

Temaplan for mobilitet – leveringsfrist 15. August 2025

I forbindelse med ovennevnte temaplan, er det dessverre vanskelig – eller for undertegnede umulig å få levert dette online/elektronisk. Kanskje har jeg gjort noen feil. Men forsøket ble i alle fall slettet på nett.

Derfor må dette leveres per post/eller bud direkte til kommunen. Og forsinket av ovennevnte grunn. Innlegget/forslaget/kommentarene er IKKE unntatt fra offentlighet fra min side.

Kommentarer og forslag til mobilitetsplanen.

Etter et sterkt engasjement for temaet – især offentlig siden sommeren 2018 har jeg forsøkt å finne fornuftige og kreative ideer og løsninger.

Og har valgt å inndele dette klart markert i en kortsiktig og langsiktig del. Den kortsiktige gjelder fra umiddelbart, frem til langtidsplan.

Langtidsplan bør være en forsiktig og fornuftig planlegging av byens utvikling og blir gjort slik at fremtidige helhetlige løsninger ikke blir permanent blokkert. Dette er en stor utfordring for planleggere, byråkratiet og politikere. Men fullt mulig og et særdeles viktig offentlig ansvar. Husk, historien vil dømme over det som blir gjort i dag, og eventuelle feil eller fornuftige beslutninger som blir gjort.

I et vedlegg som jeg laget i 2018 har jeg forsøkt å vide nødvendige vyer, kall det gjerne de langsiktige.

Men på kort sikt er det noen hovedpunkter som må planlegges og igangsettes.

Hva er det egentlige problemet med Hønefoss trafikken? Det kan enkelt besvares – problemet er KAPASITET! Dette skyldes flere forhold, hvor især trafikken er større enn veien tillater. Dernest fordi all trafikk i hovedsak beveger seg syd-nord og motsatt. Skal man f.eks. til Hønefoss sentrum, finnes det kun et kjørefelt både fra syd og nord. I dagens situasjon medfører dette at byen for andre enn lokaltrafikken blokkerer for andre besøkende som f.eks. ønsker å besøke byen eller handle i byen. Hønefoss var tradisjonelt et handelssenter for en større region enn Ringerike kommune. Lokaltrafikken gjennom byen har mer eller mindre kvalt dette. Og utviklingen på Hvervenkastet har ikke medført mindre trafikk gjennom byen, snarere det motsatte.

Selvfølgelig er det et fremtidig lyspunkt i at det vil komme en forlengelse a E16 fra Jevnaker over til E16 – Valdresveien/stamveien. Men dette er nok allikevel ikke nok.

Et annet tema som brukes feil i dag, er at biltrafikk skaper mer forurensning – selv om dette er tilbakevist i rapporten «Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss 2026-2035».

Elbil/elbusser og el varetransport vil fortsette å utvikle seg i tråd med bilsalget av el kjøretøy som senest i år ligger på 97,4 prosent av alt salg.

Den viktigste og nødvendigvis også på kort sikt er å sørge for en ny innfartsvei til byen. Til sentrum av Hønefoss. Dette kan løses med en tunnel fra midten av Øyabakken, opp til nivået med dagens E16. Deretter delvis over et jorde til dagens E16, men med noe forlengelse tilrettelagt for det fremtidige planlagte krysset for adkomsten til Hønefoss. fra den planlagte nye E16/FRE16-prosjektet. Altså ikke til hinder for fremtidsplan.

Argumenter mot en tunnel vil være flere; økonomi, dårlig grunnforhold, med mye mer. La meg da si at når det er mulig å bygge t-banetunnel under London, i elendig jordbunn, delvis i leire og vann, så klarer man å løse dette i Hønefoss også. Og tunnel elementer kan støpes miljøvennlig og kortreist fra Hensmoen med litt godvilje. Noe som bør vektlegges mer i offentlige anskaffelser generelt.

