

Ringerike kommune
Pb 123 Sentrum
3502 HØNEFOSS

Tyristrand 5.11.2023

Saksnr. 20/10389 – Uttalelse til høring av KPL-A 2023-2035 – Frist 6.11.2023

Jeg viser til tidligere innspill fra meg til prosessen og planleggingen av kommuneplanens arealdel for perioden 2023-2035:

- Uttalelse til planprogrammet, datert 8.5.2023.
- Innspill til kommuneplanens arealdel (KPL-A), datert 11.6.2023

Det vises også til kommunens høringsforslag og folkemøtet på Tyristrand i forbindelse med høringen.

A. Generelt hele kommunen

1. Nytter det?

a) Nytter det å komme med innspill, og å uttale seg?

Erfaringen er at det nytter lite. Hovedgrunnen til at jeg (og flere) opplever det slik, er at det er ingen diskusjon og debatt i egnede fora i perioden mellom mottak av innspill, og kommuneadministrasjonens utarbeide planforslag. Det har heller ikke vært erfaringsutvekslinger og diskusjoner mellom innbyggerne og politikere i denne fase.

Vi har heller ikke media som journalistisk tar opp temaer til debatt. Ingen omtale av uttalelser og innspill som kunne gitt et grunnlag for debatt både rundt kjøkkenbordet, i media, på arbeidsplassene, i skolen, på kaféen, på torget osv.

Kommunen legger ikke til rette for dette. Inntrykket er nesten tvert imot – at man legger seg på lovens absolutte minimumskrav til prosess, for å bli «raskest mulig» ferdig med planen. Lovens intensjon om medvirkning synes ikke ønsket. Når det kommer til stykket, i flere enkeltsaker, blir det ikke foretatt vurderinger og avveininger etter kommuneplanens mål og bestemmelser. Det er mange eksempler på det, men ser ikke noe hensikt i å dra de frem her, så lenge det ikke skjer i en iterativ debattform.

Politikerne synes å ha satt hensynet til komfortabelt vedtakstidspunkt (mhp valgkamp, valg etc.) foran innbyggernes interesser og kvalitet i kommunens planlegging og utvikling.

b) Ingen medvirkning

Medvirkning er først og fremst det som bør skje mellom oppstart/innspill til en planprosess og frem til ferdig utarbeidet forslag. Dersom dette er utelatt i denne fasen, er det ikke reell medvirkning – da er påstand om medvirkning bare et spill for galleriet

Som antydnet, mener jeg (med flere) at det er ingen reell medvirkning i Ringerike kommunes arealplansaker av allmenn interesse. Dette er fremført i mange sammenhenger, men verken

rådmannen/kommunedirektøren eller den politiske ledelsen synes å interessere seg for det, og ønsker heller ikke å komme de interesserte innbyggerne i møte.

Er det utenfor komfortsonen og invitere til diskusjon med innbyggere som kan ha god kompetanse innen de samme fagfelt som kommunens?

Jeg avslutter dette temaet med å mene og tro at det er i kommunens toppledelse det svikter når planprosesser skal dimensjoneres, programmeres og gjennomføres.

Min erfaring med kommunal forvaltning og ledelse er at det ofte er slik, men når vi betrakter planleggerne og saksbehandlerne på «planleggergulvet» så møter vi en større forståelse for intensjonen i loven og innsikt og kompetanse mhp kommunens rolle som samfunnsplanlegger og -utvikler. Det må være noe i kommunens bedriftskultur og synet på styring og ledelse som gjør at jeg kan oppfatte det slik.

c) Hyggelige saksbehandlere og god diskusjon til tross

Det erfarer at den distansering kommunens toppledelse har til å møte sine samfunnsengasjerte innbygger med, står i sterk kontrast til den holdning, imøtekommenhet, interesse og diskusjonsvilje vi møter hos de operative planleggerne.

