



RINGERIKE
KOMMUNE

Bakgrunn utredning - Relevant planer, strategier, mobilitetspolitikk og -regelverk 2025

Bakgrunnsundersøkelse til temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss

Innhold

Innhold.....	2
Oppsummering av relevant plan, strategier og regelverk.....	7
<i>Kommunale føringer.....</i>	<i>7</i>
<i>Regionale føringer</i>	<i>10</i>
Regional plan for areal og transport i Buskerud (Buskerud fylkeskommune, 2018).....	10
Kollektivtransportplan – Buskerud mot 2030 (Buskerud fylkeskommune, 2012).....	10
Samferdselsstrategi 2022-2033 (Viken fylkeskommune, 2020).....	10
Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 (Viken fylkeskommune, 2022).....	11
<i>Nasjonale føringer</i>	<i>12</i>
Nasjonal transportplan 2025-2036 (Samferdselsdepartementet, 2024)	12
Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027 (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2023)	12
Plan- og bygningsloven (Regjeringen, sist revidert mars 2025)	12
Ringerike kommunes planer og strategier.....	14
<i>Relevante kommunale planer, -utredninger og -strategier:</i>	<i>14</i>
<i>Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2030.....</i>	<i>14</i>
Klima og naturmiljø	14
<i>Arealstrategi og bærekraftig mobilitet.....</i>	<i>15</i>
Hva skal til for at flere vil gå eller sykle?	15
Hva skal til for at flere reiser kollektivt?.....	16
<i>Byutviklingsstrategi for Hønefoss 2018-2040.....</i>	<i>16</i>
Hovedprinsipp – 10-minuttersbyen	16
Mål og strategier mot 2040.....	17
Prinsipper for involvering og samarbeid	20
<i>Plan 431 - Hønefoss områderegulering (Byplanen).....</i>	<i>20</i>
Hensikten med planen	20

Universell utforming.....	21
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	21
Grønnstruktur.....	22
Konsekvensutredning.....	22
Områdeplan Hønefoss – Risiko- og Sårbarhetsanalyse	27
<i>Transportutredning Hønefoss.....</i>	<i>28</i>
Introduksjon og bakgrunn	31
Vurdering av tiltak – Oppsummering og anbefaling	33
Bil- og veibaserte tiltak (kortsiktig)	36
Sykkel og gange	40
Strekningsvise Tiltak	45
Trafikkstyring.....	49
Detaljerte vurderinger – Kollektivtrafikk.....	52
Detaljerte vurderinger – Sykkel og gange	52
<i>Kollektivutredning Hønefoss (August 2017)</i>	<i>54</i>
Tilgjengelighet	54
<i>KVU Hønefoss – Konseptvalgutredning for transportsystemet i Hønefossområdet.....</i>	<i>56</i>
0-alternativet.....	56
Trafikk.....	56
Landskapverdier	57
Trafikk.....	59
Nye bruforbindelse - Totalvurdering.....	62
Ombygging fra vei til gate mht. arealbruk/tverrsnitt.....	62
Sammenhengende sykkelveinett med separering av syklende og gående.....	63
Tilgjengelighet og prioritering av buss	63
Tilgjengelighet for næringstransport og varelevering.....	63
Parkering	64

Busstasjonen	64
Adkomst til Tippen og Sentrumskvartalet (kryss i Kongens gate)	64
Folkehelse.....	65
Barn og unges oppvekstvilkår.....	66
Universell utforming.....	67
<i>Hønefoss 2040 – Et kvalitetsprogram for sentrum (September 2019)</i>	<i>70</i>
Sentrale elementer i ny plan for Hønefoss sentrum	70
Miljøambisjon: Hvordan bidrar byplanen til å oppnå Ringerikes miljømål	70
Fire Prinsipper – Oppfordringer til en god by.....	72
Prioriterer – Ny grønn mobilitet.....	73
<i>Parkeringsstrategi Hønefoss 2020-2030.....</i>	<i>80</i>
<i>Folkehelseoversikten 2023-2027</i>	<i>84</i>
Befolkningen - Hovedtrekk for Ringerike	84
Miljøfaktorer: Fysisk og sosialt – Hovedtrekk for Ringerike	84
Helsetilstand – Hovedtrekk for Ringerike.....	86
<i>Helsedirektoratet – Ringerike kommune folkehelseprofil 2025.....</i>	<i>88</i>
Klimasmarte valg og folkehelse	88
<i>Trafikksikkerhetsplan 2021-2025 (forlenget 2026-2029)</i>	<i>89</i>
Mål og strategier	89
Relevante innsatsområder og kommunale tiltak	90
Buskerud fylkeskommune planer og strategier	91
<i>Relevante fylkesplaner og -strategier:.....</i>	<i>91</i>
<i>Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035.....</i>	<i>91</i>
<i>Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035.....</i>	<i>91</i>
<i>Kollektivtransportplan Buskerud – Utvikling mot 2030</i>	<i>94</i>
<i>Kollektivtransportpan Buskerud – Utvikling mot 2030</i>	<i>94</i>
<i>Samferdselsstrategi 2022-2033 (arbeidet av Viken fylkeskommune).....</i>	<i>97</i>

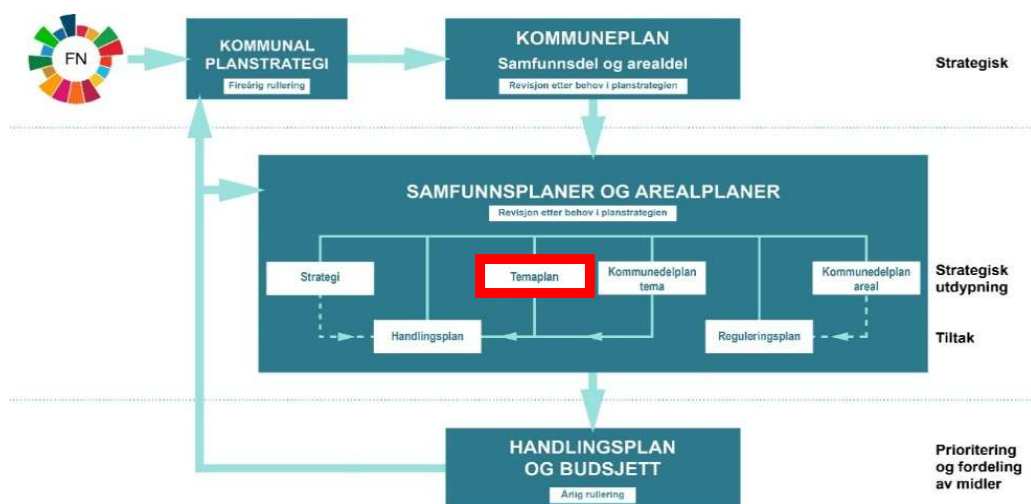
<i>Samferdselsstrategi 2022-2033</i>	98
<i>Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 (utarbeidet av Viken fylkeskommune)</i>	102
<i>Delmål i Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025</i>	103
<i>Innsatsområde fra Regional planstrategi 2020-2024</i>	104
<i>Delmål i handlingsprogram for samferdsel 2022-2025</i>	104
<i>Satsingsområde i handlingsplan for samferdsel 2022-2025</i>	104
<i>Plangrunnlag for regionale planer – Programstyrets forslag 2023 (arbeidet av Viken fylkeskommune)</i>	105
Brakar	108
<i>Brakars relevante planer og -strategier:</i>	108
<i>Brakar Strategiplan 2015-2040</i>	108
<i>Brakar Strategiplan 2015-2040</i>	108
Kollektrafikkensmarkefsgrunnlag i Buskerud (s.28)	110
Hovedprinsipper for innfartsparkering	110
Kapasitetssterk Bytrafikk	111
<i>Kapasitetssterk Bytrafikk</i>	111
Mulige løsninger for tilbudet på Hønefoss (s. 56)	111
<i>Brakar Strategiplan 2022-2025</i>	112
<i>Brakar Strategiplan 2022-2025</i>	112
Hovedprinsipper for utvikling av tilbud	112
12 prinsipper for utvikling av kollektivtrafikktilbudet	113
<i>12 prinsipper for utvikling av kollektivtrafikktilbudet</i>	113
Statligplaner og -strategier	116
<i>Relevante statligplaner og -strategier:</i>	116
<i>Nasjonaltransportplan 2025-2036 (NTP)</i>	116
Regjeringens mål	116
Regjeringens prioriteringer i planperioden	117
Transportpolitiske mål	117

Trender	119
Barnas Transportplan (del 8.6 i NTP).....	119
<i>Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet</i>	<i>119</i>
<i>Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027</i>	<i>121</i>
<i>Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027</i>	<i>121</i>
<i>Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025</i>	<i>124</i>
<i>Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025</i>	<i>125</i>
<i>Oversikt over målindikatorer med tilhørende tilstandsmål samt tilstandsformulering (Tabell 1.1 fra planen)</i>	<i>126</i>
<i>Plan og bygningsloven</i>	<i>127</i>

Oppsummering av relevant plan, strategier og regelverk

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 1 Temaplanens plassering i Ringerike kommunes planhierarki



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 flest 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
Rambøll kommune og Ringerike kommune
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

RAMBØLL

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

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

STATENS VEGVESEN

Planbeskrivelse med konsekvensutredning

Reguleringsplan med konsekvensutredning (RUP)
Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgskaret - Hønefoss
Mars 2020



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

Ringeriksbanen:

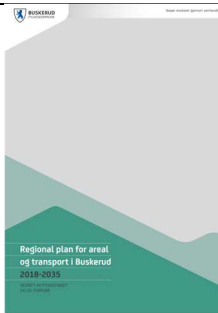
- Samfunns mål: Knytte Ringerike nærmere Oslo, gjøre tog mer attraktivt enn bil, og utvikle tettsteder nær stasjoner.
- Effektmål: Økt frekvens på tog, kortere reisetid (20 min til Hønefoss), og redusert reisetid Bergen-Oslo til 5 timer og 35 min.

Ny E16:

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

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 godstransportsystem som flytter tungtransport fra veg til sjø og bane
- Ny teknologi som reduserer klimagassutslipp og effektiviserer transportsystemet

Kollektivtransportplan – Buskerud mot 2030 (Buskerud fylkeskommune, 2012)



Visjon for kollektivtransporten.

- Det skal være enkelt og attraktivt å reise kollektivt.

Overordnet mål for kollektivtransporten

- Kollektivtransporten (tog og buss) i Buskerud har en sentral rolle i å dekke befolkningens ulike behov for persontransport, gjennom et velfungerende samspill med andre trafikanter som gange, sykkel, bil og fly.
- Kollektivtransporten er tilrettelagt for å redusere negative miljøvirkninger fra samferdsel ved at tilbudet er best i tettbygde områder, mens tilbudet i distriktene primært sikrer befolkningens grunnleggende mobilitet.
- Satsing i byer og tettbygde områder har fått økt finansiering. I distriktene utvikles kollektivtransporten innenfor tilskuddsnivået slik det var i 2012 (da planen ble vedtatt).

Samferdselsstrategi 2022-2033 (Viken fylkeskommune, 2020)



Vi skal tilby funksjonelle mobilitetsløsninger tilpasset innbyggernes og næringslivets behov. Dette gir følgende delutfordringer:

- Å tilby et kollektivtilbud som er attraktivt og komfortabelt.
- Å samordne kollektivaktører og tilbud slik at overganger og tjenester blir sømløse.
- Å påse at nye anlegg tilpasses ulike trafikantergrupper og næringslivets behov.
- Å ha et driftsopplegg tilpasset ulike trafikantergrupper.
- Å innhente det omfattende vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene.

Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 (Viken fylkeskommune, 2022)



Viken fylkeskommune
Handlingsprogram samferdsel
2022 – 2025
VIKEN FYLKESKOMMUNE

VERSJON 2.0 (2022-01-20)



Følgende overordnede prinsipper er lagt til grunn i prioriteringer til utbyggingsporteføljen for handlingsprogramperioden:

- God samlet måloppnåelse
- Sikre god gjennomføringsevne for Viken fylkeskommune ved å prioritere prosjekter som snart er klare for utbygging
- God variasjon mellom små og store prosjekter og hensiktsmessig spredning av prosjekter over tid
- Ivareta fylkeskommunens ansvarsområder innenfor trafikk sikkerhet, gående, syklende og kollektivtransport
- Opprettholde framkommeligheten og utbedre flaskehalser (bruer) på veier med regional funksjon og strekninger med høy trafikk
- På strekninger med lav trafikkmengde vil prosjekter prioriteres dersom veistandarden er til særlig hinder for næringsliv og lokale brukere av veien.

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 2023-2027 (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 settes av tilstrekkelige arealer av god kvalitet til grønnstruktur, uterom og møteplasser som stimulerer til fysisk aktivitet, naturopplevelse og sosialt fellesskap.
- Forventing 26. Sykkling 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.

Ringerike kommunes planer og strategier

Relevante kommunale planer, -utredninger og -strategier:

1. *Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2030*
2. *Byutviklingsstrategi for Hønefoss 2018-2040*
3. *Plan 431 - Hønefoss områderegulering (Byplanen)*
4. *Transportutredning Hønefoss*
5. *Kollektivutredning Hønefoss (August 2017)*
6. *KVU Hønefoss – Konseptvalgutredning for transportsystemet i Hønefossområdet*
7. *Hønefoss 2040 – Et kvalitetsprogram for sentrum (September 2019)*
8. *Parkeringsstrategi Hønefoss 2020-2030*
9. *Trafikksikkerhetsplan 2021-2025 (forlenget 2026-2029)*

Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2030

Ringerike har i dag en relativt høy andel med livsstilsrelaterte sykdommer sammenliknet med landsgjennomsnittet. Innbyggerne som holder seg friske og selvhjulpne lengst mulig redusere behovet for helse- og omsorgstjenester, eller utsetter tidspunktet for når behovet oppstår.

God folkehelse, og færre innbyggere med behov for helse- og omsorgstjenester, gir bedre kommuneøkonomi og mulighet for gode tjenester i alle sektorer. Hver enkelt innbyggers innsats i eget liv, og samarbeid mellom ulike samfunnsaktører, blir viktig i tiden framover for å skape god folkehelse og livskvalitet hos alle aldre. Det vil være viktig å ha gode, helsefremmende offentlige rom som parker og lekeplasser, natur- og grøntområder og gang- og sykkelveier.

Klima og naturmiljø

Over halvparten av klimagassutslippene som slippes ut innenfor Ringerikes kommunegrenser (direkte klimagassutslipp) kommer fra veitrafikk. Også innad i Hønefossområdet blir 75 % av reisene våre gjennomført ved bruk av bil – selv korte reiser. For å redusere klimagassutslipp, og skape mer liv i sentrum av Hønefoss og tettstedene, må vi i større grad enn før styre arealutviklingen og endre transportvanene våre. Vi må legge til rette for at flere som bor nært jobb, skole og fritidsaktiviteter, kan velge å sykle, gå eller ta kollektivt i hverdagen. De må være lettvinnt å velge nullutslippskjøretøy for de lengre reisene. Innen 2050 må verdens utslipp være netto null for å nå 1,5 graders-målet. Våre tre største kilder til direkte klimagassutslipp i Ringerike i dag er, veitrafikk, annen mobil forbrenning og jordbruk).

Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2030	
Overordna Samfunns mål	Hoved- og delmålene
<u>1. Samarbeid for å nå målene</u>	Hovedmål 1.1 – Ringerike har et aktivt lokaldemokrati hvor vi finner løsningene for en bærekraftig samfunnsutvikling og god folkehelse sammen.

FNs Bærekraftsmål no. 17	
<u>2. Økonomiske bærekraft</u>	Hovedmål 2.6 – Ringerike har en bærekraftig og solid infrastruktur, som gir grunnlag for ønsket utvikling og vekst.
FNs Bærekraftsmål no. 8, 9, 10	Hovedmål 2.7 – i Ringerike satser vi på grønn omstilling og innovasjon for å møte framtidens utfordringer.
<u>3. Sosial bærekraft</u>	Hovedmål 3.1 – Ringerike er en attraktiv bokommune med inkluderende og trygge lokalsamfunn, og Hønefoss som en sterk regionhovedstad.
FNs Bærekraftsmål no. 3, 4, 11	Hovedmål 3.2 – Ringerike har helhetlige og bærekraftige transportløsninger, det fleste mulig går, sykler og kjører kollektivt. - 3.2.1. Vekst i persontransport i Hønefossområdet, tas med kollektiv, sykkel og gange. Andelene er økt til minst 9 prosent syklende, 20 prosent gående og 6 prosent som tar buss i Hønefossområdet. Andelene skal også være økende i tettstedene. - 3.2.2. Vi har et sammenhengende gang- og sykkelveinett, hvor det er trygt og attraktivt å gå og sykle.
<u>4. Bærekraft for klima og naturmiljø</u>	Hovedmål 4.4 - Ringerikes direkte klimagassutslipp i 2030 er redusert med minst 55 prosent sammenlignet med 2009.
FNs Bærekraftsmål no. 13, 15	- 4.4.1 Ringerike kommune har gode styringsverktøy, og jobber systematisk for å nå sine mål om redusert klimagassutslipp. - 4.4.2 Ringerikes klimagassutslipp fra veitrafikk er minst halvert i 2030 sammenliknet med 2009.

Arealstrategi og bærekraftig mobilitet

Som en del av arbeidet med revidering av kommuneplanens samfunnsdel i 2020 og 2021, har det vært gjennomført et prosjekt under navnet *Arealstrategi og bærekraftig mobilitet*. Det har resultert i dette dokumentet, som inneholder bakgrunn og kunnskapsgrunnlag for arealstrategien i kommuneplanens samfunnsdel. Arealstrategien sier at kommunen skal legge til rette for en kompakt by- og tettstedsutvikling. Formålet med dette kommer fram i første punkt i arealstrategien:

- Formålet er å redusere press for å bygge ut naturområder og dyrka mark, redusere transportbehov, gi mulighet for et bedre kollektivtilbud, gjøre at flere kan ha en aktiv hverdag hvor de går og sykler, bidra til levende by- og tettstedssentre og lokalsamfunn og en samfunnsøkonomisk effektiv utvikling av offentlig infrastruktur og -tjenestetilbud.

Hva skal til for at flere vil gå eller sykle?

Høsten 2020 ble det gjennomført flere medvirkningsundersøkelser til kommuneplanens samfunnsdel. I spørreundersøkelsen om klima og miljø, uttrykte respondentene ønske om

mer tilrettelegging for sykling i form av flere sykkelveier, sykkelbroer, sikre sykkelparkeringer samt økt trafiksikkerhet for syklister i områder der biler ferdes.

- 53% av respondentene mente at det mest utfordrende med bruk av sykkel var mangel på sykkelvei/felt, og at det opplevdes som utrygt å sykle i veibanen.
- Samtidig mente 75% av respondentene at kommunen kan tilrettelegge for sykling i form av å utrette bedre sykkelveier.
- Gjennom medvirkning i undersøkelsen «Hva er viktig for deg?», svarte 75 av 116 respondenter at flere gang- og sykkelveier vil bidra til at de går eller sykler oftere.

Hva skak til for at flere reiser kollektivt?

På spørsmål om hva som skal til for at en reiser med bussen oftere fra medvirkningsundersøkelsen «Hva er viktig for deg?» til kommuneplanens samfunnsdel, svarte 23 av 119 respondenter at bussen skal passere forbi bosted.

På spørsmål om hva som skal til for å ta bussen oftere til Hønefoss, svarte 19 av 54 respondenter at bussen må gå oftere.

Byutviklingsstrategi for Hønefoss 2018-2040

Byutviklingsstrategien tegnes hovedprinsippene som skal lede til et attraktivt byområde som alle i Ringerike kommune kan være stolte av. Den skal sikre bevaring og respekt for byens historie og vise veier til utviklingsmuligheter og potensialet for forandring.

Byen vår er attraktiv å bo i fordi vi har kort vei til alt i sentrum. 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

Hovedprinsipp – 10-minuttersbyen

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

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

Samtidig skal vi tilrettelegge for god tilgang til byen også for innbyggere fra byens omland. Det er samspillet mellom Hønefoss og omlandet som styrker regionens vekstkraft. Gode forbindelser og opplevelsesrike omgivelser skal – sammen med en tilgjengelig by – sørge for at folk får en god hverdag og tid til en prat i Hønefoss' gater.

Mål og strategier mot 2040

Byutviklingsstrategien for Hønefoss er en overordnet strategi som skal peke ut retningen for Hønefoss i årene frem mot 2040. Strategien skal gjøre fremtidig byutvikling forutsigbart for alle. Planens mål er:

Byutviklingsstrategi for Hønefoss 2018-2040		
Mål	Hvor skal vi være i 2040?	Dette gjør vi for å nå målene
Mål 1: Den trygge og gode byen for alle Sammen skal vi gjøre Hønefoss mer levende og attraktiv gjennom å skape den gode byen for alle. Alle hverdagsaktivitetene skal nås innenfor gang- og sykkelavstand for alle i sentrum. Politikerne har vedtatt at byplanen skal fremme «Byutvikling og fortetting – styrke sentrum gjennom fortetting med boliger og arbeidsplasser».	- Hønefoss har alle funksjoner innbyggerne trenger innenfor gang- og sykkelavstand i sentrum, det vil si bolig, jobb, skole, barnehage og handel. - Sentrumskjernen er tyngdepunktet for handel, servering, uteliv og for kulturlivet i kommunen. - I tillegg til bykjernen har Hønefoss nærsentre; Hønefoss nord, Hønefoss sør, Heradsbygda og Haugsbygd. - Hønefoss har fortettet i bykjernen og ut langs kollektivaksene. - Byen har en variert bygnings- og boligmasse som sikrer gode boliger tilrettelagt for alle. - Byen har bygd videre på kvartalsstrukturen, henvender seg til alle, og har et aktivt gateliv og uformelle møteplasser. - Byens historie er sikret gjennom god arkitektur og nytenkning, samtidig som moderne og fremtidsrettet arkitektur er integrert. Det er fargevalg fra Ringerikes palett og tre er et gjennomgående materiale i byen.	- Tilrettelegger for at 70 prosent av befolkningsveksten skal komme i Hønefoss. For øvrig skal det prioriteres fortetting langs kollektivakser og knutepunkt i nærsentre. - Kommunen er en aktiv grunneier og strategisk eiendomsaktør, som bruker egen eiendom til bærekraftig byutvikling - Sikrer at bygg og uteområder tilrettelegges for flere funksjoner - Avsetter nok areal til fremtidig næring - Planlegger for kommersielle soner for handel - Sikrer fleksible førsteetasjer som kan konverteres til næringsvirksomhet utenfor kommersiell sone - Trekker kontorarbeidsplasser til sentrum - Setter av nok areal til kultur og aktivitet - Tilrettelegger for virksomhet som skaper liv i byrommet i definerte soner i sentrum - Sikrer at det bygges ulike boligtyper - Sikrer god overvannshåndtering - Sørger for at avgrensede områder/strekninger utvikles i sammenheng
Mål 2: Regionens kollektivknutepunkt Hønefoss er en gammel stasjonsby og et viktig handelsknutepunkt i	- I Hønefoss er jernbanestasjonen det sentrale kollektivknutepunktet for sømløse reiser til, fra og gjennom regionen. - Jernbanestasjonen er en ny port inn til Hønefoss med et attraktivt stasjonstorg.	- Sikrer kvalitet på stasjonsområdet - Binder jernbanestasjonen sammen med sentrum - Tilrettelegger for matebusser til og fra stasjonen - Sikrer pendlerparkering for regionen

regionen. Vår rolle som regionhovedstad vil få fornyet kraft med Ringeriksbanen og ny E16. Stasjonen blir viktig for byutviklingen i Hønefoss. <i>Politikerne har vedtatt at byplanen skal fremme «Kollektivknutepunkt i Hønefoss – lokalisering av blant annet bussterminal, drosjesentral, sykkelparkering – og tilknytning til jernbanestasjonen».</i>	- Stasjonsområdet har god tilknytning til sentrum, både gjennom transport og attraktive gå- og sykkelvennlige akser. - Det er tilrettelagt for pendling til og fra stasjonen, med gode sykkelstativer, bysykkelfordning, matebusser til sentrum, samt drosjer. Det er god kapasitet for pendlerparkering i nærheten av jernbanestasjon. - Stasjonen er godt rigget for fremtidige transportformer og alternative energikilder.	- Prioriterer å utvikle gode traseer for gange- og sykkel til stasjonen - Legger til rette for trygge og attraktive parkeringsmuligheter for sykkel - Legger til rette for utleie av bysykler ved stasjonen
<i>Mål 3: En mer tilgjengelig by</i> For å lykkes med en tilgjengelig by, skal det bli enda mer attraktivt, trygt og enkelt å gå, sykle og reise kollektivt i fremtiden. 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. <i>Politikerne har vedtatt at byplanen skal fremme «Mobilitet – snu utviklingen og</i>	- Hønefoss er en attraktiv by for gående og syklende. Det er sammenhengende gang- og sykkelnett gjennom byen og langs aksene Haugsbygd–Heradsbygda. - Det er trygt å gå og sykle i byen og i sentrum er hastigheten tilpasset gående. Det er lett å gå og sykle hele året og det er tilrettelagt for å ta en pause og få opplevelser underveis. - Det er utarbeidet en rekke snarveier med gang- og sykkelvei over elvene, som knytter de ulike delene av byen sammen. - Flere velger sykkel som sitt prioriterte fremkomstmiddel og mange biler parkeres utenfor eller kjører utenom sentrum. - Hønefoss har et attraktivt og konkurransedyktig kollektivsystem - Det er enkelt å komme seg nær byen med bil og det er tilrettelagt for sentrumsnær parkering for overgang til gange, sykkel og kollektivt.	- Prioriterer helårs sykkel- og gangtransport - Utvikler et sammenhengende sykkelveinett - Reduserer hastigheten i sentrum - Ferdigstiller omkjøringsveien Nymoen-Eggemoen - Tilrettelegger sentrumsnære parkeringsplasser for overganger til gange, sykkel og kollektivt - Etablere trygg sykkelparkering på viktige steder i byen - Legger til rette for utleie av bysykler i sentrum - Tilrettelegger for hvileplasser og opplevelser langs gang- og sykkelveier - Muliggjør pålitelig og hyppige bussavganger - Sikrer god korrespondanse mellom ulike transportformer - Tilrettelegger for lademuligheter og annen infrastruktur for utslippsfrie kjøretøy - Åpner for nye transportteknologier

<i>tilrettelegge for gange og sykkel».</i>		
<i>Mål 3: En blågrønn by</i> Hønefoss skal være en by med grønne byrom, og ha turmuligheter for alle i gangavstand fra sentrum. Byens grønne lunger, elva og fossen skal ha en sammenhengende struktur til glede for innbyggere og besøkende. <i>Politikerne har vedtatt at byplanen skal fremme «Offentlige rom, parker og blågrønne strukturer – knytte sammen eksisterende, og sikre nye når byen fortettes.»</i>	- Hønefoss er en by hvor Søndre Torg er byens grønne hjerte og fossen er byens kraftsenter. De blågrønne strukturene er trukket inn i byen – parker, elva og fossen er synlige og tilgjengelige fra alle deler av byen og lokalsamfunnene rundt. Fra nord til sør er det etablert en boulevard; en bygata med god plass også til grønt, gående og syklende. - I byen finner vi naturen og historiske kvaliteter godt synlig. Hønefoss er elvebyen hvor vannet er synlig i bybildet – gjennom aktiv bruk av elvene, fontener og statuer i byen. - Alle opplever et trygt bysentrum for hverdagsaktiviteter, rekreasjon og trening. - Sammenhengene i byen er styrket og det er skapt et nettverk av allment tilgjengelige byrom. Gjennom siktakser og gå-akser er det høy kvalitet i det offentlige byrommet. Det er tilrettelagt for spaserturer, sykling, lek og andre former for aktiviteter i sentrum, sentrumsnære grønne områder og elvelangs.	- Tydelige prioriteringer av å bevare og etablere blågrønne områder i og nær sentrum og elvelangs - Prioriterer å skape sammenhenger mellom de blå og grønne områdene vi har og slik invitere til økt bruk og tilgjengelighet - Prioriterer den menneskelige aktiviteten - Sørger for at kvalitet og estetikk står sentralt - Etablerer parkering under bakken og i utkanten av sentrum - Tilrettelegger for tilstrekkelig antall ikke-kommersielle byrom

Politikerne i Ringerike kommune vedtok i 2018 at alle nye planer for Hønefoss skal ha disse tre 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

Fire målsettinger og temaer er gitt som føringer for arbeidet med byplanen:

- **Kollektivknutepunktet i Hønefoss** – lokalisering av blant annet bussterminal, drosjesentral, sykkelparkering – og tilknytning til jernbanestasjonen
- **Byutvikling og fortetting** – styrke sentrum gjennom fortetting av 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.

Prinsipper for involvering og samarbeid

For å sørge for god byutvikling er det viktig at alle involverte parter samarbeider på en god måte. Byutviklingsstrategien viser felles mål for samarbeidet, mens prinsippene viser hva som må til for å få til et godt samarbeid. Prinsippene er utarbeidet på tvers av ståsteder og tilhørighet og gjelder for alle involverte. Hovedprinsipper er:

- Samarbeidet skal baseres på tillit. Involverte parter må handle med åpenhet og etterrettelighet.
- Det skal være respekt mellom partene. Det er lov å være uenig, samtidig skal de involverte respektere beslutninger som fattes.
- Når vi møtes praktiserer vi «to ører og én munn»-prinsippet. Vi lytter med den hensikt å prøve å forstå den andre.
- Vi fokuserer på løsninger, ikke utfordringer.
- Vi kan finne noen felles absolutter – noe de fleste er enige om, men ellers handler det om å gi og ta.
- God informasjon og kommunikasjon gir forutsigbare prosesser. Vi følger opp beslutninger med konkret handling og tydelige tidsplaner.
- God forståelse for roller og ansvarsforhold – er du i tvil, så spør.

Plan 431 - Hønefoss områderegulering (Byplanen)

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.

I byplanen legges det til rette for fortetting for å tilrettelegge for den ventede befolkningsveksten. Slik blir Hønefoss mer kompakt og tilgjengelig, slik at innbyggerne kan nå det meste til fots eller med sykkel. Dette vil igjen gi grunnlag for mer bykvalitet og liv i sentrum, et bedre marked for sentrumshandel, og et variert service- og kulturtilbud.

Det planlegges endringer i infrastrukturen i sentrum som på sikt vil bidra til å redusere biltrafikken, tilrettelegge for kollektivtransport, gående og syklende, samt forbedre forbindelsen mellom sentrum og stasjonen. Samtidig styrkes også forbindelsen mellom sentrum og den bynære grønnstrukturen.

Hensikten med planen

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.

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.

Byen skal bli kompakt og tilgjengelig slik at innbyggerne kan nå det meste til fots eller med sykkel. Dette vil igjen gi grunnlag for mer bykvalitet og liv i sentrum, et bedre marked for sentrumshandel, og et variert service- og kulturtilbud. Hønefoss skal bli triveligere og mer tilgjengelig for alle, også for de som av ulike grunner har begrenset aksjonsradius, som funksjonshemmede, barn og eldre.

Universell utforming

Universell utforming skal være et bærende kvalitetsprinsipp jf. Ringerike kommunes strategi for universell utforming. Torg, byrom, parker og friluftsområder skal være tilpasset bevegelses- og orienteringshemmede slik at de kan benyttes av de fleste på like vilkår.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Samferdselsformålene omfatter veg og bane, gang- og sykkelveger, torg og grøntareal.

I kjørevegformålet kan det opparbeides kjøreveg, kollektivfelt, speedsykelrute og grøntareal. Kvalitetsprogrammet og illustrasjonsplanen er rettningsgivende med tanke på utforming av gatesnitt. Kvalitetsprogrammet avgjør også prioritering når det må avvikes fra standard gateprofil.

Torg skal opparbeides med fast dekke og med møbler. Torg skal ha høy kvalitet i materialbruk og utforming. Torg skal utformes slik at det gis gode forhold til gående og syklende. Det skal legges vekt på gangforbindelser, soner for opphold, aktivitet og sykling. Blågrønne løsninger skal være fremtredende i gater og torg.

Langsiktige endringer

Det legges til rette for en rekke samferdselsprosjekter i planen. Ved Hønefoss bru vil brukaret vris slik at det følger Kongens gate. Samtidig skal Kongens gate heves flere meter for å jevne ut terrengforskjellene. På denne måten åpnes det opp for å etablere et større torg mellom ny vegtrasé og Lloyds marked i forbindelse med utvikling av Øya og Tippen.

Samtidig skal det opprettes to nye gangbruer i hver ende av Ringeriksgata ved Schjongslunden, samt en ny kollektivbro over Petersøya. I tillegg skal krysset Storgata, Owrens gate og Kvernbergsund bru strammes opp.

Grønnstruktur

Grønnstrukturen i planen er delt inn i formålene naturområde, turveg, friområde og park.

I naturområdene skal det ikke gjennomføres tiltak som forringer naturverdiene. Eksisterende naturtyper skal ivaretas. Det kan tillates tursti innenfor området og vedlikehold og skjøtsel av eksisterende tiltak og vegetasjon.

Turveier skal være offentlige og åpne for allmennheten. Turveier skal tilpasses terrenget og ha enkel standard med grusdekke og fast dekke der forholdene tilsier det. I vanskelig terreng kan tursti ha utforming som natursti. Ny beplantning langs turveier skal være stedegne arter.

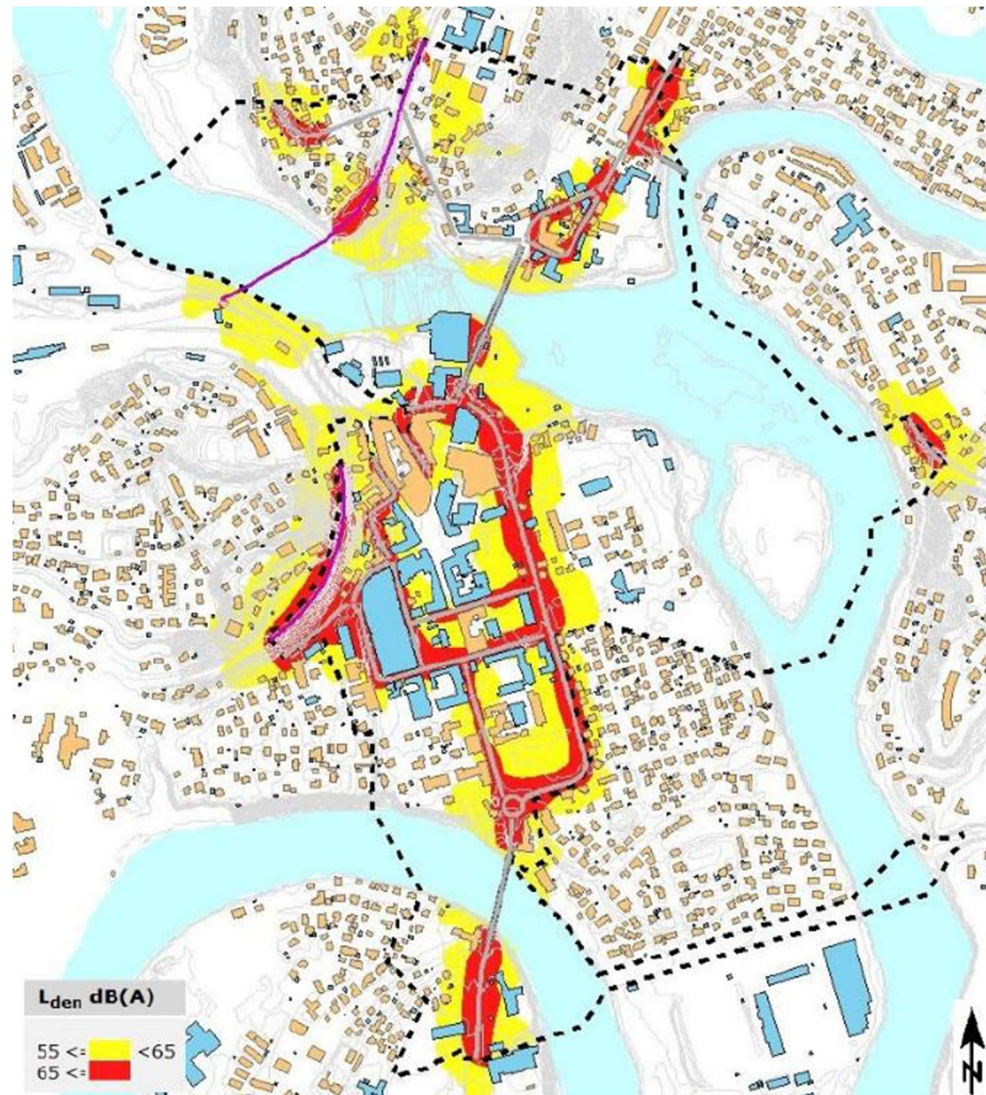
Konsekvensutredning

Områdereguleringen fastlegger rammer for byutvikling og infrastruktur, og medfører vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn. Planen skal derfor konsekvens utredes etter plan- og bygningslovens § 4-2. Våren 2018 vedtok kommunen planprogrammet som fastslår hvilke temaer som skal inngå i konsekvensutredningen. I planarbeidet er derfor følgende temaer konsekvens utredet:

1. Naturmangfold
2. Kulturminner og kulturmiljø
- 3. Energi og klima**
4. Forurensset grunn
5. Vannmiljø
- 6. Støyforurensning**
- 7. Luftforurensning**
8. Landskapsbilde
- 9. Trafikk**
- 10. Folkehelse**
- 11. Barn og unges oppvekstsvilkår**
- 12. Universell utforming**

Relevante temaer - Konsekvensutredning	
Tema	Innhold
3 Energi og klima	Det er valgt å legge vekt på trafikk, energi, oppvarming og anlegg når det ses på de totale utslippene som konsekvens av grepet. Tiltaket er sammenlignet med et 0-alternativ noe positivt sett i et klimagassperspektiv, grunnet trolig lavere utslipp som resultat av en mer sentralisert bebyggelse. For å bidra til de nasjonale, regionale og kommunale målene for reduksjon av klimagassutslipp, må det for plantiltaket imidlertid utføres trafikkreduserende tiltak og krav om fossilfri anleggs plass.
6 Støyforurensning	Hønefoss sentrum er i dag preget av støy fra veitrafikk fra fv. 290 som går gjennom sentrum. Om målet for null trafikkvekst i biltrafikken oppfylles vil det kun være endringer i støy fra jernbanen når den nye Ringeriksbanen kommer. Ved å legge om trafikken i områdene rundt Hønefoss bru og stasjonen vil det være støyfølsomme bygg som tidligere har hatt lite støy som nå havner i gul eller rød

sone. I tillegg vil økt bebyggelse langs støykildene føre til at flere bygg havner i rød eller gul sone sammenlignet med dagens situasjon.



7 Luftforurensning

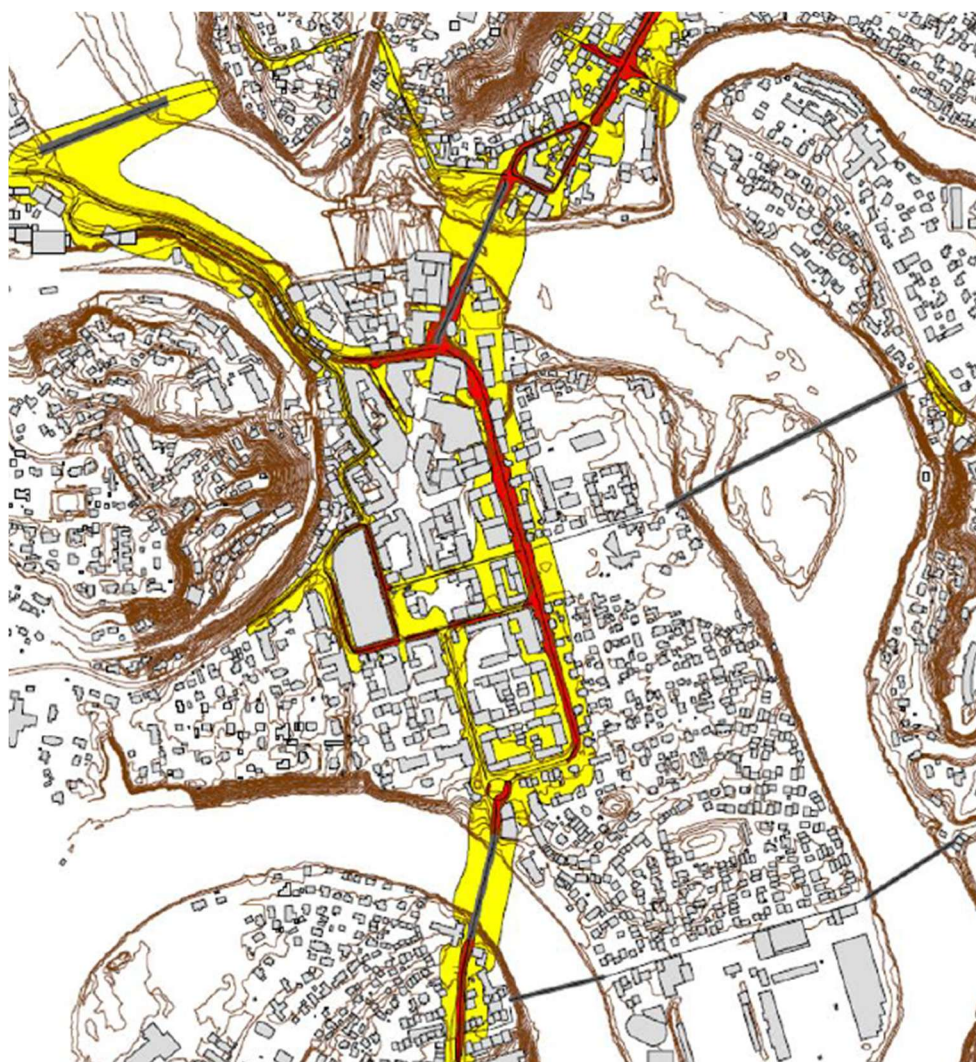
Hønefoss er trafikknutepunkt for bil, tog og buss. Her møtes E16, Rv 7, Rv 35 samt Bergensbanen. Luftforurensning anses å være en utfordring, og det råder bekymring for helsetilstand til utsatte grupper som oppholder seg langs hovedtrafikkårene. Det antas for øvrig at det kan være overskridelser av både juridisk bindende grenseverdier og nasjonale mål for svevestøv og nitrogenoksider langs de sterkest trafikkerte veiene.

