



Buskerud
fylkeskommune

RINGERIKE KOMMUNE
Postboks 123 Sentrum
3502 HØNEFOSS

Vår ref.: 2025/10740-16

Deres ref.:

Dato: 02.02.2026

Vedtak Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss

Buskerud fylkeskommune behandlet Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss i Hovedutvalg for samferdsel i møte 29.01.2026. Vedlagt er saksframlegget og protokollen fra møtet som er fylkeskommunens høringssvar.

Vennlig hilsen

Frode Austad
Spesialrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg

1 Saksframlegg med vedtak

SAMF Strategi og planlegging

Postadresse: Postboks 3563, 3007 DRAMMEN

Besøksadresse: Hauges gate 89, 3019 Drammen

Telefon: 32 80 85 00

E-post: post@bfk.no

Internett: www.bfk.no

Org.nr.: 930580260



Saksframlegg

Saksnr.: 2025/10740

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Hovedutvalg for samferdsel	28.01.2026	6/26

Vedlegg

- 1 Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss.pdf
- 2 Høring - Ringerike kommune - Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss - Uttalelse
- 3 Svar på Interpellasjon mobilitetsplan for Hønefoss FT 17.12.25

Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss

PS 6/2026 Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss

Hovedutvalg for samferdsels vedtak den 28.01.2026:

Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:

1.

Buskerud fylkeskommune mener Ringerike kommune har gjort et godt arbeid med temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss og at den tar opp viktige utviklingstrekk og strategier for å tilpasse seg fremtiden og øke kommunens attraktivitet. Buskerud fylkeskommune avgir høringssvar i samsvar med saksframlegget.

2.

Buskerud fylkeskommune understreker at det er økonomisk utfordrende å drive kollektivtrafikk, og Ringerike kommune kan ikke forvente at det vil komme mer penger til kollektivtilbudet i Hønefoss de neste årene. Av den grunn stiller fylkeskommunen seg kritisk til større bilreducerende tiltak i Hønefoss som betinger betydelig styrking av kollektivtransporten.

3.

Intensjonen med pendlerparkering og matebusser til Hønefoss sentrum kan være positivt for å få ned gjennomgangstrafikk, men det forventes at Ringerike kommune må ta den økonomiske kostnaden ved et slikt tilbud. Fylkeskommunen har verken ressurser eller økonomi til å opprette og drifte et betydelig styrket kollektivtilbud.

4.

Fylkeskommunen vil tydeliggjøre at en ferdigstilling av E16 Eggemoen- Nymoen, ikke betyr at veinettet i Hønefoss klassifiseres ned til kommunale veier. Det vil fortsatt være fylkeskommunens ansvar jmf. fylkesordførers svar på tidligere spørsmål i fylkestinget.

Hovedutvalg for samferdsels behandling i møte den 28.01.2026:

Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:

1.

Buskerud fylkeskommune mener Ringerike kommune har gjort et godt arbeid med temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss og at den tar opp viktige utviklingstrekk og strategier for å tilpasse seg fremtiden og øke kommunens attraktivitet. Buskerud fylkeskommune avgir høringssvar i samsvar med saksframlegget.

Følgende hadde ordet:

Eilev Bekjorden (Frp), Tonje Enersen (Ap), Simon Sebastian Nordanger (Sp), Tove Hofstad (V), Iselin Haugo Stavn (H) Knut Andre Svensbråten (Frp).

Eilev Bekjorden (Frp) fremmet følgende alternative forslag på vegne av Frp og INP:

Buskerud fylkeskommune ser med bekymring på Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss. Konsekvensene for folk og næringsliv vil være store. Buskerud fylkeskommune ber Ringerike kommune legge følgende føringer til grunn for videre arbeide:

1.

Ingen fjerning av parkeringsplasser

2.

Ingen nye gågater eller nye sykkelfelt på bekostning av gater der det i dag er biltrafikk.

3.

Ingen brukerbetaling i form av bompenger, veiprising, rushtidsavgift eller økte priser på parkering.

Simon Sebastian Nordanger (Sp) fremmet på vegne av Senterpartiet følgende tilleggspunkter til innstillingen:

1.

