



KILDE: RINGERIKE KOMMUNE

HØNEFOSS TRANSPORTUTREDNING ET HELHETLIG OG BÆREKRAFTIG TRANSPORTSYSTEM

AGENDA

- Formål med utredningen
- Bakgrunn / prosess
- Hovedtrekk / strategi
- Strekningsvis utforming og løsninger
- Sentrum – løsninger og alternativer

FORMÅL MED UTREDNINGEN

- Transportsystemet skal gi befolkningen på Hønefoss god mobilitet og effektiv næringstransport
- Transportsystemet skal bygge opp under ønsket by- og arealutvikling
- Nullvekstmålet legges til grunn, vekst i persontransport skal tas med sykkel, gange og kollektivtransport
- Det skal legges til rette for god og effektiv kollektivbetjening, gange- og sykkeladkomst til Hønefoss jernbanestasjon, sentrum og andre større arbeidsplasser/institusjoner
- Sykkel, gange og kollektivbetjening skal gi konkurransedyktig reisetid sammenlignet med personbil
- Transportsystemet må være robust mtp. klimaendringer

BAKGRUNN / PROSESSEN SÅ LANGT

- Ledet av fylkeskommunen med nært samarbeid med Ringerike kommune og andre aktører
- Arbeidsgruppe som inkluderer fylkeskommunen, kommunen, Statens Vegvesen, Bane Nord, Brakar, FRE16
- Konsulent Rambøll og Sweco
- Bygger på tidligere gjennomført arbeid/utredninger
- Dekker et større område enn byplanen