Det bor omtrent 15 000 mennesker i planområdet som potensielt utsettes for dårlig luftkvalitet og dermed helserisiko.

Luftsonekartene over området Hønefoss viser at for dagens situasjon, for 0-alternativet og for planalternativ konsentrasjonene av PM10 overstiger nedre grense for rød sone i henhold til retningslinje T-1520 ved Kongens gate, Hønefoss bru, samt ved fasaden ved bygninger langs Torvgata og Strandgata. Gul sone er litt større enn rød sone. For planalternativet ligger i tillegg Arnemannsveien og den nye brua mellom Hønefoss stasjon og Hønefoss stasjon i gul sone.

Konsentrasjoner av NO₂ overstiger nedre grense for gul sone i henhold til retningslinje T-1520 for nesten hele området, for alle alternativer. Nedre grense for rød sone overstiges for deler av området ut fra de mest trafikkerte veiene. Som for PM₁₀ er konsentrasjoner av NO₂ høyest for planalternativ og Arnemannsveien og den nye brua mellom Hønegata og Hønefoss stasjon ligger i gul og rød sone.

Det vil være omlegging av trafikken til bruene (planalternativ) som har størst negativ konsekvens for luftkvalitet i Hønefoss. Der det etableres nye veier eller trafikk flyttes over på veier som har lite trafikk i dag og det samtidig ligger bebyggelse som er følsomt for luftforurensning i nærheten vil det ha en negativ konsekvens med økt luftforurensning.



9 Trafikk

Totalt sett er dagens trafikksituasjon i Hønefoss preget av ensidig tilrettelegging for bil, også i sentrum der det er tydelige negative konsekvenser av høy bilbruk og dårlig tilrettelagt for alternative reisemidler. De negative konsekvensene inkluderer tidvis dårlig framkommelighet og kø, forsinkelse og variabel reisetid for bussen, barriereeffekt av hovedveien for myke trafikanter, relativt høy ulykkesrisiko, samt støy og luftforurensning. Dette gjenspeiler seg i høy bilandel (75%) på reiser i Hønefoss-området.

Dagens situasjon har forbedringspotensial når det gjelder følgende forhold:

	- Biltrafikkmengde med påfølgende negative effekter for byliv og myke trafikanter - Trafikksikkerhet, spesielt for myke trafikanter - Tilrettelegging for, og bruk av, gange og sykkel - Prioritering av buss for kortere og jevnere reisetid, og dermed økt bruk - Arealbruk knyttet til trafikkformål og barriereeffekt av dette Dagens trafikksituasjon vurderes til å være mindre god med vesentlige forbedringspotensial. Den høye trafikkmengden og de negative konsekvensene av denne påvirker alle beboere i Hønefoss, samt de som kommer til byen for arbeid, studier, handel og/eller fritid. Foreslått områderegulering innebærer oppgradering av infrastrukturen og bedre tilrettelegging for gående og syklende, samt økt prioritering av buss med kollektivfelt og signalprioritering. Veikapasiteten vil reduseres noe gjennom smalere kjørefelt og reduserte fartsgrenser og parkeringstilgangen i sentrum reduseres og styres. Samtidig opprettholdes veinettets robusthet gjennom dimensjonering for buss og vogntog/lastebil på nødvendige traséer og opprettholdelse av biltraséer og venstresvingefelt i sentrum der nødvendig for trafikkavviklingen. Enkelte spesifikke tiltak er trukket ut og vurdert særskilt i forhold til innvirkning på trafikk, disse er: - Bedret tilknytning til stasjonen, både for bil (innfartsparkering), kollektivt og med gang- og sykkel - Nye/utbedrede gang- og sykkelbruer - Nye kollektivbruer - Nye veiforbindelser for bil (bru over Begna, vridning av landkaret på Hønefoss bru), i utgangspunktet ikke for styrket kapasitet, men bedret lokal tilgjengelighet - Ombygging fra vei til gate mht. arealbruk/tverrsnitt - Sammenhengende sykkelveinett med separering av syklende og gående - Sykling på gangareal i sentrum - Tilgjengelighet for og aktiv prioritering av buss - Tilgjengelighet for næringstrafikk (spesielt varelevering) - Parkeringstiltak (prioritering av p-areal, langtidsparkering parkering i utkanten av bykjernen, innfartsparkering, forslag til endret parkeringsnorm, osv.) - Busstasjonen – komprimert, men tilpasset fleksibel drift, utvikling av busstovr - Adkomst til Tippen og Sentrumskvartalet p-hus (kryss i Kongens gate) Konsekvenser av områdereguleringsplanen er vurdert i forhold til følgende temaer (med vurdering i kursiv): - Tilbud til gående og syklende – stor utbedring av infrastruktur gir bedre tilrettelegging for gående og syklende og vil gi økt andel sykling/gåing – <i>svært positiv</i> - Kollektivtilbud – noe bedring av prioritering på strekninger og i kryss gir bedre framkommelighet, kortere reisetid og bedre punktlighet for lokalbusser og andre busser. Tilrettelegging for kobling til stasjonen for, samt
--	---

	pendelsetting av, lokalbussene vil bedre kollektivtilbudet. Vil bidra til økt bussbruk – <i>positiv</i> - Trafikksikkerhet – sannsynlig bedring pga. bedre tilrettelegging for alle trafikgrupper, lavere hastighet, tydeligere gateløp og separering av trafikantgrupper på strekninger med høy trafikk – <i>svært positiv</i> - Veikapasitet – begrenset reduksjon i veikapasitet pga. hastighetsreduksjon, innsnevring av kjørebane og kantstopp for buss (som bedrer forholdene for andre trafikantgrupper). Modelltest viser fortsatt akseptabel kapasitet og liten endring i reisetid for bil – <i>negativ</i> - Trafikkmengde – lik belastning som i dag, på tross av befolkningsvekst – <i>nøytral</i> - Næringstransport – dagens robusthet opprettholdes gjennom kapasitet i viktige kryss. Framkommelighet for næringstransport på viktige strekninger like god/bedre enn i dag – <i>nøytral</i> Totalt sett vil områdeplanen, såfremt identifiserte tiltak gjennomføres, ha en positiv innvirkning på trafikksituasjonen i Hønefoss. Flere av tiltakene må følges opp i neste fase, samt mer generelt av kommunen og veieiere.
10 Folkehelse	I dag er det en godt etablert idrettspark i området, med organisert og uorganisert idrett. Schjongslundens mest brukte enkeltelement er turstien Elvelangs som slynger seg langs Storelva rundt hele Schjongslunden. Dagens infrastruktur i Hønefoss er lite tilrettelagt for syklistene. Det mangler et trygt og helhetlig sykkelveinett gjennom sentrum, hvor det er stor biltrafikk. Dette er en situasjon som skaper konflikter i trafikken mellom biler og syklistene, og også mellom syklistene og gående. Syklistene i Hønefoss sentrum har i dag valget mellom å sykle i svært trafikkerte gater eller på smale fortau. I denne utredningen avgrenses folkehelse til faktorer i det ytre miljø som påvirker positivt eller negativt befolkningens helse og trivsel. Det legges særlig vekt på mulighetene for fysisk aktivitet og møteplasser i det offentlige rom.
11 Barn og unges oppvekstvilkår	Det bor få barnefamilier i sentrum, spesielt i de nye leilighetene. Byen opplever det kjente mønsteret med at eldre flytter til sentrum, og barnefamiliene overtar eneboligene i utkanten. Vi har den klassiske utfordringen for byboligene med å gi de stor nok uteplass samt skjerming mot trafikkstøy. I dag er det en godt etablert idrettspark i området, med organisert og uorganisert idrett. Schjongslundens mest brukte enkeltelement er turstien Elvelangs som slynger seg langs Storelva rundt hele Schjongslunden. Dagens infrastruktur i Hønefoss er lite tilrettelagt for syklistene. Det mangler et trygt og helhetlig sykkelveinett gjennom sentrum, hvor det er stor biltrafikk. Dette er en situasjon som skaper konflikter i trafikken mellom biler og syklistene, og også mellom syklistene og gående. Syklistene i Hønefoss sentrum har i dag valget mellom å sykle i svært trafikkerte gater eller på smale fortau.
12 Universell utforming	Områdereguleringen for Hønefoss legger til rette for bedre universell utforming innenfor planområdet. Området inneholder et viktig knutepunkt og flere kommunikasjonslinjer som det er viktig at er universelt utformet. Busstasjonen ligger midt i sentrum og er lett tilgjengelig i dag, planforslaget vil styrke den

	visuelle koblingen med Søndre torv gjennom møbleringen av gaterommet med grønnstruktur. Viktige kommunikasjonslinjer er blant annet Hønefoss bru, gangbru som går parallelt med Hønefoss bru og Kvernbergsund bru. Begge vegbruene har i dag smale fortau som hindrer framkommelighet for de myke trafikantene. Planforslaget legger opp til tiltak som vil prioritere areal til de myke trafikantene og bedre situasjonen for alle brukergrupper. Prinsippet «fra veg til gate» og møbleringen av gatene er et viktig satsningsområde for universell utforming. De gående skal ha høyest prioritet i de aller fleste gatene i sentrumskjernen, med fortau og oversiktlige og trygge trafikk løsninger. Enhetlige kryssløsninger og gatesnitt vil gi bedre lesbarhet og gjøre det enklere for mennesker med nedsatt funksjonsevne å bevege seg i byen. Hønefoss har en tilnærmet helhetlig turvei langs elva kalt «Elvelangs». I tillegg til dette finnes det en rekke turområder og grøntområder innenfor planområdet. Områdene er ikke tilrettelagt for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Planforslaget legger opp til at deler av «Elvelangs» skal ha universell utforming, mens andre områder skal få en møblering og funksjon som gjør at områdene kan benyttes av flere med funksjonsnedsettelse. I forhold til gjeldende plan for området vil tiltakene i planforslaget bidra til at Hønefoss blir mer universelt utformet, noe som vil være en positiv konsekvens av områdeplanen.
--	--

Områdeplan Hønefoss – Risiko- og Sårbarhetsanalyse

Risiko- og Sårbarhetsanalyse	
Uønskede hendelser	Relevant informasjon
5.3.1 Trafikkulykker	Beskrivelse av uønsket hendelse: - Trafikkulykker som involverer kjøretøy og/eller myke trafikanter (gående/syklende). Eksisterende barrierer og tiltak: - Hønefoss sentrum har stedvise gangfelt og fotgjengeroverganger i sentrale kryssområder. - Planfri kryssing for myke trafikanter mellom Arnemannsveien og Hønefoss bru (undergang). - Hovedfartsårene gjennom byen Kongensgate har fartsgrense 40 km/t, og Arnemannsveien har 50 km/t inn mot sentrum. Øvrige gater 30 km/t. - Lysregulerte kryss: Hønengata-Nygata-Vesterngata, Arnemannsveien-Kongens gate-Hønefoss bru, Kongens gate-Tippen, Kirkegata-Kongens gate, Kirkegata, Kong Rings gate-Kongens gate, Stangs gate – Kongens gate, Sundgata-Kongens gate/Owrens gate og Osloveien-Gigstads vei Forslag til tiltak og mulig oppfølging i arealplanlegging og annet: - Vurdere muligheter for trafikkrestriksjoner på bestemte strekninger der dette kan ha effekt på trafiksikkerhet (bruk av enveiskjøring/innkjøring forbudt o.l.).

	- Kryssutforming vurderes ifm. detaljregulering og må ivareta myke trafikanter - Detaljregulering må vurdere behov for spesielle trafikksikkerhetstiltak med fokus på tilrettelegging for myketrafikanter - Vurdere aktuelle tiltak for reduksjon av bilbruk (kampanjer/ redusere p-arealer o.l.)
5.3.3 Svikt i fremkommeligheten for nødetater	Beskrivelse av uønsket hendelse: - Hendelser som medfører redusert fremkommelighet eller hindrer fremkommelighet for nødetater
	Eksisterende barrierer og tiltak: - Ingen spesielle.
	Forslag til tiltak og mulig oppfølging i arealplanlegging og annet: - Vurdere å dimensjonere ny gangbru mellom Schjongslunden/Ringeriksgata og Eikli for å kunne håndtere brannkjøretøy. Bruen bør være stengt for øvrig biltrafikk - Vurdere muligheter for at nødetater kan benytte overstyring av lysregulering ved uttrykning. - Ved utbygging av veier unngå opphøyede midtrabatter/benytte kantstein som muliggjør forbikjøring på forhøyninger for nødetater ved uttrykning.

Transportutredning Hønefoss

Utredningen har sitt utspring i Ringeriksbanen og ny E16 og pågående områderegulering for Hønefoss sentrum. Prosjektets mandat er å gi god mobilitet, bygge opp om ønsket byutvikling, bidra til oppfylling av nullvekstmålet for personbiltrafikken, gi effektiv kollektivbetjening, gange- og sykkeladkomst til sentrum og viktige målpunkter, samt ivareta robusthet i transportnettet.

Transportutredning Hønefoss	
Uønskede hendelser	Relevant innhold
Prinsipper/hovedgrupp	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 Det er vurdert tiltak for tre kategorier av reisemiddel – bilbasert transport, kollektivtransport og gange og sykkel, samt næringstransport.
Bil- og veibaserte tiltak	Flere nye veiforbindelser eller vesentlig endring/utbedring av eksisterende forbindelse er vurdert. Utgangspunktet er avlastning av eksisterende veinett i

	sentrum for å kunne omprioritere veiareal og redusere trafikkb belastningen, og det vekst i biltrafikken må unngås. Disse anbefales prioritert som følger: 1) Vridning av søndre del av Hønefoss bru – <i>anbefales gjennomført</i> 2) Utbedring av Soknedalsveien mellom E16 og stasjonen – anbefales gjennomført 3) Forbindelse mellom Hønefoss nord og stasjonen – må vurderes i mer detalj 4) Ny veiforbindelse Krakstad – Schjongslunden – Eikli, alternativt en tilsvarende forbindelse på vestsiden av sentrum sørover fra stasjonen – må vurderes i mer detalj 5) Ny veiforbindelse fra Styggedalskrysset til stasjonen – anbefales ikke gjennomført Vurderte trafikkstyringstiltak er: - 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
Kollektivtrafikktiltak	Kollektivtransporten i Hønefoss nå, og i framtiden, er hovedsakelig bussbasert. Ringeriksbanen vil gjøre Hønefoss stasjon til en viktigere destinasjon for bybussene og enkelte av regionbussene. Samtidig vil ønsket destinasjon for et flertall av de bussreisende ikke være stasjonen, men andre lokasjoner i byen. Basert på en vurdering av dagens busstilbud, anbefales det å bygge videre på dagens bybusstruktur, med fokus på prioritering av buss i veinettet og forenkling av bybusstilbudet for å gi et raskt, pålitelig og lettforståelig busstilbud. Kollektivtilbudet må fokusere på hverdagslogistikken og hvordan få flere til å velge kollektivtransport til/fra arbeid og skole. Flere tiltak rettet mot bedre kollektivtrafikkbetjening og framkommelighet er vurdert, disse går både på infrastruktur og drift: - Rutestruktur og hovedbussnett – <i>hovedbussnettet inkluderer Osloveien, Storgata, Kongens gate, Arnemannsveien, Hønengata og Vesterngata.</i> - Bussdrift og frekvens - <i>anbefales at rushtidsperiodene i rutetabellen harmoniseres mellom de ulike bybussene, samt at frekvensdobling på øst-linjen vurderes på sikt.</i> - Forbindelse mellom tog og buss og buss og buss – <i>busstasjonen og jernbanestasjonen er begge viktige byttepunkter, men med noe ulik funksjon. Begge må opprettholdes</i> - Pendelsetting øst-vest – <i>anbefales når Ringeriksbanen åpner.</i> - Nord-sør forbindelse – <i>betjening av sentrum og stasjonen – må vurderes nærmere</i> - Øst-vest forbindelse - <i>alternative traséer gjennom sentrum – må vurderes nærmere</i> - Bussprioritering – <i>Vesentlig for å få et godt og pålitelig tilbud. Bussprioriteringstiltak på Osloveien, Kongens gate, Hønefoss bru, Nordre torv og flere kryss anbefales.</i> - Holdeplasser og holdeplasstruktur - <i>god tilgang til kollektivtilbudet nødvendiggjør bra plasserte og lett tilgjengelige bussholdeplasser. Holdeplassplassering bør justeres. Behov for nye holdeplasser ved</i>

	<i>jernbanestasjonen. Parkering for sykkel og bil (innfartsparkering) på relevante holdeplasser.</i> - Samlet trasé i endepunkt av bybusslinjene – <i>mer rettlinjet traséføring anbefales for strekningene der bussen i dag går i ring.</i> Noen vesentlige konklusjoner/anbefalinger er videre: - Det bør bygges videre på dagens bybusstruktur, med fokus på prioritering av buss og forenkling av bybusstilbudet for å gi et raskt, pålitelig og lettforståelig busstilbud. - Pendelsetting øst-vest bør gjennomføres når tilstrekkelig bussprioriteringstiltak er gjennomført og Ringeriksbanen åpner. Alternativet med forlengelse framkommer som best. På kort sikt må tiltak for å begrense reguleringstiden i sentrum for linje 223 vurderes. - Stasjonstorvet må få en utforming som legger til rette for overgang bybuss – tog, men også ivaretar interessene til flertallet av busspassasjerer som ikke skal til stasjonen. Dette innebærer minst mulig avsvingingen fra hovedveien for bussen, minst mulig manøvrering inne på stasjonsområdet og kortest mulig oppholdstid. - Det er behov for å opprettholde og utbedre sentrumsknutepunktet mht. kompaktet, plassering av holdeplasser, reguleringsplasser og andre funksjoner. - Pålitelig reisetid nødvendiggjør tiltak for å redusere effekten av annen trafikk på reisetiden til buss. Bussprioriteringstiltak må innføres på Osloveien, Kongens gate, Hønefoss bru, Nordre torv og flere kryss. Kvernbergsund bru vurderes på lengre sikt. - Utbygging og fortetting i Hønefoss må skje langs bybusstraséene for å gi markedsgrunnlag for et bedre tilbud.
Sykkel og gange	For å øke sykkelbruken er det vesentlig at det blir utviklet et sammenhengende og tilstrekkelig finmasket nett av sykkelruter, samtidig som det er kontinuitet i sykkelinfrastrukturen med få systemskifter. Foreslått hovedsykkelnett følger hovedsakelig hovedveiene inn mot sentrum - dette vil gi direkte, intuitive og lett navigerbare sykkelruter. I tillegg kommer sekundærforbindelser i sentrum og inn mot skoler og boligområder. Foreslått tilrettelegging: - 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) Det legges opp til 2,5m brede tosidige fortau generelt, med større bredde i sentrum, og grøntrabatt mot kjørebane for veier med stor trafikkmengde. Fortau i sentrum bør gjennomgående oppgraderes mht. bredde og høyde fra kjørebane, samt plassering av gatemøblering. Kryss i sentrumssonen bør ha gangfelt på alle armer og så korte krysningsavstander som mulig, ev. hevede kryss.

	Foreslåtte nye og utbedrede gang- og sykkelbruer/-forbindelser, i prioritert rekkefølge: 1. Hønefoss bru – omprioritering av areal til sykkelvei på eksisterende bru, fortausutvidelse mot vest 2. Kvernbergsund bru – ny gang- og sykkelbru parallelt med dagens bru 3. Petersøya bru - ny gang- og sykkelbru, ev. og kollektiv 4. Bru over Begna ved stasjonen – ev. ny bru med tilrettelegging for gang- og sykkel 5. Eikli – Schjongslunden - ny gang- og sykkelbru 6. Tolerud – Benterud – ny gang- og sykkelbru 7. Schjongslunden – Stølandet – ny gang- og sykkelbru
--	--

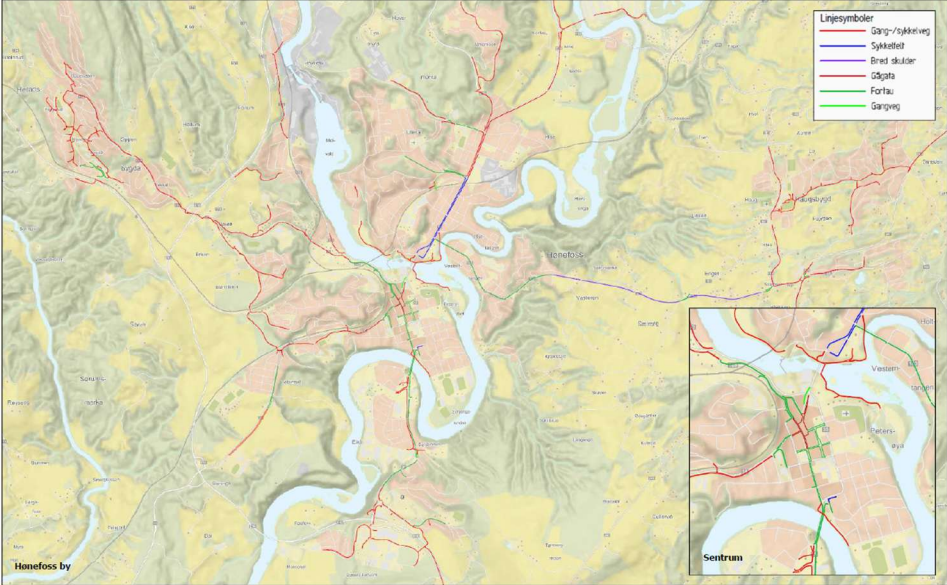
Reisemiddelfordeling og samlede tiltak

For at Hønefoss skal nå nullvekstmålet om ingen økning i personbiltrafikken, på tross av økning i innbyggerantall og antall reiser, må bilandelen reduseres og flere må reise lokalt med buss, sykkel eller på beina. Ambisiøse, men oppnåelige mål - såfremt anbefalte tiltak gjennomføres, er presentert nedenfor sammenlignet med dagens fordeling for alle reisemål.

Reisemiddel	Dagens	Mål 2030	Mål 2040
Gange	16%	20%	22%
Sykkel	4%	9%	10%
Buss	4%	6%	8%
Bil	75%	65%	60%

Introduksjon og bakgrunn

Transportutredning Hønefoss	
Prosjektmandat	Formålet med utredningen, oppgitt som prosjektets mandat ved oppstart, er som følger: - 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 persontransport skal tas med sykkel, gange og kollektivtransport - Det skal legges til rette for god og effektiv kollektivbetjening, gange- og sykkeladkomst til - Hønefoss jernbanestasjon, sentrum og andre større arbeidsplasser/institusjoner - Sykkel, gange og kollektivbetjening skal gi konkurransedyktig reisetid sammenlignet med personbil - Transportsystemet må være robust mht. klimaendringer
Sykkel	Tilstandsrapport av hovedsykkelvegnettet i Hønefoss (Statens Vegvesen, 2013) identifiserte følgende

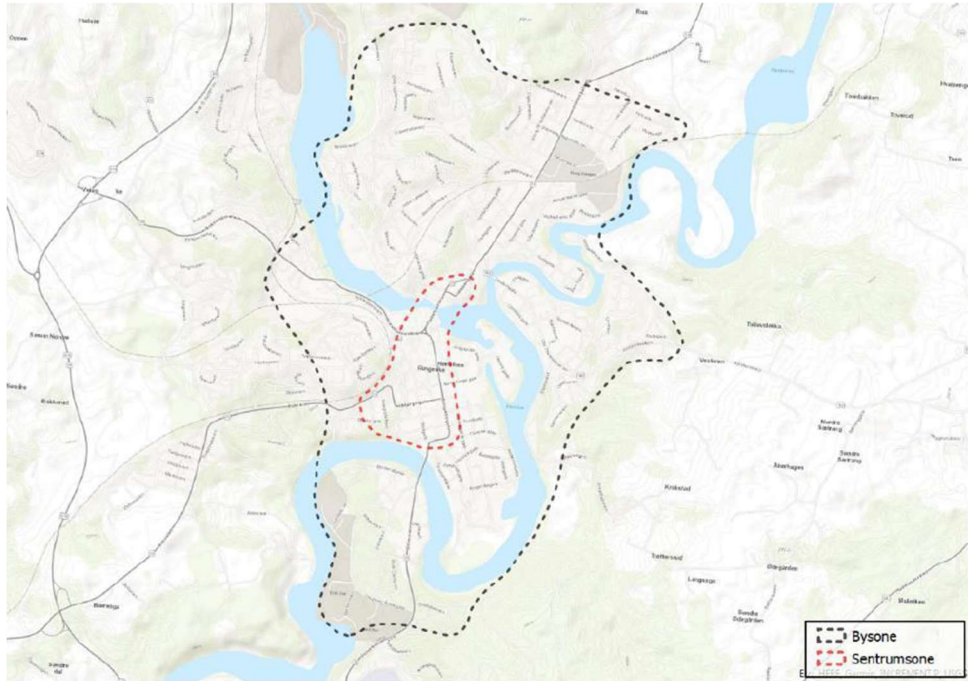
	hovedtrekk: - 1/3 av hovedsykkelnettet, som definert i kommunedelplanen for sykkel, mangler tilrettelegging (dette inkluderer ikke de 19% av nettet som var planlagt å være sykling i blandet trafikk i gater med fart og liten trafikkmengde) - Mange gang- og sykkelforbindelser ut av, og utenfor, sentrum, men generelt mangelfullt tilbud for syklister på tvers av byen og manglende i sentrum - Mange systemskifter og vanskelige kryss - Mangelfull skilting og veivisning for syklister - Behov for bedre forhold for myke trafikanter på bruene og nye lenker øst-vest - Behov for vedlikehold langs hele hovedsykkelvegnettet, inkludert behov for nytt asfaltdekke og rydding av vegetasjon  Figur 3.8 – Dagens sykkelinfrastruktur Hønefoss og omegn, med utvalgt av sentrum (kilde: Ringerike kommune)
Gange	Tilretteleggingen for gående består av gågater, fortau, gangveier/stier og gang- og sykkelveier. Gågatene er fokusert rundt Søndre torv. I sentrum ellers er det fortau av varierende bredde og kvalitet. Mens f. eks. bredde på fortau i Storgata er opp til 4-5m, er fortauene i Kongens gate av varierende bredde, tidvis svært smale og med liten høyde opp fra kjørebanelen. Det er mye brudd for adkomster og gateparkering langs fortauskanten. Lenger ut fra sentrum, er det gang- og sykkelveier langs hovedveien inn mot sentrum. Her må fotgjengere dele areal med syklister – dette kan oppleves ubehagelig og utrygt for gående ved mange syklist og høy hastighet. I nedre del av Osloveien og øvre del av Hønengata er det dårlig separering mellom gang- og sykkelvei og parkering på innsiden. Dette medfører både høy sannsynlighet for at parkerte biler okkuperer gangareal og reduseres den opplevde bredden av arealet. Her er det også tett mellom avkjørsler som krysser fortauet og utflytende avkjørsel som gir lange kryssingsavstander for gående. Alt dette bidrar til opplevd utrygghet. Kryssene i ytre soner av byen er generelt utflytende med lange kryssingsavstander for gående. Fortauene her er tidvis smale. Boliggatene har som hovedregel ikke fortau, ev. ensidig fortau. Gående deler i stor grad areal med syklister – både på gang- og sykkelveien, på fortauene –

	da syklistene velger å ikke sykle i kjørebane, og i gågatene rundt Søndre torv, da dette er en vesentlig del av sykkelforbindelsen nord-sør. På flaskehalsene i systemet – Hønefoss bru og Kvernbergsundbru, velger de fleste gående og syklende å bevege seg på vestre fortau, noe som skaper trengsel og konflikter. Flere av gangforbindelsene framstår som lite innbydende og utrygge. Dette medfører at strekningen virker lengre og at gange blir et lite attraktivt alternativ, selv på korte reiser. Det finnes et turnett langs elvene, av delvis høy kvalitet, men det er usammenhengende. På grunn av manglende gangbru er noen (framtidig) viktige gangforbindelser unødvendig lange, og mye lenger enn luftveien. Dette inkluderer følgende: - Vesterntangen – sentrum, 1,3 km å gå i dag, mot 750 m i luftlinje - Skolene på Eikli – Schjongslunden idrettsanlegg – omtrent 500 m kortere i luftlinje - Tolpinrud – Benterud skole på Eikli – 2,5 km å gå i dag, mot 850 m i luftlinje - Hønefoss nord – jernbanestasjonen – omtrent 500-750 m kortere i luftlinje - Hønefoss bru – jernbanestasjonen – omtrent 600 m å gå i dag, 400 m i luftlinje - Jernbanestasjonen – Søndre torv – 500 m å gå i dag gjennom lite innbydende område
Parkering	Det er totalt innmeldt ca. 2450 plasser til parkeringsregisteret i og nært sentrum i Hønefoss. Kun 1% oppgir å ikke ha tilgang på parkering på eller nær sin arbeidsplass i Hønefoss-området ifølge KVVU 2013-14. Til sammen er det ca. 1690 betalingsplasser i Hønefoss sentrum, hvorav ca. 430, 20%, tilbys av Ringerike kommune og 1260 tilbys av private aktører. De kommunale plassene er både gateparkering og flateparkering, mens de private er fordelt på flateparkering og to parkeringshus. I tillegg er det ca. 420 gratis parkeringsplasser på gategrunn og åpne plasser i, og nær, sentrum. De fleste av disse er på fire åpne areal - på Petersøya, ved Schjongslunden og Øvre Eikli (nr. 19, 50, 52 og 54 i Figur 2:10) 10-15 min gange fra sentrum. Det er meldt inn i alt 60 parkeringsplasser reservert for HC. Ringerike kommune tilbyr 30 av disse plassene, mens de øvrige tilbys av andre offentlige eller private aktører. Av de totalt 1690 betalingsplassene i sentrum ligger ca. 620 i to privateide parkeringshus - Sentrumskvartalet parkeringshus med 237 plasser og Hønefossenteret (Kuben) med 380 plasser. Dette innebærer at ca. 64 % av betalingsparkeringsplassene i Hønefoss sentrum ligger på bakkenivå, enten langs vei eller på åpne plasser. I dag er relativt store arealer i sentrum brukt til parkering.

Vurdering av tiltak – Oppsummering og anbefaling

Det er vurdert tiltak for tre kategorier av reisemiddel – bilbasert transport, kollektivtransport og gange og sykkel, samt næringstransport. Basert på utredningens uttalte formål, er det

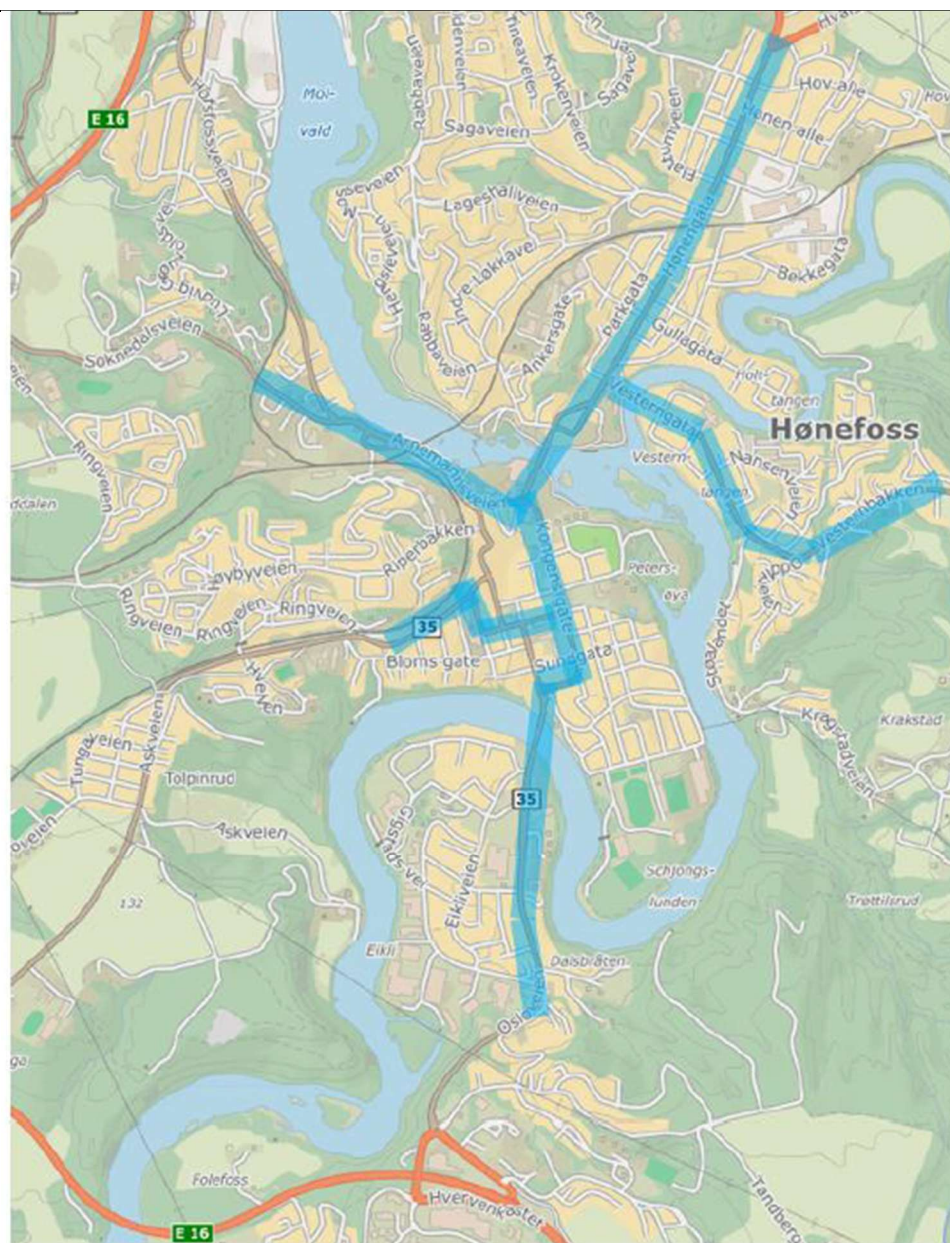
identifisert flere hovedgrep, eller prinsipper, som har vært underliggende i prosessen med å identifisere tiltak. Disse er presentert nedenfor.

Hovedgrep / Prinsipper i Transportutredning Hønefoss	
<i>Tydelig by- og sentrumssone</i>	Det skal være tydelig markert og lett å oppfatte når man ankommer Hønefoss by ved at landevei går over til være en bygate med reduserte fartsgrenser, annet gatetverrsnitt, tett bebyggelse og tydelig høyere aktivitet fra gående og syklende. Se forslag til avgrensing i figur nedenfor. 
<i>Gatestruktur på alle veier innen bysonen, inkludert hovedveiene gjennom byen</i>	Gatestruktur er en mindre bildominert utforming der tilrettelegging for myke trafikanter vektlegges. Dette innebærer utforming med tosidige brede fortau som standard, smalere kjørefelt, grøntrabatt og arealer for beplantning, sykkelvei av tilstrekkelig kapasitet, kantstopp for buss i stedet for busslomme. Videre innebærer det reduserte fartsgrenser - maks 40 km/t i bysonen, lavere i boliggate og sentrumsgater. Og en tydelig definering og oppstramming av arealer og kryss, inkludert parkering både i gater og sideareal. Se illustrasjon av foreslått standard tverrsnitt i figur nedenfor.
<i>Hønefoss har stort potensiale for sykling og tilrettelegging for sykkel må prioriteres</i>	På bakgrunn av den lave sykkelandelen, svært dårlige tilrettelegging i bysonen, korte avstander og topografi som innbyr til sykling (spesielt nord-sør), har Hønefoss et stort potensial for økt sykling. Trenden med el-sykler medfører at bratt topografi blir lettere å forsere, og ikke lenger er en hindring for sykling. Et gjennomgående sykkelveinett er identifisert som det viktigste tiltaket for å realisere dette. Syklistene er sensitive i forhold til tilrettelegging som brått opphører.

<i>Dagens bybuslinjer er et godt utgangspunkt for et fremtidig kollektivtilbud</i>	Dagens bybuslinjer nord-sør og øst-vest danner et nett i byen og gir god dekningsgrad til de tettest befolkede områdene. Dette er et godt utgangspunkt å bygge videre på. Det er et mål å gjøre traséføringen rettere og enklere å forstå – både ut fra kommunikasjon til potensielle brukere og effektivisering av driften. Både stasjonen og en bussterminal i sentrum bør betjenes av alle lokalbuslinjer. Samtidig er lokalbussenes hovedformål å være bybuss framfor matebuss til jernbanestasjonen.
Trafikkstyring nødvendig for å gi bedre framkommelighet	Veinettet i Hønefoss har i dag fokus på tilgjengelighet for biltrafikken og liten grad av trafikkstyring for å påse god framkommelighet. Resultatet er kødannelse i sentrumsområdet i morgen- og ettermiddagsrush, spesielt sistnevnte. Det er potensial for å bedre styre trafikken og påse at de som må bruke bil, samt bussene, har en god framkommelighet, samt redusere negative effekter av biltrafikken lokalt. Uten tiltak og med forespeilet vekst i befolkningsmengden, vil trafikken øke og køproblematikken forverres. Mye av trafikken, spesielt i ettermiddagsrushet, er lokal med start- eller endepunkt i Hønefoss by. Dette bekreftes av trafikkmodellene og faktisk reisetidssammenligning, samt reisevaneundersøkelser der 88% av reisene er interne (RBU 2014). På grunn av det begrensede gjennomgående veinettet, bør videre fysiske restriksjoner begrenses, slik at tilgjengeligheten til sentrum opprettholdes.
Aktiv parkeringsstrategi og parkeringsstyring	Hønefoss har svært høy tilgang på parkeringsplasser i og nær sentrumsområdet, det er potensiale for å bedre styre parkeringsbruken, samt å benytte parkeringsarealer til mer lokalmiljøskapende formål, dvs. redusere parkeringstilgangen. Parkeringstilgang er avgjørende for reisemiddelbruken, og styring og tilrettelegging for ønsket parkeringsbruk inngår som en del av trafikkstyringen. Dette er vesentlig for å redusere bilbruken og nå nullvekstmålet. Det bør bl.a. tilrettelegges for korttids-/handelsparkering i sentrum, mens langtids-/arbeidsparkering legges til mindre sentrale områder. Det er viktig med kobling til gode gang- og sykkelforbindelser, samt frekvente lokalbussruter.
Trinnvis utvikling / utbygging av tiltak	Utgangspunktet for utredningen og behovet for tiltak for å bedre transport i Hønefoss er pågående prosjekter på E16 og Ringeriksbanen, samt områdereguleringsplanen for sentrum. Flere tiltak avhenger av løsninger for Ringeriksbanen (utforming av stasjonsområdet og adkomst-/avgangstid) eller er ikke nødvendige før Ringeriksbanen åpner. Andre tiltak kan gjennomføres tidligere, og vil være viktig for å realisere områdereguleringen for sentrum. En del mindre tiltak kan potensielt også gjennomføres med lokale midler. Det bør etterstrebes en trinnvis utvikling, der flere mindre, men vesentlige tiltak gjennomføres så raskt som mulig, mens andre avventer Ringeriksbanen og ev. ekstern finansiering.

Bil- og veibaserte tiltak (kortsiktig)

Bil- og veibaserte tiltak	
Trafikkstyring	Vurderte trafikkstyringstiltak er: - Bygge om hovedveiene gjennom Hønefoss til «gater» - Tilfartskontroll i enkelte kryss i ytre deler av bysonen - Redusert og mer styrt parkeringstilgang - Bompengefinansiering / trafikantbetaling Gatestruktur er vurdert for alle hovedveiene inn mot og gjennom sentrum: - Osloveien fra krysset med Dronning Åstas gate - Owrens gate og Kongens gate - Hønengata og Strandgata - Vesterngata / Ole Thorkelsens vei / Vesternbakken fra kryss med Slettveien - Arneumannsveien / Soknedalsveien fra jernbaneundergang vest for Meiertomta - Askveien / Holmboes gate / Stangs gate fra kryss med Bloms gate Bygater i sentrum bør utformes med tosidig fortau, smalere kjørebaner og avgrenset og oppmerket gateparkering. Andre gater med mye gangtrafikk, i bolig- eller næringsområder, må etableres med ensidig eller tosidig fortau. Fartsgrensen bør være lav – 40 km/t i hovedgatene, med tilrettelegging for gående og syklende, med unntak av Stangs gate / Holmboes gate som bør være 30 km/t. 30 km/t i bolig- og sentrumsgater ellers.



