

Høringsuttalelse til overordnet mobilitetsplan i Hønefoss



RINGERIKE
KOMMUNE

Innsendt: 21.01.2026 20:15

Referanse-ID: T99-SNZ

Skjema-ID: RKO-56

Innledning

Innsending av høringsuttalelse

Informasjon

Uttalelsen kommer fra

☒ Privatperson

Privatperson:

Fødselsnummer

Fornavn

Arne Sverre

Etternavn

Sørland

Gatenavn

Sagtomta 20

Postnummer

3533

Poststed

Tyristrand

Telefon

90643104

E-post

assoerla@online.no

Uttalelse

Din uttalelse

Dette blir min 2. formelle og skriftlige uttalelse til overordnet mobilitetsplan for Hønefoss. Den bygger i hovedsak på min tidligere uttalelse datert 11.8.2025, men bygger i tillegg på leserinnlegg i Ringerikes blad om saken, sammen med Jan Solgård og Ole Haakon Opprud. Dessuten

folkemøtet på Campus 13.1.2026.

UTTALELSE TIL OVERORDNET MOBILITET I HØNEOSS.

1. Innledning

Mobilitetsplanen er et viktig skritt for å styrke Hønefoss som en attraktiv og funksjonell by. Planen har gode faglige elementer, men ambisjonene er redusert til kortsiktige tiltak uten en tydelig langsiktig strategi. Dette svekker muligheten for å løse de grunnleggende utfordringene knyttet til trafikk, byliv og miljø. Denne uttalelsen peker på nødvendige grep for å sikre en helhetlig og fremtidsrettet utvikling – og bygger på internasjonalt anerkjente prinsipper for byutvikling, særlig Jan Gehls grunnleggende idé: «Byer skal bygges for mennesker, ikke for biler.»

2. Hvorfor dette er kritisk nå

Hønefoss står foran en betydelig befolkningsvekst og økt aktivitet i sentrum. Hvis vi ikke tar grep nå, vil dagens trafikkproblemer forsterkes, og bylivet svekkes ytterligere. Erfaringene fra de siste 50 årene viser at fragmenterte tiltak og manglende politisk vilje har ført til handlingslammelse. Vi må unngå å gjenta denne feilen. Gehls prinsipper gir oss en klar retning: først liv, deretter rom, og til slutt bygninger – aldri omvendt. Det betyr at mobilitetsplanen må være et verktøy for å skape liv i byen, ikke bare for å håndtere trafikk.

3. Hovedutfordringer

3.1. Manglende helhetlig transportstrategi

Gjennomgangstrafikken dominerer sentrum

og undergraver byliv, trygghet og miljø. Dagens områdeplan har forlatt prinsippene om menneskelig skala og bilfrie byrom. Vesttangenten – tidligere vedtatt som strukturelt grep – er fjernet. Dette skaper uforutsigbarhet og svekker investeringsgrunnlaget.

3.2. Politisk handlingslammelse og kortsiktighet

Kommunen har ikke klart å holde fast ved langsiktige strategier. Utbyggerinteresser og kortsiktige hensyn har fått dominere. Resultatet er fragmentert planlegging og tiltak som motarbeider vedtatte mål. Å ikke styre er også å styre – spørsmålet er i hvilken retning.

3.3 Randutvikling og konkurranse med sentrum

Hvervenmoen og bilbaserte utbygginger som Tandberglia svekker sentrum som handels- og møteplass. Dette er strukturelle valg som må korrigeres dersom bylivet skal styrkes.

4. Overordnede prinsipper

- Byen skal være for mennesker – ikke for biler.

Prioritering: gående og syklende først, deretter kollektivtransport, til slutt privatbil.

- Langsiktighet og forutsigbarhet. Kortsiktige tiltak må ikke blokkere fremtidige løsninger.

- Helhet og kvalitet. Mobilitetsplanen må inngå i en større transportstrategi med rullerende delplaner.

- Jan Gehls perspektiv: «Du kan ikke ha både høy trafikkapasitet og

høy bylivskvalitet i samme rom.» Dette er et faktum vi må ta inn over oss.

5. Tre prioriterte hovedgrep

5.1. Styrk bysentrum som attraktivt og levende bymiljø

- Reduser biltrafikk i sentrum og etabler innfartsparkeringer.
- Utvikle gåstrategi, sykkelplan og mikromobilitet med tydelig regulering for å unngå konflikter.
- Vurder gratis korttidsparkering for å styrke handel i sentrum.
- Skap grønne byrom og familievennlige bomiljøer.

Hvorfor: Gehls forskning viser at byliv oppstår når mennesker føler trygghet, har korte avstander og attraktive møteplasser. Dette krever politiske valg – ikke bare illustrasjoner med blomster og folkeliv.

5.2. Nedgraving av Kongens gate – bryt barrieren mellom sentrum og elven

- Etabler nytt gateløp under bakken fra Fordkvartalet til Tippen.
- Frigjør overflaten til kollektivtrafikk, gående og syklende.
- Reduser støy og forurensning, og styrk byliv og tilgjengelighet.
- Start planarbeid og dialog med fylkeskommunen umiddelbart.

Hvorfor: Dette tiltaket er i tråd med Gehls prinsipp om å prioritere menneskelig skala og byliv. Det gir rom for aktive fasader, trygg ferdsel og attraktive byrom – og løser samtidig trafikkflyt.