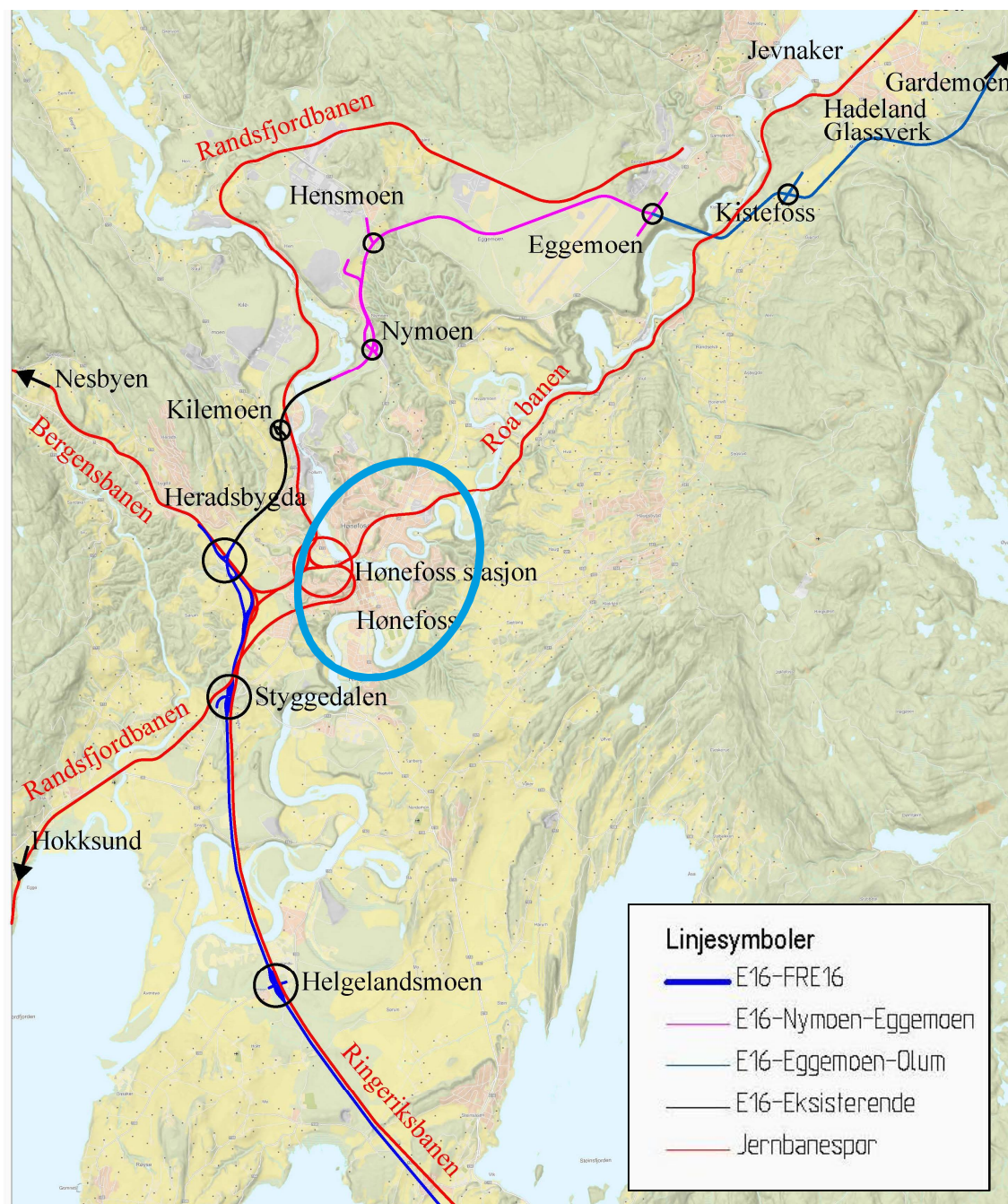
Definisjon og
innspill

Identifisering
og vurdering
av tiltak

Testing i
trafikkmodell

Justering og
konklusjon

NY E16 OG RINGERIKSBANEN ER UTLØSENDE





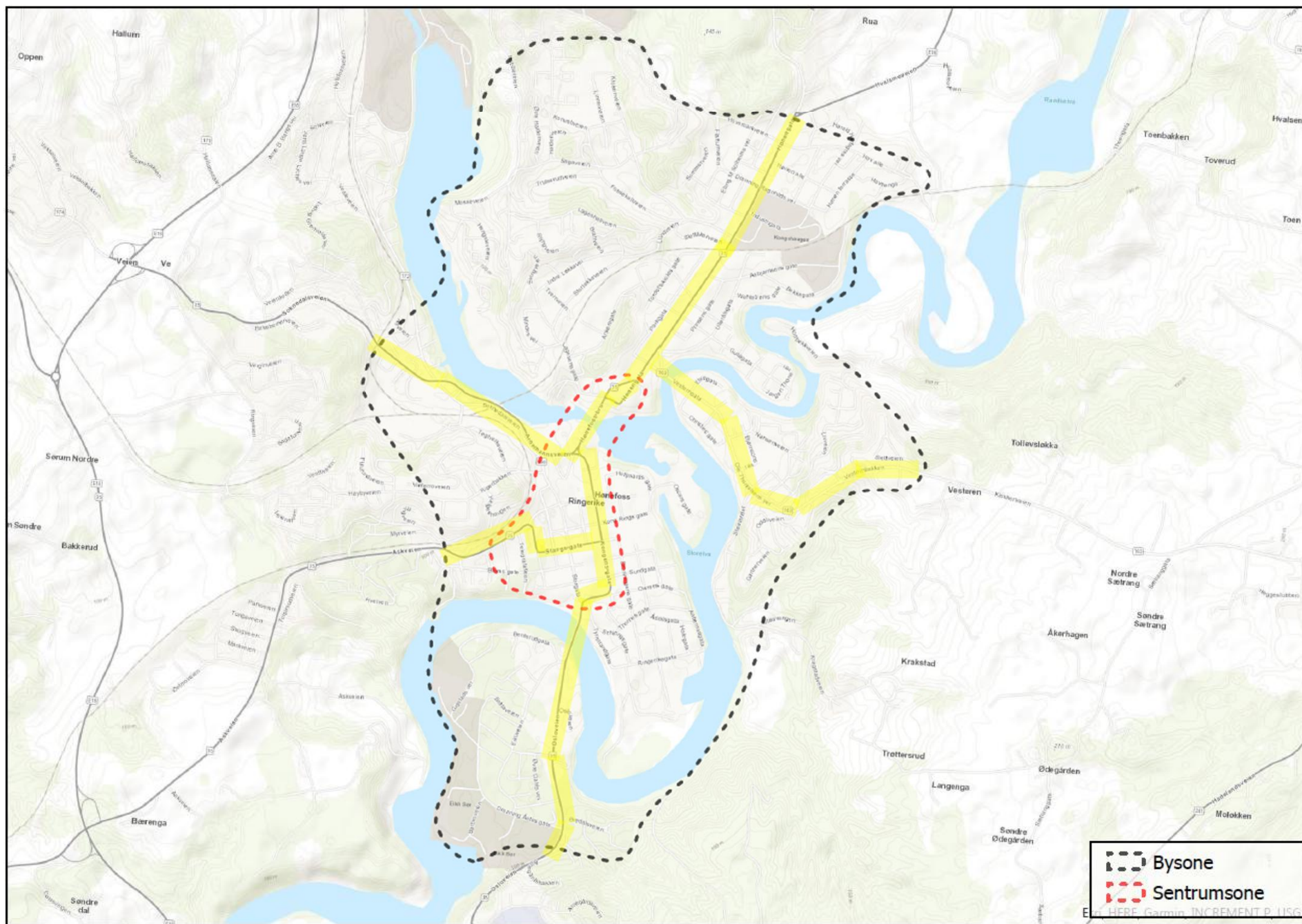
HØNEFOSS TRANSPORTUTREDNING

HOVEDTREKK / STRATEGI

TYDELIG BY- OG SENTRUMSSONE



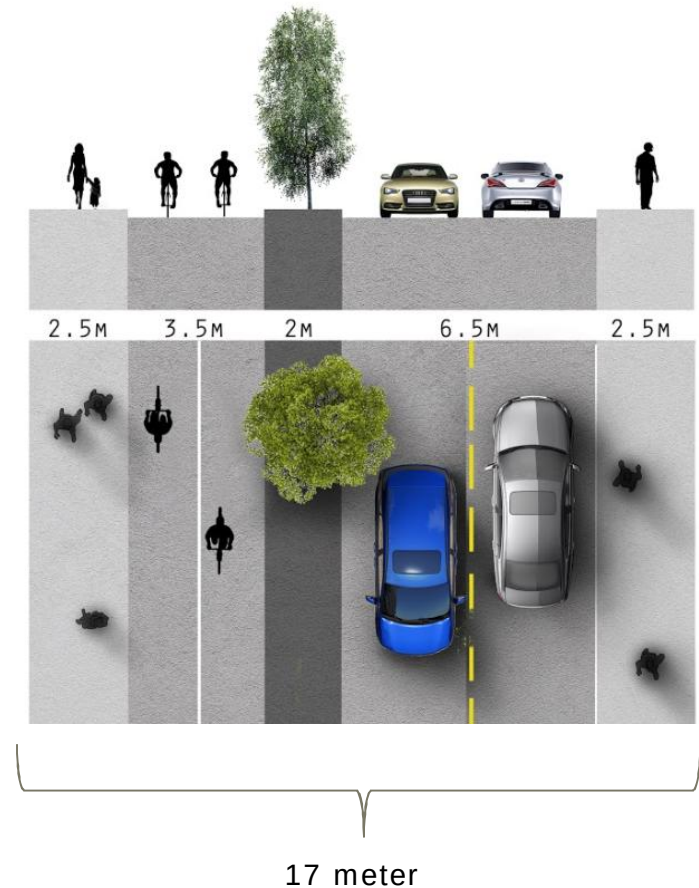
GATESTRUKTUR PÅ HOVEDVEIENE I BYSONEN



GATESTRUKTUR – FOKUS PÅ MYKE TRAFIKANTER OG BYLIV

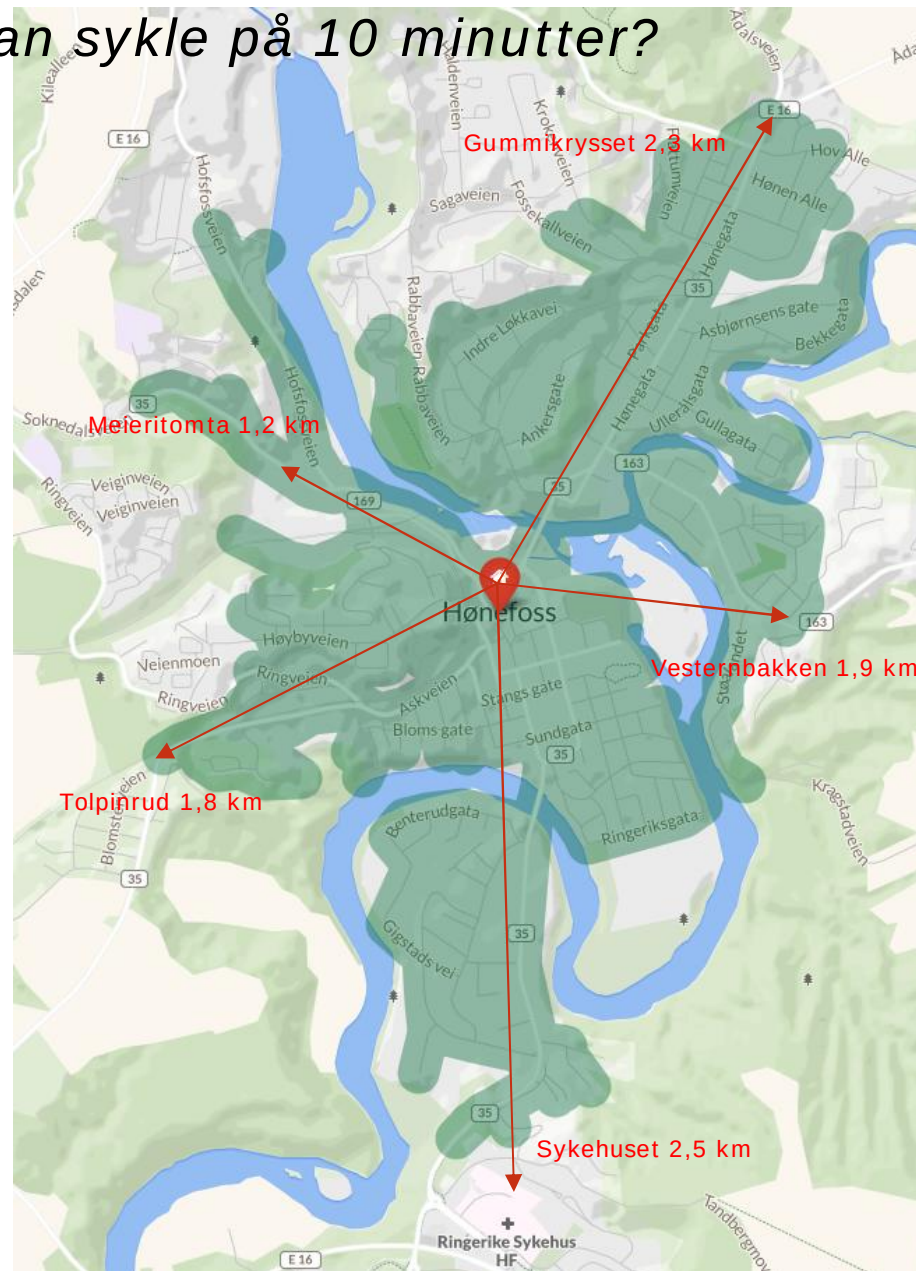
Hovedveiene innen bysonen:

- Tosidig brede fortau
- Sykkelvei / gang- og sykkelvei
- Tofeltsvei med smalere kjørebaner
- Arealer for beplantning
- Redusert fartsgrense - 40 km/t
- Kantstopp for buss (stopp i kjørebanen)
- Tydelig definerte arealer, kryssoppstramming, parkeringsavgrensning



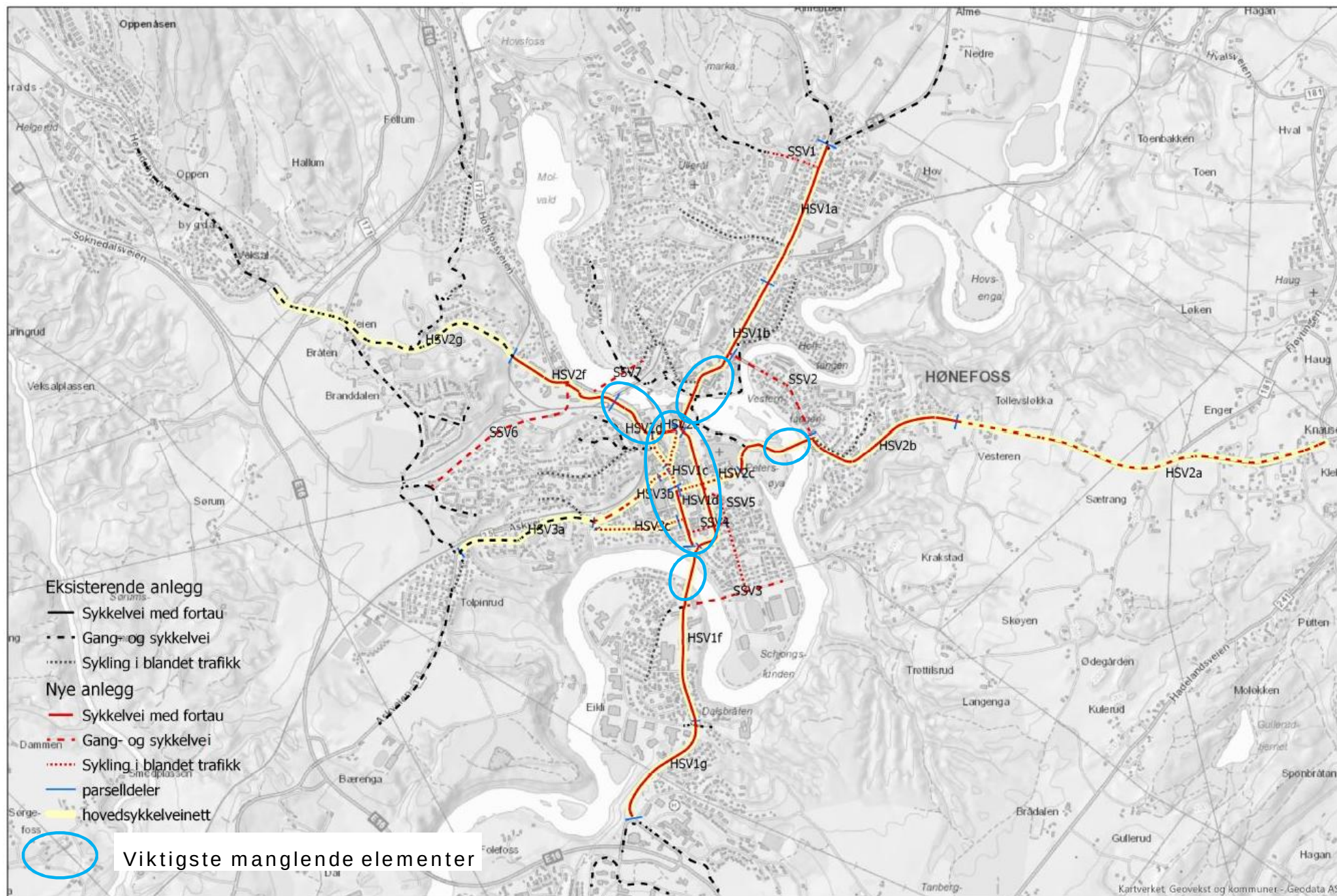
STORT POTENSIALE FOR SYKLING (OG GANGE)

Hvor langt kan man sykle på 10 minutter?