Buskerud fylkeskommune understreker at det er økonomisk utfordrende å drive kollektivtrafikk, og Ringerike kommune kan ikke forvente at det vil komme mer penger til kollektivtilbudet i Hønefoss de neste årene. Av den grunn stiller fylkeskommunen seg kritisk til større bilreduserende tiltak i Hønefoss som betinger betydelig styrking av kollektivtransporten.

2.

Intensjonen med pendlerparkering og matebusser til Hønefoss sentrum kan være positivt for å få ned gjennomgangstrafikk, men det forventes at Ringerike kommune må ta den økonomiske kostnaden ved et slikt tilbud. Fylkeskommunen har verken ressurser eller økonomi til å opprette og drifte et betydelig styrket kollektivtilbud.

3.

Fylkeskommunen vil tydeliggjøre at en ferdigstilling av E16 Eggemoen- Nymoen, ikke betyr at veinettet i Hønefoss klassifiseres ned til kommunale veier. Det vil fortsatt være fylkeskommunens ansvar jmf. fylkesordførers svar på tidligere spørsmål i fylkestinget.

Votering:

Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak ble vedtatt med 10 stemmer, (H, Krf, V, Ap, Sp, Rødt) mot Eilev Bekjorden (Frp) sitt alternative forslag som falt med 3 stemmer, (Frp og INP).

Simon Sebastian Nordanger (Sp) sine 3 tilleggspunkter til innstillingen ble vedtatt med 7 stemmer, (H, Frp, INP, Sp) mot 6 stemmer, (Ap, V, Krf og Rødt).

Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:

1. Buskerud fylkeskommune mener Ringerike kommune har gjort et godt arbeid med temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss og at den tar opp viktige utviklingstrekk og strategier for å tilpasse seg fremtiden og øke kommunens attraktivitet. Buskerud fylkeskommune avgir høringsvar i samsvar med saksframlegget.

19.01.2026

Gro Ryghseter Solberg

Fylkesdirektør for samferdsel

Sammendrag

Ringerike kommune har sendt ut Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss på høring, først til et begrenset utvalg 25.06.25, og nå med en noe revidert utgave til et langt bredere utvalg. Hensikten med temaplanen er å både

belyse utfordringene i byen i forhold til dagens mobilitet, og legge frem en helhetlig planlegging der hvor fokuset er å gjøre Hønefoss til en mer tilgjengelig og attraktiv by.

Planen består av tre hovedkategorier av tiltak som bygger opp under målsettingene i byutviklingsstrategien. Tiltakene har mål om å redusere bilbruk basert på dagens infrastruktur, og vise hvordan det kan bli lettere å komme seg til og rundt i Hønefoss sentrum på myke trafikanterers premisser.

Buskerud fylkeskommune synes Ringerike kommune har gjort en solid jobb med denne temaplanen hvor de tar tak i mobilitetsutfordringene som er i dagens Hønefoss med en svært høy andel av bilbruk. Kunnskapsgrunnlaget er godt jobbet med og inneholder gode tiltaksforslag med et tidsperspektiv innen 2035. Planen har også et fokus på demografiske forhold, som fylkeskommunen vil trekke frem som svært positivt.

Fylkeskommunen ønsker å være i dialog med kommunen når det kommer til vurdering av tiltak som berører fylkesvei og kollektiv. Dokumentet bør gjennomgå for å innarbeide henvisninger til Buskerud fylkeskommunes handlingsprogram for samferdsel 2026-2029 der det er naturlig.

Saksopplysninger

Ringerike kommune sendte ut temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss på høring til et utvalg av offentlige myndigheter og organisasjoner den 25.06.2025. Fokuset i planen er mobilitet på myke trafikanterers premisser hvor det skal være tilrettelagt for å kunne gå, sykle og reise kollektivt. Planen forsøker derfor å svare ut hvilke mobilitetsutfordringer Hønefoss har. Fylkeskommunen gav en uttalelse til planen den 29.08.2025. Grunnet planens innhold og tidsramme, var det ikke mulig å få politisk behandlet saken i hovedutvalget innen gitt uttalelises frist. Derfor tas saken opp til behandling ved ny høring.

