



RINGERIKE
KOMMUNE



Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss

2026-2035

Innhold

Innhold.....	2
1. Sammendrag	4
1.1 Tre hovedkategorier.....	5
1.2 Prioriterte tiltak i temaplanen	5
2. Introduksjon.....	7
2.1 Sak 39/24 – Prosjektmandat.....	7
2.2 Sak 11/25 – Oppdatert prosjektmandat	7
2.3 Formål for temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss	8
2.4 Geografisk avgrensning til temaplanen.....	8
2.5 Sammenheng mellom Hønefoss, Heradsbygda og Haugsbygd	9
2.6 Bærekraftig mobilitetsplanlegging	9
3 Strategisk rammeverk – Grunnleggende prinsipper.....	11
3.1 Kommunale føringer	11
3.2 Regionale føringer	14
3.3 Nasjonale føringer	15
4 Dagens mobilitet i Hønefoss.....	17
4.1 Veisystemet rundt Hønefoss	17
4.2 Miljøvirkninger av veitrafikk	19
4.3 Gående og syklende	20
4.4 Kartlegging av eksisterende infrastruktur og transportmidler	21
4.5 Trafikksikkerhet og ulykker i Hønefoss	24
5 Framtidens mobilitet i Hønefoss	25
5.1 Hvordan reiser vi i dag? Lite endring i reisemiddelfordelingen 2013-2025	25
5.2 Hvordan reiser vi i 2035?	25

5.3 Langsiktige infrastruktur i Hønefoss: Plan 431 Områderegulering Hønefoss	28
5.4 Utfordringer mot nullvekstmål og målene for mobilitet i Hønefoss	28
5.5 Utfordringer for unge befolkning i Hønefoss	30
5.6 Mobilitetsutfordringer for eldre befolkning	31
6 Mobilitet – Demografiskiftet og folkehelse	32
6.1 Demografiskiftets påvirkning på fremtidens mobilitet	32
6.2 Folkehelse	32
6.3 Aktiv mobilitet - En investering i dag, med verdi for fremtiden	33
7 Medvirkningsprosess	34
7.1 Mobilitet i Hønefoss – Innspill om hva fungerer bra og hva kan bli bedre?	34
7.2 Offentlig høringsprosessen	36
8 Tiltak og løsninger	37
8.1 Norconsult utredning	37
8.2 Transportutredning Hønefoss	48
8.3 Forprosjekt – Kortsiktige tiltak	50
8.4 Alternative tiltak med effekt på trafikken	51
9. Gjennomføring og finansiering	53
9.1 Gjennomføring	53
9.2 Finansiering	53
Referanser	58
Vedlegg	58
Kilder	58

1. Sammendrag

For å lykkes med at Hønefoss skal bli en mer tilgjengelig og attraktiv by, er det viktig at innbyggere, bedrifter og besøkende opplever Hønefoss som en trygg by hvor det er enkelt å gå, sykle og ta kollektivt. Planens fokus er mobilitet på myke trafikanter premisser. Sentrum skal ha god tilgjengelighet med bil og parkering samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk. Sammen skal vi skape en enklere og tryggere reisehverdag.

Hønefoss blir ofte omtalt som bilbyen med lange køer og lang ventetid. Årsaken er unødvendig mye gjennomgangstrafikk da mange som skal østover eller fra nord til sør velger «snarveien» gjennom sentrum fremfor å kjøre hovedveien langs E16. Hvilke realiserbare tiltak kan vi gjøre på kort sikt, slik at de som faktisk *ikke* skal inn til byen velger å kjøre utenfor?

En annen årsak til mye biltrafikk i Hønefoss, er unødvendige korte bilturer internt i sentrum. Hvilke tiltak kan gjennomføres for å redusere dette, og som gjør det relativt sett mer attraktivt å la bilen stå eller parkere litt lenger utenfor sentrum?

Denne temaplanen forsøker å svare ut hvilke mobilitetsutfordringer Hønefoss har, og hvordan kommunen kan løse utfordringer for å gi mer rom og areal til levende, trygge og trivelige byrom. Foreslåtte tiltak er grep som har positiv virkning for demografiskiftet og folkehelseutfordringer samt for klima og miljø.

Planen består av tre hovedkategorier av tiltak som bygger opp under målsettingene i byutviklingsstrategien. Tiltakene har mål om å redusere bilbruk basert på dagens infrastruktur, og vise hvordan det kan bli lettere å komme seg til og rundt i Hønefoss sentrum. Vurderingen av hvilke tiltak som bør prioriteres på kort sikt, er basert på hvilke tiltak som vil gi best effekt for å øke andelen gående, syklende og kollektivreisende samt vurderinger knyttet til kostnader og gjennomførbarhet. En mer detaljert oversikt finnes i vedlegg 2.

Hovedfokuset er rettet mot realiserbare tiltak som vil gi god effekt. Det kortsiktige tidsperspektivet frem mot 2035, er valgt som en realistisk periode for å iverksette tiltak som krever samarbeid med andre interessenter og for å utvikle finansieringsmodeller som legger til rette for gjennomføring av de mer kostnadskrevende tiltakene. Finansiering er en utfordring, men også en mulighet til å tenke nytt. For å realisere flere av de endringene vi ønsker oss, må vi utforske nye løsninger, samarbeidsformer og finansieringsmodeller som kan bidra til å gjøre visjonene våre mulig.

Som grunnlag for prioriterte tiltak, benyttes faglige anbefalinger fra oppdaterte analyser og utredninger utført vinteren 2024/2025 samt prinsippene i byutviklingsstrategien og vedtatt områderegulering Hønefoss (byplanen) inkludert transportutredning og kollektivutredning.

Kommunen og fylkeskommunen har et begrenset økonomisk handlingsrom, og har utfordringer med å finansiere viktige mobilitetstiltak. Det er derfor sett på effektive tiltak som ikke koster så mye, og det er tenkt nytt om finansiering om hvordan kommunen skal klare å gjennomføre de mer kostbare tiltakene.

1.1 Tre hovedkategorier

Temaplanen presenterer tiltak som er delt inn i tre hovedkategorier basert på hovedprinsippene i byutviklingsstrategien for Hønefoss 2018-2040. Kategoriene dekker ulike aspekter av utvikling som tiltakene kan bidra til å realisere. De tre kategoriene som tiltakene er inndelt i er som følger:

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

1.2 Prioriterte tiltak i temaplanen

I tråd med politisk vedtak, er fokuset i temaplanen på kortsiktige tiltak som bygger på realiserbare idéer og nyskapende løsninger for hvordan vi best kan løse fremkommelighet innenfor grensen for langsiktig vekst i Hønefoss, til det beste for dagens og fremtidens innbyggere og næringsliv.

Temaplanen lister opp totalt 18 tiltak som har blitt valgt ut fra oppdatert kunnskapsgrunnlag, og med tanke på at de er realiserbare. Tiltakene har som mål å bidra til å gjøre byen mer trivelig, tilgjengelig og tryggere.

Videre er det lagt vekt på å utvikle mer tilgjengelige innfartsparkeringer som gir bedre tilgang for myke trafikanter og reduserer bilavhengigheten i sentrum, noe som fremmer en mer bærekraftig byutvikling. Det anbefales å prioritere seks tiltak som kan tas inn i kommunens økonomi- og handlingsplan for 2026-2029. Det er også viktig at det settes av midler i det årlige budsjettet til kommunen.

Prioritet	Prioriterte tiltak	Kilde
1	Tiltak 1: Innføre 30 km/t-sone i Hønefoss sentrum	Norconsult-utredning, medvirkning, TØI
2	Tiltak 12 og 13: Etablere innfartsparkering kombinert med trafikantbetaling	Norconsult-utredning, Transportutredning Hønefoss, Medvirkning, byutviklingsstrategien, befarung i sentrum
3	Tiltak 5: Utvikle og etablere sammenhengende og universelt utformet gang- og sykkelnettverk (kommunale veier)	Medvirkning, TØI, syklistforeningens undersøkelse
4	Tiltak 2: Øke fremkommelig og forbedre kryssing av Kongens gate	Medvirkning, byutviklingsstrategien, befarung i sentrum
5	Tiltak 6: Øke vinterdrift av fortau- og sykkelanlegg	Medvirkning, TØI

Tiltakene i tabellen nedenfor er delt i to tidsperspektiver (2026-2029 og 2030-2035). Tiltakene i perioden 2026–2029 er kortsiktige og bør gjennomføres først, da de legger grunnlaget for videre arbeid. Tiltak i 2030-2035 er mer omfattende å gjennomføre og krever samarbeid med andre aktører og krav for finansiering og inklusjon i handlingsplan for Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen.

Tiltakene nedenfor har ikke en prioritert rekkefølge foruten de gitte prioriteringene nevnt ovenfor (prioritet 1 – 5).

1.2.1 Tiltak – Trygge, gode, blågrønne byrom og -akser for alle

Tiltak	Tidsperspektiv
Tiltak 1 Innføre 30 km/t-sone i Hønefoss sentrum	2026-2029
Tiltak 2 Forbedre kryssing og fremkommelighet over Kongens gate	2026-2029
Tiltak 3 «Fra vei til gate» i Hønefoss – for bedre trafikksikkerhet	2026-2029
Tiltak 4 Utvide areal til byliv i sentrum	2026-2029

1.2.2 Tiltak – En mer tilgjengelig by

Trygghet og tilgjengelighet for gående og syklende

Tiltak	Tidsperspektiv
Tiltak 5 Sammenhengende og universelt utformet gang og sykkelnettverk (kommunale veger)	2026-2029
Tiltak 6 Vinterdrift av fortau- og sykkelanlegg	2026-2029
Tiltak 7 Nord-sør aksene sammenhengende sykkelnettverk (fylkesveger)	2030-2035
Tiltak 8 Øst-vest aksene sammenhengende sykkelnettverk (fylkesveger)	2030-2035
Tiltak 9 Nettside mobilitet	2026-2029
Tiltak 10 Støtte mikromobilitet	2026-2029
Tiltak 11 Trygg og funksjonelle sykkelstativer	2026-2030

Mindre bilkøer og bedre innfartsparkeringer

Tiltak	Tidsperspektiv
Tiltak 12 Innfartsparkering for sentrum	2026-2029
Tiltak 13 Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling	2026-2029
Tiltak 14 Avgiftssystem for bilparkering	2026-2029
Tiltak 15 Byrom for alle aktiviteter	2030-2035

1.2.3 Tiltak – Regionens kollektivknutepunkt

Tiltak	Tidsperspektiv
Tiltak 16 Forbedre kollektivtilbud	2026-2029
Tiltak 17 Fremkommelig forbindelse – Søndre torv til Hønefoss stasjon	2030-2035
Tiltak 18 Skilting	2026-2029

2. Introduksjon

Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss inngår i kommunal planstrategi for Ringerike kommune 2024-2027, som ble vedtatt 16. juni 2024 i kommunestyret.

2.1 Sak 39/24 – Prosjektmandat

Formannskapetets strategi og plan vedtok 25. september 2024 (sak 39/24) følgende relevant punkt:

1. *Formannskapetets strategi og plan vedtar mandat for utarbeidelse av temaplan for overordnet mobilitet*

2.1.1 Vedtatt prosjektmandat

Gjennomføre prosessen med utvikling av temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss. Prosjektet skal:

- *Legge til rette for gode politiske beslutningsprosesser.*
- *Sikre at medvirkningsprosess er effektivt og at vi gjennomføres en åpen prosess.*
- *Legge til rette for at nasjonale, regionale og kommunale interesser i planarbeidet blir ivaretatt.*

2.2 Sak 11/25 – Oppdatert prosjektmandat

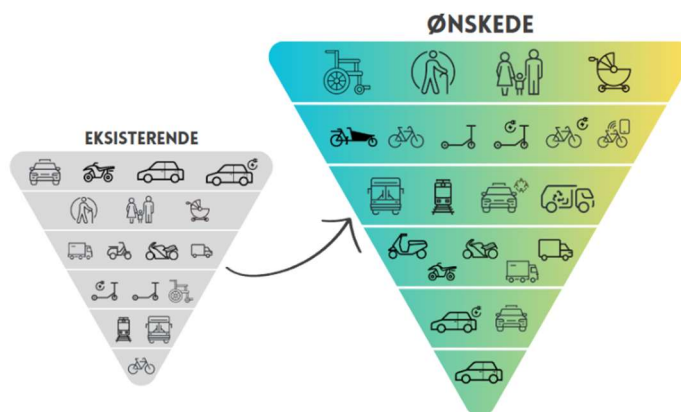
Formannskapetets strategi og plan vedtok 12. mars 2025 (sak 11/25) følgende relevante punkter:

2. *Det utarbeides ett forslag til temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss, basert på:*
 - a. *Prinsippene i byutviklingsstrategien og vedtatt områderegulering Hønefoss (byplan) inkludert transportutredning og kollektivutredning som ligger i denne.*
 - b. *Oppdaterte analyser og faglige utredninger utført vinteren 2024/2025.*
4. *Formannskapetets strategi og plan ber om at arbeidet med plan for overordnet mobilitet i Hønefoss begrenser seg til det kortsiktige perspektivet for Ringerike kommune, og ser på det faktiske handlingsrommet. Hovedmålsettinger og det lengre perspektivet ligger vedtatt i områderegulering Hønefoss (byplan).*
6. *Sluttbehandling av Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss må fremmes i forkant av budsjettprosessen og prioritering av midler til tiltak være del av budsjettmøte i kommunen.*

2.3 Formål for temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss

Formålet med denne planen er å gi faglig grunnlag og fastsette politisk prioriterte tiltak som vrir mobiliteten i tråd med mål i byutviklingsstrategien, områderegulering Hønefoss (byplan) og kommuneplanens samfunnsdel (2021-2030). Det skal legges til rette for at flere kan gå, reise kollektivt eller sykle i Hønefoss, og redusere bilbruken. Å nå disse målene vil samtidig bidra til å redusere køene for de som må kjøre bil. Slik vil byen bli mer tilgjengelig og trivelig for alle.

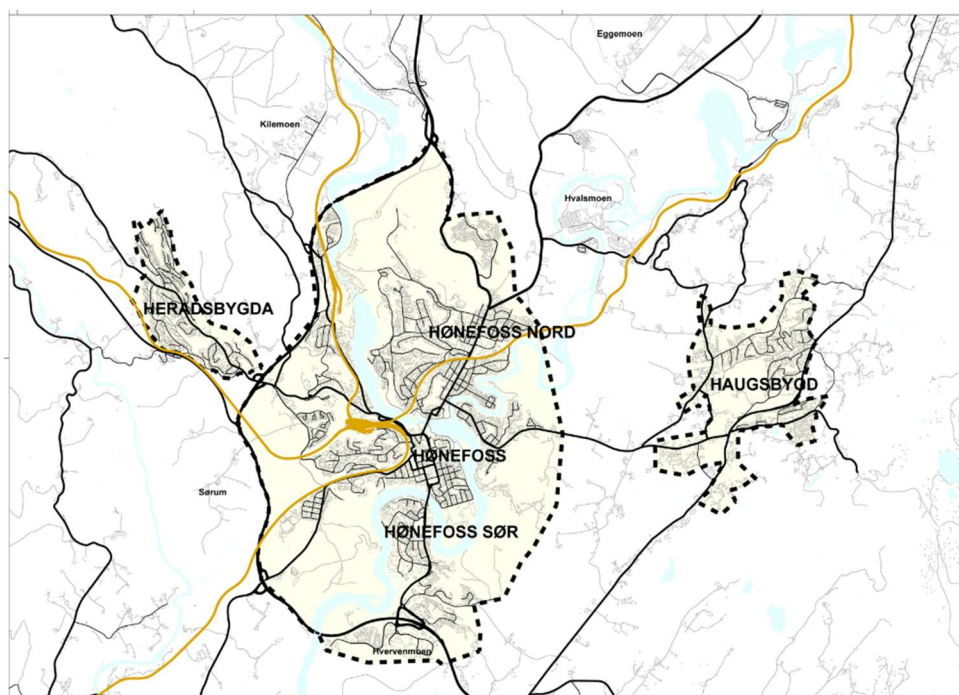
Transportpyramiden viser hvordan reisevanene våre bør være for å øke tilgjengelighet, livskvalitet, økonomisk levedyktighet, sosial likhet, helse og miljøkvalitet i Hønefoss. I Ringerike er andelen som bruker privatbil betydelig. Vi bør gå, sykle eller reise kollektivt fremfor å bruke privatbil for å øke bylivet og trivselen i byen.



Figur 1 Hønefoss har som mål å transformere dagens bil-dominerte trafikkpyramide til en mer trivelig og bærekraftig transportpyramide, der flest mulig kan reise på en miljøvennlig måte

2.4 Geografisk avgrensning til temaplanen

Planavgrensning er grensene for langsiktig vekst for Hønefoss, Heradsbygda og Haugsbygd fra kommuneplanens samfunnsdel 2021-2030, og veinettet som knytter Heradsbygda og Haugsbygd til Hønefoss.



Figur 2
Geografisk
avgrensning
for
temaplanen

2.5 Sammenheng mellom Hønefoss, Heradsbygda og Haugsbygd

Sentrum av Hønefoss fungerer som et hjerte i kommunen, og er et viktig knutepunkt i regionen med sentral transportinfrastruktur for vei, buss og jernbane. Hønefoss er byen med sosiale møteplasser, rikt kulturliv, variert tilbud av fritidsaktiviteter og bredt utvalg av handelsmuligheter. Her er arbeidsplasser, skoler og universitet og Hønefoss tiltrekker seg mange innbyggere fra Heradsbygda, Haugsbygd og nærliggende områder.

Heradsbygda og Haugsbygd ligger tett på Hønefoss, og er definert som *områdesenter* i kommunens arealstrategi. Bakgrunnen for dette er at stedene ligger i nær tilknytning til Hønefoss, med gode transportforbindelser, både med bil og kollektivtransport, men også innen rekkevidde til fots og med sykkel. I arealstrategien er det lagt til grunn at områdesentrene ikke vil være så selvstendige som tettstedene.



Geografisk sett ligger Heradsbygda rett nordvest for Hønefoss med en avstand på ca. 3,5 km, og det er godt tilrettelagt for gående og syklende innad og mot Hønefoss. Haugsbygd ligger ca. 5 km øst for sentrum, men manglende gang- og sykkelinfrastruktur langs Fv. [2860](#) begrenser mulighetene for myke trafikanter til å reise til og fra Hønefoss. Hønefoss ligger lavt i terrenget med relativt stor høydeforskjell til både boligområdene i Haugsbygd og Heradsbygda (og Almemoen), og nærings- og arbeidsplassområder som Hvervenmoen og Eggemoen. En del av denne barrierevirkningen kan motvirkes gjennom økt bruk av el-sykkel og el-sparkesykkel.

2.6 Bærekraftig mobilitetsplanlegging

Bærekraftig mobilitetsplanlegging setter mennesket i sentrum og har som hovedmål å sikre tilgjengelighet og livskvalitet, samtidig som det ivaretar bærekraft, økonomisk levedyktighet, sosial likhet, helse og miljøkvalitet i Hønefoss. Eksisterende og framtidig planlegging legger til rette for overgang til mer bærekraftige transportformer, med fokus på sammenhenger mellom ulike transportmidler. Det vektlegges bruk av kombinerte tiltak for å oppnå kostnadseffektivitet, og all planlegging skal bygge på en langsiktig visjon og strategi, knyttet til funksjonsområder.

Hvordan folk velger å reise i Hønefoss, henger ofte sammen med hva som er billigst, raskest og mest praktisk. Mange bruker bil fordi det gir frihet eller av gammel vane, dette forsterkes av stor tilgjengelighet på gratis parkering og at kollektivtilbudet ikke dekker alle behov. Samtidig blir flere opptatt av at en aktiv hverdag er sunt for helsa og miljøengasjement gir ønsker om grønnere alternativer. Men det kan være vanskelig å endre vaner hvis bussene går sjelden, det mangler trygge sykkelveier, eller gangveiene er dårlige.

For at flere i Hønefoss skal velge å gå, sykle eller ta buss, må disse løsningene bli enklere og mer attraktive i hverdagen. Vi må snu den negative spiralen det er at flere enn nødvendig kjører. I dag gjør høy andel personbiltrafikk at det blir mer kø og dårligere fremkommelighet både for biler og myke trafikanter. Klarer vi å friste flere til å la bilen stå får vi bedre fremkommelighet for både biler og myke trafikanter og et triveligere bysentrum for alle.

Temaplanen har blitt gjennomført med involvering av relevante aktører gjennom en åpen og medvirkningsbasert prosess, som har som mål å realisere en endring i trafikkpyramiden i Hønefoss – fra dagens bilbaserte struktur til en ønsket modell med prioritering av myke trafikanter og redusert behov for privatbiler i sentrum. For å ivareta både miljøet, folkehelsen

og fremtidens transportbehov, er det viktig at vi endrer dagens transportpyramide til en som bedre støtter mobilitet på myke trafikanters premisser.

Diagrammene i Figur 3 gir en overordnet vurdering av hvor praktisk, trygt, tilgjengelig, miljøvennlig og kostnadseffektivt det er å kjøre privatbil, bruke kollektivtransport, sykle eller gå i Hønefoss i dag. Vurderingene er basert på innspill fra befolkningen og faglige vurdering av administrasjonen.



Figur 3 Vurdering av attraktiviteten til de fire hoved transportformene i Hønefoss, basert på pris, praktisk nytte, opplevd trygghet, tilgjengelighet og miljøvennlighet

Disse faktorene har en stor betydning for oppgaven med å snu transportpyramiden fra dominerende bilbruk til mer tilgjengelig for myke trafikanter fordi privatbiler leverer de beste kombinasjon av praktikalitet, trygghet, tilgjengelighet og kost i forhold til de andre transportformer.

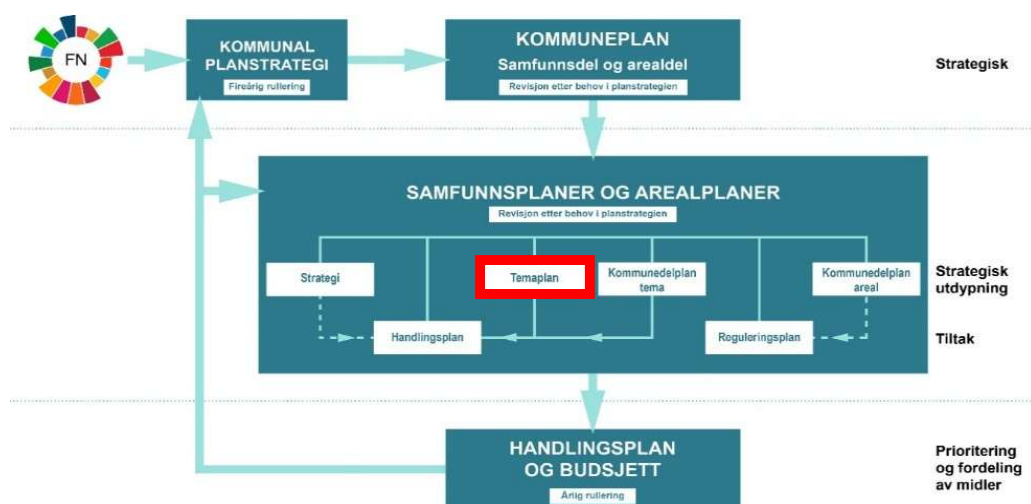
For å snu transportpyramiden må vi få bedre balanse mellom alle transportformer for å støtte endring i reisevane. Vi ønsker en mer billig, trygg, praktisk, trygg og tilgjengelig Hønefoss for syklister, fotgjengere og de som ta kollektiv for å ha mulighet å konkurrere med attraktivitet av privatbiler når vi velger å besøke og bruke byen vår. En små endring i attraktivitet for privatbiler å komme inn til Hønefoss sentrum kan har en enorm betydning for de andre myke og grønne trafikanter.

3 Strategisk rammeverk – Grunnleggende prinsipper

Temaplanen er en strategisk utdyping av kommuneplanens samfunnsdel og arealdel. Planen bygger videre på og legger til grunn eksisterende planer og strategier i Ringerike kommune med utgangspunkt i dagens situasjon og fremtidige behov. Planen er også utformet i tråd med relevante regionale og nasjonale føringer.