*Idag:
4% av alle reiser
(RVU 13-14)*

GJENNOMGÅENDE SYKKELVEINETT





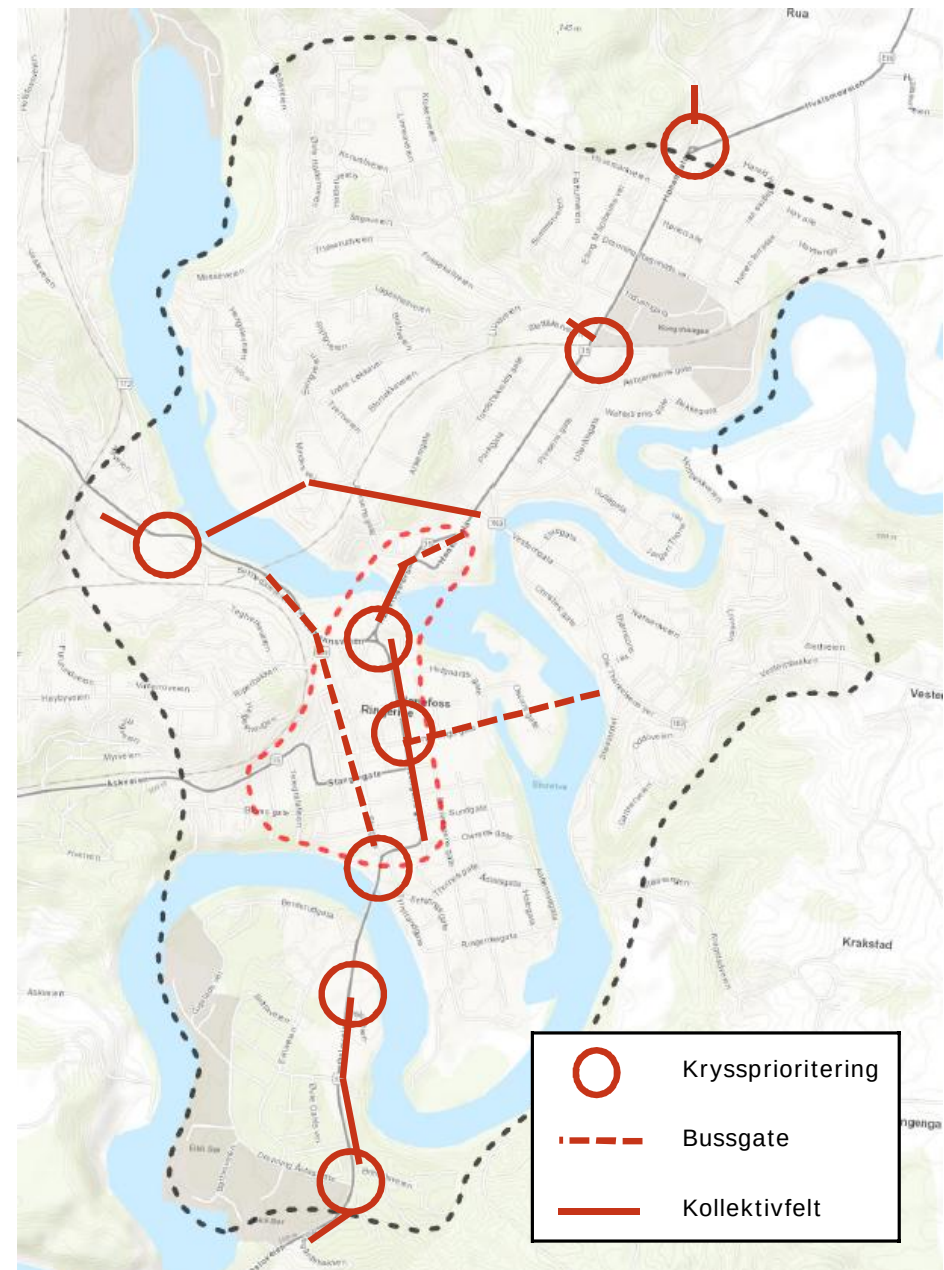
HVA MÅ TIL FOR Å LEGGE BEDRE TIL RETTE FOR BUSSEN OG BUSSBRUK

- Forenkling av busstilbudet for å gjøre det mer lettforståelig – lik frekvens, lik trasé, rettlinjet trasé
 - Kort og pålitelig reisetid – redusere effekten av trafikkø – prioritere busse
 - Enkel overgang mellom busser og buss og tog
-
- *I tillegg må bilens fordel reduseres, slik at konkurranseforholdet jevnes ut*



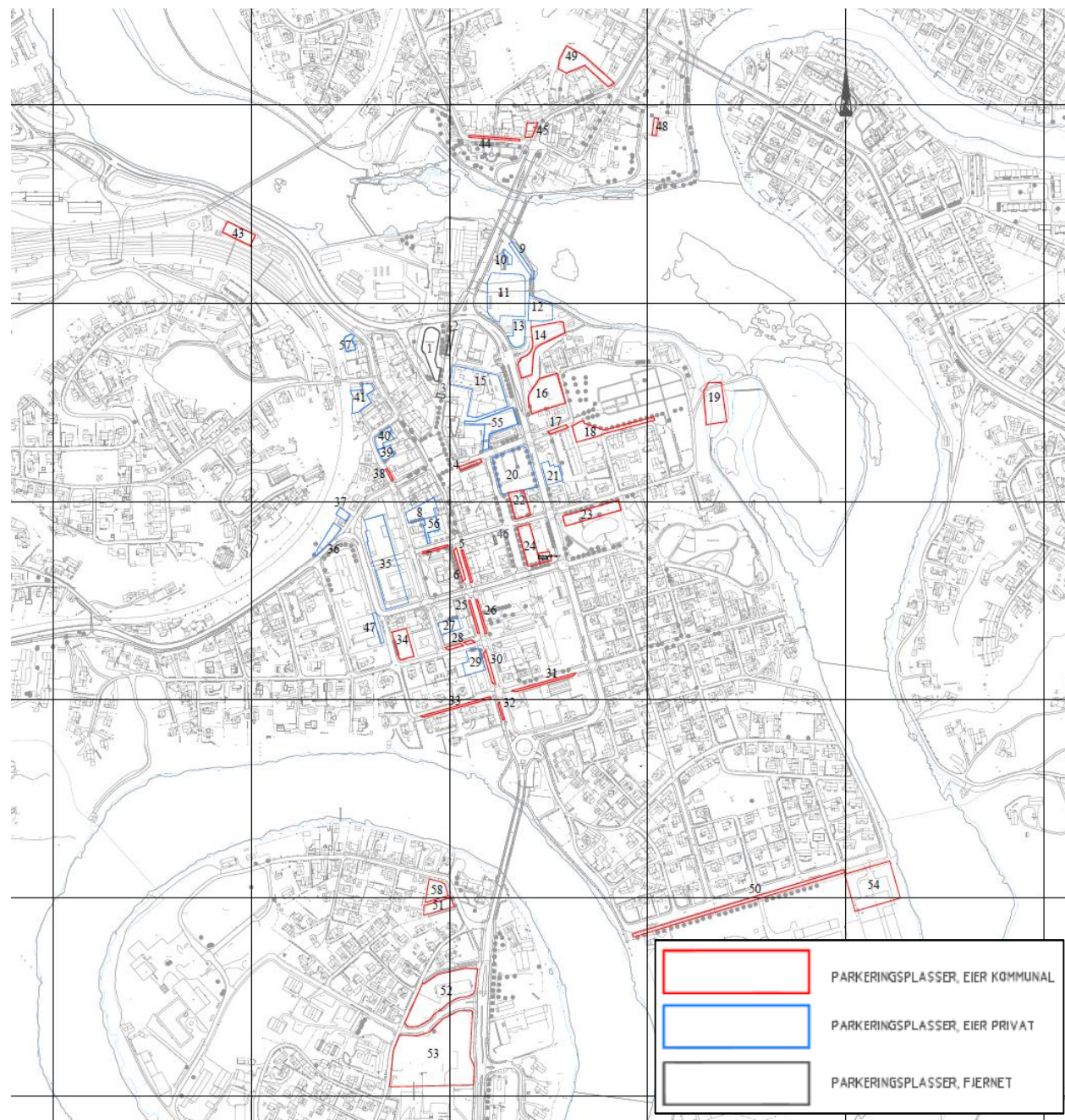
IDENTIFISERT MULIGE KOLLEKTIVTILTAK:

- Forenklet, rettlinjet trasé og samme frekvens på alle bylinjer = lettforståelig tilbud
- Bussgater / snarveier for buss
- Bussprioritering i lyskryss
- Kollektivfelt
- Kantstopp (i kjørebanelen)
- Trafikkregulerende tiltak
- *Disse testes nå i modell*



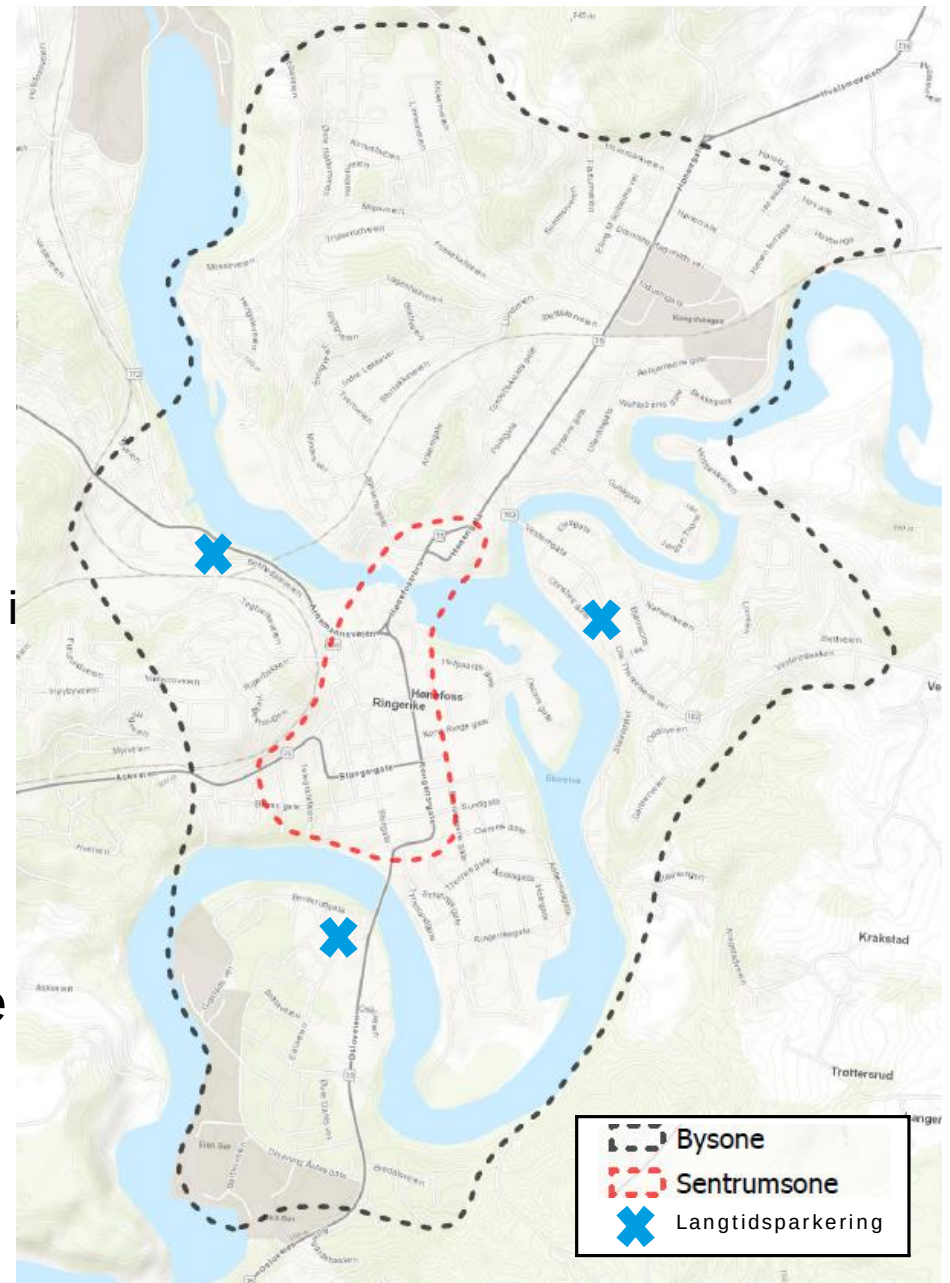
HØY TILGANG PÅ PARKERING

- 2450 plasser i sentrumsområdet
- 1690 betalplasser, 430 av disse er kommunale
- 420 gratis plasser
- Kun 1% har ingen parkering på/ved arbeidsplass (RVU 2013-14)
- Noen plasser er mye brukt, men mange er lite brukt

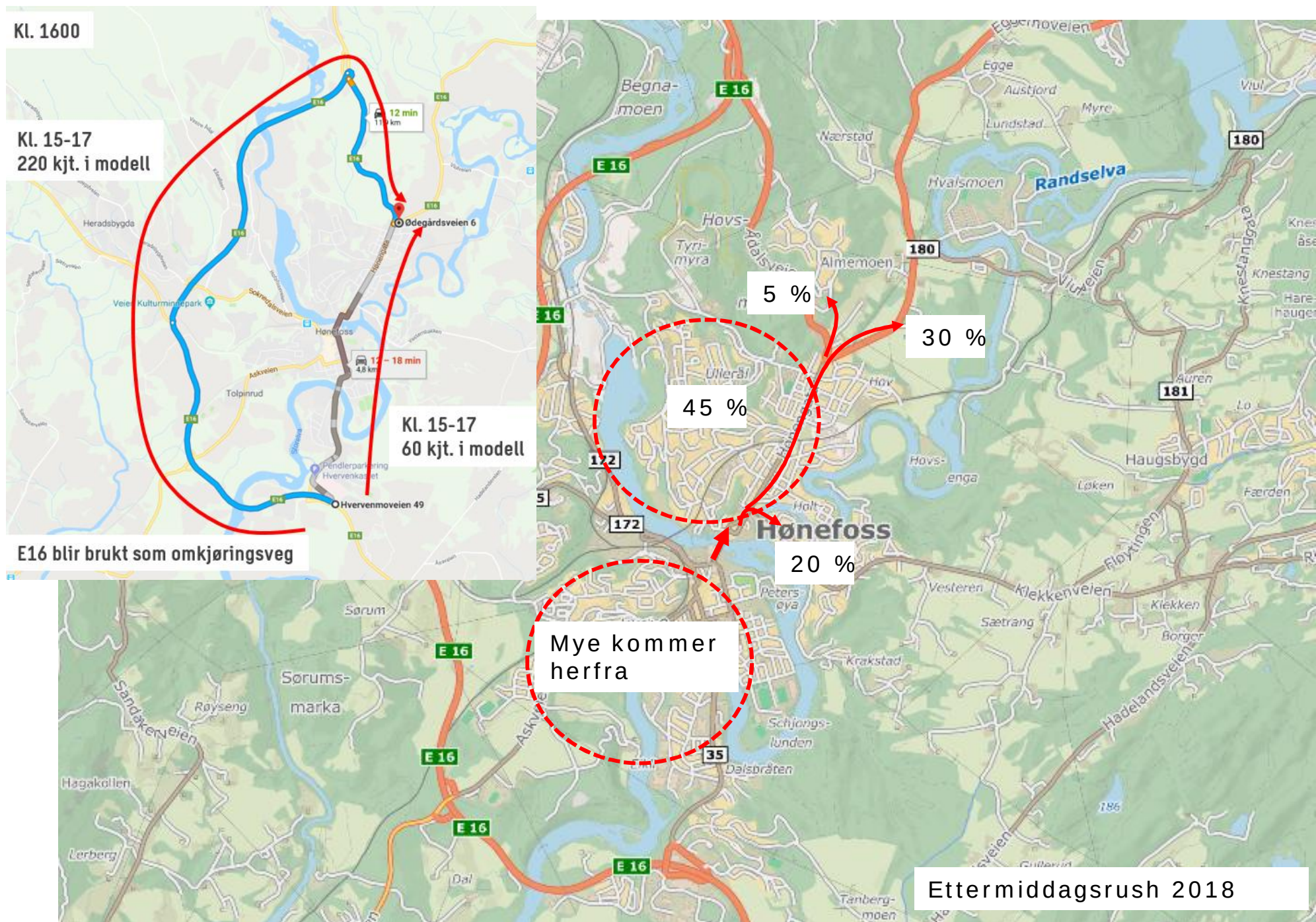


AKTIV PARKERINGSTRATEGI OG -STYRING

- Prioritere korttidsparkering/
handelsparkering i sentrum
- Redusere bilkjøring i forbindelse
med arbeidsreiser
 - mindre langtidsparkering i
sentrum
 - tilrettelegge for langtidsparkering i
utkanten av sentrum
- Fortette i sentrum og redusere
omfanget av p-plasser på
bakkeplan (og totalt)
- Tilrettelegge for at flere kan reise
kollektivt på lengre reiser



