

# NOTAT

Oppdrag

Kunde

Notat nr.

Til **Halvorsen og Reine Arkitekter AS**

Fra **Rambøll AS**

Kopi

## TEMANOTAT TRANSPORT OG TRAFIKK, OMRÅDEREGULERINGSPLAN ØVRE HØNENGATA ØST

Dato 2013-11-05

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

T +47 32 25 45 00  
F +47 32 25 45 01  
www.ramboll.no

Vår ref. XXXXXX/XXXdrm



## Datagrunnlag og metode

Notatet er utarbeidet på bakgrunn av:

- Planprogram, datert 17. april 2012, for områdereguleringsplan Øvre Hønegata øst
- Planbeskrivelse, datert juli 2010, for reguleringsplan nr. 335. Fv. 35 Hønegata, Jernbaneundergangen – Hovkrysset. Utarbeidet av Statens vegvesen.
- Notat, datert 12-3-2009, Vurdering av ledig kapasitet i Hønegata. Utarbeidet av Rambøll Norge AS.
- Trafikkanalyse, datert 19-9-2008, Rv. 35 Hønegata, Hønefoss. Utarbeidet av Rambøll Norge AS.
- Møte med Statens vegvesen om videre utvikling av Hønegata og pågående planarbeid.

## Fra planprogrammet for områdereguleringsplanen

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. Planprogram ble fastsatt i Ringerike formannskap 14. april 2012. Fra planprogrammet gjengis:

### *Transport og trafikk*

Det må utarbeides en transportanalyse som vurderer foreslått utbygging opp mot regional og nasjonal arealpolitikk, samt lokale forhold. Trafikksikkerhet, trafikkavvikling og påvirkning på veinettet utenfor planområdet ved valg av ulike utbyggingsalternativer skal beskrives. KU skal inneholde forslag til tiltak for å øke trafikksikkerheten og lette trafikkavviklingen. Behov for rekkefølgebestemmelser må utredes.

Hønegatas rolle i regional sammenheng og utbyggingsvolum har betydning for total trafikkgenerering. Dagens virksomheter fører med seg en del trafikk til området. Trafikkbildet er uoversiktlig, med mange avkjørsler og store parkeringsarealer. Økt utnyttelsesgrad og etablering av mer næringsvirksomhet vil kunne føre til økt trafikk til området.

Tiltakets betydning for beboere i området skal beskrives, både i anleggsperioden (*beskrives i eget notat*) og ved permanent situasjon. Dette må utredes spesielt med tanke på trafikksikkerhet, trafikkavvikling og trafikkstøy (*beskrives i eget notat*). Tiltakets betydning for trafikksikkerheten for barn på veg til skole skal beskrives.

### *Kollektivdekning*

(*Beskrives i eget notat*).



0605\_271 OMRÅDEREGULERING FOR  
ØVRE HØNEGATA ØST  
PLANPROGRAM



Fastsatt i formannskapet 17.04.12, sak 68/12

1

***Jernbane***

Eksisterende jernbane skal ivaretas i planen med arealformål som sikrer jernbanehensyn. Hensynet til en framtidig Ringeriksbane må ivaretas, og med bakgrunn i dette må det vurderes om bygge- og anleggsgrensa mot jernbanen bør være større enn 30 meter. Det må tas høyde for en dobbeltsporet Ringeriksbane.

Generelle sikkerhetshensyn mot jernbanen må vurderes og ivaretas. Jernbaneverket kan ikke tillate nye usikra planoverganger eller økt ferdsel langs jernbanespor og over eksisterende usikrede planoverganger. Det må utredes hvorvidt det er behov for ny kulvert/bro for kryssing av jernbane, og/eller sikkerhetsgjerde.

***Parkering***

Ringerike er en langstrakt kommune, og Hønengata skal blant annet betjene områder som Ådalen og Hallingby. I tillegg skal området ha næringsvirksomhet med mer plasskrevende varer. Det vil da være viktig med en funksjonell parkeringsløsning.

Ulike løsninger for parkering skal undersøkes, blant annet med tanke på hvor stor andel og hva slags type parkering som bør legges under bakken. Her skal forskjellene mellom kort- og langtidsparkering omtales. Med korttidsparkering menes inntil 30 minutter.

Arealene på bakken bør brukes til å skape gode byrom som gjør området til et bedre sted å være. Undersøkelser viser at for hver parkeringsplass som fjernes, kommer det 2 personer som oppholder seg i området (Gehl Architects).

***Tilgjengelighet og bevegelsesmønstre***

Internt gate- og veinett for gående og syklende skal beskrives. Det skal redegjøres for hvordan dette henger sammen med det eksterne veinettet, og for forhold til universell utforming, behov for uformelle møteplasser og folkehelse. Det skal redegjøres for hvordan planforslaget tar hensyn til prinsipper for universell utforming/ tilgjengelighet for alle.

## Overordnede planer og mål

Hensikten med planarbeidet er å forsterke Hønegata som et bydelssenter for den nordlige delen av Hønefoss, i tråd med føringene i Kommuneplan for Ringerike 2007-2019. Det er videre et mål å legge til rette for økt næringsvirksomhet og «en miljømessig bærekraftig byutvikling». Planarbeidet skal løse konflikter og avklare arealbruk i området.



asplan viak

Formannskapet i Ringerike kommune vedtok i møte 17-01-2012 oppstart av en overordna handels- og byutviklingsanalyse for Hønefoss.

Konklusjonene i ferdig analyse, datert 30-08-2012, viser handelsområdet i øvre del av Hønegata som en del av anbefalt sone for detaljhandel.