Figur 4:6 Hovedveier som bør få «gatestruktur» (kartkilde: finn.no)

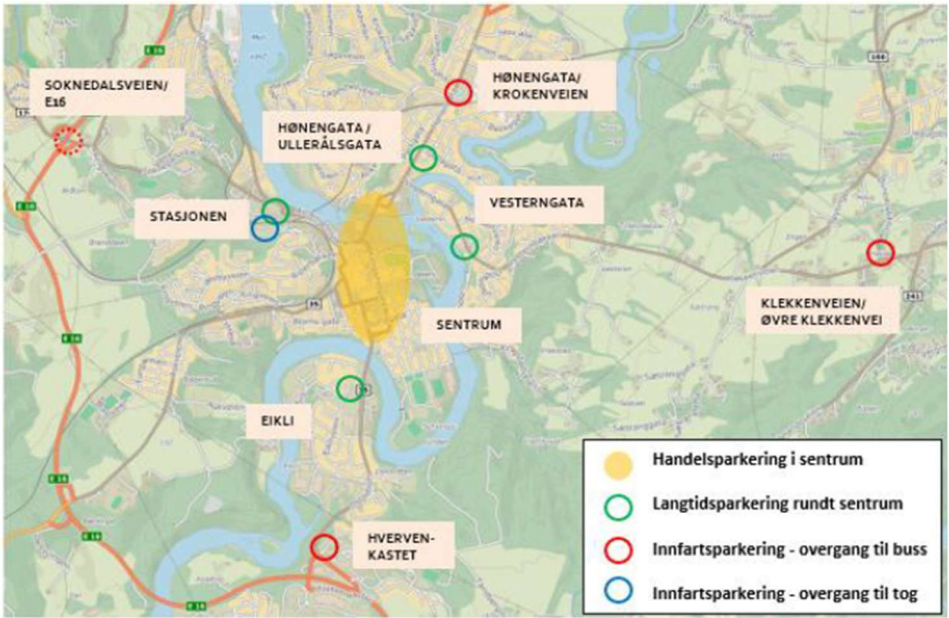
Parkeringstiltak

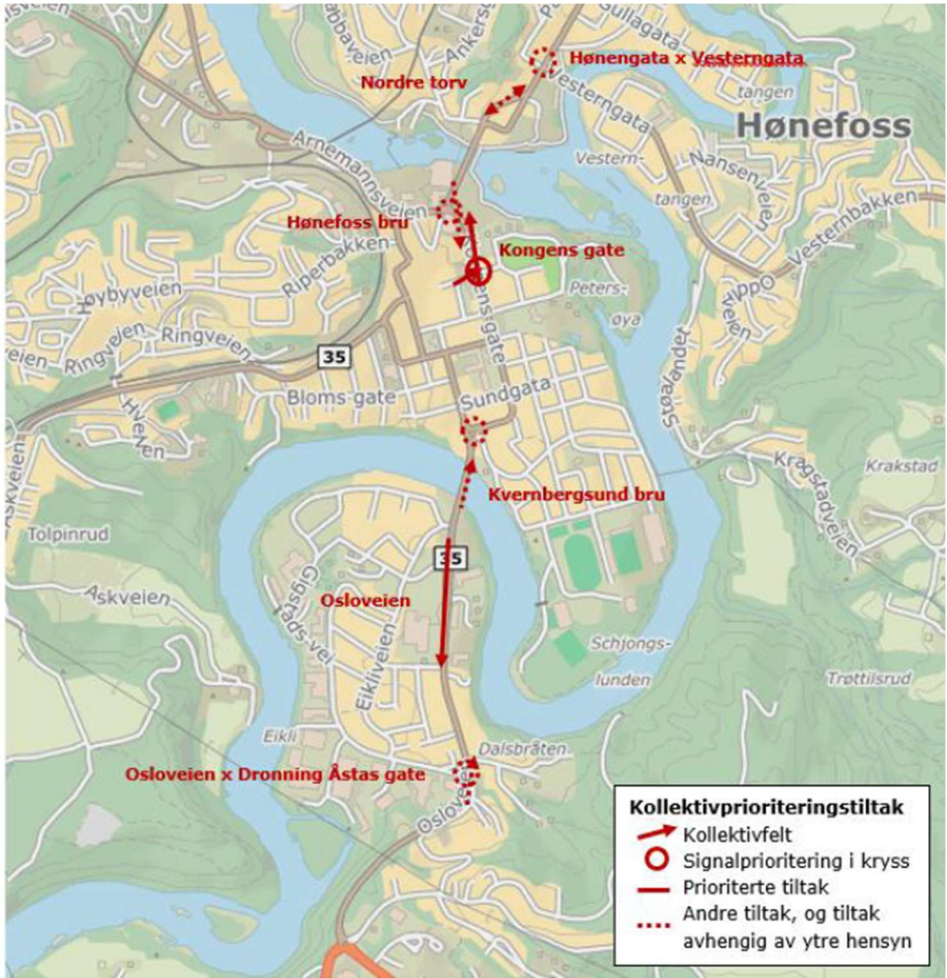
Kortsiktige tiltak

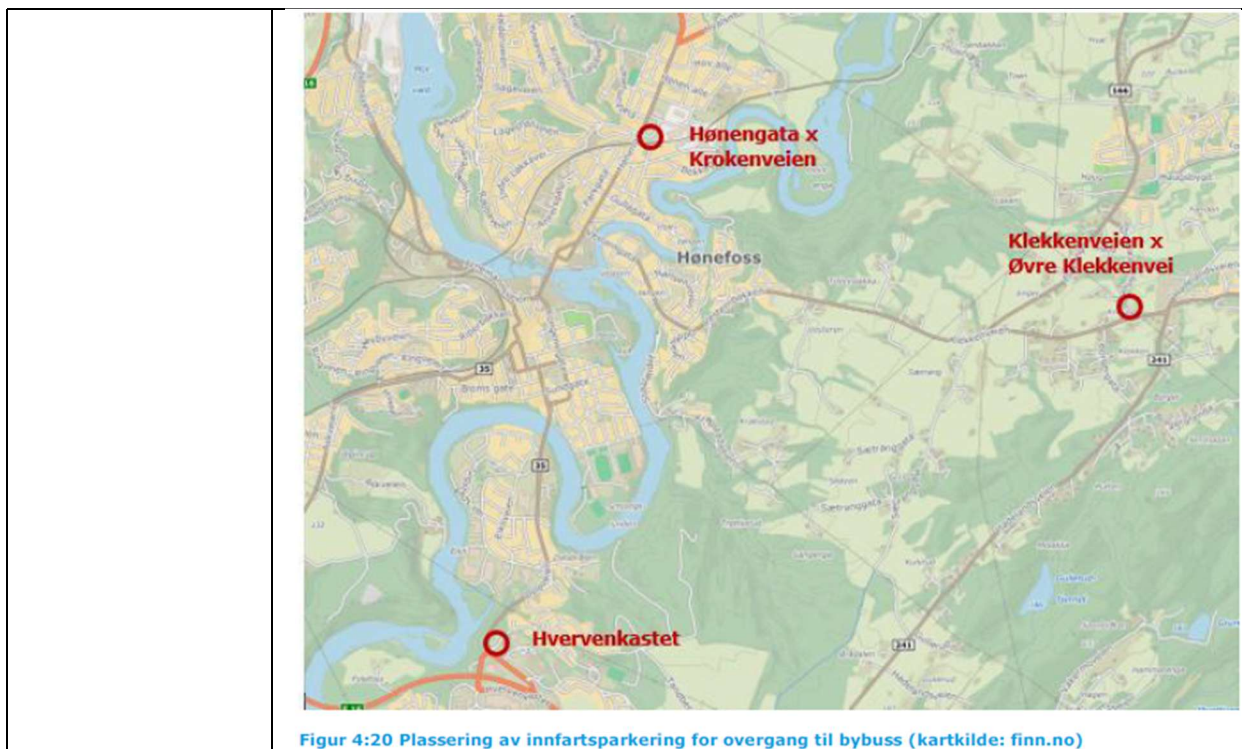
- Vedta, og følge opp, en parkeringsstrategi for byen
- Fjerne / tidsregulere gratisparkering i / nært sentrum
- Etablere ny parkeringsnorm for Hønefoss by, med krav til parkeringsløsning for ny bebyggelse
- Omegulere eksisterende parkeringsareal til andre formål og bebygd areal, samt identifisere mulige insentiver og tilrettelegging
- Tilrettelegge for nullutslippsbiler

Langsiktige tiltak

- Etablere langtidsparkering i ytterkant av sentrumssone og tilrettelegge for sykkel/gange til sentrum
- Fjerne maksdøgnpris på offentlig parkering i sentrum, slik at timespris gjelder uavhengig av lengde på opphold
- Innfartsparkering i ytre bysone med overgang til buss – i sammenheng med raskt/frekvent busstilbud

	- Legge til rette for, og oppfordre til, utvikling i sentrum på privateide områder, samt endring i private p-tilbud - Legge til rette for, og oppfordre til, sambruk av større p-arealer. Mest aktuelt at arealer som brukes til arbeidsparkering på dagtid, kan benyttes til andre formål kveld og helg eller at korttidsparkering kan benyttes til varelevering på bestemte tider på dagen  Figur 4:10 Oversikt over viktige stedfestede tiltak som del av parkeringsstrategi for Hønefoss
Trafikantbetaling	Etablering av trafikantbetaling i Hønefoss by er et av flere nødvendige tiltak som inngår i tiltakspakken for å nå nullvekstmålet Hønefoss. Det er flere aspekter og behov knyttet til forslaget om etablering av trafikantbetaling i Hønefoss by: 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 driftsbidrag15). 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 nødvendig del av dette. 4. 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.
Kollektivtrafikktiltak	Kollektivtransporten i Hønefoss nå, og i framtiden, er hovedsakelig bussbasert. For å få til et reelt og godt alternativ for bilbasert transport må kollektivtransporten i Hønefoss forenkles og forbedres. Kollektivtilbudet må fokusere på hverdagslogistikken og hvordan få flere til å velge kollektivtransport til/fra arbeid og skole. Tiltak inkludere: Rutestruktur og hovedbussnett - Bussdrift og frekvens

	- Forbindelse mellom tog og buss og buss og buss - Pendelsetting øst-vest - Nord-sør forbindelse – betjening av sentrum og stasjonen - Øst-vest forbindelse - alternative traséer gjennom sentrum - Bussprioritering - Holdeplasser og holdeplasstruktur - Samlet trasé i endepunkt av bybusslinjene
Bussprioritering	Pålitelig reisetid nødvendiggjør tiltak for å redusere effekten av annen trafikk på reisetiden til buss, slik som separering og prioritering av bussene.  Figur 4:16 Foreslåtte bussprioriteringstiltak i Hønefoss (kartkilde: finn.no)
Innfartsparkering	Innfartsparkering plasseres i utkanten av bysonen, ev. så langt inn i bysonene man må for å treffe en frekvent busslinje. Dette gir følgende innfartsparkeringssteder: Hvervenmoen (dagens pendlerparkering eller nærmere kjøpesenteret), Hønefoss (ved kryss med Krokenveien, der bussrute 228 kommer inn), Haugbygd (ved krysset Klekkenveien x Øvre Klekkenvei). Det vurderes som unødvendig å ha innfartsparkering fra vest, da omlandet, utenom Heradsbygda som har egen bybusslinje, er så begrenset. Om dette blir mer aktuelt i framtiden, er en god plassering like ved Veien-krysset med E16. Innfartsparkeringsplassene bør bygges ut trinnvis basert på etterspørsel. Parkering her bør være gratis, men det kan være behov for utstedelse av oblat for å unngå misbruk av plassene.



Sykkel og gange

Hønefoss har stort potensial for økt sykling og gange. Dette skyldes et relativt kompakt byområde med korte avstander og hovedsakelig velegnet topografi, relativt bra klima og stort potensial for økt tilrettelegging for bedre tilgjengelighet, trygghet og komfort.

Sykkel tilrettelegging og tiltak for økt sykkelbruk

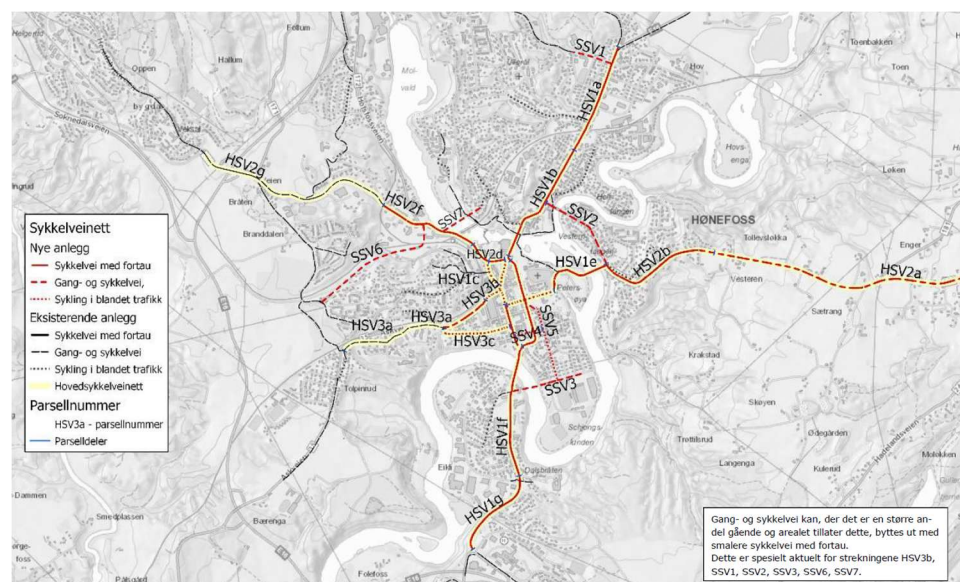
Sykkelveinett og -infrastruktur

Enkelte strekninger er mer krevende enn andre å tilrettelegge for sykkel, disse beskrives mer i detalj nedenfor:

- Hønengata forbi krysset med Vesterngata – vanskelig kryss mht. trafikkavvikling i Hønefoss, begrenset potensiale til å fjerne svingefelt og å utvide uten større grunnerverv og riving av bygninger. Alternativ trasé i Parkgata nødvendiggjør også større tiltak og grunnerverv.
- Nordre torv – sykkelveien legges over Nordre torv, parallelt med enveiskjørt felt for trafikk (retning sørover), Strandgata benyttes av nordgående trafikk. Beplantning i Torvgata må fjernes.
- Kongens gate x Arnemannsveien x Hønefoss bru – stort kryss med begrenset areal for gående og syklende på alle kanter. Eksisterende undergang er litt smal og koblingen til Hønefoss bru er ikke optimal. Gode løsninger mulig ved en vridning av søndre del av Hønefoss bru (som beskrevet i delkapittel 4.2.1).
- Søndre torv og omkringliggende gågater – vil være et viktig målpunkt, samt viktige forbindelser i sentrum i alle retninger. Veldig viktig forbindelse nord-sør på kort sikt til et bedre alternativ langs Kongens gate kan realiseres ved utbedring av krysset ved Hønefoss bru.
- Storgata– viktig forbindelse inn mot sentrum, samt del av nord-sør forbindelser på kort sikt til et bedre alternativ langs Kongens gate kan realiseres ved utbedring av krysset ved Hønefoss bru. Bør midlertidig

utføres som sykkelvei med fortau ved å ta areal fra dagens gateparkering på en side av kjørebanen. På sikt kan det tilrettelegges for sykling i blandet trafikk i kjørebanen.

- Kong Rings gate – viktig forbindelse øst-vest ved ny bru mellom Petersøya og Vesterntangen, må tilrettelegges for syklende og gående. Foreslått utbedret tosidig fortau mot Kongens gate og ensidig fortau mot Petersøya, sykling i blandet trafikk i kjørebanen. Redusere trafikkmengden i gaten ved å stenge Petersøya for adkomst med bil.
- Kvernbergsund bru – kobling mot sykkelveinett på begge sider må vurderes nøye, to alternativer for trasé for ny gang- og sykkelbru parallelt med eksisterende bru.
- Osloveien x Dronning Åstas gate – om Bredalsveien legges til krysset, uavhengig av løsning, må ny undergang gå på skrått under krysset og med inngang fra sør for Bredalsveien.
- Osloveien sør forbi sykehuset – utbedring nødvendiggjør flytting av støttemur på østsiden av veien. Trafikkdelers nødvendig pga. 60 km/t fartsgrense på veien.
- Vesternbakken – pga. stigning er det ønskelig med bredden og adskillelsen man får ved sykkelvei med fortau. Utbedring nødvendiggjør flytting og etablering av støttemurer på sørsiden av veien. Eksakt utforming må vurderes nærmere mht. terreng- og høydeforhold.
- Arnemannsveien – forbindelse til stasjonen fra Hønefoss bru og sentrum via Soknedalsveien, nødvendiggjør terrengtilpasning og nedsenking av Soknedalsveien og redusert kjørefeltbredde. Dette er ønskelig for å redusere stigning på sykkelveien og skape kontakt mellom kjørebane og sykkelvei.
- Askveien inn mot Kuben - Trafikkdelers mot kjørebanen forlenges forbi krysset med Telegrafalléen. Her føres gang- og sykkelveien til nordsiden av kjørebanen og inn St. Olavs gate forbi inngangen til p-kjelleren til Kuben, deretter sykling i blandet trafikk i kjørebanen (med tiltak).



Trafikksikkerhetstiltak i forbindelse med sykkelveinett	Fartsgrenser	Fartsgrensene på hovedveiene foreslås satt til 40 km/t innen byområdet, med 30 km/t på alle andre veier. Dette bygger på eksisterende fartsgrenser, fastsettes endelig av Statens Vegvesen. Byområdet defineres som området med tett bebyggelse, se figur 2. Dette innebærer en fartsgrensereduksjon på ytre del av Hønengata, Vesternbakken, midtre og søndre del av Osloveien, Soknedalsveien forbi Meieritomba og stasjonen og Arnemannsveien.
	Kryssutforming	Utbedring og oppstramming av kryssutformingen vil bidra til å redusere hastighet, gi tydelige arealfordeling mellom ulike trafikantgrupper og gi kortere krysningsavstander for syklende og gående. Dette inkluderer å begrense veibreddeutvidelse inn mot kryss, ev. fjerne trafikkøyer og svingefelt, og etablere tydelig fortauskant og venteareal for syklende og gående. Oppstramming av kryss er særlig aktuelt for øvre del av Hønengata. Gode siktforhold må etableres, og ta hensyn til syklistenes hastighet. Tiltaket kan komme i konflikt med tilgjengelighet for store kjøretøy. Det bør vurderes å gi sidevei vikeplikt for sykkelvei29. Dette er en løsningsom ikke er så vanlig, og må markeres tydelig,
	Adkomstssanering	Antall adkomster som krysser sykkelinfrastrukturen bør reduseres for å fjerne flest mulige konfliktpunkter. Dette kan gjøres ved å flytte adkomst til sidegate der det ikke er planlagt sykkelinfrastruktur eller å samlokalisere adkomster. Dette er særlig aktuelt for Osloveien og Hønengata.
	Parkeringsareal og gateparkering	Parkeringsplasser langsmed sykkelinfrastrukturen, på utsiden av veien, må separeres med et fysisk skille i form av en rabatt mellom parkeringsareal og fortau. Denne rabatten må være bred nok til å hindre at deler av bilen henger over fortauet. Dette er særlig aktuelt for Osloveien og Hønengata. Gateparkering fjernes der dette arealet er nødvendig for å få

		tilstrekkelig sykkel- og ganginfrastruktur, samt der trafikkikkerheten vil bedres av dette. Bedre markering og oppstramming (parkeringslomme) kan være et alternativ, kombinert med en tilstrekkelig bred buffersone (0,5m) mellom parkeringsarealet og kjørebanen for å redusere risiko for bildørkollisjon. Buffersonen må være av et annet material enn parkeringslommen så det tydelig framgår at det ikke er en del av parkeringsarealet. Det er kun et fåtall gater der sykkelveinett foreslås som har gateparkering.
	Oppmerking og skilting	Oppmerking og skilting av nye og eksisterende sykkelinfrastruktur og -ruter. Bevisstgjøring er en viktig del av trafikkikkerhetsarbeidet, både for syklister og bilister.
Andre tiltak for å øke sykkelbruken	Drift og vedlikehold av (eksisterende) infrastruktur	Godt vedlikehold av sykkelinfrastruktur kan reguleres gjennom spesifisering av driftsstandard veidriftskontaktene, dette gjelder både renhold/rydding, oppmerking, vegetasjonsrydding, reasfaltering og brøyting. Driften av sykkelveinettet, sommer som vinter, må være forutsigbar. Det bør gjøres inspeksjoner av sykkelanleggene for å tilse at tilstrekkelig driftsstandard oppnås.
	Sykkelparkering (offentlig tilgjengelige plasser)	Trygg og værbeskyttet parkering ved viktige målpunkter, differensiere på langtids- og korttidsparkering i forhold til plassering og utforming, Viktig med god sykkelparkering ved jernbanestasjonen og sentrumsknutepunktet, samt utvalgte bussholdeplasser i utkanten av byen.
	Kommunikasjon og informasjon, kampanjer og holdningsarbeid	Lett tilgjengelig informasjon om eksisterende sykkelruter og tilrettelegging for sykkel, samt nye og planlagte tiltak. Helst må syklister kunne få svar på spørsmål, få oppdateringer om diverse tiltak og få komme med innspill til kommunen i en toveiskommunikasjon. Det bør være jevnt fokus på sykkel, med kampanjer og annen informasjon, rettet mot eksisterende syklister, potensielle syklister og andre veibrukere. En viktig del av holdningsendrende arbeid er kampanjer rettet mot arbeidsplasser og studiesteder - får man endret holdninger til sykling til jobben, følger privatmennesket etter.

Prioritert liste over gang- og sykkelinfrastrukturtiltak (Kort og medium tidshorisont)

Gang- og sykkelinfrastrukturtiltak			
Tiltak #	Navn	Tidshorisont	Kostnad
2a	Sykkelvei med fortau over Hønefoss bru (dagens bru)	Kort	Liten
2b	Sykkelvei med fortau over Hønefoss bru (vridde bru)	Medium	Stor
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
7	Sykkelvei med fortau i Hønefoss, fra Gummikrysset til Hønefoss bru	Medium	Stor

8	Sykkelvei med fortau i Osloveien, Hvervenmoen til Kvernbergsund bru	Medium	Stor
9	Syssel- 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 Heradsbygd	Medium	Liten
23	Utbedring og utvidelse av turnettet for gående og syklende	Medium	Stor

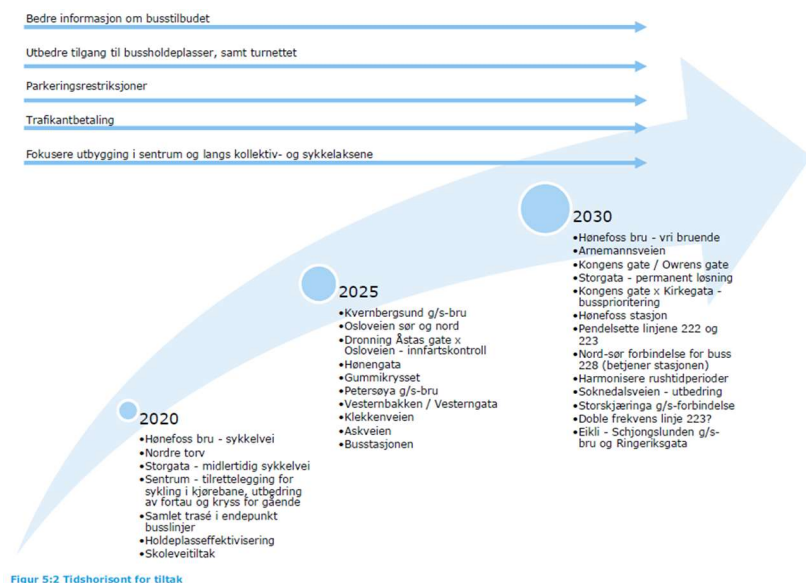
Næringstransport

Vare- og næringstransport i Hønefoss utgjør omtrent 10% av biltrafikken³¹, som er vanlig for byområder. Andelen er høyere for strekningen Hønefoss – Hønefoss bru, øvre del av Kongens gate, Soknedalsveien / Arnemannsveien og Storgata (basert på lavere total trafikkmengde enn de andre strekningene). Andelen er like høy, eller høyere på E16 rundt byen, men da trafikkmengden her er lavere er antall lange kjøretøy høyere i byen.

Hovedformålet med hovedgodsnettet er å tilrettelegge for nødvendig næringstransport og varelevering i byen. Bruk av traséene for gjennomkjøring vurderes å være lite attraktivt, og gjøres mindre attraktivt med lavere fartsgrenser og andre trafikkreduserende tiltak.

På hovedgodsnettet er det nødvendig med:

- Bredere kjørebane, på 6,5m kjørebanebredde mellom kantstein, i henhold til Statens Vegvesens håndbok N10032.
- Breddeutvidelse i svinger som inngår som en del av hovedveien nord-sør, inkludert de krappe svingene i Strandgata og Owrens gate.
- Kryssutformingen på viktige kryss må være tilpasset lastebil og, til dels vogntog, med større radier for de svingebevegelsene som gjøres av disse kjøretøyene.



Strekningsvise Tiltak

Sentrumsområdet

Sentrumsområdet - Seksjoner	
Nordre torv (Torvgata og Strandgata)	Torvgata opprettholdes som enveiskjørt sørover. Etableres sykkelvei med fortau vest for kjørebane, samt fortau på motsatt side. Strandgate forblir enveiskjørt nordover, med tosidig fortau. Smalere tverrsnitt når sykkelfelt fjernes, men behov for større lokal breddeutvidelse rundt sving, gir redusert fortausutvidelse og behov for overkjørbart areal for større kjøretøy. Nødvendiggjør omfordeling av veiareal.
Hønefoss bru	Tofelts kjørebane, med sykkelvei med fortau på vestre side og fortau på østre side innen dagens bruvidde i øvre del. Midlertidig forlengelse ned mot Søndre torv. På sikt bygges ny nedre del (landbruen) – vris mot Kongens gate og heves slik at veien holder høyden sydover. Kollektivfelt i begge retninger med holdeplass. Her etableres sykkelvei med fortau både mot Kongens gate og mot Søndre torv. Sistnevnte krysser Arnemannsveien enten i plan og/eller dagens undergang, førstnevnte gir best løsning for syklende og gående mot stasjonen.
Kongens gate (nordre del)	Kongens gate nordre del, nord for Kirkegata, utformes som tofeltsgate med nordgående kollektivfelt, sykkelvei med fortau vest for kjørebane og fortau på motsatt side. Gjennom krysset med Arnemannsveien etableres i tillegg sørgående kollektivfelt. Kollektivfelt blir høyresvingefelt inn mot kryss tillatt for buss å kjøre rett fram. Grøntrabatt må tidvis vike. Nødvendiggjør omfordeling av veiareal, vridning/heving av Hønefoss bru og grunnnerv. Må vurderes om sykkelveiene kan føres i undergang under Arnemannsveien i kryss. Kryss ved parkeringshus heves omtrent en etasje.
Kongens gate (midtre og søndre del)	Konges gate midtre del, mellom Kirkegata og Bloms gate, utformes med trefelts kjørebane der siste felt benyttes til venstresvingefelt i kryss. Sykkelvei med fortau og grøntrabatt vest for kjørebane og fortau på motsatt side. Sør for Bloms gate utformes veien som tofelts kjørebane inn mot rundkjøringen. Breddeutvidelse og overkjørbart areal for store kjøretøy nødvendig i krapp sving. Nødvendiggjør omfordeling av veiareal og noe grunnnerv.
Arnemannsveien	Tofelts kjørebane, med sykkelvei med fortau på sørsiden og fortau på nordsiden. Helst i plan, men terrenget kan medføre at det må bli noe terrassert. Sykkelvei med fortau kobles til sykkel- og gangrute mot Søndre torv fra Stabells gate, samt

	sykkelvei med fortau mot stasjonen parallelt med Arnemassveien lenger vest. Fartsgrense bør reduseres til 40 km/t. Nødvendiggjør redusert kjørebanebredde, omfordeling av veiareal og noe grunnnerv, samt anlegg tett på jernbanelinje.
Soknedalsveien (mellom Stabells gate og Øya)	Utforming som i dag, stenges for gjennomkjøring i nord der bebyggelsen ender og den løper parallelt med Arnemannsveien – snumulighet må etableres. Sykkelforbindelse med sykling i blandet trafikk. Kobles på sykkelvei med fortau langs Arnemannsveien.
Søndre torv	Gågateareal, hovedsakelig uendret innen dagens utforming og utstrekning. Foreslått forlengelse mot nordvest til Arnemannsveien, mulig forlengelse mot øst inn Kirkegata til Kvernberggata. Sykling i blandet trafikk på gåendes premisser, med tilrettelegging, Midlertidig hovedsykkelforbindelse nordsør før permanent løsning for sykkelvei med fortau i Kongens gate ferdigstilles. Del av viktig sykkelrute fra sentrum og Hønefoss sør til stasjonen.
Stangs gate / Holmboes gate	Tofelts kjørebane med tosidig fortau. Fartsgrense bør reduseres til 30 km/t. Nødvendiggjør noe omfordeling av veiareal. Gjerder langs fortauskant fjernes. Kryss sørvest for Kuben bør utbedres, men må ha tilstrekkelig breddeutslag og overkjørbart areal for store kjøretøy.
Storgata	Utformes som midlertidig sykkelvei med fortau i avvente av permanent løsning for sykkelvei med fortau i Kongens gate. Når denne er på plass kan Storgata legges om til sykkelrute med sykling i blandet trafikk, bredere fortau og grøntrom. I tillegg mulig med noe beplantning i gateparkeringssonen. Utforming må ivareta trafiksikkerhet. Nødvendiggjør omfordeling av veiareal.
Kong Rings gate	Smal kjørebane med tosidig fortau og sykling i kjørebane i Kong Rings gate. Koblet til sykkelvei med fortau over Petersøya og ny bru fra Vesterntangen i øst og sykkelvei med fortau i Kongens gate, samt sykkelrute nord-sør i Storgata. Gang- og sykkelforbindelse over Livbanen som kobler Kong Rings gate med Dronningens gate, utformet som gang- og sykkelvei.
Sundgata	Smal kjørebane med tosidig fortau og ensidig gateparkeringsareal med buffersone. Sykkelforbindelse med sykling i blandet trafikk i kjørebane. Mulig med noe beplantning i gateparkeringssonen. Utforming må ivareta trafiksikkerhet. Nødvendiggjør omfordeling av veiareal og noe grunnnerv.
Busstasjon og Kirkegata (vest)	Opprettholde busstasjon i Kvernberggata, men utbedre og gjøre mer kompakt. Etablere kollektivfelt i Kirkegata inn mot krysset med Kongens gate for å kunne signalprioritere buss i dette krysset.
Parkeringsstyring	Parkeringsstrategi med tydelig prioritering og styring av parkeringsareal, gradvis nedbygging av flateparkeringsareal i sentrum, regulering/stenging av gratis p-plasser, etablering av langtidsparkeringsareal i ytterkant av sentrumssonen, m.m.

Adkomst fra nord

Adkomst fra nord - Seksjoner	
Tofelts kjørebane med sykkelvei med fortau (nord)	Gummikrysset signalreguleres med innfartskontroll for sørgående trafikk og bussprioritering for sørgående busser fra Ådalsveien. Sykkelvei med fortau på vestre side av kjørebane med fortau på motsatt side. Nødvendiggjør omfordeling av veiareal, inkludert fjerning av busslommer og svingefelt. Kryssoppstramming, avkjørselssanering og bedre parkeringsavgrensning. Fartsgrensereduksjon fra 50 km/t til 40 km/t. Innfartsparkeringsareal på areal ovenfor Krokenveien.

Tofelts kjørebane med sykkelvei med fortau (sør)	Sykkelvei med fortau på vestre side av kjørebanen med fortau på motsatt side, smalere grøntribb. Nødvendiggjør omfordeling av veiareal og noe grunnerv. Krysset med Vesterngata blir tilsvarende dagens med sørgående venstresvingefelt, men justeres for å få bedre avvikling og prioritere armer med bussbevegelser. Dette innebærer to alternative løsninger for å få god gang- og sykkelforbindelse forbi krysset –utvidelse av krysset for å få plass til alt eller å føre sykkelveien parallelt i Parkgata mellom jernbanelinjen og Nordre torv, med god kobling til Høengata i begge ender. Begge alternativer nødvendiggjør grunnerv.
---	---

Adkomst fra sør: Osloveien inkl. Kvernbergsund bru

Adkomst fra sør: Osloveien inkl. Kvernbergsund bru	
Tofelts kjørebane med sykkelvei med fortau (sør)	Sykkelvei med fortau på østsiden av kjørebanen fra Hvervenmoen til Dronning Åstas gate. Nødvendiggjør utvidelse av eksisterende gang- og sykkelvei og flytting/utvidelse av støttemur, samt noe grunnerv. Innfartsparkering på arealet til dagens pendlerparkering for Oslobussen.
Bussprioritering i krysset med Dronning Åstas gate	Bussprioritering i krysset Osloveien x Dronning Åstas gate for nordgående busser vha. filterfelt (ev. signalregulering). Nødvendiggjør nordgående kollektivfelt gjennom kryss – etableres som forlengelse av busslomme. Kan kombineres med innfartskontroll for nordgående trafikk. Kan og kombineres med sørgående kollektivfelt gjennom kryss.
Tofelts kjørebane med sykkelvei med fortau (nord)	Sykkelvei med fortau på vestsiden av kjørebanen fra Dronning Åstas gate til Alf Westerns gate. Fortau på motsatt side. Nødvendiggjør utvidelse av eksisterende gang- og sykkelvei og omfordeling av veiareal, samt noe grunnerv. Avkjørselssanering på vestsiden av Osloveien. Fartsgrensereduksjon fra 50 km/t til 40 km/t.
Tofelts kjørebane med sykkelvei med fortau og sørgående kollektivfelt	Sykkelvei med fortau på vestsiden av kjørebanen, og sørgående kollektivfelt, fra Alf Westerns gate til Eikliveien. Fortau på motsatt side. Fartsgrensereduksjon fra 50 km/t til 40 km/t. Krysset med Gigstads vei blir tilsvarende dagens, men sørgående høyresvingefelt tillater busser å kjøre rett fram i krysset. Nødvendiggjør utvidelse av eksisterende gang- og sykkelvei og omfordeling av veiareal, samt noe grunnerv. Gjøre noe av eksisterende p-areal tilgjengelig for langtidsparkering.
Gang- og sykkelbru over Kvernbergsund	Gang- og sykkelbru over Kvernbergsund vest for eksisterende bru. To alternative traséer – tett på eksisterende bru eller via Benterudgata og Storgata 19. Utformes som sykkelvei med fortau med tilsvarende bredde.

Adkomst fra vest: Soknedalsveien og Arnemannsveien

Adkomst fra vest: Soknedalsveien og Arnemannsveien	
Tofelts kjørebane med gang- og sykkelvei (vest)	Bedre dekke og vedlikehold av eksisterende kjørebane og gang- og sykkelvei (på sørsiden av kjørebanen), og ev. utbedring av kryss og kurvatur. Utbedring av underganger under E16 på sikt.
Tofelts kjørebane med sykkelvei med fortau (øst)	Sykkelvei med fortau på sørsiden av kjørebanen. Innsnevring av kjørebanen og fartsgrensereduksjon fra 50 og 60 km/t til 40 km/t. Vurdere signalregulering av krysset med Hofsfossveien for å kunne prioritere busser og muliggjøre

	innfartskontroll. Dette krysset får en ny arm med adkomst til Meiertomten, stasjonen, pendlerparkering og Veienmoen38 – til erstatning for dagens adkomster. Stenge Soknedalsveien mellom Arnemannsveien og stasjonen for gjennomkjøring – arealet benyttes delvis til sykkelvei med fortau forbi stasjonen. Terrengsenkning/-tilpasning av Soknedalsveien forbi stasjonen til nivå med Arnemannsveien. Vurdere muligheten for å tilrettelegge for langtidsparkering vest for stasjonen.
--	--

Adkomst fra øst: Vesterngata til Klekkenveien, inkl. forbindelse til Petersøya

Adkomst fra øst: Vesterngata til Klekkenveien, inkl. forbindelse til Petersøya	
Tofelts kjørebane med gang- og sykkelvei (øst)	Ensidige gang- og sykkelvei på sørsiden av kjørebane. Nytt sykkelkrysningspunkt øst for Øvre Klekkenvei. Kryssoppstramming/-utbedring. Nødvendiggjør noe grunnerverv.
Tofelts kjørebane med sykkelvei med fortau	Ensidige sykkelvei med fortau på sørsiden av kjørebane. Fartsgrensereduksjon fra 50 km/t til 40 km/t. Kryssoppstramming/-utbedring. Terrenginngrep langs Vesternbakken pga. høydeforskjell. Nødvendiggjør noe grunnerverv.
Tofelts kjørebane med sykkelvei med fortau (vest)	Ensidige (smalere) sykkelvei med fortau på sørsiden av kjørebane, fortau på motsatt side. Nødvendiggjør redusert kjørebanebredde og omfordeling av veiareal, samt noe grunnerverv. Kryssoppstramming/- utbedring.
Gang- og sykkelbru (ev. kollektivbru)	Ny gang- og sykkelbru (ev. kollektivbru) fra Vesterntangen til Petersøya. Utformet som sykkelvei med fortau med tilsvarende bredder som Vesternbakken. Etablere liten langtidsparkeringsplass på Vesterntangen ved foten av ny bru.

Adkomst fra sørvest: Askveien

Adkomst fra sørvest: Askveien	
Tofelts kjørebane med gang- og sykkelvei (vest)	Ingen endring i eksisterende veiutforming vest for Ringveien. Gateutforming av kjørebane øst for Ringveien, samt markering av bysonen ved krysset. Vurdere å etablere grøntrabatt mot kjørebane på strekning gjennom Tolpinrud og oppstramming av kryss med Tolpinrudveien.
Tofelts kjørebane med sykkelvei med fortau (øst)	Utvidelse av dagens gang- og sykkelvei til sykkelvei med fortau, smalt tverrsnitt, sør for kjørebane fra krysset med Bloms gate forbi Telegrafalléen. Videre nord for kjørebane inn St. Olavs gate forbi adkomst p-kjeller til Kuben. Deretter smal kjørebane (6,5m) med tosidig fortau og sykling i blandet trafikk. Oppstramming av kryss med Telegrafalléen. Etablere gang- og sykkelkryssing av Askveien, øst for kryss med Telegrafalléen.
Sykling i rolig sentrumsgate	Smal kjørebane (6-6,5m) med tosidig fortau og sykling i blandet trafikk i St. Olavs gate. Lik dagens situasjon.
Sykelrute i rolig boliggate / sentrumsgate	Sykelrute i Bloms gate til Storgata. Sykling i blandet trafikk i rolig boliggate / sentrumsgate. Nødvendiggjør utbedring/oppstramming av krysset Bloms gate x

	Holmboes gate og bedre organisering av gateparkering i østre del av Bloms gate – bør gjøres som til langsgående gateparkering med buffersone mot kjørebanen.
--	--

Andre forbindelser: Schjongslunden, Hovsmarkveien og Storskjæringa

Andre forbindelser: Schjongslunden, Hovsmarkveien og Storskjæringa	
Schjongslunden: Ringeriksgata m/ gang og sykkelbru	Sykkelvei med fortau på sørsiden av Ringeriksgata. Smalere utforming. Ev. fortau på nordsiden. Kjørebane på 6,5 og oppmerking av parkeringsareal mellom kjørebanen og sykkelveien (areal avhenger av utforming). Forbindelse til sykkelvei og fortau i Osloveien med gang- og sykkelbru til Eikli, utformet som sykkelvei med fortau, standard utforming. Sykkelrute for sykling i blandet trafikk i Dronningens gate. Mulighet for sambruk av eksisterende p-areal på Eikli ved arrangementer på idrettsanlegget.
Hovsmarkveien	Sykkelvei med fortau langs sørsiden av Hovsmarkveien, mellom Hønengata og der eksisterende gang- og sykkelvei begynner ved Hov ungdomsskole. Smalere utforming. Ev. fortau på nordsiden lengst øst. Nødvendiggjør noe grunnerverv. I tillegg kan det anlegges sykkelrute med sykling i blandet trafikk i Dronning Ragnhilds gate / Flattumveien.
Storskjæringa	Sykkelvei med fortau mellom boligområdene vest for stasjonen (Veienmoen) og stasjonen. Kobles til eksisterende gang- og sykkelvei langs Ringveien og til/fra Tolpinrud. Del av rekkefølgebestemmelsene til Ringeriksbanen/E16-prosjektet.