5.3. Brukerfinansiering som nøkkel til gjennomføring

- Innfør moderat brukerbetaling (f.eks. kr 10 pr. passering) for gjennomkjøring i

sentrum. Politisk kan vedtas ønskede rabattordninger for ulike brukergrupper og frekvens i bruk.

- Inntektene kan finansiere nedgraving av Kongens gate og andre bymiljøtiltak.
- Kombiner med insentiver som gratis korttidsparkering for å skape aksept og nytte.

Hvorfor: Dette gir kommunen handlekraft og viser fylkeskommunen at vi mener alvor. Det er bedre å investere i bymiljø enn å bruke hundre millioner på en bro som ikke løser de grunnleggende problemene.

6. Avsluttende merknader

Mobilitetsplanen må revideres slik at den blir et verktøy for langsiktig utvikling, ikke bare et sett med kortsiktige «skrytetiltak». Kommunen må ta styring, bruke alle sine roller aktivt og sikre at politiske valg bygger på kunnskap og helhet. Gehls prinsipper er ikke teori – de er dokumentert praksis fra byer verden over. Hvis vi ønsker en levende by, må vi handle nå.

Tyrstrand 21.1.2026
Arne Sverre Sørland

Vedlegg

Last opp dokument(er)

_Høringsut_Mobilitetsplan_Hønefoss_11.pdf
(0.37 MB)
_RB_Leserinnelegg_AS-JS-
OHO_RS_LBJ_leserinnelegg.pdf (0.1 MB)

Ringerike kommune
Pb 123 Sentrum
3502 HØNEFOSS

Tyristrand 11.8.2025

Høringsuttalelse til temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss.

Det vises til kommunens kunngjøring om høring, vedtatt av formannskapet 2.6.2025 – 35/25. Dette er min uttalelse til planen, heretter kalt «Mobilitetsplanen».

1. Bakteppe for min uttalelse til planen

Summarisk historikk

Når vi ser på den siste 50-års perioden for Hønefoss, har Ringerike kommune bare delvis klart å løse transport- og trafikkproblemene i Hønefoss, spesielt relatert til sentrum og gjennomgangstrafikken. Dette på tross av gode faglige planer for dette helt tilbake til 1970-tallet. Forutseende fagsjefer og etatssjefer, som ble lyttet til, la gode beslutningsgrunnlag for et politisk miljø som fra 1970-tallet og frem til begynnelsen på 2000-tallet var godt informert fagpolitisk og fattet fremtidsrettede planvedtak.

Flere godt synlige og særdeles positive endringer og oppgraderinger, som følge av dette, ble bl.a. gågatene og Søndre Torg – og med påfølgende nødvendige endringer i kjøremønster for biltrafikken. Et annet eksempel og nødvendig forutsetning for at gågater og torg skulle fungere, var den nye veiforbindelsen opp Arnemannsveien, langs Begna, under jernbanebrua og frem til krysset i møtet med Soknedalsveien. Strategien var helhet og tiltak i langsiktighet. Dette skjedde raskt og effektivt takket være daværende reguleringsjef Reidar Viktor Herdlevær med politikerne støttende i ryggen.

Sentralt og viktig plangrep i denne forutseende transportstrategiske utviklingen var den såkalte Vesttangenten. Men når det kom til gjennomføring av Vesttangenten sviktet de politiske vedtakene. I deler av det politiske miljøet og blant sentrale private aktører ble det etablert en tro på at den såkalte «omkjøringsveien» ville avlaste sentrum så mye at det ikke var nødvendig med Vesttangenten. Først fremt til Styggdal og Heradsbygda. Det ble en viss effekt, men fortsatt var trafikken over Hønefoss bru (to-felt) dobbelt så stor som kravet til 4-felts vei/gate. Og - fortsatt (utrolig nok) mente politiske miljøer «oppmuntret» av særinteresser, at «bare omkjøringsveien» (dagens E16) ble forlenget til Nymoen – så da skulle trafikken i sentrum og på Hønefoss bru bli vesentlig redusert. Fagetaten i kommunen ble ikke lyttet til.

Dette er fremdeles situasjonen i dag, med fortsatt stor trafikk (over 20.000 ÅDT) over bybrua – nesten dobbelt så stor som det som utløser bygging av 4-felts vei/gate. I kommunal planlegging legges det opp til at det skal bosettes flere tusen nye innbyggere i Hønefoss sentrum, og en betydelig vekst i folketallet for kommunen for øvrig. Dette vil skape betydelig mertrafikk, som dagens plan ikke har tatt høyde for.

Men – tro det eller ei. Fortsatt er holdningen blant de politiske arvtakerne av denne «troen», at - bare E16 nå fortsetter over Eggemoen og frem til rundkjøringen ved Randselva – så er sentrum reddet.

Nok en gang vil ikke de faglige argumenter nå frem – og nok en gang vil disse oppfatningen ta feil.

Så lenge bilisten oppfatter (tror) at det er gunstigere å kjøre gjennom byen enn å kjøre rundt den, på «Omkjøringsveien» – så velges ruten på hovedveien gjennom Hønefoss sentrum. Så lenge det ikke er forbudt å kjøre gjennom sentrum, eller at det etableres bomring rundt sentrum med høy nok betaling for å passere bomsnittet, vil trafikken fortsatt bli opp mot kapasitetsgrensen for hovedveien gjennom sentrum. Med økt antall innbyggere og mer aktivitet i sentrum, blir ikke situasjonen bedre.

