

## Uttalelse til arealdelen av kommuneplanen

Inntrykket er at Ringerike kommune og Hønefoss by i dag preges av at det er utbygges og næringslivets logikk som gjelder. Høyhussaken er ett eksempel. Reduksjon av friluftsområdene på moene nær byen er et annet eksempel. I framtidens byutvikling bør ulike interesser balanseres på en bedre måte. Det er behov for å forsterke innbyggerperspektiv og reelle medvirkningsprosesser, for å lykkes med å skape bolyst og attraktivitet.

### **Begreper**

Eikli: Inntrykket er at Eikli etter hvert blir benyttet som et samlebegrep for hele området (?). Mener at det bør skilles på Eikli og Dalsbråten. Det er ikke likegyldig for planlegging hvilke begreper man bruker. Det er stor forskjell på hvor langt fra Hønefoss sentrum områdene befinner seg. USN har for eksempel beliggenhet i Dalsbråten (i tidligere Dalsbråten ungdomsskole) mens Eikli er området nærmere sentrum og rådhuset, jf Eikli barnehage og gamle Eikli skole.

Byplan: Et annet begrep i denne sammenheng, er den såkalte byplanen. Når den er så geografisk snever og avgrenset som den er, burde den ha et annet navn. Kall den sentrumsplan. Begrepet byplan er ikke dekkende.

### **Transformasjon**

Felles plan og helhetlige løsninger er positivt og nødvendig, for å ivareta hensyn til bærekraft og folkehelse, barn og unge, gående og syklende. Felles plan skal likevel ikke hindre mindre tiltak, - se innspill til slutt.

Til de konkrete områdene som det særlig er ønsket tilbakemelding på; Eikli/Dalsbråten, Asbjørnsensgate og Ankersgate.

Å arbeide for transformasjon av disse tre bydelene vil i det store og hele være positivt for Hønefoss by. Samtidig skapes det usikkerhet om Ringerike kommune egentlig planlegger for Ringeriksbanen i framtidens løsninger. Dalsbråten ligger for eksempel altfor langt fra jernbanestasjonen. Dalsbråten og Eikli fungerer for status quo og dagens kollektivløsning med Oslobussen. Asbjørnsensgate krever en kombinasjon av lokalbuss og Oslobussen pr i dag, - eller en framtidig skyttelløsning til den eventuelle nye jernbanestasjonen hvis vi blir mange nok innbyggere.

Asbjørnsensgate: Det er underlig at det ligger som et premiss i planforslaget og som en politisk føring at kornsiloen fortsatt skal ha drift midt i byen og midt i dette sentrale boligområdet. I stedet for å finne alternativ plassering utenfor byen, åpner politikerne for kjøp av tilleggstomt og utvidelsesmuligheter for siloen i Asbjørnsensgate.

Kornsiloen burde ha vært flyttet ut fra Hønefoss by for lenge siden, og flytting bør i hvert fall gjennomføres hvis man mener alvor med å transformere området på en god måte.

Asbjørnsensgate og Eikli/Dalsbråten: Bilforretninger bør som hovedregel ha beliggenhet utenfor bysentrum. Bilsalg kan lokaliseres til områder rundt byen som allerede er utbygget til næringsområder, f eks Hensmoen, Kilemoen industriområde eller Helgelandsmoen.

Eikli/Dalsbråten og Asbjørnsensgate er begge områder med mange bilforretninger pr i dag. Begge har nærhet til elvene, noe som åpner for å utvide Elvelangs dersom bilindustrien etter hvert flytter. Gang/sykelveier langs elva kan f eks gi tryggere skolevei for elever som hører til Benterud skole.

I nordre bydel kan nærområder med grøntareal, lekeplasser, gangsti til Hovsenga og badesteder som Hønsand utvikles mer og bli tryggere å benytte, når biltrafikken blir redusert.

Nærmest elvene bør det være småhus/lavblokker opp til tre etasjer. Bygg som skal inneholde flere etasjer kan heller plasseres langs hhv. Osloveien/Hønengaten.

Ankersgate: Området er ikke stort, men veldig sentrumsnært og har kort vei til nye Hønefoss stasjon når Ringeriksbanen kommer. Ankersgate ligger mye nærmere jernbanen enn Asbjørnsensgate, og ikke minst sammenlignet med Dalsbråten. Ankersgate har grøntarealet St.Hans-haugen som nærmeste nabo, er en del av Hønefoss` historiske sentrum ved Blybergshaugen, har kort vei til Ullerål skole og Hov ungdomsskole.

Ankersgate bør være vel så godt egnet til boliger, som til det foreslåtte formålet kommunal tjenesteyting. Her kan det etableres bynære boliger som folk enkelt kan gå eller sykle til.

### **Temakart type bebyggelse**

I Temakart type bebyggelse ser det ut til at det ligger inne et nytt forslag å åpne for mellomhøy bebyggelse i området Elvegaten på Vesterntangen (?). Hønefoss sykehjem er antakelig i kategori mellomhøy bebyggelse pr i dag. Vesterntangen er ellers utelukkende preget av småhusbebyggelse, med unntak av blokkene, og bør være det også i fortsettelsen, også i Elvegaten.

### **Mindre tiltak**

Mindre tiltak skal ikke være avhengige av felles plan, ble det opplyst i møtet på Bylab. Vil spille inn følgende som jeg håper blir viderebrakt til rette vedkommende:

Parkgata og Ullerålgata ble begge brukt som avlastningsvei for Hønengaten, når det er kø, - som det som regel er. Nå får Ullerålgata alene den belastningen. Ullerålgata burde ha vært utbedret samtidig med at Parkgata ble rustet opp med sjikaner og ble enveiskjørt. Det ble lovet trygg skolevei fra første høst etter at Hønefoss skole ble lagt ned, men fortsatt er det ingen tiltak å se i Ullerålgata. At det ligger en rekke bilforretninger i Asbjørnsensgate pr i dag, bidrar ytterligere negativt.

Gata er skolevei for elever til Ullerål barneskole og Hov ungdomsskole. Den er videre mye brukt av gående til og fra handels- og servicesenter i Hønengaten. Ullerålgata er også en del av Elevelangsrunden som er skiltet fra Hønefoss sentrum til Hovsenga.

Med vennlig hilsen

Hilde Grefsrud