

SEPTEMBER 2023
RINGERIKE KOMMUNE

SCHJONGSLUNDEN TRAFIKKANALYSE



COWI

SEPTEMBER 2023
RINGERIKE KOMMUNE

SCHJONGSLUNDEN TRAFIKKANALYSE

OPPDRAGSNR.

A248099

DOKUMENTNR.

VERSJON

1.0

UTGIVELSES DATO

22.09.2023

BESKRIVELSE

Første utgave

UTARBEIDET

NBPT

KONTROLLERT

JRLN

GODKJENT

KARY

INNHold

1	Formål og bakgrunn	7
2	Eksisterende forhold	8
2.1	Atkomstveier	9
2.2	Trafikkmengder	12
2.3	Oppsummering av dagens situasjon	16
3	Viktige målpunkter i planområdet	17
4	Veiledere for parkering ved idrettsanlegg	19
5	Prinsipper for fremtidig bilatkomst	21
5.1	Utforming av vestlig atkomstvei	22
5.2	Snu- og avsettingsareal ved ishall	24
5.3	Sentral atkomstvei til AKA Arena	28
5.4	Atkomst ved Hønefoss Arena	28
5.5	Bussbetjening og avsetting, Hønefoss Arena	28
6	Parkeringsløsninger	31
6.1	Parkeringsarealer	31
6.2	Vurdering i forhold til veiledere	35
6.3	Tidsbegrensning	35
6.4	Risiko for parkering i andre gater	36
6.5	Sykkelparkering	36
7	Oppsummering	37

1 Formål og bakgrunn

Schjongslunden er i dag preget av en uoversiktlig trafikal løsning, med store parkeringsarealer og biltrafikk i store deler av området. I forbindelse med reguleringsplanarbeidet med Schjongslunden ønsker derfor Ringerike kommune å forbedre de trafikale forholdene, slik at området blir bedre tilrettelagt for myke trafikanter og med en større styring av biltrafikk og parkering.

I dette notatet vurderes løsninger for tilpasning av arealet med forslag til fremtidige parkeringsarealer, atkomstveier og snuplasser. Skissene i dette notatet er grove, og kan derfor ikke anvendes til oppmåling mm. Det bør gjennomføres en detaljprosjektering av løsningene som velges. Samtidig må det også sikres at det er aksept fra redningsetater, renovasjon mm.

I kapittel 2-3 beskrives eksisterende forhold på Schjongslunden og målpunkter for trafikantene kartlegges. I kapittel 5 og 6 beskrives forslag til utforming av atkomstveier og parkeringsløsninger. I kapittel 7 oppsummeres vurderingene med et samlet forslag til fremtidig løsning

2 Eksisterende forhold

Trafikalt kan planområdet i dag grovt oppdeles i fire mindre områder:

- > Ringeriksgata
- > Vest for friidrettsstadion
- > Vest for AKA Arena
- > Hønefoss Arena

Ringeriksgata går øst-vest nord for planområdet, mens de øvrige områder defineres av veiatkomster fra Ringeriksgata. Disse områdene er nord-sør-gående.



Figur 2-1 Eksisterende forhold på planområdet. Blå flater viser til områder som brukes til parkering i dag. Kilde: COWI AS

2.1 Atkomstveier

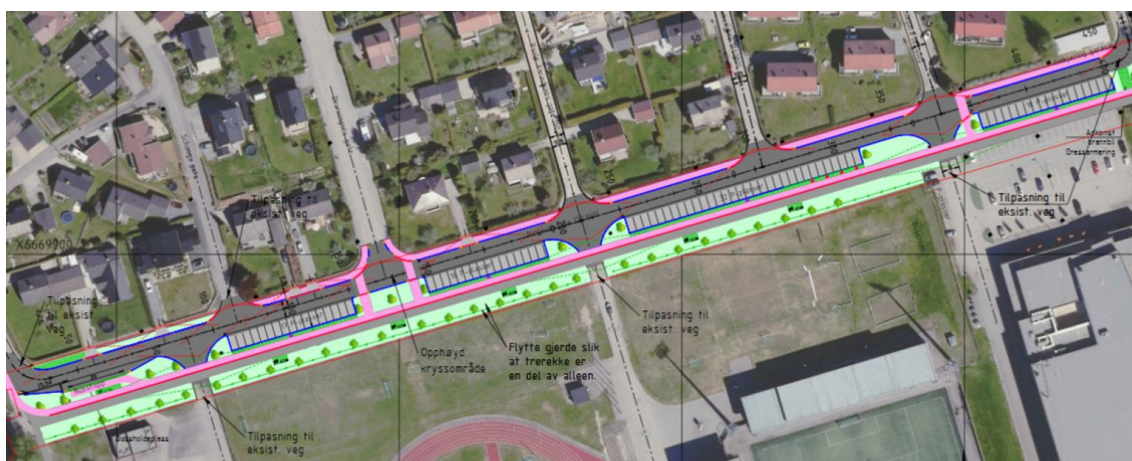
2.1.1 Ringeriksgata

Ringerike kommune har i starten av 2023 igangsatt anleggsarbeidet for en oppgradert Ringeriksgata.

Det vil bli etablert fortau på sørsiden av gata mot Schjongslunden, og parkeringsplassene her etableres i asfalt og oppmerkes. Fortauet på gatas nordside forbedres også. Formålet er å gjøre gaten tryggere for myke trafikanter og å redusere en uoversiktlig parkeringssituasjon. Eksisterende atkomster til Schjongslunden fastholdes som i dagens situasjon.

Antall parkeringsplasser i Ringeriksgata forventes redusert fra eksisterende ca. 124 uoppmerkede plasser, til fremtidige ca. 83 oppmerkede plasser.

Anleggsarbeidet forventes avsluttet ultimo 2023.



Figur 2-2 Ny utforming av Ringeriksgata som etableres i 2023. Kartgrunnlag finn.no, prosjektgrunnlag Ringerike kommune.

