



RINGERIKE
KOMMUNE

Samlede høringsuttalelser – Temaplanen for
overordnet mobilitet i Hønefoss 2026-2035
September 2025

RINGERIKE KOMMUNE
Postboks 123 Sentrum
3502 HØNEFOSS

Dato: 14.08.2025
Saksref: 202505779-5
Deres ref.: 24/9057-16
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Marit Louise Lindholm
Telefon:
Mobil: +4790547150
E-post: marit.louise.lindholm@banenor.no

Ringerike kommune - Varsel om høring - Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss - Bane NORs uttalelse

Vi viser til oversendelse datert 25.06.2025.

Formålet med planen er å gi et faglig grunnlag og fastsette prioriterte tiltak for å nå mål i byutviklingsstrategien, områdereguleringsplanen for Hønefoss og kommuneplanens samfunnsdel. Det skal legges til rette for at flere kan gå, sykle og reise kollektivt i Hønefoss samt redusere bilbruken.

Når togtrafikken ikke kan kjøre som normalt grunnet planlagte arbeider som betinger toginnstillinger for en kortere/lengre periode, eller det inntreffer operative hendelser, må det settes inn alternativ transport for å erstatte tog. Alternativ transport vil vanligvis bety buss for tog, i hovedsak buss klasse III. Alternativ transport stopper normalt i nærheten til togstasjonene, og så langt mulig på bussholdeplasser som gir gode og trafikk sikre løsninger for av- og påstigning.

I den forbindelse er det positivt at det planlegges for/ønskes å gjennomføre tiltak som skal få ned privatbilismen og fremme kollektivtrafikken, samt øke andelen gående og syklende. Aktuelle tiltak vil kunne bidra til bedre fremkommelighet også for alternativ transport for tog. Det er viktig at de tiltak som gjøres for å fremme kollektivtrafikk gjøres slik at også alternativ transport for tog, og ikke kun rutebuss, kan få nytte av dem og er tilpasset slik at de ikke hindrer fremkommelighet for alternativ transport for tog. Videre er det 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.

Bane NOR har ansvaret for å sikre fremkommelighet for alternativ transport for tog samt trygge holdeplasser for denne, vi ønsker å holdes orientert om de tiltak som gjennomføres og hvilken påvirkning dette vil ha på fremkommeligheten til/fra Hønefoss stasjon.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
ass.sjef Planforvaltning
Drift og vedlikehold

Marit Louise Lindholm
arealplanlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur



RINGERIKE KOMMUNE
Postboks 123 Sentrum
3502 HØNEFOSS

Vår ref.: 2025/10740-7

Deres ref.:2024/9057

Dato: 29.08.2025

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

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

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

Kort om temaplanen

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

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

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

Generelle merknader

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

SAMF vei og trafikk

Postadresse: Postboks 3563, 3007 DRAMMEN
Besøksadresse: Hauges gate 89, 3019 Drammen
Telefon: 32 80 85 00

E-post: post@bfk.no
Internett: www.bfk.no
Org.nr.: 930580260

Kart

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

Lenke: [Ringerike kommune - Kart](#)

Fylkesveinummer

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

Utfordringer rundt mobilitet

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

Tiltak

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

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

Kollektiv

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

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

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

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

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

Sykkel

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

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

Merknader til enkeltkapitler

Kapittel 3. Strategisk rammeverk – Grunnleggende prinsipper

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

- Kollektivtransportplan - Buskerud mot 2030

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

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

Kapittel 4. Dagens mobilitet i Hønefoss

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

4.4.1 Sykkeltilrettelegging

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

4.4.3 Kollektivtransport

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

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

4.5 Trafikksikkerhet og ulykker i Hønefoss

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

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

Kapittel 8. Tiltak og løsninger

8.1.1. 30 km-t fartsgrenser

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

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

8.4.1

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

Kapittel 9. Gjennomføring og finansiering

9.2.1 Trafikantbetaling

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

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

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

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

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

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

Tabell 14, side 51

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

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

9.2.3 En enklere bypakke – bypakke «light»

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

Andre merknader

Hensynet til automatisk fredete kulturminner

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

Hensynet til nyere tids kulturminner

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

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

Avsluttende merknader

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

Vennlig hilsen

Lise-Lotte Holm Bjarnadóttir

Seksjonsleder

Eline Bakken Hekland

Rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandler Nyere tids kulturminner: Sigrid Vadstein

Saksbehandler Automatisk fredete kulturminner: Gaute Reitan

Saksbehandler Samferdsel: Eline Bakken Hekland

Kopi til:

STATENS VEGVESEN

STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS

BANE NOR SF

NYE VEIER AS



Statsforvalteren

i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Vår dato:

15.08.2025

Vår ref:

2025/19640

Deres dato:

25.06.2025

Deres ref:

2024/9057

RINGERIKE KOMMUNE
Postboks 123 Sentrum
3502 HØNEFOSS

Saksbehandler, innvalgstelefon
Brede Kihle, 32266865

Ringerike - Uttalelse til temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss 2026-2035

Vi viser til brev av 25. juni 2025.

Bakgrunn

Ringerike kommune har oversendt forslag til temaplan for overordnet mobilitet på høring, hvor målet er å gi mer rom og areal til levende, trygge og trivelige byrom hvor fokus er mobilitet på myke trafikanter premisser.

Statsforvalterens rolle

Vi skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, barn og unges interesser, samfunnssikkerhet og gravplasser. Statsforvalteren skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer.

Vurdering

Vi har i [Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2025](#) og på vår nettside med oversikt over [føringer for kommunal planlegging](#) redegjort for viktige føringer innen vårt ansvarsområde. For kommunens samfunnsplanlegging viser vi også til [Statsforvalterens forventningsbrev for 2025](#). Kommunen har et stort ansvar for å ivareta nasjonale og viktige regionale interesser i planleggingen.

Ut fra disse føringene mener vi 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.

E-postadresse:
sfospost@statsforvalteren.no
Sikker melding:
www.statsforvalteren.no/melding

Postadresse:
Pb 325
1502 Moss

Besøksadresse:
Moss: Vogts gate 17
Drammen: Dr. Hansteinsgate 9
Oslo: Stensberggata 27

Telefon: 69 24 70 00
www.statsforvalteren.no/os
Org.nr. 974 761 319



Vi vil i den sammenheng særlig trekke fram *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027*, *Regional plan for areal og transport for Buskerud 2018*, *Statlige planretningslinjer og klima og energi fra 2024* og *Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet fra 2025*.

I forslaget er det blant annet foreslått å tilrettelegge for flere gang- og sykkelveier, fortau og utbedring av eksisterende veier for å styrke tilbudet. Vi har ikke vurdert disse konkret, men vil eventuelt komme tilbake til noen av disse prosjektene hvis det eksempelvis skal utarbeides reguleringsplan for noen av disse tiltakene.

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. Vi vil også trekke frem arealplanlegging som et viktig verktøy for å styre arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter til sentrumsområder med god kollektivdekning og med gang- og sykkelveier slik at bilbruken og klimagassutslippene går ned.

Vi ønsker lykke til med det videre arbeidet og ber om å få tilsendt vedtaket i saken og eventuelt godkjent temaplan.

Med hilsen

Carl Henrik Jensen
fagleder
Klima- og miljøvernavdelingen

Brede Kihle
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Statens Vegvesen
Buskerud fylkeskommune

Postboks 1010 Nordre Ål
Postboks 3563

2605 LILLEHAMMER
3007 DRAMMEN



Statens vegvesen

RINGERIKE KOMMUNE
Postboks 123 Sentrum

3502 HØNEFOSS

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Jan Antonsen / 69243554

Vår referanse:
25/102248-6

Deres referanse:
24/9057 – 16

Vår dato:
01.08.2025

Uttalelse – høring av temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss – Ringerike kommune

Vi viser til Ringerike kommunes varsel om høring datert 25. juni 2025 om forslag til temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss. Frist for innspill satt til 15. august 2025.

Vi vurderer at planforslaget er et viktig bidrag i arbeidet med å utvikle et mer tilgjengelig, trygt og bærekraftig bymiljø i Hønefoss. Vi har gjennomgått planforslaget og tilhørende dokumenter, og ønsker med dette å gi våre kommentarer og vurderinger knyttet til foreslåtte tiltak, prioriteringer og gjennomførbarhet, samt muligheter for samarbeid og finansiering frem mot 2035.

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.

Vi deler ambisjonen om å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren. Statens vegvesen arbeider aktivt med å tilrettelegge for lav- og nullutslippsløsninger, blant annet gjennom utbygging av ladeinfrastruktur, prioritering av kollektivfelt og utvikling av gang- og sykkelveinett. Vi understreker viktigheten av at klimamål integreres i all transportplanlegging.

Vi ser positivt på dokumentets omtale av digitalisering og ny mobilitetsteknologi, inkludert autonome kjøretøy, mobilitetsplattformer og sanntidsdata. Disse teknologiene har potensial til å forbedre både effektivitet og sikkerhet i transportsystemet, men krever samtidig nytenkning innenfor regelverk, infrastruktur og datadeling.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Skoggata 19
1530 MOSS

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Statens vegvesen arbeider med å utvikle og teste løsninger for:

- Autonome og tilkoblede kjøretøy, inkludert krav til vegutforming, skilting og digitale kart.
- Intelligente transportsystemer (ITS) som gir bedre trafikkstyring og varsling.
- Sikkerhetsvurderinger av nye mobilitetsformer, inkludert mikromobilitet og delings-tjenester.
- Standardisering og datainfrastruktur for å sikre interoperabilitet og sikker informasjonsflyt.

Vi understreker at trafikksikkerhet må være et gjennomgående hensyn i all teknologisk utvikling. Nye løsninger må evalueres grundig med hensyn til risiko, og det må etableres klare ansvarsforhold mellom aktører.

Vi støtter behovet for tydelig rollefordeling mellom aktørene i mobilitetsarbeidet. Statens vegvesen har en sentral rolle i nasjonal transportplanlegging og i utviklingen av det overordnede vegnettet. Vi mener det er viktig at statlige føringer og virkemidler samordnes med regionale og lokale initiativer for å sikre helhetlige løsninger.

Blant foreslåtte tiltak på kort sikt fram mot 2035 er å vurdere en hønefossløsning for trafikanbetaling. Vi minner om at det vil være en omfattende prosess å utvikle et bompengeopplegg 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 tiltak.
- Forankre mål i byutviklingsstrategien: mer rom for gående og syklende, redusert gjennomgangstrafikk, og styrking av kollektivknutepunktet.

2. Utvikling av bompengekonsept

- Utrede ulike modeller for bompengeinnkreving 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 byvekst-avtale.

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 bompengereformen.
 - Gjennomføre høring og innhente innspill
6. Vedtak og godkjenning
- Politisk behandling og vedtak i relevante organer.
 - Oversendelse til Samferdselsdepartementet for godkjenning av bompengereformen.
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.

Statens vegvesen ser fram til det videre samarbeidet med Ringerike kommune og øvrige aktører i arbeidet med å utvikle et bærekraftig og fremtidsrettet mobilitetssystem for Hønefoss. Vi stiller gjerne til rådighet med faglig støtte i det videre planarbeidet, men må ta forbehold om omfanget da våre ressurser er begrensede.

