



RINGERIKE
KOMMUNE

Oppsummering og vurdering av høringsuttalelser
Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss
September 2025

Innhold

Innhold.....	2
1 Sammendrag	3
2 Offentlig høring av temaplanen.....	4
<i>Bymøte på ByLab</i>	<i>4</i>
<i>Høringsprosessen.....</i>	<i>4</i>
3 Oppsummering av innspill	6
3.1 Medvirkningsprosessen	7
3.2 Utfordringer for mobilitet i Hønefoss	7
3.3 Kampen om gaterom i Hønefoss	10
3.4 Trafikantbetaling	11
3.5 Parkering	14
3.6 Innspill til kortsiktige tiltak i høringsutkastet	15
3.7 Samarbeid for å nå målene	21
3.8 Omfang av temaplanen.....	23
3.9 By- og næringsliv i Hønefoss.....	25
3.10 Forslag til langsiktige mobilitetstiltak	27
3.11 Andre temaer.....	29
3.12 Anbefalte innhold og endringer.....	31

1 Sammendrag

Forslag til temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss var på høring og offentlig ettersyn sommer 2025. Det kom inn 19 høringsuttalelser. I dette dokumentet er alle uttalelsene oppsummert og kommentert av kommundirektøren. I kommentarene framgår det hvordan kommundirektøren har vurdert uttalelsene, og hvilke endringer som eventuelt er foreslått i temaplanen. 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.

Formannskapetets strategi og plan vedtok enstemmig den 17. juni 2025 (sak 26/25) at:

- Forslag til temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss sendes på høring.
- Høringsfristen settes til 15. august.

Vi har samlet innspill fra befolkningen og analysert innspill for å identifisere relevante temaer. Prosjektteamet har identifisert at temaene er fulgt opp og det er vist tilbake til dem i dette dokumentet, slik at sammenhengen mellom innspillene og videre arbeid kommer tydelig frem.

Gjennomgående temaer fra innspillene er dagens kollektivtilbud, utfordringer for mobilitet, kampen om gaterom i sentrum, trafikantbetaling, parkering, eksisterende og planlagt sykkelinfrastruktur, påvirkning av temaplanen om by- og næringsliv og forslag til både foreslått kortsiktige tiltak og andre langsiktige løsninger for mobilitet i Hønefoss.

2 Offentlig høring av temaplanen

Bymøte på ByLab

Prosjektteamet presenterte høringsutkastet og utdypet hva vi ønsker å oppnå med planen og relevante tiltak, samt hvordan vi skal få det til i Hønefoss. Bymøtet ble holdt på ByLab i Hønefoss på kvelden den 24. juni, kl. 18:00–20:00. Rundt 20 personer fra publikum deltok fysisk. Ringerikes Blad var til stede og [skrev en artikkel om arrangementet](#).

Mener Hønefoss må ta bompengedebatten: – Folk må få noe tilbake



FOLKEMØTE: Mange meninger om biltrafikk, kø, 30-sone og bompenge på ByLab tirsdag kveld. Foto: Elin Harstad Iversen



LA FRAM PLANEN: Tiltak må gjøres for å få biltrafikken ned, konstaterte Harriet Slaaen (fra venstre), Ole Einar Gulbrandsen og Nick Harris-Baxter fra Ringerike kommune. Foto: Elin Harstad Iversen

Høringsprosessen

Formannskapetets strategi og plan vedtok enstemmig den 17. juni 2025 ([sak 26/25](#)) at:

- Forslag til temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss sendes på høring.
- Høringsfristen settes til 15. august.

Temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss ble lagt ut til høring 19. juni. Prosjektteamet presenterte innholdet i temaplanen for publikum 24. juni på ByLab, og til ungdomsrådet, rådet for personer med nedsatt funksjonsevne, eldrerådet og integreringsutvalget (rådgruppene) i starten av august før høringsfristen.

Innspill kunne sendes inn digitalt via kommunens nettside for saker på høring, per e-post eller som brev til Ringerike kommune. Det kom innspill fra fem offentlige myndigheter, ett politisk parti, fire av rådgruppene (via orientering), fire næringsaktører og åtte privatpersoner.

Har du innspill?

Dersom du har innspill til planen, kan du sende det gjennom dette skjemaet:

[Send innspill](#)

Alternativt kan du sende e-post til [postmottaket](#) eller brev til Ringerike kommune, Postboks 123 Sentrum, 3502 Hønefoss

Frist for å sende innspill er 15. august.

Kommunen minnte om muligheten til å gi innspill via kommunens nettsider og sosiale mediekkanaler i starten av august.

Aktuelt

Husk fristen! →



Vi minner om at fristen for å sende innspill til temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss er 15. august.

Husk fristen!

Vi minner om at fristen for å sende innspill til temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss er 15. august.

Vi ønsker dine innspill

Har du meninger, forslag eller innspill til hvordan innbyggere, bedrifter og besøkende skal oppleve Hønefoss som en tilgjengelig og attraktiv by hvor det er enkelt å gå, sykle og bruke kollektivtransport?

Dette har du har muligheten til å påvirke, men husk at fristen for innspill er 15. august.

[Les mer og send inn dine innspill her](#)

Takk for at du engasjerer deg i utviklingen av kommunen vår!

Siste endret: 07.08.2025

09:33 🌙

<  **Ringerike kommune** 13h · 🌐

Husk fristen!

Vi minner om at fristen for å sende innspill til temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss er 15. august.

See translation



👍 Like 💬 Comment 📧 Send ➦ Share

👤 9

1 share

Most relevant ▾

Author
 **Ringerike kommune**
<https://www.ringerike.kommune.no/aktuelt/husk-fristen/>

Write a comment... 🗨️ 📺 😊

3 Oppsummering av innspill

Administrasjonen gjennomførte en kvalitativ gjennomgang av alle høringsinnspill. Enkeltkommentarene ble gruppert i felles temaer. Der det var relevant, ble temaene videre inndelt i underkategorier for å gjenspeile spesifikke temaer og nyanser. Tabellene nedenfor oppsummerer problemstillingene som er reist under hvert tema og angir våre svar og videre oppfølging. Hovedtemaene inkluderer:

- Medvirkningsprosessen
- Utfordringer for mobilitet i Hønefoss
- Kampen om gaterom i Hønefoss
- Trafikantbetaling
- Parkering
- Innspill til kortsiktige tiltak i høringsutkastet
- Samarbeid for å nå målene
- Omfang av temaplanen
- By- og næringsliv
- Forslag til langsiktige mobilitetstiltak i Hønefoss
- Andre temaer
- Anbefalte innhold og endringer

Administrasjonen har kategorisert oppfølging i temaplanen til relevante temaer under følgende kategorier:

- Tatt hensyn til i temaplanen / Delvis tatt hensyn til i temaplanen / Ikke tatt hensyn til i temaplanen
- Vurdert i annet plan arbeid / Vurderes videre i annet planarbeidet
- Tatt til orientering
- Utenfor planens omfang

3.1 Medvirkningsprosessen

Tema	Detaljer	Oppfølging i temaplanen	Kilde
Medvirkningsprosessen	«Godt faglig arbeid- Faglig sett har likevel planen mye godt innhold. Det operative faglige arbeidet og prosessforløpet har vært godt. Fagfolkene har jobbet godt, de har lyttet til mange gode innspill, de har analysert med utgangspunkt i kunnskap og erfaringer, og vist oppriktig interesse i å lytte til innbyggerne og andre med fagkompetanse.»	Tatt til orientering	Arne Sverre Sørland

3.2 Utfordringer for mobilitet i Hønefoss

Tema	Innspill	Oppfølging i temaplanen	Kilde
Begrenset kapasitet innen myndigheter	«Vi stiller gjerne til rådighet med faglig støtte i det videre planarbeidet, men må ta forbehold om omfanget da våre ressurser er begrensede.»	Tatt til orientering	Statens vegvesen
	«Kollektivtilbud - 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.»	Tatt til orientering	Buskerud fylkeskommune
Finansiering	«Statlige og fylkeskommunale investeringer i overordnet by-vegnett har vært fraværende for Hønefoss i alle disse årene på grunn av manglende overordnet planer i Hønefoss»	Tatt til orientering	Arne Sverre Sørland
Redusert kollektivt tilbud	«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.»	Tatt til orientering	Buskerud fylkeskommune
	«Mye av grunnlaget for forslag bygger på økt kollektivtransport, men slik situasjonen er i dag ser vi et stort nedtrekk nettopp denne transporten. Fylket har måtte fjerne ruter, og ta ned antall avganger ganske betraktelig som følge av besparelser. INP mener det er feil å basere seg på dette når vi de nærmeste årene ikke kan se bedring på dette. For å snu en transportpyramide må kommunen legge opp til at folk opplever en løsning folk kan leve med. Det må være løsninger folk opplever som enkle, raske og tilpasset. Tvang og ekstra kostnader i dagens samfunn vil føre til et stadig mer utdøende sentrum, hvor folk velger andre løsninger.»	Delvis tatt hensyn til i temaplanen – Vi jobbe for å påvirke fylkeskommunen til å gi et bedre kollektivtilbud. Dersom kollektivtilbudet ikke forbedres, omfatter temaplanen tiltak som legger til rette for tryggere og enklere adkomst til sentrum for alle trafikanter.	Industri- og næringspartiet
	«Vi kan ikke jobbe med forventninger som ikke er realistiske, vi må jobbe med det som er en realitet, og det er et stort nedtrekk i kollektivtransport.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 13. Det er et faktum at kollektivtilbud har redusert og prisene har økt i det siste.	Industri- og næringspartiet

