



RINGERIKE
KOMMUNE

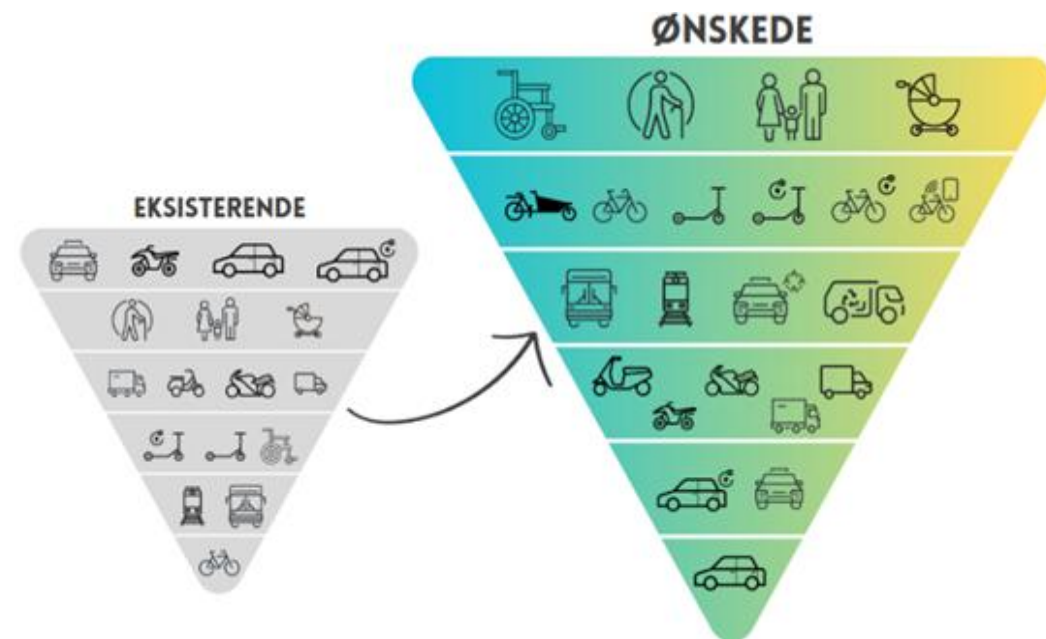
Orientering til Ungdomsrådet – Mobilitet utredningen og temaplanen

Nick Harris-Baxter, Enhet for samfunn og næring
12. august 2025

Temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss



- For å lykkes med at Hønefoss skal bli en mer tilgjengelig og attraktiv by, er det viktig at innbyggere, bedrifter og besøkende opplever Hønefoss som en trygg by hvor det er enkelt å gå, sykle og ta kollektivt.
- Temaplanen forsøker å svare ut hvilke mobilitetsutfordringer Hønefoss har, og hvordan kommunen kan løse utfordringer for å gi mer rom og areal til levende, trygge og trivelige byrom.
- Sentrum skal ha god tilgjengelighet med bil og parkering samtidig som sentrum er beskyttet mot gjennomgangstrafikk og annen unødig biltrafikk.
- Målet er at sammen skal vi skape en enklere og tryggere reisehverdag





- Formannskapetets strategi og plan vedtok 12. mars 2025 (sak 11/25) følgende relevante punkter:
 2. Det utarbeides ett forslag til temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss, basert på:
 - i. Prinsippene i byutviklingsstrategien og vedtatt områderegulering Hønefoss (byplan) inkludert transportutredning og kollektivutredning som ligger i denne.
 - ii. Oppdaterte analyser og faglige utredninger utført vinteren 2024/2025.
 4. Formannskapetets strategi og plan ber om at arbeidet med plan for overordnet mobilitet i Hønefoss begrenser seg til det kortsiktige perspektivet for Ringerike kommune, og ser på det faktiske handlingsrommet. Hovedmålsettinger og det lengre perspektivet ligger vedtatt i områderegulering Hønefoss (byplan).
 6. Sluttbehandling av Temaplan for overordnet mobilitet i Hønefoss må fremmes i forkant av budsjettprosessen og prioritering av midler til tiltak være del av budsjettmøte i kommunen

