



RINGERIKE
KOMMUNE

Medvirkningsrapport

Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss

Innhold

Innhold.....	2
Sammendrag.....	3
1 Introduksjon.....	4
2 Medvirkning fra tidligere prosesser.....	5
2.1 Medvirkning i forbindelse med Byplanen.....	5
2.2 Sykkelundersøkelsen 2024.....	7
3 Prosess og gjennomføring	11
3.1 Workshop.....	12
3.2 MobilitetsLab	13
3.3 Befaring	15
3.4 Offentlige aktører	15
3.5 Råd og utvalg.....	16
3.6 Folkemøte	17
3.7 Offentlighøring av temaplanen	17
4 Resultater.....	18
4.1 Workshop.....	18
4.2 MobilitetsLab	22
4.3 Befaring	27
4.4 Offentlige aktører	35
4.5 Råd og utvalg.....	36
4.6 Folkemøte	37
5 Avslutning	40
5.1 Hovedfunn.....	40
5.2 Råd til senere prosesser	41

Sammendrag

Ringerike kommune utarbeider en overordnet mobilitetsplan for Hønefoss for å utvikle en helhetlig plan som kan legge til rette for ønsket utvikling av mobilitetsinfrastruktur i Hønefoss. Temaplanen må ha en forankring blant innbyggere, utbyggere, næringsaktører, politikere og flere. Målet med medvirkningsprosessen er at innbyggerne skal føle de er hørt, og ikke bare lyttet til.

Vinter og vår 2025 ble det derfor gjennomført flere medvirkningsarrangementer for å involvere innbyggere, politiske råd, offentlige aktører og lokale selskap og lag, slik at de hadde mulighet til å si hva de mener om mobilitet i Hønefossområdet.

Medvirkningsmetodene som ble gjennomført var:

- Workshop med frivilligorganisasjoner, utdanningsinstitusjoner, næringsaktører og politiske råd og utvalg
- «MobilitetsLab», hvor prosjektgruppen satt tilgjengelig på ByLab i Hønefoss
- Befaring
- Brev og møte med offentlige aktører
- Orientering og innspill fra råd og utvalg
- Folkemøte

Gjennomgående temaer fra innspillene er sammenhengende gang- og sykkelveier, trygghet for myke trafikanter, drift og vedlikehold, snu prioriteringen fra bil til gange, sykling og reising med kollektiv, og utfordringene med gjennomgangstrafikk i Hønefoss.

Mange av innspillene tar opp de samme strekningene. Et sammenhengende gang- og sykkelveinett mangler både i sentrum og i ulike transportårer ut av byen. Det er særlig nord-sør akse fra Gummikrysset til Hvervenkastet hvor det er et sterkt ønske om å ha en sammenhengende forbindelse.

Drift og vedlikehold var et gjentagende tema, spesielt at det er dårlig vedlikehold av fortau og sykkelfelt på vinteren. Fremkommeligheten blir ofte verre for flere på vinteren, men særlig rullestolbrukere og andre med begrenset bevegelighet får begrenset mulighet til å ferdes.

Kollektivtilbudet var også et av hovedtemaene i innspillene, både å få bedre dekning og billigere priser. Lokalt mangler det kollektivtilbud på kvelden, samt kobling mellom steder som Heradsbygda og Schjongslunden. Regionalt er det vanskelig å komme seg langt ved å bruke kollektiv, fordi andre ruter går færre ganger om dagen.

Gjennomkjøringstrafikken pekes på som mest problematisk, og det er flere innspill med ønske om at, og løsninger for hvordan, denne trafikken kan flyttes ut av byen. Bompenger eller avgifter pekes på som løsninger, slik at trafikken blir mindre for de som faktisk skal til sentrum.

1 Introduksjon

Mobilitet er et tema som påvirker alle og medvirkning har derfor hatt et stort fokus i planprosessen. Temaplanen må ha en forankring blant innbyggere, utbyggere, næringsaktører, politikere og flere. Målet med medvirkningsprosessen er at innbyggerne skal føle de er hørt, og ikke bare lyttet til.

I forbindelse med temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss gjennomførte Ringerike kommune et omfattende medvirkningsarbeid i høsten 2024 og våren 2025. Formålet til temaplanen er å utvikle en helhetlig plan som kan legge til rette for ønsket utvikling for mobilitetsinfrastruktur i Hønefoss. Det skal legges til rette for at flere kan gå, ta kollektiv eller sykle i Hønefoss, og redusere bilbruken.

Formålet med medvirkningsprosessen var å hente inn lokalkunnskap for å forstå byen bedre, informere om hva som er planlagt og hente inn innspill til temaplanen. Tidlig medvirkning har vært viktig for at innspillene kom før de viktigste premissene i planen var lagd og at de ble hensyntatt. Kommunen har egne mål om å sikre høy grad av åpenhet, deltagelse og muligheter for medvirkning for alle, i tråd med kommuneplanens samfunnsdel 1.1.1.

De innspillene som er gitt, har vært en essensiell del av arbeidet med å utvikle planen. Medvirkningen har vært en viktig kilde til flere av de foreslåtte tiltakene, og har også lagt grunnlaget for diskusjonen rundt gjennomføringen av disse. Rapporten beskriver medvirkningsprosessen fram til høring og offentlig ettersyn av temaplanen.

2 Medvirkning fra tidligere prosesser

Medvirkningsprosessen har vært omfattende og det har kommet mange gode innspill på hvordan mobilitet kan fremmes i Hønefoss. Ved å se tilbake på innspill fra tidligere prosesser, får man et innblikk i hvilke innspill som gjentar seg. Her oppsummerer funn i forbindelse med Byplanen, byutviklingsstrategien og nylig gjennomførte «Sykkelundersøkelsen 2024 - resultatrapport for Ringerike» av Syklistforeningen (2024).

2.1 Medvirkning i forbindelse med Byplanen

Gå	
Bra	Kan bli bedre
- Gangbruer og gangveier som allerede finnes, særlig i områder som Petersøya og Schjongslunden, oppleves som attraktive og viktige. - Grønne omgivelser langs elva er populært og trekkes frem som en styrke – god kobling mellom natur og byliv.	- Utrygge kryss og kanter som skaper problemer. - Steder med god belysning og universell utforming gjør det mer behagelig og trygt å gå. - Kanter og ujevnheter skaper problemer for både syklist og folk med barnevogn eller rullator.
Sykkel	
Bra	Kan bli bedre
- Grønne omgivelser langs elva er populært og trekkes frem som en styrke – god kobling mellom natur og byliv.	- Dårlig separasjon mellom gående og syklist. - Vintervedlikehold er mangelfullt, gjør sykling lite attraktivt store deler av året. - Manglende sammenheng i sykkelveinettet, særlig gjennom sentrum. - Bysykler ble nevnt positivt, spesielt dersom de kombineres med transportmuligheter fra pendlerparkering. - Utrygge eller uklare kryss, spesielt med toveis sykkel felt på én side.
Kollektiv	
Bra	Kan bli bedre
	- For høye billettpriser, spesielt for ungdom og fritidsreiser. - Lite forutsigbar rutetid, skaper mistillit. - Manglende tillit til punktlighet. - For store busser i trange gater. - Tidligere var det flere busser og bedre frekvens, noe som ga en god opplevelse – folk vil gjerne tilbake dit. - Bussruter som går til viktige destinasjoner (skole, stasjon, sentrum, sykehus) er ønsket og fungerer bra når de er på plass. - Små busser med hyppige avganger blir sett som en positiv løsning – lav terskel for bruk, og lettere å tilpasse små bygater.
Bil	
Bra	Kan bli bedre
- Mulighet til å kjøre bil inn til sentrum er viktig for de som bor utenfor og for handelen – dagens tilgjengelighet oppleves som ok.	- For mye gjennomgangstrafikk i sentrum, svekker byliv og trygghet. - Parkering er for lite regulert, både offentlige og private plasser. - Sideveier og mange innkjørsler skaper dårlig flyt. - Avhengighet av bil fra omegn gjør reduksjon utfordrende. - Lav vilje til å ta kollektivt grunnet komfort og tilgjengelighet. - Mange bruker bil av nødvendighet fra nærliggende områder.

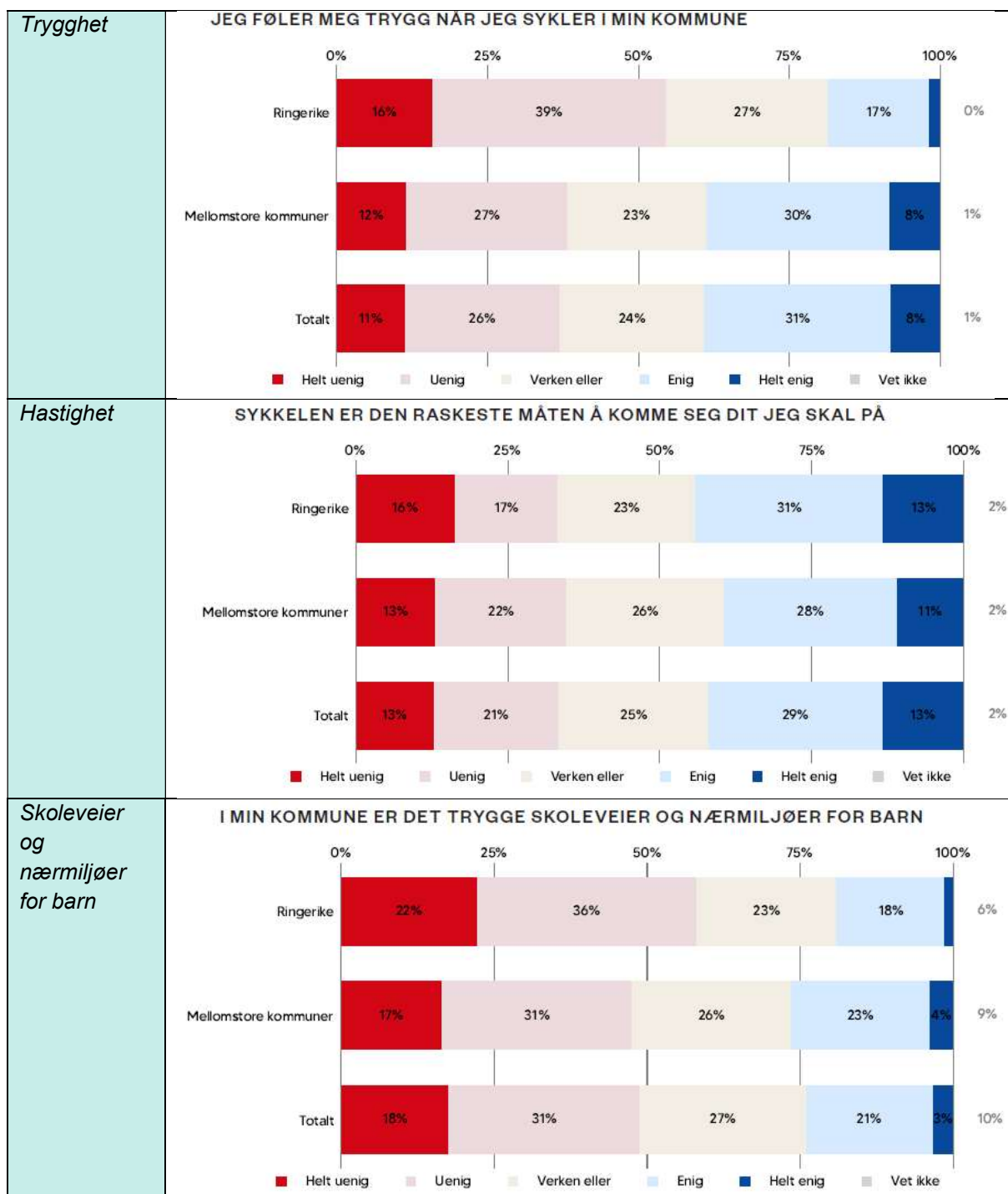
Gjennomføring / Generelt	
Bra	Kan bli bedre
	- Det må være lett å bytte mellom transportmidler. - Sentrum må være tilgjengelig for alle trafikantergrupper. - Bruene må være brede nok for flere brukergrupper. - Skoleveier og eldrevennlige løsninger må ivaretas.

