



Delutredning til temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss

Presentasjon 17. juni 2025

Delutredning til temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss

- Rapporten skal være et kunnskapsgrunnlag for temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss.

Før Ringeriksporteføljen realiseres, er det behov for en alternativ utredning der disse prosjektene ikke legges til grunn.

Utredningen er et grunnlag for å prioritere gjennomføring av fysiske tiltak på kort sikt, som omfordeling av veiareal, gang- og sykkeltilrettelegging, og tiltak for kollektivtrafikk og redusert biltrafikk.

- Hovedfokuset i denne utredningen har vært å oppdatere transport- og trafikkmodell, overordnede kostnadsvurderinger, utrede endret trafikkmønster med ulike økonomiske virkemidler, analysere reisetid og reise-mønster med endret fartsgrense, samt beregne klimagassutslipp.

Ringerike kommune

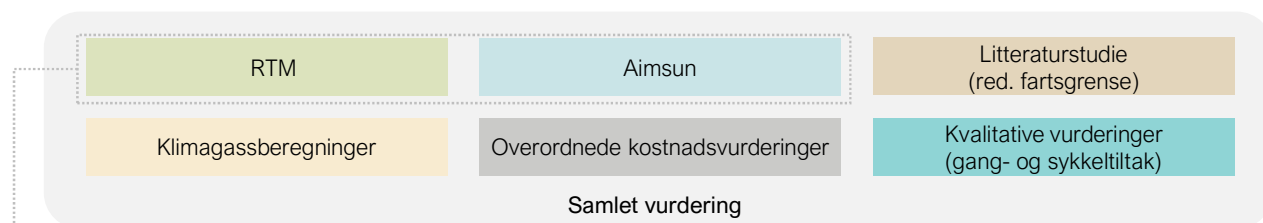
► Utredning til temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss

Oppdragsnr.: 52500159 Dokumentnr.: R-52500159-1 Revisjon: D2 Dato: 2025-05-14

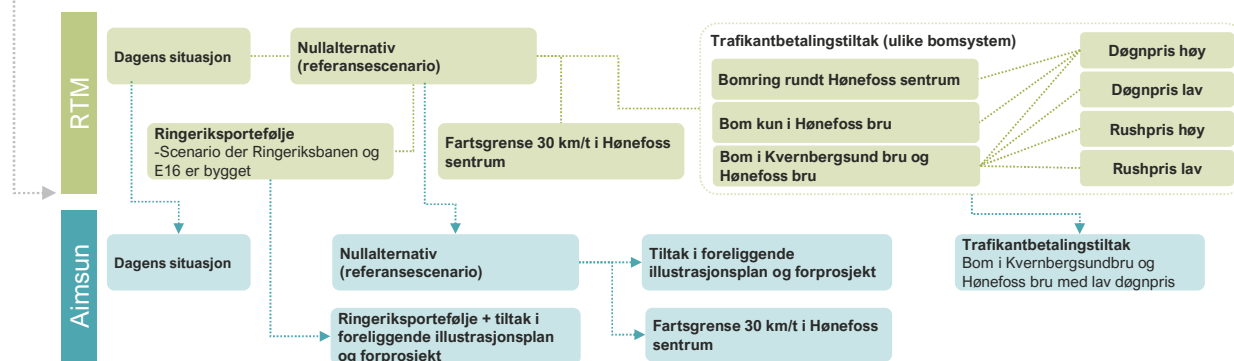


Metode og alternativer som er vurdert

- I utredningen er det tatt i bruk en rekke verktøy:



For analyse av trafikale effekter er det med modellverktøyene analysert følgende alternativer:



Aktuelle tiltak på kort sikt:

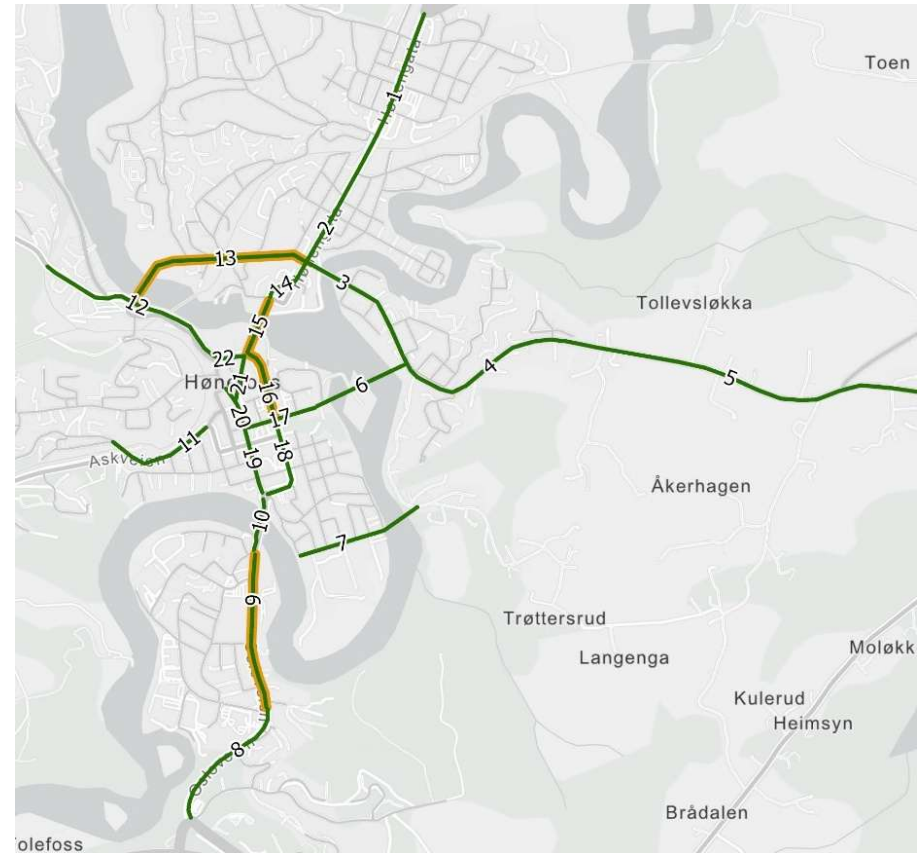
30 km/t fartsgrense i Hønefoss sentrum

Etablering av et sammenhengende gang- og sykkelnettverk langs to hovedakser (nord-sør og øst-vest)

Trafikantbetalingstiltak i Hønefoss sentrum

Oversikt over tiltaksstrekninger

- ▶ Oversikt over tiltaksstrekningene i foreliggende illustrasjonsplan og forprosjekt.
- ▶ Tiltakene som er inkludert i Aimsun trafikkmodellen er markert i gult
- ▶ Med unntak av Nordre Tangent (13) er tiltakene gang- og sykkeltilrettelegging inkl
 - ▶ (6) bru over Petersøya
 - ▶ (10) Kverbergsund bru
 - ▶ (15) Hønefoss bru

