

Planinitiativ for Bakken, Holmestrand sentrum

Fagkyndig: Ingvill Eidesen, WSP Norge | Ingvill.eidesen@wsp.com

Forslagsstiller: Holmestrand kommune

Utarbeidet: 12.11.2025

A. Formål med planen

Hensikten med planarbeidet er å utarbeide en reguleringsplan for overflateparkering / parkeringshus i Bakken i Holmestrand. Holmestrand sentrum er under utvikling og flere store byutviklingsprosjekter er planlagt. Som følge av planlagt fortetting og utvikling av sentrumsarealer, er det behov for å øke antall parkeringsplasser. I [Formannskapetssak](#) 11.04.2024 ble det vedtatt at det skal prosjekteres og reguleres parkeringshus med lokalisering i Bakken i Holmestrand sentrum.

Prosjektet utvikles parallelt med ombygging av fylkesveien som er planlagt ferdigstilt i 2026. Omleggingen av fylkesveien gir nye muligheter for byliv i sentrum og det er utarbeidet en gatebruksplan for Holmestrand Sentrum (2024). Gatebruk må sees i sammenheng med parkeringsløsninger. Etableringen av et parkeringsanlegg i Bakken utgjør én del av en større sentrumsutvikling. På oppdrag fra kommunen har Henning Larsen Arkitekter og Rambøll utarbeidet en mulighetsstudie for et nytt parkeringsanlegg i Holmestrand som danner grunnlaget for planarbeidet.

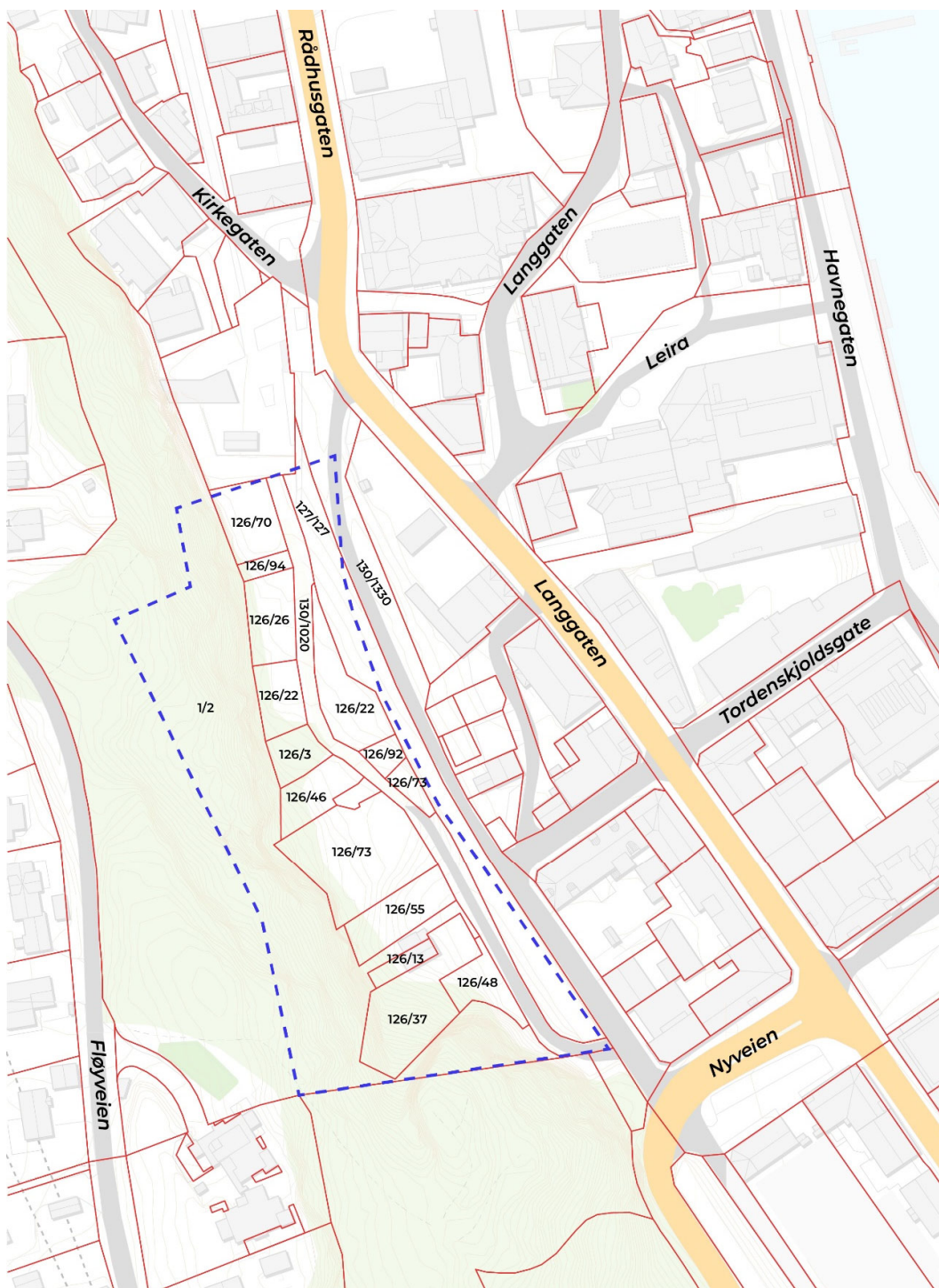
Utnyttelse av planområdet skal sees på som del av planarbeidet.

B. Planområdet



Figur 1: Kilde: Byarealstrategi Holmestrand. Holmestrand sentrum, avgrensning fra byarealstrategien

Planområdet befinner seg i Holmestrand sentrum, med utgangspunkt i sentrumsområdet definert i «Byarealstrategi Holmestrand» (fig. 1). Planavgrensningen er lokalisert mellom en fjellvegg og sentrum. Mot nord grenser planområdet til togstasjonen. Den nye fylkesveien (Fv. 3240) er under ombygging og befinner seg øst for planområdet. Fylkesveien erstatter dagens Holmestrandgaten. I sør befinner det seg et boligbygg (Bakken 22), som er Sefrak og kommunalt listeført.



Figur 2: Oversikt over berørte eiendommer. Foreslått planavgrensning markert i blå stiplet linje.

Eiendom, gbnr.	Hele	Del av	Beskrivelse
1/2		X	Naturterreng, kvalifisert som «svært

			viktig friluftslivsområde»
126/70	X		Grusplass
126/94	X		Grus /trær
126/26	X		Grus /trær
126/22 (to teiger)	X		Grus/trær
126/3	X		Grus/trær
126/46	X		Grus/trær
126/73	X		Grus/trær
126/55	X		Revet boligbygg
126/13	X		Boligbygg, kommunalt listeført
126/37	X		Trær
126/48	X		Trær
126/73	X		Grus
126/92	X		Grus
127/127		X	Gress
130/1020	X		Veiløp, gammel jernbanetrase
130/1330		X	Deler av Holmestrandgaten (erstattes med ny fylkesvei)

Økt trafikk og støy

Tiltaket innebærer etablering av et parkeringsanlegg som i hovedsak skal erstatte eksisterende parkeringsplasser som fjernes i området. Tiltaket vil medføre en omfordeling av trafikkstrømmer.

Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til ny fylkesvei, som ifølge reguleringsplanen vil ha en dimensjonerende trafikkmengde på 5000 kjøretøy per døgn innen 2039, med høy andel tungtrafikk og kollektivtrafikk. Veien skal også fungere som beredskapsvei for E18.

Klimatilpasning



Figur 3: Dreningslinjer avledet fra høydedata (hoydedata.no) via Geodata Online.

Kartlaget «dreningslinjer» viser hvor det dannes dreningslinjer og synliggjør vannveier i terrenget. Kartet illustrerer hvordan vann renner fra fjellveggen og ned mot planområdet. I mulighetsstudien fremheves trær og vegetasjon som viktige buffere for avrenning, men denne vegetasjonen er fjernet i forbindelse med etablering av overflateparkering. Dette kan medføre økt vannmengde fra fjellveggen, som kan forsterkes ytterligere ved bygging av parkeringshus. Overvannshåndtering vil bli nærmere beskrevet som en del av planprosessen.