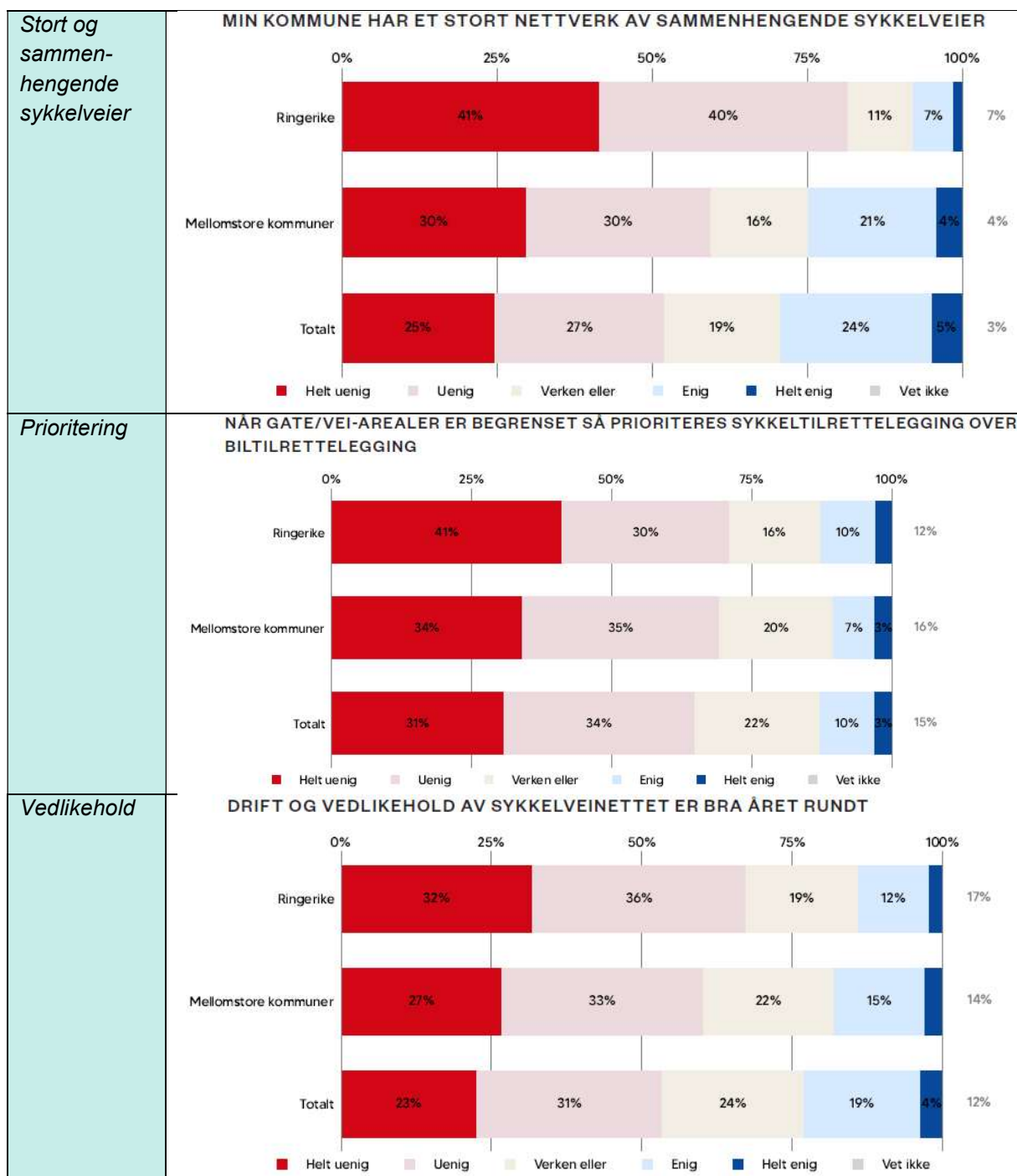
Potensielle løsninger

Gå og sykkel	
<i>Løsninger</i>	- Etablere sammenhengende sykkelveinett, én standard og tydelig retning. - Skille gående og syklende fysisk (f.eks. vannrenne i stedet for kant). - Brøyte gang- og sykkelveier før bilveier om vinteren. - Bedre belysning og universell utforming, spesielt i sentrum og til/friluftsområder. - Bysykler – også med transportkapasitet – koblet til pendlerparkeringer
Kollektiv	
<i>Løsninger</i>	- Redusere billettprisene, gratis for skoleungdom. - Hyppigere avganger med små ruslebusser, spesielt gjennom sentrum og mellom stasjon/sykehus. - Etablere bussløyper med strategiske knutepunkt, særlig etter Ringeriksbanen. - Prioritere kollektivtrafikk med egen bussgate/-felt, spesielt på Hønengata og Osloveien. - Bedre koblinger til pendlerparkering og bedre bussbyttepunkter. - Elektriske minibusser som kjører i lav hastighet gjennom sentrum.
Bil	
<i>Løsninger</i>	- Rundkjøringer nevnes flere ganger som noe som gir bedre flyt i trafikken. - Pendlerparkerings er et tiltak flere mener fungerer eller har potensial, spesielt i kombinasjon med shuttlebusser. - Eksisterende brostruktur gjør det mulig å fordele trafikk, selv om kapasitetsutvidelser foreslås. - Enveiskjøringer og rundkjøringer for bedre trafikkflyt. - Bygge nye bruer (f.eks. Bru 2 og 5) som avlaster trafikk gjennom sentrum. - Pendlerparkeringer med shuttlebusser, redusere behov for bil i sentrum. - Regulere og styre parkering i samarbeid med private. - Redusere gjennomkjøring – gjøre det mindre attraktivt å bruke sentrum som snarvei.

2.2 Sykkellundersøkelsen 2024

Tema	Utfordringer identifisert i																																			
Sykling i sommer og vinter	HVOR OFTE SYKLER DU VED FØLGENDE TILFELLER I SOMMERHALVÅRET? (MELLOM 1. APRIL OG 30. SEPTEMBER)																																			
		Hver dag	Flere ganger i uka	Noen ganger i uka	Noen ganger i måneden	Sjeldnere	Aldri	Jeg arbeider/studerer ikke	Antall svar																											
	Til og fra jobb/skole	21%	23%	10%	11%	10%	16%	10%	160																											
	Til og fra fritidsaktiviteter/butikken/ærender/venner	10%	27%	16%	18%	18%	10%	-	157																											
	Som mosjon, trening eller rekreasjon	3%	19%	23%	28%	20%	6%	-	162																											
	HVOR OFTE SYKLER DU VED FØLGENDE TILFELLER I VINTERHALVÅRET? (MELLOM 1. OKTOBER OG 31. MARS)																																			
		Hver dag	Flere ganger i uka	Noen ganger i uka	Noen ganger i måneden	Sjeldnere	Aldri	Jeg arbeider/studerer ikke	Antall svar																											
	Til og fra jobb/skole	4%	11%	4%	8%	20%	43%	10%	160																											
	Til og fra fritidsaktiviteter/butikken/ærender/venner	3%	9%	7%	11%	28%	43%	-	160																											
	Som mosjon, trening eller rekreasjon	2%	6%	6%	12%	32%	42%	-	162																											
Motivasjoner og hindringer	Motivasjoner - 64 % - Jeg får mosjon i hverdagen - 38 % - Jeg sparer tid - 38 % - Det er bra for miljøet - 29 % - Jeg sparer penger - 27 % - Jeg trener - 25 % - Det er enkelt - 20 % - Jeg liker best å sykle				Hindringer - 48 % - Det føles utrygt - 25 % - Manglende brøyting av snø - 23 % - Det er vanskelig å transportere varer eller barn - 22 % - Dårlig vær - 19 % - Reisen tar for lang til med sykkel - 17 % - Redsel for tyveri - 13 % - Det er ingenting som hinder meg fra å sykle mer																															
	Overordnet sykling i Ringerike kommune																																			
MIN KOMMUNE ER GENERELT SETT EN GOD SYKKELKOMMUNE																																				
<table><thead><tr><th>Kategori</th><th>Helt uenig</th><th>Uenig</th><th>Verken eller</th><th>Enig</th><th>Helt enig</th><th>Vet ikke</th></tr></thead><tbody><tr><td>Ringerike</td><td>22%</td><td>34%</td><td>22%</td><td>19%</td><td>3%</td><td>1%</td></tr><tr><td>Mellomstore kommuner</td><td>16%</td><td>24%</td><td>23%</td><td>28%</td><td>9%</td><td>1%</td></tr><tr><td>Totalt</td><td>13%</td><td>22%</td><td>24%</td><td>32%</td><td>9%</td><td>1%</td></tr></tbody></table>									Kategori	Helt uenig	Uenig	Verken eller	Enig	Helt enig	Vet ikke	Ringerike	22%	34%	22%	19%	3%	1%	Mellomstore kommuner	16%	24%	23%	28%	9%	1%	Totalt	13%	22%	24%	32%	9%	1%
Kategori	Helt uenig	Uenig	Verken eller	Enig	Helt enig	Vet ikke																														
Ringerike	22%	34%	22%	19%	3%	1%																														
Mellomstore kommuner	16%	24%	23%	28%	9%	1%																														
Totalt	13%	22%	24%	32%	9%	1%																														





Insentiver	MIN KOMMUNE HAR GODE SYKKELFREMMEDE ØKONOMISKE INSENTIV TIL PRIVATPERSONER OG BEDRIFTER (F.EKS. STØTTEORDNINGER TIL SYKLER OG UTSTYR, ELLER STØTTE TIL BYGGING AV SYKKELPARKERING)  <table><thead><tr><th>Kategori</th><th>Helt uenig</th><th>Uenig</th><th>Verken eller</th><th>Enig</th><th>Helt enig</th><th>Vet ikke</th><th>Totalt</th></tr></thead><tbody><tr><td>Ringerike</td><td>40%</td><td>22%</td><td>32%</td><td>5%</td><td></td><td></td><td>41%</td></tr><tr><td>Mellomstore kommuner</td><td>41%</td><td>26%</td><td>19%</td><td>10%</td><td>3%</td><td></td><td>40%</td></tr><tr><td>Totalt</td><td>35%</td><td>24%</td><td>22%</td><td>14%</td><td>5%</td><td></td><td>39%</td></tr></tbody></table>	Kategori	Helt uenig	Uenig	Verken eller	Enig	Helt enig	Vet ikke	Totalt	Ringerike	40%	22%	32%	5%			41%	Mellomstore kommuner	41%	26%	19%	10%	3%		40%	Totalt	35%	24%	22%	14%	5%		39%
Kategori	Helt uenig	Uenig	Verken eller	Enig	Helt enig	Vet ikke	Totalt																										
Ringerike	40%	22%	32%	5%			41%																										
Mellomstore kommuner	41%	26%	19%	10%	3%		40%																										
Totalt	35%	24%	22%	14%	5%		39%																										
Hva ønsker du først og fremst at Ringerike kommune prioriterer i sitt videre arbeid med å fremme sykling?	- 83 % - Bygg ut sammenhengende sykkelveier hvor det i dag savnes - 43 % - Forbedre kvaliteten på eksisterende sykkelveinett - 36 % - Forbedre vedlikehold av sykkelveier hele året - 21 % - Prioritere sykkeltrafikk i kryss - 14 % - Lage flere sikre sykkelparkeringer - 14 % - Gjør det enklere å ta med sykkel i kollektivtrafikken - 12 % - Arbeid med informasjon og markedsføring for å få flere til å sykle - 9 % - Gi økonomiske insentiv for kjøp og reparasjon av sykkel og utstyr - 5 % - Forbedre mulighetene å leie sykler - 4 % - Senk fartsgrensene - 3 % - Forbedre skilting																																

3 Prosess og gjennomføring

Vinter og vår 2025 ble det gjennomført flere medvirkningsarrangementer for å involvere innbyggere, politiske råd, offentlige aktører og lokale selskap og lag, slik at de hadde mulighet til å si hva de mener om mobilitet i Hønefossområdet.