Det politiske styringsapparatet og dagens politiske flertall synes å ha mistet den kunnskapen tidligere politiske miljøer hadde. Fagmiljøet har ikke lyktes i å vedlikeholde kunnskapen og innsikten, ervervet gjennom flere ti-år og med flere store utredninger og analyser – som alle konkluderte med at Vesttangenten var det nødvendige overordnede grepet.

Det ser ut til at dagens politiske miljø har glemt, at når vi snakker om å bedre trafikksituasjonen i Hønefoss, så er det først og fremst av hensyn til sentrum, innbyggerne der og de besøkende.

Hensynet til bilisten er sekundært!

Tragisk resultat for Hønefoss sentrum

Gjennom et omfattende utredningsarbeid i 1992 ble det utarbeidet en areal- og transportplan for Hønefossområdet. Her ble kompaktbymodellen etablert. Et meget stort antall transportkonsepter med tilhørende vei- og trafikkløsninger ble grundig analysert med henblikk på måloppnåelse og konsekvenser. Dette ble så behandlet i kommunestyret i 1996. Et meget viktig og sentralt element her, ble at fortsatt var Vesttangenten den løsningen som skulle være «sikkerhetsgarantien» for at Hønefoss by og bysentrum skulle kunne utvikle gode bykvaliteter og bomiljøer, fornuftig arealbruk, miljøvennlig transport og god trafikkavvikling.

Men så begynte virkningene av lovendringene i kommuneloven av 1992 og tilhørende særlover å gi virkning på kommunens styring og ledelse. Dette skjedde ikke bare i Ringerike kommune. Kort oppsummert førte dette til følgende generelle trekk:

- Svekket faglig bransjeledelse på strateginivå, større grad av såkalt «rådmannssvelde» med intervensjoner i det operative planarbeidet ble en trend i flere kommuner. Det syntes mer åpenbart at det faglige arbeidet skjedde ut fra snevrere økonomiske hensyn og ut fra utbyggerinteresser som ikke var tuftet på langsiktig og helhetlig byplanlegging og infrastrukturpolitikk.
 - Plan- og utredningsarbeidet utover på 2000-tallet ble tydelig preget av dette. Det virket nesten som det ble en utredningsmani som bevisst eller ubevisst førte til stadig utsettelse av nødvendige planvedtak. Det tok altså over 20 år fra kommunestyrets prinsippvedtak i 1996, om fremtidig byutvikling, før man klarte å vedta en sentrumsplan. Etter vedtaket i 1996 var tanken å lage og vedta en helhetlig byplan ut fra vedtatte areal- og transportprinsipp, men det ble altså kokt ned til en plan bare for sentrum uten trafikkløsning. Den som nå heter Områdeplan Hønefoss.
- Hønefoss har ikke en helhetlig plan for byen. Fortsatt vet vi ikke f.eks. hvor trafikken skal loses inn og ut av byen – fra og til motorveien E16. Dette vil være avgjørende for transportlogistikken.
- I mellomtiden frafalt politikerne Vesttangenten - selve det strukturelle grunnlaget for den prinsipielle byutviklingen. Dette skjedde blant annet som følge av stor innflytelse i det politiske miljøet fra særinteresser og utbyggingsinteresser. Utbyggernes beste – fremfor innbyggernes best!
 - Forslag til hvordan dette kunne løses ble fremmet under høringen av Områdeplan Hønefoss, men verken rådmannen eller politikerne ville vurdere forslaget.

Følgen av denne utviklingen ble, at statlige og fylkeskommunale investeringer i overordnet by-vegnett har vært fraværende for Hønefoss i alle disse årene. Det er heller ikke så rart. Når Ringerike kommune ikke klarer å holde fast ved vedtatt areal- og transportstrategi, som det var stor omforent enighet om – hvorfor skal fylkeskommunen (tidligere staten) prioritere begrensede midler til Hønefoss? Det er nok av

andre steder/byer som også trenger investeringer – og som har vedvarende strategier og planer klare. For fylkeskommunen blir det enklere å prioritere/nedprioritere, når Ringerike kommune som den ene av tre byer i Buskerud fylke, selv bidrar til å ha svekket investeringsgrunnlaget. Altså skapt uforutsigbarhet for byutviklingen.

Ringerike kommune har nå, ingen plan for fremtidig transport og trafikk i og gjennom byen. I den grad man vil hevde at kommunen har en plan – så synes det å være «å ikke gjøre noe».

Ett eksempel på antatt uheldig miljøskade som følge av dagens trafikk gjennom byen, gjelder skateparken. Jeg kjenner ikke til at det er gjort målinger som viser hvor mye helseskadelig forurensing de mange barn og unge som bruker skateparken puster inn, like ved den kanskje mest forurensende delen av hovedtrafikkåren gjennom byen.

Dersom undersøkelser ikke er gjort, bør dette gjøres. Hva er hypotesen om konsekvens av overflatetrafikken?

2. Mobilitetsplanen hadde ambisjoner, men er nå redusert til en kortsiktig tiltaksplan

I kommunens annonsering av oppstart med Mobilitetsplanen og omtale i lokalpressen ble det dannet et inntrykk av at nå skulle kommunen gripe tak i transport- og trafikkproblemene og etablere et plangrunnlag for systemtiltak som skulle tjene byen på lang sikt. Mobilitet ble det nye begrepet.