Nedenfor finner du en oversikt over hvordan mobilitet er integrert i de mest relevante kommunale, regionale og nasjonale planene og strategiene. Vedlegg 5 inneholder en mer detaljert oversikt over det strategiske rammeverket som har ligget til grunn for utviklingen av temaplanen.

Figur 4 Temaplanens plassering i Ringerike kommunes planhierarki



3.1 Kommunale føringer

Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2030 (Ringerike kommune, 2021)



Samfunnsmål 1. Samarbeid for å nå målene

- Hovedmål 1.1 – Ringerike har et aktivt lokaldemokrati hvor vi finner løsningene for en bærekraftig samfunnsutvikling og god folkehelse sammen.

Samfunnsmål 2. Økonomiske bærekraft

- Hovedmål 2.6 – Ringerike har en bærekraftig og solid infrastruktur, som gir grunnlag for ønsket utvikling og vekst.
- Hovedmål 2.7 – I Ringerike satser vi på grønn omstilling og innovasjon for å møte framtidens utfordringer.

Samfunnsmål 3. Sosial bærekraft

- Hovedmål 3.1 – Ringerike er en attraktiv bokommune med inkluderende og trygge lokalsamfunn, og Hønefoss som en sterk regionhovedstad.
- Hovedmål 3.2 – Ringerike har helhetlige og bærekraftige transportløsninger, det fleste mulig går, sykler og kjører kollektivt.

Samfunnsmål 4. Bærekraft for klima og naturmiljø

- Hovedmål 4.4 – Ringerikes direkte klimagassutslipp i 2030 er redusert med minst 55 % sammenlignet med 2009.

Byutviklingsstrategi for Hønefoss 2018-2040 (Ringerike kommune, 2018)



I tråd med byplanen skal Hønefoss utvikles «som et attraktiv, kompakt og bærekraftig regionsenter, med en tydelig identitet og et bredt utvalg av funksjoner.» I Hønefoss, skal byutviklingsstrategien skape:

- Den trygge og gode byen for alle
- Regionens kollektivknutepunkt
- En mer tilgjengelig by
- En blågrønn by

Gjennom prinsipper om 10-minuttersbyen skal alle oppleve nærhet til:

- Daglige gjøremål, som skole, barnehage, kollektivtransport, nærbutikker, handel, service, rekreasjon og lek- og aktivitetsområder.
- Korte avstander og god tilrettelegging for å gå og sykle i sentrum skal inspirere til en aktiv hverdag.

Byplanen – 431 Områderegulering Hønefoss (Ringerike kommune, 2019a)

Ringerike kommune
Hønefoss
Områderegulering til landbruksplanlegging
August 2019

PLAN 431 OMRÅDEREGULERING HØNEFOSS



Det er satt følgende overordnede mål for byutviklingen:

- Utvikle en attraktiv, levende, miljøvennlig og kompakt by der mennesker trives.
- Skape en fremtidsrettet by som bidrar til å redusere klimagassutslipp.
- Vekst i persontransport skal tas av kollektiv, sykkel og gange.

Fire sentrale målsetninger er valgt for planarbeidet:

- Kollektivknutepunktet i Hønefoss – lokalisering av blant annet bussterminal, drosjesentral, sykkelparkering – og tilknytning til jernbanestasjonen.
- Byutvikling og fortetting – styrke sentrum gjennom fortetting med boliger og arbeidsplasser.
- Mobilitet – snu utviklingen og tilrettelegge for gange og sykkel.
- Offentlige rom, parker og blågrønne strukturer – knytte sammen eksisterende, og sikre nye når byen fortettes.

Kollektivutredning Hønefoss (Rambøll, 2017)

Rambøll kommune og Ringerike kommune
Hønefoss
Kollektivutredning
August 2017

KOLLEKTIVUTREDNING HØNEFOSS



Rapporten baseres på prinsipper for utvikling av et moderne kollektivtilbud. I mandat for transportanalyse for Hønefoss beskrives blant annet følgende mandat:

- Transportsystemet skal gi befolkningen på Hønefoss god mobilitet og effektiv næringstransport
- Transportsystemet skal bygge opp under ønsket by- og arealutvikling
- Nullvekstmålet legges til grunn, vekst i persontrafikk skal tas med sykkel, gange og kollektivtransport
- Det skal legges til rette for god og effektiv kollektivbetjening, gange- og sykkeladkomst til Hønefoss jernbanestasjon, sentrum, busstasjonen og andre større arbeidsplasser/institusjoner. Sykkel, gange og kollektivbetjening skal gi konkurransedyktig reisetid sammenlignet med personbil.
- Framkommeligheten på vegene må ikke skje på bekostning av kollektivtrafikkens konkurransekraft

Hønefoss 2040 – Et kvalitetsprogram for sentrum (Ringerike kommune, 2019b)



For å nå målet om nullvekst i personbiltransporten, er det nødvendig at mål og strategier i regionale og lokale planer samsvarer. Kommunen ønsker prioritering av trafikantgrupper i følgende rekkefølge:

1. Gående
2. Syklende
3. Kollektivt
4. Næringstransport
5. Privatbil

Gående har høyest prioritet i de aller fleste gatene i sentrum. Gatene skal utformes som bygater, ikke som veier, for å gi et bymessig inntrykk og for å understreke prioritering av myke trafikanter.

Transportutredning Hønefoss (Rambøll, 2018)



TRANSPORTUTREDNING
HØNEFOSS

Flere overordnede prinsipper er identifisert som viktige premisser og grep for å få til ønsket utvikling i Hønefoss:

- Tydelig by- og sentrumssone
- Gatestruktur på alle veier innen bysonen, inkludert hovedveiene gjennom byen
- Hønefoss har stort potensiale for sykling, og tilrettelegging for sykkel må prioriteres
- Dagens bybusslinjer og – drift er et godt utgangspunkt for et fremtidig kollektivtilbud
- Trafikkstyring nødvendig for å gi bedre framkommelighet
- Aktiv parkeringsstrategi og parkeringsstyring som ledd i å nå nullvekstmålet
- Trinnvis utvikling / utbygging av tiltak

RAMBØLL

Parkeringsstrategi 2020-2030 (Ringerike kommune, 2020)



Målene i parkeringsstrategien er:

- Hønefoss skal være attraktiv som bosted, handelsby og regionshovedstad.
- Det skal være enkelt å komme seg nær sentrum med bil, inkludert å parkere. Samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk.
- Parkeringspolitikken skal bidra til et levende sentrum og virke dempende på bruk av bil til arbeidsreiser.
- Parkeringspolitikken skal redusere behov for areal til parkering i sentrum og bygge opp under nasjonale, regionale og lokale mål om nullvekst i personbiltransporten.
- Parkeringspolitikken skal danne grunnlag for at bilparkering i sentrumskjernen reduseres gradvis over tid og det etableres parkeringer i utkanten av sentrum for overgang til gange, sykkel og kollektivtransport.

Planbeskrivelse – Fellesprosjekt Ringeriksbanen og E16 (Bane NOR og Statens vegvesen, 2020)

BANE NOR



Planbeskrivelse med konsekvensutredning
Reguleringsplan med konsekvensutredning (KU)
Fellesprosjekt Ringeriksbanen og E16 Hønefoss
region



Oppsummeringen av samfunns mål og effektmål for henholdsvis veg og bane er:

Ringeriksbanen:

- Samfunns mål: Knytte Ringerike nærmere Oslo, gjøre tog mer attraktivt enn bil, og utvikle tettsteder nær stasjoner.
- Effektmål: Økt frekvens på tog, kortere reisetid (20 min til Hønefoss), og redusert reisetid Bergen-Oslo til 5 timer og 35 min.

Ny E16:

- Samfunns mål: Bedre framkommelighet, redusere reisekostnader og øke trafiksikkerhet.
- Effektmål: Økt kapasitet, kortere kjøretid, og færre ulykker.

3.2 Regionale føringer

Regional plan for areal og transport i Buskerud (Buskerud fylkeskommune, 2018)



Hovedmål:

- Et sterkt og bærekraftig Buskerud med byer og tettsteder med gode levekår, reduserte klimagassutslipp og mindre transportbehov

Buskerud prioriteres de følgende i forbindelse med transport:

- Legge til rette for sykkel og gange i byer og tettsteder
- Styrke kollektivtilbudet i byområder, mellom byene og for arbeidsreiser til/fra Oslo. Utvikle effektive kollektivknutepunkt
- Etablere innfartsparkering
- Ta igjen vedlikeholdsetterslepet på vegnettet, sikre framkommelighet for næringslivet og prioritere infrastruktur for sykkel, gange og kollektivtransport i byer og tettsteder
- Utvikle et godstransportssystem som flytter tungtransport fra veg til sjø og bane
- Ny teknologi som reduserer klimagassutslipp og effektiviserer transportsystemet

Med hjerte for Buskerud – Regional planstrategi for Buskerud 2024-2027 (Buskerud fylkeskommune, 2024)



- Fylkeskommunen skal gjennom regional planlegging samordne oppgaver og interesser i regionen, sette aktuelle problemstillinger på dagsordenen, og støtte opp under utviklingen i kommunene
- Det viktigste grepet vil være å sørge for bedre samarbeid, jf. FNs bærekraftsmål 17 som er en forutsetning for å nå alle de andre bærekraftsmålene. Bedre samarbeid i praksis kommer av bedre forståelse for hverandres ståsted og utfordringer.
- Økt verdiskaping samtidig som vi reduserer klimagassutslipp gjør at vi må utforske og unytte mulighetene i det grønne skiftet. For å redusere utslipp miljøvennlige løsninger innen mobilitet videreutvikles.

Handlingsprogram for samferdsel 2026-2029 (Buskerud fylkeskommune, 2025)



Handlingsprogrammet identifiserer følgende resultatmål for samferdsel for fylkeskommunen i planperioden 2026-2029:

1. Utvikle et helhetlig mobilitetstilbud i samarbeid med kommuner og stat
2. Oppnå forutsigbar og sikker framkommelighet for alle trafikantgrupper
3. Vedlikeholde og utvikle fylkesveiene som allerede finnes fremfor å bygge nye
4. Fremme miljøvennlige reisevaner og redusere ulempene fra trafikk i byområdene
5. Forvalte areal-, natur- og kulturressurser i et generasjonsperspektiv.

Fylkeskommune har en rolle som samordner og pådriver ved å koordinere og påvirke utviklingen utenfor fylkeskommunens eget ansvarsområde. Dette gjøres via faste samarbeidsorganer, faglige nettverk, høringer og gjennom initiativ i ulike saker.

Prosjekter som er planlagt for bygging eller oppstart byggefase i handlingsprogramperioden:

- Utbygging: Fv. 290 Osloveien x kv. 3700 Bredalsveien (Samfinansiering med kommunalt veiprojekt)

Prosjekter til avklaring i handlingsprogramperioden:

- Avklaring: Fv. 290 Osloveien, Osloveien 1 - Dronning Åstas gate (Fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående, inkl. overgang til buss. Redusere vedlikeholdsetterslepet)
- Avklaring: Fv. 290 Osloveien, Dronning Åstas gate-Hvervenkastet (Fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående.)

3.3 Nasjonale føringer

Nasjonal transportplan 2025-2036 (Samferdselsdepartementet, 2024)



Transportpolitiske mål - Om vi går i retning av det overordnede målet i planperioden vil være avhengig av utviklingen i de fem hovedmålene:

- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Mer for pengene

Regjeringens mål:

- 1.3.1 Bedre mobilitet for mennesker og næringsliv i hele landet
- 1.3.2 Reduserte klimagassutslipp og økt hensyn til natur
- 1.3.3 Nye og forsterkede tiltak skal øke Transportsikkerheten
- 1.3.4 Økt vektlegging av samfunnssikkerhet og beredskap
- 1.3.5 Digitalisering og ny teknologi skal effektivisere transportsystemet

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2023)



Regjeringen har de følgende forventninger som er relevante for utvikling av temaplanen:

- Forventing 1. Bærekraftsmålene, nasjonale klima- og miljømål, lokalt folkestyre og løsninger som styrker verdiskaping og bosetting i hele landet, legges til grunn for den overordnede samfunns- og arealplanleggingen og for statens deltakelse i planprosessene.
- Forventing 5. Kostnadseffektivitet for private og offentlige aktører på kommunalt, fylkeskommunalt og statlig nivå vektlegges i planleggingen.
- Forventing 8. Det legges til rette for medvirkning og involvering av aktuelle parter og interesser tidlig i planprosessene, også i private planforslag.
- Forventing 25. Det setter av tilstrekkelige arealer av god kvalitet til grønnstruktur, uterom og møteplasser som stimulerer til fysisk aktivitet, naturopplevelse og sosialt fellesskap.
- Forventing 26. Sykling og gange og kollektivtrafikk prioriteres i byer og tettsteder gjennom planlegging av helhetlig infrastruktur som er sammenhengende, tilgjengelig, attraktiv og trygg.
- Forventing 27. Det legges til rette for trygge skoleveier og aktivitetsvennlige nærmiljøer med varierte tilbud for lek og opphold for ulike aldersgrupper. Deltakelse i samfunnet for flest mulig sikres gjennom universell utforming av nye bygninger og uteområder.
- Forventing 51. Klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres ved å legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gange, effektiv arealbruk og avgrensede sentrumsområder og tettsteder.

Plan- og bygningsloven (Regjeringen, sist revidert mars 2025)



For å tilrettelegge for miljøvennlig transport fokuserer PBL på faktorer som:

1. Arealplanlegging og byutvikling: Loven gir kommunene myndighet til å lage planer for arealbruk som kan redusere behovet for privatbilisme, for eksempel ved å fremme kollektivtransport og gå- og sykkelvennlige byer. Gjennom reguleringsplaner kan kommunene legge til rette for god tilgjengelighet til kollektivtransport, sykkelstier og gangveier.
2. Samferdsel og infrastruktur: PBL understøtter utbygging av kollektivtransportinfrastruktur, sykkel- og gangveinettverk, og ladestasjoner for elektriske kjøretøy, som er viktige for å redusere utslipp og fremme bærekraftig transport.

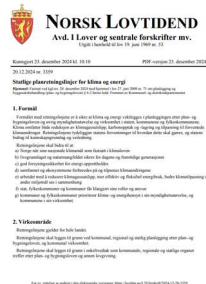
Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2025)



De statlige planretningslinjene har som formål å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging, og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene fremmer et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder.

Ringerike kommune er i retningslinjen en «kategori 2» - kommune: Kommuner i regioner med små og mellomstore byer, bygdebyer og småsentre hvor det skal legges til rette for å utvikle gode og attraktive lokalsamfunn med tilgang til boliger og tjenester.

Statlige planretningslinjer for klima og energi (Kommunal- og distriktsdepartementet, Energidepartementet og Klima- og miljødepartementet, 2024)



De statlige retningslinjene har som formål å sikre at klima og energi vektlegges i kommunal, regional og statlig planlegging og virksomhet, og til å bidra til at Norge når sine nasjonale klimamål iht. klimaloven.

For å nå nasjonale klimamål, må arealplanleggingen legge til rette for utslippsfrie, arealeffektive, energieffektive og ressurseffektive løsninger. I retningslinjen stilles det krav om samarbeid mellom sektorer, og til planprosess og beslutningsgrunnlag.

4 Dagens mobilitet i Hønefoss

4.1 Veisystemet rundt Hønefoss

Veisystemet rundt, til og gjennom Hønefoss er visst nedenfor i Figur 5. Den tykke, grønne linjen er europavei (E16). Som vi ser av kartet, beveger E16 seg vest for Hønefoss før den deles i to traséer nord for byen:

- Vestlig trasé går nordover i retning Valdres.
- Østlig trasé går i retning Jevnaker, Roa og Gardermoen. Traseen beveger seg ned til nordenden av byen ved kryss Ådalsveien x Hvalsmoveien, før veien fortsetter mot Eggemoen og Jevnaker.

E16-trafikken sør-nord fra Sandvika til Jevnaker og Roa går via veibane vest for Hønefoss. E16 beveger seg vest for Hønefoss, men bilister som skal østover velger ofte mindre veier som ikke er dimensjonert for like høy trafikk, og dette skaper trafikale utfordringer. Det finnes to veier som går øst for E16 som også er preget av å ha mye trafikk. Øst for E16 går en gjennomfartsvei i retning sør – nord gjennom Hønefoss. Som vi ser av kartet, er dette et kortere strekke enn E16 rundt byen. Øst for Hønefoss, går Fv. 241 fra Norderhov via Klekken til Jevnaker. Av kartet ser vi at det er et adskillig kortere strekke enn å kjøre vest for byen på E16 ved videre forbindelse østover.

Fylkesveien er dimensjonert for mindre trafikk, og det er uheldig hvis for stor andel av kjøretøyene, særlig tungtransport, benytter denne veien. Ny E16 fra Nymoen til Eggemoen ligger inne i de langsiktige planene, og kan i fremtiden gi en effektiv oppgradering av E16 nord for Hønefoss.

Figur 5 Veisystem rundt Hønefoss
(Kilde: Norconsult, 2025, vedlegg 3)

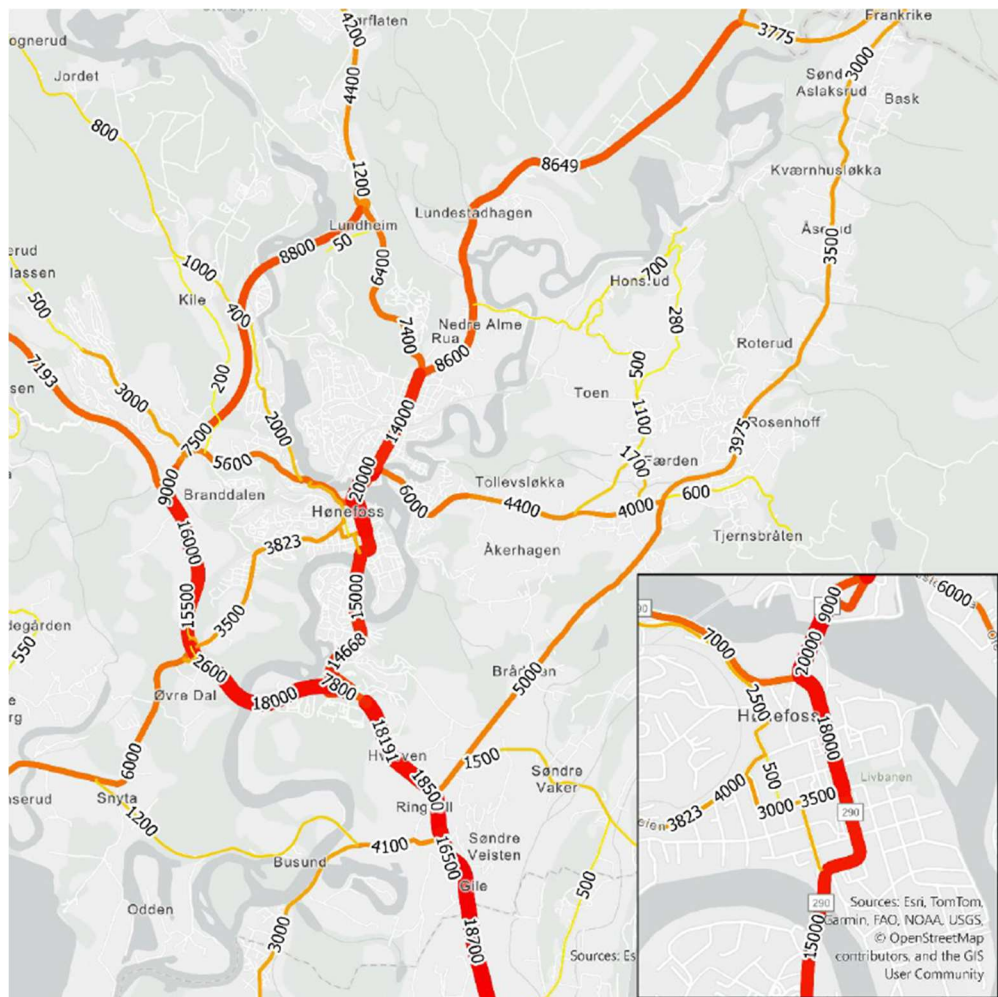


4.1.1 Trafikkmengde på veisystemet

Nasjonal vegdatabank er Statens vegvesen sin database med informasjon om veinettet i Norge. I temaplanen er NVDB benyttet for å hente informasjon om blant annet veigeometri, trafikkulykker og årsdøgntrafikk (ÅDT). Hønefoss grenser til E16 som den store gjennomfartsveien mellom Oslo og Bergen. I tillegg fortsetter E16 østover for å gi forbindelse til Gardermoen / E6. Dermed skjærer den inn mot Hønefoss sentrum, og forbinder med fylkesvei Hønegata i krysset Hvalsmoveien x Ådalsveien. Rv. 7 gir forbindelse nordvest over mot Hallingdal og Rv. 350 gir forbindelse sørvestover mot Hokksund.

De store gjennomfartsårene som forbinder Hønefoss sentrum med E16 er alle fylkesveier. Hovedveien gjennom Hønefoss sentrum via Kvernbergsund bru og Hønefoss bru har like høye trafikkmengder som europaveien rundt sentrum. Hønefoss bru har det høyeste trafikknivået i området med en ÅDT på 20 000. Ringerike kommune har blant de høyeste prosentvise fordelingene i landet på bruk av egen bil til reiser. Tilrettelegging for gående og syklende er mangelfull, og i praksis er det svært mangelfull kollektivdekning med unntak av rutene nord-sør i Hønefoss og øst-vest mellom Heradsbygda og Haugsbygd. Mange tjenester finnes kun i Hønefoss sentrum, og beboere utenfor disse rutene i Hønefoss og ellers i kommunen, inkludert tettstedene, vil ha behov for bruk av egen bil.

Figur 6 ÅDT i
Hønefoss i 2025
(Norconsult
2025, vedlegg 3)



4.2 Miljøvirkninger av veitrafikk

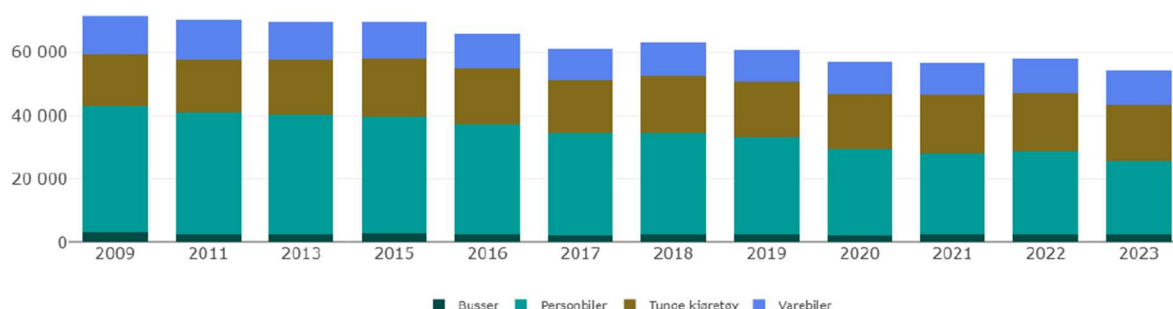
Veitrafikk er den største kilden til direkte klimagassutslipp i Ringerike, samt en viktig kilde til lokal luftforurensning og støy som har negative helseeffekter. Redusert veitrafikk vil bidra til en bedre luftkvalitet. Den viktigste driveren for transportutvikling er arealplanlegging og hvor boliger, arbeidsplasser og andre daglige gjøremål lokaliseres. Kompakt by- og tettstedsutvikling er avgjørende for å dempe veksten i veitrafikk og muliggjøre vridning mot en større andel kollektivt, gange og sykling.

4.2.1 Dagens klimagassutslipp

Ifølge Miljødirektoratets utslippsregnskap for klimagasser i kommuner og fylker (Miljødirektoratet, 2025) utgjør utslipp fra veitrafikken i 2023 om lag 58 % av de totale klimagassutslippene i Ringerike kommune. Utslipp fra veitrafikken har det siste tiåret gått trendmessig noe nedover pga. økt andel elbiler og innblanding av biodrivstoff i fossilt drivstoff. Klimagassutslippene fra veitrafikk er nå på det laveste med i overkant av 54 tusen tonn CO₂-utslipp i 2023.