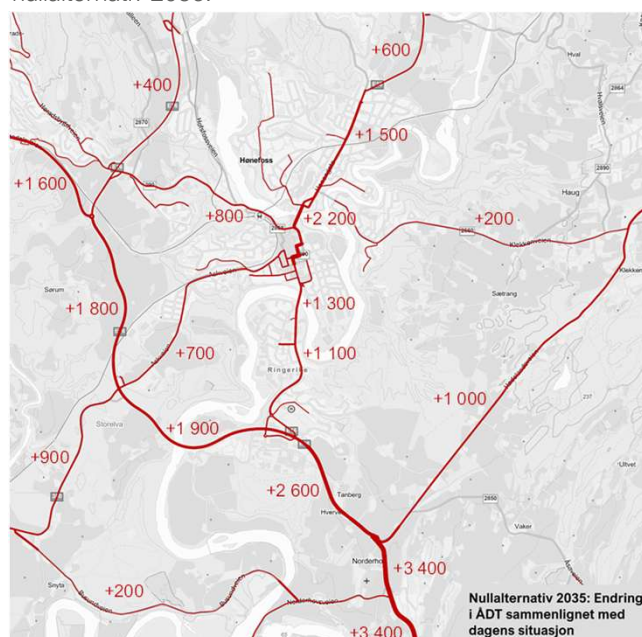


Nullalternativ 2035

Transportsituasjon i 2035 – trafikken øker dersom det ikke iverksettes tiltak

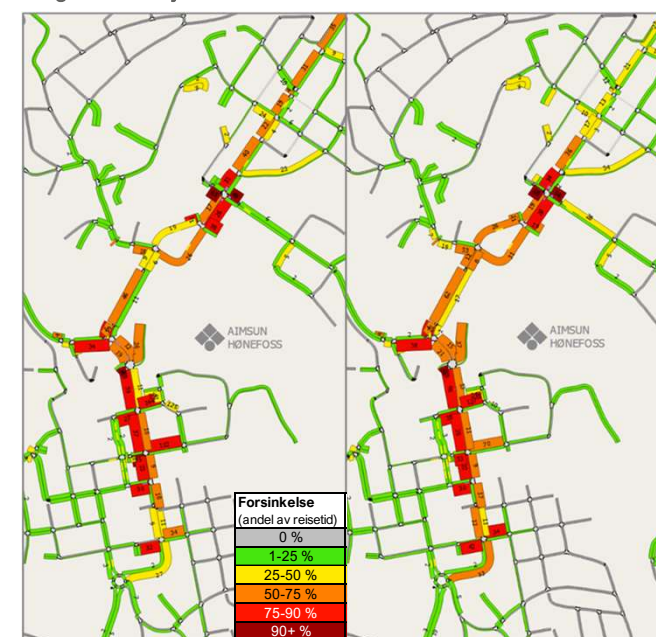
- Generelt ser man en økning i trafikken i Hønefoss og veistrekingene rundt når man sammenligner trafikken fra dagens situasjon til nullalternativ.
 - Trafikkøkning kan forklares av befolkningsvekst (8 %), men også av nye veiprosjekter og det at gjennomsnittlige kjørekostnadene vil være lavere i fremtiden som følge av økt elbilandel.
- Forsinkelser og kø i dagens situasjon forsterkes fram mot 2035. Generelt sett blir det tregere avvikling gjennom sentrum i nullalternativ 2035 der beregningen viser noe økte forsinkelser i sentrum.

Endring i beregnet ÅDT fra dagens situasjon til nullalternativ 2035:



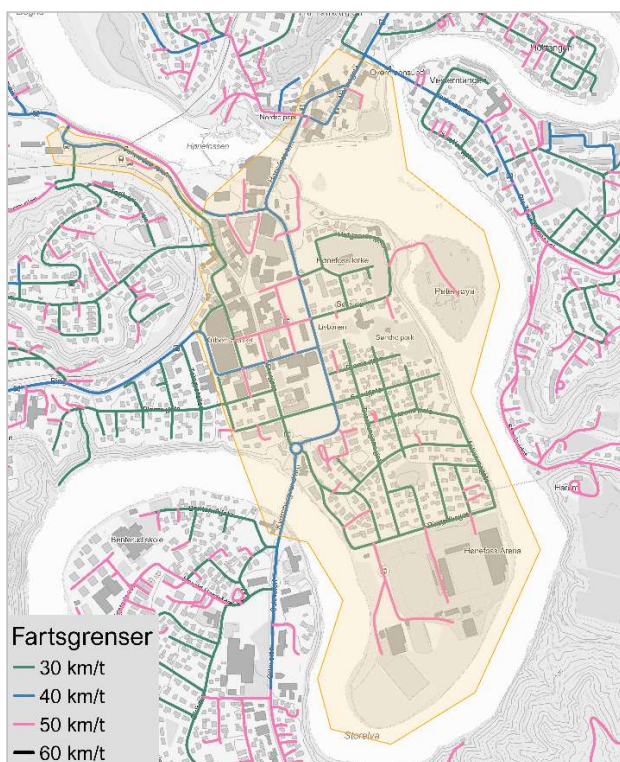
Forsinkelse i ettermiddagsrush:
Dagens situasjon