Statens vegvesen Transport og samfunn
Med hilsen

John Francis Almeida
fungerende seksjonssjef

Jan Antonsen
overingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

BUSKERUD FYLKESKOMMUNE, Hauges gate 89, 3019 DRAMMEN
STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS, Postboks 325, 1502 MOSS



Ringerike kommune
Postboks 123 Sentrum
3502 HØNEFOSS

Deres ref.:
441be624-d17f-4eb4-979d-
48ba7393c073

Vår ref.: (oppgis ved henvendelse)
25/1332 - 2

Arkiv:
140, L00, &13

Dato:
14.08.2025

Dir. tlf.nr.: 32 16 11 61

Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss - Høringsuttalelse fra Hole kommune

Hole kommune viser til mottatt høringsdokument vedrørende *Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss*. Hole kommune vil gi følgende administrativt høringsuttalelse.

Vi ser positivt på at Ringerike kommune tar grep for å utvikle en helhetlig og fremtidsrettet mobilitetsstrategi for Hønefoss by. Som nabo kommune 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.

Samtidig vil 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.

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.

Hole og Ringerike er/har et felles bo og arbeidsmarked med forholdsvis kort reiseavstand. Det må være et mål om å få flere til å reise kollektivt eller sykle og gå.

Fra Hole og fram til Hvervenkastet/sykehusbakken er det tilrettelagt med fine gang og sykkelveier. Det er derfor positivt at dere ser på en videreføring gang og sykkelveinette ved å prioritere en nord-sør akse for gående og syklende gjennom hele byen.

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.

Vi ønsker dere lykke til med det videre arbeidet.

Med hilsen

John-Morten Landrø
Kommuneplanlegger / rådgiver

Åge-Andre Sandum
Kommunalsjef

Dette brevet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Høringsuttalelse til overordnet mobilitetsplan i Hønefoss



RINGERIKE
KOMMUNE

Innsendt: 07.08.2025 15:51

Referanse-ID: SHZ-TG5

Skjema-ID: RKO-56

Innledning

Innsending av høringsuttalelse

Informasjon

Uttalelsen kommer fra

☒ Privatperson

Privatperson:

Fødselsnummer

Fornavn

Hanar

Etternavn

Mohammed

Gatenavn

Eikliveien 23

Postnummer

3511

Poststed

Hønefoss

Telefon

95494782

E-post

hanar93@live.no

Uttalelse

Din uttalelse

Jeg har sett gjennom forslag vedrørende mobilitetsplanen for Storgata / sundgata. Dersom nevnte tiltak blir iverksatt er det kroken på døra for mine to bedrifter krone frukt as og nourr as. Vi har holdt til i sentrum i en årrekke, og når mine foreldre drev krone frukt så Storgata helt annerledes

ut med flere parkeringsplasser mm. Jeg får daglig tilbakemelding fra kunder om at det er vanskelig med parkering. Om en ønsker å kjøpe sekker med poteter, kasser med norske bær eller masse deilig frukt og grønt- er en avhengig av parkering rett utenfor. Min butikk støtter lokale bønder, lokale aktører og har i en årrekke arbeidet med å holde prisene lave slik at ALLE i samfunnet har råd til mat. I tiden vi er i nå, med økte kostnader for alle folk , er det fint å ha en butikk som min. Som klarer å konkurrere med de store mektige kjedene og levere et produkt alle har råd til. Dersom kommunestyret velger å gjennomføre dette - er det som å komme med en nøkkel og stenge døren til min forretning. Kommunen ønsker et yrende sentrum- dette tiltaket bidrar til det motsatte: nemlig enda flere tomme lokaler i byen. Jeg er sterkt imot dette og ber dere alle tenke over konsekvensene dette har for alle i byen.

Vedlegg

Last opp dokument(er)

Høringsuttalelse til overordnet mobilitetsplan i Hønefoss



RINGERIKE
KOMMUNE

Innsendt: 13.08.2025 18:29

Referanse-ID: 95V-UPJ

Skjema-ID: RKO-56

Innledning

Innsending av høringsuttalelse

Informasjon

Uttalelsen kommer fra

☒ Privatperson

Privatperson:

Fødselsnummer

Fornavn

Hana

Etternavn

Mohammed

Gatenavn

Storgata 17

Postnummer

3511

Poststed

Hønefoss

Telefon

48172328

E-post

hanalamode@hotmail.com

Uttalelse

Din uttalelse

Hei! 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.

Mitt navn er Hana, jeg driver klesbutikken NOUR AS, en frittstående klesbutikk

bestående av merkeklær er stykke unna sentrum. Helt siden jeg startet denne butikken, har det vært bein hardt å markedsføre bedriften, slik at kundene kan finne oss. Vi har investert mye tid og penger i markedsføring, og dette har resultert til at vi har per dags dato kunder over hele landet som besøker oss daglig. Vi selger alt fra interiør til vaser , og merker stor trafikk fra Oslo området.

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.

I tillegg til dette forstår jeg ikke hvorfor gangfeltene skal bli bredere når de er brede nok idag. Sykluser bør ikke ferdes på gangfelt , da de anses som kjørende og bør deretter være på veien.

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.

Vi har jobbet beinhardt for å få til denne bedriften, og vi er avhengig av at det skal være lettvint for kundene å parkere utenfor og finne oss. Dersom dette blir vedtatt - blir det vanskeligere for dem å handle , og mer tungvint. Vi er helt sikre på at dette da vil resultere til at de ikke velger å handle hos oss lenger, og da alt vi har jobbet så hardt for , vil bli ødelagt.

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. Jeg ønsker at dere skal forstå hvor viktig det er for oss , at parkeringsplassene består, slik at vi kan fortsette med den verdiskapningen vi har jobbet så hardt for over tid. Og målet deres bør være å legge til flere parkeringsplasser , slik at flere kan handle i byen. Hvordan skal eldre og bevegelseshemmede klare seg med de få parkeringsplassene som blir igjen i byen?

For dessverre er det slik i dag, at kundene ofte ikke velger å handle der det ikke er lett å finne fram, da velger de heller å handle et annet sted. Ønsker dere ikke at frittstående butikker som oss skal fortsette å skape verdiskaping i byen? Ønsker dere ikke å tiltrekke flere handlende kunder utenbys fra?

Siste rapporten publisert har vist at Ringerike som region har ekstremt lite handelslekkasje til nærliggende byer. Dersom dere fjerner enda flere parkeringsplasser og vanskeliggjør kjøring inn til byen så vil dette endre seg. For da blir det enklere å handle andre steder. Jeg ber om at dette blir tatt i ettertanke , mens dere er inne på det, gjerne innføre gratis 2 timer parkering i sentrum igjen, da dette vil gagne felleskapet.

Vedlegg

Last opp dokument(er)

Høringsutalelse til overordnet mobilitetsplan i Hønefoss



RINGERIKE
KOMMUNE

Innsendt: 13.08.2025 10:35

Referanse-ID: FWH-NPT

Skjema-ID: RKO-56

Innledning

Innsending av høringsuttalelse

Informasjon

Uttalelsen kommer fra ☒ Organisasjon

Organisasjon:

Organisasjonsnummer	952429477
Organisasjonsnavn	Storgaten Bil AS
Adresse	Storgaten 18
Postnummer	3510
Poststed	Hønefoss

Kontaktperson i organisasjonen:

Fornavn	Harald
Etternavn	Smith
Gatenavn	Dronning Åstas gate 3a
Postnummer	3511
Poststed	Hønefoss
Telefon	92012502
E-post	hs@storgatenbil.no

Uttalelse

Din uttalelse

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. Noen vil sikkert tenke seg om hvis det innføres bomavgifter rundt om , men mange vil nok fortsette å bruke bil.

Blir det for mange restriksjoner som evt. enviskjøring 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 og komme til pga. restriksjoner og for mye kostnader, tiltrekker seg heller ikke turister og tilreisende.

Det er ikke lett å tilfredsstille alle.
Lykke til med videre planlegging.

Vedlegg

Last opp dokument(er)

Høringsuttalelse

til temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss

Om samarbeid for å nå målene:

Kommuneplanens samfunnsdel fastsetter hva vi jobber mot i Ringerike kommune. For å nå målene om økonomisk bærekraftig utvikling, sosial bærekraftig utvikling og bærekraft for klima og naturmiljø må vi samarbeide. Som det står så fint i kommuneplanens samfunnsdel under «Samarbeid for å nå målene», må Ringerike kommune *«som organisasjon jobbe helhetlig og tverrsektorielt»*. Det står videre at *«som samfunnsutvikler skal kommunen legge til rette for en helhetlig og samordna samfunnsutvikling»*.



Buskerud fylkeskommune vedtok i 2018 Regional plan for areal og transport i Buskerud. Planen gir felles mål og strategier for en ønsket utvikling i fylket, og er grunnlag for forpliktende samarbeid mellom stat, fylke og kommune med felles ansvar for at målene i planen nås. Det står videre at sammenhengende og trygge gang- og sykkelanlegg gjør at flere sykler og går.

Det er veldig bra at også Buskerud fylkeskommune ønsker samarbeid, ettersom store deler av kommunens mobilitet for blant annet syklende foregår langs fylkesveier.

Om avgrensing av fokuset i innspillet på fremkommelighet for «vanlig» syklende:

Mobilitet inkluderer alt fra gående med og uten barnevogn og rullestol, syklende med og uten sykkelvogn, raskt syklende med sykkelklær, «vanlige» syklende med hverdagsklær på vei til og fra jobb, skole eller aktiviteter i byen, kollektivtransport, taxi, hverdagskjøring til jobb, skole og aktiviteter i byen, gjennomkjøring og varetransport.

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 ÅDT.

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, og dette forstås som intensjonen med mobilitet for syklende.

Innspill:**1. Hva slags sykkelløsning er det som egentlig gjelder gjennom hele Hønefoss?**

I forkant av Områderegulering Hønefoss ble det gjort vedtak på prinsipppløsninger 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 Hønefogata. 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?



Ikke definert sykkelløsning i vedtatte Områderegulering Hønefoss 2019.



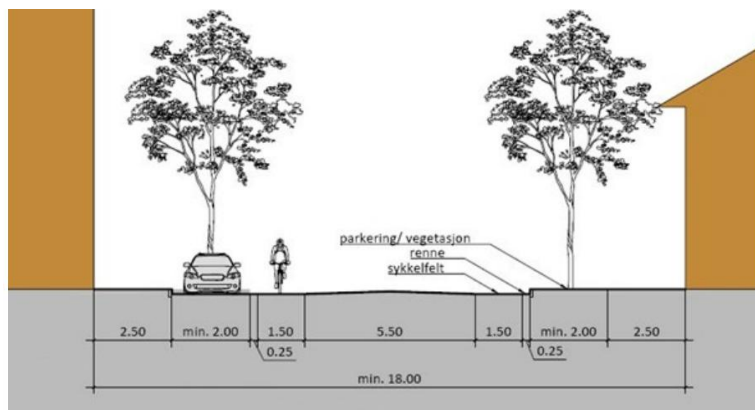
Mulig sykkelløsning i illustrasjonsplan til Områderegulering Hønefoss 2019 langs fylkesvei.



Fremtidens sykkelgenerasjon



Regulert tosidig sykkelløsning lenger nord i Hønefogata og opparbeidet tosidig sykkelløsning. Fortau og sykkel felt er tidvis svært smale.



