

Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss

Innholdsfortegnelse

Sammendrag.....	2
Om avsenderen	2
Innledning	3
Overordnede merknader	3
Klare krav og prioriteringer	3
1. Trafikantbetaling må tas helt ut av planen	3
2. Utvidelse av gågatesystemet bør tas ut av planen	4
3. Manglende forståelse for sentrum som system	4
4. Prioritering må ta utgangspunkt i faktiske problemer og gjennomførbare tiltak	5
Økonomiske og forvaltningsmessige rammer og manglende realisme	5
Tilgjengelighet, bil og realisme	5
Trafikk, fakta og prioriteringer	6
Avslutning	6

Om avsenderen

Gjennom Ringerike Næringsforening er varehandelen og gårdeiere i Hønefoss sentrum organisert for å samhandle og yte felles bidrag til byutvikling og by-attraktivitet. Sammenslutningene finansierer og slutter opp om aktiviteter i Hønefoss By AS og Ringerike Næringsforening, og representerer det kommersielle og funksjonelle fundamentet for bylivet i sentrum.

Dette høringssvaret kommer i tillegg til Ringerike Næringsforenings uttalelse, og er ment å være tydeligere på de konsekvensene foreslåtte tiltak vil ha for sentrum som handels- og møteplass, og hele det økonomiske grunnlaget for byens kjernefunksjoner.

Sammendrag

Temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss bygger på forutsetninger som ikke er tilstrekkelig utredet. Planen mangler vurderinger av næringslivets robusthet i sentrum, herunder konsekvenser av bortfall av virksomheter, risiko for kjedereaksjoner og sannsynligheten for reetablering. Dette er et vesentlig kunnskapshull.

Trafikantbetaling avvises i sin helhet. Tiltaket vil fungere som en direkte skatt på bruk av sentrum, uten dokumentert effekt på attraktivitet eller næringsgrunnlag.

Forslag om utvidelse av gågatesystemet avvises. Hønefoss sentrum har allerede tilstrekkelige, men svakt utnyttede torg- og gågatearealer. Samtidig vil Lloyds Hønefoss og Pipeplassen tilføre nye og omfattende byrom. Ytterligere arealekspansjon vil øke risikoen for underutnyttede og døde byrom.

Planen forutsetter også tiltak innen kollektivtrafikk og trafikkavvikling som mangler realistiske økonomiske og driftsmessige rammer, slik også Buskerud fylkeskommune har påpekt.

Samlet sett må planen justeres mot mer realistiske, gjennomførbare og næringsmessig bærekraftige tiltak.

Innledning

Det er i planmaterialet formulert at næringslivet er «hørt». Det er ikke dekkende. Vi har blitt bedt om å ta en runde til, uten at sentrale innvendinger er tatt inn eller besvart.

Dette høringssvaret er derfor mindre opptatt av intensjoner og mer opptatt av realiteter: *«Hva tåler sentrum, og hva tåler det ikke?»*

Overordnede merknader

Hønefoss sentrum er allerede sårbart. Næringslivet har over flere år stått i kontinuerlig omstilling, med redusert kjøpekraft, endrede handelsmønstre og gjentatte inngrep i tilgjengelighet. Planforslaget vurderer imidlertid ikke - verken eksplisitt eller implisitt, næringslivets faktiske evne til å tåle ytterligere omstilling, eller den økonomiske og strukturelle robustheten i næringsgrunnlaget i sentrum.

Det er ikke gjort vurderinger av hvilke konsekvenser bortfall av virksomheter faktisk har, utover det enkelte foretak. Når en næringsdrivende forsvinner, forsvinner også kundestrømmer, møteplasser og økonomisk aktivitet som andre virksomheter er avhengige av. Planen drøfter heller ikke sannsynligheten for at tomme lokaler/huller i næringsstrukturen faktisk kan eller vil bli reetablert i et marked med presset lønnsomhet og begrenset etterspørsel, hvor kundestrømmene beveger seg bort fra tradisjonell varehandel – ikke til.