Jeg og to andre engasjerte innbygger hadde et langt og hyggelig møte med kommunens planleggere på Bylab i forbindelse med åpen høringsdag der. Det var en klar oppfatning av at dette var både nyttig og hyggelig for alle rundt bordet. Jeg har imidlertid ikke tro på at det planstrukturelle nivået i Ringerike kommune vil fange opp dette og ta det på alvor.

d) Er det bare i Ringerike kommune det er slik?

Nei det er ikke det. Fra skriverier og kommentarer i Ringerikes blad får vi innsikt i at det kan være lignende forhold også i Hole kommune. Men er det noe trøst? Nei – selvfølgelig ikke. Men det bidrar dessverre til å styrke opplevelsen om at demokratiets stilling er blitt bekymringsfullt svakere.

Jeg anbefaler å lese professor Janne Haaland Matlarys bok (2022) med tittelen «Demokratiets langsomme død» og undertittelen «Den nye intoleransen».

Det må endring til i hele atmosfæren i Ringerike kommune – det må starte hos den administrative strategiske ledelsen – siden de legger de operative rammene for planleggerne/saksbehandlerne, og skal være de fremste rådgiverne for politikerne.

Eller det må starte hos politikerne som må vurdere den administrative ledelsen.

Det er gode eksempler på kommuner, andre steder i landet, som lykkes i vesentlig større grad både med planleggingsprosessen og med utviklingsresultatet. Det er noen særtrekk som er fremtredende for å lykkes.

Ett særtrekk er etablering av et godt/bedre samarbeidsklima mellom kommunens fagfolk og politikerne – innbyggerne – og næringslivet. Et annet er at utbyggerne ikke får større tilgang (lobbyvirksomhet) til kommunens beslutningstakere enn f.eks. innbyggerinteressene. Et tredje særtrekk er å ha en lokalpresse som interesserer seg for de kommunale planprosessene, og innbyggenes involvering og initiativ – og evner å stille kritiske spørsmål til de ansvarlige.

*I Ringerike er dette mer eller mindre fraværende.
Dette er et toppleransvar – både i kommunen og i lokalavisen!*

2. Mangler i planarbeidet

a) Planleggingsgrunnlaget

- Mangelfullt planleggingsgrunnlag, herunder evaluering av gjeldende planverk og planprosessene bak. Også påpekt i innspill til planprogram og oppstartsfasen for KPL-A.
- Prognoser – SSB eller polisk bestemt vekst? Jfr. dimensjoneringsgrunnlaget på 50.000 personekvivalenter for Monserud kloakkrensaneanlegg. Informasjonsmøtet dokumenterte ikke hvilken prognose som er vedtatt som dimensjoneringsgrunnlag for rulleringen av denne KPL-A.
- Fagfolkene har ikke vært og er ikke særlig synlige og tilgjengelige i planprosessen, bl.a. fordi medvirkning ikke er vektlagt og er fraværende.
- Hvordan er det oppdaterte strategiske bildet for regionen og kommunen? Kommunen har ikke beskrevet en troverdig situasjonsforståelse på regionalt/lokalt strategisk nivå.
- Kommuneplanens samfunnsdel, som danner grunnlaget for arealdelen, er heller ikke tuftet på en realistisk vekstprognose. Den er basert på en snarlig Ringeriksbane og 4-felts motorvei til Hønefoss. Dette er ikke lenger en realitet, og ligge vel en halv generasjon frem i tid, om nåværende korridor for FRE16/Fellesprosjektet i det hele tatt blir realisert.
- Utviklingsutfordringene (med konsekvenser for arealbruk) for Hønefoss, som regionsenter, er ikke utpekt i lys av bortfall/kraftig utsatt Ringeriksbane. Alternative utbyggingsretninger forventes analysert og vurder.

Planleggingsgrunnlaget er med andre ord basert på gamle urealistiske vekstprognoser for befolkning og kontorarbeidsplasser.