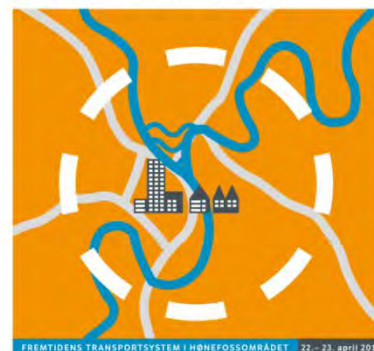
Ringerike kommune  
Handels- og byutviklingsanalyse for Hønefoss  
Utgave: 3  
Dato: 2012-08-30

www.asplanviak.no

Nylig er det igangsatt et arbeid i regi av Buskerud fylkeskommune/ Statens vegvesen med en Konseptvalgutredning (KVU) om fremtidens transportsystem i Hønefossområdet. Utredningen skal være ferdig i fjerde kvartal 2014. Hensikten er å vurdere alternative måter å løse transportbehovet på. Et innledende KVU-verksted for å arbeide med situasjonsbeskrivelse/ behov og ideer/ fremtidige konsepter ble arrangert 22.-23. april 2013.



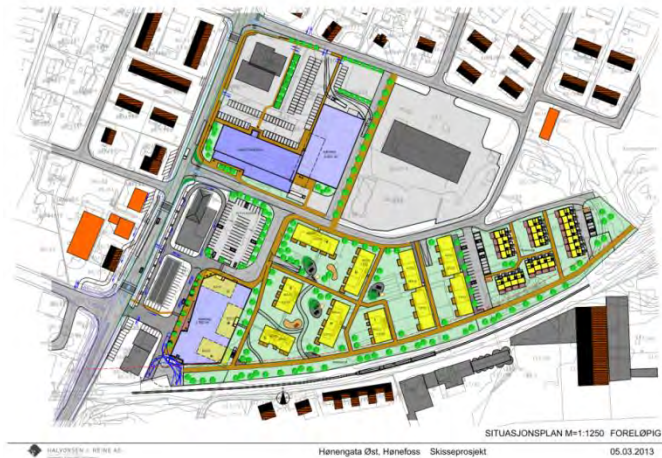
## KVU-verksted Hønefoss



## Områdereguleringsplanen (ønsket tiltak)

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. Området er dårlig utnyttet og har behov for en estetisk oppgradering.

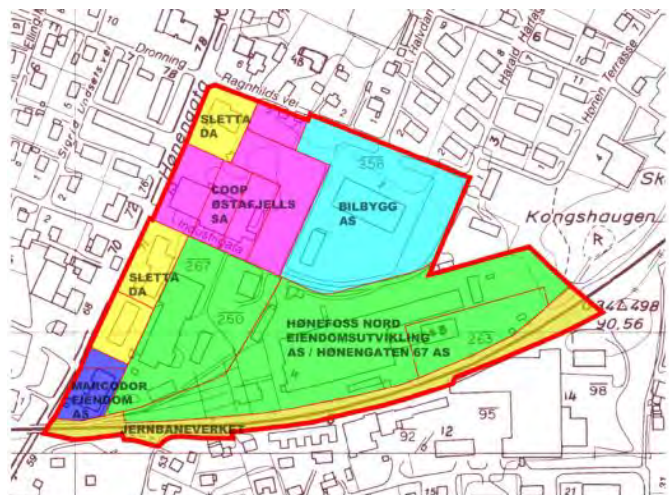
Planen fremmes som en områderegulering etter plan- og bygningsloven § 12-2



Planområdet er om lag 76 dekar, og består av 15 eiendommer fordelt på 7 grunneiere:

- Marcodor eiendom AS,
- Sletta DA, Jernbaneverket,
- Coop Østafjells SA,
- Bilbygg AS,
- Hønefoss Nord Eiendomsutvikling AS og Hønegaten 67 AS.

I tillegg har Jernbaneverket forutsatt at eksisterende jernbane tas inn i områdereguleringen og at jernbanearealene ivaretas i planen.



Områdereguleringen kan utformes så detaljert at rammene for byggesøknader er ivarettatt, og at detaljregulering derfor ikke er nødvendig. Dersom planen kun detaljeres for deler av området, vil det fastlegges i bestemmelsene hvilke deler av områdereguleringen det kreves detaljregulering for. Detaljeringsgrad av planen skal vurderes i det videre planarbeidet.

Det planlegges markparkering for næringsarealene og parkering under marknivå for boligene.

## Beskrivelse av dagens trafikksituasjon i øvre del av Hønengata

(Hentet fra planbeskrivelse fra 2012 med oppdaterte tall på trafikkmengde og trafikkkulykker.)

Biltrafikken i øvre del av Hønengata er ca. 17700 kjøretøy/døgn (ÅDT); oppdatert tall (2013) fra Statens vegvesen. 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 forkjøringsveg. Mye biltrafikk beveger seg på tvers av Hønengata, særlig på strekningen sør for Dronning Ragnhilds vei. Ved jernbaneundergangen er det registrert sykkeltrafikk i størrelsesorden 30 – 40 sykklister i høyeste time.

Kryssene med Krokenveien og Hovsmarkveien/ Hov allé er fullkanaliserte T- og X-kryss med egne venstresvingefelt. Det er også eget venstresvingefelt i avkjørselen til Hønengata nummer 87 (VVS-forretning). I de øvrige kryssene er det ikke venstresvingefelt, men gata er såpass bred at det lar seg gjøre å passere kjøretøy som har stanset for å svinge til venstre. Det er anlagt et signalregulert gangfelt ved krysset med Hønen allé.

Gatebredden er 6,0 - 6,5 meter på strekningene mellom kryssene. Kryss- og avkjørselsområdene er til dels meget utflytende, noe som gjør at inn- og utsvingede kjøretøy kan kjøre relativt fort. Dette gir økt ulykkesrisiko. Det er tosidig fortau i området. Det er etablert en rekke parkeringsplasser langs strekningen. Mange av parkeringsområdene har direkte adkomst fra Hønengata.