Nullalternativ 2035



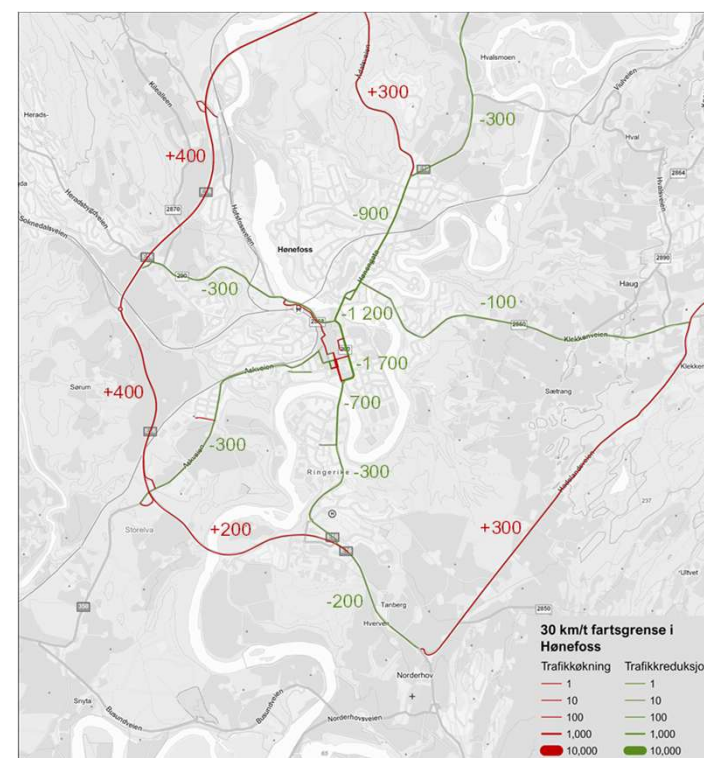
Effekter av å redusere fartsgrenser til 30 km/t

Modellberegning der fartsgrense i sentrum reduseres til 30 km/t:



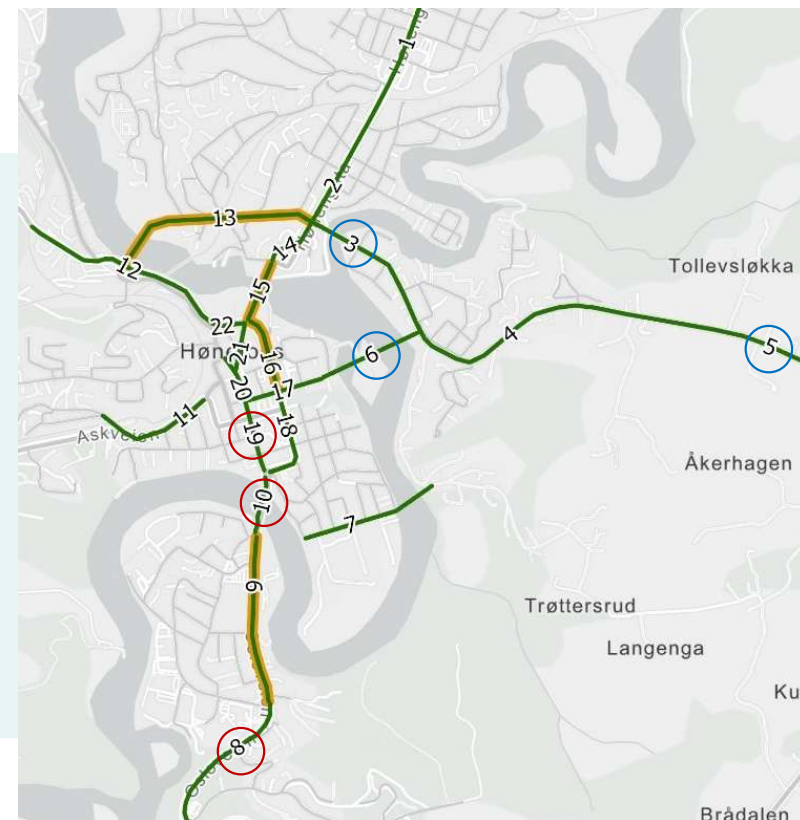
- ▶ Lavere fartsgrense bidrar til:
 - ▶ økning i antall gang- og sykkelreiser og redusert bilbruk.
 - ▶ redusert gjennomgangstrafikk i sentrum og flere velger omkjøringsveier (E6 og fv. 241) istedet.
 - ▶ positive effekter på lokalmiljø og trafikknivåer, men trafikkberegningene viser noe marginalt effekt på køforholdene og trafikkavviklingen i sentrum.
- ▶ Selv om fartsgrensen er redusert med 10 km/t gjennom sentrum viser trafikkberegningen at forskjellen i f.eks. ettermiddagsrushet er betydelig mindre (ca. 3 km/t). Effekten av redusert fartsgrense vil trolig ha større effekt utenom rushtid.