Mulighetsstudien utarbeidet av Henning Larsen og Rambøll peker på en rekke tiltak for overvannshåndtering som relevante:

Overgang mellom grått og grønt



En stor, flat og monoton parkeringsplass brytes opp der det er mulig. I kantene mot grøft og vegetasjon vil sprekkene i dekket gi mulighet for at gress og annen vegetasjon kan ta seg tilrette. Bedre for biologisk mangfold.

Gjenbruk



Gjenbruk av knust asfalt i overgang mellom fast dekke og vegetasjonssone kan være et alternativ i kantsonen. Vegetasjonen vil etterhvert ta over og gjøre overgangen mellom materialene mykere.

Overvann i vadi



En overvannsgrøft mellom ny fylkesvei og flateparkeringsen bør være frodig for å binde jorda i og med at det er enkelte bratte partier. Innslag av steiner bryter opp og forsinket vannstrøm.

Trappet mur



Eksempel på natursteinmur i to nivåer med plass til vegetasjon i m

Håndtering av overvann vil være et viktig tiltak for klimatilpasning.

Infrastruktur

I forbindelse med det pågående arbeidet med omlegging av fylkesveien er det satt i gang et gravearbeid på området for å etablere overflateparkering. I forbindelse med omlegging av fylkesveien legger kommunen og fylkeskommunen nye kommunale vann- og avløpsledninger.

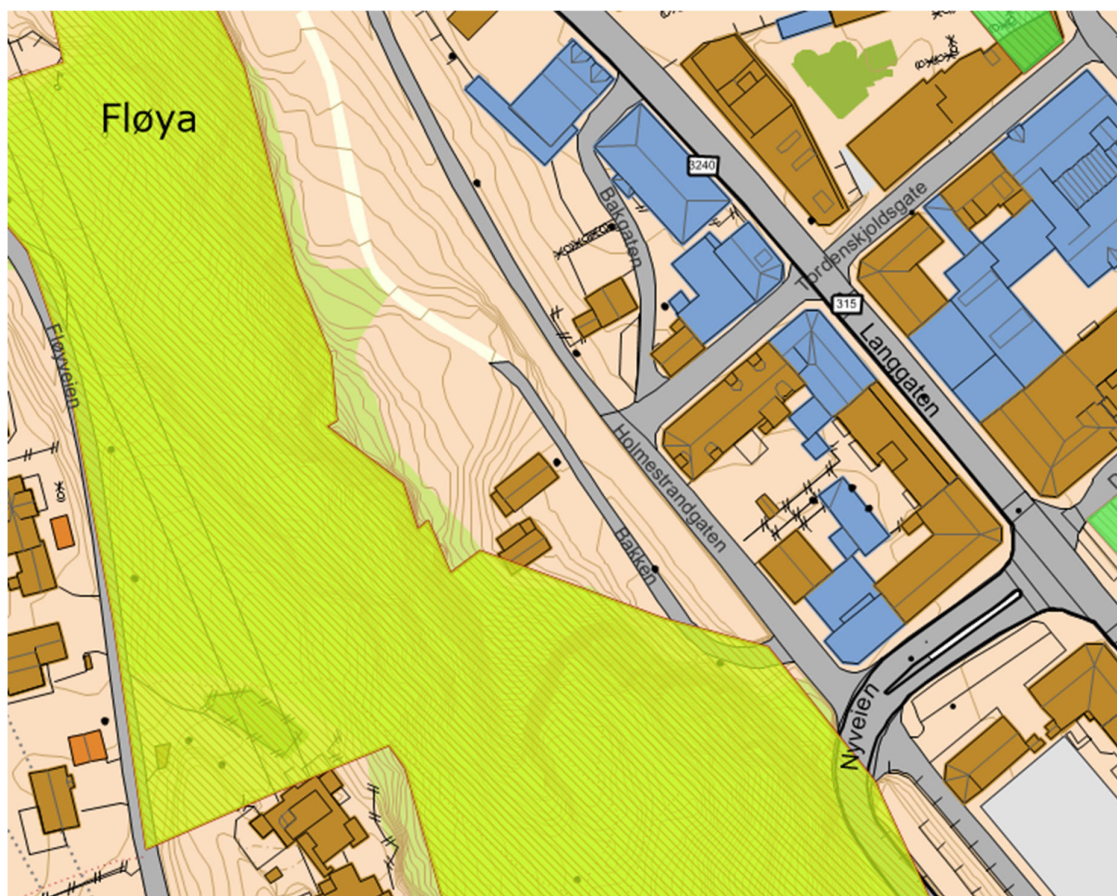
Sosial infrastruktur

Tiltaket innebærer etablering av et parkeringsanlegg, og vil isolert sett ikke tilføre ny sosial infrastruktur. Tiltaket vil heller ikke skape økt behov for sosial infrastruktur (skole, barnehage).

Friluftsliv

Området er ikke brukt til friluftsliv i dag, men grenser til et nærturterreng – Fløya - som er klassifisert som «svært viktig friluftslivsområde» etter Miljødirektoratets veileder. Sør for planområdet er det satt i gang et arbeid for å gjenopprette «Sikksakken» - en gammel ferdselsåre som forbinder fjellet og byen.

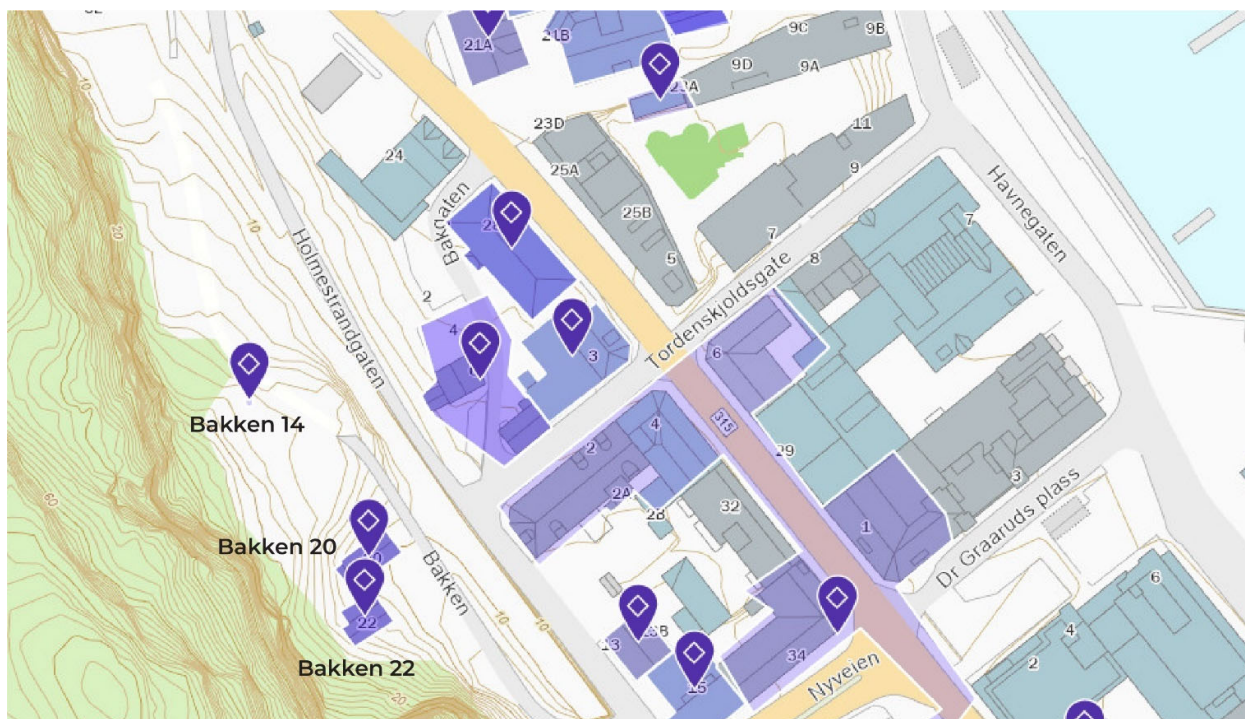
Friluftsliv i plan- og nærområdet vil bli vurdert i planarbeidet.