**Ut fra fartsmålinger, trafikkobservasjoner og trafikksimuleringer, "flyter" trafikken ganske greit i øvre Hønengata i dag.** Det kan oppstå kø i maksimalperiodene om morgenen og ettermiddagen. Ettersom Hønengata er forkjøringsregulert, er dette i hovedsak et problem i sidevegene.

I perioden 1996-2005 har det inntruffet 29 politirapporterte personskadeulykker langs strekningen som inngår i reguleringsplanen. 22 ulykker med kun biler involvert, 6 ulykker involverte fotgjengere og en ulykke involverte syklist i gangfelt. Det var 33 personskader i disse ulykkene, hvorav 32 lettere skadet og 1 er alvorlig skadd. Kryssene med Dronning Ragnhilds vei og Krokenveien er mest ulykkesutsatt. Ulykkesfrekvensen i området er ca. 60 % høyere enn vanlig på tilsvarende veier.

I perioden etter 2005 er det registrert 9 ulykker med lettere personskade i øvre del av Hønengata. Ulykkene skjedde i og mellom kryssene med Krokenveien og Dronning Ragnhilds vei. Tre ulykker med fotgjenger involvert og 6 ulykker med kun biler involvert. I tillegg har det skjedd to ulykker i og i nærheten av Industrigata; velt med motorsykkel og utforkjøring med bil.

De fleste fotgjengere som krysser Hønengata, bruker gangfeltene. Dette kan tyde på at gangfeltene ligger bra plassert. Ved krysset med Hønen allé er gangfeltet signalregulert. Det lysregulerte gangfeltet er skoleveg for Ullerål skole.

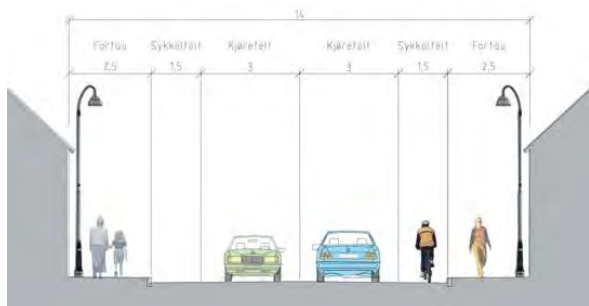
Registrerte kryssinger (vår 2008) i gangfelt (fotgjengere og sykklister) i Hønengata:

<i>Gangfelt</i>	<i>Antall kryssinger i makstime</i>
Krokenveien	24
Flattumveien	73
Dronning Ragnhilds vei	19
Hønen allé	37
Nord for Hov allé	15

## Planlagte forbedringer i vedtatt reguleringsplan for øvre del av Høngata.

(Høngata mellom jernbaneundergangen og Hovkrysset)

Det foreligger en detaljregulering av fv35 Høngata mellom jernbaneundergangen og Hovkrysset. Statens vegvesen har utarbeidet planen i samarbeid med Ringerike kommune. Planen ble vedtatt i Ringerike kommune i august 2012 og er tatt inn i skisseplanen for utbygging av Øvre Høngata øst og forutsettes lagt til grunn for utbyggingen.



Gategrunnen i den nedre delen av Høngata ble opprustet i 2010. Tverrsnitt for nylig opparbeidet gate er vist i skisse og bilde over.

Gategrunnen i den øvre delen av Høngata (bilde til venstre nedenfor) anses i dag som dårlig utnyttet og for å ha behov for en estetisk oppgradering. I den vedtatte reguleringsplanen for utbedring av gaten er det forutsatt å benytte samme tverrsnitt som for den nedre delen. Til høyre nedenfor er det vist en perspektivskisse, som illustrerer den vedtatte planen, sett nordover fra krysset med Krokenveien.