Tre hovedkategorier til tiltak



- Temaplanen presenterer tiltak som er delt inn i tre hovedkategorier basert på hovedprinsippene i byutviklingsstrategien for Hønefoss 2018-2040. Kategoriene dekker ulike aspekter av utvikling som tiltakene kan bidra til å realisere.
- De tre kategoriene som tiltakene er inndelt i er som følger:
 - Trygge, gode, blågrønne byrom og -akser for alle
 - En mer tilgjengelig by
 - Trygghet og tilgjengelighet for gående og syklende
 - Mindre bilkøer og bedre innfartsparkeringer
 - Regionens kollektivknutepunkt



Utfordringer mot nullvekstmål og målene for mobilitet i Hønefoss



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



Prioriterte tiltak i temaplanen



Prioritet	Tiltak prioriterte av administrasjon
1	Tiltak 1: Innføre 30 km/t-sone i Hønefoss sentrum
2	Tiltak 12 og 13: Etablere innfartsparkering kombinert med trafikantbetaling
3	Tiltak 5: Utvikle og etablere sammenhengende og universelt utformet gang- og sykkelnettverk (kommunale veier)
4	Tiltak 2: Øke fremkommelig og forbedre kryssing av Kongens gate
5	Tiltak 6: Øke vinterdrift av fortau- og sykkelanlegg



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



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





Trygghet og tilgjengelighet for gående og syklende

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



Mindre bilkøer og bedre innfartsparkeringer

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

Tiltak – Regionens kollektivknutepunkt



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



Strategiske rammeverk



Kommunalt



Regionalt



Nasjonalt



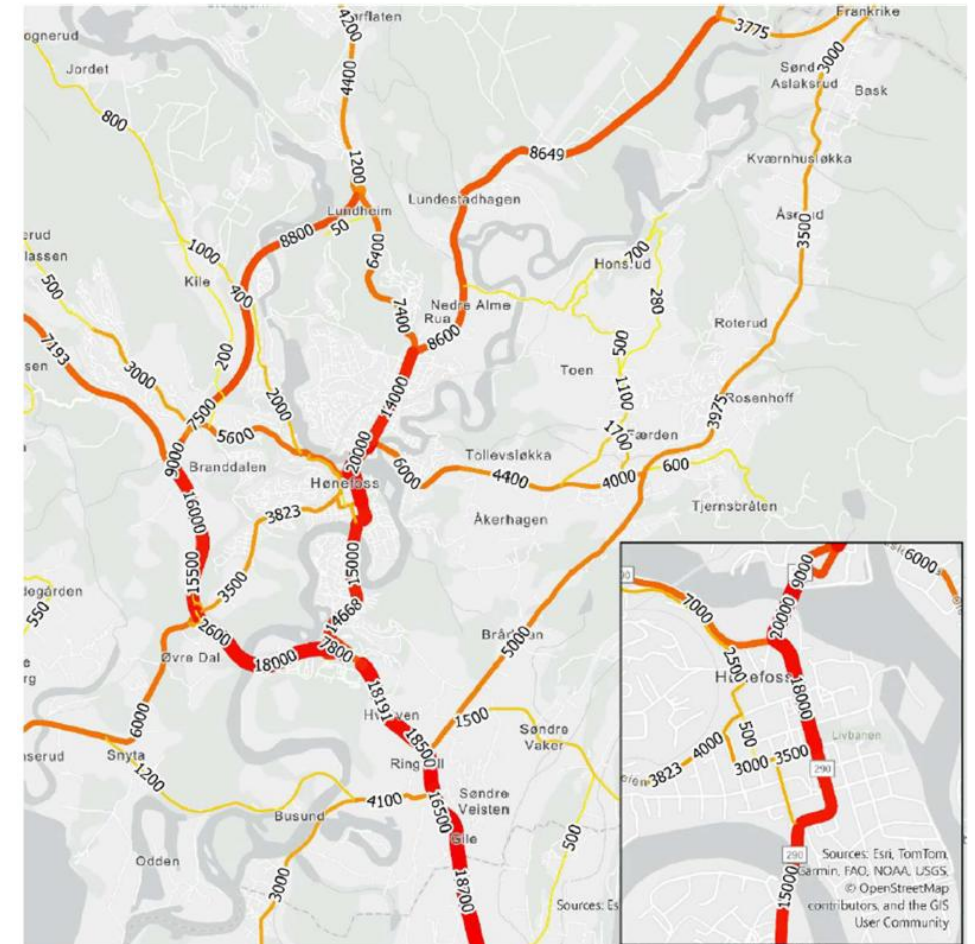
Trafikk i Hønefoss – Hvordan reise vi i dag?