Det neste er en ekstra bru fra Kongensgate over Tippen til Hønengata. Lagerbygget på «Lys og kraftbygget» må rives, men ellers er det ingen forhindringer. Anslutningen mellom begge broene vil da kunne møtes med veien direkte fra E16 nedenfor der tunnelen kommer ut, i en stor rundkjøring, med mange parkeringsplasser under. En bom på brua mellom nordsida og sydsida er ganske enkelt for dumt, og ikke til annen nytte enn for kommunekassen. Dette forstår publikum/velgerne.

En bomavgift i forbindelse med førnevnte tunnel vil det derimot kunne oppnås forståelse for, fordi det løser problemet med trafikk kapasitet, adkomst til byen og en levende by for handel, underholdning og generelt byliv.

Jeg vil gjerne delta i utarbeiding av arkitekturplaner, modell, og andre tekniske løsninger. Hvis jeg kan være så snill å få lov. Og vær så snill, ikke la noen, byråkrater eller politikere få lov å oppfatte nye forslag som «fornærmelser» mot deres kanskje fastgroddede ideer. Når det så tydelig er klart at lavere fartsgrenser og ensidigheten i sykkelstier ikke er en løsning til nytte. Ei heller bom på bybrua.

Alternative sykkelveier har jeg utarbeidet, men det blir for langt å komme inn på alle detaljer her.

Anmoder videre om at innsendt materiale arkiveres sammen med temasaken, slik at det foreligger tilgjengelig for fremtidig forskning og avhandlinger i forbindelse med unge studenters utdannelse.

Hønefoss, 14. august 2025

Knut H. Nyhagen

Blomsgate 21

3510 Hønefoss

Tel.: 4004 1550

Epost: knut@nyhagen.eu

Vedlegg; Power Point fra 2018, fortsatt like relevant.



Hønefoss 2030 - 2050

- NÆR FREMTID – LOKALKOMMUNIKASJON – BYPLAN FASE 1
- LANGTIDS PLAN 2030 – 2050 BØR OGSÅ SNARLIG UTVIKLES – FASE 2

Knut H Nyhagen
21.08.18

Hønefoss 2030

NÆR FREMTID – LOKALKOMMUNIKASJON – BYPLAN FASE 1

I den nære fremtid må byen løse en rekke akutte utfordringer, og trafikk- situasjonen er av miljøhensyn en av de aller viktigste av disse.

Hønefoss er ikke Oslo. Den som sitter trygt plassert i et hav av kollektive tilbud kan saktens foreslå alternativ. Men idéene må være realistiske hvis en byplan lokalt skal kunne fungere, bli akseptert og integrert.

At fremtiden er elektrisk er det ingen tvil om av miljømessige årsaker. Hva som vil være energien er ikke avgjort ennå. Det kan være kun el-batteri, solceller, biofuel, brenselceller, sterlingmotor, eller andre.



Hønefoss 2030

NÆR FREMTID – LOKALKOMMUNIKASJON – BYPLAN FASE 1



BYENS ANSIKT BESTEMMES AV BYENS ADKOMST OG SERVICE

Oppmerksomhet kan skapes ved gunstig adkomst og priser for elbillading. Næringsliv må ta initiativ til dette og lokale myndigheter styre og tilrettelegge, samt forhandle med impliserte – enten det er grunneiere, stat, fylke eller vei- og baneutbyggere.

Hønefoss 2030

NÆR FREMTID –
LOKALKOMMUNIKASJON
– BYPLAN FASE 1

Adkomst til byen er ikke med på byplanen – som egentlig kun er en sentrumsplan. Men adkomst og trafikk må avklares hvis en plan skal være fullverdig.