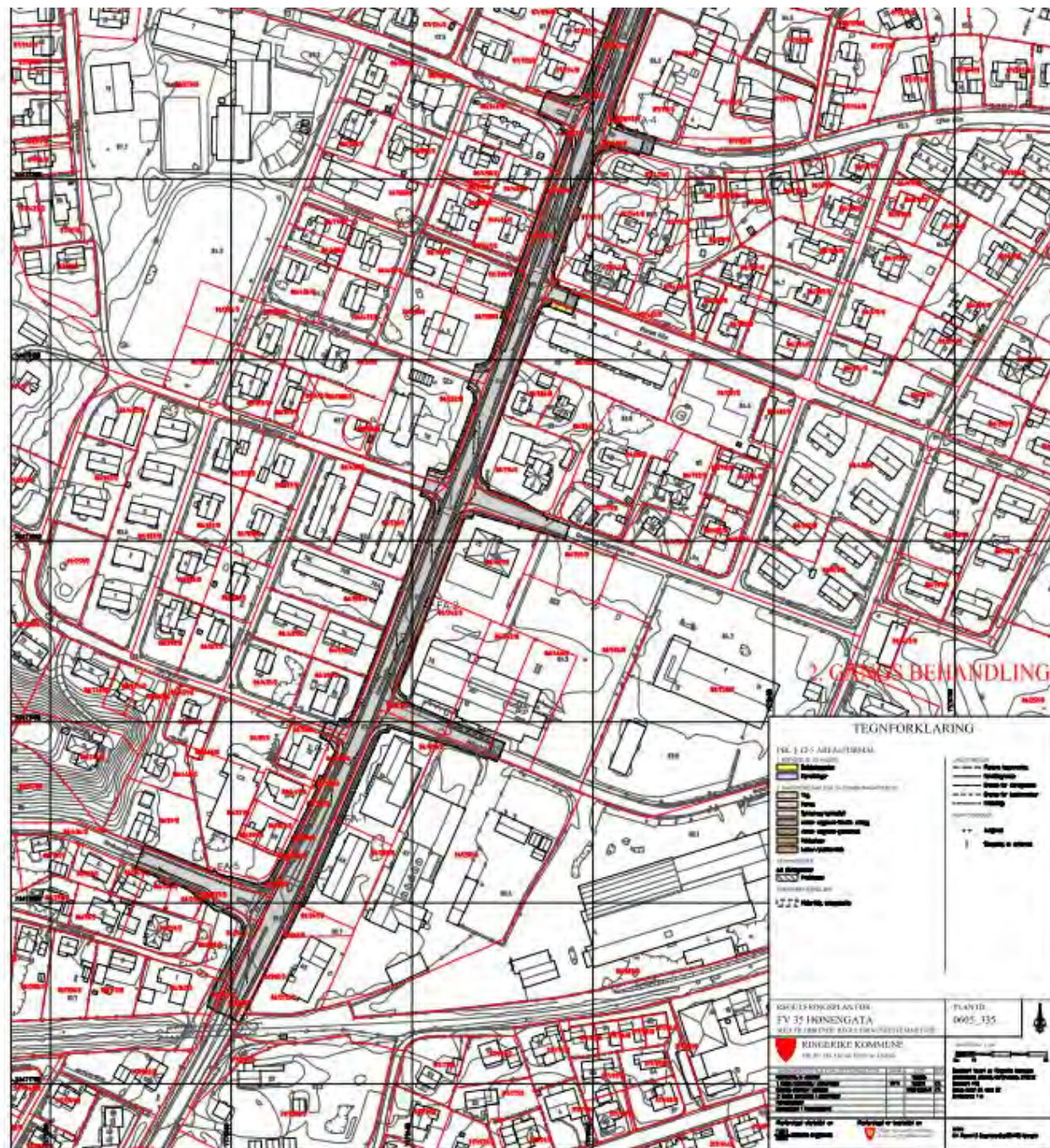


(Fote fra Ringerikes blad)



Formålet med planen for Høngata er å bedre trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper og skape bedre forhold for fotgjengere og syklister i øvre Høngata. Tiltakene som er foreslått forutsettes å gi gode nok trafikale forbedringer inntil mer permanente løsninger kan etableres, som et fremtidig hovedveinett i Hønefoss. Videre er formålet med reguleringsplanen å sikre tilstrekkelig areal og beskrive hvordan tiltak skal utformes.

For å oppnå formålene med planforslaget foreslås fartsgrense 40 km/t, opphøyde gangfelt, busstopp i kjørebanen, stenging av noen avkjørsler, kryssutbedringer, tosidig sykkelfelt, bredere fortau, forbedret belysning og grøntanlegg, i tillegg til generell opprustning av området.



Utsnitt av Reguleringsplan for Høneengata vedtatt i august 2012



Reguleringsplanarbeidet for øvre Hønengata startet i 2008, med bakgrunn i gatebruksplan og plan for Hønengata sør for jernbaneundergangen. I 2009/-10 er Hønengata blitt opprustet nord til krysset med Krokenveien. De fleste av prinsippene og løsningene på den strekningen foreslås lagt til grunn også i øvre Hønengata.

Som del av planarbeidet er det blitt gjennomført registreringer og trafikkanalyser og det har vært flere møter for å informere om planarbeidet og få innspill til dette. Det har vært spesielt mye kontakt med grunneiere og næringsdrivende i næringsområder sør for Dronning Ragnhilds vei, men det er ikke oppnådd enighet om adkomstforhold. Dette løses ved grunnervervsfasen.

I forbindelse med utarbeidelse av vedtatt reguleringsplan er det gjort en analyse av trafikkavviklingen, som forutsetter følgende utforming/ tiltak i dette området:

- Venstresvingefelt i Hønengata i krysset med Krokenveien
- Venstre- og høyresvingefelt for trafikk som skal svinge ut i Hønengata i Krokenveien, Industrigata og Dronning Ragnhilds vei øst
- Alle næringsavkjørslere er stengt, unntatt avkjørslene mellom hus nr. 73 – 75 (Coop – Shell) og hus nr. 69 – 71, men der er det bare tillatt med høyresving inn fra og ut i Hønengata 23
- Busstopp i gata (uten busslomme)
- Sykkelfelt

Trafikkanalysene viser at trafikkmengdene i 2023 vil ligge på kapasitetsgrensen (i maksimaltiden) i forhold til å ha en forutsigbar og god trafikkavvikling. Større trafikk vil særlig gi kø i sidevegene sør i planområdet; i Krokenveien, Industrigata og Dronning Ragnhilds vei øst for Hønengata.

Det er 20 % trafikkvekst som er lagt til grunn for situasjonen i 2023.

Trafikkanalysene viser at en trafikkvekst på 20 % vil gi en akseptabel trafiksituasjon. Man kan anta at ca. halvparten av denne trafikkveksten kan tilskrives lokale arealutviklinger, resten kommer av økt etterspørsel på grunn av befolkningsvekst samt arealutvikling utenfor modellområdet.

De største avviklingsproblemerkene ligger sør i området. Det er særlig kryssene ved Krokveien og Industrigata som får avviklingsproblemer ved høyere trafikkmengder. Det vil si at arealutviklingen i tilknytning til disse gatene bør være moderat. Dronning Ragnhilds vei øst for Hønengata bør heller ikke få så mye mer trafikk. Hva som vil være akseptabel trafikkavvikling, vil for øvrig være ulikt fra sted til sted og avhengig av hvem som uttaler seg.

Det anses forøvrig viktigere å opprettholde god trafikkavvikling gjennom Hønengata enn fra sideveiene. Dette vil også gi best trafikkavvikling for kollektivtrafikk.

