



# Ringerike kommune

Areal- og byplankontoret

Statens vegvesen, region sør  
Postboks 723 Stoa  
4808 ARENDAL

| Saksnr.   | Løpenr.  | Arkivkode | Deres ref.  | Dato       |
|-----------|----------|-----------|-------------|------------|
| 15/4852-5 | 23745/15 | N00 &13   | 2013/029929 | 03.09.2015 |

## Høringsuttalelse - konseptvalgutredning for transportsystemet i Hønefossområdet (KVU)

Kommunestyret i Ringerike kommune har fattet vedtak om følgende høringsuttalelse til KVU for transportsystemet i Hønefoss-området, i møte 27.08.2015 sak 103/15:

*Ringerike kommune mener at ingen av konseptene ser ut til å løse utfordringene for fremtidens transportsystem og forhold knyttet til arealbruk og utbygging i Hønefoss når Ringeriksbanen blir bygd.*

*Ringerike kommune slutter seg til Statens vegvesens anbefaling om at Miljøkonseptet legges til grunn for videre planlegging i Hønefoss.*

*Miljøkonseptet løser ikke den totale trafikkbelastningen for byen Hønefoss i framtiden. En kombinasjon med nye elementer fra Sentrumskonseptet må derfor medtas i den videre planleggingen, herunder trafikkavviklingen til/fra jernbanestasjonen hvis plasseringen blir i sentrum.*

*Kommunen vil ha en sentral rolle i videre planlegging og ved gjennomføring av en eventuell Bypakke Hønefoss. KVU Hønefoss skal danne grunnlag for regjeringens konklusjon om videre planlegging. Endelig avgjørelse sentralt må derfor oppfattes som logisk og kunne aksepteres av lokalsamfunnet.*

Saksprotokoll og saksframlegg følger vedlagt.

Med hilsen

Grethe Tollefsen  
leder areal- og byplankontoret  
grethe.tollefsen@ringerike.kommune.no

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten underskrift*

Vedlegg:

1. Saksprotokoll kommunestyrets vedtak 27.08.2015
2. Saksframlegg til politisk behandling av høringsuttalelse

Kopi: Jevnaker kommune, Hole kommune, Buskerud fylkeskommune og Jernbaneverket

# Saksprotokoll

---

Arkivsaksnr.: 15/4852-4

Arkiv: N00 &13

---

**Sak:** 103/15

Konseptvalgutredning for transportsystemet i Hønefossområdet (KVU) - uttalelse

**Vedtak i Kommunestyret:**

Ringerike kommune mener at ingen av konseptene ser ut til å løse utfordringene for fremtidens transportsystem og forhold knyttet til arealbruk og utbygging i Hønefoss når Ringeriksbanen blir bygd.

Ringerike kommune slutter seg til Statens vegvesens anbefaling om at Miljøkonseptet legges til grunn for videre planlegging i Hønefoss.

Miljøkonseptet løser ikke den totale trafikkbelastningen for byen Hønefoss i framtiden. En kombinasjon med nye elementer fra Sentrumskonseptet må derfor medtas i den videre planleggingen, herunder trafikkavviklingen til/fra jernbanestasjonen hvis plasseringen blir i sentrum.

Kommunen vil ha en sentral rolle i videre planlegging og ved gjennomføring av en eventuell Bypakke Hønefoss. KVU Hønefoss skal danne grunnlag for regjeringens konklusjon om videre planlegging. Endelig avgjørelse sentralt må derfor oppfattes som logisk og kunne aksepteres av lokalsamfunnet.

**Behandling i Kommunestyret 27.08.2015:**

**Forslag fra Dag Henaug (H) p.v.a. Ap, H, V og Krf til endring av 3. avsnitt i formannskapetets innstilling:**

«Miljøkonseptet løser ikke den totale trafikkbelastningen for byen Hønefoss i framtiden. En kombinasjon med nye elementer fra Sentrumskonseptet må derfor medtas i den videre planleggingen, herunder trafikkavviklingen til/fra jernbanestasjonen hvis plasseringen blir i sentrum.»

**Tilleggsforslag fra Magnus Herstad (Frp):**

«I den videre planlegging forutsettes det finansiering uten bompenger.»

**Ordfører tok opp voteringsrekkefølge som ble enstemmig vedtatt.**

**Punktvis avstemming over formannskapetets innstilling:**

Første avsnitt ble enstemmig vedtatt.

Andre avsnitt ble vedtatt mot 1 stemme (Bakken (Ap)).

Ved alternativ avstemming mellom formannskapetets innstilling og Henaugs forslag i tredje avsnitt, ble Henaugs forslag vedtatt mot 1 stemme (uavh).  
Fjerde avsnitt ble enstemmig vedtatt.