Trafikkstyring

Flere tiltak er identifisert som sammen kan bidra til å gi bedre trafikkstyring og redusere negative konsekvenser av biltrafikken i Hønefoss. Trafikkstyrende og -begrensende tiltak er vesentlig om eventuelle nye veiforbindelser skal bygges uten å medføre økt trafikk i Hønefoss by og sentrum. Trafikkstyrende tiltak kan gjennomføres alene eller som del av en pakke som ikke inkluderer nye veilenker.

Vurderte trafikkstyringstiltak gjennomgås nedenfor:

Trafikkstyring tiltak	
Bygge om hovedveiene gjennom Hønefoss til «gater»	- Osloveien fra krysset med Dronning Åstas gate - Owrens gate og Kongens gate - Hønengata og Strandgata - Vesterngata / Ole Thorkelsens vei / Vesternbakken fra kryss med Slettveien - Arnemannsveien / Soknedalsveien fra jernbaneundergang vest for Meiertomta - Askveien / Holmboes gate / Stangs gate fra kryss med Bloms gate

Tilfartskontroll i ytre kryss, dvs. i ytre deler av bysonen	Tilfartskontroll i ytre deler av sentrum ved hjelp av signalregulerte kryss er vurdert. Tiltakets formål er å flytte/spre køene til lenger ut fra sentrumskjernen, kombinert med kollektivprioritering, for å gi bedre framkommelighet i sentrum, samt for buss totalt sett. Modelltesting har vist at pga. den store mengden lokaltrafikk i rushtiden, vil køen som holdes igjen i de ytre kryssene til en viss grad erstattes av lokaltrafikk fra sideveiene nedstrøms, slik at ønsket flytting av kø i mindre grad oppnås, derimot blir det noe mer spredning. Effekten på trafikkavviklingen sentrum totalt sett er vanskelig å si noe om. - Gummikrysset - Osloveien x Dronning Åstas gate - Soknedalsveien x Hofsossveien x ny adkomstvei til stasjonen
Redusert og mer styrt parkeringstilgang	Sykkelvei med fortau mellom boligområdene vest for stasjonen (Veienmoen) og stasjonen. Kobles til eksisterende gang- og sykkelvei langs Ringveien og til/fra Tolpinrud. Del av rekkefølgebestemmelsene til Ringeriksbanen/E16-prosjektet. Flere pærealer er allerede utbygd eller i planprosessen for å utbygges, men kommunen må bidra aktivt for å nå målsetningen om mer fortetting i sentrum.

Tabell 7:1 Parkeringstiltak

Tids-horisont	Tiltak	Kommentar
Kort sikt	Vedta, og følge opp, en parkeringsstrategi for byen	Må gi en tydelig prioritering mellom brukergrupper, der korttidsparkering og varelevering prioriteres over arbeidsparkering
	Fjerne / tidsregulere gratisparkering i / nært sentrum	Spesielt dagens uregulerte parkering på Petersøya og Schjongslunden
	Etablere ny parkeringsnorm for Hønefoss by, med krav til parkeringsløsning for ny bebyggelse	Basert på min og maksantall per boenhet og kvm næringsareal, og tilpasset ulike soner av byen
	Omgulere eksisterende parkeringsareal til andre formål og bebygd areal, samt identifisere mulige insentiver og tilrettelegging	Legge til rette for fortetting og gradvis reduksjon i antall p-plasser
	Tilrettelegge for nullutslippsbiler	Nok og bra plasserte p-plasser
Lenare sikt	Etablere langtidsparkering i ytterkant av sentrumssone og tilrettelegge for sykkel/gang til sentrum	Nøvendiggjør oppgradering av gang- og sykkelforbindelser, inkludert nye bruer. Samt prisstruktur og regulering som tar hensyn til plassering og ønsket bruk
	Fjerne maksdøgnpris på offentlig parkering i sentrum, slik at timespris gjelder uavhengig av lengde på opphold	Prisjustering må gjøres i samarbeid med, eller i hvert fall vurdere, private p-tilbud
	Innfartsparkering i ytre bysoner med overgang til buss – i sammenheng med raskt/frekvent buss-tilbud	I første omgang Klekken og Hvervenmoen, så ev. Hønefoss.
	Legge til rette for, og oppfordre til, utvikling i sentrum på privateide områder, samt endring i private p-tilbud	I samarbeid med private eiendomsinteresser, bygge på omregulering og insentiver identifisert på kort sikt
	Legge til rette for, og oppfordre til, sambruk av større p-arealer. Mest aktuelt at arealer som brukes til arbeidsparkering på dagtid, kan benyttes til andre formål kveld og helg eller at korttidsparkering kan benyttes til varelevering på bestemte tider på dagen	Inkludert rådhusets og fylkeskommunens p-arealer, som kan brukes ved arrangement på Schjongslunden (og i sentrum) og gateparkering i sentrum

Kilde: Oppsummering av analyse fra Grunnlagsdokument for sykkel- og parkeringsstrategi for Hønefoss

Bompengefinansiering / trafikantbetaling

Trafikantbetaling er et virkemiddel for trafikkstyring og –begrensning. Erfaring viser at brukerbetaling er et viktig virkemiddel for å nå visjoner om nullvekst i personbiltrafikken da det medfører 10-20% reduksjon i trafikkmengden. Trafikantbetaling er videre en måte å sikre god framkommelighet for de som må bruke bilen, og bussen, ved at de som har alternativer gis økte insentiver til å bruke disse.

Etablering av trafikantbetaling i Hønefoss by vurderes som et av flere tiltak som inngår som del av pågående områderegulering for Hønefoss. Det er flere aspekter og behov knyttet til forslaget om etablering av trafikantbetaling i Hønefoss by. Disse er listet i prioritert rekkefølge nedenfor:

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 forurensning 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 driftsbidrag⁴³). 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 nødvendig del av dette. 4. 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.
--	--

Detaljerte vurderinger – Kollektivtrafikk

Tiltakene for å bedre kollektivtrafikken i Hønefoss må bidra til følgende:

- Gode forbindelser
- Kort reisetid
- pålitelig reisetid
- (Tilstrekkelig) god frekvens, og
- God plassering av holdeplasser

Relevant tiltak er inkludert og vurdert i kapital 8 av Transportutredning Hønefoss.

Detaljerte vurderinger – Sykkel og gange

Trafikksikkerhetstiltak i forbindelse med sykkelveinett

Tiltak - Sykkelveinett	
Fartsgrenser	Fartsgrensene på hovedveiene foreslås satt til 40 km/t innen byområdet, med 30 km/t på alle andre veier. Dette bygger på eksisterende fartsgrenser, fastsettes endelig av Statens Vegvesen. Byområdet defineres som området med tett bebyggelse, se figur 2. Dette innebærer en fartsgrensereduksjon på ytre del av Hønefoss, Vesternbakken, midtre og søndre del av Osloveien, Soknedalsveien forbi Meieritomta og stasjonen og Arnemannsveien.
Kryssutforming	Utbedring og oppstramming av kryssutformingen vil bidra til å redusere hastighet, gi tydelige arealfordeling mellom ulike trafikantgrupper og gi kortere krysningsavstander for syklende og gående. Dette inkluderer å begrense veibreddeutvidelse inn mot kryss, ev. fjerne trafikkøyer og svingefelt, og etablere tydelig fortauskant og venteareal for syklende og gående. Oppstramming av kryss er særlig aktuelt for øvre del av Hønefoss. Gode siktforhold må etableres, og ta hensyn til syklistenes hastighet. Tiltaket kan komme i konflikt med tilgjengelighet for store kjøretøy. Det bør vurderes å gi sidevei vikeplikt for sykkelvei57. Dette er en løsnings om ikke er så vanlig, og må markeres tydelig, men som kan fungere godt når implementert over et større område med tilstrekkelig sikt.
Adkomstssanering	Antall adkomster som krysser sykkelinfrastrukturen bør reduseres for å fjerne flest mulige konfliktpunkter. Dette kan gjøres ved å flytte adkomst til sidegate der det ikke er planlagt sykkelinfrastruktur eller å samlokalisere adkomster. Dette er særlig aktuelt for Osloveien og Hønefoss.
Parkeringsareal og gateparkering	Parkeringsplasser langs sykkelinfrastrukturen, på utsiden av veien, må separeres med et fysisk skille i form av en rabatt mellom parkeringsareal og fortau. Denne rabatten må være bred nok til å hindre at deler av bilen henger

	over fortauet. Dette er særlig aktuelt for Osloveien og Hønengata. Gateparkering fjernes der dette arealet er nødvendig for å få tilstrekkelig sykkel- og ganginfrastruktur, samt der trafiksikkerheten vil bedres av dette. Bedre markering og oppstramming (parkeringslomme) kan være et alternativ, kombinert med en tilstrekkelig bred buffersone (0,5m) mellom parkeringsarealet og kjørebane for å redusere risiko for bildørkollisjon. Buffersonen må være av et annet material enn parkeringslommen så det tydelig framgår at det ikke er en del av parkeringsarealet. Det er kun et fåtall gater der sykkelveinett foreslås som har gateparkering.
Oppmerking og skilting	Oppmerking og skilting av nye og eksisterende sykkelinfrastruktur og -ruter. Bevisstgjøring er en viktig del av trafiksikkerhetsarbeidet, både for syklist og bilist.

Andre tiltak for å øke sykkelbruken

Tiltak – Øke sykkelbruken	
Drift og vedlikehold av (eksisterende) infrastruktur	Godt vedlikehold av sykkelinfrastruktur kan reguleres gjennom spesifisering av driftsstandard veddriftskontaktene, dette gjelder både renhold/rydding, oppmerking, vegetasjonsrydding, reasfaltering og brøyting. Driften av sykkelveinettet, sommer som vinter, må være forutsigbar. Det bør gjøres inspeksjoner av sykkelanleggene for å tilse at tilstrekkelig driftsstandard oppnås.
Sykkelparkering (offentlig tilgjengelige plasser)	Trygg og værbeskyttet parkering ved viktige målpunkter, differensiere på langtids- og korttidsparkering i forhold til plassering og utforming, Viktig med god sykkelparkering ved jernbanestasjonen og sentrumsknutepunktet, samt utvalgte bussholdeplasser i utkanten av byen.
Kommunikasjon og informasjon, kampanjer og holdningsarbeid	Lett tilgjengelig informasjon om eksisterende sykkelruter og tilrettelegging for sykkel, samt nye og planlagte tiltak. Helst må syklist kunne få svar på spørsmål, få oppdateringer om diverse tiltak og få komme med innspill til kommunen i en toveiskommunikasjon. Det bør være jevnt fokus på sykkel, med kampanjer og annen informasjon, rettet mot eksisterende syklist, potensielle syklist og andre veibrukere. En viktig del av holdningsendrende arbeid er kampanjer rettet mot arbeidsplasser og studiesteder - får man endret holdninger til sykling til jobben, følger privatmennesket etter.

Kollektivutredning Hønefoss (August 2017)

Rapporten baseres på prinsipper for utvikling av et moderne kollektivtilbud. Disse presenteres først. Deretter presenteres tre prinsipielle scenarier for et nytt kollektivtilbud på Hønefoss. Disse presenteres med fordeler og ulemper. Eventuelle avbøtende tiltak beskrives, samt anbefaling for videre arbeid.

Samfunns- og effektmål for FRE er ikke direkte relevante for utformingen av Hønefoss som knutepunkt. Dette fordi de setter opp mål for de regionale effektene av Ringeriksbanen, og ikke for stasjonen og stasjonsområdet.

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

Tilgjengelighet

Tilgjengelighet av kollektivtransport	
Generell tilgjengelighet for gående	I planleggingen av kollektivtilbudet må det tas hensyn til at alle passasjerer er gående i en eller begge ender av kollektivreisen. Det må derfor legges til rette for trafikksikre, trygge og attraktive gang traséer mot stasjoner, knutepunkt og holdeplasser. Sikring og tilrettelegging av snarveier er en viktig del av dette. Ofte kan fotgjengere ta en snarvei der kjøretøy må ta en omvei. For gående er detaljene viktige, også detaljer som ikke kan sikres gjennom en arealplan. Dette kan være åpne fasader, vegetasjon, belysning, uhensiktsmessig plassering av gatemøbler og reklame, materialbruk, drift og vedlikehold. I reguleringsplanene i FRE og for sentrum bør det derfor legges ekstra vekt på å legge til rette for gående, særlig inn mot holdeplasser, knutepunkt og jernbanestasjonen.
Syklende	Ofte behandles gående og syklende som en samlet gruppe. Syklende og gående er imidlertid trafikantgrupper med ulike behov og muligheter. Vi anbefaler derfor å skille mellom gående og syklende i videre planlegging, utenom når behovene åpenbart er sammenfallende.
Tilgjengelighet til Hønefoss stasjon	Ny Ringeriksbanen vil gi store endringer i reisetiden mellom Hønefoss og Osloområdet. En del av denne planleggingen innebærer vurderinger rundt koordineringen av det nye togtilbudet og den lokale busstrafikken, spesielt med tanke på hvordan knutepunktet på stasjonen og tilhørende infrastruktur bør utvikles. En av utfordringene med stasjonen er plasseringen som ligger noe til

siden for hoved traséen for nordgående busser, der hovedtyngden av dagens trafikkgrunnlag ligger.



Gangavstanden er målt til 490 meter mellom Stasjonsbygningen og Hønefoss torg.

Avstanden mellom Hønefoss torg og dagens knutepunkt for buss er målt til 170 meter.

Figur 15 - Gangavstand Hønefoss stasjon - torg - sentrumsstopp

KVU Hønefoss – Konseptvalgutredning for transportsystemet i Hønefossområdet

KVU Hønefoss ble ferdigstilt i 2015. Utredningen er utarbeidet av Statens vegvesen og omfatter mulige strategier for utvikling av infrastruktur i Hønefoss by og det nære omland frem mot 2040. I prosjektgruppen har også Ringerike kommune, Hole kommune, Jevnaker kommune, Buskerud fylkeskommune og Jernbaneverket vært deltakere.

0-alternativet

For nullalternativet antas det at dagens situasjon er framskrevet med en befolkningsvekt som følge av utbygging av Ringeriksbanen. Det er valgt å vurdere et 0-alternativ i 2030 for å skape et best mulig sammenligningsgrunnlag for tiltaket.

Trafikk

Visjonen for fortettingen av Hønefoss er «10-minuttersbyen». Videre er det en føring at det skal tilrettelegges for at 70 % av befolkningsveksten i kommunen skal komme i selve byområdet Hønefoss. Ved å bygge med en visjon om at folk skal bo i nærheten av sine daglige gjøremål (barnehage, skole, dagligvarebutikk, rekreasjonsområder samt kollektivforbindelse). Dette vil ikke bare bidra til et bedre bomiljø, men også redusere klimagassutslippene grunnet kortere vei og større sjanse for at det velges å bruke klimanøytrale fremkomstmidler. Byplanen tilrettelegger også for sammenhengende gang- og sykkelveier, samt for å gi grunnlag for et bedre kollektivtilbud.

Kravspesifikasjonen forutsetter at veksten i persontrafikk som resultat av befolkningsveksten ikke skal øke biltrafikken, men må fordeles på kollektiv, sykkel og gange.

Tabell 7 Dagens og mål for framtidig reisemiddelfordeling i Hønefoss-området – alle reiser

REISEMIDDEL	DAGENS SITUASJON	0-ALTERNATIV (2030)	TILTAKET MÅL 2030	MÅL 2040
GANGE	16%	16%	20%	22%
SYKKEL	4%	4%	8%	10%
BUSS	4%	4%	6%	8%
BIL	75%	75%	65%	60%

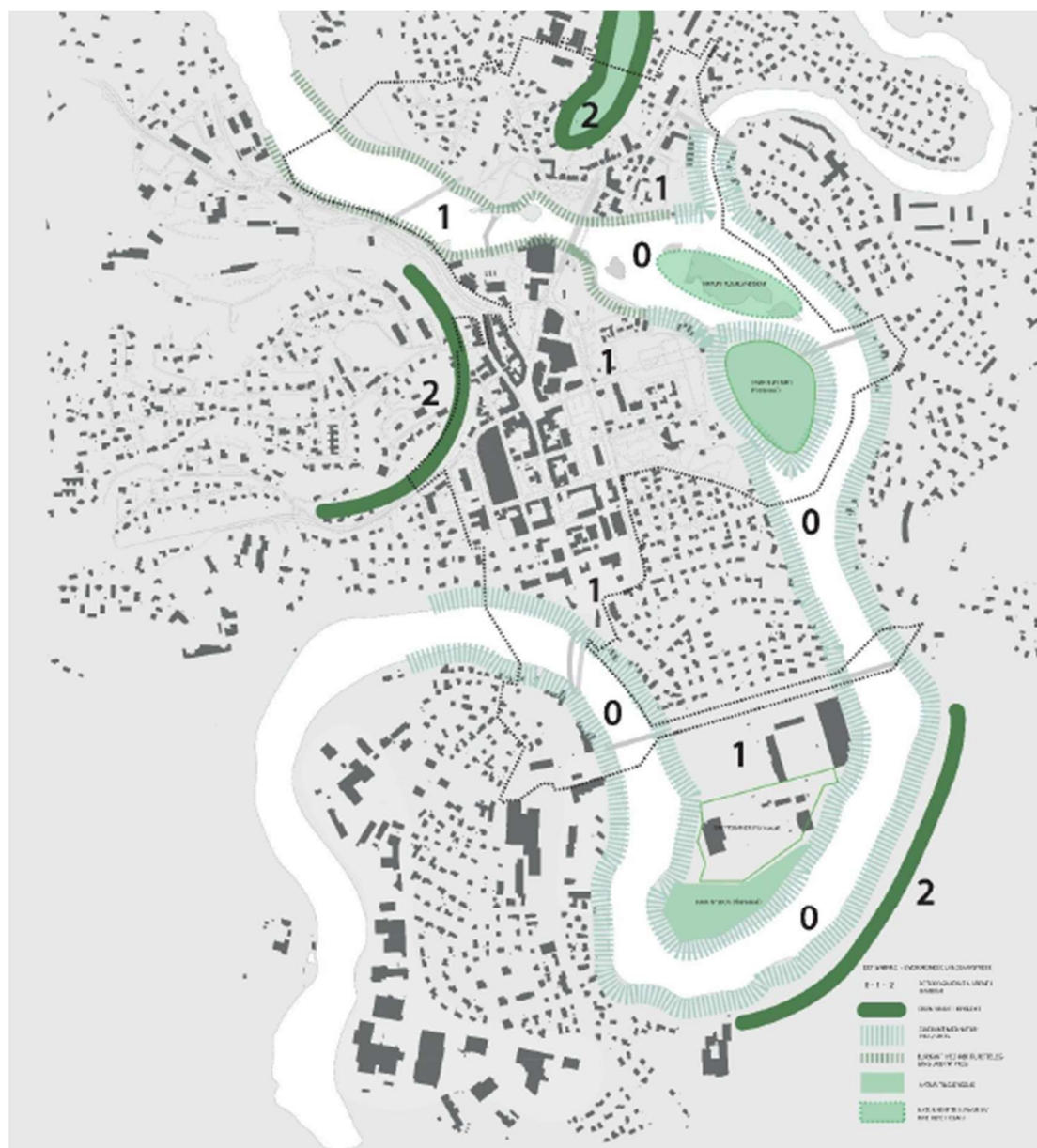
Kilder: Grunnlagsdokument for sykkel- og parkeringsdokument for Hønefoss, Rambøll 2018 – 8% sykkelandel i 2025. I følge RVU 2013-14 ligger gangandelen nasjonalt på 21% og sammenlignbare områder som Buskerudbyen (19%), Vestfoldbyen (18%), og Grenland (17%)
I følge RVU 2013-14 ligger kollektivandelen nasjonalt på 9 og sammenlignbare områder som Buskerudbyen (8%), Vestfoldbyen (6%), og Grenland (4%)

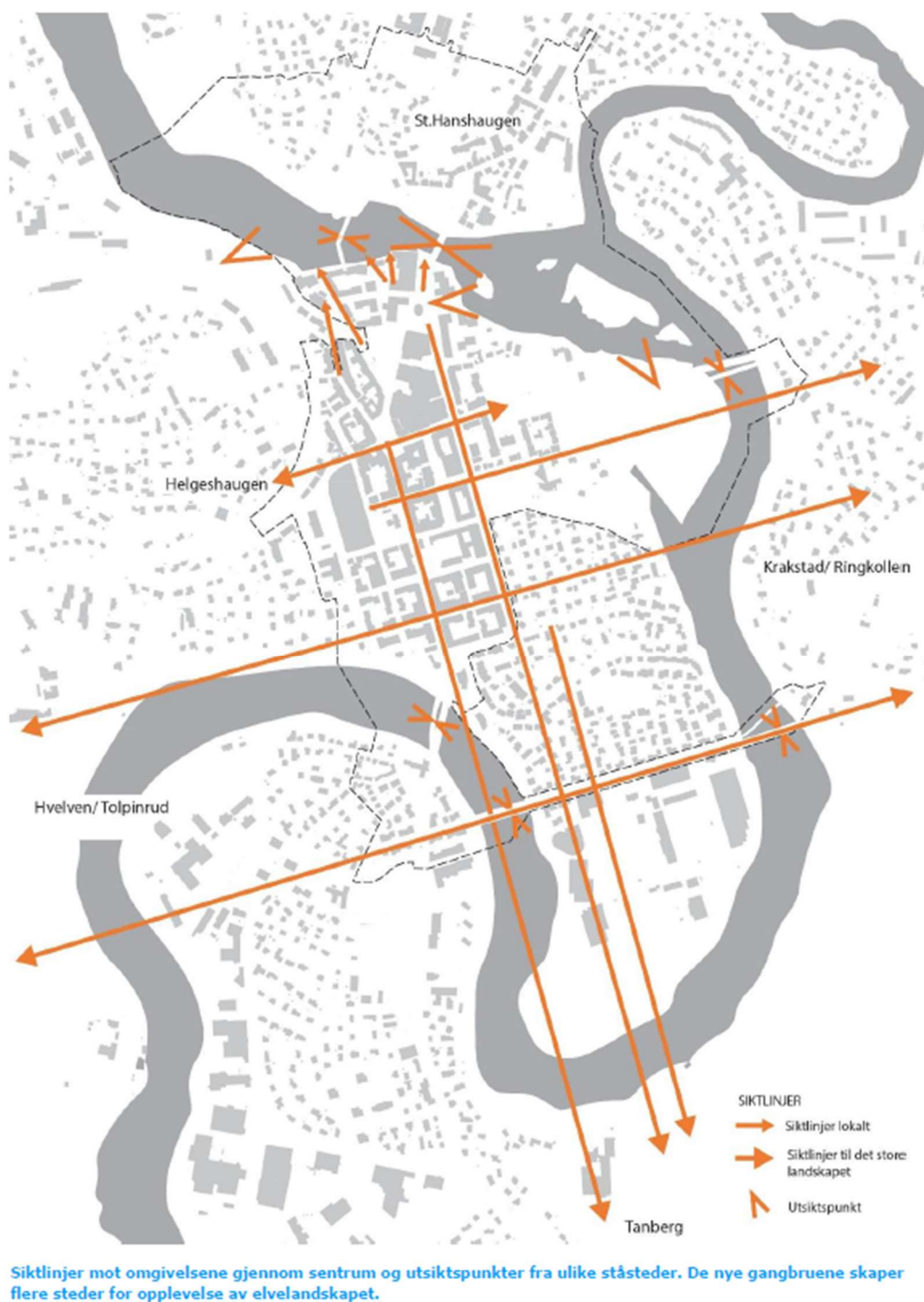
Det legges også til grunn at ca. 50% av bilparken vil bestå av el-biler i 2030. Utslippsreduksjonen som følge av denne teknologikonverteringen vil føre til en utslippsreduksjon på 40 % for transport. I tillegg er det forventet at antallet som benytter sykkel fremfor bil skal doubles fra 4-8 %. Andelen som bruker kollektivt fremfor bil vil øke fra 4 til 6 %.

Landskapverdier

Tiltaket og omfang

Landskapsverdier	
Tiltaket	Innebærer fortetting av bykjernen med ny bebyggelse, ny bebyggelse langs Ringeriksgata, noe tilrettelegging langs elven, samt nye forbindelser over Storelva.
Omfang	Bebyggelse: Fortetting og utfylling av eksisterende bykvartaler i sentrumskjernen med høyere utnyttelse enn i dag. Høyere bebyggelse mot elva ved Hønefossen enn ellers i bysentrum. Veier/gater: Utvikling av veinettet i Hønefoss til bymessige gater med brede fortau og grønne rabatter. Tilrettelegging langs elven/elvekanten: brygge og urban utforming elvepromenade/elvekant nærmest Hønefossen. Utkragende gangveikonstruksjon langs Storelva fra Petersøya til Owrens gate/Aabenraagata. Petersøya utvikles som aktivitetsarena, med noe færre trær i randsonen mot nord. Broer - fem nye forbindelser i alt: Tre nye gangbroer over Storelva: Ved Kvernbergsund bru, i forlengelsen av Ringeriksgata og over demningen. En kollektivbru med fortau fra Vesterntangen over Petersøya, og en bro for alle trafikanter over Storelva ved stasjonen.





Trafikk

Totalt sett er dagens trafikksituasjon i Hønefoss preget av ensidig tilrettelegging for bil, også i sentrum der det er tydelige negative konsekvenser av høy bilbruk og dårlig tilrettelagt for alternative reisemidler. De negative konsekvensene inkluderer tidvis dårlig framkommelighet og kø, forsinkelse og variabel reisetid for bussen, barriereeffekt av hovedveien for myke trafikanter, relativt høy ulykkesrisiko, samt støy og luftforurensing²². Dette gjenspeiler seg i høy bilandel (75%) på reiser i Hønefoss-området.

Dagens situasjon har forbedringspotensial når det gjelder følgende forhold:

- Biltrafikkmengde med påfølgende negative effekter for byliv og myke trafikanter
- Trafikksikkerhet, spesielt for myke trafikanter
- Tilrettelegging for, og bruk av, gange og sykkel
- Prioritering av buss for kortere og jevnere reisetid, og dermed økt bruk
- Arealbruk knyttet til trafikkformål og barriereeffekt av dette

Enkelte spesifikke tiltak er trukket ut og vurdert særskilt i forhold til innvirkning på trafikk, disse er:

- Bedret tilknytning til stasjonen, både for bil (innfartsparkering), kollektivt og med gang- og sykkel
- Nye/utbedrede gang- og sykkelbruer
- Nye kollektivbruer
- Nye veiforbindelser for bil (bru over Begna, vridning av landkaret på Hønefoss bru), i utgangspunktet ikke for styrket kapasitet, men bedret lokal tilgjengelighet
- Ombygging fra vei til gate mht. arealbruk/tverrsnitt
- Sammenhengende sykkelveinett med separering av syklende og gående
- Sykling på gangareal i sentrum
- Tilgjengelighet for og aktiv prioritering av buss
- Tilgjengelighet for næringstrafikk (spesielt varelevering)
- Parkeringstiltak (prioritering av p-areal, langtidsparkering parkering i utkanten av bykjernen, innfartsparkering, forslag til endret parkeringsnorm, osv.)
- Busstasjonen – komprimert, men tilpasset fleksibel drift, utvikling av busstovr
- Adkomst til Tippen og Sentrumskvartalet p-hus (kryss i Kongens ga

Konsekvenser av områdereguleringsplanen er vurdert i forhold til følgende temaer (med vurdering i kursiv):

- Tilbud til gående og syklende – stor utbedring av infrastruktur gir bedre tilrettelegging for gående og syklende og vil gi økt andel sykling/gåing – svært positiv
- Kollektivtilbud – noe bedring av prioritering på strekninger og i kryss gir bedre framkommelighet, kortere reisetid og bedre punktlighet for lokalbusser og andre busser. Tilrettelegging for kobling til stasjonen for, samt pendelsetting av, lokalbussene vil bedre kollektivtilbudet. Vil bidra til økt bussbruk – positiv
- Trafikksikkerhet – sannsynlig bedring pga. bedre tilrettelegging for alle trafikgrupper, lavere hastighet, tydeligere gateløp og separering av trafikantgrupper på strekninger med høy trafikk – svært positiv
- Veikapasitet – begrenset reduksjon i veikapasitet pga. hastighetsreduksjon, innsnevring av kjørebane og kantstopp for buss (som bedrer forholdene for andre trafikantgrupper). Modelltest viser fortsatt akseptabel kapasitet og liten endring i reisetid for bil – negativ
- Trafikkmengde – lik belastning som i dag, på tross av befolkningsvekst – nøytral
- Næringstransport – dagens robusthet opprettholdes gjennom kapasitet i viktige kryss. Framkommelighet for næringstransport på viktige strekninger like god/bedre enn i dag – nøytral te)

Mobilitet i planprogrammet	
Trafikk løsninger	Trafikk og gode løsninger for trafikk er viktige for å nå alle de overordnende målene for byutvikling i Hønefoss: 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. To av de fire sentrale målsetningene/temaene for planarbeidet som nevnt i planbeskrivelsen omhandler trafikk, for de to andre er gode trafikale løsninger en forutsetning for ønsket utvikling: - 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.
Videre sier planprogrammet om kollektivknutepunkt Hønefoss:	«Hønefoss sentrum bør knyttes opp mot den nye jernbanestasjonen med en styrking av forbindelsen for myke trafikanter. En ny busstasjon og drosjesentral kan vurderes plassert mellom dagens sentrumskjerne og den nye jernbanestasjon, for å legge til rette for et sentralt kollektivknutepunkt som forbinder Intercity med annen kollektivtrafikk lokalt og regionalt. Stasjonstorget gis en klar identitet og vil fungere som en attraktiv inngangsportal for Hønefoss. Torgets funksjon i forhold til andre viktige plasser i Hønefoss må avklares, men det bør tilrettelegges for tilbud som bidrar til aktivitet. Torgets funksjon bør vurderes i et langsiktig perspektiv som muliggjør etappevis utvikling. De store arealene ved stasjonen vurderes transformert til sentrumsbebyggelse med kontorer, næring og bolig. Dette vil kunne gi en ny utviklingsretning for byen, med mer aktivitet på strekningen mellom stasjonen og dagens bykjerne. Knutepunktet må også sikres god tilgjengelighet for reisende fra mindre sentrale områder utenfor Hønefoss.»
Og om mobilitet	«Byplanen må legge til rette for utvikling av et hensiktsmessig og framtidsrettet veisystem som reduserer det samlede transportbehovet. Vurdering av veiareal, barrierevirkninger og parkering blir viktige tema i planarbeidet. Ved å etablere sammenhengende gatenett og sykkeltraséer skal Hønefoss tilrettelegges slik det blir attraktivt å gå og sykle i sentrum. Det skal satses på sykkelbyen Hønefoss. Nye broer for gående og syklende vil bedre forbindelsesmulighetene på tvers av elvene, gjøre elverommet mer tilgjengelig, og redusere barrierevirkningen.

	Det skal tilrettelegges for at det blir attraktivt å reise kollektivt i sentrale områder, blant annet ved å forbedre kollektivtilbudet. Veisystemet skal ivareta Hønefoss sin funksjon som regionalt handelssted, med god tilgjengelighet for besøkende gjennom egnede innfartsveier, og etablering av sentralt plasserte innfartsparkeringer. Tiltak for å begrense biltrafikk skal særlig fokusere trafikken i sentrum, men tiltakene må samtidig ta hensyn til transportbehovet fra bosatte i omkringliggende områder som benytter tilbud i Hønefoss sentrum.»
Overordnede planer og mål	Trafikk og transport er relevant for alle de tre overordnede målsetningene for byutviklingen i Hønefoss, samt spesielt nevnt i to av fire målsetninger for planarbeidet knyttet til kollektivknutepunkt og mobilitet. Overordnede planer er ellers beskrevet tidligere under planprogrammet. Viktige nasjonale mål og føringer som må legges til grunn: - Nullvekstmålet – all vekst i personbiltransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange - Nullvisjonen – ingen drepte eller alvorlig skadde i trafikken

Nye bruforbindelse - Totalvurdering

Basert på ovennevnte er følgende bruer vurdert etter viktighet for trafikkavviklingen i Hønefoss sentrum, i prioritert rekkefølge:

1. **Hønefoss bru: sykkelvei i dagens tredje kjørefelt**
2. Hønefoss bru: vridning av søndre del av brua – svært viktig for alle trafikantergrupper.
3. **Kvernbergsund bru: gang- og sykkelbru parallelt med dagens bru - svært viktig for gående og syklister.**
4. **Petersøya-bru: gang- og sykkelbru - svært viktig for gående og syklister.**
5. Begna-bru: Forbindelse mellom Hønengata og Soknedalsveien/stasjonen – viktig tilknytning til stasjonen for bil og ev. kollektiv, samt gående og syklende (ved god tilrettelegging).
6. Petersøya-bru: kollektivbru - svært viktig for gående og syklister, viktig forbindelse for kollektiv (alternativ til bru kun for gange og sykkel).
7. Eikli bru: gang- og sykkelbru mellom Schjongslunden og Eikli – noe viktig bru for syklister og gående.

Ombygging fra vei til gate mht. arealbruk/tverrsnitt

Områderegulering legger opp til ombygging av alle gjennomfartsveier og sentrumsgater til «gater», med smalere kjørebane, bredere fortau, grøntrabatter, kantstopp for buss og fartsgrense 30 eller 40 km/t. Dette innebærer også, der relevant, etablering av separat sykkelvei, redusert gateparkering og fjerning av enkelte svingefelt. Dette vil redusere kapasiteten noe ifølge trafikkmodelltester (Sweco, 2018), samt bidra til å bedre trafikksikkerheten og redusere barriereeffekten av veien. Samtidig er dette tiltaket ikke tilstrekkelig til å nå målsettingen om nullvekst i Hønefoss. Som nevnt krever dette en samordnet pakke med tiltak.

Sammenhengende sykkelveinett med separering av syklende og gående

Det er behov for tiltak som sikrer et sammenhengende sykkelvegtilbud, noe som vil innebære en kraftig forbedring av dagens tilrettelegging for både syklende og gående inn mot, og gjennom, sentrum. Gjennomgående sykkelnett er en svært viktig premisse for økt sykkelbruk, også nevnt av byens befolkning som grunn til lav sykkelbruk. Sammenhengende separat sykkelveinett bedrer trafiksikkerheten for både gående og syklende – da disse får hver sine areal separat fra biltrafikken. Reell, og opplevd, lav trygghet for syklister er en av hovedgrunnene folk oppgir for ikke å sykle i Hønefoss. Foreslått system vil gi en separat trasé for syklister langs de høyt trafikkerte veiene, på den siden av hovedveien det er mest aktivitet (vest). Det legges opp til få systemskifter med to systemer – sykkelvei og sykling i blandet trafikk basert på trafikkmengde. Disse forholdene vil bidra til økt sykkelbruk og gange i Hønefoss. Foreslått infrastruktur gir kapasitet til framtidig økning i både antall syklende og antall gående.

Løsningen kan medføre noen utfordringer mht. kryssing av sidevei og kryssing i signalregulerte kryss –der det ikke finnes standardiserte allment brukte løsninger i dag. Lokale løsninger må vurderes nærmere ved detaljprosjektering. Likeledes innebærer løsningen at de som skal til/fra områder øst for hovedveiene, må krysse hovedveien i gangfeltet for å benytte sykkelanlegget.

Sykling på gangareal i sentrum

Dette er en nødvendig løsning i gågatene rundt Søndre torv, da dette området er en viktig destinasjon og del av viktige rute fra Hønefoss sør til stasjonen. Sykling i gangareal og på torg foregår i dag, men økt sykkelandel vil medføre økt sykkeltrafikk også her, som vil kunne være til sjenanse for gående og gi flere konflikter mellom disse trafikantgruppene. Avbøtende tiltak kan være nødvendig.

Tilgjengelighet og prioritering av buss

Planen opprettholder dagens tilgjengelighet for buss inn til sentrum mht. veibredder og svingeradier i viktige svinger og kryss. Løsningene er bedre eller like god som i dag, og tilpasset viktige kollektivtraséer. Løsning bedrer framkommeligheten til buss gjennom prioritering på noen av strekningene med mest forsinkelse i dag– både gjennom kollektivfelt og signalregulering. Samtidig hadde det vært ønskelig med flere strekninger med kollektivfelt, men tilgjengelige bredder og eksisterende bebyggelse begrenser dette da man prioriterer egne løsninger for sykkel framfor buss. Ideelt sett burde man separere buss og sykkel i forskjellige gater, men dette er vanskelig med få gater disponible. Driftsopplegg for buss er i dette systemet fleksibelt, og kan tilpasses ev. framtidige endringer i marked og drift.

Tilgjengelighet for næringstransport og varelevering

Planen opprettholder dagens tilgjengelighet for næringstransport og varelevering inn til sentrum mht. veibredder og svingeradier i viktige svinger og kryss. Løsningene er bedre eller like god som i dag, og tilpasset viktige transportårer og destinasjoner for varelevering i byen. Driftsopplegg for varelevering nødvendiggjør at transportørene gjøres kjent med hvilke ruter de har til rådighet for å nå de ulike destinasjonene i sentrum. Systemet er lite fleksibelt (som i dag), men kan til dels tilpasses ev. framtidige endringer i marked og drift. Det er lagt opp til gjennomkjøring, og minst mulig rygging, som er et viktig trafiksikkerhetstiltak.

Parkering

Reduksjon i parkeringsareal gjennom fortetting og omprioritering av flateareal er nødvendig for å få til en reduksjon i parkeringstilgang og dermed trafikkmengdene i sentrum ihht. nullvekstmålet. Ev. utbygging av p-kjellere må ikke medføre en økning i tilgjengelig parkering totalt sett og være tilpasset kapasiteten i det lokalveinettet adkomsten tilligger. Ved behov for kømagasinering inn mot p-kjeller må dette løses utenfor hovedveinettet for ikke å påvirke trafikkavviklingen på hovedveinettet.

Prioritering av parkeringsareal med korttidsparkering i sentrum og langtidsparkering lengre ut er i tråd med nullvekstmålet og god parkeringsstyring. Prisnivå justeres over tid for ønsket effekt og planens progresjon må tilpasses markedsforholdene og ønsket om utvikling av private flate areal. Varelevering må ivaretas.

Foreslått ny parkeringsnorm for Hønefoss sentrum (sone1) og by (sone 2), som vist nedenfor, introduserer min og maks krav til bilparkering, som gir en særlig skjerpelse innen sentrum i forhold til dagens norm. Ved tett bebyggelse er det foreslått krav til at minst 85% bygges under terreng. Dette vil bidra mot å nå nullvekstmålet og frigi arealer til andre formål. For økt måloppnåelse ihht. nullvekst burde kravene ha skilt ut boliger i sentrum med enda mer skjerpede krav, og minimumskravet for bevertning burde vært satt lavere, spesielt i sentrum der det er god tilgang på offentlig tilgjengelig parkering.

Foreslått sykkelparkeringsnorm etablerer minimumskrav for boliger basert på areal, men dette medfører ingen økning i kravet om antall plasser i forhold til dagens norm. Kravet til sykkel ved kontor, forretning og bevertning er halvert i forhold til tidligere norm, noe som ikke tilrettelegger for sykkel for å få økt bruk og bidra til å nå nullvekstmålet.

Parkeringsnormen bør også være fleksibilitet for utbyggere som ønsker alternative løsninger som bildeling / bilkollektiv.

Busstasjonen

Busstasjonen i sentrum blir der den er i dag, med samme utstrekning og driftsforhold. Planen legger opp til komprimering av stasjonen og sentrering av denne rundt krysset med Kong Rings gate, med utvikling av et busstovr for å skape mer aktivitet i området. Arealene rundt er planlagt bebygget. Det er viktig at hovedfunksjon som busstasjon opprettholdes mht. til høyder på kantstein, tilstrekkelig venteareal og adskillelse mellom trafikantergrupper. Dette må detaljeres videre sammen med Brakar.

Adkomst til Tippen og Sentrumskvartalet (kryss i Kongens gate)

Løsningen som er skissert i krysset i Kongens gate vedr. adkomst til Tippen og Sentrumskvartalet p-hus innebærer en reduksjon i antall kjørefelt og svingefelt i Kongens gate – til et felt rett fram og et høyresvingefelt der bussen kan kjøre rett fram. Dette nødvendiggjør venstresvingeforbud inn på sideveiene for å unngå negative konsekvenser for trafikkavviklingen i Kongens gate. Drift og utforming av p-husene, samt ev. varelevering, renovasjon m.m. må være slik at tilbakeblokkering ut i Kongens gate unngås. Dette innebærer at ev. kømagasineringsbehov må løses på sideareal og antall p-plasser på tilpasses disse løsningene. Adkomst til p-husene er tenkt noe tilbaketrukket fra Kongens

gate, for Sentrumskvartalet lik løsning som i dag, bortsett fra at innkjøring til p-hus blir i andre etasje av dagens p-hus (da veien er tenkt hevet fra Hønefoss bru). For begge sideveiene er det lagt opp til to kjørefelt ut.

Avbøtende tiltak

Det viktigste tilleggstiltak for å få ønsket utvikling i Hønefoss og ønsket bruk av infrastrukturen, er informasjon om tilbud og muligheter for andre reisemåter en bil, samt kampanjer for å oppfordre til endrede reisevaner.