Figur 4: Utklipp fra Holmestrand kommunes kartløsning.



Kulturverdier



Figur 5: Utklipp fra Kulturminnesøk.

Ifølge Kulturminnesøk er Bakken et av de eldste gateløpene i Holmestrand og den nordligste delen av veiløpet trolig ble etablert i forbindelse med at jernbanen ble bygget. Ettersom jernbanetraseen fungerte som en branngate, unnslopp gaten bybrannen i 1884. Bygningene som står igjen her er noen av de eneste gjenværende restene etter småkarsbebyggelse i Holmestrand fra 1700-tallet. Det gamle jernbaneløpet skal i dag bli en del av den nye fylkesveien. Bakken 14 ble revet i forbindelse med utbyggingen av veien. I forbindelse med etableringen av nytt parkeringsanlegg ble også Bakken 20 revet. Bakken 22 er kommunalt listeført og står der fremdeles i dag (fig. 6).



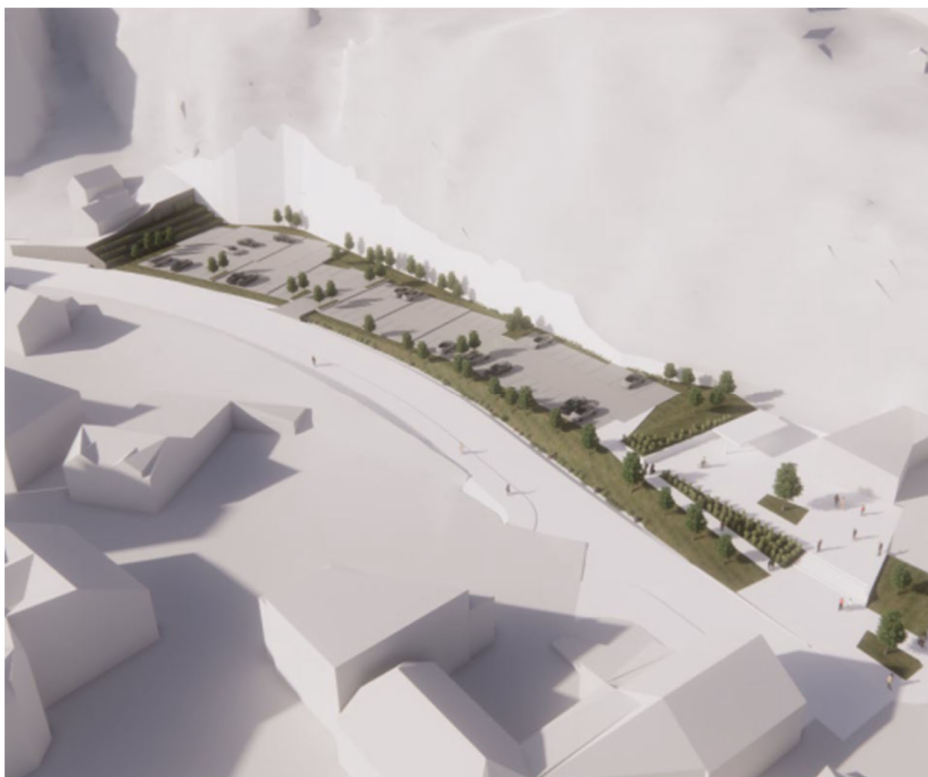
Figur 6: Bilde av Bakken 22 tatt på befaring 10.09.25

Barn og unges interesser

Tiltaket vurderes å ha begrenset direkte betydning for barn og unges interesser, da det ikke omfatter skolevei, lekearealer eller møteplasser. Det er likevel relevant å vurdere tiltaket i lys av en større utvikling av Holmestrand sentrum. I denne sammenhengen kan et nytt parkeringsanlegg bidra til å frigjøre gateareal, som kan gi rom for tryggere ferdsel for barn og unge i sentrum.

C. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Det planlegges å etablere et parkeringsanlegg i Bakken, Holmestrand sentrum.



Figur 7: Illustrasjon fra mulighetsstudien til Henning Larsen - overflateparkering.

Utviklingsfaser

Første fase omfatter parkering på bakkeplan. Denne prosessen er allerede igangsatt som en forlengelse av arbeidet med ny fylkesvei. Kommunen har fått en midlertidig dispensasjon fra detaljreguleringsplanen for ny fylkesvei for å anlegge p-plass.

To ulike alternativer vurderes videre; parkeringshus i én etasje eller parkeringshus i flere etasjer. Planforslaget vil tilrettelegge for videre utbygging av parkeringshus.



Parkeringshus

Parkeringshus i to etasjer, med mulighet for å aktivisere taket. Trenger ikke nødvendigvis kostbar infrastruktur og bygget kan være av enkel konstruksjon. Det er behov for heis.



Parkeringshus med offentlig/privat funksjon over

Parkeringshus i to etasjer, med offentlig eller private bygg på toppen. Mulighet for å aktivisere taket. Kan skape et nytt tilbud, ny attraksjon og ny identitet. Trenger mer kostbar infrastruktur og bygg utfra funksjon. Det er behov for heis.



Parkeringshus med kontor over

Parkeringshus i flere etasjer, med kontorbygg på toppen. Mulighet for å aktivisere taket. Kan skape et nytt tilbud, ny attraksjon og ny identitet. Kostnaden for utvikling kan mulig deles mellom kommunen og privat aktør. Trenger mer kostbar infrastruktur og bygg utfra funksjon.



