.28	Hamar	68
4.29	Hokksund	70
<b>5</b>	<b>Referanser</b>	<b>72</b>
	<b>Vedlegg – Oversikt fagnotater utarbeidet i Kollektivstudie for Østlandet</b>	<b>75</b>

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn og hensikt

Transport- og arealutvikling påvirker hverandre gjensidig.

- Dersom det legges til rette for økt frekvens eller et nytt togtilbud, vil den økte attraktiviteten av å bo/jobbe i nærheten av et slikt tilbud påvirke hvordan kommunene planlegger rundt den aktuelle stasjonen. Ny infrastruktur eller forbedret tilbud vil dermed kunne virke som en katalysator for arealutviklingen.
- Dersom kommunen planlegger fortetting rundt et allerede eksisterende tettsted, kan det ligge et stort potensial i å forbedre togtilbudet her. Men kun dersom kundegrunnlaget for den allerede eksisterende stasjonen vil øke som følge av planlagt fortetting.

Hensikten med dette notatet er å kartlegge hvilke planer som foreligger for fortetting rundt togstasjoner som defineres som viktige knutepunkt, og vurdere potensialet for videre fortetting i respektive knutepunkt. Fortetting rundt knutepunkter er et tiltak for å få flere reisende over på kollektiv.

Notatet skal brukes til det følgende i den videre kollektivstudien:

1. Planlagt utvikling rundt knutepunkt vil legges til grunn i sammenligningsalternativet/referansealternativet for transportmodellberegningene. Dette vil først og fremst gjelde arealplaner som er vedtatt i kommunene, og hvor det er knyttet en stor grad av sannsynlighet til gjennomføringen.
2. Kommunenes ambisjoner om utvikling på lang sikt brukes som innspill til utarbeidelsen av togtilbudene som skal analyseres i ambisjonsnivå 1 og 2. Dette kan være planer som ikke er vedtatt, men som er igangsatt og fremdeles er i en mulighetsfase.
3. Potensialet for fortetting i knutepunktene legges inn som del av tiltakspakkene som analyseres. Potensialet kan regnes ut basert på forventet vekst i de ulike kommunene sett opp mot planlagt utvikling, og «ledige» arealer rundt knutepunktene.

## 1.2 Metode

Det er store usikkerheter knyttet til vurdering av potensiale for utvikling rundt knutepunkter. Det er lagt opp til en metodikk som er en blanding av skrivebordstudier og kvalitative vurderinger, der det er forsøkt å koble de kvalitative verdiene opp mot forventet befolkningsvekst. Følgende metode er lagt til grunn i arbeidet med notatet:

### 1. Skrivebordstudie av regionale, kommunale og lokale planer

- a. Sjekke status i regionale og kommunale planstrategier, og beskrive hvordan knutepunktet omtales.
- b. Undersøke kommunes planer for utvikling rundt knutepunktet. Dette inkluderer kommuneplan, kommunedelplaner og kommunale planstrategier.
- c. Overordnet vurdering av pågående planarbeid. Det går ikke i detalj på alle planlagte reguleringsplaner, men gis en oversikt over de største utviklingsplanene i kommunen.

### 2. Hente data på planlagt vekst i kommunen

- a. Undersøke planlagt vekst i kommunen (fra SSB) frem mot 2060.
- b. Vurdering om mulighet for vekst i knutepunktet (regionale planer legger vanligvis til grunn av 80 prosent av vekst bør være ved knutepunkter). Der det er flere knutepunkter i samme kommune, må det gjøres en vurdering av fordelingen mellom disse.

### 3. Kvalitativ vurdering av potensiale rundt knutepunktet

- a. Kvalitative vurderinger av planlagt utvikling i kommunen, sett opp mot tetthet i dag og muligheter for fortetting. Vurderingen er en sammenligning opp mot dagens situasjon. Planer som ikke er realisert inngår som en del av fremtidig potensiale.
- b. Vurdere om potensialet for fortetting svarer på fremskrevet befolkningstall rundt knutepunktet. Potensiale er vurdert i følgende kategorier:

**Rødt (lite potensial)** – Knutepunktet havner i denne kategorien dersom kommunen selv har lagt opp til langt mindre boligutvikling enn det antatt befolkningsvekst tilsier. Dersom det ikke foreligger større planer om transformasjon og dersom det er lite «ledige» arealer i områdene rundt stasjonen som kan utvikles og fortettes.

**Gul (middels potensial)** – Knutepunktet havner i denne kategorien dersom kommunen har tilrettelagt for utvikling, men ikke i det omfanget som er forventet. Et knutepunkt kan også falle inn under denne kategorien dersom det vurderes å være en del «ledige» arealer med potensial for fortetting.

**Grønt (stort potensial)** – Knutepunktet havner i denne kategorien dersom kommunen selv har lagt opp til stor boligutbygging, og planlegger for å ta imot mye av veksten som er anslått. Det foreligger konkrete planer for utbygging og/eller transformasjon i områdene rundt stasjonen. Et knutepunkt kan også falle inn under denne kategorien dersom det vurderes å være svært mye «ledige» arealer med potensial for fortetting.

## 2 Definerte knutepunkter

### 2.1 Valg av knutepunkter

Det er gjort en vurdering av hvilke knutepunkter som skal være en del av analysen. Det er kun de største knutepunktene som skal inngå i vurderingene av arealutvikling. Tabell 2-1 viser en oversikt over de utvalgte knutepunktene. De er valgt ut basert på følgende kriterier:

- Om de er pekt ut som regionale byer i de overordnede regionale planene.
- Om det er mange Oslo-rettede reisende fra stasjonen i dag, fra Passasjeranalysen [33].
- Om det anses som stort potensiale i antall økte Oslo-rettede reisende, fra Potensialanalysen [34].
- Andre hensyn.

Knutepunktene markert i brunt er de stasjonene som anses som de mest selvsagte å ha med. Disse er definert som regionale byer i regionale planer. I tillegg har disse stasjonene mange togreisende i dag, og stort potensiale for flere. De eneste unntakene fra dette, er Hauketo og Bryn, som er definert som kollektivknutepunkt i regional plan. Hauketo og Bryn er vurdert til å ha et svært høyt potensiale for nye reisende, og er svært viktige lokale knutepunkt. Knutepunktene vist i beige er definert som viktige vekstområder i regionale planer, og har stort potensiale for flere Oslo-rettede reisende med tog. Knutepunktene vist i en lys grå farge har mindre potensial for Oslo-rettede reiser, men er viktige lokale eller regionale byer, og er tatt med for å undersøke potensialet.

Tabell 2-1 Oversikt over utvalgte knutepunkter som vurderes til å ha størst potensial for arealutvikling/bidra til flest Oslo-rettede reiser i fremtiden.

	Knutepunkt	Regionale Planer	Togreiser. Mill. av- og påstigninger i 2023 (i parentes andel Oslo-rettede reiser)	Potensial for flere Oslo-rettede togreiser	Andre
1	Asker	Regional by	4,7 (51 %)	++++	
2	Lillestrøm	Regional by	7,4 (55 %)	++++	
3	Sandvika	Regional by	4,2 (50 %)	++++	
4	Lysaker	Kollektivknutepunkt	3,4 (51 %)	++++	En del av Oslo by i Regional plan for areal og transport. Er pekt ut som viktig knutepunkt.
5	Skøyen	Kollektivknutepunkt	3,8 (47 %)	++++	En del av Oslo by i Regional plan for areal og transport. Er pekt ut som viktig knutepunkt.
6	Ski	Regional by	3,5 (58 %)	++++	
7	Drammen	Regional by	3,3 (46 %)	+++	
8	Hauketo	Kollektivknutepunkt	1,1 (85 %)	+++	Hauketo er pekt ut som prioritert knutepunkt i Ruters Strategi for mobilitetstilbud.
9	Bryn	Kollektivknutepunkt	0,5 (51 %)	+	En del av Oslo by i Regional plan for areal og transport. Bryn er pekt ut som viktig lokalt og regionalt knutepunkt i Ruters Strategi for mobilitetstilbud.
10	Jessheim	Regional by	1,2 (48 %)	+++	
11	Ås	Regional by	1,2 (62 %)	+++	
12	Moss	Regional by	1,1 (63 %)	+++	
13	Fredrikstad	Regional by	0,7 (68 %)	++	Viktige investeringer i jernbanenettet i fremtid.
14	Hamar	Regional by	1,2 (34 %)	++	Viktige investeringer i jernbanenettet i fremtid.

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

15	Tønsberg	Regional by	1,1 (41 %)	++	Viktige investeringer i jernbanenettet i fremtid.
16	Kolbotn	Vekstområde	0,9 (60 %)	+++	
17	Lørenskog	Vekstområde	0,9 (57 %)	+++	
18	Nittedal	Vekstområde	0,5 (84 %)	++	
19	Sørumsand	Vekstområde	0,5 (52 %)	++	
20	Vestby	Vekstområde	0,9 (56 %)	++	
21	Sarpsborg	Regional by	0,3 (55 %)	+	
22	Askim	Regional by	0,4 (48 %)	+	
23	Kongsberg	Regional by	0,5 (27 %)	+	
24	Hønefoss	Regional by	0,03 (6 %)	++	
25	Hokksund	Prioritert utviklingsområde	0,4 (30 %)	+	
26	Porsgrunn	Regionsenter	0,4 (23 %)	+	
27	Larvik	By/tettsted	0,4 (23 %)	+	
28	Sandefjord	By/tettsted	0,6 (30 %)	+	
29	Kongsvinger	Regionsenter	0,3 (40 %)	+	
30	Gjøvik	Regional by	0,2 (61 %)	+	
31	Lillehammer	Regional by	0,7 (32 %)	++	
32	Skien	Regional by	0,3 (24 %)	+	
33	Halden	Regional by	0,2 (54 %)	+	
34	Brakerøya		0,4 (62 %)	+	Potensiell stor utvikling på grunn av Drammen sykehuset.
35	Rosenholm		0,3 (75 %)	++	Potensiell stor utvikling på grunn av boligutviklingen.
36	Gardermoen		10,3 (71 %)	+++	

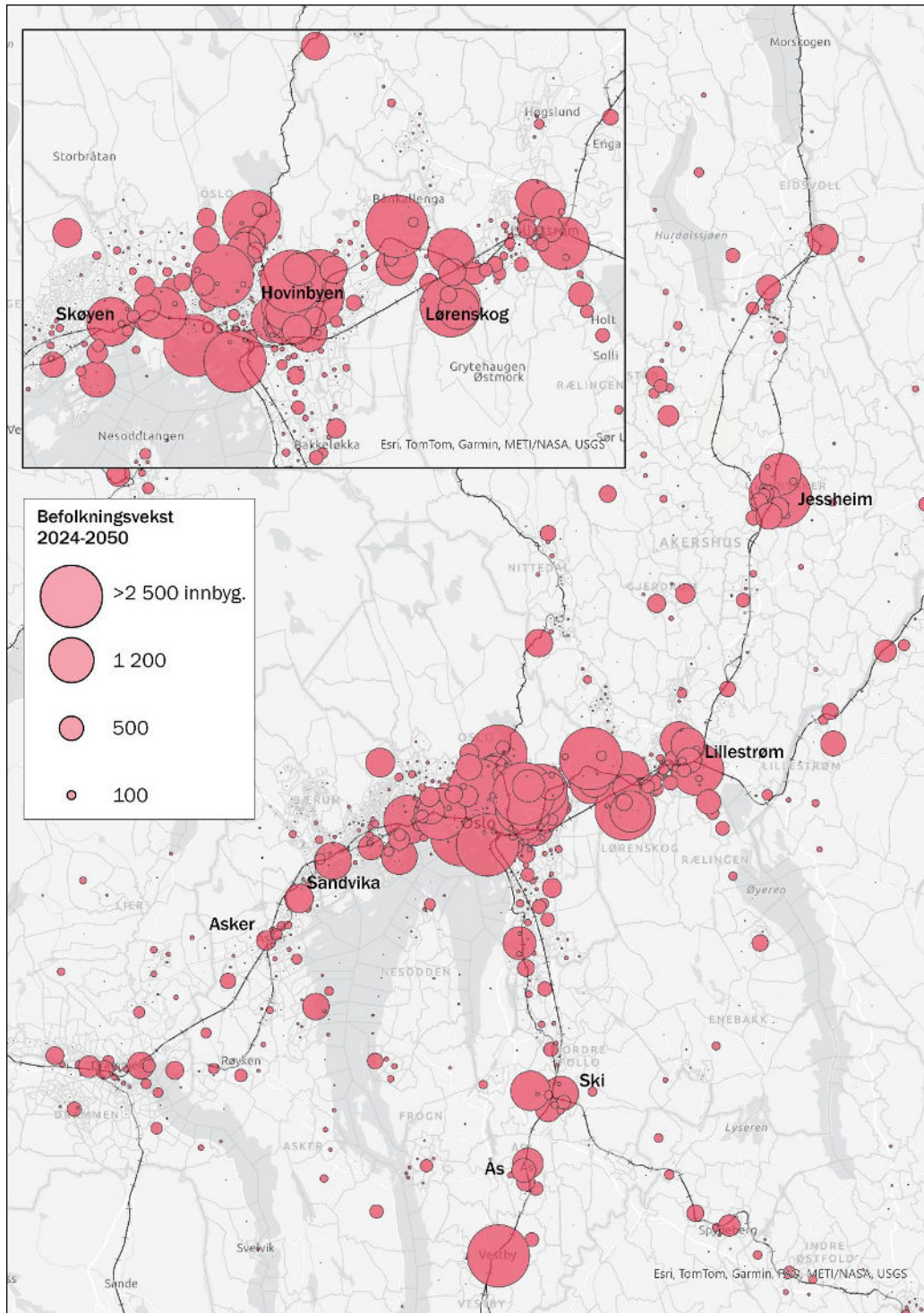
Lillehammer, Skien og Halden er i gjeldende regionale planer vurdert som regionale byer. De er imidlertid ikke en del av denne undersøkelsen, da de ikke anses å ha stor påvirkning på reistrømmene mot Oslo.

Brakerøya og Rosenholm er stasjoner som ikke defineres som knutepunkter, men som av andre grunner (se i tabellen over) anses å ha stort potensiale for utvikling. Det er planlagt massiv utvikling rundt disse stasjonene, og på sikt kan de bli viktige knutepunkter.

Gardermoen har også blitt vurdert som en del av dette notatet. Gardermoen omtales som et regionalt område for arbeidsplassintensive virksomheter i regional areal- og transportplan. Stasjonen har en viktig rolle med tanke på reisende til og fra Oslo lufthavn (både reisende og arbeidende), men har lite potensial for utvikling ut over en økning i arbeidsplasser. Gardermoen er derfor ikke tatt med i notatet.

Det er også flere store knutepunkter som ligger i eller tett på Oslo sentrum, som ikke er en del av denne undersøkelsen. Det gjelder Oslo s og Nationaltheatret. Dette er store knutepunkter som har et høyt antall reisende hver dag. Notatet skal bidra inn i vurderingen av mulige tiltak for økning av Oslo-rettede reiser og disse knutepunktene inngår som en del av det som anses som sentrale Oslo, og dermed målpunkt i studien. De er derfor ikke tatt med i notatet.

Figur 2.1 gir en oversikt over hvor det er forventet fordeling av vekst i perioden frem mot 2050 ifølge PROSAM-prognoser. Kartet viser at det også er forventet vekst andre steder enn rundt knutepunktene som er valgt ut, men dette notatet fokuserer på vekst rundt knutepunktene.



Figur 2.1. Befolkningsutvikling mellom 2024 og 2050. Kilde: PROSAM.

## 2.2 Antatt vekst i knutepunktene

I henhold til overordnede regionale planer skal de største knutepunktene ta den største veksten i hver enkelt kommune. I tilfeller der det kun foreligger ett stort knutepunkt er det ofte anslått at 80 prosent av veksten skal legges til området rundt knutepunktet. Dette utgangspunktet er videreført i denne analysen. I tilfeller der det foreligger flere knutepunkter er det gjort en vurdering av fordeling av vekst. En oversikt over fordeling av vekst er vist i Tabell 2-2.

Tabell 2-2 Antatt vekst i knutepunktene.

	Knutepunkt	Prosentvis vekst rundt knutepunktet	Begrunnelse
1	Asker	70 %	Eneste store knutepunktet i kommunen, men det er også planlagt for en del vekst ved andre togstasjoner i Asker kommune (eks. Heggedal).
2	Lillestrøm	70 %	Sørumsand er også vurdert som knutepunkt i Lillestrøm kommune. Forventet vekst er derfor fordelt mellom disse knutepunktene, der Lillestrøm tar en større andel.
3	Sandvika	40 %	Bærum kommune fortetter rundt flere knutepunkt og langs T-banenettet. Lysaker er et annet stort knutepunkt som vil ta mye av veksten i Bærum. Det går også flere T-banelinjer gjennom kommunen, og planlagt forlengelse ut på Fornebu. Anslått vekst rundt Sandvika er derfor estimert til 40 %.
4	Ski	65 %	Både Ski og Kolbotn er store knutepunkter i Nordre Follo. Veksten er derfor fordelt mellom disse, der Ski tar en større andel.
5	Drammen	50 %	Både Drammen og Brakerøya er knutepunkter i Drammen kommune. Veksten er derfor fordelt mellom disse, der Drammen tar en større andel. Det er også planlagt for en del vekst ved andre togstasjoner i Drammen kommune (eks. Mjøndalen).
6	Hauketo	-	Oslo kommune fortetter rundt flere kollektive transportmidler, spesielt T-banen. Det er derfor vanskelig å anslå antatt vekst spesifikt rundt Hauketo.
7	Bryn	-	Oslo kommune fortetter rundt flere kollektive transportmidler, spesielt T-banen. Det er derfor vanskelig å anslå antatt vekst spesifikt rundt Bryn.
8	Jessheim	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.
9	Ås	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.
10	Moss	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.
11	Fredrikstad	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.
12	Hamar	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.
13	Tønsberg	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.
14	Kolbotn	15 %	Både Ski og Kolbotn er store knutepunkter i Nordre Follo. Veksten er derfor fordelt mellom disse, der Kolbotn tar en mindre andel.
15	Lørenskog	40 %	Lørenskog er eneste store knutepunktet i kommunen. Lørenskog stasjon ligger imidlertid langt unna Lørenskog sentrum. Det er planlagt etablering av superbuss og bane mellom Lørenskog og Oslo sentrum, og mye av veksten i kommunen vil knytte seg til disse løsningene. Derfor er antatt vekst rundt Lørenskog stasjon satt til 40 %.
16	Nittedal	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.
17	Sørumsand	10 %	Lillestrøm er det største knutepunktet i Lillestrøm kommune, og tar derfor den største veksten. Sørumsand er derfor vurdert å ta en mindre andel.
18	Vestby	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.
19	Sarpsborg	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.
20	Askim	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.
21	Kongsberg	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.
22	Hønefoss	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.
23	Hokksund	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

24 Porsgrunn	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.
25 Larvik	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.
26 Sandefjord	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.
27 Kongsvinger	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.
28 Gjøvik	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.
29 Lillehammer	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.
30 Skien	40 %	Skien stasjon ligger 1,5 km nord for Skien sentrum, som anses som det største knutepunktet i kommunen.
31 Halden	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.
32 Hønefoss	80 %	Eneste store knutepunktet i kommunen.
33 Brakerøya	20 %	Både Drammen og Brakerøya er knutepunkter i Drammen kommune. Veksten er derfor fordelt mellom disse, der Brakerøya tar en mindre andel.

### 3 Oppsummering

Fortetningspotensialet rundt de største knutepunktene på Østlandet er totalt sett ganske stort. Tabell 3-1 viser en oversikt over utviklingspotensialet rundt de definerte knutepunktene. Utviklingspotensialet er definert ut ifra hvor stor andel av antatt vekst rundt knutepunktet som kan dekkes. Det betyr at et knutepunkt kan ha stort utviklingspotensial, men at den totale veksten ikke er stor.

De fleste kommunene følger i stor grad opp overordnede føringer om fortetting rundt knutepunkter. Noen har imidlertid kommet lenger i planleggingen enn andre. For å kunne svare ut antatt vekst kreves det er fortsatt behov for stor innsats på fortetting og transformasjon, fra både kommuner og private.

Knutepunktene som antas å kunne ta imot størst vekst er Lillestrøm, Sandvika, Jessheim og Drammen. Ski, Ås og Moss kan også ta imot et stort antall nye beboere.

Tabell 3-1 Oversikt over potensiale for utvikling rundt knutepunktene.

Knutepunkt	Antall innbyggere ved knutepunkt i 2024 (<3km)	Togreiser Mill. av- og påstigninger i 2023 (i parentes andel Oslo-rettede reiser)	Antatt vekst 2024-2060 rundt knutepunkt (innbyggere) Basert på 80/20 prinsipp	Potensial for fortetting av veksten i kommunen ved knutepunktet
Drammen	30 300	3,3 (46 %)	+6 500	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Asker	32 200	4,8 (51 %)	+12 700	● Planlagt utvikling langt mindre enn forventet vekst
Sandvika	40 300	4,2 (50 %)	+10 200	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Lysaker	Mangler data	3,4 (51 %)	Svært usikkert	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Skøyen	Mangler data	3,8 (47 %)	Svært usikkert	● Planlagt utvikling, men ikke i det omfanget som er forventet
Bryn	Mangler data	0,5 (51 %)	Svært usikkert	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Hauketo	36 100	1,1 (85 %)	Svært usikkert	● Planlagt utvikling langt mindre enn forventet vekst
Kolbotn	7 600	0,9 (60 %)	+1 500	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Ski	19 100	3,5 (58 %)	+6 500	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Ås	11 900	1,2 (62 %)	+5 200	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Vestby	9 600	0,9 (56 %)	+4 800	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Moss	35 300	1,1 (63 %)	+7 500	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Fredrikstad	27 800	0,7 (68 %)	+11 100	● Planlagt utvikling, men ikke i det omfanget som er forventet
Sarpsborg	24 870	0,3 (55 %)	+ 5 800	● Planlagt utvikling, men ikke i det omfanget som er forventet
Askim	13 412	0,4 (48 %)	+ 6 700	● Planlagt utvikling, men ikke i det omfanget som er forventet
Hønefoss	13 326	0,03 (6 %)	+ 3 100	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Kongsberg	9 152	0,5 (27 %)	+ 2 700	● Planlagt utvikling, men ikke i det omfanget som er forventet
Tønsberg	18 800	1,1 (41 %)	+6 900	● Planlagt utvikling, men ikke i det omfanget som er forventet
Sandefjord	22 525	0,6 (30 %)	+ 7 100	● Planlagt utvikling langt mindre enn forventet vekst

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

<b>Larvik</b>	16 501	0,4 (23 %)	+ 2 800	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
<b>Porsgrunn</b>	15 338	0,4 (23 %)	+ 1 900	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
<b>Jessheim</b>	26 400	1,2 (48 %)	+12 000	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
<b>Lillestrøm</b>	52 000	7,4 (55 %)	+13 400	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
<b>Lørenskog</b>	38 900	0,9 (57 %)	+5 800	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
<b>Sørumsand</b>	6 500	0,5 (52 %)	+1 900	● Planlagt utvikling, men ikke i det omfanget som er forventet
<b>Nittedal</b>	8 600	0,4 (84 %)	+5 000	● Planlagt utvikling langt mindre enn forventet veksten
<b>Kongsvinger</b>	10 907	0,3 (40 %)	+ 200	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
<b>Gjøvik</b>	12 202	0,2 (61 %)	+ 1 500	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
<b>Hamar</b>	21 100	1,2 (34 %)	+3 700	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
<b>Hokksund</b>	9 172	0,4 (30 %)	+ 4 300	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten

## 4 Analyse av knutepunkter

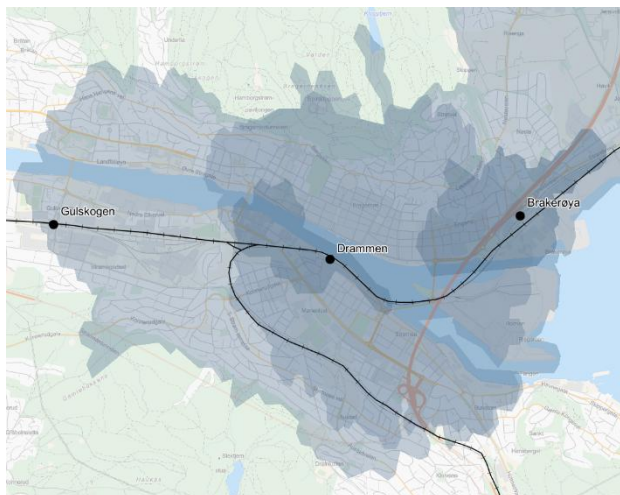
Det er gjort overordnede kvalitative analyser av de utvalgte knutepunktene. Dette er gjort for å kartlegge planlagt utvikling og undersøke om det er potensiale for ytterligere fortetting.

### 4.1 Drammen

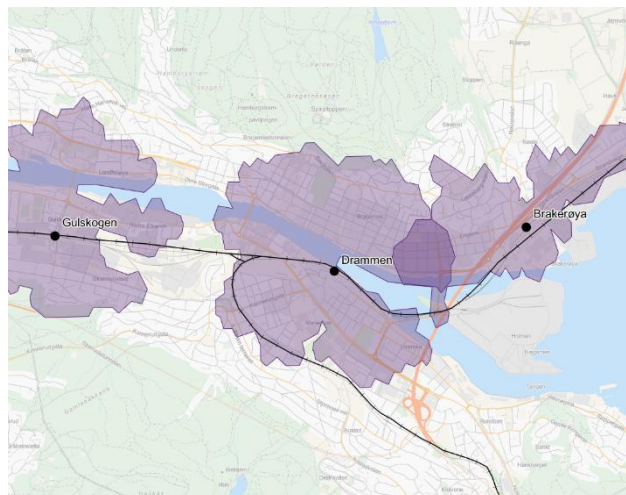
Drammen stasjon ligger ved utløpet til Drammenselva, på Strømsø-siden, i Drammen kommune. Stasjonen ligger på Drammensbanen på strekningen Oslo S-Drammen, 52,86 km fra Oslo S. Herfra kan du ta toget til store deler av Øst-, Sør-, og Vestlandet. Det er 5 avganger i timen og en reisetid på 34 min til Oslo S i sagens situasjon (R25).

Tabell 4-1: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Drammen stasjon.

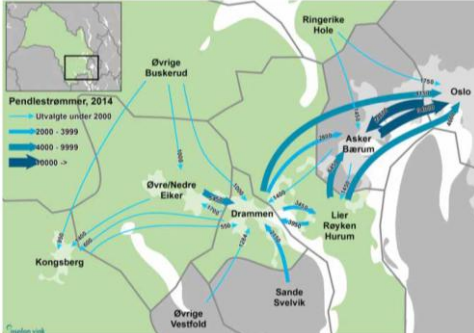

Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
2 306	14 290



Figur 4.1 Illustrasjonen viser arealer 1 km (mørkeblått) og 3 km (lyseblått) fra stasjonen. Illustrasjonen viser også tilgrensende stasjoner.



