



RINGERIKE KOMMUNE
Postboks 123 Sentrum
3502 HØNEFOSS

Vår ref.: 2025/10740-7

Deres ref.:2024/9057

Dato: 29.08.2025

Høring - Ringerike kommune - Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss - Uttalelse

Vi viser til brev datert 25.06.2025, samt e-post med bekreftelse av utsatt frist datert 15.07.2025.

Tiltaket er vurdert ut fra fylkeskommunens rolle som regional planmyndighet, forvalter av fylkesvei, fagmyndighet for kulturminnevern og prosessmyndighet etter vannforskriften. Buskerud fylkeskommune har følgende merknader til varselet:

Kort om temaplanen

Temaplanens fokus skal være på mobilitet i Hønefoss på de myke trafikantenes premisser. Et av hovedfokusene i planen er legge frem tiltak som vil gi god effekt, samt er realiserbare innenfor visse rammer. Temaplanen forelegger tre hovedkategorier for tiltak som bygger opp under målsetningene i byutviklingsstrategien:

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

Videre legger planen frem hvilke tiltak kommunen ønsker å prioritere. Planen har et tidsperspektiv fra 2026 – 2035.

Generelle merknader

Temaplanen belyser mange viktige temaer innenfor mobilitet, samt kommer med forslag til mulige tiltak som kan gjøres for å bedre mobiliteten i Hønefoss, med hovedfokus på gående- og syklende.

SAMF vei og trafikk

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

Kart

Kommunen har utarbeidet flere kartlag med forslag til tiltak og ønsket utvikling innen samferdsel og mobilitet. Dette bør lenkes direkte til i planen, ikke bare henvises til.

Lenke: [Ringerike kommune - Kart](#)

Fylkesveinummer

Ved forvaltningsreformen i 2010, ble en del tidligere riksveier omklassifisert til fylkesveier. Gjennom dette arbeidet, samt arbeidet ved regionreformen i 2019/2020, var det flere av fylkesveiene, både nye og gamle, som fikk tildelt nye veinummer. Enkelte steder blir fylkesveier i og rundt Hønefoss omtalt ved bruk av gammelt nummer. Planen må reflektere oppdaterte fylkesveinummer der disse benyttes. I 2019 ble Nasjonal veidatabank (NVDB) oppdatert med nye veinumre til blant annet tidligere fylkesvei 163, som er nåværende fylkesvei 2860. Dette gjelder også for tidligere riksvei 35, som er nåværende fylkesvei 290.

Utfordringer rundt mobilitet

Vi ser det som veldig positivt at beregningene fra Helsekalkulatoren er tatt med inn i planen. Derimot kan vi ikke se noe omtale av utfordringene som barn og eldre har rundt mobilitet. Dette er temaer som bør belyses bedre i planen, da den nå fremstår som å hovedsakelig gjelde arbeidsreisende, og ikke mobilitet generelt.

Tiltak

I dokument "Høringsutkast - Tiltak på kort sikt – frem mot 2035 i temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss" legges det frem flerfoldige tiltak som vil berøre enten direkte eller indirekte fylkesveinettet. Flere av tiltakene kreves nøye vurdering, og samhandling mellom veieiere. Fylkeskommunen kan ikke basert på overnevnt dokument knytte seg til løsninger uten en intern prosess. Når det vil bli et tema med tiltak så må fylkeskommunen være involvert i prosessen, og gi en eventuell tillatelse før tiltaket kan utføres. For de større tiltakene, må disse spilles inn til vårt handlingsprogram.

Vi oppfordrer kommunen til dialog, spesielt med våre fagfolk som arbeider med trafiksikkerhet, både i arbeidet videre med planen, samt arbeidet med trafiksikkerhet på veinettet generelt i kommunen.

Kollektiv

Det er positivt med helhetlig temaplan for mobilitet og ønsker om å skape struktur. Det er viktig med god planlegging når det kommer til helhetlige løsninger for mobilitet. Når det gjelder satsning på kollektivtransport i Ringerike, herunder drift og utvikling av rutetilbudet

for buss i kommunen, har fylkeskommunen begrenset med muligheter for økt satsning som må tilpasses de tilgjengelige økonomiske rammene.

I planarbeidet og videre med mobilitetsløsninger i sentrum, bør kommunen se på dagens bussterminal. Utformingen på Hønefoss sentrum stopp er ikke optimal. I stedet for en standard terminal, er det en lang bussgate som resulterer i at trafikanter som skal benytte seg av buss må forflytte seg relativt langt. Dette er en utfordring for de ulike gruppene myke trafikanter, og lite universelt utformet. Utformingen resulterer også i en relativt uoversiktlig løsning, i motsetning til en vanlig bussterminal.