Personbilene står for mesteparten av utslippene med rundt 42 % av de samlede utslippene fra veitrafikken i 2023, mens tunge kjøretøy også utgjør en stor del med 33 %. Utslipp fra varebiler utgjør 20 %, mens resten er knyttet til busser som kun utgjør 5 % av det totale veitrafikkutslippet i kommunen.

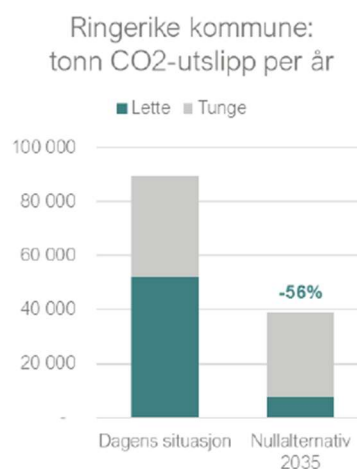
Figur 7 Klimagassutslipp (tonn CO₂-ekvivalenter) fra veitrafikk i Ringerike kommune (Norconsult, vedlegg 3)



4.2.2 Endring i klimagassutslipp over tid

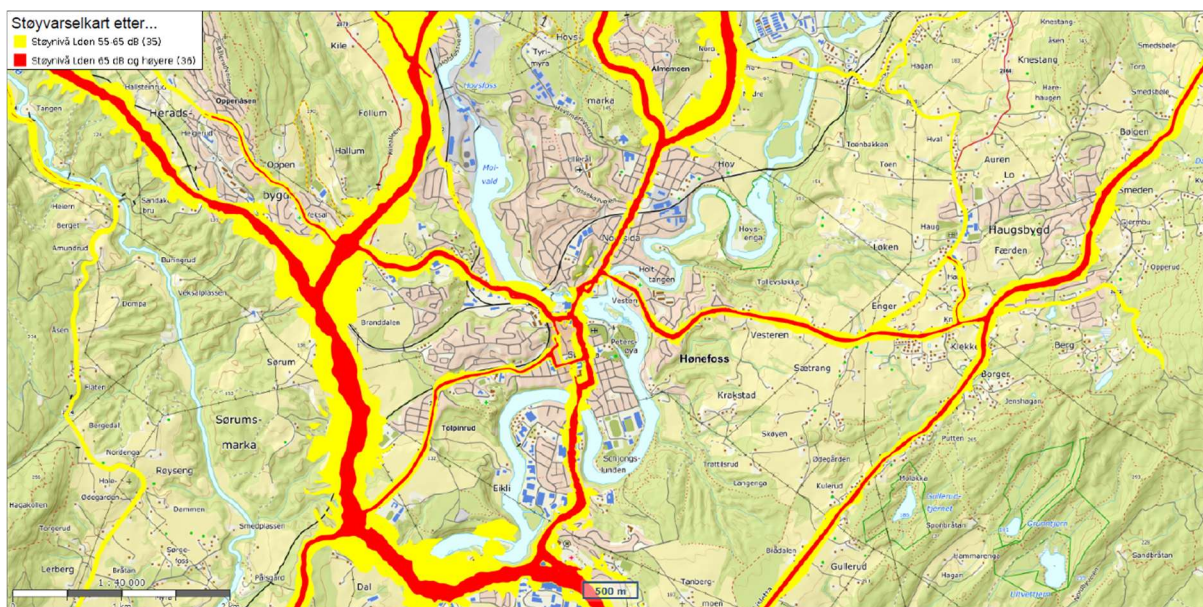
Fram til 2035 reduseres klimagassutslippene i referansebanen. Differansen mellom dagens situasjon og nullalternativet i 2035 gir en reduksjon på 56 % (hovedsakelig tunge kjøretøy som er over 3,5 tonn) for CO₂-utslipp per år i Ringerike kommune. Reduksjonen i utslippene i lette kjøretøy (under 3,5 tonn) skyldes i hovedsak stor vekst i andelen elbiler blant personbilene. I framskrivingen som er lagt til grunn i transportmodellberegningene, ligger andelen elbiler for Ringerike kommune på hele 89 % i 2035. Videre forutsetter vi 30 % og 25 % nullutslippskjøretøy som andel av bilparken for henholdsvis varebiler og lastebiler i 2035 (Norconsult 2025, vedlegg 3).

Figur 8 CO₂-utslipp fra veitrafikk i Ringerike kommune i dagens situasjon og nullalternativ 2035 (Norconsult 2025, vedlegg 3)



4.2.3 Støy

Støy er uønsket lyd og er definert som miljøforurensning i plan- og bygningsloven, forurensningsloven og folkehelseloven. Stille områder er en kvalitet og en forutsetning for gode bomiljø, institusjonsmiljø, kulturmiljø og friluftsliv- og rekreasjonsområder. Støygrenseverdiene for veitrafikk er 55 dB (gul støysone) og 65 dB (rød støysone). Innenfor rød støysone er hovedregelen at det ikke skal bygges boliger og sårbare institusjoner.



Figur 9 Støyvarselkart etter T-1442 for Hønefoss, Heradsbygda og Haugsbygd, 55dB er gul støysone og 65dB er rød støysone (Ringerike kommune kart, 2025)

Kartet ovenfor viser støygrenseverdiene for veitrafikk i og rundt Hønefoss. Omkjøringsveien rundt Hønefoss på E16 fra Hvervenmoen til avkjøring Heradsbygda/Hønefoss sentrum har størst støyeffekt. Her er det en høy andel trafikk, og veisystemene har store av- og påkjøringsramper noe som utvider nødvendig veiareal. Støyen er også stor, men noe lavere, ellers langs E16.

Det er verdt å merke seg at E16 ved krysset Ådalsveien x Almemoen til krysset Hønengata x Hvalsmoveien beveger seg innom nordenden av byområdet i Hønefoss. Disse forholdene medfører at det langs dette strekket er lavere fartsgrenser, og farten generelt reduseres også av kødannelse i krysset Hønengata x Hvalsmoveien. Av naturlige årsaker reduseres også støynivået her sammenlignet med omkjøringsveien fra Hvervenmoen og rundt byen.

Støyen fra rundkjøring E16 x R7 er ganske lik som E16 nordover fra samme rundkjøring. Strekningen langs R7 har generelt lavere fartsgrense enn E16. Fv. 241 som starter fra rundkjøringen på Norderhov i retning Klekken/Jevnaker har noe mindre utbredt støy, men ikke så ulikt innfartsveiene til Hønefoss fra Haugsbygd og Heradsbygda. Alle de nevnte veiene har i større eller mindre grad en utbredt rød støysone (65 dB).

4.3 Gående og syklende

For å nå mobilitetsmålene for gåing og sykling i Hønefoss, er det viktig å være klar over hva som påvirker innbyggernes reisevaner. Endring i reisevanene fra andre reisemidler til økt gange og sykling forutsetter ofte at konkurranseforholdet mellom alternativene endrer seg, slik at innbyggerne både kan bli *oppmerksom* og tilegne seg *erfaring* med alternative reisemidler.

Tiltak som på en eller annen måte forstyrrer en etablert reisevane vil øke sannsynligheten for å teste eller erfare andre reisemåter.

Forskning på vaneendring viser at holdninger til en ny atferd kan forandre seg raskt når den praktiske erfaringen endres, men det er vanskelig å få folk til å endre holdning uten å gi dem ny erfaring (Norconsult, 2025, vedlegg 2). Nærheten og sammenhengen mellom målepunkter vil som regel ha langt større betydning for aktive reisevaner enn kvaliteten på infrastrukturen alene. Derfor er det steder der mange daglige reiser er under 4 km som har det største potensialet.

Tabell 1 Oppsummering av faktorer som påvirker innbyggernes reisevaner og tiltak som kan støtte mer bærekraftige transportvalg

	Overordnede faktorer	Relatert til Hønefoss
Folk går og sykler når det er	- Praktisk og forutsigbart med tanke på formålet med reisen - Fysisk eller psykisk ikke urimelig slitsomt eller ubehagelig - Interessant og/eller pent nok til at det er verdt å bruke tid på.	Elvelangs oppleves som et rekreasjonsområde det er verdt å bruke tid på å gå/sykle gjennom. Sentrum er også flatt noe som gjør det praktisk å gå/sykle.
Tiltak som i praksis ofte får folk til å sykle oftere, lengre eller til flere formål	- Ligger innenfor en avstand av 100 m fra høy konsentrasjon av boliger eller arbeidsplasser - binder sammen punkter innen en typisk sykkelavstand på 4 km - er samkjørt med tiltak som gjør det mindre lettvinnt å kjøre direkte eller parkere bil - gjør at sykling føles mindre skremmende, uoversiktlig eller stressende - representerer snarveier og er kombinert med mulighet for enkel parkering av sykkel	Hønefoss er en liten by, og de fleste punkter bindes sammen innen typisk sykkelavstand på 4 km. Mange steder er også tilrettelagt for enkel parkering med sykkel.
Tiltak som i praksis ofte får folk til å gå oftere, lengre eller til flere formål	- Ligger der folk som bor i eller mindre enn 600 m fra områder med høy funksjonsblanding - Ligger der det er god sosial kontroll og er lett å få øye på - Er koordinert med tiltak som gjør det mindre lettvinnt å kjøre eller parkere bil, eventuelt også mer lettvinnt eller komfortabelt å reise kollektivt - Representerer snarveier og er kombinert med mulighet for opphold, sitteplasser eller tilgang til byliv eller naturopplevelser	Kort avstand til boligområder og områder med høy funksjonsblanding, og med god sosial kontroll i mange byrom. Gode muligheter for opphold, sitteplasser og tilgang til byliv samt naturopplevelser. Elvelangs og Fosseparken er gode eksempler på dette.

4.4 Kartlegging av eksisterende infrastruktur og transportmidler

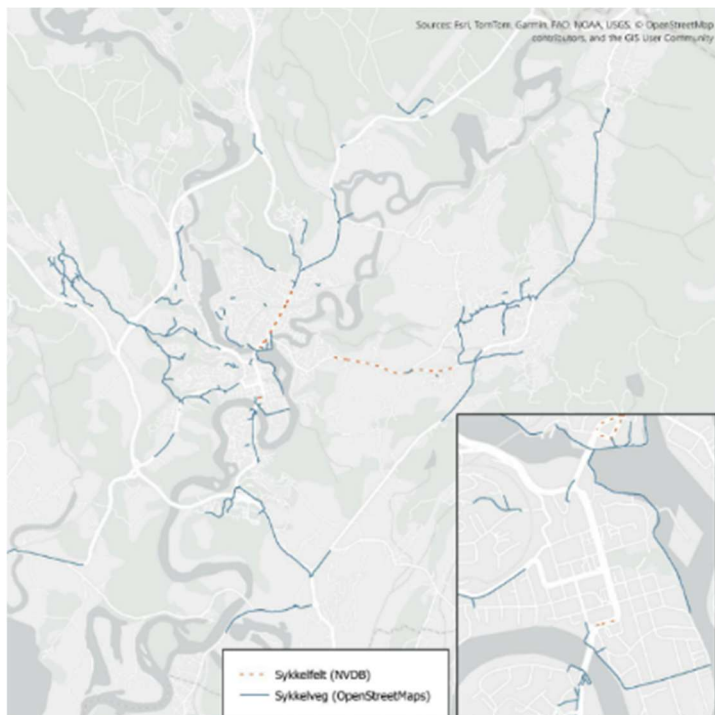
4.4.1 Sykkeltilrettelegging – Eksisterende og fremtidig infrastruktur

Elveløp, som er vanskelige å krysse, skaper barrierer for mobiliteten i Hønefoss sentrum. Dette påvirker i stor grad de gående og syklende i området. Syklistene på elsykkel og vanlig sykler gjerne på fortau, noe som kan skape utfordringer i møte med gående ved Hønefoss bru og Kvernbergsund bru. Lite innbydende og utrygge gangveier, er problematisk.

Trafikantgruppene deler stort sett de samme arealene, noe som lett kan skape konflikter. Det er delvis mulig å spasere langs elveløpet, men for å få en helhetlig løsning mangler det et sammenhengende gang- og sykkelveinett. Søndre torv er et attraktivt sted for rekreasjon og opphold, men også for gående og syklende. Fv. 29035 langs Kongens gate, ett kvartal unna, blir i mindre grad brukt som transportvei for gående og syklende.

Kartet nedenfor viser dagens tilrettelegging i og rundt Hønefoss. Som vi ser finnes det en del gang- og sykkelveier utenfor byen, men i sentrum er tilretteleggingen svært begrenset. Til høyre i bildet ser vi et innzoomet kart av sentrum. Oversikten viser at det er hovedsakelig "Elvelangs" og Ringeriksgata som er tilrettelagt i dag. Bruken av elsykler gir økt rekkevidde og

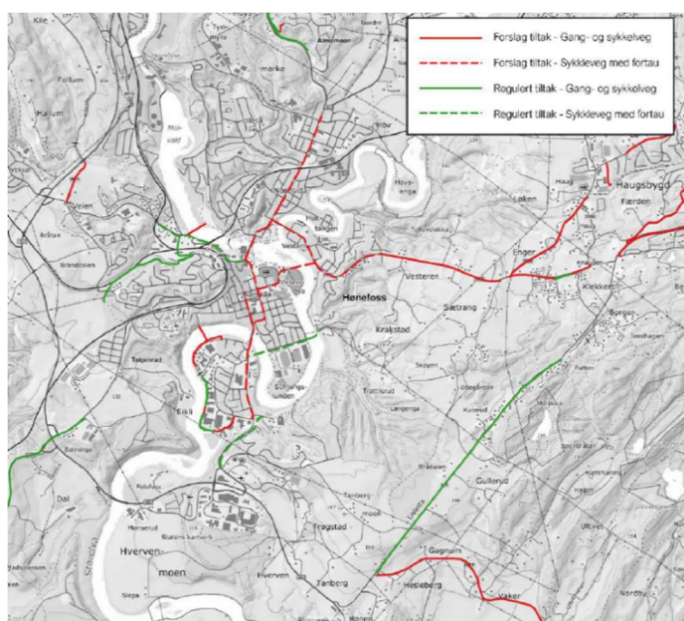
gjør bratte områder lettere tilgjengelig for alle syklistene. Det understreker behovet for å knytte gang- og sykkelveier utenfor byområdene sammen med infrastrukturen i og gjennom sentrum.



Figur 10 Dagens sykkeltilrettelegging rundt Hønefoss (Kilde: Norconsult 2025)

I kommuneplanens samfunnsdel er det vedtatt at kommunen skal legge til rette for sammenhengende gang- og sykkelveier i Hønefoss, tettstedene og mellom disse. Kompakt arealutvikling i by og tettsteder skal gi mulighet for korte reiser i hverdagen. Kommuneplanen legger til rette for å sikre god tilknytning til sentrum og boligområder gjennom attraktive gang- og sykkelveier.

I arbeidet med kommuneplanens arealdel, er det utarbeidet et temakart for gående og syklende med tilhørende bestemmelser og retningslinjer. Temakartet viser fremtidsvisjonen for et sammenhengende nettverk av gang- og sykkelveier i Hønefoss, tettstedene og mellom disse. Hensikten er å sikre at fremtidige reguleringsplaner og bygge- og anleggstiltak hensyntar opparbeidelse av gang- og sykkeltiltak langs sykkelveinettet som defineres i temakartet. Temakartet skal erstatte tidligere kommunedelplan for gående og syklende fra 1995 når ny kommuneplan vedtas.



Figur 11 Foreslått og regulert gang- og sykkelinfrastruktur i Hønefoss (Ringerike kommune)

4.4.2 Parkering

I dag er relativt store arealer i sentrum brukt til parkering. Det er totalt innmeldt ca. 2450 plasser til parkeringsregisteret i og nært sentrum i Hønefoss identifisert i Transportutredning Hønefoss (2018) og 1463 parkeringsplasser i Hønefoss sentrum, innenfor området som defineres av byplanen (Hønefoss by, 2025). Antall parkeringsplasser er høyt for en by av denne størrelsen. Kommunale plassene er både gateparkering og overflateparkering, mens de private er fordelt på overflateparkering og to parkeringshus. I tillegg er det mange gratis parkeringsplasser på gategrunn og åpne plasser i, og nær, sentrum. De fleste av disse er på åpne areal - på Petersøya, ved Schjongslunden og Eikli som er 10-15 min gange fra sentrum.

Transport utredning Hønefoss identifiserer at av de ligger ca. 620 i to privateide parkeringshus - Sentrumskvartalet parkeringshus med 237 plasser og Kuben med 380 plasser (2018). Dette innebærer at ca. 64 % av betalingsparkeringsplassene i Hønefoss sentrum ligger på bakkenivå, enten langs vei eller på åpne plasser (Transportutredning Hønefoss, 2018).

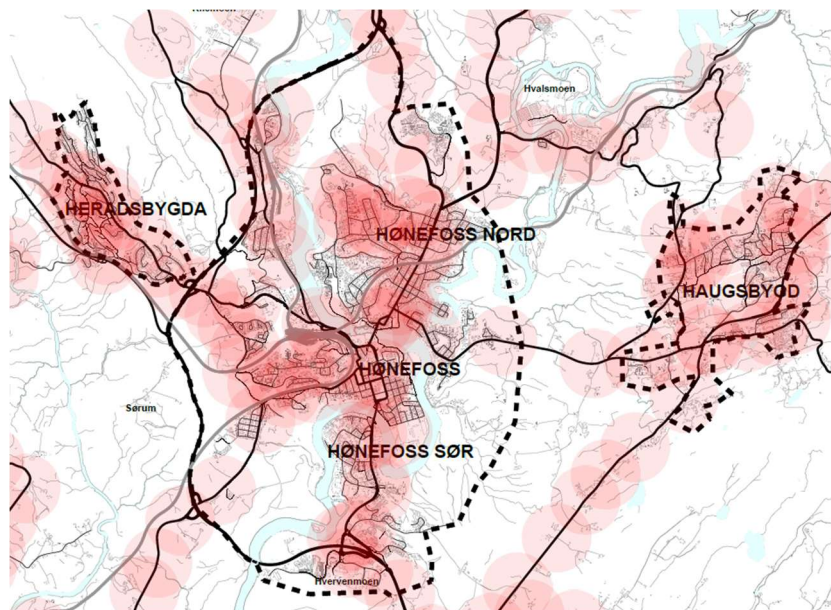
Der det i dag står parkerte biler, ser byplanen for seg grønne torg, pulserende møteplasser og levende gater – arealer som i fremtiden kan gi sentrum nytt liv og skape rom for mennesker fremfor biler. For å muliggjøre denne utviklingen, må deler av dagens parkeringsbehov flyttes til strategiske innfartsparkeringer utenfor sentrum. Når det er rikelig med parkering midt i byen, svekkes konkurranseevnen til kollektivtransport, sykkel og gange. Ved å styre biltrafikken utenom sentrum og prioritere myke og grønne reisemåter, kan vi skape en mer tilgjengelig, attraktiv og bærekraftig by.

4.4.3 Kollektivtransport

En akseptabel gangavstand til kollektivholdeplasser anses som opptil 650 meter i luftlinje, men gjerne så lite som 400 meter. Folk i byer er ofte villige til å gå lengre enn bosatte i tettsteder og bygder. Dette fordi en gåtur i urbane områder kan oppleves som kortere enn en tur langs landeveien.

Figur 12 Areal som ligger innen 400m av en bussholdeplass innen grense for langsiktige vekst i Hønefoss

Det som er viktig for folk når det gjelder attraktiviteten til kollektivtilbudet, er frekvens, reisetid, pris og pålitelighet. For å styrke kollektivtilbudet som et reelt alternativ til privatbil, må ganglenken mellom hjem og bussholdeplass oppleves som attraktiv. Det innebærer at løsningen ivaretar sikkerhet, miljøhensyn, universell utforming og gode arkitektoniske og landskapsmessige kvaliteter langs hele strekningen.

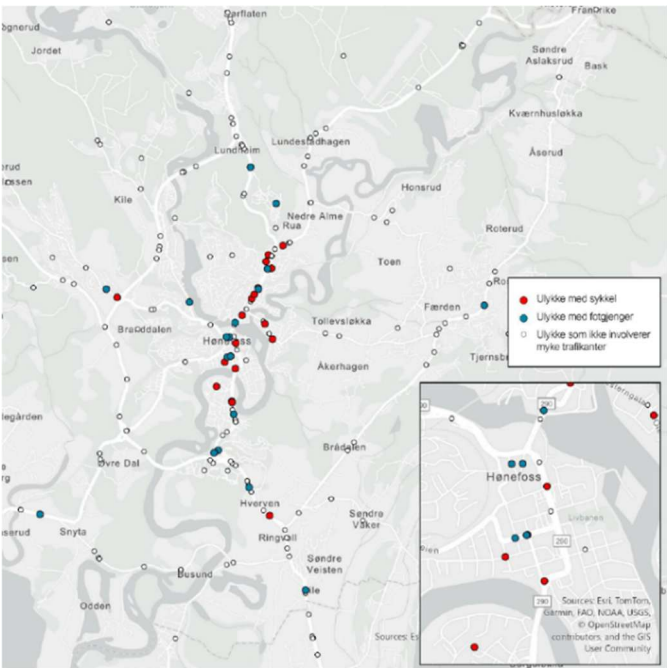


Det er i dag ingen prioritering av buss på veistrekninger og i kryss i Hønefoss. Dette bidrar til dårlig punktlighet for bussreiser. Det er et godt kollektivtilbud i Hønefoss sentrum, med 15 minutters rute på flere avganger i rushtiden. Brakar oppgir at de mest brukte busstoppene i kommunen er Hønefoss sentrum, Hvervenmoen, Morgenbøen (Haldenjordet) og Oppenåsen

(Heradsbygda). Heradsbygda er et av områdene hvor innbyggerne flittigst benytter seg av busstilbudet. Heradsbygda har derfor hatt en noe mindre bilbasert utvikling.

4.5 Trafikksikkerhet og ulykker i Hønefoss

Trafikksikkerhet er viktig for Ringerike kommune, og det arbeides med dette gjennom skole, barnehager og administrasjon ellers. Kommunen har en egen trafikksikkerhetsplan som er vedtatt i kommunestyret (Ringerike kommune, 2024). Dette setter fokus på trafikksikkerhet som tema, og er et verktøy for å følge opp arbeidet. Det er et mål å bli trafikksikker kommune, og det ble i oktober 2024 i Kommunestyret at det skulle prioriteres å bli trafikksikker kommune, samtidig som gjeldende trafikksikkerhetsplan fikk forlenget varighet frem til og med 2029.



Figur 13 Områder det er registrert trafikkulykker i de siste ti årene (Norconsult 2025, vedlegg 1)

Hendelsestype	Antall
Personbil mot personbil	20
Personbil mot sykkel	14
Personbil mot fotgjengere	12
MC	4
Personbil mot moped	4
Personbil mot varebil	4
Personbil mot lett MC	4
Lett MC	3
Personbil mot MC	2
Sykkel mot varebil	2
Fotgjengere mot varebil	2
Traktor	1
Personbil mot buss	1
Personbil	1
Moped mot varebil	1
Buss mot sykkel	1
TOTAL	76

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.

NB: Eneulykker med gående registreres ikke som trafikkulykker i den offisielle statistikken, selv om årsaken ofte kan knyttes til forhold ved veimiljøet – for eksempel mangelfull brøyting, strøing, kantstein eller lignende. Dette er ulykker som påfører samfunnet store kostnader hvert år, og som i mange tilfeller får alvorlige konsekvenser for den enkelte og deres pårørende. Den manglende registreringen i statistikken kan føre til at investeringer innen trafikksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter rettes mot feil tiltak eller prioriteringer.

5 Framtidens mobilitet i Hønefoss

5.1 Hvordan reiser vi i dag? Lite endring i reisemiddelfordelingen 2013-2025

Endring i reisemiddelfordeling mot grønne alternativer er et hovedmål i kommuneplanens samfunnsdel 2021-2030. Andelen som går, sykler og reiser kollektivt har i liten grad endret seg de siste ti årene. Temaplanen skal derfor fungere som et utgangspunkt for kortsiktige tiltak som støtter opp under prinsippene i byutviklingsstrategien og byplanen. Tabell 2 viser reisevaneundersøkelsen (RVU) for Ringerike og Hole kommune, med utviklingen i reisemiddelfordeling, sammenlignet med målene i kommuneplanens samfunnsdel.