Figur 4.2 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange (lilla område) fra Drammen stasjon. Illustrasjonen viser også tilgrensende stasjoner.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
<p>Regional plan (regional plan for areal og transport i Buskerud, 2018-2035, [4])</p>		<p>Drammen er definert som regional hovedstad og fylkessenter i Buskerud fylke og et nasjonalt kollektivknutepunkt. Planen vektlegger at Drammen bør utvikles etter prinsipper for god stedsutvikling, med prioritering av høy arealutnyttelse, urbane kvaliteter og miljøvennlige transportløsninger som gange, sykkel og kollektivtransport. Konsentrert arealbruk i Drammen, er første trinn for å redusere behov for transport. Drammen er en del av Osloregionens bolig- og arbeidsmarked og byen forventes å ta hovedtyngden av befolknings- og næringslivsveksten i fylket. Drammen havn er definert som en stamnetthavn og er Norges største havn for blant annet bilimport.</p>
<p>Kommunal plan (kommuneplanens arealdel 2023-2035 [1] og samfunnsdel 2021-2040 [10])</p>		<p>Drammens kommuneplan bygger opp under regional plan for areal og transport (2018-2035). Det legges vekt på fortetting og transformasjon i sentrumsnære områder, og det er et mål at nye boligområder skal ha god tilgang til kollektivtransport, nærhet til sentrum og gode uteområder, for å sikre attraktive og bærekraftige bomiljøer og miljøvennlige transportformer.</p>
<p>Status utbygging</p>		<p>Kommunen har avsatt store arealer til utbygging i kommuneplanen og antas å ha en stor boligreserve. Det pågår flere store utbyggingsplaner i nærheten av stasjonen. En stor del av utviklingen skjer gjennom transformasjon av areal til samferdsel, lager, verksted og annen mindre industri. Et eksempel er nytt dobbeltspor og oppgradering av togstasjonen som frigjør arealer i Nybyen og vest for stasjonen til utbygging. Videre følger en oversikt over noen av de største pågående prosjektene:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Godsløkka i Nybyen der det planlegges for over 800 nye boliger.</li> <li>• Tangenkaia som skal transformeres til en ny bydel. Her er det potensiale for flere hundre boliger. Illustrasjonen til venstre er fra dette prosjektet. Illustrasjon hentet fra Bane NOR sin nettside, foro: Ghilardi Hellsten.</li> <li>• Proffen Hageby på Sundland der det planlegges totalt 800 boliger. Dette ligger noe lenger unne sentrum.</li> <li>• Waagaardsløkka som er et prosjekt med 100 nye boliger.</li> <li>• Utvikling av den gamle sykehusomt på Bragermes gir potensiale for 900 nye leiligheter.</li> </ul>
<p>Vekst i kommunen</p>	<p>12 900 mennesker</p>	<p>Antatt vekst i kommunen (Drammen) fra 2023 til 2060.</p>
<p>Hvorav vekst v/ knutepunktet</p>	<p>6 500 mennesker</p>	<p>Antatt at 50 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Drammen.</p>
<p>Potensial for utvikling</p>	<p>Grønn (stort potensial)</p>	<p>Områdene nær Drammen stasjon har et stort utviklingspotensial ved at nytt dobbeltspor og oppgradering av togstasjonen frigjør arealer. Likeledes er det flere arealer tilhørende jernbanen, som verksted og lagerbygg, som nå skal transformeres til nye boligområder. De pågående prosjektene gir en økning på om lag 1 700 nye boliger i områdene i og rundt Drammen sentrum. På sikt er det også planlagt transformasjon av dagens sykehusomt i Drammen. Dette gir potensielt 900 nye boenheter. Totalt sett er potensiale for vekst rundt Drammen knutepunkt stort nok til å</p>

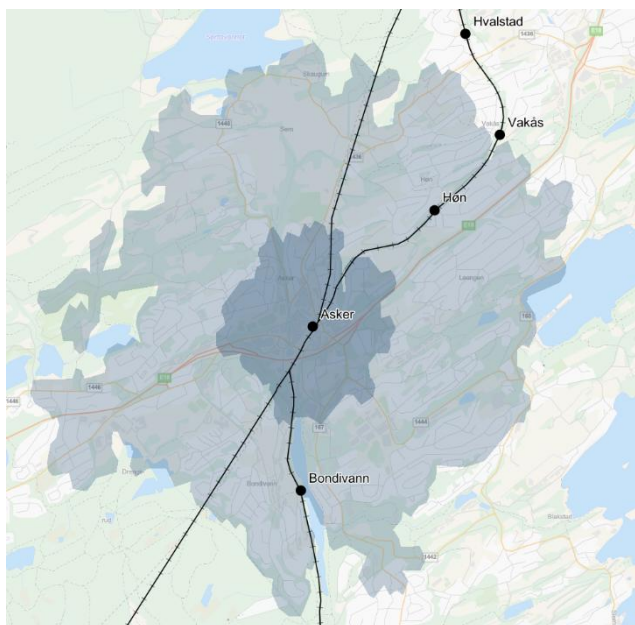
		kunne imøtekomme antatt befolkningsvekst. Drammen knutepunkt anses derfor å ha stort potensiale for utvikling.
--	--	--

## 4.2 Asker

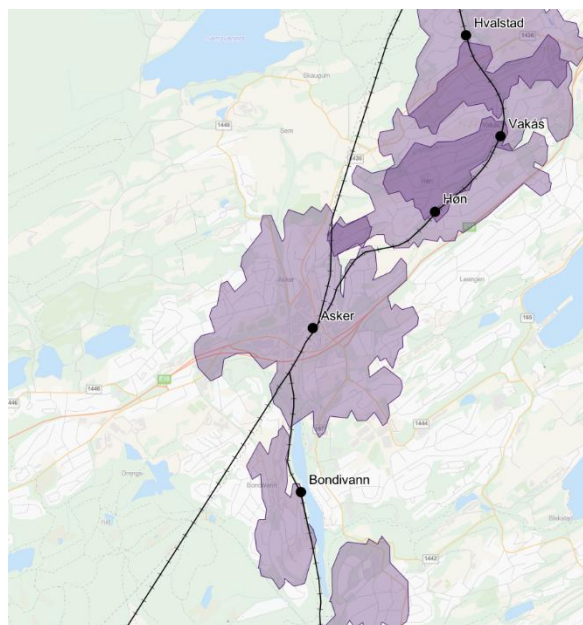
Asker stasjon ligger på Drammensbanen, i Asker kommune. Fra Asker stasjon til Oslo S er det 23,83 km. Det er 6 avganger i timen (R25) og turen til Oslo S tar 22 minutter (lokaltog bruker lengre tid).

Tabell 4-2: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Asker stasjon.


Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
3 701	12 479



Figur 4.3 Illustrasjonen til venstre viser arealer 1 km (mørkeblått) og 3 km (lyseblått) fra stasjonen.



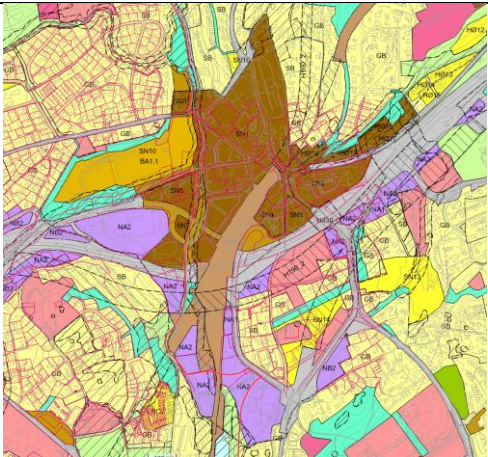
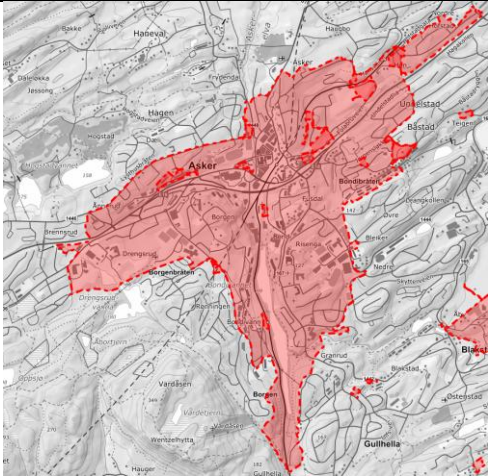
Figur 4.4 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Asker stasjon. Illustrasjonen viser også tilgrensende stasjoner.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, 2015 [1])		Asker er omtalt som en regional by i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. De regionale byene skal ta en høy andel av veksten i boliger og arbeidsplasser. Satsningen skal rettes mot sentrumsområdene, i tillegg til noen områder som har store arbeidsplasskonsentrasjoner i dag, eller stort potensial for videreutvikling. Dette gjelder spesielt de regionale byene i bybåndet fra Oslo til Asker, Ski og Lillestrøm/Kjeller. Det poengteres at for å få til en kursendring i tråd med regional plan, med mål om en mer konsentrert vekst i byene/tettstedene, er det nødvendig å vurdere uregulerte utbyggingsarealer i dagens kommuneplaner på nytt.

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

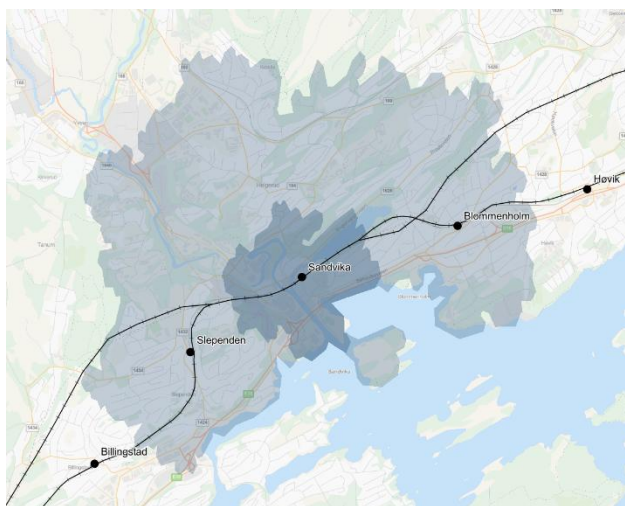
Kommunal plan (Kommuneplanens samfunnsdel 2020-2032 [3], kommuneplanens arealdel 2023-2035 [2])		<p>I tråd med regional plan og nasjonale føringer skal utviklingen av Asker baseres på prinsippene for samordnet areal- og transportplanlegging, med vekt på en knutepunktutvikling rundt eksisterende kollektive transporttilbud.</p> <p>Kommuneplanens arealdel legger opp til mulighet for framtidig sentrumsutvikling rundt Asker stasjon, framtidig bebyggelse og anlegg nord-vest for sentrum og framtidig boligbebyggelse nord-øst og sør-øst. Størsteparten beror på videreutvikling av eksisterende formål.</p>
Status utbygging		<p>Det er satt i gang et arbeid med <u>kommunedelplan</u> for sentrale Asker og planprogrammet ligger ute på høring til 29. mai 2025. I planprogrammet står det at det de neste årene er planlagt over 4 300 nye boliger i og rundt Asker sentrum, og at det de siste 6 årene er bygget 650 boliger primært i det sentrale Asker. Dersom befolkningsveksten skal øke til 1,8 % per år må det bygges 800-900 boliger per år, hvorav majoriteten skal bygges i det sentrale Asker. Det fremkommer også at planene for ny E18 i tunnel forbi sentrum er et usikkerhetsmoment knyttet til fremtidig utvikling.</p> <p>Det finnes ingen uregulerte områder i det sentrale Asker. Pt. er det 14 pågående reguleringsplanarbeid innenfor kommunens avgrensning av det sentrale Asker. De initierer utvikling av nye boliger, forretning og næring samt videreutvikling av eksisterende bebygde områder.</p>
Vekst i kommunen	18 200 mennesker	Antatt befolkningsvekst i kommunen fra 2023 til 2060.
Hvorav vekst ved knutepunktet	12 700 mennesker	Antatt at 80 % av befolkningsveksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Asker.
Potensial for utvikling	Rødt (lite potensial)	<p>En overordnet sjekk i kommunens kartportal gir en formening om potensiale for utvikling. Innen 15 minutters gange fra stasjonen er de fleste områdene i dag regulert og bebygde. Det viser at potensiale for utvikling ligger i å fortette (mest i høyden) eller å rive eksisterende bygg for å bygge mer arealeffektivt. I sentrumskjernen ved togstasjonen er fortettingspotensialet å tenke nytt rundt arealene som i dag er parkering og vei. I den sammenheng kan ny plan for E18 i tunnel spille en rolle. Tett på stasjonen ligger i dag en større innfartsparkering som på sikt har potensiale for byutvikling. Områdene rundt Asker sentrum består av småhusbebyggelse/ eneboligområder, som vil være krevende å bygge ut. Mulighetene for ny bebyggelse vil med stor sannsynlighet komme i konflikt med private hager, områder til landbruk, friluftsliv, idrettsanlegg og natur av høy verdi. I planprogrammet til kommunedelplanen for det sentrale Asker er det planlagt for 4 300 nye boliger de neste årene. Dette er langt under antatt vekst rundt knutepunktet.</p>

### 4.3 Sandvika

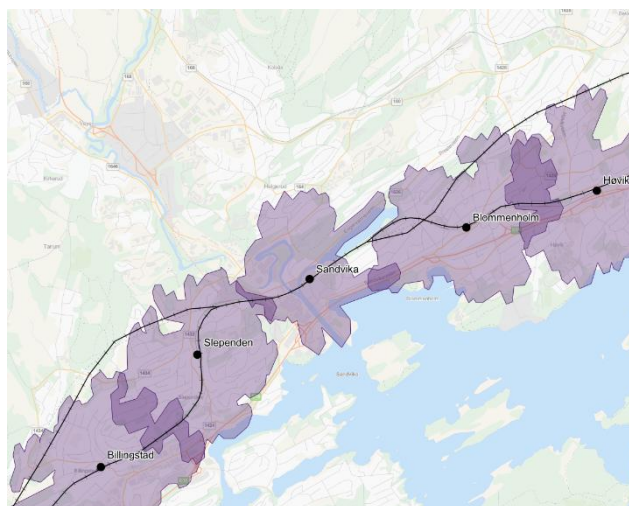
Sandvika stasjon ligger i Bærum kommune, 14,4 km fra Oslo S. Stasjonen ligger på Drammensbanen og Askerbanen, og betjener Flytoget, lokaltog og enkelte regiontog. Det er 6 avganger per time (R25) og turen til Oslo S tar 16 minutter med regiontog.

Tabell 4-3: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Sandvika stasjon.


Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
3 487	15 367



Figur 4.5 Illustrasjonen til venstre viser arealer 1 km (mørkeblått) og 3 km (lyseblått) fra stasjonen.



Figur 4.6 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Sandvika stasjon. Illustrasjonen viser også tilgrensende stasjoner.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, 2015 [1])		I likhet med Asker sentrum er Sandvika omtalt som en regional by i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. De regionale byene skal ta en høy andel av veksten, både med tanke på boliger og arbeidsplasser. Sandvika ligger innenfor bybåndet, som er det sammenhengende byområdet mellom Oslo, Lillestrøm, Ski og Asker. Satsningen skal rettes mot disse byene som har høy arealutnyttelse, god kollektivdekning og betydelig potensiale for tettere byutvikling. Sandvika er i planen definert som et særlig satsningsområde for økt by- og næringsutvikling og det forventes at Sandvika skal ta en høy andel av veksten i regionen mot 2030. Det poengteres at Sandvika er en by med stor arbeidsplasskonsentrasjon, og som skal styrkes som kollektivknutepunkt i bybåndet, spesielt mot Oslo, i takt med befolkningsveksten.



		potensialet i Sandvika anses allikevel som høyt spesielt dersom man regner med arealene ned mot sjøfronten.
--	--	---

## 4.4 Skøyen og Lysaker

Skøyen og Lysaker er begge store viktige knutepunkt i Osloregionen. Begge knutepunktene ligger i Oslo kommune, selv om deler av Lysaker ligger i Bærum. Begge områdene er viktige målpunkt i seg selv, da det er mange arbeidsplasser i områdene rundt. I tillegg er det også flere som reiser fra Lysaker og Skøyen inn mot Oslo. Det er vanskelig å anslå antatt vekst i disse knutepunktene, da det er flere områder i Oslo som skal ta deler av veksten, blant annet Hovinbyen/Økern/Ulven/Bryn.

### Lysaker

Lysaker er et viktig regionalt knutepunkt for tog, buss, båt og snart T-bane. Knutepunktet ligger på grensa mellom Bærum og Oslo og er i kraftig utvikling. Det er pågående planer i begge kommuner, og et viktig knutepunktprosjekt på tvers av kommunegrensa. Lysaker skal utvikles som en by i miniatyr, med fokus på offentlig rom, grøntområder og aktive bymiljøer. Det planlegges en kraftig utbygging av kollektivtilbud, inkludert en ny T-bane stasjon (Fornebu-banen) samt utvidelse av jernbanen med flere spor for å øke kapasiteten. Det skal bygges en ny, mer effektiv bussterminal og forbedring av sykkel- og gangstrukturer for et mer sammenhengende og bærekraftig transportsystem. Denne utbyggingen gjør Lysaker enda mer attraktiv for utvikling av boliger og næring.

Fornebu/Lysaker-området er forventet å ta minst 40 prosent av den fremtidige veksten i bolig- og næringsbygg i Bærum kommune fram til 2035. Dette innebærer flere tusen nye boliger, men konkrete estimater på nøyaktig antall boliger på Lysaker finnes ikke detaljert i planene, da området er del av et større sammenhengende utbyggingsområde. Det er blant annet planer om opptil 400 nye boliger på Teleplan-tomta på Fornebu, tett på Lysaker stasjon. Det bygges også rundt flere av de nye stasjonene på Fornebu, noe som kan generere flere togreisende fra/til Lysaker stasjon.



Figur 8 Illustrasjon av Teleplanbyen, et planlagt utviklingsområde på Fornebu. Illustrasjon fra Dyrvik Arkitekter.

Det er planlagt massiv utvikling på og rundt Lysaker knutepunkt. Lysaker og Fornebu skal sammen ta store deler av veksten som er planlagt i regionen. Det anslås at det er potensiale for å bygge flere tusen boliger. Utviklingspotensialet til Lysaker anses derfor som stort.

Potensiale for utvikling: Grønt (stort potensial)

## Skøyen

Skøyen er i dag et av de mest trafikkerte kollektivknutepunktene i Oslo, med mange lokale og regionale tog- og bussavganger. Som en del av Fornebubanen skal det bygges et nytt t-banestopp på Skøyen. Også trikken stopper på Skøyen, og det vil bli svært gode muligheter for overgang mellom trikk, buss, tog og T-bane.

Den nye T-banestasjonen legger grunnlaget for mye av den planlagte byutviklingen på Skøyen og oppstart for arbeidene er i september 2025. T-banestasjonen på Skøyen er planlagt ferdigstilt i 2029.

Det arbeides med en områderegulering for Skøyen (Fjordbyen vest). Denne er vedtatt, men ikke rettskraftig på grunn av innsigelser. Områdeplanen for Skøyen har som mål å utvikle området til et levende og aktivt byområde med en god blanding av bolig, næring og service, samt attraktive møteplasser og torg. Det finnes ingen offentlige tall på antall nye boliger. Det er imidlertid konkrete planer om utvikling av Harbitzkvartalene.

Området rundt Harbitzalléen skal utvikles til et nytt urbant bydelssentrum kalt Harbitzkvartalene, med planlagt 500–600 nye boliger, kontorplasser, handel og service.



Figur 9 Til venstre viser planområdet Harbitzalleen 2-12 tett på Skøyen stasjon. Illustrasjon fra Element Arkitekter. Illustrasjon til høyre av Harbitzkvartalene på Skøyen. Illustrasjon fra KOHT Arkitekter, Oslo Works og Edit.

Det er planlagt utvikling også rundt Skøyen stasjon, men ikke i like stort omfang som rundt Lysaker. Det finnes ingen konkrete tall på hva som planlegges, men pågående arbeid med Harbitzkvartalene tilrettelegger for opptil 600 nye boliger. Områdereguleringen som venter på endelig vedtak, legger også opp til at det skal fortettes og utvikles rundt knutepunktet. Det er imidlertid ikke nok til at potensialet anses som stort, men som middels.

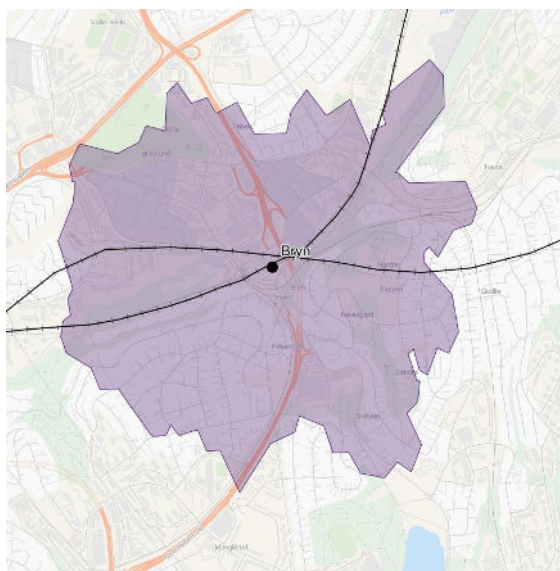
Potensiale for utvikling: Gult (middels potensial)

## 4.5 Bryn

Bryn stasjon ligger øst i Oslo kommune, 3,888 km fra Oslo S. Stasjonen ligger på Hovedbanen på strekningen mellom Lillestrøm og Drammen og har fire avganger i timen (R25). Reisetiden til Oslo S er på 4 min.

Tabell 4-4: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Bryn stasjon.

Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
3 800	Mangler data



Figur 4.9 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Hauketo stasjon. Illustrasjonen viser også tilgrensende stasjoner.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, 2015 [1])	<p><b>Oslo by og regionale byer i Akershus</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Oslo by og regionale byer</li> <li>Regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter</li> <li>Særlige innsatsområder for økt by- og næringsutvikling</li> <li>Regionale kollektivknutepunkt</li> <li>Kollektivforbindelser som knytter regionale byer og arbeidsplasskonsentrasjoner til regionale knutepunkt</li> </ul>	Bryn er ikke utpekt som en regional by i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, men som et område for arbeidsintensive virksomheter. Bryn er også omtalt som et viktig knutepunkt.

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

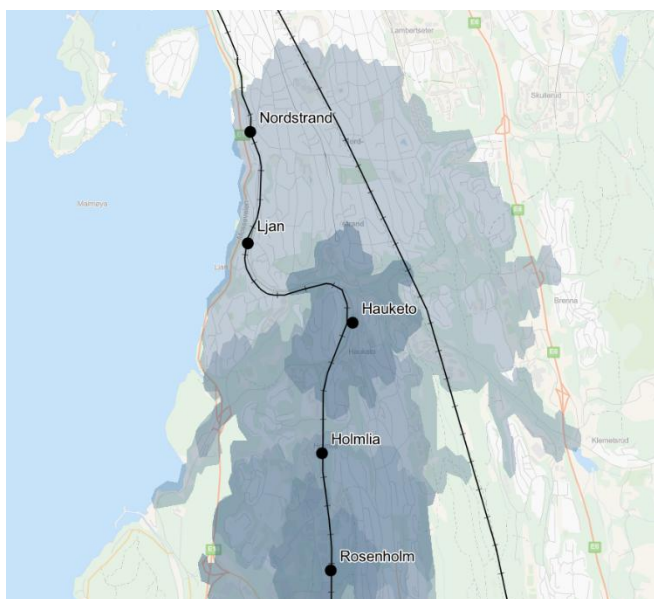
Kommunal plan (Kommuneplanens samfunnsdel med byutviklingsstrategi 2025 [38])		<p>Bryn er i kommuneplanen et prioritert knutepunkt for samarbeid med statlige myndigheter om byutvikling. Det er også omtalt som et prioritert knutepunktområde.</p> <p>Bymiljøetaten skal utvikle kollektivknutepunktet på Bryn med ny gateterminal for buss i Østensjøveien. Det legges til rette for enkel overgang mellom buss, tog og t-bane når Bryn blir nytt kollektivknutepunkt.</p>
Status utbygging		<p>Mye av Bryn-området skal bygges ut med tanke på næringsbebyggelse, men det er også planlagt områder med boligbebyggelse og kombinerte formål. Det er levert et planforslag for utviklingen av Bryn Sentrum til plan- og bygningsetaten. Planene for Bryn Sentrum omfatter etableringen av et levende og moderne bysentrum i Oslo øst, med 600 boliger og 5 000 arbeidsplasser.</p> <p>På sikt er det planlagt for Totalt ca. 5 000 nye boliger i området, fordelt på ulike prosjekter knyttet til Hovinbyen og Bryn, med flere utbyggere involvert</p>
Vekst i kommunen	112 100 mennesker	Antatt vekst i kommunen (Oslo) fra 2023 til 2060.
Hvorav vekst ved knutepunktet	Usikkert	Usikkert.
Potensial for utvikling	Grønt (stort potensial)	Det er planlagt mye utbygging rundt knutepunktet på Bryn, og det er igangsatt arbeid for å utvikle Bryn som knutepunkt. Det er også stort kommunalt fokus på utvikling i området. Noen av planene er allerede igangsatt, men potensiale for utvikling er fortsatt svært stort. Det er også lagt planer for stor utvikling på sikt. Siden forventet vekst i selve knutepunktet er svært usikker er det vanskelig å vurdere hvor stort potensiale er, men fordi det er planlagt knutepunktutvikling i stor skala her så settes potensialet til stort.

## 4.6 Hauketo

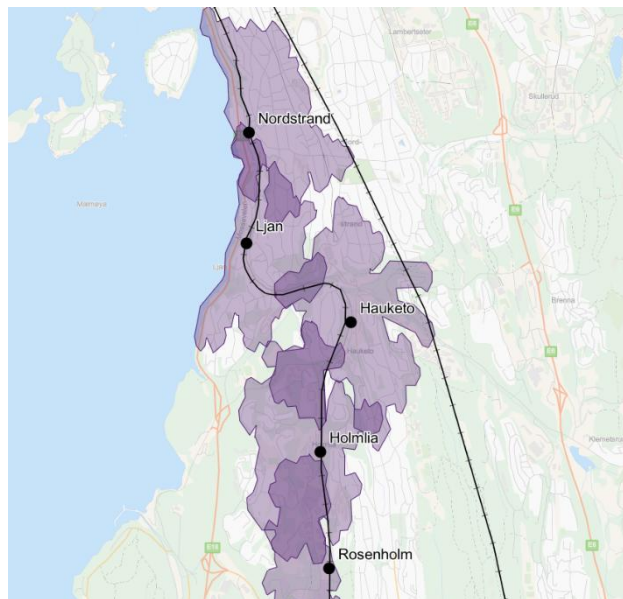
Hauketo stasjon ligger sør i Oslo kommune, 8,68 km fra Oslo S. Stasjonen ligger på Østfoldbanen på strekningen Oslo S-Halden og har fire avganger i timen (R25). Reisetiden til Oslo S er på 12 min.

Tabell 4-5: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Hauketo stasjon.