Enkelte spesifikke utfordringer er vurdert i forhold til mulige avbøtende tiltak, disse er:

- Sykling i blandet trafikk og gangareal i sentrum: om nødvendig må avbøtende tiltak vurderes, det inkluderer hovedsakelig fartsreduserende tiltak for henholdsvis, bilister og syklende, avhengig av situasjon. Eksempelvis bruk av gatemøblering for å lede syklister utenom visse soner, samt belegg og bredder som tilsier lav hastighet, ev. tydeligere separering.
- Overgang mellom sykkelvei og sykling i kjørebane i rolige bolig-/sentrumsgater må utformes for å gi god tydelighet for alle veibrukere og enkel manøvrering for syklister

Folkehelse

Dagens infrastruktur i Hønefoss er lite tilrettelagt for syklister. Det mangler et trygt og helhetlig sykkelveinett gjennom sentrum, hvor det er stor biltrafikk. Dette er en situasjon som skaper konflikter i trafikken mellom biler og syklister, og også mellom syklister og gående. Syklister i Hønefoss sentrum har i dag valget mellom å sykle i svært trafikkerte gater eller på smale fortau.

I denne utredningen avgrenses folkehelse til faktorer i det ytre miljø som påvirker positivt eller negativt befolkningens helse og trivsel. Det legges særlig vekt på mulighetene for fysisk aktivitet og møteplasser i det offentlige rom.

Begrepet "folkehelse" er definert i folkehelselovens § 3:

- Folkehelse: *befolkningens helsetilstand og hvordan helsen fordeler seg i en befolkning.*
- Folkehelsearbeid: *Samfunnets innsats for å påvirke faktorer som direkte eller indirekte fremmer befolkningens helse og trivsel, forebygger psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, eller som beskytter mot helsetrusler, samt arbeid for en jevnere fordeling av faktorer som direkte eller indirekte påvirker helsen.*

I denne utredningen avgrenses folkehelse til «faktorer i det ytre miljø som påvirker positivt eller negativt på befolkningens helse og trivsel». Disse faktorene er fysiske, kjemiske, biologiske og sosiale, jf. folkehelselovens § 8 og forskrift om miljørettet helsevern kapittel 3 Miljø og helsekrav m.m.

Forskriftens formål er:

- a. å fremme folkehelse og bidra til gode miljømessige forhold,

- b. å sikre befolkningen mot faktorer i miljøet, blant annet biologiske, kjemiske, fysiske og sosiale, som kan ha negativ innvirkning på helsen

Offentlige rom, parker og blågrønne strukturer

Eksisterende byrom bør knyttes bedre sammen, for eksempel ved etablering av sammenhengende strøgsgater hvor gående er prioritert.

Tilgang til attraktive og funksjonelle uteområder skal sikres gjennom strategier og retningslinjer for etablering av offentlige byrom og parker, og hvilken rolle disse skal spille i samspill med private utbyggingsområder. I planen legges det opp til flere konkrete grep som vil kunne påvirke folkehelsen i positiv retning. Dette er grep som vil gjøre det mer attraktivt å bevege seg utendørs. Både på strekninger og som møteplasser/målepunkter. Blant annet er følgende tatt inn i planen:

- To nye torg
- Sammenhengende gang- og sykkelvegnett
- Sammenhengende elvelangs der det fra Tippen til Schjongslunden er universelt utformet
- Flere nye gang- og sykkelbruer som gjør det enklere å la bilen stå
- Bedre tilgjengelighet til Petersøya

Barn og unges oppvekstvilkår

Barn og unge er også nevnt under formål med planen og planprosessen (Kap 1.2):

- *«Hønefoss skal bli triveligere og mer tilgjengelig for alle, også for de som av ulike grunner har begrenset aksjonsradius, som funksjonshemmede, barn og eldre.»*

Rikspolitiske retningslinje (RPR) barn og unge

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen lister opp følgende faktorer som skal ligge til grunn for den fysiske planleggingen:

- a. *Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.*
- b. *I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Dette forutsetter blant annet at arealene:*
 - er store nok og egner seg for lek og opphold
 - gir muligheter for ulike typer lek på ulike årstider
 - kan brukes av ulike aldersgrupper, og gir muligheter for samhandling mellom barn, unge og voksne.
- c. *Kommunene skal avsette tilstrekkelige, store nok og egnet areal til barnehager.*
- d. *Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som barn bruker som lekeareal, eller dersom omdisponering av areal egnet for lek fører til at de*

hensyn som er nevnt i punkt b ovenfor, for å møte dagens eller framtidens behov ikke blir oppfylt.

Universell utforming

Områdereguleringen for Hønefoss legger til rette for bedre universell utforming innenfor planområdet. Området inneholder et viktig knutepunkt og flere kommunikasjonslinjer som det er viktig at er universelt utformet. Busstasjonen ligger midt i sentrum og er lett tilgjengelig i dag, planforslaget vil styrke den visuelle koblingen med Søndre torv gjennom møbleringen av gaterommet med grønnstruktur.

Viktige kommunikasjonslinjer er blant annet Hønefoss bru, gangbru som går parallelt med Hønefoss bru og Kvernbergsund bru. Begge vegbruene har i dag smale fortau som hindrer framkommelighet for de myke trafikantene. Planforslaget legger opp til tiltak som vil prioritere areal til de myke trafikantene og bedre situasjonen for alle brukergrupper.

Prinsippet «fra veg til gate» og møbleringen av gatene er et viktig satsningsområde for universell utforming. De gående skal ha høyest prioritet i de aller fleste gatene i sentrumskjernen, med fortau og oversiktlige og trygge trafikkløsninger. Enhetlige kryssløsninger og gatesnitt vil gi bedre lesbarhet og gjøre det enklere for mennesker med nedsatt funksjonsevne å bevege seg i byen.

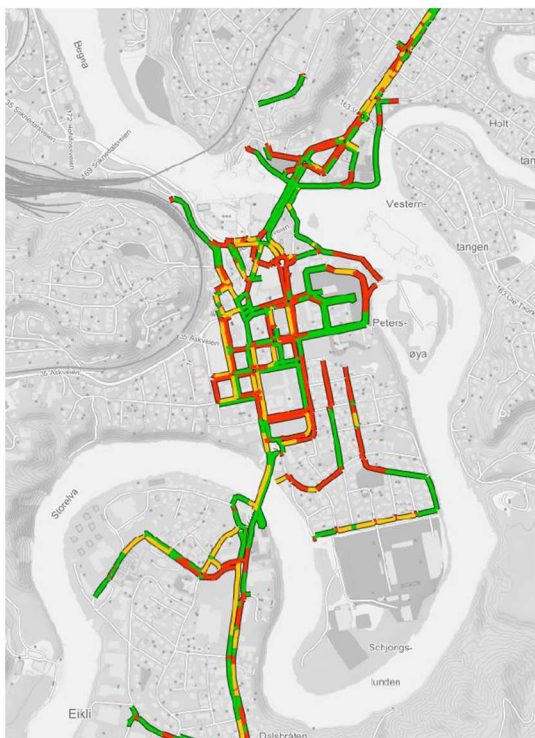
I Ringerike kommunes *Strategi for universell utforming* (2015) er hovedmålet at «Ringerike kommune har universell utforming i 2025». Ringerike kommunes «Strategi for universell utforming» sier:

- *Dersom nasjonale og regionale mål om universell utforming skal oppnås i Ringerike innen 2025, må det arbeides systematisk og målrettet for å integrere prinsippene om universell utforming tidlig i planprosessene. Universell utforming må være en premiss for planprosessene og for utformingen av utearealer, anlegg og bygninger. Medvirkning fra aktuelle brukergrupper, råd og utvalg er en forutsetning for å få til gode løsninger.*

I arbeidet med strategien er det utarbeidet tilgjengelighetskart som er lagt inn i norgeskart.no. Under tilgjengelighet finnes registreringer av:



Tilgjengelighet med rullestol langs vei



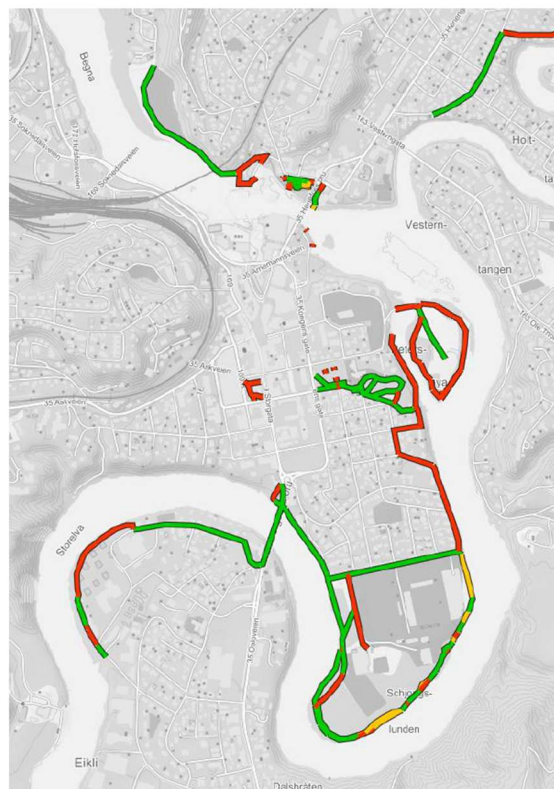
Tilgjengelighet med elektrisk rullestol langs vei



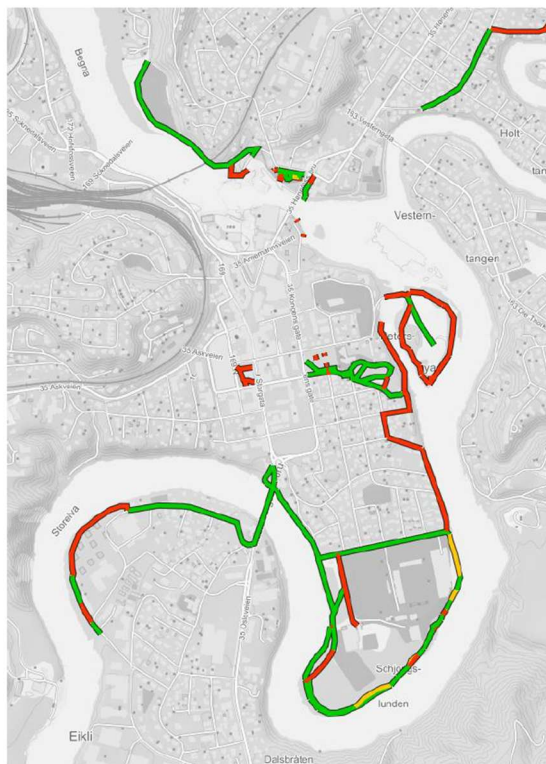
Tilgjengelighet for synshemmede langs vei



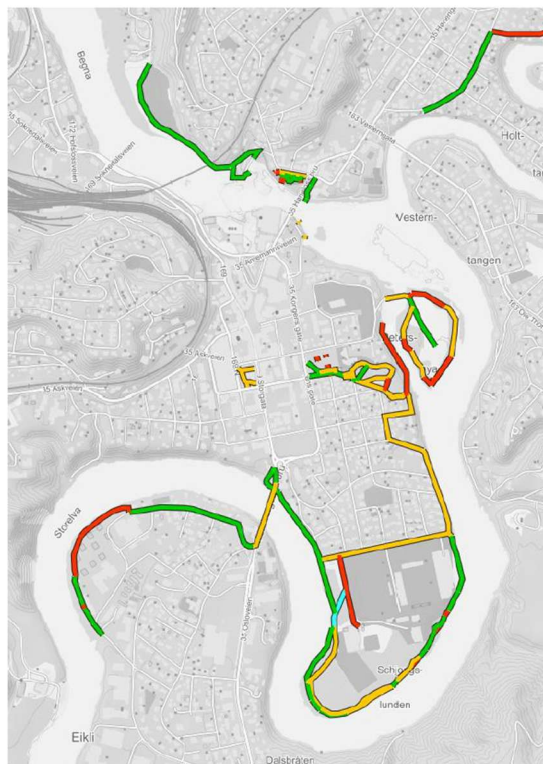
Tilgjengelighet med rullestol langs turvei



Tilgjengelighet med elektrisk rullestol langs turvei



Tilgjengelighet for synshemmede langs turvei



Hønefoss 2040 – Et kvalitetsprogram for sentrum (September 2019)

Sentrale elementer i ny plan for Hønefoss sentrum



- BYUTVIKLINGSSTRATEGI:

1. Den trygge og gode byen for alle
2. Regionens kollektivknutepunkt
3. En mer tilgjengelig by
4. En blågrønn by



- EN HELHETSPLAN

Det er utarbeidet en helhetsplan som illustrerer et fremtidig grønt sentrum tilrettelagt for et levende byliv for alle samt en dobling av innbygger i sentrum.



- FIRE PRINSIPPER FOR ØKT SENTRUMSUTVIKLING:

1. Forbind
2. Fortett
3. Forsterk
4. Prioriter



- FORTETTET KVARTALSSTRUKTUR

Den gamle kvartalsplanen blir vesentlig for framtidens byform i Hønefoss. Ny bebyggelse skal forsterke byens struktur gjennom fortetting i tråd med byens underliggende kvartalsstruktur.



- NYE MØTEPLASSER OG SAMMENHENGER

Nye og gamle møteplasser som Tømmertorget, Pipe-torget, Petersøya og Ringeriksgata flettes sammen. Dette åpner for nye forbindelser og styrker de eksisterende.



- NYE OG PRIORITERTE GATER

Det er gjort et omfattende arbeid på prioritering og utforming av gater tilpasset gående og syklende.

Miljøambisjon: Hvordan bidrar byplanen til å oppnå Ringerikes miljømål

Ringerike kommune har høye miljøambisjoner på mange områder, herunder å være et forbilde innen reduksjon av klimagassutslipp. Et viktig politisk mål for byutviklingen er å

skape en attraktiv, levende, miljøvennlig og kompakt by, der mennesker trives og har en aktiv hverdag.

Ulike mål og utfordringer krever bruk av ulike verktøy og tiltak. Arealplanleggingen, inkludert denne byplanen, er et av kommunens viktige verktøy. I byplanen og byutviklingsstrategien gjennomføres flere viktige grep og tiltak som vil bidra til å nå kommunens miljøambisjoner. Under oppsummeres de viktigste av disse

A. God areal- og transportplanlegging reduserer klimagassutslipp fra transport

Å redusere utslipp av klimagasser tilstrekkelig til å begrense de farligste klimaendringene er en av vår tids største utfordringer. Kommunens areal- og transportplanlegging er avgjørende for å redusere disse utslippene må vi både redusere transportbehovet og legge til rette for at gjenværende transport kan skje på en klimavennlig måte. I 2017 kom 51% av klimagassutslippene i Ringerike kommune fra vei trafi kk. For å redusere disse utslippene må vi både redusere transportbehovet og å legge til rette for at gjenværende transport kan skje på en klimavennlig måte.

For å bidra til dette tas følgende grep i denne byplanen:

Hovedgrep i byplanen	
Kompakt byutvikling reduserer transportbehov	Hønefoss sentrum fortettes og transformeres innenfra og ut, slik at andelen som har gang- og sykkelavstand mellom bolig, jobb og daglige gjøremål øker. Korte avstander også til handel og servicefunksjoner, nærfriluftsområder og kulturtilbud reduserer transportbehov og skaper liv i byrommet i sentrum.
Tilrettelegge for at flere sykler og går	Gang og sykkelveier knyttes sammen. Oppgradert bygate fra Osloveien i sør til Hønengata i nord gir en effektiv og trygg hovedakse også for myke trafikanter. Nye gang- og sykkelbruer gir snarveier over elvene. Sammenhengende blågrønne strukturer i sentrum og elvelangs gir attraktive ferdselsårer for gående og syklende. Videre skal det etableres flere trygge sykkelparkeringer og tilrettelegges for utleie av bysykler. Bilparkering i sentrumskjernen reduseres gradvis over tid og det etableres parkeringer i utkanten av sentrum for overgang til gange, sykkel og kollektivtransport.
Tilrettelegge for kollektivtransport	70 prosent av befolkningsveksten i Ringerike kommune skal kanaliseres til Hønefoss, resten langs kollektivakser og knutepunkter i nærsentre. Dette bidrar til å legge grunnlag for hyppige og pålitelige bussavganger. Fremkommelighet for buss sikres langs hovedaksene gjennom blant annet egne kollektivraseer, kantstopp og at buss gis fortrinn foran biler i lyskryss der det er mulig. I tillegg planlegges en ny bro som gir snarvei for kollektivtransport over Petersøya. Togstasjonen knyttes bedre sammen med sentrum og høy arealutnyttelse rundt stasjonsområdet gir god tilgjengelighet til miljøvennlig transport.
Tilrettelegge for klimanøytrale kjøretøy	Ringerike har et stort omland og mange besøkende. Det blir derfor viktig å tilrettelegge slik at det blir lett å velge klimanøytrale alternativer, selv for de som er avhengig av bil. Derfor har byplanen krav om tilrettelegging for lademuligheter for elbiler på både private og offentlige parkeringer.

C. Blågrønne strukturer skal fremme folkehelse og friluftsliv

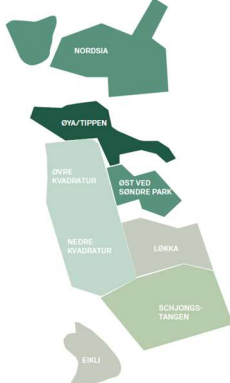
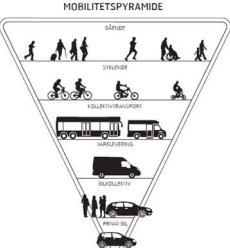
Friluftsområder og blå og grønne lunger i nærmiljøet legger til rette for fysisk aktivitet i hverdagen og bidrar til helse og trivsel. Et viktig mål i byutviklingen i Hønefoss er å beholde eksisterende og skape nye blå og grønne byrom som gir opplevelseskvalitet, ivaretar naturmangfold, bidrar til overvannshåndtering og generelt gode byroms- og uteromskvaliteter. Det prioriteres å skape sammenhengende blågrønne strukturer fra fossen til Søndre torg og videre til Livbanen, Søndre Park og Petersøya. Elvelangs utvikles til en sammenhengende ferdselsåre for gående og syklende fra Søndre park til Schjongslunden.

D. Redusere forurensning

Redusert biltrafikk i sentrum og langs hovedveiene vil gi bedre lokal luftkvalitet og reduserte støyplager. I sentrumsområder som per i dag er utsatt for lokal luftforurensning og støy pålegges det ved etablering av ny bebyggelse avbøtende tiltak for å forebygge helseutfordringer. I områder med forurenset grunn skal det gjøres miljøtekniske grunnundersøkelser og utarbeides tiltaksplan før det kan iverksettes tiltak som medfører inngrep i grunnen. For å hindre spredning av miljøgifter og partikler ut i vassdraget stilles det krav til vurdering av miljørisiko og miljøoppfølgingsprogram ved større tiltak nær vassdragene.

Fire Prinsipper – Oppfordringer til en god by

Oppfordringer til en god by	
Forbind 	Hønefoss inneholder bebyggelse fra det mest urbane og tette, til en mer åpen bebyggelse mot det grønne landskapet og elva. Ved å forsterke forbindelse fra elva og inn til Søndre torg, som er byens storstue, styrkes bruken og bevisstheten rundt elvebyen Hønefoss.
Fortett 	Hønefoss består av mange nabolag med ulik identitet og karakter. Gjennom å bygge videre på disse karakterene, fortette med god balanse mellom ny utvikling og ivaretagelse av kulturarv, og skape god sammenheng mellom bygg og uteområder skal det skapes mer smidige overganger mellom de ulike bydelene.
Forsterkt	I Hønefoss samles de sosiale forbindelsene rundt den sentrale byromsaksen som strekker seg fra Nordre torv, gjennom Tømmertorget via Søndre torv og nedover Storgata. Dette er Hønefoss' sosiale rygggrad. En tydeligere sammenheng, nye byrom i blant annet

	Tømmertorget og forskjøning av veier og gater skal sammen bidra til å forsterke denne aksen.
Prioriterer 	Det gjøres viktige prioriteringer for en ny og grønnere mobilitet i Hønefoss. Gående og syklende prioriteres høyst, og privatbilen lavest. Dette gjør at byen utvikles på menneskenes premisser, med gater som oppleves mer inviterende og mindre støyende. Sammen med planlegging for et redusert transportbehov blir det lettere for bilistene å la bilen stå.

Prioriterer – Ny grønn mobilitet

For å nå målet om nullvekst i personbiltransporten, er det nødvendig at mål og strategier i regionale og lokale planer samsvarer. I byplanen legger vi vekt på syklist og fotgjenger, noe som danner grunnlaget for en by hvor transportbehovet er minst mulig, og der et robust og fleksibelt transportsystem for fotgjenger, syklist og de som reiser kollektivt prioriteres høyt.

Kommunen ønsker prioritering av trafikantgrupper i følgende rekkefølge:

1. Gående
2. Syklende
3. Kollektiva
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.

De viktigste prinsippene for en bygate er:

1. Gater uten rekkverk, og midtrabatter mellom kjøreretninger og mellom fotgjenger og kjørebane.
2. To kjørefelt og begrenset med svingefelt.
3. Tosidige og brede fortau.

4. Definerte kanter med bymessig utforming. Det vil si markerte og lave fortauskanter, kanter på grøntrabatter og velpleid vegetasjon.

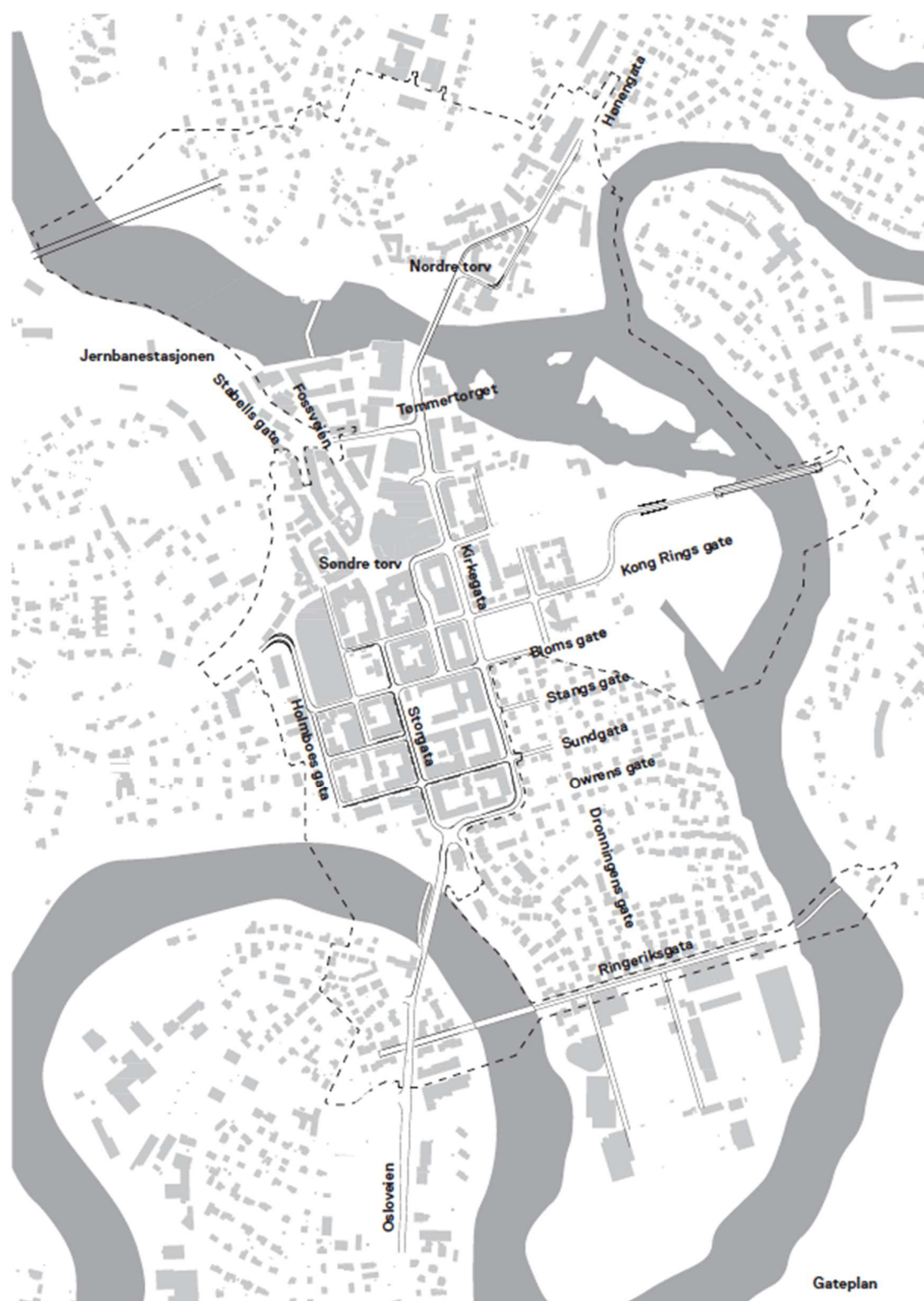
I enkelte kryss i Hønefoss er det av hensyn til trafikkavviklingen og robustheten til veisystemet anbefalt å ikke fjerne svingefelt.

Planen viser ensidige sykkelveier. Dette grepet er gjort av trafiksikkerhetsmessige grunner med blant annet store trafikkmengder og vanskelighet for å skille sykkel- og kollektivtraseene. De ensidige sykkelveiene korresponderer også bedre med tilknyttede sykkelsystemer utenfor bysentrum. I byplanen legger vi vekt på syklist og fotgjenger, noe som danner grunnlaget for en by hvor transportbehovet er minst mulig, og der et robust og fleksibelt transportsystem for fotgjenger, syklist og de som reiser kollektivt prioriteres høyt. Alle skal ha tilgang til flest mulig funksjoner som handel, turområder, barnehage, skole og helsetilbud innenfor 10 minutters gangavstand fra der de bor.

Fra vei til gate

Veier som skal transformeres til gater	
Storgata	Sentrum's viktigste grønne gate, og hovedgate for gående. Gaten etableres med brede fortau med regnbed og trær på østsiden, og beholder noe gateparkering langs vestsiden. Gaten er kjøregate mellom Owrengate og Kong Rings gate, med sykling i kjørebane i blandet trafikk. Fra Kong Rings gate til Søndre torv er Storgata gågate. Gaten kan i framtiden utvikles som sambruksgate.
Osloveien/ Owrens gate/ Kongens gate:	Byens boulevard, og hovedtransportgate gjennom sentrum for buss, sykkel og bil, er en bred gate, med regnbed og trerækker langs vestsiden. Gatesnitt med kjørebane, kollektivfelt, svingefelt og gjennomgående dedikert sykkeltrasé. Tosidig fortau og grønn rabatt/regnvannsbed med trær langs kjørebane på vestsiden.
Sundgata	Gata er kjøregate, samlegate for overvann, og parkeringsgate. Opparbeides med regnbed, trær og parkering langs sydsiden av gateløpet.
Bloms gate:	Gata er kjøregate vest for Storgata, med noe parkering i kvartalet nærmest Storgata. På østsiden av Storgata etableres den som en gågate/ oppholdsgate med regnbed og trær frem til Kongens gate.
Stangs gate/ Holmboesgate:	Gata er kjøregate og viktig øst-vest forbindelse gjennom kvadraturen. Holmboes gate opparbeides med bymessig karakter og beplantning langs østsiden av gateløpet.
Kong Rings gate:	Dette blir en viktig gang og sykkelforbindelse inn til sentrum fra øst, når broforbindelser over Petersøya etableres. Gaten formes som bygate med tosidig fortau på hele strekningen fra Petersøya til Kuben/ Nordenhovsgata. Strekningen mellom Kvernberggata og Kongens gate utvides i nord og etableres som hovedforbindelse til Søndre park, med regnbed og trebeplantning, som knyttes sammen med busstasjonen.
Kirkegata:	Viktig grønn akse og gangakse i øst-vest retning gjennom sentrum over Søndre torv. Øst for torget kobler gaten seg til busstasjonen og den grønne aksene som forbinder kvadraturen med Søndre park og kirkegården på østsiden av Kongens gate. Fra Nordenhovsgata frem til Kvernberggata vil den være gågate med regnbed og gatebeplantning. Gaten kan ha noe parkering mellom Søndre torv og Kvernberggata.

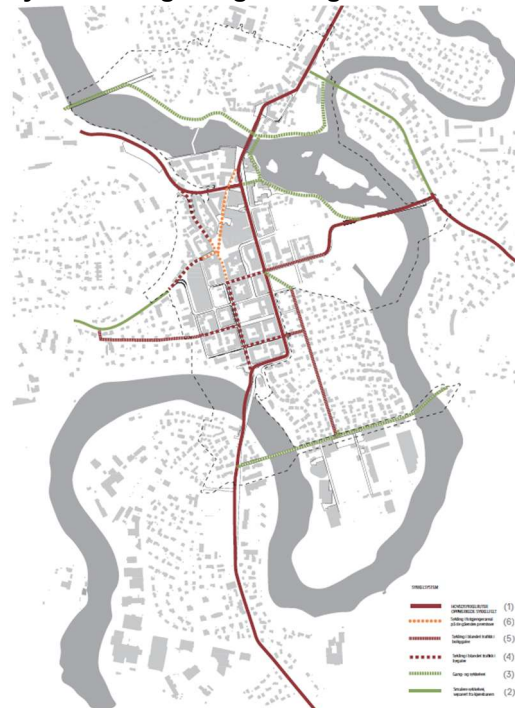
	Øst for Kvernberggata er Kirkegata kjøregate.
Kvernberggata:	Gata er byens nye holdeplass for buss på strekningen mellom Stangs gate og Kirkegata, og er en viktig grønn forbindelse fra Søndre torv via busstasjonen til Søndre park i øst. Gata er bred, og har brede fortau. Den øvre delen mellom Kong Rings gate og Kirkegata og hjørnet ved Kong Rings gate opparbeides som grønt torg med oppholdsareal, trær og regnbed. Syd for den videregående skolen etableres gaten som gangforbindelse gjennom kvartalene frem til Owrens gate i syd.
Stabellsgate/ Soknedalsveien:	Adkomsten til byen fra jernbanestasjonen, og en viktig ledegate for overvann fra Riperbakken ned til Søndre torv. Det er en smal bygate og kjøregate med tosidig fortau i øvre del ned til Flattumsgate. Fra Flattumsgate via Søndre torv til Storgata er gaten gågate (som i dag).
Fossveien:	Viktig gangforbindelse mellom Søndre torv og Tømmertorget. Gågate med trebeplantning og regnbed.
Arnemannsveien:	Veien fungerer som hovedadkomst til stasjonen og etableres som kjøregate med tosidig fortau og dedikert sykkelvei langs sydsiden av gaten.
Dronningens gate:	Viktig grønn forbindelsesgate for gående fra sentrum og grøntdraget via Søndre park til Schjongslunden. Gaten bør beholdes som enveiskjørt gate som i dag.
Ringeriksgata:	Gaten utvikles som aktivitetsgate med torg og oppholdsarealer i tilknytning til Schjongslunden idrettspark. Kobler seg til byen i øst og vest med nye gangbroer over elva.



Relevante temaer til mobilitet i Hønefoss

Relevante temaer til mobilitet fra Kvalitetsprogram for Hønefoss 2040

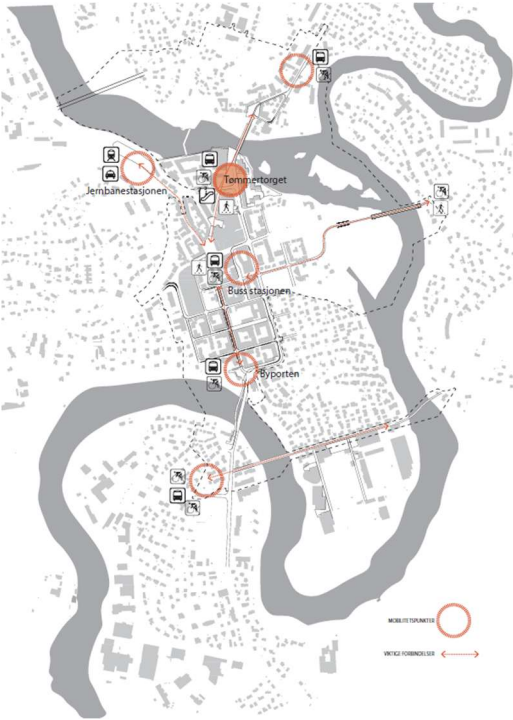
Sykkel: Mangfoldige muligheter

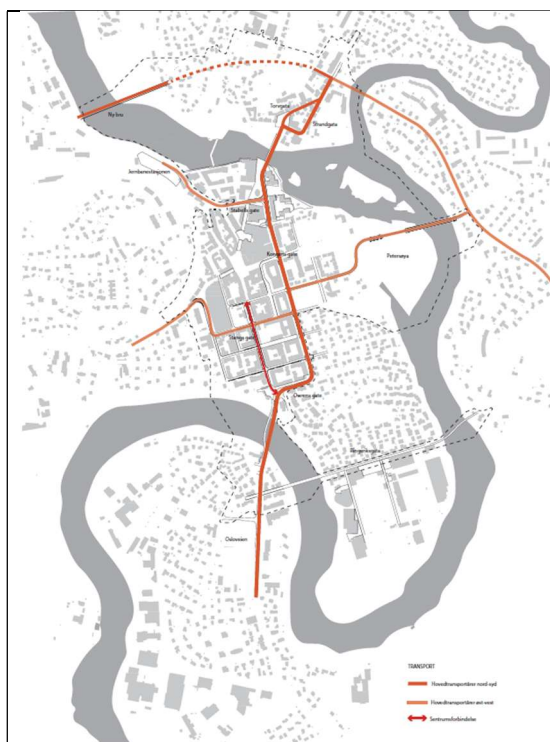


Sykkelsystemet er inndelt i hovedsykkeltraséer og sekundærsykkeltraséer, der hovedsykkeltraséen følger Osloveien – Owrens gate – Kongens gate – Hønefoss bru – Nordre torv – Hønengata, samt Vesternbakken – Petersøya – Kong Rings gate og Arnemannsveien. Tilretteleggingen avhenger av tilgjengelig areal, potensielt antall syklende og gående og ev. prioritering av gående.

Vi har seks kategorier for ulik grad av tilrettelegging for sykkel:

1. Bred sykkelvei separat fra kjørebane og fortau på strekninger med potensiale for mange syklende (og gående) – Osloveien, Kongens gate, Hønengata, Arnemannsveien, Vesterngata og Petersøya
2. Smalere sykkelvei, separat fra kjørebane og fortau på strekninger med potensiale for en del syklende og mange gående, for eksempel skoleveier og veier med smalere tverrsnitt – Askveien, Vesterngata og bruer til Schjongslunden
3. Gang- og sykkelvei på strekninger med potensiale for en del syklende og gående, for eksempel i ytterkant av byen eller sykkelforbindelse utenom vei – Elvelangs og Livbanen
4. Tilrettelegging for sykling i blanda trafikk i sentrum, med lav fartsgrense, ingen eller ensidig gateparkering med sikkerhetssone mot kjørebanen, smalere gatetverrsnitt og skilting/markering av sykkelrute – Storgata, Kong Rings gate (vest), Bloms gate (øst), Sundgata (vest), Stabells gate, St. Olavs gate og Ringeriksgata.
5. Tilrettelegging for sykling i blandet trafikk i boligkater, med lav fartsgrense, ingen eller begrenset gateparkering, smalt gatetverrsnitt og skilting/markering av sykkelrute Kong Rings gate (øst), Bloms gate (vest), Sundgata (øst), Dronningens gate
6. Rolig sykling i gågate på de gåendes premisser – Søndre torv og omkringliggende gågater
Premisser for tilretteleggingen nevnt ovenfor, og vist i kart, er at Ringeriksgata tilrettelegges for sykling i kjørebanen uten parkering (ev. kantsteinsparkering parallelt med kjørebanen på

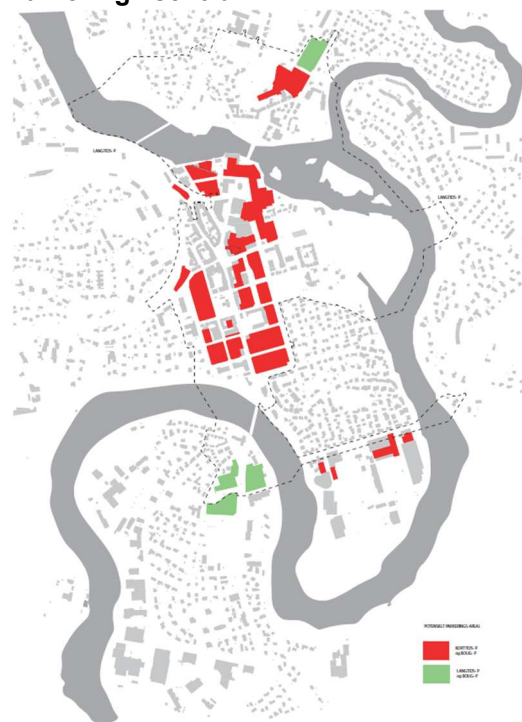
	en side), samt at Petersøya-forbindelsen er forbeholdt gående og syklende.
Mobilitet 	Et av byplanens mål er økt mobilitet. Økt mobilitet innebærer at det skal bli lettere å bevege seg i og gjennom byen, for alle trafikanter. Samtidig skal veksten i trafikk dreies mot kollektiv, gange og sykkel, mens privatbilen får lavere prioritet. På denne måten ønsker vi at det skal bli mindre biltrafikk, kø, støy og forurensning gjennom byen. For å få til denne utviklinga er vi avhengig av å gjøre endringer i kryss, i gateprofiler, i hvordan ulike trafi kantgrupper prioriteres og ved å justere enkelte veitraseer. Nytt kryss sør for Hønefoss bru er et svært viktig punkt i transportnettet i Hønefoss, og foreslått endring åpner for gode løsninger her som muliggjør god tilrettelegging for alle trafi kantgrupper gjennom krysset og over Hønefoss bru. Dagens og framtidige busstraseer følger hovedaksen nord-sør via busstasjonen og Storgata, samt Arnemannsveien forbi stasjonen mot vest og over Vesterntangen mot øst. Mulige framtidige traseer avviker noe inn mot stasjonen fra nord og sør og mellom sentrum og Vesterntangen. Både jernbanestasjonen og busstasjonen i sentrum vil være viktige kollektivknutepunkt i framtida, og lokalbussene bør betjene begge stasjoner. Dette er ivarettatt i planen ved nye holdeplasser i sørenden av Hønefoss bru, ved jernbanestasjonen og ved ivaretagelse av dagens kapasitet på busstasjonen.
Hoved transportåre: Viktige forbindelse for alle trafikanter	Viktige transportåre inn mot Hønefoss sentrum inkluderer nord-sør forbindelsen: - Osloveien - Owrens gate - Kongens gate - Hønefoss bru - Torvgata/Strandgata - Hønengata, samt øst-vest forbindelsene: - Vesterngata - Ole Thorkelsens vei - Vesterbakken, Arnemannsveien - Soknedalsveien og Stangs gate - Holmboes gate - Askveien. Planen muliggjør også en ny trasé mellom stasjonen og Hønengata. I tillegg er Storgata en viktig



sentrumsforbindelse. Disse forbindelsene er vesentlige for mobilitet med både bil, buss, sykkel, gange og næringstrafikk.

Varelevering trenger adkomst til Søndre torv og gatene rundt. Dette er ivarettatt i foreslått plan gjennom vei- og kryssutforming som gir like god, eller bedre løsninger enn i dag. Bussrutenettet opprettholdes tilsvarende dagens, med mulighet for enkelte justeringer. Planen legger opp til bussprioritering på problempunkter i nord-sør aksen.

Parkering i sentrum



Parkeringstilgang og -styring er viktige verktøy for å redusere trafikkmengden og nå nullvekstmålet. Hønefoss trenger en tydelig parkeringsstrategi som styrer og begrenser parkeringstilgangen i sentrumsområdet. Det må tilrettelegges for korttidsparkering sentralt, mens tilgangen på langtidsparkering må begrenses og flyttes til utkanten av sentrum. I tillegg må total parkeringstilgang på sikt reduseres.

Følgende fire punktene gir nødvendige føringer for parkeringsarbeidet i Hønefoss:

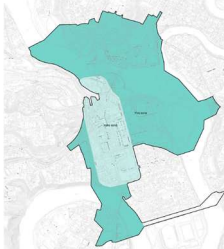
1. Prioritere mellom følgende brukergrupper:
 - a. Forflytningshemmede
 - b. Varelevering
 - c. Korttidsbesøkende
 - d. Langtidsparkering
2. Arbeide aktivt for å fortette sentrumsområdet og redusere omfanget av parkeringsplasser på bakkeplan – bygge ned flate parkeringsplassene.
3. Innføre tiltak som stimulerer til mindre langtidsparkering/arbeidsparkering, for å redusere bilkjøring i forbindelse med arbeidsreiser – flytte

langtidsplassene til utkanten av sentrum og i p-hus.

