



RINGERIKE
KOMMUNE

Oppsummering og vurdering av høringsuttalelser
Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss
Mai 2026

Innhold

Innhold	2
Oppsummering og vurdering av høringsuttalelser	3
<i>Offentlige myndigheter</i>	4
Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus	4
Buskerud fylkeskommune	4
Statens vegvesen	5
Bane NOR	7
Statsbygg	7
<i>Politiske partier</i>	9
Ringerike Fremskrittsparti	9
Ringerike Pensjonistparti	9
Ringerike Senterparti	11
<i>Befolkning</i>	13
Anne-Berit Haugen Rijken	13
Annika Gulbrandsen	13
Arne Didrik Kjørnæs	14
Arne Løken	14
Arne Sverre Sørland	14
Arnt Sæther	16
Bjørn Erik Sem-Jacobsen	17
Björg Sonja Kristiansen	18
Eline Henriksen	18
FAU Benterud skole	18
Frode S Hagen	19
Gezim Cimili	20
Hans Erik Gamkinn	20
Ingri Agerbo Løvsbogen	21
Jan Ole Johansen	21
Karianne Rydstrøm	22
Morten Bjerkelund	22
Otto Lundstad Olsen	23
Per Aasen	23
Roger Larsen	23
Snyta vel	23
Stein Bakken	24
Stein Stiksrud	24
Therese Juvet	24
Trond Jørgensen	24
Turid Bente Aasterud	26
<i>Næringsaktører</i>	27
Arcaden	27
Femina Dame og Herrefrisør AS	28
Fossen Utvikling AS	29
Grand Hotel Hønefoss	29
Hønefoss By Online AS	29
Hønefoss Kiosk AS	29
Hønefoss Optiske AS	29
Næringsdrivende i Hønefoss sentrum	30
Per J Gundersen	31
Ringerike Næringsforening (RNF)	31
Scala Eiendom AS	33
Storgata 10 Hønefoss AS	33
Tronrud Eiendom	34
TT Consult AS	36

Oppsummering og vurdering av høringsuttalelser

Temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss var på høring sommeren 2025. Det ble gjennomført ny høring vinteren 2025/2026 fra desember til mars. I denne runden kom det inn rundt 50 høringsuttalelser. Her er disse uttalelsene oppsummert og vurdert av kommunedirektøren.

I kommentarene framgår det hvordan kommunedirektøren har vurdert uttalelsene, og hvilke endringer som eventuelt er foreslått i temaplanen. Temaplanen må ha en forankring blant innbyggere, utbyggere, næringsaktører, politikere og flere. Målet med medvirkningsprosessen er at innbyggerne skal føle de er hørt, og ikke bare lyttet til.

Oppfølgingen er delt inn i følgende kategorier:

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

Offentlige myndigheter

Oppsummering av uttalelser	Kommunedirektørens kommentar
<p>Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus</p> <p>Viser til høringsuttalelse fra sommer 2025. Positivt at Ringerike kommune har prioritert å lage en egen temaplan hvor formålet blant annet er å tilrettelegge for myke trafikanter i Hønefoss sentrum. Dette er positivt av hensyn til klima, byutvikling og helse.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>
<p>Buskerud fylkeskommune</p> <p>Sak om høringsuttalelse til overordnet mobilitetsplan i Hønefoss ble behandlet i hovedutvalget for samferdsel 28.01.2026. Utvalgets vedtak er:</p> <ol style="list-style-type: none"><i>Buskerud fylkeskommune mener Ringerike kommune har gjort et godt arbeid med temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss og at den tar opp viktige utviklingstrekk og strategier for å tilpasse seg fremtiden og øke kommunens attraktivitet. Buskerud fylkeskommune avgir hørings svar i samsvar med saksframlegget.</i><i>Buskerud fylkeskommune understreker at det er økonomisk utfordrende å drive kollektivtrafikk, og Ringerike kommune kan ikke forvente at det vil komme med penger til kollektivtilbudet i Hønefoss de neste årene. Av den grunn stiller fylkeskommunen seg kritisk til større bilreducerende tiltak i Hønefoss som betinger betydelig styrking av kollektivtransporten.</i><i>Intensjonen med pendlerparkering og matebusser til Hønefoss sentrum kan være positivt for å få ned gjennomgangstrafikk, men det forventes at Ringerike kommune må ta den økonomiske kostnaden ved et slikt tilbud. Fylkeskommunen har verken ressurser eller økonomi til å opprette og drifte et betydelig styrket kollektivtilbud.</i><i>Fylkeskommunen vil tydeliggjøre at en ferdigstilling av E16 Eggemoen- Nymoen, ikke betyr at veinettet i Hønefoss klassifiseres ned til kommunale veier. Det vil fortsatt være fylkeskommunens ansvar jmf. fylkesordførers svar på tidligere spørsmål i fylkestinget.</i> <p>Fylkeskommunedirektørens samlede vurderinger</p> <p>Mye godt arbeid er lagt inn i planen hvor flere viktige temaer har blitt belyst og undersøkt grundig. Kommunen skal ha ros for at de har laget en mobilitetsplan som er faglig oppdatert og godt</p>	<p>Kommunedirektøren anerkjenner Buskerud fylkeskommune sin oppgave med å avveie hvor, og hvor mye av økonomiske midler som skal gå til de ulike kommunene og at dette kan være utfordrende. Bilreducerende tiltak er viktige grep i mobilitetsplanen, og kan bidra til å øke passasjergrunnlaget for kollektivtransport i Hønefoss.</p> <p>Kommunedirektøren bemerker seg at kommunen selv må stå for finansiering ved tiltak om matebusser til/fra pendlerparkering utenfor Hønefoss sentrum. Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p> <p>Ringerike tar til orientering at man <i>ikke kan forvente at det vil komme med penger til kollektivtilbudet i Hønefoss de neste årene, og at fylket er kritisk til større bilreducerende tiltak i Hønefoss som betinger betydelig styrking av kollektivtransporten.</i></p>

<p>dokumentert, som er laget på de myke trafikanters premisser. Tiltakene er godt beskrevet med tidshorisont og innhold.</p> <p><u>Bompengeløsning</u> Bompenger er beskrevet flere ganger som mulig kilde til finansiering. Positivt at Ringerike kommune vurderer det begrensede økonomiske handlingsrommet i kommunen og fylket i planen som et av flere tiltak for å redusere biltrafikken i Hønefoss.</p> <p>En eventuell iverksettelse med bompengefinansiering/bypakkelsning krever fastlagte prosesser og egne bompengeutredninger, og tar flere år å utrede og få vedtatt. Det er også viktig å ta med seg at tiltak som er lagt opp til bompengefinansiering er tidkrevende og omfattende, slik at mindre mobilitets tiltak som kan realiseres uten, bør ha en høy prioritering.</p> <p><u>30 km/t i sentrum</u> Flere europeiske byer har de senere årene innført varianter av generell fartsgrense 30 km/t. Dette har gitt gode resultater for trafikksikkerhet, lokalmiljø og trivsel. Ingen av byene har ønsket å reversere tiltaket. Prioritert tiltak 1 om 30 km/t-sone i Hønefoss vurderes som et positivt bidrag til mål om bærekraftig by- og tettstedsutvikling, mer innenforskap og bedre folkehelse.</p> <p>Understreker at Buskerud fylkeskommune har, gjennom handlingsprogram for samferdsel 2026-2029, vedtatt å gjennomføre en kartlegging av fartsgrenser langs fylkesveinettet. Eventuelle endringer i fartsgrenser forutsetter tett samarbeid mellom berørte veieiere.</p> <p><u>Mobilitetsutfordringer blant barn/unge og eldre</u> Ønsker å rose kommunen for å løfte temaet mobilitetsutfordringer blant barn/unge og eldre i temaplanen, og hvordan demografiske forandringer kan påvirke fremtidens mobilitet. Dette er et stadig viktigere tema å ha med seg i arbeidet med mobilitet i fremtidens bymiljøer. Ringerike kommune er med dette med på å sette en god standard for innhold i fremtidige mobilitetsplaner.</p> <p>Fylkeskommunedirektøren vil samtidig oppfordre kommunen til å ta med relevante resultater fra nye kunnskapsgrunnlag som skoleveiundersøkelsen 2025 inn i planen.</p>	<p>Fylkeskommunedirektørens samlede vurderinger</p> <p><u>Bompengeløsning</u> Kommunedirektøren tar til orientering at en bompengeordning er en tidkrevende og omfattende prosess å innføre. Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 13 «Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p> <p><u>30 km/t i sentrum</u> Kommunedirektøren bemerker at forskningen viser at innføring av 30 km/t fartsgrense i bystrøk har en positiv effekt.</p> <p>Kommunedirektøren er positiv til at Buskerud fylkeskommune, gjennom "Handlingsprogram for samferdsel 2026-2029", har vedtatt å gjennomføre en kartlegging av fartsgrenser langs fylkesveinettet. Ringerike kommune ser frem til å samarbeide med fylkeskommunen om tiltak i mobilitetsplanen.</p> <p><u>Mobilitetsutfordringer blant barn/unge og eldre</u> Tatt til orientering.</p> <p>Tatt hensyn til i temaplanen. "Skoleveiundersøkelsen 2025" er omtalt og oppsummert i vedlegg 5 (relevant mobilitetspolitikk og -regelverk).</p>
<p>Statens vegvesen</p> <p><u>Generelt</u> Statens vegvesen vurderer planforslaget som et viktig bidrag for å utvikle et mer tilgjengelig, trygt og bærekraftig bymiljø i Hønefoss.</p>	<p><u>Generelt</u> Tatt til orientering.</p>

Kollektivknutepunkt og Ringeriksbanen/E16 (FRE16)

Flere tiltak berører områder som i fremtiden kan endres betydelig dersom Ringeriksbanen og ny E16 realiseres. Samtidig er fremdriften i Ringeriksporteføljen fortsatt usikker. Det er derfor vanskelig å vurdere hvilke tiltak som kan gjennomføres allerede nå, og hvilke som risikerer å måtte bygges om eller miste sin funksjon dersom Ringeriksbanen/E16 gir nye trafikkstrømmer og endret bystruktur.

For å sikre robust prioritering, god ressursbruk og samordnet planlegging på tvers av vegeiere, bør kommunen konkretisere hvilke tiltak som forutsetter avklaring om Ringeriksbanen/E16, og hvilke som kan realiseres uavhengig av prosjektets framdrift.

Gjennomgangstrafikk og bruk av E16

Statens vegvesen støtter kommunens mål om å redusere gjennomgangstrafikk i sentrum. Temaplanen viser at mange velger å kjøre gjennom byen fordi traséen oppleves kortere og mer direkte enn E16, og fordi forhold som kapasitet, kryssutforming og kødannelse påvirker rutevalg.

Anbefaler derfor en nærmere vurdering av hvorfor gjennomgangstrafikk velger sentrum fremfor riksvegen, inkludert behov for justert skilting, bedre trafikkflyt og tydeligere trafikkstyring. Samtidig er det viktig at tiltak i sentrum ikke svekker framkommeligheten på E16 eller skaper nye flaskehals på riksvegnettet.

30 km/t i sentrum

Redusert fartsgrense er et positivt tiltak for å øke trafiksikkerheten, særlig for gående og syklende. For å oppnå ønsket effekt bør den likevel støttes av fysisk utforming som faktisk senker farten. Samtidig må konsekvenser for kø og trafikkavvikling over Hønefoss bru vurderes nøye slik at lokale tiltak ikke skaper uønskede belastninger eller svekket framkommelighet på E16.

Trafikantbetaling

Viser til tidligere innspill der vi understreket at et bompengeplegg for Hønefoss er en omfattende og langvarig prosess. Hvis kommunen ønsker å arbeide videre med trafikantbetaling, bør dette inngå i en samlet og realistisk finansieringsmodell, f.eks. som del av en porteføljestyrt «bypakke light».