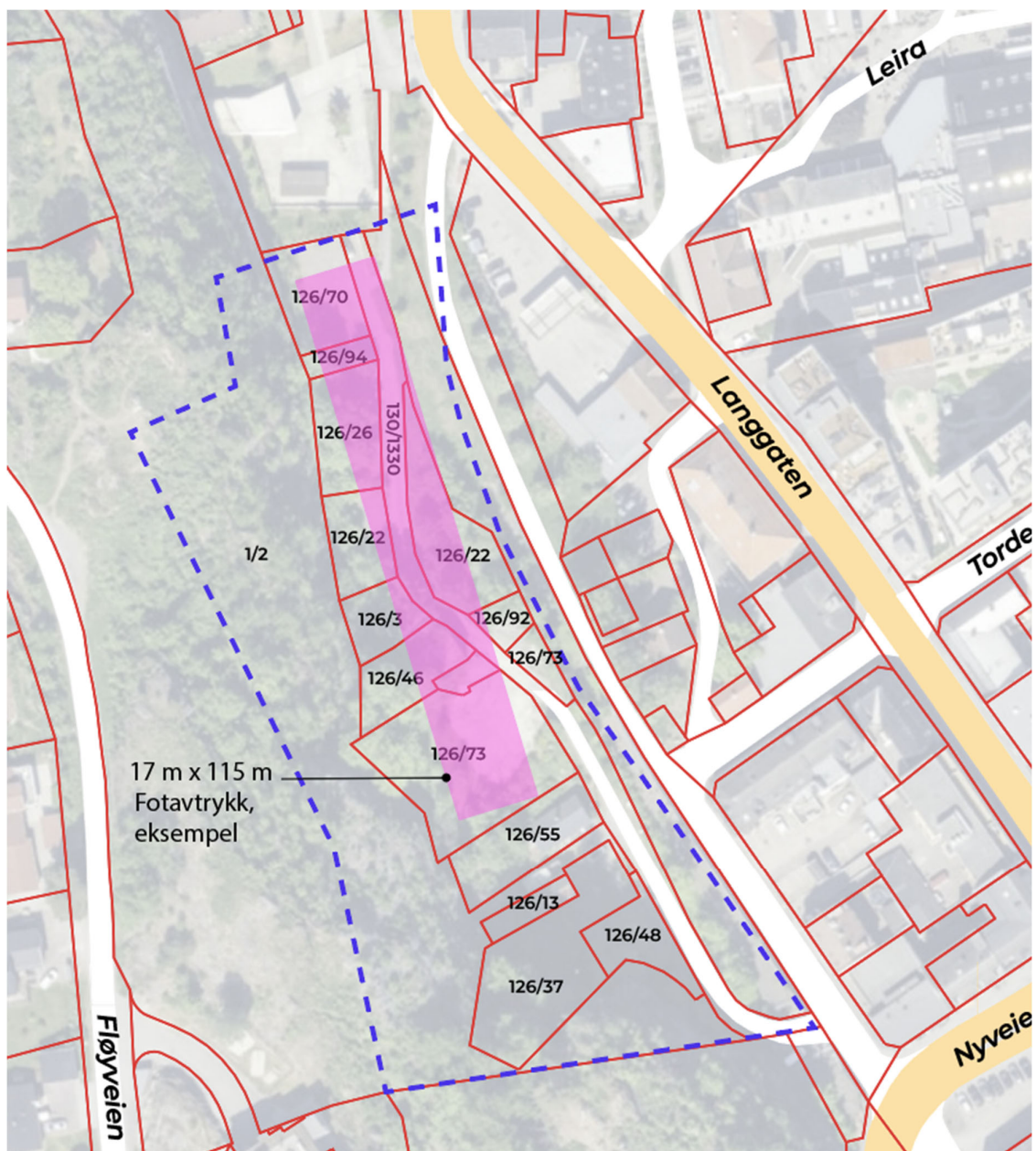
Parkeringshus med bolig over

Parkeringshus i flere etasjer, med boligbygg på toppen. Kostnaden for bygget kan deles mellom kommunen og boligutvikler. Er mange faktorer som må undersøkes og sikres, for å kunne bygge boliger. Trenger mer kostbar infrastruktur og bygg.

Figur 8: Utklipp fra Mulighetsstudien. Ulike alternativer for utvikling av parkeringsanlegget.

D. Utbyggingsvolum og byggehøyder

Som en del av planarbeidet skal det vurderes hva som er en hensiktsmessig arealbruk med tanke på utnyttelse og byggehøyder på tomten. Dette avhenger blant annet av om det skal etableres parkeringshus, og om parkeringshuset skal ha én eller flere etasjer. Foreløpig er det lagt til grunn ca. 80 parkeringsplasser per etasje, med et estimert fotavtrykk på omtrent 17 x 115 meter. Endelig fotavtrykk vil bli fastsatt på bakgrunn av utredninger og geotekniske vurderinger.



Figur 9 Fotavtrykk på 17 x 115 meter (rosa boks). Illustrasjonen er et eksempel for å vise størrelsesorden av dette fotavtrykket.

E. Funksjonelle og miljømessige kvaliteter

Funksjonelle kvaliteter

Parkeringsanlegget vil ha en sentral plassering i Holmestrand Sentrum, med kort avstand til togstasjonen og handelsmuligheter. Parkeringsanlegget kobler seg på den nye fylkesveien (fv. 3240) som vil fungere som hovedtrasé for bybussene i sentrum av Holmestrand.

Byarealstrategien og kommuneplanen peker på en stor underdekning av parkeringsplasser i sentrum når flere av dagens større offentlige tilgjengelige parkeringsplasser bygges ut. Det er derfor behov for å anlegge nye parkeringsplasser i sentrum, blant annet for å opprettholde

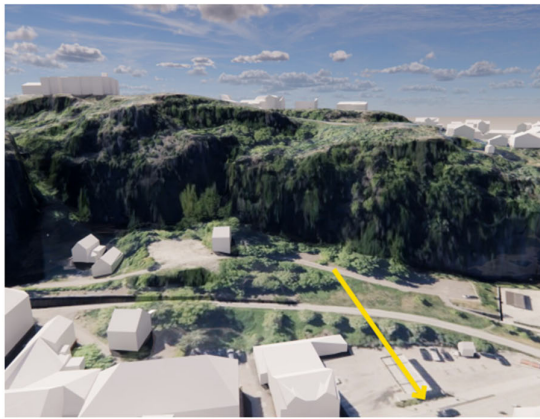
handelsvirksomheten. I tillegg vil etablering av parkeringsanlegg her kunne frigjøre arealer i andre deler av sentrum og muliggjøre eksempelvis en omgjøring av Langgaten til gågate slik gatebruksplanen legger opp til.

Miljømessige kvaliteter

I mulighetsstudien foreslås det en rekke løsninger for hvordan et nytt parkeringsanlegg kan bidra til kommunens samfunns mål om å være et klima og miljøvennlig samfunn som fremmer bærekraftig utvikling. Dette innebærer blant annet åpne overvannsløsninger, permeabelt dekke, gjenbruk av materialer og sikre bevegelseslinjer. Buffer mellom fjellveggen og parkeringsarealet bør beplantes som en løsning for å håndtere vann fra fjellveggen. Skråning og grøft mellom parkeringsplass og fylkesvei skal også håndtere overvann.

F. Virkning og tilpasning til landskap og omgivelser

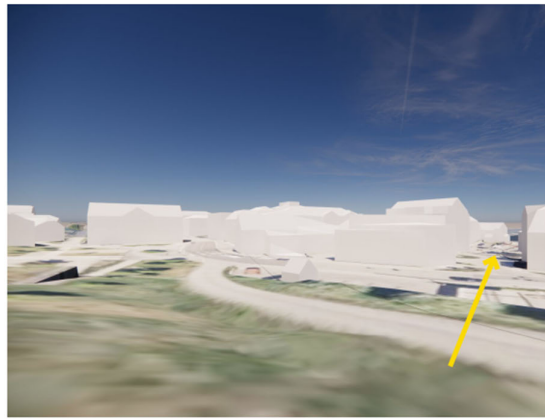
Tomten med terreng



Tomten med terreng
I dag kan man se til havet fra toppen av tomten, fordi man kommer høyere enn bygningene foran. Fra høyden til den planlagte nye fylkesvei vil man ikke lengre ha sikten til vannet. Ved å eventuelt bygge i høyden, vil det igjen være mulig å se havet.

Utsnitt fra 3D modell

Siktlinjer fra dagens tomt



Siktlinjer
Fra tomtens sørøst del er det få siktlinjer. Den ene siktlinjen går hele veien ned til havet, men vil trolig forsvinne når det kommer nytt bygg på nabotomten.