*Kommunen synes ikke å være en lærende organisasjon!
Kommunen mangler alternativ utviklingsstrategi!*

b) Arkitektur og stedsutvikling

Det er med forundring det registreres at arkitektur ikke er blitt et diskusjonstema verken faglig eller politisk i kjølvannet av det landsomfattende «Arkitekturopprør» (også i Norden). Heller ikke folkeopprøret i Ringerike i forbindelse med Områdeplan Hønefoss og høyhussakene i Hønefoss synes å ha ført til intern og ekstern debatt i Ringerike kommune.

Kommuneplanens arealdel (KPL-A) skal ikke bare fastsette bruk og vern av arealene. Den skal også gi bestemmelser og føringer for hvordan arealene skal brukes – og med hvilken kvalitet og hensyn som skal tas.

Arkitektur generelt – og arkitektur som viktig tema i byplanlegging, må inn i KPL-A med beskrivelse og bestemmelser. Dette bør beskrives for hvert tettsted og byen, med sine delområder. Det må gis en faglig begrunnet politisk føring for hvordan våre steder og bygningsmasse skal utvikle seg i landskapet, langs gata/veien, i kvartalet, i området, ved fossen osv.

*Rådende byplanleggingen, byutviklingen og utbyggernes planer viser,
at det er ingen bevissthet omkring Hønefoss og våre steders identitet, arkitektur og byggeskikk.*

Våre utpekte tettsteder i kommunen må få definert et konsept for hvilken rolle og funksjon de skal ha i det totale utviklingsbildet. Det innebærer også arealbruken med formål og bestemmelser. Det må være et minimum av struktur, system og funksjonelle tilbud for å kunne kalle det et tettsted. Det bør etableres et mentalt bilde med et beskrivende konsept for hva tettstedene skal og bør være. Mitt forslag er assosiasjonen til landsbybegrepet

relatert til Europa sør for oss. Slike assosiasjoner er lagt til grunn for det arbeidet som har skjedd på Tyristrand.

Det foreslås at tettstedene blir tegnet (3D) ut som en visjon – for sin fremtid.

- Visjonen/tegningen baseres på stedets/landsbyens beliggenhet, rolle, funksjon, topografi/landskap og identitet.
- Visjonen beskrives med en struktur, arkitektur og systemer som kan gi det nødvendige mentale bildet og drakraft for ønsket utvikling.

Når dette er gjort vil man ha et godt grunnlag, og felles forståelse, for å håndtere arealinnspill i den retning kommunen ønsker, og i forståelse med lokalbefolkningen.

c) SATP – Samordnet areal- og transportplanlegging

Statlige retningslinjer

Det vises til statlige planretningslinjer. Her peker jeg på mangler i utrednings- og planarbeidet for kommuneplanens arealdel (KPL-A) ved å vise til spesielt følgende kapitler, der gul markering uthever de spesielle forsømte utredningsområder:

4.2 **Utbyggingsmønster og transportsystem** må samordnes for å oppnå effektive løsninger, og slik at transportbehovet kan begrenses og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

4.6 **Effektiv og sikker trafikkavvikling og god framkommelighet for næringstransport** må vektlegges i planleggingen. Virksomheter for godstransport bør lokaliseres med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedvegnett.

4.7 I planleggingen skal det tas hensyn til **overordnet grønnstruktur, forsvarlig overvannshåndtering, viktig naturmangfold, god matjord, kulturhistoriske verdier og estetiske kvaliteter**. **Kulturminner og kulturmiljøer** bør tas aktivt i bruk som ressurser i by- og tettstedsutviklingen.

5.4 Regionale analyser av **befolkningsvekst og befolknings sammensetning** og lokale og regionale **analyser av boligmarkedet** bør inngå i grunnlaget for planleggingen.

NB!