Tema	Innspill	Oppfølging i temaplanen	Kilde
	Bybussen: Det redusert tilbud betyr at det er vanskelig å komme in og ut av byen med en billett. Brakar bør øke tida til billetten (opp fra en time) hvis de skal redusere tilbud som de har gjort.	Tatt hensyn til i temaplanen - Tiltak 16	Integrerings-utvalget
Utfordringer til mobilitet i Hønefoss	«Utfordringer for mobilitet og arealutvikling i Hønefoss er elvebarrierer, bratt topografi og manglende avlastning av sentrums veiene.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 5,6 og 7. Bruforbindelser i Hønefoss Tatt til orientering - Vurdert videre i annen planarbeid – Bruforbindelsen er inkludert i 431 Områderegulering Hønefoss. Videre planlegging av bru over Petersøya bli behandlet i formannskapetets S+P (34/25). Vedtak til saken: 1. Resultatet fra arkitektkonkurransen tas til orientering. Vinnerbidraget legges til grunn for videre planlegging. 2. Kommunedirektøren bes om å starte opp forprosjekt og regulering for bruprojekt. 3. Kostnader knyttet til forprosjektet/ regulering dekkes av midler avsatt i økonomiplanen/investeringsbudsjettet.	Frank Tverran
	«Så lenge bilisten oppfatter (tror) at det er gunstigere å kjøre gjennom byen enn å kjøre rundt den, på «Omkjøringsveien» – så velges ruten på hovedveien gjennom Hønefoss sentrum. Så lenge det ikke er forbudt å kjøre gjennom sentrum, eller at det etableres bomring rundt sentrum med høy nok betaling for å passere bomsnittet, vil trafikken fortsatt bli opp mot kapasitetsgrensen for hovedveien gjennom sentrum. Med økt antall innbyggere og mer aktivitet i sentrum, blir ikke situasjonen bedre.»	Tatt hensyn til i temaplanen, Tiltak 1, 13	Arne Sverre Sørland
	«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.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 1, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 16	Knut H. Nyhaugen
Byutvikling	«Tanberglia er bilbasert utbygging og bidrar til mer biltrafikk til og fra bysentrum. Situasjonen i dag er slik at politikerne i betydelig grad vedtar planer, og godkjenner tiltak, som motarbeider det man overordnet ønsker og har vedtatt.»	Utenfor planens omfang Det er etablert to busslommer ved Tanberglia (Plan 356), og ved	Arne Sverre Sørland

Tema	Innspill	Oppfølging i temaplanen	Kilde
		Tanbergdansen (Plan 495) skal det også etableres busslommer. Når det vil komme busser måtte avklares i henhold til det transportgrunnlaget som kommer. Ringerike kommune skal i sin planlegging sikre en utvikling innenfra og ut, og effektiv arealutnyttelse.	
	«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.»	Tatt til orientering - I planarbeidet med Hvervenmoen har vi forholdt oss til følgende kunnskap: Handelsanalyse (KU til planen), Trafikkanalyse (KU til planen), og By- og Handelsanalyse (bestilt av kommunen i september 2020). På bakgrunn av disse dokumentene, har vi ingen kunnskap som underbygger innspillet. Ingen av de tre analysene peker på trafikken gjennom sentrum har gått opp, som følge av etableringene på Hvervenmoen. Det skal nevnes at de heller ikke har undersøkt dette spesifikt. Det kommunen har tall på, er hvor bilene som forlater Hvervenmoen skal. I trafikkanalysen vises det til at 15% av all trafikk fra Hvervenmoen kjører ned Osloveien. Om dette er fordi de skal til andre steder enn Hønefoss, eller unngår Osloveien + Kongens gate på vei hjem, er usikkert.	Knut H. Nyhaugen
Sykling i Hønefoss	«Ettersom fremkommelighet for helt «vanlige» syklende på vei til og fra jobb eller skole eller aktiviteter i byen etter Storelva Arkitekter sin vurdering er svært dårlig i og gjennom Hønefoss er dette fokuset i innspillet. Det er i innspillet forutsatt at de fleste hverdagssyklister, og spesielt barn og unge ikke opplever det som trygt nok å sykle i bilveien, og da spesielt ikke gjennom Hønefoss med høy ADT.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 5	Storelva arkitektur

Tema	Innspill	Oppfølging i temaplanen	Kilde
Universell utforming – Kulvert under Arne-mannsveien	Kulvert under Arne-mannsveien er vanskelig å bruke med manuell rullestol på grunn av profil. Det begrenser tilgang til byen for rullestolbrukere.	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 5	Rådet for personer med nedsatt funksjonsevne
Kuben – Biler utenfor	Det er et problem med matleverandører utenfor Kuben som sitter i bilen og venter	Tatt til orientering - Kommunen kan diskutere andre løsninger med Kuben (f.eks. parkering innen p-huset til matleverandørene)	Ungdomsrådet
Trafikksikkerhet - Hø-nengata	Opplever det farlige å sykkel hvor biler kommer ut av parkeringsplassen til Glade hjul.	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 7	Ungdomsrådet

3.3 Kampen om gaterom i Hønefoss

Tema	Detaljer	Oppfølging i temaplanen	Kilde
Trafikksikkerhet	«Dermed ble både gående og rullende trafikk henvist på et areal med ca. 2,5 meters bredde. Biltrafikken beholdt sine arealer i gatesnittet, mens fotgjengeren nå har blitt jaget inn til husveggen. <i>Så nå er det på tide at fotgjengeren igjen overtar sitt til-målte areal og henviser rullende trafikk til gata!</i> Da det er stor forskjell på biler, el-sparkesykler og syklist-er når det gjelder sikkerhet, bør de to sistnevnte henvises til egne sykkelveier. Det vil si at gaterommet bør ha plass til egne bilfelt, egen sykkelbane og fortau. Er det ikke plass til dette kan man legge fortau på den en side og sykkelveien på den andre siden. Utenfor sentrumsområde kan man bruke gang- og sykkelveier som fellesareal for gående og syklende.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 5, 6, 7, 10	Jan Solgård
	«Opplever stor utrygghet på fortauene i Hønefoss. Sommerstid skyldes dette sykler og sparkesykkel, vinterstid er utryggheten forårsaket av glatte fortau eller manglende fjerning av snø på fortau eller istapper på tak. Det er et paradoks at bilene i sentrum har snø- og isfrie gater, mens fotgjengere strever på fortauene.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 5, 6, 7, 8, 10	Ole Haakon Opperud
	«Når bilveien ikke er et alternativ for den syklende, blir det fortauet som velges. Bredden på fortauene og bruene gjennom byen varierer veldig. Blandet trafikk mellom gående og syklende fungerer generelt dårlig for den syklende, som da må navigere til venstre og høyre, sakke og øke farten og plinge på fotgjengere for å komme frem. Fremkommelighet for syklende gjennom hele Hønefoss forutsettes da løst på egne, trygge sykkelanlegg.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 5, 7, 8	Storelva arkitektur AS
El-sparkesykler	«For eldre og personer med funksjonsnedsettelse er el-sparkesykkelen ofte et hinder fordi de parkeres midt i veien, på tvers av fortau eller der det måtte passe og er ofte i veien for folk. Med økt bruk øker antallet ulykker og skader med el-sparkesykkelen. Dessuten er	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 5, 7, 8, 10	Jan Solgård

Tema	Detaljer	Oppfølging i temaplanen	Kilde
	tryggheten i bybildet under betydelig press. At det fremdeles er lov å kjøre el-sparkesykkel på fortauet er vanskelig å forstå. Det synes helt klart at forholdet må reguleres. For øvrig mener jeg at el-sparkesykkelen i fremtiden vil kunne redusere bilbruken i sentrum da de er smidigere i trafikken og tar bare 1 m² plass for parkering, mens bilen legger beslag på 15-18 m². Slik bybruk vil også redusere veitrafikkstøv og forurensing, forutsatt tett bebyggelse og korte avstander.»		
Trafikk i Søndre torv	«Sykler og el-sparkesykler kjører hvor som helst i gågateområdet og tar ofte ikke tilbørlig hensyn til de gående.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 5, 7, 8, 10	Jan Solgård
Utforming av gangfelter i sentrum	«Forstår jeg ikke hvorfor gangfeltene skal bli bredere når de er brede nok i dag.»	Utenfor planens omfang - Fortauene er utviklet i tråd med Veg- og gatenorm for Ringerike kommune – «Fortau skal normalt ha en bredde på minimum 2,5 m. Fortau skal være gjennomgående også forbi innkjørsler. Forbi innkjørsler anlegges nedsenk i kantstein med vis 2 cm.»	Nour AS
Syklister i sentrum	«Syklister bør ikke ferdes på gangfelt, da de anses som kjørende og bør deretter være på veien.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 5, 7, 8	Nour AS