I planbeskrivelsen til Statens vegvesen konkluderes det med følgende:

- Planforslagets tiltak er tenkt som forbedringer inntil det kan etableres et mer permanent hovedvegnett i Hønefoss
- Hovedformålet med planforslaget er trafikksikring.
- Ringerike kommunes kommende planarbeid for industri- og næringsområdet på østsiden av Hønengata, vil kunne gi premisser for annen kryssutforming enn vist i planforslaget.

## Mulighet for arealutvikling sørøst for Hønengata

Dette gjelder området avgrenset av Hønengata, Dronning Ragnhilds vei øst og jernbanelinja.

Hvor mye areal som kan utvikles i området vil være avhengig av type aktivitet. Det er regnet med følgende turproduksjon for de ulike aktivitetene:

- Bolig/ 4,5 turer i døgnet pr 100m<sup>2</sup>
- Handel/ 45 turer i døgnet pr 100m<sup>2</sup>
- Kontor/ 8 turer i døgnet pr 100m<sup>2</sup>

En trafikkvekst på 20 % ut over dagens trafikkmengde gir mulighet for å utvikle ca. 14 000 m<sup>2</sup> til blandet byggeformål. Forutsetningen er at halvparten av denne trafikkveksten er av lokal karakter. Hvis alt utvikles til bolig er det mulig å utvikle flere m<sup>2</sup>, og hvis alt utvikles til handel er det mindre som kan utvikles. Ny trafikk som skapes vil erfaringsmessig fort tilpasse seg og velge ruter som gir best fremkommelighet.

En utvikling av 14000m<sup>2</sup> til blandet byggeformål tilsvarer en trafikkvekst på ca. 2700 turer i døgnet, forutsatt en lik fordeling på bolig, handel og kontor. Foreliggende skisseprosjekt til områdereguleringsplan «Hønengata øst» viser ca. 18 000 m<sup>2</sup> til boliger og ca. 4500 m<sup>2</sup> til næringsformål.

Næringsformål i planen er en blanding av forretning, kontor og lager. Fordeling av virksomhet er ennå ikke bestemt. Det antas at leilighetene skaper ca. 800 turer i døgnet og at næringsarealene kan skape ca. 1200 - 2000 turer i døgnet. Det laveste tallet forutsetter en tilnærmet lik fordeling på forretning og kontor. Det høyeste tallet forutsetter at alt næringsareal i hovedsak fylles med forretninger. Samlet nyskapt trafikk fra utbyggingen antas med disse forutsetninger å være mellom 2000 og 2800 turer pr. døgn.

Trafikk til og fra eksisterende virksomhet i området, som forsvinner ved ny utbygging, kan trekkes fra disse tallene. Det ser ut til at eksisterende virksomhet skaper lite trafikk, men det er store bygg. Det regnes med følgende turproduksjon for de ulike aktivitetene:

- Arealer med lav aktivitet (grossist, lager, kornsilo)/ 2 turer i døgnet pr. 100 m<sup>2</sup>
- Bilverksted/ 6 turer i døgnet pr. 100 m<sup>2</sup>
- Forretning/ lager med middels aktivitet/ 30 turer pr. 100 m<sup>2</sup>

Industrigaten 4 har en bebygget flate på 9180 m<sup>2</sup>, hvor det er virksomhet i 7680 m<sup>2</sup> med en slik fordeling:

Type areal	Arealstørrelse	Bilturer/ 100 m <sup>2</sup>	Sum bilturer/ døgn
Arealer med lav aktivitet	6880 m <sup>2</sup>	2	137
Bilverksted	360 m <sup>2</sup>	6	22
Dyreforretning/ -klinikk	440 m <sup>2</sup>	30	132
Sum	7680 m <sup>2</sup>		291

Tallene er omtrentlige og det rundes av til ca. 300 turer pr. døgn i samlet redusert trafikk.

Hønengata 67 (tre bygninger revet i 2011) inneholdt elektrovirksomhet (service, butikk og lager) med middels trafikkskapende virksomhet; med samlet areal på 2500 m<sup>2</sup>. Det antas at denne virksomheten hadde en lik fordeling av arealer med lav aktivitet (lager), verksted og forretning. Gjennomsnittlig kan denne virksomheten ha skapt ca. 12 turer/ 100 m<sup>2</sup>. Dette tilsvarer ca. 300 bilturer pr. døgn.

Med disse forutsetningene lagt til grunn antas det følgende tall for nyskapt trafikk fratrukket eksisterende virksomhet:

- For boligområdet blir netto nyskapt trafikk (800 – 300) ca. 500 turer pr. døgn.
- For næringsbygg ved tidligere Hønengata 67 blir netto nyskapt trafikk ca. 400 – 800 turer pr døgn.
- For nytt næringsbygg ved COOP blir netto nyskapt trafikk ca. 500 – 900 turer pr døgn.

Samlet for området kan det regnes med 1400 – 2200 turer/ døgn i nyskapt trafikk fratrukket eksisterende virksomhet. Virksomhet av omfang som beskrevet innenfor områderegeringsplanen bør derfor kunne realiseres innenfor rammene som er satt i vedtatt reguleringsplan for Hønengata, ut fra en overordnet vurdering av trafikkmengder.

### ***Utvikling av jernbanen***

I uttalelse til planprogrammet forutsatte Jernbaneverket at eksisterende jernbane og vedtatt trase for Ringeriksbanen medtas i områderegeringen. Videre forutsettes det at jernbanearealene ivaretas i reguleringsplanen med arealformål som sikrer jernbanehensyn.

Planer for utvikling av Ringeriksbanen har pågått i mange år og forutsetningene for planarbeidet endrer seg. I dag er det ikke sannsynlig at eksisterende trase for jernbanen i området blir en del av fremtidig Ringeriksbane/ Bergensbane. En ny stor utredning er på trappene i Jernbaneverket.