Medvirkningsmetodene som ble gjennomført var:

- Workshop
- «MobilitetsLab», hvor prosjektgruppen satt tilgjengelig på ByLab i Hønefoss
- Befaring
- Brev og møte med offentlige aktører
- Orientering og innspill fra råd og utvalg
- Folkemøte

Metodene ble valgt basert på suksess i tidligere medvirkningsprosesser i Ringerike kommune, andre kommuner og organisasjoner i Norge, erfaring fra internasjonale medvirkningsprosesser, samt anbefalinger fra kommunedirektøren, ordføreren og varaordføreren. Resultatene fra workshopen og folkemøte ble oppsummert i egne rapporter, som ble publisert på kommunens nettside.

Det var opprinnelig planlagt en spørreundersøkelse om mobilitet for å få innspill til planen. Spørreundersøkelsen ble ikke gjennomført på grunn av begrenset kapasitet i fremdriftsplan for å sluttbehandle temaplanen i forkant av budsjettprosessen i oktober, i tråd med vedtak i formannskapetets strategi og plan i sak 11/25. Det ble vurdert at workshopen den 28. mars og planlagt «MobilitetsLab» i april, mai og juni som ble gjennomført på ByLab – sammen med tidligere medvirkning i byplanen og byutviklingsstrategien – var tilstrekkelig. En lærdom fra prosessen er å planlegge en lengre periode for deltakelse i fremtidige prosjekter.

Informasjon og kommunikasjon

I planprosessen har det vært et mål å tilpasse informasjon og medvirkning til relevante målgrupper, slik at alle berørte og interesserte kan komme til orde. Kommunen har kontinuerlig informert om planarbeidet og oppfordret til innspill gjennom sosiale medier, både innlegg og korte videoer.



Bilder: Utklipp fra videosnutter om temaplanen som ble publisert på kommunens sosiale medier.

«Mobilitetslab» og folkemøte var åpent for alle, og ble informert om på sosiale medier. Deltakerne på workshopen ble invitert, slik at prosjektet kan sikre innspill fra en god og representative dekning av næringsaktorer, frivillige organisasjoner, studenter og ansatte fra universitetet og videregående skoler. Erfaringen fra tidligere åpne møter er at det er vanskelig å samle inn deltakere fra et bredt spektrum av samfunnet. Denne workshopen var en effektiv metode å sikre deltakere fra et bredere del av samfunnet, som er ikke involvert i andre prosesser. Det var mer krevende å samle deltakerne til workshopen, men dagen ble en stor suksess, og det kom verdifulle, mangfoldige og informative innspill fra deltakerne.

3.1 Workshop

Workshopen ble holdt 28. mars 2025 kl. 10:00 til 15:00 på Universitetet i Hønefoss (USN). Det var rundt 30 deltakere, i tillegg til arrangørene. Workshopen ble ledet av Erik Larsen fra Erik Larsen informasjonstjenester. Listen under viser representerte deltakere:

Foreldrenes arbeidsutvalg (FAU)	Musikkrådet	Rådet for personer med nedsatt funksjonsevne
Føie	NAV Ringerike	Sanitetsforeningen
Hønefoss videregående skole	Petersøyas Venner	Sparebank 1 Ringerike Hadeland
Integreringsutvalget	Ringerike idretts- og aktivitetsråd	Tyristrand landsbyforening
Kartverket	Ringerike videregående skole	Universitetet i Sørøst-Norge (USN)
Leiv Vidar Pølsemakeri	Rotary	Visit Øst-Norge

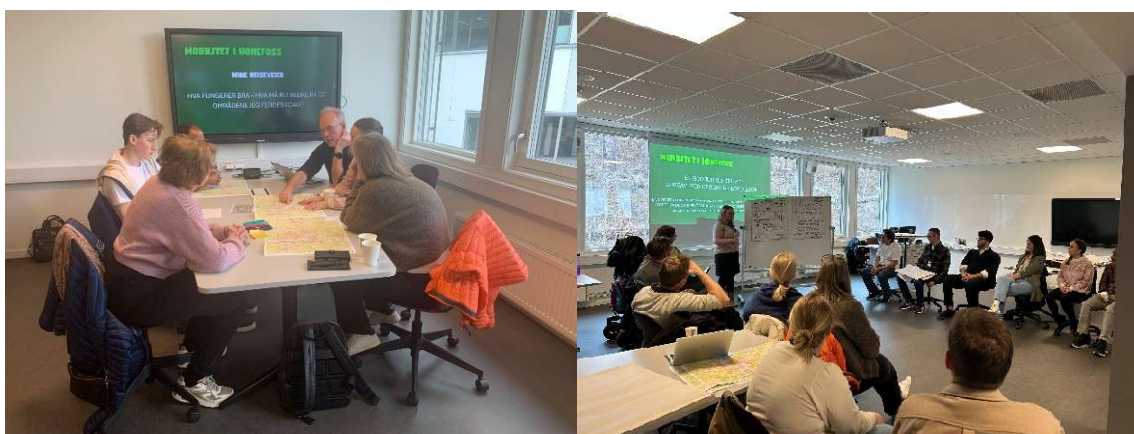
Workshopen ble startet med at prosjektleder ønsket velkommen, og introduserte temaet med bilder og filmer fra Hønefoss og andre byer i Norge og verden for øvrig. Fokuset var rettet

mot at selv enkle og mindre kostnadskrevenne tiltak kan gi store forandringer og forbedringer for mobiliteten. Deltakerne ble invitert til å dele ideer om hvordan mobiliteten i Hønefoss kan utvikles til å bli enda bedre.

I løpet av workshopen gikk deltakerne gjennom tre gruppeoppgaver:

1. **Mine reiseveier.** Hva fungerer bra – hva må bli bedre på de områdene jeg ferdes i dag?
2. **En god tur rundt i byen.** Tenk først alene, gå sammen ved bordet. Lag en rute (på et kart) over hva du ønsker å vise fram til en som kommer på besøk på en spaser- eller sykkelturn i Hønefoss by i 2030/2035.
3. **Hvordan lykkes?** Hvordan lykkes med å få til ønskede endringer?

I den første oppgaven ble deltakerne bedt om å danne grupper sammen med andre som benytter lik type mobilitet (gående, syklende, kollektiv og egen bil). Det ble dannet tre grupper på bil, en på sykkel/kollektiv og en på gående. I den andre oppgaven ble de fordelt etter botid i Hønefoss, og den siste oppgaven etter skotype.



Administrasjonen fikk svært positive tilbakemeldinger om dagen, både under arrangementet og i etterkant. Det var godt fokus på kortsiktige løsninger i workshopen, og deltakerne fikk på en god måte dele sine egne ideer og ideene til dem de representerte. Det var en åpen og positiv atmosfære gjennom hele dagen, og USN-lokalet fungerte veldig bra for denne typen arrangementer. Det var utfordrende å få elever fra grunnskoler til å delta. Prosjektteamet anbefaler derfor at det etableres en egen prosess i videre arbeid, der administrasjonen besøker skolene.

3.2 MobilitetsLab

Kommunen har ønsket å være lett tilgjengelig for innbyggerne, og ha en lav terskel for å diskutere mobilitet i Hønefossområdet. Det ble derfor åpnet et eget kontor kalt «MobilitetsLab» på ByLab i Hønefoss, hvor prosjektgruppen var tilgjengelig på dagtid.

Innbyggere og andre interesserte ble informert gjennom sosiale medier, som videosnutter hvor det kort ble informert om prosjektet og at man kunne ta en tur innom ByLab for å komme med innspill. «MobilitetsLab» ble holdt månedlig fra februar til juni.

Dato	Besøkende
12. februar kl. 11-16	6
12. mars kl. 11-16	21
9. april kl. 11-16	7
7. mai kl. 11-15	15
4. juni kl. 11-15	Kommende

Engasjementet i dagene økte over tid som følge av bedre markedsføring. Den første dagen i februar ble kunngjort via kommunens nettside og aktivitetskalender, og resulterte i seks besøkende på ByLab. Det har imidlertid vært en markant økning i deltakelse etter at informasjon om arrangementene ble delt på sosiale medier og i Ringblad.

Det anbefales derfor å benytte kommunikasjonsavdelingen aktivt for å utforme reels, videoer og innlegg på sosiale medier, for å skape engasjement og øke synligheten av kommunens arrangementer. Neste gang bør markedsføringen av slike dager skje tidligere både på sosiale medier og i Ringblad, for å sikre større deltakelse og engasjement.



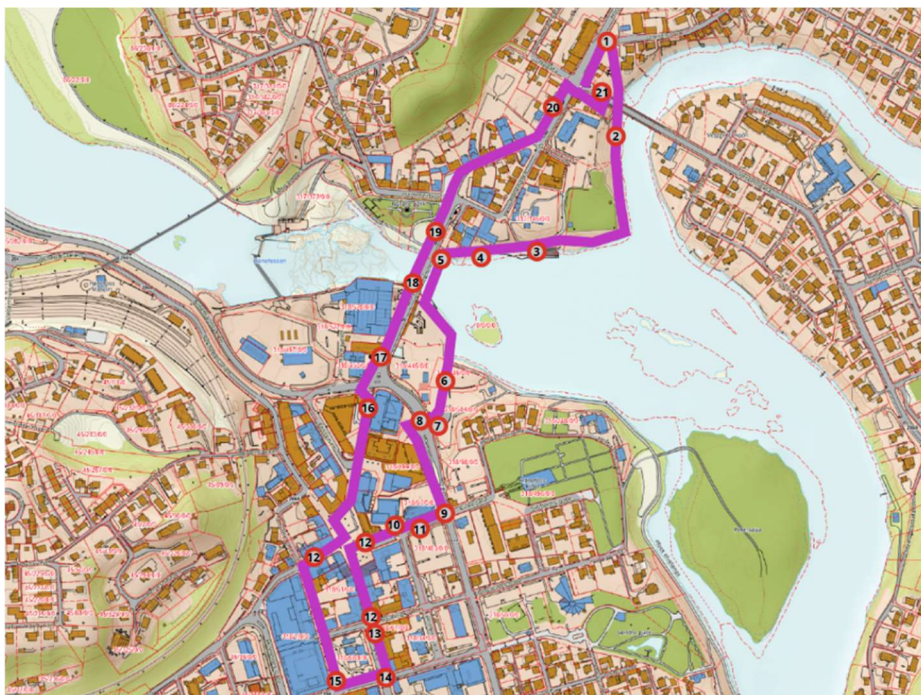
På ByLab var det også plassert en postkasse, for at interesserte kunne gi innspill når som helst. Utgangspunktet for bruk av postkasse for å få innspille kom fra ordfører (vist nedenfor). Det kom inn 16 brev fra rundt 10 ulike personer. Kommunen har hovedsakelig mottatt langformede brev som omhandler endringer i aktiviteter, kulturtilbud og mobilitetsnettverket i Hønefoss, med særlig fokus på mulighetene for å styrke bylivet i sentrum. Innspillene er hensiktsmessige, gjennomtenkte og viser et lokalsamfunn som er engasjert og ivrig etter å bidra til positive endringer i Hønefoss.



3.3 Befaring

Prosjektgruppen gjennomførte en befaring 2. april 2025 med Cathrine Amanda Blisten Johansen, medlem i rådet for personer med nedsatt funksjonsevne. Cathrine Amanda deltok på workshopen og diskuterte ideen med prosjektgruppen. Formålet med befaringen var at administrasjonen skulle få se med egne øyne hvilke utfordringer personer med nedsatte funksjonsevner møter i hverdagen. Ruten er den Cathrine Amanda vanligvis tar, og hun pekte på konkrete steder som oppleves som utrygge, upraktiske og utilgjengelige.

Ruten er vist nedenfor, med utfordringssteder markert med tall.