Planforslaget mangler dermed en analyse av risiko knyttet til kjedereaksjoner i næringsstrukturen, og det foreligger ingen dokumentasjon av robusthet i dagens sentrumshandel. Dette er et vesentlig kunnskapshull, all den tid tiltakene som foreslås kan bidra til irreversible endringer i byens næringsgrunnlag.

Klare krav og prioriteringer

1. Trafikantbetaling må tas helt ut av planen

Trafikantbetaling er det mest inngripende tiltaket som foreslås. For sentrum vil dette fungere som en direkte skatt på bruk av byen - for kunder, besøkende, håndverkere og tjenesteytere.

Det er ikke dokumentert hvordan dette skal kunne innføres uten å svekke attraktivitet og næringsgrunnlag. Kommunen viser ikke til relevante eksempler som kan sammenlignes med Hønefoss.

Paradokset er åpenbart: Et tiltak som hevdes å skulle redusere gjennomgangstrafikk, omtales samtidig som en potensiell inntektskilde. Dette svekker både troverdighet og formål.

«Det bør være åpenbart at det ikke kan være begge deler, og at Ringerike kommune i det minste må være ærlige på om det er det ene eller det andre.»

2. Utvidelse av gågatesystemet bør tas ut av planen

I kapittel 2 foreslår kommunen å videreutvikle og utvide gågatesystemet i Hønefoss sentrum, som del av en overordnet strategi for økt byliv, «oppholdskvalitet» og redusert bilbruk. Intensjonen er forståelig, men tiltaket bygger på forutsetninger som ikke lenger er gyldige, og på manglende vurderinger av Hønefoss sentrum som et helhetlig marked, basert på næringsgrunnlag i omlandet.

Det er viktig å understreke at vi ikke er imot gågater. Eksisterende gågater og torg er en naturlig og viktig del av Hønefoss sentrum. Det vi er tydelig avvisende til, er en ytterligere geografisk utvidelse av gågatesystemet, slik planen legger opp til.

Hønefoss sentrum har allerede flere etablerte torg- og gågatearealer som i dag er svakt utnyttet. Områder som Fossveien, sentrumstorvet og arealene rundt Alles kulturhus fungerer i begrenset grad som aktive byrom. Planforslaget redegjør ikke for hvorfor disse arealene ikke fungerer etter intensjonen, og heller ikke for hvordan nye gågater skal lykkes der eksisterende sliter.

Planen tar heller ikke høyde for et vesentlig endret premiss for sentrumsutviklingen: Utbyggingen av Lloyds Hønefoss vil revitalisere aksene mellom Søndre torg og Pipeplassen, og tilføre sentrum et helt nytt byrom med betydelig aktivitet på bakkeplan. Pipeplassen vil representere et nytt og omfattende areal for byliv, handel og opphold, og vil alene kreve konsentrasjon av publikum, investeringer og næringsaktivitet for å lykkes.

I et marked som allerede har mer enn tilstrekkelige handels- og oppholdsarealer, innebærer ytterligere utvidelse av gågatesystemet en reell risiko for å spre aktivitet og kundestrømmer for tynt. Erfaring tilsier at dette ikke styrker bylivet, men øker sannsynligheten for flere underutnyttede og døde byrom.

Planen bør derfor justeres slik at:

- eksisterende gågater og torg prioriteres for aktivisering og kvalitet
- Lloyds Hønefoss og Pipeplassen behandles som et hovedgrep i sentrumsutviklingen
- forslag om utvidelse av gågatesystemet tas ut av planen

«Dette vil gi en mer konsentrert, realistisk og markedsmessig bærekraftig utvikling av Hønefoss sentrum.»

3. Manglende forståelse for sentrum som system

Hva er byen – om ikke de næringsdrivende? Planen omtaler byliv, men behandler ikke byen som et samlet system av handel, tjenester, eiendom, arbeidsplasser og møteplasser. Uten et bærekraftig næringsliv finnes det heller ikke et byliv å utvikle.

«Uten et bærekraftig næringsliv finnes det heller ikke et byliv å utvikle, og uten tilgjengelighet finnes det ikke et bærekraftig næringsliv.»