Gang- og sykkeltiltak / nye bruer

Statens vegvesen støtter kommunens satsing på bedre gang- og sykkelinfrastruktur. Samtidig viser temaplanen at enkelte tiltak innebærer reduksjon i kjørefelt og kapasitet på Hønefoss bru og Kvernbergsund bru. Slike endringer kan gi utfordringer i rushtiden, fordi bruene har høy belastning

Kollektivknutepunkt og Ringeriksbanen/E16 (FRE16)

Kommunedirektøren informerer om at det er politisk vedtatt at mobilitetsplanen skal ha et kortsiktig tidsperspektiv frem mot 2035. Hvert enkelt tiltak har et tidsperspektiv fra 2026-2029 eller 2030-2035. Kommunen vil jobbe med tiltak i planen uavhengig av fremgang for Ringeriksbanen og ny E16.

Gjennomgangstrafikk og bruk av E16

Ikke tatt hensyn til i temaplanen. Planen inneholder en beskrivelse av dagens situasjon for gjennomgangstrafikk og rutevalg. Kommunen vurderer at vesentlige endringer for bilistatferd for endret transportmønster avhenger av realisering av ny E16 Nymoen-Eggemoen.

30 km/t i sentrum

Kommunedirektøren noterer seg innspillet. Utforming vil vurderes ved gjennomføring av tiltak.

Trafikantbetaling

Kommunedirektøren noterer at en bompengoordning er en tidkrevende og omfattende prosess å innføre.

Gang- og sykkeltiltak / nye bruer

Kommunedirektøren noterer seg innspillet. Tiltak vil vurderes ved gjennomføring.

<p>og er viktige for trafikkavviklingen gjennom byen. Det er derfor nødvendig å vurdere kapasitetsendringer i sammenheng med trafikken på E16 og andre riksvegsforbindelser.</p> <p><u>Trafikksikkerhet</u> Statens vegvesen støtter planens prioritering av myke trafikanter, og anbefaler at kryss og bruer med registrerte ulykker gis høy prioritet i det videre arbeidet. For å sikre god fremkommelighet og trygg ferdsel gjennom hele året er det også nødvendig å styrke drift og vintervedlikehold for gående og syklende.</p> <p><u>Universell utforming</u> Statens vegvesen understreker viktigheten av at tiltakene i temaplanen gjennomføres med tydelige krav til universell utforming.</p> <p><u>Reelle kostnader ved bruk av egen bil</u> Temaplanens kostnadsberegninger (kapittel 5.4) viser driftskostnader per tur, men det er viktig å understreke at bilen har langt høyere totalkostnader enn det som framkommer i eksemplet. I tillegg til energi/drivstoff og vedlikehold kommer betydelige kostnader knyttet til innkjøpspris, kapitalkostnader, verdifall/avskrivning, forsikring og årsavgifter.</p> <p>Når disse kostnadene tas med, blir den reelle prisen på å bruke bil vesentlig høyere enn de 5–15 kronene per tur som temaplanens eksempel viser. Det er likevel de løpende, merkbare kostnadene som drivstoff og parkering, som typisk påvirker daglige reisevalg. Dette forklarer hvorfor bilen fortsatt ofte framstår som det mest økonomisk attraktive transportmiddelet på korte reiser, til tross for høye totale eierskapskostnader.</p>	<p><u>Trafikksikkerhet</u> Tatt til orientering. Behov knyttet til drift og vedlikehold prioriteres av den enkelte veieier.</p> <p><u>Universell utforming</u> Tatt til orientering.</p> <p><u>Reelle kostnader ved bruk av egen bil</u> Tatt til orientering. Kommunedirektøren ønsker å påpeke den totale trafikksituasjonen som innebærer at mange velger, og har behov for, bil til mange målpunkter i hverdagen. Eierskapskostnadene for bil avveies da opp mot pris og tilgjengelighet for kollektivtrafikk. En husholdning i besettelse av bil vil ha lave eierskapskostnader knyttet til kjøreturene isolert sett.</p>
<p>Bane NOR</p> <p>Viser til høringsuttalelse fra sommer 2025. Bane NOR har ansvaret for å sikre fremkommelighet for alternativ transport for tog, samt trygge holdeplasser for denne. Bane NOR ønsker å holdes orientert om de tiltak som gjennomføres og hvilken påvirkning dette vil ha på fremkommeligheten til/fra Hønefoss stasjon.</p>	<p>Tatt til orientering. Kommunedirektøren vil holde Bane NOR orientert om tiltakenes påvirkning av fremkommelighet til/fra Hønefoss stasjon. Dette gjelder da særlig for tiltak 17 <i>“Fremkommelig forbindelse – Søndre torv til Hønefoss stasjon”</i>.</p>
<p>Statsbygg</p> <p>Temaplanen viser til Områderegulering Hønefoss (plan 431) og ny bruforbindelse mellom Schjongslunden og Krakstad. En slik forbindelse kan endre trafikkstrømmer og tilkomst til campusområdet. Statsbygg ber derfor om at konsekvensene for USN vurderes i det videre arbeidet.</p>	<p>Vurderes i annet planarbeid. Det vil være behov for å detaljregulere bruforbindelsen, og det er da naturlig å utrede slike konsekvenser i den anledning.</p>

Temaplanen omtaler ikke X-løsningen for Osloveien–Bredalsveien, utover henvisning for tiltak 8. Det er viktig med god koordinering opp mot dette prosjektet for å sikre helhetlige mobilitetsløsninger.

Understreker viktigheten av at campusområdet har god tilgjengelighet for alle, inkludert personer med nedsatt funksjonsevne. Universell utforming og trygg adkomst må være sentrale premisser i gjennomføringen av tiltak.

Planen legger opp til reduksjon av biltrafikk og parkeringsplasser. Statsbygg ber om at følgende behov ivaretas i det videre arbeid:

- Tilstrekkelig parkering for personer med nedsatt funksjonsevne.
- God tilkomst for drift, service og beredskap, herunder brann, ambulanse og varelevering.

Vurderes i annet arbeid. Kryssløsningen for Osloveien x Bredalsveien omfattes av områderegulering for Kunnskapsparken Ringerike vedtatt i 2020. Det er en pågående prosess for prosjekt med teknisk plan og byggeplan. I arbeidet med reguleringsplan for USN og Sykehusbakken, ble det lagt vekt på helhetlige løsninger som skulle passe med videre planer og utvikling.

Vurderes i annet planarbeid. Plassering og antall HC-parkering og veiareal for tilkomst for ulike kjøretøy vurderes og besluttes i den enkelte reguleringsprosess.

Politiske partier

Oppsummering av uttalelser	Kommunedirektørens kommentar
<p>Ringerike Fremskrittsparti</p> <p>Målet om et tryggere og mer funksjonelt sentrum støttes, men flere av tiltakene vil få negative konsekvenser for næringsliv, tilgjengelighet og byens attraktivitet dersom de gjennomføres slik de nå er foreslått.</p> <p>Planen bygger på en urealistisk antakelse om at bilbruken kan reduseres kraftig i en småby med store avstander, spredt bosetting og begrenset kollektivtilbud.</p> <p><u>Problematiske tiltak:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Reduksjon av parkeringsplasser i sentrum. Å gjøre det vanskeligere å parkere nær butikkene vil svekke sentrum ytterligere og mer handel til Hvervenmoen, Klekken og nettbutikker.2. Trafikantbetaling/bompenger. Dette vil ramme pendlere, næringsliv, barnefamilier og eldre – og det vil gjøre sentrum mindre attraktivt.3. Sykkelfelt over Søndre torv / gågater. Syklister i høy fart gjennom gågater skaper utrygghet. Vi støtter at sykling over torget kan forbys, slik flere i næringslivet også har foreslått. <p><u>Tiltak som støttes:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Innføring av 30 km/t i sentrum2. Bedre samspill mellom buss og tog. Buss og tog må knyttes bedre sammen, og Tolpinrud som felles knutepunkt bør vurderes.3. Lavere fortauskanter og bedre universell utforming. <p><u>Finansiering</u></p> <p>Planen legger opp til store kostnader uten finansiering. Likevel foreslås tiltak som krever bompenger eller store investeringer. FrP mener at kommunen må prioritere drift og kjerneoppgaver.</p> <p>Buskerud fylkeskommune har i sitt høringssvar tydelig uttalt at Ringerike kommune ikke kan forvente økte midler til kollektivtilbudet i Hønefoss i årene fremover.</p>	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p> <p><u>Problematiske tiltak:</u></p> <p>Hensikten med planen er å legge til rette for at flere kan gå, reise kollektivt eller sykle i Hønefoss, og redusere bilbruken. Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum», tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum», tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p> <p><u>Tiltak som støttes:</u></p> <p>Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 3 «Fra vei til gate», med mindre endringer, og tiltak 1 «Innføre 30 km/t sone i Hønefoss sentrum» tas med videre.</p> <p><u>Finansiering</u></p> <p>Kommunedirektøren uttrykker at det, for mange av tiltakene, vil være et samarbeid med andre aktører, og at det må avklares finansiering mer konkret ved planlegging og gjennomføring av ulike tiltak. Planen legger til rette for å øke andelen kollektivtrafikk, og Ringerike kommune har dialog med fylkeskommunen om tilbudet som gis til passasjerene.</p>
<p>Ringerike Pensjonistparti</p>	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p>

Innledningen i planen er ikke alltid mulig å se innfridd i deler av planen: «*Sentrum skal ha god tilgjengelighet med bil og parkering samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk.*»

Kommentarer til tiltak – byrom:

- *Tiltak 1 - Innføre 30 km-sone i Hønefoss sentrum:* I deler av døgnet går det enda langsommere, så dette bør kunne innføres raskt.
- *Tiltak 2.1: Forbedre kryssing av Kongens gate: Sentrum – Fosseparken:* Kryssing av Kongens gate for fotgjengere har blitt vanskeligere etter forrige justering. Å heve veg og forlenge «grønn mann» støttes.
- *Tiltak 2.2: Forbedre kryssing – hele Kongens gate:* Se over. Så dårlig kollektivtrafikken er i Ringerike kommune vil det være fint at de i alle fall kan få bedre prioritet i lyskryssene.
- *Tiltak 3: Fra vei til gate:* For vagt beskrevet.
- *Tiltak 4: Utvide areal til byliv i sentrum:* Vi trenger ikke flere nye gågater eller gatetun i sentrum. F.eks. fikk Gullsmeden i Stabells gate en reduksjon i omsetningen på 50% da deler av gaten ble gågate. Nå er den borte.

Kommentarer til tiltak – trygghet og tilgjengelighet for gående og syklende:

- *Tiltak 5: Sammenhengende gang- og sykkelruter (kommunale veier):* Ingen sykkeltraseer i Sentrum/over Søndre Torv, heller følge Kongens gate. Et fortau / fotgjengerfelt og et for sykler på de to broene er fornuftig.
- *Tiltak 6: Vinterdrift av fortau- og sykkelanlegg:* Strålende. Koordinering og turnusplanlegging blir både bra og rimelig. Er dette forsøkt allerede? Opplever en bedring fra tidligere år.
- *Tiltak 7: Nord-sør-aksen sammenhengende sykkelnettverk (fylkesveier):* Følg Kongens gate istedenfor sentrum. I Oslo registreres over 1.000 skader på legevakten pga. el sparkesykler.
- *Tiltak 8: Øst-vest-aksen sammenhengende sykkelnettverk (fylkesveier):* «Sentrum» i denne saken må være Arnemannsveien, og ikke Stabells gate og Søndre torg.
- *Tiltak 9: Nettside mobilitet:* «Ett sted» i denne saken bør vel være hos busselskapet og ikke kommunen? Parkering har tilgjengelig informasjon allerede?
- *Tiltak 10: Støtte mikromobilitet:* Er det behov for ytterligere «prosjektgrupper/komiteer»?
- *Tiltak 11: Trygge og funksjonelle sykkelstativer:* Er behovet dokumentert?

Kommentarer til tiltak – mindre bilkøer og bedre innfartsparkeringer:

- *Tiltak 12: Innfartsparkering for sentrum:* Behovet kan ikke dokumenteres før kollektivtilbudet blir tilstrekkelig. Et rimelig bybusstilbud må etableres.

Innledningen er hentet fra kvalitetsprogrammet til byplanen, og er da en del av føringene for arbeidet med temaplanen.

Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum», tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum», tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.

Tiltak 9 «Nettside mobilitet» er også et viktig arbeid for kommunen, og det vil være nyttig å samle informasjon på en egen, brukervennlig nettside.