Til fylkestinget 17.12.2025 ble det sendt inn en interpellasjon til fylkesordfører angående denne planen med ønske om at svarene ble omtalt i høringsssvaret. Spørsmålene fra interpellasjonen med svar legges ved dette saksframlegget.

Etter politisk behandling i formannskapet 21.10.2025 og kommunestyret 06.11.2025 i Ringerike kommune, ble følgende vedtatt:

1. Mobilitetsplan sendes tilbake uten realitetsbehandling
2. Før ny realitetsbehandling skal det kartlegges og dokumenteres tidslinje med alle korrespondanser som går på medvirkning og informasjon mot aktuelle interessenter.
3. Til ny realitetsbehandling skal det også fremlegges planens opprinnelige strategi og kommunikasjonsplan, som så ble endret av formannskapets vedtak.
4. Planen skal ut på en ny utvidet høring. Høringsfristen settes til 1.2.2026

Ringerike kommune har nå sendt mobilitetsplanen for Hønefoss ut på ny høring.

Som kommunen selv oppgir, er målet å legge bedre til rette for at alle som bruker byen, får mulighet til å bli hørt. Kommunen ønsker gjennom en ny høring å gi tydeligere informasjon om hva mobilitetsplanen skal bidra til, slik at innbyggere, næringsliv og alle som bruker byen kan komme med sine meninger.

Hensikten med temaplanen er å både belyse utfordringene i byen i forhold til dagens mobilitet, og legge frem en helhetlig planlegging der hvor fokuset er å gjøre Hønefoss til en mer tilgjengelig og attraktiv by. Videre legger planen både nasjonale og regionale føringer, herunder *Med hjerte for Buskerud – Regional planstrategi for Buskerud 2024-27* og *Buskerud fylkeskommunes handlingsprogram for samferdsel 2026 - 2029*, som grunnleggende prinsipper for planens strategiske rammeverk.

Planen foreslår tre hovedkategorier av tiltak som bygger opp under målsettingene i byutviklingsstrategien:

1. Trygge, gode, blågrønne byrom og -akser for alle
2. En mer tilgjengelig by: i. Trygghet og tilgjengelighet for gående og syklende ii. Mindre bilkøer og bedre innfartsparkeringer
3. Regionens kollektivknutepunkt

Prioriteringen av hvilke tiltak som bør gjennomføres på kort sikt, er vurdert ut fra effekt for å øke andelen gående, syklende og kollektivreisende samt kostnader og gjennomførbarhet.

Temaplanen er bygd opp og legger vekt på fem hovedkapitler; Dagens mobilitet i Hønefoss, fremtidig mobilitet i Hønefoss, mobilitet i henhold til demografiskiftet og folkehelse, tiltak og løsninger, samt gjennomføring og finansiering.

I kapittelet om dagens mobilitet belyser kommunen utfordringene rundt mobiliteten i Hønefoss. Stor del av trafikken fra E16 går igjennom Hønefoss for å unngå omkjøringen rundt byen, og resulterer i økt trafikk igjennom sentrum. Den største utslippskilde for klimagasser i Ringerike kommer fra biltrafikken (58 %), samt at trafikk langs med hovedveinettet er en bidragsyter til støyforurensning. Kapittelet viser også til hvordan dagens parkering bidrar til økt trafikk i sentrumsområdene, kollektivdekningen byen, samt reisevaner. Gjennom trafiksikkerhetsplanen og temaplanen for mobilitet, skal kommunen prioritere trafiksikkerhet og fokusere på å bli en trafiksikker kommune.

Videre i kapittelet om fremtidig mobilitet i Hønefoss kommer kommunen med eksempler på hvordan innbyggerne reiser i dag, og hvordan reisemiddelfordelingen de siste 12 årene har endret seg lite. Fra reisevaneundersøkelsen gjort i 2013 og 2023, er fordelingen lik med 4 % som benytter kollektivt og 75 % som benytter personbil. Kapittelet viser utredninger for hvordan trafikkbildet ser ut om 10 år uten at tiltak utføres, som viser at kapasiteten på veinettet er belastet og kan føre til tilbakeblokkering på hovedveinettet. Kapittelet nevner videre Områdereguleringen for Hønefoss, og langsiktig infrastruktur, og peker på enkelte mål for byutviklingen, herunder at vekst av personbiltrafikk skal tas av kollektiv, sykkel og gange.