Foto: Frode Johansen, Ring. blad

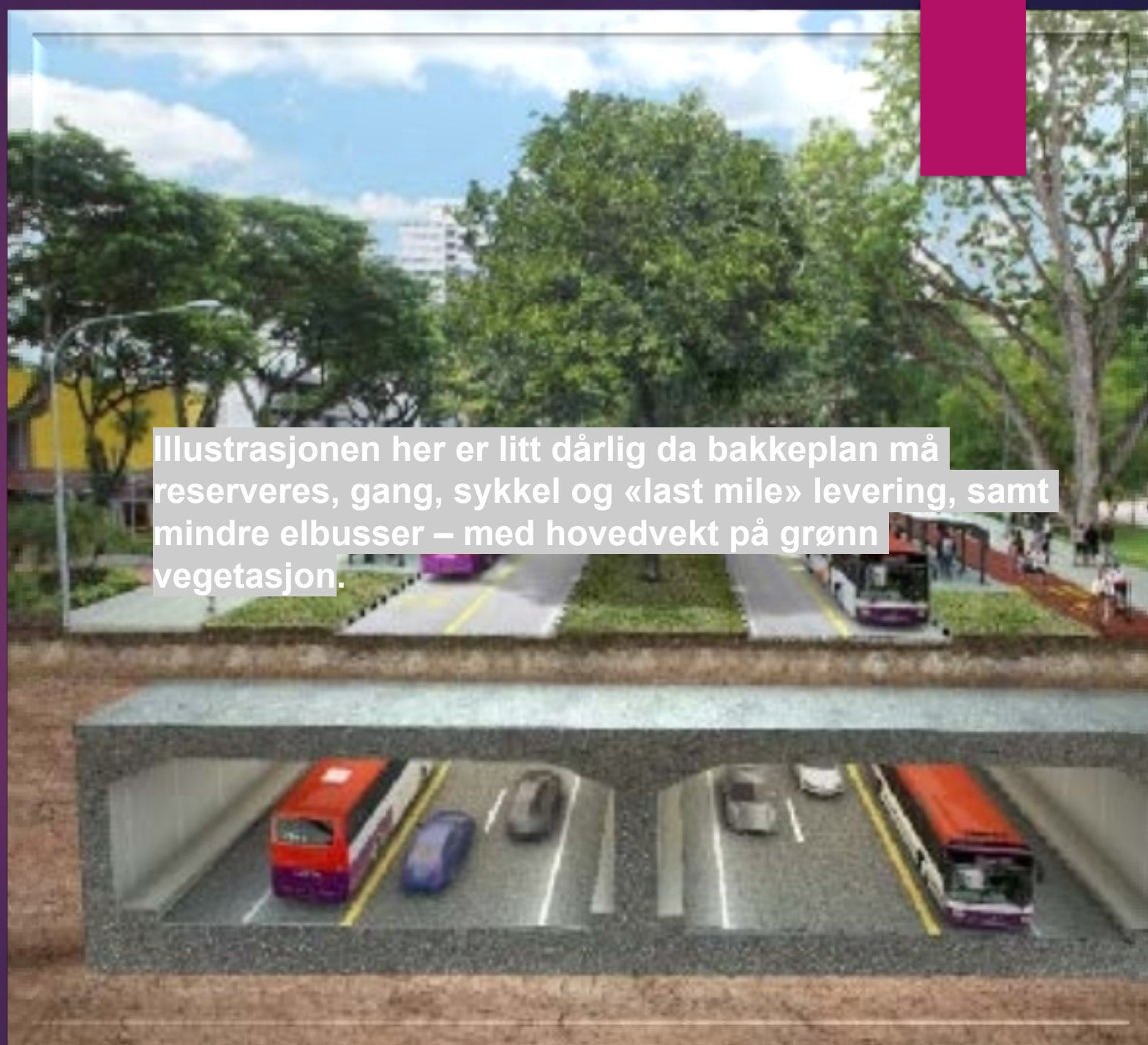
Hønefoss 2030

NÆR FREMTID – LOKALKOMMUNIKASJON – BYPLAN FASE 1

◆ Prefabrikkerte kulvert elementer for rask og rimelig utbygging av alternativ veiforbindelse syd – nord av sentrum og busstrafikk til hovedbuss-stasjon og den nye jernbanestasjonen.