3.4 Trafikantbetaling

Tema	Detaljer	Oppfølging i temaplanen	Kilde
Trafikantbetaling	«Det vil være en omfattende prosess å utvikle et bompengepopplegg for Hønefoss med utgangspunkt i lokale forhold og målsettinger slik de fremkommer i temaplanen for overordnet mobilitet. Prosessen vil kunne ta fem år eller mer når man skal gjennom følgende trinn: 1- Kartlegging av behov og målsettinger - Vurdere mobilitetsutfordringer i Hønefoss, inkludert trafikkbelastning, miljøpåvirkning og behov for finansiering av tiltakene - Forankre mål i byutviklingsstrategien: mer rom for gående og syklende, redusert gjennomgangstrafikk, og styrking av kollektivknutepunktet.	Tatt til orientering	Statens vegvesen

Tema	Detaljer	Oppfølging i temaplanen	Kilde
	2. Utvikling av bompengekonsept - Utrede ulike modeller for bompenginnskrevning tilpasset Hønefoss' geografi og trafikkmønstre. - Vurdere plassering av bomstasjoner, takstnivåer og eventuelle fritak (f.eks. for elbiler, næringstransport). - Vektlegge tiltak som gir god effekt på kort sikt (fram mot 2035), i tråd med temaplanens prioriteringer. 3. Samarbeid og politisk forankring - Involvere Ringerike kommune, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og eventuelle nabokommuner. - Sikre politisk støtte gjennom behandling i kommunestyret og fylkesting. - Vurdere om bompengeopplegget skal inngå i en større bypakke eller byvekstavtale. 4. Utredninger og konsekvensvurderinger - Gjennomføre trafikkanalyser, miljøvurderinger og beregninger av inntekter og kostnader. - Vurdere sosiale konsekvenser og fordelingsvirkninger, spesielt for husholdninger med lav inntekt og næringsliv. 5. Medvirkning og høring - Informere innbyggere og næringsliv om formål og virkning av bompengeopplegget. - Gjennomføre høring og innhente innspill 6. Vedtak og godkjenning - Politisk behandling og vedtak i relevante organer. - Oversendelse til Samferdselsdepartementet for godkjenning av bompengeordningen. 7. Etablering og implementering - Opprettelse av bompengeselskap eller avtale med eksisterende aktør. - Teknisk etablering av bomstasjoner og innkrevingssystem. - Oppstart av innkreving og løpende evaluering av effekter.»		
	«Brukerbetaling for å kjøre gjennom byen er en mulig og akseptabel løsning. Altså bilbrukeren må betale en liten billett for å bruke gaten/veien. Brukerbetalingen skal gi fordeler tilbake til samfunnet og bilisten. Fordeler er at trafikken blir lettere og man ser	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 13	Arne Sverre Sørland

Tema	Detaljer	Oppfølging i temaplanen	Kilde
	forbedringene i bymiljøet – og bilisten kan til og med kunne parkere gratis et par timer i sentrum. Brukerbetaling vil alltid (avhengig av beløpets størrelse) også redusere trafikken noe. Over noen år vil denne beskjedne trafikantbetalingen likevel gi stor investeringsmulighet som kommer alle til nytte. Men først og fremst vil det kunne utløse interesse fra fylkeskommunen i utbedring/opprusting av fylkesvegnettet gjennom byen.»		
	«Bomring er ikke aktuelt. En bom på brua mellom nordsida og sydsida er ganske enkelt for dumt, og ikke til annen nytte enn for kommunekassen. 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.»	Delvis tatt hensyn til i temaplanen – Inntekt fra trafikantbetaling skal brukes til å gjennomføre krevende tiltak som skaper en mer tilgjengelig og attraktiv by hvor innbyggere, bedrifter og besøkende opplever Hønefoss som en trygg by hvor det er enkelt å gå, sykle og ta kollektivt.	Knut Kirkaune
	«Bommer har flere ganger vært foreslått rundt Hønefoss. Hver gang har forslaget falt på stengrunn. Dvs. blitt avvist. Pga. at det gagnar langt mindre, enn motsatt. Det sosiale preget er også helt på jordet i en slik sak. De som eksempelvis kjører barna fra Vesternbakken, Livveien etc, og til barneskolen i syd, samt til arbeid, butikk etc, får en økonomisk betydelig ekstrabelastning.»	Tatt til orientering	Sindre Nørgaard
	«Brukerbetaling som bare belastes gjennomgangstrafikken må etableres.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 13	Ole Haakon Opprud
	«Når det gjelder trafikantbetaling (bompenger) sier vi nei og vil aldri stemme for noe slikt. Det vil være urimelige kostnader å påføre folk som bor i og utenfor sentrum.»	Tatt til orientering	Industri- og næringspartiet
Effekt på butikker i byen	«Bare ta en tur til område ved Esso, Jevnaker nord. Tomme butikkvinduer griner mot en. For når bomveien kom, så kjørte kundene i stedet til andre steder. Og klok er den som tar lærdom av andres feil.»	Tatt til orientering	Sindre Nørgaard

3.5 Parkering

Tema	Oppsummering av innspill	Oppfølging i temaplanen	Kilde
Parkering - to-timers gratisparkering	«Ifølge posisjonens samarbeidsavtale tas det sikte på å innføre to-timers gratis parkering i sentrum. I Ordførerens svar i sak 11/24 av 30.05.2024 heter det: - Derfor vil ordfører foreslå at spørsmålet om to-timers gratisparkering belyses nærmere som en del av arbeidet med temaplan om mobilitet. Da vil vi få et bedre kunnskapsgrunnlag, og en helhetlig tilnærming til spørsmålet. - Derfor vil ordfører foreslå at spørsmålet om to-timers gratisparkering belyses nærmere som en del av arbeidet med temaplan om mobilitet. Da vil vi få et bedre kunnskapsgrunnlag, og en helhetlig tilnærming til spørsmålet.»	Delvis tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 14 – Det er knyttet kostnader til tiltaket. Vi må derfor vurdere det opp mot andre prioriteringer i temaplanens budsjett og se den samlede effekten. Administrasjonen beregnet at prøveordningen i 2020–2021 kostet 2,3 mill. kroner, men tallene er så påvirket av pandemien at de ikke er relevante som beslutningsgrunnlag i denne saken.	Knut Kirkaune
	«Gjerne innføre gratis 2 timer parkering i sentrum igjen, da dette vil gagne felleskapet.»	Se ovenfor	Nour AS
	«Vi mener det er for lite parkering i sentrum, og ønsker ikke at flere plasser skal fjernes. Vi mener fortsatt at det er en nødvendighet med gode parkeringsplasser nær der det skjer med 2 timers gratis parkering.»	Se ovenfor	Industri- og næringspartiet
Parkering	«Tilgjengelighet med bil fra omlandet må vies større oppmerksomhet i vurdering av tiltakene.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 12 og 14	Ole Haakon Opperdud
	«Planen forutsetter nærmest en bilfri by hvor alle skal parkere på innfartsparkeringsplasser. Eller slik planen foreligger hvor folk skal tvinges til en parkering utenfor sentrum.»	Målet med temaplanen er å skape gater hvor vi får folk til å gå saktere og bli lenger, noe som gir flere butikkbesøk, flere impuls kjøp og høyere omsetning for både handel og serveringssteder—og mer liv i byen. Sentrum skal ha god tilgjengelighet med bil og parkering samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk. Sammen skal vi skape en enklere og tryggere reisehverdag.	Industri- og næringspartiet
	«Målet deres bør være å legge til flere parkeringsplasser, slik at flere kan handle i byen.»	Temaplanen legger til rette til bedre innfartsparkering i utkanten av sentrum som fri opp eksisterende parkeringsområder til korttidsbruk	Nour AS

Tema	Oppsummering av innspill	Oppfølging i temaplanen	Kilde
		som tilrettelegge for at flere kan handle i byen. Formålet er å få flere til Hønefoss sentrum med alle transportformer, styrke byen som regionalt senter og skape mer aktivitet, vekst og byliv.	
	«Hva man enn tenker å gjøre så er det også viktig å tenke på at de som prøver å drive forretning i sentrum, har behov for at kundene har et sted å parkere. Enten man vil eller ikke, så er det mange som velger å kjøre bil, og sånn vil det nok være fremover.»	Tatt hensyn til i temaplanen	Storgaten Bil AS
Innfartsparkering	«INP mener innfartsparkering kan sees på i et lengre perspektiv, men i dag er vi av den mening at slike parkeringer ikke vil gi noen virkning. Folk fra Sokna, Tyristrand eller Hallingby vil ikke bruke slike parkeringer ved handel i sentrum, de vil da finne andre løsninger.»	Tatt til orientering	Industri- og næringspartiet
	Gratis buss fra innfartsparkeringene til og fra sentrum for seniorer og bevegelseshemmede.	Tatt til orientering	Eldrerådet
	Bybuss mellom nordsida – sørsida og Heradsbygda er ønsket, det kan kobles til innfartsparkering	Tatt til orientering	Integrerings-utvalget