Herstads tilleggsforslag fikk 6 stemmer (Frp) og falt.

# SAKSFRAMLEGG

Formannskapet  
Kommunestyret

---

Arkivsaksnr.: 15/4852-2

Arkiv: N00 &13

---

## **Konseptvalgutredning for transportsystemet i Hønefossområdet (KVU) - uttalelse**

### **Forslag til vedtak:**

Ringerike kommune mener at ingen av konseptene ser ut til å løse utfordringene for fremtidens transportsystem og forhold knyttet til arealbruk og utbygging i Hønefoss når Ringeriksbanen blir bygd.

Ringerike kommune slutter seg til Statens vegvesens anbefaling om at Miljøkonseptet legges til grunn for videre planlegging i Hønefoss.

Miljøkonseptet løser ikke den totale trafikkbelastningen for byen Hønefoss i framtiden. En kombinasjon med elementer fra Sentrumskonseptet må medtas i videre planlegging.

Kommunen vil ha en sentral rolle i videre planlegging og ved gjennomføring av en eventuell Bypakke Hønefoss. KVU Hønefoss skal danne grunnlag for regjeringens konklusjon om videre planlegging. Endelig avgjørelse sentralt må derfor oppfattes som logisk og kunne aksepteres av lokalsamfunnet.

### **Sammendrag**

[Konseptvalgutredning \(KVU\) for transportsystemet i Hønefossområdet](#) fastslår at Hønefoss er en bilbasert by.

KVU for transportsystemet i Hønefossområdet omfatter mulige strategier for utvikling av infrastruktur i Hønefoss by og nære omland fram mot 2040.

Konseptvalgutredningen skal avklare prinsipielle løsninger for en mulig Bypakke Hønefoss.

Det er utarbeidet flere konsepter og et såkalt nullkonsept som alle sammenlignes med. Miljøkonseptet anbefales, mens Sentrumskonseptet også kan aksepteres.

Rådmannen mener at alt framtidig transportplanarbeid for Hønefoss må ta hensyn til Ringeriksbanen, lokalisering av stasjon for Ringeriksbanen og innføring av ny trase for E 16. Men dette er forhold som KVU'en ikke har kunnet ta fullt ut hensyn til.

Rapporten er uklar på i hvilken grad arealer fortsatt skal båndlegges for utnyttelse til kommunikasjonsformål og hvordan videre utbygging av hovedvegssystemet gjennom Hønefoss skal skje. Det er usikkerhet knyttet til analyseresultatene.

## **Innledning**

Statens vegvesen har sendt Konseptvalgutredning for Hønefoss på høring med frist 10.09.15. Utredningen er utarbeidet av Statens vegvesen, etter bestilling fra Samferdselsdepartementet, og skal danne grunnlag for regjeringens konklusjon om videre planlegging.

Konseptvalgutredningen skal avklare forholdet mellom restriktive tiltak for biltrafikken, satsing på kollektivtrafikk, gåing og sykkel, stimulerende tiltak for kollektivtransporten, videre utbygging av hovedvegssystemet gjennom Hønefoss og forhold knyttet til arealbruk og utbygging i Hønefossområdet.

## **Beskrivelse av saken**

Arbeidet med KVVU startet opp i 2012 og det foreligger mange rapporter og dokumenter, se nettsiden til Statens vegvesen, følg lenke. [Rapporter | Statens vegvesen](#)

### Situasjonen i Hønefoss

KVVU'en fastslår «at Hønefoss i dag er en bilbasert by med høy bilandel og stor biltetthet sammenlignet med resten av landet. Det fører til et uakseptabelt utslippsnivå, som rammer både miljøet og folks helse. Dette er også et problem for fremtidig trafikkavvikling, for myke trafikanters trafiksikkerhet og for Hønefoss' konkurransekraft. Hvis Ringeriksbanen bygges og man får en sterk befolkningsvekst forsterkes disse problemene ytterligere dersom det ikke iverksettes tiltak.»

### Behov

For å løse utfordringene knyttet til bilens dominerende posisjon i Hønefoss må to prosjektutløsende behov oppfylles:

- 1) Styrke konkurransekraften til kollektivtrafikken og myke trafikanter
- 2) Dempe den forventede veksten i biltrafikken i sentrum

Styrket konkurransekraft for miljøvennlige transportformer og færre biler i sentrum vil gi flere som går, sykler og reiser kollektivt, samt mindre forurensing. Dermed legges forholdene til rette for fortetting og utviklingen av et levende bysentrum som styrker Hønefoss som regionsenter. Styrket satsning på miljøvennlige transportformer og redusert vekst i biltrafikk vil også gi bedre trafiksikkerhet.