◆ Med direkte adkomst til nye p-hus under bakken og nybygg i sentrum.

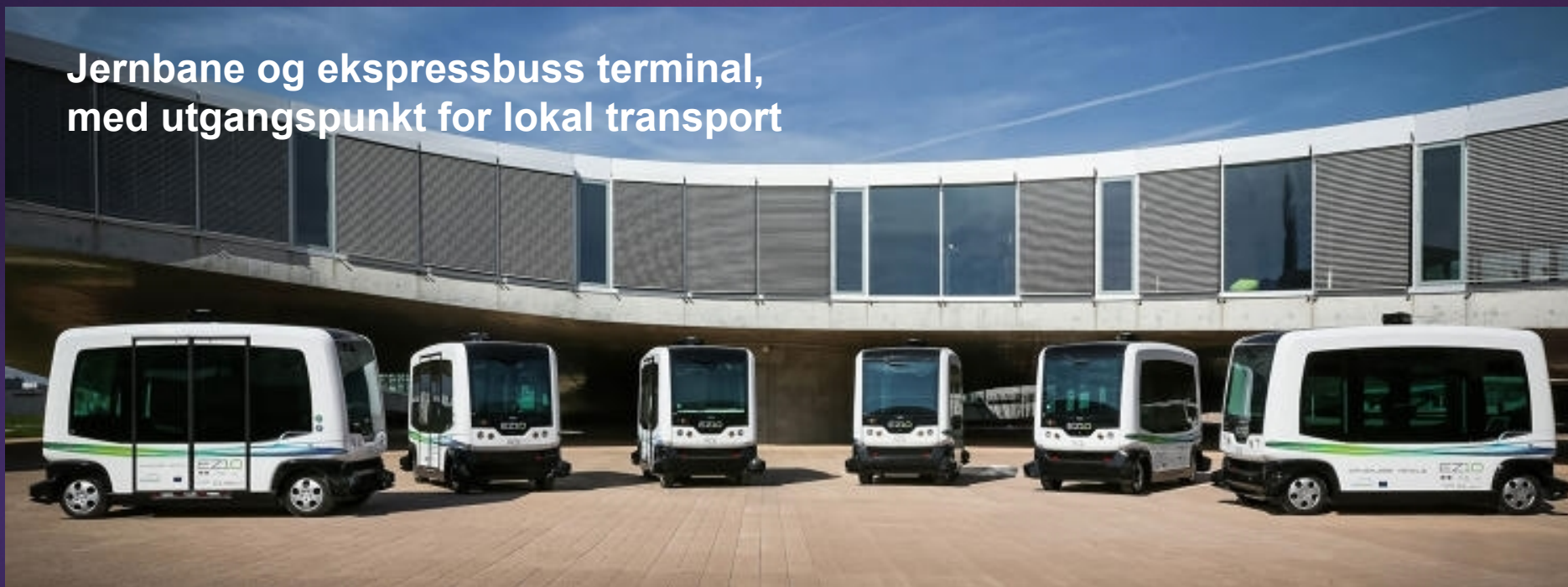
◆ Eventuelt med pendler-parkering ifm. med regionale busser, jernbane og autonome, hyppig sirkulerende el – bybusser. Hvert 10. minutt i mest trafikkerte sentrumsområder.