3.6 Innspill til kortsiktige tiltak i høringsutkastet

Tema	Oppsummering av innspill	Oppfølging i temaplanen	Kilde
30 km-t fartsgrenser i sentrum	«Per nå blir det utført et arbeid av Vegdirektoratet med å revidere fartsgrensekriteriene i tettbebygd 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.»	Tatt til orientering – Kommunen skal sende innspill om revisjonen av vegnormal N300 Trafikkskilt til Statens vegvesen . Denne revisjon inneholder endring av fartsgrensekriterier innenfor tettbygd strøk. Fartsgrensekriteriene er revidert med tanke på økt bruk av fartsgrense 30 km/t i norske byer og tettsteder. For å sikre enhetlige fartsgrenser uavhengig av vegkategori, foreslår Vegdirektoratet at fartsgrensekriteriene gjøres	Buskerud fylkeskommune

Tema	Oppsummering av innspill	Oppfølging i temaplanen	Kilde
		gjeldende som normalkrav også for kommunal veg.	
	«Proessen - Endringer til fartsgrenser i sentrum involvere de følgende: - Kommunen har vedtaksmyndighet for fartsgrenser på kommunale veger. Denne er gitt av skiltforskriften § 26 nr. 1 andre ledd. - Det er forskjell på punktskilting av fartsgrenser med skilt 362 og soneskilting med skilt 366. Dersom en sone inkluderer private og/eller fylkeskommunale veger, er det kun Statens vegvesen som kan fatte vedtak for fartsgrensesonen. - Krav til skilting av fartsgrensesone fremgår av Statens vegvesens håndbok N300 kap. 4.5.32. - Når kommunen fattet fartsgrensevedtak, er det krav om at politiet skal høres, jf. skiltforskriften § 26 nr. 1 tredje ledd. Vi anbefaler også at Statens vegvesen høres, men dette er ikke et krav. - Hvis det er Statens vegvesen som fattet fartsgrensevedtaket, skal også fylkeskommunen og kommunen høres. I forslag til reviderte fartsgrensekriterier som nå er ute på høring sammen med andre endringer i N300, legges det opp til at kommunene også skal bli bundet til å følge fartsgrensekriteriene. Hittil har det vært en anbefaling at kommunene skal følge dem.»	Tatt til orientering	Statens vegvesen (mottatt 18.09.25 etter kommunens forespørsel)
	«INP kan være enig i det innføres 30 sone gjennom Hønefoss sentrum, men det bør brukes tid på å finne løsninger for større trafikkavviklinger.»	Tatt hensyn til i temaplanen	Industri- og næringspartiet
	Innføre 30 km/t fartsgrense på anbefalte steder i mobilitetsplanen.	Tatt hensyn til i temaplanen	Eldrerådet
Begrenset tilgang til varelevering	«Den er relativt nære parkering og det kommer også lastebiler med vareleveranser på torget innimellom.»	Tatt til orientering	Hanne Emilie Hoås
	«Gågata i byen vår består av Søndre Torg og de fem tilstøtende gatene; del av Storgata, del av St. Olavs gate, del av Stabels gate, del av Hønefoss bro og del av Kirkegata. Gågata vår har også skilt med innkjøring forbudt mellom kl. 1000 og kl. 1800. Men dette respekteres ikke. Ofte ser man store og små lastebiler som kjører inn på torvet slik at sjåføren av makelighetshensyn kan levere til flere kunder fra ett lossested.»	Tatt til orientering – § 6-3. Kjøretøy og vogner av Ringerike kommunes Byreglement sier at «Renovasjon, post- og varelevering skal ikke skje fra gågateområdet dersom annen adkomst er mulig. Dersom det ikke er annen adkomst for levering, gjelder de skilte tidsrommene for kjøring i gågateområdet. Politiet kan etter søknad gi tillatelse til innkjøring i andre tidsrom enn skiltet tilsier. Generelle/faste dispensasjoner for	Jan Solgård

Tema	Oppsummering av innspill	Oppfølging i temaplanen	Kilde
		kjøring utenfor tidsrommene, skal ikke innvilges.»	
Kollektivtilbud	«Tiltak for bedre kollektivtilbud er viet svært liten oppmerksomhet i planen. Særlig hvordan alternative busstilbud i byområdet kan utvikles basert på mindre og fleksible busser og bruk av digitale systemer.»	Temaplanen har begrenset kapasitet å forbedre kollektivtilbudet i Hønefoss utenom å etablere nye finansieringskilder (Tiltak 13)	Ole Haakon Opperud
Hønefoss sentrum bussholdeplass	Hønefoss sentrum bussholdeplass mangler et sted å vente som er beskyttet fra været. Det eneste sted er ofte inn i toalettene når MIX er stengt.	Vurderes videre i planarbeidet i forbindelse med Kongens gate 13.	Integreringsutvalget
Gjennomgående trafikk og innfartsparkering	«Gjennomgangstrafikken må bort fra sentrumsområdet og det må etableres innfartsparkeringer.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 1, 12 og 13	Arne Sverre Sørland
Deling av fortauene	«For å få en sammenhengende sykkelvei foreslås at det østre fortau mellom Dalsbråten og «Gummikrysset» til bruk for sykkel og el-sparkesykkel; det omfatter Osloveien, Kongens gate og Hønengata. Det vestre fortau brukes av fotgjengere. På den måten separeres de ulike trafikantene.»	Delvis tatt hensyn til i temaplanen - Universell og trygg tilgang til begge sider av veien er særlig viktig for barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne. Løsningen skal vurderes i sammenheng med Hønefoss bru og Kvernbergsund bru. På lang sikt jobber vi mot løsning i samsvar med teknisk illustrasjonsplan.	Jan Solgård
	«Separere fotgjengere og syklist på Bybroen og Kvernbergsund bro: fotgjengere på vestre/øvre side av veien og syklist på østre/nedre del.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 7	Eldrerådet
Storgata	«Fra rundkjøringen nederst i Storgata og frem til Kong Rings gate fjernes gateparkeringen på høyre side (mot torvet) slik at dette arealet kan brukes av sykkel/el-sparkesykkel. Fortauene skal kun være forbeholdt fotgjengere.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 5 og 15	Jan Solgård
Mikromobilitet - Begrenset tilgang til Søndre torv Utfordring – Trafikksikkerhet og kampen om gaterommet	«Forslag til midlertidige tiltak som prøveordninger, f.eks. 1 år: 1) Det settes opp fysisk bom i alle gater som fører inn til Søndre Torv. Denne stenges kl.1000 og åpnes kl. 1800. I samme periode er det forbudt med el-sparkesykler i gågateområdet, mens sykler skal leies gjennom gågateområdet. Utrykningsmannskaper skal uten tidstap kunne passere bommen. I sperretiden skal kun merkede biler med varsellys kunne kjøre i gågateområdet. Overtredelser bør kunne bøtelegges som trafikkforeteelse. 2) Det opprettes plasser for hensetning av el sparkesykler ved inngangen til alle gater som fører inn til Søndre Torv.»	Delvis tatt hensyn til i temaplanen Tatt hensyn til i temaplanen, Tiltak 11	Jan Solgård

Tema	Oppsummering av innspill	Oppfølging i temaplanen	Kilde
	«Iverksette strakstiltak mot hendelse hvor det er forbud mot sykling og mikromobilitet i gågater og Søndre torg – sette opp skilter i forbindelse med dette som et strakstiltak.»	Ikke tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 5, 6 og 7 retter seg mot etablering av en alternativ rute gjennom sentrum som gir syklistene og brukere av mikromobilitet mulighet til å unngå Søndre torv. Tiltak 11 kan etablere bedre parkering for sykler og sparkesykler i utkanten av Søndre torv, for å redusere bruken i selve torvet.	Eldrerådet
	Støtte etablering av bedre el-sparkesykkel parkering på utkanten av Søndre torv for å redusere bruk i sentrum. Trenger en alternativ rute gjennom sentrum hvis det er stengt til sykling og mikromobilitet.	Tatt hensyn til i temaplanen, Tiltak 11 Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 5,6 og 7	Ungdomsrådet
Gågater	«INP ønsker heller ikke en forlengelse av gågaten slik det kan forespeiles på dette tidspunkt.»	Ikke tatt hensyn til i temaplanen - Temaplanen følge opp de følgende verbalvedtak fra Budsjett 2022 – Handlingsprogram 2022-2025 «14. Det skal vurderes om Storgata i Hønefoss kan forlenges som gågate fra S. Torv som minst omfatter kvartalet som Fengelet er en del av. Denne oasen i byen som det fredede Fengelet utgjør, vil komme mer til sin rett ved at biltrafikken reduseres.»	Industri- og næringspartiet
	«Vegetasjon i gåområdene, flere trær, møteplasser/benker eks ved Fengslet, på siden som vender ut mot Storgata. Benker generelt, og på S Torg når de skal utvikle torget til trygge gåområder.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 4 og 15	Eldrerådet
	Anbefaler å etablere en gågate med møbler og muligheter for aktiviteter utenfor Kuben.	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 4	Ungdomsrådet
Kryssing av Kongens gate	«Kongensgate har i dag lyskryss hvor jeg tror mange føler det trygt å krysse når det er grønt lys. Om det ved bygging på dagens Kefas tomt lages en kulvert for enda tryggere krysning kan det være en løsning frem i tid.»	Delvis tatt hensyn til i temaplan – Prinsippet å forbedre kryssing over Kongens gate på bakkenivå er i tiltak 2	Industri- og næringspartiet
	«Forslag til midlertidige tiltak som prøveordninger, f.eks. 1 år:	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 2	Jan Solgård