Tabell 2 Endring i reisevane i Ringerike og Hole kommune siden 2013/14

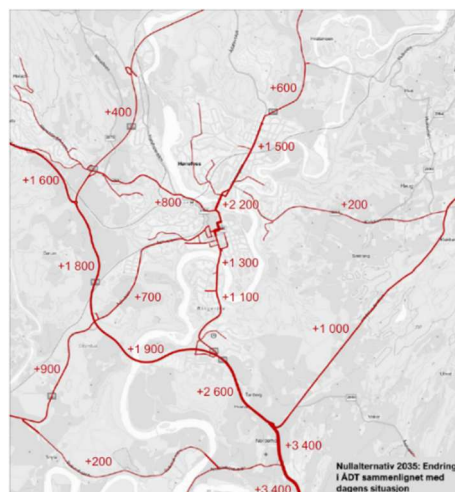
Reisemetode	Andel fra RVU 2013/14	Andel fra RVU 2018/19	Andel fra RVU 2023	Mål for 2030 i kommuneplanens samfunnsdel
Gå	16 %	14 %	17 %	20 %*
Sykkel	4 %	2 %	3 %	9 %*
Kollektiv	4 %	5 %	4 %	6 %*
Kjører i privatbil (sjåfør / passasjer)	75 %	78 %	75 %	Maks 65 %**

*Delmål 3.2.1 - Vekst i persontransport i Hønefossområdet, tas med kollektiv, sykkel og gange. Andelen er økt til minst 9 prosent syklende, 20 prosent gående og 6 prosent som tar buss i Hønefossområdet.

**Hovedmål 4.4 - Ringerikes direkte klimagassutslipp i 2030 er redusert med minst 55 % sammenlignet med 2009.

5.2 Hvordan reiser vi i 2035?

Trafikkbildet i 2035 er i hovedsak påvirket av endringer i befolkning, arbeidsplasser, kostnader ved bilbruk og planlagt infrastruktur fra offentlige aktører. Disse faktorene har særlig stor betydning for den framtidige reiseetterspørselen. I arbeidet med temaplanen er det gjennomført en utredning som har beregnet et såkalt «nullalternativ 2035» – et referansescenario for trafikkgrunnlaget i 2035 som temaplanen bygger videre på. Dette scenarioet viser altså hvordan reisevaner og fremkommelighet i Hønefoss forventes å utvikle seg dersom vi ikke gjør nye tiltak. Generelt er det vist i Figur 14 en økning i trafikken i Hønefoss og veistrekningene rundt uten tiltak, når man sammenligner trafikken fra dagens til 2035.



Figur 14 Endring i ÅDT fra dagens situasjon til nullalternativ 2035. (Norconsult 2025, vedlegg 3)

Tabell 3 oppsummeres endring i antall daglige reiser og prosentvis endring i Hønefoss og Ringerike. Trafikken øker med om lag 11 %, hvor gang- og sykkelreiser har den største prosentvise veksten. Økningen i antall kollektivreiser er den laveste. Vedlegg 3 gir bakgrunn for hvordan modellen beregner endringer.

Tabell 3 Beregnet endring i antall daglige reiser fra dagens situasjon til nullalternativ 2035 fordelt på reisemidler for Hønefoss og Ringerike kommune (Norconsult 2025, vedlegg 3)

	Endring i antall daglige reiser 2020-2035				Prosentvisendring 2020-2035			
	Bil	Kollektiv-transport	Gang og sykkel	Totalt	Bil	Kollektiv-transport	Gang og sykkel	Totalt
Hønefoss	4 700	400	1 600	6 700	10%	11%	16%	11%
Ringerike kommune	6 200	600	1 900	8 700	9%	10%	12%	9%

Reisevaneundersøkelse 2023 viser at det er marginale endringer i reisemiddelfordelingen som følge av veksten i antall reiser (vedlegg 8):

- Andelen bilreiser (fører og passasjer) holder seg på rundt 77 % for både Hønefoss-området og Ringerike kommune.
- Andelen kollektiv er under 7 og 6 % for henholdsvis Hønefoss-området og Ringerike kommune.
- Andelen gang- og sykkelreiser er på 16-17 %.

5.2.1 Hvordan opplever vi en biltur til sentrum i 2035?

Innenfor modellområdet for Aimsun-modellen er det en økning på rundt 5-6 prosent for personbiltrafikk, og 30-35 prosent for tungbiltrafikk i nullalternativet 2035 (sammenlignet med kalibrert dagens situasjon). Norconsults utredning har identifisert en betydelig større økning for tungbiltrafikk i trafikkmatisene. Tabell 4 og Figur 15 Endringer i trafikknivå i Aimsun-modellen i et sammenlignet med dagens situasjon (estimert endring i døgntrafikk/ÅDT) (Norconsult 2025, vedlegg 2) viser endringer i trafikknivå i nullalternativ sammenlignet med dagens situasjon.

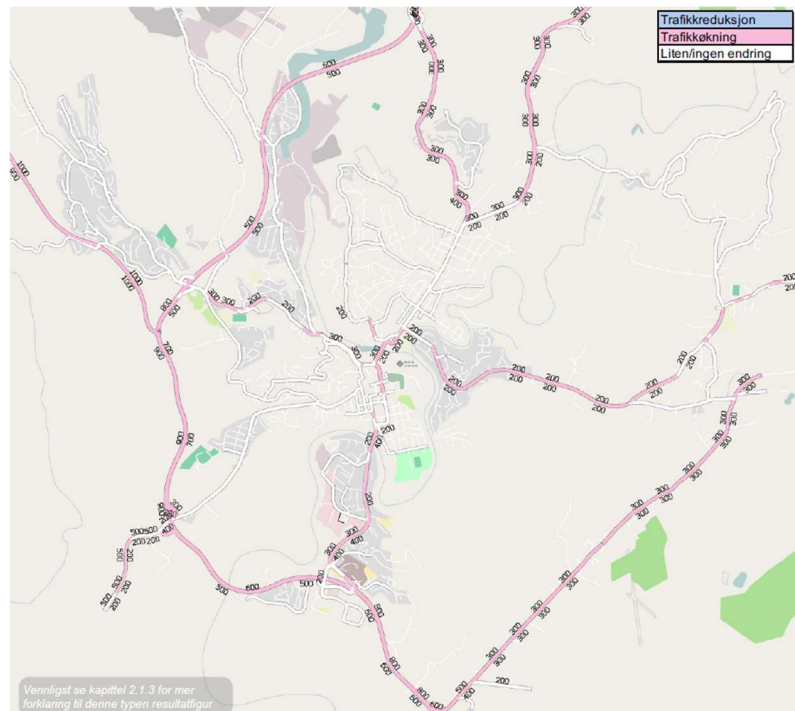
Tabell 4 Trafikktall i rushtidsperiodene for dagens situasjon og nullalternativ

	Dagens situasjon		Nullalternativ 2035		Endring	
	Morgen	Ettermiddag	Morgen	Ettermiddag	Morgen	Ettermiddag
Personbiltrafikk	15 600	22500	16600	23600	+6 %	+5 %
Tungbiltrafikk	500	800	700	1100	+34 %	+31 %

Det er en økning i trafikkmengde spesielt om morgenen, mens ettermiddagen ikke har like stor trafikkøkning. Dette har trolig å gjøre med at kapasiteten i stor grad allerede er fylt opp. Det kan også noteres at trafikkflyten gjør en dipp i sørgående retning over Hønefoss bru i nullalternativet om ettermiddagen. Dette skyldes at saktegående trafikk og tilbake blokkering over bruene øker i nullalternativet, noe som gjør at færre kjøretøy kan avvikles i makstimen.

Forsinkelses-plott for morgen- og ettermiddagsrushet i nullalternativet viser at det er noe økte forsinkelser i sentrum i nullalternativet sammenlignet med dagens situasjon, men likevel ikke en dramatisk endring til tross for økt trafikk i fremtidig situasjon (Norconsult 2025, vedlegg 2). I ettermiddagsrush er fremkommeligheten lik. Årsaken til at det ikke er så store endringer i forsinkelser innenfor sentrumssonen, til tross for trafikkøkningen, er at en stor del av trafikkøkningen skjer på veinettet utenom sentrumssonene.

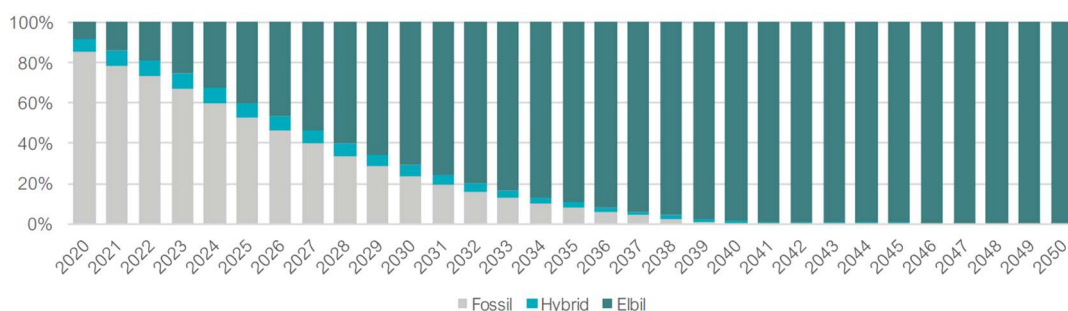
Figur 15 Endringer i trafikknivå i Aimsun-modellen i et sammenlignet med dagens situasjon (estimert endring i døgntrafikk/ADT) (Norconsult 2025, vedlegg 2)



5.2.2 Hva slags bil kjører vi i 2035?

Det er forutsatt en økning i andeler elbiler og hybridbiler i framtidig situasjon. Økende elbilandel gjør at kjørekostnadene synker, og dermed fører til flere bilreiser. Selv om økt andel elbiler bidrar til å redusere klimagassutslipp, kan det samtidig skape utfordringer for fremkommeligheten. Uten supplerende tiltak som styrker konkurranseevnen til gange, sykling og kollektivtransport, kan lavere kjørekostnader føre til at flere velger bilen fremfor mer bærekraftige transportformer. Grunnen er at siden distansekostnadene for elbiler er lavere enn for fossildrevne biler, blir det gjennomsnittlig mye billigere å kjøre bil i framtidig situasjon. Hvis ikke bilandelen reduseres fremover, kan dette gi utfordringer for fremkommelighet i veinettet. Reduserte reisekostnader for elbiler må derfor sees i sammenheng med tiltak for å bedre konkurranseforholdene til gange, sykkel og kollektivtrafikk.

Det er lagt til grunn framskrivning av kjøretøyparken i henhold til Nasjonalbudsjettet 2023 noe som innebærer at elbilandel i 2035 ligger på rundt 89 % i Ringerike kommune (Norconsult 2025, vedlegg 3). I beregning av dagens situasjon ligger elbilandelen på 9 %. Sammenlignet med tidligere framskrivinger som NB2019, legges det til grunn en raskere innfasing av elbiler.



Figur 16 Utvikling i kjøretøyparken for lette kjøretøy i Ringerike kommune i henhold til NB2023-prognose (Norconsult 2025, vedlegg 3)

5.3 Langsiktige infrastruktur i Hønefoss: Plan 431 Områderegulering Hønefoss

Byplanen skal gi langsiktige og forutsigbare rammer for den framtidige utviklingen av sentrum for alle brukere av byen. Det angis ikke noe definert tidsperspektiv eller gyldighetsramme, men planen vil revideres ved behov når den ikke lenger fungerer hensiktsmessig. Hensikten med områdeplanen er å fastlegge overordnede rammer for utvikling av Hønefoss som et attraktivt, kompakt og bærekraftig regionsenter, med en tydelig identitet og et bredt utvalg av funksjoner. Det er satt følgende overordnede mål for byutviklingen:

1. Utvikle en attraktiv, levende, miljøvennlig og kompakt by der mennesker trives.
2. Skape en fremtidsrettet by som bidrar til å redusere klimagassutslipp.
3. Vekst i persontransport skal tas av kollektiv, sykkel og gange

Figur 17 Teknisk illustrasjonsplanen i Plan 431: Områderegulering Hønefoss' som viser ny bru forbindelser og gang- og sykkel infrastruktur.

Planen inkluderer et sammenhengende toveis sykkelfelt gjennom sentrum langs Osloveien – Kongens gate – Hønengata og følgende ny og oppgradert bruforbindelser og infrastruktur:

1. Begna bru
2. Petersøya inkludert den nye brua
3. Ny bru mellom Schjongslunden og Krakstad
4. Ny bru mellom Schjongslunden og Eikli
5. Kvernbergsund bru
6. Tursti langs elvebredden

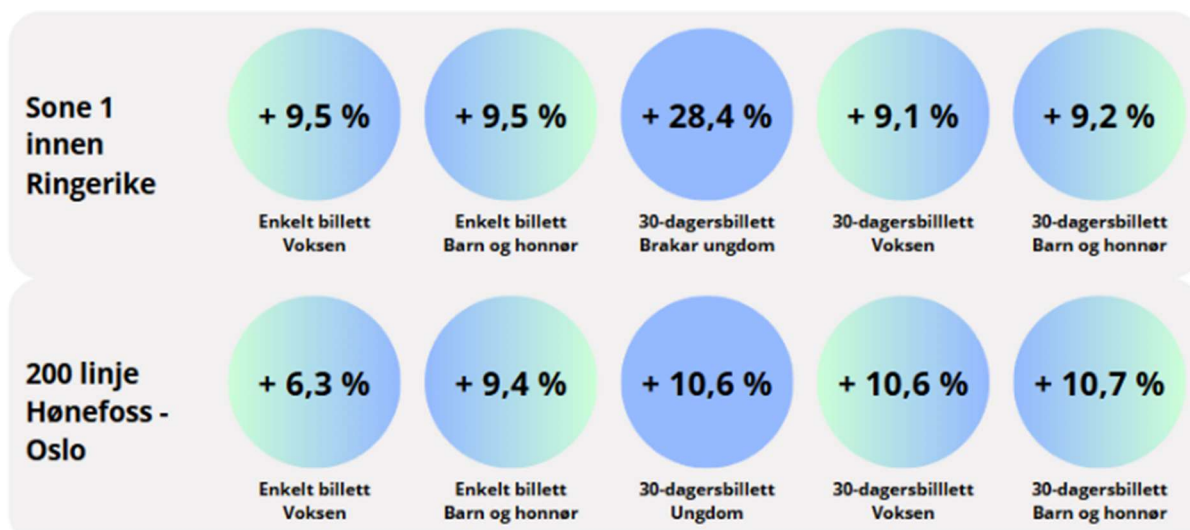


5.4.3 utfordringer mot nullvekstmål og målene for mobilitet i Hønefoss

Temaplanen skal være et kraftfullt verktøy for å møte både eksisterende og fremtidige utfordringer, og bidra til å nå nullvekstmålet og mobilitetsmålene for Hønefoss. Gjennom en helhetlig tilnærming, der kortsiktige tiltak iverksettes, vil vi ta betydelige skritt mot å redusere veksten i personbiltransport og skape et mer bærekraftig, tilgjengelig og effektivt transportsystem for fremtiden.

Økning i antall reiser	Vekst i persontransport skal tas med sykkel, gange og kollektivtransport frem mot 2035, i tråd med det strategiske rammeverket.
Planleggings- og finansieringsutfordringer frem mot 2035	Statlige myndigheter og fylkeskommunen møter utfordringer med investeringer i infrastrukturprosjekter. Det er begrenset kapasitet for utbygging av gang- og sykkeltilrettelegging i Hønefoss frem til 2029.
Synkende kostnader ved bruk av bil	Økt andel elbiler og hybridbiler fører til lavere kjørekostnader, noe som fører til økt bilbruk, da distansekostnadene for elbiler er lavere enn for fossildrevne biler.
Gradvis økning i pris på kollektivtransport	Økning i kollektivbillettpriser frem mot 2035 reduserer attraktiviteten for kollektivtransport, da det blir dyrere og mindre praktisk for mange.
Gang- og sykkeltilrettelegging	Koordinering av prioriteringer mellom ulike veieiere trenger samordning for å oppnå helhetlig tilrettelegging

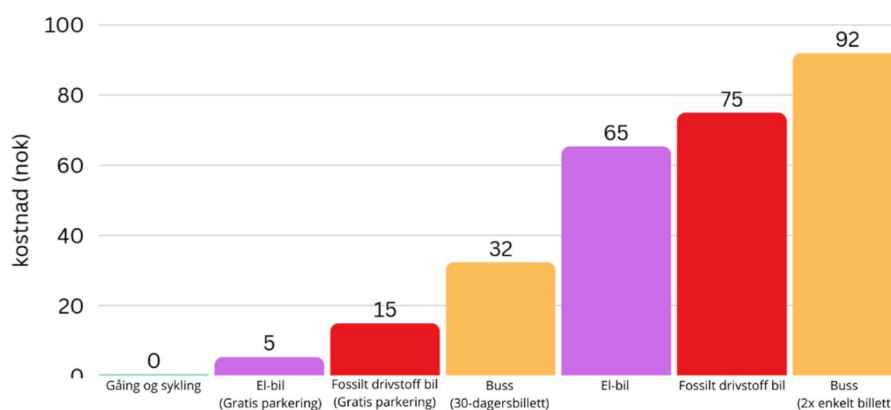
Figur 18 Prosentendring fra 2024 til 2025 i kollektivbillettpriser i Sone 1 innen Ringerike og 200 linje fra Hønefoss - Oslo for voksen, ungdom/barn og honnør



5.34.1 Hva koster det å dra inn til Hønefoss i 2025?

Det er flere måter å ta en 3km tur inn til Hønefoss, og de har ulike kostnader som kan påvirke valg av reisemiddel. Faktorer som tilgang på bil, gratis parkering, sykkel, trygg infrastruktur og funksjonsevne påvirker dine reisealternativer, og hvor mye det koster å reise til Hønefoss. Scenarioet nedenfor i Figur 19 gir oversikt over de gjennomsnittlige estimerte kostnadene for en voksen for å besøke Hønefoss for en dag.

Figur 19 Kostnader for en 6km (3km hver vei) tur inntil Hønefoss med forskjellige reisemidler

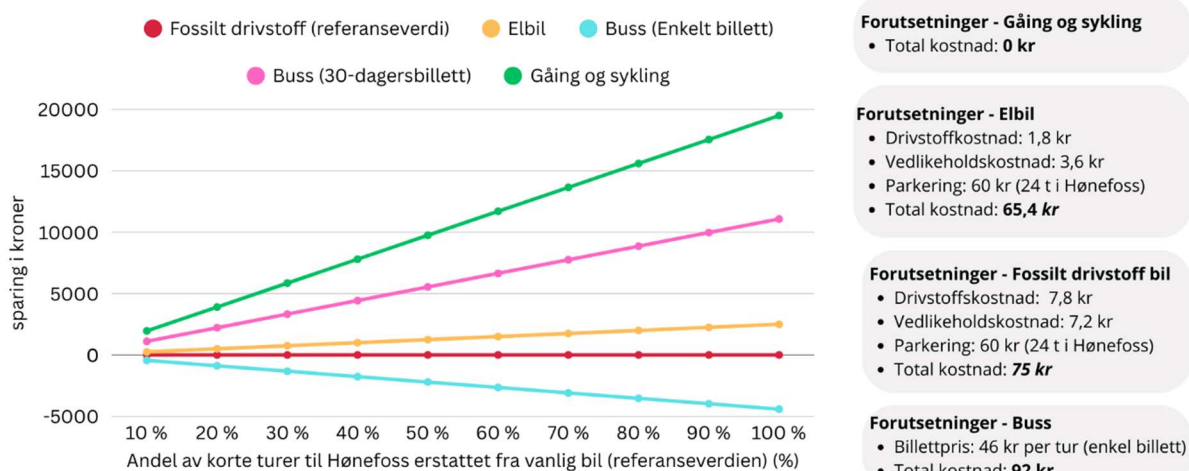


Resultatene viser utfordringer i forhold til nullvekstmålene og mobilitetsmålene for Hønefoss:

- Kollektivtransport (enkeltbillett) er det dyreste reisemiddelet for de som ikke har 30-dagersbillett.
- Gratis parkering gir lave reisekostnader for biler, bare 5 kroner dyrere for elbil og 15 kroner dyrere for fossilt drivstoff bil som å gå eller sykle.
- 30-dagersbillett er billigere enn bilkjøring med parkeringskostnader, men gir redusert fleksibilitet og lengre reisetid.
- Selv om det er dyrere å kjøre bil og betale for parkering enn å gå, sykle eller bruke kollektivtransport med en 30-dagersbillett, er bil fortsatt det dominerende transportmiddelet i Hønefoss.

Erstatning av kort turer rundt 3km kan har en stor effekt på lommeboka. Figur 20 nedenfor viser estimerte besparelser i kroner ved endringer fra turer med et fossilt drivstoff bil til andre reisemidler. Følgende nøkkelfunn er identifisert i beregningene:

- Spar 7 800 kroner i året ved å erstatte 40 % av bilturene (fossilbil) med gange og sykling.
- Spar 19 500 kroner i året ved å droppe bilen på alle korte byturer og heller bruke piggdekk på sykkelen eller brodder til fots.
- Spar 6 646 kroner i året ved å bytte fra fossilbil til buss (30-dagersbillett) i de varme månedene (april–oktober).
- En «mobil-mai» eller «aktiv-august» uten bil i 30 dager kan gi 1 625 kroner i spart utgift. Holder du ut i to måneder, kan summen dekke «gratis» billetter til Syden.



Figur 20 Estimerte besparelser i NOK ved endring i andelen (0-100 %) av korte reiser på 3 km, der bil med fossilt drivstoff erstattes med andre reisemidler.

5.5 Utfordringer for unge befolkning i Hønefoss

Barn i Hønefoss møter flere mobilitetsutfordringer som påvirker trygghet, selvstendighet og muligheten til å delta i skole og fritid.

<u>Trygg skolevei</u>	<u>Manglende/avbrutte fortau, uoversiktlige kryss, dårlig belysning og varierende vintervedlikehold gjør gåing risikabelt.</u>
<u>Avstand</u>	<u>Lange avstander og spredt bebyggelse gjør at mange er avhengige av biler - "foreldretaxi" øker trafikken rundt skolene.</u>
<u>Kollektivtilbud</u>	<u>Sjeldne avganger kveld/helg, lite koordinering med treningstider, busstopp som ligger langt unna og krevende bytter.</u>
<u>Manglende sykkelinfrastruktur</u>	<u>Få sammenhengende sykkelveier, utrygge kryss, lite trygg sykkelparkering og stor glattnisiko om vinteren.</u>
<u>Universell utforming</u>	<u>Barn med funksjonsnedsettelse møter høye kantstein, smale fortau og busser/holdeplasser som ikke alltid er universelt utformet</u>
<u>Økonomi</u>	<u>Kostnader til busskort, sykkel/hjelm, refleks og vinterutstyr kan begrense valgene—særlig for familier med stram økonomi</u>
<u>Omdømme</u>	<u>Mange synes det ikke er like kult å sykle når de begynner på videregående, og det påvirker valg av transport – særlig blant jenter</u>

5.6 Mobilitetsutfordringer for eldre befolkning

For mange eldre i Hønefoss er det krevende å komme seg rundt på en miljøvennlig måte. Eldre i Hønefoss møter flere praktiske og økonomiske hindringer når de ønsker å reise miljøvennlig i hverdagen og når pensjonister vurderer å kjøpe elbil. Utfordringer i hverdagsmobiliteten inkluderer:

- Lange avstander mellom bolig, butikker og helsetjenester.
- Gang- og sykkelveier som ikke er sammenhengende eller godt brøytet/strødd om vinteren.
- Bratte bakker, glatt føre og utrygg trafikk som gjør gåing og sykling mindre aktuelt.
- Elsykler kan være dyre, tunge og krevende å håndtere.
- Konflikt i gaterom med andre trafikanter (f.eks. syklist og sparkesykkelister)
- Kollektivtilbud med lav frekvens utenom rushtid; holdeplasser kan ligge langt unna og mangle sitteplasser/leskur.
- Digitale rute- og billettløsninger som oppleves uoversiktlige.