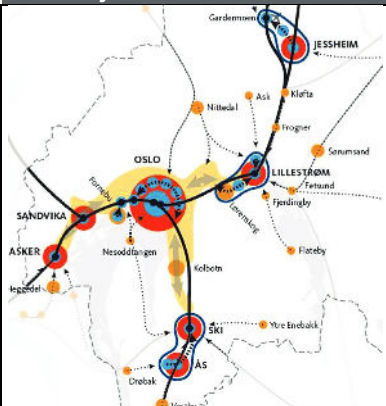
Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
5 083	18 741



Figur 4.11 Illustrasjonen til venstre viser arealer 1 km (mørkeblått) og 3 km (lyseblått) fra stasjonen. Illustrasjonen viser også tilgrensende stasjoner.




Figur 4.10 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Hauketo stasjon. Illustrasjonen viser også tilgrensende stasjoner.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, 2015 [1])		Hauketo er ikke utpekt som en regional by i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, men ligger i bybåndet fra Oslo til Ski. Den økte frekvensen på ny Follobane gir potensiale for transformasjon og fortetting rundt de mindre kollektivknutepunktene som Hauketo, Rosenholm, Myrvoll og Vevelstad. Det fremheves at det for boliger anbefales gangavstand på 1 km til de mindre kollektivknutepunktene, som Hauketo. Hauketo er pekt som prioritert knutepunkt, sammen med Lysaker og Helsfyr, i Ruters Strategi for mobilitetstilbud.

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

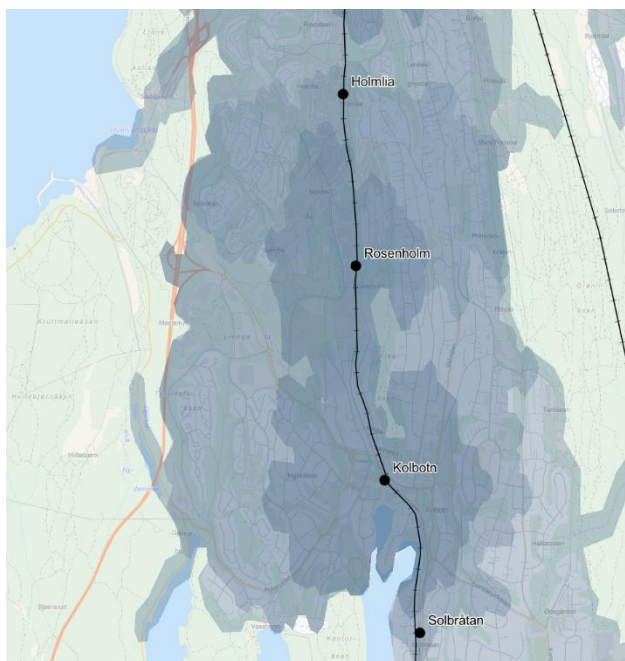
<p>Kommunal plan (Kommuneplanens arealdel 2015 [37] og samfunnsdel 2025 [38])</p>	 <p>Kartet viser avgrensingen for planområdet. Ill: Plan- og bygningssetaten</p>	<p>Hauketo er i kommuneplanen «Oslo mot 2030» utpekt som et viktig kollektivknutepunkt med mål om fortetting, bedre bystruktur, flere plasser, parker og bedre samkjøring av kollektivløsninger. Det er et utpekt mål om å styrke kollektivtilbudet med flere togavganger, mulig nye trikkeforbindelser og bedre fremkommelighet for buss. Området er i dag svært bilpreget. Oslo kommune har varslet oppstart av planarbeid for å utvikle Hauketo til et bymessig knutepunkt, og det pågår medvirkningsprosesser og utarbeidelse av planprogram. Det er usikkert hvor mange boenheter arbeidet vil medføre.</p>
<p>Status utbygging</p>		<p>Det er per i dag ingen store byggeprosjekter på Hauketo. Området rundt Hauketo stasjon har i dag lav utbyggingstetthet og bærer preg av bilbasert infrastruktur. Planprogrammet for Hauketo skal se på potensialet for utbygging, utvikling og vekst, og legger rammer og føringer for fremtidig vekst.</p>
<p>Vekst i kommunen</p>	<p>112 100 mennesker</p>	<p>Antatt vekst i kommunen (Oslo) fra 2023 til 2060.</p>
<p>Hvorav vekst ved knutepunktet</p>	<p>Usikkert</p>	<p>Usikkert.</p>
<p>Potensial for utvikling</p>	<p>Rødt (lite potensial)</p>	<p>Det er planlagt lite utbygging rundt stasjonsområdet på Hauketo, men det er igangsatt arbeid for å utvikle Hauketo som knutepunkt. Større arealer tett på stasjonen er i dag brukt til samferdselsområder, som bussterminal og veianlegg. I tillegg begrenser topografien i området muligheten for større utbyggingsprosjekter. Det er bratt terreng tett på stasjonen på begge kanter. Områdene rundt stasjonen består i stor grad av småhusbebyggelse.</p> <p>Det er mulig å tilrettelegge for økt boligutvikling, og transformasjon av arealer rundt stasjonen, men ikke på et nivå som tilsier stort potensiale.</p>

## 4.7 Kolbotn

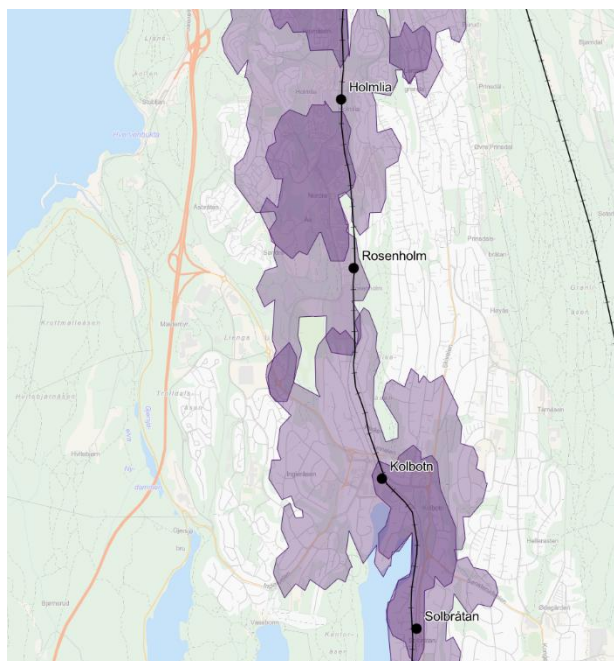
Kolbotn stasjon ligger i Nordre Follo kommune, sør for og helt på grensen til Oslo. Stasjonen ligger på Østfoldbanen på strekningen Oslo S-Halden, 12,88 km fra Oslo S. Det er fire avganger i timen (R25) og en reisetid på 19 min til Oslo S.

Tabell 4-6: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Kolbotn stasjon.

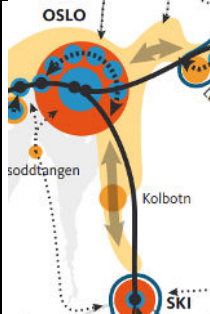
Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
5 322	12 218



Figur 4.12 Illustrasjonen til venstre viser arealer 1 km (mørkeblått) og 3 km (lyseblått) fra stasjonen. Illustrasjonen viser også tilgrensende stasjoner.



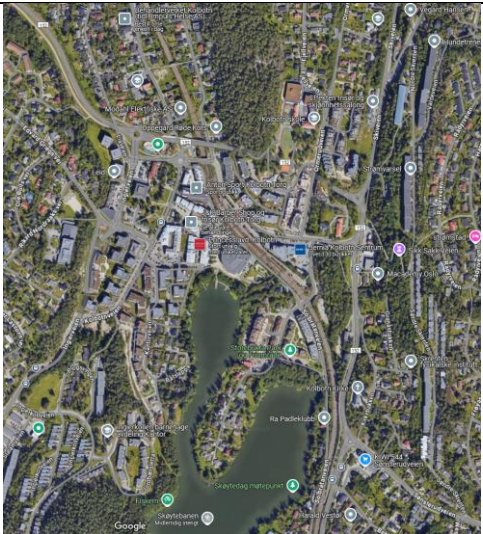
Figur 4.13 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Kolbotn stasjon. Illustrasjonen viser også tilgrensende stasjoner.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, 2015 [1])		Kolbotn er omtalt som en prioritert lokal by/tettsted i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Dette betyr at Kolbotn ligger innenfor de prioriterte vekstområdene i regionen og skal utvikles med sikte på å være sentrum for hele kommunen eller et større geografisk omland. Kolbotn er dermed ikke definert som regionalt kollektivknutepunkt. Kolbotn er en del av bybåndet mellom Oslo og Ski og er i planen oppført med en anbefalt områdeutnyttelse på 50 %. For boliger i prioriterte lokale byer og tettsteder som Kolbotn, anbefales gangavstand på under 1 km til et sentralt kollektivknutepunkt.

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

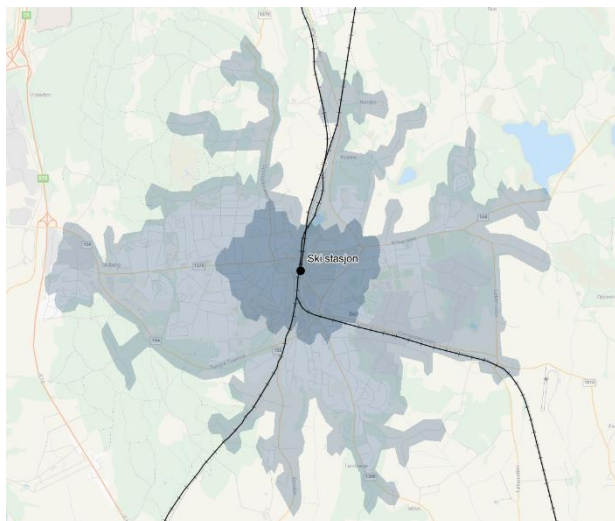
<p>Kommunal plan (Kommuneplanens arealdel 2023-2034 [35] og samfunnsdelen 2019-2030 [36])</p>		<p>Kommuneplanen for Nordre Follo følger opp den regionale planen for areal og transport, og utpeker Kolbotn som et sentralt utviklingsområde med mål om å styrke dets attraktivitet som kollektivknutepunkt og bysentrum. De peker på byvekst med grønne kvaliteter, fortetting og transformasjon i sentrale områder, særlig rundt Kolbotn stasjon. Det skal legges til rette for økt bolig- og næringsutvikling i gangavstand til stasjonen, samtidig som natur- og rekreasjonsverdier ivaretas. Et mål er også å knytte sammen områdene øst og vest for jernbanen.</p>
<p>Status utbygging</p>		<p>Premissgivere for utviklingen av Kolbotn sentrum er to områdereguleringer «Kolbotn sentrum» og «Skiveien/Skrenten». Planforslaget tilrettelegger for ca. 1 600 boliger. Alle ligger innenfor 500 meter til jernbanestasjonen. Planen for Skiveien/Skrenten vedtatt 2018 gir rom for cirka 250 boliger, i en blanding av rekkehus og blokker.</p> <p>Kolbotn stasjon er under oppgradering, noe som kan styrke kollektivtilbudet og legge til rette for videre byutvikling. Det er også flere boligprosjekter under utvikling i sentrum i privat regi. Mange av disse er av mindre omfang.</p>
<p>Vekst i kommunen</p>	<p>10 100 mennesker</p>	<p>Antatt vekst i kommunen (Nordre Follo) fra 2023 til 2060.</p>
<p>Hvorav vekst ved knutepunktet</p>	<p>1 500 mennesker</p>	<p>Antatt at 30 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet Kolbotn.</p>
<p>Potensial for utvikling</p>	<p>Grønt (stort potensial)</p>	<p>Det foreligger utbyggingsplaner som tilsvarer antatt befolkningsvekst ved knutepunktet, og potensiale for utvikling anses derfor å være stort.</p>

## 4.8 Ski

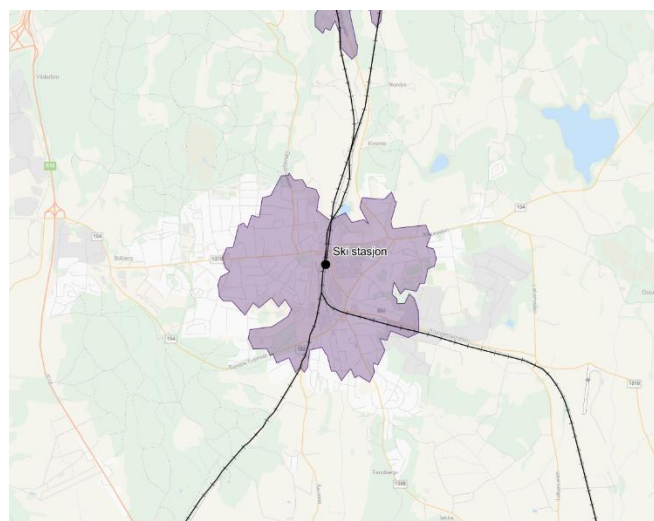
Ski stasjon ligger på Østfoldbanen, i Nordre Follo kommune. Fra Ski stasjon til Oslo S er det 24,290 km. Det er syv avganger per time mellom Ski og Oslo gjennom Follotunnelen med 12 min reisetid til Oslo S. Det er 6 togavganger per time (R25) til Oslo med lokaltog på Østfoldbanen med reisetiden til Oslo S på 34 min (to av dem er innsatstog kun i rushretning).

Tabell 4-7: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Ski stasjon.

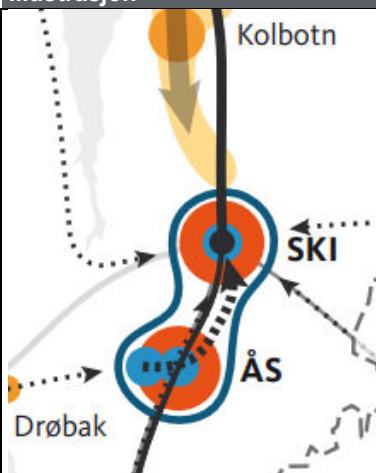
Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
4 681	16 869



Figur 4.15 Illustrasjonen til venstre viser arealer 1 km (mørkeblått) og 3 km (lyseblått) fra stasjonen.



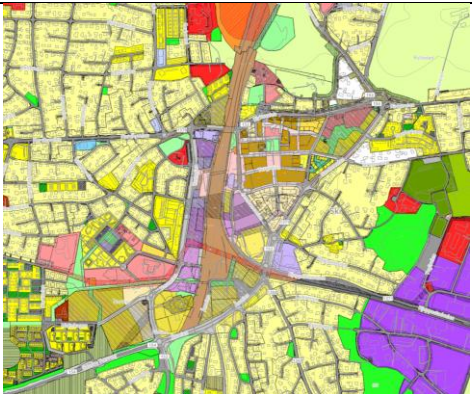
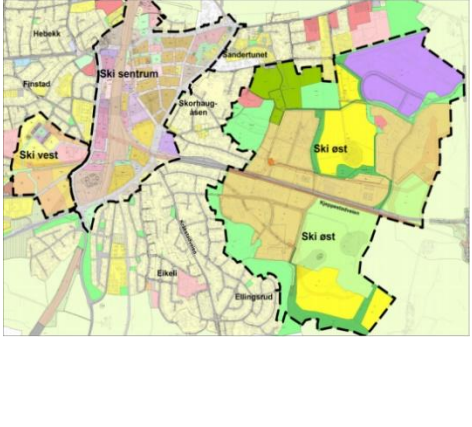
Figur 4.14 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Ski stasjon.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, 2015 [1])		Ski er pekt ut som en regional by i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. De regionale byene skal ta en høy andel av veksten, både med tanke på boliger og arbeidsplasser. Ski ligger i bybåndet fra Oslo til Asker, Ski og Lillestrøm/Kjeller, og kjennetegnes av generell høy arealutnyttelse, god kollektivdekning og et rikt tilbud innen handel, service og tjenesteyting (mye knyttet til Ski Storsenter). Utviklingen og innsatsområdet for økt by- og næringsutvikling samt bolig- og arbeidsplassveksten bør ses i sammenheng med utviklingen av Ås og NMBU. Anbefalt områdeutnyttelse i regionale byer i Akershus er 80-100 %. Høyest i sentrumsområder, områder for arealintensive arbeidsplasser og tett på regionale kollektivknutepunkt. Follobanen, som er bygd siden denne planen ble laget i 2015, knytter Ski og Folloregionen tettere sammen med Oslo. For boliger i regionale byer som Ski, anbefales gangavstand på under 2 km til et sentralt kollektivknutepunkt.

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

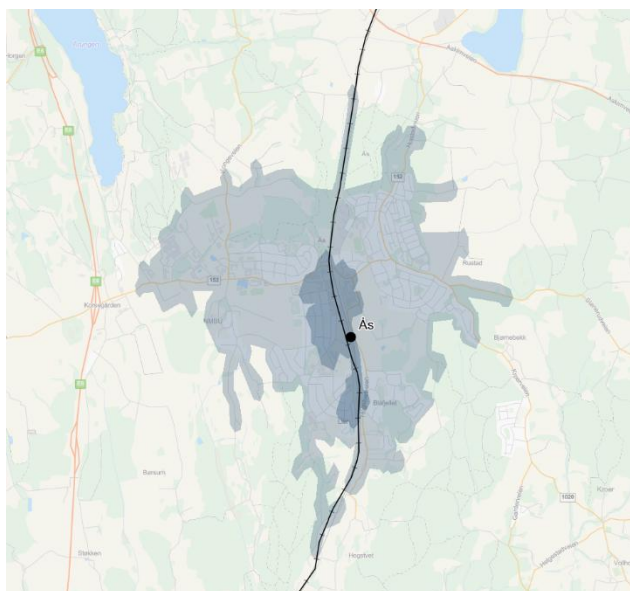
<p>Kommunal plan (Kommuneplanens arealdel 2023-2034 [35] og samfunnsdel 2019-2030 [36])</p>		<p>De kommunale planene for Nordre Follo kommune bygger opp under de regionale føringene for utvikling av Ski sentrum som kollektivknutepunkt. Ski skal ta hovedtyngden av befolkningsveksten i Nordre Follo og bli et regionalt bysenter i tråd med prinsipper om fortetting, miljøvennlige reiser og flest mulig funksjoner i gangavstand til stasjonen. Ski er trolig den av de seks regionale byene i Akershus som vil oppleve de største forandringene de neste 10-15 årene. Potensiale for byutvikling er stort, og strategiske grep er gjort.</p>
<p>Status utbygging</p>		<p>Det foregår flere utbyggingsprosjekter i Ski i regi av både private utbyggere, stat, fylkeskommune og kommune. Det er spesielt store utbyggingsplaner for bolig og næring i forbindelse med nye Ski stasjon. Det frigjøres arealer som i dag brukes til flateparkering i sentrum, og som tidligere har vært eneboligområder.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bane NOR Eiendom disponerer om lag 30 mål med anvendelig tomt i og omkring Ski stasjon. Tomtene inngår i prosjektet Ski Stasjonsby og skal utvikles i kommende år. Utviklingen tett på den nye togstasjonen vil i sum bidra til omtrent 1 000 nye arbeidsplasser, 400 boliger.</li><li>• Trekantkvartalet med 230 nye leiligheter.</li><li>• Skolekvartalet med 220 nye leiligheter.</li><li>• Rådhus-hagen med 179 leiligheter fordelt på 10 bygg.</li><li>• Sentrumskvartalet Ski med 400 nye leiligheter.</li></ul>
<p>Vekst i kommunen</p>	<p>10 100 mennesker</p>	<p>Antatt vekst i kommunen fra 2023 til 2060.</p>
<p>Hvorav vekst ved knutepunktet</p>	<p>6 500 mennesker</p>	<p>Antatt at 50 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet.</p>
<p>Potensial for utvikling</p>	<p>Grønt (stort potensial)</p>	<p>Mange av arealene tett på stasjonen er bygd ut med lav befolkningstetthet, i form av eneboligområder eller samferdselsareal. Det finnes flere ledige sentrumsnære arealer som kan utvikles, enten eneboligområder eller parkeringsområder som kan transformeres. Det er igangsatt flere større boligprosjekter som muliggjør etablering av omkring 1 000 boliger. Dette dekker ikke hele boligbehovet frem til 2060, men det antas like vel å være et potensiale for fortetting tilsvarende antatt befolkningsvekst rundt knutepunktet.</p>

## 4.9 Ås

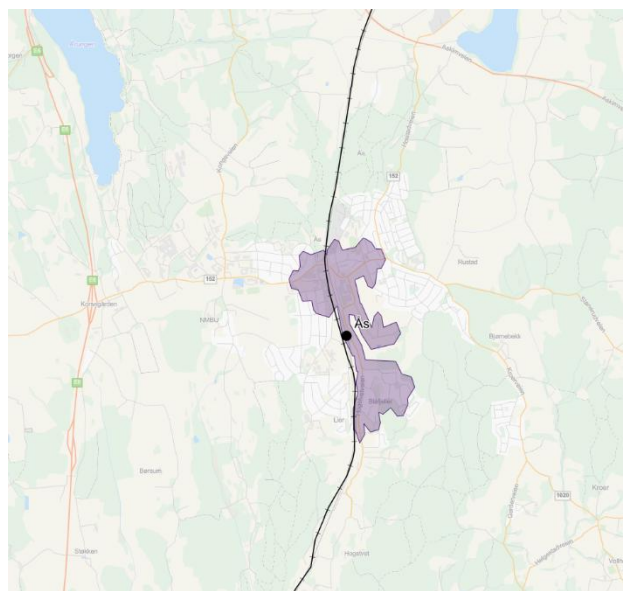
Ås stasjon ligger i Ås kommune i nærheten av NMBU (Norges miljø- og biovitenskapelige universitet), sør i Akershus fylke. Stasjonen ligger på Østfoldbanen på strekningen Oslo S-Halden, 31,69 km fra Oslo S. Det er to avganger i timen (R25) og en reisetid på 19 min til Oslo S.

Tabell 4-8: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Ås stasjon.

Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
2 048	9 814



Figur 4.16 Illustrasjonen til venstre viser arealer 1 km (mørkeblått) og 3 km (lyseblått) fra stasjonen.

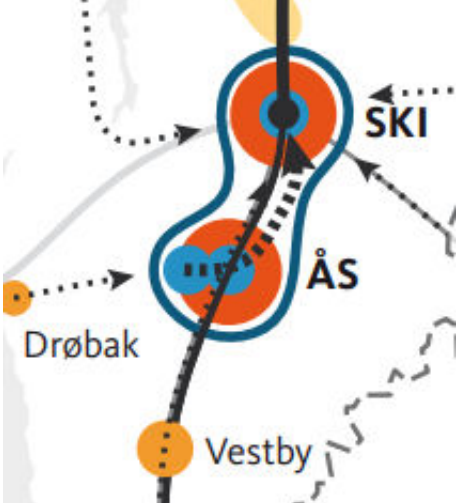
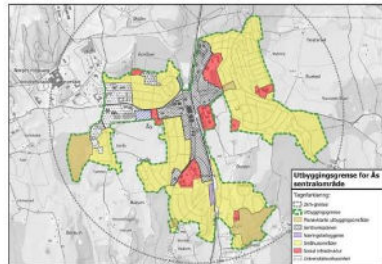


Figur 4.17 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Ås stasjon.

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

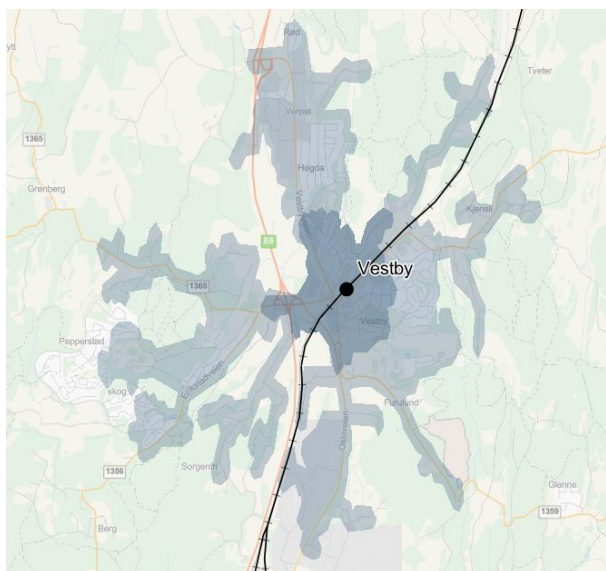
Tema	Illustrasjon	Informasjon
<p>Regional plan (Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, 2015 [1])</p>		<p>Ås er omtalt som en regional by i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. De regionale byene skal ta en høy andel av veksten, både med tanke på boliger og arbeidsplasser. Ås er en del av bybåndet mellom Oslo og Ski. Selv om Ås er en regional by, er den ikke definert som et "regionalt kollektivknutepunkt / regionalt jernbaneknutepunkt" i den forstand at den ligger på jernbanens InterCity-nett, i motsetning til for eksempel Lillestrøm eller Ski (med ny Follobane). Derfor fremheves det i planen at det må sørges for effektive kollektivforbindelser til knutepunkt som Ås. Forbindelsen Ski-Ås-Universitetet NMBU er eksplisitt nevnt i denne sammenheng. I likhet med Jessheim er Ås oppført med en anbefalt områdeutnyttelse på 60 % i planen. For boliger i regionale byer som Ås, anbefales gangavstand på under 2 km til et sentralt kollektivknutepunkt.</p>
<p>Kommunal plan (Kommuneplanens arealdel [60] og samfunnsdel 2022-2034 [61])</p>		<p>Det fremgår av kommuneplanen at Ås by og kollektivknutepunkt er utpekt som et hovedområde for vekst og utvikling i kommunen. Planene legger til rette for fortetting, transformasjon og høy arealutnyttelse i sentrumsområdet, for å styrke grønn mobilitet og redusere transportbehov med bil. I arbeidet med rullering av kommuneplanen (2026-2038) vurderes det fortetningspotensial og transformasjonsmuligheter i sentrumsområdet.</p>
<p>Status utbygging</p>		<p>I planprogrammet for rullering av kommuneplanens arealdel 2026-2038 står det at det er et betydelig regulert og planlagt boligpotensial i og rundt Ås sentrum, med flere tusen boenheter enten regulert eller under planlegging i gangavstand til stasjonen. Det fremkommer av notat om boligreserve og boligbehov i Ås i perioden 2025-2040 et totalt boligpotensial i Ås sentrum på 3 750 boliger. 2 833 av disse legges det til rette for gjennom områdereguleringsplanen for Ås sentrum vedtatt i 2019.</p>
<p>Vekst i kommunen</p>	<p>6 500 mennesker</p>	<p>Antatt vekst i kommunen (Ås) fra 2023 til 2060.</p>
<p>Hvorav vekst ved knutepunktet</p>	<p>5 200 mennesker</p>	<p>Antatt at 80 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Ås.</p>
<p>Potensial for utvikling</p>	<p>Grønt (stort potensial)</p>	<p>Potensialet for utvikling er høyt da det foreligger flere utbygginger og planer om fortetting og ny utvikling nær stasjonen i stor skala, som kan imøtekomme antatt vekst.</p>

## 4.10 Vestby

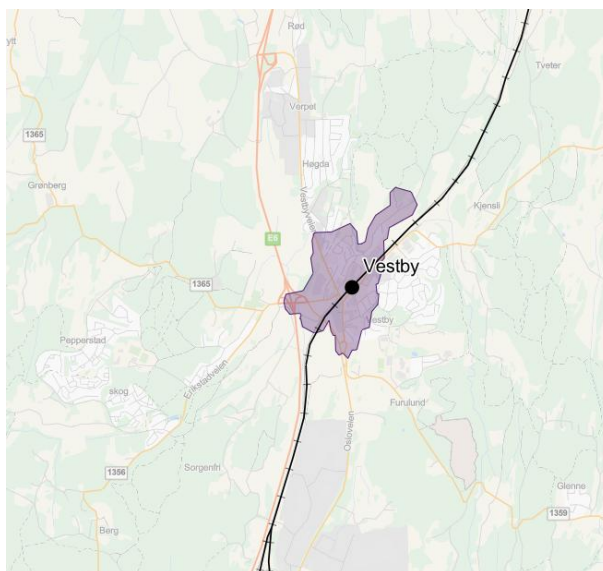
Vestby stasjon ligger i Vestby kommune sør i Akershus fylke. Stasjonen ligger på Østfoldbanen, vestre linje, på strekningen Oslo S-Halden, 38,65 km fra Oslo S. Det er to avganger i timen (R25) og en reisetid på 24 min til Oslo S.