Tema	Oppsummering av innspill	Oppfølging i temaplanen	Kilde
	3) Grønt lys for fotgjengere i kryssene Kongensgate/Stangsgate og Kongensgate/Kong Rings gate må økes til 30 sekunder. Dagens 10 sekunder er en utfordring for vanlige fotgjengere å kunne nå den andre siden før lyset skifter. Mennesker i rullestol, med rullator, foreldre med små barn og andre har dårlig odds for å nå over gata. Dette skaper stor utrygghet for ulike trafikanter, og MÅ endres – snarest!»		
Bedre vedlikehold	«All økning av vinterdrift er bra uansett, om det fører til at flere bruker sykkel er vi ikke sikre på. Det er uansett tryggere med bedre vintervedlikehold.»	Tatt til orientering	Industri- og næringspartiet
Sykkelinfrastruktur	«Vi har i dag en flott sammenhengende løsning som heter elvelangs, og vi vet at folk fra Nordsiden eller Rabba som skal til Eikli bruker nettopp elvelangs. Dette er blitt en flott gang og sykkelvei.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 5	Industri- og næringspartiet
	«For syklende som skal fra Nordsiden til sentrum er det en egen bro fra Tippen til Gledeshuset, og den traseen kan forlenges ned Kongensgate slik det er vedtatt. Dette er diskutert tidligere og vedtaket ble Kongensgate, og ikke Storgata i Hønefoss. INP er overasket over at dette igjen kommer som et alternativ, i våre øyne er dette en omkamp fra administrasjonen.»	Tatt til orientering - Gang- og sykkelveg langs Kongens gate ble vedtatt å utrede videre (Sak 08/21). Formannskapet vedtok saken om en løsning for Storgata utsettes i påvente av behandling av temaplanen (Sak 47/24). Norconsults overordnede kostnadsvurdering for strekninger langs Kongens gate er 23,3 mill. kroner. Strekninger langs Kongens gate er ikke inkludert i Buskerud fylkeskommunes handlingsprogram for samferdsel 2026–2029. Administrasjonen har vurdert at disse faktorene gjør at muligheten for å starte utbygging innen 2026–2030 er lav. Norconsult vurderte også etablering av gang- og sykkelinfrastruktur langs strekningen Kongens gate nord. De fant at «fjerning av svingefelter gjør det umulig å effektivt avvikle nok trafikk rett frem, tiltaket har stor	Industri- og næringspartiet

Tema	Oppsummering av innspill	Oppfølging i temaplanen	Kilde
		negativ påvirkning og bør kun etableres i kombinasjon med sterke trafikkreduksjonstiltak» (Vedlegg 3, side 83).	
	«INP mener som nevnt tidligere at en ny gang og sykkelvei skal prioriteres på utsiden av dagens vei i Kongens gate. Derfor mener vi det er nødvendig å planlegge for en arealutvidelse nå, slik at nye bygninger eller etableringer ikke setter en stopper for dette.»	Tatt til orientering	Industri- og næringspartiet
	«Med ny gang og sykkelvei gjennom Børdal ville også den trygge skoleveien fra disse områdene være langt unna eksiterende trafikk. For oss handler det om å se fremover i tid. Disse områdene ligger nærmere sentrum uten bratte tunge bakker som ville gjort det enklere for gående og syklende. Dette ville vært gang og sykkelveier bygget som rekkefølgebestemmelser, og ikke av fylkeskommunene. Det betyr igjen at det ville blitt en realitet, noe vi tror blir vanskelig fra sentrum til Haug med fylkesøkonomien som er i dag.»	Vurderes videre i annet planarbeidet - Utbygging av gang- og sykkelvei mellom Hønefoss Nord og Nymoen vil realiseres i forbindelse med 519 Detaljregulering for Børdalsmoen. Forslagsstiller har foreslått å legge denne gjennom Hovsmarka fremfor langs E16, noe kommunen har godkjent at de kan jobbe videre med. Planarbeidet ble fremmet til politisk oppstart i februar 2025, og tenkt forelagt politisk behandling i løpet av høsten 2025. Opparbeidelse av gang- og sykkelveien sikres som rekkefølgekrav i reguleringsplanen, og foreslås regulert til offentlig formål, med offentlig overtakelse og drift.	Industri- og næringspartiet
	Anbefaler å etablere mer trygg og funksjonelle sykkelparkering langs Hønengata, Eikli og Kuben	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 11	Ungdomsrådet

3.7 Samarbeid for å nå målene

Tema	Detaljer	Oppfølging i temaplanen	Kilde
Proessen videre	«Flere av tiltakene kreves nøye vurdering, og samhandling mellom veieiere. 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.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 1-4,6-8, 12-14 og 16-18	Buskerud fylkeskommune
	«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.»	Tatt til orientering	Buskerud fylkeskommune
	«Det er mye godt arbeide som er lagt inn i temaplanen. Flere viktige temaer har blitt belyst og undersøkt grundig, mens noen temaer krever ytterlige 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.»	Tatt til orientering	Buskerud fylkeskommune
Sømløs Mobilitet	«Vi støtter dokumentets vektlegging av sømløs mobilitet og behovet for bedre samspill mellom ulike transportformer. For å lykkes med dette er det avgjørende med god koordinering mellom statlige, fylkeskommunale og kommunale aktører. Statens vegvesen vil bidra med vår kompetanse på planlegging og utvikling av vegsystemet som en integrert del av mobilitetsløsningene.	Tatt til orientering	Statens vegvesen
	Statens vegvesen arbeider med å utvikle og teste løsninger for: - Autonome og tilkoblede kjøretøy, inkludert krav til veg utforming, skilting og digitale kart. - Intelligente transportsystemer (ITS) som gir bedre trafikkstyring og varsling. - Sikkerhetsvurderinger av nye mobilitetsformer, inkludert mikromobilitet og delingstjenester. - Standardisering og datainfrastruktur for å sikre interoperabilitet og sikker informasjonsflyt. Vi støtter behovet for tydelig rollefordeling mellom aktørene i mobilitetsarbeidet.»		
	«Det er viktig at veitraseene til/fra Hønefoss stasjon alltid er tilgjengelige, og de tiltak som planlegges for sykkel/gange må ikke hindre fremkommelighet for alternativ transport for tog til/fra stasjonen.»	Tatt til orientering	Bane NOR

Tema	Detaljer	Oppfølging i temaplanen	Kilde
<i>Samarbeid med Buskerud fylkeskommune</i>	«Hvorfor samarbeider ikke Ringerike kommune med Buskerud fylkeskommune om å få til helhetlig sykkelløsning med ett systemvalg gjennom hele Hønefoss? Hensikten med å legge til rette for «midlertidig» sykkeltrase på kommunal vei virker tilsynelatende å være å unngå å etablere sykkelløsning langs fylkesveiene. Storelva Arkitekter sin vurdering er at å legge til rette for midlertidig sykkelløsning gjennom Storgata på areal som bør forbeholdes gående, sakte syklende, korttidsparkering og lokale næringer med uteservering er å sløse med kommunale midler. Det er heller ikke tatt stilling til hvor det skal være gateparkering i Områderegulering Hønefoss, og heller ikke i en helhetlig parkeringsplan. Er det slik at det skal være færre gateparkeringer i Storgata i fremtiden?»	Transportutredningen i “Byplanen”, med tilhørende teknisk illustrasjonsplan, er i utgangspunktet utarbeidet i samarbeid og delvis finansiert av fylkeskommunen. Dette legges til grunn for langsiktig planlegging blant annet langs fylkesvei. For å få gjennomført helhetlige sykkelveier i tråd med dette, er det behov for blant annet regulering og finansiering i samarbeid med fylkeskommunen. Det er behov i mange tilfeller å gjøre tiltak som er midlertidige eller kortsiktige. De bør i størst mulig grad bygge opp under langsiktige tiltak. Buskerud fylkeskommunes handlingsprogram for samferdsel 2026-2029 har inkludert Fv. 290 Osloveien1 – Dronning Åstas gate og Dronning Åstas gate – Hvervenkastet til avklaring i handlingsprogramperioden. Fv.290 fra Kvernbergsund bru – Kongens gate – og Hønengata er ikke inkludert i handlingsprogrammet for avklaring eller utbygging. Ringerike kommune jobber med å få hele strekningen inkludert i det neste handlingsprogram i tråd med forrige innspill i 2016, 2021 og 2025.	Storelva arkitektur AS
<i>Trafikksikkerhet</i>	«Nye løsninger må evalueres grundig med hensyn til risiko, og det må etableres klare ansvarsforhold mellom aktører.»	Tatt til orientering	Statens vegvesen