Hønefoss 2030

NÆR FREMTID – LOKALKOMMUNIKASJON – BYPLAN FASE 1

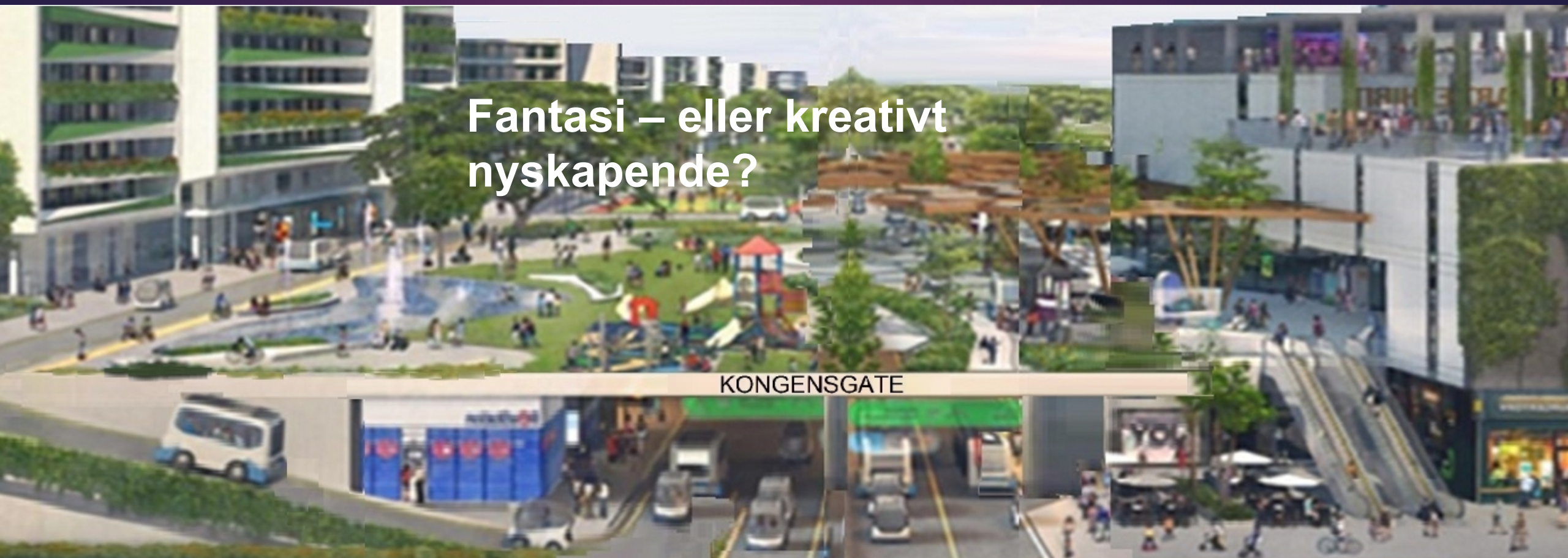
Jernbane og ekspressbuss terminal,
med utgangspunkt for lokal transport



Sentralt i kombinasjon må jernbanestasjon og stasjon for ekspressbusser, lokaltransport: dvs. transport til og fra pendlerparkering, barnehager, boliger, forretninger, arbeidsplasser, sykehus, mv. etableres.

- Sykkel er ikke et alternativ, i allslags vær og temperatur til dette helårsbehovet, for gammel og ung.

Hønefoss 2030 – 2050 fase 2



Vil det være for drastisk å forestille seg at byen kan få tunneller og parkering under nyetableringer en gang etter 2030? Det forutsettes da at all trafikk; busser, biler, osv. vil være støyfrie og helt fri for utslipp av klimagasser. Og dagens gater vil kunne være grønne, rekreative arealer.

Hønefoss 2030

NÆR FREMTID – LOKALKOMMUNIKASJON – BYPLAN FASE 1

Rapportene kommunen har mottatt tilkjennegir ønske om å satse på liv i sentrum, med levende forretninger. Samtidig vil man redusere parkering, innføre bomringer, og generelt hindre trafikk. En begrunnelse er miljøhensyn, men statistikkene viser til et stadig mer miljøvennlig kjøretøymønster, jfr. elbil. Er rapportene forenlige med den reelle utviklingen vi har i verdens ledende land for miljøvennlige privatbil trafikk? Og forenlig med byutvikling i sentrum?