2.1.2 Vest for friidrettsstadion

Atkomsten vest for friidrettsstadion består av en bred jordvei, som forløper mellom Ringeriksgata og Schjongshallen mot sør. Som vist i **Error! Reference source not found.** er det parkeringsmuligheter langs deler av begge veisider samt mot sør ved Schjongshallen. Parkeringsplassene er ikke oppmerket.

Atkomstveien består av et bredt jord-areal, hvilket medvirker til et rotete inntrykk av strekningen. Det er ikke tydelig hvor gående skal plassere seg, og hvor det kan parkeres.

Det vurderes grovt at det er ca. 195 parkeringsplasser ved den vestlige atkomsten. Det er dog mulig å parkere utenom arealene vist i **Error! Reference source not found.** Dermed kan det reelt være plass vesentlig flere parkerte

Ved Schjongshallen er det en forbindelse mot øst til det sentrale området via en jordvei.

Aerial map of the Ishall area. A red hatched area indicates the proposed parking zone. An arrow points to this area from the text "Areal til arrangements-parkering". The map also shows a green field, a road, and a building labeled "Ishall".

Kilde: kart.ringerike.kommune.no

2.1.3 Vest for AKA Arena

Langs med arenaen er det ca. 31 parkeringsplasser (oppmerket). Sør for arenaen ved klubbhuset er det 20 + 7 plasser. Det er ca. 36 plasser ved innendørs fotballbane (ikke oppmerket). I alt er det ca. 94 parkeringsplasser i området.

Kjøreområdet er belagt med asfalt, men det er i begrenset omfang oppmerket hvor biler skal kjøre og parkere. Samtidig er det ikke fasiliteter for myke trafikanter, som dermed må dele asfaltarealet med biltrafikken.

Det er mulig å kjøre fra klubbhuset til Schjongshallen mot vest, via en jordvei.

2.1.4 Hønefoss Arena

Ved Hønefoss Arena er det ved Ringeriksgata etablert en parkeringsplass med 96 oppmerkede plasser samt 3 HC-plasser. Atkomstveien forløper vest for arenaen. Veien er asfaltert og ca. 7 m bred. Vest for atkomstveien er ca. 14 uoppmerkede plasser. Det er fortau på østsiden av atkomstveien langs arenaen.

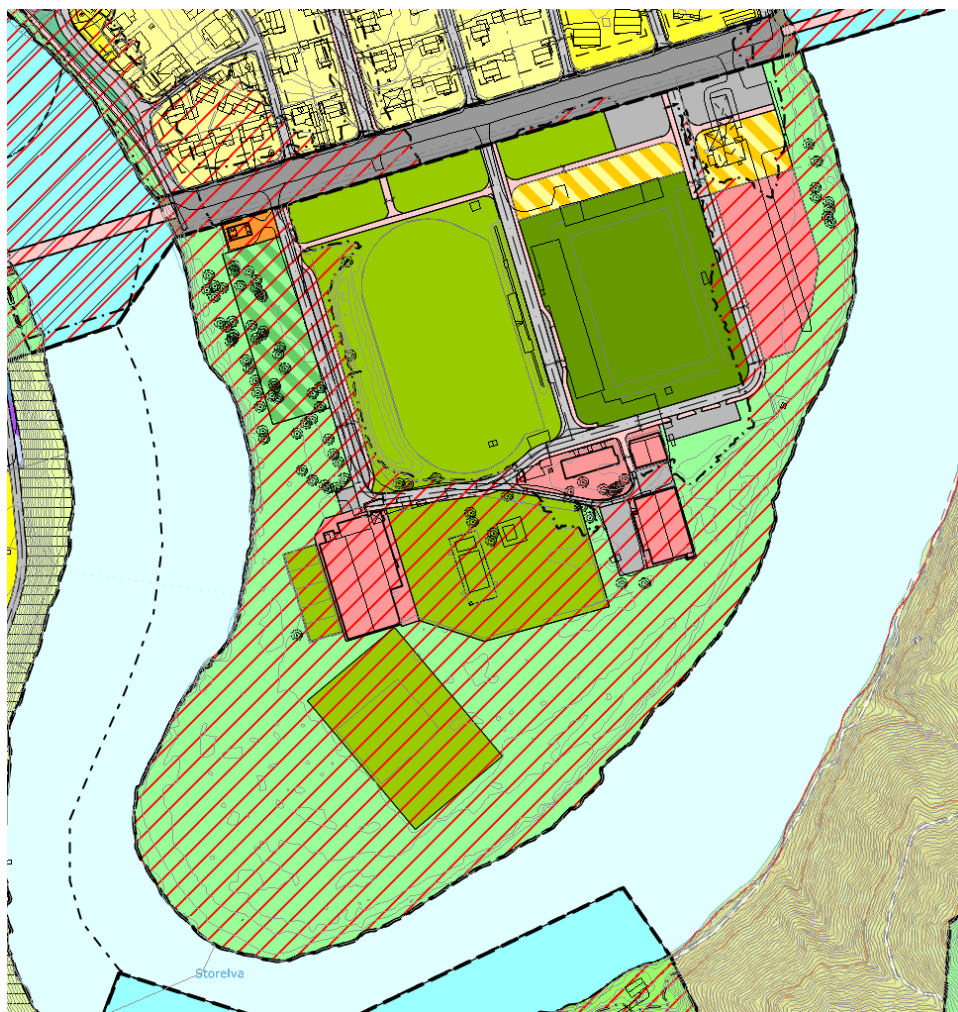
2.1.5 Eksisterende parkeringssituasjon

Samles alle områder, som er pekt ut som parkeringsområder, viser vurderingene at det er ca. 485 plasser i området i dag inkl. Ringeriksgata. Dette inkluderer arealer som i dag ikke er regulert til parkering.

Tabell 2-1 Grov vurdering av antall eksisterende parkeringsplasser.