Figur 5-8 Eksempel på en tverrprofil i en kommunal gate med tovegskjøring, sykkel felt og vegetasjons-/parkeringsone

Prinsipp tosidig sykkelløsning for kommunale veier i kommunens veg- og gatenorm vedtatt 2021. Overstyrer denne prinsippene i Områderegulering Hønefoss?

2. Hvorfor samarbeider ikke Ringerike kommune med Buskerud fylkeskommune om å få til helhetlig sykkelløsning med ett systemvalg gjennom hele Hønefoss? (altså faktisk «overordnet mobilitet i 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. Skal det også avsettes midler til å tilbakeføre det midlertidige tiltaket senere? 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? Løsning med sykkeltrase i Storgata ble ikke valgt som prinsipp i Områderegulering Hønefoss (teknisk illustrasjonsplan). 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. Det registres at det i høringsforslaget til mobilitetsplan er illustrert løsning med både tosidig sykkelfelt og sykkelfelt på én side, samt at det er illustrert mulig overgangsløsning ved Nordre Torv mellom de ulike sykkelanleggene. Som det står i Buskerud fylkeskommune sin regionale plan for areal og transport, vil sammenhengende sykkelanlegg gjøre at flere sykler. Se ellers punkt 1 over.

3. 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?

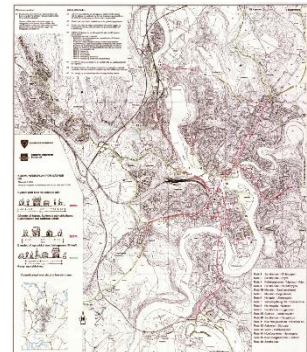
Betyr avviklingen av sykkelløsningen at kommunen og fylket har samarbeidet om at denne løsningen med tosidig sykkelfelt skal avsluttes, og at reguleringsplan for Hønengata derfor ikke lenger er gyldig? Dersom tiltaket er midlertidig, burde disse midlene istedenfor ha gått til samarbeid med Ringerike kommune om helhetlig, varig sykkelløsning gjennom byen, eller at midlene ble brukt til å opparbeide en varig løsning som ikke må gjøres om igjen.



Sykkelfeltet i gjeldende reguleringsplan er ikke videreført i fylkets nylige arbeid i Hønengata.

4. Hastverk er lastverk- hvorfor ikke gjøre det ordentlig når man først gjør det?

Vi har en helhetlig kommunedelplan for gående og syklende fra 1995. Uavhengig av om systemløsningene er gode eller ikke, er den helhetlig og relativt detaljert på hvilke tiltak man i 1995 så som riktige for å fremme mobilitet for gående og syklende. Kartet strekker seg over hele Hønefoss sentrum, mot Haug, Heradsbygda og med kartutsnitt for hvordan byen henger sammen med områdene og tettstedene rundt.



Dersom løsningene i kommunedelplanen for gående og/eller syklende og prinsippene i Områderegulering Hønefoss med sykkelfelt i Kongens gate ikke er riktige lenger, er det svært relevant informasjon. 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 tilslutt 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.

Det er 30 år siden kommunedelplanen for gående og syklende ble vedtatt. Når vi først innholdsmessig bytter den ut, kan vi ikke gjøre det ordentlig med for eksempel:

Helhetlig- men detaljert reguleringsplan for hovedferdselsårer i Hønefoss med overgangene mot Heradsbygda, Haug og tettstedene, slik at alle vet hva vi jobber mot? I samarbeid med Buskerud fylkeskommune selvsagt.

5. Avsluttende oppfordring om mer samarbeid mellom kommunen og fylket:

Ringerike kommune sitt hovedmål er å **samarbeide for å nå målene** om økonomisk bærekraft, sosial bærekraft og bærekraft for klima og naturmiljø. Dersom Ringerike kommune samarbeider med Buskerud fylkeskommune om helhetlige og varige sykkelløsninger for hele Hønefoss så:

- slipper både kommunen og fylket å bruke penger på å gjøre ting om igjen, slik det er ved midlertidige tiltak. At kommunen og fylket samarbeider økonomisk om å få til en varig løsning er altså **økonomisk bærekraftig**.
- kunne det blitt et reelt kvalitetsløft for fremkommeligheten for syklende, som gjorde at flere kunne komme seg rundt i byen uten å benytte bil, altså **sosialt bærekraftig**.
- hadde det ikke vært nødvendig å ha anleggsvirksomhet mange ganger på samme sted, som følge av at det tilrettelegging og tilbakeføring av midlertidige løsninger for deretter etablering av varige tiltak. Mindre anleggsvirksomhet gir mindre klimautslipp, altså **bærekraftig for klima og naturmiljø**.

Storelva Arkitekter AS

V/ arkitekt og daglig leder Adeline Arnesen

adeline@storelvaarkitekter.no



Ringerike kommune
Pb 123 Sentrum
3502 HØNEFOSS

Tyristrand 11.8.2025

Høringsuttalelse til temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss.

Det vises til kommunens kunngjøring om høring, vedtatt av formannskapet 2.6.2025 – 35/25. Dette er min uttalelse til planen, heretter kalt «Mobilitetsplanen».

1. Bakteppe for min uttalelse til planen

Summarisk historikk

Når vi ser på den siste 50-års perioden for Hønefoss, har Ringerike kommune bare delvis klart å løse transport- og trafikkproblemene i Hønefoss, spesielt relatert til sentrum og gjennomgangstrafikken. Dette på tross av gode faglige planer for dette helt tilbake til 1970-tallet. Forutseende fagsjefer og etatssjefer, som ble lyttet til, la gode beslutningsgrunnlag for et politisk miljø som fra 1970-tallet og frem til begynnelsen på 2000-tallet var godt informert fagpolitisk og fattet fremtidsrettede planvedtak.

Flere godt synlige og særdeles positive endringer og oppgraderinger, som følge av dette, ble bl.a. gågatene og Søndre Torg – og med påfølgende nødvendige endringer i kjøremønster for biltrafikken. Et annet eksempel og nødvendig forutsetning for at gågater og torg skulle fungere, var den nye veiforbindelsen opp Arnemannsveien, langs Begna, under jernbanebrua og frem til krysset i møtet med Soknedalsveien. Strategien var helhet og tiltak i langsiktighet. Dette skjedde raskt og effektivt takket være daværende reguleringsjef Reidar Viktor Herdlevær med politikerne støttende i ryggen.

Sentralt og viktig plangrep i denne forutseende transportstrategiske utviklingen var den såkalte Vesttangenten. Men når det kom til gjennomføring av Vesttangenten sviktet de politiske vedtakene. I deler av det politiske miljøet og blant sentrale private aktører ble det etablert en tro på at den såkalte «omkjøringsveien» ville avlaste sentrum så mye at det ikke var nødvendig med Vesttangenten. Først fremt til Styggdal og Heradsbygda. Det ble en viss effekt, men fortsatt var trafikken over Hønefoss bru (to-felt) dobbelt så stor som kravet til 4-felts vei/gate. Og - fortsatt (utrolig nok) mente politiske miljøer «oppmuntret» av særinteresser, at «bare omkjøringsveien» (dagens E16) ble forlenget til Nymoen – så da skulle trafikken i sentrum og på Hønefoss bru bli vesentlig redusert. Fagetaten i kommunen ble ikke lyttet til.

Dette er fremdeles situasjonen i dag, med fortsatt stor trafikk (over 20.000 ÅDT) over bybrua – nesten dobbelt så stor som det som utløser bygging av 4-felts vei/gate. I kommunal planlegging legges det opp til at det skal bosettes flere tusen nye innbyggere i Hønefoss sentrum, og en betydelig vekst i folketallet for kommunen for øvrig. Dette vil skape betydelig mertrafikk, som dagens plan ikke har tatt høyde for.

Men – tro det eller ei. Fortsatt er holdningen blant de politiske arvtakerne av denne «troen», at - bare E16 nå fortsetter over Eggemoen og frem til rundkjøringen ved Randselva – så er sentrum reddet.

Nok en gang vil ikke de faglige argumenter nå frem – og nok en gang vil disse oppfatningen ta feil.

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.

Det politiske styringsapparatet og dagens politiske flertall synes å ha mistet den kunnskapen tidligere politiske miljøer hadde. 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.

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!

Tragisk resultat for Hønefoss sentrum

Gjennom et omfattende utredningsarbeid i 1992 ble det utarbeidet en areal- og transportplan for Hønefossområdet. Her ble kompaktbymodellen etablert. Et meget stort antall transportkonsepter med tilhørende vei- og trafikkløsninger ble grundig analysert med henblikk på måloppnåelse og konsekvenser. Dette ble så behandlet i kommunestyret i 1996. Et meget viktig og sentralt element her, ble at fortsatt var Vesttangenten den løsningen som skulle være «sikkerhetsgarantien» for at Hønefoss by og bysentrum skulle kunne utvikle gode bykvaliteter og bomiljøer, fornuftig arealbruk, miljøvennlig transport og god trafikkavvikling.

Men så begynte virkningene av lovendringene i kommuneloven av 1992 og tilhørende særlover å gi virkning på kommunens styring og ledelse. Dette skjedde ikke bare i Ringerike kommune. Kort oppsummert førte dette til følgende generelle trekk:

- Svekket faglig bransjeledelse på strateginivå, større grad av såkalt «rådmannssvelde» med intervensjoner i det operative planarbeidet ble en trend i flere kommuner. Det syntes mer åpenbart at det faglige arbeidet skjedde ut fra snevrere økonomiske hensyn og ut fra utbyggerinteresser som ikke var tuftet på langsiktig og helhetlig byplanlegging og infrastrukturpolitikk.
 - Plan- og utredningsarbeidet utover på 2000-tallet ble tydelig preget av dette. Det virket nesten som det ble en utredningsmani som bevisst eller ubevisst førte til stadig utsettelse av nødvendige planvedtak. Det tok altså over 20 år fra kommunestyrets prinsippvedtak i 1996, om fremtidig byutvikling, før man klarte å vedta en sentrumsplan. Etter vedtaket i 1996 var tanken å lage og vedta en helhetlig byplan ut fra vedtatte areal- og transportprinsipp, men det ble altså kokt ned til en plan bare for sentrum uten trafikkløsning. Den som nå heter Områdeplan Hønefoss.
- Hønefoss har ikke en helhetlig plan for byen. Fortsatt vet vi ikke f.eks. hvor trafikken skal loses inn og ut av byen – fra og til motorveien E16. Dette vil være avgjørende for transportlogistikken.
- I mellomtiden frafalt politikerne Vesttangenten - selve det strukturelle grunnlaget for den prinsipielle byutviklingen. Dette skjedde blant annet som følge av stor innflytelse i det politiske miljøet fra særinteresser og utbyggingsinteresser. Utbyggernes beste – fremfor innbyggernes best!
 - Forslag til hvordan dette kunne løses ble fremmet under høringen av Områdeplan Hønefoss, men verken rådmannen eller politikerne ville vurdere forslaget.

Følgen av denne utviklingen ble, at statlige og fylkeskommunale investeringer i overordnet by-vegnett har vært fraværende for Hønefoss i alle disse årene. Det er heller ikke så rart. Når Ringerike kommune ikke klarer å holde fast ved vedtatt areal- og transportstrategi, som det var stor omforent enighet om – hvorfor skal fylkeskommunen (tidligere staten) prioritere begrensede midler til Hønefoss? Det er nok av

andre steder/byer som også trenger investeringer – og som har vedvarende strategier og planer klare. For fylkeskommunen blir det enklere å prioritere/nedprioritere, når Ringerike kommune som den ene av tre byer i Buskerud fylke, selv bidrar til å ha svekket investeringsgrunnlaget. Altså skapt uforutsigbarhet for byutviklingen.