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

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

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



Figur - ÅDT i Hønefoss i 2025



Trafikk i Hønefoss – Hvordan reise vi i 2035?



- Andelen bilreiser (fører og passasjer) holder seg på rundt 77 % for både Hønefossområdet og Ringerike kommune.
- Andelen kollektiv er under 7 og 6 % for henholdsvis Hønefoss-området og Ringerike kommune.
- Andelen gang- og sykkelreiser er på 16-17 %.
- Elbil andel i 2035 ligger på rundt 89 % i Ringerike kommune.

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





- Utredningen har vurdert effekten av tiltakene med hensyn til avlastning av sentrum for gjennomgangstrafikk, økt andel gående, syklende og kollektivtrafikk, reduksjon av klimagassutslipp, samt redusert kø og færre flaskehalser i sentrum.
- Potensielle kostnader og inntekter knyttet til tiltakene er også vurdert.
- Tiltakene inkludere:
 - Implementering av 30 km/t-sone i Hønefoss sentrum
 - Etablering av et sammenhengende gang- og sykkelnettverk langs to hovedakser (nord-sør og øst-vest)
 - Alternative systemer for trafikantbetaling i Hønefoss sentrum

Ringerike kommune

► Utredning til temaplanen for overordnet mobilitet i Hønefoss

Oppdragsnr.: 52500159 Dokumentnr.: R-52500159-1 Revisjon: 02 Dato: 2025-05-14



Norconsult utredning – 30 km-t i sentrum



Flere velger bærekraftige transportmidler og bedre folkehelse

Lavere hastigheter gjør det tryggere og mer attraktivt å sykle og gå, også til og fra kollektivtransport. Det gjør også bilkjøring mindre attraktivt, som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt når det blir mindre biltrafikk. Mindre støy og forurensning, mer sosialt samspill, færre trafikkulykker, og økt fysisk aktivitet.

Færre trafikkulykker

Reduksjonen i fartsgrensene har ført til en betydelig nedgang i trafikkulykker, med totalt antall ulykker i byen redusert med 15–40%, dødsulykker med 32–63%, ulykker i områder med redusert fartsgrense redusert med 13–43%, og ulykker som involverer fotgjengere i disse områdene redusert med 16–63%.