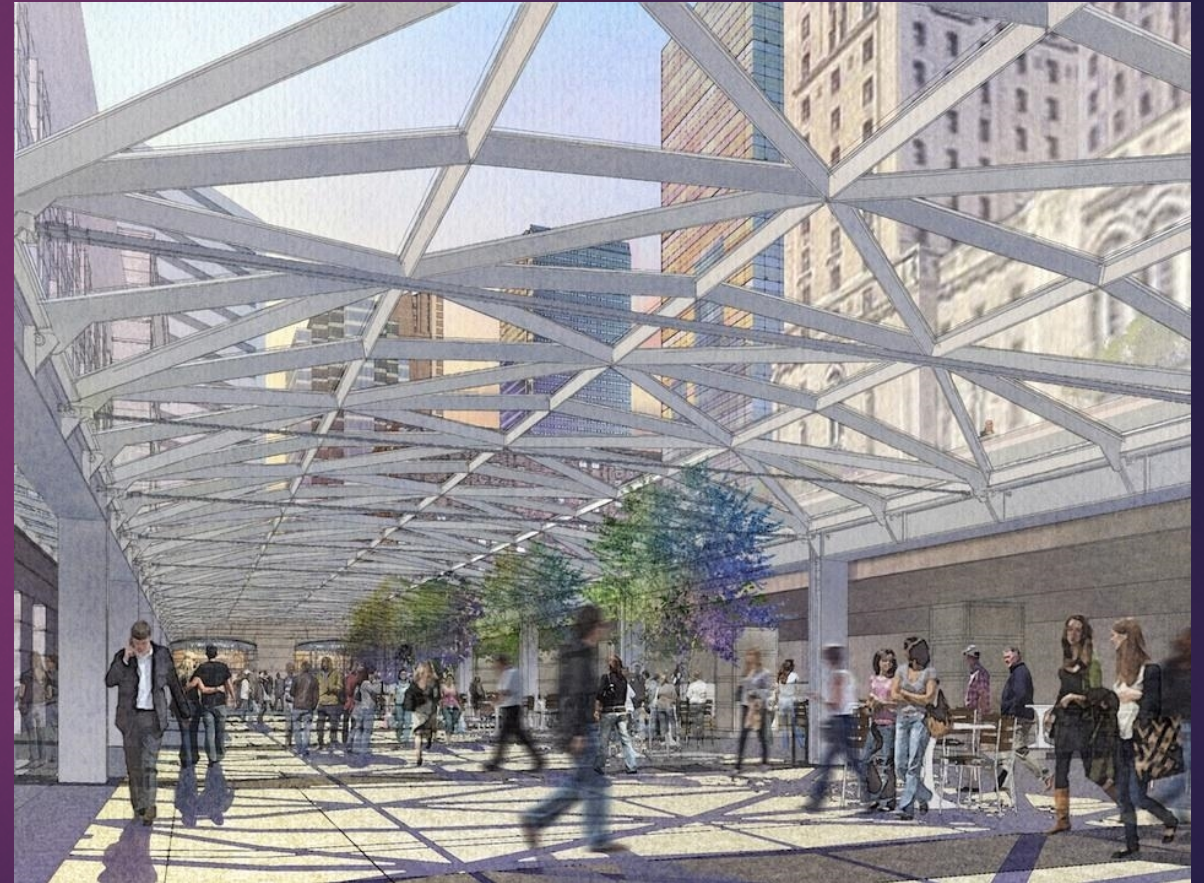
Det bor mange i Hønefoss som har og behøver bil inn og ut av byen. Sykkel er et kortdistanse alternativ.

Og hva med trafikk ifm. arbeidsplasser og handel? Kan dette løses fullt og helt kollektivt?



Hønefoss 2030

NÆR FREMTID – LOKALKOMMUNIKASJON – BYPLAN FASE 1



- ◆ Bygate med Atrium for helårsbruk, med direkte heis-adkomster fra p-kjeller en etasje ned.