Tabell 4-9: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Vestby stasjon.

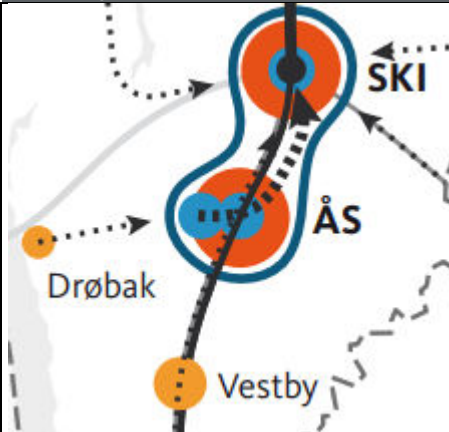
Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
1 873	6 500



Figur 4.18 Illustrasjonen til venstre viser arealer 1 km (mørkeblått) og 3 km (lyseblått) fra stasjonen.



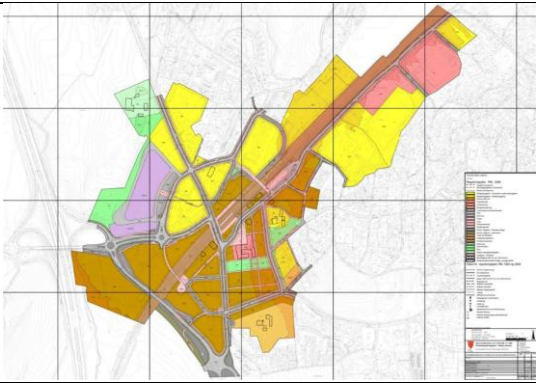

Figur 4.19 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Vestby stasjon.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, 2015 [1])		Vestby er omtalt som en prioritert lokal by/tettsted i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Dette betyr at Vestby ligger innenfor de prioriterte vekstområdene i regionen og skal utvikles med sikte på å være sentrum for hele kommunen eller et større geografisk omland. Vestby er dermed ikke definert som regionalt kollektivknutepunkt/ regionalt jernbaneknutepunkt. Til tross for dette understreker planen at Vestby har en gunstig plassering i det regionale kollektivsystemet med stort arealpotensial og vekstkraft. Det vil si at kollektivtilbudet inn mot de regionale byene, som Ski og Oslo, må bedres. For boliger i prioriterte lokale byer og tettsteder, anbefales gangavstand på under 1 km til et sentralt kollektivknutepunkt.

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

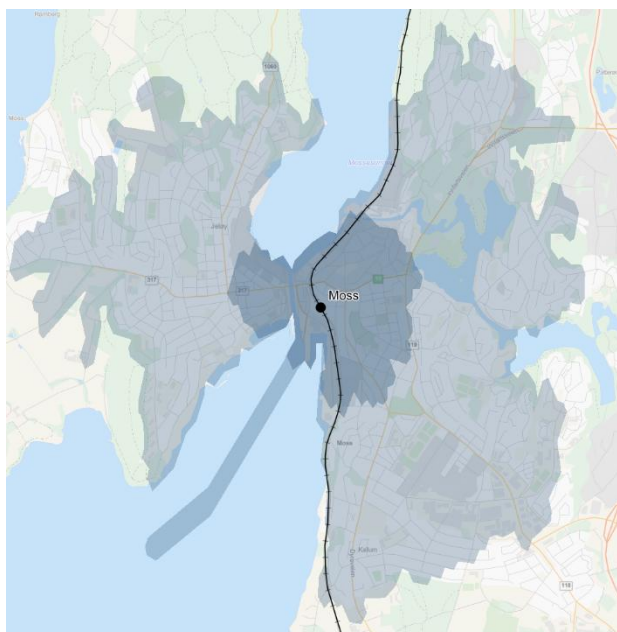
Kommunal plan (Kommuneplanens arealdel 2023- 2034 [53])		Utbyggingen i Vestby sentrum skjer innenfor grønn grense som omfatter sentrum, Sole Skog og deler av småhusbebyggelsen rundt. Minst 80 % av boligbyggingen i kommunen skal skje i sentrum. Dette skal gjøres gjennom bymessig fortetting. Kommuneplanen viser til vedtatt områderegulering for Vestby sentrum (sentrumsplanen). Planen åpner for inntil 680.000 m2 ny bebyggelse og over 6 000 nye boliger.
Status utbygging		Det er igangsatt flere reguleringsprosjekter i sentrum som følge av sentrumsplanen. Dette omfatter blant annet ombygging av flere kvartaler til høyhus. Sentrumsplanen til Vestby åpner for bygging av over 6 000 nye boliger. Illustrasjon hentet fra Vestby kommune sin hjemmeside.
Vekst i kommunen	6 000 mennesker	Antatt vekst i kommunen (Vestby) fra 2023 til 2060.
Hvorav vekst ved knutepunktet	4 800 mennesker	Antatt at 80 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Vestby.
Potensial for utvikling	Grønt (stort potensial)	Sentrumsplanen til Vestby åpner for bygging av over 6 000 nye boliger. Dette oppfyller antatt befolkningsvekst i perioden frem til 2060, og mer enn dette. Dette betyr at Vestby har stort potensiale for utvikling rundt knutepunktet, og kan bidra til at flere reiser med tog.

## 4.11 Moss

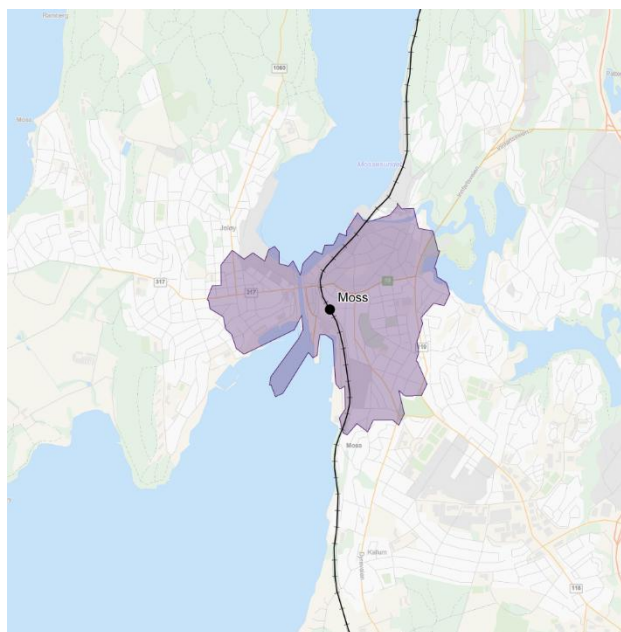
Moss stasjon ligger midt i Moss sentrum i Moss kommune, i Østfold fylke. Stasjonen ligger på Østfoldbanen på strekningen Oslo S-Halden, 60,16 km fra Oslo S. Det er tre avganger i timen (R25) og en reisetid på 32 min til Oslo S.

Tabell 4-10: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Moss stasjon.

Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
5 606	29 998



Figur 4.20 Illustrasjonen til venstre viser arealer 1 km (mørkeblått) og 3 km (lyseblått) fra stasjonen.



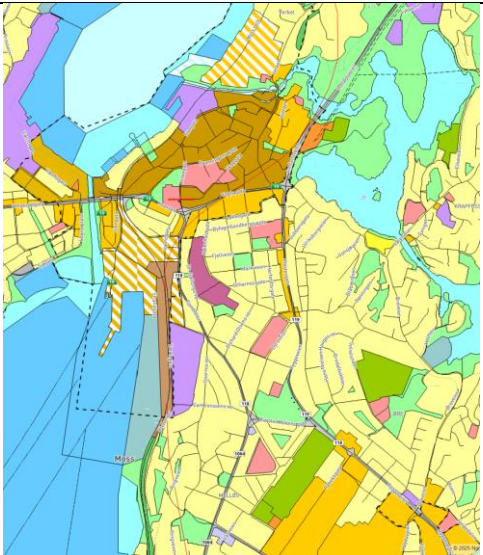

Figur 4.21 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Moss stasjon.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Regional plan for areal og mobilitet 2025-2040, høringsutkast [57])	<p>Befolkningsvekst 2003 - 2024</p> <p>Prosent</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>mindre eller lik 0</li> <li>0,1 - 12,5</li> <li>12,6 - 25,0</li> <li>25,1 - 50,0</li> <li>mer enn 50,0</li> </ul> <p>Figuren viser befolkningsveksten i Østfold fra 2003-2024 (kilde SSB).</p>	<p>I høringsutkastet for ny Regional plan for areal og mobilitet i Østfold (2025-2040) er Moss definert som et regionalt by/regionsenter og kollektivknutepunkt. I planen poengteres det at Moss har en stor utfordring ved at de viktigste knutepunktene for buss og jernbane ligger langt fra hverandre (over 10 minutters gangavstand).</p> <p>Moss, i likhet med andre byer i Østfold, opplever rask vekst og fortetting i byområdene. Strategien for senterstrukturen legger vekt på å utvikle byer og tettsteder innenfra og ut, ved å prioritere fortetting og transformasjon fremfor å ta i bruk nye naturområder og dyrket mark.</p>

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

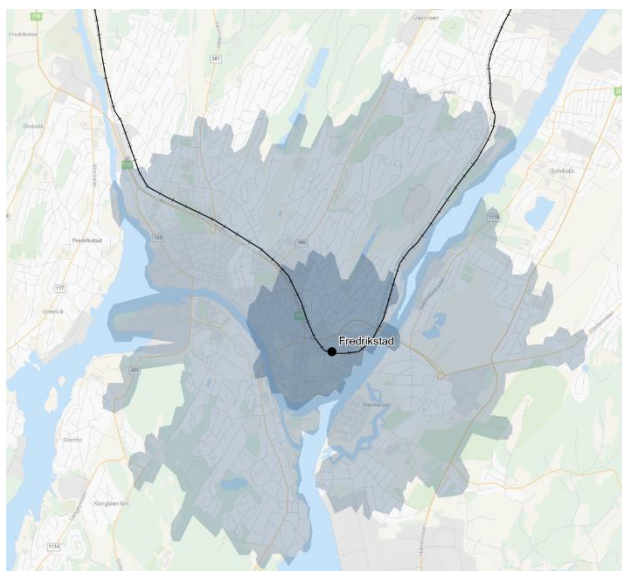
<p>Kommunal plan (Kommuneplanens arealdel 2023- 2034 [31])</p>		<p>Kommuneplanen til Moss kommune bygger opp under Regional plan for areal og mobilitet. Det skal satses på fortetting, transformasjon og knutepunktutvikling, særlig rundt Moss stasjon og sentrumsområdene, for å styrke kollektivtransporten og redusere byspredning. Arealdelen har en langsiktig utbyggingsgrense for å hindre spredt utbygging og sikre bevaring av natur- og kulturlandskap. De mørkegule områdene viser fremtidig boligbebyggelse og skravert område nær Moss havn viser fremtidig kombinert bebyggelse og anlegg.</p>
<p>Status utbygging</p>		<p>Moss sentrum er midt i en omfattende transformasjon, med pågående utbygging av nytt dobbeltspor og planlegging av nytt stasjonsområde som sentrale drivere (InterCity). Ifølge Moss kommune og Bane NORs utviklingsplaner skal det tilrettelegges for omtrent 5 000 nye boliger i gangavstand til den nye jernbanestasjonen i Moss. Store deler av området er nå anleggsområde, og det er usikkert når byutviklingsgrepene vil realiseres. I tillegg viser kommunens oppdaterte boligbyggeprogram at det samlet sett er mulighet til å bygge nærmere 7 600 nye boliger i Moss i perioden 2024–2035. Blant disse er de store boligprosjekter på området Høyda, 15 minutter på sykkel og 30 minutters gange fra dagens togstasjon.</p> <p>Utbyggingsplaner vises med lys rød markering i kartet til venstre.</p>
<p>Vekst i kommunen</p>	<p>9 300 mennesker</p>	<p>Antatt vekst i kommunen (Moss) fra 2023 til 2060.</p>
<p>Hvorav vekst ved knutepunktet</p>	<p>7 500 mennesker</p>	<p>Antatt at 80 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Moss.</p>
<p>Potensial for utvikling</p>	<p>Grønt (stort potensial)</p>	<p>Utviklingspotensialet i Moss vurderes som høyt, mye på grunn av InterCity-utbyggingen. Kommunen og Bane NOR anslår at det vil kunne oppføres 5 000 nye bolig nær ny stasjon. I tillegg foreligger det flere større utbyggingsplaner ikke langt unna stasjonen. Det totale antallet planlagte boliger dekker den antatte befolkningsveksten innen 2060 med god margin.</p>

## 4.12 Fredrikstad

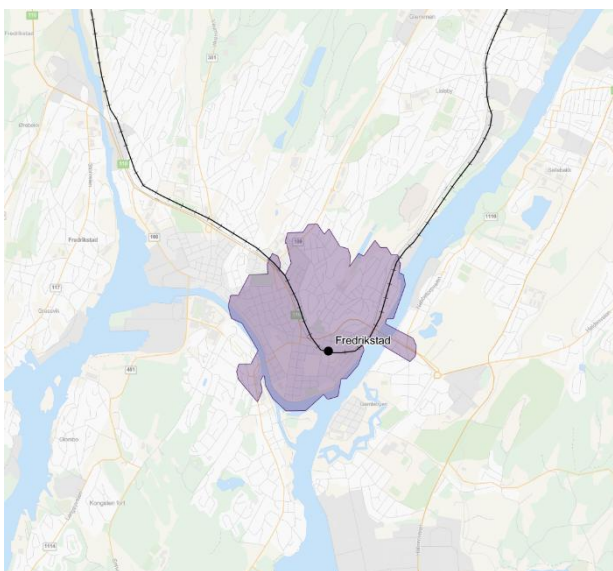
Fredrikstad stasjon ligger i Fredrikstad kommune, sør i Østfold fylke. Stasjonen ligger på Østfoldbanens vestre linje på strekningen Oslo S-Halden, 94,26km fra Oslo S. Det er én avgang i timen (R25) og en reisetid på 60 min til Oslo S.

Tabell 4-11: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Fredrikstad stasjon.

Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
6 310	27 815



Figur 4.22 Illustrasjonen til venstre viser arealer 1 km (mørkeblått) og 3 km (lyseblått) fra stasjonen.



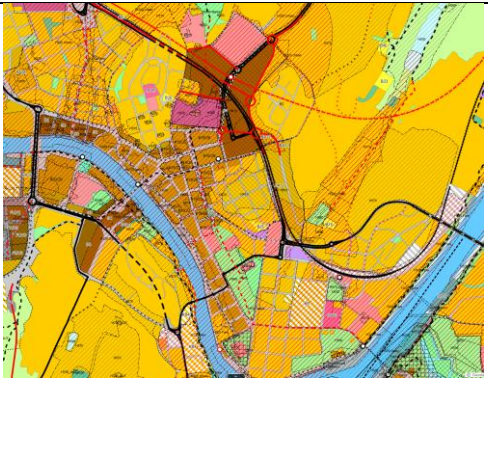
Figur 4.23 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Fredrikstad stasjon.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan Regional plan (Regional plan for areal og mobilitet 2025-2040, høringsutkast [57])	<p>Befolkningsvekst 2003 - 2024</p> <p>Prosent</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>mindre eller lik 0</li> <li>0,1 - 12,5</li> <li>12,6 - 25,0</li> <li>25,1 - 50,0</li> <li>mer enn 50,0</li> </ul> <p>Figuren viser befolkningsveksten i Østfold fra 2003-2024 (kilde SSB).</p>	<p>I høringsutkastet for ny Regional plan for areal og mobilitet i Østfold (2025-2040) er Fredrikstad definert som et regionalt by/regionsenter og kollektivknutepunkt. En sentral utfordring for knutepunktutviklingen i Fredrikstad, i likhet med Sarpsborg og Moss, er at de viktigste knutepunktene for buss og jernbane ligger langt fra hverandre (over 10 minutters gangavstand). Fredrikstad opplever rask vekst og fortetting, og har en stor pendlerandel. Strategien for senterstrukturen legger vekt på å utvikle byer og tettsteder innenfra og ut, ved å prioritere fortetting og transformasjon fremfor å ta i bruk nye naturområder og dyrket mark.</p>

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

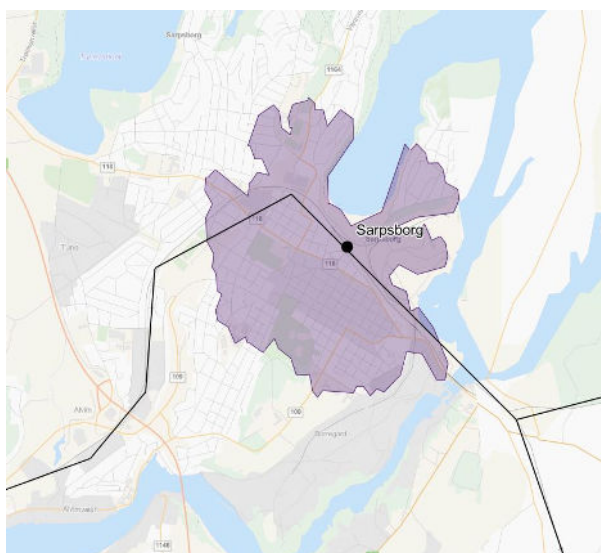
Kommunal plan (Kommuneplanens arealdel 2023-2035 [11] og samfunnsdel [12])		Kommuneplanens samfunnsdel (2018–2032) og arealstrategi har som mål å utvikle Fredrikstad til et regionalt tyngdepunkt for arbeidsplasser, kultur, handel og tjenester, og kollektivknutepunktet ved Fredrikstad stasjon skal styrkes som motor for byutvikling og miljøvennlig transport. Kommunen har som mål at minst 50 % av ny boligbygging skal skje innenfor byområdet. En sentral del av kommunens strategi er å styrke kollektivtransporten og redusere bilavhengigheten i områdene rundt Fredrikstad stasjon. Kommune mener at Fredrikstad sentrum har potensial for høy vekst. Ifølge kommunens arealplan 2023–2035 er potensialet for boligbygging i sentrum og sentrumsnære områder betydelig høyere enn det befolkningsveksten tilsier. Kommunen forventer å trenge omtrent 5 500 nye boliger fram mot 2035, og de fleste av disse er planlagt som leiligheter i sentrumsnære strøk, inkludert området rundt Fredrikstad stasjon.
Status utbygging		Innenfor 15 minutters gange fra togstasjonen foreligger det pt. ingen reguleringsplaner under arbeid. Områdene er utbygd og består av gamle reguleringsplaner. Kommunen har flere store transformasjonsområder i byområdet Fredrikstad, men disse ligger et stykke unna togstasjonen. Nærmeste pågående planarbeid er <u>Fredrikstad Mekaniske Verksted Vest</u> , som utgjør en omfattende utvikling med boliger, arbeidsplasser og besøksintensive virksomheter 30 minutters gange fra togstasjonen.  I boligmarkedsanalysen Fredrikstad mot 2035 av OsloMet og kommunedelplan for gjeldene boligplan for Fredrikstad anslås det at det trolig er mellom 1 500-2 500 boliger under planlegging i gangavstand til stasjonen frem mot 2035.
Vekst i kommunen	13 900 mennesker	Antatt vekst i kommunen (Fredrikstad) fra 2023 til 2060.
Hvorav vekst ved knutepunktet	11 100 mennesker	Antatt at 80 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Fredrikstad.
Potensial for utvikling	Gult (middels potensial)	Kommunen antas å kunne etablere nok boliger for å møte fremtidig befolkningsvekst innenfor det de beskriver som bynære områder i Fredrikstad by. Det er derimot antatt at kun 1 500-2 500 av disse vil etableres i nær tilknytning til stasjonen, og som vil føre til flere togreisende. På bakgrunn av dette settes potensialet for utvikling til middels.

### 4.13 Sarpsborg

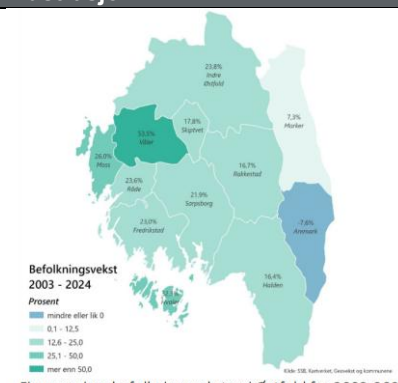
Sarpsborg stasjon ligger i Sarpsborg kommune. Stasjonen ligger på Østfoldbanens vestre linje på strekningen Oslo S-Halden, 109,47 km fra Oslo S. Det er én avgang i timen (R25) og en reisetid på 1 time og 11 min til Oslo S.

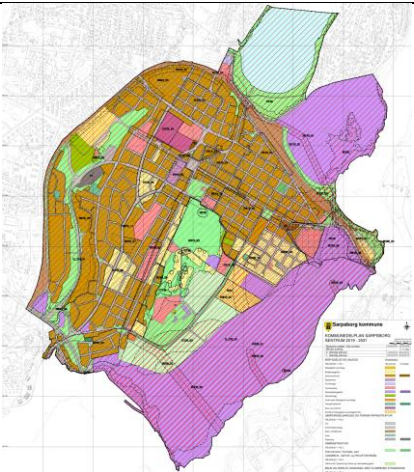
Tabell 4-12: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Sarpsborg stasjon.

Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
6 017	24 870



Figur 4.24 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Sarpsborg stasjon.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan Regional plan (Regional plan for areal og mobilitet 2025-2040, høringsutkast [57])	 <p><b>Befolkningsvekst 2003 - 2024</b> Prosent</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>mindre eller lik 0</li> <li>0,1 - 12,5</li> <li>12,6 - 25,0</li> <li>25,1 - 50,0</li> <li>mer enn 50,0</li> </ul> <p>Figuren viser befolkningsveksten i Østfold fra 2003-2024 (kilde SSB).</p>	I høringsutkastet for ny Regional plan for areal og mobilitet i Østfold (2025-2040) er Sarpsborg definert som et regionalt by/regionsenter og kollektivknutepunkt. En sentral utfordring for knutepunktutviklingen i Sarpsborg, i likhet med Fredrikstad og Moss, er at de viktigste knutepunktene for buss og jernbane ligger langt fra hverandre (over 10 minutters gangavstand). Strategien for senterstrukturen legger vekt på å utvikle byer og tettsteder innenfra og ut, ved å prioritere fortetting og transformasjon fremfor å ta i bruk nye naturområder og dyrket mark.

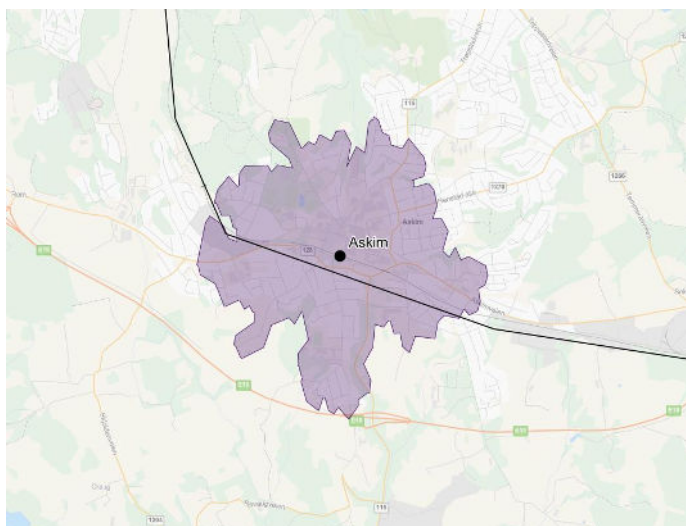
<p>Kommunal plan (Kommuneplanens arealdel 2024-2036, med tilhørende planbeskrivelse og fortetningsstrategi) [46](Sentrumsplanen, kommunedelplan 2019-2031, kart derfra [47])</p>		<p>Sarpsborg har de siste årene hatt en høyere befolkningsvekst enn målet i samfunnsplanen. Det er et mål at 60 % av all boligbygging i Sarpsborg skal skje gjennom fortetting og transformasjon framover, hvorav 40 % skal være i sentrumsplanområdet og 20 % i arealplanområdet. Dette tilsvarer ca. 2 640 nye boenheter fram til 2036 i sentrumsområdet. Det åpnes for vesentlig fortetting i og rundt bydelssentrene Grålum, Greåker og Borgen, langs hovedaksene mellom disse bydelssentre og sentrum. Sentrumsplanen bygger på to viktige premisser for utviklingen; gangavstand til daglige gjøremål, og utvikling av et helhetlig sentrumsområde, med forbindelser mellom Glomma i nord og Glomma i sør. Planen gir føringer for høyder og bygningstypologi i Sarpsborg sentrumsområde.</p>
<p>Status utbygging</p>		<p>Arealplanen skal sikre tilstrekkelig med boliger for planlagt vekst frem mot 2036. Dette tilsvarer 2 640 nye boliger. Det foregår flere prosjekter og konkrete planer om fortetting og transformasjon i Sarpsborg:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pappen-prosjektet: Ny bydel nært sentrum med 700–725 boliger, kontor og sentrumsformål.</li> <li>- Kvartal 64: Reguleres for opptil 180 leiligheter og noe næring.</li> <li>- Kvartal 304: Plan for 5 boligblokker, ca. 70 boliger og næringsareal.</li> <li>- Torggata 2: nytt bolig- og forretningsbygg med ca. 45 leiligheter.</li> <li>- Astridsgate 26: Boligblokk med omtrent 50 leiligheter.</li> <li>- Kvartal 54: Boligblokker</li> <li>- Kvartal 81: Blokkbebyggelse med ca. 50 boenheter og noe næring i 1. etasje.</li> <li>- Sentrumsprosjekt på Peterson-tomten: Område med potensial for 70 000 m<sup>2</sup> bolig og 30 000 m<sup>2</sup> næring (flere hundre boliger mulig).</li> </ul> <p>Disse prosjektene tilsvarer rundt 1 400 nye boenheter i Sarpsborg sentrum. Det er også flere prosjekter som er under bygging, som tilsvarer i overkant av 200 nye boenheter.</p>
<p>Vekst i kommunen</p>	<p>7 300 mennesker</p>	<p>Antatt vekst i kommunen (Sarpsborg) fra 2023 til 2060.</p>
<p>Hvorav vekst ved knutepunktet</p>	<p>5 800 mennesker</p>	<p>Antatt at 80 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Sarpsborg.</p>
<p>Potensial for utvikling</p>	<p>Gult (middels potensial)</p>	<p>Det er igangsatt arbeid med flere store prosjekter i Sarpsborg, som vil skape mange nye boliger de neste årene. Antallet er imidlertid ikke høyt nok til å dekke antatt vekst ved knutepunktet. Det er potensiale i å optimalisere flere sentrale eiendommer i sentrumsområdene, og dersom kommunen og utbyggere fortsetter som i dag så kan målet nås.</p>

## 4.14 Askim

Askim stasjon ligger i Indre Østfold kommune. Stasjonen ligger på Østfoldbanens østre linje på strekningen Oslo S-Rakkestad/Mysen, 109,47 km fra Oslo S. Det er én avgang i timen (R25) og en reisetid på 44 min til Oslo S.