Underveis har det skjedd at politikerne har redusert ambisjonene til kortsiktige tiltak som helst ikke skal koste noe, og som skal være «skrytetiltak» for by-jubileet i 2027. Med referanse til ordførerens innlegg og oppsummering på workshop i kulturhuset.

For oss innbyggere oppleves dette som å kaste blått i øynene på folk.

3. Å gjøre noe på kort sikt som ikke ødelegger for fremtidige varige løsninger

Med henvisning til kap. 2 ovenfor – er det altså nå, en kort tidshorisont for planen som skal behandles. Planens hensikt og verktøy for den opprinnelige ambisjonen er betydelig redusert.

Godt faglig arbeid

Faglig sett har likevel planen mye godt innhold. Det operative faglige arbeidet og prosessforløpet har vært godt. Fagfolkene har jobbet godt, de har lyttet til mange gode innspill, de har analysert med utgangspunkt i kunnskap og erfaringer, og vist oppriktig interesse i å lytte til innbyggerne og andre med fagkompetanse. Det er politikken som svikter. Ordføreren har ikke lyttet. Han kjører sololøp.

Planens politiske reduksjon av ambisjoner har redusert muligheten for fagfolkene til å foreslå de grep og tiltak som ville vært fornuftige, nødvendige og langsiktige.

Det er å håpe at behandlingen av høringsuttalelsene og en revidert politisk debatt kan fange opp viktige signaler fra innbyggerne.

- a. Spesielt viktig er det å sette søkelys på at kortsiktige tiltak IKKE må ødelegge muligheter for fremtidige varige løsninger – som det på et tidspunkt må legges planer for.
- b. Det er også viktig å sette søkelyset på grep og tiltak som med stor sannsynlighet kan inngå i flere alternative løsninger videre. Det tenkes her spesielt på fremtidig hoved-vegnett gjennom byen.

4. Anbefaler søkelys på 3 overordnede og viktige hovedgrep for sentrum

Fra flere hold er det kommet mange gode forslag og løsninger. Jeg vil spesielt fremheve forslag på tiltak for gående, syklende, motoriserte trafikanter og å forebygge konflikter mellom disse.

Nå må vi komme ut av handlingslammelsen, feste grepet om gangbare strategier for å få gjennomført prioriterte og virkningsfulle tiltak. Kommunen må bli proaktiv og etterleve de anerkjente prinsippene bygget på oppdatert kunnskap: **Føre var – Forebyggende – Forutsigbar**

Jeg foreslår å konsentrere seg om **tre hovedgrep (delstrategier for bysentrum)**, som alle vil ta mer enn «kort tid» å gjennomføre, men som det er viktig å komme i gang med for å skape den byen man så inderlig ønsker. Selv om disse tre hovedgrepene bare kan komme i gang i den «korte tidshorisonten», vil disse likevel gi rom for mange små og store, billigere og dyrere tiltak. Hovedgrepene vil gi klare utviklingsretninger for andre konkrete tiltak, slik at innsatsen og investeringene ikke blir bortkastet, men vil inngå i mer langsiktige og utvidede systemløsninger senere.

Hovedgrep 1 – Byens sentrumsmiljø med urbane kvaliteter, godt bomiljø og attraktivitet:

Vi må erkjenne at bymiljøet i Hønefoss sentrum er avgjørende for å hindre den utarmingen vi har sett i lengre tid.

Sentrum må satse på urbane kvaliteter som etterspørres av innbyggerne og besøkende i et regionalt perspektiv. Dersom flere skal bosette seg i sentrum må det skapes grunnlag for god bomiljøer – noe som innebærer etterspurt arkitektur (ref. arkitekturopprøret), familievennlige bokvaliteter med tilhørende uteområder mest mulig fri for; trafikkstøy, forurensing fra trafikken og trafikkskapte barriere. Gode og mange nok offentlige rom/grønne lunger er også stikkord her.

Det er ikke tvil om at Hvervenmoen med stor grad av detaljhandel utarmer mangfoldet i bysentrum og bidrar til butikkdød der. Butikkene på Hvervenmoen er nå i meget stor grad butikker for detaljhandel - noe som ikke var tiltenkt her.

Tandberglia er bilbasert utbygging og bidrar til mer biltrafikk til og fra bysentrum.

Situasjonen i dag er slik at politikerne i betydelig grad vedtar planer, og godkjenner tiltak, som motarbeider det man overordnet ønsker og har vedtatt.

Det foreslås at målene og virkemidlene for en offensiv utvikling av bysentrum fornyes og forsterkes.

Dette må til for at aktuelle tiltak i Mobilitetsplanen blir riktig innrettet og dimensjoner.

Gjennomgangstrafikken må bort fra sentrumsområdet og det må etableres innfartsparkeringer.

Siden sentrum er i et konkurranseforhold til Hvervenmoen, bør det vurderes gratis korttids-parkering (f.eks. 2-3 timer) for et nærmer dimensjonert antall biler. Finansiering av dette kan etableres som foreslått i Hovedgrep 3 nedenfor.

Tiltak	Relevans	Fordeler
Gåstrategi / bilfritt sentrum	Høy	Fremmer folkeliv, handel og helse
Sykkelplan med utleiesykler / el-sykler	Høy	Rimelig, fleksibel, miljøvennlig
Shuttlebusser / mikrobuss (elektrisk)/ autonome kjøretøy	Høy	Bestilling eller kontinuerlig. For eldre og bevegelseshemmede. Går «hele tiden».
El-sparkesykler / mikromobilitet	Moderat	Smidig og raskt.
Enkle gangbruer over elva.	Moderat	Opplevelser, helse, alternative ruter.