	4. Tilrettelegge for et godt tilbud for innfartsparkering ved stasjonen og viktige holdeplasser for å gjøre det mulig for flere å reise kollektivt på lengre reiser – i utkanten av bysonen. Potensielle parkeringsareal inkluderer både korttidsparkering i sentrum og langtidsparkering i ytterkant av sentrum, samt boligparkering
--	---

Parkeringsstrategi Hønefoss 2020-2030

Fokuset i parkeringsstrategien er først og fremst på tiltak på kort sikt innenfor avgrensningen til områderegulering Hønefoss. Parkeringsstrategien viderefører målsettinger som er detaljert i byplanen for å stimulere og vitalisere handel, service, kultur og bosetting i sentrum.

Innsatsområde	Relevante kommunale tiltak
Avgrensing of parkeringssoner 	Virkeområde for parkeringsstrategien følger avgrensningen til Områderegulering Hønefoss, byplanen, med unntak av Ringeriksgata som holdes utenfor. Dette er første steg på vei mot en parkeringsstrategi. Den skal ivareta to hensyn. Vi skal både bygge opp under nasjonale mål om nullvekst i personbiltransporten, samtidig som vi skal gjøre byen attraktiv og tilgjengelig for alle. Parkeringsstrategien for sentrum er første skrittet på veien til en parkeringsstrategi for hele Hønefoss for å nå målene for ønsket byutvikling som ligger i byutviklingsstrategien (2018). På sikt vil det være naturlig å utvide parkeringsstrategien til å gjelde for hele Ringerike kommune i takt med utviklingen av kommunen. Nå er fokuset først og fremst på tiltak på kort sikt innenfor avgrensningen til områderegulering Hønefoss. Parkeringsstrategien viderefører målsettinger som er detaljert i byplanen for å stimulere og vitalisere handel, service, kultur og bosetting i sentrum.
Mål	1. Hønefoss skal være attraktiv som bosted, handelsby og regionshovedstad. 2. 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. 3. Parkeringspolitikken skal bidra til et levende sentrum og virke dempende på bruk av bil til arbeidsreiser. 4. Parkeringspolitikken skal redusere behov for areal til parkering i sentrum og bygge opp under nasjonale, regionale og lokale mål om nullvekst i personbiltransporten. 5. 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.
Strategier	Strategi 1 – Prioritering av bilgrupper <u>Forflytningshemmede</u> Parkeringsstrategien skal sikre parkeringsplasser i sentrum for parkering for forflytningshemmede. Kommunen vil opparbeide flere slike parkeringsplasser for å oppfylle kravet om parkering for forflytningshemmede.

	Varelevering Det skal jobbes for å bedre tilgjengeligheten for varelevering på gitte tidspunkter der det er nødvendig i byen. Dette gjelder også gågater. Korttidsparkering Det er ønskelig at så mange som mulig får god tilgjengelighet til byen. Derfor prisregulerer kommunen p-plasser nær Søndre Torv slik at besøkende opplever tilgjengelige korttidsparkeringsplasser. Målet er å bygge opp under sentrumshandelen der. Langtidsparkering P-plasser tar opp mye areal i en by, men er nødvendig for å bygge opp under handel og aktiviteter. Derfor etablerer kommunen langtids p-plasser bevisst i litt avstand til Søndre Torv slik at de som har behov for å parkere billigere over lengre tid får muligheten til det, samtidig som personer på kortere besøk lettere finner tilgjengelige p-plasser nært Søndre Torv. Strategi 2: Nye parkeringsnormer med lavere minimums- og maksimumsnorm i sentrum I sentrum bør parkering for både bolig- og næringsutbygging samles og plasseres under bakken ved inngangen til hvert utbyggingsområde, eller i større anlegg. Områderegulering Hønefoss regulerer at ved behov for mer enn 10 parkeringsplasser innenfor et felt skal minst 85 % av parkeringsplassene ligge under terreng. Tiltak til Strategi 2: - Parkeringsnormen revideres ved neste kommuneplanrullering. - De nye normene setter både minimum- og maksimumskrav til parkering i sentrumsområdene og resten av kommunen. - Parkeringsnormen legger opp til parkeringssoner, både for sentrum, stor-Hønefoss og resten av kommunen.
	Strategi 3: Riktig antall, prising og plassering av p-plasser Kommunen skal gå foran som et godt eksempel og bruke sine p-plasser til å bygge opp under aktiviteter i sentrum av byen. Ved å ha jevn rullering av biler på korttidsplassene i indre sone og skyve langtidsparkeringen til ytre sone, vil flere få mulighet til å kjøre inn til byen og bruke den. Dette forutsetter riktig dimensjonering, regulering og prising av p-plassene. Gjennom samarbeid og/eller forpliktende avtaler med gårdeiere og næringsdrivende i sentrum skal kommunen stille plassene sine til rådighet slik at det bygges opp under aktiviteter i sentrum og inviterer til handel. Ved kommunens disponering av egne parkeringsplasser og i dialogen med andre eiere av parkeringsplasser, skal det også vurderes å transformere enkelte parkeringsplasser i sentrum der dette kan skape attraktive byrom og gode ferdselsårer for gående og syklende. Kommunen sikrer tilstrekkelig med parkering for forflytningshemmede i tråd med parkeringsforskriften. For å øke tilgjengeligheten på parkeringsplasser i sentrum viderefører kommunen betaling for el- og hydrogendrevet motorvogner. En bil tar like mye plass i bybildet uavhengig av utslipp. Endring av vegtrafikkloven begrenser takstnivået til 50 % av

	ordinær pris for el- og hydrogendrevet motorvogner. For øvrig skal det i tråd med parkeringsforskriften etableres flere parkeringsplasser med lademulighet. Tidsrommet det innkreves p-avgift forblir uendret. <u>Indre sone</u> - Det skal være høyere priser på kommunale p-plasser i indre sone enn i ytre sone. Dette for å få til økt rullering av parkerte kjøretøy. For å stimulere til økt bruk av byen tilbyr kommunen 2 timers gratis parkering i indre sone. <u>Ytre sone</u> - Kommunale p-plasser i ytre sone skal være avgiftsbelagte. I ytre sone legger kommunen opp til tilstrekkelig antall rimelige p-plasser som støtter opp under sentrumshandelen.
	Tiltak til Strategi 3 - 2 timers gratis parkering på kommunale plasser i indre sone - Endre takster på alle avgiftsbelagte kommunale p-plasser i ytre sone - Tider for p-avgift: - Hverdager 07.00 -17.00 (som før) - Lørdager: 07.00 – 17.00 (som før) - Søndag: gratis (som før) - Lage en plan over når og hvor nye p-plasser for langtidsparkering skal etableres, inkludert ladestasjoner for elbiler. Dette ses i sammenheng med målet om at parkeringer etableres i utkanten av sentrum for overgang til gange, sykkel og kollektivtransport, samt pendlerparkering for overgang til kollektivtransport. - Prosjektere p-hus - Etablere nye p-plasser for forflytningshemmede - Innføre halv takst for el- og hydrogendrevet motorvogner på kommunale plasser
	Strategi 4: Sambruk av parkeringsarealer i sentrum - Kommunen skal jobbe for å begrense antall p-plasser i sentrum som står ubrukt store deler av døgnet fordi man trenger parkeringstillatelse. Arealer i sentrum er kostbare og bør ikke stå tomme.
	Tiltak til Strategi 4 - Søke samarbeid med utdanningsinstitusjonen (Ringerike videregående skole) for bruk av p-plassene etter arbeidstid og i helgene. - Gjøre parkeringsplassen på Rådhuset tilgjengelig for alle etter arbeidstid og i helgene.
	Strategi 5: Opprettholde og etablere sykkelparkering For å legge til rette for økt sykkelbruk skal kommunen etablere gode og til en viss grad varierte typer parkeringsmuligheter for sykkel så nært reisemål og sykkelruter som mulig. Viktige reisemål er skoler og utdanningsinstitusjoner, barnehager, arbeidsplasser, kollektivknutepunkter og holdeplasser, offentlige kontor- og servicefunksjoner, butikker, rekreasjonsområder og kultur- og idrettsarenaer. Det må være enkelt, trygt og tørt å låse sykkel i Hønefoss. Gode løsninger er viktig for å få sykkelandelen opp.
	Tiltak til Strategi 5 - Investere i eksisterende og nye sykkelparkeringer i byen.
	Strategi 6: Sikre god overgang fra personbil til tog

	Kommunen skal være en pådriver for å få tilstrekkelig med parkeringsplasser i forbindelse med ny IC-stasjon i Hønefoss. God overgang mellom jernbane og andre transportmidler er viktig for å få flere til å benytte tog i hverdagen.
	Tiltak til Strategi 6 - Samarbeide med aktuelle myndigheter for å sikre tilstrekkelig med p-plasser tilknyttet ny IC-stasjon.

Folkehelseoversikten 2023-2027

Folkehelseoversikten gir en samlet oversikt over helsetilstanden til befolkningen og faktorer som påvirker denne. Oversikten skal identifisere folkehelseutfordringer og ressurser i kommunen, samt vurdere årsaksforhold og konsekvenser.

- *Folkehelse* defineres som befolkningens helsetilstand og hvordan helse fordeler seg i befolkningen.
- *Folkehelsearbeid* er samfunnets innsats for å påvirke faktorer som direkte eller indirekte fremmer befolkningens helse og trivsel, forebygger psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, eller som beskytter mot helsetrusler, samt arbeid for en jevnere fordeling av faktorer som direkte eller indirekte påvirker helsen.

Befolkningen - Hovedtrekk for Ringerike

- Ringerike har flere eldre over 80 år sammenlignet med fylket og landet som helhet. I kommunen er det beregnet en dobling av antall personer over 80 år fra 2020 til 2040.
- Stadig flere i Ringerike tar høyere utdanning og fullfører sin utdanning. Ringerike har allikevel færre personer enn landet som helhet med videregående eller høyere utdanning i alder 30-39 år.
- Forventet levealder hos kvinner er 83,1 år og for menn 79,7 år. Dette er litt lavere enn både landet og fylket som helhet. *Levealderen i Ringerike har likevel en positiv utvikling.*

Miljøfaktorer: Fysisk og sosialt – Hovedtrekk for Ringerike

- Byen og tettstedene har ikke god nok universelt utformede tilgang til og i offentlige bygg, torg, parker, turstier og friluftsområder.
- Flere av de kommunale ungdomsskolene har ikke uteoppholdsarealer som er utformet og tilrettelagt for varierte aktiviteter for alle elever uavhengig av funksjonsevne.
- Flere opplever at det gang- og sykkelveier ikke er godt nok utbygde.
- Ungdom opplever behov for flere møteplasser.
- Det er en økning i andel ungdom som opplever ensomhet.
- Geografiske forskjeller i valgdeltakelse.
- Flere innbyggere mener at kollektivtilbudet ikke er godt nok.
- Kommunen har gode muligheter for uorganisert friluftsliv i naturlige omgivelser og urbane friluftsområder.
- En sterk frivillighet, gode møteplasser for frivilligheten og nettverk på tvers av frivillige foreninger.
- Hønefoss by har et rikt kulturtilbud, med et godt og variert kulturskoletilbud fra kommunale og private aktører.

Helsefremmende bestemmelsesfaktorer

Folkehelseundersøkelsen 2021 spurte “opplever du at gang- og sykkelveier er godt utbygde i ditt nærområde”. Svarene viser at Ringerike ligger betydelig under snittet for Viken samlet. Men lokale undersøkelser viser også stor variasjon i hvordan folk opplever dette, og at det er geografiske variasjoner. De fleste i Ringerike opplever samtidig at det er enkelt å komme seg til natur- og friluftsområder, inkludert parker og andre grøntarealer.

Kollektivtilbud

Kollektivtransport bidrar til at folk kommer seg dit de skal, enten det er på jobb, skole eller til butikken. Kollektivtrafikken er med på å holde et samfunn i gang. 70% av eldre i Norge rapporterer at kollektivtilbudet er av stor betydning for livskvalitet¹⁰¹.

De aller fleste husholdninger i Norge disponerer bil, samtidig er det mange som er avhengig av offentlig transport. Lokal data viser at innbyggere i Ringerike opplever at dagligvarebutikk og busstilbud er de to viktigste tilbudene. Busstilbud var viktigere for folk i distriktene¹⁰². 81

Tall fra Ungdata undersøkelsen 2021 viser at 36% av ungdom i Ringerike mener kollektivtilbudet er "nokså bra", 22% mener det er "svært bra" og 22% opplever tilbudet verken bra eller dårlig. Figur 44 viser at bare 39% i Ringerike opplever offentlig transport som god eller svært god tilgang¹⁰³.

Skader og ulykker – Hovedtrekk for Ringerike

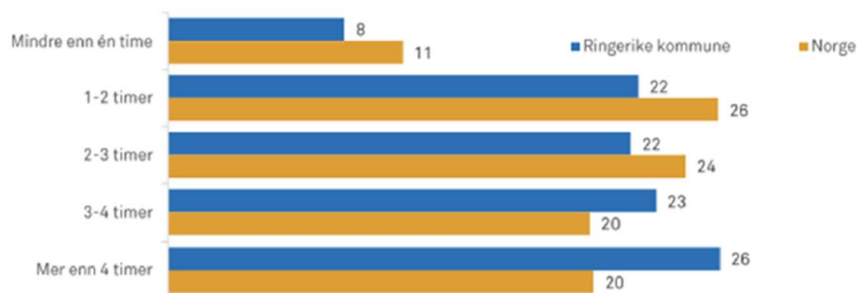
- Flere personer behandlet i sykehus sammenlignet med landet.
- Ringerike ligger betydelig over landsgjennomsnittet i antall selvmord.
- Noe flere hoftebrudd enn landsgjennomsnittet.

Vei og trafikksikkerhet

Det offentlige vegnettet i Ringerike består av (omtrentlige tall) 95 kilometer europaveg, 66 kilometer riksveg, 196 kilometer fylkesveg og 292 kilometer kommunale veger. Det er 68 kilometer med gang- og sykkelveg og fortau som kommunen forvalter. I løpet av tiårsperioden 2010 – 2019 er det i snitt cirka 54,5 ulykker med personskafer per år i Ringerike kommune, selv om det i de siste årene av perioden har vært langt færre ulykker enn i starten av perioden. Av dette var 19% av de involverte i ulykkene, hardt skadde eller drept. Det er en positiv utvikling, i form av at det totalt antall skadde/drepte er mer enn halvert i siste del av perioden. Tallene på trafikkskade er likevel høye, og det er kommunens klare mål å redusere antall ulykker i de kommende årene.

Helserelatert atferd – Hovedtrekk for Ringerike

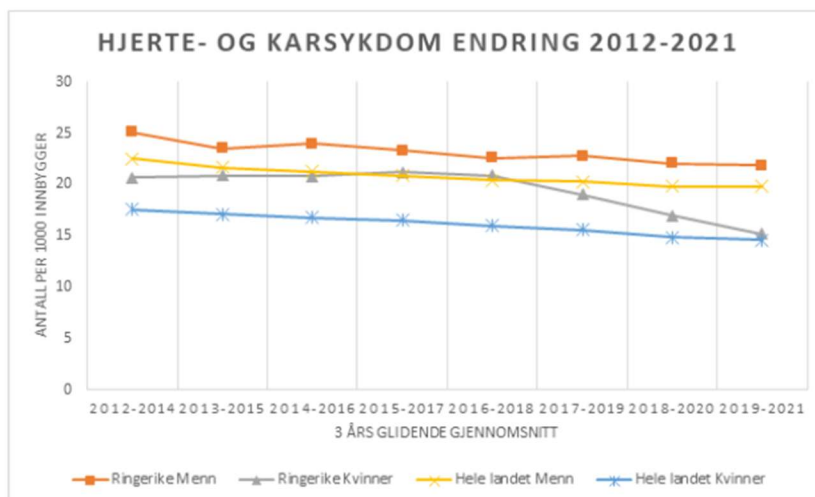
- Barn og unge i Ringerike har høyere skjermtid på fritiden enn landsgjennomsnittet.
- Færre barn og unge som er med på faste fritidsaktiviteter sammenlignet med landsgjennomsnittet.
- 20% i Ringerike sier at de er minst 30 minutter moderat fysisk aktive 4 dager eller mer i løpet av en uke¹³⁵
- 24% av ungdommer i Ringerike har høyere skjermtid (mer enn 6 timer) i løpet av en dag, sammenlignet med landsgjennomsnittet på 14%. Barn i Ringerike har som ungdommene også en høyere skjermtid (mer enn 4 timer) sammenlignet med Norge.



Helsetilstand – Hovedtrekk for Ringerike

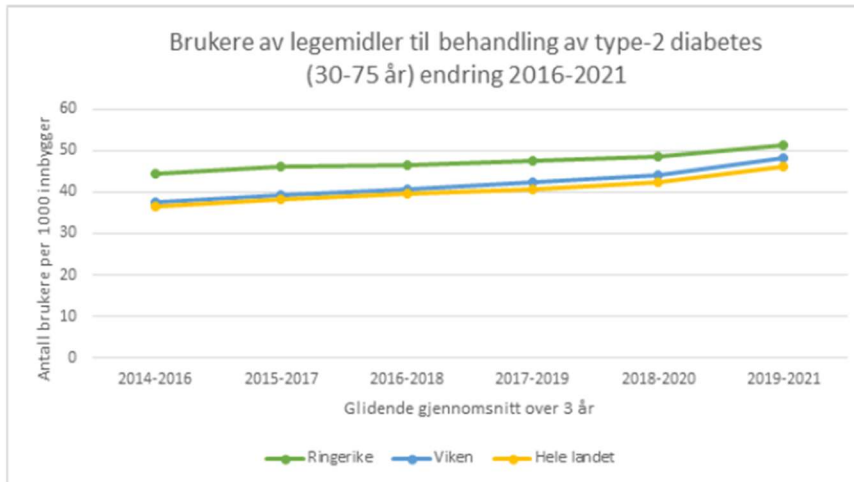
- Flere med psykiske lidelser og plager i alder 0-74 år sammenlignet med Viken og landet.
- Høyre andel kvinner som røyker sammenlignet med landet som helhet.

Hjerte- og karsykdom 2012-2021



Graf 26: Endring i antall unike personer med hjerte- og kardiagnose, tall for sykehusinnleggelse og dødsfall samlet, per 1000 innbygger standardisert, angitt som gjennomsnitt over 3-årsperioder for årene fra 2012-2021, for Ringerike kommune.

Type-2 diabetes



Graf 27: Brukere av legemidler forskrevet på resept til behandling av type-2 diabetes i aldersgruppen 30-75 år. Endring fra 2016-2021 for Ringerike kommune, Viken fylkeskommune og landet som helhet. Per 1000 innbygger.

Psykiske plager blant voksne

Rundt 18% av Ringerikes befolkning i alderen 0-74 år oppsøkte fastlege eller kommunal legevakt for psykiske symptomer og lidelser i perioden 2018-2020, mot 16% på landsbasis. Andelen er høyere blant kvinner (21%) enn blant menn (15%).

Siden 2012 har det vært en gradvis økning i antall personer som oppsøker fastlege eller legevakt for psykiske symptomer. Det er i aldersgruppen 25-44 år hvor prevalensen er størst, med rundt 22% som tok kontakt med fastlege eller legevakt i perioden 2018-2020. Mange av de som tar kontakt, tar kontakt på grunn av angst- og/eller depresjonssymptomer.

Helsedirektoratet – Ringerike kommune folkehelseprofil 2025

Folkehelsebarometer for kommunen

I oversikten nedenfor sammenliknes noen nøkkeltall for kommunen og fylket med landstall. I figuren og tallkolonnene tas det hensyn til at kommuner og fylker kan ha ulik alders- og kjønns sammensetning sammenliknet med landet. Klikk på indikatornavnene for å se utvikling over tid i kommunen. I statistikkbanken finnes flere indikatorer samt mer informasjon om hver enkelt indikator.

Vær oppmerksom på at også «grønne» verdier kan innebære en folkehelseutfordring for kommunen, fordi landsnivået ikke nødvendigvis representerer et ønsket nivå. Verdiområdet for de ti beste kommunene i landet kan være noe å strekke seg etter.

- Kommunen ligger signifikant bedre an enn landet som helhet
- Kommunen ligger signifikant dårligere an enn landet som helhet
- Kommunen er ikke signifikant forskjellig fra landet som helhet
- Kommunen er signifikant forskjellig fra landet som helhet
- Ikke testet for statistisk signifikans
- ◆ Verdien for fylket (ikke testet for statistisk signifikans)
- Verdien for landet som helhet
- Variasjonen mellom kommunene i fylket
- De ti beste kommunene i landet

Tema	Indikator (klikkbare indikatornavn)	Kommune	Fylke	Norge	Enhet (*)	Folkehelsebarometer for Ringerike
Befolkning	1 Andel barn, 0-17 år	18,1	19,6	20,1	prosent	
	2 Andel over 80 år	5,4	4,9	4,6	prosent	
	3 Andel 80 år+, framskrevet til 2050	10,2	9,9	9,7	prosent	
	4 Personer som bor alene, 45 år +	29,1	27,5	26,8	prosent	
	5 Befolkningsvekst	0,44	1	1,1	prosent	
Opvekst og levekår	6 VGS eller høyere utdanning, 30-39 år	74,8	77,8	81,5	prosent	
	7 Vedvarende lavinntekt, alle aldre	10,5	9,9	9,5	prosent	
	8 Inntektsulikhet, P90/P10	2,6	2,7	2,8	-	
	9 Leier bolig, 45 år +	14,5	14,7	12,6	prosent	
	10 Bor trangt, 0-17 år	17	17	18	prosent	
	11 Gjeld større enn 3 ganger inntekt	15,5	18,0	19,1	prosent	
	12 Unge som står utenfor, 15-29 år	11,2	11,0	9,9	prosent (a,k)	
	13 Mottakere av uførepensjon, 45-66 år	17,8	16,2	16,7	prosent (a,k)	
	14 Trives på skolen, 10. trinn	82	84	83	prosent (k)	
	15 Laveste mestringsnivå i lesing, 5. tr.	26	25	25	prosent (k)	
	16 Gjennomføring i vdg. opplæring	82	81	81	prosent (k)	
	17 Høy tilfredshet, Ungdata 2024	**	**	50	prosent (a,k)	
Miljø, sikkerhet og trykkel	18 Drikkevann, hygienisk kvalitet	100,0	95,1	97,0	prosent	
	19 Drikkevann, leveringsstabilitet	99,8	93,7	84,1	prosent	
	20 Luftforurensning, eksponert	32	54	50	prosent	
	21 Fritidsorganisasjon, Ungd. 2024	**	**	59	prosent (a,k)	
	22 Fornøyd m/ lokalmiljø, Ungd. 2024	**	**	66	prosent (a,k)	
	23 Kan svømme, 17 år	86	85	86	prosent (k)	
Helse-relatert atferd	24 Trener sjeldnere enn ukentlig, 17 år	29	29	28	prosent (k)	
	25 Skjermtid over 4 timer, Ungd. 2024	**	**	43	prosent (a,k)	
Helsestilstand	26 Røyking, kvinner	3	2,2	2	prosent (a)	
	27 Forventet levealder, menn	80,4	80,4	80,5	år	
	28 Forventet levealder, kvinner	83,1	84,0	84,1	år	
	29 Utd.forskjeller i forventet levealder	5,3	5,1	5,1	år	
	30 Fornøyd med helse, Ungd. 2024	**	**	66	prosent (a,k)	
	31 Psykiske plager, Ungd. 2024	**	**	15	prosent (a,k)	
	32 Overvekt og fedme, 17 år	25	22	22	prosent (k)	
	33 Tykk- og endetarmskreft, nye tilfeller	76	81	85	per 100 000 (a,k)	
	34 Vaksinasjonsdekning, meslinger, 9 år	97,2	97,4	97,2	prosent	

Forklaring (tall viser til linjenummer i tabellen ovenfor):

* = standardiserte verdier, a = aldersstandardisert, k = kjønnsstandardisert og ** = tall fra Ungdataundersøkelsen mangler. Les mer om mulige årsaker til at tall fra Ungdataundersøkelsen mangler [her](#).

Klimasmarte valg og folkehelse

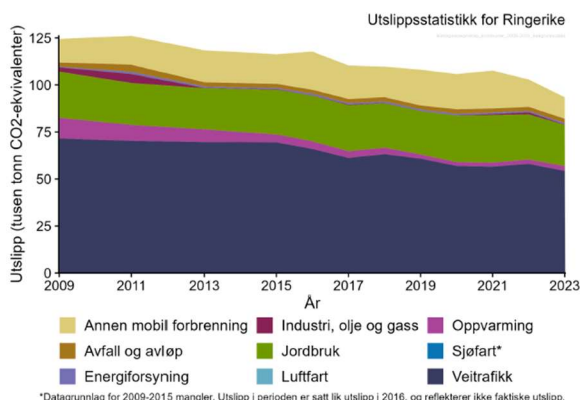
Det er mange synergier mellom innsats for å fremme folkehelsen, kutte utslipp og tiltak for å hindre eller redusere skader av klimaendringene, se figur 5. En friskere befolkning vil være mer motstandsdyktig og bedre rustet til å møte klimaendringene. En friskere befolkning vil også redusere behovet for helsehjelp, medisiner og medisinsk utstyr, som ofte har store utslipp av klimagasser.

Som forvalter av plan- og bygningsloven legger kommunene føringer for bruk av 83% av Norges arealer. Kommunene har derfor en viktig rolle med tanke på å kunne legge til rette for arealbruk som både er klimavennlig og som kan fremme folkehelsen.

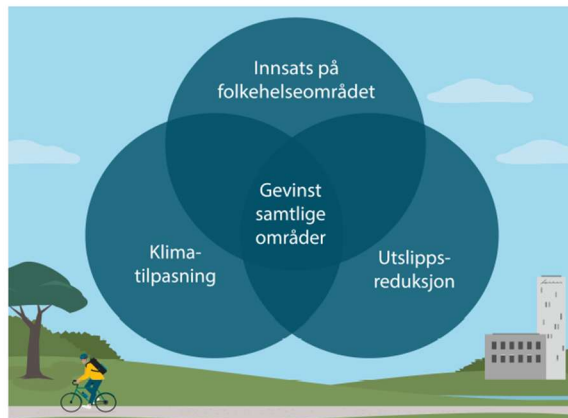
Som et eksempel, er gang- og sykkelveier positivt både for klimaet og for folkehelsen ved at det bidrar til redusert bilbruk og samtidig legger til rette for fysisk aktivitet. Et annet eksempel er fortetting, som kan bidra til kortere avstander til tjenester og tilbud og redusere

transportbehov. I forbindelse med fortetting er det samtidig viktig med gode uteområder, tilgang til grøntstrukturer og gode bomiljøer for alle. Klimatilpasning ved bruk av naturbaserte løsninger, som å bevare, restaurere eller etablere natur, kan også fremme folkehelsen.

Figur 4. Direkte utslipp av klimagassene karbondioksid, metan og lystgass i kommunen ([Miljødirektoratet](#))



Figur 5. Innsats for å fremme folkehelsen, utslippskutt eller klimatilpasningstiltak kan gi gevinst også på de andre områdene



Trafikksikkerhetsplan 2021-2025 (forlenget 2026-2029)

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Som veieier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Trafikksikkerhetsplan vår forlenget til 2026-2029

Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er en stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester. I tillegg er de eier av barnehager og skoler.

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom, voksen eller pensjonist. Kommunen ser et stort behov for å få utført tiltak for å sikre gående og syklende på og langs europa-, riks- og fylkesveiene. Andre tiltak i perioden er rettet mot skolevei og krysningspunkt.

Mål og strategier

Trafikksikkerhet – Målsetting og Strategier	
Målsetting	I den siste fireårsperioden har vi hatt et gjennomsnitt på ca. 9 ulykker og ca. 10,5 drepte og hardt skadde i trafikken per år. I perioden 2021 – 2025 skal det maksimalt være 5 ulykker per år i trafikken i Ringerike kommune, dette innebærer en reduksjon på minimum 45% i forhold til foregående fireårsperiode, og er i samsvar med den utviklingen vi har sett i kommunen den siste fireårsperioden.
Strategier	Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder: - Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring og sykkelhjelmer. - Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.

	- Redusere andelen av bilister som snakker i håndholdt mobiltelefon mens de kjører. - Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen. - Alle skoler er godkjent som trafikksikre skoler. - Alle barnehager er godkjent som trafikksikre barnehager. - Kommunen er godkjent som trafikksikker kommune. - Øke antallet km med gang- og sykkelveger.
--	---

Relevante innsatsområder og kommunale tiltak

Innsatsområde	Relevante kommunale tiltak
Barn (0-14 år)	- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skoleveg. - Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene. - Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler. - Tilgjengeligheten for å gå eller sykle til skolen bedres.
Eldre trafikanter og trafikant med funksjonsnedsettelse	- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
Gående og syklende	- Kommunen skal gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/drift for å sikre god trafikksikkerhet for gående og syklende på kommunale veger. - Kommunen skal, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelmer og reflekser. - Kommunen skal bidra til økt sykkelopplæring i skole og barnehage samt voksenopplæringen.
Møteulykker og utforkjøringsulykker	- Kommunen skal årlig utarbeide en prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal veg, og gjennomføre disse innenfor eksisterende økonomiske rammer.

Buskerud fylkeskommune planer og strategier

Relevante fylkesplaner og -strategier:

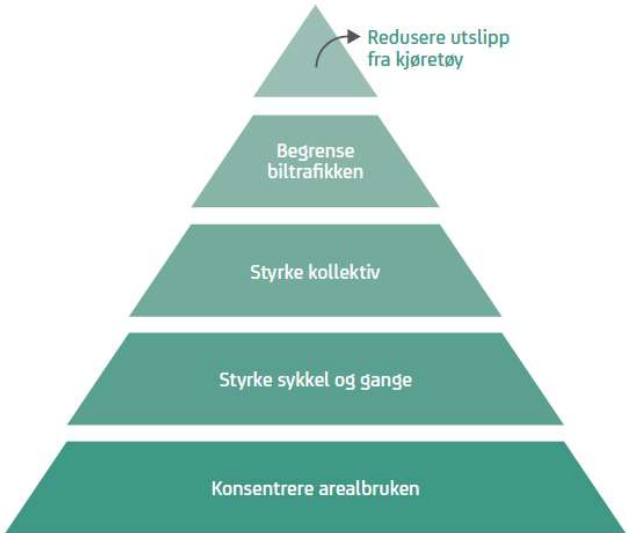
1. *Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035*
2. *Kollektivtransportplan Buskerud – Utvikling mot 2030*
3. *Samferdselsstrategi 2022-2033*
4. *Handlingsprogram samferdsel 2022-2025.*

Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035

Planen er til for at Buskerudsamfunnet legger til rette for at innbyggere, næringsliv og tilreisende opplever levende byer og tettsteder hvor det tilrettelegges for gode boligområder, handel og servicefunksjoner, arbeidsplasser og opplevelser. Planen skal fremme helse og trivsel ved å prioritere økt sykkel og gange, og tilgang til frilufts- og grøntarealer. Byer og tettsteder skal sette mennesket i fokus. Planen har en viktig rolle for ved å stede som er attraktive for næringsetableringer og at det er gode kollektivforbindelser for arbeidsreiser.

Planen gir felles mål og strategier for en ønsket utvikling i fylket. Den skal bidra til å fremme regionalt mangfold, støtte opp om fylkets fortrinn og knytte byer og tettsteder i fylket til den flerkjernet utviklingen i Osloregionen. Planens by- og tettstedsstruktur skal bidra til at både byene og distriktene oppnår vekst og utvikling. Byer og tettsteder skal styrkes som knutepunkter og attraktive steder å bo, arbeide og besøke.

Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035	
Kapital 3. Mål, innsatsområder og helhetsgrep	Hovedmål: Et sterkt og bærekraftig Buskerud med byer og tettsteder med gode levekår, reduserte klimagassutslipp og mindre transportbehov Innsatsområder med delmål: - By- og stedsutvikling: Attraktive, levende, miljø- vennlige og kompakte byer og tettsteder der mennesker trives - Arealbruk: Arealbruk som reduserer transportbehovet og styrker byer og tettsteder. - Transport: Et trafiksikkert, effektivt og miljøvennlig transportsystem. I byområdene skal veksten i persontransport tas med gange, sykkel og kollektiv. - Arealvern: Areal-, natur- og kulturressurser forvaltet i et langsiktig bærekraftig perspektiv.
Prioritering av Transport (side. 9-10)	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 tettstede

	- Utvikle et godstransportsystem som flytter tungtransport fra veg til sjø og bane - Ny teknologi som reduserer klimagassutslipp og effektiviserer transportsystemet
3.2 Samordnet areal- og transportplanlegging	- Byer og tettsteder må utvikles til bærekraftige lokalsamfunn med korte avstander mellom ulike gjøremål. Dette vil redusere arealforbruk og transportbehov og styrke grunnlaget for sykkel, gange og kollektivtransport. - Transportpyramiden (figur 1) viser at areal og transport må spille sammen for å nå målet om reduserte klimagassutslipp. Konsentrert arealbruk reduserer behovet for å bruke bil. Deretter må alternativene til bil, slik som sykkel, gange og kollektivtilbud, styrkes. På dette grunnlaget kan personbiltrafikken reduseres og nødvendig trafikk utføres mest mulig miljøvennlig. FIGUR 1 Transport- og klimapyramide  Kilde: Statens Vegvesen
3.3 By- og tettstedskultur i Buskerud	En utvidet bo- og arbeidsregion gir flere muligheter for både næringsliv og innbyggere-, men det øker behovet for transport. For å utnytte transportkapasiteten i begge retninger må pendlingen gå begge veier. Osloregion-samarbeidet påpeker derfor at de regionale byene på Østlandet må bli tilstrekkelig attraktive for etablering av arbeidsplasser og boliger. De peker konkret på Drammen, Hønefoss, Hokksund og Kongsberg som del av Regionens flerkjernet utviklingen. Regionale byer – Kjennetegn og funksjoner - Statlige og regionale offentlige funksjoner for hele fylket eller større region (bl.a. politi, høyskole, sykehus, rettsvesen, større kulturarenaer, m.m) - Handels- og servicefunksjoner for større region. - Stort antall arbeidsplasser - Kommunesenter - Nasjonalt (Drammen) eller regionalt kollektivknutepunkt (Hønefoss, Kongsberg), samt godt utviklet kollektivtilbud - Tett bolig- og arbeidsplassstruktur i og nær sentrum som muliggjør økt bruk av sykkel og gange

	- Vekstområde for bolig, arbeidsplasser og handel
Kapital 4 - Innsatsområder	
4.1 By og stedsutvikling	Sykkel, gange og kollektiv - Folkeliv og mange gående og syklende er kjennetegn på byer og steder som oppleves som attraktive. Sammenhengende og trygge gang- og sykkelanlegg gjør at flere sykler og går. - Det må utvikles kollektivløsninger tilpasset det enkelte sted, og føres en parkeringspolitikk som begrenser bilbruken samtidig som det tilrettelegges for nødvendig bilbruk.
4.2 Arealbruk	4.2.6 Parkering En samordnet parkeringsstrategi er et virkemiddel både for god by- og tettstedsutvikling og for å øke fremkommeligheten for nødvendig vegtrafikk. Strategien ses i sammenheng med lokalisering av handel og service (kap. 4.2.1), arbeidsplasser og næring (kap. 4.2.2) og publikumsrettet virksomhet (kap. 4.2.3). Tilgang og pris på parkeringsplasser er med å bestemme mengden biltrafikk, og dermed fremkommeligheten på veiene. Parkeringsplasser beslaglegger arealer, bidrar til byspredning, og reduserer grunnlaget for kollektivtransport. Selv omfattende satsing på kollektivtilbudet har begrenset effekt om det ikke kombineres med restriksjoner på bilbruk og parkering. Gjennom en samordnet parkeringsstrategi kan man blant annet: - Begrense trafikken til et område - Redusere lokal miljøbelastning (støy, luftforurensning) og bedre trafiksikkerheten - Stimulere til økt bruk av gange, sykkel og kollektivtrafikk - Frigjøre areal som kan brukes til sykling, kollektivtrafikk og nødvendige biltransporter - Hindre dårlig arealutnyttelse og byspredning - Styrke sentrumshandelen konkurranseevne overfor eksterne sentre - Stimulere til lokalisering ved kollektivknutepunkt, der kollektivtilbudet er godt
4.3 Transport	DELMÅL TRANSPORT: <i>Et trafiksikkert, effektivt og miljøvennlig transportsystem. I byområdene skal veksten i persontransport tas med gange, sykkel og kollektiv.</i> <i>Strategi 4.3.1 Sykkell og gange - Legge til rette for gange og sykkel i byer og tettsteder</i> Sykkelandelen i Buskerud på 3 prosent er under landsgjennomsnittet (4%). Korte bilturer (0-3 km) bør erstattes av sykkel eller gange både i byområder og i større tettsteder i distriktet. Dette krever nytenkning og satsing på: - Trygt og sammenhengende gang- og sykkelvegnett - Fremme gange- og sykkelkultur

	Tiltak må prioriteres i områder med gange- og sykkelpotensial dvs. ved kollektivknutepunkt, større arbeidsplasser, skoler og boligområder der mange ferdes. I tillegg må trygge skoleveger i hele fylket prioriteres. Det er viktig å legge til rette for å etablere gode vaner for barn og unges ferdsel til skole og fritidsaktiviteter. Arbeidsgivere må også ta ansvar for å legge til rette for at sykling til/fra arbeidsplassen blir attraktivt. <i>Strategi 4.3.2 Kollektivtransport – Styrke kollektilbudet i byer, mellom byene og for arbeidsreiser til-fra Oslo. Utvikle effektive kollektivknutepunkt</i> <i>Strategi 4.3.3 Innfartsparkering – Etablere innfartsparkering</i> <i>Strategi 4.3.4 Vegnett - Ta igjen vedlikeholdsetterslepet på vegnettet, sikre god framkommelighet for næringslivet og prioritere infrastruktur for sykkel, gange og kollektivtransport i byer og tettsteder.</i> <i>Strategi 4.3.5 Godstransport - Utvikle godstransportsystem som flytter gods fra veg til sjø og bane</i> <i>Strategi 4.3.6 Ny teknologi i Transportsektoren - Ny teknologi som reduserer klimagassutslipp og effektiviserer transportsystemet.</i>
--	---

Kollektivtransportplan Buskerud – Utvikling mot 2030

Fylkeskommunen har som mål at Buskerud skal være et attraktivt sted for bosetting og arbeid, og at befolkningen skal gis et best mulig tjenestetilbud. I denne sammenheng er kollektivtransport viktig. Kollektivtransporttilbudet er en viktig faktor for å dekke innbyggernes transportbehov, og bidrar således til Buskerudsamfunnets utvikling og verdiskapning.

Hensikten med kollektivtransportplanen er å gi grunnlag for å kunne ta politiske valg for framtidsutviklingen for kollektivtransporten i Buskerud. Planen gir føringer for hvordan fylkeskommunens innsats på området skal brukes/fordeles.

Kollektivtransportplan Buskerud – Utvikling mot 2030	
Kapital 1. Anbefalt kollektivtransportstrategi for Buskerud	Visjon for kollektivtransporten. - Det skal være enkelt og attraktivt å reise kollektivt. Overordnet mål for kollektivtransporten O1 Kollektivtransport i 2030 - Kollektivtransporten (tog og buss) i Buskerud har en sentral rolle i å dekke befolkningens ulike behov for persontransport, gjennom et velfungerende samspill med andre trafikanter som gange, sykkel, bil og fly.

	- Kollektivtransporten er tilrettelagt for å redusere negative miljøvirkninger fra samferdsel ved at tilbudet er best i tettbygde områder, mens tilbudet i distriktene primært sikrer befolkningens grunnleggende mobilitet. - Satsing i byer og tettbygde områder har fått økt finansiering. I distriktene utvikles kollektivtransporten innenfor tilskuddsnivået slik det var i 2012 (da planen ble vedtatt). Strategi for å nå overordnet mål O1.1 Kollektivtransport og miljøvirkninger: - Kollektivtransporten utvikles og tilrettelegges med et godt tilbud i tettbygde områder for å bidra til å redusere negative miljøvirkninger fra persontransport. O1.2 Kollektivtransport og arealbruk: - Fremtidig arealbruk skal bidra til å redusere det daglige transportbehovet og styrke bruk av kollektivtransport i de områder i fylket hvor det satses sterkest. O1.3 Finansiering av kollektivtransporten - I tettbygde områder (med sterk satsing på kollektivtransport) innføres det en tilleggsfinansiering av kollektivtransport, som samtidig bidrar til å redusere bruken av privatbil, som for eksempel bompenger, vegprising, kjøprising og/eller parkeringsrestriksjoner. - I distriktene satses det på utvikling av kollektivtransporten innenfor dagens tilskuddsnivå. - Finansiering må omfatte både et forbedret kollektivtransporttilbud og et hensiktsmessig kollektivtransportsystem. Hovedmål for kollektivtransporttilbudet H1 Kollektivtransporttilbudet i 2030 - Kollektivtransporttilbudet er betydelig øket i byer og sentrale tettsteder internt i fylket og for fylkeskryssende reiser mot Akershus og Oslo. H2 Kollektivtransportsystemet - Kollektivtransportsystemet for buss har en robust grunnstruktur som er tilpasset jernbanenettet. - Grunnstrukturen skal være enkel, oversiktlig og lett å bruke for kunden.
Kapital 5 Mål og finansiering	<u>5.2 Overordnet mål for kollektivtransport mot 2030</u> Visjon for kollektivtransport i Buskerud - Det bør være en felles visjon for alt arbeid med kollektivtransport i Buskerud fylke. Visjonen skal vare over tid og alle aktører bør ha samme visjon.