3.8 Omfang av temaplanen

Tema	Detaljer	Oppfølging i temaplanen	Kilde
Hønefoss – Regionalt hovedsted	«Som nabokommune er vi opptatt av at vi har en regionhovedstad som har god tilgjengelighet, og fremstår attraktiv og trygg for alle. Hønefoss er definert som regionhovedstad for Ringeriksregionen og vil derfor være en viktig motor for all vekst og utvikling i hele regionen. Hole kommune støtter intensjonen om å legge til rette for bærekraftig mobilitet, redusert bilavhengighet og bedre samordning mellom ulike transportformer. Vi ser dette som et viktig bidrag til å styrke regionens attraktivitet, miljøprofil og tilgjengelighet.»	Tatt hensyn til i temaplanen	Hole kommune
Tilgang til sentrum	«Vi understreke betydningen av at mobilitetsplanen også ivaretar behovene til innbyggere og næringsliv i Hole, særlig med tanke på pendling, kollektivtilbud og tilknytning til Hønefoss som regionalt senter.»	Tatt hensyn til i temaplanen	Hole kommune
Målgruppe til planen	«Det ser ut til at dagens politiske miljø har glemt, at når vi snakker om å bedre trafikksituasjonen i Hønefoss, så er det først og fremst av hensyn til sentrum, innbyggerne der og de besøkende. Hensynet til bilisten er sekundært.»	Tatt til orientering - Behovene til både innbyggere og besøkende er vurdert i sammenheng med andre transportformer.	Arne Sverre Sørland
Omfang av temaplanen	«I temaplanen pekes det på mange tiltak. En inndeling og prioritering av tiltak på hva som kan gjennomføres på kort (med enklere tiltak og innenfor egne midler) og tiltak på lang sikt, som krever mer omfattende planlegging, involvering av flere instanser/aktører og større investeringer) virker som en god plan.»	Tatt til orientering	Hole kommune
	«Det er positivt at Ringerike kommune har prioritert å lage en egen temaplan hvor formålet er å tilrettelegge for myke trafikanter i Hønefoss sentrum. Dette har flere positive sider, både med hensyn til klima og byutvikling, men også helse ved å tilrettelegge for gange og sykling. Styrking av gang- og sykkelveitilbudet sammen med kollektivtilbudet vil helt klart ha god effekt for myke trafikanter og økt mobilitet i sentrum, i tillegg til konkrete tiltak for å begrense bilbruken.»	Tatt til orientering	Statsforvalteren
	«INP mener planen slik den foreligger ikke er i overensstemmelse med vedtak gjort i kommunestyret, og at disse vedtakene som foreligger ikke følges opp i planen. For oss i INP kan dette igjen virke som en omkamp i forhold til tidligere vedtak. Vi mener også at planen slik den foreligger ikke tar inn over seg at Ringerike kommune er en distriktskommune i tillegg til byen Hønefoss. Planen slik den foreligger tar ikke i stor nok grad hensyn til dette.»	Tatt til orientering	Industri- og næringspartiet
	«Mobilitetsplanen hadde ambisjoner, men er nå redusert til en kortsiktig tiltaksplan. Planens politiske reduksjon av ambisjoner har redusert muligheten for fagfolkene til å foreslå de grep og tiltak som ville vært fornuftige, nødvendige og langsiktige. Å gjøre noe på kort sikt som ikke ødelegger for fremtidige varige løsninger. Kommunen må bli proaktiv og etterleve de anerkjente prinsippene bygget på oppdatert kunnskap: Føre var – Forebyggende – Forutsigbar»	Tatt til orientering – Temaplanen innebærer tiltak som er planlagt å bygge opp mot og tilrettelegge for langsiktige løsninger i Hønefoss.	Arne Sverre Sørland

Tema	Detaljer	Oppfølging i temaplanen	Kilde
	«Det er beklagelig at planen ikke omhandler langsiktige løsninger.»	Tatt til orientering - Temaplanen innebærer tiltak som er planlagt å bygge opp mot og tilrettelegge for langsiktige løsninger i Hønefoss.	Ole Haakon Opperud
	«Hvorfor går kommunen bort fra sine egne planer og i tillegg bruke ekstra penger på midlertidige tiltak? Kommunen bør heller bruke disse midlene til å samarbeide med Buskerud fylkeskommune om en varig langsiktig og helhetlig sykkelløsning langs Kongens gate, i tråd med transportvurderingene gjort av fylket og kommunen i forbindelse med Områderegulering Hønefoss. Som det står i Buskerud fylkeskommune sin regionale plan for areal og transport, vil sammenhengende sykkelanlegg gjøre at flere sykler.»	Tatt til orientering - Kommunen vil samarbeide med Buskerud fylkeskommune om prosjektene i handlingsplanen for samferdsel 2026–2029, og arbeide for å gjennomføre langsiktige løsninger i tillegg til kortsiktige tiltak som kan realiseres innen 2035.	Storelva arkitektur AS
	«Ved å gjøre «kjappe» og «enkle» grep som å fokusere på midlertidige tiltak, fokusere kun på deler av en strekning uten å se sammenhengen, kun se på kommunale veier og å investere «trippelt» med tid og penger i å først gjennomføre «midlertidige» tiltak, deretter «tilbakeføring av midlertidige tiltak» og til slutt gjennomfører «varige tiltak», kan man ende opp med å gjøre det svært kostbart og krevende å få iverksatt de varige tiltakene som skal til for å få flere til å gå og sykle.»	Tatt hensyn til i temaplanen - De kortsiktige tiltakene i temaplanen skal bygge opp under – og ikke begrense – kapasiteten til å gjennomføre de langsiktige tiltakene, når de økonomiske forutsetningene hos kommunen, Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen er forbedret.	Storelva arkitektur AS
	«Når vi først innholdsmessig bytter kommunedelplanen for gående og syklende ut, kan vi ikke gjøre det ordentlig med for eksempel: <i>Helhetlig- men detaljert</i> reguleringsplan for hoved ferdselsårer i Hønefoss med overgangene mot Heradsbygda, Haug og tettstedene, slik at alle vet hva vi jobber mot? I <i>samarbeid</i> med Buskerud fylkeskommune selvsagt.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 7 og 8 har satt opp mål for å regulere disse strekningene i samarbeid med fylkeskommunen. Det er behov for en helhetlig reguleringsplan for gange og sykkel som bygger opp under prinsippene i transportutredningen og teknisk illustrasjonsplan. Dette må gjøres i samarbeid med Buskerud fylkeskommune.	
Veien videre	«La oss få en seriøs debatt om dette basert på god informasjon og fakta. Vi må nå komme ut av handlingslammelsen preget av stadig nye utredninger - fordi man ikke evner å holde fast ved omforente strategier, og manglende politisk vilje. Disse stadig nye	Tatt til orientering	Arne Sverre Sørland

Tema	Detaljer	Oppfølging i temaplanen	Kilde
	konsulent-utredningene har ikke gitt oss/kommunen ny kunnskap av betydning. De har derimot resultert i at den politiske kompetansen i byplanlegging- og utvikling har forvitret. Den politiske forvirringen og handlingslammelsen er større enn noensinne.»		
Kart i temaplanen	«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.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Kapittel 5.3	Buskerud fylkeskommune
Utfordringer (Barn og eldre)	«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.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Kapittel 5.4 og 5.5	Buskerud fylkeskommune

3.9 By- og næringsliv i Hønefoss

Tema	Detaljer	Oppfølging i temaplanen	Kilde
Gjennomgående trafikk	«Mange søker også til Hønefoss for å oppleve byliv: En styrking av uteområdene, gatelivet ved å ta tilbake gatene til fordel for gående ser vi som positive tiltak. Det er viktig at byen blir skjermet for gjennomgangstrafikk. Tiltak for å få bilistene til å benytte omkjøringsveien vil lette trykket på byen.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 1, 4, 13 og 15	Hole kommune
Funksjon av sentrum og Hvervenkastet	«Ved en eventuell bom på vei inn til sentrum vil enda flere kunder søke til Hvervenmoen, og andre steder utenfor selve Hønefoss by. Å handle i Hønefoss sentrum blir mer og mer gammeldags, med bot hvis ikke du betaler prompte på parkometeret. Ikke rart mange søker andre løsninger. Så hvis Hønefoss ønsker sterk nedgang i kunder, skal de bare innføre en bomring.»	Tatt hensyn til i temaplanen - Administrasjon vurderes å videre utrede trafikantbetaling-løsning som har fokus på gjennomgående trafikk.	Sindre Nørgaard
	«Det er ikke tvil om at Hvervenmoen med stor grad av detaljhandel utarmer mangfoldet i bysentrum og bidrar til butikkdød der. Butikkene på Hvervenmoen er nå i meget stor grad butikker for detaljhandel - noe som ikke var tiltenkt her.»	Vurdert i annet plan arbeid - Ny reguleringsplan for Hvervenmoen, vedtatt med innsigelse i kommunestyret mai 2025 ønsker å legge til rette for økt handel, men ikke med butikker/forretninger som naturlig hører hjemme i et bysentrum. Det er brukt arealkrav og krav til virksomhetstype for å unngå at typiske sentrumsbutikker kan etablere seg på Hvervenmoen.	Arne Sverre Sørland

