

# NOTAT

Oppdrag **1131411**  
Kunde  
Notat nr.  
Til **Halvorsen og Reine Arkitekter AS**

Fra **Rambøll AS**  
Kopi

## **TEMANOTAT KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN, OMRÅDEREGULERINGSPLAN ØVRE HØNENGATA ØST**

Dato 2013-09-16

Rambøll  
Erik Børresens allé 7  
Pb 113 Bragernes  
NO-3001 DRAMMEN

T +47 32 25 45 00  
F +4732254501  
www.ramboll.no

Vår ref. **XXXXXX/XXX**drm



## Innhold

1	Oppsummering.....	3
2	Bakgrunn .....	4
2.1	Områdereguleringsplanen (tiltaket).....	4
3	Forhold som er vurdert.....	4
3.1	Dagens trafikksituasjon i øvre del av Hønengata.....	5
3.2	ROS-analyse .....	5
3.3	Støyretningslinjer T1442.....	6
3.4	Forurenset grunn.....	6
3.5	Anleggstrafikken.....	7
3.6	Rekkefølge i utbyggingen.....	7

# 1 Oppsummering

- Trafikkanalysen som ble gjort i forbindelse med detaljreguleringsplanen for Øvre Hønengata konkluderer med at trafikken «flyter» ganske greit. Det kan oppstå kø i maksimalperiodene på morgenen og ettermiddagen. Hønengata er forkjørregulert. En konsekvens kan være å forsøke å unngå å legge sterkt trafikkskapende anleggsvirksomhet, som f. eks. større massetransporter, utenfor de trafikkmessige maksimalperiodene. Det anses ikke nødvendig med avbøtende tiltak.
- I ROS-analysen påpekes det at anleggsperioden vil være forbundet med økt risiko i en bestemt periode. Det er derfor viktig at tilstrekkelige tiltak implementeres for å forhindre ulykker. Det er ikke identifisert farer som er unike i anleggsperioden sammenlignet med andre lignende plantiltak. Anleggsområdet må sikres etter gjeldende krav i forhold til inngjerding for å forebygge uønskede hendelser. Samlet risiko vurderes som økt sammenlignet med dagens situasjon.
- Retningslinjene for støy fra bygg- og anleggsvirksomhet skal gi føringer for kommunenes arbeid med reguleringsbestemmelser og vilkår i rammetillatelser etter plan- og bygningsloven. De danner samtidig en mal for støykrav som kan legges til grunn i kontrakter, anbudsdokumenter og miljøoppfølgingsprogrammer. Dersom støyretningslinjen overholdes, anses konsekvensen av anleggsstøy å bli liten.
- Områdes historikk tilsier at det er mistanke om forurensning på området. Funnene fra «fase-1 kartleggingen» viser at det er nødvendig å gå videre med en miljøteknisk grunnundersøkelse (fase 2). Resultater fra en miljøteknisk grunnundersøkelse kan få betydning for gjennomføring av anleggsarbeid i området.
- Ved utbygging av området bør anleggstrafikken benytte Industrigata. Denne gata anses best å tåle negativ miljøpåvirkning fra anleggstrafikken. Langs Dronning Ragnhilds gate ligger det mange boliger som lett blir støyutsatt ved anleggstrafikk. Noe mer lokaltrafikk antas å velge denne gata i anleggsperioden. Konsekvensen anses som liten.
- Ut fra en samlet vurdering kan det settes opp følgende retningsgivende anbefalinger for utbyggingsrekkefølge:
  1. Det er en fordel om næringsbyggene bygges først. Ny boligbebyggelse i området vil da ikke forstyrres av denne utbyggingen. Det forutsettes at anleggstrafikken benytter Industrigata frem til Hønengata.
  2. Ved å starte utbyggingen av boliger innerst i området (lengst mot øst) vil denne anleggstrafikken ikke forstyrre nyetablerte boliger i anleggsfasen. Eksisterende virksomhet i området vil få de samme ulempene uavhengig av hvor utbyggingen startes opp. Det forutsettes at anleggstrafikken benytter Industrigata frem til Hønengata.
  3. Ved å starte utbygging av boliger lengst øst vil skolebarn kunne benytte Harald Hårfagres vei og Halvdan Svartes gate til Hønen allé på vei til og fra Ullerål skole. Dette gir den tryggeste skoleveien.