Område	Antall p-plasser
Ringeriksgata	83
Vest / Friidrettsstadion	195
Midt / AKA Arena	94
Øst / Hønefoss Arena	113
I alt	485

Pga. områdets utforming med store arealer med jord- eller asfaltområder vil det dog være mulig å parkere utenfor de viste områdene. Derfor vil det reelt være plass til langt flere biler i området. Figur 2-4 viser dagens reguleringsplan, herunder parkeringsareal. Herav fremgår det at det i dag parkeres på flere flater som ikke er avsatt til parkering. Ingen av disse parkeringsarealene er oppmerket, bortsett fra i Ringeriksgata etter ombygging, og dette bidrar til at parkeringssituasjonen på Schjongslunden fremstår som uoversiktlig. Dette vanskeliggjør styring av biltrafikken og kan gjøre ferdsel til fots eller på sykkel utrygg, særlig i situasjoner med store trafikkmengder.



Figur 2-4 Dagens reguleringsplan med avsatte areal til parkering (grå flater).
Kilde: kart.ringerike.kommune.no

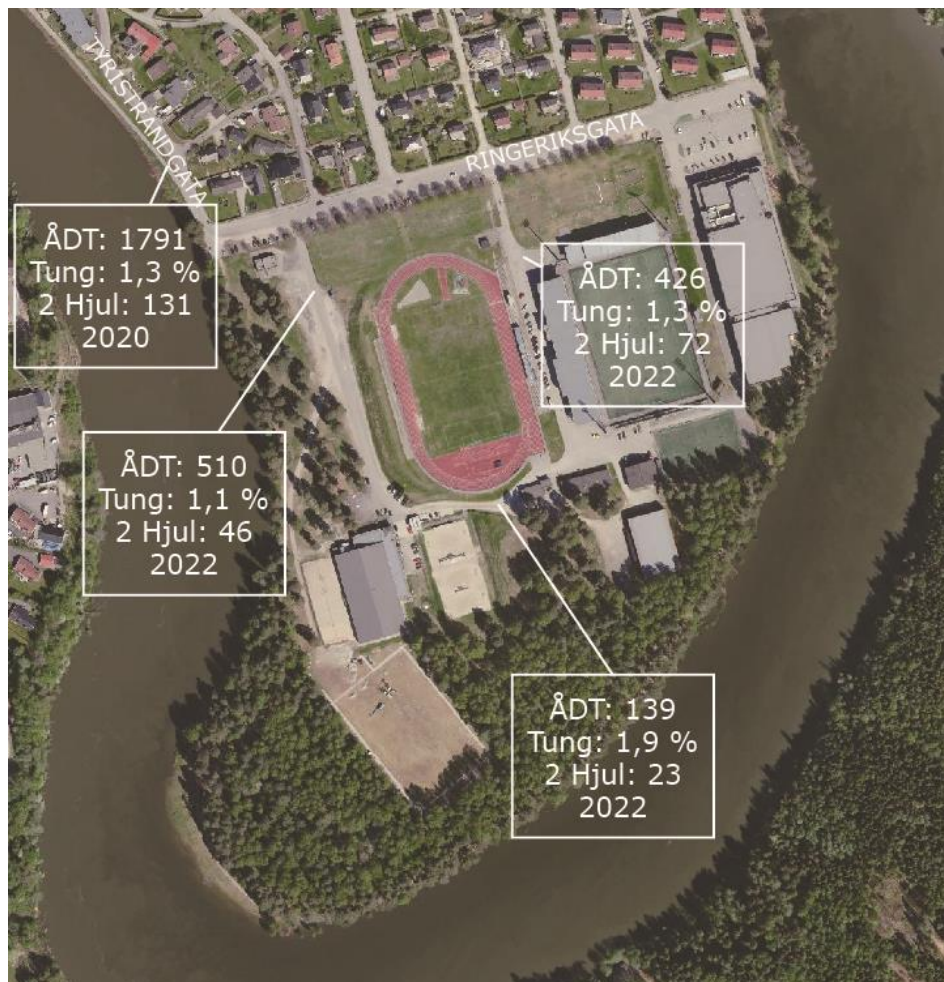
2.2 Trafikkmengder

Ringerike kommune har gjennomført trafikktellinger i Schjongslunden og gatene i nærheten i perioden 2020 – 2023. Årsdøgntrafikken viser gjennomsnittet av trafikkmengden over hele året. På atkomstveiene dekker dette over vesentlige variasjoner over dager og tidsrom. Tellingenes årsdøgntrafikk (ÅDT) inkluderer 2-hjulede kjøretøy. Disse kjøretøy kan være sykler, mopeder eller motorsykler. Det vurderes at hovedparten av dem er sykler og mopeder. Derfor er 2-hjulere trukket fra tellingenes ÅDT-angivelser. Dermed fås et mere rettvise ÅDT-tall for biler og lastebiler.

Tellingene viser at trafikkmengdene i Schjongslunden generelt lave, f.eks. i forhold til Tyrstrandgata. På den vestlige atkomstveien til hockeyhallen er årsdøgntrafikken på ca. 510 kjøretøy, mens den til AKA Arena er ca. 430 kjøretøy. Herav er ca. 5 kjøretøy tunge på begge atkomster.

Det er ikke tellinger på selve Ringeriksgata, men det finnes en telling på Tyrstrandgata umiddelbart nord for Ringeriksgata fra 2020. Her er

årsdøgntrafikken på ca. 1 800 kjøretøy, hvor av ca. 1,3% er tunge kjøretøy. Det vurderes at trafikkmengden på den vestlige delen av Ringeriksgata vil være tilsvarende, og at trafikkmengden på den østlige strekningen av Ringeriksgata er noe lavere enn 1 800 kjøretøy. Bemerk, at tellingen på tyristrandgata er fra 2020, mens øvrige tellinger er fra 2022. Dermed kan tellingen på Tyristrandgata ikke nødvendigvis sammenlignes fullstendig med øvrige tellinger.



Figur 2-5 Årsdøgntrafikk på gater i og nær Schjongslunden. Trafikktellinger er fra Ringerike kommune. ÅDT = trafikk ekskl. tohjulere. Tungtrafikandel av ÅDT. 2-hjulere inkluderer sykler, mopeder og motorsykler.