I tillegg er det ofte vanskeligere for pensjonister å kjøpe ny elbil. De har gjerne fast, lavere inntekt og mindre låneevne, mens elbiler fortsatt har høyere innkjøpspris enn mange brukte bensin/diesel-alternativer. Forsikring og årsavgifter kan oppleves som uforutsigbare, og i borettslag/hus uten egen parkering kommer kostnader til hjemmelader—hvis det i det hele tatt er mulig å få på plass. Effekten av dette er at flere eldre blir værende i eldre, mer forurensende biler lenger. Det gir høyere lokale utslipp og mer støy, og kan også bety lavere trafiksikkerhet fordi eldre biler mangler moderne førerstøttesystemer. På sikt kan dette også presset kollektivtilbudet, fordi de som ikke får råd til elbil, men heller ikke har et godt kollektivalternativ, får færre reelle, grønne mobilitetsvalg.

6 Mobilitet – Demografiskiftet og folkehelse

6.1 Demografiskiftets påvirkning på fremtidens mobilitet

Folketallet i Ringerike er forventet å øke fra 31 581 i 2024 til 34 090 i 2035, som tilsvarer en befolkningsvekst i underkant av 8 % (Norconsult, 2024). Demografiskiftet vil påvirke trafikkbildet på flere måter, ettersom andelen eldre innbyggere øker betydelig i årene som kommer. I Ringerike vil antall eldre over 80 år fordobles, fra 1882 i 2025 til 2781 i 2035 (Norconsult, 2024).

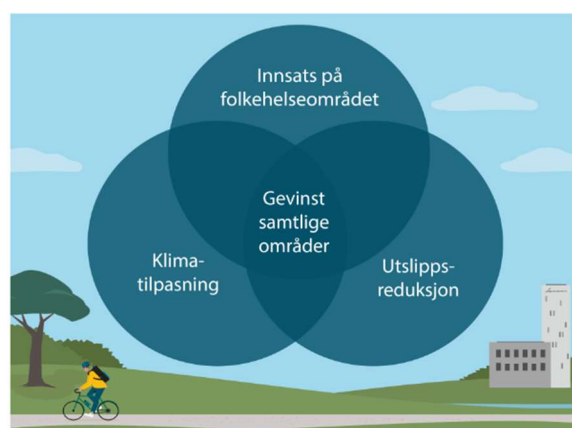
Tabell 5 Prognose for folketallsendring etter aldersgruppe i Ringerike kommune (2025-2035), med netto- og % endring fra 2025 til 2035.

	Aldersgruppa (år)												
År	0-5	6-12	13-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80-89	90+	Endring	
2025	1692	2176	2587	3396	4127	4121	4493	4056	3393	1569	313	↑100+	
2027	1713	2122	2634	3412	4143	4150	4461	4124	3459	1716	379	↑50-99	
2029	1744	2152	2548	3484	4047	4294	4420	4226	3497	1877	428	↑1-49	
2031	1771	2184	2427	3599	3951	4449	4414	4361	3530	1994	471	↓1-49	
2033	1804	2225	2398	3641	3913	4579	4385	4497	3540	2062	545	↓50-99	
2035	1875	2263	2403	3615	3885	4753	4396	4490	3629	2164	617	↓100+	
Netto endring	↑183	↑87	↓184	↑219	↓242	↑632	↓97	↑434	↑236	↑595	↑304		
% endring	↑10,8%	↑3,7%	↓7,1%	↑6,4%	↓5,9%	↑15,33	↓2,2%	↑10,7%	↑7,0%	↑37,9%	↑97,1 %		

I møte med demografiskiftet, hvor en stadig større andel av befolkningen blir eldre, er aktiv mobilitet en nøkkelfaktor for å møte presset på helse- og omsorgstjenestene. Når eldre går, sykler eller generelt beveger seg aktivt i hverdagen, holder de seg friskere lenger, med redusert risiko for livsstilssykdommer og fall. Å legge til rette for aktiv mobilitet er derfor en bærekraftig strategi i Ringerikes aldrende samfunn.

6.2 Folkehelse

Det finnes en sterk sammenheng mellom folkehelse, tiltak for å øke aktiv og grønn mobilitet og klimagassutslipp. Aktiv mobilitet, som å gå og sykle, gir store gevinster for folkehelsen ved å redusere risikoen for livsstilssykdommer, forbedre mental helse og øke livskvaliteten. En befolkning med bedre helse gir mindre press på helsetjenestene – noe som i seg selv bidrar til lavere utslipp. Ved å legge til rette for gang- og sykkelveier, økt fortetting og grønne nærmiljø, kan Ringerike kommune bidra til bedre helse i befolkningen samtidig som klimamålene fremmes.



Figur 21 Innsats for å fremme folkehelsen, utslippskutt eller klimatilpasningstiltak kan gi gevinst også på de andre områdene (Helsedirektoratet, 2025a)

6.3 Aktiv mobilitet - En investering i dag, med verdi for fremtiden

Temaplanen har som mål å legge til rette for endringer i reisevaner ved korte turer fra bruk av privatbil til gange og sykling. En slik endring i aktivitetsnivå kan ha stor effekt både når det gjelder økt antall friske leveår og forventet levealder. En friskere befolkningen vil kunne øke arbeidsdeltagelsen, redusere belastningen på helse- og omsorgstjenestene og bidra til at flere kan være selvhjulpne lengre.

Vi har brukt Helsedirektoratets kalkulator for å beregne helseeffekter av to forskjellige scenarioer, for å beregne økonomiske verdi av små endringer vi håper at temaplanen kan muliggjøre. De to scenarier nedenfor beregner økningen i friske leveår og leveår basert på endring i aktivitetsnivå. Den økonomiske verdi for samfunnet av ett ekstra friskt leveår er 1 680 000 kr (Helsedirektoratet, 2025b).

Aktivitetsnivå er definert som:

Fysisk inaktiv	Denne gruppen sitter mye og beveger seg lite, og da hovedsakelig med aktivitet av lav intensitet.
Delvis fysisk aktiv	Omtrent 5–20 minutters daglig lett eller litt anstrengende aktivitet. F.eks. gange ca. 1–2 km.
Fysisk aktiv	Minst 20–40 minutter med litt anstrengende aktivitet, eller minst 10–20 minutter med anstrengende fysisk aktivitet hver dag, eventuelt en kombinasjon. F.eks. gange ca. 2–4 km.

6.3.1 Eksempel med 1000 mennesker over 10 år som går fra å være fysisk inaktiv til delvis fysisk aktiv

Dersom 1000 personer endrer aktivitetsnivå fra fysisk inaktiv til delvis aktiv og endringen gjelder over 10 år, så vil det i et livsløpsperspektiv for disse 1000 personene til sammen resultere i:



Som eksempel vil det si at for 1 person vil det føre til nesten 4 ekstra leveår.

6.3.2 Eksempel med 1000 mennesker over 10 år som går fra å være delvis fysisk aktiv til å være fysisk aktiv

Dersom 1000 personer endrer aktivitetsnivå fra delvis aktiv til fysisk aktiv og endringen gjelder over 10 år, så vil det resultere i:



7 Medvirkningsprosess

Mobilitet er et tema som påvirker alle og medvirkning har derfor vært viktig i planprosessen. Temaplanen må ha en forankring blant innbyggere, utbyggere, næringsaktører, politikere og flere. Målet med medvirkningsprosessen er at innbyggerne skal føle de er hørt, og ikke bare lyttet til. Vinter og vår 2025 ble det derfor gjennomført flere medvirkningsarrangementer for å involvere innbyggere, politiske råd, offentlige aktører og lokale selskap og lag, slik at de hadde mulighet til å si hva de mener om mobilitet i Hønefossområdet. Medvirkning fra tidligere prosesser er hensyntatt og oppsummert i sammenheng med innspill fra temaplanens medvirkningsprosess (ser vedlegg 6). Medvirkningsmetodene som ble gjennomført var:

- Workshop med frivillige organisasjoner, utdanningsinstitusjoner, næringsaktører og politiske råd og utvalg
- «MobilitetsLab», hvor prosjektgruppen satt tilgjengelig på ByLab i Hønefoss
- Befaring
- Brev og møte med offentlige aktører
- Orientering og innspill fra politiske råd og utvalg
- Folkemøte
- Offentlighøringsprosess fra 19. juni til 15. august 2025 (se vedlegg 9)

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

Medvirkningsprosessen og resultatene derfra er nærmere beskrevet i medvirkningsrapporten som følger temaplanen (vedlegg 6).

7.1 Mobilitet i Hønefoss – Innspill om hva fungerer bra og hva kan bli bedre?

Dette kapittelet oppsummerer de viktigste funksjonelle elementene, utfordringene og potensielle løsningene for mobilitet til fots, med sykkel, med kollektivtransport og med bil i Hønefoss, slik de er identifisert gjennom temaplanens medvirkningsprosess.

7.1.1 Til fots i Hønefoss

<i>Fungerer bra</i>	<i>Kan bli bedre</i>	<i>Potensielle løsninger</i>
- Elvelangs - Dronningens gate - Kulvert i Slettåkerveien på nordsiden - Naturområder som inspirerer til å gå og sykle	- Skille gående og syklende, for trangt - Søndre torv og gågata - Travelt å krysse hovedgatene (Kongens gate, Hønegata). Lengre grønn-mann i lyskryssene - Tippen-området - Fortauene må bli bredere, flere og med mindre fortauskanter - Kaotiske kryss bør rettes opp i, Storgata x Stangs gate og Storgata x Kong Rings gate - Kvernbergsund bru og Hønefoss bru er for smale - Parkgata: Bilene kjører fortsatt fort, mer plass til gående - Hønegata oppleves trangt	- Etablere gågate i Kong Rings gate - Koselig kryssing av Kongens gate - Gang- og sykkelvei gjennom Dronningens gate, forlenge Parkgata nordover, koble seg på Flattumveien/Elling M Solheims vei via kulverten - Utvide gågata i Storgata

7.1.2 Sykling i Hønefoss

<i>Fungerer bra</i>	<i>Kan bli bedre</i>	<i>Potensielle løsninger</i>
- Elvelangs - Dronningens gate - Ny jernbane undergang og g-s korridor gjennom Parkgata - Gang- og sykkelbru foran Gledeshuset - Naturområder som inspirerer til å gå og sykle	- Gjennomgående sykkelvei fra nord til sør og øst til vest - Sykkelfelt gjennom Tippen - Sykkelfelt langs Hønefoss oppleses trangt og utrygg - Skille gående og syklende, for trangt langs fortau - Uoversiktlig når du kommer ut mot Alles, hvor skal man sykle da? - Hønefoss bru og Kvernbergsund bru er for smale - Kongens gate - Vesternbakken mot Haugsbygd - Ofte glasskår i undergangen ved Alles.	- Gang- og sykkelvei gjennom Hovsmarka. - Veilede syklistene fra Hønefoss ned på Elvelangs - Gang- og sykkelvei gjennom Dronningens gate, - Forlenge Parkgata nordover, koble seg på Flattumveien/Elling M Solheims vei via kulverten - Gjennomgående sykkelvei fra nord til sør og øst til vest

7.1.3 Kollektiv til, fra og rundt

<i>Fungerer bra</i>	<i>Kan bli bedre</i>	<i>Potensielle løsninger</i>
- Linje 222 og 228	- Strekningen Heradsbygda – Schjongslund er utfordrende, og bør ha kollektivtilbud. - Dårlig kollektivtilbud på kveldstid. - Fungerer godt med kollektiv i sentrum, men mye kø på morgenen ved Gummikrysset. - Bedre kollektivtilbud med flere avganger - Bedre informasjon på bussholdeplasser	- App-løsning som viser hvor bussen er langs veien - Flere avganger gjennom dagen - Shuttle-busser

7.1.4 Biltrafikk i Hønefoss

<i>Fungerer bra</i>	<i>Kan bli bedre</i>	<i>Potensielle løsninger</i>
- Rundkjøringen ved Schjongslund - Lett å kjøre i Hønefoss	- For mange biler, og for mange parkeringsplasser - Gjennomgangstrafikk - For mye trafikk, må reduseres - Kaotiske kryss bør rettes opp i, Storgata trekkes frem - Bruene er for smale - Bedre skilting av fylkesvei 290	- 30 km/t fartsgrenser - Sterkere restriksjoner og endret tilgang for bil i sentrum - Subsidiere pendlerparkering - Etablere pendlerparkeringer med busstilgang på utsiden av byen - Insentiver som begrenser gjennomgangstrafikk - Innføre smarte løsninger som styringssystemer, samkjøring og appsystemer. - Parkering – oversikt over hvor det er gratis, billig og dyrt å parkere

7.1.5 Gjennomføring / generelle tilbakemelding

<i>Fungerer bra</i>	<i>Kan bli bedre</i>	<i>Potensielle løsninger</i>
- Fine delområder fra Nordre torv til Hengsle, men mangler helheten langs elva.	- De fleste trenger og er avhengig av bilen. Noen få kunne tatt buss. Ikke mulig med alternativer for de fleste. - For lite liv i byen, flere fol må inn til sentrum - Bilene kjører for fort - Vegetasjon langs veiene	- Plan for gjennomføring av tiltak (trafikanbetaling) - Utvide gågata i Storgata - «Fra vei til gate» prinsipp - Myke opp og lage hyggelige gater med trær m.m. (f.eks. Eikeallé som i Hønefoss på 1950/60-tallet) - Benytte moderne arbeidsformer som hjemmekontor, og samlokalisering av kontorlokaler

7.2 Offentlig høringsprosessen

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

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

Temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss ble lagt ut til høring 19. juni etter politisk behandling. Prosjektteamet presenterte innholdet i temaplanen for publikum 24. juni på ByLab, og til rådgruppene i starten av august før høringsfristen. Innspill kunne sendes inn digitalt via kommunens nettside for saker på høring, per e-post eller som brev til Ringerike kommune. Kommunen mottok innspill fra 5 offentlig myndigheter, 1 politiske parti, 8 medlemmer av befolkning og 4 næringsaktører.

Vi gjennomførte en kvalitativ gjennomgang av alle høringsinnspill. Enkeltkommentarene ble kodet og gruppert i felles temaer. Der det var relevant, ble temaene videre inndelt i underkategorier for å gjenspeile spesifikke temaer og nyanser. Vedlegg 9 oppsummerer problemstillingene som er reist under hvert tema og angir våre svar og videre oppfølging. Hovedtemaene inkluderer:

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

8 Tiltak og løsninger

I dette kapitlet presenteres en oversikt over de 19 utredede kortsiktige mobilitetstiltakene, som har vært en viktig del av utviklingen av temaplanen (Norconsult utredning). De kortsiktige tiltakene er utviklet med utgangspunkt i tidligere planarbeid, inkludert byplanen og transportutredningen for Hønefoss, samt påfølgende forprosjekter.

Tiltakene er vurdert med hensyn til deres potensial for å forbedre mobiliteten på kort sikt, og de er designet for å møte umiddelbare behov og utfordringer i transportsystemet. Denne utredningen danner grunnlaget for prioriteringslisten for Ringerike kommunes neste budsjettbehandlingsperiode fra 2026-2029 og frem mot 2035. Tiltakene kan videreutvikles og implementeres som en del av en langsiktig mobilitetsstrategi for Hønefoss, slik det er beskrevet i byplanen.

8.1 Norconsult utredning

Norconsult har utredet et kunnskapsgrunnlag for temaplanen (se vedlegg 3 for hele utredningen). Eksisterende planer og utredninger som Byplanen (2019), Transportutredning Hønefoss (2018), Kollektivutredning Hønefoss (2017) og Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 legger til grunn at Ringeriksporteføljen er realisert. Før Ringeriksporteføljen realiseres, er det behov for en alternativ utredning der disse prosjektene ikke legges til grunn. Utredningen er et grunnlag for å prioritere gjennomføring av fysiske tiltak på kort sikt, som omfordeling av veiareal, gang- og sykkeltilrettelegging, og tiltak for kollektivtrafikk og redusert biltrafikk for Hønefoss i 2035. Utredningen har vurdert effekten av tiltakene med hensyn til avlastning av sentrum for gjennomgangstrafikk, økt andel gående, syklende og kollektivtrafikk, reduksjon av klimagassutslipp, samt redusert kø og færre flaskehalser i sentrum. Potensielle kostnader og inntekter knyttet til tiltakene er også vurdert. En oppsummering av funnene for de aktuelle tiltakene følger nedenfor:

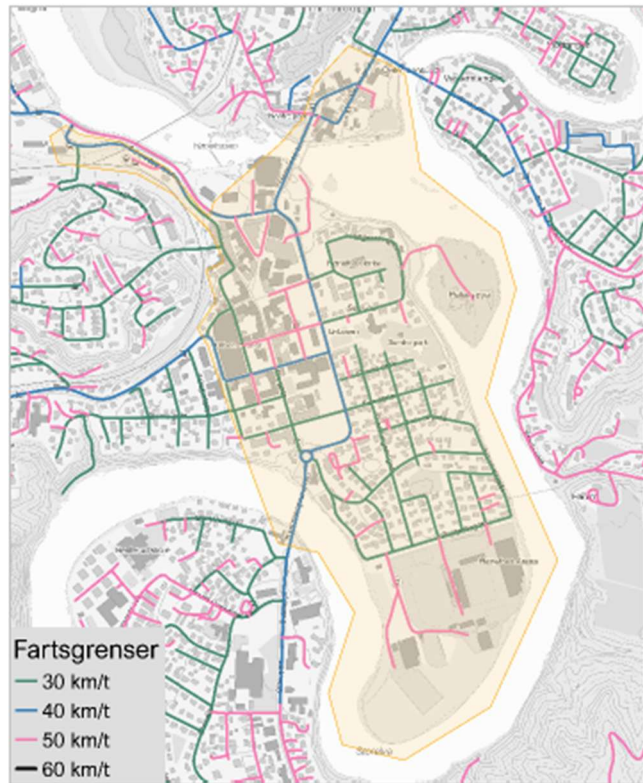
- Implementering av 30 km/t-sone i Hønefoss sentrum
- Etablering av et sammenhengende gang- og sykkelnettverk langs to hovedakser (nord-sør og øst-vest)
- Alternative systemer for trafikantbetaling i Hønefoss sentrum

8.1.1 30 km-t fartsgrenser

Det er gjennomført en transportmodellberegning av å redusere fartsgrenser i sentrum til 30 km/t. Figur 22 viser områdeavgrensningen lagt til grunn.

Når man reduserer fartsgrensen i sentrum, viser modellen at det er en forventet nedgang i antall bilreiser i Hønefoss og at flere velger å gå eller sykle, mens antall kollektivreiser har tilnærmet ingen endringer. Det skjer noen endringer i rutevalg lokalt i sentrum, men dette vurderes å være noe tilfeldig knyttet til hvordan RTM-modellen håndterer rutevalg og hvordan sonen/grunnkretsen er koblet lokalt. En rekke kjøretøy velger andre ruter istedenfor å kjøre i sentrum, blant annet over E16 og fylkesvei 241.

I resten av Ringerike ser man ikke denne nedgangen, og tyder på at enkelte velger å kjøre utenfor sentrum. Ellers er det generelt færre bilreiser som foretas totalt sett.



Figur 22 Områdeavgrensning for 30 km/t fartsgrense og eksisterende fartsgrenser i Hønefoss, slik det er definert i Norconsults utredning (Kilde – Norconsult 2025 (vedlegg 3)).

Effekter at 30km-t kan bidra til bærekraftig mobilitet og byliv

Litteraturstudien i Norconsults utredning (vedlegg 3) har analysert faglitteratur for å få en oversikt over effektene av lavere fartsgrenser i små og mellomstore europeiske byer. Resultater henger sammen med Transportøkonomisk institutt studie om effekt av 30km-t (Tennøy og Pettersen, 2025). Funnene er oppsummert i Tabell 6 nedenfor.

Redusert hastighet har flere fordeler, som færre trafikkulykker, mindre støy, og økt trygghet for gående og syklister. Det kan også forbedre folkehelsen og gjøre byområdene mer trivelige. Ulempene inkluderer tvil om bilister vil overholde fartsgrensene, økt kjøretid og potensielle økte kostnader for kollektivtransport. Totalt sett er det en god idé, spesielt der trafiksikkerhet og livskvalitet er viktig, men utfordringer som økt kjøretid og overholdelse av fartsgrenser må håndteres.

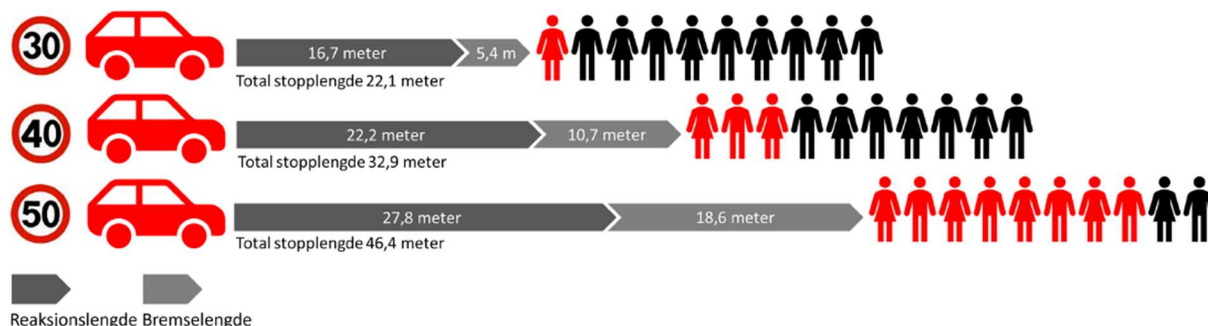
Tabell 6 Oppsummering av funnene om effekt av 30km-t og lavere fartsgrenser i små og mellomstore byer (Norconsult) og 30km-t fartsgrenser i europeiske byer (Tennøy og Pettersen, 2025)

Flere velger bærekraftige transportmidler	Lavere hastigheter gjør det tryggere og mer attraktivt å sykle og gå, også til og fra kollektivtransport. Det gjør også bilkjøring mindre attraktivt, som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt når det blir mindre biltrafikk.
Bedre folkehelse	Mindre støy og forurensning, mer sosialt samspill, færre trafikkulykker, og økt fysisk aktivitet.
Færre trafikkulykker	Reduksjonen i fartsgrensene har ført til en betydelig nedgang i trafikkulykker, med totalt antall ulykker i byen redusert med 15–40%, dødsulykker med 32–63%, ulykker i områder med redusert fartsgrense redusert med 13–43%, og ulykker som involverer fotgjengere i disse områdene redusert med 16–63%.
Effektene forsterkes med kombinasjon av andre tiltak	Tiltakene blir mer effektive når de kombineres med tiltak som gjør byen mer attraktiv og reduserer biltrafikk.
Bedre bymiljø	Mindre støy, lokal forurensning, utrygghet på grunn av trafikk, osv. Økt attraktivitet ved å bo sentralt, mindre press for spredning av byområder
Mer inkluderende	Enklere og mer oversiktlige gater for ferdsel, tryggere og sikrere, spesielt for sårbare grupper.
Bedre tilgang til aktiviteter	Færre barrierer, omveier og forsinkelser for gående, syklister og kollektivreisende til/fra/på holdeplass.
Styrket næringsliv	Mer attraktivt sentrum – mer omsetning, mer attraktivt for arbeidskraft – bedre tilgang på arbeidskraft.

Lavere fartsgrenser og trafikksikkerhet

Redusert fartsgrense er det viktigste tiltaket for å redusere både ulykkesrisiko og skadeomfang for gående. Figur 23 viser reaksjonslengde og bremselengde ved ulike fartsnivåer, samt risiko for død for gående ved påkjørsel (røde personer). Ved høyere hastigheter øker både bilisters reaksjonslengde og bremselengde. Dette gjør at stopplengden ved 50 km/t er dobbelt så lang som ved 30 km/t.