- *Tiltak 13: Vurdere «Hønefoss-løsning» for trafikkbetaling:* Når tunnelloøsning for bytrafikken er planlagt, så kan det settes opp bom i lyskrysset på vei inn til byen ved universitetet, og ved krysset Hønevegten – Krokenveien.
- *Tiltak 14: Avgiftssystem for bilparkering:* For å skape liv og omsetning i sentrum bør 2-timers gratis parkering over hele byen innføres. Kefas tomten bør gjøres om til midlertidig parkeringsareal, og inntektene settes i «trafikklovningsfond» til fremtidig tunnelloøsning.
- *Tiltak 15: Byrom for alle aktiviteter:* Må holde oss langt unna å gjøre sentrum så hyggelig med trær, benker, fosser og møteplasser at butikker går konkurs/flytter og at Ringeriksdager, maratonfestivaler og andre, større arrangementer ikke lenger er velkommen i sentrum.

Kommentarer til tiltak – regionens kollektivknutepunkt:

- *Tiltak 16: Forbedre kollektivtilbud:* Får man en buss inn til byen, så har man kanskje råd til en drosje på vei hjem etter å ha benyttet byens kultur- og restauranttilbud.
- *Tiltak 17: Fremkommelig forbindelse – Søndre torv til Hønefoss stasjon:* Redd for at dette kan gi økning av nedlagte virksomheter i Stabells gate, men en smart forbindelse mellom buss og tog vil være flott.
- *Tiltak 18: Skilting:* Veldig bra. Husk å ta med informasjonsskilt om tidsforbruk gjennom og utenfor sentrum på E16.

Ringerike Senterparti

Nei til bompenger: Veiutbygging og trafikktiltak skal finansieres gjennom statlige og fylkeskommunale midler, ikke gjennom økte kostnader for folk som bor og jobber i området.

Bevar god fremkommelighet – nei til innsnevring av veier: Ønsker ikke innsnevring av sentrumsgater eller tiltak som reduserer fremkommeligheten for biltrafikk i og rundt Hønefoss sentrum.

Bevar og styrk parkeringsmulighetene i sentrum: Ønsker å opprettholde dagens parkeringsplasser i sentrum og gjeninnføre to timers gratis parkering på kommunale plasser.

Nei til innfartsparkering som svekker sentrumshandelen: Ønsker ikke etablering av store innfartsparkeringsanlegg utenfor sentrum. Slike tiltak fører til at innbyggere reiser andre steder. Heller tiltak som gratis bussdager til sentrum og bedre kollektivtilbud i distriktene.

Støtter tiltak som bedrer trafikksikkerheten for myke trafikanter, og ønsker videre utbygging og vedlikehold av gang- og sykkelveier. I første omgang må det være bedre vedlikeholdet av allerede

Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.

Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum», tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum», tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.

eksisterende gangveier. Mindre bilbruk i sentrum må starte med å bygge gangveien fra distriktene og inn til sentrum.

Kommunen må ta en aktiv rolle opp mot fylkeskommunen for å få fortgang i arbeidet med sykkel trasé langs Kongensgate. Mobilitetsplanen må balansere hensynet til miljø, næringsliv og folks hverdag. Vi må slutte å se på Hønefoss som en storby.

Befolkning

Oppsummering av uttalelser	Kommunedirektørens kommentar
<p>Anne-Berit Haugen Rijken</p> <p>Foreløpig virker det som kommunen har gjort en grundig og inngående jobb med forslag til tiltak. Ringerike kommune er vidstrakt med forholdsvis lavt innbyggertall. Mange innbyggere er dermed avhengige av bilen, for å kunne komme seg til/fra sentrum, jobb og barnehager. Strekningene er ofte for lange til å kunne gå eller sykle.</p> <p>Trafikkantbetalingstiltakene og parkeringsrestriksjonene er feil prioritering. Kommunen har et meget dårlig kollektivtilbud. Dette kan ikke bli vesentlig bedre før befolkningsgrunnlaget blir betraktelig større. Kommunen kan ev. sette i gang med trafikkantbetalingstiltak og parkeringsrestriksjoner på et senere tidspunkt, når befolkningsgrunnlaget har blitt mer bærekraftig ift. et godt kollektivtrafikktilbud.</p> <p><u>Kommunen bør prioritere</u></p> <ul style="list-style-type: none">• gjennomføring av veien fra Nymoen til Bergermoen• å ferdigstille rundkjøring ved USN-krysset og evt. rundkjøring ved Gummikrysset, før en evt. gangbroen over Petersøya blir bygget• tiltakene med å «forbedre lyskryssing» er viktig• 30 km/t fartsgrense gjennom Hønefoss sentrum <p>Et annet alternativ kan være å sette opp skilt rundt omkring, eller en app. De anordningene skal da til enhver tid kunne måle biltetthet og gi informasjon om forventet kjøretid gjennom byen kontra omkjøringsveien Hvervenkastet- Gummikrysset.</p> <p>Det bør også skrives noe om langtidsvisjoner, f.eks.:</p> <ul style="list-style-type: none">• Å lage en vei fra nordsiden av Hønefoss til togstasjonen• Å lage en bilvei i tunnel under Kongensgate• Selvgående kollektivtrafikk og drosjer.• Innføring av eventuelle trafikkantbetalingstiltak og parkeringstiltak, i takt med at kollektivtrafikken gir befolkningen mer tilfredsstillende tilbud.	<p>Kommunedirektøren påpeker at mobilitetsplanen er avgrenset til Hønefoss, Haugsbygd og Heradsbygda. Tiltak i planen legger til grunn at det skal være realistisk å kunne gå eller sykle til målpunkt.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum», tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum», tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikkantbetaling" og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p> <p>Forslag til prioriteringer tas til orientering.</p> <p>Utenfor planens omfang. Mobilitetsplanen har kun et kort tidsperspektiv frem mot 2035.</p>
<p>Annika Gulbrandsen</p>	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering. Disse problemstillingene løftes frem for kommunens trafikksikkerhetsråd som kan beslutte videre oppfølging av aktuelle strekninger.</p>

<p><u>Gangvei mangler langs en stor del av Hofsfossveien ved Follumjordet:</u> Her er det utrygt for myke trafikanter, med en farlig jernbaneundergang og smal vei i en sving med dårlig vintervedlikehold. Det må gjøres en helhetlig løsning for dette området.</p> <p><u>Grusvei opp til Veien gangbru over Soknedalsveien:</u> Det er for bratt til å få en god løsning.</p> <p><u>Gangvei opp til Hallumsdalen:</u> Heller ingen god løsning, fordi man må fortsette på bilvei som kommer ut i farlig kryss v/Veienmarka. Follumområdet virker bortglemt og forsømt. Det er kort vei til sentrum og burde være en selvfølge at området er tilrettelagt for å gå/sykle, rullestolbrukere og barnevogner.</p>	
<p>Arne Didrik Kjørnæs</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Få bussene ut av trange bygater; la alle bussene gå i Kongens gate så raskt som mulig. Dropp stoppestedet utenfor Kinotomta. 2. Lag gågater fra fredag kl. 12.00 til søndag kl. 20.00 som en prøveordning (vellykket mange steder i Norge og utlandet). Eks.: Storgaten fra Stangsgate til Kong Rings gate, Norderhovsgaten fra Stangsgate til Kong Rings gate. 3. Fartsgrense på 30 km/t innen Hønefoss sentrum er bra. 4. Viktig å tillate bilkjøring og parkering i sentrum for å opprettholde butikker i sentrum - dette kan gjøres utenom tiltakene i pkt. 2. 5. Fylkeskommunen sier at det ikke kan påregnes ytterligere midler til kollektivtrafikk i Hønefoss sentrum/ innfartsparkering og matebusser. Dette må kommunen legge til grunn. 	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum» og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p>
<p>Arne Løken</p> <p>Bomring i Hønefoss sentrum er meningsløst og vil være med på å bygge byen ned og ikke opp. Besøkende trafikk må få komme inn i byen, ikke ut.</p> <p>Gjennomfartstrafikk i byen kan lett ledes utenom på andre effektive måter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veier utenom byen fra Haugsbygd og Jevnaker. Byen får trafikk fra Haug og Jevnaker, pga. rundkjøringen ved eplehagen, som egentlig skal videre til Hallingdal og Hvervenkastet • Vei fra Dalsbråten regimentgården via Schjongslunden og Vesterntangen • Vei fra Eggemoen til Risesletta vil ta trafikk til Heradsbygda og Hvervenkastet 	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p>
<p>Arne Sverre Sørland</p> <p>1. Innledning</p> <p>Mobilitetsplanen er et viktig skritt for å styrke Hønefoss som en attraktiv og funksjonell by. Planen</p>	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Kommunedirektøren viser til sak 11/25 i formannskapetets Strategi og plan datert 12.03.2025. Vedtakspunkt 4 lød som følgende;</p>

har gode faglige elementer, men ambisjonene er redusert til kortsiktige tiltak uten en tydelig langsiktig strategi. Dette svekker muligheten for å løse de grunnleggende utfordringene knyttet til trafikk, byliv og miljø. Mobilitetsplanen må revideres slik at den blir et verktøy for langsiktig utvikling. Kommunen må ta styring, bruke alle sine roller aktivt og sikre at politiske valg bygger på kunnskap og helhet.

«Byer skal bygges for mennesker, ikke for biler.» - Jan Gehl.

2. Hvorfor dette er kritisk nå

Erfaringene fra de siste 50 årene viser at fragmenterte tiltak og manglende politisk vilje har ført til handlingslammelse. Gehls prinsipper gir en klar retning: først liv, deretter rom, og til slutt bygninger – aldri omvendt. Det betyr at mobilitetsplanen må være et verktøy for å skape liv i byen, ikke bare for å håndtere trafikk.

3. Hovedutfordringer

3.1 Manglende helhetlig transportstrategi

Gjennomgangstrafikken dominerer sentrum og undergraver byliv, trygghet og miljø. Dagens områdeplan har forlatt prinsippene om menneskelig skala og bilfrie byrom. Vesttangente – tidligere vedtatt som strukturelt grep – er fjernet. Dette skaper uforutsigbarhet og svekker investeringsgrunnlaget.

3.2 Politisk handlingslammelse og kortsiktighet

Kommunen har ikke klart å holde fast ved langsiktige strategier. Utbyggerinteresser og kortsiktige hensyn har fått dominere. Resultatet er fragmentert planlegging og tiltak som motarbeider vedtatte mål

3.3 Randutvikling og konkurranse med sentrum

Hvervenmoen og bilbaserte utbygginger som Tandberglia svekker sentrum som handels- og møteplass. Dette er strukturelle valg som må korrigeres dersom bylivet skal styrkes.

4. Overordnede prinsipper

- Byen skal være for mennesker – ikke for biler: Prioritering: gående og syklende først, deretter kollektivtransport, til slutt privatbil.
- Langsiktighet og forutsigbarhet: Kortsiktige tiltak må ikke blokkere fremtidige løsninger.
- Helhet og kvalitet: Mobilitetsplanen må inngå i en større transportstrategi med rullerende delplaner

“Formannskapetets strategi og plan ber om at arbeidet med plan for overordnet mobilitet i Hønefoss begrenser seg til det kortsiktige perspektivet for Ringerike kommune, og ser på det faktiske handlingsrommet. Hovedmålsettinger og det lengre perspektivet ligger vedtatt i områderegulering Hønefoss (byplan).”

For å ivareta Ringeriksbanen og E16 og koblingen med områderegulering for Hønefoss (byplan), er det blant annet gjort et arbeid med å lage en transportutredning som en del av grunnlaget til byplanarbeidet. Transportutredningen ble gjort av Rambøll i 2018 på oppdrag fra Buskerud Fylkeskommune. Transportutredningen hadde et større influensområde enn reguleringsgrensene til byplanen.