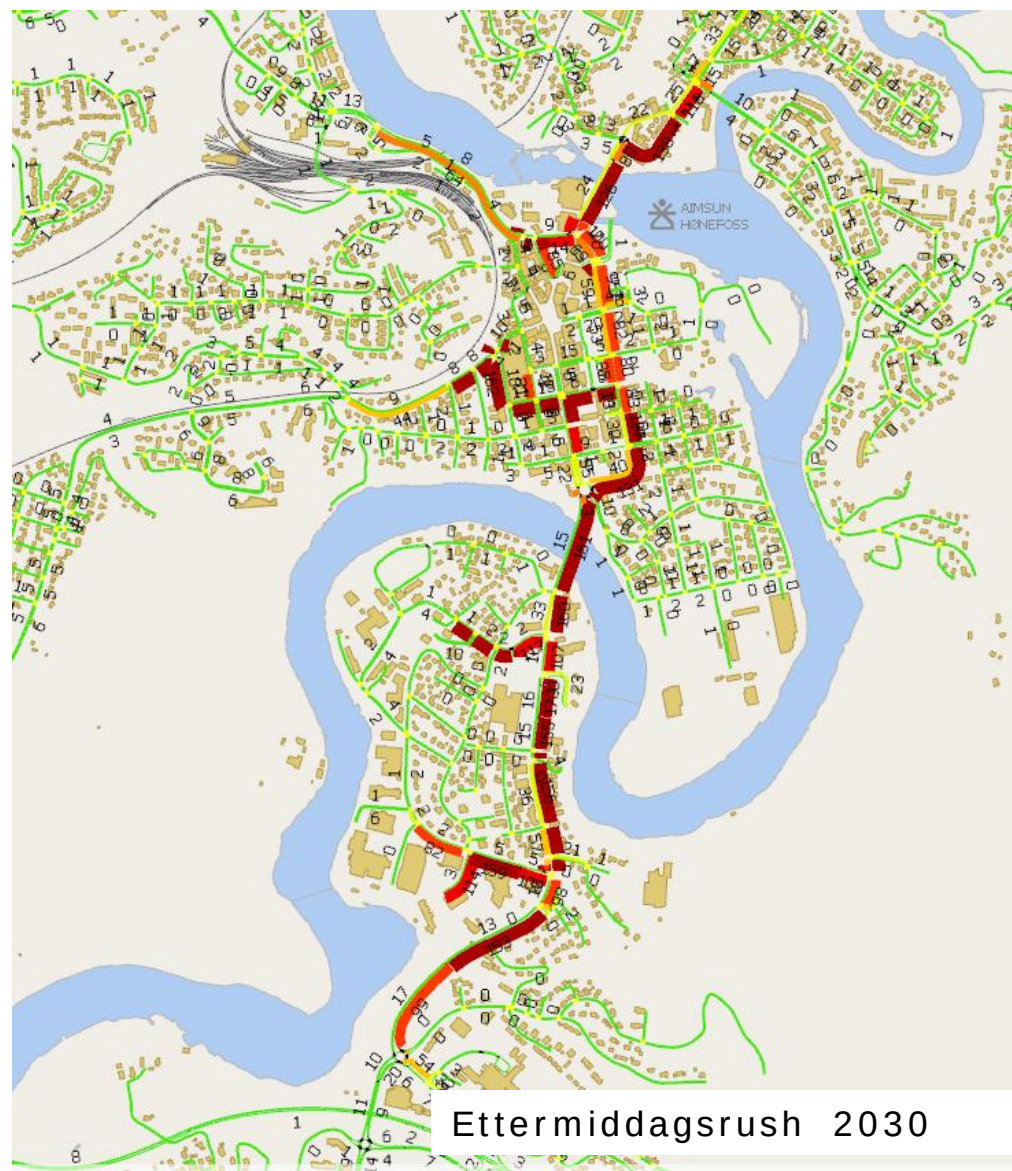
BEGRENSET MED GJENNOMGANGSTRAFIKK



TRAFIKKAVVIKLING 2030 UTEN TILTAK

Trafikk på Hønefoss bru:

- Dagens situasjon: 20 000 ÅDT
- 2030 (ny E16 og generell vekst): 24 500 ÅDT
- 2030 (ny E16, generell vekst og lokal trafikantbetaling): 21 000 ÅDT

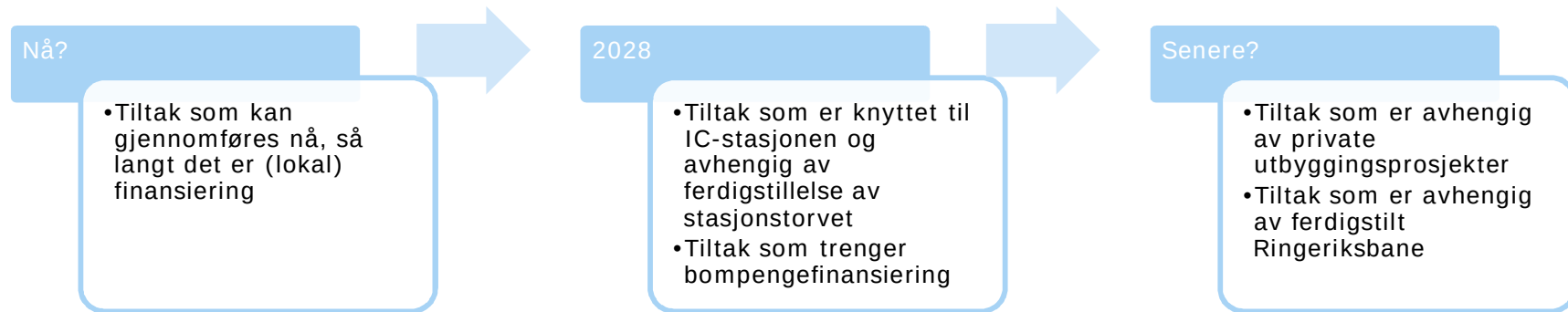


TRAFIKANTBETALING OG TRAFIKKSTYRING

- Trafikantbetaling (hverdager dagtid/rush)
 - Synliggjør kostnaden ved å kjøre bil
 - 10-20% avvisningseffekt
 - Finansiering av andre tiltak
 - Rettet mot rushtidstrafikken
- Trafikkstyring vha. lyssignal
 - Gir mulighet for å prioritere buss og sykkel, samt enkelte trafikkstrømmer over andre

TRINN

- Trinn-inndeling basert på avhengigheter til andre prosjekter (før og etter ny stasjonen), samt kostnadsdekning



OPPSUMMERING

- Tydelig by- og sentrumssone
- Gatestruktur, ikke landevei, med fokus på myke trafikanter og byliv
- Stort potensial for sykling, men trenger tilrettelegging og gjennomgående sykkelveinett
- Dagesn busstilbud er ok, men kan bli lettere tilgjengelig og må prioriteres
- Svært høy tilgang på parkering - trenger en p-politikk som legger opp til handsparkering, ikke langtidsparkering, samt fortetting og endret arealbruk
- Trafikkavviklingen vil bare bli verre uten tiltak, hoveddelen av trafikken er lokal
- Trafikantbetaling vil hjelpe mye, men ikke nok