Planen inneholder kostnadsmodeller som viser summen hver enkelt betaler ved bruk av de ulike fremkomstmidlene. Resultatene viser utfordringer ved å nå nullvekst og mobilitetsmålene i Hønefoss, siden det på korte turer på 3 km lønner seg å benytte personbil.

Mobilitet i henhold til demografiskiftet og folkehelse er et tema som blir mer og mer aktuelt. Her belyser kommunen blant annet utfordringer for både den eldre og den unge befolkningen. Planen viser til folkehelse og folkehelsekalkulatoren, samt effekten som aktiv og grønn mobilitet vil ha på samfunnet, herunder både i forhold til miljø, klimatilpasning og økonomiske besparelser.

Som et vedlegg til temaplanen har det blitt lagt ved en liste over kortsiktige tiltak. Tiltakene baserer seg på en utredning utført som en del av utviklingen til temaplanen. Utredningen tar utgangspunkt i tidligere planarbeid samt påfølgende forprosjekter. Tiltakene ble deretter vurdert med hensyn til potensialet for bedring av mobiliteten innenfor en kortere tidsramme, og satt inn i en prioritering rekke. Enkelte tiltak som foreslås er 30 km/t-sone i sentrumsområdene, sammenhengende gang- og sykkelnettverk, samt trafikantbetaling. Hovedtiltakene har fokus på å skape et byrom som prioriterer gående- og syklende samt øker trafiksikkerheten i sentrum.

Avslutningsvis kommer kommunen med ulike forslag til gjennomføring og finansiering av de foreslåtte tiltakene. Et av finansieringsalternativene som blir utredet er muligheten for trafikantbetaling i form av bompenger og veiprising, herunder miljøtakster og dynamisk kjøprising. Planen viser til mulighetsrommet for å benytte de ulike formene for finansiering slik at tiltak som bygging av bruer kan delvis finansieres ved bruk av trafikantbetaling. Andre metoder for finansiering som også har blitt utredet er parkering og ved en form for enklere bypakke der hvor finansieringen benyttes til tiltak for sykkel, gange og kollektivt i stedet for veiprosjekter. Det vises også til innspill til statlige og fylkeskommunale ordninger for infrastrukturtiltak, herunder handlingsplanen.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Denne saken har ingen direkte økonomiske og administrative konsekvenser. Alle tiltak som presenteres i planen som vil innebære en medvirkning av fylkeskommunen, må inn en prosess med samarbeid og eventuelle videre utredninger, og knyttes opp mot handlingsprogram for samferdsel 2026–2029.

Bærekraftkonsekvenser

Denne saken har ingen direkte bærekraftkonsekvenser, men temaplanen inneholder gode tiltak som har en god innvirkning på både sosial og miljømessig bærekraft i Hønefoss. Ved at Buskerud fylkeskommune stiller seg positive til mange av mobilitetstiltakene som presenteres, har dette en indirekte innvirkning.

I kapittel 6 i planen skrives det om demografiskiftet, hvor en stadig større andel av befolkningen blir eldre og aktiv mobilitet er en nøkkelfaktor for å møte presset på helse- og omsorgstjenestene. En friskere befolkning vil kunne øke arbeidsdeltakelse, redusere belastningen på helse- og omsorgstjenestene og bidra til at flere er selvhjulpne lengre.

Ved å legge til rette for gang- og sykkelveier, økt fortetting og grønne nærmiljø, kan Ringerike kommune bidra til bedre helse i befolkningen samtidig som klimamålene fremmes.

I forhold til sosial bærekraft, øker et godt kollektivtilbud mobiliteten i samfunnet generelt og kan bidra til at ulikheter utjevnes. En reduksjon i klimagassutslipp avhenger av i hvilken grad et nytt kollektivtilbud vil bli tatt i bruk.