Manglende politiske prioriteringer og konkret handling fra Ringerike kommunes side, på dette området, har resultert i at fylkeskommunen (og tidligere Statens vegvesen) med letthet har kunnet se bort fra tiltak og utbyggingsbehov for Hønefossområdet. Det er andre steder som har blitt prioritert fordi de hadde planer og tydelige strategier.

Hvorfor skulle og skal fylkeskommunen prioritere budsjettmidler til Hønefoss, når kommunen skaper usikkerhet om valgte strategier og prioriteringer?

Glemt eller oversett kunnskap?

På slutten av 90-tallet vedtok Ringerike kommunestyret fremtidig strategi for samordnet areal og transportutvikling (SATP), basert på et omfattende utredningsarbeid som ble avsluttet i 1992.

Dette var også basert på fremføring av Ringeriksbanen og befolkningsvekst som følge av den.

Følgende trafikkløsning (fritt gjengitt) ble vedtatt som utviklingsprinsipp:

- *Stasjon ved dagens stasjon, eventuelt med mulighet for en «shortcut» mellom Styggdal og Heradsbygda.*
- *Kompaktbymodellen med radius 1,5 km fra Søndre torg.*

- *Prinsippet «Vesttangenten» (innfart ved Hvervenkastet) som byens løsning for avvikling av biltrafikken – men etter at følgende prioriteringer og tiltak eventuelt ikke viser seg å være tilstrekkelig:*
 - *Utbygging av helhetlig gang- og sykkelveinett.*
 - *Effektivt og funksjonelt kollektivsystem og tilbud.*

Dette inkluderte bruer over elvene både for G/S og kollektiv/bil, men ut fra en helhetlig systemplan. Det er ikke det dagens planlegging av bruer bærer preg av.

Spesielle hensyn for bymiljøet

Utredningene og modellbyggingen baserte seg på etablering av «miljørelaterte vegkapasiteter» for to områdekategorier med følgende grenseverdier for ønsket trafikkbelastning (ÅDT):

- For sentrumsgater (egen liste) med maks 3.000 biler ÅDT.
- For bolig-gater (egen liste) med maks 1.500 biler ÅDT.

Det synes som både den politiske og administrative ledelsen ikke har fått med seg dette? Rullering av KPL-A 2023-2035 må fange opp dette i sin revidering.

Ingen vesentlig endring i forutsetningene

Det eneste av strategisk betydning for transport- og byplanleggingen som har endret seg siden den tid, er at innfarten fra E16 til Hønefoss sentrum ikke blir på Hvervenkastet, men Styggdal eller Ve. Kommunen har likevel forkastet den vedtatt «Vesttangenten» uten å erstatte den med en annen løsning, og uten å vedta en troverdig alternativ plan. Dagens Områdeplan Hønefoss har ingen transportløsning som fanger opp den befolkningsveksten som planen er vedtatt ut fra – og i sammenheng med hele byens behov.

Kommunen har heller ikke bestemt om det er Styggdal eller Ve som blir hoved-innfarten til bysentrum. Kommunen kan ikke fortsette utbygging i byen uten å ha en helhetlig transportplan som er tillitvekkende og realistisk.

Det haster med å utarbeide slik plan. De som tror at fullføring av omkjøringsveien (E16) vil redusere trafikken i Hønefoss sentrum tilstrekkelig, tar feil. Det vil ikke skje.

Det er derfor ingen grunn til at fylkeskommunen skal interessere seg for løsninger for trafikkavviklingen i Hønefoss sentrum. Hvorfor skulle de det, så lenge andre byer i Buskerud/Viken har planer som utvikles og følges opp lokalt.

Ubehandlet innbyggerforslag

Noen innbyggere har foreslått løsninger for hovedveiene og trafikkavviklingen i Hønefoss. Det ble gjort i forbindelse med Områdeplan Hønefoss og i Lloydssaken. Dette er innspill/forslag som er levert inn under formelle planprosesser og det er da å forvente at de tas inn for analyser og vurdering i kommende relevante planprosesser (KPL-A m.fl.). Dette er ikke gjort, heller ikke i de to nevnte planprosessene slik hensikten er med høringsuttalelser og -innspill. Dette påpekes herved, og det forventes at dette tas opp til vurdering.