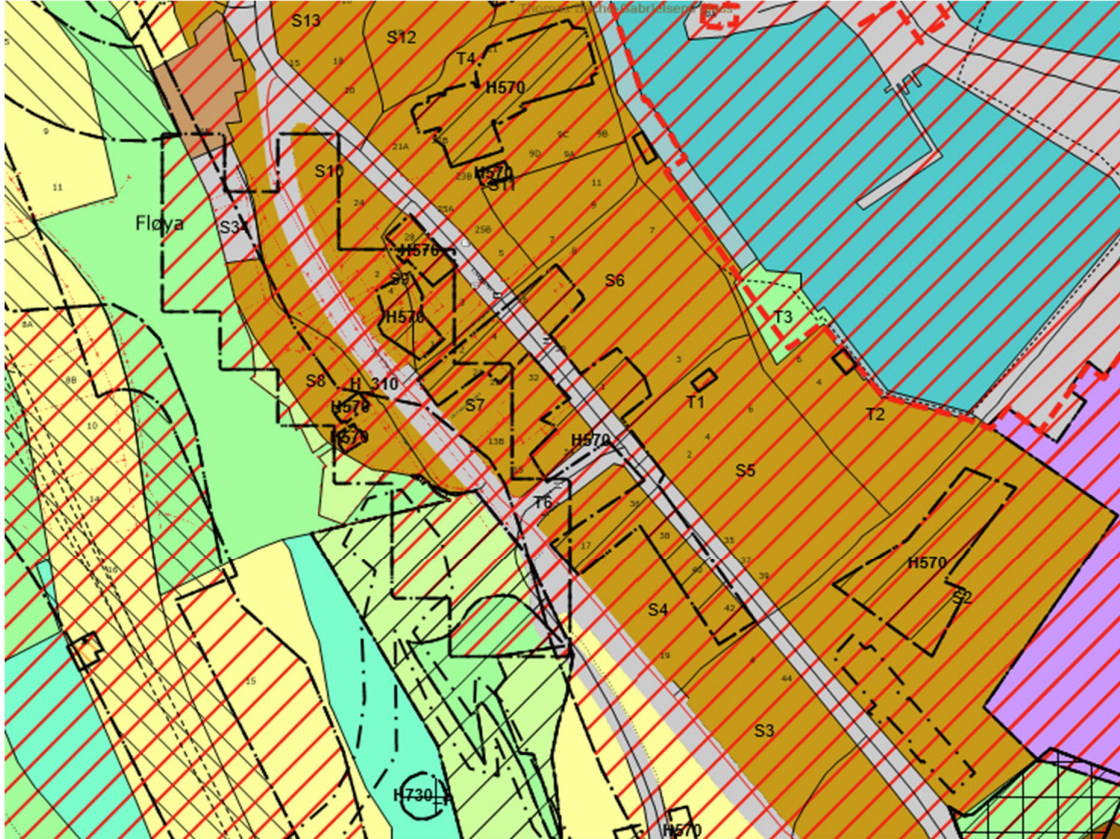
Utsnitt fra 3D modell

Figur 10: Siktlinjer hentet fra mulighetsstudien til Henning Larsen.

Ettersom tiltaket ligger plassert inntil en bratt fjellvegg vil ikke planforslaget medføre negative konsekvenser for siktlinjer eller landskap.

G. Forholdet til kommuneplan, eventuelle gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, og pågående planarbeid

Kommuneplanen for Holmestrand kommune 2023-2035



Figur 11: Utklipp fra kommuneplanens arealdel for Holmestrand kommune.

Kommuneplanens arealdel vektlegger fortetting og kompakt byutvikling innenfor Holmestrands eksisterende kommunesentre (Hof, Sande og Holmestrand). Planområdet er avsatt til sentrumsformål (nåværende), med hensynssone H310 ras og skredfare. Område S8 er beskrevet i planbestemmelsene som aktuell lokalisering for et fremtidig, felles parkeringsanlegg. Tiltaket er derfor i tråd med kommuneplanens arealdel.

§ 6.2 FELLES PARKERINGSANLEGG (PBL § 11-9, PKT. 5)

Retningslinje:

På sikt skal det etableres felles anlegg for parkering i bysentrum. Fellesanlegg for parkering gir fordeler ved reduserte etableringskostnader og mer effektiv arealbruk. Det anbefales ikke parkeringsløsninger som arbeides frem løsrevet i det enkelte utbyggingsprosjekt.

I videre utvikling av byen er det viktig å etablere felles parkeringsanlegg med god tilgjengelighet og kapasitet i kort avstand til kollektivterminal og sentrumsfunksjoner. Lokaltene tett ved nordre og søndre stasjonsinnganger peker seg ut som egnede lokaliteter med kort avstand til togstasjon og bussterminal.

Aktuelle lokaliseringer for fremtidig anlegg er følgende:

- Område S8 og S34: areal ved søndre stasjonsutgang vist med formål sentrum, veg og kollektivknutepunkt nåværende.
- Område S35: Innenfor transformasjonsområdet Nordbyen

For utvikling av nevnte områder skal fellesareal- og anlegg for parkering være prioritert hovedfunksjon. Fellesareal- og anlegg for parkering kan kombineres med andre funksjoner som bolig, forretning, kontor og tjenesteyting.

Figur 12: Utklipp fra Kommuneplanens arealdel, planbestemmelser.

Detaljregulering fv. 900 i Holmestrand sentrum (PlanID 2015029)



Figur 13: Utklipp fra detaljreguleringsplan fv. 900 i Holmestrand sentrum.

Planområdet avgrensning befinner seg innenfor planavgrensningen for detaljreguleringen av den nye fylkesveien.

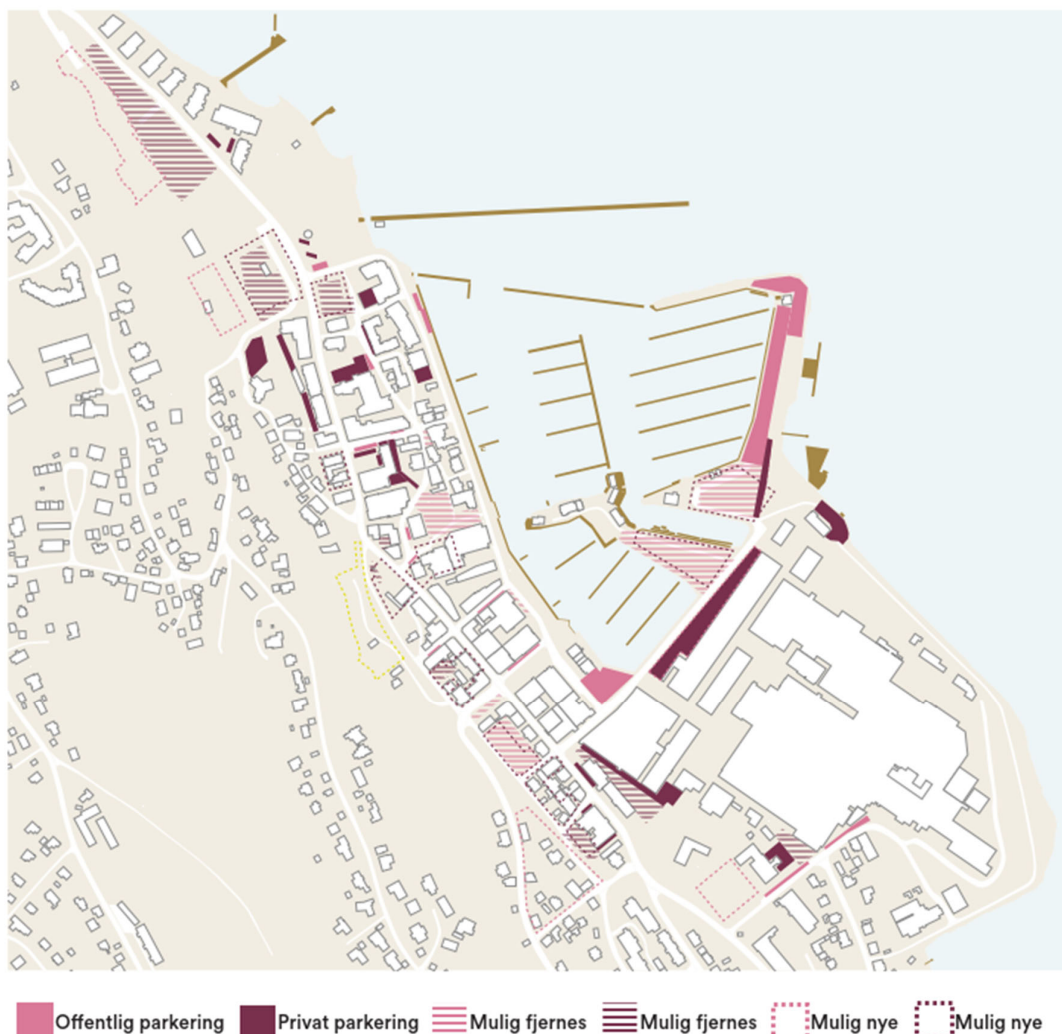
Formålet med reguleringsplanen er å flytte trafikk fra Langgaten for å oppnå bedre fremkommelighet i sentrum og tilrettelegge for byutvikling, i tillegg til å etablere en funksjonell beredskapsvei for E18. Den nye fylkesveien vil være en del av Holmestrand sentrum og vil klassifiseres som en gate med fortau inn mot eksisterende sentrumsbebyggelse.