<ul style="list-style-type: none"> • Jan Gehls perspektiv: «Du kan ikke ha både høy trafikkapasitet og høy bylivskvalitet i samme rom.» Dette er et faktum vi må ta inn over oss. <p>5. Tre prioriterte hovedgrep</p> <p><u>5.1 Styrk bysentrum som attraktivt og levende bymiljø</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduser biltrafikk i sentrum og etabler innfartsparkeringer. • Utvikle gåstrategi, sykkelplan og mikromobilitet med tydelig regulering for å unngå konflikter. • Vurder gratis korttidsparkering for å styrke handel i sentrum. • Skap grønne byrom og familievennlige bomiljøer. <p><i>Hvorfor:</i> Gehls forskning viser at byliv oppstår når mennesker føler trygghet, har korte avstander og attraktive møteplasser. Dette krever politiske valg – ikke bare illustrasjoner med blomster og folkeliv.</p> <p><u>5.2 Nedgraving av Kongens gate – bryt barrieren mellom sentrum og elven</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Etabler nytt gateløp under bakken fra Fordkvartalet til Tippen. Frigjør overflaten til kollektivtrafikk, gående og syklende. • Reduser støy og forurensning, og styrk byliv og tilgjengelighet. • Start planarbeid og dialog med fylkeskommunen umiddelbart. <p><i>Hvorfor:</i> Dette tiltaket er i tråd med Gehls prinsipp om å prioritere menneskelig skala og byliv. Det gir rom for aktive fasader, trygg ferdsel og attraktive byrom – og løser samtidig trafikkflyt.</p> <p><u>5.3 Brukerfinansiering som nøkkel til gjennomføring</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Innfør moderat brukerbetaling (f.eks. kr 10 pr. passering) for gjennomkjøring i sentrum. Politisk kan vedtas ønskede rabattordninger for ulike brukergrupper og frekvens i bruk. • Inntektene kan finansiere nedgraving av Kongens gate og andre bymiljøtiltak. • Kombiner med insentiver som gratis korttidsparkering for å skape aksept og nytte. <p><i>Hvorfor:</i> Dette gir kommunen handlekraft og viser fylkeskommunen at vi mener alvor. Det er bedre å investere i bymiljø enn å bruke hundre millioner på en bro som ikke løser de grunnleggende problemene.</p>	<p>Planen forsøker å balansere forholdet mellom myke trafikanter og biltrafikk.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 12 "Innfartsparkering for sentrum" ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p> <p>Ikke tatt hensyn til i temaplanen. Kommunedirektøren viser til tiltak 2 "Forbedre kryssing og fremkommelighet <u>over</u> Kongens gate".</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p>
<p>Arnt Sæther</p> <p>Planen fremstår gjennomarbeidet, helhetlig og ambisiøs, og det er tydelig at den bygger på både faglig innsikt og et ønske om å skape en bedre hverdag for innbyggere, næringsliv og besøkende.</p>	

<p><u>Bruk av AI og smart lysregulering for bedre flyt:</u> Kommunen bør vurdere mer avansert, dynamisk lysregulering basert på sanntidsdata og AI i sentrale trafikkarer og kryss i Hønefoss. Med intelligente trafikksignaler som tilpasser seg faktisk trafikkmengde, køretning og belastning, kan vi bedre flyten i rushperioder redusere unødvendig kø og stopptid minske stress, utslipp og frustrasjon utnytte eksisterende infrastruktur mer effektivt. Dette kan særlig være aktuelt i og rundt sentrumsnære kryss, hvor små forbedringer kan få stor samlet effekt.</p> <p><u>Undervisnings- og informasjonsopplegg:</u> Foreslår at kommunen vurderer å utvikle et enkelt opplegg om samspill i trafikken i Hønefoss, rettet mot alle trafikanter: bilister, fotgjengere, syklister, elsyklister og brukere av sparkesykkel. Ved oppkjøring lærer man om ansvar, hensyn og samspill. Men mange ferdes i trafikken uten noen form for opplæring, spesielt innen sykkel, elsparkesykkel og gående. Dette skaper til tider utrygghet, misforståelser og dårlig flyt. Et slikt opplegg kunne blant annet handle om</p> <ul style="list-style-type: none"> - at vi alle er med på å skape flyt eller kø - hvordan små valg forplanter seg bakover i trafikken - hensyn til myke trafikanter men også dem til bilistene, og bilistene til de bak oss. - forskjellen på å vise høflighet og å skape uforutsigbarhet» <p>Mye kan oppnås uten store fysiske inngrep, med økt forståelse av hvordan flyt faktisk oppstår. F.eks. å kjøre litt tettere i saktegående kø, bruke grønt lys fullt ut, og bidra til «sug» ut av sentrum om ettermiddagen og inn i byen om morgenen. Et slikt informasjonsløft kan være:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kort og folkelig - digitalt og lett tilgjengelig - rettet mot samspill, ikke moral - et supplement til fysiske tiltak i planen <p>Noen kan rettes til spesifikke veier, kryss, eller områder i byen for å opplyse om hva som fremmer flyt og hva som hindrer flyten der.</p>	<p>Kommunen er i jevnlig dialog med veieier, og ny teknologi som AI, trafikktegnere, effektivitet og trafiksikkerhet vil være en del av dialogen.</p> <p>Ringerike har en trafiksikkerhetsplan og gjennom arbeidet med oppfølging av denne blitt "trafiksikker kommune" etter kriteriene til Trygg trafikk. Trygg trafikk er en samarbeidspartner og nyttig ressurs for blant annet skoler, barnehager og samfunnet ellers. Kommunen følger opp dette arbeidet videre som Trafiksikker kommune.</p>
<p><i>Bjørn Erik Sem-Jacobsen</i></p> <p>Foreslår å legge Kongensgate i miljøtunnel fra ca. rundkjøringen ved Haugli og til Tippen. På toppen blir det en stor grønn flate med konfliktfri adgang fra sentrum til parken. Trafikk til-fra kirken/parken kan løses med å opprettholde Sundgata og Kong Ringsgate over miljøtunnelen. Fv. 350 kanaliseres til rundkjøringen ved Haugli. Dagens lyskryss ved Tippen byttes ut med rundkjøring. Så bør det etableres rundkjøring i krysset Nygata-Hønengata.</p>	<p>Ikke tatt hensyn til i temaplanen. Kommunedirektøren viser til tiltak 2 "Forbedre kryssing og fremkommelighet <u>over</u> Kongens gate".</p>

<p>Innsillet ovenfor medfører å opprettholde gjennomgangstrafikken. Å kjøre rundt betyr å kjøre 15 km istedenfor 4 km, noe som ikke er miljøvennlig.</p> <p>Lyskryss viser seg å være kompliserte, kostbare og vedlikeholdskrevende installasjoner, som påstås å benytte KI. I rundkjøringer benyttes NI (naturlig intelligens) og de krever ikke vedlikehold eller driftsutgifter.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>
<p>Björg Sonja Kristiansen</p> <p>Kuben har tre timers gratis parkering for registrerte medlemmer, som er gull verdt for kundene. Hønefoss er administrasjons- og handelssentrum for hele kommunen. Gratis parkering på Hvervenkastet er også en stor konkurrent til handelen i Hønefoss. Kan ideen fra Kuben brukes i resten av Hønefoss, i hvert fall på kommunale plasser?</p> <p>Flere innbyggere bor utenfor enn i Hønefoss. Parkering og et velfungerende kollektivsystem er viktig for å opprettholde bosetting utenfor sentrum. Mindre tettsteder har mistet skoletilbud, kulturelle samlingspunkter og kollektivtilbud, så kommunen har en oppgave med å gjenopprette tilliten i distriktene.</p> <p>Mulighet for å oppleve grønne områder er viktig, og kanskje kan det være med på å lokke nye innbyggere/skattebetalere til en av Norges flotteste kommuner.</p>	<p>Kommunedirektøren tar uttalelse til orientering. Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 12 "Innfartsparkering for sentrum" ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p> <p>Kommunedirektøren viser til tiltak 14 «Avgiftssystem for bilparkering». Tiltaket vil vurdere parkeringstakster i og rundt Hønefoss sentrum.</p> <p>I tillegg til Hønefoss, inkluderer planens omfang Haugsbygd og Heradsbygda som ligger i umiddelbar nærhet til byen, og planen tar stilling til parkering og kollektiv her. Øvrige områder i kommunen må sees på i annen prosess.</p>
<p>Eline Henriksen</p> <p>Alle tiltakene støttes. For å oppnå en adferdsendring bør også gatene bli smalere, slik at de oppfører seg som 30-veier, en såkalt «traffic calming». Kan vurdere å endre fra trafikkllys til rundkjøring med nederlandsk løsning for gang- og sykkelvei.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>
<p>FAU Benterud skole</p> <p><u>Kommentarer til tiltak 1-4 – byrom:</u> FAU støtter tiltak som bedrer sikkerhet og fremkommelighet for barn og unge i tilknytning til alle skolene i Ringerike. FAU ønsker tiltak som reduserer gjennomkjøring og fart, og ber om at det prioriteres fysiske fartsdempende tiltak, bedre skilting og tydeligere markering av skolevei i tilknytning til Benterud skole.</p> <p><u>Kommentarer til tiltak 5-11 – mer tilgjengelig by:</u> FAU støtter tiltaket om å etablere sammenhengende gang- og sykkel traséer gjennom sentrum. Det er avgjørende at traséene videreføres helt frem til skolene i og rundt sentrum. For Benterud skole</p>	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Vurdering og implementering av fysiske fartsdempende tiltak, bedre skilting og tydeligere markering av skolevei i tilknytning til Benterud skole løftes til kommunens trafikksikkerhetsråd.</p> <p>Forslag om utbedring av manglende gangvei i Benterudgata løftes til kommunens trafikksikkerhetsråd.</p>