Endring i beregnet ÅDT som følge av å redusere fartsgrense i sentrum til 30 km/t:



Vurdering av gang- og sykkeltiltakene i Hønefoss

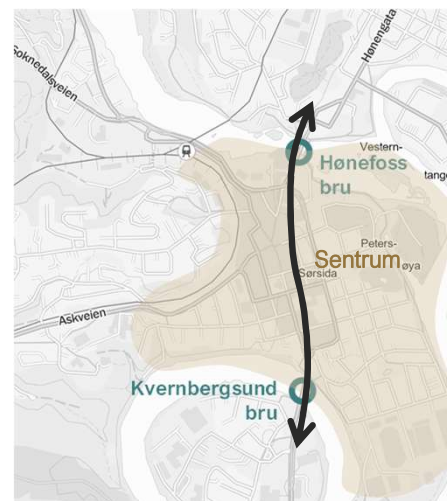
- ▶ Generelt binder det planlagte sykkelveinettet de ulike delene av Hønefoss godt sammen, og det er en stor fordel at løsningene blir gjennomgående også der infrastrukturen krysser elva.
- ▶ For å styrke mobiliteten langs nord/sør-aksen gjennom Hønefoss anbefales:
 1. Tiltak 10 Kvernbergsund bru, ny gang- og sykkelbru
 2. Tiltak 8 Osloveien sør, sykkeltilrettelegging og øker nytten av tiltak 9 og 10.
 3. Tiltak 19 Storgata, relativt enkle inngrep kan bedre fremkommelighet og tilrettelegging for syklende.
- ▶ For å styrke mobiliteten langs øst/vest-aksen gjennom Hønefoss anbefales:
 1. Tiltak 6 Petersøya, ny gang- og sykkelbru: attraktiv snarvei mellom sentrum og boligområdet øst for sentrum
 2. Tiltak 3 Vesterngata: alternativ til den høyt trafikkerte Hønefoss bru.
 3. Tiltak 5 Klekkenveien: sammen med tiltak 6 vi gi en særlig attraktiv forbindelse til sentrum.



Trafikantbetaling med bom kun på to bruer

- ▶ Det er beregnet en situasjon med bom på Hønefoss bru og Kvernbergsund bru med 10 kr per passering av hver bru for de som passerer de to bruene. Trafikk til/fra sentrum over en av bommene betaler ikke.
 - ▶ 50% rabatt for el-biL og dobbeltakst for tunge kjøretøy
- ▶ Trafikk over bruene blir noe lavere enn Nullalternativet i 2035, ca 4-5 %
- ▶ Avvisningen av trafikk er liten fordi alternativtrasé (E16) blir for lang for mange (for mange er det «billigere» å betale enn å kjøre rundt)
- ▶ Bominntekt ca 16 mill/år (i 2035 i 2024 kr) dersom det er kun de som passerer de to bruene som betaler

Kun de som passerer de to bruene betaler



Trafikk over snitt (ÅDT totalt)

Snitt	Null (ingen bom)	Kun de som passerer de to bruene betaler
Hønefoss bru	21 100	20 200
Kvernbergsund bru	12 600	11 700



Every day we improve everyday life