Tabell: Eksempel på tiltak som bør være relevant for Hønefoss sentrum

Forutsetninger for å redusere konflikt mellom gående og mikromobile fremkomstmidler

Etter hvert som mikromobilitet øker i bruk, oppstår også nye konfliktflater, særlig i kompakte sentrumsområder. For å sikre en trygg, effektiv og harmonisk bruk av sentrum for både gående og syklist(er)/el-sparkesyklist(er), kreves en helhetlig tilnærming der fysisk utforming, regulering, og adferdsfaktorer ses i sammenheng.

Her ramses opp noen sentrale stikkord for elementer som må vurderes og ivaretas i den taktiske planleggingen og de operative virksomhetene:

- a. Tydelig inndeling av fysiske arealer
- b. Skilting, merking og regler
- c. Fartsregulering og soner
- d. Parkering og ordnede oppstillingsplasser
- e. Informasjon og holdningsskapende tiltak
- f. Godt drifts- og vedlikeholdsnivå

Hovedgrep 2 – «Nedgraving» av Kongens gate og bryte barrieren mellom sentrum og elven:

«Nedgravingen» gir Kongens gate et nytt gateløp under bakken fra ca. «Fordkvartalet» og frem til ca. lyskrysset ved Tippen. Opp på «tunnelen» lages det et mykt by-gateløp med allè-kvaliteter der kollektivtrafikken og mikromobilitet har prioritet, og de myke trafikantene opplever trygg ferdsel og gode opplevelser.

En sentral fordel med dette alternativet er at det ikke legger bindinger på fremtidig løsning fra Tippen og videre gjennom byen og kryssing av elven. Denne løsningen åpner også opp for parkering under bakken på egnede arealer langs traséen.

Utgangspunktet for forslaget om «nedgraving» av Kongens gate springer primært ut av følgende:

- a. Generelt hensynet til sentrum med dagens problemstillinger og ønsket om utvikling.
- b. Fjerne barrierevirkningen (mellom sentrum og elva) som følge av biltrafikken i Kongens gate.
- c. Fjerne miljøforurensingen (avgasser, støv, støy, visuell) som forårsakes av biltrafikken. Jfr. hensynet til brukerne av «Skateparken»?

Dette tiltaket vil ha flere vesentlige fordeler, og setter hensynet til sentrum først. Deretter ser vi på hensynet til biltrafikken.

Sekundær begrunnelse for «nedgraving» av Kongens gate er av følgende:

- a. Bedre og raskere trafikkflyt, som gir mindre forurensing, og større kapasitet. NB! Kommunens planer legger opp til flere tusen flere innbyggere og liv og røre i sentrum. Dette skaper mer trafikk.
- b. Nødetatene kommer raskere og sikrere frem.
- c. Gir godt grunnlag og god oppstart for å løse de overordnede trafikkutfordringene for hele byen. Dette er et overmodent tema.

Buskerud fylkeskommunes ansvar og rolle

Vi kan ikke utelukke at Fylkeskommunen på sikt kan komme til å nedklassifisere hovedveien gjennom Hønefoss, og overlate ansvaret til kommunen. Derfor haster det å få fylkeskommunen med på

tankegangen og det videre prosessløpet, mens de ennå har ansvaret for den. Forutsetningen for å sikre seg fylkeskommunens aktive rolle, er imidlertid at kommunen har en strategi som virker og som det holdes fast ved.

«Nedgraving» av Kongens gate behøver ikke å ta lang tid, forutsatt at det etableres politisk vilje, handlingsevne og at finansiering løses. Kommunen må selvsagt bidra med det som kreves på den kommunaltekniske delen i gateløpet, samt nødvendig reguleringsarbeid og kommunal planlegging/prosjektering.

Forslag til kommunal tiltaksplan for å etablere grunnlaget for gjennomføring av «nedgravingen»:

- a. Start plan- og utredningsarbeidet snarest.
- b. Etabler dialog med fylkeskommunen om finansiering og andre forhold. Vurder etablering av felles prosjekt eller felles selskap.
- c. Ringerike kommune og Buskerud fylkeskommune utreder i fellesskap ulike løsninger for prosjektdeltakelse og finansiering - herunder få frem foreløpig kalkyle. Dette må til for å overbevise fylkeskommunen om at kommunen nå mener alvor og dokumenterer vilje til gjennomføring.
- d. Kjør åpen og engasjerende infomøter med debatt der folket slipper til. Involvering!

Dersom det tar for lang tid før fylkeskommunen kan budsjettere sitt hovedbidrag, kan låneopptak med fylkeskommunal garanti finansiere utbygging - og med senere tilbakebetaling ved refusjon og f.eks. trafikantbetaling.

Det som er det politiske målet (vedtatt i en rekke planer) og grunnlaget for mobilitetsplanen er hensynet til de som bor i byen, besøker byen, byens næringsliv og samfunnsnyttig transport. Dagens store biltrafikk i bl.a. Kongens gate er helseskadelig. Skateparken er et eksempel på hvor barn/ungdom som er utsatt for miljøskadelig støv og luftforurensing.