Fylkeskommunedirektørens samlede vurderinger

Fylkeskommunedirektøren ønsker å gi ros til Ringerike kommune, og fremheve hva som ble skrevet i fylkeskommunens høringsinnspill, da temaplanen ble sendt ut på den begrensede høringsrunden 25.06.2025, at mye godt arbeid er lagt inn i planen hvor flere viktige temaer har blitt belyst og undersøkt grundig. Endringene som er gjort mellom de to utgavene av planen er tydelige og merket med rødt, slik at det gjør det enkelt for de som skal gi innspill å orientere seg i planen.

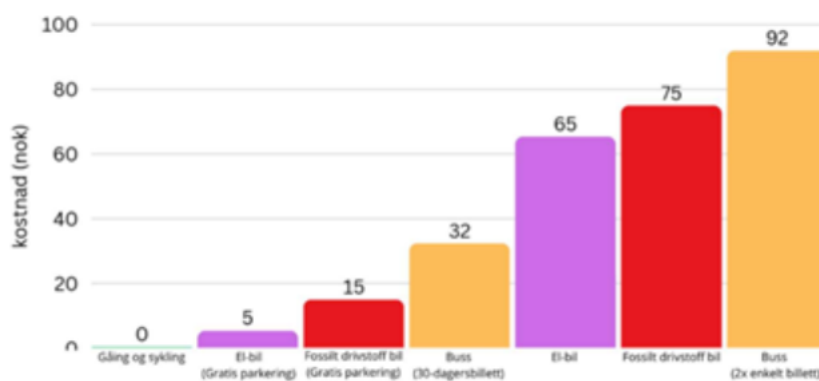
Kommunen skal også ha ros for at de har laget en mobilitetsplan som er faglig oppdatert og godt dokumentert. Kommunen har laget en plan som er på de myke trafikantene sine premisser og legger vekt på å skape en fremtidsrettet by der mennesker trives.

Tiltakene er godt beskrevet med tidshorisont og innhold. Dette gir et bra grunnlag for å kunne gjøre prioriteringer blant prosjektene.

Innspillene fra Buskerud fylkeskommune som ble gitt i forbindelse med den første høringen ligger vedlagt til denne saken.

Hønefoss er en by med en stor andel biltrafikk, særlig i sentrum hvor mange av de korte reisene gjennomføres med bil. Høy bilandel er en problemstilling som har eksistert i mange år, hvor årsakene til dette er flere. Fylkeskommunedirektøren synes dette beskrives godt i kapittel 5.4.1, hvor følgende figur er med på å forklare hvorfor bilen ofte blir foretrukket som reisemiddel i Hønefoss sentrum gjennom å estimere hvor kostbart det er for en person å reise til og fra Hønefoss med ulike reisemidler:

Figur 19 Kostnader for en 6km (3km hver vei) tur inntil Hønefoss med forskjellige reisemidler



Det er mange overflateparkeringsplasser i Hønefoss som er gratis, og denne figuren viser at bilreiser med både elektrisitet og fossilt drivstoff kommer billigere ut enn buss betalt med enkeltbillett, så lenge det finnes gratis parkeringsmuligheter. Dette er med på å velge bilen som reisemiddel, selv for de korte turene i sentrum, og selv om kollektivtilbudet i Hønefoss sentrum er relativt bra. Dette er viktig kunnskap å ta med seg inn i arbeidet med å gjøre prioriteringer på mobilitetstiltak som kan ha tilfredsstillende effekt på satte mål

Videre i temaplanen er bompenger beskrevet flere ganger som en mulig kilde til finansiering av ulike mobilitetstiltak. Siden kommunen og fylkeskommunen har et begrenset økonomisk handlingsrom, særlig med tanke på dagens økonomiske situasjon, synes fylkeskommunedirektøren det er positivt at Ringerike kommune også vurderer dette inn i planen som et av flere tiltak for å redusere biltrafikken i Hønefoss og mulig kilde til finansiering av ulike mobilitetstiltak. Som nevnt i forrige høringsinnspill, påpekes også viktigheten av at en eventuell iverksettelse med bompengefinansiering eller en bypakkeløsning, krever fastlagte prosesser og egne bompengeutredninger. Det tar flere år å utrede og få vedtatt en bompengeordning. Det er også viktig å ta med seg at tiltak som er lagt opp til bompengefinansiering, er tidkrevende og omfattende, slik at mindre mobilitetstiltak som kan realiseres uten, bør ha en høy prioritering.