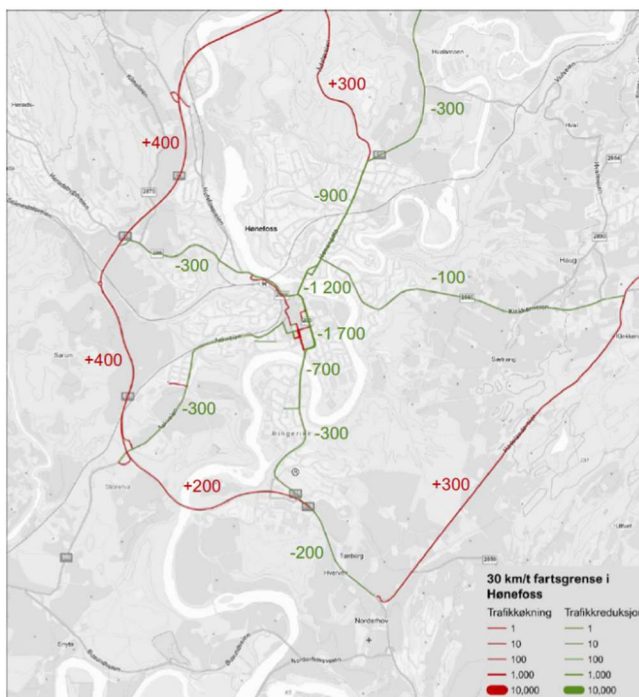
Figur 23 Reaksjonslengde, bremselengde og dødsrisiko for fotgjengere (røde personer) beregnet ved ulike hastighetsnivåer (Statens vegvesen, 2022)



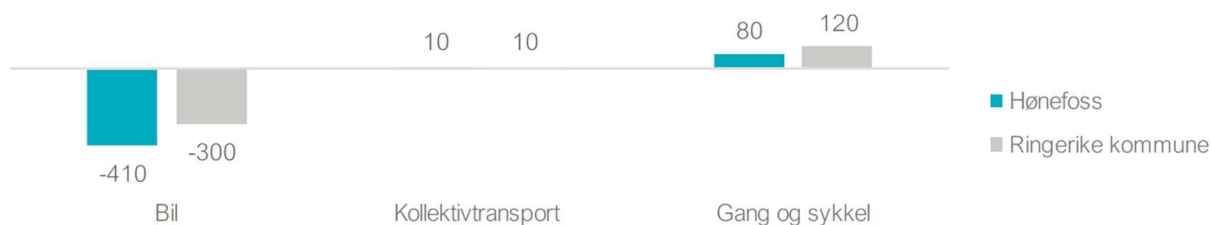
Beregnet effekt i Hønefoss

Effektene er i tråd med funnene i den begrensede litteraturstudien som viser at reduksjon i fartsgrenser er forbundet med reduksjon i antall bilreiser i det aktuelle området, samt en økning i gange og sykkel. Figur 24 og Figur 25 viser beregnet effekter som viser hvordan lavere fartsgrense øke antall av de som gå og sykle og redusere gjennomgangstrafikk i sentrum. Bilkjører velger omkjøringsveger (E16 og Fv. 241) og dette har reduksjon i trafikk over Hønefoss bru og Kvernbergsund bru.

Utredningen konkluderte med at en reduksjon av fartsgrensene kan ha flere positive effekter på for eksempel lokalmiljø eller trafikknivå, samt at fartsreduksjonen i seg ikke fører til signifikante ulemper for trafikkavviklingen i byen.



Figur 24 (ovenfor) Endring i ADT i 2035 som følge av redusert fartsgrenser i Hønefoss (30 km/t fartsgrense) sammenlignet med nullalternativ.

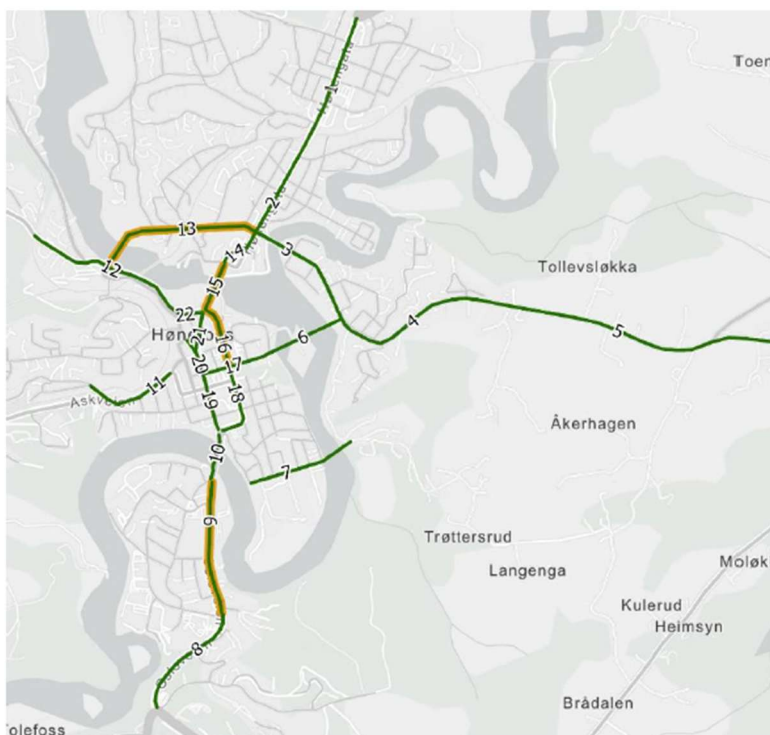


Figur 25 Endring i antall reiser (per normalvirkedøgn) som følge av å redusere fartsgrense til 30 km/t i Hønefoss sentrum (Norconsult 2025)

8.1.2 Sammenhengende gang- og sykkelnettverk

Generelt binder det planlagte sykkelveinettet de ulike delene av Hønefoss godt sammen, og det er en stor fordel at løsningene blir gjennomgående også der infrastrukturen krysser elva. Utredningen har analysert strekningene vist i Figur 20 for å identifisere:

- Hvordan tiltaket kan bidra til å nå mobilitetsmålene
- Hovedmålgruppen for tiltaket
- Overordnede kostnader
- Effekter i morgen- og ettermiddagsrush
- Planstatus for tiltaket



Figur 26 Oversikt over tiltaksstrekningene i foreliggende illustrasjonsplan og forprosjekt. Tiltakene som er inkludert i Aimsun- modellen er markert i gult.

Norconsults vurdering av gang- og sykkeltiltakene i Hønefoss er at tiltakene skal knytte av de ulike delene av Hønefoss godt sammen og at det er en stor fordel at løsningene blir gjennomgående også der infrastrukturen krysser elva. Norconsults sitt forslag til utforming, løsning og areal disponering for gående og syklende er:

- Det er valgt ensidig toveis sykkelvei med bredde 3-3,5 meter som hovedløsning i Hønefoss. Selv om den løsningen ikke gir samme fleksibilitet i kryss som tosidige sykkelfelt gir, så er det en løsning som oppleves trygg og forutsigbar for mange syklister. Det er lagt en grøntarabatt mellom sykkelvei og arealet for motoriserte kjøretøy, og det øker opplevelsen av skjerming og trygghet også for gående. Sykkelveibredden er ikke romslig og den inviterer ikke til høy hastighet, men den er tilstrekkelig i et bymiljø.
- Fortausbredden er satt til 2,5 meter gjennomgående. 2,5 meter kan oppleves som for smalt i gater med butikker, kollektivtrafikk og utadrettet virksomhet. Dersom noen av gatene har særlig mange fotgjengere, kan det forsvares å endre breddefordelingen mellom sykkelveien og fortauet til 3 + 3 meter for å unngå at fotgjengere tar sykkelveien i bruk med barnevogner og liknende. Dersom det er aktuelt å vurdere, kan det være klokt å ikke merke opp sykkelveien med gul midtlinje, men bare bruke sykkeloppmerking i bakken med piler i to retninger.

Redusert kapasitet på Hønefoss bru i sørgående retning, kombinert med færre svingefelt i sentrum, fører til dårligere trafikkavvikling i begge rushperiodene. I morgenrushet forventes trafikken å hope seg opp bakover i Hønengata, noe som også gir betydelige forsinkelser på E16 Hvalsmoveien. Den største flaskehalsen i systemet er Hønefoss bru og krysset med Arnemannsveien.

I det simulerte alternativet er det lagt inn en større pakke med tiltak. Det er viktig å understreke at ikke alle enkelttiltak nødvendigvis har negativ effekt. Likevel viser resultatene at endringene i trafikksystemet i sentrum og rundt Hønefoss bru har en dominerende innvirkning på trafikkbildet. I sørgående retning har det stor betydning at det kun er ett kjørefelt over brua og et svært kort svingefelt. I nordgående retning reduserer ett kjørefelt inn mot krysset med Arnemannsveien fremkommeligheten vesentlig.

Noen av disse trafikkavviklingsproblemene kan også skyldes manglende grønn bølge i trafikksignalplanen i Sentrum i Aimsun-modellen. Køene som oppstår i modellkjøringene, vil stå inn mot sentrumsområdet (Arnemannsveien-Sundgata). Trafikksignalene i modellen er avhengig av eksisterende faseplaner fra tidligere modellversjon. En ytterligere optimalisering av faseplanene vil kunne gi en mer effektiv trafikkavvikling. Samtidig er køene i dette beregningsalternativet for lange for å helt kunne avvikles med bare utbedret signalanlegg; men det er potensiale for å korte dem ned noe. Med den veigeometrien og det kjøremønsteret som er forutsatt i beregningene, anbefales det at det i tillegg iverksettes sterke trafikkreduserende tiltak som holder trafikkflyten oppe. Tabell 7 beskriver seks tiltak som særlig kan gi god nytte å prioritere i nærmeste periode. Begrunnelse for prioriteringer av tiltakene er i vedlegg 3.

Tabell 7 Prioriterte tiltak fra transportutredning Hønefoss som styrke mobiliteten langs de to hoved aksene gjennom Hønefoss for gående og syklende.

For å styrke mobiliteten langs nord/sør-aksen gjennom Hønefoss anbefales:	Tiltak 10: Kvernbergsund bru, ny gang- og sykkelbru fordi det vil gjøre sykling til sentrum sørfra vesentlig mindre skremmende, uoversiktlig og stressende.
	Tiltak 8: Osloveien sør, sykkeltilrettelegging fordi det binder en stor arbeidsplasskonsentrasjon med sentrum og øker nytten av tiltak som allerede er gjort eller gjøres på 9 og 10.
	Tiltak 19: Storgata, Tiltaket forutsetter å fjerne parkering på vestsiden av veien for å etablere en sykkelvei. Dette vil gi forbindelse til den nye gang- og sykkelbrua.
For å styrke mobiliteten langs øst/vest-aksen gjennom Hønefoss anbefales:	Tiltak 6: Petersøya, ny gang- og sykkelbru fordi det representerer en attraktiv snarvei mellom sentrum og boligområdet øst for sentrum som er forbeholdt gående og syklende.
	Tiltak 3 Vesterngata, sykkeltilrettelegging fordi det er en delstrekning som, koblet sammen med gang og sykkelbru over Petersøya utgjør et komplett alternativ til den høyt trafikkerte Hønefoss bru for mange som kommer fra øst og nordøst.
	Tiltak 5 Klekkenveien, sykkeltilrettelegging fordi tiltaket, sammen med tiltak 6 vil gi gående og syklende en særlig attraktiv forbindelse til sentrum. Tiltaket har høyere gjennomførbarhet enn tiltak 4, som ligger på samme strekning.

8.1.3 Trafikantbetaling som middel for å oppnå mobilitetsmålene

Etablering av trafikantbetaling i Hønefoss by er et av flere nødvendige tiltak som Norconsult har utredet og som inngår i tiltakspakken for å nå nullvekstmålet Hønefoss. De identifiserte også flere aspekter og behov, knyttet til forslaget om etablering av trafikantbetaling i Hønefoss:

1. Trafikantbetaling er et svært effektivt virkemiddel for å redusere biltrafikken, og vil være nødvendig for å nå kommunens målsetning om nullvekst og utvikling av Hønefoss sentrum, samt redusere lokal forurensing og bedre trafiksikkerheten
2. Trafikantbetaling vil bidra til finansieringen av nødvendig infrastruktur for å bedre forholdene for gående, syklende, kollektivreisende og bilister, samt til å øke frekvensen på kollektivtilbud lokalt (gjennom driftsbidrag). Dette er nødvendig for å nå ovennevnte målsetninger.
3. Om kommunen søker statlige midler til utbedring av trafikkforholdene i Hønefoss, vil lokale bidrag til finansiering være et krav, brukerbetaling er en påkrevd del av dette.

Oversikt over de trafikantbetalingssystemene som Norconsult har vurdert den potensielle effekten av, er vist i Tabell 8 nedenfor. Blant de ulike alternativene som er analysert, fremstår et trafikantbetalingssystem med bom på Hønefoss bru og Kvernbergsund bru, med en døgnpris på 10 kr per passering, som et godt trafikantbetalingsalternativ for Hønefoss.

Dette systemet har flere positive effekter:

- Det kan redusere gjennomgangstrafikk i Hønefoss
- Forkorte køer i sentrum
- Oppmuntre flere til å gå, sykle eller benytte kollektivtransport.
- Samtidig hindrer det ikke besøkende i å komme til byen, noe som bidrar til et levende bysentrum.

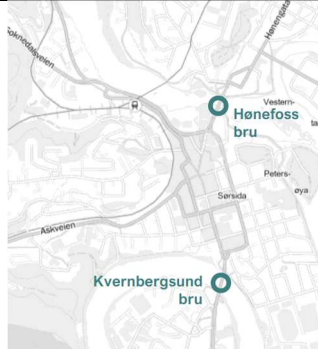
I tillegg kan systemet generere viktige inntekter for å finansiere ønskede tiltak som skaper et tryggere, mer tilgjengelig og triveligere Hønefoss. Dette kan være et effektivt verktøy for å håndtere den forventede økningen i biltrafikk frem mot 2035, drevet av lavere driftskostnader for elbiler og en voksende befolkning.

Gjennomgående Trafikk Løsning

Det er beregnet et scenario med et takstsystem som bare påvirker gjennomgangstrafikk: 10 kroner per passering per bru for dem som faktisk krysser begge bruene, mens trafikk til/fra sentrum som kun passerer én bom, ikke betaler. Elbiler får 50 % rabatt og tunge kjøretøy betaler dobbelt takst.

Med dette opplegget ventes trafikken over bruene å bli om lag 4–5 % lavere enn nullalternativet i 2035, og omkjøringseffekten blir liten fordi E16 er for lang for mange (det lønner seg oftere å betale enn å kjøre rundt). Anslått bominntekt er ca. 16 mill. kr per år (2035, i 2024-kroner) dersom kun dem som krysser de to bruene betaler.

Tabell 8 Oversikt over alternativer med trafikantbetalingstiltak som er analysert i forbindelse med temaplanen (Norconsult 2025, vedlegg 3)

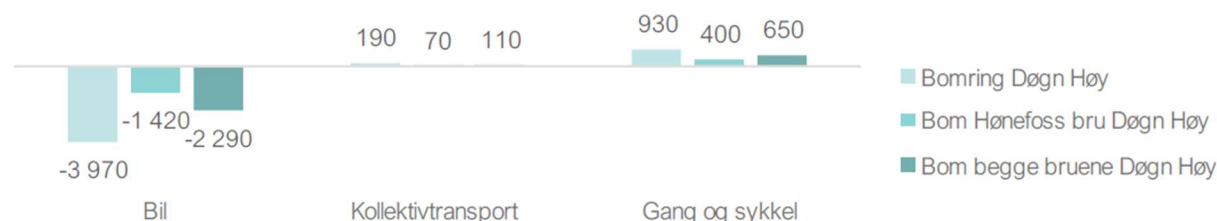
Trafikant- betalings- system	Bomring i Hønefoss	Bom kun på Hønefoss bru	Bom på Hønefoss bru og Kvernbergsund bru
Plassering			
Takstsystem	Enveisinnkreving mot sentrum, timesregelsystem, 50 % nullutslippsrabatt og dobbeltakst for tunge kjøretøy	Toveisinnkreving, ikke timesregel, 50 % prosent nullutslippsrabatt og dobbeltakst for tunge kjøretøy	Toveisinnkreving, ikke timesregel, 50 % prosent nullutslippsrabatt og dobbeltakst for tunge kjøretøy
Bomtakster	Døgn høy, 40 kroner per passering	Døgn høy, 20 kroner per plassering	Døgn høy, 20 kr/passering Døgn lav, 10 kr/passering Rush høy, 20 kr/passering i rushperioden Rush lav, 10 kr/passering i rushperioden <u>Døgn lav, 10 kr/passering, bare til gjennomgående trafikk (som kjører over de to bruer)</u>

Tabell 9 Beregnet ÅDT i 2035 over utvalgte punkter fordelt på lette el- og fossilbiler samt tunge kjøretøy (Norconsult 2025)

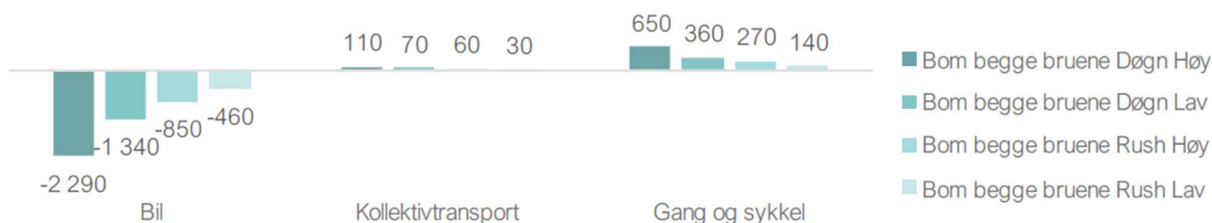
Snitt		Null- alternativ	Bomring i Hønefoss	Bom på Hønefoss bru	Bom på Hønefoss og Kvernbergsund bru			
		Ingen bom	40 kroner (kun innkreving mot sentrum)	20 kroner	20 kroner	10 kroner	20 kroner (kun innkreving i rushperioden)	10 kroner (kun innkreving i rushperioden)
ÅDT elbiler (lette)	Hønefoss bru	17 600	11 100	13 400	12 500	14 900	15 200	16 300
	Kvernbergsund bru	10 900	6 700	9 800	7 300	8 700	9 500	10 100
	Askveien	4 100	2 100	3 700	3 600	3 800	3 800	3 900
	Soknedalsveien	1 200	800	1 600	1 400	1 500	1 300	1 400
	Arnemannsveien	4 900	2 400	4 400	4 300	4 500	4 500	4 700
ÅDT fossil- biler (lette)	Hønefoss bru	1 900	700	1 100	900	1 400	1 500	1 700
	Kvernbergsund bru	1 200	400	1 000	400	800	900	1 000
	Askveien	500	100	400	400	400	400	400
	Soknedalsveien	100	100	200	300	200	100	100
	Arnemannsveien	600	100	400	300	500	500	500
ÅDT tunge kjøretøy	Hønefoss bru	1 500	200	1 000	900	1 400	1 100	1 400
	Kvernbergsund bru	500	300	400	300	400	400	400
	Askveien	700	0	400	400	600	500	600
	Soknedalsveien	0	0	0	0	0	0	0
	Arnemannsveien	600	0	300	300	500	400	500
ÅDT totalt	Hønefoss bru	21 100	12 000	15 500	14 300	17 700	17 800	19 400
	Kvernbergsund bru	12 600	7 400	11 100	8 000	9 900	10 800	11 600
	Askveien	5 200	2 300	4 500	4 400	4 800	4 700	5 000
	Soknedalsveien	1 400	800	1 800	1 800	1 600	1 400	1 500
	Arnemannsveien	6 000	2 500	5 200	5 000	5 500	5 400	5 800

Effekter på transportetterspørsel

Bomring i Hønefoss gir størst endringer i transportetterspørsel med rundt 70 % større reduksjon i antall bilreiser i Hønefoss sammenlignet med bom både på Hønefoss bru og Kvernbergsund bru, og nesten tredoblet reduksjon sammenlignet med kun bom på Hønefoss bru. Figur 27 og Figur 28 viser endringer i antall reiser som følge av ulike trafikantbetalingssystemer sammenlignet med nullalternativ.



Figur 27 Endring i antall reiser (per normalvirkedøgn) som følge av ulike trafikantbetalingssystemer sammenlignet med nullalternativ.



Figur 28 Endring i antall reiser (per normalvirkedøgn) som følge av ulike takster gitt bominnkreving på Hønefoss bru og Kvernbergsund bru sammenlignet med nullalternativ.

Jo lavere takst jo mindre er endringene i transportetterspørselen for de ulike reisemidlene. Ellers er trenden den samme med at trafikantbetalingstiltak gir redusert bilreiser og økt gang-

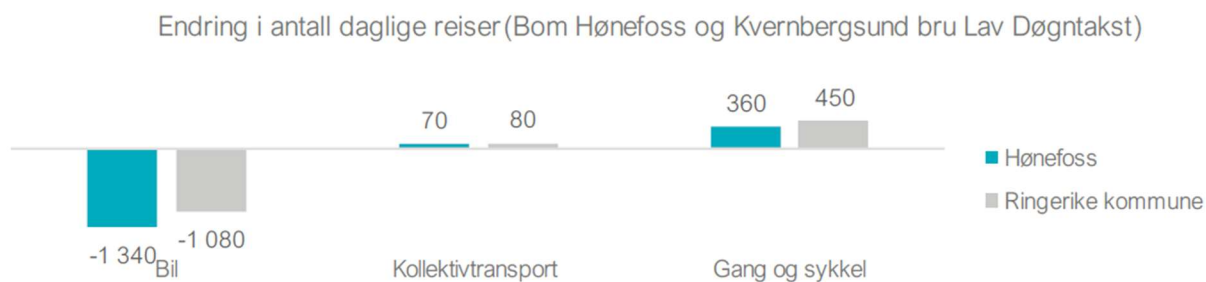
og sykkelreiser i Hønefoss. Figur 29 gir oversikt over hvordan ÅDT endres ved utvalgte punkter med de forskjellige takstsystemene.

Effekt på rushtrafikk - Bom på Hønefoss bru og Kvernbergsund bru (10-kr)

Bompenger gir en betydelig effekt på å omdirigere trafikken bort fra sentrum og mot E16 som er bedre egnet til å håndtere økt trafikk. Resultatene viser en betydelig reduksjon i forsinkelser og køer i sentrum og andre steder. Aimsun-modellen beregnet at trafikknivået på bruene ble betydelig redusert, med 35 % reduksjon på Hønefoss bru og 45 % reduksjon på Kvernbergsund bru (Norconsult 2025, vedlegg 3).

I videre analyser i Aimsun er det kun trafikantbetalingsalternativ over begge bruene (Hønefoss og Kvernbergsund bru) med lav døgntakst som er analysert. Dette alternativet benyttes også i klimagassberegning av kombinerte tiltak. Figur 29 viser endringer i transportteterspørselen fordelt på reisemidler.