<p>innebærer dette at dagens manglende gangvei i Benterudgata må utbedres. FAU mener dette bør være en klar prioritet å etablere.</p> <p>FAU støtter tiltak 6 «Øke vinterdrift og vedlikehold av fortau og sykkelveier», særlig fortauet over Kvernbergsundbro der det er behov for hyppig brøyting for å gjøre fortauene farbare.</p> <p><u>Kommentarer til tiltak 16-18 – regionens kollektivknutepunkt:</u> FAU støtter tiltak #16 «Gjøre tilbudet mer attraktivt med lavere priser og/eller økt frekvens». Lave priser og hyppigere avganger er helt avgjørende for at kollektivtilbudet skal oppleves som et reelt, tilgjengelig og attraktivt alternativ for familier i Hønefoss.</p> <p><u>Øvrig innspill:</u> FAU stiller seg positive til kommunens arbeid med mobilitetsplanen og håper at tiltak som fremmer trafikksikkerhet i tilknytning til skoleområder gis høy prioritet i den videre prosessen.</p>	<p>Kommunen har dialog med Brakar og Buskerud fylkeskommune om kollektivtilbudet i Hønefoss.</p>
<p>Frode S Hagen</p> <p>Trafikken i Hønefoss, spesielt gjennomgangstrafikken, er et regionalt strukturproblem framfor et sentrumsproblem. Det må bygges en struktur som flytter trafikken dit den hører hjemme – og gir folk reelle alternativer.</p> <p>Gjennomgangstrafikken forsvinner når toget blir et bedre alternativ enn bilen. Med Togring Viken Vest og stasjoner på Jevnaker, Kistefos, Tyristrand, Hvalsmoen og Hønefoss kan man:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flytte pendlertrafikk fra vei til tog • Gjøre reiseliv kollektivbasert • Knytte boligvekst og næringsutvikling til stasjoner • Redusere daglig biltrafikk gjennom sentrum <p>En samlet strategi – ikke enkelttiltak. Hvis vi kombinerer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Togring Viken Vest • Knutepunktutvikling • Reiselivskobling til Hadeland Glassverk • Ny vei Nymoene–Eggemoen som gir nødvendig avlastning • Smart parkeringsstrateg <p>... da får man:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mindre gjennomgangstrafikk • Flere arbeidsplasser • Flere boliger 	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Planen inkluderer Hønefoss, Haugsbygd og Heradsbygda og er ikke en regional plan. Viser til "Regional plan for areal og transport i Buskerud" for regionale føringer, og pågående arbeid med ny regional plan «Buskerudplanen».</p> <p>Kapittel 8.4.2 omtaler bruk av eksisterende togs Skinner. Det er gjort og pågår et arbeid for å se på om skinnene kan benyttes i utstrakt grad via prosjektet «Togring Viken Vest». Kortsiktige tiltak, som denne temaplanen fokuserer på, vil være å fortsatt jobbe med å se på mulighetene for å etablere persontrafikk i større grad som lokalt alternativ.</p> <p>Geografisk avgrensning for temaplanen er Hønefoss, Heradsbygda og Haugsbygd.</p> <p>Realisering av ny E16 Nymoene-Eggemoen er et viktig prosjekt. Strekningen er Europavei og ligger inne i regjeringens Nasjonal transportplan (NTP).</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Sterkere handel og hotell • En mer attraktiv region <p>Hønefoss sentrum skal være levende, tilgjengelig og inkluderende. Men trafikutfordringene løses ikke ved å gjøre sentrum mindre tilgjengelig. De løses ved å utvikle regionen helhetlig – med både tog, vei og knutepunkter.</p>	<p>Tiltak 3 “Fra vei til gate” og tiltak 17 “Fremkommelig forbindelse Søndre torv til Hønefoss” er tiltak for å skape et levende og tilgjengelig Hønefoss.</p>
<p>Gezim Cimili</p> <p>Mer aktivitet i sentrum er viktig. Flere arrangementer som matmarked, familiedager, konserter og sesongaktiviteter vil skape mer liv, og samtidig gi bedre grunnlag for lokale butikker og serveringssteder. Samarbeid mellom kommunen og lokalt næringsliv er viktig.</p> <p>Det må være enkelt å bruke sentrum. Rimelig eller gratis korttidsparkering gjør at flere stopper innom.</p> <p>Hønefoss er heldig som har naturen tett på byen. Elva, fossen og turområdene bør brukes enda mer. Flere tilrettelagte turstier, møteplasser og grillområder kan gjøre byen mer attraktiv både for innbyggere og besøkende. Tilbud til barn og ungdom er også viktig for trivsel og bolyst. Gode møteplasser og aktivitetstilbud bidrar til et tryggere og mer inkluderende miljø.</p>	<p>Utenfor planens omfang. Viser til Hønefoss By AS sin omfattende arrangementkatalog med aktiviteter innen kultur og handel.</p> <p>Kommunedirektøren tar uttalelse til orientering. Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 12 “Innfartsparkering for sentrum” ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p> <p>Kommunedirektøren viser til tiltak 14 «Avgiftssystem for bilparkering». Tiltaket vil vurdere parkeringstakster i og rundt Hønefoss sentrum.</p> <p>Vurderes videre i annet planarbeid. Kommunedirektøren anerkjenner viktigheten av attraktiv byutvikling og gode oppvekstmiljø for barn og unge.</p>
<p>Hans Erik Gamkinn</p> <p><u>Universell utforming:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Jevne og godt vedlikeholdte fortau uten hull og skjeve heller er svært viktig. • Tilstrekkelig og jevn belysning langs fortau, parkeringsområder og overgangsfelt er essensielt for personer med synshemming. • Ledelinjer med taktile og fargekontraster er svært nyttige både for synshemmede og personer som av ulike grunner har redusert orienteringsevne. • Svært uheldig å kombinere fortau med sykkelvei, spesielt i områder som torv og sentrumsgater. Her bør det etableres tydelig fysisk og visuelt skille, særlig der mange eldre og funksjonshemmede ferdes. Buskerud fylkeskommune vil ikke være med på å finansiere dette. Spørts da om dette skal være en prioritert oppgave for kommunen. • Behov for flere HC-parkeringsplasser nær butikker, helseinstitusjoner og offentlige kontorer. <p><u>Fartsdemping og fartsdempende tiltak:</u> Ingen problemer med dette, men Buskerud fylkeskommune advarer om å lage vesentlige hindringer for å begrense flyten av gjennomgangstrafikken.</p>	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Innspill om universell utforming løftes til kommunens trafikksikkerhetsråd.</p>

<p><u>Finansiering:</u> Tiltakene får kun en liten del av kommunens innbyggere glede av, og spør derfor om kommunen kan prioritere en slik investering.</p> <p><u>Brukermedvirkning:</u> Oppfordrer til å etablere en slik ordning der personer med ulike funksjonsnedsettelse og pårørende kan gi løpende tilbakemeldinger på tiltak og løsninger, for at mobilitetsplanen forankres i reelle behov og ikke snever skrivebords drodning fra Norconsult.</p>	
<p><i>Ingri Agerbo Løvslogen</i></p> <p>Mobilitetsplanen er et fremragende forslag for å få mindre biler, og flere folk til å bruke byen. Kommentarer til tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Å få fartsgrensen ned, og samtidig skape sammenhengende sykkelveier til tettstedene rundt byen, vil gjøre at flere tar sykkel i stedet for bilen. • Utvidelse av areal til byliv i sentrum og minske areal til parkering er også et veldig godt tiltak. • Innføring av bompenger for biler vil øke sannsynligheten for at folk velger sykkel, eller å kjøre rundt. <p>Biltrafikk gjør ikke at byen er levende. Aarhus er et godt eksempel på hvordan gatelivet brer seg ut når biler har begrenset adgang.</p>	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum», tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum», tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p>
<p><i>Jan Ole Johansen</i></p> <p>Bilens rolle og tilgjengelighet må sikres. Hønefoss trenger et robust kollektivtilbud for at bilbruk kan reduseres vesentlig, spesielt knyttet til tiltak om gatetun og nye avgiftssystemer for parkering. Støtter at det vurderes hvordan parkering best kan organiseres, men advarer mot løsninger som i praksis fjerner parkeringsplasser uten at nye og tilstrekkelige kapasitetstilbud er etablert.</p> <p>Planen åpner for å utrede en «Hønefoss-løsning» for trafikantbetaling/bompenger rettet mot gjennomgående trafikk. Dette vil føre til økte kostnader for folk som skal til eller gjennom Hønefoss, uten at planens kollektivtiltak er sikre eller finansierte.</p> <p>Anbefaler at kommunen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. prioriterer trafikkflyt i Kongens gate som hovedgrep i mobilitetsplanen 2. utreder fotgjengerunderganger og kompakte rundkjøringer som alternativ til dagens lyskryss 3. gjennomfører en formell kost-nytte-analyse som sammenligner disse tiltakene med sykkelbruen til Vesterntangen 4. inviterer Buskerud fylkeskommune til samarbeid, siden tiltakene i Kongens gate vil ha direkte effekt på fylkesveinettet 	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Planen forsøker å balansere forholdet mellom myke trafikanter og biltrafikk. Det er god kapasitet for bilparkering i sentrum.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum», tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum», tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p> <p>Kommunedirektøren mener at planen legger opp til at det i fremtiden kan forventes økt etterspørsel for kollektivløsninger som igjen kan bidra til en økt satsning og finansiering.</p>

<p>5. sikrer at investeringer prioriteres etter faktisk nytte, ikke symbolverdi.</p> <p>Dette vil gi en mobilitetsplan som</p> <ul style="list-style-type: none"> • bedrer fremkommeligheten • øker trafikksikkerheten • styrket sentrumshandelen • bruker offentlige midler mer effektivt 	
<p>Karianne Rydstrom</p> <p>Kjempe bra med 30 km/t sone gjennom Hønefoss sentrum. Det er mange barn som ferdes i sentrum og det er flott at de får et tryggere miljø å ferdes i.</p> <p>Fosseparken er et kjempebra tilbud for hele regionen og det er viktig å sikre en bedre kryssing her.</p> <p>Ja til flere gater og gaterom i Hønefoss. Håper befolkningen involveres i utforming av rommene for å finne ut hva det er behov for, slik at dette kan bli levende byrom. Området utenfor Espresso House og veien foran Kuben kan forsøkes. Dette kunne blitt en kjempefin struktur sammen med gågata mot torget.</p> <p>Det støttes at det gjøres tiltak for å trygge ferdsel for gående og syklende i Hønefoss.</p> <p>Flere til fots i sentrum vil føre til økt bruk av butikker og kaffer mot gateplan. Kjempe fint med fokus på hvordan man kan redusere trafikk og parkering, dette er jeg sikker på at vil gjøre Hønefoss til en mer attraktiv by. Parkering vil man helt sikkert løse på gode måter, selv om det blir kortere tidsrom/dyrere å parkere tett på sentrum.</p>	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen tas til orientering.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 "Utvide areal til byliv i sentrum" og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p>
<p>Morten Bjerkelund</p> <p>Kunder må enklest mulig kunne parkere og besøke sentrum, hvis kommunen ønsker et levende næringsliv med butikker på gateplan i Hønefoss. Hønefoss har et stort omland hvor mange besøkende kommer til byen med bil. Ved å etablere store handelsparker utenfor sentrum lærer man opp folk til å få kjøre til døren og parkere gratis.</p> <p>Hønefoss har ikke i dag et stort problem med trafikk. Alle byer av en viss størrelse har kø når folk skal på eller hjem fra jobb. Alle tanker om bom bør legges i skuffen, og ikke sees på før Ringeriksbanen er på plass og innbyggertallet øker.</p>	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv» og tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p>

<p>Otto Lundstad Olsen</p> <p>Veien fra Eggemoen til Risesletta er viktigst for Hønefoss å få bygd. Dette vil spare gjennomgangstrafikk i sentrum. Det tar ikke lang tid å kjøre gjennom Hønefoss ift. andre byer, så veiene kan være slik de er.</p> <p>Flere boliger i sentrum vil få flere til å bo der man ikke trenger transport for å komme seg til sentrum. Dette øker også livet i et ellers dødt sentrum. Bygg noe fint på Petersøya, utvikle Søndre park til en oase i sentrum, gjør noe fint på Tippen, osv.</p>	<p>Vurderes videre i annet planarbeid. Ringerike kommune oppfatter at det i uttalelsen menes fremtidig strekning E16 Nymoen – Eggemoen. Strekningen er europavei, og ligger inne i regjeringens Nasjonal transportplan (NTP).</p> <p>Vurderes videre i annet planarbeid. Hønefoss by har en god boligreserve i både vedtatte og pågående reguleringsplaner. Det meste av boligbyggingen foretas av private aktører. Ofte er tilfellet at markedsetterspørselen er avgjørende for igangsetting av nye prosjekter. Kommunen er opptatt av å utvikle egne eiendommer, og driver byutvikling etter tilgjengelige økonomiske rammer.</p>
<p>Per Aasen</p> <p>Følgende punkter i planen bør fjernes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trafikkbetaling / bom i Hønefoss by • Sykkelfelt igjennom gågatesystemet • Utvidelse av gågatearealet når dette allerede er for stort • Fjerning av P-Plasser sentralt i byen <p>Oss næringsdrivende er avhengig av trafikk i byen. Kommunen forstår ikke i denne saken at næringsdrivende krever at man har forutsigbarhet i rammevilkårene rundt sentrum.</p>	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum», tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum», tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p>
<p>Roger Larsen</p> <p>Intensjonen bak mobilitetsplanen er god, men dette er ikke tiden for de store endringer. Det ligger store utbyggingsplaner klare som kan gi andre endringer i sentrum som vil gi konsekvenser i fremtiden. Mange av de 18 punktene er flotte, og vil sikkert ha en positiv betydning for sentrum.</p> <p>Det som ikke bør gjennomføres er:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sykkelfelt gjennom sentrum(gågater) • Flere gågater • Fjerning av parkeringsplasser • Brukerbetaling (bompenger) 	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum», tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum», tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p>
<p>Snyta vel</p> <p>Snyta ligger utenfor det geografiske området som mobilitetsplanen skal dekke. Velet jobber for å få til en gangvei i Busundveien, og er opptatt av å få forlenget gangveien langs RV 350 som stopper</p>	<p>Snyta ligger utenfor området, men det er fokusert på dette behovet i andre prosesser. Gjennom FRE16-prosjektet ble gang- og sykkelvei</p>