Ved ferdigstillingen av BaneNor's prosjekt med Ringeriksbanen, vil det være naturlig å se på alternativene for en bussterminal i Hønefoss. En av utfordringene ved å ha en form for bussterminal ved Ringeriksbanene, er at den befinner seg på utsiden av det naturlige sentrum av Hønefoss by, som betyr at en må eventuelt etablere et stopp i sentrum. Dette er vurderinger som må utdypes mer, gjerne i en utredning. Store deler av skoletransporten er sentralisert rundt Hønefoss sentrum stopp. Her bytter elever også mellom buss/taxi, og er noe som bør tas inn i utredningen.

En annen utfordring i Hønefoss sentrum, er biltrafikken i morgenrushet rundt kl. 08.00. Etter pandemien har biltrafikken økt betraktelig, da mange husstander anskaffet og benyttet seg av bil nummer to. Dersom en reduserer bybusstilbudet i større grad, vil også denne trafikken øke. Brakar startet et anbud i juli 2025, med et noe redusert bybusstilbud grunnet fylkeskommunens reduserte midler. Dette ble gjort for å opprettholde linje 200, Hønefoss-Oslo, som resulterte i en reduksjon av bybusstilbudet i Hønefoss by.

Sykkel

Temaplanen skal vektlegge blant annet fremkommelighet for syklende i sentrumsområdet. I kommuneplanens arealdel, som nå er til rullering, er det vedlagt et temakart for hovedsykkelruter i Hønefoss. Flere av de aktuelle sykkelrutene følger fylkesveinettet, som gjør at planleggingen av disse må skje i samråd med fylkeskommunen.

Vi vil påpeke at fylkeskommunen ikke kan binde seg til konkrete løsninger for utforming og standardvalg nå, det må gjøres i videre planlegging for den enkelte rute eller strekning. Vi viser og til at prioriteringer samt gjennomføring av tiltak langs fylkesveier utføres i henhold til vårt handlingsprogram.

Merknader til enkeltkapitler

Kapittel 3. Strategisk rammeverk – Grunnleggende prinsipper

I kap. 3.2 Regionale føringer er det en oversikt over fylkeskommunale planer/dokumenter. Oversikten er ikke oppdatert, da flere av planene ble opphevet ved fylkestingets vedtak om handlingsprogrammet for samferdsel 2026-2029 17. Juni 2025. Følgende planer er opphevet og/eller erstattet:

- Kollektivtransportplan - Buskerud mot 2030

- Samferdselsstrategi 2022-2033 for Viken fylkeskommune
- Vikens fylkeskommunes handlingsprogram for samferdsel 2022-2025

Buskerud fylkeskommunes handlingsprogram for samferdsel 2026-2029 som ble vedtatt av fylkestinget 17. juni 2025 må stå på oversikten. I tillegg bør regional planstrategi som ble vedtatt av fylkestinget 23. oktober 2024 stå på oversikten: «Med hjerte for Buskerud – Regional planstrategi for Buskerud 2024-2027.» Temaplanen med tilhørende tiltak må forholde seg til disse dokumentene, og refereringen til disse må revideres inn planen.

Kapittel 4. Dagens mobilitet i Hønefoss

I kap. 4.1 på side 17 er det en omtale av veisystemet rundt Hønefoss. Selv om rv. 7 mot Hallingdal er nevnt i kap. 4.1.1 på side 18, bør denne ruten også tas inn i omtalen på side 17. Rv. 7 inngår i øst/vestforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet (rv. 7 over Hardangervidda og rv. 52 gjennom Hemsedal).

4.4.1 Sykkeltilrettelegging

I delkapittelet angående sykkeltilrettelegging bør elsykkel også omtales da det er ansett som en “ny” transportform. Syklister har med elsykkel fått lengre rekkevidde, og bratte områder er blitt langt mer tilgjengelig for hverdagssyklisten. Det er også mer tilgjengeliggjort vinterstid for de som ønsker å begi seg ut som helårssyklist.

4.4.3 Kollektivtransport

Det bør understrekes at ganglenken mellom hjem og bussholdeplass også må oppleves attraktiv hvis kollektivtilbudet skal styrkes mot privatbil. Dette er med hensyn til sikkerhet, miljø og arkitektur/landskap i nærheten på strekningen, i tillegg til universell utforming. Det er derfor viktig å velge holdeplasser som har potensiale for flere som går og sykler til holdeplass og hvor veieiere kan gjøre mindre eller større investeringstiltak.