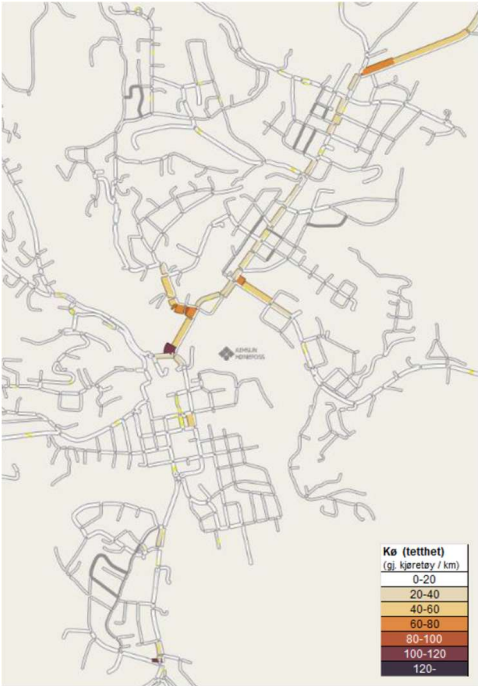
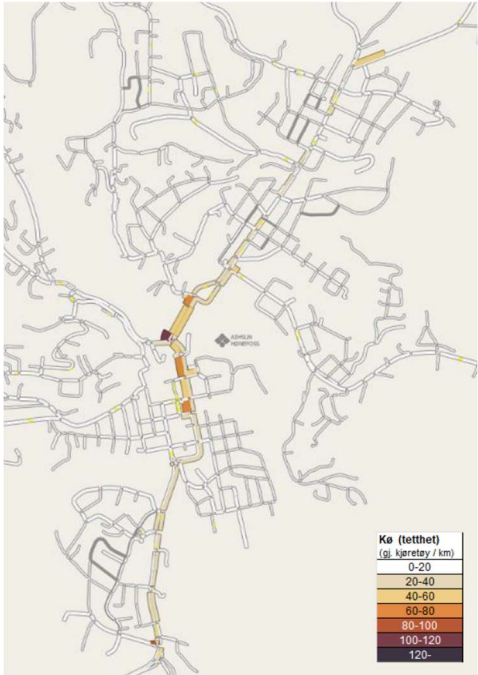
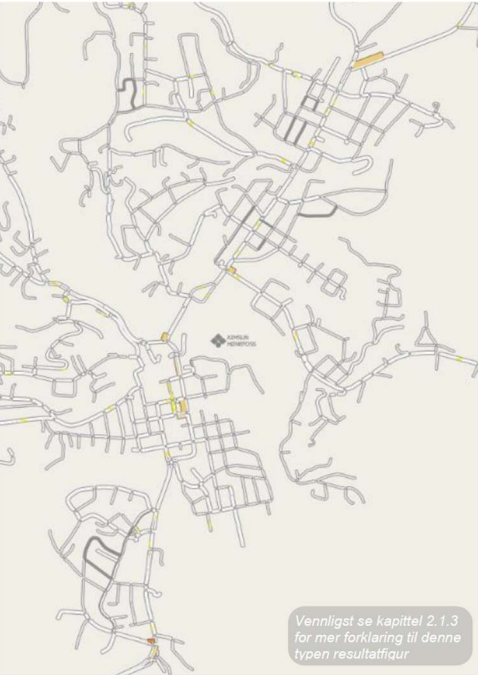
Figur 29 Endring i antall reiser (per normalvirkedøgn) som følge av å trafikantbetaling over Hønefoss bru og Kvernbergsund bru gitt lav døgntakst på 10 kroner sammenlignet mot nullalternativ.



Den trafikale situasjonen, som generelt sett ble bedre i sentrum gjennom bedre trafikkavvikling og mindre kødannelse. Trafikktetthet (kø) er et resultat fra Aimsun-modellen som viser områder der kø oppstår. Trafikktetthet måles i antall kjøretøy per kilometer. Normalt sett er det plass ca. 150-170 kjøretøy på en kilometer lang kø, og om den gjennomsnittlige køen i et område er stor, vil det indikere vedvarende ansamling av kjøretøy under en lengre periode.

Resultater fra Aimsun viser reduksjoner i kø i morgenrushet og ettermiddagsrushet med trafikantsbetalingstiltak mot nullalternativ i Norconsult sin utredning til temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss viser at det blir en betydelig nedgang i kø langs Hønengata i tiltaksscenarioet. Også reisetidene og hastigheten gjennom byen forbedres. Reisetiden ble redusert med ett minutt eller mer. Hønengata inn mot sentrum i morgenrush hadde de største forbedringene med 3 minutter kortere reisetid. Tabell 9 viser reduksjon i køer i morgenrushet og ettermiddagsrushet i scenarioet med bom på Hønefoss og Kvernbergsund bru på 10-kr.

Tabell 10 Områder med kø i modellen i morgenrushet (kl. 07-09) og ettermiddagsrushet (kl. 15-17) med nullalternativet sammenlignet mot alternativ med trafikantbetaling (Norconsult 2025, vedlegg 3). Tallene er gjennomsnittlige.

Nullalternativ	Trafikantbetalingssystemet på Hønefoss bru og Kvernbergsund bru (10 kr/passering)
Trafikktetthet morgenrushet	Trafikktetthet morgenrushet
	
Trafikktetthet ettermiddagsrushet	Trafikktetthet ettermiddagsrushet
	

8.2 Transportutredning Hønefoss

Transportutredning for Hønefoss ble laget i forkant av byplanen for å se på et større omland mellom E16, Ringeriksbanen og sentrum (byplanen). Hensikten var også å danne grunnlaget for transportsystemet i byplanen. Transportutredningen ble finansiert av Buskerud Fylkeskommune i tett samarbeid med Ringerike kommune. Rambøll var konsulent og ledet selve prosessen med utarbeiding av dokumentet og faggrunnlaget.

Transportutredningen legger til grunn et Hønefoss hvor Ringeriksporteføljen er ferdig bygget i 2025 som «nullalternativ». Utredningen vurderte tiltak for tre kategorier av reisemiddel – bilbasert transport, kollektivtransport og gange og sykkel, samt næringstransport. Mange av tiltakene er langsiktige løsninger og er oppsummert i vedlegg 5. Prinsippene fra transportutredningen som temaplanen har vært basert på er oppsummert i Tabell 11.

8.2.1 Bil og veibaserte tiltak

Flere nye veiforbindelser eller vesentlig endring/utbedring av eksisterende forbindelse er vurdert i transportutredningen. Utgangspunktet er avlastning av eksisterende veinett i sentrum for å kunne omprioritere veiareal, redusere trafikkbelastningen og unngå vekst i biltrafikken. Tabell 11 gir oversikt over tiltakene fra utredningen som er relevante mot 2035, og muliggjør flere nye veiforbindelser eller vesentlige endringer og utbedringer som former veistrukturen i byplanen.

Vurderte trafikkstyringstiltak	Vurdering i Transportutredning Hønefoss
Bygge om hovedveiene gjennom Hønefoss til «gater»	Anbefales gjennomført med noen justeringer
Tilfartskontroll i kryss i ytre deler av bysonen	Anbefales gjennomført/nærmer vurdert
Redusert og mer styrt parkeringstilgang	Anbefales gjennomført
Bompengefinansiering / trafikantbetaling	Anbefales gjennomført

Tabell 11 Oversikt over vurderte trafikkstyringstiltak i transportutredning Hønefoss som er relevante for kortsiktige tiltak i temaplanen.

8.2.2 Prioritert bru arbeid

Transportutredning Hønefoss har foreslått 7 nye og utbedrede gang- og sykkelbruer/-forbindelser i prioritert rekkefølge vist i Tabell 12. Med hensyn til kortsiktig gjennomføring, er prioritet 1, 2 og 3 gjennomførbare mot 2035.

Prioritet	Vurderte bruarbeid i Transportutredning Hønefoss	Vurdering av administrasjon i 2025
1	Hønefoss bru – omprioritering av areal til sykkelvei på eksisterende bru, fortausutvidelse mot vest	Kortsiktig løsning - Billigste tiltak som bruker eksisterende infrastruktur. Kreves finansiering
2	Kvernbergsund bru – ny gang- og sykkelbru parallelt med dagens bru	Mellomsiktig løsning - Ny infrastruktur som er mulig med finansiering via bompenger
3	Petersøya bru - ny gang- og sykkelbru, ev. og kollektiv	Mellomsiktig løsning - Kreves finansiering. Mulig finansiering via bompenger
4	Bru over Begna ved stasjonen – ev. ny bru med tilrettelegging for gang- og sykkel	Langsiktig løsning - Ny infrastruktur som er mulig med finansiering via bompenger
5	Eikli – Schjongslunden - ny gang- og sykkelbru	Langsiktig løsning - Ny infrastruktur som er mulig med finansiering via bompenger

6	Tolpinrud – Benterud – ny gang- og sykkelbru	Langsiktig løsning - Ny infrastruktur som er mulig med finansiering via bompenger
7	Schjongslunden – Stølandet – ny gang- og sykkelbru	Langsiktig løsning - Ny infrastruktur som er mulig med finansiering via bompenger

Tabell 12 Prioriterte rekkefølge av bruarbeid i Transportutredning Hønefoss som er relevante for kortsiktige tiltak i temaplanen med vurderingen av administrasjon basert på dagens situasjon.

8.2.3 Gang og sykkel-infrastruktur

Transportutredningen har foreslått følgende for gang- og sykkelinfrastrukturen i Hønefoss:

- Strekninger med forventet høyt antall syklende og gående: ensidig sykkelvei med fortau
- Strekninger med noe lavere forventet antall syklende og gående: ensidig gang- og sykkelvei
- Strekninger med noe lavere forventet sykkeltrafikk, men mange gående: smalere sykkelvei med fortau
- Strekninger med begrenset tilgjengelig areal og lavere trafikkmengde (eller der gående prioriteres): fortau og sykling i kjørebane med blandet trafikk (tilrettelagt utforming)
- Gågater og torv: sykling på gåendes premisser (tilrettelagt utforming)

Tabell 13 viser tiltak som var vurdert å ha en kort tidshorisont og lav eller medium kostnader. Tiltakene med lang tidshorisont og stor pris er utenfor omfanget av temaplanen.

Vurderte gang- og sykkelinfrastrukturstiltak		Vurdering i Transportutredning Hønefoss	
		Tidshorisont	Kostnad
2a	Sykkelvei med fortau over Hønefoss bru (dagens bru)	Kort	Liten
3	Sykkelrute nord-sør gjennom sentrum over Søndre torv, fra Hønefoss bru til Kvernbergsund (flere alternativer for tilrettelegging for trygg sykling)	Kort	Medium
6	Utbedring av fortau og kryss i sentrumsområdet	Medium	Medium
9	Sykkel- og gangrute langs Askveien fra Bloms gate til Kuben og videre tilrettelegging for sykling i blandet trafikk til Søndre torv	Kort	Medium
11	Gang- og sykkelvei fra Klekken / Haugsbygd til Vesternbakken	Medium	Medium
12	Tilrettelegging for sykling i kjørebane i Bloms gate	Kort	Liten
14	Sykkelvei med fortau langs Soknedalsveien vest for stasjonen, forbi Meieritomta. Avhengig av utbygging på Meieritomta	Medium	Medium
15	Gang- og sykkelvei langs Vesterngata	Medium	Medium
17	Tilrettelegging for sykling i kjørebane i Dronningens gate, med forbindelse til HSV2 i Kong Rings vei	Kort	Liten
18	Gang- og sykkelvei langs Hovsmarkveien	Kort	Medium
19	Tilrettelegging for sykling i kjørebane i Sundgata	Kort	Medium
22	Utbedring av eksisterende gang- og sykkelvei langs Soknedalsveien til Heradsbygda	Medium	Liten

Tabell 13 Oversikt over vurderte gang- og sykkelinfrastruktur i transportutredning Hønefoss som er relevante for kortsiktige tiltak i temaplanen

8.2.4 Kollektivtrafikktiltak

Flere tiltak rettet mot bedre kollektivtrafikkbetjening og framkommelighet er vurdert, disse går både på infrastruktur og drift og er basert på bussnettverk som dekker langsiktige behov når Ringeriksporteføljen er på plass. En oppsummering av kollektivtransporttiltak fra transportutredningen ligger i vedlegg 5.

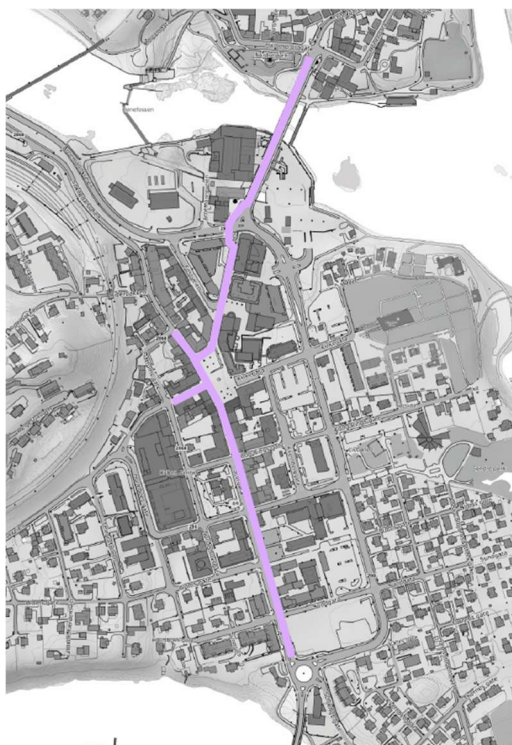
8.3 Forprosjekt – Kortsiktige tiltak

8.3.1 Hønefoss bru – Søndre torv - Storgata

Forprosjektet foreslo kortsiktige tiltak etter følgende prioriteringer fra transportutredning Hønefoss:

- Bru forbindelse – Prioritet 1: omprioritering av areal til sykkelvei på eksisterende Hønefoss bru, fortausutvidelse mot vest
- Gang- og sykkelinfrastruktur – Prioritet 2a: Sykkelvei med fortau over Hønefoss bru (dagens bru)
- Gang- og sykkelinfrastruktur – Prioritet 3: Sykkelforbindelse nord-sør gjennom sentrum over Søndre torv, fra Hønefoss bru til Kvernbergsund (flere alternativer for tilrettelegging for trygg sykling)

Forprosjektet utredet tiltak for å realisere prioriteringene (Cowi 2020, vedlegg 7). Saken ble politisk behandlet i 2021 i kommunestyret sak 08-21, med vedtak om å ikke gjennomføre tiltakene, og i stedet utrede løsninger for Kongens gate.



Norconsults utredning i forbindelse med temaplanen anslår en overordnet kostnadsvurdering på 23,3 millioner kroner (2025) for utbygging av gang- og sykkel infrastruktur langs Kongens gate (Tiltak 7 og 8). Kostnadsvurderingen er forventet å øke etter at reguleringsplanen er startet og ferdigstilt av Buskerud fylkeskommune, og prosjektet er klart for utbygging. Utbyggingen av sykkeltraseen langs Kongens gate vurderes som lite sannsynlig før 2035, på grunn av fylkets økonomiske situasjon, høye prosjektkostnader og at regulering av traseen ikke er prioritert i Buskerud fylkeskommunes ~~høringsutkast til~~ handlingsprogrammet for 2026-2029. ~~(forventet sluttbehandlet i fylkestinget i juni 2025).~~

Gjennomføring av Prioritet 3 (Sykkelforbindelse nord-sør gjennom sentrum over Søndre torv, fra Hønefoss bru til Kvernbergsund) var tatt for politisk behandling i 2024. Formannskapet vedtok 20.11.2024 i sak 47/24 at: «Plan og strategi utsetter saken i påvente av behandling av den overordnede mobilitetsplanen som var som sak i strategi og plan 25. september 2024.»

Forprosjektet representerer en realiserbar løsning som tilrettelegger for sykling på fotgjengeres premisser gjennom Søndre torv, i samsvar med anbefalingene i transportutredningen for Hønefoss og prinsippene i 'Hønefoss 2040 – et kvalitetsprogram for sentrum'. Kvalitetsprogrammet legger opp til rolig sykling over Søndre torv og omkringliggende gågater, på fotgjengeres premisser. Norconsults utredning anbefalte gjennomføring av Storgata som prioritert tiltak fra transportutredning Hønefoss som styrke mobiliteten langs den nord-sør-aksen.

8.4 Alternative tiltak med effekt på trafikken

8.4.1 Arbeidsgiver

Arbeidsgivere kan innenfor sine ansvarsområder bidra med løsninger som forbedrer trafikken og mobiliteten i Hønefoss. Tiltak som fremmer grønne reiser og fleksibel arbeidstid kan gi både miljømessige og helsemessige fordeler, samtidig som det reduserer trafikkbelastningen og øker livskvaliteten for innbyggerne. Kommuner, bedrifter og andre arbeidsgivere kan spille en viktig rolle i å fremme en grønnere fremtid og redusere køene i byen. Ved å iverksette slike tiltak kan arbeidsgivere være med på å redusere klimagassutslipp og bygge et mer bærekraftig samfunn.

Grønn reiseavtale: Eksempel fra Asker Kommune	Grønn reiseavtale kan være et effektivt tiltak. Eksempelvis kan de ansatte forplikte seg til å ikke kjøre bil mer enn én dag i uken i gjennomsnitt. For å oppmuntre til dette, betaler kommunen for ansattparkering, og i tillegg får ansatte økonomisk kompensasjon. Størrelsen på kompensasjonen varierer med reiselengde og årstid, og dette gjør det økonomisk fordelaktig for de ansatte å velge alternative reisemåter som kollektivtransport eller sykling. Dette tiltaket kan kombineres med andre tiltak som hjemmekontor.
Plusstid	Arbeidsgivere kan motivere til grønn og aktiv reise gjennom å integrere fysisk aktivitet i arbeidsdagen, ved å inkludere deler av reisetiden som en del av arbeidstiden. Dette kan oppnås ved å oppfordre ansatte til å gå eller sykle til og fra jobb, og anerkjenne dette som en verdifull del av arbeidsdagen. En effektiv måte å implementere dette på er å tilby fleksible arbeidstider, der ansatte kan bruke ekstra tid til å gå eller sykle uten å miste produktivitet.
Fjernarbeid og hjemmekontor for å redusere trafikk og rush.	Hjemmekontor og fjernarbeid er en effektiv måte å redusere trafikk, og fordele trafikken for å unngå rush. Det er aktuelt å kombinere med andre tiltak som eksempelvis fleksitid eller grønne reiser. Ringerike kommune har allerede dette som alternativ arbeidsform og systemer slik at dette kan benyttes. Ved å tillate ansatte å jobbe hjemmefra noen dager i uken, kan man få betydelig redusert antall biler som daglig kjører til sentrum. Koronapandemien ga mye positiv erfaring både i form av effektivitet, trafikkreduksjon og klimatiltak. Det vil også være viktig for å redusere presset på kollektivtransport og vei-infrastruktur. Fjernarbeid kan dermed sees på som et effektivt tiltak i å oppnå bærekraftige trafikk-løsninger.
Naturalytelser og Kollektivtransport	Å tilby naturalytelser i form av kollektivtransportkort til ansatte kan vurderes. Dette er en ordning der ansattes kollektivtransportkostnader trekkes fra bruttolønnen, noe som kan redusere skatt og samtidig gi økonomiske insentiver til å benytte kollektivtransport. Dette tiltaket kan også være i samarbeid med kollektivselskapene for å etablere rabatterte billetter, som for eksempel en «ansattbillett» som gir økonomisk støtte til de som velger kollektivtransport i stedet for å bruke privatbil.
Fleksibel Kjernetid for - unngå rushtid	Endringer i kjernetid er et annet tiltak som kan bidra til å redusere bilbruk i visse perioder og dermed redusere trafikkbelastningen i rushtiden. For eksempel kan en arbeidsgiver endre kjernetiden fra 9-15 til 10-14, slik at ansatte kan unngå de travleste tidene på veiene. Dette tiltaket kan også implementeres i kombinasjon med fjernarbeid og hjemmekontor for å maksimere effekten av redusert bilbruk.
Alternative billettsystemer og kollektivtransport	Ringerike kommune kan eksempelvis samarbeide med Brakar for å tilby alternative kollektivbillettsystemer, som en «bybillett», «helgepass» eller «familiepass». Dette gir ansatte flere alternativer til rabatterte billetter som oppmuntrer til kollektivtransport. Det kan også etableres spesielle billettmodeller for ansatte i kommunen som gjør det enklere og billigere for dem å bruke kollektivtransport i stedet for bil.
<u>Trafikksikkerhet i arbeidsreiser</u>	<u>Trafikksikkerhet i arbeidshverdagen kan styrkes gjennom reisepolicyer med tydelig fokus på «sikkerhet først». Dette inkluderer risikovurdering av arbeidsreiser, planlegging som unngår tidspress, samt opplæring i defensiv og vinterkjøring der det er relevant.</u>

Samarbeid på tvers av sektorer og tiltak som støtter fleksible arbeidsformer, økonomiske insentiver, og bedre transporttilbud, vil ikke bare føre til grønnere reiser, men også til økt livskvalitet og helse for innbyggere og ansatte.

8.4.2 *Bruk av eksisterende togs Skinner*

Hønefoss har en eksisterende stasjon og infrastruktur for tog. Mye av jernbanestrekningene og kapasiteten er til gods, men også noe persontrafikk. Bergensbanen går blant annet via Hønefoss stasjon mot Drammen og videre til Oslo. I avvik går den av og til via Jevnaker og Roa. Togs Skinnene har også vært brukt til Juletog og i forbindelse med Samferdselshistorisk senter. Det er gjort og pågår et arbeid for å se på om skinnene kan benyttes i utstrakt grad via prosjektet «Togring Viken Vest». Kortsiktige tiltak som denne temaplanen fokuserer på, vil være å fortsatt jobbe med å se på mulighetene for å etablere persontrafikk i større grad som lokalt alternativ.

9. Gjennomføring og finansiering

9.1 Gjennomføring



Det er lagt ned betydelige ressurser i planlegging og idémyldring for å få frem de beste ideene for Hønefoss. For å realisere løsninger og planer som for eksempel ny bru over Petersøya, Nordre Tangent, ny Kvernbergsund bru og tiltak i byplanen skal realiseres, må det være på plass finansiering.

Hønefoss har behov for en rekke tiltak når det gjelder mobilitet og samferdsel. Dette gjelder store langsiktige tiltak og mindre tiltak som kan gjøres med mindre midler og er enklere å gjennomføre. Mange av tiltakene har det vært behov for i over 50 år og krever store investeringer. Et eksempel på dette er bru (Nordre tangent) fra stasjonen og over elva på andre siden. Veisystemet og ansvaret for dette er fordelt på flere aktører. Kommunen eier og drifter mange av sidegatene og fylkeskommunen har de store veiene.

Figur 30 og 29 Petersøya bru, illustrasjon SAAHA arkitekter

Statens vegvesen og Bane Nor er også viktige myndigheter innenfor samferdselssystemet. Finansiering er nødvendig å få på plass skal man gjøre tiltak. Gjennom handlingsplaner til fylket og Statens vegvesen kan vi melde inn behov hvert fjerde år. Det er ofte kamp om midlene og det kan være vanskelig å få mye ut av dette. Store tiltak er lite sannsynlig, og må gjerne kombineres med annen finansiering skal det la seg gjennomføre. I dette kapitlet skal vi se på muligheten for å finansiere tiltak.



9.2 Finansiering

9.2.1 Trafikantbetaling

Finansiering med trafikantbetaling eller bompenger er en vanlig modell i Norge. Den kan finansiere prosjekter eller være med på å finansiere prosjekter i tillegg til statlige eller kommunale midler. Det finnes mange metoder og systemer for trafikantbetaling, de viktigste er bompenger/bomring og veipricing (f. eks via dynamisk køprising eller miljøtakster). Ved førstnevnte betaler bruker ved passering av en eller flere bomsnitt, mens ved sistnevnt betales det for strekningen som er kjørt innen avgiftsområdet. En bompengeordning i en by omfatter vanligvis en bomring som finansierer flere prosjekter og tiltak innenfor en fastsatt økonomisk ramme. Det er også definert en bompengeperiode, som ofte er satt til 15 år. Omfanget av

prosjekter og tiltak styres gjennom porteføljestyring, som gir fleksibilitet i prioritering og gjennomføring. Det stilles krav om lokal egenandel i slike ordninger, som i utgangspunktet skal dekke 20 % av investeringskostnadene på fylkeskommunalt og kommunalt veinett. I flere tilfeller har denne andelen blitt forhandlet ned til 15 %. Denne egenandelen kommer i tillegg til merverdiavgiftskompensasjonen fra staten.

Det er også etablert modeller der parkering benyttes som finansiering av mobilitetstiltak. Hvis trafikantbetaling benyttes til finansiering av et enkeltprosjekt vil det settes opp en bom i nærheten av tiltaket som fjernes når bompengelånet er nedbetalt. 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. Dette er to ganske forskjellige varianter, med noe ulik hensikt.

Norconsults utredning (vedlegg 3) viser flere finansieringsforslag for å realisere ulike tiltak. Anslag på bominntekter i 2035 med de ulike trafikantbetalingssystemene er vist i Tabell 14. Det er stor variasjon i måten man kan løse trafikantbetaling på. Et eksempel fra tabellen er 20 kr i bomsnitt kun på Hønefoss bru. I kombinasjon med god dekning på innfartsparkering vil mange ikke ha behov for å passere bommen, mens gjennomgangstrafikken som ikke er ønskelig vil kunne reduseres og finansiere løsninger.