Av hensyn til dette, og å bryte barrieren mellom bysentrum og elven må noe gjøres. «Nedgravd» Kongens gate gir god trafikk-løsning og vil være effektivt grunnlag for vitalisering av sentrum.

Politisk er det vedtatt prinsipper som bygger på følgende tenke- og handlemåte:

- a. Hensynet til mennesket og miljøet kommer først. Dermed skal gående og syklende prioriteres først når det gjelder transport på veier og gater. Men, vi må forbygge mot konflikt mellom disse to trafikantergruppene.
- b. Så prioriteres kollektivtransporten, med fremkommelighet og fleksibilitet.
- c. Til slutt kommer privatbiler (som hovedsakelig kjører rundt på bare en person).

Denne prioriteringen vil også bedre forholdene til næringslivets transportbehov.

Slik nedgraving av gater er ikke noe nytt og vanskelig. Praktiske problemer langs gata under byggeperioden løser man i dialog, med de som har eiendommer langs gaten, under planleggingen og prosjekteringen. Som eksempel kan nevnes at deler av Rosenkranzgtata i Drammen ble nedgravd tilsvarende, og bidro til store forbedringer både for boligene langs gata, bymiljøet og trafikken.

Hovedgrep 3 – Brukerfinansiering for å skape vesentlige forbedringer for innbyggerne:

Med Ringerike kommunes nåværende økonomi og utsiktene fremover, er det ikke særlig realistisk å kunne oppfylle vesentlig deler av Mobilitetsplanen og «nedgraving» av Kongens gate – uten at det går utover budsjettet til andre tjenester og virksomheter. Jeg håper jeg tar feil.

Med signaler om å bruke over 100 millioner kroner på bru over til Vesterntangen skulle man tro at økonomien er bedre enn det inntrykket som er dannet. Dersom økonomien er trang, er den broen i så

fall gal prioritering. Det er bymiljøet og trafikkproblemene i sentrum som bør prioriteres – og 100 millioner kroner burde heller brukes inn i forhandlingene med fylkeskommunen som er eier av Kongens gate.

Brukerbetaling for å kjøre gjennom byen er en mulig og akseptabel løsning. Altså bilbrukeren må betale en liten billett for å bruke gaten/veien. Brukerbetalingen skal gi fordeler tilbake til samfunnet og bilisten. Fordeler er at trafikken blir lettere og man ser forbedringene i bymiljøet – og bilisten kan til og med kunne parkere gratis et par timer i sentrum.

Bompenger, som er begrepet som er mest brukt, er et tema som ofte vekker sterke følelser og motstand, men det er viktig å se på fakta og muligheter før man trekker bastante konklusjoner. Brukerbetaling er et mer riktig navn på den faktiske handlingen, og det er ikke nødvendig med en ring av bommer rundt sentrum. Når en by står overfor behovet for å finansiere nye tiltak, er det sentralt å finne gode og fremtidsrettede løsninger som gagnar fellesskapet.

La oss få en seriøs og engasjert debatt om finansiering av viktige og nødvendige tiltak – herunder god informasjon og fakta.

Å belyse mulighetene ved eksempler er nyttig for en seriøs debatt. La oss se på et enkelt regnestykke basert på et beskjedent kronebeløp for å passere Hønefoss bru og en trafikkmengde på 22.000 kjøretøy over bybrua (ÅDT = årsdøgntrafikk).

Kr. 10 pr. passering er et beskjedent beløp, men som likevel gir store inntekter som kan gjøres om til fordeler som er større enn ulempen ved å betale dette beløpet. Det betales ikke i helgen, kun 5 dager i uken. La oss også kun regne med 45 uker av årets 52 uker. Fratrekk for ferier m.m. Da blir regnestykket: $Kr. 10 \times 22.000 \times 5 \times 45 = \underline{kr. 49,5 \text{ mill.}}$

La oss også anta at det politisk kan være aktuelt å gi fritak/rabatt for vise grupper og spesialtilfeller. Vi reduserer derfor inntekten til 40 millioner kroner. F.eks. kan en bilist som kjører tur/retur over bybrua på innen 2 timer, slippe å betale for 2. passering.

Dette eksempelet med kr. 10 pr. passering vil i løpet av f.eks. 10 år gi mulighet for bymiljøinvesteringer og drift, som også kommer bilisten til gode, i størrelsesorden en halv milliard kroner!

Jeg bor på Tyristrand og ved å betale dette beløpet når jeg passerer bybrua får jeg gleden av en triveligere by med større muligheter og attraktivitet - også for næringslivet. Hønefoss er også min by.

Brukerbetaling vil alltid (avhengig av beløpets størrelse) også redusere trafikken noe. Over noen år vil denne beskjedne trafikantbetalingen likevel gi stor investeringsmulighet som kommer alle til nytte. Men først og fremst vil det kunne utløse interesse fra fylkeskommunen i utbedring/opprusting av fylkesvegnettet gjennom byen (Kongens gate m.fl.). Denne interessen har vært totalt fraværende blant annet fordi kommunen ikke har klart å være handlingsdyktige i å følge opp tidligere vedtatte planer. Hvorfor skal fylkeskommunen prioritere penger til Hønefoss når kommunen selv ikke vet hva de vil. Det er nok av andre steder i fylket som har planer og som holder fast ved sine strategier.