Planområdet er avsatt til arealformål «Annen veggrunn – grøntareal» og med hensynssone H390_1. Holmestrand kommune har fått innvilget en midlertidig dispensasjon fra detaljreguleringsplan for ny fylkesvei for å etablere et parkeringsanlegg frem til det foreligger en vedtatt reguleringsendring. Dispensasjonen innebærer å anlegge en parkeringsplass på bakkeplan for ca. 90 parkeringsplasser inkludert HC-plasser.

Byarealstrategi for Holmestrand (2022)

Byarealstrategien er ikke en juridisk bindende plan. Planen beskrives i KPA som et strategigrunnlag for hvordan man kan tenke seg en langsiktig utvikling av Holmestrand sentrum for å oppnå økt byliv. Strategien viser til at omkring 418 parkeringsplasser (som utgjør mer enn 2/3 av parkeringsplassene i sentrum) står i fare for å forsvinne. De fleste av disse er offentlige plasser. I strategien pekes det på at disse derfor er de viktigste plassene å erstatte med andre parkeringsløsninger. Bakken pekes på som en mulig større parkeringsløsning i sentrum.

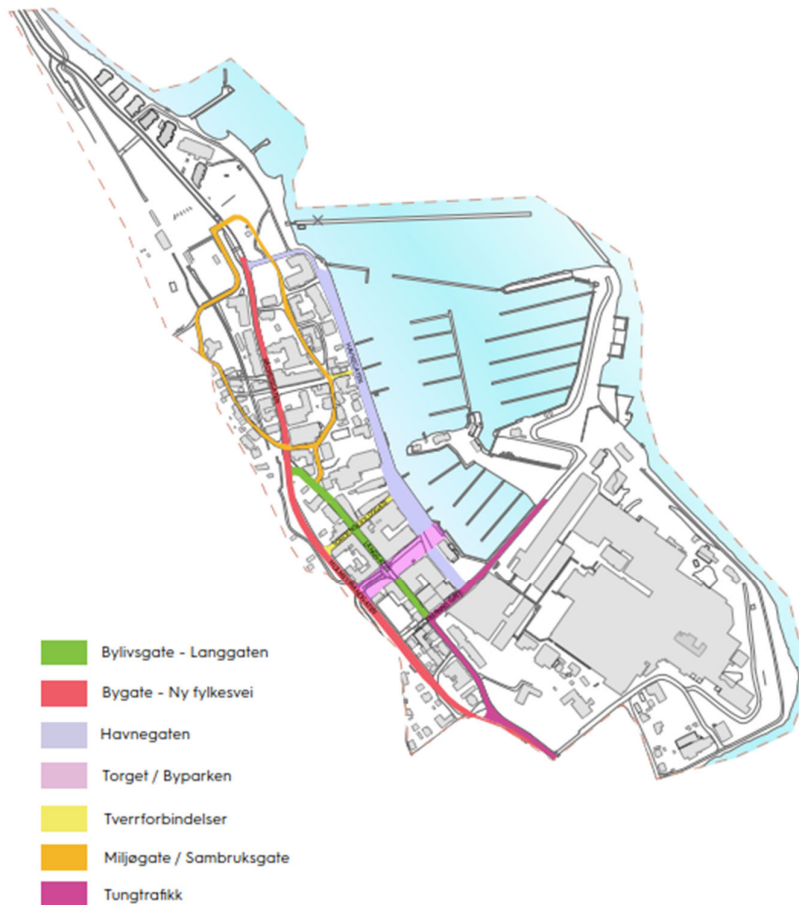
Mulig fremtidig parkeringssituasjon er illustrert i mulighetsstudien, med underlag fra Byarealstrategien (Bakken markert med gult omriss):



Figur 14: Mulig fremtidig parkeringssituasjon. Utklipp fra mulighetsstudien til Henning Larsen, underlag fra Byarealstrategi Holmestrand kommune 2020-2021. Bakken markert i gul, stiplet linje.

Gatebruksplan (2024)

6.2 Oversikt gatetyper



Figur 15: Utklipp fra Gatebruksplanen. De ulike fargene representerer ulike funksjoner.

Gatebruksplanen skal fungere som en overordnet, veiledende plan for å sikre helhet og sammenheng for trafikale løsninger i sentrum. Planen er ikke en juridisk bindende plan, men anbefalingene er tenkt fulgt opp og innarbeidet i juridisk bindende planer. Gatebruksplanen viser til at det er en tett sammenheng mellom utbyggingsmønster, arealbruk og transportbehov.

Å etablere en parkeringsplass i Bakken er i tråd med de prioriteringene som legges frem i gatebruksplanen.

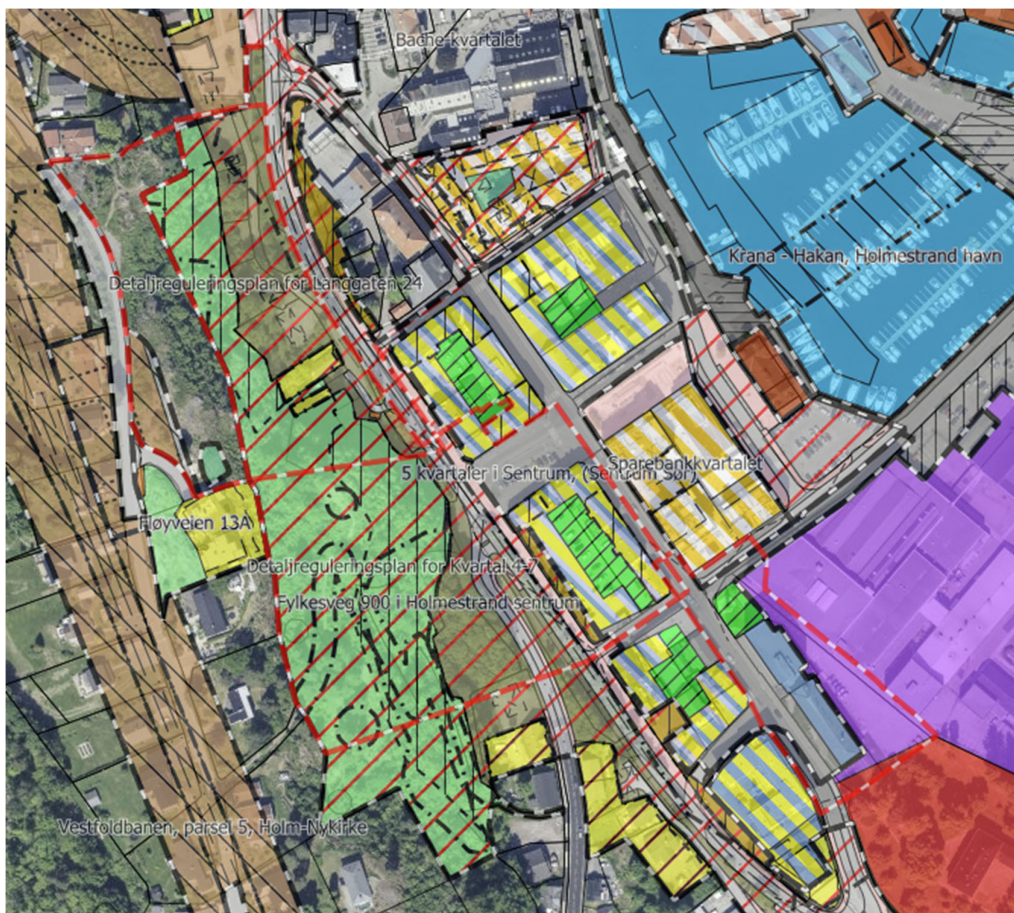
Regional transportplan for Vestfold (RTP)

I underkapittelet «Transport i by» legges det frem flere anbefalinger knyttet til parkering:

- Parkeringshus vil kunne begrense behovet for arealer til flate- og gateparkering i sentrumsområder. Planen anbefaler derfor at parkeringshus prioriteres fremfor flate-/gateparkering. Dette vil blant annet kunne gjøre det enklere å tilrettelegge for sykkel og gange i sentrumskjernen.