Ringerike kommune har nå, ingen plan for fremtidig transport og trafikk i og gjennom byen. I den grad man vil hevde at kommunen har en plan – så synes det å være «å ikke gjøre noe».

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 hovedtrafikkåren gjennom byen.

Dersom undersøkelser ikke er gjort, bør dette gjøres. Hva er hypotesen om konsekvens av overflatetrafikken?

2. Mobilitetsplanen hadde ambisjoner, men er nå redusert til en kortsiktig tiltaksplan

I kommunens annonsering av oppstart med Mobilitetsplanen og omtale i lokalpressen ble det dannet et inntrykk av at nå skulle kommunen gripe tak i transport- og trafikkproblemene og etablere et plangrunnlag for systemtiltak som skulle tjene byen på lang sikt. Mobilitet ble det nye begrepet.

Underveis har det skjedd at politikerne har redusert ambisjonene til kortsiktige tiltak som helst ikke skal koste noe, og som skal være «skrytetiltak» for by-jubileet i 2027. Med referanse til ordførerens innlegg og oppsummering på workshop i kulturhuset.

For oss innbyggere oppleves dette som å kaste blått i øynene på folk.

3. Å gjøre noe på kort sikt som ikke ødelegger for fremtidige varige løsninger

Med henvisning til kap. 2 ovenfor – er det altså nå, en kort tidshorisont for planen som skal behandles. Planens hensikt og verktøy for den opprinnelige ambisjonen er betydelig redusert.

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. Det er politikken som svikter. Ordføreren har ikke lyttet. Han kjører sololøp.

Planens politiske reduksjon av ambisjoner har redusert muligheten for fagfolkene til å foreslå de grep og tiltak som ville vært fornuftige, nødvendige og langsiktige.

Det er å håpe at behandlingen av høringsuttalelsene og en revidert politisk debatt kan fange opp viktige signaler fra innbyggerne.

- a. Spesielt viktig er det å sette søkelys på at kortsiktige tiltak IKKE må ødelegge muligheter for fremtidige varige løsninger – som det på et tidspunkt må legges planer for.
- b. Det er også viktig å sette søkelyset på grep og tiltak som med stor sannsynlighet kan inngå i flere alternative løsninger videre. Det tenkes her spesielt på fremtidig hoved-vegnett gjennom byen.

4. Anbefaler søkelys på 3 overordnede og viktige hovedgrep for sentrum

Fra flere hold er det kommet mange gode forslag og løsninger. Jeg vil spesielt fremheve forslag på tiltak for gående, syklende, motoriserte trafikanter og å forebygge konflikter mellom disse.

Nå må vi komme ut av handlingslammelsen, feste grepet om gangbare strategier for å få gjennomført prioriterte og virkningsfulle tiltak. Kommunen må bli proaktiv og etterleve de anerkjente prinsippene bygget på oppdatert kunnskap: **Føre var – Forebyggende – Forutsigbar**

Jeg foreslår å konsentrere seg om **tre hovedgrep (delstrategier for bysentrum)**, som alle vil ta mer enn «kort tid» å gjennomføre, men som det er viktig å komme i gang med for å skape den byen man så inderlig ønsker. Selv om disse tre hovedgrepene bare kan komme i gang i den «korte tidshorisonten», vil disse likevel gi rom for mange små og store, billigere og dyrere tiltak. Hovedgrepene vil gi klare utviklingsretninger for andre konkrete tiltak, slik at innsatsen og investeringene ikke blir bortkastet, men vil inngå i mer langsiktige og utvidede systemløsninger senere.

Hovedgrep 1 – Byens sentrumsmiljø med urbane kvaliteter, godt bomiljø og attraktivitet:

Vi må erkjenne at bymiljøet i Hønefoss sentrum er avgjørende for å hindre den utarmingen vi har sett i lengre tid.

Sentrum må satse på urbane kvaliteter som etterspørres av innbyggerne og besøkende i et regionalt perspektiv. Dersom flere skal bosette seg i sentrum må det skapes grunnlag for god bomiljøer – noe som innebærer etterspurt arkitektur (ref. arkitekturopprøret), familievennlige bokvaliteter med tilhørende uteområder mest mulig fri for; trafikkstøy, forurensing fra trafikken og trafikkskapte barriere. Gode og mange nok offentlige rom/grønne lunger er også stikkord her.

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.

Tandberglia 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.

Det foreslås at målene og virkemidlene for en offensiv utvikling av bysentrum fornyes og forsterkes.

Dette må til for at aktuelle tiltak i Mobilitetsplanen blir riktig innrettet og dimensjoner.

Gjennomgangstrafikken må bort fra sentrumsområdet og det må etableres innfartsparkeringer.

Siden sentrum er i et konkurranseforhold til Hvervenmoen, bør det vurderes gratis korttids-parkering (f.eks. 2-3 timer) for et nærmere dimensjonert antall biler. Finansiering av dette kan etableres som foreslått i Hovedgrep 3 nedenfor.

Tiltak	Relevans	Fordeler
Gåstrategi / bilfritt sentrum	Høy	Fremmer folkeliv, handel og helse
Sykkelplan med utleiesykler / el-sykler	Høy	Rimelig, fleksibel, miljøvennlig
Shuttlebusser / mikrobuss (elektrisk)/ autonome kjøretøy	Høy	Bestilling eller kontinuerlig. For eldre og bevegelseshemmede. Går «hele tiden».
El-sparkesykler / mikromobilitet	Moderat	Smidig og raskt.
Enkle gangbruer over elva.	Moderat	Opplevelser, helse, alternative ruter.

Tabell: Eksempel på tiltak som bør være relevant for Hønefoss sentrum

Forutsetninger for å redusere konflikt mellom gående og mikromobile fremkomstmidler

Etter hvert som mikromobilitet øker i bruk, oppstår også nye konfliktflater, særlig i kompakte sentrumsområder. For å sikre en trygg, effektiv og harmonisk bruk av sentrum for både gående og syklist(er)/el-sparkesyklist(er), kreves en helhetlig tilnærming der fysisk utforming, regulering, og adferdsfaktorer ses i sammenheng.

Her ramses opp noen sentrale stikkord for elementer som må vurderes og ivaretas i den taktiske planleggingen og de operative virksomhetene:

- a. Tydelig inndeling av fysiske arealer
- b. Skilting, merking og regler
- c. Fartsregulering og soner
- d. Parkering og ordnede oppstillingsplasser
- e. Informasjon og holdningsskapende tiltak
- f. Godt drifts- og vedlikeholdsnivå

Hovedgrep 2 – «Nedgraving» av Kongens gate og bryte barrieren mellom sentrum og elven:

«Nedgravingen» gir Kongens gate et nytt gateløp under bakken fra ca. «Fordkvartalet» og frem til ca. lyskrysset ved Tippen. Opp på «tunnelen» lages det et mykt by-gateløp med allè-kvaliteter der kollektivtrafikken og mikromobilitet har prioritet, og de myke trafikantene opplever trygg ferdsel og gode opplevelser.

En sentral fordel med dette alternativet er at det ikke legger bindinger på fremtidig løsning fra Tippen og videre gjennom byen og kryssing av elven. Denne løsningen åpner også opp for parkering under bakken på egnede arealer langs traséen.

Utgangspunktet for forslaget om «nedgraving» av Kongens gate springer primært ut av følgende:

- a. Generelt hensynet til sentrum med dagens problemstillinger og ønsket om utvikling.
- b. Fjerne barrierevirkningen (mellom sentrum og elva) som følge av biltrafikken i Kongens gate.
- c. Fjerne miljøforurensingen (avgasser, støv, støy, visuell) som forårsakes av biltrafikken. Jfr. hensynet til brukerne av «Skateparken»?

Dette tiltaket vil ha flere vesentlige fordeler, og setter hensynet til sentrum først. Deretter ser vi på hensynet til biltrafikken.

Sekundær begrunnelse for «nedgraving» av Kongens gate er av følgende:

- a. Bedre og raskere trafikkflyt, som gir mindre forurensing, og større kapasitet. NB! Kommunens planer legger opp til flere tusen flere innbyggere og liv og røre i sentrum. Dette skaper mer trafikk.
- b. Nødetatene kommer raskere og sikrere frem.
- c. Gir godt grunnlag og god oppstart for å løse de overordnede trafikkutfordringene for hele byen. Dette er et overmodent tema.

Buskerud fylkeskommunes ansvar og rolle

Vi kan ikke utelukke at Fylkeskommunen på sikt kan komme til å nedklassifisere hovedveien gjennom Hønefoss, og overlate ansvaret til kommunen. Derfor haster det å få fylkeskommunen med på

tankegangen og det videre prosessløpet, mens de ennå har ansvaret for den. Forutsetningen for å sikre seg fylkeskommunens aktive rolle, er imidlertid at kommunen har en strategi som virker og som det holdes fast ved.

«Nedgraving» av Kongens gate behøver ikke å ta lang tid, forutsatt at det etableres politisk vilje, handlingsevne og at finansiering løses. Kommunen må selvsagt bidra med det som kreves på den kommunaltekniske delen i gateløpet, samt nødvendig reguleringsarbeid og kommunal planlegging/prosjektering.

Forslag til kommunal tiltaksplan for å etablere grunnlaget for gjennomføring av «nedgravingen»:

- a. Start plan- og utredningsarbeidet snarest.
- b. Etabler dialog med fylkeskommunen om finansiering og andre forhold. Vurder etablering av felles prosjekt eller felles selskap.
- c. Ringerike kommune og Buskerud fylkeskommune utreder i fellesskap ulike løsninger for prosjektdeltakelse og finansiering - herunder få frem foreløpig kalkyle. Dette må til for å overbevise fylkeskommunen om at kommunen nå mener alvor og dokumenterer vilje til gjennomføring.
- d. Kjør åpen og engasjerende infomøter med debatt der folket slipper til. Involvering!

Dersom det tar for lang tid før fylkeskommunen kan budsjettere sitt hovedbidrag, kan låneopptak med fylkeskommunal garanti finansiere utbygging - og med senere tilbakebetaling ved refusjon og f.eks. trafikantbetaling.

Det som er det politiske målet (vedtatt i en rekke planer) og grunnlaget for mobilitetsplanen er hensynet til de som bor i byen, besøker byen, byens næringsliv og samfunnsnyttig transport. Dagens store biltrafikk i bl.a. Kongens gate er helseskadelig. Skateparken er et eksempel på hvor barn/ungdom som er utsatt for miljøskadelig støv og luftforurensing.

Av hensyn til dette, og å bryte barrieren mellom bysentrum og elven må noe gjøres. «Nedgravd» Kongens gate gir god trafikk-løsning og vil være effektivt grunnlag for vitalisering av sentrum.

Politisk er det vedtatt prinsipper som bygger på følgende tenke- og handlemåte:

- a. Hensynet til mennesket og miljøet kommer først. Dermed skal gående og syklende prioriteres først når det gjelder transport på veier og gater. Men, vi må forbygge mot konflikt mellom disse to trafikantergruppene.
- b. Så prioriteres kollektivtransporten, med fremkommelighet og fleksibilitet.
- c. Til slutt kommer privatbiler (som hovedsakelig kjører rundt på bare en person).