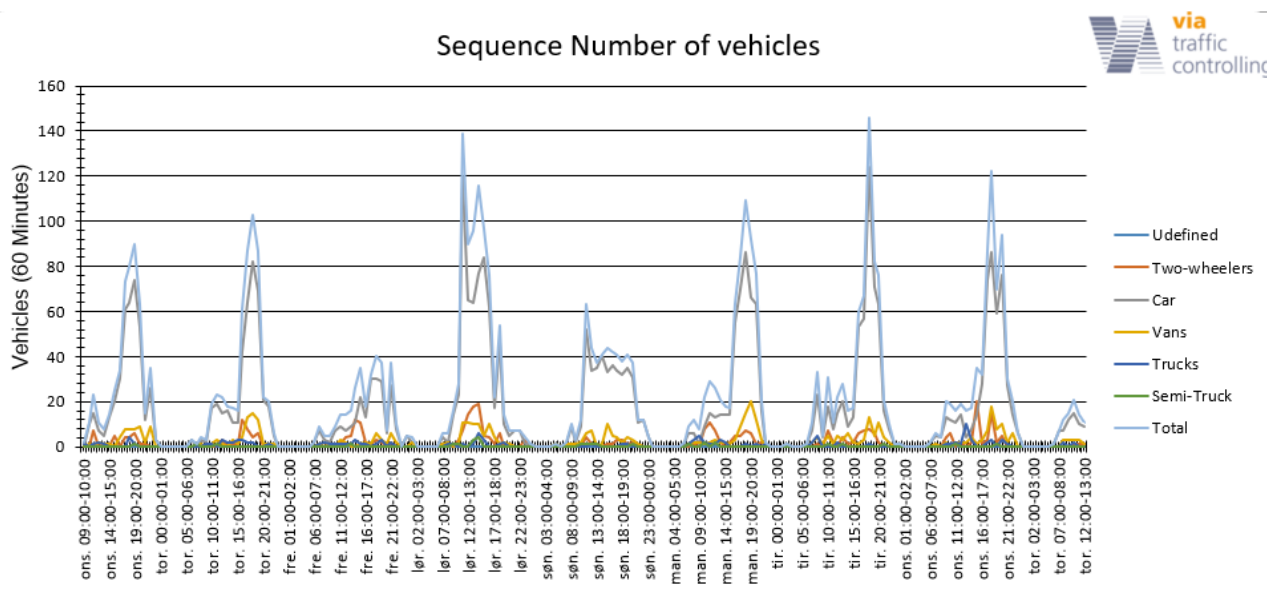
Vestlig atkomstvei

Figur 2-6 viser fordelingen av trafikken på den vestlige atkomstveien over telleperioden på 8 dager. Det fremgår tydelig at det i makstimen på enkelte dager er opptil ca. 140 kjøretøy inkl. 2-hjulere, mens makstimen på andre dager er på ca. 40 kjøretøy.

Det er tirsdag i tellingen registrert 146 kjøretøy inkl. 2-hjulere i timen mellom kl. 18 og 19. Åtte av disse er registrert som «2-hjulere». Resten av kjøretøyene er biler/varebiler.

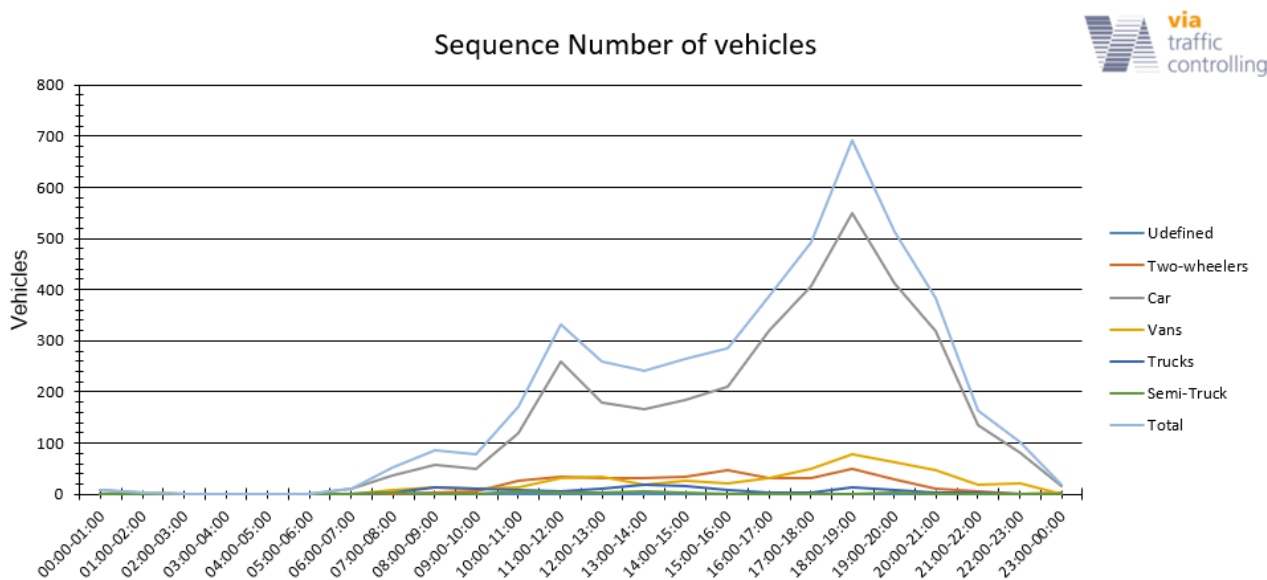
Av de 146 kjøretøy angis i tellingen 80 kjøretøy som «ankommende» i retning mot hockey-hallen, mens 66 kjøretøy angis som «utkjørende» mot

Ringeriksgata. Tellingen viser ikke hvor stor en andel av trafikantene som parkerer eller foretar avsetning.



Figur 2-6 Fordeling av trafikken i telleperioden i 2022 på atkomstveien til hockeyarenaen inkl. 2-hjulere.

Figur 2-7 viser hvordan den talte trafikk fordeler seg på døgnet timer. Det er tydelig at makstimen overordnet er tidlig kveld. Hertil er det en mindre topp midt på dagen.