Dette bør utløse en betydelig investering fra Buskerud fylkeskommune, i flere hundre millioners klassen. Dette gir mulighet for å legge trafikken i Kongens gate under bakken fra Fordkvartalet og til Tippen m.m. Opp på "taket" kan kollektivtrafikken gå i skjønn forening med myke trafikanter som kan bevege seg i vakre bygater og i offentlige rom og grønne oaser. Barrieren mellom bysentrum og elven brytes!

La oss få en seriøs debatt om dette basert på god informasjon og fakta. Vi må nå komme ut av handlingslammelsen preget av stadig nye utredninger - fordi man ikke evner å holde fast ved omforente strategier, og manglende politisk vilje. Disse stadig nye konsulent-utredningene har ikke gitt oss/kommunen ny kunnskap av betydning. De har derimot resultert i at den politiske kompetansen i byplanlegging- og utvikling har forvitret. Den politiske forvirringen og handlingslammelsen er større enn noensinne.

5. Tilleggsmerknader til ordførers utspill i Ringerikes blad om svevebane – konsekvens for behandlingen av Mobilitetsplanen

I Ringerikes blad 28.7.2025 hadde avisen en redaksjonell artikkel om ordfører Runar Johansen (H) sitt forslag om å bygge svevebane i Hønefoss. I artikkelen ble det vist til monorailen/luftbanen i byen Wuppertal i Tyskland. Det er en by med størrelse 168 km² (168.000 daa) og 360.000 innbyggere. Ordførers forslag omfatter kun ca. 3.000 daa og bare noen få tusen innbyggere.

Når ordføreren går ut offentlig med et slikt forslag må det forventes å bli tatt på alvor. Ordføreren mener altså at et teknologisk og utbyggingsmessig komplisert infrastrukturprosjekt, i en tysk by (større enn Bergen) og over 50 ganger arealmessig større enn det som ordføreren foreslår, er sammenlignbart.

Som tankespinn, som innspill til en kreativ idédugnad og for å få i gang en debatt om fremtidige transport- og trafikkkløsninger i Hønefoss – kan et slikt utspill generelt sett ha noe for seg. Men – i den situasjonen kommunen befinner seg akkurat nå – midt i en høringsfase for Mobilitetsplanen, er dette uhørt og useriøst av ordføreren. Han «skyter ned» sin egen Mobilitetsplan som ble vedtatt lagt ut til høring så sent som 2. juni d.å. Dette forslaget forstyrrer direkte høringen av Mobilitetsplanen, og trekker oppmerksomheten bort fra den. Var det kanskje meningen?

Dette ordførerutspillet kvalifiserer ordfører Runar Johansen til en vurdering om inhabilitet når Mobilitetsplanen skal opp til ny behandling, etter at høringsfristen 15. august d.å. er utløpt. Jeg skal forklare hvorfor jeg mener det:

- a. Dette forslaget er et «konkurrerende» forslag til Mobilitetsplanens høringsforslag. Det er ikke et tiltak eller løsning som kan være en del av Mobilitetsplanens konsept, struktur og system. Det blir konflikt mellom disse to konseptene. Slik ordførers utspill fremstår, og hans begrunnelse for det, gjør at ordføreren allerede nå og før høringsfristen er ute, dokumenterer at han ikke ønsker at Mobilitetsplanen skal lykkes, ei heller behandles etter intensjonene fra kommunens eget politiske styringsorgan. Uansett utfall av en slik habilitetsvurdering, vil det reises sterk tvil om ordførers lederskap i sakens behandling i formannskapet og kommunestyret. Han foreslår noe som ikke er faglig vurdert og konsekvens-utredet.
- b. Hvorfor har ikke ordføreren fremmet dette forslaget på de workshopene som har vært? Jeg deltok selv på et slikt møte der ordføreren også deltok. Han fremmet ikke slikt forslag der, og jeg er ikke kjent med at det er gjort i andre sammenhenger eller lagt frem for fagetaten til vurdering.
- c. Dersom ordføreren ønsker å være seriøs med dette forslaget, burde han sørget for at relevant politisk beslutningsorgan fremmet dette som et forslag administrasjonen skulle se nærmere på i arbeidet med Mobilitetsplanen og før høringsutkastet ble ferdig.

Lykke til med planarbeidet og videre samarbeid/samhandling med kommunens innbyggere, byens borgere og næringslivet.

Med hilsen



Arne S. Sørland

Byutvikling krever politisk styring – og reelle grep om trafikken

Hønefoss sentrum skal være for mennesker – det betyr prioritet foran biler. Men gjennomgangstrafikk og den eksisterende områdeplanen undergraver bylivet. Vi kan ikke bygge en levende by med dagens rammer – og uten politisk vilje.

Ros for engasjementet

Lise Bye Jøntvedt fortjener ros for sitt innlegg 6. januar og for å trekke inn Jan Gehl, den danske arkitekten og byplanleggeren (f. 1936), som i over 50 år har dokumentert hva som skaper gode byer. Gehls faglige perspektiver – og forutsetningene for å realisere dem – lå til grunn for den gamle reguleringsplanen for Hønefossområdet, som gjaldt helt frem til dagens områdeplan. Den gamle planen la til rette for menneskelig skala, bilfrie byrom og gode møteplasser. Gjeldende områdeplan har i stor grad forlatt denne tenkningen. Derfor er det prisverdig av Jøntvedt å minne oss alle på hvor gode og viktige Gehls prinsipper er – også for utviklingen av Hønefoss sentrum.