### Mål

Med utgangspunkt i prosjektutløsende behov og i samfunnsmålets ambisjon om å utvikle transportsystemet i en mer miljøvennlig og effektiv retning, er det utviklet et sett av effektmål som gir grunnlag for å vurdere konseptenes evne til å løse de trafikale utfordringene i Hønefoss. Effektmålene skal sikre et konseptvalg som gir mindre forurensing, endret reisemiddelfordeling, bedre trafikkavvikling i sentrum og bedre fremkommelighet for miljøvennlige transportformer og næringstrafikk på kort sikt (2024) og lang sikt (2040). I tillegg har det blitt stilt krav til bedre trafiksikkerhet, i tråd med Nasjonal transportplan.

### Løsningsmuligheter i form av ulike konsepter

Det er utarbeidet flere konsepter samt et såkalt nullkonsept som alle sammenlignes med. Ett av konseptene er forkastet, nemlig Ringveg øst. Fem mulige konsepter er med videre, i tillegg til nullkonseptet.

Konseptene, bortsett fra Nullkonseptet og Utbedringskonseptet uten restriksjoner, har som forutsetning at det er innført restriksjoner. Restriksjonene består av trafikantbetaling, parkeringsrestriksjoner, stengning av gater og endrede fartsgrenser. Bompengesatsen er på 30 kroner i rushtid og 15 kroner utenom.

Konsept K0: Forutsetter dagens situasjon (2010) samt de prosjektene som allerede har bevilgning til bygging.

#### Konsept K1: Utbedringskonsept uten restriksjoner

Konseptet har til hensikt å effektivisere dagens system for å øke framkommeligheten til miljøvennlig transport og redusere privatbilbruken internt i Hønefoss.

#### Konsept K1+: Utbedringskonsept med restriksjoner

Konseptet har til hensikt å effektivisere dagens system for å øke framkommeligheten til miljøvennlig transport og redusere privatbilbruken internt i Hønefoss. I tillegg inngår restriksjoner mot bilbruk.

#### Konsept K2: Miljøkonsept

Konseptet har til hensikt å gjøre transportsystemet i Hønefoss bedre for miljøvennlig transport, og å binde sammen nord- og sørsiden gjennom nye gang- og sykkelbruere.

#### Konsept K3: Sentrumskonsept

Tiltak med fokus på byutvikling og miljøvennlig transport i sentrum.

#### Konsept K4: Vegkonsept

Tiltak som gir økt framkommelighet for bilen rundt Hønefoss by, samt satsing på miljøvennlig transport i sentrum.

### Statens vegvesens vurdering av konseptene

Miljøkonseptet er, sammen med Vegkonseptet, best på de trafikale virkningene og måloppnåelse. Det samme gjelder for trafikksikkerhet. Miljøkonseptet legger også til rette for fortetting, sentrumsutvikling og styrking av Hønefoss som regionsenter. Derfor er dette, sammen med Sentrumskonseptet, rangert som best for regional utvikling. Miljøkonseptet vurderes også som best på de ikke-prissatte effektene, men kommer noe dårligere ut enn de andre konseptene i vurderingen av prissatte virkninger.

I motsetning til Sentrumskonseptet medfører Miljøkonseptet ingen irreversible inngrep og arealbeslag som begrenser mulighetene til å tilpasse seg en eventuell betydelig befolkningsvekst som måtte komme dersom Ringeriksbanen blir bygd.

Statens vegvesen anbefaler konsept K2 Miljøkonseptet. Sentrumskonseptet K3 kan også aksepteres.

Det anbefales også at prosjektet E16 Nymoene – Eggemoen bygges, parallelt med at tiltak som inngår i Miljøkonseptet iverksettes. Følsomhetsanalyser viser at Miljøkonseptets

måloppnåelse og netto nytte styrkes dersom det kombineres med dette E16-prosjektet. I den sammenheng understreker vegvesenet det at E16 Nymoen - Eggemoen i seg selv ikke legger til rette for en utvikling som oppfyller de behovene og trafikale utfordringene som en eventuell bypakke må møte. Det presiseres også at finansiering av E16 Nymoen – Eggemoen bør holdes utenfor en eventuell Bypakke Hønefoss.

### **Forholdet til overordnede planer**

Kommuneplanen revideres nå og samfunnsdelen er nylig vedtatt. Samfunnsdelen har målsetting om sterk vekst fram mot 2030.