	Planens visjon er derfor foreslått å være identisk med visjonen for Buskerud Kollektivtrafikk AS - "Det skal være enkelt og attraktivt å reise kollektivt." Overordnet mål for kollektivtransport i Buskerud - Bakgrunn for hovedmålet er utfordringene beskrevet i kapittel 3, mål fra NTP-arbeidet og visjonen sitert over. Hovedmålet er utviklet gjennom hele planprosessen med innspill fra arbeidsseminarer, arbeidsgruppe, styringsgruppe og i forskjellige drøftinger internt i fylkeskommunens administrasjon. - Kollektivtransporten (tog og buss) i Buskerud har en sentral rolle i å dekke befolkningens ulike behov for persontransport, gjennom et velfungerende samspill med andre trafikkarter som gange, sykkel, bil og fly. - Kollektivtransporten er tilrettelagt for å redusere negative miljøvirkninger fra samferdsel ved at tilbudet er best i tettbygde områder, mens tilbudet i distriktene primært sikrer befolkningens grunnleggende mobilitet. Strategi for å nå overordnet mål <u>O1.1 Kollektivtransport og miljøvirkninger</u> - Kollektivtransporten utvikles og tilrettelegges med et godt tilbud i tettbygde områder for å bidra til å redusere negative miljøvirkninger fra persontransport. <u>O1.2 Kollektivtransport og arealbruk</u> - Fremtidig arealbruk skal bidra til å redusere det daglige transportbehovet og styrke bruk av kollektivtransport i de områder i fylket hvor det satses sterkest. <u>O1.3 Finansiering av kollektivtransporten</u> - I tettbygde områder (med sterk satsing på kollektivtransport) innføres det en tilleggsfinansiering av kollektivtransport, som samtidig bidrar til å redusere bruken av privatbil, som for eksempel bompenger, vegprising, kjøprising og/eller parkeringsrestriksjoner. - I distriktene satses det på utvikling av kollektivtransporten innenfor dagens tilskuddsnivå. - Finansiering må omfatte både et forbedret kollektivtransporttilbud og et hensiktsmessig kollektivtransportsystem. <u>5.3 Kollektivtransport og miljøvirkninger</u> <u>O1.1 Kollektivtransport og miljøvirkninger</u> - Kollektivtransporten utvikles og tilrettelegges med et godt tilbud i tettbygde områder for å bidra til å redusere negative miljøvirkninger fra persontransport.
--	--

	<u>5.4 Kollektivtransport og arealbruk</u> <u>O1.2 Kollektivtransport og arealbruk</u> - Fremtidig arealbruk skal bidra til å redusere det daglige transportbehovet og styrke bruk av kollektivtransport i de områder i fylket hvor det satses sterkest. <u>5.5 Finansiering av kollektivtransport</u> <u>O1.3 Finansiering av kollektivtransport</u> - I tettbygde områder (med sterk satsing på kollektivtransport) innføres det en tilleggsfinansiering av kollektivtransport, som samtidig bidrar til å redusere bruken av privatbil, som for eksempel bompenger, vegprising, kjøprising og/eller parkeringsrestriksjoner. - I distriktene satses det på utvikling av kollektivtransporten innenfor dagens tilskuddsnivå. - Finansiering må omfatte både et forbedret kollektivtransporttilbud og et hensiktsmessig kollektivtransportsystem.

Samferdselsstrategi 2022-2033 (arbeidet av Viken fylkeskommune)

Fylkestinget i Viken vedtok 12. desember 2019 at FNs bærekraftsmål skal danne rammen og premissene for regional planstrategi, og dermed for hele Vikensamfunnet. For å få til en ønsket samfunnsutvikling, må det gjennomgående og radikale endringer til i hvordan vi tenker og arbeider. Figur nedenfor viser hvordan Regional planstrategi legger opp til at Viken skal jobbe.

Figur: Struktur for mål og strategier i Regional planstrategi for Viken. Figuren viser langsiktige utviklingsmål i sentrum. Omkring ligger 6 innsatsområder, og ytterst finner du regionale planer, partnerskap og temastrategier.



Samferdselsstrategi 2022-2033	
Kapital 1.3 FNs bærekraftsmål	Mål 11.2: Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris og bedre sikkerheten på veiene, særlig ved å legge til rette for kollektivtransport og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne og eldre.
2030-mål i Viken	Planetens tålegrenser - Natur, klima og planetens tålegrenser - Fylkeskommunens samferdselspolitikk påvirker dette utviklingsmålet direkte gjennom driftsopplegg for fylkesveiene, investeringsprosjekters arealbeslag og utforming, forvaltning av veikapitalen og drift av kollektivtilbudet. I tillegg kan prioriteringene påvirke folks reisevaner, bruk av miljøvennlig drivstoff og utvikling av ny teknologi som har betydning for mobilitetens miljø- og klimafotavtrykk. God livskvalitet og like muligheter

	- <i>Fylket kjennetegnes av gode, varierte boområder med levende møteplasser. Kulturlivet er rikt, og vi kan dyrke natur- og friluftsinnteressene våre. Vikensamfunnet er åpent, mangfoldig og inkluderende.</i> - Dette utviklingsmålet innebærer at mobilitetsløsningene skal være inkluderende og gi mobilitet for alle, også med tanke på ulikheter i økonomi, alder, kunnskap, helse, funksjonsevne og bosted. Mobilitet er en grunnleggende forutsetning for deltagelse i og tilgang til utdanning, arbeid, møteplasser, friluftsopplevelser og så videre. - Det skal heller ikke være systematiske forskjeller (når det gjelder) på hvem som opplever mobilitetens ulemper i form av støy, dårlig luftkvalitet, sikkerhet, trygghet og barrierer. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i veitrafikken ligger til grunn. Grønn og rettferdig verdiskaping - Mobilitetsløsningene bygger opp under grønn og rettferdig verdiskaping gjennom prioriteringer som sikrer beredskap og som bedrer framkommeligheten for næringstransport og arbeidsreisende. - Delingsbaserte transportløsninger og en utvikling i retning av mobilitet som en tjeneste, kan skape nye arbeidsplasser og inngå i en framtidig sirkulær økonomi. Omstilling og tillit - Det pågår store endringer på samferdselsområdet gjennom ny teknologi, nye mobilitetsløsninger og nye forretningsmodeller. En overgang fra privat eierskap til mer delingsbaserte transportløsninger er et eksempel. Samtidig kan økt bruk av hjemmekontor både skape nye muligheter og utfordringer, med færre reiser og mindre sosial kontakt i arbeidslivet. - Det er viktig at Vikensamfunnet møter disse endringene på en måte som gjør at de skaper tillit og bygger opp under en ønsket samfunnsutvikling. Innbyggerne skal oppleve at dette gir nye muligheter og en enklere hverdag, ikke at det skaper nye barrierer.
1.6 Samfunnsmål	Viken fylkeskommune vil bygge sin politikk og sine prioriteringer på FNs bærekraftsmål og planetens tålegrenser, og bidra til å redusere Vikensamfunnets klima- og miljøavtrykk. Viken er en konkurransedyktig og bærekraftig transportregion med - Effektiv og miljøvennlig bruk av areal og infrastruktur - Mobilitetsløsninger som er funksjonelle, enkle og sikre å bruke for alle trafikanter og kjøretøygrupper - Gode bomiljøer og attraktive omgivelser
3.4 Funksjonelle, enkle og sikre mobilitetsløsninger	Funksjonelle mobilitetsløsninger: - Aktiviteten i samfunnet avhenger av mobilitetsløsninger som fungerer og som møter behovene til innbyggere og næringsliv. Dette handler blant annet om pålitelighet, reisetid og komfort, og det gjelder på tvers av transportformer og

	kjøretøygrupper. I denne sammenheng omtales kollektivtrafikk, samt drift og vedlikehold. Enkle mobilitetsløsninger - Enkel tilgang til ulike mobilitetsløsninger er viktig i alles hverdag, og bidrar til at flere kan delta i samfunnet. - Å gjøre det enkelt å gå og sykle på korte reiser har stor folkehelsegevinst. Tilgang til helsefremmende mobilitetsløsninger påvirkes blant annet av sosiale, økonomiske, helsemessige og geografiske faktorer. - Boligprisene er ofte høyere i større byer der kollektivtilbudet og tilretteleggingen for gående og syklende er best. Samtidig vet vi at familier med lavere inntekt ofte bosetter seg i randsonen rundt byen der boligprisen er lavere, men der man også i større grad er avhengig av bil som transportmiddel. Dette betyr at sosioøkonomiske faktorer bør vurderes i tilknytning til alle typer prosjekter. Eksempler er i vurderingen av billettpriser, geografisk fordeling av mobilitetstiltak og prioritering av transportformer. Sikre mobilitetsløsninger - Nullvisjonen er førende for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Nullvisjonen forplikter Viken til å arbeide langsiktig, systematisk og målrettet for å redusere de alvorligste konsekvensene av trafikkulykker.
3.6 Hovedutfordringer	Klima- og miljøavtrykk Vi skal ivareta vikensamfunnets mobilitetsbehov samtidig som klima- og miljøavtrykket reduseres slik at det er i tråd med planetens tålegrenser. Dette gir følgende delutfordringer: - Å redusere transportbehovet (færre og kortere reiser). - Å oppnå en mer klimavennlig mobilitetsetterspørsel med rett arbeidsdeling mellom ulike mobilitetsformer. - Å redusere utslippet fra transportmidlene gjennom teknologiutvikling og økt bruk av fossilfrie drivstoff. - Å utvikle infrastrukturen slik at den tåler klimaendringene og har gode nok løsninger for overvann. - Å øke lagringen og opptaket av karbon i økosystemene gjennom å bevare og restaurere natur som berøres av samferdselsprosjekter. Effektiv og miljøvennlig bruk av areal og infrastruktur Vi skal ivareta vikensamfunnets mobilitetsbehov på en effektiv måte uten å ta i bruk mer arealressurser av høy verdi. Dette gir følgende delutfordringer: - Å styre mobilitetsetterspørsel mot tidspunkter, infrastruktur og mobilitetsformer med uutnyttet kapasitet. - Å redusere beslag av verdifulle arealressurser i utforming av utbyggingsprosjekter.

	- Å sikre at nye utbyggingsområder bidrar til effektiv arealbruk og ikke skaper økt personbiltrafikk. Funksjonelle mobilitetsløsninger Vi skal tilby funksjonelle mobilitetsløsninger tilpasset innbyggernes og næringslivets behov. Dette gir følgende delutfordringer: - Å tilby et kollektivtilbud som er attraktivt og komfortabelt. - Å samordne kollektivaktører og tilbud slik at overganger og tjenester blir sømløse. - Å påse at nye anlegg tilpasses ulike trafikantgrupper og næringslivets behov. - Å ha et driftsopplegg tilpasset ulike trafikantgrupper. - Å innhente det omfattende vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene. Enkle mobilitetsløsninger Vi skal ivareta enkle og universelt utformede reisekjeder som en ordinær del av arbeidet med mobilitet og infrastruktur. Dette omfatter følgende delutfordringer: - Å utbedre eksisterende infrastruktur for å fjerne barrierer mot bruk. - Å ivareta hensyn til folkehelse og sosiale faktorer i prioritering og utforming av prosjekter. - Å ta i bruk ny teknologi og nye mobilitetsløsninger slik at mobilitet for alle ivaretas best mulig. Sikre mobilitetsløsninger Vi skal møte vikensamfunnets mobilitetsbehov samtidig som sikkerheten bedres i tråd med nullvisjonen for drepte og hardt skadde. Dette gir følgende delutfordringer: - Å ha nok kunnskap om ulykkene og virkninger av ulike tiltak. - Å øke attraktiviteten og redusere risiko for gående og syklende i byområder. - Å identifisere effektive tiltak på fylkesveinett med lav sikkerhetsstandard og høy fart. - Å styrke tverrsektoriell regional samhandling. Gode bomiljøer og attraktive omgivelser Vi skal oppnå et godt samspill mellom mobilitetsløsninger og deres omgivelser. Dette omfatter følgende delutfordringer: - Å redusere støy og lokal luftforurensing. - Å ha anlegg med høy grad av opplevd sikkerhet som er tilpasset lokalsamfunnet. - Å ivareta estetikk og landskapshensyn i samferdselsprosjekter.
4.2 Strategier for byer og større tettsteder	Mobiliteten i byer og større tettsteder i Viken har en del fellestrekk som gjør det naturlig å ha egne strategier for disse områdene. Viktige kjennetegn er:

	- Det forventes befolknings- og aktivitetsvekst som skaper behov for samarbeid om infrastruktur- og transporttiltak. - Det å gjøre gange, sykkel og kollektiv til foretrukne transportformer krever både regulering av personbiltrafikken og tilrettelegging for prioriterte transportformer og nye mobilitetsløsninger. - Det er behov for samarbeid om redusert transportbehov og redusert vekst i personbiltrafikken, blant annet gjennom samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Dette omfatter også samarbeid om en helhetlig parkeringspolitikk. - Næringslivet opplever kø som en viktig transportbarriere.
Universell utforming og mobilitet for alle	Med universell utforming menes å utforme produkter, omgivelser, programmer og tjenester på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing eller spesiell utforming. Et universelt utformet transportsystem er grunnleggende for at alle skal kunne delta på lik linje i samfunnet, for eksempel komme til og fra skolen, arbeid, kultur og fritid. Målet om mobilitet for alle innebærer ikke bare å tilfredsstille krav til universell utforming, men å arbeide bredt med driftsopplegg, informasjon, holdninger og tjenester for å bygge ned alle typer mobilitetsbarrierer.

Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 (utarbeidet av Viken fylkeskommune)

Handlingsprogram for samferdsel er et styrings- og prioriteringsdokument for Viken (nå Buskerud) fylkeskommunes oppgaver innen samferdsel. Dokumentet er inndelt i to deler, der del 1 angir føringer for hele handlingsprogramperioden. Del 2 inneholder detaljerte prioriteringer innen drift og investering, og selv om disse føringene også skal skape forutsigbarhet, vil denne delen være mer fleksibel og gjennomføres etter en porteføljemetodikk ut fra økonomiske rammer og utvikling innen det enkelte prosjekt. Økonomiske rammer i Økonomiplan 2022-2025 ligger til grunn for prioriteringene i handlingsprogrammet, men endelige økonomiske rammer fastsettes gjennom den årlige behandlingen av årsbudsjett og økonomiplan.

Innen investeringer prioriteres midler til planlegging og utbygging av prosjekter innenfor de ulike tiltakstypene. Følgende overordnede prinsipper er lagt til grunn i prioriteringer til utbyggingsporteføljen for handlingsprogramperioden:

- God samlet måloppnåelse
- Sikre god gjennomføringsevne for Viken fylkeskommune ved å prioritere prosjekter som snart er klare for utbygging
- God variasjon mellom små og store prosjekter og hensiktsmessig spredning av prosjekter over tid
- Ivareta fylkeskommunens ansvarsområder innenfor trafiksikkerhet, gående, syklende og kollektivtransport
- Opprettholde framkommeligheten og utbedre flaskehalser (bruer) på veier med regional funksjon og strekninger med høy trafikk
- På strekninger med lav trafikkmengde vil prosjekter prioriteres dersom veistandarden er til særlig hinder for næringsliv og lokale brukere av veien

Delmålene som handlingsprogrammet skal bidra til å oppfylle, gjelder for samferdselsstrategiperioden på 12 år. Delmålene er:

Delmål i Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025	
Prioriterte trafikantgrupper har god framkommelighet	Samferdselsprioriteringene skal sikre grunnleggende framkommelighet for alle, samtidig som hensynet til bærekraft betyr at noen mobilitetsformer og trafikantgrupper må gis særskilt prioritet. Gruppene som vil prioriteres er næringstransport, gående, syklende og kollektivtrafikk. I noen tilfeller kan det også omfatte miljøvennlig eller utslippsfri personbiltrafikk. Å bedre mulighetene til å gå, sykle og reise kollektivt er vesentlig både for å redusere klimagassutslipp, bedre folkehelsen og øke mobiliteten til innbyggere med dårlige levekår. Prioritering kan skje gjennom informasjonstiltak, trafikkregulering og nye teknologiske løsninger, ved siden av investeringer på overordnet veinett.
Veinettet er funksjonstilpasset med forutsigbar reisetid for alle	Prioritering av drift og vedlikehold skal sikre at veier oppfyller sin tiltenkte funksjon med forutsigbar reisetid for alle. Et stort vedlikeholdsetterslep gjør at mange fylkesveier ikke oppfyller funksjonen de er ment å ha. I tillegg vil økte nedbørsmengder medføre at veinettet må tilpasses et endret klima. Reisetiden kan variere gjennom døgnet og gjennom året, både som følge av trafikkmengder, føreforhold og uforutsette hendelser. Forutsigbarheten for reisende skal bedres gjennom å redusere sårbarheten i veinettet, og ved å gi de reisende mer informasjon i forkant og underveis på reisen ved bruk av ny teknologi.
Infrastrukturnettet er effektivt med bærekraftige og innovative mobilitetsløsninger	En god arbeidsdeling mellom digital mobilitet og transport på vei, sjø og bane skal sikre god utnyttelse av tilgjengelig infrastruktur. Mobilitetsetterspørselen skal styres mot tidspunkter, infrastruktur og mobilitetsformer med uutnyttet kapasitet, noe som bidrar til å dempe transportbehovet. I tillegg skal innovasjon bidra til å utvikle klima- og miljøvennlige løsninger, både på infrastrukturnettet og i gjennomføringen av våre utbyggingsprosjekter. Teknologit utvikling, nye delingsløsninger og automatisering blir viktige virkemidler sammen med en forvaltning og regulering som utvikler seg og tilpasser seg endrede behov.
Areal- og mobilitetsplanlegging bidrar til godt samspill mellom mobilitetsløsninger og deres omgivelser	Viken skal forvalte arealer og utvikle mobilitetsløsninger i samspill med ulike aktører og lokalmiljøet. Dette skal bidra til ønsket stedsutvikling og attraktive omgivelser, samtidig som vi skal redusere ulemper betydelig blant annet knyttet til naturmiljø, støy og lokal luftforurensning. Måloppnåelsen er avhengig av hvordan vi utvikler og planlegger egne prosjekter og hvordan vi bidrar i andres planlegging.
Mobiliteten er trygg og sikker uavhengig av transportform	Nullvisjonen for drepte og hardt skadde ligger til grunn. Måloppnåelse vil kreve en helhetlig innsats både med tanke på fysiske, trafikantrettede tiltak og systematisk trafikksikkerhetsarbeid. Sikkerheten til myke trafikanter skal ivaretas. Å tilrettelegge for trygge skoleveier og sykkelveier skal vektlegges. Sikkerhetsperspektivet innebærer også at infrastruktur og mobilitetsløsninger skal ivareta beredskapshensyn, blant annet knyttet til framkommelighet for utrykningskjøretøy, samt smittevern, personvern og datasikkerhet.
Reisenettet er sømløst og universelt utformet	Et sømløst reisenett skal gjøre det enkelt å kombinere ulike transportformer uavhengig av transportmiddel, billettsystem og organisering. Begrepet "sømløst" innebærer også å sikre åpenhet, integrasjon og deling av den reisendes reisedata på tvers av aktører. Universell utforming skal legges til grunn i hele reisekjeden slik at det gir mobilitet og likeverdig tilgang for alle. Nye teknologiske

	løsninger skal utnytted for å se ulike mobilitetsløsninger i sammenheng og senke terskelen for bruk.
Mobilitetsløsningen es påvirkning på mennesker, klima og areal er i tråd med internasjonale forpliktelser og regionalpolitiske mål.	FNs bærekraftsmål og planetens tålegrenser legges til grunn. Bebyggelse og menneskelig aktivitet, herunder samferdselsanlegg og transport, er den viktigste årsaken til at dyre- og planteliv i Viken er truet. Gjennomføringen av både drifts- og investeringstiltak på samferdselsområdet skal ta hensyn til dette. I tråd med regional planstrategi skal mål om å kutte klimagassutslipp med minst 80 pst. innen 2030 og nullvisjon for tap av matjord og biologisk mangfold, være gjeldende. Samtidig skal samferdselsprioriteringene ivareta sosiale og økonomiske følger for mennesker og samfunn.

Sammenheng mellom innsatsområder fra Regional planstrategi og delmål og satsingsområde i handlingsplanprogram for samferdsel 2022-2025 beskrives i tabellen under.

Innsatsområde fra Regional planstrategi 2020-2024	Delmål i handlingsprogram for samferdsel 2022-2025	Satsingsområde i handlingsplan for samferdsel 2022-2025
Innsatsområde 1: Livskvalitet, velferd og like muligheter	Delmål 1 om framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, delmål 5 om trygg og sikker mobilitet og delmål 6 om et sømløst og universelt utformet reisenett.	Satsingsområde 2 om sømløs og brukertilpasset mobilitet og satsingsområde 4 om gående, syklende og kollektivtransport.
Innsatsområde 2: Bærekraftig og rettferdig økonomisk system	Delmål 2 om et funksjonstilpasset veinett med forutsigbar reisetid, delmål 3 om et effektivt infrastrukturnett med bærekraftige og innovative mobilitetsløsninger og delmål 7 om mobilitetsløsningenes påvirkning på mennesker, klima og areal.	Satsingsområde 1 om å innhente vedlikeholdsetterslep.
Innsatsområde 3: Bærekraftig arealbruk, matproduksjon og ernæring	Delmål 1 om framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, delmål 3 om et effektivt infrastrukturnett med bærekraftige og innovative mobilitetsløsninger og delmål 7 om mobilitetsløsningenes påvirkning på mennesker, klima og areal.	Satsingsområde 3 smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur.
Innsatsområde 4: Redusert klimagassutslipp og energiomlegging	Delmål 1 om framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, delmål 2 om funksjonstilpasset veinett (herunder også tilpasset klimaendringer), delmål 3 om effektivt infrastrukturnett med bærekraftige og innovative mobilitetsløsninger og delmål 7 om mobilitetsløsningenes påvirkning på mennesker, klima og areal.	Satsingsområde 3 om smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur og satsingsområde 4 om gående, syklende og kollektivtransport.
Innsatsområde 5: Helhetlig by- og stedsutvikling	Delmål 4 om areal- og mobilitetsplanlegging som bidrar til godt samspill mellom mobilitetsløsningene og deres omgivelser og delmål 6 om sømløst og universelt utformet reisenett.	Satsingsområde 2 om sømløs og brukertilpasset mobilitet og satsingsområde 3 om smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur.

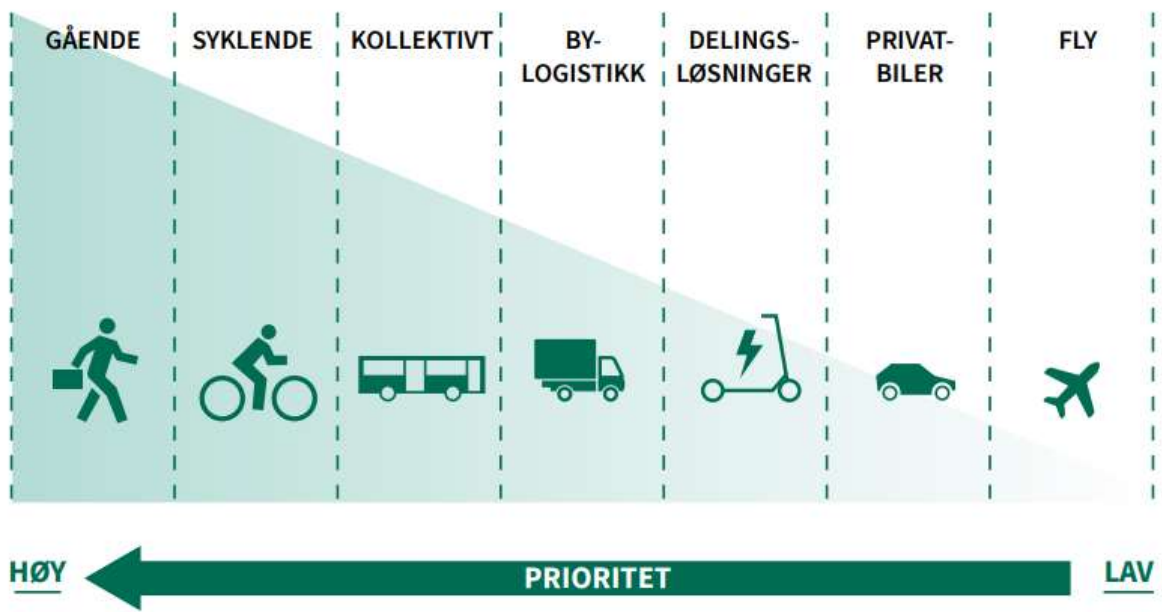
Innsatsområde 6: Miljø, økosystem og biologisk mangfold	Delmål 3 om et effektivt infrastrukturnett med bærekraftige og innovative mobilitetsløsninger, delmål 4 om areal- og mobilitetsplanlegging som bidrar til godt samspill mellom mobilitetsløsninger og deres omgivelser og delmål 7 om mobilitetsløsningenes påvirkning på mennesker, klima og areal.	Satsingsområde 3 om smart og miljøvennlig bruk av infrastrukturen.
--	--	--

Plangrunnlag for regionale planer – Programstyrets forslag 2023 (arbeidet av Viken fylkeskommune)

Del 3 – Areal og mobilitet	
Strategi 3.11 – Videreutvikle en klimavennlig, effektiv og trafikkssikker hovedstruktur for mobilitet	Strategien innebærer å: - Videreutvikle en mobilitetsstruktur som bygger opp under regionale kollektivknutepunkt - La kollektivtransporten ta de tyngre reisestrømmene i og mellom byer og tettsteder - Utnytte eksisterende veiinfrastruktur og videreutvikle denne fremfor å bygge nytt - Samordne infrastrukturutvikling på tvers av forvaltningsnivå - Legge til rette for effektive og trafikkssikre overganger mellom ulike transportmidler - Legge vekt på sosialt og økonomiske utjevnende, helsefremmende og universelt utformede løsninger
Strategi 3.13 - Legge til rette for omlegging til fossilfri transport i hele fylket	Strategien innebærer å: - Bidra til effektiv, forutsigbar og koordinert planlegging og utbygging av ladeog fylleinfrastruktur - Bidra til at det bygges en lade- og fylleinfrastruktur som er universelt utformet, og tilpasset teknologisk utvikling og behovene innen ulike transporttyper - Legge til rette for lade- og fylleinfrastruktur ved godsterminaler og større næringsområder - Hensynta sårbare naturtyper og dyrka mark ved utbygging av lade- og fylleinfrastruktur - Bruke nettverk og formaliserte samarbeid for økt kunnskapsnivå - Fortsette utfasing av fossile energikilder i kollektivtransport gjennom anbud
Strategi 3.23 - Styrke prioriterte mobilitetsformer ved planlegging, utbygging og drift av infrastruktur	Strategien innebærer å: - Fremme helse og livskvalitet ved å prioritere gåing, sykling og kollektivtransport - La ulike transportmidler supplere hverandre med brukervennlige overganger - Utvikle trafikkssikre og universelt utformede reisekjeder - Drive kunnskapsbasert og målrettet trafikkssikkerhetsarbeid gjennom formelt samarbeid mellom alle trafikkssikkerhetsaktører

	- Legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling uten økt klimagassutslipp - Styre investeringer og driftsmidler til prioriterte mobilitetsformer - Utnytte kapasiteten i transportsystemet fremfor å bygge nytt.
Strategi 3.24 - Legge til rette for gåing og sykling som førstevalg i byer og tettsteder	Strategien innebærer å: – - Bidra til at tiltak på alle plannivå legger til rette for at persontransport i økende grad løses med å gå og sykle - Utvikle et sammenhengende tilbud for å gå og sykle i og rundt byer og tettsteder - Prioritere fremkommelighet hele året, trafiksikkerhet, attraktivitet og universell utforming - Omdisponere veiareal for å gi mer plass til sykling - Legge til rette for å gå og sykle inn mot skoler, kollektivtilbud, idrettsanlegg og nærturområder - Forsterke samarbeidet mellom stat, fylkeskommune, kommune og andre transportaktører om planlegging og bygging av sammenhengende nett for syklist med god adkomst til kollektivsystemet
Strategi 3.25 - Bidra til økt andel kollektivtransport og delingsmobilitet	Strategien innebærer å: - Videreutvikle kollektivtilbudet til et effektivt nettverk, med delingsmobilitet, sykling og gåing som supplerende elementer - Prioritere kollektivtransport i og mellom byer med regionale kollektivknutepunkt og i bybåndet – øke andelen universelt utformet kollektivtransport - Samarbeide med transportaktører om utvikling av nye mobilitetsløsninger - Teste ut og legge til rette for ny teknologi innen mobilitet og bedre utnyttelse av eksisterende vei og personbiler - Sikre nødvendige arealer til bussanlegg og sjåførfasiliteter
Strategi 3.26 - Bidra til samordnet og stedstilpasset parkeringspolitikk som fremmer grønn mobilitet	Strategien innebærer å: – - Legge prioriterte mobilitetsformer til grunn for parkeringspolitikk - Bruke parkeringspolitikk for å oppnå trivelige og trafiksikre byer og sentrumsområder - Redusere personbiltransport til eksisterende og nye arbeidsplasser i byer og tettsteder - Se parkeringstilbud og øvrige mobilitetsløsninger i sammenheng for å oppnå sammenhengende reisekjeder med stor andel grønn mobilitet - Avklare og innlemme felles prinsipper for parkeringstilbud for sykkel og bil ved stasjoner og holdeplasser i samarbeid med kommunale, regionale og statlige aktører - Bruke parkeringspolitikk for å fremme bedre utnyttelse av personbiler gjennom samkjøring og delingsmobilitet.

Figuren viser prioriteringsrekkefølge for ulike former for mobilitet. Viser at gåing, sykling, kollektivtrafikk bør prioriteres fremfor privatbiler og fly. (side 214=



Brakar

Brakars relevante planer og -strategier:

1. *Brakar Strategiplan 2015-2040*
2. *Brakar Strategiplan 2022-2025*

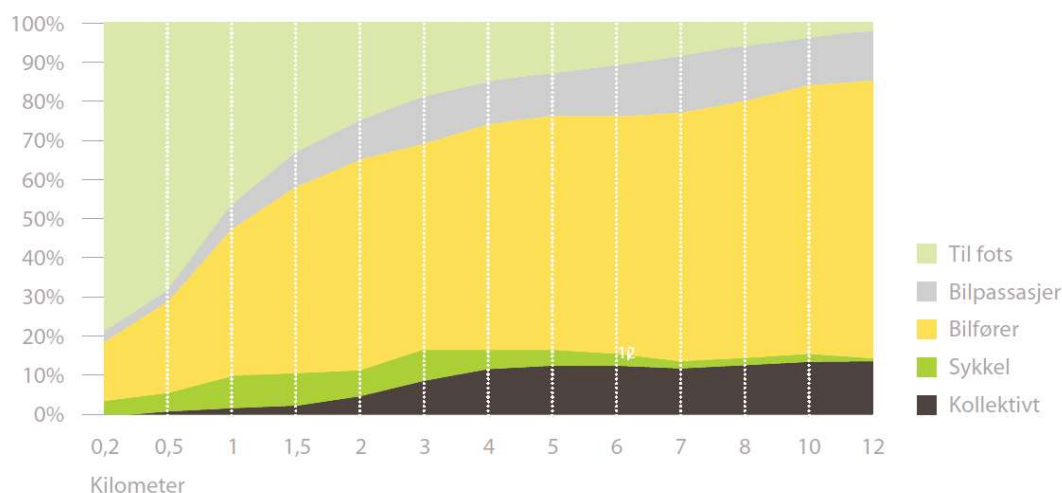
Brakar Strategiplan 2015-2040

Brakar og Buskerud fylkeskommune har høye ambisjoner for kollektivtransport. Hovedmålet er at veksten som kommer i motorisert transport som følge av befolkningsvekst, skal tas av kollektivtransport i byer og tettsteder. Trafikk til Oslo og Akershus skal også prioriteres på samme måte. Brakar as er fylkeskommunens kompetanseorgan for kollektivtransport. Dette strategidokumentet er styrende for Brakars virksomhet og samtidig et viktig innspill til medspillere som har delansvar for å nå de målene som er satt. I dokumentet legger vi frem perspektiver mot 2040 og strategier mot 2025.

Brakar Strategiplan 2015-2040	
Kollektivtransportstrategi for Buskerud kort fortalt	«Målet er å få flere kunder, og at veksten i motoriserte reiser tas av kollektivtransport.»
1. Et mer markeds- og kundeorientert kollektivtrafikktilbud	- Innsikt i dagens og potensielle kunders preferanser skal bidra til å forme tilbudet. - Tilbudet skal utvikles der kollektivtransporten har best forutsetning for å lykkes. - Planleggingen skal følge anerkjente prinsipper for utvikling av tilbudet, og ha en egen strategi for skoleskyss.
2. Et enklere kollektivtrafikktilbud	- Brakar vil rive barrierene mot å ta kollektivtransporten i bruk. - Brakar vil forenkle linjenettet. - Brakar vil ha fokus på tilrettelagt informasjon for alle kundegrupper.
3. Et kollektivtrafikkorientert areal- og transportsystem	- Brakar vil ha egne kollektivtraseer, superbuss og på sikt bybane i Drammen. - Brakar vil bygge tett og nært langs de viktigste kollektivstrengene. - Brakar vil kombinere virkemidler: bedre kollektivtrafikktilbud samordnet med tiltak som kollektivtrafikkorientert arealbruk, bompenger og parkeringspolitikk.
4. Se sentrale Buskerud som en del av storbyområdet rundt Oslo	- Kollektivtrafikken må framstå som sømløse for kundene. Dette innebærer felles pris- og sonesystem, like billetter og ensartet informasjon. - Brakar vil øke samarbeidet på tvers av fylkes- og selskapsgrenser.
5. Brakar skal være drivkraften i utvikling av kollektivtrafikktilbudet	- Brakar vil ha en pådriverrolle for helhetlig utvikling av kollektivtrafikktilbudet i Buskerud. - Brakar vil koordinere utredninger og investeringer i kollektivtransporten.

	- Brakar vil øke egen kompetanse for å ivareta sin rolle som kompetanseorgan.
--	---

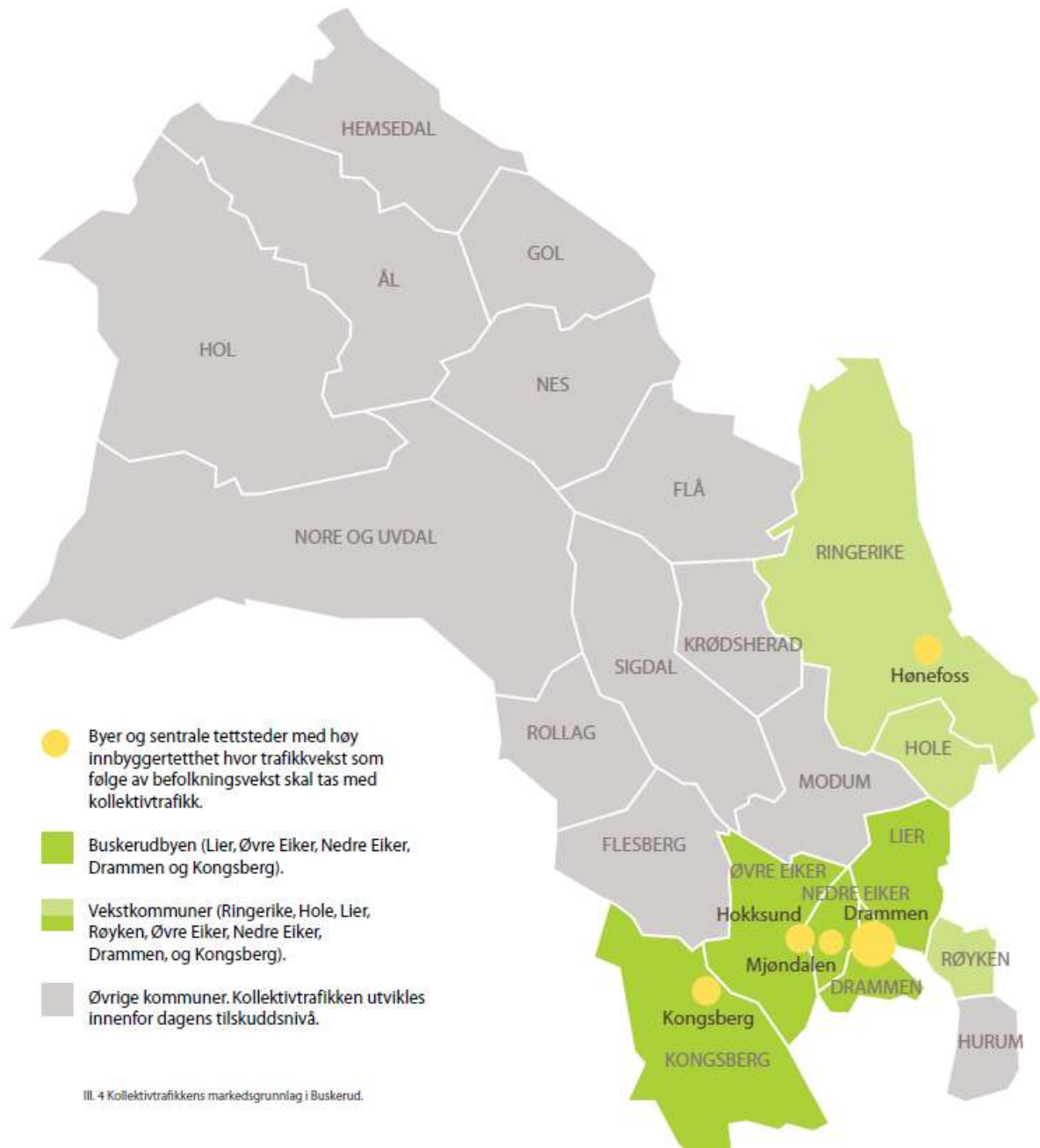
Transportenes markedsandeler ved ulike reiseavstander. Kollektivtrafikkens markedsandel tar seg opp først ved avstander på over 2,5 kilometer. Dette er et viktig perspektiv for tilbudsutviklingen, og må ligge til grunn for fordeling av ressursene. (Kilde: Statens vegvesen på bakgrunn av nasjonale reisevaneundersøkelser).



Brakar vil dele kollektivtrafikktilbudet i tre nivåer:

- Minimumstilbudet skal som i dag gis av åpne skoleruter, supplert av bestillingslinjer for formål som ikke kan tilpasses skolerutene.
- Regiontilbudet med ordinære busslinjer med timesfrekvens skal gis der det er tilstrekkelig befolkningstetthet eller andre trafikkskapende aktiviteter. Miljøeffekt og tilskuddsbehov er kriterier som også skal vurderes i forhold til et grunntilbud.
- Bytilbudet vil være tilgjengelig for innbyggerne i byområdene. Her vil Brakar utvikle et kollektivnett som er lett å orientere seg i, tilrettelegging av infrastrukturen og høy frekvens på tilbudet, på bekostning av flatedekningen.

Kollektrafikkens markedsgrunnlag i Buskerud (s.28)



Hovedprinsipper for innfartsparkering

Brakar anbefaler fem hovedprinsipper til grunn for planlegging og etablering av innfartsparkering:

1. Det skal tilrettelegges for tilstrekkelig sykkelparkering ved alle holdeplasser og stasjoner.
2. Bilparkering kan tilbys ved stasjoner eller holdeplasser som muliggjør at brukere kan fanges opp tidlig i en reise.
3. Ved planlegging av nye parkeringstilbud må det tas hensyn til lokale trafikkforhold. Det er uheldig om adkomsten skjer på lokale boligveier.

4. Innfartsparkering skal helst ikke lokaliseres i sentrumsområder eller steder der det kommer i konkurranse med andre og kanskje høyere prioriterte arealbruksformål.
5. Der det er stor etterspørsel, skal innfartsparkeringsplassene forbeholdes dem som har størst behov. Etterspørselen der det er høyt belegg, kan påvirkes ved hjelp av avgifter. Dette kan avvise mange av dem som har gode alternativer (gange, sykkel, kollektivtrafikk).