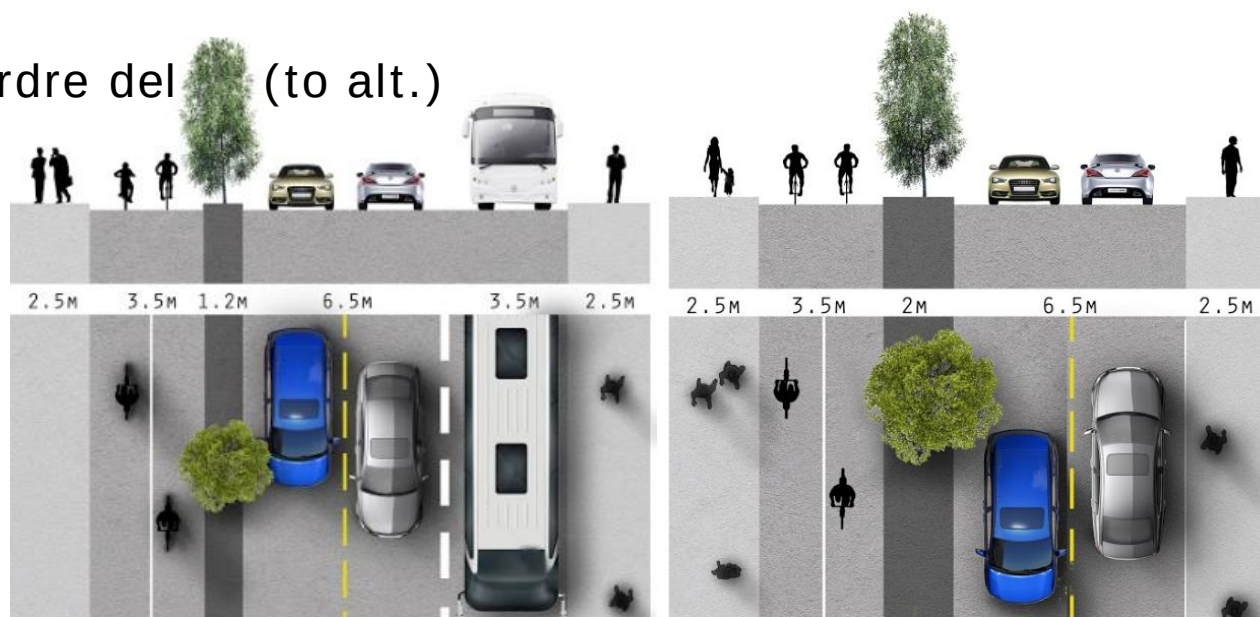


KILDE: RINGERIKE KOMMUNE

HØNEFOSS TRANSPORTUTREDNING STREKNINGER OG LØSNINGER

FRA SØR: OSLOVEIEN

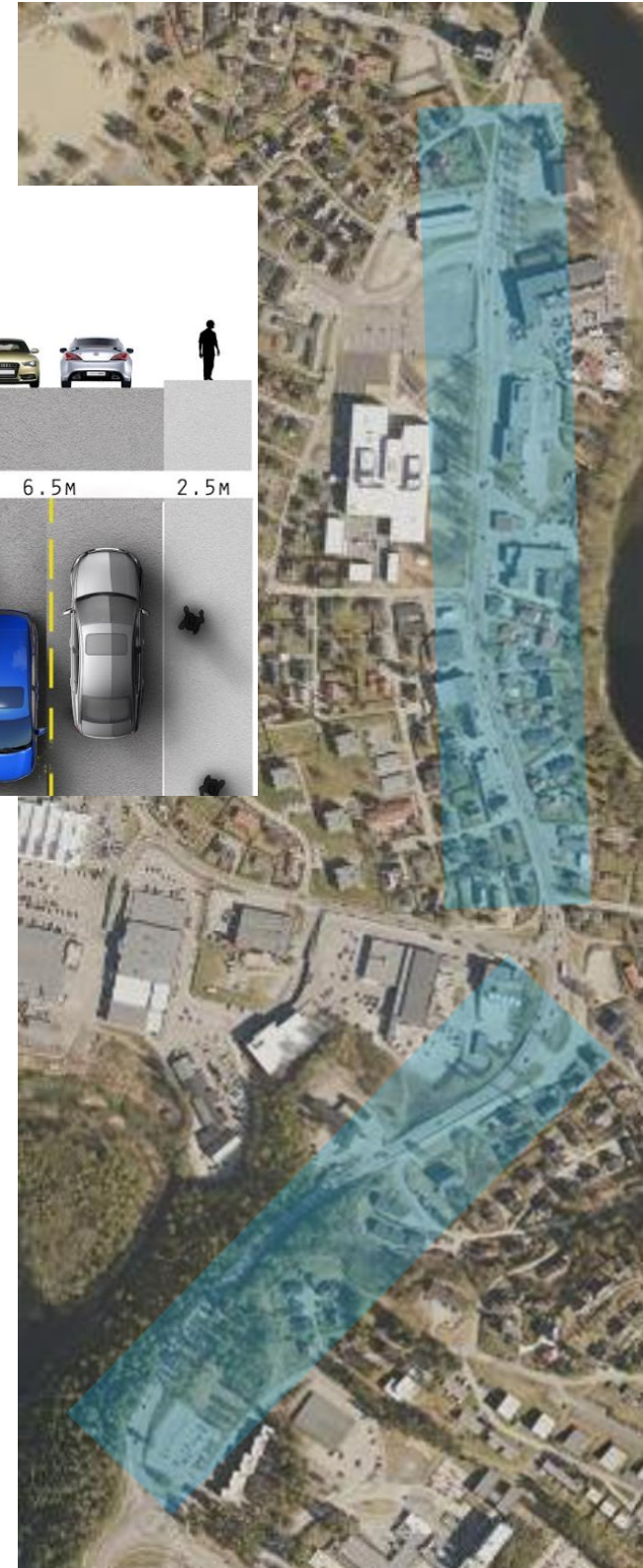
Nordre del (to alt.)