Eksisterende jernbanetrasé om Roa kan imidlertid få økt godstrafikk i fremtiden. Det er sannsynlig at en byggegrense mot jernbanen på 30 meter er tilstrekkelig. Fastsettelse av byggegrense mot jernbanen (og eventuell reduksjon ut over 30 meter) må avklares med Jernbaneverket.

Det er behov for sikringstiltak mot jernbanen med ny boligbebyggelse tett inn mot eksisterende jernbane.

## Mulige avbøtende trafikale tiltak

Hovedformålet med reguleringsplanen for Hønengata, Jernbaneundergangen – Hovkrysset, er trafikksikring. Videre er planforslagets tiltak tenkt som trafikale forbedringer inntil det kan etableres et mer permanent hovedvegnett i Hønefoss.

Kommunen ønsker å prioritere området «Øvre Hønengata» som et lokalsenter. Dette tilsvarer dagens bruk med en naturlig utvikling. Naturlig utvikling antas å være moderat utvikling av boliger og noe forretning i tilliggende områder. Stadfestet reguleringsplanen for utforming av gaten forutsetter at det settes et tak for utvikling av Hønengata som hovedtrafikkåre.

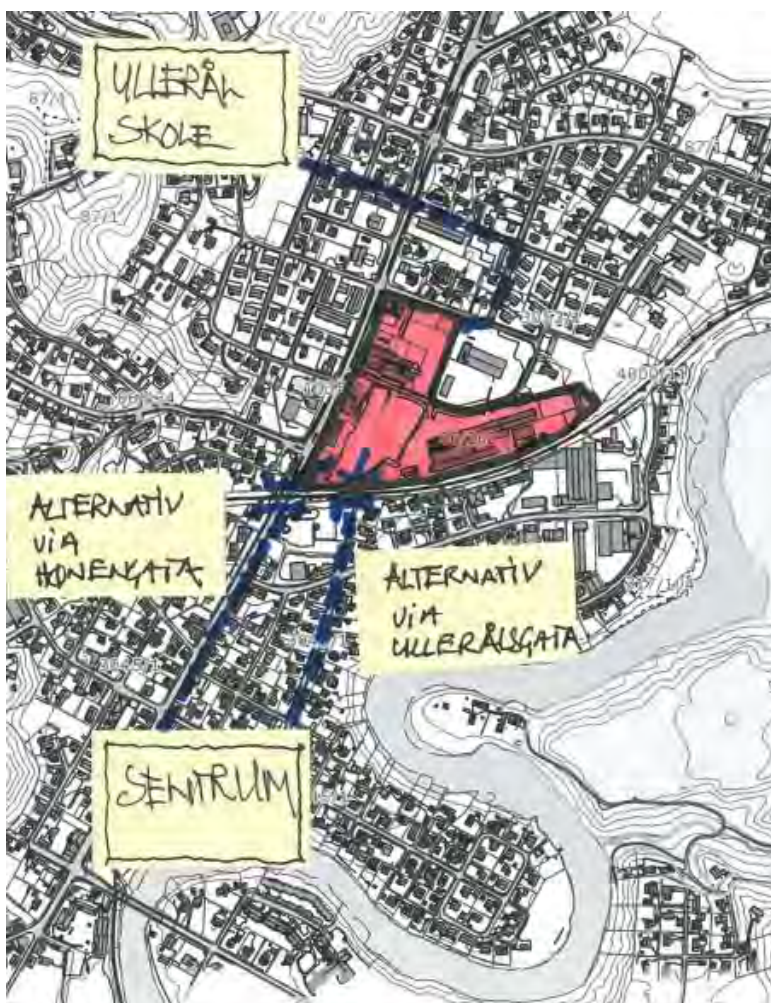
### **Ny sentral gang- og sykkelvei gjennom planområdet**

For å avlaste Hønengata for gang- og sykkeltrafikk og samtidig bedre trafikksikkerheten kan det åpnes en alternativ korridor for gang- og sykkeltrafikk gjennom utbyggingsområdet.

Gjennom planområdet anbefales det å få til en forbindelse som i prinsipp tar utgangspunkt i Halvdan Svartes gate, nord i område, og alternativt Ulleråsgata eller nedre del av Hønengata, syd i området (se illustrasjon til høyre). Traseen gjennom området anbefales tatt inn i områdereguleringsplanen.

Et slikt tiltak bør kompensere for nyskapt gang- og sykkeltrafikk og sannsynligvis også avlaste Hønengata for noe eksisterende gang- og sykkeltrafikk.

Trafikksikkerheten vil bedres for denne trafikantgruppen. Dette bør derfor være et godt avbøtende tiltak med tanke på trafikksikkerhet for myke trafikanter.



Gjennom utbyggingsområdet vil en slik gang- og sykkelvei kunne ta utgangspunkt i planlagt gangvei som skiller næringsområdet i sørvest og boligområdet langs jernbanen.

Videre nordover kan den gå langs grøntområdet øst for COOP.



Deretter kan Halvdan Svartes gate benyttes frem til Hønen alle for så å følge denne til eksisterende lysregulerte gangfelt over Hønengata. Herfra er det blant annet god gangforbindelse frem til Ullerål skole.



Alternativet via nedre del av Hønengata krever en ny rampe (betongkonstruksjon) ned mot Hønengata nord for jernbanen. Videre mot sentrum benyttes den nylig opparbeidede delen av Hønengata (nedre del).



Alternativet mot Ullerålskata krever at det anlegges undergang under jernbanen. Bildet til høyre viser hvor en slik undergang vil kunne ut i Ullerålskata.

