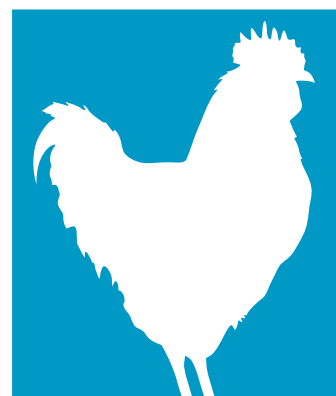




Statens vegvesen

Arbeidsnotat

Byutvikling og regionale virkninger



Notat: Byutvikling og regionale virkninger

Byutvikling og regionale virkninger er et samlebegrep for effekter på samfunnet som følge av endrende transportforutsetninger. Dette er et tema som inngår i de ikke prissatte virkningene.

Metode

Analysen av teamet byutvikling og regionale virkninger har blitt gjort på kort og lang sikt. Det er de langsiktige virkningene som vektlegges i rangeringen av dette teamet, mens de kortsiktige er med for å kunne forstå utviklingen, og vurderes som eget tema i effektmålene.

De kortsiktige virkningene måles i mobilitet, blant annet i forhold til endring i rutevalg, transportmiddelvalg og reisetid. Mens lokalisering av boliger, handel og næringsvirksomhet er de langsiktige virkningene. Om disse virkningene blir positive eller negative, avhenger i stor grad av hvilke målsettinger man har og kommunenes vilje og evne til å styre utviklingen.

Økt mobilitet, eller redusert reisetid, kan føre til at arbeids- og produktmarkeder blir mer velfungerende som igjen fører til at produktiviteten i et område øker. Med mer velfungerende arbeids- og produktmarkeder menes det at det blir lettere for arbeidere å forflytte seg, samt at transportert av varer og produkter kan gjøres billigere og mer effektivt. På lengre sikt er det slik at privatpersoner og bedrifter tar inn over seg beliggenheten til fast infrastruktur i sine lokaliseringsbeslutninger. På bakgrunn av denne teorien er konseptene vurdert kvalitativt.



Figur 1: Illustrasjon av effekten transport infrastruktur har på økt mobilitet og lokaliseringsbeslutninger

I analysen vurderes kun virkningene i kjerneområdet. Det vil si Hønefoss by og det nære omland. Heradsbygda og Haugsbygd faller innenfor dette området.

Lokal og regional utvikling

Det har for å vurdere konseptene blitt tatt utgangspunkt i Ringerike kommune og Buskerud fylkeskommune sine planleggingsstrategier. Disse gir føringer for utviklingen i Hønefoss.

I kommuneplanen for Ringerike (2007–2019) står areal- og transportplanleggingen beskrevet på følgende måte: «Det skal legges vekt på bymessig fortetting og utvikling i Hønefoss. Regionhovedstaden Hønefoss skal videreutvikles som en robust og et naturlig sentrum. Hønefoss skal fremstå som den kompakte miljøbyen basert på en bærekraftig utvikling». Videre står det «Utbyggingsmønsteret innenfor de enkelte tettstedene/byen bør bidra til å styrke stedets funksjon som senter, og underbygge eksisterende og framtidige servicetilbud og næringsvirksomhet. Samtidig bør det legges til rette for en lavere andel

biltransport og mulighet for overgang til kollektive transportmidler. Dette vil være særlig viktig for utbygging i tilknytning til Hønefoss by, hvor det er viktig å styrke bymiljøet, og hvor biltrafikken allerede i dag fører til miljøproblemer».

I den regionale planstrategien står det skrevet: «De nasjonale forventningene påpeker at økt fortetting og transformasjon, en mer effektiv og attraktiv kollektiv trafikk og bedre tilrettelegging for syklende og gående er nødvendig for å oppnå en bærekraftig by- og tettstedsutvikling». Videre vurderes de regionale forholdene i fylket: «Det er forventninger om sterk befolkningsvekst i de sørlige delene av fylket. Her ligger tettstedene tett og området er sammen med nabokommuner utenfor fylket i praksis en bo- og arbeidsmarkedsregion. Stor befolkning og korte avstander gir gode muligheter for løse en stor andel av reisevirksomheten kollektivt».

På bakgrunn av disse strategiene vurderes konseptene i forhold til et utbygningmønster som fremmer miljøvennlig arealbruk og bærekraftig regionalutvikling.