Denne prioriteringen vil også bedre forholdene til næringslivets transportbehov.

Slik nedgraving av gater er ikke noe nytt og vanskelig. Praktiske problemer langs gata under byggeperioden løser man i dialog, med de som har eiendommer langs gaten, under planleggingen og prosjekteringen. Som eksempel kan nevnes at deler av Rosenkranzgtata i Drammen ble nedgravd tilsvarende, og bidro til store forbedringer både for boligene langs gata, bymiljøet og trafikken.

Hovedgrep 3 – Brukerfinansiering for å skape vesentlige forbedringer for innbyggerne:

Med Ringerike kommunes nåværende økonomi og utsiktene fremover, er det ikke særlig realistisk å kunne oppfylle vesentlig deler av Mobilitetsplanen og «nedgraving» av Kongens gate – uten at det går utover budsjettet til andre tjenester og virksomheter. Jeg håper jeg tar feil.

Med signaler om å bruke over 100 millioner kroner på bru over til Vesterntangen skulle man tro at økonomien er bedre enn det inntrykket som er dannet. Dersom økonomien er trang, er den broen i så

fall gal prioritering. Det er bymiljøet og trafikkproblemene i sentrum som bør prioriteres – og 100 millioner kroner burde heller brukes inn i forhandlingene med fylkeskommunen som er eier av Kongens gate.

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 forbedringene i bymiljøet – og bilisten kan til og med kunne parkere gratis et par timer i sentrum.

Bompenger, som er begrepet som er mest brukt, er et tema som ofte vekker sterke følelser og motstand, men det er viktig å se på fakta og muligheter før man trekker bastante konklusjoner. Brukerbetaling er et mer riktig navn på den faktiske handlingen, og det er ikke nødvendig med en ring av bommer rundt sentrum. Når en by står overfor behovet for å finansiere nye tiltak, er det sentralt å finne gode og fremtidsrettede løsninger som gagnar fellesskapet.

La oss få en seriøs og engasjert debatt om finansiering av viktige og nødvendige tiltak – herunder god informasjon og fakta.

Å belyse mulighetene ved eksempler er nyttig for en seriøs debatt. La oss se på et enkelt regnestykke basert på et beskjedent kronebeløp for å passere Hønefoss bru og en trafikkmengde på 22.000 kjøretøy over bybrua (ÅDT = årsdøgntrafikk).

Kr. 10 pr. passering er et beskjedent beløp, men som likevel gir store inntekter som kan gjøres om til fordeler som er større enn ulempen ved å betale dette beløpet. Det betales ikke i helgen, kun 5 dager i uken. La oss også kun regne med 45 uker av årets 52 uker. Fratrekk for ferier m.m. Da blir regnestykket: $Kr. 10 \times 22.000 \times 5 \times 45 = \underline{kr. 49,5 \text{ mill.}}$

La oss også anta at det politisk kan være aktuelt å gi fritak/rabatt for vise grupper og spesialtilfeller. Vi reduserer derfor inntekten til 40 millioner kroner. F.eks. kan en bilist som kjører tur/retur over bybrua på innen 2 timer, slippe å betale for 2. passering.

Dette eksempelet med kr. 10 pr. passering vil i løpet av f.eks. 10 år gi mulighet for bymiljøinvesteringer og drift, som også kommer bilisten til gode, i størrelsesorden en halv milliard kroner!

Jeg bor på Tyristrand og ved å betale dette beløpet når jeg passerer bybrua får jeg gleden av en triveligere by med større muligheter og attraktivitet - også for næringslivet. Hønefoss er også min by.

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 (Kongens gate m.fl.). Denne interessen har vært totalt fraværende blant annet fordi kommunen ikke har klart å være handlingsdyktige i å følge opp tidligere vedtatte planer. Hvorfor skal fylkeskommunen prioritere penger til Hønefoss når kommunen selv ikke vet hva de vil. Det er nok av andre steder i fylket som har planer og som holder fast ved sine strategier.

Dette bør utløse en betydelig investering fra Buskerud fylkeskommune, i flere hundre millioners klassen. Dette gir mulighet for å legge trafikken i Kongens gate under bakken fra Fordkvartalet og til Tippen m.m. Opp på "taket" kan kollektivtrafikken gå i skjønn forening med myke trafikanter som kan bevege seg i vakre bygater og i offentlige rom og grønne oaser. Barrieren mellom bysentrum og elven brytes!

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 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.

5. Tilleggsmerknader til ordførers utspill i Ringerikes blad om svevebane – konsekvens for behandlingen av Mobilitetsplanen

I Ringerikes blad 28.7.2025 hadde avisen en redaksjonell artikkel om ordfører Runar Johansen (H) sitt forslag om å bygge svevebane i Hønefoss. I artikkelen ble det vist til monorailen/luftbanen i byen Wuppertal i Tyskland. Det er en by med størrelse 168 km² (168.000 daa) og 360.000 innbyggere. Ordførers forslag omfatter kun ca. 3.000 daa og bare noen få tusen innbyggere.

Når ordføreren går ut offentlig med et slikt forslag må det forventes å bli tatt på alvor. Ordføreren mener altså at et teknologisk og utbyggingsmessig komplisert infrastrukturprosjekt, i en tysk by (større enn Bergen) og over 50 ganger arealmessig større enn det som ordføreren foreslår, er sammenlignbart.

Som tankespinn, som innspill til en kreativ idédugnad og for å få i gang en debatt om fremtidige transport- og trafikkkløsninger i Hønefoss – kan et slikt utspill generelt sett ha noe for seg. Men – i den situasjonen kommunen befinner seg akkurat nå – midt i en høringsfase for Mobilitetsplanen, er dette uhørt og useriøst av ordføreren. Han «skyter ned» sin egen Mobilitetsplan som ble vedtatt lagt ut til høring så sent som 2. juni d.å. Dette forslaget forstyrrer direkte høringen av Mobilitetsplanen, og trekker oppmerksomheten bort fra den. Var det kanskje meningen?

Dette ordførerutspillet kvalifiserer ordfører Runar Johansen til en vurdering om inhabilitet når Mobilitetsplanen skal opp til ny behandling, etter at høringsfristen 15. august d.å. er utløpt. Jeg skal forklare hvorfor jeg mener det:

- a. Dette forslaget er et «konkurrerende» forslag til Mobilitetsplanens høringsforslag. Det er ikke et tiltak eller løsning som kan være en del av Mobilitetsplanens konsept, struktur og system. Det blir konflikt mellom disse to konseptene. Slik ordførers utspill fremstår, og hans begrunnelse for det, gjør at ordføreren allerede nå og før høringsfristen er ute, dokumenterer at han ikke ønsker at Mobilitetsplanen skal lykkes, ei heller behandles etter intensjonene fra kommunens eget politiske styringsorgan. Uansett utfall av en slik habilitetsvurdering, vil det reises sterk tvil om ordførers lederskap i sakens behandling i formannskapet og kommunestyret. Han foreslår noe som ikke er faglig vurdert og konsekvens-utredet.
- b. Hvorfor har ikke ordføreren fremmet dette forslaget på de workshopene som har vært? Jeg deltok selv på et slikt møte der ordføreren også deltok. Han fremmet ikke slikt forslag der, og jeg er ikke kjent med at det er gjort i andre sammenhenger eller lagt frem for fagetaten til vurdering.
- c. Dersom ordføreren ønsker å være seriøs med dette forslaget, burde han sørget for at relevant politisk beslutningsorgan fremmet dette som et forslag administrasjonen skulle se nærmere på i arbeidet med Mobilitetsplanen og før høringsutkastet ble ferdig.

Lykke til med planarbeidet og videre samarbeid/samhandling med kommunens innbyggere, byens borgere og næringslivet.

Med hilsen



Arne S. Sørland

Fra: Sindre Nørgaard

Adr: Gamlevn. 90.

3531 Krokkleiva

E-mail: sindre.norgaard@gmail.com

1/7-2025

Til: Ringerike kommune

Høringsuttalelse: Bommer rundt Hønefoss!

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.

Drammen vurderte det samme for et par år siden, og hele forslaget som gikk ut på bommer, innsnevring for kjørende trafikk, færre p-plasser etc, ble nedstemt, og forslaget endte i søppelkassa.

Nå er det ny vurdering, og jeg kan ikke se at forholdene er annerledes enn tidligere, heller tvert i mot. Dvs. før var ikke Hvervenmoen en kommende handels by, utenfor Hønefoss naturlige grenser, men er nå den største utfordreren mht. kunder i området.

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.

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.

Er det slike Ringerike Arbeiderparti tenker på når de synger solidaritetssanger!

Dvs. dette forslaget er både usosialt, byen mister mange kunder, og butikkdøden får byen til å se mer ut som en grimase, enn fryd og gammen. 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.

Mvh.

Sindre Nørgaard

Emne: Mobilitetsplanen

Til: postmottak <postmottak@ringerike.kommune.no>

Sendt: 15.08.2025 19:24:28

Fra: Ole Haakon Opprud <oppole@online.no>

Dette er en høringsuttalelse til Mobilitetsplanen

Langsiktig løsning

Det er beklagelig at planen ikke omhandler langsiktige løsninger. Områderegulering Hønefoss angir ingen langsiktig løsning, og påstanden om at de myke trafikantene prioriteres i denne planen er ikke samsvar med faktum. Planen frigir ikke en eneste bilgate til myke trafikanter, eller pålegger biltrafikken noen restriksjoner, men derimot opprettholder bilens dominerende grep i byen. At den foreslår en rekke gangbroer over elva, bedrer ikke situasjonen i sentrum.

Summen av alle foreslåtte strakstiltak i mobilitetsplanen utgjør en betydelig økonomisk investering, og uten en langsiktig løsningen kan slike kortsiktige tiltak være bortkastet.

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. Målsettingen om å få biltrafikken under bakken må først å fremst sees som et miljøtiltak som frigir bilveier til annen bruk og forbedrer luftkvalitet og støy i byen.

Første etappe bør være å legge Kongens gate i kulvert med miljølukk over. Da fjernes det mest dominerende bilgrepet i sentrum, og aksene Søndre Torv-Skateparken-Søndre Park-Peterøya bindes sammen.

Hønefoss som regionalt senter

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.

Tilgjengelighet med bil fra omlandet må vies større oppmerksomhet i vurdering av tiltakene. Brukerbetaling som bare belastes gjennomgangstrafikken må etableres, og stort sentralt parkeringsareal under bakken bør vurderes. Et slikt parkeringsareal kan etableres under fremtidig bruk av ubebygget 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.

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.

«Myke» trafikanter

Gående og syklende trafikanter kan ikke behandles som en gruppe, konfliktsituasjoner mellom disse trafikantene er for store. I tillegg kommer elektriske sparkesykler som forverrer konflikten.

Personlige kommentarer

Jeg bor i sentrum av sentrum, og 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.

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. Hvordan er da luftkvaliteten nede på gateplan? Luftkvalitet og folkehelse bør være et sentral tema i en løsning med gjennomgangstrafikken lagt under bakken.