Innbyggerforslaget tok utgangspunkt i den «gamle» kunnskapen, justerte den for endret innfart for E16, og den vedtatte høye befolkningsveksten i sentrum. *Skisse til forslaget, se vedlagte lenke i Ringerikes blad:*

[Nyheter, Byutvikling | Vil ha trafikken vekk fra sentrum: – Bygg helt nye veier under byen \(ringblad.no\)](#)

Uten en samordnet plan for arealbruk og transport, er det ingen grunn til at fylkeskommunen skal interesseres seg for og investere i trafikkanlegg i Hønefoss.

3. Tettsteder

Med utgangspunkt i det jeg har beskrevet under «Arkitektur og stedsutvikling» ovenfor foreslår jeg følgende endringer:

a) Det bør diskuteres om Ask også skal defineres som tettsted – eller ikke.

Det er ikke sikkert det er behov eller naturlig å utvikle Ask som tettsted, med de sentrumsfunksjoner vi normalt tenker på. Men stedet både tåler og har gode forutsetninger for mer fortetting innenfor de eksisterende byggeområder – og ny boligbebyggelse i grunnfjellsområder og i gåavstand regnet fra skolen.

Ask ligger ved Ring 4 rundt Oslo, med kollektivtilbud og kort avstand (flatt) til Hønefoss og med meget godt egnet sykkelforbindelse (når ferdig utbygget). Spesielt gunstig med tanke på felles bo- og arbeidsmarked i retning Bærum/Oslo og nedre del av Buskerud (Modum, Eiker, Drammen).

Sammen med tettstedet og landsbyen Tyrstrand kan disse to stedene gi det attraktive boligtilbudet som Ringerike trenger for å oppnå sine målsettinger om tilflytting av ønsket befolkningsgrupper. Stedene ligger gunstig til langs kollektivakser og med nærhet til Hønefoss. Disse to stedene vil også kunne sees i sammenheng med hensyn på sosial infrastruktur og kommunale tjenester.

Hønefoss vil ikke kunne tilby boliger med tilsvarende attraktivitet og omgivelser som barnefamilier ønsker. Dagen planer for Hønefoss bærer ikke bud om ønsket attraktivitet.

b) Åsa nedklassifiseres som tettsted

Det er ikke naturlig eller fornuftig med tettsted langs Steinsfjorden, hovedsakelig ut fra kommunikasjonshensyn (transport). *ref. SATP*. Åsa ligger heller ikke langs en sterk kollektivakse.

I overskuelig fremtid vil det ikke kunne etableres funksjoner og institusjoner i Åsa, slik det forutsettes innenfor tettstedsbegrepet. Å definere Åsa som tettsted bidrar til forvirring om hva som er de faglige begrunnelsene for tettstedsdefinisjonen og de politiske målene.

Derimot kan det vurderes å åpne opp for mer begrenset fortetting innenfor eksisterende byggeområder. *Ref. til diskusjonen om Ask ovenfor.*

4. Grønne korridorer

a) Grønn plakat

Ringerike har tidligere utarbeidet «Grønn plakat» og dermed etablert et kunnskapsgrunnlag for planmessig etablering av nødvendige friluftsområder og sammenhengende friluftskorridorer fra bysentrum og ut i de større natur og friluftsområdene. Hvorfor brukes ikke denne?

b) Grønne korridorer ut fra Hønefoss mangler i planen

Høringsforslaget har ikke med disse korridorene. Det må etableres sammenhengende korridorer i revidert plan. Det minste kravet til planen må være at den hindrer arealomdisponering, nedbygging og andre tiltak som kan hindre slik etablering. Kommunen bør være i stand til å gi disse korridorene bindende hensiktsmessig arealformål.