Effektene forsterkes med kombinasjon av andre tiltak

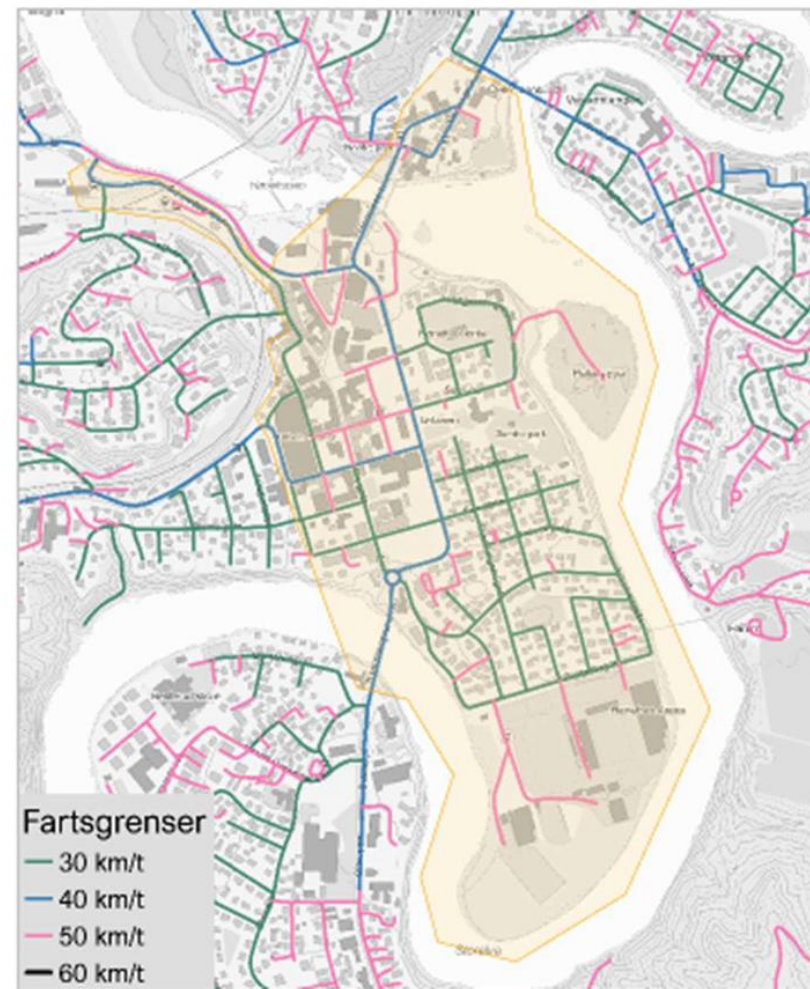
Tiltakene blir mer effektive når de kombineres med tiltak som gjør byen mer attraktiv og reduserer biltrafikk.

Bedre bymiljø og mer inkluderende

Mindre støy, lokal forurensning, utrygghet på grunn av trafikk, osv. Økt attraktivitet ved å bo sentralt, mindre press for spredning av byområder. Enklere og mer oversiktlige gater for ferdsel, tryggere og sikrere, spesielt for sårbare grupper.