Hva Gehl faktisk sier

Gehl er kjent for læresetninger som:

«First life, then spaces, then buildings – the other way around never works.»

og

«Cities should be built for people, not for cars.»

Han understreker at byliv krever trygghet, korte avstander, aktive fasader og rom som inviterer til opphold. Dette er ikke bare estetikk, men funksjon. Og det forutsetter politiske valg og helhetlig planlegging.

Hvorfor Hønefoss sliter

Fire forhold gjør Gehls idealer vanskelige å oppnå under dagens reguleringsplaner og praksis:

1. Gjennomgangstrafikken

Høyt trafikkvolum og godt byliv lar seg ikke kombinere i samme gaterom. Likevel prioriteres gjennomgangstrafikken i sentrum. Den skaper støy, forurensning, utrygghet og legger premissene for gateutforming og byrom. Som Gehl sier:

«You cannot have both high traffic capacity and high city life quality in

the same space.»

Å legge gjennomgangstrafikken under Kongens gate vil være i samsvar med Gehls prinsipper. Det frigjør gatene for mennesker, gir tryggere gange, bedre forhold for funksjonshemmede, syklende og mikromobilitet, og reduserer konflikter mellom trafikantgrupper. Det vil også gi rom for endringer i øvrig biltrafikk i sentrum – til gunst for livet i byen.

2. Gjeldende reguleringsplaner

Hovedtanken i den gamle reguleringsplanen, med Vesttangenten, var å redusere biltrafikk i bykjernen ved å lede gjennomgangstrafikken utenom. Den la opp til bilfritt Søndre Torv og et gågatesystem fra Eikli skole over torget til Hønefoss skole – en tydelig forståelse av Gehls prinsipper. I gjeldende områdeplan er Vesttangenten fjernet, og man har delvis brutt med Gehls tenkning. Planen åpner for store volumer og høy fortetting uten krav til menneskelig skala, fasadeliv og byromskvalitet. Uønsket arkitektur er ikke hovedproblemet – det er et symptom på utilfredsstillende rammer. Kollektivtrafikk og næringslivets transportbehov er heller ikke ivaretatt.

3. Utviklingen på Hvervenmoen

Når handel og tilhørende arbeidsplasser lokaliseres utenfor sentrum, tappes sentrum for arbeidsplasser og hverdagsliv. Dette er ikke et spørsmål om smak, men om struktur. Små byer tåler ikke flere konkurrerende tyngdepunkt uten at sentrum svekkes. Det er en selvmotsigelse å investere i byliv samtidig som man bygger opp bilbaserte alternativer som Hvervenmoen.

4. Utbyggerstyrt byutvikling

Store prosjekter definerer i dag byens form. Kommunen forvalter planer, men bruker dem i liten grad til å styre helhet, tempo og kvalitet. Når få aktører får dominere, mister byen variasjon og finmaskethet – og arkitekturen blir et symptom på systemet: store volumer, lange fasader og lite liv på bakkeplan.

Vi må ikke la oss villedes av planer illustrert med blomster og yrende folkeliv, hvis byrommet i virkeligheten er omgitt av høye, sterile bygg som skygger for sola, skaper kalde vinder og samtidig slipper til biltrafikk. Eksempler på dette er Sentrumstorget og Brutorget (som for øvrig var regulert til bypark i den gamle planen).

Politikerne må forlange planer som redegjør for omgivelsene til nye byrom og konsekvensene for selve byrommet. Manipulerte illustrasjoner der uterom «blåses opp» og omliggende bygg «minimeres og kamufleres» må avvises kontant.

Kommunens mange roller – og ansvar

Kommunen er ikke bare planmyndighet. Den er også eiendomsbesitter, tjenesteyter og samfunnsutvikler – og har dermed virkemidler til å påvirke utviklingen. Som katalysator kan kommunen bruke egne eiendommer til å skape gode byrom, stille krav til arkitektur og mobilitet, og prioritere sentrum i alle beslutninger.

Når disse rollene ikke brukes samordnet, overlates styringen til markedet. Da får vi prosjekter – men ikke nødvendigvis en by som fungerer i hverdagen.

Hva må skje nå

Hvis Jøntvedts visjoner skal bli mer enn gode intensjoner, må kommunen ta grep:

- **Redusere og fjerne gjennomgangstrafikken** – ikke bare «håndtere» den.
- **Revidere områdeplanen** for å sikre menneskelig skala, aktive fasader og arkitektur som inviterer til byliv. Før kortsiktige tiltak iverksettes, må det bli enighet om en langsiktig løsning for trafikkavviklingen for hele byen – fra sykehuset til Gummikrysset og fra der ny E16 møter Hønefoss (Styggdal eller Ve/Heradsbygda) til sentrum. Innenfor denne langsiktige transportrammen kommer mobilitetsplanens kortsiktige tiltak. Vi bør se for oss flere rullerende mobilitetsplaner som del av en større transportstrategi.
- **Prioritere sentrum konsekvent** fremfor bilbasert randutvikling som Hvervenmoen.
- **Bruke alle kommunens roller aktivt** – som planmyndighet, eiendomsbesitter, tjenesteyter og samfunnsutvikler – til å skape helhet og kvalitet.

Byliv kan ikke vedtas på papiret. Det må beskyttes og bygges gjennom politiske valg. Å ikke styre er også å styre – spørsmålet er i hvilken retning.