Fylkeskommunedirektøren anser det også som positivt at rapport 2084/2025, utført av TØI angående 30 km/t fartsgrenser i byer blir benyttet i temaplanen. Flere europeiske byer har de senere årene innført varianter av generell fartsgrense 30 km/t. Dette har gitt gode resultater for trafiksikkerhet, lokalmiljø og trivsel. Ingen av byene har ønsket å reversere tiltaket. Fylkesdirektøren viser også til Nasjonal transportplan 2025–2036 (Meld. St. 14 (2023–2024)) der risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km oppgis å være om lag ti ganger høyere for syklistene og om lag fem ganger høyere for gående, sammenlignet med førere og passasjerer i bil.

I forslag til reviderte fartsgrensekriterier i vegnormal N300 Trafikkskilt legges det til grunn at fartsgrensesetting i tettbygd strøk i større grad bør ta utgangspunkt i hensynet til myke trafikanter. Fylkeskommunedirektøren vurderer prioritert tiltak 1 om 30 km/t-sone i Hønefoss som et positivt bidrag til mål om bærekraftig by- og tettstedsutvikling, mer innenfor skap og bedre folkehelse. Hvis de nasjonale kriteriene vedtas i tråd med høringsforslaget som behandlet i sak PS 33/2025 er det aktuelt å utrede dette som et mulig tiltak i løpet av planperioden.

Fylkeskommunedirektøren vil også understreke at Buskerud fylkeskommune har, gjennom handlingsprogram for samferdsel 2026-2029, vedtatt å gjennomføre en kartlegging av fartsgrenser langs fylkesveinettet. Eventuelle endringer i fartsgrenser forutsetter tett samarbeid mellom berørte veieiere. Dette er særlig viktig i områder der kommunale, fylkeskommunale og statlige veier inngår i samme trafikksystem, som er tilfelle i Hønefoss.

Fylkeskommunedirektøren ønsker også å rose Ringerike kommune for å løfte temaet mobilitetsutfordringer blant barn/unge og eldre i temaplanen, og hvordan demografiskifte kan påvirke fremtidens mobilitet. Dette er et stadig viktigere tema å ha med seg i arbeidet med mobilitet i fremtidens bymiljøer. Ringerike kommune er med dette med på å sette en god standard for innhold i fremtidige mobilitetsplaner. Fylkeskommunedirektøren vil samtidig oppfordre kommunen til å ta med relevante resultater fra nye kunnskapsgrunnlag som skoleveiundersøkelsen 2025 inn i planen.

Det er som tidligere nevnt mye godt arbeid som er lagt inn i temaplanen, og fylkeskommunen ønsker å være i dialog med kommunen når det kommer til vurdering av tiltak, spesielt forhold som berører fylkesvei, men også kollektiv. Dokumentet bør gjennomgås for å innarbeide henvisninger til Buskerud fylkeskommunes handlingsprogram for samferdsel 2026- 2029 der det er naturlig.

Vedtaksmyndighet

Saken sluttbehandles i hovedutvalg for samferdsel, jf. reglement for delegering og tildeling av innstillingsrett fra Buskerud fylkesting kap. 5.2.1.a.

Interpellasjon fra Stian Bakken (SP)

Mobilitetsplan for Hønefoss

Tidligere i høst la kommunedirektøren i Ringerike frem en mobilitetsplan for Hønefoss. I denne planen legges det frem en rekke tiltak for hvordan Ringerike skal få flere innbyggere til å sykle, gå og velge kollektivt. Den legger også vekt på at det er stor gjennomgangstrafikk i Hønefoss og tiltak for å få ned trafikken gjennom Hønefoss.

Mobilitetsplanen ble lagt ut på høring før sommeren 2025 fra 19 juni til 25 august og fikk 19 høringssvar, deriblant fra Buskerud fylkeskommune. Mobilitetsplanen skulle i utgangspunktet ta for seg langsiktige tiltak, men ble omgjort av formannskapet til å begrenses til kortsiktige tiltak.