Tabell 14 Anslag på bominntekter med de ulike trafikantbetalingssystemene som er analysert av Norconsult

Trafikantbetalingssystem	Takst per passering	Inntekt i 2035 (millioner 2024-kroner)
Bomring i Hønefoss	40 kroner (kun innkreving mot sentrum)	74-87
Bom på Hønefoss bru	20 kroner	54
Bom på Hønefoss og Kvernbergsund bru	20 kroner	76
	10 kroner	49
	20 kroner (kun innkreving i rushperioden)	<32
	10 kroner (kun innkreving i rushperioden)	<21
	<u>10 kroner (kun gjennomgående trafikk)</u>	<u>16</u>

Setter man et bomsnitt på Kvernbergsund og Hønefoss bru på 10 kr vil man kunne få en inntjening på 49 millioner per år. Da vil det ta om lag 2 - 3 år å finansiere gang og sykkelbru ved Kvernbergsund bru, eller om lag 10 år å finansiere ny bru ved stasjonen (Nordre Tangent). En bomring i Hønefoss gir de høyeste inntektene, men her er også flest antall bomstasjonene (fem stykker). Det er anslått et spenn på inntekter for dette alternativet da det vurderes som noe større usikkerheter knyttet til dette alternativet md tanke på hvor mange som velger å unngå bommene og timesregelsystemet. Jo større avvisning jo lavere vil inntektene være. Bom på Hønefoss bru og Kvernbergsund bru gir også betydelige inntekter selv om det kun er to bomsnitt og ligger på nivå med bomring-alternativet gitt at det er høy døgntakst.

Dersom taksten halveres (lav døgntakst på 10 kroner) reduseres inntektene med om lag 36 %. prosentvis endring i bomtaksten vil altså ikke gi samme prosentvise endring i bominntektene ettersom man med lavere bomtakst får flere bilreiser. Inntektene for alternativ med kun bom på Hønefoss bru gir også betydelige inntekter med om lag 54 millioner 2024-kroner i året. Innkreving over Hønefoss bru bidrar også til mest inntekter av bomstasjonsplasseringene som er lagt til grunn, noe som er rimelig da denne har høyest trafikk.

Bominntekter for bomsystem med kun rushtidsinnkreving vurderes til å være overvurdert. Transportmodellen opererer med rushtidsperiode kl. 6-9 og kl. 15-18 noe som er en del lengere enn rushtidsperioden i Hønefoss. I tillegg tar ikke transportmodellen hensyn til at reisende endrer tidspunkt for reisen sin. I realiteten vil noen av de reisende velge å reise tidligere eller senere for å unngå å betale rushtidstaksten. Transportutredningen som ble laget i 2018 av fylkeskommunen, omtaler også trafikantbetaling som finansieringsløsning.

Tabell 15 lister opp hvordan trafikantbetaling i Hønefoss by ble vurdert som et av flere tiltak i byplanarbeidet (områderegulering for Hønefoss). Det er flere aspekter og behov knyttet til forslaget om etablering av trafikantbetaling i Hønefoss by.

Tabell 15 Vurdering av relevante aspekter av trafikantbetaling fra Transportutredning 2018 (Rambøll, 2018)

Kategori	Innhold
Effekt	Trafikantbetaling er et svært effektivt virkemiddel for å redusere biltrafikken (<u>avhengig av nivået på takstene, kollektivtilbudet og tilrettelegging for sykkel og gange mm.</u>), og vil være nødvendig for å nå kommunens målsetning om nullvekst og utvikling av Hønefoss sentrum, samt redusere lokal forurensing og bedre trafikksikkerheten
Bidrag til finansiering av infrastruktur	Trafikantbetaling vil bidra til finansieringen av nødvendig infrastruktur for å bedre forholdene for gående, syklende, kollektivreisende (og bilister), samt til å øke frekvensen på kollektivtilbud lokalt (gjennom driftsbidrag 43). Dette er nødvendig for å nå ovennevnte målsetninger
Statlige midler og lokale bidrag	Om kommunen søker statlige midler til utbedring av trafikkforholdene i Hønefoss med trafikantbetaling, vil lokale bidrag til finansiering være et krav. <u>Bompengepakke med porteføljestyring har krav til lokal egenandel (bevilgninger fra fylkeskommunen og/eller kommunen). Fordelingen mellom fylkeskommunen og kommunen kan fastsettes lokalt.</u>
Bomstasjoner og trafikkflyt	Det planlegges bomstasjoner på ny E16, dette kan ha innvirkning på trafikk gjennom Hønefoss. Trafikantbetaling på veier gjennom byen kan være nødvendig for å motvirke forflytning av trafikk til lokalveinettet (avhengig av plassering på E16). Gjeldende planer legger bomstasjoner på E16 et stykke øst for Hønefoss, så vil trolig ha minimal innvirkning på byen.

9.2.2 Parkering som finansieringspotensiale

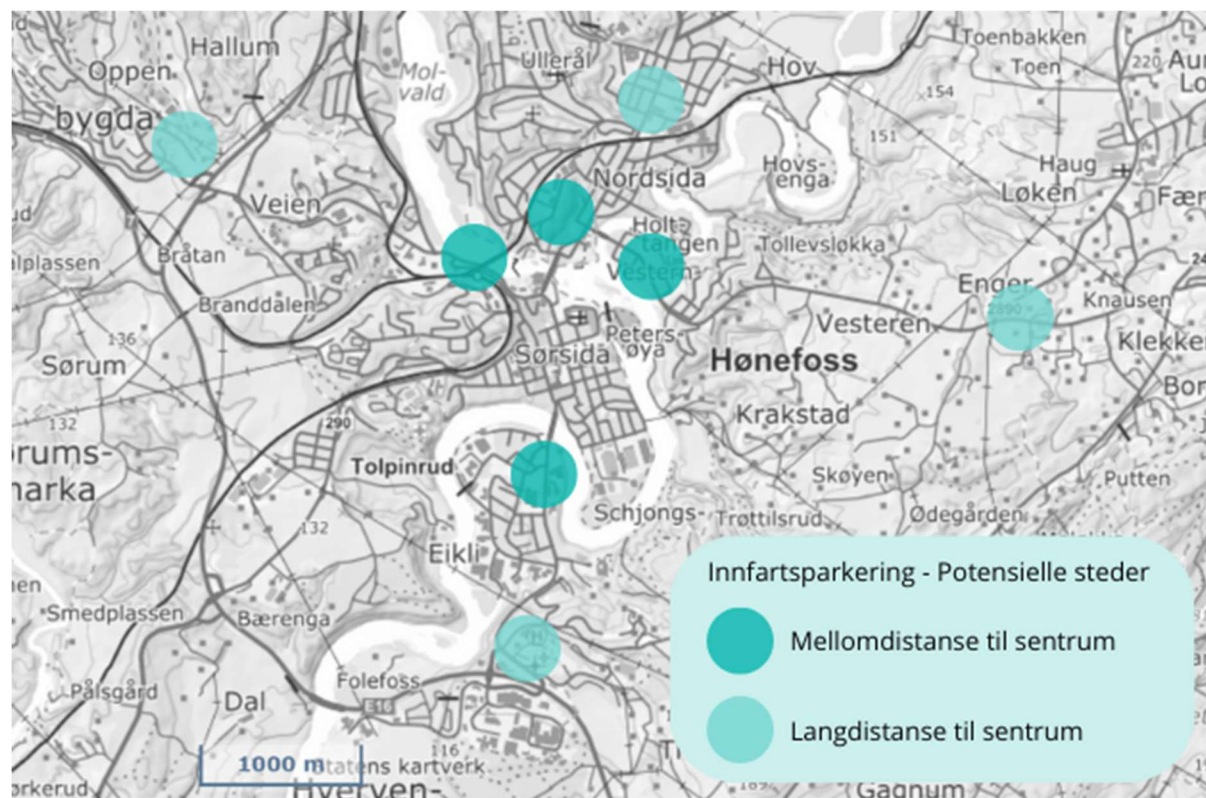
Det er flere måter å benytte parkering på som verktøy og virkemiddel for å få ønsket byutvikling, og riktig plassering av bilene i en by. Det er vesentlig hvor parkeringsplassene ligger for å unngå unødig trafikk, og i arbeidet med parkering, vil næringslivets behov bli hensyntatt. Transportutredning Hønefoss peker på viktigheten av en mer styrt parkeringstilgang som del av byutviklingen (Rambøll, 2018). Kartet under viser forslag til ulike innfartsparkeringer og plassering. Nordside: Glade hjul-området, Hønengata

- Sørsida: Området Osloveien/Eikli skole, vgs.
- Østsida: Vesterntangen, Haugsbygda
- Vestsida: Heradsbygda, Stasjon / Øya-området

Prisnivået på parkeringen bør reduseres og kanskje være gratis når du er langt unna sentrum, men øke eller ses i sammenheng med trafikantbetaling for å oppnå ønsket effekt. De lysgrønne ringene som viser langtidsparkering, kan med fordel kombineres med mikromobilitet for best effekt. Det kan for eksempel være sykkelstativer bysykler eller utleie av sparkesykler tilgjengelig. Parkeringen på Eikli viser en transformasjon og endring av dagens bruk til

Hønefoss videregående som innfartsparkering. Parkering ved Vesterngata sammenfaller med den planlagte brua over Petersøya. Parkeringen i Nord tenkes plassert på nedsiden av St. Hanshaugen, hvor det er regulert areal for parkering i byplanen.

Figur 30 Potensielle steder for innfartsparkering lokasjoner i temaplanen for overordnet mobilitet



Ved å øke potensialet til innfartsparkering rundt byen, og i tillegg få ny bru over Petersøya vil det være mulig å oppnå ønsket effekt. Tilgjengeligheten til byen og styrket handel er et mål, samtidig som det er ønskelig med en triveligere by.

Transportutredningen vurderer trafikkstyringstiltak slik:

- Bygge om hovedveiene gjennom Hønefoss til «gater»
- Tilfartskontroll i enkelte kryss i ytre deler av bysonen
- Redusert og mer styrt parkeringstilgang
- Bompengefinansiering / trafikantbetaling

En styrt parkeringstilgang kan benyttes slik at ønsket effekt oppnås. Om man øker parkeringsavgifter i soner og tider i sentrumssonen kan det benyttes for å lage billigere parkering eller flere tilgjengelige plasser lenger ut fra sentrumssonen. Det kan også benyttes til å finansiere parkeringshus i for eksempel de grønne sirklene for ytterlig å forflytte parkeringen ut av sentrum.

9.2.3 En enklere bypakke – bypakke «light»

En bypakke er en samling av finansierte tiltak innen samferdsel (som veg, kollektivtrafikk, sykkel og gange) i en by eller byregion. Målet med en bypakke kan være å bedre framkommeligheten, redusere klimagassutslipp, forbedre trafikksikkerheten og legge til rette for miljøvennlig transport. Finansieringen skjer ofte gjennom en kombinasjon av statlige midler,

trafikanntbetaling / bompenger, kommunale og fylkeskommunale bidrag. Bypakker er i hovedsak aktuelt for mellomstore og større byområder, der det er tilstrekkelig trafikk- og miljøutfordringer til å forsvare en større og samordnet satsing.

Mindre byer har ofte ikke stor nok befolkning eller trafikk til å rettferdiggjøre en fullverdig bypakke med bompengeneinnkreving. For slike byer kan de finnes en «light» versjon av en bypakke som er enklere og mindre kostnadskrevende bompengepakke i byområder som ikke er del av de store byvekstavtalene. Den kan inneholde gjerne tiltak for kollektivtransport, sykkel og gang, men færre eller ingen større vegprosjekter. Dette kan være en versjon som egner seg for Hønefoss og er et tema som bør utbroderes, spesielt i hva som legges i "light".

Mindre byer kan få støtte gjennom Nasjonal transportplan (NTP) eller fylkeskommunale ordninger for spesifikke prosjekter også, som sykkelveier eller kollektivknutepunkt. Gjennom fylkeskommunens handlingsplaner eller Statens vegvesen sine handlingsplaner kan det ved at kommunen gir innspill bevilges midler gjennom dette. Som et eksempel ble det bevilget midler til gang og sykkelvei på Lisletta (Fv. 241), gjennom fylket sine handlingsplaner. Dette var en manglende lenke i sykkelveinettet og ved å etablere denne ble det et stort sammenhengene regionalt sykkelveinett. Sykkelveien var trafikkfarlig, men mye brukt av skolebarn og syklende mellom Haugsbygd og Hønefoss sør.

9.2.4 Infrastrukturfond

Et fond eller prosjekt kan etableres for å få til et spleiselag eller en finansiering av et tiltak som kan ta noe tid å få midler nok til. Et offentlig privat samarbeid eller offentlig privat samarbeid (OPS) kan være løsningen når det ikke foreligger bevilgninger, eller mulighet for å gjennomføre prosjektet med de forutsetninger som er tilgjengelig. Tenker man langsiktig vil dette være en metode for å få til gjennomføring av tiltak som er langsiktig, men starte finansiering tidlig. Gjennom prosessen med byplanen og transportutredningen ble det laget forslag til løsninger for helhetlige sykkelveier og fortau i byen. Dette er vanskelig å pålegge eiendomsutviklere å bidra til da det må planlegges og utvikles i helhet.

Vanligvis kan man sette rekkefølgekrav som gjør at man kan få bidrag til eksempelvis gang og sykkelveier. Et fond kan være en rettferdig løsning på dette. Da vil man kunne kreve et mindre bidrag inn i et fond, som etter hver vokser seg stort nok til å gjennomføre helhetlige omfattende løsninger. Løsninger som nevnt over vil kommunen i samarbeid med fylkeskommunen kunne regulere løsninger som ligger til grunn for byplanen, og senere bygge løsningen ved midler fra fond og gjennom forenklede bypakker (bypakke «light»).

Et annet eksempel er Klekkenveien, hvor flere utbygginger fører til behov for gang og sykkelveier. Et fond ville kunnet gi en enklere form for samarbeid og spleiselag ved at i stedet for å få rekkefølgebestemmelse i reguleringsplan om å bygge eller regulere gang og sykkelvei, kunne fått krav om et passende bidrag. Samlet utbygging ville kunne finansiert løsning som fylkeskommunen og kommunen tok ansvar for å gjennomføre.

Referanser

Vedlegg

Vedlegg 1*	-
Vedlegg 2	Kortsiktige tiltak for mobilitet i Hønefoss, Ringerike kommune 2025
Vedlegg 3	Utredning til temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss, Norconsult 2025
Vedlegg 4	Bakgrunn utredning - Arealbruk, befolkning og byplanlegging i Hønefoss, Ringerike kommune 2025
Vedlegg 5	Bakgrunn utredning – Relevant mobilitetspolitikk og -regelverk i Ringerike kommune, Buskerud fylkeskommune, Brakar og Norge, Ringerike kommune 2025
Vedlegg 6	Medvirkningsrapport – Utvikling av temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss, Ringerike kommune 2025
Vedlegg 7	Sammenhengende sykkeltrase gjennom sentrum: Fra Hønefoss bru til Kvernbergsund bru
Vedlegg 8	Nasjonal Reisevaneundersøkelse (RVU) – Tabellrapport Viken: Nøkkeltall fra RVU 2019-2023
<u>Vedlegg 9</u>	<u>Rapport – Oppsummering og vurdering av høringsuttalelser – Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss, Ringerike kommune 2025</u>
<u>Vedlegg 10</u>	<u>Samlede høringsuttalelser – Temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss</u>

*Temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss er vedlegg 1 i saksframlegget

Kilder

Bane NOR & Statens vegvesen, 2020. Planbeskrivelse med konsekvensutredning: Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgstet-Hønefoss. Vedtatt 27. mars 2020. Tilgjengelig på: <https://www.nyeveier.no/media/nahbdzqg/fre16-planbeskrivelse-med-konsekvensutredning-mars-2020-komprimert.pdf> [Tilgang 20. mai 2025]

Buskerud fylkeskommune, 2018. Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018–2035. Tilgjengelig på: https://bfk.no/_f/p104/i8d6c19c7-f495-4ae9-b32c-7e8300ec73cf/regional-plan-for-areal-og-transport-i-buskerud-2018-2035.pdf [Tilgang 20. mai 2025]

Buskerud fylkeskommune, 2024. Med hjerte for Buskerud – Regional planstrategi for Buskerud 2024-2027. Tilgjengelig på: <https://bfk.no/tjenester/planlegging/regional-planlegging/regional-planstrategi/med-hjerte-for-buskerud-regional-planstrategi-for-buskerud-2024-2027/> [Tilgang 30. september 2025].

Buskerud fylkeskommune, 2025. Handlingsplan for samferdsel 2026-2029. Tilgjengelig på: <https://bfk.no/tjenester/vei-og-kollektiv/strategier-og-planer/handlingsprogram-for-samferdsel-2026-2029/> [Tilgang 30. september 2025].

Haugsbø, M.S., Ellis, I.O. & Johansson, M., 2015. *Reisevaner i Ringeriksregionen 2013/14*. Urbanet Analyse rapport 59/2015. Oslo: Urbanet Analyse AS. Tilgjengelig på: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/reisevaner/ua-rapport-59-rvu-ringeriksregionen.pdf> [Tilgang 19. mai 2025]

Helsedirektoratet, 2025a. Folkehelseprofil 2025: Ringerike kommune. Tilgjengelig på: https://folkehelseprofiler.helsedirektoratet.no/Folkehelseprofiler/Kommune/2025/Bokmaal/3305_2025_Bokmaal.pdf [Tilgang 20. mai 2025].

Helsedirektoratet, 2025b. Kalkulator for å beregne helseeffekter av fysisk aktivitet. Tilgjengelig på: <https://www.helsedirektoratet.no/forebygging-diagnose-og-behandling/forebygging-og-levevaner/fysisk-aktivitet/kalkulator-helseeffekter-av-fysisk-aktivitet> [Tilgang 19. mai 2025].

Hønefoss By, 2025. Parkering. Tilgjengelig på: <https://www.honefossby.com/praktisk-info-parkering/parkering> [Tilgang 19. mai 2025]. Buskerud fylkeskommune, oktober 2024) Med hjerte for Buskerud

Kommunal- og distriktsdepartementet, 2023. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027. Oslo: Kommunal- og distriktsdepartementet. Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonale-forventninger-til-regional-og-kommunal-planlegging-20232027/id2985764/> [Tilgang 19. mai 2025].

Kommunal- og distriktsdepartementet, 2025. Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet. Fastsatt ved kgl. res. 24. januar 2025. Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/spr-areal/id3080672/> [Tilgang 19. mai 2025].

Kommunal- og distriktsdepartementet, Energidepartementet og Klima- og miljødepartementet, 2024. Statlige planretningslinjer for klima og energi. Fastsatt ved kgl. res. 20. desember 2024. Tilgjengelig på: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2024-12-20-3359> [Tilgang 19. mai 2025].

Miljødirektoratet, 2025. *Klimagassutslipp i kommuner og fylker: Ringerike kommune*. Tilgjengelig på: <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner?area=747§or=-2> [Tilgang 19. mai 2025].

Norconsult, 2024. Befolknings- og elevtallsprognose: For kommunen og skolekretsene 2024–2038. Ringerike kommune. Tilgjengelig på: <https://www.ringerike.kommune.no/contentassets/0a9af49276f04536a30dcdb4d2c5c9cc/befolknings--og-elevtallsprognose-2024-2038.pdf> [Tilgang 19. mai 2025] Helsedirektoratet 2025a, Ringerike folkehelseprofil

Prosam, 2021. *Reisevaner i Oslo og Viken: En analyse av nasjonal reisevaneundersøkelse 2018/19*. Prosam rapport 242. Tilgjengelig på: <https://www.prosam.no/documents/8fcb1ec52c2c458ab3b598731c0a7181/explore> [Tilgang 19. mai 2025].

Rambøll, 2017. Kollektivutredning Hønefoss. Rapport utarbeidet for Ringerike kommune og Buskerud fylkeskommune, august 2017. Tilgjengelig på: <https://www.ringerike.kommune.no/globalassets/bilder-blokker-og-filarkiv/bilder-og-dokumenter/samfunn/areal-og-byplan/byplan/kollektivutredning-honefoss---august-2017.pdf> [Tilgang 20. mai 2025]

Rambøll 2018. *Transportutredning Hønefoss*. Utarbeidet for Ringerike kommune og Buskerud fylkeskommune. Tilgjengelig på: <https://www.ringerike.kommune.no/globalassets/bilder-blokker-og-filarkiv/bilder-og-dokumenter/samfunn/areal-og-byplan/byplan/transportutredning-honefoss---november-2018.pdf> [Tilgang 20. mai 2025].

Regjeringen, 2025. Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven). LOV-2008-06-27-71. Sist endret 18. mars 2025. Tilgjengelig på: <https://lovdata.no/lov/2008-06-27-71> [Tilgang 19. mai 2025].

Ringerike kommune, 2018. *Byutviklingsstrategi for Hønefoss 2018–2040*. Vedtatt av kommunestyret 1. november 2018. Tilgjengelig på: https://www.ringerike.kommune.no/contentassets/0a9af49276f04536a30dcdb4d2c5c9cc/2018_2_10_byutviklingsstrategi-for-honefoss-2018-2040.pdf [Tilgang 19. mai 2025]

Ringerike kommune, 2019a. *431 Områdereregulering Hønefoss*. Vedtatt av kommunestyret 5. september 2019, sak 124/19. Tilgjengelig på: <https://www.ringerike.kommune.no/innhold/pagaende-planprosesser/arkiv-2019/arkiv-vedtak-2019/mal-vedtatt-plan2/> [Tilgang 20. mai 2025]

Ringerike kommune, 2019b. *Hønefoss 2040 – Et kvalitetsprogram for sentrum*. Tilgjengelig på: <https://www.ringerike.kommune.no/globalassets/bilder-blokker-og-filarkiv/bilder-og-dokumenter/samfunn/areal-og-byplan/byplan/kvalitetsprogram-september-2019---431-omraderegulering-honefoss--kopi-compressed.pdf> [Tilgang 20. mai 2025].

Ringerike kommune, 2020. Parkeringsstrategi Hønefoss 2020–2030. Vedtatt av kommunestyret 6. februar 2020. Tilgjengelig på: <https://www.ringerike.kommune.no/innhold/miljo-og-areal/parkeringsstrategi-hf-2020-2030/> [Tilgang 20. mai 2025]

Ringerike kommune, 2021. *Kommuneplanens samfunnsdel 2021–2030*. Vedtatt av kommunestyret 30. september 2021. Tilgjengelig på: <https://www.ringerike.kommune.no/contentassets/11e463ea79ee44e282d5b691a33e017e/kommuneplanens-samfunnsdel-2021-2030-staende.pdf> [Tilgang 19. mai 2025]

Ringerike kommune, 2024. *Trafikksikkerhetsplan 2021–2025: Forlenget varighet 2025–2029*. Vedtatt i kommunestyret 31. oktober 2024, sak 1-KS-150/24. Tilgjengelig på: <https://www.ringerike.kommune.no/contentassets/0a9af49276f04536a30dcdb4d2c5c9cc/trafikksikkerhetsplan-ringerike-2025---2029-red-forside-25.11.2024.pdf> [Tilgang 19. mai 2025].

Ringerike kommune, 2025. Kart og eiendomsinformasjon. Tilgjengelig på: <https://kart.ringerike.kommune.no/geoinnsyn/> [Tilgang 19. mai 2025].

Samferdselsdepartementet, 2024. Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036. Oslo: Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-14-20232024/id3030714/> [Tilgang 19. mai 2025].

Statens vegvesen, 2022. N-V125 Gateveiledning: Planlegging og utforming av gater. Tilgjengelig på: <https://store.vegvesen.no/n-v125> [Tilgang 20. mai 2025].

Statens vegvesen, 2025. Nasjonal vegdatabank (NVDB). Tilgjengelig på: <https://www.vegvesen.no/fag/teknologi/nasjonal-vegdatabank> [Tilgang 19. mai 2025].

Tennøy, A. & Pettersen, G.R., 2025. Innføring av fartsgrense 30 km/t i store soner og hele byer for å nå mål om bærekraftig byutvikling: Prosesser, diskusjoner, gjennomføring og resultater. Oslo: Transportøkonomisk institutt. Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/publikasjoner/innforing-av-fartsgrense-30-km-t-i-store-soner-og-hele-byer-for-a-na-mal-om-baerekraftig-byutvikling-prosesser-diskusjoner-gjennomforing-og-resultater> [Tilgang 19. mai 2025]