

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.



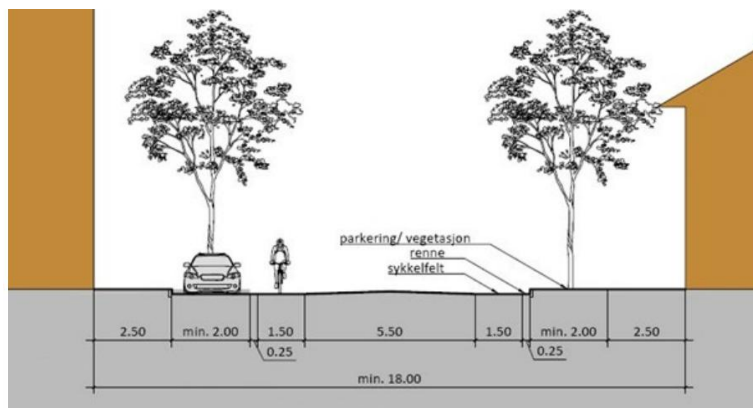
Mulig sykkelløsning i illustrasjonsplan til Områderegulering Hønefoss 2019 langs fylkesvei.



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?

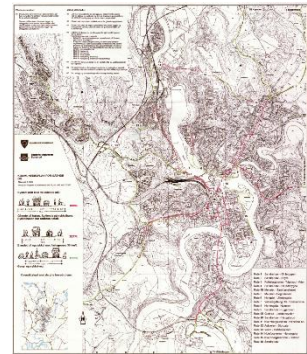
Betyr avviklingen av sykkelløsningen at kommunen og fylket har samarbeidet om at denne løsningen med tosidig sykkelfelt skal avsluttes, og at reguleringsplan for Hønengata derfor ikke lenger er gyldig? Dersom tiltaket er midlertidig, burde disse midlene istedenfor ha gått til samarbeid med Ringerike 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