3.4 Offentlige aktører

Kommunen er avhengig av å samarbeide med andre offentlige aktører om mobilitet. Hønefoss har både fylkesveier og jernbane i sentrum, samt europavei mot Hønefoss nord og

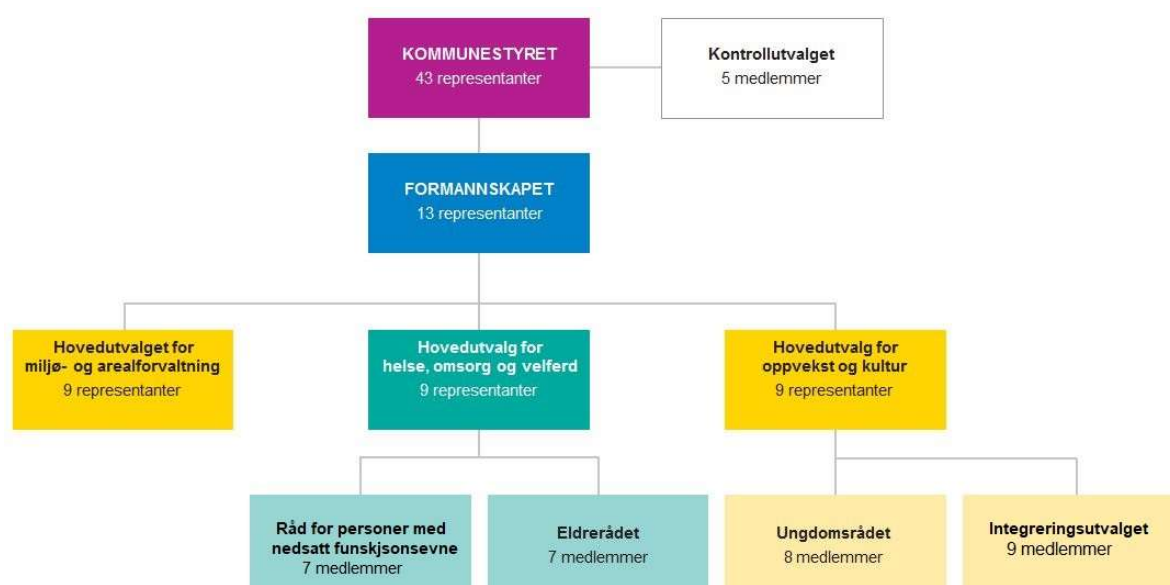
rundt byen. Kommunen sendte derfor et brev til Bane NOR, Brakar, Buskerud fylkeskommune, Nye Veier og Statens vegvesen, med forespørsel om skriftlige innspill om:

- Planarbeidet
- Muligheter for samarbeid gjennom pilot- og innovasjonsprosjekter
- Kortsiktige, rimelige og realiserbare tiltak mellom 2026-2035
- Prioriteringer i Hønefoss, Haugsbygd og Heradsbygda
- Planlagte oppgraderinger eller endringer i transportinfrastruktur og tjenester
- Andre prosjekter som påvirker mobiliteten i Hønefoss
- Kollektivtransportløsninger

Kommunen mottok brev fra alle aktørene. Kommunen inviterte også til egne møter med aktørene i brevet. Bane NOR, Brakar og Statens vegvesen hadde mulighet til å møtes. Buskerud fylkeskommune hadde ikke mulighet og Nye Veier sendte kun et brev tilbake.

3.5 Råd og utvalg

Ringerike kommune har flere råd og utvalg, for at underrepresenterte har mulighet til å få sitt synspunkt ivarettatt i folkevalgte organer. Hovedoppgaven til disse er å sette seg inn i og gi innspill i saker som angår dem. Fire råd og utvalg ble orientert om temaplanen i sine møter.



Bilde: Politisk organisasjonskart som viser hvordan Ringerike kommune styres. Rådene og utvalget nederst ble orientert og fikk mulighet til å gi innspill til temaplanen.

Etter orienteringen kom flere råd med innspill. Administrasjonen inviterte råd og utvalg til å delta på workshopen 28. mars gjennom orientering i februar 2025 og fikk minst ett medlem fra hver av dem til å delta. Det har vært nyttig for prosjektgruppen å få ulike perspektiver på samme tema. Noen eksempler står for i direkte konflikt med hverandre (f.eks. bruk av elektriske sparkesykler i sentrum), mens andre er identiske (f.eks. bussforbindelse til Ringeriksbadet).

Råd og utvalg	Gjennomført	Gjennomført	Gjennomført
Eldrerådet	28. oktober 2024	17. februar 2025	11. august 2025
Integreringsutvalget			
Råd for personer med nedsatt funksjonsevne	29. oktober 2024	18. februar 2025	12. august 2025
Ungdomsrådet			

3.6 Folkemøte

Det ble holdt et folkemøte om byliv på Alles kulturhus i Hønefoss den 19. februar 2025 kl. 16:00 – 18:00. Ordfører ønsket med møtet å involvere innbyggerne for å høre deres ønsker, forslag og ideer. Det var til stede ca. 40-45 deltakere, pluss arrangørene. Møtet ble ledet av prosessleder Erik Larsen fra Erik Larsen informasjonstjenester.

I møtet ble to oppgaver diskutert:

1. Hønefoss i dag

- Hva fungerer bra i byen i dag?
- Hva må, kan eller bør bli bedre?

2. Hønefoss i fremtiden

Hønefoss har nå mottatt internasjonale og nasjonale priser for utviklingen av byen de siste årene. Juryene har lagt spesielt vekt på hvor trivelig og tilgjengelig byen er blitt for innbyggere og besøkende.

- Beskriv grunnene til at Hønefoss får disse prisene? Hva har skjedd og hvordan skjedde dette?

Folkemøtet var en suksess, og deltakerne kom med mange innsiktsfulle og konstruktive ideer om byliv i Hønefoss. Innspillene fra deltakerne var nyttige for utviklingen av temaplanen for overordnet mobilitet, ettersom mobilitet spiller en viktig rolle i innbyggernes hverdag og i deres opplevelse av sentrum. Befolkningen viste tydelig at de er åpne for endringer som kan skape mer byliv i sentrum, og de uttrykte stort engasjement for å delta videre i prosessen med å realisere disse endringene.

Administrasjonen mottok tilbakemelding om at tidspunktet for folkemøtet var litt tidlig på ettermiddagen. Møtet ble holdt mellom kl. 16 til 18 for å gjøre det mulig for skoleelever å komme direkte etter skoletid og for voksne å delta rett etter jobb – uten å måtte dra hjem først. Selv om det var noen deltakere under 40 år, var hovedvekten av deltakerne i alderen 50–55 år og oppover. Det er usikkert om et senere tidspunkt ville ha ført til en vesentlig endring i deltakerprofilen, men dette bør vurderes nærmere i fremtidige prosesser.

3.7 Offentlighøring av temaplanen

Temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss ble lagt ut til høring 19. juni til 15. august og det kom inn 19 høringsuttalelser. I vedlegg 9 er alle uttalelsene oppsummert og kommentert av kommunedirektøren.

4 Resultater

Medvirkningsopplegget førte til mange innspill om mobilitet i Hønefoss. I dette kapittelet vises innspillene fra de ulike medvirkningsaktivitetene, med en oppsummering av de viktigste funnene.

4.1 Workshop

Oppgave 1 - Mine reiseveier

I oppgaven skulle gruppene gi innspill på hva fungerer bra og hva som må bli bedre på de områdene de ferdes i dag. Innspillene handler mest om hva som kan bli bedre og hvordan dette kan løses, enn hva som fungerer bra i dag.

Gruppene etterspør et sammenhengende gang- og sykkelveinett. Dette mangler både i sentrum og i ulike transportårer ut av byen, f.eks. gjennom Hovsmarka. Samtidig er det viktig å ha drift og vedlikehold når gang- og sykkelveiene etableres. Det bør også være fokus på å sikre god nok plass til gående og syklende. Flere innspill går ut på at eksisterende bruer, fortau og sykkelfelt er for trange og derfor oppleves som utrygge.

Hønefoss har generelt et godt lokalt kollektivtilbud mellom Heradsbygda-Hønefoss-Haugsbygd, men det har noen mangler. Lokalt mangler det kollektivtilbud på kvelden, samt kobling mellom steder som Heradsbygda og Schjongslunden. Regionalt er det vanskelig å komme seg langt ved å bruke kollektiv, fordi andre ruter går færre ganger om dagen. Trafikkmengden i morgen- og ettermiddagsrushet påvirker også opplevelsen av kollektivtilbudet, siden bussene kan stå i kø i lang tid. Det er mange i Ringerike som ikke har alternativer til bil av ulike grunner. Dette er en realitet med å bo i Ringerike, som både har et byområde og distriktsområder.

Innspillene viser også en sammenheng mellom mobilitet og byliv, for eksempel innspill om å gjøre gatene grønnere for å gjøre det hyggeligere å bevege seg langs dem.

	Fungerer bra	Kan bli bedre	Løsninger
Gå	- Søndre torv og gågata - Elvelangs - Dronningens gate - Kulvert i Slettåkerveien på nordsiden	- Parkgata: Bilene kjører fortsatt fort, svingene som er etablert gjør at de gående får mindre plass - For lite liv i byen, flere folk må inn til sentrum - Fortauene må bli bedre og flere - Kvernbergsund bru - Fine delområder fra Nordre torv til Hengsle, men mangler helheten langs elva. - Bruene er for smale - Bredere fortau og mindre fortauskanter - Travelt å krysse Kongens gate	- Etablere gågate i Kong Rings gate - Fra vei til gate - Myke opp og lage hyggelige gater med trær m.m. - Koselig kryssing av Kongens gate - Reetablere Eikeallé som i Hønengata på 1950/60-tallet - Utvide gågata i Storgata

		- Tippen-området - Kongens gate - Lengre grønn-mann i lyskryssene - Kryss fra Storgata mot Stangs gate og Kong Rings gate	
Sykkel	- Gang- og sykkelbru foran Gledeshuset - Ny jernbaneundergang og gang- og sykkelkorridor gjennom Parkgata - Naturområder som inspirerer til å gå og sykle	- Ofte glasskår i undergangen ved Alles. Punkterer ofte dekk på sykkel. - Uoversiktlig når du kommer ut mot Alles, hvor skal man sykle da? - Opplevs usikkert ved Hønenkrysset. Hadde vært fint med en gang- og sykkelvei gjennom Hovsmarka. - Mangler sammenhengende - Skille gående og syklende, for trangt - Gjennomgående sykkelvei fra nord til sør - Sykkelfelt gjennom Tippen - Sykkelfelt langs Hønenngata oppleves trangt	- Veilede syklister fra Hønenkrysset ned på Elvelangs - Gjennomgående sykkelvei fra nord til sør - Gang- og sykkelvei gjennom Dronningens gate, forlenge Parkgata nordover, koble seg på Flattumveien/ Elling M. Solheims vei via kulverten
Kollektiv	-	- Strekningen Heradsbygda – Schjongslund er utfordrende, og bør ha kollektivtilbud. - Dårlig kollektivtilbud på kveldstid. - Fungerer godt med kollektiv i sentrum, men mye kø på morgenen ved Gummikrysset. Går én buss i timen mot Jevnaker, men hvis man skal videre mot Lunner går det avganger 3 ganger om dagen. Kan parkere på Jevnaker og ta kollektivt derfra. - Bedre kollektivtilbud - Bedre informasjon på bussholdeplasser - Shuttle-busser	- Etablere pendlerparkeringer med busstilgang - Innføre smarte løsninger som skilt med informasjon om pendling og tid til sentrum, styringssystemer, samkjøring og appsystemer. - Pendlerparkeringsplass på utsiden av byen - App-løsning som viser hvor bussen er langs veien
Bil	- Rundkjøringen ved Schjongslund	- De fleste trenger og er avhengig av bilen. Noen få kunne tatt buss. Ikke mulig med alternativer for de fleste. En oppdaget at kollektivt var mulig i dag. - Krysset i Hønenngata - For mye trafikk, må reduseres	- Mulig å subsidiere pendlerparkeringsplass? - 30 km/t - Benytte moderne arbeidsformer som hjemmekontor, og samlokalisering av kontorlokaler

		- Kaotiske kryss bør rettes opp i, Storgata trekkes frem - Insentiver som begrenser gjennomgangstrafikk - Vegetasjon langs veiene - Bedre skilting av fylkesvei 290 - For mange biler, og for mange parkeringsplasser - Hønenkrysset oppleves trangt - Bilene kjører for fort	- Bompenger og trafikantbetaling for gjennomkjøring - Sterkere restriksjoner for bil i sentrum, endre tilgang til enkelte gater - Plan for gjennomføring av tiltak (trafikantbetaling) - Skilt som viser reisetid rundt sentrum - Parkering – oversikt over hvor det er gratis, billig og dyrt å parkere
--	--	---	--

Oppgave 2 - En god tur rundt i byen

Deltakerne skulle først tenke alene, og så gå sammen ved bordet. De skulle lage en rute over hva de ønsker å vise fram til en som kommer på besøk på en spaser- eller sykkelturn i Hønefoss by i 2030/2035.