5. Prosessen videre for KPL-A

Høringsrunden og folkemøtene viser med tydelighet at planen må revideres. Den vil få så store endringer at den må ut på ny høring.

Planforslaget er ikke forankret i reell medvirkning og prosessen vider må, bare av den grunn, revideres og gis mer prosessid.

I sum er det åpenbart at ny prosess- og medvirkningsplan må fastsettes.

6. Utbyggerstyrt utvikling og ikke kommunal styring

Det kan ikke være noe tvil om at rådende utviklingstrend i Ringerike kommune er sterkt utbyggerstyrt. Det har utbyggingsprosjekter i byen og andre steder dokumentert. Arkitekturopprøret og de eksempler som der vises, dokumenterer det sammen.

Det er ikke kommunen som styrer utviklingen på dette området, gjennom systematisk samfunnsplanlegging og omforent strategisk utbyggingspolitikk. Det har vært åpenbart i flere regulerings- og byggesaker i Hønefoss og andre steder.

Dette er også åpenbart i foreliggende plan. Foreslåtte areal er i all hovedsak foreslått med bakgrunn i innspill fra grunneiere og utbyggingsinteresser – og ikke regionale/lokale samfunnsanalyser.

Det er et politiske og faglig/administrativt fravær av offensiv og «føre var» samfunnsplanlegging i Ringerike kommune, spesielt med tanke på areal- og transportplanleggingens område.

7. Avstandskrav fra sentrum til ny bebyggelse

Kommunen prediker gå- og sykkelavstand til sentrumsfunksjoner og kollektivknutepunkt, når nye boligprosjekt lanseres. Dette er et prinsipp som er fornuftig og forebyggende med tanke på helhetlig samfunnsutvikling og transportbehov.

Men det er også fornuftig at prinsippet håndteres med nødvendig lokaltilpasning og pragmatisk når mindre avvik er et faktum. Det er også svært viktig at det oppfattes å være likebehandling i kommunen så langt det er praktisk mulig.

Det er derfor uheldig at det observeres store avvik fra dette prinsippet når det kommer til Hønefoss by med forsteder, sammenlignet med det de lokale tettstedene blir møtt med, når lokale forslag skal vurderes og behandles.

Utbygging i Tandberglia og Almemoen er typiske eksempler på svært store avvik fra prinsippet. Begge områdene er sterkt avhengig av privatbilen, både i forhold til avstand og høgdeforskjell. Disse områdene ligger heller ikke inntil gode kollektivakser.

Det danner seg lett en oppfatning om kommunen ikke evner å stå imot «trykket» fra de større utbyggerne i Hønefossområdet.

Men i tettstedene møter kommunen mindre «aggressive» grunneiere, de er som oftest forslagsstilleren.

B. Hønefoss

Det anbefales sterkt å etablere innbyggergrupper/borgerråd som kan bistå i medvirkningsprosessen. I det minste for Hønefoss by, men også gjerne for tettstedene.

Med henvisning til merknadene og argumentene ovenfor må/bør planen få følgende endringer og tillegg:

- a) KPL-A må stille krav om byplan for hele Hønefoss by som den overordnede planen for byens funksjoner, struktur og systemer – og etter retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging (SATP). Planen må inneholde transportplan og trafikkplan for hele byen. Den må gjerne å kalles mobilitetsplan. Jeg ser at kommunen har lekt med det begrepet.

Planen må få status som arealplan etter plan- og bygningsloven, der kommunedelplan (KDPL) er nærliggende formell status.