<p>på Snyta, til Hønefoss/Bærengsletta. Styret oppfordrer til at mobilitetsplanen også tar med seg dette innspillet. En mulighet til å sykle eller gå fra Hønefoss via Snyta til Busund, Norderhov og tilbake til Hønefoss er innenfor rekkevidde.</p>	<p>regulert, og behovet for denne strekningen som en del av helhetlig sykkelveinett er satt fokus på i flere sammenhenger.</p>
<p>Stein Bakken</p> <p>Hva med en enkel gang- og sykkelbro fra Stølandet til Ringeriksgata? Denne har vært planlagt over mange år i kommunale planer. Broen ville sikret en trafiksikker gang- og sykkelvei for mange skolebarn. Kombinerer man i tillegg denne broen med en gangbro fra Ringeriksgata over til gamle Eikli skole vil det være ideelt, og mye trafikk unngås over Kvernbergsundbru.</p>	<p>I byplanen og i andre lokale planer, er det vist til flere mulige kryssinger av Storelva, for å legge til rette for bedre mobilitet i Hønefoss. Ringerike kommune jobber for tiden med å regulere en bruforbindelse over Petersøya til Stølandet. Eventuelt ny bru fra Stølandet over til Schjongslunden eller Eikli over til Schjongslunden, må reguleres på et senere tidspunkt.</p>
<p>Stein Stiksrud</p> <p>Det må etableres tre handicapparkeringer ved Allés kulturhus utenfor inngangen. Det er mange populære aktiviteter hver uke, men for langt og bratt å gå fra nærmeste parkering.</p>	<p>Kommunestyret vedtok reguleringsplanen for Alles kulturhus i 2024. Vedtaket innebærer at det tilrettelegges for trinn 2 av kulturhuset som blant annet inkluderer opparbeidelse av utearealer. Det ble satt rekkefølgekrav til etablering av nye HC-parkeringsplasser i Sentrumskvartalet (parkeringshuset like ved). Kommunedirektøren var i planen for Alles kulturhus negative til HC-plasser utenfor hovedinngangen til Alles kulturhus. Det er også regulert til torgareal utenfor Alles (gaten Hønefoss bru og deler av Fossveien).</p> <p>Det er i dag etablert HC-parkeringsplasser i parkeringshuset med tilgang til heis. Høydeforskjeller i sentrum, gjør at det da blir lettere for rullestolbrukere o.l. å komme seg til kulturhuset.</p>
<p>Therese Juvet</p> <p>Forstår det er ønskelig med mindre trafikk i sentrum, spesielt i rushtiden. En bompengeløsning som kun gjelder gjennomkjøring er nærmest umulig å gjennomføre. Tid er ikke avgjørende for om man kjører rett igjennom eller stoppet for å handle. I rushtiden går trafikken sakte pga. for lite kapasitet og dårlig veinettløsninger. Rundkjøringer hadde bedret flyten i trafikken.</p>	<p>Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene. Endring av kryss og type kryss er viktig å se i sammenheng med formål, plassering og behov. Rundkjøring kan være en god løsning og gi bedre flyt. Det er ikke gitt at det er beste løsning i en by, når man ser på samlet vurdering.</p>
<p>Trond Jørgensen</p> <p>Kommentarer til tiltak – byrom og akser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Tiltak 1 – 30 km/t sone:</i> Støtter målet om et transportsystem som fungerer for alle trafikantgrupper, men understreker at dette også innebærer at sentrum må være tilgjengelig for bil. Tiltak som reduserer biltilgjengeligheten uten å tilby fullverdige alternativer, vil kunne svekke både handel og byliv. • <i>Tiltak 3 – fra vei til gate:</i> Støtter intensjonen om et tilgjengelig sentrum, men tilgjengelighet må forstås bredt. For at sentrum skal fungere som handels- og møteplass, må det være enkelt å komme dit – også med bil. Det er viktig at kommunen opprettholder et 	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Kommunestyret vedtok i forbindelse med budsjettbehandlingen, at oppgradering av Kirkegata utsettes på ubestemt tid, og skal oppgraderes ved realisering av detaljregulering 463 – Citygården og hotellkvartalet vedtatt i 2022.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum», tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum», tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" og tiltak 15 «Byrom for alle</p>

mobilitetsbilde hvor gående, syklende, kollektivtrafikk og bilister ivaretas på en balansert måte.

- *Tiltak 4 – utvide areal til byliv:* Imot å teste ut nye gågater i sentrum, med ett unntak: Kirkegata fra Søndre Torv til første kryss kan vurderes som et avgrenset pilotområde. Jeg er derimot imot at deler av Storgata, Kong Rings gate eller området ved Kuben gjøres om til gågater eller gatetun. Disse gatene har viktige funksjoner for handel, service og trafikkavvikling.

Kommentarer til tiltak – trygghet og tilgjengelig for gående og syklende:

- *Tiltak 11 - sykkelstativer:* Støtter etablering av nye, trygge og brukervennlige sykkelstativer. De kontainerlignende sykkelgarasjene som allerede er plassert fremstår som lite brukervennlige, visuelt tunge og lite integrert i bybildet. Disse bør fjernes og erstattes med mer åpne, tilgjengelige og praktiske stativer som faktisk blir brukt.

Kommentarer til tiltak – mindre bilkøer og bedre innfartsparkering:

- *Tiltak 12 - innfartsparkering:* Støtter etablering av innfartsparkeringer i utkanten av sentrum. Dette kan avlaste gateparkering og gjøre det enklere for pendlere og besøkende å parkere, uten å belaste sentrumsgatene. Samtidig er det avgjørende at kommunen opprettholder korttidsparkering i sentrum på opptil to timer på dagtid i ukedagene.
- *Tiltak 13 - trafikantbetaling:* Generelt imot bompenger, og her særlig kritisk til en løsning som i praksis vil dele Hønefoss i to – mellom Nordsiden og Sydsiden. En slik bomplassering vil skape en kunstig barriere i en by som er avhengig av intern mobilitet. Videre består trafikkbelastningen i Hønefoss hovedsakelig av lokaltrafikk, ikke gjennomgangstrafikk. En bompengeordning vil derfor ikke treffe problemet den forsøker å løse. I tillegg vil bompenger føre til økt trafikk i boligområder når bilister forsøker å unngå bomstasjoner, noe som svekker bomiljø og trafiksikkerhet.
- *Tiltak 15 - byrom:* Støtter utvikling av deler av Kirkegata, nærmere bestemt strekningen fra Søndre Torv til første kryss, som et byrom med økt aktivitet, møteplasser og rom for servering. Derimot imot at deler av Storgata og den fremtidige Sundgata tas i bruk som byrom. Disse gatene er viktige for gjennomkjøring, varelevering og tilgjengelighet til butikker.

Kommentarer til tiltak – regionens kollektivknutepunkt:

- *Tiltak 17 – forbindelse Søndre torv til Hønefoss stasjon:* Støtter målet om å forbedre forbindelsen for gående og syklende, men imot tiltak som innebærer stenging eller innsnevring av Stabells gate og Soknedalsveien. Disse gatene er viktige adkomstårer for Grand Hotel og øvrige næringsdrivende.

aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.

Turid Bente Aasterud

Parkering i utkantene av bysentrum: Tror det vil bli vanskelig å få folk til å betale for parkering, når de i tillegg må gå til sentrum. Parkeringen må derfor være gratis. Kan det finnes andre inntektskilder til de andre formålene?

Bompengeavgift: Støttes fullt, ved gjennomfart over minst to bruer. Synes vi bilister skal venne oss til å ta veien utenom, via omkjøringsveien.

Hyppigere bussavganger: Støttes. Mengden av passasjerer kan kanskje oppveie kostnadene, hvis billettprisene senkes betraktelig? Flere småbusser er en god ide.

Elsparkesykler: Disse er en risiko blant andre myke trafikanter. Derfor er det en tanke å sette på lav maksfart på elsparkesyklene. Skeptisk til å blande elsparkesyklister med andre myke trafikanter. Da må det i tilfelle være fysiske barrierer mellom dem, og brede fortau.

Strekninger:

- Foreslår å anlegge en gangbro fra rådhuset til sentrum, noe ala den vi har ved Gledeshuset.
- Hva mener dere bør gjøres med strekningen fra togstasjonen til Søndre torv? Den virker bra nok som den er.

Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.

Parkering i utkantene av bysentrum: Viser til tiltak 14 "Avgiftssystem for bilparkering". Parkeringstakster vil bli vurdert i forbindelse med gjennomføring av tiltak.

Bompengeavgift: Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum» og tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.

Hyppigere bussavganger: Planen legger til rette for å øke andelen kollektivtrafikk, og Ringerike kommune har dialog med fylkeskommunen om tilbudet som gis til passasjerene.

Elsparkesykler: Viser til tiltak 9 "Nettside mobilitet" og tiltak 10 "Støtte mikromobilitet". Utforming vurderes nærmere i forbindelse med gjennomføring av tiltak 10.

Strekninger: Kommunedirektøren påpeker at kommunen jobber for øyeblikket med å regulere bruforbindelse mellom Petersøya og Vesterntangen. Bru fra Eikli til sentrum må planlegges på et senere tidspunkt.

Kommunedirektøren viser til tiltak 17 som innebærer å skape en bedre gang- og sykkelforbindelse mellom Hønefoss stasjon og Søndre torv langs Stabells gate og Soknedalsveien. Konkret utforming vurderes i det videre arbeidet.

Næringsaktører

Oppsummering av uttalelser	Kommunedirektørens kommentar
<p>Arcaden</p> <p>Et levende sentrum forutsetter at kunder, leverandører og ansatte enkelt kan komme til og fra sentrum – også med bil. Planen fremstår for ensidig rettet mot reduksjon av bilbruk, uten tilstrekkelig dokumentasjon på at alternative transportformer kan kompensere for bortfall av tilgjengelighet.</p> <p>Tilgang på parkering i og nærsentrum er avgjørende for handel. Forslag om endringer i parkeringsregime, redusert kapasitet eller økte kostnader vil kunne føre til:</p> <ul style="list-style-type: none">- Færre spontane handleturer- Kortere opphold i sentrum- Økt handelslekkasje til kjøpesentre og handelsområder utenfor byens sentrum og kommunen <p>Før det gjennomføres endringer i parkering eller eventuelle restriksjoner på biltrafikk, må det foreligge grundige konsekvensutredninger for næringslivet, inkludert realistiske analyser av kundeadfærd. Planen er for lite konkret om hvordan varelevering, servicekjøretøy og håndverkere skal sikres effektiv tilgang til sentrum. Begrensninger i kjøremønster, gatebruk eller tidsvinduer vil kunne skape betydelige driftsutfordringer for mange virksomheter.</p> <p>Savner sterkere og forpliktende involvering av sentrumshandelen i utformingen av tiltakene. Næringslivet må være en aktiv part i videre planlegging, ikke bare høringsinstans i etterkant.</p> <p>Støtter målsettingen om et attraktivt og trygt Hønefoss sentrum, men at nåværende plan ikke i tilstrekkelig grad ivaretar næringslivets behov for tilgjengelighet og forutsigbarhet. Oppfordrer kommunen til å justere planen slik at handel, arbeidsplasser og sentrumets konkurranseevne sikres, før det innføres tiltak som kan få irreversible konsekvenser.</p> <p><u>Trafikantbetaling</u></p> <p>Forslag om å utrede trafikantbetaling og begrensninger på gjennomkjøring skaper stor usikkerhet for næringsdrivende. Slike tiltak kan:</p> <ul style="list-style-type: none">- Redusere antall besøkende til sentrum- Gjøre sentrum mindre attraktivt sammenlignet med alternative handelssteder- Påføre næringslivet indirekte kostnader uten at det kompenseres	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum», tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum», tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p>

<p>Slike tiltak må ev, ikke innføres før det foreligger tydelig dokumentasjon på effekt, samt reelle avbøtende tiltak for næringslivet.</p> <p><u>Kollektiv</u> Planen forutsetter økt bruk av kollektivtransport, men dagens tilbud fremstår ikke som et fullgodt alternativ for mange av bysentrums kunder og ansatte. Før bilrestriktive tiltak vurderes, må kollektivtilbudet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ha tilstrekkelig frekvens også utenom rushtid - Fungere godt for handelsreiser, ikke bare pendling - Være på plass før restriksjoner innføres, ikke etter 	<p><u>Kollektiv</u> Kommunen har dialog med Brakar og Buskerud fylkeskommune om kollektivtilbudet i Hønefoss.</p>
<p><i>Femina Dame og Herrefrisør AS</i></p> <p>Ber kommunen om å</p> <ul style="list-style-type: none"> - se planen i sammenheng med sentrumshandelens sårbarhet. Når små bedrifter presses ytterligere, risikerer man å miste mangfoldet som gjør sentrum levende - finne gode, balanserte løsninger som ivaretar både mobilitet, miljø og næringsliv - sikre god og praktisk tilgjengelighet for bilkunder til sentrum - beholde og styrke korttidsparkering i nærheten av sentrumsforretningene - sikre gode og enkle løsninger for varelevering, med egnede leveringslommer og godfremkommelighet - involvere næringslivet tettere i videre prosess <p>Et levende sentrum trenger trygghet, trivsel og ikke minst tilgjengelighet. Svært bekymret for at deler av planen, særlig tiltak som kan redusere biltilgjengeligheten, vil ramme sårbare småbedrifter. Bedriftene lever av at kundene velger sentrum, og at de faktisk kommer seg hit på en enkel og praktisk måte.</p> <p>Et bilfiendtlig sentrum vil svekke grunnlaget for små virksomheter. Mange av kundene kommer med bil, hvor enkel parkering og god tilgjengelighet er avgjørende. Når sentrum opplever konkurranse fra store handelsområder utenfor byen, der parkering ofte er gratis og rett utenfor døren, blir ytterligere restriksjoner i sentrum en direkte trussel mot næringsdrivende.</p> <p>Følgende tiltak støttes med forbehold:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tryggere gater, men ikke dersom resultatet blir at kundene velger bort sentrum. • Tryggere kryssinger av Kongens gate og 30-sone, men ber om at næringslivet ikke glemmes. Disse grepene vil gjøre sentrum tryggere og mer behagelig for alle som 	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum», tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum», tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p>