Tema	Detaljer	Oppfølging i temaplanen	Kilde
Forventet negativ effekter av tiltak i temaplanen	«Tiltak i mobilitetsplanen kan svekke Hønefoss sentrum som regionalt senter. Brukerbetaling, begrensninger i parkering og kjøring kan medføre at Hvervenmoen på sikt utkonkurrerer handelen i sentrum. Særlig dersom begrensninger i type virksomhet på Hvervenmoen fortsetter å bli omgått.»	Tatt til orientering – Temaplanen skal gjøre Hønefoss en mer tilgjengelig og attraktiv by for alle trafikanter hvor besøkende opplever Hønefoss som en trygg by hvor det er enkelt å gå, sykkel og ta kollektivt. Målet er et vegsystem i sentrum som tilrettelegger for grønn mobilitet, samtidig som biltilgjengelighet og parkering opprettholdes, slik at byliv, handel og trivsel kan utvikles.	Ole Haakon Opperud
Bekymring over reduserte tilgang for bedrifter	«Kundene til butikker i Storgate gi tilbakemelding at det er vanskelig med parkering.»	Tatt til orientering	Krone Fukt AS og Nour AS
	«Jeg har fått med meg den nye informasjonen om at dere ønsker å lage en enveiskjøring i Storgata, og kutte ut parkeringsplassene vi nå har i dag. Når jeg leste den nye informasjonen angående enveiskjøringen og fjerning av parkeringsplasser, stiller jeg med undrenes til hvordan dere mener, at kunder som kjøper tunge objekter som vaser, skal få med seg dette uten parkering i umiddelbar nærhet. Per dags dato er nemlig parkeringsplasser en av hovedgrunnene til at folk velger å handle av oss. Dersom dette blir vedtatt, blir vi nødt til å stenge dørene, og spørsmålet mitt til dere er, er dette det dere virkelig ønsker? Jeg trodde et yrende sentrumsliv var målet for Hønefoss. Jeg ønsker at dere skal se dette fra et bedrifts perspektiv. Jeg ønsker at dere skal se det fra vårt perspektiv, og hvordan dette vil påvirke trafikken vår. Jeg ønsker at dere skal forstå, at dette vil ha en stor negativ påvirkning på vår bedrift, og at det vil ødelegge arbeidsplasser vi har jobbet så hardt for å skape.»	Tatt hensyn til i temaplanen – Tiltak 4, 14 Det planlegges å vurdere gater for etablering av gågater eller gatetun, for å utvide det trygge, trivelige og tilgjengelige Søndre torv til et større område. Storgata er identifisert som en aktuell gate for vurdering. Slike tiltak er planlagt for å øke aktivitet og trafikk i disse områdene og støtte næringslivet. Et pilotprosjekt vil gi kommunen og aktørene mulighet til å vurdere effekten og justere planene våre.	Nour AS
	«Blir det for mange restriksjoner som evt. enveiskjøring og fjerning av parkeringsplasser, innsnevring og forbudssoner så er det fare for at livet i sentrum dør ut. Befolkningen ønsker seg jo et levende sentrum med variasjon i butikktilbudet, cafe tilbud, kulturtilbud og tilgang til byen via kollektivtransport, tilrettelagt for sykkel og gangstier. Et sentrum som er vanskelig å komme til pga. restriksjoner og for mye kostnader, tiltrekker seg heller ikke turister og tilreisende.»	Tatt til orientering, se ovenfor.	Storgaten Bil AS

Tema	Detaljer	Oppfølging i temaplanen	Kilde
Forventet effekt av tiltak i mobilitetsplan	«Dersom kommunestyret velger å gjennomføre dette - er det som å komme med en nøkkel og stenge døren til Krone Frukt og Nour. Kommunen ønsker et yrende sentrum- dette tiltaket bidrar til det motsatte: nemlig enda flere tomme lokaler i byen.»	Tatt hensyn til i temaplanen - Temaplanen legger til rette til bedre innfartsparkering i utkanten av sentrum som fri opp eksisterende parkeringsområder til korttidsbruk som tilrettelegge for at flere kan handle i byen	Krone Frukt AS og Nour AS

3.10 Forslag til langsiktige mobilitetstiltak

Tema	Detaljer	Oppfølging i temaplanen	Kilde
Hønefoss sentrum bussholdeplass	«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.»	Tatt til orientering - Vurderes videre i annet planarbeidet	Buskerud fylkeskommune
Når Ringeriksbanen er på plass	«Ved ferdigstillingen av Bane NORs 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 Ringeriksbanen, 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.»	Tatt til orientering - Vurderes videre i annet planarbeidet	Buskerud fylkeskommune
Parkering	«Stort sentralt parkeringsareal under bakken bør vurderes.»	Ikke tatt hensyn til i temaplanen - Utenfor temaplanens omfang	Ole Haakon Opperud
Vesterntangenten	«Fagmiljøet har ikke lyktes i å vedlikeholde kunnskapen og innsikten, ervervet gjennom flere ti-år og med flere store utredninger og analyser – som alle konkluderte med at Vesttangenten var det nødvendige overordnede grepet.»	Tatt til orientering - Vurdert videre i annen planarbeid – Bruforbindelsen er inkludert i Plan 431: Områderegulering Hønefoss.	Arne Sverre Sørland
Parkering under bakken i sentrum	«Stort sentralt parkeringsareal under bakken bør vurderes. Et slikt parkeringsareal kan etableres under fremtidig bruk av ubebygde areal mellom gymnaset og hotellet, eventuelt også i kombinasjon med kollektivterminal under bakken. Et slikt anlegg under bakken bør vurderes i tilknytning til en nedgravd Kongens gate.»	Ikke tatt hensyn til i temaplanen - Utenfor temaplanens omfang	Ole Haakon Opperud
Kongens gate	«Slik topografi og grunnforhold er rundt sentrum, er eneste fornuftige løsning å få gjennomgangstrafikken under bakken. Det vil kanskje ta 50 år å gjennomføre dette, men planene bør utarbeides nå for å forhindre at mulighetene bygges igjen. Første etappe bør	Delvis tatt hensyn til i temaplanen (prinsippet av Tiltak 2) –	Ole Haakon Opperud

Tema	Detaljer	Oppfølging i temaplanen	Kilde
	være å legge Kongens gate i kulvert med miljølokk over. Da fjernes det mest dominerende bilgrepet i sentrum, og aksene Søndre Torv-Skateparken-Søndre Park-Petersøya bindes sammen.»	«Nedgraving» av Kongens gate er utenfor temaplanens omfang	
Ny innfartsvei til byen - Tunnel: Øyabakken til E16	«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.»	Ikke tatt hensyn til i temaplanen - Utenfor temaplanens omfang	Knut H. Nyhagen
Ny bruforbindelse – Kongens gate – Tippen - Hønengata	«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.»	Ikke tatt hensyn til i temaplanen - Vurdert videre i annen planarbeid – Andre bruforbindelser er anbefalte i Plan 431: Områderegulering Hønefoss.	Knut. H Nyhagen
Anbefalt tiltak som kan komme i gang i den «korte tidshorisonter»	«Hovedgrep 1 – Byens sentrumsmiljø med urbane kvaliteter, godt bomiljø og attraktivitet. Hovedgrep 2 – «Nedgraving» av Kongens gate og bryte barrieren mellom sentrum og elven: Barrieren mellom bysentrum og elven brytes! Hovedgrep 3 – Brukerfinansiering for å skape vesentlige forbedringer for innbyggerne»	Hovedgrep 1 - Tatt hensyn til i temaplanen og andre kommunalt planarbeid Hovedgrep 2 - Utenfor planens omfang, se ovenfor Hovedgrep 3 – Tatt hensyn til i temaplanen - Tiltak 13	Arne Sverre Sørland