Osloveien x Dronning Åstas gate

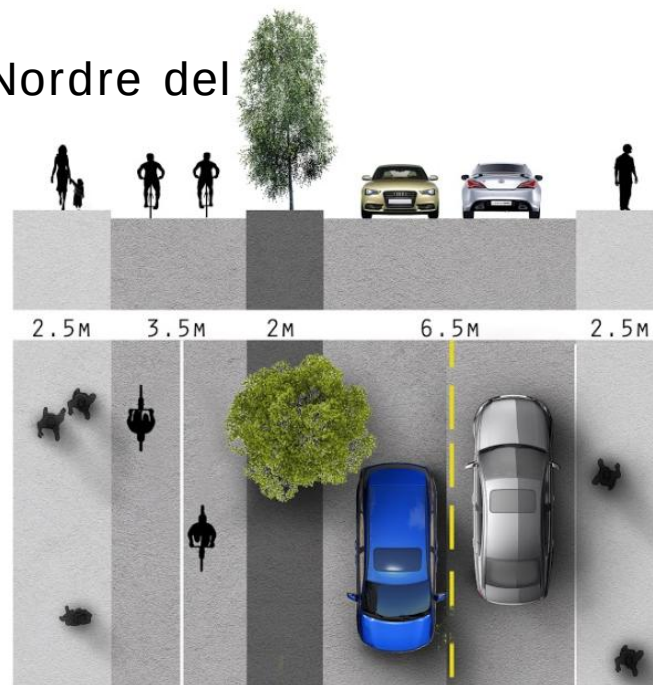


Søndre del



FRA NORD: HØNENGATA

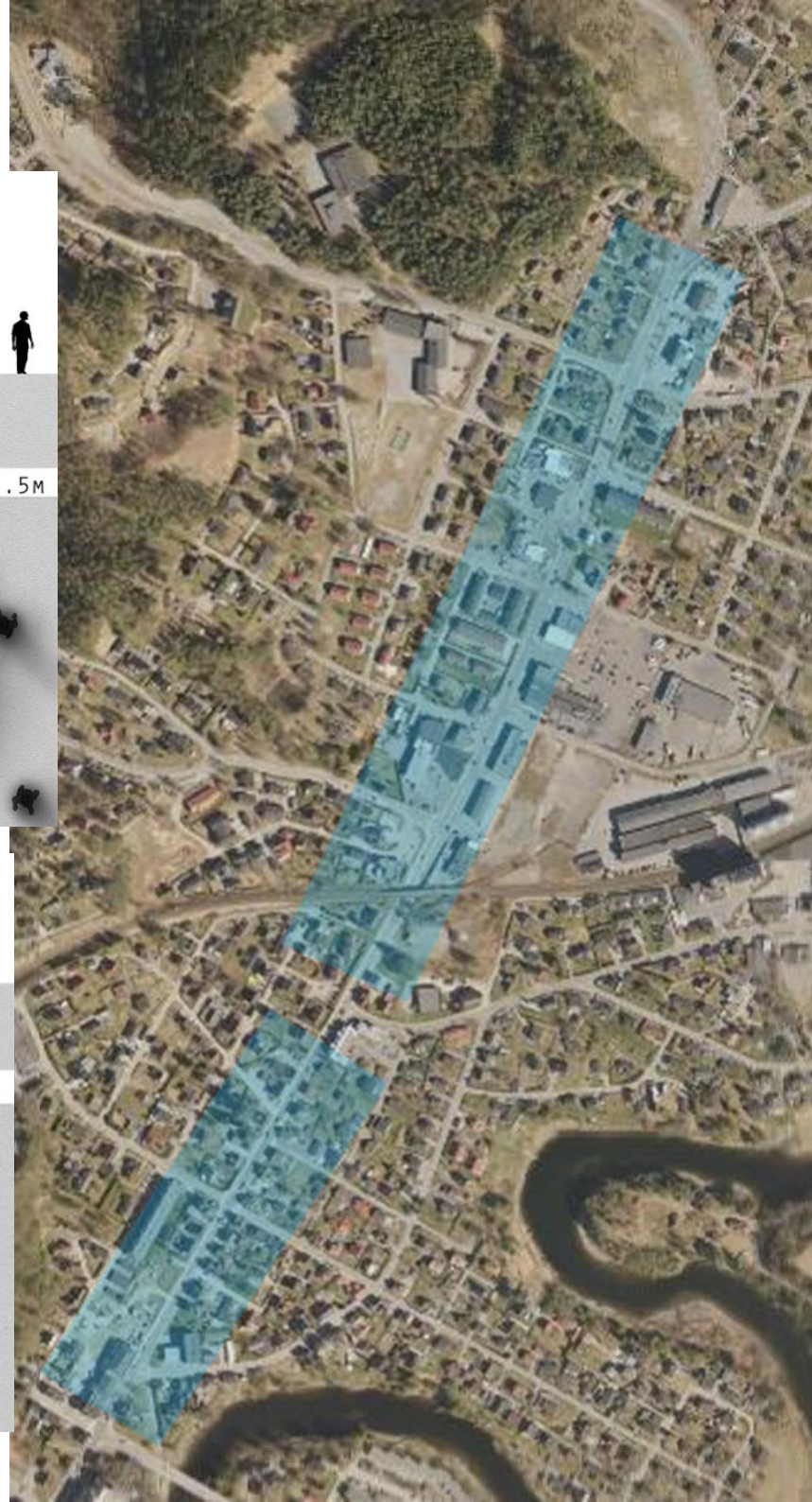
Nordre del



Gummikrysset



Søndre del

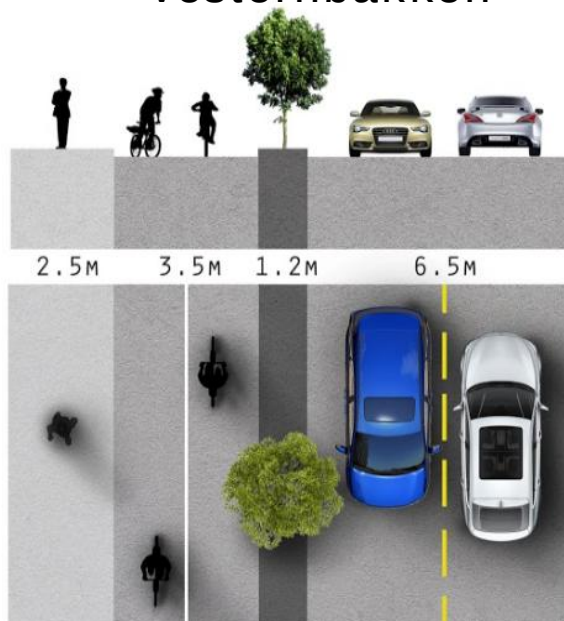


FRA ØST: KLEKKENVEIEN OG VESTERNGATA

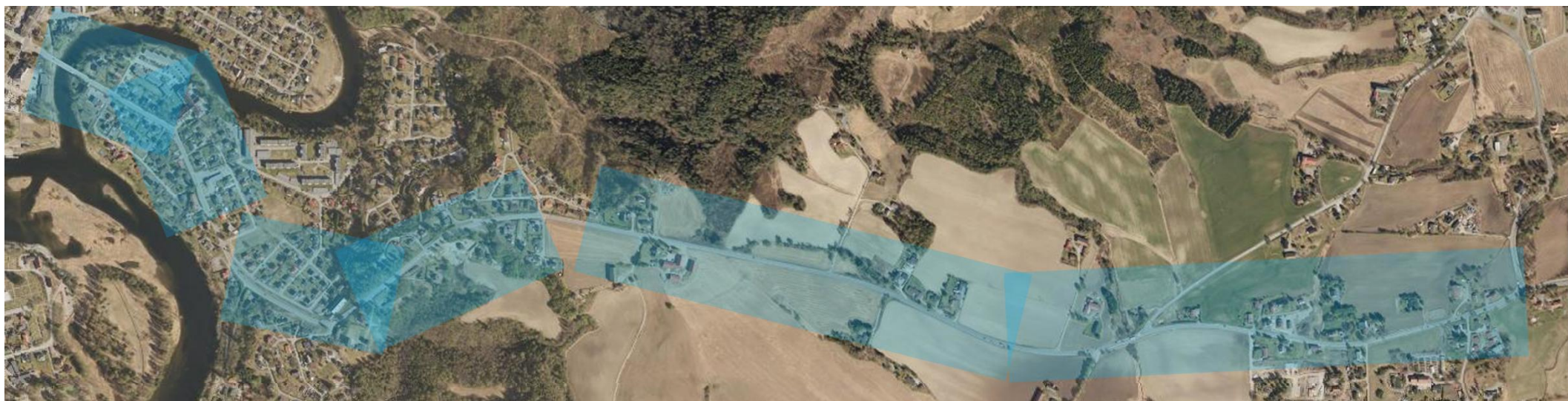
Vesterngata



Vesternbakken



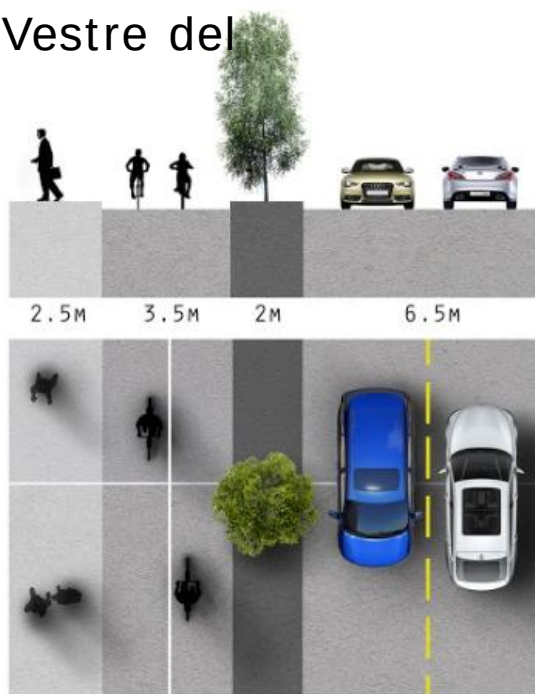
Klekkenveien



FRA VEST: SOKNEDALSVEIEN / ARNEMANNNSVEIEN



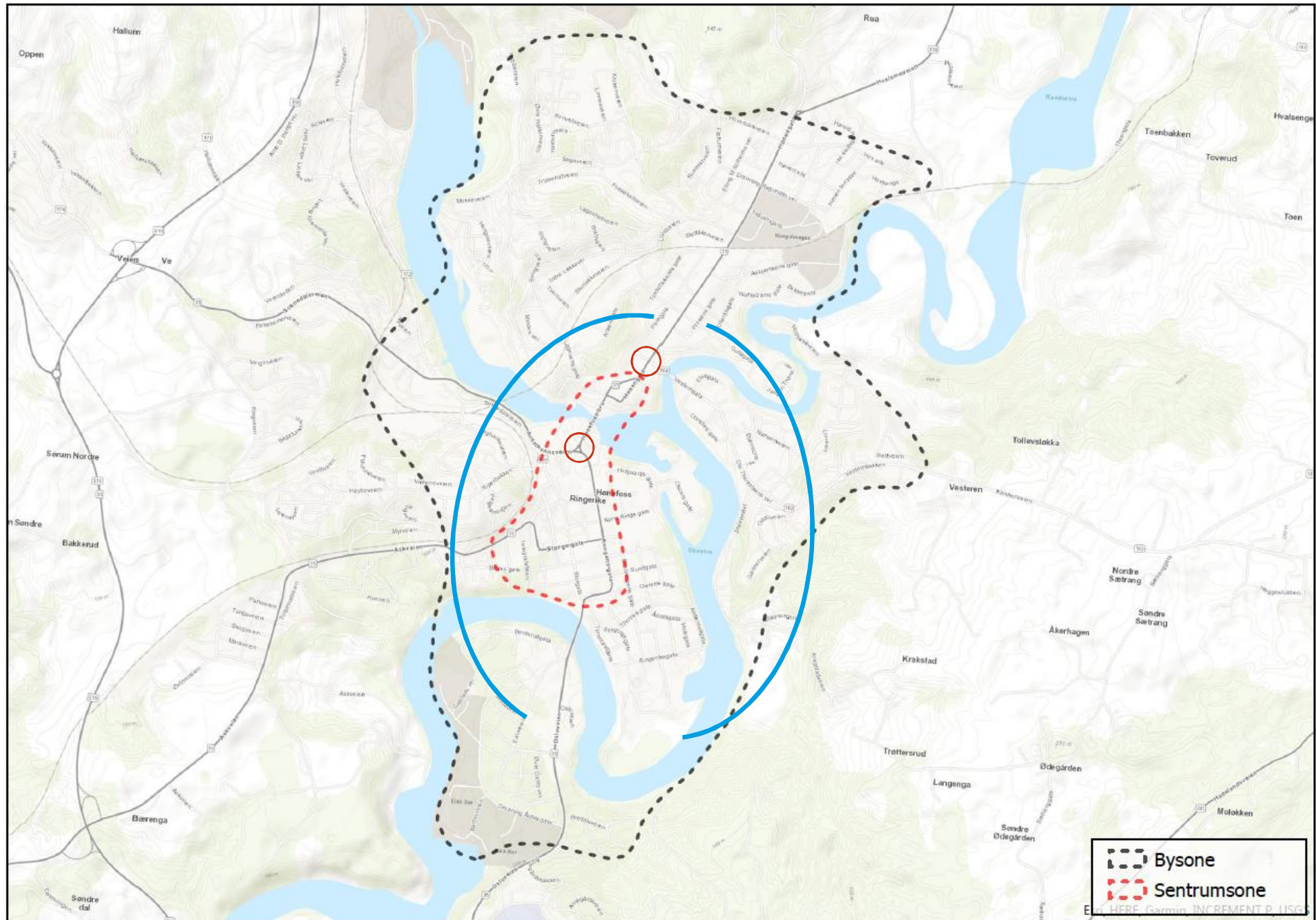
Vestre del



Østre del

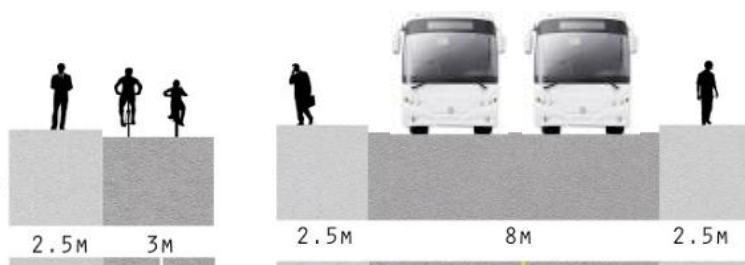


NYE VEILENKER



BRUER FOR GANG/SYKKEL OG KOLLEKTIV

- 1: Kvernbergsund g/s-bru
- 2: Petersøya bru: g/s eller kollektivbru med g/s
- 3: Hønefoss bru: g/s med/uten sørgående kollektivfelt
- 4: Eikli g/s-bru
- 5: Bruforbindelse til stasjonen (alle trafikanter)