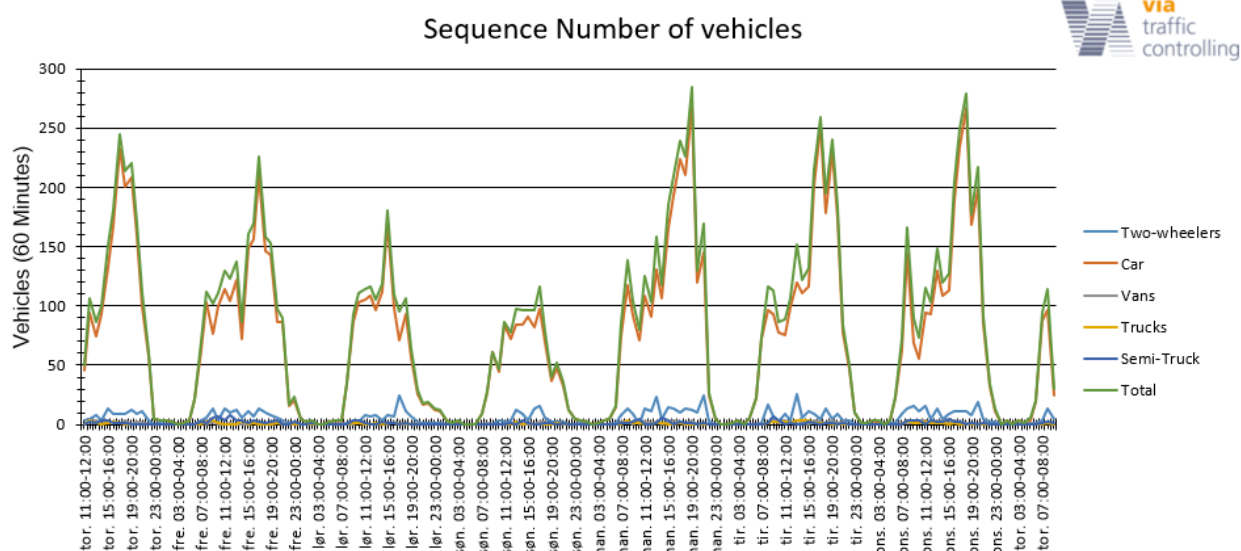
Figur 2-7 Fordeling av total trafikkmengde i telleperioden i 2022 på tidsrom over døgnet på vestlig atkomstvei mot hockeyarenaen.

Atkomstvei til AKA Arena

På atkomstveien til AKA Arena er makstimen i telleperioden en lørdag mellom kl. 11 og 12, hvor det er registrert 127 kjøretøy inkl. 2-hjulere. Av disse er 58 registrert som ankommende i retning mot Arenaen, mens 69 er registrert som utkjørende mot Ringeriksgata. Av de 127 kjøretøyene er 47 tohjulede, mens 2 er lastebiler. Dette kan tyde på at mange sykler til arrangementer i AKA Arena.

Tyristrandgata

På Tyristrandgata er trafikkmengden generelt størst på virkedager. Dette skyldes at gata også påvirkes vesentlig å vanlig bolig-jobb trafikk.



Figur 2-8 Antall kjøretøy fordelt på time over telleperioden i 2020, Tyristrandgata.

2.3 Oppsummering av dagens situasjon

Generelt sett er planområdet i dag preget av store arealer med begrenset styring av biltrafikken, særlig i de vestlige og sørlige delene av planområdet.

Dette medfører at områdene fremstår noe rotete og at trafikken og parkering i begrenset omfang styres. Det er få fasiliteter som er reservert for myke trafikanter. Fotgjengere og syklister må derfor dele kjørearealene med biltrafikken. Dette kan medføre utrygghet, særlig for de yngste fotgjengere, og opphold på arealene er mindre attraktive. Ifølge Nasjonal vegdatabank (NVDB) er det ikke registrert trafikkulykker på Schjongslunden eller i Ringeriksgata. Årsdøgntrafikken på internveiene er lav, jf. avsnitt 2.2.

Samtidig er store deler av arealer avsatt til parkering eller kjøring. Dette kan oppfattes som en mindre effektiv bruk av et areal, som ellers ville kunne gi mulighet for opphold, idrett, møteplasser og aktiviteter.

3 Viktige målpunkter i planområdet

Som grunnlag for utarbeidelse av forslag til fremtidig utforming av planområdet er det hensiktsmessig å kartlegge hvilke funksjoner som har et behov for veibetjening samt typen av denne.

Figuren under viser hovedområdene som genererer behov for veibetjening. Også utendørs fotballbaner og sandbaner.



Figur 3-1 Funksjoner som tiltrekker et større antall besøkende. Også utendørs fotballbaner, sandbaner og stranden / friluftsliv genererer trafikk.

3.1.1 A: Schjongshallen

Schjongshallen er en ishockeyhall. Det planlegges etablert ny hall i samme delområde. Her er det særlig behov for HC-parkering og avsetting/oppsamling for lagbusser. Det må også være mulighet for avsetting/avhenting med personbil, da hockeyutstyr i mange tilfeller kan være tungt. Det er også behov for at lastebiler kan kjøre til og fra området for å avsette eller hente utstyr, eller i forbindelse med vedlikehold. Det er også behov for at redningsetatene kan kjøre til hallene og videre ned mot stranden mot sørvest.

Det ønskes også at det i fremtiden er parkeringsmuligheter for tilskuere til arrangementer i hallen.

3.1.2 B: AKA Arena og friidrettsstadion

Til område B er det behov for mulighet for å levere/avhente utstyr samt vedlikehold/drift mv. til arenaen og stadion. Det er kjøreatkomst til friidrettsanlegget i sør, i nærheten av pkt. C. Herutover vurderes atkomstsbehovet med bil ved pkt. B i hovedsak å være i forbindelse med HC-parkering, i driftssituasjoner samt for redningsetatene.

Område B er også et atkomstområde til friidrettsstadion og arena for idrettsutøvere og tilskuere.

3.1.3 C: Klubbhus, innendørs fotballbane og garderobe

Det er behov for atkomstmulighet for driftskjøretøy og med utstyr i begrenset omfang. Hertil brukes funksjonene av idrettsutøvere og frivillige. Atkomst for redningsetatene må ivaretas.