Se informasjon på tiltak.no: [Gåing til/fra holdeplasser - Tiltakskatalog for transport og miljø](#).

4.5 Trafikksikkerhet og ulykker i Hønefoss

På side 24 i temaplanen er det gjengitt: *“De siste ti årene har det blitt registrert flere politiregistrerte trafikkulykker i Hønefoss, se Figur 13. Det er sannsynlig at det har skjedd flere sykkelulykker enn det som offisielt er registrert, da man vet at det er mange sykkelulykker med personskade som ikke rapporteres til politiet, og dermed ikke kommer med i statistikken. Mørketallene for denne typen sykkelulykker er store.”*

I dette kapittelet bør det presiseres at eneulykker for sykkel **og for gående** er underrepresentert i ulykkesstatistikken. Eneulykker med gående er i statistikken ikke registrert som trafikkulykker, selv om det er forhold ved veimiljøet (eks. brøyting, strøing, kantstein e.l.) som er årsaken til fall og skade. Dette er skader som koster samfunnet mye hvert år, og som i mange tilfeller har større konsekvenser for enkeltpersoner og deres pårørende. Den offisielle statistikken kan derfor medføre at vi sikter oss inn på feil grunnlag iht. investeringer innen trafikksikkerhet og fremkommelighet for de myke trafikantene.

Kapittel 8. Tiltak og løsninger

8.1.1. 30 km-t fartsgrenser

Vi anser det som positivt at rapporten utført av TØI angående 30 km/t fartsgrenser i byer blir benyttet i temaplanen. Per nå blir det utført et arbeid av Vegdirektoratet med å revidere fartsgrensekriteriene i tettbebygde strøk. Om det blir endringer i disse kriteriene, må veieierne se på eventuelle endringer i tråd med nye kriterier i planperioden.

Videre vil vi påpeke at ved en eventuell endring er det svært viktig at de ulike veieierne samarbeider i en samhandlingsprosess. Dette er spesielt viktig i områder med mye kommunal- og fylkesvei.

8.4.1

Det er positivt at planen omtaler arbeidsgivers ansvar, og hvordan næringsliv samt det offentlige kan påvirke trafikkavviklingen gjennom å gjøre enkelte justeringer. I videreførelse av dette bør det også omtale trafiksikkerhet i arbeidsreiser.

Kapittel 9. Gjennomføring og finansiering

9.2.1 Trafikantbetaling

Det er uklart hva som menes med veipricing. I byområder kan man variere bompengetakstene ut fra tiden på døgnet. Man kan også differensiere takstene ut fra kjøretøyenes miljøklasse. Rammene for bompengetakster framgår av takstretningslinjene for bompengeprojekt på offentlig vei. På strekningsvise utbygginger på riksveinettet blir noen ganger bompengetakstene beregnet ut fra et beløp pr. kjørt km, men veipricing som system er ikke innført i Norge.

I Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon for 2025 (Prop. 1 – statsbudsjettet) står det på side 97 at en konseptvalgutredning om veibruksavgift og bompenge er kvalitetssikret i henhold til statens prosjektmodell. Det er ikke aktuelt for regjeringen å gå videre med dette arbeidet i form av et forprosjekt nå, og regjeringen legger opp til å arbeide videre med å utvikle bompengefinansieringen i tråd med Nasjonal transportplan 2025-2036. Dersom arbeidet med veibruksavgift/veipricing blir tatt opp igjen, vil innføring av en slik ordning ligge en stund frem i tid.

I underkapittel 9.2.1 står det at hvis trafikantbetaling benyttes til finansiering av tiltak, vil det settes opp en bom i nærheten av tiltaket som fjernes når tiltaket er utført. Dette ligner mest på en bompengoordning for et enkeltprosjekt. For øvrig fjernes bommen når bompengelånet er nedbetalt.

En bompengoordning i en by har vanligvis en bomring som finansierer flere prosjekter og tiltak innenfor en fastsatt økonomisk ramme. Det er også fastsatt en bompengeperiode, vanligvis på 15 år. Omfanget av prosjekter og tiltak styres gjennom porteføljestyring. I en slik

bompengoordning er det krav til lokal egenandel som i utgangspunktet skal dekke 20 pst. av investeringskostnadene på fylkeskommunalt og kommunalt veinett. I flere tilfeller er egenandelen blitt forhandlet ned til 15 pst. Denne kommer i tillegg til merverdiavgiftskompensasjonen fra staten.