Kapasitetssterk Bytrafikk

Kapasitetssterk Bytrafikk	
Egne traséer for buss	Tettere byområder gir utfordringer knyttet til fremkommelighet og kapasitet i rushtrafikken. Det er viktig å være proaktiv ved å sikre arealer for kollektivtrafikken. Bussene bør kunne holde rutetidene, uavhengig av tidspunkt på døgnet. Busser som står fast i bilkø er ekstremt dårlig ressursbruk. Allerede i dag er fremkommelighetsproblemene i byene omfattende. Større infrastrukturgrep i et bymiljø er krevende. Uten et bevisst forhold til hvor det skal etableres kollektivtraseer, og hvilken form det vil få, vil kostnaden og konfliktene for å etablere kollektivsystemet øke etter hvert som byen vokser, fortettes og bygges igjen.
Fra tradisjonell buss til superbuss	Superbuss eller Bus Rapid Transit (BRT) er betegnelsen på en høystandard samlet løsning som omfatter langt mer enn selve bussen. Oftest inngår også egen kjørevei atskilt fra annen trafikk, egne holdeplasser, aktiv signalprioritering og høy komfort. Busser på egen infrastruktur bringer også med seg andre fordeler sett fra et kundeperspektiv, knyttet til synlighet, myk og jevn kjøring, høy punktlighet, rask fremføring og forutsigbar reisetid. Oftest betjenes bussveien med en kapasitetssterk leddbuss for ca 80 – 120 passasjerer. Også dobbeltleddede busser på opptil 25 meter er i bruk. Elektrisk drift, basert på ladbare batterier, vil være en mulighet. En høystandard kollektivtrasé vil være strukturerende for byens vekst og form. Bussveien er en langsiktig og styrende investering som innebærer mange forpliktelser for kollektivtrafikkbetjeningen i lang tid framover. Fordelen med dette er økt attraktivitet og at eiendomsverdiene vanligvis stiger. På denne måten kan en superbuss bidra til en mer bærekraftig byutvikling. Erfaringer innenlands og utenlands viser at bussvei, kombinert med tilrettelagt byutvikling, kan fungere som en katalysator for markedsvekst langs kollektivtraseen. Slik vokser markedet for kollektivreiser raskere enn det ellers hadde gjort, og gir en selvforsterkende effekt av investeringen.

Mulige løsninger for tilbudet på Hønefoss (s. 56)

Dagens busstilbud på Hønefoss er svært finmasket, med den konsekvens at så godt som alle innbyggerne har et busstilbud, men at tilbudet går for sjelden til å framstå som godt nok for de fleste. Brakar vil rendyrke stammen i nettverket og tilby høyfrekvent busstilbud i områder hvor bussen har gode forutsetninger for å lykkes. Linje 1 og 2 tilbys hvert 15. minutt og utgjør til sammen 7/8-minutters frekvens mellom sentrum og Hvervenmoen.

Bybussene bør pendle gjennom sentrum i størst mulig grad, fordi dette er bedre ressursutnyttelse, det gir flere kunder muligheten for direkteise og kortere reisetid.

Imidlertid er fremkommelighetsproblemene betydelige, spesielt Hønefoss bru, som er en trussel mot robustheten i hele tilbudet.

Ved Hønefoss bru bør det iverksettes tiltak for å sikre bussene god, forutsigbar fremkommelighet. Mulig forlengelse Follum forutsetter byutvikling. Skisserte busstilbud gjelder før eventuell åpning av ny Hønefoss stasjon som følge av InterCity. Nytt tilbud, som følge av ny stasjonslokalisering vil man måtte komme tilbake til.

Brakar Strategiplan 2022-2025

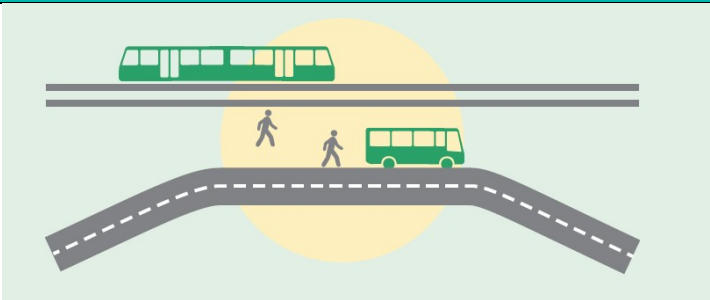
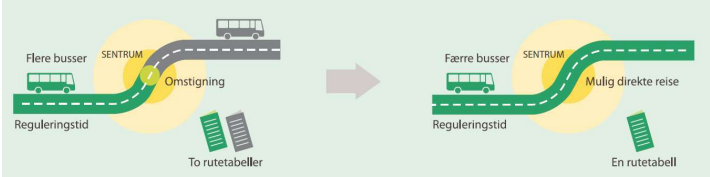
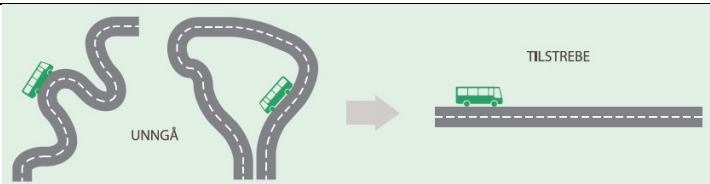
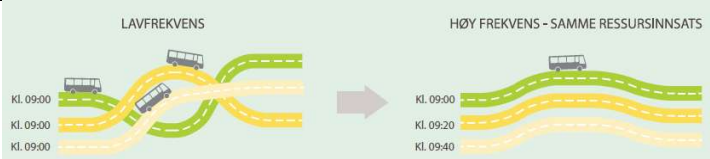
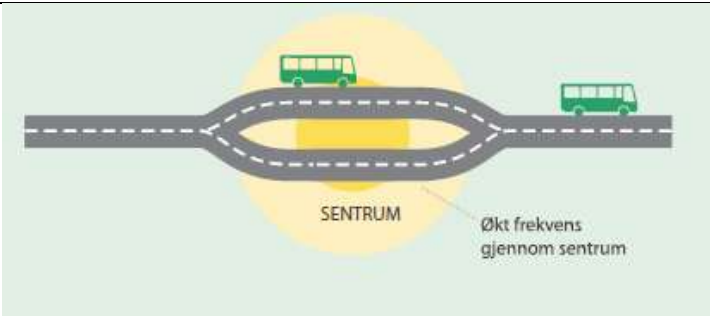
Denne planen er Brakars strategi for hvordan de vil utvikle et godt, grønt reisealternativ i distriktet vårt. Endringene skjer raskere enn før og derfor har Brakar definert et mål bilde med en kortere horisont som de kan styre etter, i stedet for en mer langsiktig, tradisjonell strategi.

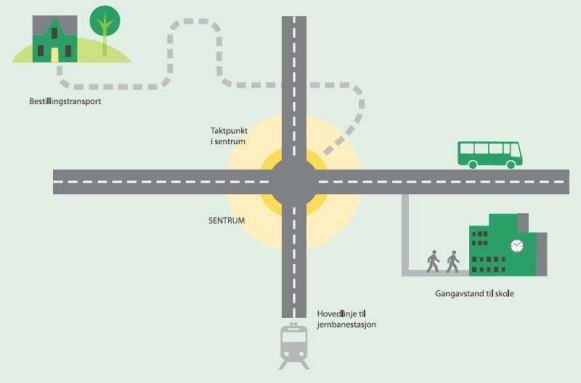
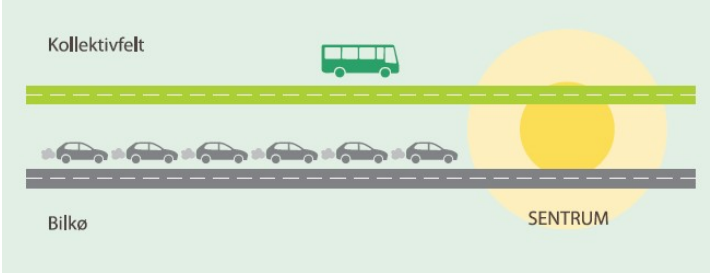
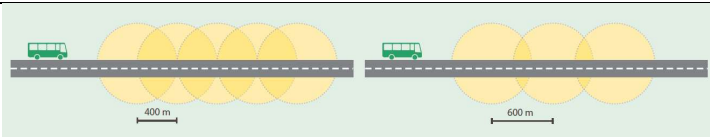
Brakar Strategiplan 2022-2025	
Visjon	«Reiser til beste for mennesker, samfunn og miljø.»
Formål	1. Brakar skal legge til rette for - og tilby - kollektiv persontransport og skoleskyss, gi informasjon til befolkningen om tilbudet og yte tjenester relatert til dette. 2. Selskapet skal være en mobilitetsaktør som skal bidra til å binde sammen kundens reisekjede fra dør til dør, og til sømløse reiser mellom ulike transportmidler og fylkesgrenser. 3. Brakar skal effektivisere og utvikle kollektivtrafikken i tidligere Buskerud. En viktig målsetting er å øke antall kollektivreisende. 4. Selskapet skal primært ikke selv utføre rutetrafikk, men kjøpe slike tjenester fra eksterne tjenesteleverandører. Selskapet står fritt til å organisere deler av sin virksomhet i egne resultatenheter/selskaper.

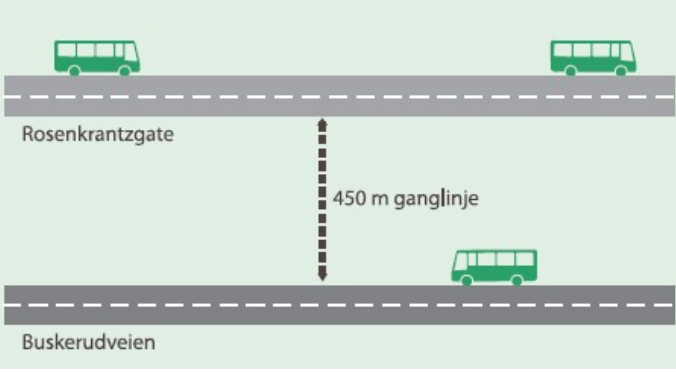
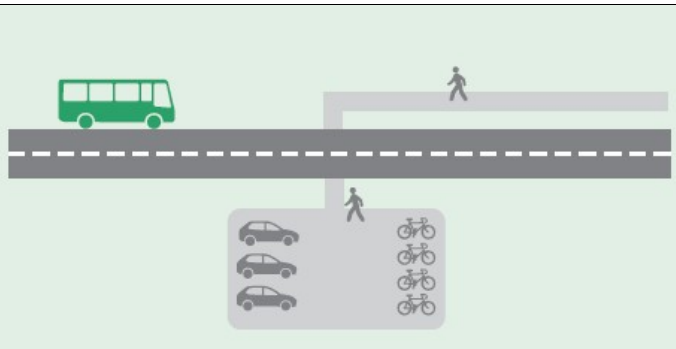
Hovedprinsipper for utvikling av tilbud

- Brakar skal levere et grønt tilbud som setter minst mulig fotavtrykk, og bidra til å bevare biologisk mangfold og jordbruk -og skogbruksområder.
- Brakar skal utvikle et sømløst tjenestetilbud som er enkelt, forutsigbart og universelt tilgjengelig for våre kunder uavhengig av funksjonsnivå.
- Brakar skal levere et markedsorientert tilbud - med rett innsats på rett sted.
- Brakar skal benytte digitalisering for å levere et best mulig tilbud.
- Brakar skal være drivkraften i utvikling av mobilitetstilbudet i vårt område.
- Brakars tilbud skal være en sentral del av mobilitetstilbudet i bo -og arbeidsmarkedsregionen i storbyområdet rundt Oslo.
- Brakar skal støtte opp om en kollektivtrafikkorientert arealbruk - og transportsystem som gir mest mobilitet for pengene.

12 prinsipper for utvikling av kollektivtrafikktilbudet

12 prinsipper for utvikling av kollektivtrafikktilbudet		
01	Gode knutepunkter. Det er viktig at omstigning kan skje så smidig som mulig, med kort gangavstand. Knutepunktene må sikres god tilgjengelighet til hovedveinettet.	
02	Pendellinjer gjennom knutepunkter. Gir direkteise for flere kunder, sikrere korrespondanser, færre linjer, en rutetabell i stedet for to, billigere og mer effektivt ruteopplegg med mindre reguleringstid.	
03	Entydig trasé og rette linjer. Gir lavere driftskostnader og redusert reisetid, og frem for alt et mer intuitivt tilbud for kundene. Linjer som slynger seg rundt sentrum, og ringlinjer, bør generelt unngås.	
04	Samle ressursene i færre linjer med høyere frekvens. I stedet for å betjene et område med mange linjer i lav frekvens, vil Brakar samle linjene til en med høy frekvens. Noen vil få lengre gangavstander, men tilbudet blir attraktivt å benytte for flere.	
05	Samspill mellom lokal og regional trafikk. Ekspressbussene skal tilby raske reiser på lange strekninger, og binde regionene sammen. Lokale linjer samordnes mot ekspressbuss for å oppnå best mulig tilbud på fellesstrekninger. Lokaltrafikken bør i utgangspunktet betjenes med lokalbuss, ikke gjennomgående ekspressbuss.	

06	Koordinering i knutepunkter. Utvider reisemulig-heten i nettverket, og er viktigst i distriktene der frekvensen på tilbudet er lavest. Bør støttes av systemer som informerer bussførerne som evt. forsinkelser.	
07	Løse utfordringer ved ugunstig bebyggelsesstruktur og lokaliseringer. I slike tilfeller foretas avveining av hvordan området kan betjenes med buss, eventuelt bestillingstransport.	
08	Gi enkel informasjon og forenkle rutetilbudet om nødvendig. Innføre faste minuttall og færrest mulig unntak fra hovedreglene. Innebærer enklere rutetabeller med færre fotnoter, og ruter som er lette å huske for kundene	
09	Dårlig fremkommelighet er kostbart for både kundene, samfunnet og Brakar. Busstilbudet går i dag i all hovedsak i blandet trafikk og er derfor sårbart for forsinkelser som følge av biltrafikk.	
10	Færre holdeplasser med høyere standard. Hver holdeplass som betjenes innebærer et halvt minutt ekstra reisetid. Ideell stoppestedsavstand på ca. 600 m i byområder, som gir gangavstander på inntil 5 minutter.	

11	Ganglinjer og tilgjengelighet til holdeplassene. Tilrettelegging av effektive ganglinjer til viktige holdeplasser kan bidra til å redusere ulempen ved lengre gangavstand (i kombinasjon med tiltak 10).	 The diagram illustrates a pedestrian route between two streets. At the top, a horizontal road labeled 'Rosenkrantzgate' has two green bus icons. Below it, a vertical dashed line with arrows at both ends is labeled '450 m ganglinje'. At the bottom, a horizontal road labeled 'Buskerudveien' has one green bus icon. The background is a light green color.
12	Samspill med andre transportformer. Det er viktig å tenke tilrettelegging for gående, syklistar og innfartsparkering.	 The diagram shows a bus stop area. A green bus icon is on a road. To the right, a pedestrian path with a person icon leads to a platform. Below the road, there is a parking area with three car icons and a bicycle path with three bicycle icons. A person icon is also shown walking towards the parking area. The background is a light green color.

Statligplaner og -strategier

Arealplanlegging, transport og mobilitet er sentrale områder i utformingen av bærekraftige samfunn, og statlige planer og strategier spiller en viktig rolle i å styre utviklingen på disse feltene. Gjennom helhetlige tilnærminger til arealbruk, transportinfrastruktur og mobilitetsløsninger søker myndighetene å skape funksjonelle, effektive og miljøvennlige byer og regioner. Dette innebærer blant annet å balansere behovet for bolig- og næringsutvikling med hensyn til natur, klima og samfunnets langsiktige bærekraftsmålene. I tillegg til tradisjonelle transportløsninger fokuseres det på innovasjon innen kollektivtransport, grønn teknologi og smart mobilitet for å møte fremtidens krav. I denne sammenhengen er flere statlige planer og strategier utviklet for å styre og koordinere disse områdene.

Relevante statligplaner og -strategier:

1. *Nasjonaltransportplan (NTP) 2025-2036 og Barnas transportplan*
2. *Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet 2024*
3. *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027*
4. *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2022-2025*
5. *Plan- og bygningsloven*

Nasjonaltransportplan 2025-2036 (NTP)

Regjeringen legger i meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036 frem en helhetlig strategi for transportpolitikken basert på de nasjonale transportpolitiske målene. Det overordnede målet for transportpolitikken er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050.

Regjeringens strategi tar utgangspunkt i at vi står i en klima- og naturkrise. Samtidig skal samfunnets behov for mobilitet ivaretas. Transportpolitikken spiller en viktig rolle i å understøtte øvrige politikkområder og ønsket samfunnsutvikling.

Regjeringen legger følgende til grunn for prioriteringene av ressursbruken i den kommende planperioden:

- Vi skal ta vare på det vi har,
- Vi skal utbedre der vi kan, og utnytte kapasiteten i både eksisterende infrastruktur og transporttilbud bedre,
- Vi skal bygge nytt der vi må.

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

Regjeringens prioriteringer i planperioden

- 1.3.6 Ressursene vris mot eksisterende Transportinfrastruktur
- 1.3.7 Store investeringsprosjekter, byområder og fylkeskommunal samferdsel

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



Målkonflikter og målsammenfall

Transportpolitikken inneholder flere målkonflikter. Tiltak for å nå et bestemt mål kan påvirke andre mål i både positiv og negativ retning. Dette gjør det nødvendig å nøye vurdere virkemidlene som settes inn for å nå målene. For å oppnå en balansert virkemiddelbruk må det vurderes om tiltak rettet mot et bestemt mål har positive eller negative effekter på andre mål.

Et nærliggende eksempel på et tiltak som gir målkonflikter, er utbygging av infrastrukturprosjekter. Dette er en grunnleggende aktivitet i transportsektoren som gir økt fremkommelighet, men som også kan påvirke klima og miljø negativt. Et annet eksempel er reduserte fartsgrenser i veinettet, som er effektivt for bedre sikkerhet, mindre støy og lavere utslipp, men virker negativt på reisetid.

Det kan også oppstå målkonflikter innenfor de enkelte målene. Utbygging av omkjøringsveier kan f.eks. ha positive effekter på støy og lokal luftforurensning, samtidig som det innebærer uønskede inngrep i verdifulle natur- og friluftsområder og nedbygging av matjord.

Å tilby et effektivt transportnett med god fremkommelighet for personer og gods er sentralt i et moderne samfunn. Det er imidlertid viktig å veie omfang og innretning av tiltakene opp mot de negative konsekvensene transport har på klima og natur. Avveiningen mellom disse til dels motstridene målene er krevende.

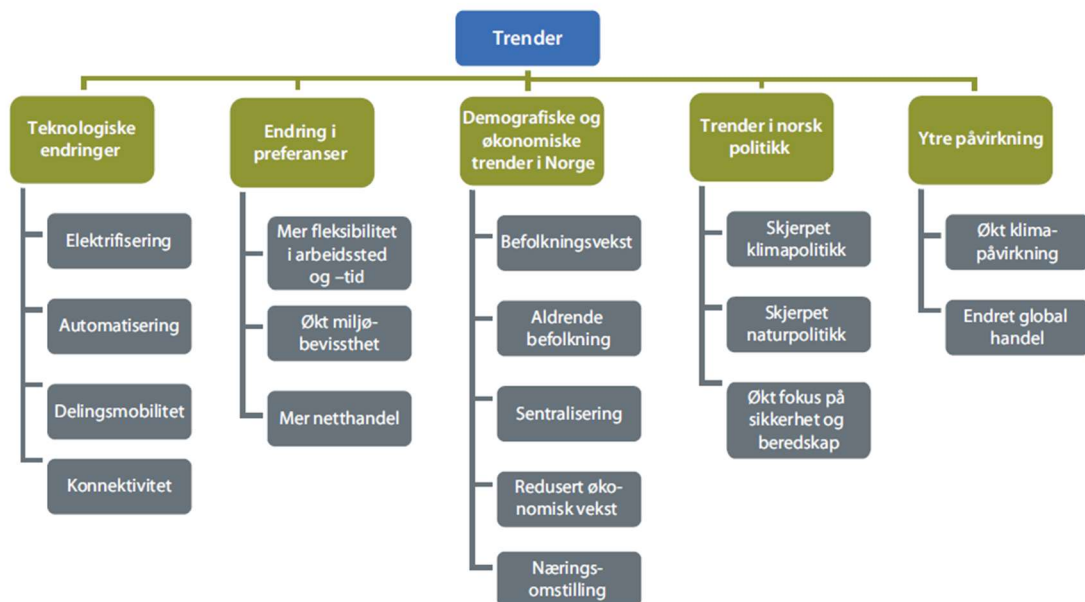
I de kommende årene vil særlig effektene av transportpolitiske tiltak på klimagassutslipp og natur stå sentralt. Å nå klimamålene og redusere naturtapet krever en omstilling der vi må tenke nytt om hvordan vi bruker og utvikler transportsystemet. Regjeringen vil også føre en politikk som styrker samfunnssikkerheten og som får ned ulykkestallene i trafikken. Innenfor rammen av disse prioriteringene skal samfunnets behov for mobilitet ivaretas.



Figur 4.3 Sammenhengen mellom målene i Nasjonal transportplan og FNs bærekraftsmål

Trender

Som en del av det forberedende arbeidet til transportplanen, ba Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet transportvirksomhetene utrede trender nærmere. En rapport fra Menon (2022) vurderer trender, drivkrefter og perspektiver i transportsektoren.



Barnas Transportplan (del 8.6 i NTP)

Relevant innhold til overordnet mobilitet i Hønefoss	
8.6 Barnas Transportplan	- Når fremtidens transportsystem og lokalsamfunn skal planlegges, er det viktig å ivareta hensynet til barn og unge på en god måte. De skal ha muligheten til å være selvstendige trafikanter og leve aktive, trygge liv. - Barn og unge er en sårbar gruppe, og deres ferdsel i trafikken krever i noen tilfeller målrettede tiltak, som trygge skoleveier og systematisk trafikkopplæring. - I det fleste tilfeller er barns behov sammenfallende med andre gruppers behov for tilrettelegging. Eksempler for dette er god planlegging, arealbruk og universell utforming av kollektivknutepunkter. - Del 8.6.1: Barn og unge er aktive brukere av transportsystemet. De viktigste reisene for barn og unge er typiske til og fra skolen, venner og ulike fritidsaktiviteter. Det er et mål i seg selv at barn og unge er fysisk aktive, og det er derfor viktig å legge til rette for at de i større grad kan gå eller sykle i sin reisehverdag. Regjeringen viderefører derfor målet om at åtte av ti med skolevei opp til fire kilometer skal gå eller sykle til skolen. - Del 8.6.2 - I 2022 ble det opprettet en tilskuddsordning til tryggere skoleveien og nærmiljøer. Formålet med tilskuddsordningen er å bedre trafiksikkerheten for barn og unge gjennom å stimulere til lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljøer

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet

Regjeringen har vedtatt nye statlige planretningslinjer i desember 2024 som særlig skal bidra til utvikling av gode lokalsamfunn i hele landet. Kommunene får nå tydeligere retningslinjer

som i større grad tar hensyn til lokale forskjeller. Regjeringen vil legge bedre til rette for boligutvikling i hele landet, samt god mobilitet og redusert transportbehov i byområdene. Retningslinjene skiller tydelig mellom storbyområder og distriktsområder og er dermed mer tilpasset det faktum at Norge er et langstrakt land. De skal i større grad bidra til verdiskaping, bolig- og næringsutvikling. Ringerike kommune er klassifisert som en distriktsområde i soneinndeling ([s.8](#))

Kommunene har nå større frihet til å planlegge områder ut fra lokale prioriteringer og behov. Retningslinjene er klare på at man i et distriktsområde kan foreslå spredt boligbygging. For storbyområdene, der det bor flest mennesker og er stort press på arealene, stilles det nå tydelige krav til effektiv arealbruk og til at det legges til rette for god kollektivtransport og for at flere skal kunne sykle og gå. Det må skje en større fortetting og transformasjon fremfor ødeleggelse av viktige landbruks- eller naturområder.

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet	
Del 1 - Formål	Formålet med retningslinjene er å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Regional og kommunal planlegging er viktige virkemidler for å følge opp bærekraftsmålene og Norges nasjonale og internasjonale forpliktelser på natur-, klima- og miljøområdet. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og lokalsamfunn, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Planleggingen skal samtidig bidra til reduserte klimagassutslipp, et klimatilpasset samfunn og ivaretagelse av kulturmiljø og naturmangfold, samt redusere tapet av dyrket mark, natur-, villrein- og friluftsområder og karbonrike arealer. Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder. Arealbruken skal tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger og redusert transportbehov.
Del 3 - Generelle retningslinjer (gjelder for hele landet)	- 3.1 Samordnet areal- og transportplanlegging: Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå løsninger som er arealeffektive, begrenser transportbehovet og legger til rette for kollektivtransport, sykkel og gange og fortetting rundt knutepunkter.... - 3.2 Sentrumsutvikling: I byer og tettsteder skal boliger, næringsvirksomhet, arbeidsplasser, handel- og tjenestetilbud lokaliseres slik at de bidrar til å styrke stedenes kvalitet, sikre friområder, skaper møteplasser og bygger opp under sentrumsfunksjonene og legger til rette for redusert transportbehov... - 3.3 Handel og tjenester: Prinsippet om rett virksomhet på rett sted med hensyn til besøkstall, antall arbeidsplasser og transportgenerering skal legges til grunn for planleggingen. Det skal legges til rette for at handelsvirksomhet, store arbeidsplasser og publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud lokaliseres med god tilgjengelighet for kollektivtransport, sykkel og gange... - 3.12 Trafikksikkerhet: Planlegging skal ivareta trafikksikkerhet for alle trafikanter, spesielt gående og syklende, og særskilt sikre trygge skoleveier. - 3.15 Universell utforming: Planleggingen skal legge til rette for likeverdige muligheter for deltakelse i samfunnet for alle.
Del 5 - Retningslinjer for regioner med mindre	- 5.1 Stedsutvikling og boligbygging: I mindre tettsteder og spredtbygde områder skal det legges til rette for å utvikle gode og attraktive lokalsamfunn med tilgang til boliger og tjenester. Planleggingen bør bidra til effektiv arealbruk, å styrke og utvikle sentrumsområder og fellesarenaer. Det må vurderes hvordan

tettsteder og spredtbygde strøk (kommuner market med gult i kartet)	bebyggelsesstruktur, enkeltbygninger, gater, kulturmiljø, grøntområder og møteplasser kan ha betydning for stedets identitet og bidra til attraktivitet og et levedyktig lokalsamfunn. Muligheten for å løse flere funksjoner og formål på samme areal eller i samme bygg bør vurderes. - Det skal legges til rette for at handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud lokaliseres slik at de styrker sentrumsområder og sikrer innbyggerne god tilgjengelighet til lokalt handels- og tjenestetilbud.
Del 6 - Retningslinjer for beslutningsun derlaget	- 6.1 Planlegging av utbyggingsmønster og transportsystem skal bygge på et oppdatert kunnskapsgrunnlag for relevante fagtema og omfatte alternativvurderinger som beskriver konsekvenser for miljø og samfunn. - 6.2 Ved behov for økt transportkapasitet skal mulighetene for å løse transportbehovet med et effektivt kollektivtilbud og god tilrettelegging for sykkel og gange utredes. - 6.7 Helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) skal legges til grunn for kommuneplanarbeidet. ROS-analyse på fylkesnivå bør legges til grunn for samfunnssikkerhet i det regionale planarbeidet.
Del 7 - Retningslinjer for planutarbeidelse på regionalt / interkommunal t nivå, samarbeid og ansvar for gjennomføring	- 7.1 Overordnet utbyggingsmønster for boliger, fritidsboliger og næring, lokalisering av regionale handel- og tjenestetilbud og hovedtrekkene i transportsystemet med knutepunkter for kollektivtrafikken bør avklares i regional eller interkommunal plan... - 7.2 Kommuner, fylkeskommuner og statlige myndigheter må samarbeide om planleggingen for å sikre samordning av utbyggingsmønster og transportsystem. Regionalt planforum bør brukes aktivt. - 7.3 Fylkeskommunen skal legge retningslinjene til grunn ved utarbeidelse av regionale areal- og transportplaner, ved sin medvirkning i den kommunale planleggingen og som kollektivtransportmyndighet og vegeier. - 7.4 Kommuner, fylkeskommuner og statlige myndigheter skal samordne sine arbeider med konseptvalgutredninger, byvekstavtaler og bypakker med regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven - 7.9 Statsforvalteren og andre statlige sektormyndigheter skal legge retningslinjene til grunn for sin medvirkning og veiledning i planprosessene. Innspill skal fremmes tidlig i planleggingen og samordnes så langt det er mulig.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027

Norge har sluttet seg til 2030-agendaen med 17 mål for å fremme en sosialt, miljømessig og økonomisk bærekraftig utvikling.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027	
Kapital 2. Samordning og samarbeid i planleggingen	Planprosessen skal være åpne og etterprøvbare, og alle interesser skal ha mulighet til å bli hørt. Det skal aktivt legges til rette for medvirkning fra innbyggere, næringsliv, sivilsamfunnet og andre berørte. Tidlig involvering bidrar til bedre planer, færre konflikter og effektiv gjennomføring av planene.

	Samfunns- og arealplanleggingen må bygge på et oppdatert og godt kunnskapsgrunnlag for å legge grunnlag for reelle strategiske drøftinger, interesseavklaring og gode løsninger. <u>Regjeringens forventninger:</u> - 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. - 5. Kostnadseffektivitet for private og offentlige aktører på kommunalt, fylkeskommunalt og statlig nivå vektlegges i planleggingen. - 8. Det legges til rette for medvirkning og involvering av aktuelle parter og interesser tidlig i planprosessene, også i private planforslag. Digitale medvirkningsløsninger tas i bruk. Grupper og interesser som ikke er i stand til å delta direkte, eller som ikke kan benytte digitale løsninger, sikres muligheter for medvirkning på annen måte. - 18. I konsekvensutredninger skal alternativer, samlede virkninger av foreslått arealbruk og sumvirkninger vurderes.
Kapital 3. Trygge og inkluderende lokalsamfunn	Gode lokalsamfunn og nabolag i by og bygd gir grunnlag for stabile bomiljøer og livskvalitet i ulike faser av livet. Attraktive og godt planlagte omgivelser, tilgang til natur og varierte tilbud og møteplasser er viktig for identitet, folkehelse, og miljø. 3.1 Levende byer, tettsteder og bygd - I sentrene kan fortetting gi en mer hensiktsmessig arealbruk og sentrumsområder som fungerer bedre for alle innbyggerne i kommunen. - Samlokalisering av ulike offentlige og private funksjoner og aktiviteter kan gjøre det mer attraktivt å investere, og dermed bidra til utvikling av gode og stabile lokalsamfunn. - Fylkeskommunene har ansvar for å bistå kommunene med kunnskapsgrunnlag og veiledning som støtter opp under målet om attraktive byer og tettsteder som samspiller godt med sine omland. 3.5 Bedre levekår og folkehelse I tettbygde områder er det viktig å redusere helseskadelig støy og luftforurensing og samtidig legge til rette for at flere kan gå og sykle ved daglige gjøremål, til og fra arbeid, skole og fritidsaktiviteter. Gå- og aktivitetsvennlige lokalsamfunn og nabolag fremmer fysisk og psykisk helse og livskvalitet. Personer med funksjonsnedsettelse møter fortsatt barrierer som hindrer likeverdige muligheter til aktivitet og deltakelse. Universell utforming skal legge til rette for deltakelse, likestilling og likeverd. 3.6 Varierte møteplasser og tilbud

	I både store og små byer og tettsteder er det viktig å sikre møteplasser og fellesarenaer. Mye av utbygging skjer som fortetting og transformasjon, og det er viktig å opprettholde uteområder med kvalitet. Gater, plasser, fellesarealer, parker, grøntområder, parsellhager, skolehager og gang- og sykkelforbindelser er viktig infrastruktur for både fysisk aktivitet, dyrking av mat og fellesskap. Kommune har et særlig ansvar for å sikre lett tilgjengelige arealer til opphold og aktivitet for barn og unge, eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne. Urbant landbruk kan styrke både sosial og økologisk bærekraft i lokalsamfunn og nabolag. <u>Regjeringens forventninger:</u> - 25. Det setter av tilstrekkelige arealer av god kvalitet til grønnstruktur, uterom og møteplasser som stimulerer til fysisk aktivitet, naturopplevelse og sosialt fellesskap, samtidig som byet og tettsteder utvikles gjennom fortetting og transformasjon. - 26. Sykling og gange og kollektivtrafikk prioriteres i byer og tettsteder gjennom planlegging av helhetlig infrastruktur som er sammenhengende, tilgjengelig, attraktiv og trygg. - 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.
Kapital 4. Velferd og bærekraftig verdiskaping	4.3 God infrastruktur som grunnlag for verdiskaping Fylkeskommunene bør legge til rette for bruk av utslippsfri og annen ny teknologi i transportsektoren, samtidig som det tilrettelegges for kollektivtransport, syklende og gående.
Kapital 5. Klima, natur og miljø for framtida	5.2 Forebygge klimagassutslipp og sikre muligheten for karbonopptak I perioden 1990-2021 har norske klimagassutslipp gått ned med 4,7 prosent. Målet om å kutte utslippene med minst 55 % innen 2030 og 90.95 % innen 2050, krever en omfattende samfunnomstilling som berører alle sektorer. God planlegging kan også legge til rette for at noen reiser kan unngås og at reiser isteden kan tas med mindre energikrevende transportformer som kollektivtrafikk, sykkel og gange. Kommunene har som planmyndigheter gode verktøy for å sikre en effektiv arealbruk, god mobilitet for innbyggerne og reduserte klimagassutslipp... i planlegging bør det prioriteres å legge til rette for et utbyggingsmønster som begrenser transportbehovet, gir grunnlag for et godt kollektivtransporttilbud og som gjør sykling og gange trygt og attraktivt. <u>Regjeringens forventninger:</u>

	- 51. Klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres ved å legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gange, effektiv arealbruk og avgrensede sentrumsområder og tettsteder. - 52. Det legges til rette for en god ladeinfrastruktur, blant annet ved å avsette tilstrekkelige arealer til etablering av hurtiglading for både lette og tunge kjøretøy
--	---

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025

Den [Nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet 2022-2025](#) fokuserer på å redusere antall trafikkulykker og skader på norske veier, samtidig som den tar hensyn til miljøvennlig og bærekraftig mobilitet. Planen har spesifikke mål knyttet til trafikksikkerhet, transport og mobilitet, og den vektlegger økt satsing på kollektivtransport, sykling, gåing, samt elektriske kjøretøy. Tiltaksplanen er en videreføring av arbeidet med Trafikksikkerhetsutvalgets mål om null drepte og hardt skadde i trafikken (Visjon Null).

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025 tar altså et helhetlig perspektiv på hvordan transport, mobilitet og trafikksikkerhet kan forbedres gjennom både infrastrukturtiltak, økt satsing på bærekraftige transportalternativer og styrking av trafikksikkerheten for alle trafikanter. Målet er å skape en tryggere og mer bærekraftig transporthverdag for både fotgjengere, syklister, kollektivtransportbrukere og bilister.

Tiltaksplanen er bygd opp rundt en struktur bestående av fire nivåer:

- Nullvisjonen – En visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd. Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge. Se kapittel 1.2 og faktaboks 1.1.
- Ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde - Det skal maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. Formuleringen er hentet fra Nasjonal transportplan 2022-2033 og viser den politiske ambisjonen for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. Se kapittel 1.3.
- Tilstandsmål – I tiltaksplanen er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Målene gjelder for år 2026 eller samlet for perioden 2022-2025. En oversikt over tilstandsmålene er vist i tabell 1.1 i kapittel 1.4.
- Tiltak – Tiltakene som skal gjennomføres i fireårsperioden er beskrevet i dokumentets del II og III (kapittel 6-27). Tiltaksplanen gir en samlet beskrivelse av viktige trafikksikkerhetstiltak som skal gjennomføres i perioden. Dette gjelder både videreføring av pågående trafikksikkerhetsarbeid og gjennomføring av nye tiltak. Enkelte tiltak er konkretisert med hensyn til gjennomføring og ambisjonsnivå, og er angitt som «oppfølgingstiltak»

Her er en tabell som oppsummerer spesifikke mål fra planen relatert til transport, mobilitet og trafikksikkerhet:

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025

Kapital 2. Samordning og samarbeid i planleggingen	Planprosessen skal være åpne og etterprøvbare, og alle interesser skal ha mulighet til å bli hørt. Det skal aktivt legges til rette for medvirkning fra innbyggere, næringsliv, sivilsamfunnet og andre berørte. Tidlig involvering bidrar til bedre planer, færre konflikter og effektiv gjennomføring av planene. Samfunns- og arealplanleggingen må bygge på et oppdatert og godt kunnskapsgrunnlag for å legge grunnlag for reelle strategiske drøftinger, interesseavklaring og gode løsninger. <u>Regjeringens forventninger:</u> - 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. - 5. Kostnadseffektivitet for private og offentlige aktører på kommunalt, fylkeskommunalt og statlig nivå vektlegges i planleggingen. - 8. Det legges til rette for medvirkning og involvering av aktuelle parter og interesser tidlig i planprosessene, også i private planforslag. Digitale medvirkningsløsninger tas i bruk. Grupper og interesser som ikke er i stand til å delta direkte, eller som ikke kan benytte digitale løsninger, sikres muligheter for medvirkning på annen måte. - 18. I konsekvensutredninger skal alternativer, samlede virkninger av foreslått arealbruk og sumvirkninger vurderes.
Redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken	Mål om null drepte og hardt skadde (Visjon Null). Fokus på systematisk reduksjon av trafikkulykker.
Sikre bedre trafikksikkerhet for fotgjengere og syklist	Øke sikkerheten for myke trafikanter som fotgjengere og syklist gjennom bedre infrastruktur og trafikkløsninger.
Styrke trafikksikkerhet i byområder	Fokus på å gjøre byområder mer trafikktrygge, med bedre kollektivtilbud og tiltak for å redusere biltrafikk.
Fremme kollektivtransport og andre bærekraftige transportmidler	Øke andelen kollektivreiser og andre miljøvennlige transportalternativer (f.eks. elbiler, sykkel) for å redusere bilbruk.

Oversikt over målindikatorer med tilhørende tilstandsmål samt tilstandsformulering (Tabell 1.1 fra planen)	
Innsatsområde	Tilstandsmål-tilstandsformulering
Redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken	Mål om null drepte og hardt skadde (Visjon Null). Fokus på systematisk reduksjon av trafikkulykker.
Fart	Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (2021 = 60,1 prosent).
Beltebruk og riktig sikring av barn	Innen 2026 skal: - 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (2019 = 97,4 prosent). - 95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte (2019 = 86,5 prosent) - 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (2021 = 65 prosent). - 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil (2021 = 82 prosent)
Uoppmerksomhet	I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.
Barn (0-14 år)	I planperioden 2022-2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.
Ungdom og unge førere	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.
Eldre trafikanter	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: - Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km). - Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gå km).
Gående og syklende	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: - Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gå km). - Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkel km). Innen 2026 skal:- - 75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelmer (2019 = 65,9 prosent). - 53 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent)

Motorsykel og moped	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykel og tung motorsykel være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per person km).
Møteulykker og utforkjøringsulykker	Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier (1/1-2021 = 53,3 prosent). Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.
Drift og vedlikehold	I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
Bruk av ny teknologi i trafiksikkerhetsarbeidet	Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafiksikkerheten er tatt i bruk. På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.
Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	Innen 1/1-2026 skal: - Minst 200 kommuner være godkjent som Trafiksikker kommune (31/12-2021 = 130 kommuner + 1 bydel (i Oslo)). - Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som Trafiksikker fylkeskommune (31/12-2021 = 2 fylkeskommuner). - Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafiksikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken er en sentral del av virksomheten.

Plan og bygningsloven

Norges [plan- og bygningslov](#) (PBL) har flere bestemmelser som kan bidra til miljøvennlig transport, spesielt når det gjelder arealbruk og byutvikling. Lovens formål er å legge til rette for en bærekraftig utvikling og å ivareta hensynet til miljøet, herunder transportsektoren.

I byggesaksbehandlingen kan det settes krav til infrastruktur som støtter miljøvennlig transport, for eksempel tilgjengelighet til kollektivtransport eller ladestasjoner for elbiler.

Samlet sett gir plan- og bygningsloven verktøy for å legge til rette for utvikling som fremmer miljøvennlig transport gjennom strategisk arealplanlegging, infrastruktur og tilrettelegging i byggesaksprosesser.

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.

Plan og bygningsloven	
Kapittel 1 - Lovens formål:	Loven har et overordnet mål om å fremme en bærekraftig samfunnsutvikling som ivaretar miljøet. Dette innebærer at all planlegging skal ta hensyn til miljømessige og samfunnsøkonomiske konsekvenser, herunder transport.
Kapittel 3 - Kommunens planansvar:	Kommunene skal lage planprosesser som kan fremme en miljøvennlig og effektiv arealbruk, herunder å legge til rette for kollektivtransport og redusere bilavhengighet.
Kapittel 11 - Reguleringsplan:	Reguleringsplaner kan inkludere bestemmelser om sykkelstier, kollektivknutepunkter, parkeringskrav for biler og ladestasjoner, samt spesifikasjoner om gangtrafikk.
Kapittel 12 - Byggesaksbehandling:	I byggesaksbehandlingen kan det settes krav til infrastruktur som støtter miljøvennlig transport, for eksempel tilgjengelighet til kollektivtransport eller ladestasjoner for elbiler.