3.1.4 D: Hønefoss Arena

Arenaen brukes til forskjellige idretter og til andre formål. Det er dels behov for atkomst for idrettsutøvere og andre brukere. Dels er det behov for atkomst i forbindelse med avsetting/avhenting av utstyr og til driftsformål.

Det er også behov for atkomst for redningsetatene. Veien langs vestsiden av arenaen er i dag redningsvei, hvor det ikke må parkeres.

4 Veiledere for parkering ved idrettsanlegg

Det finnes flere veiledere vedr. utforming av idrettsanlegg. Disse beskriver også krav eller veiledninger til etablering av adkomst- og parkeringsanlegg til idrettsområdet.

Universell utforming av idretts- og nærmiljøanlegg, Kulturdepartementet, 2012

I dette dokumentet vises bl.a. til Byggteknisk forskrift (TEK10). Vedr. parkering vises til forskriftens paragraf 8-9, se under.

TEK10 § 8-9. Parkerings- og annen oppstillingsplass

- 1 Byggverk skal ha nødvendig parkerings- og oppstillingsplass tilpasset byggverkets funksjon.
- 2 Uteareal for allmennheten skal ha tilstrekkelig antall parkeringsplasser for forflytningshemmede og tilstrekkelig annen oppstillingsplass for rullestol, barnevogn mv. For parkeringsplassene gjelder følgende:
 - a) Parkeringsplass skal være nær hovedinngang.
 - b) Parkeringsplass skal ha tilfredsstillende belysning og være tydelig skiltet og merket.

Hertil beskrives supplerende:

Det skal avsettes minimum to parkeringsplasser for bevegelseshemmede nær hovedinngangen til idrettsanlegget. Ved større idrettsanlegg vurderes antallet ut fra totalbehovet for parkeringsplasser, og ved mindre anlegg (inntil 50–100 plasser) anbefales minimum 10 prosent av plassene reservert. For større anlegg (over 100 plasser) kan 5 prosent av plassene reserveres for bevegelseshemmede.

Plassene bør være mindre enn 25 m fra hovedinngangen. 25–50 m avstand fra hovedinngangen kan fungere dersom atkomsten fra parkeringsplassene er tilnærmet horisontal.

Målene på de reserverte parkeringsplassene for bevegelseshemmede må være minst 4,5 m bredde og 6 m lengde, slik at biler med heis eller rampe får plass.

Idrettshaller – planlegging og bygging, Kulturdepartementet, 2016

I dette dokumentet beskrives følgende vedr. parkeringsmuligheter:

Det må planlegges parkeringsplass for busser og privatbiler. Antallet parkeringsplasser må vurderes i forhold til antall samtidige brukere som forventes. En tommelfingerregel kan være at antallet parkeringsplasser for bil, innenfor en avstand på 500 m, skal være 20 % av antallet personer i anlegget. Det største behovet for parkeringsplasser vil normalt være på kvelder og i helger. Det bør vurderes om andre parkeringsplasser i området, for eksempel ved nærliggende skoler og bedrifter, kan benyttes for å dekke behovet for parkering ved de største arrangementene i anlegget.

Parkering for bevegelseshemmede må merkes på prioriterte plasser. Det bør også merkes spesielle plasser med ladepunkt for el-kjøretøyer.

Det må planlegges for lett adkomst til hallen for transport av utstyr og materiell.

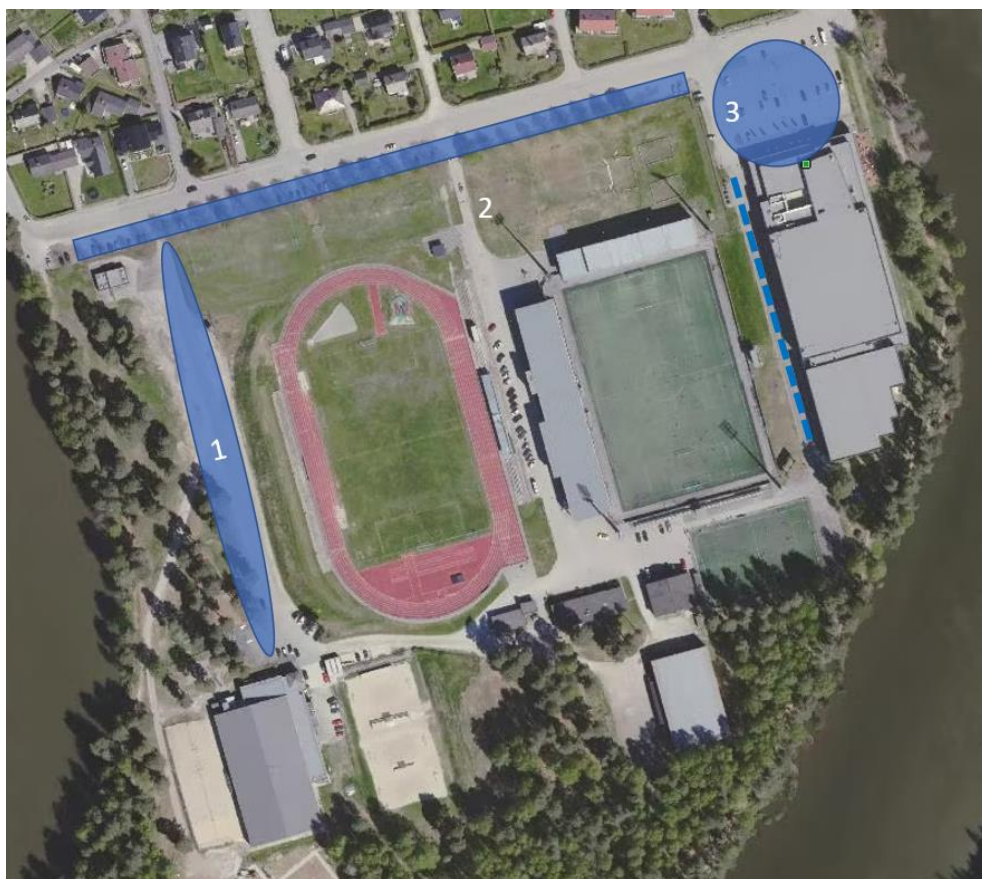
5 Prinsipper for fremtidig bilatkomst

Som beskrevet i avsnitt 3 vil det også i fremtiden være behov for at kjøretøy kan komme til og fra alle områder i Schjongslunden.