Til slutt i avsnittet står det at hvis det etableres en bomring, kan den ha mange funksjoner, som å begrense trafikken inn i sentrum, finansiere sykkelveier, brøyting og annet. Vi gjør oppmerksom på at bompenger ikke kan benyttes til brøyting. Selv om veglovens § 27 gir en vid hjemmel til bruk av bompenger, har ikke Stortinget ønsket at bompenger skal brukes til drift og vedlikehold av offentlig vei. En overordnet setning i temaplanen kan være: «En bomring kan ha flere funksjoner, som å begrense trafikken inn i sentrum og finansiere veiprosjekter, kollektivtiltak, tiltak for gående og syklende og annet. Under visse forutsetninger kan bompenger også benyttes til drift av kollektivtrafikk.»

Tabell 14, side 51

Kategori effekt: Det står at trafikantbetaling er et svært effektivt virkemiddel for å redusere biltrafikken. Dette vil være avhengig av nivået på takstene, kollektivtilbudet, tilrettelegging for sykkel og gange mm.

Kategori statlige midler og lokale bidrag: Det er uklart hva som menes her. Som nevnt ovenfor, vil det i en bompengepakke med porteføljestyring være krav til lokal egenandel (bevilgninger fra fylkeskommunen og/eller kommunen). Fordelingen mellom fylkeskommunen og kommunen kan fastsettes lokalt.

9.2.3 En enklere bypakke – bypakke «light»

Når det kommer til begrepet «bypakke light», er dette noe som fylkeskommunen ikke er kjent med fra tidligere. Det virker noe kunstig med denne oppdelingen, og det bør vurderes å ha en samlet omtale der det framgår at en bypakke i stor grad kan tilpasses lokale behov. For øvrig kan også en bypakke for større byområder legges fram uten større veiprosjekter. Et eksempel er Bypakke Grenland fase 2 som ble lagt fram av Regjeringen 20. juni i år. Dette er et tema som bør utbroderes, spesielt i hva som legges i “light”.

Andre merknader

Hensynet til automatisk fredete kulturminner

Når det gjelder automatisk fredete kulturminner, har fylkeskommunen ingen konkrete innspill eller merknader til Ringerike kommunes temaplan for overordnet mobilitet. Hensynet til eventuelle automatisk fredete kulturminner må isteden avklares i forbindelse med behandling av framtidige byggesaker eller detaljreguleringsplaner som er foreslått som tiltak i temaplanen som nå er til høring, jf. kulturminnelovens § 9 (se også §§ 3 og 8).

Hensynet til nyere tids kulturminner

Når det gjelder nyere tids kulturminner, har fylkeskommunen ingen konkrete merknader eller innspill på nåværende tidspunkt. Vi ber om at foreslåtte tiltak i temaplanen som berører kulturminner og kulturmiljø av nasjonal eller regional interesse, oversendes fylkeskommunen for uttalelse når det foreligger en konkret plan- eller byggesak.

Ringerike kommune er i ferd med å utarbeide en kulturminneplan. I forbindelse med dette arbeidet er det registrert verneverdige bygninger og andre kulturminner. Vi ber kommunen om å sjekke registreringen opp imot de foreslåtte tiltakene i temaplanen for å utelukke at kulturminneverdier berøres negativt.

Avsluttende merknader

Det er mye godt arbeid som er lagt inn i temaplanen. Flere viktige temaer har blitt belyst og undersøkt grundig, mens noen temaer krever ytterligere utredning og omtale. Fylkeskommunen ønsker å være i dialog med kommunen når det kommer til ytterlig vurdering av tiltak, spesifikt når det kommer til forhold som berører fylkesvei. Dokumentet bør gjennomgås for å innarbeide henvisninger til Buskerud fylkeskommunes handlingsprogram for samferdsel 2026-2029 der det er naturlig.

Vennlig hilsen

Lise-Lotte Holm Bjarnadóttir

Seksjonsleder

Eline Bakken Hekland

Rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandler Nyere tids kulturminner: Sigrid Vadstein

Saksbehandler Automatisk fredete kulturminner: Gaute Reitan

Saksbehandler Samferdsel: Eline Bakken Hekland

Kopi til:

STATENS VEGVESEN

STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS

BANE NOR SF

NYE VEIER AS