I planen er det lagt frem 18 ulike kortsiktige tiltak for å endre reisevaner og mobilitet i Hønefoss. Spesielt engasjerte næringslivet seg mot planforslaget, den skapte mye debatt og engasjement og ble etter behandling i kommunestyret, sendt tilbake på ny høring. Blant noen av disse tiltakene omfattes også tilbudet fra Buskerud Fylkeskommune og det faktum at det er BFK som eier veiene som er omtalt i planen.

Det er blitt uttalt offentlig fra Ringerike Høyre at når Eggemoen- Nymoen E16 står ferdig så vil de fylkeskommunale veiene og de tre fylkeskommunale broene i Hønefoss klassifiseres ned til kommunale veier.

Noen av tiltakene som er tenkt gjennomført peker på en etablering av innfartsparkering med matebusser til sentrum fra nord, sør, øst og vest. Jeg kan ikke lese av høringsinnspillet til BFK at det nevnes noe om BFK sin rolle som eier av kollektivtilbudet i denne sammenhengen.

Et annet tiltak er innføring av trafikantbetaling (bompenger) på bybrua, som er en fylkeskommunal bro. Jeg kan kun lese av høringssvaret at BFK henviser til samferdselsdepartementet. Jeg vil tro at innføring av bompenge på en fylkeskommunal vei, må behandles og vedtas av fylkestinget, før kommunen kan gå videre med et slikt tiltak.

Hva tenker fylkesordfører om en trafikantbetaling på fylkesveien i Hønefoss for en tier, såkalt Hønefoss løsningen, hvem har hjemmel til å bestemme dette?

Har fylkeskommunen kapasitet eller økonomi til å stille med matebusser fra år 2030 i Hønefoss nord, sør, øst og vest for å frakte folk inn til Hønefoss sentrum?

Er det noen automatikk når E16 Eggemoen- Nymoen er ferdigstilt, så vil fylkesveiene og bruene i Hønefoss klassifiseres ned til kommunale veier?

Stian Bakken
Senterpartiet
stianbakken84@yahoo.no

Svar fra fylkesordfører

Spørsmål 1

Hva tenker fylkesordfører om en trafikantbetaling på fylkesveien i Hønefoss for en tier, såkalt Hønefoss løsningen, hvem har hjemmel til å bestemme dette?

Svar:

Stortinget vedtar en proposisjon for hvert enkelt bompengeprojekt. Bompenger kan innføres for å finansiere en utbygging av en veistrekning eller flere prosjekter og tiltak i en bompengepakke. Som grunnlag for en Stortingsproposisjon kreves blant annet grundige utredninger av prosjektet som skal bygges og finansieringsplan samt lokal/ regionalpolitisk enighet. Det innebærer at det må gjennomføres nærmere utredninger før saken kan legges fram for kommunen og fylkeskommunen til behandling.

Spørsmål 2

Har fylkeskommunen kapasitet eller økonomi til å stille med matebusser fra år 2030 i Hønefoss nord, sør, øst og vest for å frakte folk inn til Hønefoss sentrum?

Svar:

Kostnadsveksten i kollektivtransporten er langt høyere enn kommunal deflator. Dette gjør at fylkeskommunen har måttet redusere kollektivtilbudet i Buskerud med 45 mill.kr. Det er usikkert hvordan den økonomiske situasjonen for kollektivtransporten blir i framtida, og det er derfor ikke mulig å svare på dette spørsmålet pr. nå.

Spørsmål 3

Er det noen automatikk når E16 Eggemoen- Nymoen er ferdigstilt, så vil fylkesveiene og bruene i Hønefoss klassifiseres ned til kommunale veier?

Svar:

Det er ingen automatikk i noen omklassifiseringer av veinettet. Omklassifisering vurderes i forbindelse med planutarbeidelse for en ny vei eller veiomlegging, og følger en fastsatt prosess med høring i kommunen før det legges fram en politisk sak som grunnlag for vedtak i fylkestinget.