<p>oppholder seg der. Men disse tiltakene må ikke kombineres med redusert biltilgjengelighet, økt friksjon for vareleveranser eller færre parkeringsmuligheter.</p>	
<p>Fossen Utvikling AS</p> <p>Fossen Utvikling er opptatt av hvordan man i steds- og bydelsutvikling av Tanberghøgda planlegger for at bydelen skal henge helhetlig sammen med Hønefoss sentrum og omland. Dagens mobilitet vil gjøre at mange innbyggere i den nye bydelen vil benytte bil til sentrum, eller la være med å bruke sentrum med sitt næringsliv og tjenestetilbud.</p> <p>Ny bydel må omfattes av planen, med konkretisering av hva kommunen ønsker å tilrettelegge for knyttet til fysisk og sosial mobilitet for gående, syklende og kollektivtransportbrukere. Dette gjelder også tiltakene som omtaler nord/sør-aksen (tiltak 5 og 7).</p>	<p>Tanberghøgda er innenfor den geografiske avgrensningen til planen. Det er en rekke tiltak i mobilitetsplanen som er relevant for Krakstadmarka/Hønefoss Øst, selv om Krakstadmarka ikke er nevnt spesielt. Som eksempel kan det nevnes gjennomgående løsninger for gange- og sykkel.</p> <p>Mobilitetsplanen har til hensikt å legge opp til at Hønefoss blir en mer tilgjengelig og attraktiv by, hvor innbyggere, bedrifter og besøkende opplever Hønefoss som en trygg by hvor det er enkelt å gå, sykle og ta kollektivt. Det er politisk vedtatt at mobilitetsplanen skal ha kortsiktige gjennomførbare tiltak og hvilke tiltak som til slutt blir gjennomført vil være opp til politisk nivå å beslutte ved vedtak av planen.</p>
<p>Grand Hotel Hønefoss</p> <p>Støtter målet om et grønnere og triveligere sentrum, men mobilitetsplanen går for langt i å begrense biltilgang og parkering. Resultatet gjør sentrum mindre tilgjengelig for både innbyggere, besøkende og næringsliv. Svært få bor i sentrum. Når sentrum planlegges som om alle bor i gåavstand, mister man realiteten. Tilgjengelighet er alfa og omega for hotell- og serveringsnæringen, hvor gjester ofte ankommer med bil og ønsker å parkere i nærheten. Et levende sentrum må være brukervennlig og inkluderende, ikke en sone der det er vanskelig å komme til.</p>	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering. Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum», tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum», tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p>
<p>Hønefoss By Online AS</p> <p>Bedriften har kontor i sentrum av Hønefoss, inkludert parkering i bakgården av Arcaden. Mener det ikke bør endres til gågate utenfor som vil gjøre parkeringstilgangen umulig. Da må bedriften flyttes vekk fra sentrum. Sier også nei til at andre gater bør endres fra ferdsel til gågater, fjerning av parkeringsplasser, sykkelfelt gjennom sentrum eller bompenger.</p>	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering. Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum», tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum», tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p>
<p>Hønefoss Kiosk AS</p> <p>Foreslår å bygge garasje/parkeringshus under Søndre torv, med trapp og heis som fører rett opp på torvet. Foreslår også at kafeer, bar og restauranter skal få plassere bord, stoler og parasol på torvet. Bilder av slike konsepter er vedlagt uttalelsen.</p>	<p>Utenfor planens omfang. Kommunedirektøren viser til at planen kun omhandler kortsiktige tiltak.</p>
<p>Hønefoss Optiske AS</p> <p>Ønsker følgende punkter fjernet fra mobilitetsplanen:</p>	

<ol style="list-style-type: none"> 1. Trafikantbetaling/bom i Hønefoss by 2. Sykkelpbane over Søndre torv og ned Storgata 3. Utvidelse av gågate arealet i Hønefoss 4. Fjerning av sentrale parkeringsplasser Storgata og Kirkegata <p>Disse punktene oppleves som svært ødeleggende for handelsstanden, og skaper stor usikkerhet for framtiden. Tilgjengelighet trumfer nesten alt i denne sammenhengen.</p>	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering. Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum», tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum», tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p>
<p>Næringsdrivende i Hønefoss sentrum</p> <p>Hønefoss sentrum er allerede sårbart. Planforslaget vurderer imidlertid ikke næringslivet faktiske evne til å tåle ytterligere omstilling, eller den økonomiske og strukturelle robustheten i næringsgrunnlaget i sentrum. Planforslaget mangler dermed en analyse av risiko knyttet til kjedereaksjoner i næringsstrukturen, og det foreligger ingen dokumentasjon av robusthet i dagens sentrumshandel.</p> <p>Følgende bør tas ut av planen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trafikantbetaling. For sentrum vil dette fungere som en skatt på bruk av byen. • Utvidelse av gågatesystemet. Forståelig intensjon, men tiltaket bygger på ugyldige forutsetninger og manglende vurderinger av Hønefoss sentrum som et helhetlig marked basert på næringsgrunnlag i omlandet. Sentrum har allerede svakt utnyttede torg- og gågatearealer. Planforslaget redegjør ikke for hvorfor disse arealene ikke fungerer etter intensjonen, og heller ikke for hvordan nye gågater skal lykkes der eksisterende sliter. <p>Planen bør derfor justeres slik at</p> <ul style="list-style-type: none"> • eksisterende gågater og torg prioriteres for aktivisering og kvalitet • Lloyds Hønefoss og Pipeplassen behandles som et hovedgrep i sentrumsutviklingen <p>Planens mest inngripende forslag retter seg i stor grad mot bruk av sentrum, uten at det er dokumentert at dette er der de største utfordringene ligger. Dersom målet er å redusere gjennomgangstrafikk og forbedre fremkommelighet, må prioriteringer ligge i smartere trafikkstyring, bedre kryssløsninger der floker faktisk oppstår og tiltak utenfor selve sentrumskjernen.</p> <p>Fylkeskommunen understreker at det er økonomisk krevende å drive kollektivtrafikk, og at kommunen ikke kan forvente økte midler til kollektivtilbudet i Hønefoss i årene som kommer. På dette grunnlaget stiller fylkeskommunen seg kritisk til større bilreducerende tiltak i byen. Fylkeskommunen presiserer at ordninger med pendlerparkeringer og matebusser, dersom de</p>	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum», tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum», tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p> <p>I stedet for å utvikle nye gater til bilfrie områder, vil kommunedirektøren fokusere på å heller oppgradere eksisterende bilfrie arealer.</p> <p>Kommunen har dialog med Brakar og Buskerud fylkeskommune om kollektivtilbudet i Hønefoss. I planforslaget la kommunedirektøren til grunn at den største kilden til finansiering skulle være trafikantbetaling.</p>

<p>etableres, må finansieres og driftes av kommunen. Dette innebærer at sentrale tiltak i planen mangler realistiske forutsetninger for gjennomføring.</p> <p>Ringerike kommune er historisk utviklet med Hønefoss som bilbasert regionsentrum for omlandet. Hønefoss må være begge deler: regionhovedstad og "10-minutters-by". Spørsmålet planen i for liten grad stiller, er hvordan man kan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Øke attraktivitet og tilgjengelighet • Legge bedre til rette for bilbaserte kunder • Uten å komme i konflikt med gange, sykkel og kollektiv <p>Dersom målet er å redusere gjennomgangstrafikk, er det tiltak utenfor sentrum som monner mest – særlig knyttet til Nymoene/Eggemoen. Dette må gis langt høyere prioritet.</p>	<p>Realisering av ny E16 Nymoene-Eggemoen er et viktig prosjekt. Strekingen er Europavei og ligger inne i regjeringens Nasjonal transportplan (NTP).</p>
<p>Per J Gundersen</p> <p><u>Tiltak 4:</u> Ser ikke behov for å lage mer gågate/torv og redusere parkering i Hønefoss sentrum. Det er mer enn nok areal til gående og syklende. Heller fokusere å fylle opp det arealet med mennesker man har i dag, før mer areal reguleres. Negative til å bruke Kirkegata til torv, for her er de mest brukte parkeringsplassene i sentrum. Varelevering blir også gjort via Kirkegata inn til Søndre torv.</p> <p><u>Tiltak 13:</u> Trafikantbetaling/bompenger er veldig negativ PR for Hønefoss sentrum, selv om skisserte løsninger siler ut de som bare kjører gjennom sentrum. Intet problem med trafikk og biler som det er i dag.</p>	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering. Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum», tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum», tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p>
<p>Ringerike Næringsforening (RNF)</p> <p>RNF stiller spørsmål ved om saksgrunnlaget i tilstrekkelig grad dokumenterer et akutt mobilitetsproblem i Hønefoss i dag. Kommunen har selv pekt på at man mangler gode lokale data, og at planen i stor grad bygger på nasjonale føringer og beste praksis. RNF mener det er særlig viktig å skille mellom:</p> <ul style="list-style-type: none"> • faktiske, dokumenterte utfordringer i dagens situasjon • og langsiktige, normative ambisjoner for ønsket byutvikling <p><u>Tiltak med lavt konfliktnivå</u> RNF støtter i hovedsak tiltak som:</p> <ul style="list-style-type: none"> • økt trafikkikkerhet • bedre forhold for gående og syklende • forbedret vinterdrift • styrket kollektivtilbud 	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Norconsult har utarbeidet en rapport som er et kunnskapsgrunnlag for temaplanen. Hovedfokuset i utredningen har vært å oppdatere transport- og trafikkmodell, utrede endret trafikkmønster med ulike økonomiske virkemidler, analysere reisetid og reisemønster med endret fartsgrense, samt beregne klimagassutslipp.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum», tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum», tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p>

- bedre informasjon og forutsigbarhet

Tiltak 9 – nettside for mobilitet: En nettside i seg selv skaper ikke effekt. For at tiltaket skal ha verdi, bør det forankres i klare kommunikasjonsmål og en overordnet kommunikasjonsstrategi for mobilitet.

Tiltak med middels konfliktnivå

Tiltak 15 – Byrom for alle aktiviteter: RNF støtter ambisjonen, men etterlyser tydeligere avgrensning og rekkefølge. RNF mener:

- eksisterende torg og byrom må tas i bruk før nye vurderes
- gateparkering kan ikke uten videre konverteres til oppholdsarealer
- ytterligere inngrep bør avvende effekten av allerede vedtatte prosjekter

Områder i Storgata og Kirkegata bør ligge i bero i denne fasen.

Tiltak med høyt konfliktnivå

Tiltak 13 – trafikantbetaling: Det foreligger et grunnleggende paradoks i forutsetningene. Tiltaket fremstår både som et virkemiddel for å begrense gjennomgangstrafikk og som et finansielt instrument. I praksis kan det ikke være begge deler samtidig. RNF mener derfor at:

- formålet må avklares entydig
- konsekvenser for handel, arbeidsreiser og varetransport må vurderes eksplisitt mindre inngripende tiltak må prøves før dette tas videre

Alternative løsninger

RNF mener det finnes betydelig handlingsrom for mer målrettede og mindre inngripende tiltak. Blant annet:

- bedre og mer aktiv bruk av eksisterende omkjøringsvei
- proaktiv varsling om tidsbesparelse ved omkjøring
- tiltak rettet mot morgen- og ettermiddagsrush
- begrensninger for gjennomkjøring av tyngre kjøretøy, med unntak for nødvendig varetransport

RNF mener mobilitetsplanen bør ta høyde for dette, og vurdere rekkefølge og timing deretter. Et vesentlig tiltak for bedre mobilitet, ville være at kommunen aktivt sikret rask fremdrift for E16 Eggemoen/Nymoen.