Tabell 4-13: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Askim stasjon.

Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
2 982	13 412





Figur 4.25 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Askim stasjon.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Regional plan for areal og mobilitet 2025-2040, høringsutkast [57])	<p><b>Befolkningsvekst 2003 - 2024</b> Prosent</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>0,1 - 12,5</li> <li>12,6 - 25,0</li> <li>25,1 - 50,0</li> <li>mer enn 50,0</li> </ul> <p>Figuren viser befolkningsveksten i Østfold fra 2003-2024 (kilde SSB).</p>	I høringsutkastet for ny Regional plan for areal og mobilitet i Østfold (2025-2040) er Askim definert som et regionalt by/regionsenter og kollektivknutepunkt. I henhold til fylkesplan for Østfold skal Askim, sammen med Mysen, utvikles videre som et regionalt tyngdepunkt i Indre Østfold. Det forventes at disse områdene får størst vekst i antall nye innbyggere også framover, slik at arealbehovet bli størst her.

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

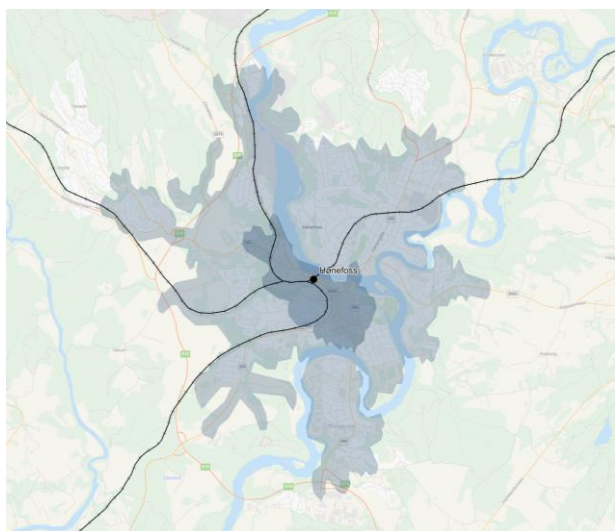
<p>Kommunal plan (Kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategi 2021-2032, [1]) (Kommuneplanens arealdel 2024-2035. Planbeskrivelse, [17])</p>		<p>Askim er et viktig regionalt handelssted, og skal være i utvikling. Byen skal ha høy arbeidsplass tetthet med arealeffektive virksomheter og ulike fagmiljøer. Askim skal ha rollen som kommunesenter. Byene skal utvikles med et urbant og variert botilbud.</p> <p>Kommuneplanens arealdel anslår et årlig behov for 70-75 nye boliger i Askim. Tall viser at Askim har store planreserver i reguleringsplaner for boligbygging. Byene har lagt til rette for gjenbruk og fortetting i bysentrum gjennom områdereguleringer. En stor del av reserven ligger også i eller i tilknytning til den omkringliggende tettbebyggelsen. Reguleringsplanreserven er stor nok til å dekke behovet for boliger i planperioden.</p>
<p>Status utbygging</p>		<p>I Askim finnes store planreserver for boligbygging, både i sentrum og i omkringliggende områder. Det foregår også flere konkrete planer for utbygging i Askim:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Frydia Gaarden Askim: Et boligprosjekt med moderne leiligheter midt i sentrum. Prosjektet består av ca. 30 leiligheter.</li> <li>- Romstoppen: Et prosjekt med 36 flerfamilieboliger.</li> <li>- Meierihagen: Boligprosjekt på Askim stasjon. Bygges totalt 120 leiligheter (bilde til venstre er et bilde av denne utbyggingen. Foto: Andreas Harjo Kjellermann.</li> </ul>
<p>Vekst i kommunen</p>	<p>8 400 mennesker</p>	<p>Antatt vekst i kommunen (Indre Østfold) fra 2023 til 2060.</p>
<p>Hvorav vekst ved knutepunktet</p>	<p>6 700 mennesker</p>	<p>Antatt at 80 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Askim.</p>
<p>Potensial for utvikling</p>	<p>Gult (middels potensial)</p>	<p>Kommunen har en boligreserve i gjeldende planer som svarer på antatt årlig behov i kommuneplanperioden. Dette behovet er lavere enn det som er satt som potensiell vekst i knutepunktet, og det er behov for utvikling ut over dette. Planlagte og igangsatte prosjekter dekker heller ikke fremtidig vekst. Kommunen har imidlertid store arealer i sentrum med flateparkering. Så det er stort potensiale for videre utvikling ut over det som er planlagt i kommunale planer. Askim antas å ha middels potensial. Det kreves imidlertid at det igangsettes ytterligere prosesser.</p>

## 4.15 Hønefoss

Hønefoss stasjon ligger i Ringerike kommune. Stasjonen ligger på Bergensbanen på strekningen Oslo S-Bergen, 89,57 km fra Oslo S. Det er seks avganger daglig, med frekvens på omtrent hver 4. time (R25). Reisetiden er på 1t og 33 min til Oslo S (reisetiden varierer noe fra avgang til avgang).

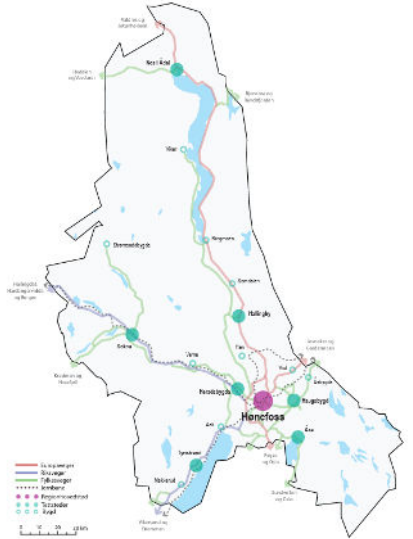
Tabell 4-14: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Hønefoss stasjon.

Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
1 878	13 326



Figur 4.26 Illustrasjonen til venstre viser arealer 1 km (mørkeblått) og 3 km (lyseblått) fra stasjonen.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Regional plan for areal og transport i Buskerud, 2018-2035 [4])	 <p><b>Tegnforklaring</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Regionale byer</li> <li>● Større tettsteder</li> <li>● Mindre tettsteder</li> </ul>	Osloregion-samarbeidet påpeker at de regionale byene på Østlandet må bli tilstrekkelig attraktive for etablering av arbeidsplasser og boliger. De peker konkret på Drammen, Hønefoss, Hokksund og Kongsberg som del av regionens flerkjernetete utvikling. Hønefoss og Kongsberg må videreutvikles som regionale byer med regionale kollektivknutepunkt og viktige offentlige funksjoner.

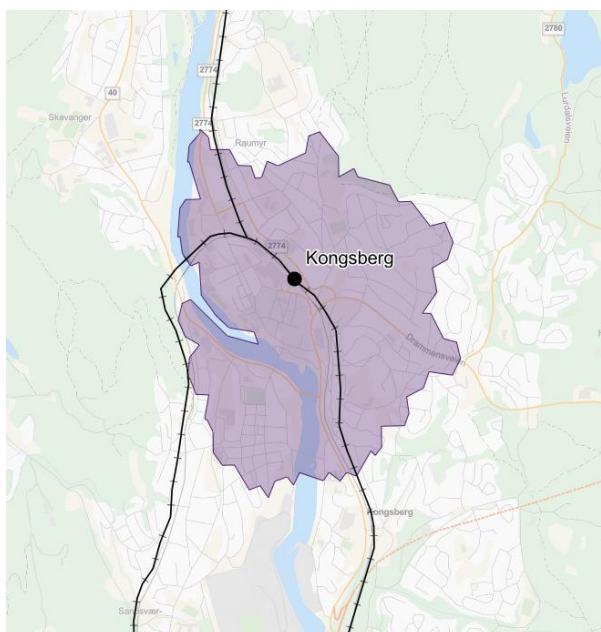
<p>Kommunal plan (Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2030 [42]) (Kommuneplanens arealdel 2019-2030 [41]) (Byutviklingsstrategi for Hønefoss 2018-2040 [43])</p>		<p>Hønefoss har funksjon er kommune- og regionsenter for Ringeriksregionen. Det er tilrettelagt for at hoveddelen av vekst skal skje i Hønefoss. I Hønefoss skal fortetting og transformasjon skje i de mest sentrale områdene først. Allerede utbygde områder skal vurderes før det åpnes opp for nye områder. Fortetting og transformasjon skal gjøres på en måte som gir gode kvaliteter på byrom og bomiljø. I kommuneplanens samfunnsdel kommer det frem at det skal planlegges for 70 % av befolkningsveksten i Hønefoss-området, og 30 % i de prioriterte lokalsamfunnene.</p> <p>Det er lagt opp til totalt 465 daa boligbebyggelse i Hønefoss og 207 daa ellers i kommunen. Det gir en vekst i boligbygging på 45 % for de prioriterte tettstedene, og 55 % for Hønefoss og Krakstadmarka. Dette er ikke i tråd med målene i samfunnsdelen (70 % vekst i Hønefoss, 30 % i de prioriterte tettstedene)</p>
<p>Status utbygging</p>		<p>En oversikt (våren 2023) over boligreserver i reguleringsplaner for de ulike områdene i kommunen, viser en estimert reserve på 1 619 boenheter for Hønefoss. Det er også vedtatt en kommunedelplan for Krakstadmarka med potensiale for utbygging av rundt 800 boliger i det som vil bli en ny bydel i Hønefoss. Området ligger sentralt i Hønefoss, og litt over 1 km i luftlinje fra stasjonen.</p> <p>Flere større byutviklingsprosjekter er i gang eller planlagt, som Byporten (ca. 220 boliger), Lloyds Marked (store næringsarealer og kontorer, om lag 600 nye arbeidsplasser), samt andre mindre boligprosjekter i sentrum.</p>
<p>Vekst i kommunen</p>	<p>3 900 mennesker</p>	<p>Antatt vekst i kommunen (Ringerike) fra 2023 til 2060.</p>
<p>Hvorav vekst ved knutepunktet</p>	<p>3 100 mennesker</p>	<p>Antatt at 80 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Hønefoss.</p>
<p>Potensial for utvikling</p>	<p>Grønt (stort potensial)</p>	<p>Kommunen har tilnærmet stor nok tomtereserve til å dekke ønsket vekst i kommunen. I tillegg pågår det arbeid med flere andre prosjekter. Det er også potensiale i å utvikle området rundt stasjonen. Området rundt Hønefoss stasjon er ikke spesielt tett utbygget. Det er noen enkeltstående bygg og eneboliger i nærheten. Bane NOR sitter på en tomtebank med det de mener er enormt utviklingspotensial. Det er planer om å regulere Hønefoss stasjonsområde og nærliggende områder til et attraktivt knutepunkt/byutviklingsområde. Totalt sett gir dette et stort potensial, målt opp mot antatt vekst.</p>

## 4.16 Kongsberg

Kongsberg stasjon ligger i Kongsberg kommune. Stasjonen ligger på Sørlandsbanen på strekningen Oslo-Stavanger, 99,37 km fra Oslo S. Det er én avganger i timen (R25) og en reisetid på 1t og 9 min til Oslo S.

Tabell 4-15: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Kongsberg stasjon.

Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
3 569	9 152



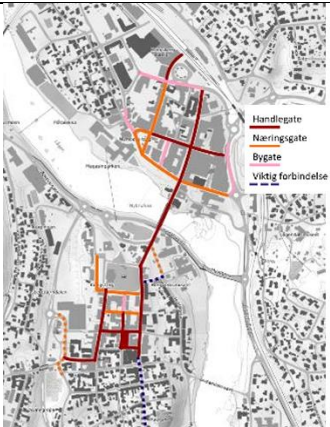
Figur 4.27 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Kongsberg stasjon.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Regional plan for areal og transport i Buskerud, 2018-2035 [4])	<p><b>Tegnforklaring</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Regionale byer</li> <li>● Større tettsteder</li> <li>● Mindre tettsteder</li> </ul>	Osloregion-samarbeidet påpeker at de regionale byene på Østlandet må bli tilstrekkelig attraktive for etablering av arbeidsplasser og boliger. De peker konkret på Drammen, Hønefoss, Hokksund og Kongsberg som del av regionens flerkjernete utvikling. Hønefoss og Kongsberg må videreutvikles som regionale byer med regionale kollektivknutepunkt og viktige offentlige funksjoner.

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

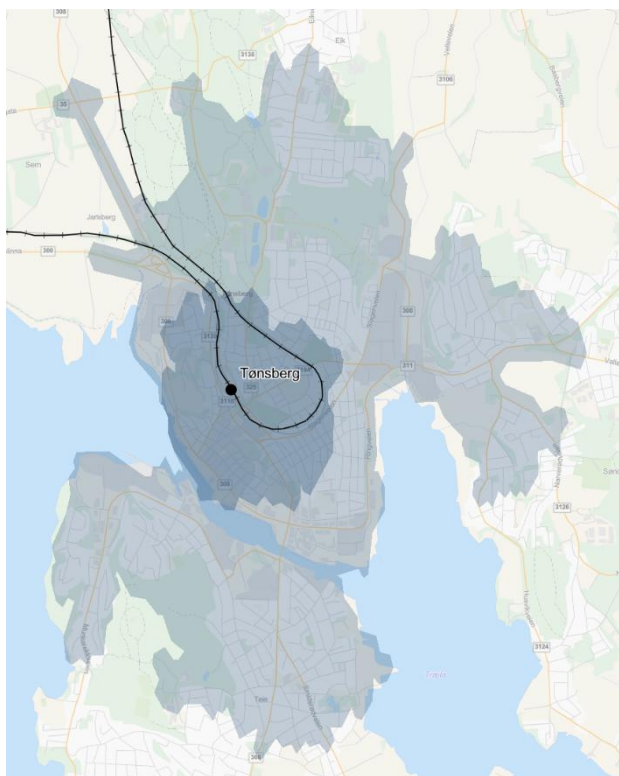
Kommunal plan (Kommuneplanens arealdel 2022-2030 [20] og samfunnsdel 2018-2030 [21])		Kommuneplanen legger vekt på å utvikle et kompakt utbyggingsmønster, fortette bysentrum, redusere transportbehov og prioritere klima- og miljøvennlige transportformer. En viktig del av utbyggingsstrategien til Kongsberg er å videreutvikle Kongsberg by som regionalt senter. Boligmarkedsanalysen beskriver et boligbehov på 1 600 boenheter i planperioden, dvs. rundt 160 nye boliger i året. De siste 10–15 årene har boligbyggingen vært på 100–200 boenheter i året med høy planleggingsaktivitet de siste 4–5 årene. Det beste strategiske valget for byutviklingen i Kongsberg for å nå målene i kommuneplanen er en realisering av kommunens boligreserve i vedtatte planer.
Status utbygging		Det ligger en betydelig boligreserve i gjeldende arealdel (rundt 6 000 boliger). Flere av disse er ferdig regulert. Samtidig foregår det arbeid med flere prosjekter i Kongsberg: <ul style="list-style-type: none"><li>- Sentrumsgården: nytt kvartal med 115 leiligheter og næring midt mellom tog- og busstasjonen</li><li>- Nova Park: To blokker med til sammen 78 moderne leiligheter ved sentrum.</li><li>- Wergelands vei: prosjektet med rundt 20 leiligheter.</li></ul>
Vekst i kommunen	3 300 mennesker	Antatt vekst i kommunen (Kongsberg) fra 2023 til 2060.
Hvorav vekst ved knutepunktet	2 700 mennesker	Antatt at 80 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Kongsberg.
Potensial for utvikling	Gult (middels potensial)	Dersom Kongsberg fortsetter med boligbygging i samme tempo som i dag, så klarer de fint å dekke antatt vekstbehov. Kommunen har en stor boligreserve i gjeldende kommuneplan, selv om store deler av denne allerede er under planlegging. Kongsberg er også en stor kommune, så eksakt hvor mye av utviklingen som vil komme rundt knutepunktet er vanskelig å si. Det er muligheter for fortetting rundt stasjonsområdet, men dette vil kreve ombygging av eksisterende eneboligområder. Potensialet til Kongsberg settes derfor til middels.

## 4.17 Tønsberg

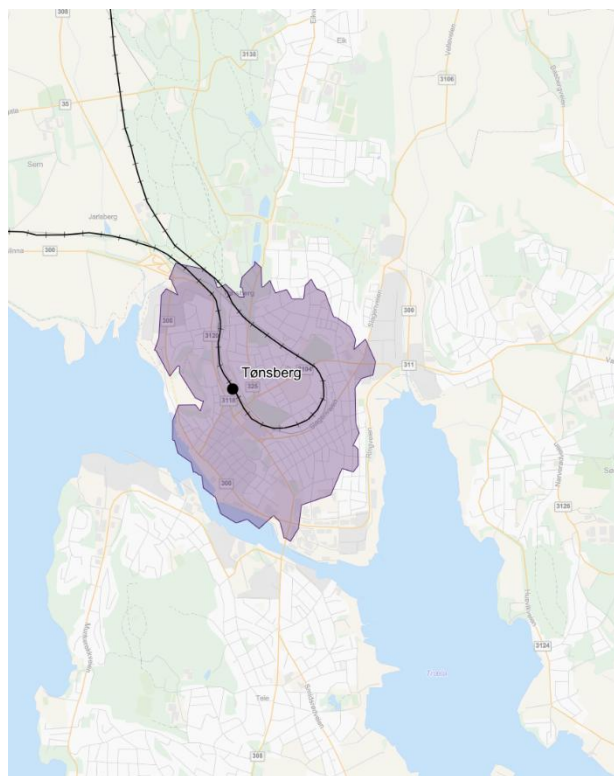
Tønsberg stasjon ligger midt i Tønsberg by i Tønsberg kommune, i ytre Oslofjord i Vestfold fylke. Stasjonen ligger på Vestfoldbanen på strekningen Drammen-Skien, 113,9 km fra Oslo S. Det er tre avganger i timen (R25) og en reisetid på 1t og 13 min til Oslo S.

Tabell 4-16: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Tønsberg stasjon.


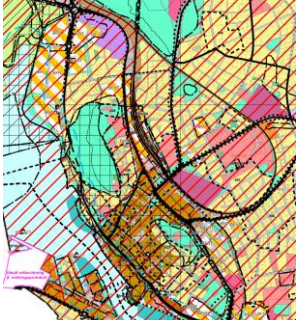
Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
4 418	18 812



Figur 4.28 Illustrasjonen til venstre viser arealer 1 km (mørkeblått) og 3 km (lyseblått) fra stasjonen.



Figur 4.29 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Tønsberg stasjon.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
<p>Regional plan (Regional plan for berekraftig arealpolitikk, 2019 [54] og Regional transportplan for Vestfold, 2019 [55])</p>	 <p>Figur 3: Kart som viser byer og tettsteder i Vestfold og det overordnede transportsystemet</p>	<p>I de regionale planene for Vestfold angående areal- og transportutvikling defineres Tønsberg som et viktig regionalt vekstsenter og pendlerknutepunkt mot Oslo. Utbyggingen av InterCity Vestfoldbanen Nykirke–Barkåker og oppgradert stasjon i Tønsberg øker attraktiviteten for pendlere til Oslo og gir utviklingsmuligheter nær togstasjonen. Befolkningen vokser raskere i byene enn i kommunene ellers og Tønsberg hadde en befolkningsvekst i 10-minutters byen på 2,5 % i perioden 2007–2017. Utviklingen viser at omsetning utenfor Tønsberg sentrum øker, mens sentrum svekkes og har bidratt til byspredning og økt bilbruk.</p>
<p>Kommunal plan (Kommuneplanens arealdel 2023-2035 [48] og samfunnsdel 2021-2033 [49])</p>		<p>Kommuneplanen følger opp de regionale målene om å styrke Tønsberg som et kommune- og regionsenter og kollektivknutepunkt. Dette ved å legge til rette for fortetting og transformasjon rundt togstasjonen for å styrke kollektivtransport, næringsliv og boligbygging. Utviklingspotensialet beskrives som betydelig som følge av InterCity utbyggingen, og målet er å transformere til boliger, kontorer og næringslokaler.</p>
<p>Status utbygging</p>		<p>Det er usikkerhet rundt når byutviklingen rundt Tønsberg kollektivknutepunkt kan starte da oppgradering av stasjonsområdet og bygging av dobbeltsporet må ferdigstilles først. Planarbeidet for utvikling av stasjonsområdet pågår, og Tønsberg kommune og Bane NOR Eiendom jobber med en områderuleringsplan for området rundt stasjonen, omtalt som "Knutepunkt Tønsberg". Tomtearealet er på 40 mål, men utviklingspotensialet er foreløpig uklart. I tillegg til utviklingsmuligheten ifm. nytt dobbeltspor foreligger det per dags dato noen mindre initiativ til fortetting og boligbygging innen 15 minutters gange fra stasjonen. Det fremkommer ikke av de kommunale planene noen tall for boligutvikling.</p>
<p>Vekst i kommunen</p>	<p>8 700 mennesker</p>	<p>Antatt vekst i kommunen (Tønsberg) fra 2023 til 2060.</p>
<p>Hvorav vekst ved knutepunktet</p>	<p>6 900 mennesker</p>	<p>Antatt at 80 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Tønsberg.</p>
<p>Potensial for utvikling</p>	<p>Gul (middels potensial)</p>	<p>Tønsberg har lav tetthet sammenlignet med andre byer av tilsvarende størrelse og fortettpotensialet sentrum er stort. Det trekkes frem at flateparkering representerer en betydelig arealressurs, samt noen områder for arealkrevende virksomheter. Samtidig er store deler av områdene innenfor 15 minutter fra stasjonen boligbebyggelse i form av småhusbebyggelse med hager, i tillegg til flere parker/grøntområder. Det er få pågående planer for utbygging per dags dato og områderegulering for knutepunkt Tønsberg vil ta tid. Området som skal utvikles er stort, men</p>

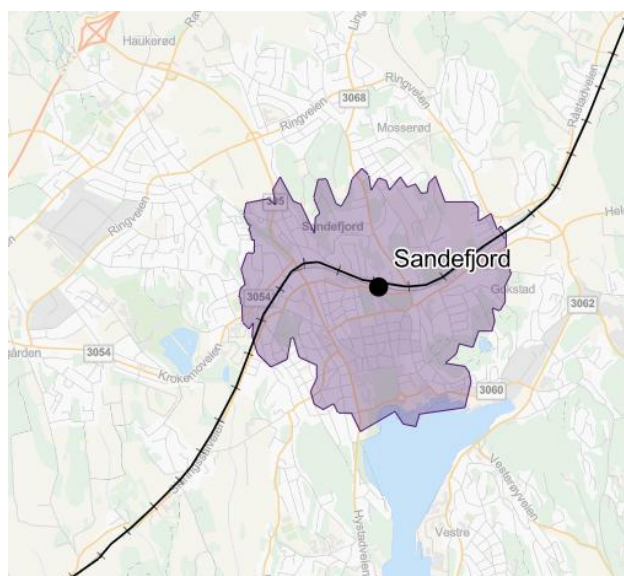
		det er usikkert om dette alene kan dekke antatt befolkningsvekst.
--	--	---

## 4.18 Sandefjord

Sandefjord stasjon ligger i Sandefjord kommune. Stasjonen ligger på Vestfoldbanen, 139,52 km fra Oslo S. Det er én avgang i timen (R25), to i rush. Reisetid på 1 time og 37 min til Oslo S.

Tabell 4-17: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Sandefjord stasjon.

Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
4 733	22 525



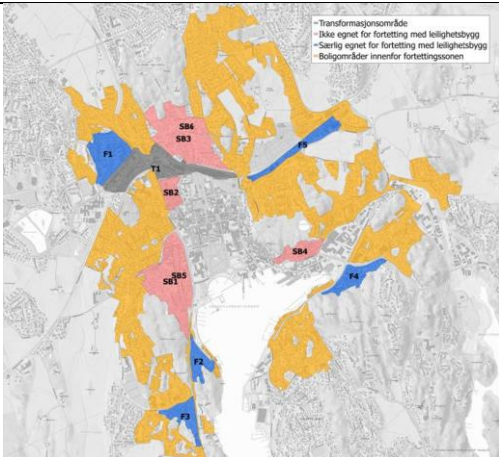
Figur 4.30 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Sandefjord stasjon.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Regional plan for arealbruk og mobilitet i Grenland [5]) (Bystrategi Grenland 2024-2035 [6])		Byregnskapet for de fem Vestfoldbyene viser at alle byene har hatt en befolkningsvekst i sentrum siden 2017. Vestfoldbyene har en relativt lav befolkningstetthet, og er på nivå med andre norske byer av tilsvarende størrelse. Byene og tettstedene i Vestfold bør videreutvikles som levende sentra, der trivsel, trygghet, kvalitet og grønn mobilitet prioriteres. Sentrumsområdene skal være attraktive destinasjoner, som tilbyr urbane kvaliteter med en miks av handel, service, boliger, kultur og opplevelser.