Rutene inneholdt derfor en blanding av eksisterende og nye steder. Noen steder var gjentatt i flere av gruppene, f.eks. Fossen, Petersøya og Tippen/Øya. Disse hadde gjerne sammenheng med nye tiltak, for å skape mer aktivitet og trekke til flere folk. Stoppestedene på rutene handlet ofte om hvor det mest aktivitet, enten det er servering, konsert, badested, o.l. Arbeidet rutene rutene gi innsikt i hvor det bør tilrettelegges for gode gang- og sykkelveier.

Rutene til gruppene	
- Bevare grønt - Bevare trehus - Kiosker Start: Nordre torg - Riddergården (oppgradert med kunst og kultur) - Vesterntangen - Ny gangbru til Petersøya (utviklet med aktiviteter) - Søndre park (konsert og servering) - Fossen, Tippen (åpnet mot torget, gangbru) - Haldenjordet og Rabba (Folk! Knyttet byen tettere sammen)	Signatur-ruta 1 stor – 3 mindre (henger sammen) Start – Sentrum – DNT/ByLab - Skilt – tydelig og enkelt - DNT/ByLab: Har info/kort dronofilm over turen - Utendørs trygt badeanlegg - Isbading – saunaer - Blomster over brua/fossen - Tippen området forskjønnes – legg alt grønt - Beaker langs ruta med info og QR → utsiktsplasser - Utleie kano/kajakk – samlokaliseres med sauna og bad - Lys langs elva – - Stjerner i asfalten – løfte frem stoltheten og Ringeriksfolk - Pop Up – is, gløgg, pepperkaker (sesong)
- Stasjon - Bru over foss (ny) - Runde rundt Hengsle/Sagav og Parkveien - St. Hans Haugen - Nordre torg/Glatvedt	Denne ruten hadde ulike alternativer fra sted til sted (se bilde). - St. Haugen: benker, vedlikehold, "rampesteder" - Hengsle: utvikling, bru, kiosk etc. - Øya: "Nydalen" - Alles: utvikling, torg/gågate

enkelpersoner. I dette at kommunen bør ta kontroll på de større oppgavene, som å ha kontroll på parkeringsplasser i sentrum, mens mindre stedsutviklingstiltak kan overflates til engasjerte bydeler eller enkeltpersoner. Ulike prøveprosjekter er nevnt, enten det er gjennomkjøringsprising, bom, flere røde lyskryss for å gjøre det lettere for gående, eller en undersøkelse for å se hvem som kun kjører bil gjennom byen.

Tema	Innspill fra gruppene
<i>Byliv og mobilitet</i>	- Felles mobilitetsdugnad, ulike bydeler tar ansvar for utvikling av gater og byrom med støtte fra kommunen - Flytte sykkelfelt ut fra Hønengata - Utvikle Tippen - Skape byliv på KEFAS - Soppen - Stenge Kong Rings gate - Sesongbasert gatemøblering - Utvikle Byporten
<i>Kollektiv</i>	- QR-kode for å lese informasjon langs Hønefoss sin «signaturrute» - Pilotprosjekt – gratis buss - Pendlerparty (morgenkaffe på bussen)
<i>Generell trafikk</i>	- Skilter med reisetid - Informasjonsskilt om hva trafikantbetalingen skal brukes til - Gjennomkjøringsprising, de som faktisk skal til byen skal ikke betale bompenger - Bom, trafikantbetaling
<i>Bil og parkering</i>	- Gjennomføre pilot-prosjekt for å se hvor mange som kun kjører bil gjennom byen - Kommune må få kontroll over parkeringsarealer i sentrum - Flere røde lyskryss for biltrafikken samtidig, enklere å bevege seg til fots

4.2 MobilitetsLab

På «MobilitetsLab» kom 49 personer innom for å diskutere mobilitet i Hønefoss med prosjektgruppen. Resultatene nedenfor er både innspill fra de som kom innom «MobilitetsLab», samt en spørreundersøkelse de mottok, og fra postkassen som var plassert på ByLab.

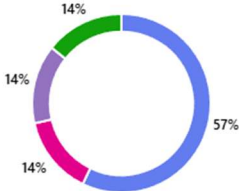
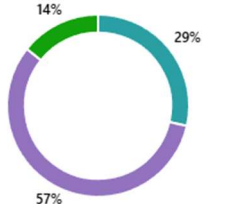
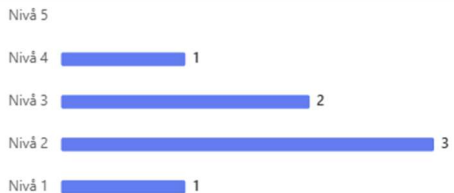
I Hønefoss har bilen lenge vært prioritert. Mange av innspillene fra «MobilitetsLab» går ut på å prioritere gange og sykkel, slik at disse transportformene nå blir prioritert i byen. I dag oppleves ikke sentrum som trygt eller tilgjengelig for gående og syklende. Trygghet er et gjentakende tema for å få flere til å gå eller sykle. Det er mange innspill på strekninger som bør prioriteres for å gjøre det bedre å gå eller sykle, f.eks. nord-sør akse fra Gummikrysset til Hvervenkastet. De sammenhengende gang- og sykkelveiene savnes og bør prioriteres. Det pekes også på at flere av veiene bør bli hyggeligere, f.eks. Hønengata hvor det er forslag om å plante flere trær for å gjøre det til en «byboulevard».

Gjennomkjøringstrafikken pekes på som mest problematisk, og det er flere innspill med ønske om at, og løsninger for hvordan, denne trafikken kan flyttes ut av byen. Bompenger eller avgifter pekes på som løsninger, slik at trafikken blir mindre for de som faktisk skal til sentrum. Parkering pekes på som et virkemiddel, enten det gjelder endring av avgiftene for å gjøre det attraktivt å handle i sentrum eller å konsentrere parkeringsplasser på et sted for å utvikle de grå arealene.

Tabellen under viser innspillene fra de som kom innom «MobilitetsLab».

Tema	Innspill
Helhetlige tiltak	- Er det mulig å etablere et bompengesystem for de som bare kjører gjennom sentrum? - Gjennomgangstrafikken kan reduseres med bompenger. - Er det mulig å få en rabatt fra bompenger hvis du handler i sentrum? - Byplanen må ligge til grunn. - Bypakke er nødvendig for å løse problemene. - Mobilitetsplanen må inkludere kartfesting.
Bil og trafikk	- Kø er et stort problem, hvor befolkningen er både problemet og løsningen. Det tar en halvtime fra Sandvika til Hønefoss og halvtime fra sentrum til Rema 1000. - Redusere biltilgang til sentrum. - Etablere pendlerparkering. - Ta bort gateparkering og samle i et parkeringshus, f.eks. som i Arendal. - Selg overflateparkering. - Viktig at det fortsatt er mulig med varelevering i sentrum. - Trafikkflyten har vært litt bedre siden det ble endringer i trafikklysene de siste månedene.
Forslag til løsninger på utfordrende steder	- Utrygt langs Kongens gate. Ønsker en trygg overgang over Kongens gate. - Er det mulig å bruke gamle banespor til gang- og sykkeltraseer? - Nordre tangent er viktig. - Øya i Movald kan brukes som fundament. - Gangveiene fra Nærstad bør forlenges til Austjord. - Elvelangs bør forlenges til stasjonsområde og Lloyds marked. - I Kongens gate bør trafikklys fjernes og lavere fartsgrense (30 km/t) etableres. - På Kvernbergsund bru kan en side brukes som gangfelt og den andre som sykkelfelt.
Utfordringer	- Avstand mellom benker er for stor (1 km). - Ingen avkjørselsfelt i Stangs gate. - Farlig å bruke undergangen under Arnemannsvingen. - Syklister bruker fortau over bruer og skaper konflikt. - Feil sykkelretning ved Nordre torv. - Hønefoss er utrygg, og Parkgata brukes ofte pga. det. - Det er for kort tid å krysse Kongens gate (10 sek). - Kiss-n-Ride ved Benterud skole er for trangt. - Hvordan kommer man seg fra boligområder til Marka, til fots og på sykkel?
Kollektiv	- Ønsker at bussen går oftere. - Samle busstasjoner utenfor bykjernen. Bussen bør tas ut av Storgata. Brakar-tilbud må opprettholdes. - Bør etableres buss til Ringkollen, for hele året. - Busser skaper byliv.
Gående og syklende	- Mobilitetsplanen må ta vare på myke trafikanter. - Trenger sammenhengende sykkelnettverk for gamle og unge. Dette må være et skiltet og trygt system. - Eikliveien bør bli prioritert gang- og sykkelvei. - Norderhovsgata bør bli gågate. - Sykkelfelt i Kongens gate (fjern midtrabatt). - Trafikklys med 3 sek. forsprang for syklister. - Sykkelfelt opp bakker (Klekkveien, Lysletta) - Vi må ta bedre hensyn til fotgjengere i sentrum. - Er det mulig å skille myke trafikanter langs fortauene?
Drift og vedlikehold	- Det er fortauene som ble sist brøytet i vinter. - Brøyting bør starte ved 2 cm snø (Trondheim-modell). - Trenger bedre vedlikehold av bru fra Hvervenkastet til buss. - Sykkelfelt bør prioriteres ved vinterbrøyting.
Byliv	- Hønefoss sentrum er for grått. - Ønsker utvikling av by-bulevarer gjennom sentrum. - Bruk av Petersøya til hundepark er synd.

De som kom innom «MobilitetsLab» ble bedt om å svare på en kort spørreundersøkelse om mobilitet i Hønefoss. Det kom innsju svar og resultatene er gjengitt nedenfor.

Spørsmål	Svar
Hvor bor du?	- Hønefoss 4 - Haugsbygd 1 - Heradsbygda 0 - Annet tettsted/bygd/på landet i Ringerike 1 - Utenfor kommune 1 
Din alder?	0-15 0 16-30 0 31-50 2 51-70 4 71+ 1 
Når du tenker på fremtidens transport i Hønefoss sentrum, hva er det viktigste for deg?	- Effektiv og hyggelig mobilitet. Sakte fart, men god fremkommelighet. Mye autonome kjøretøy. Fjerne unødvendig transport – dvs. økt bruk av fleksible jobbløsninger og hjemmekontor. - Billigere kollektivtransport (min Brakar billett gikk opp 26% i januar) og infrastruktur som støtter sykling gjennom Hønefoss. Sykkelnettet er svært mangelfullt og utrygt i sentrum - Færre biler, og flere som går og sykler. Bilen skal ha siste prioritet. - Bilene bør føres utenom byen. Sykkel og gående bør prioriteres i indre by - Buss og sykkel
Hvor kunne du tenkt deg å ha nye gågater i Hønefoss sentrum?	- Tror det rekkes med flerbruksgater. sakte fart og hyggelige gater - Storgata (Fra Søndre torv til rundkjøring) - Utenfor Kuben - Norderhovsgate, Kong Rings gate, Nordre torg - Nedenfor Kuben
Opplever du mobilitet i Hønefoss sentrum som trygg?	2.43 Gjennomsnittlig vurdering ★★★★☆ 
Opplever du mobilitet i Hønefoss sentrum som tilgjengelig?	3.14 Gjennomsnittlig vurdering ★★★★☆ 
Hvor føler du deg utrygg i trafikken i Hønefoss sentrum?	- Tippen og krysset ved sentrumskvartalet. Mye barn som krysser et dårlig tilrettelagt kryss - For mange biler. Vi må sykle på fortau fordi vi har ikke plass på veier. - Dårlig alternative veier. - Hele Kongens gate - På Tippen, Kongens gate, Hønengata - Gangvei fra Eikli opp til Hvervenkastet