- b) KPL-A må stille krav om at bydelsplanleggingen skal sees i sammenheng og underlagt byplanen.
- c) KPL-A stiller krav om at byplanleggingen utreder og tar stilling til minimum følgende hovedtema:
 - E16-motorveiens innfartspunkt til bysentrum (Styggdal/Ve) med konsekvenser for byplanleggingen og transportplanleggingen for hele byen.
 - Det innbyggerinnsendte (tidligere) forslaget til trafikkkløsing innenfor dagens Områdeplan Hønefoss skal inngå som alternativ.
 - Ringerike kommune må ta styringen over reguleringsplanen for Jernbanestasjonsområdet. Det er ikke en statlig plan og dermed er det kommunen som skal ha styringen og ikke tiltakshaver. Tiltakshaver må gjerne bekoste nødvendige utredninger og planarbeid.
- d) Realistiske prognoser anbefales for: kort sikt (2035) og mellomlang sikt (2050).
- e) For lang sikt (utover 2050) anbefales det at Ringerike kommune i samarbeid med fylkeskommunen og nabokommunene gjennomfører en studie med ulike regionale utviklingsalternativer etter scenario-metoden. Her bør både følgende kommunikasjonsakser inngå:
 - Oslo – Hønefoss – Bergen (må også inneholde bortfall av FRE16/Fellesprosjektet)
 - Sørlandsbanen/Eiker/Modum – Roa/Gjøvikbanen
- f) KPL-A må gi føringer for utarbeidelse av masterplan for flomforebygging i Hønefoss by. Eventuelt må dette tas med i ny planstrategi, som skal vedtas innen ett år etter valget på nytt kommunestyre.

Det er bemerkelsesverdig og bekymringsfullt at Hønefoss by ikke har en overordnet byplan for hele byen og som reguleringsplaner må underorden seg. Kommuneplanens arealdel (plankartet og bestemmelsene for hele kommunen) ivaretar ikke dette.

C. Tyristrand

Heller ikke her har det vært medvirkning i planleggingsprosessen.

Det anbefales å etablere et borgerråd for landsbyen Tyristrand, og som kan bistå i medvirkningsprosessen.

Med henvisning til merknadene og argumentene ovenfor må/bør planen få følgende endringer og tillegg:

- a) Det foreslås at Tyristrand sentrum (landsbyen) blir tegnet (3D) ut som en visjon – for sin fremtid.
 - Visjonen/tegningen baseres på stedets/landsbyens beliggenhet, rolle, funksjon, topografi/landskap og identitet.
 - Visjonen beskrives med en struktur, arkitektur og systemer som kan gi det nødvendige mentale bildet og drakraft for ønsket utvikling.

Når dette er gjort vil man ha et godt grunnlag, og felles forståelse, for å håndtere arealinnspill i den retning kommunen ønsker, og i forståelse med lokalbefolkningen.

- b) Befolkningsveksten på Tyristrand kombinert med mest mulig tilgang til lokal handel, service og offentlige og private tjenester, trenger tilgjengelige regulerte arealer i sentrum. P.g.a. at det platået sentrum ligger på, er sterkt avgrenset og begrenset av raviner og infrastruktur, må det

sees på kreative måter å utvide sentrumsarealer på, og innenfor en kompakt løsning. Jeg viser her til tidligere innsendte forslag til sentrumsutvidelse, ved at gjeldende regulerte ny Rv350 forbi sentrum flyttes lenger ut (nord), eller at del av traséen legges i kulvert slik at arealet over kan bebygges.

Dette temaet ble spilt inn til prosessen ved oppstarten, uten at dette er vurdert og kommet med i planforslaget.

- c) Avstandskravene mhp. maks. gang- og sykkelavstand må tilpasses de lokale forhold, og ikke praktiseres strengere enn det man gjør i Hønefossområdet.
- d) Det må avsettes arealer for omsorgsboliger og/eller muligheter for bofellesskaper med mer og bedre sosiale tilbud enn det tradisjonelle sameier/borettslag tilbyr. Ringbos Boverian er et godt utgangspunkt og eksempel for utvikling av konseptfilosofi. Likeledes vil arkitektur som bryter med dagens trend, jfr. Arkitekturopprøret, være ønsket – noe som de fremlagte arkitektskissene til Skjærdalen Eiendom AS også bærer bud om.
- e) Kommunen ønsker en yngre befolkning og gjennomsnittlig høyere inntekter. Det krever tilrettelegging, og det krever attraktive områder og boligtilbud. Dagens planer og rådende politikk for Hønefoss by vil ikke kunne tilby denne attraktiviteten.