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

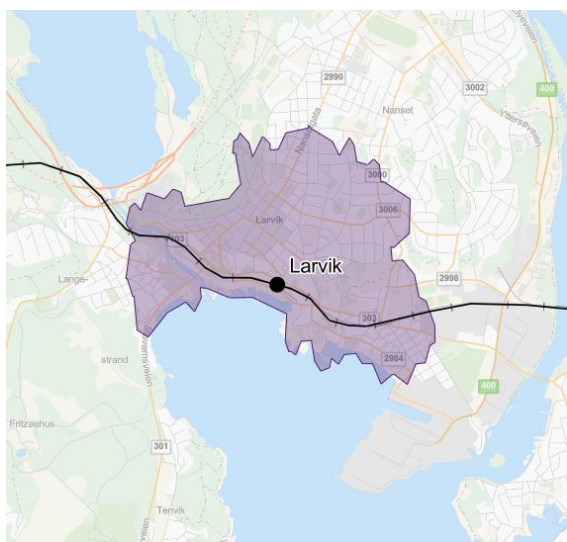
<p>Kommunal plan (Kommuneplanens samfunnsdel 2019-2031 [45] og kommuneplanens arealdel 2023-2035 [44])</p>		<p>En del av strategien til kommunen er å fortette gjennom transformasjon rundt Sandefjord by. Området som inkluderer nytt stasjonsområde og dagens togstasjon bør utvikles med bymessig bebyggelse og reguleres til blandet formål. Kommunen forventer at den nye fortetnings- og transformasjonsstrategien, på lang sikt, vil kunne muliggjøre ca. 1 600 nye sentrumsnære boliger.</p> <p>Kommunen har en boligreserve på ca. 6 500 enheter, hvorav ca. 5 000 vurderes som realiserbare i perioden 2023 – 2035 (noen store utbygginger går over lang tid, mens andre vurderes som usikre). Det faktum at boligreserven fortsatt er god skyldes i hovedsak en økning i antall fortetningsprosjekter, hovedsakelig nye leilighetsbygg.</p>
<p>Status utbygging</p>		<p>Status for utbygging og pågående reguleringssaker i Sandefjord viser høy aktivitet, med flere store og mindre boligprosjekter under planlegging og utbygging, samt betydelig potensial for fremtidige boliger.</p> <p>Kommunen prioriterer høy arealutnyttelse og byggehøyder i sentrumsområdene, spesielt nær stasjonen, for å støtte byliv, handel og tjenestetilbud</p> <p>På Sørby er det planlagt om lag 800 nye boenheter. Området ligger noe vest for sentrum. Er andre store utbyggingsplaner andre steder, med lenger avstand fra stasjonen</p>
<p>Vekst i kommunen</p>	<p>8 900 mennesker</p>	<p>Antatt vekst i kommunen (Sandefjord) fra 2023 til 2060.</p>
<p>Hvorav vekst ved knutepunktet</p>	<p>7 100 mennesker</p>	<p>Antatt at 80 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Sandefjord.</p>
<p>Potensial for utvikling</p>	<p>Rødt (lite potensial)</p>	<p>Kommunen har lagt opp til utbygging i sentrumsområde. Det er i kommuneplanen lagt opp til at det kan bygges 1 600 nye boliger i sentrum. I tillegg er det planlagt etableringen av 800 nye boenheter på Sørby. Totalt sett dekker dette rundt halvparten av antatt vekst. Det er ytterligere fortetningspotensial rundt stasjonen da det ikke er tett utbygget, men potensialet er ikke så stort da det ligger en gravplass tett på stasjonen.</p>

## 4.19 Larvik

Larvik stasjon ligger i Larvik kommune. Stasjonen ligger på Vestfoldbanen, 158,66 km fra Oslo S. Det er én avgang i timen (R25), to i rush. Reisetid på 1 time og 52 min til Oslo S.

Tabell 4-18: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Sarpsborg stasjon.

Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
4 003	16 501




Figur 4.31 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Tønsberg stasjon.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Vestfoldplanen, Regional planstrategi for Vestfold 2024-2028 [56])		<p>Byregnskapet for de fem Vestfoldbyene viser at alle byene har hatt en befolkningsvekst i sentrum siden 2017. Vestfoldbyene har en relativt lav befolkningstetthet, og er på nivå med andre norske byer av tilsvarende størrelse. Byene og tettstedene i Vestfold bør videreutvikles som levende sentra, der trivsel, trygghet, kvalitet og grønn mobilitet prioriteres. Sentrumsområdene skal være attraktive destinasjoner, som tilbyr urbane kvaliteter med en miks av handel, service, boliger, kultur og opplevelser.</p>

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

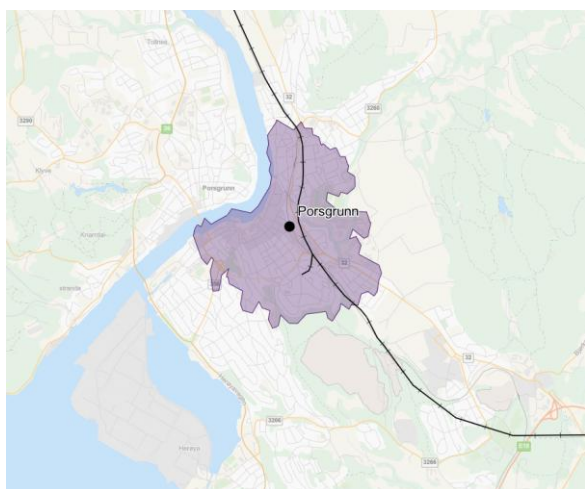
<p>Kommunal plan (Kommunedelplan Larvik by 2025-2037, med sentrumsstrategi [25])</p>		<p>Larvik sentrum skal være kommunens aktive, opplevelsesrike og levende midtpunkt. Befolkninga i Larvik sentrum har vokst med 14 % siden 2015, og det er nå 4 900 personer som bor i sentrum. Larvik har et mål om at flere skal bo, jobbe, bruke og besøke sentrum. Planen legger stor vekt på knutepunktutvikling, spesielt rundt jernbanestasjonen i indre havn, hvor det skal satses på kollektivtrafikk, gange og sykkel som transportformer. 70 % av boligbehovet til kommunen skal dekkes innenfor kommunedelplanen for Larvik by.</p> <p>I planbeskrivelsen til kommunedelplanen er følgende områder nevnt som transformasjonsområder; Saggården, Farrisfabrikken, Sentrum, Sentrum nord, Bergeløkka, Storgata 84-86 m.fl., Bakehuset, Hoff's gate/Gamle handelsskolen, Alfred Andersen, Nanset, Hovlandbanen og Skottebrygga.</p>
<p>Status utbygging</p>		<p>Det er planlagt omfattende boligutbygging i Larvik sentrum de kommende årene, spesielt etter at arealer som tidligere har vært båndlagt til ny jernbane nå frigjøres og kan brukes til byutvikling.</p> <p>Det er planlagt flere utbyggingsprosjekter, f.eks. Oberst Peters vei/Nansengata med rundt 70 boenheter, og Sophus Bugges vei med rundt 60 nye boliger. Det største prosjektet er en stor transformasjon av Bergeløkka-området til ny bydel med blanding av boliger, næring og tjenesteyting. Det er planlagt opp til 500 boenheter og 40 000 kvadratmeter næringsareal, over flere byggetrinn.</p>
<p>Vekst i kommunen</p>	<p>3 500 mennesker</p>	<p>Antatt vekst i kommunen (Larvik) fra 2023 til 2060.</p>
<p>Hvorav vekst ved knutepunktet</p>	<p>2 800 mennesker</p>	<p>Antatt at 80 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Larvik.</p>
<p>Potensial for utvikling</p>	<p>Grønt (stort potensial)</p>	<p>Det foreligger konkrete planer for opptil 1 000 boenheter. Dette imøtekommer nesten antatt vekst. I tillegg er det potensiale for ytterligere fortetting rundt stasjonen, og i tidligere båndlagte arealer. Larvik anses derfor å ha stort potensial for utvikling.</p>

## 4.20 Porsgrunn


Porsgrunn stasjon ligger i Porsgrunn kommune. Stasjonen ligger på Vestfoldbanen, 190,12 km fra Oslo S. Det er én avgang i timen (R25), to i rush. Reisetid på 2 timer og 5 min til Oslo S.

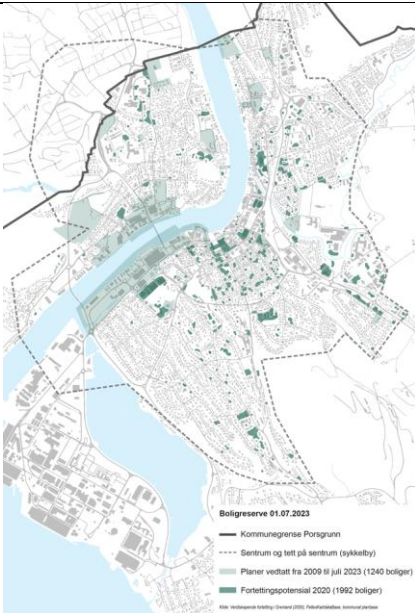
Tabell 4-19: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Porsgrunn stasjon.

Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
1 990	15 338



Figur 4.32 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Porsgrunn stasjon.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Vestfoldplanen, Regional planstrategi for Vestfold 2024-2028 [56])	 <p>Bystrategien vist i kart</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Knutepunkt</li> <li>■ Sentrum</li> <li>■ Inn mot sentrum</li> <li>■ Lokalcenter</li> <li>— Overordnet vegnett</li> <li>— Toget</li> </ul>	<p>I nasjonal transportplan (NTP 2025-2036) er Grenland pekt ut som ett av ni prioriterte byområder som kan få en byvekstavtale.</p> <p>Porsgrunn er omtalt som et regionsenter. Planen sier også at Grenland skal ha tilstrekkelig boligareal til å dekke behovet som en befolkningsvekst på landsgjennomsnittet gir. Sammensetningen av eneboliger, småhus og leiligheter må stå i forhold til den forventede demografiske utviklingen. Et hovedgrep i planen er fortetting innenfor bybåndet, med retningslinjer om minimum 80 % av boligutvikling innenfor bybåndet og maksimalt 20 % utenfor i Skien og Porsgrunn. I Bystrategi Grenland står det at knutepunktet Porsgrunn skal utvikles.</p>

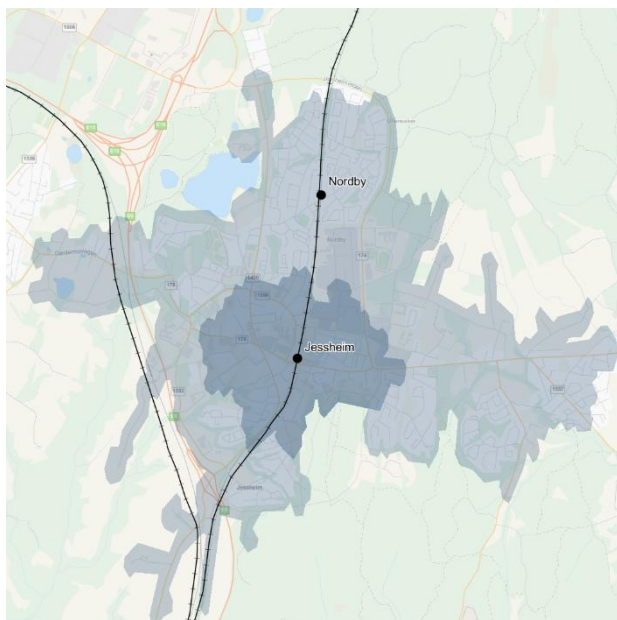
<p>Kommunal plan (Kommuneplanens samfunnsdel 2013-2025 [40] og kommuneplanens arealdel 2018-2030 [39])</p>		<p>Et av kommunens viktigste satsningsområder er befolkningsvekst. Porsgrunn kommune ønsker å legge til rette for en større befolkningsvekst. Kommunen må styrke sin rolle som aktør i bolig- og næringsutviklingen.</p> <p>Kommuneplanens arealdel har vedtatt 10 nye områder for boligbebyggelse i bybåndet, med et samlet areal på om lag 42 daa. Framtidig uregulert Boligbebyggelse i kommuneplanens arealdel er dermed fordelt på 56 områder med et samlet areal på ca. 800 dekar. Disse områdene utgjør et boligpotensial på om lag 1 250 boenheter. I tillegg kommer området Døvika i Bergsbygda der det er vedtatt boligbebyggelse på inntil 246 dekar. Totalt er det stort nok boligpotensial i planforslaget til å ivareta ønsket befolkningsvekst langt ut over planperioden mot 2030. Arealreserven tar høyde for at befolkningsveksten kan bli høyere enn befolkningsframskrivingen.</p>
<p>Status utbygging</p>		<p>Boligreserven for Porsgrunn sentrum viser at det er muligheter for å bygge opp mot 700 nye boliger. Det er imidlertid kun en boligreserve på rundt 50 i området tett på stasjonen. Mulighetsstudien Verdiskapende fortetting i Grenland, utarbeidet av Vill og Spacescape i 2020, viser at det er et svært stort fortettingspotensial i Porsgrunn sentrum innenfor gang- og sykkelvennlig avstand til knutepunktet. I sum er det et potensial for cirka 3 232 nye boliger i sentrum og tett på sentrum.</p> <p>Det foregår arbeid med knutepunktutvikling rundt Porsgrunn stasjon. Ved å legge til rette for en transformasjon av området til et kollektivknutepunkt med høy arealutnyttelse kan det på sikt etableres bygningsmasse på totalt 184 000 m<sup>2</sup> BTA med en miks av funksjoner som kontorer, tjenesteyting, forretninger og boliger.</p>
<p>Vekst i kommunen</p>	<p>2 400 mennesker</p>	<p>Antatt vekst i kommunen (Porsgrunn) fra 2023 til 2060.</p>
<p>Hvorav vekst ved knutepunktet</p>	<p>1 900 mennesker</p>	<p>Antatt at 80 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Porsgrunn.</p>
<p>Potensial for utvikling</p>	<p>Grønt (stort potensial)</p>	<p>Basert på tidligere vurderinger av boligreserve og fortettingspotensial i sentrum er det mulig å tilrettelegge for over 3 000 boliger i sentrum. I tillegg er det planlagt en større utbygging rundt stasjonen. Porsgrunn kan dermed imøtekomme antatt vekst, og mer enn det, og anses å ha høyt potensial.</p>

## 4.21 Jessheim

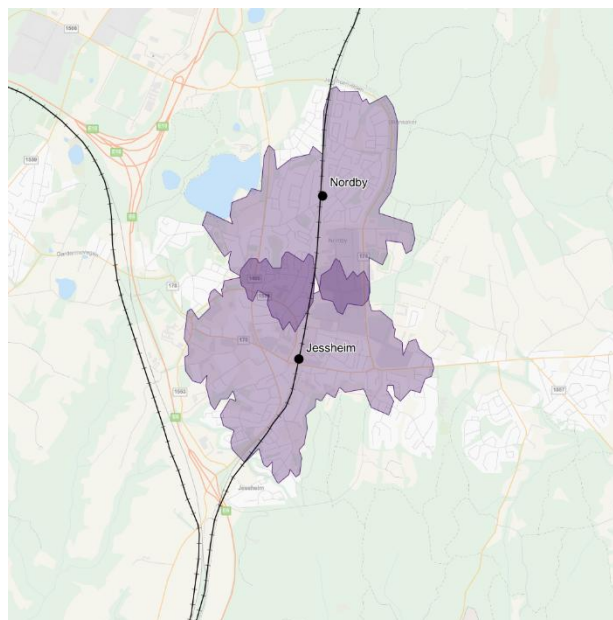
Jessheim stasjon ligger i Ullensaker kommune, midt i Jessheim sentrum og nær Oslo Lufthavn. Stasjonen ligger på Hovedbanen på strekningen Oslo S-Jessheim, 44,60 km fra Oslo S. Det er i R25 to avganger i timen og en reisetid på 39 min til Oslo S.

Tabell 4-20: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Jessheim stasjon.

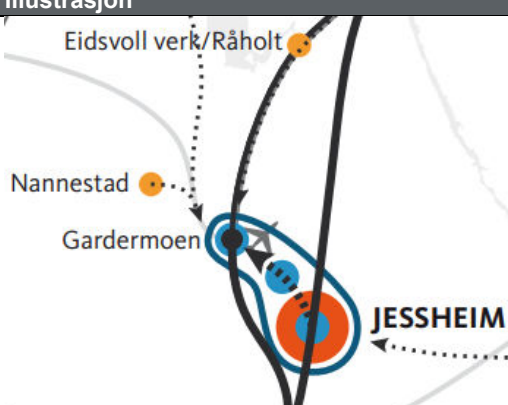
Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
7 895	16 610



Figur 4.33 Illustrasjonen til venstre viser arealer 1 km (mørkeblått) og 3 km (lyseblått) fra stasjonen.



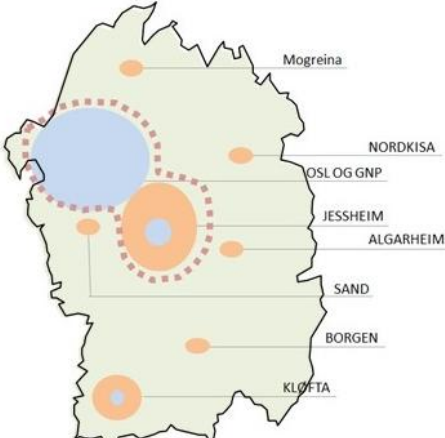

Figur 4.34 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Jessheim stasjon.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, 2015 [1])		<p>Jessheim er omtalt som en regional by i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. De regionale byene skal ta en høy andel av veksten, både med tanke på boliger og arbeidsplasser. Selv om Jessheim er en regional by, er den ikke definert som et "regionalt kollektivknutepunkt / regionalt jernbaneknutepunkt". Derfor fremheves det i planen at må sørges for effektive kollektivforbindelser til knutepunkt som Jessheim. Forbindelsen Jessheim-Gardermoen næringspark-Gardermoen er eksplisitt nevnt i denne sammenheng. Jessheim er i planen oppført med en anbefalt områdeutnyttelse på 60 %. For boliger i regionale byer som Jessheim, anbefales gangavstand på under 2 km til et sentralt kollektivknutepunkt</p>

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

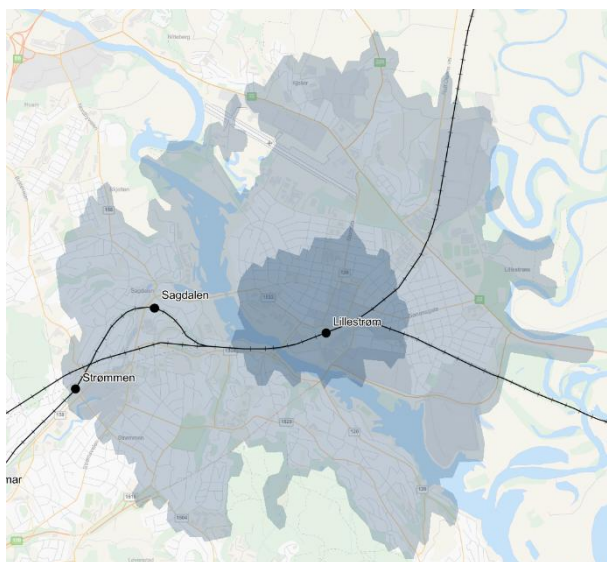
<p>Kommunal plan (Kommuneplanens arealdel 2021-2030 [50] og samfunnsdel 2025-2035 [51])</p>		<p>Arealforvaltningen i Ullensaker skal bidra til et utviklingsmønster som bygger opp under regionbyen Jessheim og kommunens øvrige tettsteder gjennom konsentrert utbygging, og god utnyttelse av sosial- og teknisk infrastruktur. Regionbyen Jessheim skal ha den største delen av veksten i Ullensaker og på Øvre Romerike. Den langsiktige vekstretningen for Jessheim er nord- og vestover langs Jessheimvegen (fv. 174), slik at Jessheim, Gardermoen næringspark og hovedflyplassen på sikt knyttes sammen til et sammenhengende by- og næringsområde.</p> <p>Planprogrammet for byplan Jessheim [52] ble vedtatt i februar 2023. Byplanen avklarer et potensiale for over 14 000 nye boliger i Jessheim by, i tillegg til ca. 7 500 ferdig regulerte boliger som ennå ikke er bygd. Dette gir et samlet potensial på over 21 000 nye boliger på sikt, avhengig av utbyggingstakt og markedsforhold.</p>
<p>Status utbygging</p>		<p>Det er flere pågående reguleringsplanprosesser i Jessheim (se røde områder i kartutsnittet til venstre). Eksempelvis arbeider Bane NOR med reguleringsplan for utvidelse av Jessheim stasjon. Planen skal øke kapasiteten for både person- og godstog, og styrke stasjonens rolle som regionalt kollektivknutepunkt. I planene inngår også en tverrgående forbindelse som vil knytte de to bydelene på hver side av jernbanen, tettere sammen.</p> <p>Prosjektene Jessheim B6.5, Vestbyen, Gotaasalleen og Sentrumslund/S5 legger totalt opp til flere hundre nye boliger i sentrum. Dette er blant de største prosjektene som er igangsatt.</p>
<p>Vekst i kommunen</p>	<p>15 100 mennesker</p>	<p>Antatt vekst i kommunen (Ullensaker) fra 2023 til 2060.</p>
<p>Hvorav vekst ved knutepunktet</p>	<p>12 000 mennesker</p>	<p>Antatt at 80 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet på Jessheim.</p>
<p>Potensial for utvikling</p>	<p>Grønt (stort potensial)</p>	<p>Ullensaker kommune jobber aktivt med å utvikle Jessheim som knutepunkt. Det pågår flere reguleringsplanprosesser og byggeprosjekter i nær tilknytning til stasjonen.</p> <p>Byplan Jessheim 2050 angir et potensiale for over 14 000 nye boliger i Jessheim by, i tillegg til ca. 7 500 ferdig regulerte boliger som ennå ikke er bygd. Dette gir et samlet potensial på over 21 000 nye boliger på sikt.</p> <p>Planlagt utvikling svarer på antatt vekst frem mot 2060 med god margin, så Jessheim vurderes å ha stort utviklingspotensial.</p>

## 4.22 Lillestrøm

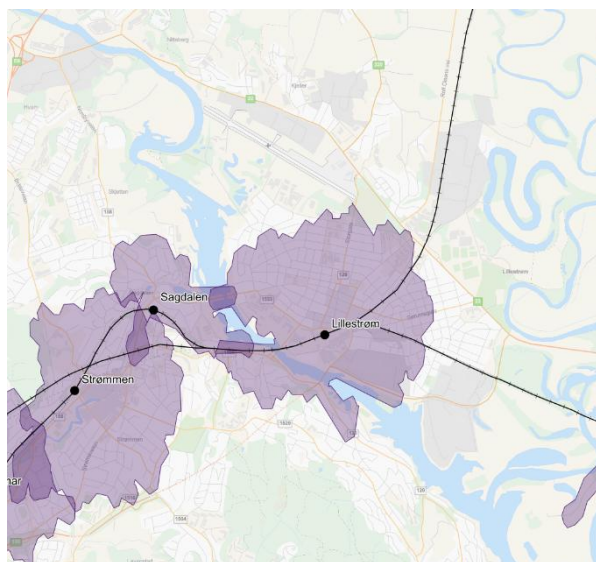
Lillestrøm stasjon ligger sør i Lillestrøm by og like nord for Nitelva og kommunegrensen til Rælingen kommune. Stasjonen ligger på Hovedbanen og Gardermobanen, 20,95 km fra Oslo S. Det er i R25 seks avganger i timen og en reisetid på 10 min til Oslo S.

Tabell 4-21: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Lillestrøm stasjon.

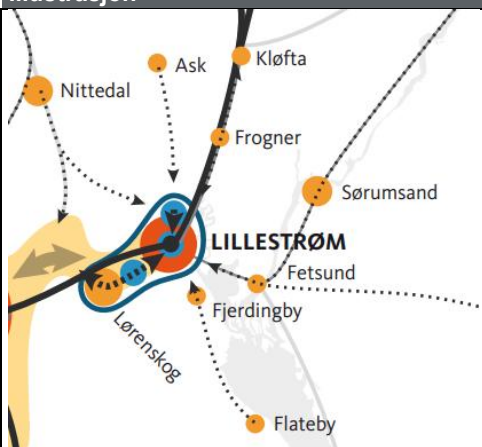
Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
9 005	23 706

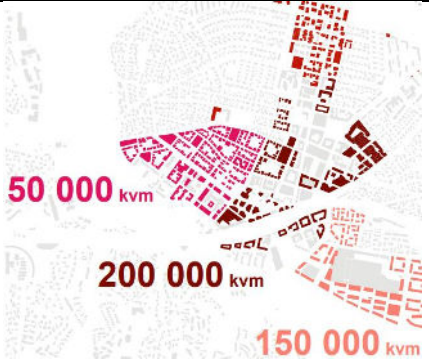


Figur 4.35 Illustrasjonen til venstre viser arealer 1 km (mørkeblått) og 3 km (lyseblått) fra stasjonen.



Figur 4.36 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Lillestrøm stasjon. Illustrasjonen viser også tilgrensende stasjoner.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, 2015 [1])		Lillestrøm er omtalt som en regional by i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. De regionale byene skal ta en høy andel av veksten, både med tanke på boliger og arbeidsplasser. Satsningen skal rettes mot sentrumsområdene, i tillegg til noen områder som har store arbeidsplasskonsentrasjoner i dag, eller stort potensial for videreutvikling. Dette gjelder spesielt de regionale byene i bybåndet fra Oslo til Asker, Ski og Lillestrøm/Kjeller. Lillestrøm, med Kjeller og Ahus/Lørenskog, er pekt ut som et særlig innsatsområde for økt by- og næringsutvikling. Lillestrøm er i planen oppført med en anbefalt områdeutnyttelse på 90 %. For boliger i regionale byer som Lillestrøm, anbefales gangavstand på under 2 km til et sentralt kollektivknutepunkt.