Er Hønefoss sentrum godt nok tilgjengelig for deg med bil?	3.57 Gjennomsnittlig vurdering ★★★★☆	Nivå 5 2 Nivå 4 2 Nivå 3 1 Nivå 2 2 Nivå 1
Er Hønefoss sentrum godt nok tilgjengelig for deg med kollektiv?	2.86 Gjennomsnittlig vurdering ★★★★☆	Nivå 5 Nivå 4 2 Nivå 3 3 Nivå 2 1 Nivå 1 1
Er Hønefoss sentrum godt nok tilgjengelig for deg med sykkel?	2.71 Gjennomsnittlig vurdering ★★★★☆	Nivå 5 1 Nivå 4 Nivå 3 3 Nivå 2 2 Nivå 1 1
Er Hønefoss sentrum godt nok tilgjengelig for deg til fots?	3.29 Gjennomsnittlig vurdering ★★★★☆	Nivå 5 1 Nivå 4 2 Nivå 3 2 Nivå 2 2 Nivå 1
Er Hønefoss sentrum godt nok tilgjengelig for deg med hjelpemidler?	2.25 Gjennomsnittlig vurdering ★★★☆☆	Nivå 5 Nivå 4 Nivå 3 2 Nivå 2 1 Nivå 1 1
Hva vil gjøre Hønefoss sentrum mer tilgjengelig for deg?	- Nye gang/sykkelveier vil få flere til å sykle. i kombinasjon med lavere fart vil det bli frigjort kapasitet til de som må bruke bil - Mindre parkeringsplasser. Vi trenger mer plass for folk å trives. - Butikker - Trygge overganger over Kongens gate. Blå-grønt strøk mellom Søndre park og Søndre torv - Når gjennomgang trafikk reduseres med ny vei Nymoen – Eggemoen - Begynn å bygge gang- og sykkelbroene. De er jo tegnet inn i byplanen! - Bedre sykkelveier	

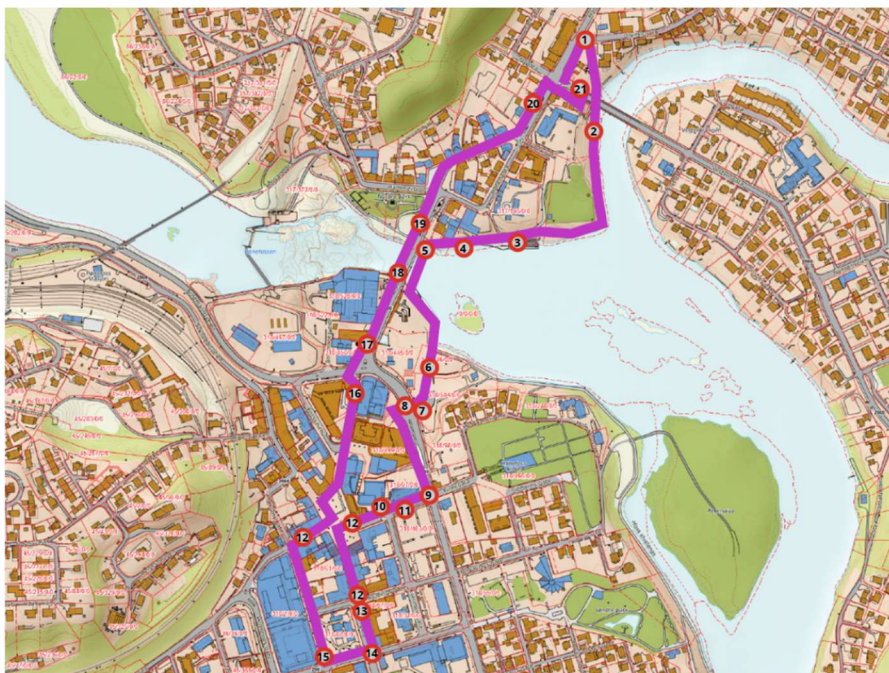
I postkassen kom det inn både innspill om byutvikling og mobilitet. I denne rapporten gjengis kun innspillene om mobilitet.

Tema	Innspill
Syklende	- Det må bli trygt å sykle fra Gummikrysset til Hvervenkastet, for å bli sykkelbyen Hønefoss. - Det bør være en sykkeltrase som førte ned til Tippen og gang-/sykkelbrua over Fossen.

	- Den rødmalte sykkelveien skal gå fra Gummikrysset over bybrua, gjennom sentrum/Kongens gate over Kvernbergsund bru og frem til Hvervenkastet. - Det bør etableres gang- og sykkelvei fra Nærstad til Austjord. - Gang- og sykkelbruene i byplanen må bygges.
<i>Gående</i>	- Gågaten i Norderhovsgata bør gjenopprettes. I den forbindelse kan planegjerdet langs Norderhovsgata rives, slik at det blir åpent mot fengselshagen. - Gågaten i Storgata bør forlenges helt ned til Sundgaten. - Sti fra Linneaveien til Hovsmarka er nesten gjengrodd. - Mulighet for forbindelser mellom Kefas og parkene rundt (Fengselet, torget, ny park på Kefas/Villaen, Fosseparken og Søndre park) - Det hadde vært fint med et kart over nord- og sørsida som viser hva som er grønne korridorer og hvor de befinner seg.
<i>Forhold mellom trafikanter</i>	- Folk som ferdes på fortau, gågater og på torget føler seg ofte utrygge, fordi syklistene og sparkesykler kommer i stor fart. Spesielt vanskelig for eldre, som ikke greier å bevege seg lite raskt. - Er det mulig å stenge gågater og deler av torget for sparkesykler og sykler? For å få en kultur hvor man sykler og går må det legges til rette for dette, bl.a. med trygge områder hvor gående og syklende er adskilt. Søndre torv bør stenges for syklistene med tydelig forbudsskilt, slik at sykler trilles gjennom området. - Vi må etterleve det som står i byplanen, f.eks. at Kongens gate blir byboulevard som deler de myke trafikantene og kjørende.
<i>Helhetlige tiltak for trafikk</i>	- Største problemet er biltrafikken gjennom byen. Det er nødvendig med en bypakke for Hønefoss. - Tiden er inne for å kreve bompenger, og kan f.eks. kalles "trengselsavgift". Alle som passerer bybrua og ikke oppholder seg i sentrum i minst 2 timer, belastes for f.eks. 10 kr. Man kan knytte avgiften opp mot å finansiere nye bruer som er planlagt, siden de er kostnadskreven og fylkeskommunen ikke kommer til å bidra. - Det bør introduseres en avgift for gjennomkjøring i perioder med stor trafikkbelastning. Dette vil stimulere til omkjøring utenfor sentrum. Kjøretøy registreres via skiltgjenkjenning på vei inn og ut av sentrum. Kjøretøyer som kjører ut av byen på kort tid vil måtte betale avgift. - Parkeringsavgiftene på kommunale parkeringsplasser i sentrum bør endres. Hvis det er gratis i 3 timer på kommunale, så vil flere ta turen til sentrum istedenfor å handle utenfor der det er gratis. Mindre bruk av private parkeringsplasser kan gjøre at grunneierne heller vil fortette med annen bruk enn parkering.
<i>Fysiske tiltak for trafikk</i>	- Det trengs omkjøringsveier for å bedre trafikkforholdene. - Det bør lages minirundkjøring i Gummikrysset og i lyskrysset ved Rema på nordsiden. - Forbindelsen mellom Hengsle over mot stasjonsområdet, Nordre tangent, fremheves som viktig. - Fylkesveien deler byen i to og gjør mulighetene for å skape en triveligere by vanskelig. Må bli slutt på 20 000 bilpasseringer i døgnet. Vesttangenten hadde løst alle dagens problemer, men den ble begravd politisk for 10-15 år siden. - For å hjelpe biltrafikken bør kapasiteten øke, trafikken reduseres eller begge deler. Flaskehalsene i veisystemet må fjernes. Det er likevel lite muligheter for økt kapasitet, siden det mangler arealer til nye eller større veier, økonomisk evne til å investere og fjerning av flaskehals gir begrenset effekt. Styring av trafikklys kan optimaliseres for å gi best mulig flyt. - Det er rotete og uoversiktlig at busstasjonen strekker seg nesten helt ut i Kirkegata, og noen busser stopper til og med oppover Kong Rings gate. Kan adkomst og avgang samles på Kefas, mellom Kvernberggata og Kongens gate?

4.3 Befaring

Under befaringen ble det notert ned utfordringssteder langs en rute i sentrum som Cathrine Amanda Blisten Johansen, medlem i rådet for personer med nedsatt funksjonsevne, ofte tar. Stedene oppleves som utrygge, upraktiske og utilgjengelige. Selv om hun hadde funnet egne løsninger på mange av hindringene, var det tydelig at antallet barrierer gjør en ellers enkel tur til sentrum både krevende og mulig farlig for personer med nedsatte funksjonsevner.



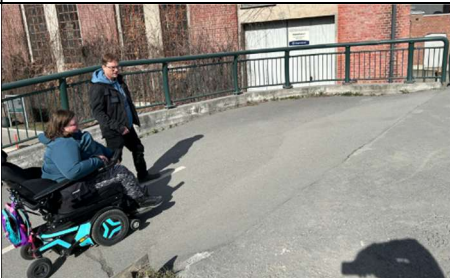
Bilde: Kartet viser ruten, samt utfordringsstedene markert med tall.

Tabellen nedenfor beskriver stedene, hvilke utfordringer som blir møtt og viser bilder av utfordringene. Utfordringene er som regel todelt; enten er den valgte løsningen ikke universelt utformet fra før, eller så har manglende drift og vedlikehold ført til at den ikke lenger er universelt utformet.

Punkt	Sted	Utfordring	Bilde
1	Ullerålgate x Hønengata - Fotgjenger kryss	Ullerålgate – Nivået av kantstein i sørsiden av krysset er vanskelig å komme opp med rullestol.	

2	Elvelangs – Veikvalitet fra Hvitbrua til hjørnet	Stien har rast ned mot elva over tid, og er ustabil å kjøre på. Cathrine må ofte kjøre i gresset for å unngå andre trafikanter.	
3	Bystranda – Rampe	Tilgangen til bryggen er ødelagt og ikke lenger universelt tilgjengelig. Stien fra Elvelangs er fullt av grus og sand, og er vanskelig å kjøre over med rullestol.	
4	Elvelangs - Sittebenker	Utforming av sitteområder er ikke tilpasset rullestolbrukere. Rundt setebenkene er det ustabile plattformer, som har vegetasjon voksende gjennom hullene på sommeren.	
5	Gangbru – ved Hønefoss bru (nordside)	Dårlig tilgang til broen fra fortauet. Broen har blitt slitt over tid og skapt en høydeforskjell.	
6	Tippen området	Mangler fortau gjennom Tippen langs veien. Må gå i kjørefelt for å komme til den andre siden.	