KILDE: RINGERIKE KOMMUNE

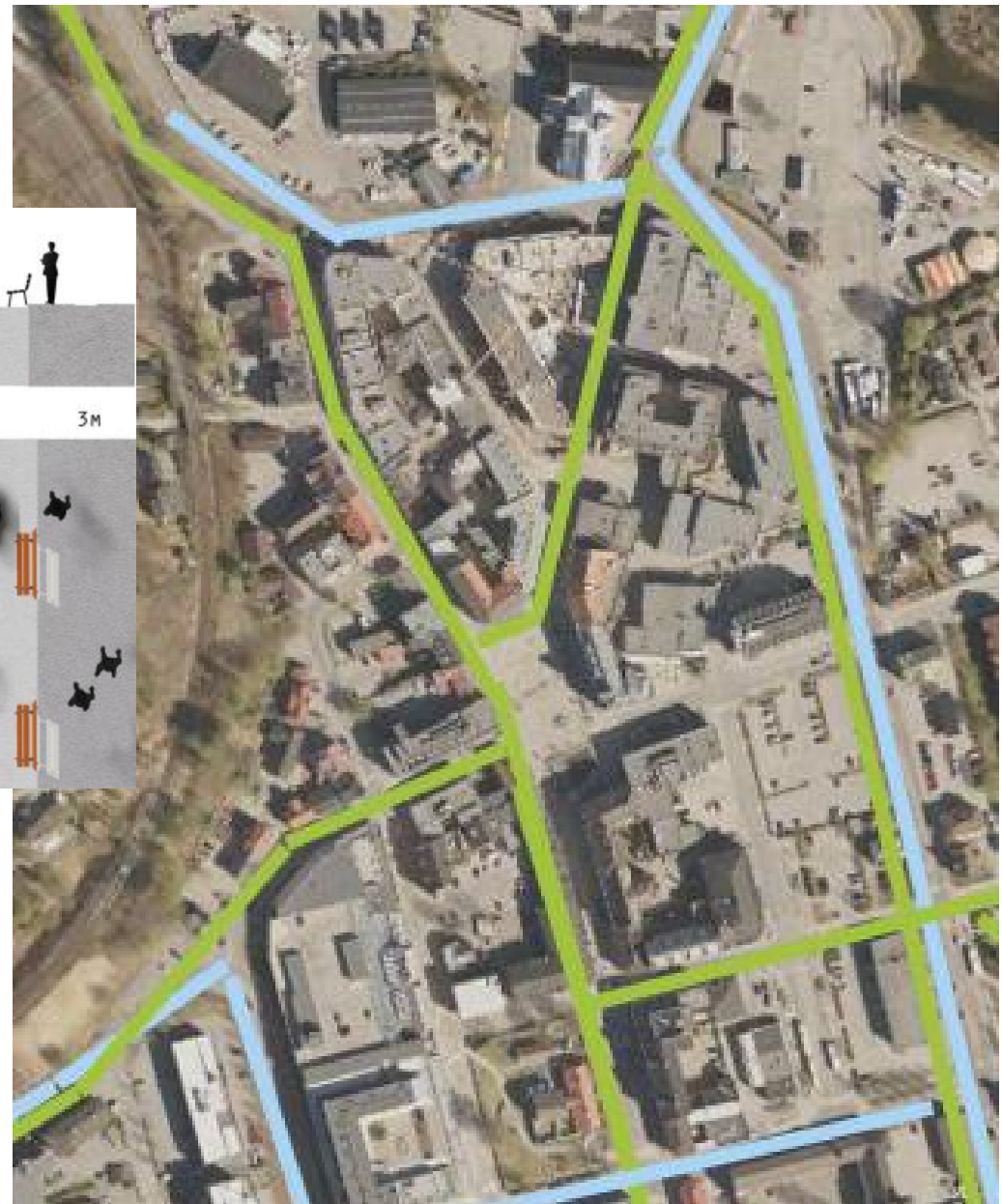
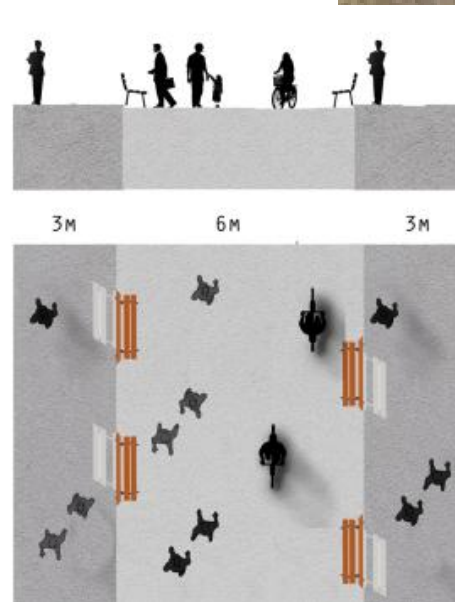
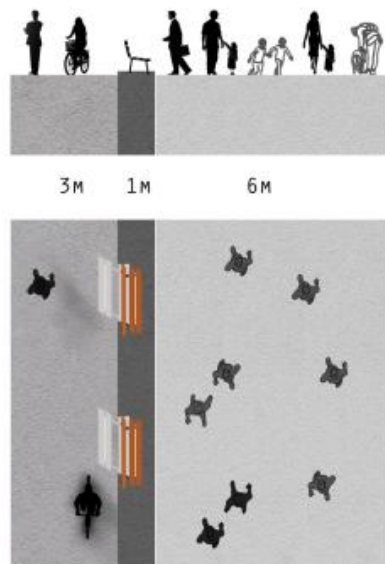
HØNEFOSS TRANSPORTUTREDNING SENTRUM

SENTRUM

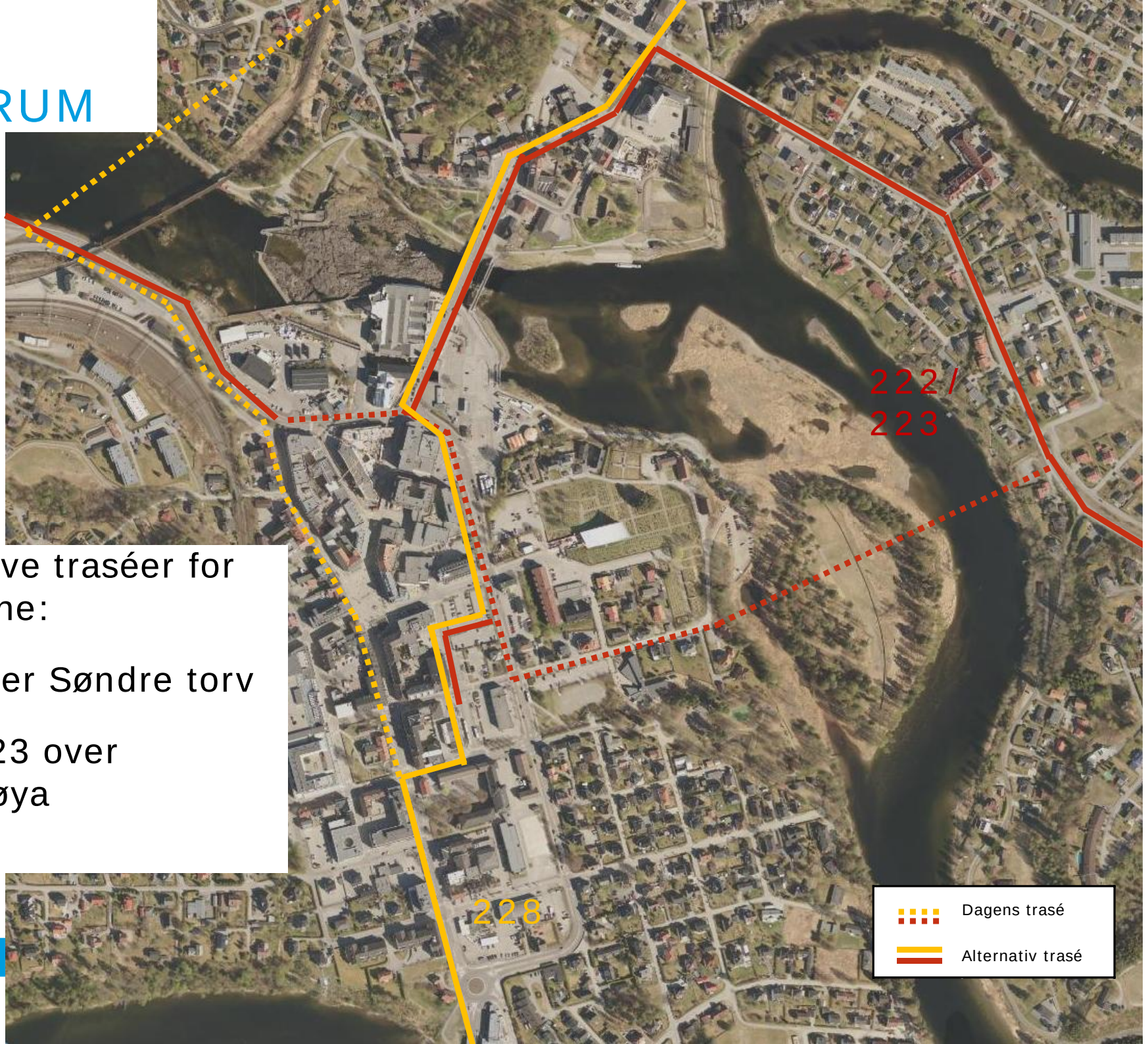
- Hovedtrasé bil
- Sykkelveinett
- Parkeringsstrategi og - tiltak
- Vri søndre del av Hønefoss bru - få plass til bedre tilbud for gange, sykkel og kollektiv



SENTRUM – SYKLING OVER GANGAREAL



SENTRUM



Alternative traséer for bybussene:

- 228 over Søndre torv
- 222/223 over Petersøya