Med vennlig hilsen
Ole Haakon Opprud

Høringsuttalelse til overordnet mobilitetsplan i Hønefoss



RINGERIKE
KOMMUNE

Innsendt: 04.08.2025 16:00

Referanse-ID: 5CQ-THY

Skjema-ID: RKO-56

Innledning

Innsending av høringsuttalelse

Informasjon

Uttalelsen kommer fra

☒ Privatperson

Privatperson:

Fødselsnummer

Fornavn

Knut

Etternavn

Kirkaune

Gatenavn

Hofgaardsgate 4b

Postnummer

3510

Poststed

Hønefoss

Telefon

90061871

E-post

knkirkau@gmail.com

Uttalelse

Din uttalelse

I følge posisjonens samarbeidsavtale tas det sikte på å innføre to-timers gratis parkering i sentrum. I Ordførers 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.

Jeg kan ikke se at dette er nevnt konkret i Mobilitetsplanen.

Handicappede med utgang fra bil med heis bak har ikke tilstrekkelig plass til av- og påstigning da plassene er for trange. Dette bør avhjelpes i planen.

Bomring er ikke aktuelt.

Vedlegg

Last opp dokument(er)

Temaplan for mobilitet – leveringsfrist 15. August 2025

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

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

Kommentarer og forslag til mobilitetsplanen.

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

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

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

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

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

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

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

Et annet tema som brukes feil i dag, er at biltrafikk skaper mer forurensning – selv om dette er tilbakevist i rapporten «Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss 2026-2035». Elbil/elbusser og el varetransport vil fortsette å utvikle seg i tråd med bilsalget av el kjøretøy som senest i år ligger på 97,4 prosent av alt salg.

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

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

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

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

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

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

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

Hønefoss, 14. august 2025

Knut H. Nyhagen

Blomsgate 21

3510 Hønefoss

Tel.: 4004 1550

Epost: knut@nyhagen.eu

Vedlegg; Power Point fra 2018, fortsatt like relevant.



Hønefoss 2030 - 2050

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

Knut H Nyhagen
21.08.18

Hønefoss 2030

NÆR FREMTID – LOKALKOMMUNIKASJON – BYPLAN FASE 1

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

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

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



Hønefoss 2030

NÆR FREMTID – LOKALKOMMUNIKASJON – BYPLAN FASE 1



BYENS ANSIKT BESTEMMES AV BYENS ADKOMST OG SERVICE

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

Hønefoss 2030

NÆR FREMTID –
LOKALKOMMUNIKASJON
– BYPLAN FASE 1

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



Foto: Frode Johansen, Ring. blad

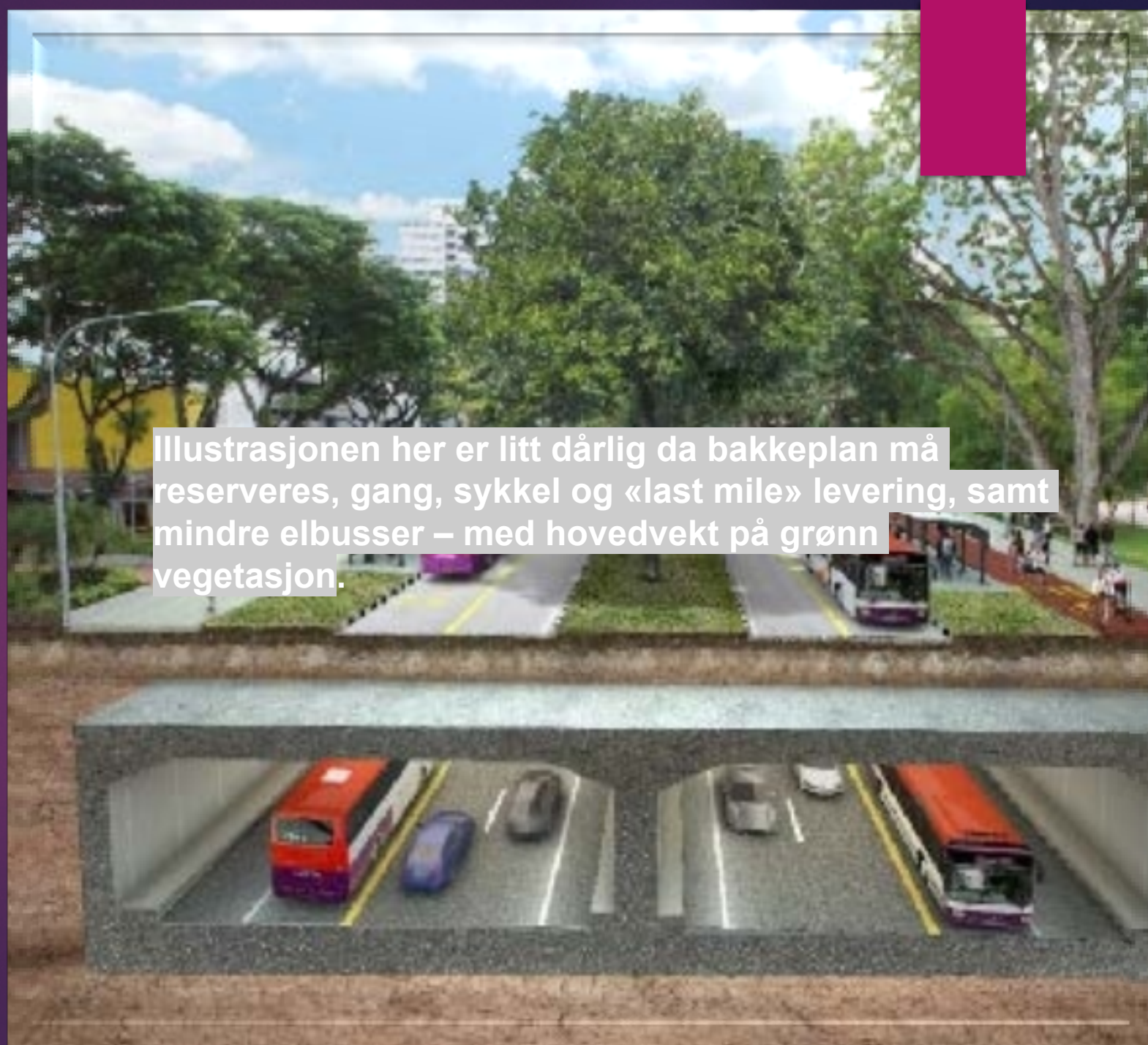
Hønefoss 2030

NÆR FREMTID – LOKALKOMMUNIKASJON – BYPLAN FASE 1

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

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

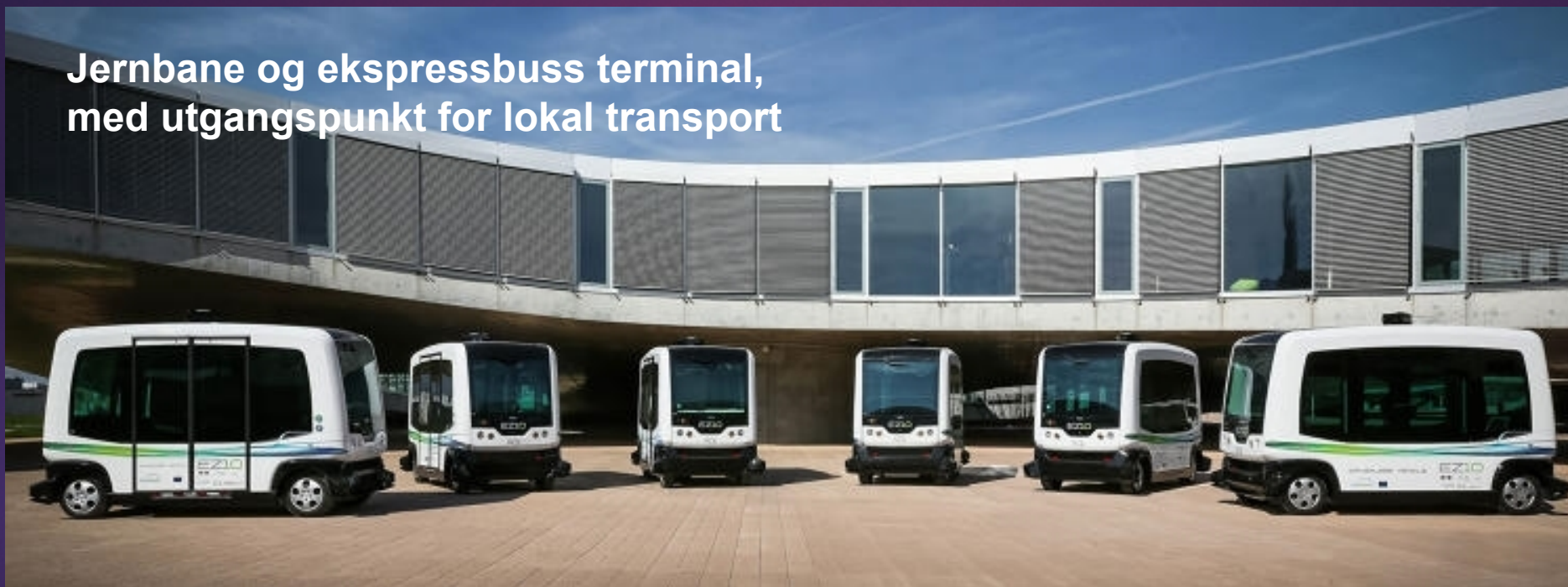
◆ Eventuelt med pendler-parkering ifm. med regionale busser, jernbane og autonome, hyppig sirkulerende el – bybusser. Hvert 10. minutt i mest trafikkerte sentrumsområder.



Hønefoss 2030

NÆR FREMTID – LOKALKOMMUNIKASJON – BYPLAN FASE 1

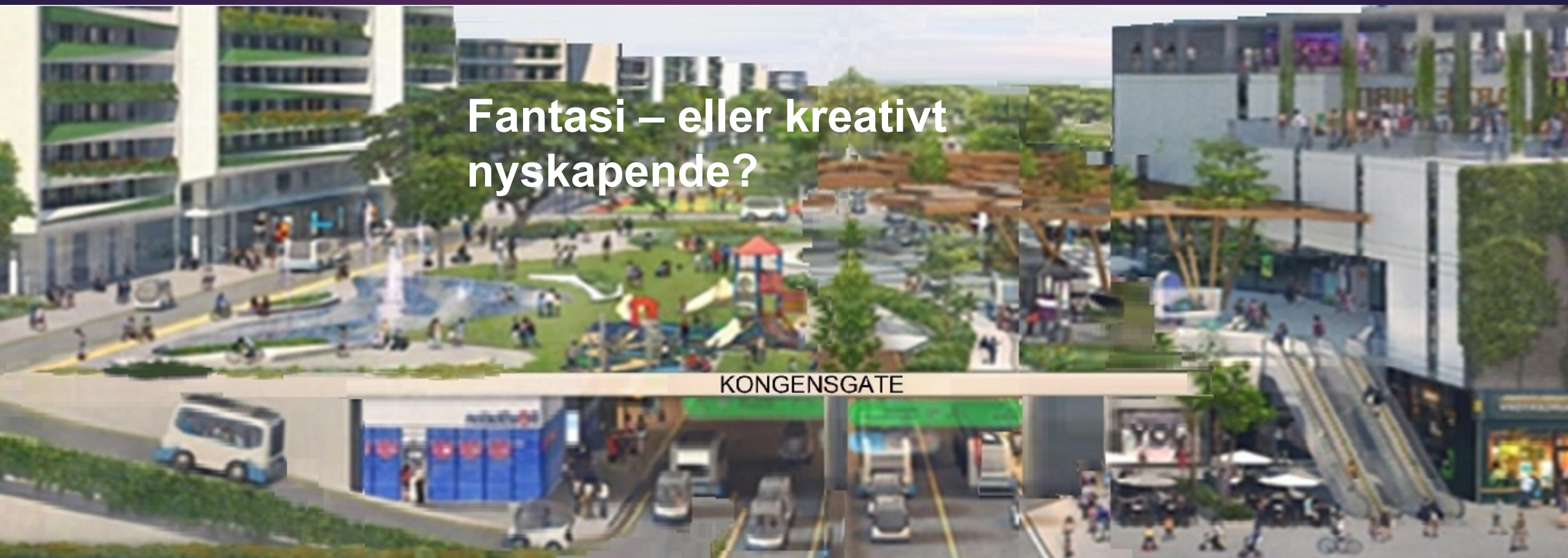
Jernbane og ekspressbuss terminal,
med utgangspunkt for lokal transport