3.11 Andre temaer

Tema	Detaljer	Oppfølging i temaplanen	Kilde
"Myke" trafikanter	«Gående og syklende trafikanter kan ikke behandles som en gruppe, konfliktsituasjoner mellom disse trafikantene er for store. I tillegg kommer elektriske sparkesykkel som forverrer konflikten.»	Tatt hensyn til i temaplanen	Ole Haakon Opprud
Gjeldene veistandard	«I forkant av Områderegulering Hønefoss ble det gjort vedtak på prinsippløsninger for fylkesveien. Det er likevel ikke vedtatt noe løsning på verken helhetlig mobilitet eller sykkelløsning i Områderegulering Hønefoss, som ble vedtatt 2019, da hele veibanen er regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Teknisk illustrasjonsplan viser én mulig løsning med tosidig kjørevei på én side. Samtidig er det regulert og opparbeidet sykkelløsning på hver side av veien i Hønengata. Det er tidvis smale fortau og lite plass for både gående og syklende. I 2021 ble imidlertid kommunens veg- og gatenorm vedtatt, og prinsippet som ligger til grunn der er sykkelløsning på hver side av veien. Hva er det som egentlig gjelder?»	Områderegulering Hønefoss er regulert med grått formål, men grunnlaget til planen som presenteres i teknisk illustrasjonsplan er løsningen av detaljene for sykkel og gange som et grunnlag for planen. Dette sammen med Transport utredningen legges til grunn for videre prosess for regulering av helhetlig sykkel og gange infrastruktur i strekning Haug – Herdadsbygda og Hønengata - Hvervenmoen. Eksisterende løsning i Hønengata er ikke den langsiktige løsningen det er lagt opp til i nevnte dokumenter. Vei og gatenorm gjelder ikke fylkesveien, og kapital 11.2 av gatenormen beskriver hvordan eventuelle avvik skal håndteres. En reguleringsplan vil kunne ha en annen løsning, enn generelle veiledende krav i vei og gatenormen.	Storelva arkitektur AS
Fylkeskommune – Hønengata sykkelinfrastruktur	«Hvordan kan det ha seg at fylket har brukt midler på å opparbeide fylkesvei nord i Hønengata uten at eksisterende sykkelfelt er videreført i tråd med gjeldende reguleringsplan? Betyr avviklingen av sykkelløsningen at kommunen og fylket har samarbeidet om at denne løsningen med tosidig sykkelfelt skal avsluttes, og at reguleringsplan for Hønengata derfor ikke lenger er gyldig? Dersom tiltaket er midlertidig, burde disse midlene istedenfor ha gått til samarbeid med Ringerike kommune om helhetlig, varig	Det er utfordrende å etablere helhetlig omstrukturering av sykkelløsning, før det er regulert og er en plan for finansiering. Transportutredningen, teknisk illustrasjonsplan i byplan og tiltak 7 i mobilitetsplan peker på helhetlige løsninger for gange og sykkel i byen og Hønengata. Langsiktig tiltak er å	Storelva arkitektur AS

Tema	Detaljer	Oppfølging i temaplanen	Kilde
	sykkelløsning gjennom byen, eller at midlene ble brukt til å opparbeide en varig løsning som ikke må gjøres om igjen.»	regulere helhetlig for Hønefoss, og få på plass finansiering og etter hvert bygging av løsning.	
Lekeplasser i sentrum	«Parkeringsplass i sentrum er relativt nære parkering og det kommer også lastebiler med vareleveranser på torget innimellom. Gjerne også flere lekeplasser i byen f.eks.. I parken. I Oslo har de fått flere fine kreative lekeplassen i det siste hummer på aker brygge og en skliepark i Tøyenparken noe sånt hadde vært fint i Hønefoss.»	Tatt til orientering – Vurderes videre i annet planarbeid	Hanne Emilie Hoås
	«Det hadde vært veldig fint om lekeplassen var inngjerdet.»	Tatt til orientering	Hanne Emilie Hoås
Folkehelse - Luftkvalitet	«Ett eksempel på antatt uheldig miljøskade som følge av dagens trafikk gjennom byen, gjelder skateparken. Jeg kjenner ikke til at det er gjort målinger som viser hvor mye helseskadelig forurensing de mange barn og unge som bruker skateparken puster inn, like ved den kanskje mest forurensende delen av hoved trafikkbåren gjennom byen. Dersom undersøkelser ikke er gjort, bør dette gjøres. Hva er hypotesen om konsekvens av overflatetraffikken?»	Tatt til orientering – Målinger har vært gjennomført i 2018-19 i forbindelse med utarbeidelse av Plan 431: Områderegulering Hønefoss. Utslipp av NO2 fra vegtrafikk er i ferd med å reduseres, og forventet reduksjon i midlere utslipp pr. kjøretøy er høyere enn prognosene for vekst av trafikkmengde. Forurensning av svevestøv i form av PM10 er imidlertid i liten grad avhengig av kjøretøyteknologi og kan forventes å øke med økende trafikkmengde. Vurdering av ulike tiltak for å begrense luftforurensing bør ta hensyn til dette. Temaplanen innebærer ulike tiltak som er forventet å begrense og redusere luftforurensing i Hønefoss.	Arne Sverre Sørland
	«Det er liten oppmerksomhet knyttet til luftkvalitet og folkehelse i Hønefoss. Jeg bor i 5 etg i sentrum, og er overrasket over hvor mye sort støv som stadig legger seg på utemøbler.»	Se ovenfor	Ole Haakon Opperud
Framtidens byutvikling	«Etabler et nytt hovedsenter for handel, kultur og administrasjon i korridoren Norderhov–Veien, med funksjonell tilknytning til E16 og kollektivknutepunkt. Det bør vurderes en gradvis forskyvning av byutviklingen slik at nye sentrumsfunksjoner og vekst konsentreres langs E16-aksen mellom Norderhov og Veien. Oppfordrer kommunen til å	Tatt til orientering - Utenfor planens omfang	Frank Tverran

Tema	Detaljer	Oppfølging i temaplanen	Kilde
	inkludere en mulighetsstudie for en ny byakse langs E16 i det videre planarbeidet, som supplement til dagens fokus på mobilitetstiltak i eksisterende sentrum Planlegg helhetlige gang- og sykkelforbindelser som knytter eksisterende boligområder til det nye byområdet. Legg til rette for høy arealutnyttelse, blandede funksjoner og blågrønne byrom fra starten av. Bruk dagens sentrum mer som et kultur-, park- og rekreasjonsområde, med fokus på opplevelser og småskala næring, fremfor store trafikk- og handelsfunksjoner. Tilpass parkerings- og logistikk-løsninger for å hindre at gjennomgangstrafikk trekker inn i det gamle sentrum.»	Tatt til orientering - Vurdert videre i annen planarbeid – Brukforbindelsen er inkludert i Plan 431: Områderegulering Hønefoss. Tatt til orientering – Vurderes videre i annen planarbeid	
	«INP mener videre at vedtakene som er gjort i arealplanen IKKE legger til rette for mindre trafikk. Med så stor byrde av nye boliger i Haug mener vi det vil legges stort press på dagens lyskryss i Hønefoss. Mange som eventuelt bosetter seg i Haug vil ha sitt arbeid på Kilemoen, Hensmoen, Treklyngen eller Eggemoen som vil føre til et høyere press på dagens kryss. Som INP hele tiden har hevdet ville utbygging på nordvest siden av Hønefoss kunne tatt av for noe av dette presset. Med boligtomter som allerede er innspilt i arealplanen ville vi fått folk som bodde og arbeidet i samme område, noe som igjen ville hatt innvirkning på trafikken i sentrum.»	Tatt til orientering – Utenfor planens omfang	Industri- og næringspartiet

3.12 Anbefalte innhold og endringer

Anbefalte innhold	«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.	Tatt hensyn til i temaplanen Tatt hensyn til i temaplanen Tatt hensyn til i temaplanen	Buskerud fylkeskommune
--------------------------	--	---	------------------------

	<i>4.5 Trafikksikkerhet og ulykker i Hønefoss:</i> 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.»		
	«8.4.1: Det 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 trafikksikkerhet i arbeidsreiser.»	Tatt hensyn til i temaplanen	Buskerud fylkeskommune
	«9.2.1 Trafikantbetaling: Det er uklart hva som menes med veipricing. I byområder kan man variere bompengetakstene ut fra tiden på døgnet. 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.»	Tatt hensyn til i temaplanen Tatt hensyn til i temaplanen Tatt hensyn til i temaplanen Tatt hensyn til i temaplanen	Buskerud fylkeskommune

	«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.»	Tatt hensyn til i temaplanen Tatt hensyn til i temaplanen	Buskerud fylkeskommune
	«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".»	Tatt hensyn til i temaplanen	Buskerud fylkeskommune
	«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). <i>Hensynet til nyere tids kulturminner:</i> 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.»	Tatt til orientering - Kulturminnehensyn skal ivaretas i planlegging og gjennomføring av tiltak, der det er aktuelt.	Buskerud fylkeskommune
Endring av veinummer	«Enkelte steder blir fylkesveier i og rundt Hønefoss omtalt ved bruk av gammelt nummer. Planen må reflektere oppdaterte fylkesveinummer der disse benyttes. the National Road Database (NVDB) was updated with new road numbers, including former County Road	Tatt hensyn til i temaplanen	Buskerud fylkeskommune

	163, which is now County Road 2860. This also applies to former National Road 35, which is now County Road 290. 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).»		
Strategisk Rammeverk – Endring etter høring	«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 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.»	Tatt hensyn til i temaplanen	Buskerud fylkeskommune