- Sirkulasjon: Videre er det et poeng å opprettholde en sirkulasjon på parkeringsplassene for å sikre en god tilgang til handelstilbud for de som trenger å bruke bil. Dette bør gjenspeiles i parkeringstilbud- og avgift.
- Planen anbefaler videre at sentral stasjonslokalisering tilstrebes, slik at flest mulig kan gå, sykle og reise kollektivt til og fra stasjonene.

Pågående planarbeid



Figur 16: Utklipp fra kommunen sin kartløsning.

- Detaljreguleringsplan for Langgaten 24 (reguleringsplanforslag)
- Detaljreguleringsplan for Kvartal 4-7 (reguleringsplanforslag)

Dokumentasjon av oppfyllelse av krav til leke- og uteoppholdsareal

Det er ikke krav til leke- og uteoppholdsareal for parkeringsplass.

Dokumentasjon og oppfyllelse av parkering

Se kapittel formål med planen.

H. Berørte interesser av planinitiativet

Kommunale interesser: Holmestrand kommune eier eiendommen der parkeringsløsningen skal realiseres. Kommuneplanens arealdel (2023-2035) har definert planområdet som prioritert for parkeringsformål og endringen fra annen veggrunn – grøntareal til parkeringsformål er derfor i tråd med ønsket sentrumsutvikling.

Handelsinteresser: I Gatebruksplanen kan vi lese at «*Bilens rolle i Holmestrand er viktig, spesielt i forhold til handelen, og muligheten for parkering i sentrum må opprettholdes. Både dagens og fremtidige aktører har signalisert at strategisk plassert korttidsparkering i sentrum er helt avgjørende for et fungerende handelsliv*». Å etablere et parkeringshus i sentrum kan derfor sies å være i interesse av handelsstanden i Holmestrand sentrum.

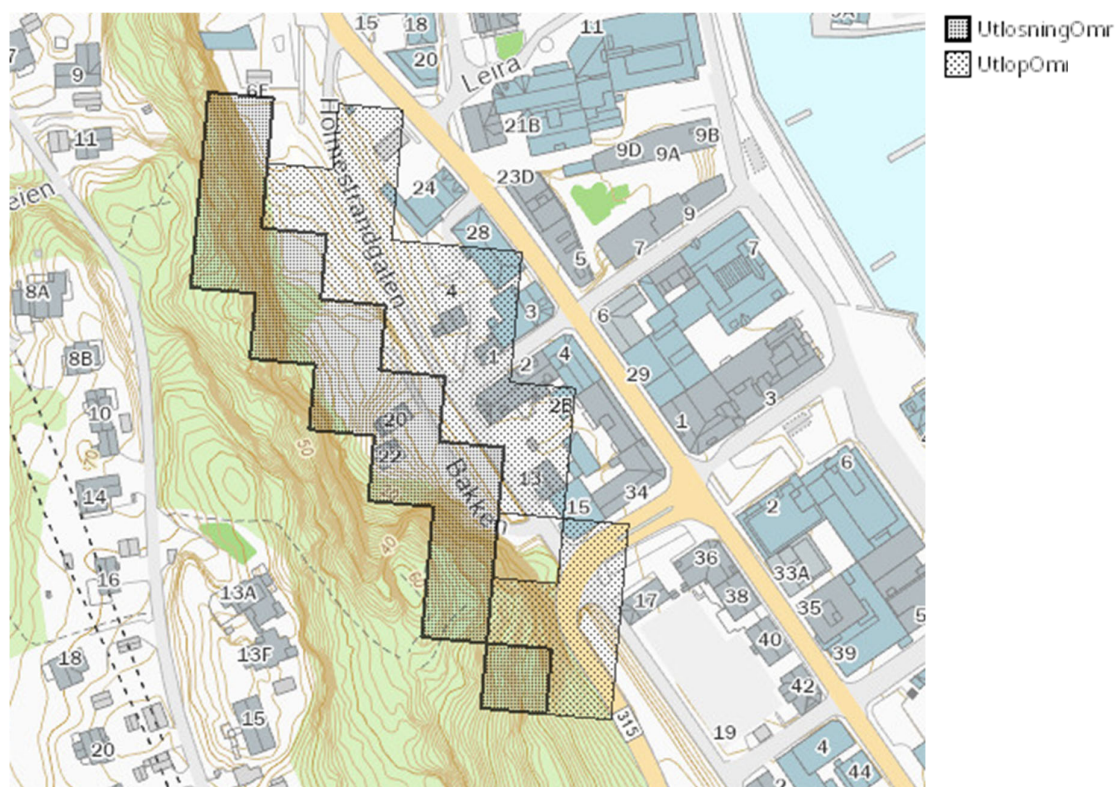
Omkringliggende prosjekter: for omkringliggende prosjekter i sentrum vil et parkeringshus være en eventuell parkeringsløsning for å imøtekomme parkeringskrav på egen tomt.

I. Samfunnssikkerhet

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) vil bli gjennomført som en del av planarbeidet og vil blant annet bli vurdert på bakgrunn av ROS-analysen i gjeldende områdeplan. Aktuelle temaer i ROS-analysen, herunder eventuelle avbøtende tiltak, vil bli innarbeidet i planforslaget.

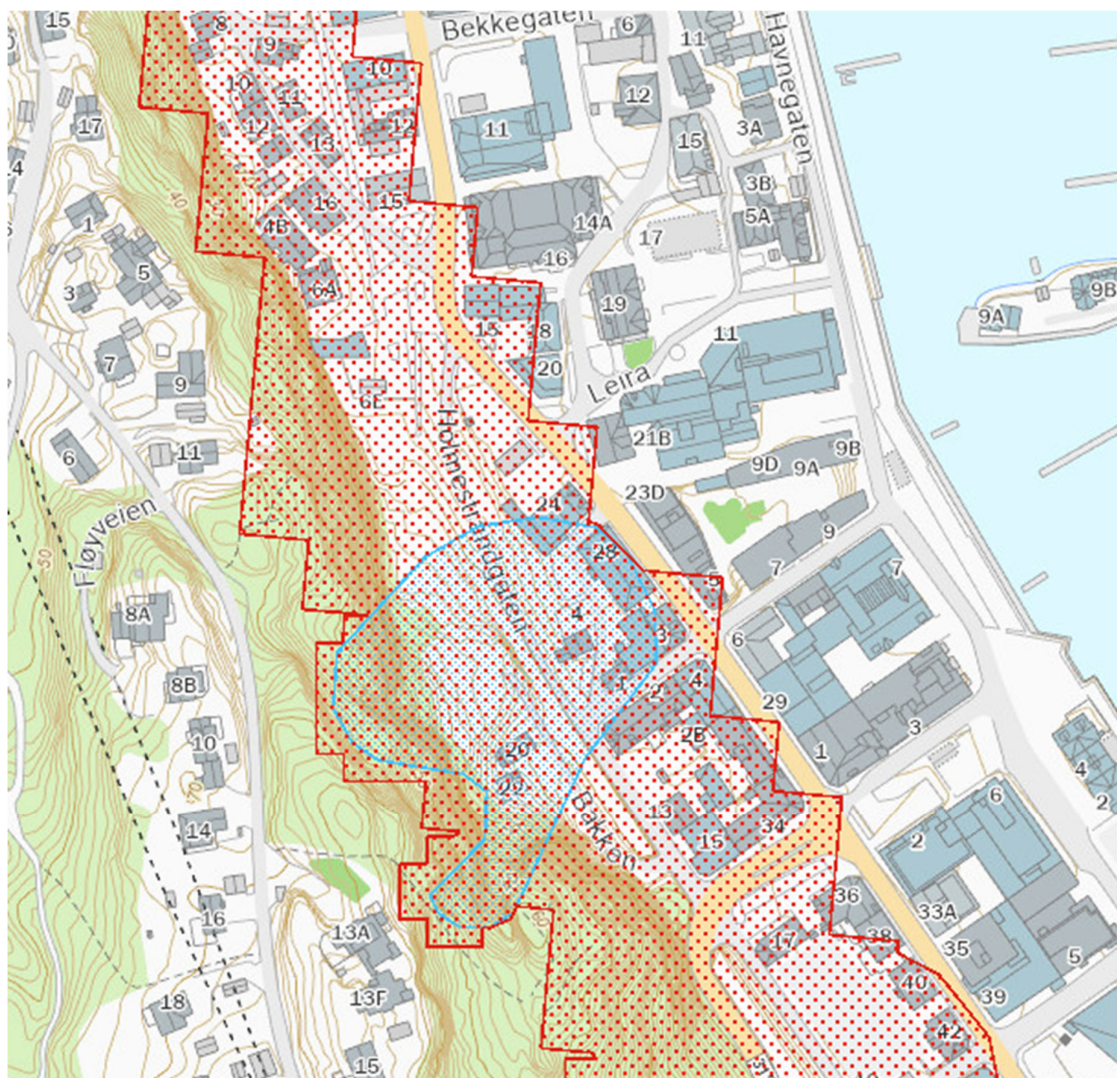
I forbindelse med arbeid knyttet til etablering av ny parkeringsplass ved Bakken gikk det et steinras fra skråningen bak anleggsområdet. I en vurdering av rasfare og anbefalte sikringstiltak, utarbeidet av Norconsult, konkluderes det med at det er sannsynlig at det kan oppstå nye større steinskred samt inntreffe nye steinsprang.