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

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

Hønefoss 2030 – 2050 fase 2



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

Hønefoss 2030

NÆR FREMTID – LOKALKOMMUNIKASJON – BYPLAN FASE 1

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

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

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



Hønefoss 2030

NÆR FREMTID – LOKALKOMMUNIKASJON – BYPLAN FASE 1



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

Kampen om gaterommet

Gaterommet omfatter arealene mellom husveggene på hver side og skal håndtere privatbilisme, offentlig transport og holdeplasser, varetransport, sykkelveier, fortau/gangveier, grøntanlegg, parkeringsplasser og tekniske innretninger.

Fra gammelt av var gatene brede nok til at to hestevogner kunne passere hverandre. Senere ble gatebredden fastsatt til 12,5 meter med fortau på begge sider, slik de fleste gatene i Hønefoss er i dag. Fortau er som regel skilt fra veibanen med kantstein. Det vil si at det var skille mellom den rullende trafikk og gående trafikk. Da sykkelene ble populære ble også den henvist til veibanen, helt til høyre mot kantsteinen. Dette førte, med økende biltrafikk, til uheldige situasjoner og ulykker. For å bøte på det ble syklisten anbefalt å sykle midt i veibanen slik at syklisten var godt synlig for bilisten. Bilistenes vedvarende klager på forholdet førte til at sykkelene til slutt havnet på fortauet. I det siste har man fått elsparkesykkel, som også har havnet på fortauet. 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.

Så nå er det på tide at fotgjengeren igjen overtar sitt tilmålte areal og henviser rullende trafikk til gata!

Da det er stor forskjell på biler, elsparkesykler og syklistene 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 ene siden og sykkelveien på den andre siden. Utenfor sentrumsområde kan man bruke gang- og sykkelveier som fellesareal for gående og syklende.

Ifølge Statens vegvesens håndbok N100 (2014A) er fortau **hovedløsningen** for gående, og bør være tosidig, men kan være ensidig eller falle bort i boliggate med lav trafikk. Fortausbredden skal være på minst 2,5 meter, og mer hvis det er mange gående. I Norge er sykling tillatt på fortau når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for fotgjengerne. I de fleste andre land er sykling på fortau forbudt.

”Fortau er altså den delen av en bygate som er **reservert** fotgjengere. Fotgjenger er en person som beveger seg til fots i trafikken. Etter trafikreglene regnes også den som går på ski eller rulleski, fører rullestol, sparkstøtting eller aker kjelke, leier sykkel eller moped, triller barnevogn eller bruker lekekjøretøy som gående.” (Store norske Leksikon)

Fortau og gågater har som formål å separere fotgjengere fra motorisert trafikk og dermed å redusere risikoen for ulykker og alvorlige skader blant fotgjengerne samt gjøre det tryggere og triveligere å være fotgjenger. Nå er det motsatte tilfelle. Problemet er at både sykler og elsparkesykler nesten ikke høres, og de kommer ganske raskt. Det fører ofte til nestenulykker og oppfattes som lite trygt av fotgjengeren. Det er derfor nødvendig å separere fotgjengeren fra den øvrige trafikk.

Gågata i byen vår består av Søndre Torg og de fem tilstøtende gatene; del av Storgata, del av St. Olavs gate, del av Stabells gate, del av Hønefoss bro og del av Kirkegata. En gågate er en gate uten fortau der kjøring med motorkjøretøy ikke er tillatt, unntatt til varelevering i bestemte perioder på døgnet. 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. Sykler og elsparkesykler kjører hvor som helst i gågateområdet og tar ofte ikke tilbørlig hensyn til de gående. For meg er elsparkesyklene mest irriterende. Plutselig var de bare der og folk tok dem i bruk, skadet seg selv og plaget andre – fra første dag. Det var ingen demokratiske prosesser som det vanligvis er i forkant av et så stort inngrep i bybildet. For meg, som funksjonsfrisk, er elsparkesyklene først og fremst en daglig irritasjon. For eldre og personer med funksjonsnedsettelse er elsparkesykkelen 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 elsparkesykkelen. Dessuten er tryggheten i bybildet under betydelig press. At det fremdeles er lov å kjøre elsparkesykkel på fortauet er vanskelig å forstå. Det synes helt klart at forholdet må reguleres.

Forslag til løsning for en bestemt tidsperiode:

- 1) For å få en sammenhengende sykkelvei foreslås at det østre fortau mellom Dalsbråten og ”Gummikrysset” til bruk for sykkel og elsparkesykkel; det omfatter Osloveien, Kongens gate og Hønengata. Det vestre fortau brukes av fotgjengere. På den måten separeres de ulike trafikkantene.
- 2) Fra rundkjøringen nederst i Stogata og frem til Kong Ringsgate fjernes gateparkeringen på høyre side (mot torvet) slik at dette arealet kan brukes av sykkel/elsparkesykkel. Fortauene skal kun være forbeholdt fotgjengere.

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 elsparkesykler 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 bøtlegges som trafikkforeteelse.
- 2) Det opprettes plasser for hensetting av elsparkesykler ved inngangen til alle gater som fører inn til Søndre Torv.
- 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 trafikkanter, og MÅ endres – snarest!

La meg til slutt si; jeg er ikke motstander av elsparkesykler, jeg er bare for at de områder de skal ha lov å ferdes og parkeres, må reguleres. For øvrig mener jeg at elsparkesykkelen 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.

Dette er mitt innspill til: Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss.

Med hilsen
Jan Solgård

Høringsuttalelse til overordnet mobilitetsplan i Hønefoss



RINGERIKE
KOMMUNE

Innsendt: 08.08.2025 09:36

Referanse-ID: 9NK-V7F

Skjema-ID: RKO-56

Innledning

Innsending av høringsuttalelse

Informasjon

Uttalelsen kommer fra

☒ Privatperson

Privatperson:

Fødselsnummer

Fornavn

Hanne Emilie

Etternavn

Hoås

Gatenavn

Stigsrudveien 6

Postnummer

3520

Poststed

Jevnaker

Telefon

47449891

E-post

hanneharambrathen@gmail.com

Uttalelse

Din uttalelse

Hei. Jeg vil bare komme med et innspill om lekeplassen i sentrum, den er relativt nære parkering og det kommer også lastebiler med vareleveranser på torget innimellom. For oss med små barn hadde det vært veldig fint om lekeplassen var inngjerdet med port man kan lukke. Gjerne også flere

lekeplasser i byen feks. I parken. I Oslo har de fått flere fine kreative lekeplassen i det siste hummer på akerbrygge og en skliepark i Tøyenparken noe sånt hadde vært fint i Hønefoss . Mvh Hanne Hoås

Vedlegg

Last opp dokument(er)

Høringsuttalelse til overordnet mobilitetsplan i Hønefoss



RINGERIKE
KOMMUNE

Innsendt: 08.08.2025 08:08

Referanse-ID: 2SF-JQZ

Skjema-ID: RKO-56

Innledning

Innsending av høringsuttalelse

Informasjon

Uttalelsen kommer fra

☒ Privatperson

Privatperson:

Fødselsnummer

Fornavn

Frank

Etternavn

Tverran

Gatenavn

Gøtzschesgate 1

Postnummer

3513

Poststed

Hønefoss

Telefon

97595520

E-post

frank@tverran.no

Uttalelse

Din uttalelse

Høringsinnspill til «Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss» – alternativ utviklingsretning langs E16

Jeg viser til kommunens høringsutkast til temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss, og ønsker å komme med et

innspill om en alternativ utviklingsstrategi for byens sentrumsfunksjoner.

1. Bakgrunn

Hønefoss' nåværende bykjerne har historisk oppstått som følge av industrivirksomhet ved Hønefossen, først og fremst sagbruk, møller og senere kraftproduksjon. Byens plassering ved møtet mellom to elver var opprinnelig en styrke, men skaper i dag betydelige utfordringer for mobilitet og arealutvikling:

Elvebarrierer gjør det kostbart og komplisert å etablere et godt utbygd gatenett med alternative ruter.

Topografi med høye leirskrånninger rundt sentrum begrenser mulighetene for utvidelser og skaper flaskehalser.

Trafikkbelastning i sentrum forsterkes av gjennomkjøring, spesielt fordi hovedveinettet ikke avlaster sentrumsårene tilstrekkelig.

2. Prinsippet om å flytte vekstaksen

Vi mener det bør vurderes en gradvis forskyvning av byutviklingen slik at nye sentrumsfunksjoner og vekst konsentreres langs E16-aksen mellom Norderhov og Veien. Denne korridoren har flere fordeler:

God tilgjengelighet for bil, buss og fremtidig jernbanestasjon.

Flatt terreng og færre fysiske barrierer enn i dagens sentrum.

Mulighet for moderne kvartalsstruktur med bedre trafikkavvikling og integrerte gang- og sykkelløsninger.

Reduserte konflikter mellom

gjennomgangstrafikk og lokalt byliv.

Nærhet til eksisterende og planlagt næringsbebyggelse, som kan gi synergieffekter.

3. Forslag til hovedgrep

Etabler et nytt hovedsenter for handel, kultur og administrasjon i korridoren Norderhov–Veien, med funksjonell tilknytning til E16 og kollektivknutepunkt.

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.

4. Forventede gevinster

Bedre fremkommelighet på veinettet og mindre kø i dagens sentrum.

Økt arealeffektivitet og bedre utbyggingsøkonomi i nye områder.

Mulighet for å bygge en moderne bystruktur som er tilpasset fremtidens mobilitetsformer og klimamål.

Frigjøring av dagens sentrum fra tung trafikk, til fordel for byliv og turisme.

5. Avslutning

Jeg oppfordrer kommunen til å inkludere en mulighetsstudie for en ny byakse langs E16 i det videre planarbeidet, som supplement til dagens fokus på mobilitetstiltak i eksisterende sentrum. Dette kan gi Hønefoss et mer robust utviklingsgrunnlag for de neste 50–100 årene.

Vedlegg

Last opp dokument(er)

Industri-og Næringspartiet
Ringerike INP

Høringssvar INP

INP mener planen slik den foreligger ikke er i overenstemmelse 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. Planen forutsetter nærmest en bilfri by hvor alle skal parkere på innfartsparkeringer. Eller slik planen foreligger hvor folk skal tvinges til en parkering utenfor sentrum.