Det er dog særlig ved område A ved ishallen, og område D ved Hønefoss Arena, det er et stort behov for atkomst med spillerbusser og lastebiler som leverer eller henter utstyr. Ved de øvrige områdene vurderes denne type kjøring å være av begrenset omfang.

Dermed kan det være hensiktsmessig å benytte atkomstene lengst mot vest og øst (hhv. atkomst 1 og 3 i figur 5-1) som hovedatkomster for motorisert trafikk med personbiler, busser og levering av utstyr mv. Eksisterende parkering langs Ringeriksgata og nord for Hønefoss Arena bør fastholdes til personbilkparkerings.

Veien i øst langs Hønefoss Arena (3) vurderes også fremover å bli bruk til kjøring av utstyr mv. Mulighetene for å etablere personbilkparkerings langs veien kan også overveies nærmere.



Figur 5-1 Hovedatkomster / parkeringsområder for motorisert trafikk til Schjongslunden markert med blå farge. Kartgrunnlag finn.no.

De øvrige eksisterende kjørearealer, herunder atkomst 2, i planområdet vil dermed håndtere begrenset trafikk, f.eks. kjøring med utstyr, driftsbiler samt trafikk til og fra HC-parkeringsplasser. Arealene skal også fungere som rømnings- og redningsveier.

5.1 Utforming av vestlig atkomstvei

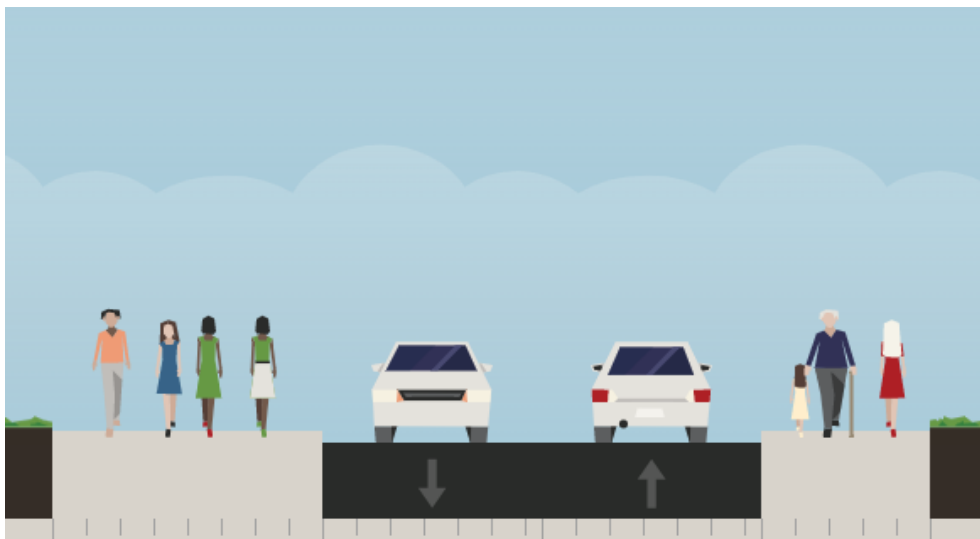
Det vurderes hensiktsmessig at den vestlige atkomsten «strammes opp». Dette kan gjøres ved å etablere veien i asfalt med kantstein i begge veisider. Formålet med dette er å oppnå:

- > Bedre styring av hvor biltrafikken kjører
- > Begrensning av uhensiktsmessig parkering
- > Forbedring av forhold og trygghet for myke trafikanter

Det bør overveies å etablere en 30-km/t sone på atkomstveien for å tydeliggjøre at trafikken på veien bør kjøre med lav hastighet.

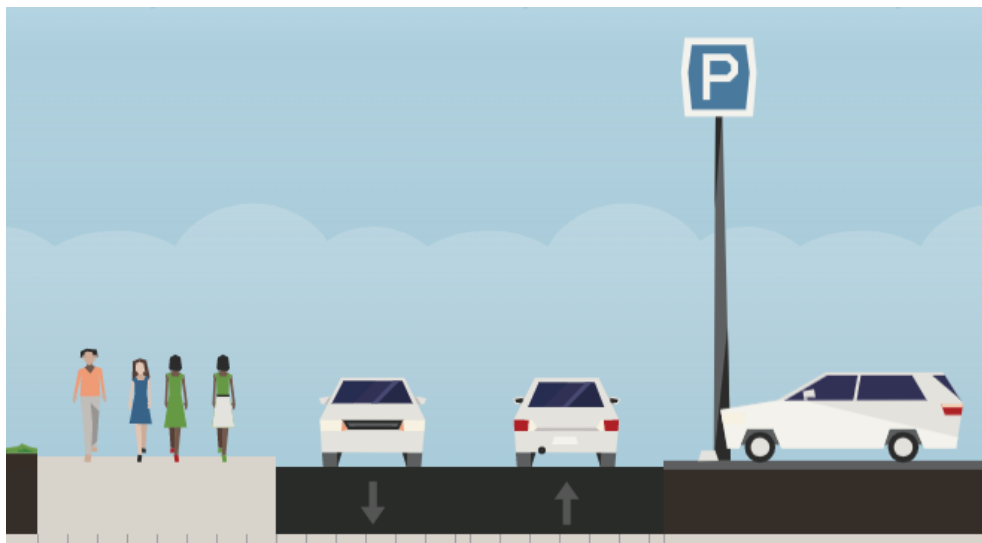
Hvordan atkomstveien og tilstøtende arealer konkret bør utformes, avhenger av hvilke funksjoner som ønskes langs veien. Det vurderes hensiktsmessig å etablere et fortau i veiens vestside, slik at fotgjengere får direkte fortausforbindelse mellom fortauet i Ringeriksgata og ishall. Fortauet i vestlig veiside bør være bredt slik at det kan håndtere et stort antall fotgjengere i forbindelse med større arrangementer.