## 2 Bakgrunn

Notatet er utarbeidet på bakgrunn av:

- Planbeskrivelse, datert juli 2010, for reguleringsplan nr. 335. Fv. 35 Hønegata, Jernbaneundergangen – Hovkrysset. Utarbeidet av Statens vegvesen.
- Trafikkanalyse, datert 19.9.2008, Rv. 35 Hønegata, Hønefoss. Utarbeidet av Rambøll Norge AS.
- Støyretningslinjer fra Miljøverndepartementet; T1442/ 2012.

### 2.1 Områdereguleringsplanen (tiltaket)

Formannskapet i Ringerike kommune vedtok 23. august 2011 oppstart av områderegulering for Øvre Hønegata øst samt å legge forslag til planprogram ut på høring og offentlig ettersyn.

Planområdet ligger på østsiden av Hønegata, omgitt av bolig- og næringsområder, samt Hønegata som er hovedfartsåre gjennom området. Det er i dag næringsvirksomhet i området.

Planen fremmes som en områderegulering etter plan- og bygningsloven § 12-2. Ringerike kommune er forslagsstiller. Planområdet er om lag 76 dekar.

Jernbaneløpet har forutsatt at eksisterende jernbane tas inn i områdereguleringen og at jernbanearealene ivaretas i planen.

Planprogram ble fastsatt i Ringerike formannskap 14. april 2012.



## 3 Forhold som er vurdert

Følgende tema vurderes som aktuelle i forbindelse med anleggsfasen:

- Dagens trafikksituasjon
- ROS-analysen
- Støyretningslinjer T1442/ 2012
- Fremkommelighet og føringer for anleggstrafikken
- Forurenset grunn
- Rekkefølge i utbyggingen

### 3.1 Dagens trafikksituasjon i øvre del av Hønengata

Det foreligger en detaljregulering av fv35 Hønengata mellom jernbaneundergangen og Hovkrysset. Statens vegvesen har utarbeidet planen i samarbeid med Ringerike kommune. Opplysningene gjengitt under er hentet fra planbeskrivelsen til denne planen.

Biltrafikken i Hønengata ved jernbanebrua er i dag ca. 16 000 kjøretøy/døgn (ÅDT). Fartsgrensen er 50 km/t. Fart i Hønengata ved jernbaneundergang er målt til å ha et gjennomsnitt på 47 km/t (med en 85 % fraktil på 53 km/t). Alle kryss i området er vikepliktsregulerte, med Hønengata som forkjørsvveg.

Ut fra fartsmålinger, trafikkobservasjoner og **trafikksimuleringer**, "flyter" trafikken ganske greit i øvre del av Hønengata i dag. Det kan oppstå kø i maksimalperiodene om morgenen og ettermiddagen. Hønengata er forkjørsvregulert.



En konsekvens kan være å forsøke å unngå å legge sterkt trafikkskapende anleggsvirksomhet, som f. eks. større massetransporter, utenfor de trafikkmessige maksimalperiodene. Det anses ikke nødvendig med avbøtende tiltak.

### 3.2 ROS-analyse

ROS-analysen for denne planen nevner følgende hendelser som kan forekomme i anleggsperioden:

- Ulykker under lek og fritid på anleggsområde
- Trafikkulykker med anleggskjøretøy-/maskiner
- Vibrasjoner og støy

Barn som leker i området kan ta seg inn i anleggsområdet og skade seg på maskiner, utstyr. De kan også befinne seg rett under rivingsarbeid eller fallende last. Anleggskjøretøy kan kollidere med andre kjøretøy eller kjøre på myke trafikanter. I forbindelse med anleggsarbeid etableres det ofte byggegrøper som kan fylles med vann ved nedbørsperioder.

Økt trafikk på grunn av anleggsarbeid og rivingsarbeid kan være årsaker til økt støy nivå i planområdet.

Anleggsperioden vil være forbundet med økt risiko i en bestemt periode. Det er derfor viktig at tilstrekkelige tiltak implementeres for å forhindre ulykker.

Det er ikke identifisert farer som er unike i anleggsperioden sammenlignet med andre lignende plantiltak. Anleggsområdet må sikres etter gjeldende krav i forhold til inngjerding for å forebygge uønskede hendelser.

Samlet risiko vurderes som økt sammenlignet med dagens situasjon.

### 3.3 Støyretningslinjer T1442

Retningslinjene for støy fra bygg- og anleggsvirksomhet skal gi føringer for kommunenes arbeid med reguleringsbestemmelser og vilkår i rammetillatelser etter plan- og bygningsloven. De danner samtidig en mal for støykrav som kan legges til grunn i kontrakter, anbudsdokumenter og miljøoppfølgingsprogrammer.