Dette alternativet vil (sett mot syd) følge Ullerålskata mot sentrum, etter kryssing av jernbanen.



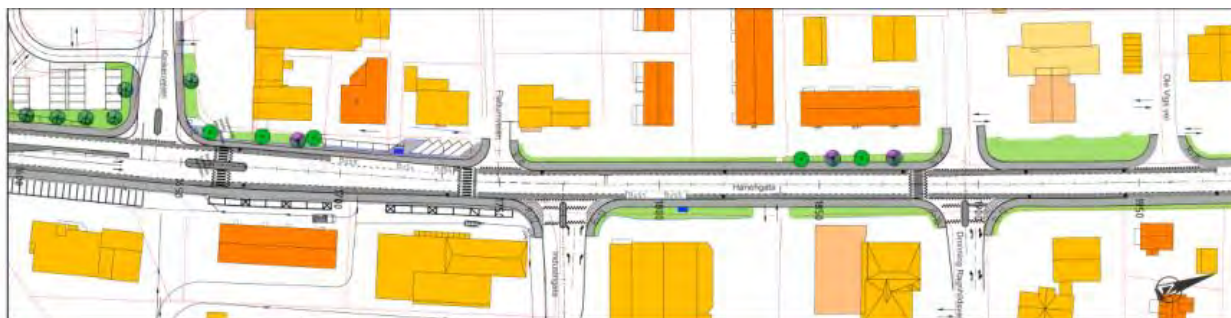
### **Universell utforming**

Det må tilrettelegges for universell utforming i det nye boligområdet, næringsarealene og i forhold til ny gang- og sykkelvei gjennom området. Tiltak som gjøres i området må sikres en utforming etter prinsippet om «tilgjengelighet for alle». Dette vil sikre tilgjengelighet for mennesker både med permanent eller midlertidig nedsatt funksjonsevne. Flere kan ha forbigående funksjonsnedsettelse i forbindelse med sykdom eller skader. Eldre mennesker kan få redusert bevegelighet, svekket syn, hørsel eller orienteringsevne. Når Hønengata opparbeides etter ny regulering vil tilgjengeligheten for alle bli bedre. Det er viktig at de planlagte utbyggingene best mulig tilpasses planlagte endringer i Hønengata.

## Etappevis utbygging/ rekkefølgebestemmelser

Foreslått avkjørselssanering og andre trafikksikkerhetstiltak i Hønengata anbefales utført samlet ved gjennomføring av stadfestet reguleringsplan for Hønengata; plan utarbeidet av Statens vegvesen.

Dette bør gjennomføres som et samlet og offentlig finansiert prosjekt.



Eventuelle tiltak mot Hønengata i forhold til områderegeringsplanen vil være en naturlig del av prosessen rundt høring og politisk behandling av denne planen.

Dersom det kun bygges boliger i et så sentrumsnært område som øvre Hønengata øst bør det være nok med den foreslåtte gang- og sykkelforbindelsen gjennom området for å oppnå en tilfredsstillende trafikksikkerhet.

Ved utvikling av næring/ forretninger i området kan det bli behov for å bygge venstresvingefelt i Industrigata og Dronning Ragnhilds vei. Reguleringsbestemmelser kan sette krav om venstresvingefelt i Industrigata samtidig med utbygging av mer næringsareal syd for denne gaten og tilsvarende for Dronning Ragnhilds vei for nytt næringsbygg for COOP. Lengden på venstresvingefelt er vurdert i stadfestet reguleringsplan for Hønengata. Disse venstresvingefeltene kan anlegges uten at det påvirker øvrig gjennomføring av stadfestet regulering.

Utbyggingen kan tenkes som tre forskjellige etapper. Det tas ikke stilling til rekkefølgen på etappene, men kun hvilke tiltak som kan ses som nødvendige av hensyn til trafikksikkerhet og trafikkavvikling:

### ***Etappe boligutvikling.***

Samtidig med eller tidlig i utbygging av boligdelen anbefales det en rekkefølgebestemmelse i planen om utvikling av ny gang- og sykkelforbindelse gjennom området.

### ***Etappe næringsutvikling syd i området.***

Samtidig med utbygging av næringsutvikling syd i området anbefales det en rekkefølgebestemmelse i planen om utvikling av nytt venstresvingefelt i Industrigata (tilsvarende som vist i stadfestet reguleringsplan for Hønengata).

### ***Etappe næringsutvikling nord i området (ved COOP).***

Samtidig med utbygging av næringsutvikling nord i området anbefales det en rekkefølgebestemmelse i planen om utvikling av nytt venstresvingefelt i Dronning Ragnhilds vei (tilsvarende som vist i stadfestet reguleringsplan for Hønengata).

## Oppsummering

- Regional og nasjonal arealpolitikk  
Kommuneplan for Ringerike har mål om en miljømessig bærekraftig utvikling. Aktuelt område er i vedtatt planprogram omtalt som et bydelssenter for den nordlige delen av Hønefoss. Funksjonen som bydelssenter ønskes forsterket. Økt boligbygging/ lokalsentervirksomhet i sentrumsnære områder som egner seg for betjening med gang- sykkel- og kollektivtrafikk er en ønsket utvikling.
- Utbyggingspotensiale  
En utbygging av boligdelen av forslag til områderegulering antas kun å kreve tiltak for gang- og sykkeltrafikk samt sikring mot jernbanen. Beskrevet mulighet for ny trase for gang- og sykkeltrafikk/ skolevei gjennom området antas å trekke til seg en trafikkmengde som er større enn nyskapt gang- og sykkeltrafikk i området. Trafikksikkerheten forbedres.

Nyskapt biltrafikk fratrukket trafikk fra eksisterende virksomhet antas ikke å skape vesentlige avviklingsproblemer for biltrafikken.