<p>Kommunal plan (Kommuneplanens arealdel 2023-2035 [26] og samfunnsdel 2023-2035 [27])</p>		<p>I tråd med regional plan er Lillestrøm i kommuneplanen for Lillestrøm kommune utpekt som et av de viktigste vekst- og utviklingsområdene i kommunen. Lillestrøm sentrum og områdene rundt stasjonen skal ta en betydelig andel av kommunens vekst og kommunen legger opp til fortetting, transformasjon og utvikling av urbane kvaliteter samt et sømløst mobilitetsknutepunkt.</p>
<p>Status utbygging</p>		<p>Arealene rundt stasjonen og i gangavstand er i stor grad allerede utbygget, men flere tomter og områder har potensial for fortetting fordi de består av eneboliger o.l. Figuren til venstre er hentet fra <a href="#">Lillestrøms byutviklingsplan</a> og viser potensialet for fortetting i sentrum. I noen av disse områdene er det allerede startet opp planarbeid. Innen 1 km fra stasjonen er følgende relevante planer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Områderegeringsplan for Lillestrøm by nord</a>. Utbygging av ny bydel med boliger, skole- og barnehageutvidelser og tjenestetilbud.</li> <li>• Planprogram med veiledende plan for offentlige rom «<a href="#">Utvikling av Lillestrøm by vest</a>». Boliger i 3-6 etasjer, kombinert med næringsbygg og offentlige funksjoner. Utbyggingsvolum skal vurderes i planarbeidet.</li> <li>• <a href="#">Dammensvika i Rælingen kommune</a>. Planforslag under behandling. 240 boenheter i 15 minutters gangavstand til Lillestrøm stasjon.</li> <li>• Reguleringsplan Romerike helsebygg og Lillestrøm bussterminal. Offentlig og privat helseyting og kontor. Ingen boliger, men flere arbeidsplasser i nærhet av stasjon.</li> <li>• Byutviklingsprosjektet "<a href="#">Lillestrøm NXT</a>" ved NOVA Spektrum, som legger til rette for mellom 800 og 900 nye boliger med gangavstand til Lillestrøm stasjon</li> </ul> <p>På lang sikt er det planlagt at Kjeller flyplass skal bygges ut til en ny bydel. Målet er å utvikle en urban bydel med bolig, næring og offentlige funksjoner. Området har et areal på rundt 1 100 dekar. Det er igangsatt arbeid med kommunedelplan for området. Det foreligger ingen endelige tall for antall nye boliger, men det antas at det kan ligge i størrelsesorden 2 000-4 000. Kjeller ligger et stykke unna Lillestrøm stasjon (1-2 km), men det er planlagt effektive bussforbindelser. Det er et stort utviklingspotensial i dette området. Det ligger imidlertid noe frem i tid.</p>
<p>Vekst i kommunen</p>	<p>19 200 mennesker</p>	<p>Antatt vekst i kommunen fra 2023 til 2060.</p>
<p>Hvorav vekst ved knutepunktet</p>	<p>13 500 mennesker</p>	<p>Antatt at 70 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Lillestrøm.</p>
<p>Potensial for utvikling</p>	<p>Grønt (Stort potensial)</p>	<p>Det er igangsatt arbeid med flere store boligprosjekter innenfor gangavstand til stasjonen. Det er få «ledige» arealer i sentrum, så all utvikling må skje gjennom fortetting og transformasjon. Det anses å være noe potensial for ytterligere fortetting i tillegg til arbeidet som er igangsatt. Tett på stasjonen ligger i dag en større innfartsparkering som på sikt har potensiale for byutvikling. Det er planlagt utvikling av en ny bydel på Kjeller. Utbyggingen av Kjeller øker dermed Lillestrøm sitt fortettingspotensial, og vil bidra til flere</p>

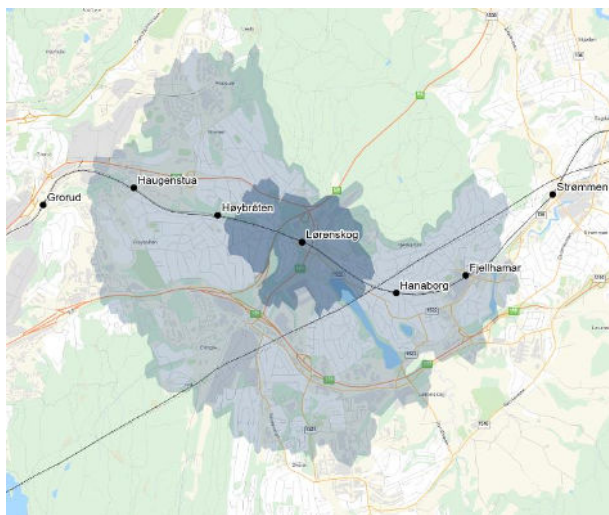
	togreisende. Planlagt utvikling svarer på antatt vekst frem mot 2060.
--	---

## 4.23 Lørenskog

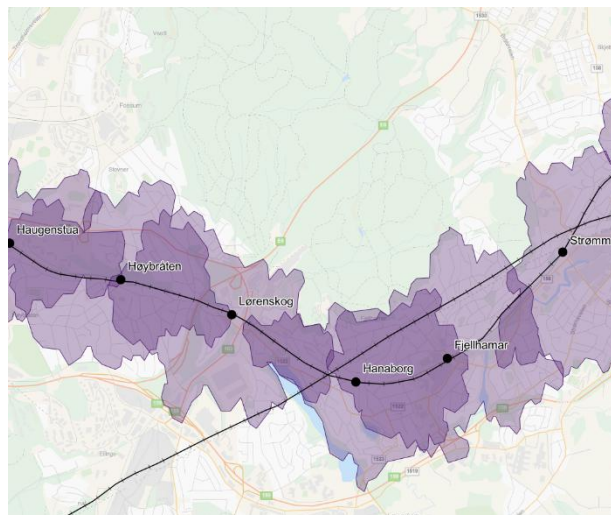
Lørenskog stasjon ligger i Lørenskog kommune, øst for og helt på grensa til Oslo. Stasjonen ligger på Hovedbanen på strekningen Oslo S-Dal, 14,15 km fra Oslo S. Det er fire avganger i timen (R25) og en reisetid på 18 min til Oslo S.

Tabell 4-22: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Lørenskog stasjon.

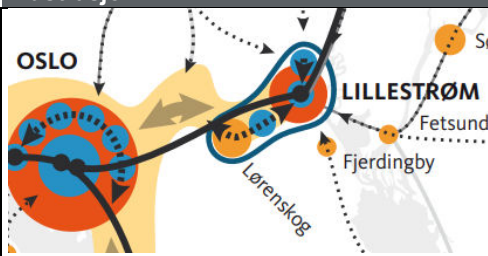
Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
5 208	17 362



Figur 4.37 Illustrasjonen til venstre viser arealer 1 km (mørkeblått) og 3 km (lyseblått) fra stasjonen. Illustrasjonen viser også tilgrensende stasjoner.



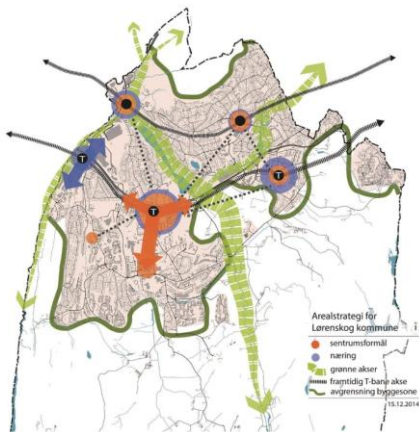

Figur 4.38 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Lørenskog stasjon. Illustrasjonen viser også tilgrensende stasjoner.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, 2015 [1])		Lørenskog er omtalt som en prioritert lokal by/tettsted i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Dette betyr at Lørenskog ligger innenfor de prioriterte vekstområdene i regionen og skal utvikles med sikte på å være sentrum for hele kommunen eller et større geografisk omland. Lørenskog er dermed ikke definert som regionalt kollektivknutepunkt/ regionalt jernbaneknutepunkt, som vil si at kollektivtilbudet inn mot de regionale byene må bedres. Forbindelsen Lillestrøm/Kjeller/Ahus er en av de forbindelsene som nevnes eksplisitt at må sikres med hyppige og raske kollektivavganger. Lørenskog er en del av bybåndet mellom Oslo og Lillestrøm/Kjeller og er i planen oppført med en anbefalt områdeutnyttelse på 60 %. For boliger i prioriterte lokale byer og tettsteder som Lørenskog,

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

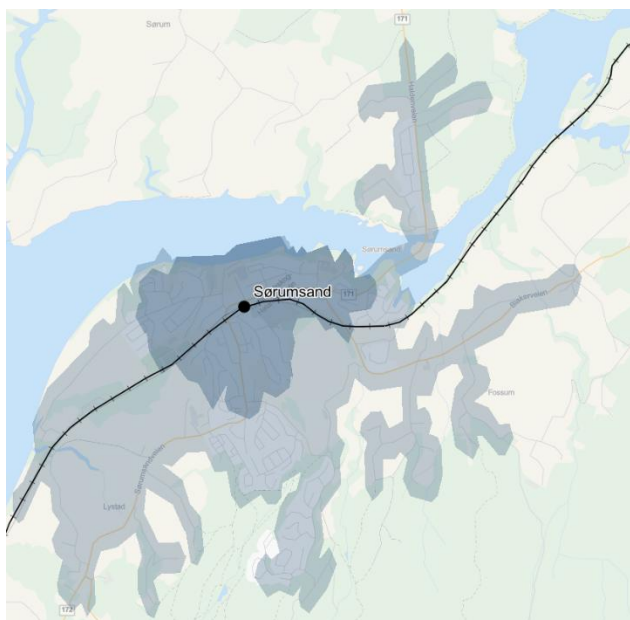
		<p>anbefales gangavstand på under 1 km til et sentralt kollektivknutepunkt. Lørenskog sentrum ligger ca. 2 km unna Lørenskog stasjonen, så all veksten i Lørenskog skal ikke kun konsentreres rundt stasjonen.</p>
<p>Kommunal plan (Kommuneplanens arealdel 2023-2035 [29])</p>	 <p>Arealstrategi for Lørenskog kommune          ● sentrumsformål          ● næring          ● grønne akser          ● fremtidig T-banestasjon          ● avgrensning byggesone          15.12.2014</p>	<p>Kommunale planer og strategier peker ut Lørenskog by/stasjon som et sentralt kollektivknutepunkt med stort potensial for fortetting, transformasjon og bærekraftig byutvikling. Områdeplan for Lørenskog stasjonsområde er under arbeid. I planprogrammet legges det opp til fortetting, transformasjon og høy arealutnyttelse rundt stasjonen, med vekt på å utvikle et flerfunksjonelt byområde med arbeidsplasser, boliger og servicefunksjoner.</p> <p>Lørenskog kommune har i sin kommuneplan lagt opp til bygging av rundt 400 boliger per år i planperioden (2015-2026)</p>
<p>Status utbygging</p>	 <p>Illustrasjon fra Lørenskog kommune sin hjemmeside.</p>	<p>Lørenskog er en av de raskest voksende kommuner i Norge. Det er igangsatt arbeid med flere planer i kommunen for å imøtekomme den forventede veksten. I kommunens næringsstrategi (2025-2037) fremgår det at det er et betydelig potensial for boligutbygging og næringsutvikling i og rundt stasjonen, og området skal utvikles som et arbeidsplassintensivt næringsområde med høy utnyttelse nær selve stasjonen. Det utredes T-baneforlengelse som vil styrke kollektivtilbudet og byutviklingen ytterligere. Det er i arbeidet med Lørenskog stasjonsby (nå Snøbyen) lagt opp til 2 000 nye boliger.</p>
<p>Vekst i kommunen</p>	<p>14 600 mennesker</p>	<p>Antatt vekst i kommunen (Lørenskog) fra 2023 til 2060.</p>
<p>Hvorav vekst ved knutepunktet</p>	<p>5 800 mennesker</p>	<p>Antatt at 40 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Lørenskog.</p>
<p>Potensial for utvikling</p>	<p>Grønt (stor potensial)</p>	<p>Lørenskog stasjon er i en aktiv planleggings- og utviklingsfase, med områdeplan under arbeid og flere store infrastrukturprosjekter på gang. Kommunen har tydelige føringer om fortetting, transformasjon og utvikling av et flerfunksjonelt, kollektivbasert byområde rundt stasjonen. Det er imidlertid ikke nok konkrete planer igangsatt i nærheten av stasjonsområdet, til å kunne svare på all den forventede veksten rundt knutepunktet. Området rundt stasjonen er svært lite tettbebygget, og det er potensiale for betydelig utvikling, ut over det som er planlagt dersom man transformerer eksisterende områder.</p>

## 4.24 Sørumsand

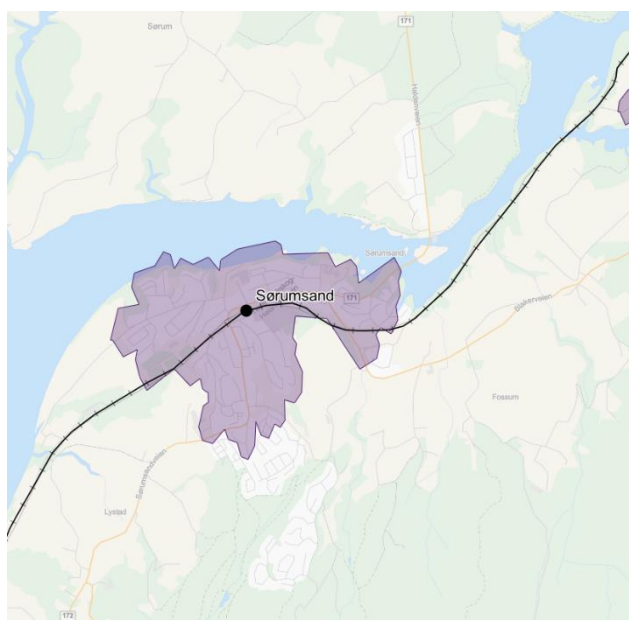
Sørumsand stasjon ligger Lillestrøm kommune, rett ved og på østsiden av Glomma. Stasjonen ligger på Kongsvingerbanen på strekningen Oslo S-Kongsvinger, 37,53 km fra Oslo S. Det er én avgang i timen (R25) og en reisetid på 26 min til Oslo S.

Tabell 4-23: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Sørumsand stasjon.

Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
1 866	4 920



Figur 4.40 Illustrasjonen til venstre viser arealer 1 km (mørkeblått) og 3 km (lyseblått) fra stasjonen.



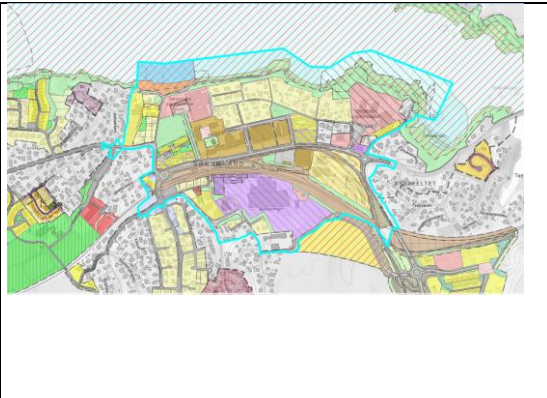
Figur 4.39 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Sørumsand stasjon.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, 2015 [1])		<p>Sørumsand er omtalt som en prioritert lokal by/tettsted i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Dette betyr at Sørumsand ligger innenfor de prioriterte vekstområdene i regionen og skal utvikles med sikte på å være sentrum for hele kommunen eller et større geografisk omland. Sørumsand er dermed ikke definert som regionalt kollektivknutepunkt/regionalt jernbaneknutepunkt, og skiller seg ut med å være et prioritert lokalt sted utenfor det definerte bybåndet. Det vil si at kollektivtilbudet inn mot de regionale byene, som Lillestrøm og Oslo, må bedres. For boliger i prioriterte lokale byer og tettsteder som Sørumsand, anbefales gangavstand på under 1 km til et sentralt kollektivknutepunkt.</p>

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

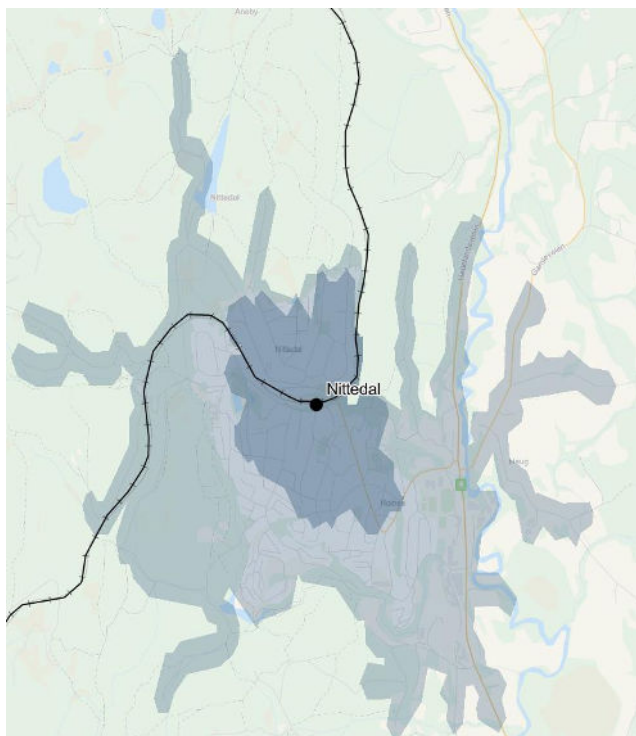
<p>Kommunal plan (Områdereguleringsplan for Sørumsand, 2014 [28])</p>		<p>Kommunen har en arealstrategi som sier at befolkningsveksten skal styres til sentrale områder i Sørumsand og på Frogner. Dette medfører et behov for flere boliger i sentrum. I dag bor det ca. 4 800 mennesker på Sørumsand og det er forventet at befolkningstallet fordobles frem mot 2040.</p> <p>Det foreligger en områdeplan for Sørumsand sentrum. Ved maksimal utnyttelse av alle områder åpner planen for ca. 520 nye boenheter. Dette er et tall beheftet med stor usikkerhet, da antall boliger må vurderes for hvert prosjekt i detaljregulering.</p>
<p>Status utbygging</p>		<p>Flere nye leilighetsprosjekter er ferdig regulert eller under regulering.</p> <p>Sørumsand næringspark tett på stasjonen skal transformeres til et boligområde. Planen er å bygge mellom 400 og 500 nye boliger på tomten.</p> <p>Det er også igangsatt arbeid med 80 nye leiligheter på Fokusgården i Sørumsand sentrum</p>
<p>Vekst i kommunen</p>	<p>19 200 mennesker</p>	<p>Antatt vekst i kommunen (Lillestrøm) fra 2023 til 2060.</p>
<p>Hvorav vekst ved knutepunktet</p>	<p>1 900 mennesker</p>	<p>Antatt at 10 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Sørumsand.</p>
<p>Potensial for utvikling</p>	<p>Gul (middels potensial)</p>	<p>På Sørumsand består den eksisterende boligmassen stort sett av selveid småhusbebyggelse (eneboliger), med et fåtall leilighetsbygg innenfor sentrumsområdet.</p> <p>Det er igangsatt planarbeider i sentrumsnære områder som vil bidra til økt utvikling, men ikke tilsvarende antatt vekst. Områdeplan for sentrum åpner også for ny boligutvikling, men denne planen er fra 2014 og gjenspeiler ikke dagens behov for utvikling.</p> <p>Den totale veksten i Sørumsand er relativt liten, men sett opp mot antatt vekst rundt knutepunktet vurderes Sørumsand å ha middels utviklingspotensial. Det er planlagt noe boligbygging, men ikke nok til å svare på antatt vekst. Arealene rundt stasjonen har lav tetthet i dag, og det er potensiale for videre utvikling og fortetting. Dette vil imidlertid medføre at eksisterende boligområder må transformeres.</p>

## 4.25 Nittedal

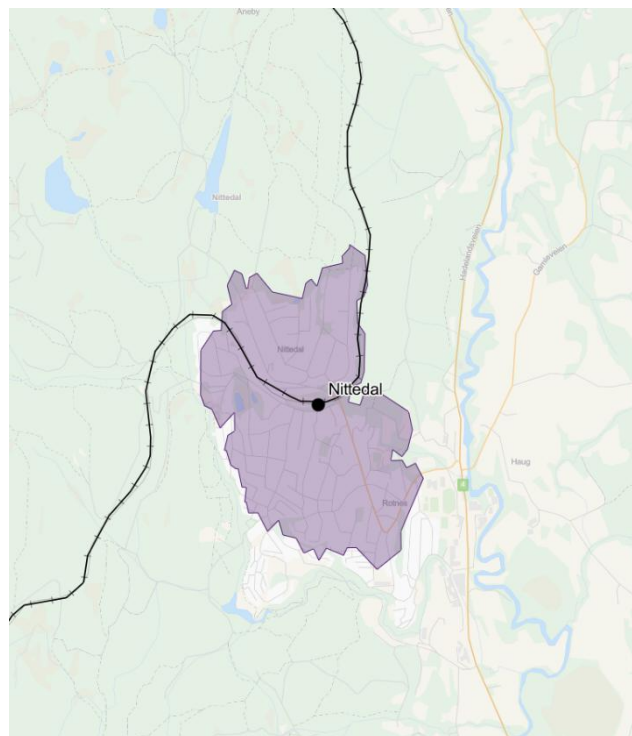
Nittedal stasjon ligger på Rotnes i Nittedal kommune, nord-øst for og rett ved grensa til Oslo. Stasjonen ligger på Gjøvikbanen på strekningen Oslo S-Gjøvik, 24,26 km fra Oslo S. Det er to avganger i timen (R25) og en reisetid på 34 min til Oslo S.

Tabell 4-24: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Nittedal stasjon.



Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
3 081	7 539



Figur 4.42 Illustrasjonen til venstre viser arealer 1 km (mørkeblått) og 3 km (lyseblått) fra stasjonen.



Figur 4.41 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Nittedal stasjon.

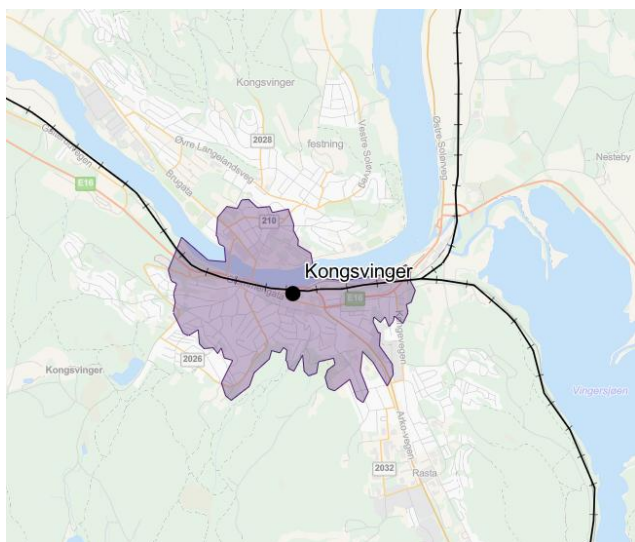
Tema	Illustrasjon	Informasjon
<p>Regional plan (Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, 2015 [1])</p>		<p>Nittedal er omtalt som en prioritert lokal by/tettsted i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Dette betyr at Nittedal ligger innenfor de prioriterte vekstområdene i regionen og skal utvikles med sikte på å være sentrum for hele kommunen eller et større geografisk omland. Nittedal er dermed ikke definert som regionalt kollektivknutepunkt/ regionalt jernbaneknutepunkt, og skiller seg ut med å være et prioritert lokalt sted utenfor det definerte bybåndet. Det vil si at kollektivtilbudet inn mot de regionale byene må bedres. For boliger i prioriterte lokale byer og tettsteder som Nittedal, anbefales gangavstand på under 1 km til et sentralt kollektivknutepunkt.</p>
<p>Kommunal plan (Kommuneplanens arealdel 2024-2035 [32])</p>		<p>I henhold til kommuneplanens arealdel skal den største delen av kommunens befolkningsvekst skje på Rotnes. Det er gjort beregninger av eksisterende og nytt boligpotensial i kommuneplanens arealdel. Det er vist et boligpotensial på 925 nye boliger i planperioden. I tillegg til dette er det et eksisterende potensial i vedtatte planer på 1 175 nye boliger. Dette gjelder for hele kommunen. For sentrumsområdet (Rotnes) er dagens potensial 540 mens fremtidig potensial er beregnet å være 850. Dette gir en total økning på 1 390 nye boliger.</p>
<p>Status utbygging</p>		<p>Kommunen har definert et triangel i sentrum som sentrumskjernen. Hovedvekten av planlagt utvikling skal legges til dette området. Området ligger ca. 1,5 km fra stasjonen. Det er igangsatt flere byggeprosjekter i henhold til kommuneplanens arealdel, blant annet et boligprosjekt med 115 nye leiligheter på Rotnes. Illustrasjon laget av Dark Arkitekter AS/Betonmast.</p>
<p>Vekst i kommunen</p>	<p>6 300 mennesker</p>	<p>Antatt vekst i kommunen (Nittedal) fra 2023 til 2060.</p>
<p>Hvorav vekst ved knutepunktet</p>	<p>5 000 mennesker</p>	<p>Antatt at 80 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Nittedal.</p>
<p>Potensial for utvikling</p>	<p>Rødt (lite potensial)</p>	<p>Nittedal stasjon ligger oppe i åssiden, et lite stykke unna det som omtales som Nittedal sentrum. Det er ca. 1,5 km fra sentrum til stasjonen. Mye av den planlagt utviklingen i kommunen er lagt til sentrumsområdet Rotnes. Området rundt stasjonen består av småhusbebyggelse. I tillegg er det en del innfartsparkering på stasjonen. Det er lite reelt potensiale for utvikling rundt stasjonen. Det er ikke i dette området kommunen legger ned sin innsats, og det vil kreve riving av eksisterende eneboliger for å bygge et sentrumsområde rundt stasjonen. Fortetting i sentrumsområdet vil ha noe effekt på antallet togreisende, med det vil ikke kunne svare på den forventede veksten rundt knutepunktet.</p>

## 4.26 Kongsvinger

Kongsvinger stasjon ligger i Kongsvingerkommune. Kongsvinger stasjon ligger på Kongsvingerbanen, på strekningen Oslo S-Kongsvinger. Det er 100,28 km til Oslo S. Det er én avgang i timen (R25) og en reisetid på 1 time og 17 min til Oslo S.

Tabell 4-25: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Kongsvinger stasjon.

Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
1 406	10 907



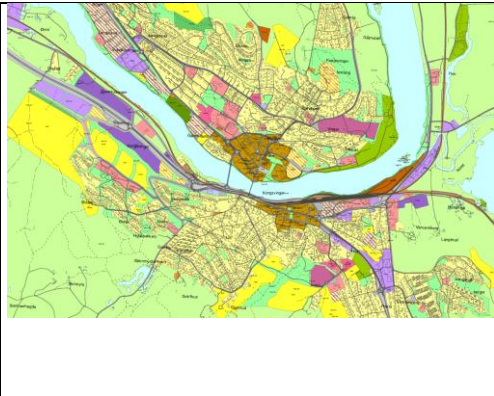

Figur 4.43 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Kongsvinger stasjon.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Kongsvinger 2050 [22])		Kongsvinger kommune har siden 2015 hatt et formalisert samarbeid med fylkeskommunen, Statens vegvesen og Byen Vår Kongsvinger om byutvikling, kjent som Kongsvinger 2050. I den strategien er Kongsvinger definert som et regionsenter. Målet er å redusere arealforbruk og transportbehov, og styrke grunnlaget for kollektivtransport, sykling og gåing. En kompakt by vil også bidra til å utvikle en levende og flerfunksjonell by.

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

<p>Kommunal plan (Kommuneplanens samfunnsdel 2024-2040 [24] og kommuneplanens arealdel 2019-2030 [23])</p>		<p>Samlet for kommunen er det i perioden 2009-2017 bygd 659 boliger, 73 boliger i snitt pr år, de siste årene av perioden har tallet vært langt lavere. Omtrent 90 % av all boligbygging i perioden 2009-2017 har kommet i byen. Basert på SSB sine befolkningsprognoser er det estimert et boligbehov på i underkant av 600 boliger i planperioden 2018-2030, som gjør at det i snitt må bygges rundt 50 boliger i året. Utbyggingsbehovet fram mot 2040 vil være på rundt 1 600 boliger. Fortetting i etablerte boligområder er en viktig strategi med tanke på et konsentrert utbyggingsmønster. Planen gir samlet sett rom for ca. 3 890 boliger, fordelt med 90 % i byen og 10 % tettstedene/ spredt.</p>
<p>Status utbygging</p>		<p>Området ved Kongsvinger stasjon skal utvikles til et effektivt kollektivknutepunkt med næring, service og boliger. Antallet nye boliger er usikkert, men det vil ikke være veldig høyt. Det er også planlagt fortetting på Elsethjordet med 50 sentrumsnære boliger. Dette området ligger ca. 750 meter fra stasjonen. Et annet stort prosjekt er Holtlia vest, som er reguleringen av et nytt boligområde med ca. 100 eneboliger/rekkehus. I tillegg finnes det andre mindre planer. Illustrasjon utarbeidet av LPO arkitekter.</p>
<p>Vekst i kommunen</p>	<p>250 mennesker</p>	<p>Antatt vekst i kommunen (Kongsvinger) fra 2023 til 2060.</p>
<p>Hvorav vekst ved knutepunktet</p>	<p>200 mennesker</p>	<p>Antatt at 80 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Kongsvinger.</p>
<p>Potensial for utvikling</p>	<p>Grønt (stort potensial)</p>	<p>Potensialet for boligutvikling i Kongsvinger sentrum og området rundt stasjonen er veldig høyt, sett i forhold til antatt fremtidig vekst. Kommunen har en stor boligreserve, og det er satt i gang med flere store utbyggingsprosjekter. Antatt vekst rundt knutepunktet er svært lite, og kommunen imøtekommer dermed denne veksten. Med bakgrunn i dette får knutepunktet en grønn farge, selv om det totale potensiale for flere togreisende er veldig lite.</p>

## 4.27 Gjøvik

Gjøvik stasjon ligger nede ved Mjøsa i Gjøvik sentrum, i Gjøvik kommune. Stasjonen ligger på Gjøvikbanen på strekningen Oslo S-Gjøvik, 123,83 km fra Oslo S. Det er én avgang i timen (R25) og en reisetid på 2 time og 3 min til Oslo S.