Før de mest inngripende tiltakene vurderes videre, mener RNF det bør innhentes bedre lokal dokumentasjon knyttet til:

I stedet for å utvikle nye gater til bilfrie områder, vil kommunedirektøren fokusere på å oppgradere eksisterende bilfrie arealer.

Kommunestyret vedtok i forbindelse med budsjettbehandlingen, at oppgradering av Kirkegata utsettes på ubestemt tid, og skal oppgraderes ved realisering av detaljregulering 463 – Citygården og hotellkvartalet vedtatt i 2022.

Realisering av ny E16 Nymoen-Eggemoen er et viktig prosjekt. Strekningen er Europavei og ligger inne i regjeringens Nasjonal transportplan (NTP).

<ul style="list-style-type: none"> • faktisk andel gjennomgangstrafikk • sammenheng mellom trafikk og sentrumshandel • konsekvenser for små og mellomstor virksomheter • risiko for handelslekasje <p>RNF understreker at næringslivet ikke bør høres som et enkeltstående punkt, men som en løpende part i videre utvikling og prioritering av tiltak.</p>	
<p>Scala Eiendom AS</p> <p>Det er tidligere forsøk med gågate utenfor Kuben som medførte til</p> <ul style="list-style-type: none"> • vesentlig svekket fremkommelighet for buss • driftsmessige utfordringer for kollektivtrafikken • økning i kødannelse på øvrige veier rundt senteret <p>For øvrige gater bør pilotering forutsette dokumentert konsekvensanalyse for bussfremkommelighet, varelevering og parkeringskapasitet. Det må foreligge en konkret plan for opprettholdelse av korttidsparkering i umiddelbar nærhet. Evaluering av eventuelle pilotprosjekter må inkludere målbare kriterier knyttet til konsekvensene ovenfor.</p> <p>Selv med foreslått karenstid vil en bomløsning</p> <ul style="list-style-type: none"> • oppleves som en terskel for besøkende til sentrum • skape usikkerhet om kostnader ved sentrumsbesøk • kunne påvirke konkurransevnen mot handelsområder uten tilsvarende restriksjoner <p>Når investering i bomsystem først er gjennomført, vil det oppstå en økonomisk og administrativ binding som gjør det krevende å avvikle ordningen, selv dersom effektene for sentrumshandelen viser seg å være uheldige. Mener at bompengeløsning ikke kan inngå som virkemiddel i planen.</p> <p>Følgende må vurderes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Omdisponering av gateparkering må ikke skje før det er etablert tilsvarende eller bedre tilgjengelig korttidsparkering i direkte nærhet. • Det bør gjennomføres konsekvensutredning for handelsaktivitet før permanente endringer vedtas. • Tiltak bør fases inn gradvis og med tydelig evalueringspunkter. 	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum», tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum», tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p>
<p>Storgata 10 Hønefoss AS</p> <p>Få flere mennesker inn i sentrum – hele dagen. Det krever</p> <ul style="list-style-type: none"> • flere arbeidsplasser i sentrum 	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • at kontorbygg og tjenestetilbud er praktisk plassert, med god logistikk og lett tilgjengelighet med bil • funksjoner som gjør at folk både kommer til sentrum og blir værende på dagtid <p>Derfor bør kommunen utvikle et sentrum hvor</p> <ul style="list-style-type: none"> • bilbruk fortsatt kan skje effektivt og trygt. Veisystemet bør legges under bakken fra bybrua i nord, med parkering under fra Tippen/Brutorget til bybrua i sør. Differensierte parkeringssatser (dyrere på gateplan) vil bidra til å styre trafikk og parkering bedre. Private aktører bør kunne få mulighet til å etablere slike parkeringshus som også er dimensjonert for å utvikle sentrum. • god parkering betyr større omløp av mennesker og dermed mer liv i gatene • kollektivtilbudet må forbedres, særlig for dem som bor utenfor sentrum • overganger mellom kollektiv, sykkel og gane kan er smidigere enn i dag. F.eks. i Kongens gate hvor en kan lage overganger samt fjerne lyskryss. <p>Hønefoss er et naturlig knutepunkt. Derfor må innfartsveiene kobles bedre sammen. Dette vil</p> <ul style="list-style-type: none"> • fordele trafikken bedre • redusere unødvendig kødannelse • gjøre sentrum mer attraktivt for både handel og arbeidsgivere • legge til rette for at området kan stenges av ved behov • sammen med ny togstasjon og med et effektivt veinett medføre større turisme <p>For å sikre trygg ferdsel og bedre tilkobling foreslås:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planfritt kryss mellom Eikli og Schjongslunden ved rådhuset. Her må det også kobles på den tiltenkte broen over til Schjongslunden. • Styre trafikanter fra Hønefoss vgs. ned til rådhuset og over til AKA-arena. • Bedre gangbro fra rådhuset til sentrum. 	<p>Ikke tatt hensyn til i temaplanen. Kommunedirektøren viser til tiltak 2 <i>“Forbedre kryssing og fremkommelighet <u>over</u> Kongens gate”</i>.</p> <p>Kommunen har dialog med Brakar og Buskerud fylkeskommune om kollektivtilbudet i Hønefoss.</p> <p>Utenfor planens omfang.</p> <p>I byplanen og i andre lokale planer, er det vist til flere mulige kryssinger av Storelva, for å legge til rette for bedre mobilitet i Hønefoss. Ringerike kommune jobber for tiden med å regulere en bruforbindelse over Petersøya til Stølandet. Eventuelt ny bru fra Eikli over til Schjongslunden eller rådhuset over til sentrum, må reguleres på et senere tidspunkt.</p>
<p>Tronrud Eiendom</p> <p>Tronrud Eiendom er positive til at kommunen ser på en helhetlig plan for mobilitet i Hønefoss sentrum med fokus på at Hønefoss skal være en trygg by der det er enkelt å gå, sykle og reise kollektivt. Oppfatter ikke at dagens trafikkmengde er en stor utfordring for trafikkavviklingen, men er opptatt av at det bør legges til rette for bruk av kollektiv, sykkel og gange for å hindre at trafikken øker slik at dette blir et problem i fremtiden.</p>	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p>

Det er imidlertid bra at kommunen ønsker tiltak for å begrense gjennomgangstrafikk i sentrum, men Ringerike kommune har et stort omland som ikke har et tilfredsstillende kollektivtilbud og det må derfor legges til rette for enkel tilgang til sentrum også med bil.

Innspill til tiltak – byrom og akser:

- *Tiltak 1-3:* Positive til innføring av 30 km/t fartsgrense for sentrum og tiltak for å utbedre krysningspunkt for fotgjengere over Kongensgate. Gatetun kan være en god løsning i gater med sambruk og lite trafikk.
- *Tiltak 4:* Viktig å sikre at byen har ulike soner der det sikres at også biler har tilgang til deler av sentrum med korttidsparkering, fremfor å utvide med flere gågater. Viktigere at kommunen gjør tiltak for å gjøre dagens gågater/torg mer attraktive, fremfor å utvide med nye områder. Dette vil sikre at mer aktivitet kan styres inn til dagens gågatestruktur slik at disse blir mer brukt.

Innspill til tiltak – gående og syklende:

- *Tiltak 5-11:* Positivt å etablere sammenhengende gang- og sykkeltrase gjennom Hønefoss sentrum som inkluderer adkomst for sykkel fra øst, vest, nord og sør.
 - Skeptiske til å etablere «sykkelveg» over Søndre torv med eget felt. Dette vil medføre høyere fart som kan bidra til at torget/gågater oppleves utrygt for andre besøkende. For å etablere gode sykkeltrase gjennom sentrum er det viktigste tiltaket å finne gode løsninger for syklistene over Hønefoss bru og Kvernbergsund bru.
 - Det må sikres at bruk av sparkesykkel i sentrumsområdene ikke fortrenger fotgjengere. Både sykler og sparkesykler må tilpasse seg på de gående sine premisser. Det bør vurderes tiltak som sikrer at sparkesykler plasseres på faste holdeplasser ut av fortau og gangbaner når de ikke er i bruk.

Innspill til tiltak – mindre bilkøer og bedre innfartsparkeringer:

- *Tiltak 12:* Positivt å etablere innfartsparkeringer i utkanten av sentrum for langtidsparkering. Attraktivitet for parkering kan styres ved prising av parkering. Korttidsparkering i sentrum bør ha lav kostnad for å stimulere til bruk av handelstilbudet i sentrum.
- *Tiltak 13:* Positive til å vurdere et system for trafikantbetaling for gjennomgangstrafikk. Inntekter kan benyttes til å tilrettelegge vegnettet i sentrum. Imidlertid avgjørende for sentrum at trafikantbetalingen utformes slik at det ikke legges ytterlig hindringer for sentrumshandel.
- *Tiltak 14:* Avgiftssystemet bør utformes slik at gateparkering i sentrum benyttes av besøkende med lav kostnad. Det bør sikres mulighet for korttidsparkering i sentrumsgater.

Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.

I stedet for å utvikle nye gater til bilfrie områder, vil kommunedirektøren fokusere på å heller oppgradere eksisterende bilfrie arealer.

Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum», tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.

<ul style="list-style-type: none"> • <i>Tiltak 15:</i> Positive til trær, benker og møteplasser i byrommet, men mener dagens møteplasser bør forsterkes fremfor å spre byfunksjonene ytterlig i Hønefoss (se kommentar til tiltak 4). <p><u>Innspill til tiltak – regionens kollektivknutepunkt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Tiltak 16:</i> Forbedring av kollektivtilbudet med lavere pris og antall avganger er viktig for å invitere til mer bruk, særlig enkeltreiser. Foreslår å forsøke en informasjonskampanje med gratis buss til/fra Hønefoss sentrum fra omkringliggende tettsteder for å se om dette vil bidra til økt bruk. • <i>Tiltak 17:</i> Bedre forbindelse fra Søndre Torv til Hønefoss stasjon er viktig. På lang sikt bør mulighet for kjøreadkomst fra nord i tunnel under St. Hanshaugen ses på som en mulighet for å lede trafikk utenfor sentrum. • <i>Tiltak 18:</i> Sanntidsskilt på bussholdeplasser vil gjøre bruk av kollektiv mer attraktivt. 	<p>Det er Buskerud fylkeskommune som har ansvar for kollektivtilbudet i Hønefoss. Kommunen har dialog med Brakar og Buskerud fylkeskommune om kollektivtilbudet i Hønefoss.</p> <p>Forslag om informasjonskampanje for gratis buss løftes frem for kommunens trafikksikkerhetsråd.</p>
<p>TT Consult AS</p> <p>Mobilitetsplanen hviler på byplanen, som forutsatte Ringeriksbanen, massiv vekst og et kollektivtilbud som skulle ta over store deler av transportbehovet. Dette er både utdatert og misvisende.</p> <p>Buskerud fylkeskommune har gitt krystallklare signaler:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det kommer ingen nye midler til kollektivtrafikk i Hønefoss. • Pendlerparkering og matebusser må kommunen betale selv. • Det er ikke økonomisk rom for å styrke busstilbudet. <p>Forslagene vil gjøre sentrum mindre tilgjengelig, konkurransedyktig og levende, framfor mer attraktiv. Tiltak foreslås selv om det mangler finansiering, og planen blir da kun et dokument med gode intensjoner og dårlige konsekvenser.</p>	<p>Kommunedirektøren tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Kommunen har dialog med Brakar og Buskerud fylkeskommune om kollektivtilbudet i Hønefoss.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler at tiltak 4 «Utvide areal til byliv i sentrum», tiltak 12 «Innfartsparkering for sentrum», tiltak 13 "Vurdere Hønefoss-løsning for trafikantbetaling" og tiltak 15 «Byrom for alle aktiviteter» ikke tas med videre, etter en samlet vurdering etter høringene.</p>