Bygg- og anleggsvirksomhet bør ikke gi støy som overskrider støygrensene i «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012)».

Bygningstype	Støykrav på dagtid ( $L_{pAeq12h}$ 07-19)	Støykrav på kveld ( $L_{pAeq4h}$ 19-23) eller søn-/helligdag ( $L_{pAeq16h}$ 07-23)	Støykrav på natt ( $L_{pAeq8h}$ 23-07)
Boliger, fritidsboliger, sykehus, pleieinstitusjoner	65	60	45
Skole, barnehage	60 i brukstid		

Tabellen viser basis støygrenser utendørs for bygg- og anleggsvirksomhet. Alle grenser gjelder ekvivalent lydnivå i dB, innfallende lydtryknivå og gjelder utenfor rom med støyfølsom bruksformål. Støygrensene for dag og kveld skjerpes når anleggsperiodens lengde overstiger seks uker. Basisverdiene i tabellen gjelder for anlegg med total driftstid mindre enn 6 uker. For lengre driftstid skjerpes grenseverdiene for dag og kveld.

Støyende drift og aktiviteter bør normalt ikke forekomme om natten.

Dersom støyretningslinjen overholdes, anses konsekvensen av anleggsstøy å bli liten.

### 3.4 Forurenset grunn

Områdes historikk tilsier at det er mistanke om forurensning på området. Funnene fra denne «fase-1 kartleggingen» viser at det er nødvendig å gå videre med en miljøteknisk grunnundersøkelse (fase 2).

I «Temanotat om forurenset grunn» tas det opp at en tiltaksplan er gyldig i tre år etter at den er godkjent av kommunen. Dersom arbeidene ikke er påbegynt i løpet av disse tre årene må en ny tiltaksplan utarbeides og sendes kommunen. Det samme gjelder dersom byggearbeidene innstilles lengre enn 2 år.

Dersom det er lenge til planlagt byggstart vil det derfor være hensiktsmessig å vente med å igangsette en miljøteknisk grunnundersøkelse. Dersom planlagte gravearbeider skal starte opp innen tre år kan en miljøteknisk grunnundersøkelse påbegynnes i nærmeste fremtid.

Resultater fra en miljøteknisk grunnundersøkelse kan få betydning for gjennomføring av anleggsarbeider i området. Det vises til eget temanotat.

### 3.5 Anleggstrafikken

Trafikk til og fra boliger øst for øvre del av Hønengata benytter både Industrigata og Dronning Ragnhilds vei. Trafikken fordeler seg på disse to kryssene. Det kan oppstå litt kø i sidegatene mot Hønengata i maksimalperiodene på morgenen og ettermiddagen.

Ved utbygging av området bør anleggstrafikken benytte Industrigata. Denne gata anses best å tåle negativ miljøpåvirkning, i form av støy og støv, fra anleggstrafikken. Langs Dronning Ragnhilds gate ligger det mange boliger som lett blir støyuutsatt ved anleggstrafikk. Noe mer lokaltrafikk antas å velge denne gata i anleggsperioden.

Skolebarn i området benytter blant annet Harald Hårfagres vei og Halvdan Svartes gate til Hønen allé på vei til og fra Ullerål skole. Ved at anleggstrafikken henvises til Industrigata vil konflikten bli minst mulig og sikkerheten best mulig.

Konsekvensen anses som liten og det anses som unødvendig med avbøtende tiltak utover å sørge for at anleggstrafikk henvises til å benytte Industrigata.

### 3.6 Rekkefølge i utbyggingen

Ut fra en samlet vurdering kan det settes opp følgende retningsgivende anbefalinger for utbyggingsrekkefølge:

- Det er en fordel om næringsbyggene bygges først. Ny boligbebyggelse i området vil da ikke forstyrres av denne utbyggingen. Det forutsettes at anleggstrafikken benytter Industrigata frem til Hønengata.
- Ved å starte utbygging av boliger innerst i området (lengst mot øst) vil denne anleggstrafikken ikke forstyrre nyetablerte boliger i anleggsfasen. Eksisterende virksomhet i området vil få omtrent de samme ulempene uavhengig av hvor det startes opp. Det forutsettes at anleggstrafikken benytter Industrigata frem til Hønengata.
- Ved å starte utbygging lengst øst vil skolebarn kunne benytte Harald Hårfagres vei og Halvdan Svartes gate til Hønen allé på vei til og fra Ullerål skole. Dette gir den beste skoleveien.