Konseptenes potensial for å utløse byutvikling og regionale virkninger

Det er gjort en vurdering omkring en videreføring av dagens situasjon (0-konseptet) og potensialet de fem konseptene har for å utløse byutvikling og regionale virkninger.

En videreføring av dagen situasjon (0-konseptet) har potensiale for å kunne redusere mobiliteten, siden det ikke gjennomføres tiltak innfor kjerneområdet. Dette kan på lengre sikt føre til en spredt arealutvikling.

Potensielle virkninger ved utbedringskonseptet uten restriksjoner (K1) er at mobiliteten reduseres. Dette skyldes begrenset kapasiteten i vegnettet ved at det kun gjennomføres mindre utbyggingstiltak i eksisterende transportsystem og ingen restriksjoner. På grunn av få investeringer i infrastruktur kan dette på sikt føre til økt spredning av boligbebyggelse samt at nærings- og handelsvirksomhet etablerer seg i tilknytning til E16.

Utbedringskonseptet med restriksjoner (K1+) har potensiale til å øke mobiliteten ved at det gjennomføres mindre utbyggingstiltak i eksisterende transportsystem og restriksjoner. Dette innebærer at vegkapasitet frigjøres, noe som bedrer fremkommelighet i sentrum. På sikt kan konseptet medføre fortetting av boliger i sentrum og langs nord-sør akse. Dette vil igjen bidra til et større lokalt kundegrunnlag for handelsvirksomhet i sentrum.

Trafikkrestriksjonene sin innvirkning på handel og næringsvirksomhet i sentrum av Hønefoss er usikker. Uheldige virkninger kan være at disse virksomhetene utvikler seg utenfor bomringen eller at kundene velger andre alternative steder for å gjøre sine innkjøp.

Ringeriksregionen er stor i utstrekning, og bilen er for mange innbyggere det eneste alternativet siden det er en begrenset kollektivdekning. Det er derfor viktig at transport- og arealplanlegging samordnes slik at nyetableringer ikke gjør det vanskeligere å drive butikk i sentrum. I tillegg må restriksjonene være på et nivå som opprettholder attraktiviteten og konkurransevnen til byen Hønefoss.

Den potensielle virkningen av miljøkonseptet (K2) er at mobiliteten økes ved at det gjøres store investeringer på gange- og sykkeltiltak samt at busstilbudet bedres betraktelig. Tiltakene i konseptet kan gi økt tilgjengelighet og fremkommelighet til sentrum for kollektiv, gange og sykkel. Utover de langsiktige virkningene i konseptet K1+, kan konsept K2 også medføre fortetning av boliger langs kollektivaksen øst- vest. I tillegg forsterker konseptet muligheten for knutepunktutvikling i sentrum med et sentralt omdreiningspunkt for kollektivtransport. Vurderingen av restriktive tiltak fra K1+ er også gjeldene for dette konseptet.

I Sentrumskonseptet (K3) er det planlagt en indre vegring rundt sentrum av Hønefoss som bedrer tilgjengeligheten og fremkommeligheten for varetransport, bil, kollektiv, gange og sykkel. Konseptet øker også mobiliteten ved store investeringer på gange- og sykkeltiltak samt økt buss frekvens på nord-sør aksen. På lang sikt kan dette konseptet i større grad legge til rette for fortetting og utvikling av boliger, handel og næring i sentrum av hønefoss. Den nye ringvegen vil redusere støy og barriere virkninger fra Kongens gate, slik attraktiviteten til sentrum øker og arealene mot elven kan utvikles. Ringerike kommune har vurdert at ringvegen ikke vil skape noen ny barriere i byen ved at den følger eksisterende jernbanelinje. Vurderingen av restriktive tiltak fra K1+ er også gjeldene for dette konseptet.

Vegkonseptet (K4) legger opp til en ytre vegring rundt Hønefoss. Konseptet øker også mobiliteten ved store investeringer på gange- og sykkeltiltak samt økt bussfrekvens på nord-sør aksen. Konseptet har potensiale for å øke vegkapasiteten i Hønefoss blant annet ved at gjennomgangstrafikken blir flyttet ut på E16. Omleggingen av hovedvegen kan på langsikt ha uheldige virkninger i forhold til arealutviklingen i sentrum. Handels- og sentrumsfunksjoner har en tendens til å flytte ut til den nye veggen. På den andre siden gir en trafikal avlastning av sentrum muligheter for å utvikle byen. Vurderingen av restriktive tiltak fra K1+ er også gjeldene for dette konseptet.