I anbefalingene fra Statens vegvesen i KVVU'en heter det bl.a. «for at prosjektutløsende behov skal kunne bli oppfylt i en situasjon med kraftig befolkningsvekst, er det en forutsetning at Ringerike kommune gjennomfører en arealpolitikk som innebærer fortetting langs kollektivakser og i sentrumsområdene.

Gjeldende reguleringsplan for store deler av det sentrale Hønefoss, er reguleringsplan nr. 64, fra 1976. Det er vedtatt og under regulering flere planer i Hønefossområdet som baserer seg på gjeldende arealdel til kommuneplanen og 64-planen.

### **Juridiske forhold**

Arbeidet med konseptvalgutredningen følger ikke planprosess etter plan- og bygningsloven. Kommunen har deltatt i dialog i prosessen med KVVU'en, men den har statlig eierskap og går uavhengig av kommunal planlegging og utenom de ordinære politisk styrte planprosessene. Kommunen er høringspart.

### **Tidligere behandlinger og vedtak**

I annen sak til kommunestyret anbefaler rådmannen at Ringerike kommune satser på sykkelbyen Hønefoss. KVVU for transportsystemet i Hønefoss inneholder flere konsepter med vekt på gående og syklende. Miljøkonseptet vil spesielt kunne imøtekomme sykkelbyen.

### **Økonomiske forhold**

Uttalelsen fra kommunen gir ingen økonomiske forpliktelser.

### **Behov for informasjon og høringer**

KVVU Hønefossområdet er sendt på høring til lokale og regionale myndigheter, samt andre interessenter. Høringsfrist er 10. september 2015. Dokumentene ligger på hjemmesiden til Statens vegvesen.

### **Alternative løsninger**

Arbeidet med løsningsmuligheter endte ut i utformingen av fem konsepter:

Utbedringskonseptet uten restriksjoner, Utbedringskonseptet med restriksjoner, Miljøkonseptet, Sentrumskonseptet og Vegkonseptet. Miljøkonseptet anbefales.

Statens vegvesen mener også at Sentrumskonseptet kan aksepteres, men det forutsetter en langsiktig trinnvis utbygging. I den forbindelse mener vegvesenet det er viktig at Vesttangenten eller andre alternative omkjøringsveger i sentrum ikke bygges før Ringeriksbanen står ferdig. Det skyldes at de trafikale utfordringene ikke er store nok, og at gevinsten heller ikke er høy nok, til å forsvare slike irreversible inngrep i nær fremtid.

Ut fra denne tankegangen ble vegvesenet utfordret under møtet der rapport og anbefalinger for KVV Hønefoss ble offentliggjort (30. april 2015), med spørsmål om det er så at heller ikke andre irreversible inngrep bør bygges i aktuell korridor? Kommunen fikk bekreftende svar på dette spørsmålet.

### **Prinsipielle avklaringer**

Uansett valg av konsept må prosjekt E16 Nymoen – Eggemoen planlegges og gjennomføres. I byplanarbeidet må det tas noen overordnede langsiktige grep slik at utviklingen blir forutsigbar for alle parter. Det blir viktig å fastholde disse grepene over tid.

### **Rådmannens vurdering**

Opp gjennom årene er det gjort mange trafikk- og transportutredninger for Hønefoss. Felles for dem alle er at løsninger som framkommer er komplekse og vanskelige å innføre i videre planarbeider.

Det som også erfares generelt for mange byer er at biltrafikken fortsetter å øke selv om det blir brukt betydelige midler på å få opp andelen gående, syklende og kollektivtilbud. Dette er en av de store utfordringene for Hønefoss framover.

Et dilemma er ønsket om sterk vekst parallelt med en forventning om demping av vekst i biltrafikken i sentrum. Innføring av trafikk fra E16 og lokalisering av en sentrumsnær endestasjon for Ringeriksbanen krever nye grep. Uten et effektivt transportsystem øker presset på arealene utenfor byen som igjen bidrar til å svekke sentrum som knutepunkt. Det blir viktig å hindre byspredning.

Rådmannen føler usikkerhet i forhold til utgangspunktet for KVV-arbeidet, spesielt at det er brukt en befolkningsvekst som samsvarer med SSB sin middelvei (MMMM). Dette er lagt til grunn i alle konseptene. Selv om det i tillegg er det gjennomført følsomhetsberegninger for å se hvordan konseptene står seg dersom Ringeriksbanen kommer og kommunens ambisjon om vekst viser seg å stemme.

Rådmannen mener at alt framtidig transportplanarbeid for Hønefoss må ta hensyn til Ringeriksbanen og endestasjonen som knutepunkt og innføring av ny trase for E 16. Rapporten vil derfor være et noe usikkert grunnlag for kommunen til å lage ny konkret byplan i forhold til innhold og til tidsaspektet.