Utbygging av næringsvirksomhet må klargjøres noe mer i funksjon da det er stor forskjell på trafikkskapende konsekvens av forretning, kontor og lager, som er antydte som de aktuelle formålene. En større forretningsutbygging kan trekke til seg en del biltrafikk som ikke har lokal karakter og dermed ha en uønsket påvirkning på Høneengata og kapasiteten i kryssområdene. En moderat utvikling av forretninger i området, som i hovedsak kun har kapasitet til å betjene den lokale bydelen, antas å være ønsket i forhold til utvikling av området som lokalsenter.

Atkomst for biltrafikk til området antas i hovedsak å belaste kryssene med Industrigata og Dronning Ragnhilds vei. Dersom det oppstår situasjoner med kø kan trafikken også belaste kryssene med Hønen allé og Hov allé. Trafikantene tilpasser seg fort og velger ruter som gir best fremkommelighet.

- Trafikkavvikling  
I planarbeidet, for vedtatt reguleringsplan for Høneengata, er det blitt gjennomført registreringer og trafikkanalyser og det har vært flere møter for å informere om planarbeidet og få innspill til dette. Det har vært spesielt mye kontakt med grunneiere og næringsdrivende i næringsområder sør for Dronning Ragnhilds vei, men det er ikke oppnådd enighet om atkomstforhold. Dette forutsettes løst ved grunnervervsfasen.

Trafikkanalysene i forbindelse med overnevnte vedtatte reguleringsplan, viser at trafikkmengdene i 2023 vil ligge på kapasitetsgrensen (i maksimaltiden) i forhold til å ha en forutsigbar og god trafikkavvikling. Større trafikk vil særlig gi kø i sidevegene sør i planområdet; i Krokenveien, Industrigata og Dronning Ragnhilds vei øst for Høneengata. Det er 20 % trafikkvekst som er lagt til grunn for situasjonen i 2023.

Gatebredden i Høneengata er 6,0 - 6,5 meter på strekningene mellom kryssene. Kryss- og avkjørselområdene er til dels meget utflytende, noe som gjør at inn- og utsvingede kjøretøy kan kjøre relativt fort. Dette gir økt ulykkesrisiko. Det er tosidig fortau i området. Det er etablert en rekke parkeringsplasser langs strekningen. Mange av parkeringsområdene har direkte adkomst fra Høneengata.

Ut fra fartsmålinger, **trafikkobservasjoner og trafikksimuleringer, "flyter" trafikken ganske greit i øvre Høneengata i dag.** Det kan oppstå kø i maksimalperiodene om morgenen og ettermiddagen. Ettersom Høneengata er forkjørregulert, er dette i hovedsak et problem i sidevegene.



- Trafikksikkerhet,  
I perioden 1996-2005 har det inntruffet 29 politirapporterte personskaueulykker langs strekningen som inngår i vedtatt reguleringsplan for Hønengata. 22 ulykker med kun biler involvert, 6 ulykker involverte fotgjengere og en ulykke involverte syklist i gangfelt. Det var 33 personskader i disse ulykkene, hvorav 32 lettere skadet og 1 er alvorlig skadd. Kryssene med Dronning Ragnhilds vei og Krokenveien er mest ulykkesutsatt. Ulykkesfrekvensen i området er ca. 60 % høyere enn vanlig på tilsvarende veier.

Forbedring av trafikksikkerheten er et hovedmål i godkjent reguleringsplan for opprusting av Hønengata og vil forbedres ved gjennomføring av denne planen.

- Gang- og sykkeltrafikk, skolevei og sikkerhet mot jernbanen  
Sikring av gang- og sykkeltrafikken generelt og spesielt trafikk av skolebarn til og fra Ullerål skole er en vesentlig utfordring. Foreslått trasé for gang- og sykkeltrafikk gjennom området er et viktig element i denne sammenheng.

Planer for utvikling av Ringeriksbanen har pågått i mange år og forutsetningene for planarbeidet endrer seg. I dag er det lite ikke sannsynlig at eksisterende trase for jernbanen i området blir en del av fremtidig Ringeriksbane/ Bergensbane. En ny stor utredning er på trappene i Jernbaneverket.

Eksisterende jernbanetrasé om Roa kan imidlertid få økt godstrafikk i fremtiden. Det er sannsynlig at en byggegrense mot jernbanen på 30 meter er tilstrekkelig. Byggegrense mot jernbanen må avklares med Jernbaneverket. Det er behov for sikringstiltak mot jernbanen med boligbygging inn mot eksisterende jernbane.

- Parkering (bolig/ næring)  
I forslaget til områderegulering er det foreslått at parkering for boligbebyggelsen legges under markplan og at parkering til næringsvirksomhet legges på marknivå. Dette er et godt prinsipp. Krav til antall parkeringsplasser må tas opp med Ringerike kommune. Den sentrumsnære beliggenheten og tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk bør redusere behovet for parkering.
- Universell utforming  
Det må tilrettelegges for universell utforming i det nye boligområdet, næringsarealene og i forhold til ny gang- og sykkelvei gjennom området. Dette er spesielt viktig for skoletrafikk og for at trafikk mellom boliger og lokale forretninger/ kontorer. Når Hønengata opparbeides etter ny regulering vil tilgjengeligheten for alle bli bedre. Det er viktig at de planlagte utbyggingene best mulig tilpasses planlagte endringer i Hønengata.
- Behov for reguleringsbestemmelser  
Det anbefales å utforme rekkefølgebestemmelser for:
  1. Tidspunkt for å anlegge en sammenhengende gang- og sykkelforbindelse gjennom området.
  2. Tidspunkt for å anlegge nytt venstresvingefelt i Industrigata.
  3. Tidspunkt for å anlegge nytt svingefelt i Dronning Ragnhilds vei.