7	Tippen lyskryss	Kantsteinshøyden i krysset gjør det vanskelig å komme opp/ned med rullestol.	
8	Kryssing -Kongens gate fra Tippen	13 sekunder er ikke nok tid å kjøre over til øya midt i veien, før lyset endres til rødt. Cathrine må vente på øya i 55 sekunder. Det tok 2 minutter å komme over Kongens gate.	
9	Kongens gate x Kirke gate	Nivået på kantsteinene i krysset gjør det vanskelig å komme opp med rullestol.	
10	Kirkegata – Inngang til Scandic - nordside	Forkant ligger i fortau utenfor restaurant.	
11	Kirkegata – sørside	Høydeforskjell i fortau, hvor forkantstein går ned til gatenivå. Ustabilt for rullestolbrukere.	
12	Innganger til Søndre torv – flere punkter	Flat gulvstein over dreneringspunkter funker generelt sett bra. Det hjelper med å etablere flere punkter. De er ofte dekket gjennom arrangementer på Søndre torv. Cathrine sitter fast i punkt på Storgata x Kong Rings Gate.	Bra - flatt 

			Vanskelig – ikke flatt 
13	Storgata x Kong Rings gate	De tynnere kantsteinene sitter ofte høyt fra veien/fortauet, mens de store kantsteinene har skarpere hjørner og er flatere i overgangen fra fortau til vei. De store kantsteinene i nordsiden av krysset er gamle og vanskelig å kjøre over.	
14	Storgata x Stangs gate	Vikeplikt på biler bør settes bak kryss. Biler sitter ofte i krysset og skaper konflikt med busser som svinger inn til Storgata fra Stangs gate.	
15	Stangs gate x Nordrehovsgata	Høyden til noen av kantsteinene i krysset er vanskelig å komme opp/ned med i rullestol.	
16	Fossveien – overgang fra fortau til gang og sykkelveg	Mangler kryss fra fortau fra Alles kulturhus sin side av veien. Drenering er vanskelig å kjøre over med rullestol.	
17	Hønefoss bru – kobling av undergang til fortau	Bratt høydeforskjell hvor undergang kobles til fortau langs bru. Cathrine må ofte kjøre i sykkelfelt for å komme opp	

18	Hønefoss bru	Mangler gjerde langs brua. Lokasjon av kant er vanskelig å finne, spesielt på vinteren med snø på veien/fortau. Cathrine er redd til å falle inntil veien når det er mye trafikk på fortauet.	
19	Hønefoss bru – fotgjenger kryss	Det er umulig å krysse her, fordi fortauet ikke går ned.	
20	Hønengata (vest side fra Torvgata – Vesterngata)	Fortauene er smale. Her er det ikke plass til at rullestolbrukere kan dele fortau med hverandre, syklist, barnevogner, sparkesykler eller fotgjengere. De fleste syklistene sykler på fortauene langs Hønengata, spesielt i krysset Hønengata x Vesterngata hvor sykkelfeltene er svært smale og i dårlig stand.	
21	Hvitbrua	Stor høydeforskjell i fortauet på nordsiden av Hvitbrua.	

4.3.1 Andre Steder - Innspill fra Cathrine Amanda Blisten Johansen

Punkt A - Fotgjengerovergang – Krokenveien

Overgangen er i Krokenveien like ved busstoppet Regnorgården. Ingen i rullestol kan bruke denne og folk med rullator og barnevogn har også utfordringer med denne overgangen.



Sted	Utfordring	Media
Krokenveien x Regnorgården bussholdeplass	Ingen i rullestol kan bruke denne og folk med rullator og barnevogn har også utfordringer med denne overgangen. Ønsker en opphøyd fotgjengerovergang	

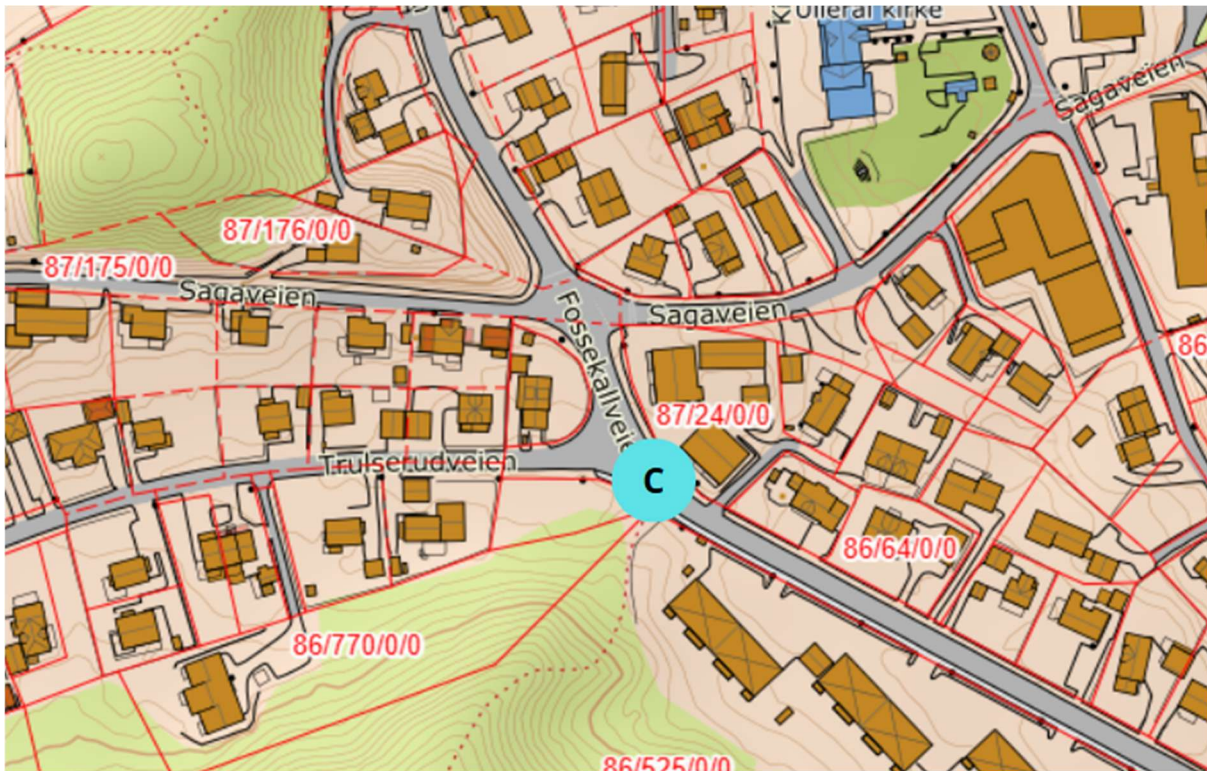
Punkt B - Gullagata og Ankersgata – Etablere fortau



Sted	Utfordring	Media
Ankersgata 16 til Gullagata x Hønengata	Gullagata og Ankersgata mangler fortau langs Gullagata fra Hønengata til Ankersgata 16	  



Punkt C - Fossekallen – Overgangen



Sted	Utfordring	Media
Ankerstien 16 til Gullagata x Hønengata	Overgangen ved busstoppet i Fossekallen er vanskelig å bruke med rullestol, siden fotgjengerovergangen skrår bratt ned mot fortauet. Dette gjør at Cathrine ofte må kjøre i veien istedenfor fortauet for å unngå å velte.	 

4.4 Offentlige aktører

Aktørene fortalte også at de kunne komme med konkrete innspill når planforslaget kom på høring. Oversikten under viser både innspill fra mottatte brev og møter med aktørene.

Offentlig aktør	Innspill
Bane NOR	- Vanlig bilparkering og innfartsparkering må vurderes separat, fordi de har ulike funksjoner. Vanlig parkering handler om å nå reisens endemål, mens innfartsparkering er en del av en reise som involverer flere transportmidler med et hovedmål å redusere bilbruk over lengre strekninger og fremme miljøvennlig transport. - Alternativ transport må regnes med som en del av kollektivtilbudet, og det må sikres at alternativ transport har gode, trafikksikre holdeplasser og god fremkommelighet. Når jernbanen må stenges, må togene erstattes med alternativ transport (buss for tog) for å få reisende frem. Hønefoss spiller en viktig rolle som overgangsstasjon mellom tog og alternativ transport i Oslo- og Drammensområdet. - Positivt at kommunen jobber for økt bruk av grønn transport i Hønefossområdet. - Det er bra å se på kortsiktige tiltak som kan forbedre den eksisterende situasjonen. Planen bør ha en viss fleksibilitet.
Brakar	- Mobilitetsplanen bør inneholde tiltak for å øke busstilbudet i regionen. Brakar ønsker gjerne å være tett involvert i planprosessen. - Fra 1. juli reduserer bybusstilbudet, inkludert linje 222 og 228. Brakar får levert nye elbusser til linje 200 og vises frem i Hønefoss i juni. - Nye skilt på hovedbussholdeplassene kommer i 2025, og vil ha batteri- og WiFi-teknologi og 35 års batterilevetid. Skiltene vil kobles til Entur-appen og vise sanntidsinformasjon om forsinkelser.
Buskerud fylkeskommune	- Mobilitetsplanen bør legge til rette for en vurdering av overordnet areal og transport som viser behovet for og belyser utfordringene i kommunen. En slik vurdering vil hjelpe med å finne fornuftige og realiserbare prioriteringer. - Det bør analyseres hvordan regional plan for areal- og transport 2018-2035 har fungert. - Trafikksikkerhetsplanen må revideres, særlig tiltaksdelen. Arbeidet med mobilitetsplanen og trafikksikkerhetsplanen må koordineres eller slås sammen, da planene har sammenfallende ansvarsområder som krever et helhetlig perspektiv. - Sykkelplanen bør også samordnes med mobilitetsplanen og trafikksikkerhetsplanen. - Det bør legges inn en rullering av tiltak i tiltakslisten. ... - Planen må belyse type tiltak som skal gjennomføres i planperioden. Tiltak som berører andre veieiere må spilles inn til de aktuelle veieiere. Fylkeskommunens handlingsprogram for samferdsel er førende for vår portefølje. - Planen må vise til om det er en forbedring av fremkommeligheten for alle, eller om det er en forbedring til prioriterte transportmidler. Fylkeskommunen fikk i 2023 utført et forprosjekt ang. bussfremkommeligheten i Osloveien. Rapporten bør trekkes med inn i planen, da den bl.a. viser til hvor problemene med kollektivtrafikken oppstår. TØI-rapporten "Mobilitet og bærekraft i en mindre by i endring", som omhandler effekten av Ringeriksprosjektet, bør også trekkes inn i planen. - Et annet mål med planen er å sette strategier for reduksjon av biltrafikk basert på dagens infrastruktur. Kommunen bør her se på dagens parkeringsnorm. Mye flateparkering øker tilgjengeligheten for bilbruk inn til sentrum, og er imot nullvekstsonene som er foreslått i rullerende kommuneplan. En båndlegging av areal til parkering vil hindre utvikling av verdifullt areal i sentrum. Dette bør sees på i sammenheng med bl.a. grønn

	transport og sykkelplan. Vi anbefaler en revidering av parkeringsnormen som en del av tiltakene i temaplanen.
Nye Veier	- Tidsperspektivet for temaplanen ligger i forkant av realiseringen av Ringeriksbanen og E16. Vi har gjennomført flere studier knyttet til trafikkberegninger og bompengeproposisjoner som kan være av interesse for Hønefoss. - Viktig for Nye Veier å følge med på foreslåtte tiltak, da de kan påvirke statlig plan. Spesielt hvis tiltakene kan fordyre eller vanskeliggjøre gjennomføringen av FRE16.
Statens vegvesen	- Gjennomføringsplanen 2025-2030 er Statens vegvesens oppfølging av Nasjonal transportplan 2025-2036 for første seksårsperiode. Den er dynamisk og oppdateres årlig. Gjennomføringsplanen omfatter tre prosjekter i Ringerike: E16 Skaret-Hønefoss, E16 Nymoene-Eggemoen og Rv. 7 Evje bru. - Konseptvalgutredning for transportsystemet i Hønefoss ble utarbeidet i 2015 og inneholder mulige strategier for utvikling av infrastruktur i Hønefoss by og det nære omland fram mot 2040. Vi mener utredningen kan gi bakgrunnsinformasjon og innspill til tema og problemstillinger ifm. utarbeidelse av mobilitetsplan. - Vi viser også til Tiltakskatalog for transport og miljø, som oppsummerer kunnskap om effekter av miljøtiltak innen transportområdet, hovedsakelig i byer og tettsteder.

4.5 Råd og utvalg

Råd og utvalg skal være en stemme for de ofte underrepresenterte i folkevalgte organer. Innspillene gir derfor verdifulle synspunkter på folkegrupper som ofte også er underrepresentert i medvirkning. Drift og vedlikehold var et gjentakende tema, spesielt at det er dårlig vedlikehold av fortau og sykkelfelt på vinteren. Fremkommeligheten blir ofte verre for flere på vinteren, men særlig rullestolbrukere og andre med begrenset bevegelighet får begrenset mulighet til å ferdes. Mange eldre vegrer seg også for å gå ut på vinteren i frykt for å falle.

Kollektivtilbudet var et annet hovedtema i innspillene, både å få bedre dekning og billigere priser. Rådene og utvalget savner særlig kollektivtilbud til Ringeriksbadet, siden det er vanskelig å gå eller sykle til Helgelandsmoen. Personene som representeres av rådene og utvalget har ofte dårligere tilgang til bil, og kan avhenge av andre for å komme seg rundt. Et godt kollektivtilbud gir en frihet for flere som ikke har andre valg.