Rambøll har forfattet et innledende geoteknisk notat hvor de konkluderer slik: Aktsomhetskartet over kvikkeleireskred viser at området ligger innenfor en sone med kvikkeleire. Det er behov for en geotekniker for å gjøre vurderinger rundt dette.



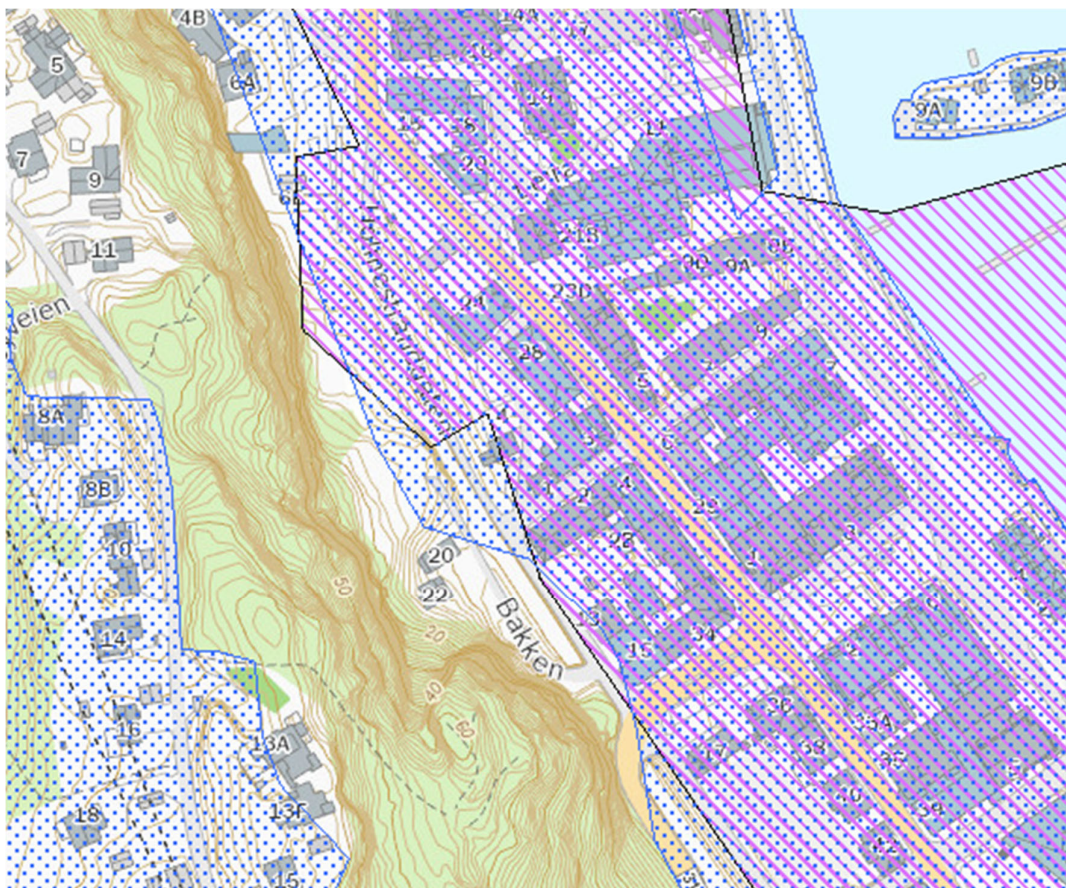
Figur 17: Utklipp av NVEs aktsomhetskart for steinsprang.

Aktsomhetsområder for steinsprang viser potensielt steinsprangutsatte områder. Områdene klassifisert som utløsningsområder er i praksis også utløpsområder – og disse kartlagene må derfor sees i sammenheng.



Figur 18: Utklipp NVEs aktsomhetskart for snøskred

Rødt område er aktsomhetsområde for snøskred (S1). Det blå området er også et aktsomhetsområde, men som også tar hensyn til skog (S2). I kartlagets metadata kan vi lese at «For S2-tiltak må skogen båndlegges for å legge aktsomhetskart med skogeffekt til grunn, siden flatehogst av skog kan øke skredfaren betydelig. Annen type hogst kan tillates».



Figur 19: Utklipp av NVEs kartlag for aktsomhetssone for kvikkleireskred (blå prikker) og Statens vegvesens kartlag for kvikkleireområder (lilla striper)

J. Samarbeid og medvirkning

Medvirkning i henhold til plan- og bygningsloven. Øvrig medvirkning avklares med tiltakshaver.

K. Vurderingen av behov for konsekvensutredninger

Lowverket stiller krav om konsekvensutredning (KU) ved utarbeiding av reguleringsplaner av en viss størrelse, kostnad eller formål. Hensikten er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir vurdert i planprosessen.

Konklusjon fra vurdering av konsekvensutredning:

Konklusjon

Etter en gjennomgang av planforslaget og vurdering etter forskriftens §§ 8 og 10, konkluderes det med at tiltaket kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Dette skyldes særlig:

- Dokumentert risiko for steinsprang og kvikkleire, med behov for geotekniske vurderinger og sikringstiltak

Det er ikke krav om utarbeidelse av planprogram. Risiko for steinsprang og kvikkleire vurderes av geoteknikker i notatform. Tematikken behandles også i ROS-analysen.

Det vises til eget notat for vurdering etter konsekvensutredningsforskriften, dater 12.11.2025.

L. Dokumentasjon av fagkyndighet

Holmestrand kommune har engasjert WSP Norge til å bistå som planfaglig konsulent i utarbeidelsen av reguleringsplan for Bakken parkeringsanlegg. Oppdraget ble tildelt WSP etter en konkurranse hvor WSP, blant flere leverandører, har dokumentert kompetanse og kapasitet for denne typen oppdrag i en offentlig anskaffelsesprosess.

WSP Norge AS er en del av WSP-konsernet, som med over 68 000 medarbeidere i 40 land er et av verdens ledende rådgivende ingeniørselskap. WSP Norge AS har totalt nærmere 500 ansatte innen prosjektledelse, prosjektadministrasjon, prosjektering og tverrfaglig rådgivning. Den tverrfaglige kapasitet i konsernet gjør det mulig å tilby konsulent-tjenester på alle områder for alle faser i prosjekter. Vi har flere rådgivere innenfor alle våre tjenesteområder, noe som bidrar til at vi har god kapasitet og robusthet i våre leveranser. Innenfor fagområdene by- og arealplanlegging har foretaket kompetente ressurser fordelt på flere ulike kontorsteder i Norge og WSP har til enhver tid rollen som fagkyndig plan i en rekke arealplanprosesser landet over. WSP Norge AS er sertifisert i henhold til ISO 9001 og ISO 14001.