I anbefalingene fra Statens vegvesen i KVV'en heter det bl.a. «for at prosjekttløsende behov skal kunne bli oppfylt i en situasjon med kraftig befolkningsvekst, er det en forutsetning at Ringerike kommune gjennomfører en arealpolitikk som innebærer fortetting langs kollektivakser og i sentrumsområdene.»

Men langs hvilke kollektivakser skal det kunne fortettes? Miljøkonseptet medfører, i følge vegvesenet ingen irreversible inngrep og arealbeslag som begrenser mulighetene for vekst. Rapporten er uklar på i hvilken grad arealer fortsatt skal båndlegges for senere utnyttelse til kommunikasjonsformål og hvordan videre utbygging av hovedvegssystemet gjennom Hønefoss skal skje. Hvordan skal sentrumsområdene utvikles dersom ikke noen inngrep for kollektivakser og veger snart blir endelig vedtatt. Hva med de planene som «henger» nå? Hvordan skal Hønefoss utvikle seg i en periode der det avventes vedtak om ny E16 inn mot byen, lokalisering av stasjon for Ringeriksbanen og Bypakke Hønefoss.

Det blir kommunens ansvar som planmyndighet å komme fram til omforente løsninger som byen kan planlegges videre på.



KVU for Hønefossområdet viser kun mulige retninger for utvikling av fremtidens transportsystem. Det knyttes usikkerhet til analyseresultatene i utredningen. Her gjenstår egentlig de vanskeligste planarbeidene, som må løses i de neste fasene med en eventuell Bypakke Hønefoss og byplanarbeidet. Ett viktig skritt er sykkelbysatsingen som vil henge godt i hop med de fleste konseptvalgene. KVU for Hønefossområdet vil kunne benyttes som en av flere store utredninger for utvikling av byen Hønefoss og det nære omland.

Rådmannen mener at de framtidige trafikksystemene i Hønefoss ikke er løst gjennom framlagt KVU. Ingen av konseptene ser ut til å løse utfordringene for fremtidens transportsystem i Hønefossområdet knyttet til arealbruk og utbygging sett opp mot effektmålene om mindre forurensning, bedre trafikkavvikling i sentrum og bedre framkommelighet for miljøvennlige transportformer og næringstrafikk.

Rådmannen støtter anbefaling av Miljøkonseptet som legger vekt på å redusere biltrafikken, satse på gående, syklende og kollektivtrafikk og koble nord- og sørsiden i byen. Det er ikke mye som skiller de ulike konseptene, men Miljøkonseptet er i tråd med lokale, regionale og nasjonale mål om å satse på sykkel, gang og kollektiv for å dempe vekst i biltrafikken.

Rådmannen anbefaler også at prosjektet E16 Nymoene – Eggemoen bygges, parallelt med at tiltak som inngår i Miljøkonseptet iverksettes. Det bør være en selvfølge at finansiering av E16 Nymoene – Eggemoen holdes utenfor en eventuell Bypakke Hønefoss.

Men rådmannen mener at Miljøkonseptet alene ikke løser den totale trafikkbelastningen for byen Hønefoss i framtiden. Det er ikke vist trafikk-løsninger som ivaretar at Ringeriksbanen vil medføre høy befolkningsvekst, som igjen vil medføre stor økning i trafikkarbeidet som da gir høy trafikkbelastning i sentrum.

Sentrumskonseptet har også elementer i seg, små og større tiltak, som kan gi gode løsninger som svarer ut de prosjektutløsende behovene og sikrer god måloppnåelse.

Som høringspart avgir kommunen bare et høringsinnspill. Det er ønskelig at en endelig avgjørelse sentralt kan forstås og aksepteres av lokalsamfunnet. Kommunen vil uansett måtte ha en sentral rolle i videre planlegging på kommuneplannivå og ved reguleringer, samt ved gjennomføring av en eventuell Bypakke Hønefoss.

## **Vedlegg og lenker**

Statens vegvesen:

Konseptvalgutredning for transportsystemet i Hønefossområdet, mars 2015-hovedrapport.  
[Konseptvalgutredning \(KVU\) for transportsystemet i Hønefossområdet](#)

## **Lenker**

Vedlegg med stjerne og lenker er tilleggsinformasjon og trykkes ikke i papirversjon. De foreligger på Ipad og kommunens internettsider. Kontakt servicetorget ved behov for papirutskrift.

Ringerike kommune, 17.07.2015

Tore Isaksen  
rådmann

Enhetsleder miljø- og areal: Heidi Skagnæs

saksbehandler: Grethe Tollefsen