4. Prioritering må ta utgangspunkt i faktiske problemer og gjennomførbare tiltak

Planens mest inngripende forslag retter seg i stor grad mot bruk av sentrum, uten at det er dokumentert at dette er der de største utfordringene ligger.

Når om lag 20 000 kjøretøy passerer gjennom sentrum daglig, og rundt 4 000 av disse ikke har ærend der, er det avgjørende at tiltak rettes mot riktig problem.

Dersom målet er å redusere gjennomgangstrafikk og forbedre fremkommelighet, må prioriteringen ligge i smartere trafikkstyring, bedre kryssløsninger der floker faktisk oppstår, og tiltak utenfor selve sentrumskjernen.

«Generelle restriksjoner i sentrum fremstår som et lite treffsikkert svar på et problem som i hovedsak har sin årsak andre steder i systemet.»

Økonomiske og forvaltningsmessige rammer og manglende realisme

Buskerud fylkeskommune peker i sin høringsuttalelse på flere grunnleggende forutsetninger som temaplanen i liten grad tar høyde for.

Fylkeskommunen understreker at det er økonomisk krevende å drive kollektivtrafikk, og at Ringerike kommune ikke kan forvente økte midler til kollektivtilbudet i Hønefoss i årene som kommer. På dette grunnlaget stiller fylkeskommunen seg kritisk til større bilreduserende tiltak i byen. Dette er særlig relevant all den tid flere av planens tiltak forutsetter et kollektivtilbud som ikke er økonomisk realiserbart.

Videre presiserer fylkeskommunen at ordninger med pendlerparkering og matebusser, dersom de etableres, må finansieres og driftes av Ringerike kommune. Fylkeskommunen har verken økonomi eller kapasitet til å ta et slikt ansvar. Dette innebærer at sentrale tiltak i planen mangler realistiske forutsetninger for gjennomføring.

«Samlet sett understøtter Buskerud fylkeskommunes uttalelse behovet for en mer realistisk og gjennomførbar mobilitetsplan, der økonomi, ansvar og faktisk handlingsrom legges til grunn.»

Tilgjengelighet, bil og realisme

Ringerike kommune er historisk utviklet med Hønefoss som bilbasert regionsentrum for omlandet. Tettsteder som Heradsbygda, Haugsbygd, Ådalen, Vik, Røyse, Sokna, Tyristrand og Sundvollen (ikke uttømmende) har også Hønefoss som sitt bysentrum, og er avhengige av Hønefoss sine funksjoner. Denne rollen forsvinner ikke, selv om flere bor i sentrum.

Hønefoss må være begge deler:

- Regionhovedstad
- «10-minutters-by»

Spørsmålet planen i for liten grad stiller, er hvordan vi kan:

- Øke attraktivitet og tilgjengelighet
- Legge bedre til rette for bilbaserte kunder
- Uten å komme i konflikt med gange, sykkel og kollektiv

Dette krever mer presise og smartere løsninger – ikke generelle restriksjoner.

Trafikk, fakta og prioriteringer

Om lag 20 000 biler passerer daglig gjennom sentrum. Rundt 4 000 av disse har ikke ærend der.

Spørsmålet er derfor ikke om vi har et generelt trafikkproblem i sentrum, men om vi prioriterer riktige tiltak mot riktig problem.

Dersom målet er å redusere gjennomgangstrafikk, er det tiltak utenfor sentrum som monner mest – særlig knyttet til Nymoen/Eggemoen. Dette må gis langt høyere prioritet.

Samtidig finnes det et tydelig potensial i:

- Smartere trafikkstyring
- Bedre kryssløsninger der floker faktisk oppstår
- Teknologiske løsninger fremfor strukturelle sperrer

Avslutning

Dersom Ringerike kommune faktisk ønsker at folk skal bruke byen, må tiltakene invitere, ikke avskrekke. Et levende sentrum forutsetter tilgjengelighet, forutsigbarhet og respekt for næringslivets bæreevne. Uten dette risikerer planen å undergrave sitt eget formål.

Dette høringsvaret er ment som et tydelig korrektiv – og en klar oppfordring til å justere kursen før irreversible grep fattes.

Ringerike den 12.2.1026

Signaturer