Generelle vurderinger

Det vil være kritisk for utviklingen av transportsystemet i Hønefoss at den fremtidige veksten konsentreres om kollektivaksen/aksene eller muliggjør sykkel og gange. Økt bussfrekvens er avhengig av et kundegrunnlag som bygger opp under tilbudet. Det samme gjelder investeringer for gående og syklende.

Rangering

I tabellen under ses rangeringen av konseptene på bakgrunn av vurderingene om potensiale for byutvikling og regionale virkninger. Rangeringen er gjort på en skala fra 1–6, hvor 1 er høyest rangert og 6 er lavest. Dersom virkningen er lik for flere konsepter har de fått samme rangering.

Tabell 1: Oppsummering av konseptenes potensiale for å utløse byutvikling og regionale virkninger

Konsept	Vurdering av potensiale for byutvikling og regionale virkninger	Rangering
K0: Referanse	På lang sikt kan dette konseptet føre til en spredt arealutvikling.	6
K1: Utbedringskonsept uten restriksjoner	Endrer lite på lokaliseringsbeslutningene hos bedrifter og privatpersoner i forhold til i dag.	5
K1+: Utbedringskonsept med restriksjoner	Konseptet gir potensiale for fortetting i sentrum og langs nord-sør akse. Restriksjoner kan føre til at handels og sentrumsfunksjoner flytter fra sentrum eller at kunder velger andre alternativer enn Hønefoss for innkjøp.	3
K2: Miljøkonsept	Konseptet kan endre lokaliseringsbeslutningene ved å legge til rette for utvikling nord-sør, øst-vest og i sentrum. Restriksjoner kan føre til at handels og sentrumsfunksjoner flytter fra sentrum eller at kunder velger andre alternativer enn Hønefoss for innkjøp.	1
K3: Sentrumskonsept	Tiltakene i konseptet har fokus på byutvikling og styrker på den måten muligheten for utvikling i sentrum ved å redusere støy og barrierer. I tillegg legges det til rette for fortetting langs nord-sør akse. Restriksjoner kan føre til at handels og sentrumsfunksjoner flytter fra sentrum eller at kunder velger andre alternativer enn Hønefoss for innkjøp.	1
K4: Vegkonsept	Konseptet gir potensiale for fortetting i sentrum og langs nord-sør akse. Tiltaket Nymoen – Eggemoen kan sammen med restriksjoner forsterke effekten av at næring flytter fra sentrum. I tillegg kan restriksjonene gjøre at kunder velger andre alternativer enn Hønefoss for innkjøp.	4

Miljøkonseptet (K2) og sentrumskonseptet (K3) kommer best ut av de vurderte konseptene i forhold til potensial for byutvikling og regionale virkninger.

Oppsummering til hovedrapport

Planleggingsstrategiene i Ringerike kommune og Buskerud fylke gir føringer for et utbygningsmønster som fremmer miljøvennlig arealbruk og bærekraftig regionalutvikling. Miljøkonseptet (K2) og sentrumskonseptet (K3) kommer best ut. De to konseptene legger til rette for en miljøvennlig arealbruk ved å fortette og utvikle sentrumsområdet. Virkningene av restriksjoner er usikre, og det er derfor viktig at transport- og arealplanlegging samordnes slik at nyetableringer ikke gjør det vanskeligere å drive butikk i sentrum. I tillegg må restriksjonene være på et nivå som opprettholder attraktiviteten og konkurranseevnen til byen Hønefoss i Ringeriksregionen. Utbedringskonseptet med restriksjoner (K1+) vurderes som dårligere enn K2 og K3. Det er fordi K1+ inneholder mindre tiltak som ikke i like stor grad fortetter og utvikler sentrum. K4 inneholder tiltaket Nymoen – Eggemoen som sammen med restriksjoner kan forsterke effekten av at handels- og sentrumsfunksjoner flytter fra sentrum. Utbedringskonseptet uten restriksjoner (K1) kommer dårligere ut enn K4 siden det i liten grad endrer lokaliseringsbeslutningene hos bedrifter og privatpersoner i forhold til i dag. Nullalternativet (K0) kommer dårligst ut siden det på lang sikt kan føre til spredt arealutvikling.

Konsept	Rangering
K0: Nullalternativet	6
K1: Utbedringskonsept uten restriksjoner	5
K1+: Utbedringskonsept med restriksjoner	3
K2: Miljøkonsept	1
K3: Sentrumskonsept	1
K4: Vegkonsept	4



Statens vegvesen