Det er viktig at det sikres god nok plass for de myke trafikantene når gang- eller sykkelfelt etableres. Det kan oppstå konflikt mellom ulike trafikanter hvis ikke de er godt nok tilrettelagt for, f.eks. gående og syklende som må dele trange fortau.

Råd og utvalg	Innspill
Eldrerådet	- Vedlikehold av fortau og sykkelfelt i vinter. - Trenger nok tid til å krysse veier som er lysregulert. - Trange fortau i sentrum, som ofte fører til konflikt. - Ønsker et billigere kollektivtilbud med bedre dekning. - Sikkerhetstiltak er viktig for å redusere konflikt mellom fotgjengere og andre myke trafikanter - Opplever at det er utrygt langs Hønengata
Integreringsutvalget	- Hønefoss er en bildominert by.

	- Hønefoss har for mange parkeringsplasser. Kultur og mangfold er viktig og trenger mer plass. - Ønsker kollektivtilbud til Ringeriksbadet. - Vedlikehold av veier bør bli bedre. Det er vanskelig å komme seg rundt. - Viktig å gjøre noe med Byporten snart. - Etablere Hønefoss stasjon som et knutepunkt med næring og boliger. -
Råd for personer med nedsatt funksjonsevne	- Bussgata er utfordrende (dårlig i regnvær, trenger bedre visualisering av informasjon, vanskelig å høre, teleslynge). - Det mangler god fremkommelighet av mange overganger i Hønefoss nord, sentrum og sør. - Det er dårlig forhold i sentrum på vinteren. - Viktig å ta vare på siktlinjer for alle veibrukere.
Ungdomsrådet	- Ønsker bedre kollektivpriser (f.eks. helgepass til Brakar) - Gjerne ha buss som går direkte fra Hønefoss nord (Gummikrysset) til Hønefoss sør (sykehuset). - Bestillingsbuss er dårlig - Elever på videregående er vokst ut av syklingsalderen, og det er ukult å sykle til skolen. - Farlig sykkelinfrastruktur i sentrum. Ønsker sykkelinfrastruktur på forskjellige nivå til veien. - Livredd for Hønengata, da det er for trangt. - Mangler gang- og sykkelvei opp til Haugsbygd fra Hønefoss. - Privat sparkesykkel er dyrt å bruke. - Er det mulig å samarbeide med leverandører for å få billigere tilbud? - Umulig å gå, sykle eller ta kollektiv til Ringeriksbadet. - Byen er kjedelig og ikke tilrettelagt for unge, spesielt på vinteren.

4.6 Folkemøte

Folkemøte handlet i størst grad om byliv, men det kom likevel noen innspill knyttet til mobilitet. Punktene nedenfor er de tre viktigste hovedpunktene hver gruppe kom frem til.

Trafikkforholdene var et gjennomgående tema på det som må, kan eller bør bli bedre. Det er mye biltrafikk i byen og bilen er i stor grad prioritert, framfor gående og syklende.

Sammenhengende gang- og sykkelveier mangler i dag, spesielt som hovedfartsårer.

Gruppene ønsker også at disse er mer grønne.

Oppgave 1: Hønefoss i dag

Gruppe	Fungerer bra	Må, kan eller bør bli bedre
1	1. Torvet som samlings- og møteplass 2. Frivillighetens hus 3. Bystranda	1. Trafikkforholdene - størrelsen på den enkelte parkeringsplass 2. Utendørsscene i Søndre park 3. Gode møteplasser for ungdom
2	1. Det åpne, solrike småbyrom 2. Tilgang til Schjongslund, bystranda, Fosseparken og Petersøya 3. Kulturtilbud og historien til byen	1. Trafikk. Bilen er prioritert i for stor grad. Trenger sammenhengende sykkelvei gjennom sentrum, grønne gater og bedre Elvelangs. 2. Helhetlig tankegang med planlegging. 3. Bruk det vi har i byen (eksisterende bygg og historie)
3	1. Lekeplass Torvet/rullepark 2. Eldre bebyggelse er ivaretatt 3. Glatved brygge, Nordre park og Fossen	1. Trafikken 2. Mobilitetsproblemene 3. Oppfrisking/Fravær av portaler inn til byen. Nettinggjerd

4	1. Kulturlivet 2. Handelsmulighetene 3. Fosseparken	1. Tilrettelegge for myke trafikanter 2. Offentlig skøytebane 3. Ukoselige hoved transportruter
5	1. Kulturlivet/Kulturnæringene 2. Elvelangs 3. Gratis p-plasser på nordsida av Hønefoss sentrum. Økt bruk av byen og redusert bilbruk i "kjernen"	1. Skape en felles bykjerne ved å knytte sammen Hønefoss nord og Hønefoss sør 2. Forskjønning av byen (planter, lusing) 3. Fylle tomme lokaler
6	1. Kultur, idrett. 2. Skolene – tilbudet – barnehagene. 3. Elva – Elvelangs	1. Trafikk. Bruer. Dårlig gang- sykkelvei 2. Mer folkeliv, mer liv i gatene 3. Plassering – handel vs. bolig.
7	1. Kompakt sentrum medorstue og gågater med rikelig med p-plasser i nærheten 2. Parker og Elvelangs – skatepark sentralt ved bussgata 3. Kultur- og private/offentlige kulturhus, Riddergården/Fengselet.	1. Biltrafikken gjennom sentrum 2. Manglende sammenhengende gang- og sykkelveier 3. Torvet må fornyes. - ikke universelt utformet - mangler uformelle møteplasser/oppdelt i soner - lite aktivitet på solsiden

Oppgave 2: Hønefoss i fremtiden

I oppgaven skulle gruppene beskrive hvorfor Hønefoss i fremtiden får priser for arbeidet med byliv, og hva som har skjedd og hvordan det skjedde. For mobilitet trekkes det frem at Nordsida, sentrum og Sørsida er knyttet bedre sammen, samt å gjøre det koseligere å være en myk trafikanter i byen.

Gruppe	Hønefoss i fremtiden
1	Hønefoss fikk byutviklingspris fordi: - Søndre torv er utviklet videre som byens hjerte med: - en enkelt tilgjengelig scene - variert tilbud av sitteplasser - beplantning - aktivitet hver lørdag
2	Hønefoss fikk prisen fordi: - Tippen/Lloyds er utviklet og knyttet sammen - Knytte sammen Nordsida og Sørsida til et felles sentrum - Bolig/næring har kommet - Ringeriksbanen kom, og alle ville investere
3	Byen har et vannkar eller sti som f.eks. har start/kilde ved Fengselet eller et annet sentralt sted. Ved torvet møter innbyggerne et vannspeil. Forbi Alles kulturhus er det et naturlig vannfall. Til slutt møter vannstien fossen på et åpent og bilfritt tømmertorg ved Lloydsbygningene (Brokaret er flyttet).
4	Ringerike har snudd forgubbingen. Sentrum er en stor helhet med fokus på kultur, natur og småhusbebyggelse. Tippen, Øya, Riddergården, Petersøya, Frivillighetens hus, Nordre og

	Søndre torv er planlagt som helhet til det beste for innbyggerne. Bybondegård, utleie av utstyr til ferdsel på vann, skulptursti Elvelangs. Bysykler.
5	Hønefoss fikk prisen fordi: • Vi har tatt vare på Jugendsbyen og bygd videre på den med småhus og bygg i Jugendstil med “gode byrom” imellom. Dette gjelder først og fremst i Hønefoss sentrum.
6	Hønefoss er en klimatilpasset by med: • Hovedferdsårer med trær • Grønne lunger og skyggefulle alleer • Solceller på alle tak • Overvann som samles og håndteres i bed og grønne lunger • Koselig byrom som er lett å komme fram til som myk trafikant
7	Hønefoss fikk prisen fordi: • Vi har endret FRA hovedveg til GATE gjennom byen. Vridning av landkaret på Hønefoss bru – «byboulevard» i Kongensgate.

5 Avslutning

Medvirkningsprosessen har vært omfattende. De som har medvirket har vært positive til å delta på prosessen. Innspillene som har kommet inn handler både om dagens og fremtidens Hønefoss. Funn fra tidligere prosesser gjenspeiles i innspillene som er mottatt i denne prosessen.

Aktiviteter som workshopen fungerte fint ved å invitere inn representative grupper, slik at man samlet deltakere fra et bredt spektrum av samfunnet. Dette var en god metode for deltakerne å dele egne ideer og ideene til dem de representerer. «MobilitetsLab» var viktig for å være lett tilgjengelig for innbyggerne og ha en lav terskel for å diskutere mobilitet i Hønefoss. Her var markedsføring viktig for å nå mest mulig.

5.1 Hovedfunn

Gjennomgående temaer er sammenhengende gang- og sykkelveier, trygghet for myke trafikanter, drift og vedlikehold, snu prioriteringen fra bil til gange, sykling og reising med kollektiv, og utfordringene med gjennomgangstrafikk i Hønefoss.

Mange av innspillene tar opp de samme strekningene. Et sammenhengende gang- og sykkelveinett mangler både i sentrum og i ulike transportårer ut av byen. Det er særlig nord-sør akse fra Gummikrysset til Hvervenkastet hvor det er et sterkt ønske om å ha en sammenhengende forbindelse. I dag oppleves heller ikke Hønefoss sentrum som trygt eller tilgjengelig for gående og syklende. Innspillene går derfor på at mobiliteten bør skje på de myke trafikantenes premisser, ved å fokusere på at vi bør gå, sykle eller reise kollektivt fremfor å bruke privatbil, for å øke bylivet og trivselen i byen.

I råd og utvalg kom det innspill som gir verdifulle synspunkter på folkegrupper som ofte også er underrepresentert i medvirkning. Drift og vedlikehold var et gjentakende tema, spesielt at det er dårlig vedlikehold av fortau og sykkelfelt på vinteren. Fremkommeligheten blir ofte verre for flere på vinteren, men særlig rullestolbrukere og andre med begrenset bevegelighet får begrenset mulighet til å ferdes. Under befaringen kom det frem hvor mange barrierer og mulige farer personer med nedsatte funksjonsevner har. Utfordringene er som regel todelt; enten er den valgte løsningen ikke universelt utformet fra før, eller så har manglende drift og vedlikehold ført til at den ikke lenger er universelt utformet.

Kollektivtilbudet var også et av hovedtemaene i innspillene, både å få bedre dekning og billigere priser. Hønefoss har generelt et godt lokalt kollektivtilbud mellom Heradsbygda-Hønefoss-Haugsbygd, men det har mangler. Lokalt mangler det kollektivtilbud på kvelden, samt kobling mellom steder som Heradsbygda og Schjongslunden. Regionalt er det vanskelig å komme seg langt ved å bruke kollektiv, fordi andre ruter går færre ganger om dagen.

Gjennomkjøringstrafikken pekes på som mest problematisk, og det er flere innspill med ønske om at, og løsninger for hvordan, denne trafikken kan flyttes ut av byen. Bompenger eller avgifter pekes på som løsninger, slik at trafikken blir mindre for de som faktisk skal til

sentrum. Det er mange i Ringerike som ikke har alternativer til bil av ulike grunner. Dette er en nåværende realitet med å bo i Ringerike, som både har et byområde og distriktsområder.

5.2 Råd til senere prosesser

Metodene som er brukt kan enkelt gjentas og endres til senere prosesser. Det er mye lærdom i bare å gjennomføre medvirkningsprosesser. Senere bør det planlegges for en lengre periode for deltakelse. Medvirkningen var i hovedsak konsentrert våren 2025, og det kunne vært nyttig å ha medvirkning enda tidligere enn det var lagt opp til. Kommunikasjon var svært viktig gjennom hele prosessen, og det var en merkbar økning i besøkende når det var kommunisert ut på en bred og god måte. Det er derfor viktig å informere tidlig og være synlig, slik at det skapes et engasjement.

Det bør også være fokus på å skaffe flere personer fra flere underrepresenterte grupper. Medvirkningsprosessen manglet representanter fra grunnskolen, fordi de var vanskelig å nå. En mulig medvirkningsaktivitet er å besøke grunnskolene og ha medvirkningsaktiviteter der.