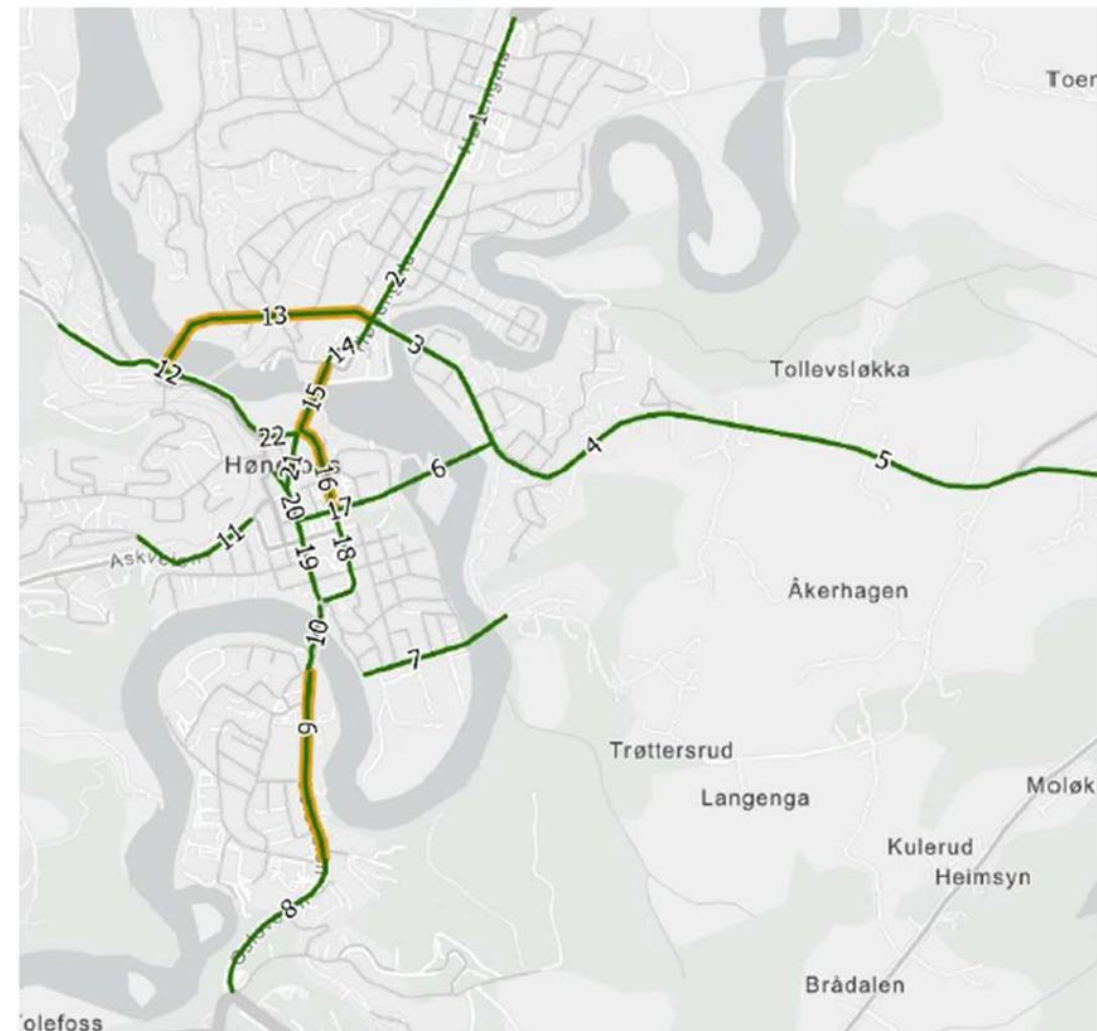
Styrket næringsliv

Mer attraktivt sentrum – mer omsetning, mer attraktivt for arbeidskraft – bedre tilgang på arbeidskraft.





- Generelt binder det planlagte sykkelveinettet de ulike delene av Hønefoss godt sammen, og det er en stor fordel at løsningene blir gjennomgående også der infrastrukturen krysser elva.
- Utredningen har analysert strekningene til høyre for å identifisere:
 - Hvordan tiltaket kan bidra til å nå mobilitetsmålene
 - Hovedmålgruppen for tiltaket
 - Overordnede kostnader
 - Effekter i morgen- og ettermiddagsrush
 - Planstatus for tiltaket



Norconsult utredning – Alternative systemer for trafikantbetaling



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

Trafikant-betalings-system	Bomring i Hønefoss	Bom kun på Hønefoss bru	Bom på Hønefoss bru og Kvernbergsund bru
Plassering			
Takst-system	Enveisinnkreving mot sentrum, timesregelsystem, 50 prosent nullutslippsrabatt og dobbeltakst for tunge kjøretøy	Toveisinnkreving, ikke timesregel, 50 prosent nullutslippsrabatt og dobbeltakst for tunge kjøretøy	Toveisinnkreving, ikke timesregel, 50 prosent nullutslippsrabatt og dobbeltakst for tunge kjøretøy
Bomtakster	Døgn Høy, 40 kroner per passering	Døgn Høy, 20 kroner per passering	Døgn Høy, 20 kr/passering Døgn Lav, 10 kr/passering Rush Høy, 20 kr/passering i rushperioden ³ Rush Lav, 10 kr/passering i rushperioden ³





- Finansiering med trafikantbetaling eller bompenger er en vanlig modell i Norge. Den kan finansiere prosjekter eller være med på å finansiere prosjekter i tillegg til statlige eller kommunale midler.
- I kombinasjon med god dekning på innfartsparkering vil mange ikke ha behov for å passere bommen, mens gjennomgangstrafikken som ikke er ønskelig vil kunne reduseres og finansiere løsninger.
- Setter et bomsnitt på Kvernbergsund og Hønefoss bru på 10 kr vil man kunne få en inntjening på 49 millioner per år.
- Setter et bomsnitt på de to bruene på 10 kr til bare gjennomgående trafikk vil man kunne få en inntjening på 16 millioner per år.

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



Milepæl	Dato
Høringsfristen til temaplanen	15. august
Bearbeide høringsinnspill, estimert kostnader og oppdatere temaplanen	Juli til september
Sluttbehandling – HMA	13. oktober
Sluttbehandling – Formannskapet S&P	21. oktober
Formannskapet – Budsjettbehandling	28. oktober
Kommunestyret – Sluttbehandling	27. november

Takk for oppmerksomheten!



RINGERIKE
KOMMUNE