Tyristrand «landsby» sammen med Ask har mulighet for et stort antall boliger i attraktive områder. Her kan kommunen tilby boligmuligheter for de befolkningsgrupper kommunen ønsker skal flytte til kommunen. Langs en sterk kommunikasjonsakse på Ring 4 rundt Oslo, og kort reiseavstand til Bergensbanen og eventuell fremtidig Ringeriksbane. Spesielt gunstig med tanke på felles bo- og arbeidsmarked i retning Bærum/Oslo og nedre del av Buskerud (Modum, Eiker, Drammen).

Det vises til beskrivelse/kommentarer ovenfor under pkt. 3 a) Tettsteder/Ask.

Tettstedet Tyristrand er overmodent for nytenking omkring tettstedsutvikling i Ringerike – etter en landsbymodell, både med tanke på areal og innhold.

Tyristrand Landsby vil kunne være det markedsmessige attraktive bosettingsområde kommunen trenger for å tiltrekke seg ønskede befolkningsgrupper.

NB! Hønefoss kunne også blitt attraktiv for ønskede befolkningsgrupper, men da må planleggingen og utviklingen skje på innbyggernes premisser og byens identitet som en trivelig småby.

Det krever imidlertid et paradigmeskifte i byplantenkningen og kommunens rolle som samfunnsplanlegger og – utvikler. De ser jeg ikke for meg med dagen kommunedirektør ved roret.

D. Prestmoen

Igjen ser vi et eksempel på at det er grunneier som får gjennomslag ut fra egne økonomiske interesser. Å åpne opp for utbygging her betyr at Ringerike etablere enda en «satellitt» til byen som skal suge «kraften» ut av bysentrum. Sammen med Hvervenkastet vil Prestmoen i så måte bidra til negativ synergi for utviklingen.

Igjen bruker politikerne et veikryss som begrunnelse for å etablere bebyggelse på landbruks-, natur- og friluftsområder. Igjen ligger FRE16/Fellesprosjektet og den utopiske forestillingen om ekstrem vekst i Ringeriksregionen til grunn for det politiske vedtaket – på tross av faglige råd.

På faglig grunnlag gikk kommunens administrasjon imot denne utbyggingen.

Med henvisning til pkt. 4 Grønne korridorer ovenfor, må dette området tas ut av planen, og inngå i helhetsvurderingen for etablering av grønne korridorer og nærfriluftsområder for byens innbygger.

Det er et paradoks at politikerne på den ene siden ønsker 5.000 flere innbygger inn i bysentrum – og samtidig fører en politikk som reduserer mulighetene for nærfriluftliv for byens befolkning.

Den fremtidige befolkningens behov for blågrønne områder og kvaliteter tilsier mer tilrettelegging for friluftsområder og friområder.

Også friområdene og de offentlige rom i bysentrum er under press. De må styrkes!

Byens befolkning misser også viktige og mye brukte friområder på Eggemoen, noe som gjør at Prestmoens status som LNF-område blir enda viktigere enn tidligere.

Så vidt jeg har forstått er det heller ikke her utført samordnet areal- og transport analyse. Dette er et innspill som i sine visjoner legger opp til omfattende virksomheter av ulike slag. Det bør ikke fattes vedtak om et slikt tiltak på LNF-område uten at konsekvensanalyse utføres etter forskriften, herunder transport- og miljøkonsekvenser. Rasproblematikk langs Storelva o.a. er også problemstillinger.

Prestmoen må ut av planen!