Svar på tiltak prioritert av administrasjonen.

Punkt 1:

INP kan være enig i det innføres 30 sone gjennom Hønefoss sentrum, men det bør brukes tid på å finne løsninger for større trafikkavviklinger.

Punkt 2:

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. 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. Eksempel: Ringerike kommune har selv satt grensene for skolekretser og flere barn på Vesterntangen har Benterud som sin skole, dette har også ført til at mindre barn i samme krets søker seg til Eikli barnehage. Skal disse pålegges bompenge hver dag for å kjøre barn? Fullstendig uakseptabelt, og INP vil ikke under noen omstendighet støtte noe slikt.

Punkt 3:

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. 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. 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. Dette er noe handelsstanden i Hønefoss selv har ytret ønske om. INP ønsker heller ikke en forlengelse av gågaten slik det kan forespeiles på dette tidspunkt.

Punkt 4:

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. 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 kryssning kan det være en løsning frem i tid.

Punkt 5:

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.

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. Skal kollektivtransport fungere må både ruter og avganger være slik at folk ser at dette kan fungere i hverdagen. Tvang er ingen løsning. Slik det er i dag på Ringerike er det knapt et sted eller rute som folk føler de med fordel kan bruke. De som er eldre, eller unge bruker kanskje bybuss eller annet, men for at folk flest skal kunne ta det valget må dagens kollektivtransport få et ekstremt stort løft før et flertall velger kollektivt. Vi har ikke en gang klart å lage ruter som er tilpasset arbeid på Hensmoen eller Kilemoen. INP mener det er feil å basere seg på dette når vi de nærmeste årene ikke kan se bedring på dette.

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 Hønengaten. 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. Med ny gang og sykkelvei gjennom Børdal ville også den trygge skoleveien fra disse områdene være langt unna eksisterende 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.

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.

Ringerike er mer enn Hønefoss sentrum, og med dagens priser på boliger tror jeg flere vil velge løsninger utenfor sentrum. Fortetting er ikke fremtiden alene, og transportsystemer har aldri vært lenger unna enn nå. Vi kan ikke jobbe med forventinger som ikke er realistiske, vi må jobbe med det som er en realitet, og det er et stort nedtrekk i kollektivtransport.

MVh
Industri-og Næringspartiet
v/ Gruppeleder
Roger Larsen



Møteprotokoll

Utvalg: Eldrerådet
Møtested: Rådhuset - Formannskapssalen
Dato: 11.08.2025
Tid: kl 10:00 - 12:20

Dagsplan:

10:00 - 10:05 Opprop og møteinnkalling
10:05 - 10:30 Orienterer om mobilitetsplan ved Samfunn og næringsavdelingen v/ Nicholas Harris-Baxter, rådgiver samfunn og næring
10:30 Saksliste

Rolle	Følgende medlemmer møtte	Parti
Leder	Gondola Guttormsen	FOV
Nestleder	Anders Lundesgaard	FOV
Medlem	Gerd Torp Andersen	FOV
Medlem	Kirsti Sofie Løvlie	FOV
Medlem	Hans Even Braaten	pp
Medlem	Anita Prøsch Storbraaten	FRP
Medlem	John Andreas Bakken	AP

Fra administrasjonen:

Christine Myhre Bråthen
Guro Li Tilstede for behandling av sak 18/25
Tom Morten Bomstad Nilsen

Møtenotater

Presentasjoner fra møtet finner du her:

<https://www.ringerike.kommune.no/innhold/politisk/Dybdekunnskap-politisk/>

Leder tok opp innkalling, saksliste og dagsorden som ble enstemmig godkjent og møtet satt, med følgende:

**Høring av temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss.
Høringsfrist 15. august 2025**

Eldrerådet ønsker å gi følgende innspill:

Iverksette strakstiltak mot hendelse hvor det er forbud mot sykling og micromobilitet i gågater og Søndre torg – sette opp skilter i forbindelse med dette som et strakstiltak

Kulturtiltak for å implementere tiltakene

Innføre 30 km/t fartsgrense på anbefalte steder i mobilitetsplanen.

Gratis buss fra innfartsparkeringene til og fra sentrum for seniorer og bevegelseshemmede.

John Bakken (Ap) fremmet følgende spørsmål:

Bakken etterspurte status for spørsmål om offentlig toalett i næringslokaler i Dalsbråthen og på Hvervenkastet

Kommunalsjef Christine Myhre Bråthen svarte følgende

Det er toaletter i de fleste butikker på Dalsbråthen og Hvervenkastet, men de kan være dårlig merket.

Administrasjonen vil på vegne av Eldrerådet sende en oppfordring til næringslivet via RNF hvor de oppfordrer næringslivet på nevnte steder til bedre merking av publikums toalettene.

John Bakken (Ap) fremmet følgende spørsmål:

Bakken etterspurte status vedr. lang ventetid for svar på klager.

Kommunalsjef Myhre Bråthen gav sitt svar muntlig i møte

Leder Gondola Guttormsen fremmet følgende:

Internasjonal dag for eldre 1. oktober.

Eldrerådet ønsker en årlig fast markering av dagen, sammen med kultur og pensjonistforeningene på Ringerike. Eldrerådet ønsker å se dette i sammenheng med årlig invitasjon til pensjonistforeningene i Ringerike for å kunne skape en tett og god dialog.

Kommunalsjef Myhre Bråthen vil ta initiativ til å sette ned en arbeidsgruppe som vil planlegge for denne dagen.

Gerd Torp Andersen ble enstemmig valgt til å delta i arbeidsgruppen.

Leder Gondola Guttormsen fremmet følgende:

Senteret for et aldersvennlig Norge arrangerer en digital konferanse 28. oktober 2025, hvor tema er forventningsgap.

Ønsker Eldrerådet å sette opp et temamøte i denne sammenheng for å kunne delta felles på dette?

Et enstemmig Eldreråd bifalt forslaget.

Ekstraordinært temamøte 28. oktober 2025

Sted: Rådhuset 8 etg.

Tid: 09:00 - 16:00

Leder Gondola Guttormsen fremmet følgende:

Pernille V. Vetvik, Klinisk ernæringsfysiolog i Ringerike kommune har henvendt seg til leder for Eldrerådet med følgende forespørsel:

Ringerike kommune ønsker å starte et nytt tilbud knyttet til matglede og god ernæring for seniorer. Dette skal hovedsakelig være knyttet til dagsentrene, servicesentrene og hjemmeboende.

I den forbindelse ønsker vi å involvere Eldrerådet for å sikre at tilbudet er tilpasset, og når målgruppen. Vi ønsker en representant fra Eldrerådet som kan sitte i en prosjektgruppe gjennom perioden fra utvikling til implementering (frem til juni 2026).

Kan Eldrerådet slutte seg til dette?

Et enstemmig Eldreråd bifalt forslaget.

Kirsti Sofie Løvlie ble enstemmig valgt til å deltar fra Eldrerådet.

Anders Lundesgaard fremmet følgende:

Det arrangeres Seniorfestivalen i 22 – 24 oktober 2025

Eldrerådet er invitert til å markerer seg med evt. stand.

Anders Lundesgaard fikk av Eldrerådet ansvar for å følge opp dette.

Underskrifter:

Anita Prøsch Storbraaten

Gondola Guttormsen

Gerd Torp Andersen

Møtesekretær

Trude Svendsen Bjerkås

Sakliste

Sak nr.

Sakstittel

18/25

Kommuneplanens arealdel 2025-2037 innspill fra råd og utvalg til avgrenset høring

19/25

Vurdering av 'Grønn omsorg' som tiltak – anbefaling om omprioritering

18/25 Kommuneplanens arealdel 2025-2037 innspill fra råd og utvalg til avgrenset høring

Vedtak:

Kommunedirektørens innstilling:

Forslag til kommuneplanens arealdel for 2025-2037 tas til orientering.

Kommunedirektørens innstilling:

Forslag til kommuneplanens arealdel for 2025-2037 tas til orientering.

11.08.2025 Eldrerådet

Behandling

Leder foreslo voteringsrekkefølge, som ble enstemmig vedtatt.

Avstemming:

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt uten merknad

ELD - 18/25 Vedtak:

Kommunedirektørens innstilling:

Forslag til kommuneplanens arealdel for 2025-2037 tas til orientering.

19/25 Vurdering av 'Grønn omsorg' som tiltak – anbefaling om omprioritering

Vedtak:

Kommunedirektørens innstilling:

1. Det gjennomføres ingen ny anskaffelse med aktører innenfor "Grønn omsorg" ved avtaleperiodens utløp. Ressursene som frigjøres, benyttes til å videreutvikle aktivitetstilbud, med mål om å skape et bredere tilbud som favner et større interessefelt hos innbyggere med ulike utfordringer.
2. Styrking og øke bredden av aktiviteter i dagaktivitetstilbud skal også gjøres gjennom økt samarbeid med frivillige. Aktivitetstilbud til hjemmeboende personer med demens, yngre personer med demens og aktivitetstilbud til mennesker med psykisk uhelse skal prioriteres.

Eldrerådet støtter tiltaket for å nå bredden, dette for å komme tidlig inn i aktivitet for å styrke fysisk og psykisk helse

Kommunedirektørens innstilling:

1. Det gjennomføres ingen ny anskaffelse med aktører innenfor "Grønn omsorg" ved avtaleperiodens utløp. Ressursene som frigjøres, benyttes til å videreutvikle aktivitetstilbud, med mål om å skape et bredere tilbud som favner et større interessefelt hos innbyggere med ulike utfordringer.
2. Styrking og øke bredden av aktiviteter i dagaktivitetstilbud skal også gjøres gjennom økt samarbeid med frivillige. Aktivitetstilbud til hjemmeboende personer med demens, yngre personer med demens og aktivitetstilbud til mennesker med psykisk uhelse skal prioriteres.

11.08.2025 Eldrerådet

Behandling

Eldrerådet felles forslag, foreslått av Anita Prøsch Storbraaten, Fremskrittspartiet

Eldrerådet støtter tiltaket for å nå bredden dette for å komme tidlig inn i aktivitet for å styrke fysisk og psykisk helse

Christine Myhre Bråthen, kommunalsje informerte kort om temaet

Leder foreslo voteringsrekkefølge, som ble enstemmig vedtatt.

Avstemming:

Kommunedirektørens innstilling, samt Eldrerådet felles forslag, ble enstemmig vedtatt som Eldrerådets råd til kommunestyret.

ELD - 19/25 Vedtak:

Kommunedirektørens innstilling:

1. Det gjennomføres ingen ny anskaffelse med aktører innenfor "Grønn omsorg" ved avtaleperiodens utløp. Ressursene som frigjøres, benyttes til å videreutvikle aktivitetstilbud, med mål om å skape et bredere tilbud som favner et større interessefelt hos innbyggere med ulike utfordringer.
2. Styrking og øke bredden av aktiviteter i dagaktivitetstilbud skal også gjøres gjennom økt samarbeid med frivillige. Aktivitetstilbud til hjemmeboende personer med demens, yngre personer med demens og aktivitetstilbud til mennesker med psykisk uhelse skal prioriteres.

Eldrerådet støtter tiltaket for å nå bredden, dette for å komme tidlig inn i aktivitet for å styrke fysisk og psykisk helse