Tabell 4-26: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Gjøvik stasjon.

Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
3 628	12 202




Figur 4.44 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Gjøvik stasjon.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021-2030 [18], Areal- og transportstrategi for Mjøsbyen, 2020 [30])	<p><b>Prioriterte byer og tettsteder av regional betydning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Regionale byer</li> <li>Byer og tettsteder</li> <li>Regionale områder for arbeidsplassinterne virksomheter</li> <li>Øvrige kommunesentre</li> </ul> <p><b>Prinsipper for videreutvikling av transportsystemet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Knytte regionale byer og arbeidsplasskonstruksjoner bedre sammen i tillegg til med bedre forbindelser ut av regionen</li> <li>Knytte prioriterte byer og tettsteder, kommunesentre og andre tettsteder lettere til regionale byer</li> </ul>	<p>Byer og tettsteder av regional betydning er de fire regionale byene Hamar, Gjøvik, Lillehammer og Elverum. Alle disse prioriterte utviklingsområdene av regional betydning har jernbanestasjon som kollektivknutepunkt og potensiale for flerfunksjonell byutvikling med boliger, arbeidsplasser og et mangfold av sentrumsfunksjoner.</p> <p>Gjøvik by er regionsenter i Gjøvikregionen og endestasjon for Gjøvikbanen. Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet i Gjøvik er en tydelig drivkraft for by- og samfunnsutviklingen, og samarbeider tett med næringslivet og det øvrige kompetansemiljøet.</p> <p>Gjøvik er et regionalt senter i Gjøvik-regionen, og er definert som regional by i ATS Mjøsbyen. Videre utvikling av Mjøsbyene skal i hovedsak skje som fortetting innenfor dagens byggesoner, for å bevare landbruksarealer, grønne områder og kulturmiljøer, og for å støtte opp under klimamålene og attraktivitet.</p>

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

<p>Kommunal plan (Kommuneplanens samfunnsdel [14], Gjøvik mot 2040, Langtidsplan 2018. Kommuneplanens arealdel 2020-2032 [13])</p>		<p>Gjøvik kommune har i kommuneplanens arealdel lagt vekt på kompakt byutvikling innenfor byvekstgrensen, med prioritet på fortetting og boligutvikling i sentrum, særlig med leiligheter.</p> <p>De overordnede grepene for byutvikling er forankret i Byvisjon 2030. Byvisjon 2030 er en samordnet areal og transportstrategi for utviklingen av Gjøvik</p> <p>Generelt satser Gjøvik kommune på fortetting i sentrum med høy tetthet og bystruktur tilpasset et urbant preg. Kommuneplanens arealdel legger til rette for cirka 1 000 nye boliger i sentrum og bydelssentre fram mot 2030 innenfor byvekstgrensen.</p>
<p>Status utbygging</p>		<p>Det bygges og planlegges flere urbane boligprosjekter i sentrum, som Farverikvartalet, Hunnselva og gågata i sentrum. Andre mindre boligprosjekter og transformasjonsprosjekter i sentrum pågår også, som Øvre Torvgate 15. Totalt pågår det arbeid med rundt 250-300 nye boliger i konkrete prosjekter i Gjøvik sentrum.</p>
<p>Vekst i kommunen</p>	<p>1 900 mennesker</p>	<p>Antatt vekst i kommunen (Gjøvik) fra 2023 til 2060.</p>
<p>Hvorav vekst ved knutepunktet</p>	<p>1 500 mennesker</p>	<p>Antatt at 80 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Gjøvik.</p>
<p>Potensial for utvikling</p>	<p>Grønt (stort potensial)</p>	<p>Kommunen legger opp til at det kan bygges 1 000 nye boliger frem mot 2030. Det er satt i gang flere prosjekter, men ikke tilsvarende det fulle potensiale. Totalt sett møter Gjøvik antatt vekst og anses derfor å ha stort potensiale. Det er også potensiale for fortetting rundt stasjonen, da det er flere grå flater og plasskrevende virksomhet som kan transformeres.</p>

## 4.28 Hamar

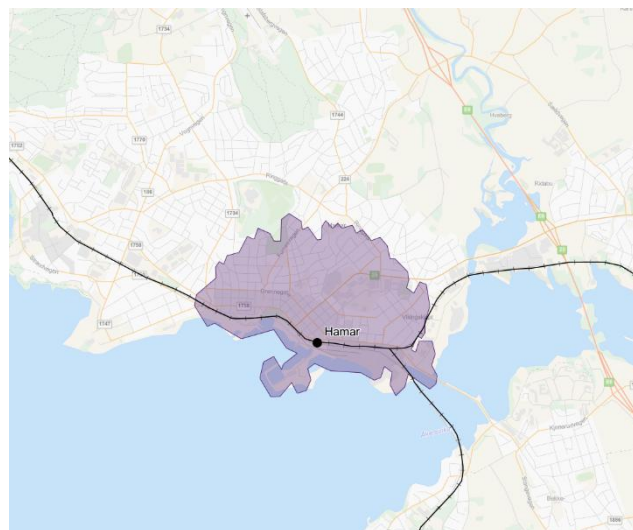
Hamar stasjon ligger nede ved Mjøsa i Hamar sentrum, i Hamar kommune og sør i Innlandet fylke. Stasjonen ligger på Dovrebanen på strekningen Oslo S-Trondheim S, 126,26 km fra Oslo S. Det er én avgang i timen (R25) og en reisetid på 1t og 17 min til Oslo S. Hamar stasjon er også utgangsstasjon for Rørosbanen.

Tabell 4-27: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Hamar stasjon.

Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
4 200	21 080



Figur 4.46 Illustrasjonen til venstre viser arealer 1 km (mørkeblått) og 3 km (lyseblått) fra stasjonen.



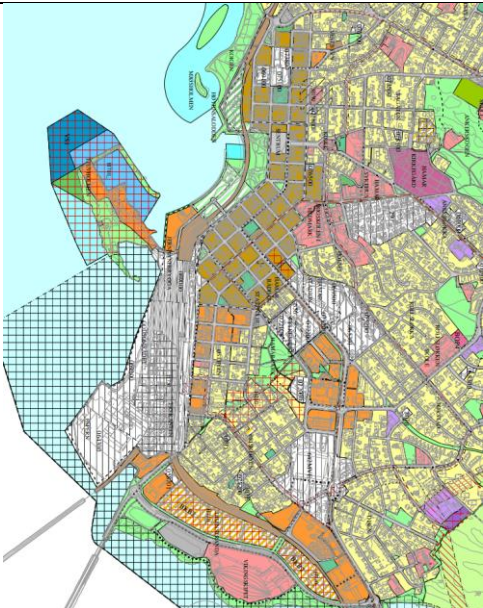
Figur 4.45 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Hamar stasjon.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021-2030 [18], Areal- og transportstrategi for Mjøsbyen (2020) [30] og Innlandsstrategien 2024-2028 [19])	<p><b>Prioriterte byer og tettsteder av regional betydning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Regionale byer</li> <li>Byer og tettsteder</li> <li>Regionale områder for arbeidsplassinterne virksomheter</li> </ul> <p>Kartet er retningsveidende. Det børnes for at en kommune i parallelle områder kan utvikle arbeidsplassinterne virksomheter andre steder enn de som er angitt på kartet.</p> <p>Øvrige kommunesentre</p> <p><b>Prinsipper for videreutvikling av transportsystemet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Knytte regionale byer og arbeidsplasskonstruksjoner bedre sammen i Mjøsbyen og med bedre forbindelser til regionen.</li> <li>Knytte prioriterte byer og tettsteder, kommunesentre og andre tettsteder lettere til regionale byer.</li> </ul>	Fylket prioriterer utvikling av Hamar som et sterkt kollektivknutepunkt, med utbygging av dobbeltspor på Dovrebanen og tiltak for å redusere reisetiden til Oslo og Gardermoen. Målet er å styrke Hamarregionens funksjonelle bo- og arbeidsmarked, og gjøre det enklere å pendle og reise miljøvennlig. Videre utvikling i Hamar og de andre Mjøsbyene skal i hovedsak skje som fortetting innenfor dagens byggesoner, for å bevare landbruksarealer, grønne områder og kulturmiljøer, og for å støtte opp under klimamålene og attraktivitet.

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

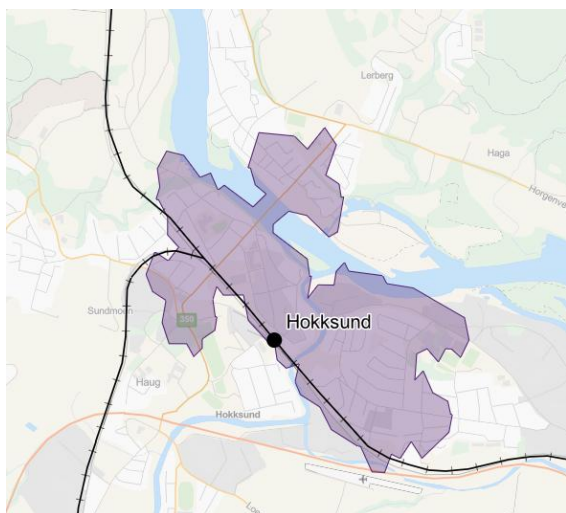
Kommunal plan (Kommuneplanens arealdel 2018- 2030 [15])		Det er et stort fortetnings- og utviklingspotensial i Hamar by, særlig i områdene rundt dagens stasjon, Mjøsfronten nord for stasjonen, på Tjuvholmen og østover mot Espern/Vikingskipet. Planene legger til rette for transformasjon av godsområder og havnearealer til bolig, næring og byliv, samt for videre utbygging i bynære områder. Deler av utbyggingen knytter seg til InterCity-utbyggingen, dobbeltspor for tog mellom Oslo-Hamar.
Status utbygging		Ved sjøfronten i Hamar og innen 15 minutters gange fra togstasjonen foregår det flere store utbyggingsprosjekter for bolig og næring/arbeidsplasser: <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Espern:</b> Vedtatt regulering for rundt 750 boliger og 500 arbeidsplasser.</li><li>• <b>Godsområdet:</b> Reguleringsplan vedtatt for om lag 550 boenheter og 1 300 arbeidsplasser.</li><li>• <b>Tjuvholmen:</b> Legges opp til moderat utbygging, strandpromenade, båthavn og friarealer.</li></ul>
Vekst i kommunen	4 600 mennesker	Antatt vekst i kommunen (Hamar) fra 2023 til 2060.
Hvorav vekst ved knutepunktet	3 700 mennesker	Antatt at 80 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Hamar.
Potensial for utvikling	Grønt (stort potensial)	Det er lagt til rette for stor utvikling (bolig og næring) i umiddelbar nærhet til togstasjonen. De største er Espern, Godsområdet og Tjuvholmen. Mye av utvikling knytter seg til InterCity Dovrebanen-utbyggingen. Potensialet for utvikling anses å være stort, da antall planlagte boliger dekker den antatte befolkningsveksten.

## 4.29 Hokksund

Hokksund stasjon ligger i Øvre Eiker kommune, nord for Drammen. Stasjonen ligger på Sørlandsbanen på strekningen Oslo S-Stavanger, 70,22 km fra Oslo S. Herfra kan du ta toget til store deler av Øst-, Sør- og Vestlandet Det er én avgang i timen (R25) og en reisetid på 52 min til Oslo S.

Tabell 4-28: Antall innbyggere under 1 km og 3 km fra Hokksund stasjon.

Antall innbyggere under 1 km fra stasjonen	Antall innbyggere under 3 km fra stasjonen
2 683	9 172



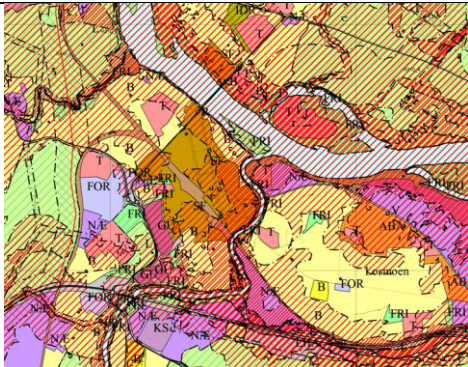

Figur 4.47 Illustrasjonen viser hvor langt man kommer med 15 min gange fra Hokksund stasjon.

Tema	Illustrasjon	Informasjon
Regional plan (Regional plan for areal og transport i Buskerud, 2018-2035 [4])	<p><b>Tegnforklaring</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Regionale byer</li> <li>● Større tettsteder</li> <li>● Mindre tettsteder</li> </ul>	Osloregionen-samarbeidet peker konkret på Drammen, Hønefoss, Hokksund og Kongsberg som del av regionens flerkjernete utvikling. Hokksund, Mjøndalen og Røyken tettsted ligger i kommuner med forventet vekst. De bør utvikles som større tettsteder med boliger og arbeidsplassintensive bedrifter med nærhet til kollektivknutepunkt. Hokksund går under kategorien større tettsteder i den regionale planen. Øvre Eiker inngår også i «Buskerudbyen»-samarbeidet med felles mål om arealeffektiv boligvekst og økt satsing på kollektiv, gange og sykkel for å begrense CO <sub>2</sub> -utslipp fra transport med 50 % innen 2030.

## Notat 10 Knutepunkt og arealutvikling

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N10-52501210 Revisjon: J3

Kommunal plan (Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2030 [61]) (Kommuneplanens arealdel 2014-2036 [60])		Hokksund er hovedstaden i Øvre Eiker, og et trafikalt knutepunkt for regionen. Byen har store, ledige utviklingsarealer tett opp til kollektivknutepunktet, som er Hokksund stasjon. Det er lagt vekt på å utvikle eksisterende tettsteder videre, med særlig fortetting i gang- og sykkelavstand til sentrum og kollektivtilbud. Kommuneplanen har avklart nye områder for boligformål, men hovedvekst skal tas ut gjennom fortetting og transformasjon av eksisterende sentrumsnære områder. Planbeskrivelsen viser at kommunen har rikelig boligreserve – både for eneboliger og mer sentrale leilighetsprosjekter – for å dekke boligbehovet fram mot 2036. I Hokksund er det en boligreserve på mellom 975 og 1 500 boliger.
Status utbygging		<p>Sentrumsplan for Hokksund ble vedtatt 2018. Det er en ambisiøs plan som åpner for en betydelig fortetting av stasjonsbyen. Flere prosjekter er i ferd med å bli realisert og andre er nå i planfasen.</p> <p>Det er planlagt et stort sentrumsprosjekt med opptil 200 nye leiligheter og næringsarealer i flertrinnsutbygging. I tillegg er det i Bykvartalet Hokksund planlagt et boligprosjekt med 78 leiligheter og næringslokaler i første etasje sentralt i Hokksund sentrum.</p> <p>Arbeidet med en ny bydel kalt Hokksund Vest er også under planlegging, i samarbeid med Bane NOR og lokale eiendomsutviklere. Området skal bygges ut med blokker, rekkehus og klyngehus. Byggestart er planlagt tidligst i 2027, med flere hundre boliger i et variert boligtilbud.</p>
Vekst i kommunen	5 400 mennesker	Antatt vekst i kommunen (Øvre Eiker) fra 2023 til 2060.
Hvorav vekst ved knutepunktet	4 300 mennesker	Antatt at 80 % av veksten i kommunen skal tas rundt knutepunktet i Hokksund.
Potensial for utvikling	Grønt (stort potensial)	Det finnes ikke dokumenterte tall på at det tilrettelegges for boliger til over 4 000 nye mennesker. Kommuneplanen har imidlertid en god boligreserve, i tillegg til at sentrumsplan for Hokksund åpner for fortetting i sentrum. Det er også igangsatt flere store prosjekter som vil dette en god del av antatt vekst frem mot 2060. Størrelsen på noen av prosjektene er usikker, men Hokksund er fremoverlent med tanke på å tilrettelegge for boliger i sentrum og rundt stasjonen. Det er potensielle i Hokksund for å kunne møte antatt vekst.

## 5 Referanser

- [1] Akershus fylkeskommune, Oslo kommune. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Vedtatt desember 2015.
- [2] Asker kommune. Kommuneplanens arealdel 2023-2035. Vedtatt mai 2025.
- [3] Asker kommune. Kommuneplanens samfunnsdel 2020-2032. Vedtatt 9. juni 2020. Hentet fra: asko0145\_kommuneplan\_oktober\_2020\_net.pdf
- [4] Buskerud fylkeskommune. Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035. Vedtatt 14.-15. februar 2018. Hentet fra: Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035..pdf
- [5] Bystrategi Grenland. Planprogram Regional plan for arealbruk og mobilitet i Grenland. Fastsatt 22.10.2025. Hentet fra: fastsatt-planprogram-regional-plan-for-arealbruk-og-mobilitet-i-grenland.pdf
- [6] Bystrategi Grenland. Bystrategi Grenland 2024-2035. Strategi for areal og transport. Hentet fra: Bystrategi-Grenland-2024-2035\_mai-2024.pdf
- [7] Bærum kommune. Kommuneplanens arealdel 2022-2042. Vedtatt 21.06.2023.
- [8] Bærum kommune. Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2040. Vedtatt 23.06.2021. Hentet fra: kommuneplanens-samfunnsdel-2021-2040.pdf
- [9] Drammen kommune. Kommuneplanens arealdel 2023-2035.
- [10] Drammen kommune. Kommuneplanens og samfunnsdel 2021-2040. Hentet fra: kommuneplanenes-samfunnsdel.pdf
- [11] Fredrikstad kommune. Kommuneplanens arealdel 2023-2035. Vedtatt 15.06.2023.
- [12] Fredrikstad kommune. Kommuneplanens samfunnsdel. Fredrikstad mot 2030. Vedtatt 26. april 2018.
- [13] Gjøvi kommune. Langtidsplan 2018, Kommuneplanens arealdel 2020 -2032
- [14] Gjøvik kommune. Kommuneplanens samfunnsdel 2025-2040. Gjøvik mot 2040.
- [15] Hamar kommune. Kommuneplanens arealdel 2018-2030. Vedtatt 30 mai 2018.
- [16] Indre østfold kommune. Kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategi 2021-2032 Indre Østfold kommune. Vedtatt 15. juni 2021. Hentet fra: Kommuneplanen\_endelig vedtatt.pdf
- [17] Indre Østfold kommune. Kommuneplanens arealdel 2024-2035. Vedtatt i 2024. Hentet fra: arealplaner.no | 3014202101 > Plandokumenter
- [18] Innlandet fylkeskommune. Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021-2030.
- [19] Innlandet fylkeskommune. Innlandsstrategien 2024–2028.
- [20] Kongsberg kommune. Kommuneplanens arealdel 2022-2030. Hentet fra: 0ac8bf0f-e2c2-4ee4-a0ee-b9e0d9e80921.pdf

- [21] Kongsberg kommune. Kommuneplanens samfunnsdel 2018-2030. Hentet fra: e51df2e2-9293-495e-88ae-8c2b647b7e0a.pdf
- [22] Kongsvinger 2050. Strategier for fremtidig byutvikling. Vedtatt mai 2017. Hentet fra: Kongsvinger 2050 - strategier for framtidig byutvikling (lavoppløselig versjon).pdf
- [23] Kongsvinger kommune. Kommuneplanens arealdel 2019-2030.
- [24] Kongsvinger kommune. Kommuneplanens samfunnsdel 2024-2040. Vedtatt 5. desember 2024
- [25] Larvik kommune. Sentrumsstrategi for Larvik by 2025-2037.
- [26] Lillestrøm kommune. Kommuneplanens arealdel 2023-2035. Vedtatt 14.06.2023.
- [27] Lillestrøm kommune. Kommuneplanens samfunnsdel 2023-2035.
- [28] Lillestrøm kommune. Områdereguleringsplan for Sørumsand, 2014.
- [29] Lørenskog kommune. Kommuneplanens arealdel 2023-2035. Vedtatt 15. mars 2023.
- [30] Mjøsbyen. Felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen. Vedtatt april 2020. Hentet fra: 20190521-mjosbyen-ats-endelig-utgave-med-for-og-bakside-6-4-2021.pdf
- [31] Moss kommune. Kommuneplanens arealdel 2023-2034.
- [32] Nittedal kommune. Kommuneplanens arealdel 2024-2035. Vedtatt 13.5.2024
- [33] Norconsult, «Passasjeranalyse 2023,» 2024.
- [34] Norconsult, «Nasjonal potensialanalyse persontransport med jernbane,» 2024.
- [35] Nordre Follo kommune. Kommuneplanens arealdel 2023-2034. Vedtatt 3. mai 2023.
- [36] Nordre Follo kommune. Kommuneplanens samfunnsdel 2019-2030. Nordre Follo mot 2030.
- [37] Oslo kommune. Juridisk arealdel. Smart, trygg, grønn. Vedtatt 23.09.2015.
- [38] Oslo kommune. Kommuneplanens samfunnsdel med byutviklingsstrategi 2025. Vedtatt 30.04.2025. Hentet fra: A4-Kommuneplan\_vedtatt-30-april-2025.pdf
- [39] Porsgrunn kommune. Kommuneplanens arealdel 2018-2030.
- [40] Porsgrunn kommune. Kommuneplanens samfunnsdel 2025-2040. Porsgrunn mot 2040. Vedtatt 06.11.2025.
- [41] Ringerike kommune. Kommuneplanens arealdel 2019-2030.
- [42] Ringerike kommune. Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2030. Vedtatt 30.09.2021. Hentet fra: kommuneplanens-samfunnsdel-2021-2030-staende.pdf
- [43] Ringerike kommune. Byutviklingsstrategi for Hønefoss 2018-2040.
- [44] Sandefjord kommune. Kommuneplanens arealdel 2023-2035. Vedtatt 21.09.2023.
- [45] Sandefjord kommune. Kommuneplanens samfunnsdel 2025-2037. Vedtatt i kommunestyret 30.10.2025. Hentet fra: Kommuneplanens samfunnsdel Sandefjord

- [46] Sarpsborg kommune. Kommuneplanens arealdel 2024-2036. Vedtatt 10.10.2024.
- [47] Sarpsborg kommune. Sentrumsplan 2019 – 2031.
- [48] Tønsberg kommune. Komunedplanens arealdel 2023-2035.
- [49] Tønsberg kommune. Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2033. Vedtatt 06.10.2021. Hentet fra: gjeldende-samfunnsdel-2021-2033.pdf
- [50] Ullensaker kommune. Kommuneplanens arealdel 2021-2030. Vedtatt 23.03.2021.
- [51] Ullensaker kommune. Kommuneplanens samfunnsdel 2025-2035. Hentet fra: Kommuneplanens samfunnsdel
- [52] Ullensaker kommune. Planprogram byplan Jessheim 2050. Hentet fra: planprogram--byplan-jessheim-2050-justert-vedtak-i-kst-sak-24-23.pdf
- [53] Vestby kommune. Kommuneplanens arealdel 2023 – 2034. Hentet fra: PDF Arealdelen.pdf
- [54] Vestfold fylkeskommune. Regional plan for bærekraftig arealpolitikk. Vedtatt 26.09.2019. Hentet fra: <https://www.vestfoldfylke.no/globalassets/vfk---hovednettsted/dokumenter/frivillighet/planer-og-strategier/regional-plan-for-barekraftig-arealpolitikk-rpba.pdf>
- [55] Vestfold fylkeskommune. Regional transportplan for Vestfold. Vedtatt september 2019. Hentet fra: vestfold\_transportplan\_vedtatt\_v1-002.pdf
- [56] Vestfold fylkeskommune. Vestfoldplanen. Regional planstrategi for Vestfold 2024–2028. Hentet fra: vestfoldplanen-revidert.pdf
- [57] Østfold fylkeskommune. Regional plan for areal og mobilitet 2025-2040. Høringsutkast. Hentet fra: 1-regionale-planer-for-ostfold-2025-2040-horingsutkast.pdf
- [58] Øvre Eiker kommune. Kommuneplanens arealdel 2024-2036.
- [59] Øvre Eiker kommune. Kommuneplanens samfunnsdel Samfunnsdel 2021-2033. Vedtatt 15.06.2022. Hentet fra: Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2033, egengodkjenning 2022.pdf
- [60] Ås kommune. Kommuneplanens arealdel 2022-2034.
- [61] Ås kommune. Kommuneplanens samfunnsdel 2022-2034. Vedtatt 15.06.2022. Hentet fra: Kommuneplanen+Ås+2022-34\_Samfunnsdelen\_vedtatt+15062022+.pdf

## Vedlegg – Oversikt fagnotater utarbeidet i Kollektivstudie for Østlandet

Fagnotat nr.	Dokumentnavn	Utarbeidet av
<b>Fase 1 Problem, behov, mål</b>		
Notat 1	Utfordringsbilde	Jernbanedirektoratet
Notat 2	Behovsanalyse	Jernbanedirektoratet
Notat 3	Mål for togtilbudet på Østlandet	Jernbanedirektoratet
Notat 5	Jernbanen som samfunnsutvikler på Østlandet	Norconsult
<b>Fase 2 Relevante tiltak</b>		
Notat 7	Takst-, sone- og billettsamarbeid	Norconsult
Notat 9	Bilrestriksjoner	Norconsult
Notat 10	Knutepunkt og arealutvikling	Norconsult
Notat 11	Mobilitetstiltak og bussmating i knutepunkt	Norconsult
Notat 12	Tiltak togtilbud	Jernbanedirektoratet
Notat 13	Tiltak infrastruktur	Norconsult
<b>Fase 3 Virkninger</b>		
Notat 15	Dokumentasjon av kostnadsestimat	Norconsult
Notat 16	Etterspørselsberegninger	Norconsult
Notat 17	Måloppnåelsesanalyse	Norconsult
Notat 18A	Virkninger og kostnader Tiltaksalternativ 2	Norconsult
Notat 18B	Samfunnsøkonomisk analyse av Rikstunnelen	Norconsult
Notat 19	Stresstesting ved bruk av scenarioer	Norconsult
Notat 22	Scenarioer og skisse til veikart	Norconsult
<b>Fase 4 Anbefaling</b>		
Hovedrapport	Kollektivstudie for Østlandet	Jernbanedirektoratet