Det kan overveies å etablere fotgjengerareal i veiens østside. Dette bør tenkes sammen med hvilke funksjoner som planlegges øst for veien. Etableres f.eks. ballbaner, kan et østlig fortau etableres som del av et oppholdsareal langs ballbanen.



Figur 5-2 Prinsippskisse for veiutforming med fortau i begge veisider
(Streetmix.net).

Etableres parkering langs østsiden av veien kan det overveies å etablere et fortau øst for p-plassen, slik at biltrafikken ikke skal krysse fotgjengerstrømmen ved inn- og utkjøring.



Figur 5-3 *Prinsippskisse for veiutforming med parkering øst for atkomstveien (Streetmix.net).*

Det vurderes at årsdøgntrafikken på atkomstveien vil være lav. Sammen med forslag om etablering av fartsgrense 30 km/t og fjerning av mulighet for parkering på selve atkomstveien, vurderes det akseptabelt at sykler deler kjørebane med biltrafikken. Utrygge syklist, f.eks. unge skolebarn, kan sykle på fortauet dersom de ikke ønsker å sykle på kjørebane.

En bred vei kan medføre et høyt fartsnivå for personbiler, noe som igjen kan medføre utrygghet for mange trafikanter. Dette taler for at atkomstveien etableres så smal som mulig. En lastebil kan som utgangspunkt maksimalt ha en bredde på 2,55 m ekskl. speil. Dette stiller krav til bredden av veien såfremt det skal være mulig for to lastebiler å passere hverandre. I Håndbok N100 angis minimumsbredden på en toveis-gate hvor det går buss til 6 m. En veibredde på 6 m vil dermed sikre at to tunge kjøretøy kan passere hverandre problemfritt på strekningen. En nærmere avklaring av forventet antall tunge kjøretøy på strekningen kan understøtte valget av veiens fremtidige bredde, herunder om det er mulig å redusere veibredden ift. 6 m. Redningsetatene bør også involveres i fastleggelsen av veiens fremtidige bredde.

Ønskes det å fastholde eksisterende arrangement-parkering vest for veien samt atkomst til jordveien mot sørvest, kan det etableres et overkjørbart fortau ved disse arealene. Atkomsten til parkeringsareal og jordvei kan evt. stenges med bom når de ikke er i bruk. Åpningstider for arrangement-parkeringen kan evt. skiltes, slik at det unngås at trafikanter forsøker å langtidsparkere her.

Figur 5-4 viser grovt prinsippene for utformingen av atkomstveien.



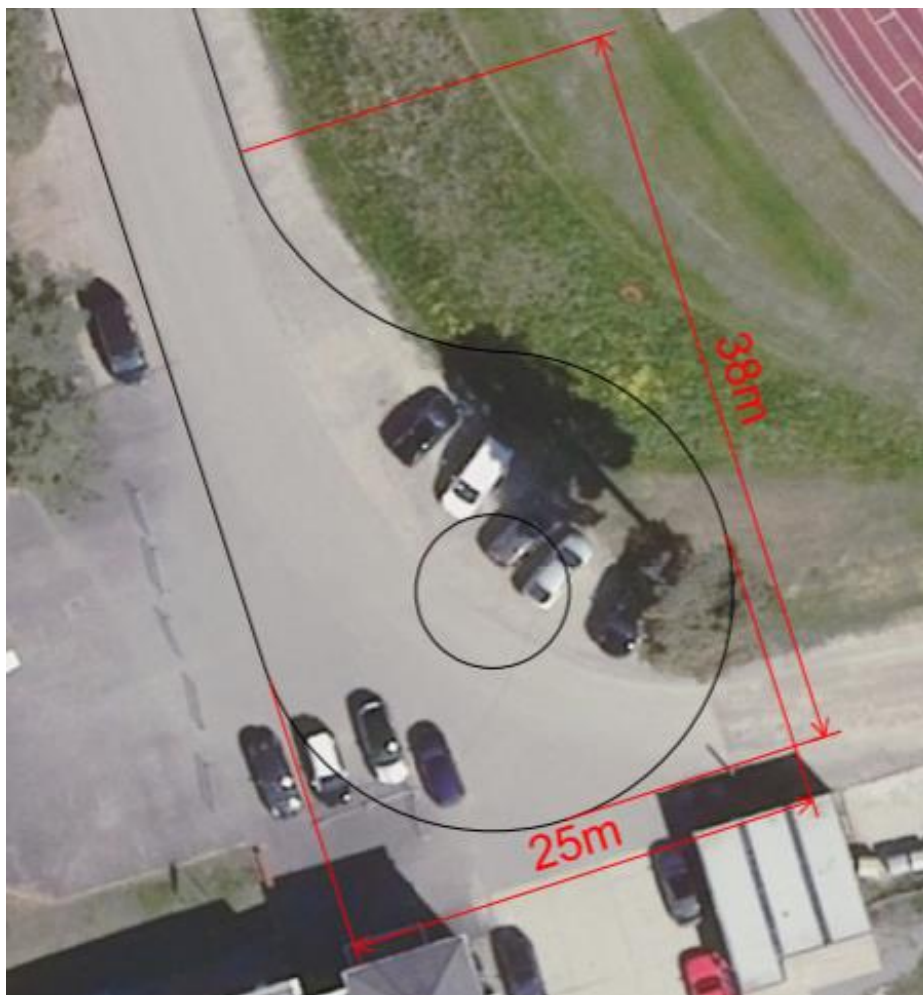
Figur 5-4 Grove prinsipper for utforming av vestlig atkomstvei til ishallene med fortau i vestlig veiside. Anvendelse av arealet øst for veien kan avklares nærmere. Kartgrunnlag finn.no.

5.2 Snu- og avsettingsareal ved ishall

Ved ishallen bør det etableres en snuplass. Her er det mulighet for at busser og lastebiler kan stå for avsetting eller avhenting og heretter snu uten å rygge. Det planlegges også etablert en vei for lastebiler og redningsetater rundt eksisterende og fremtidig ishall.

Det må etableres HC-parkering ved ishallene. Konkret plassering bør være i umiddelbar nærhet til innganger til hallene.

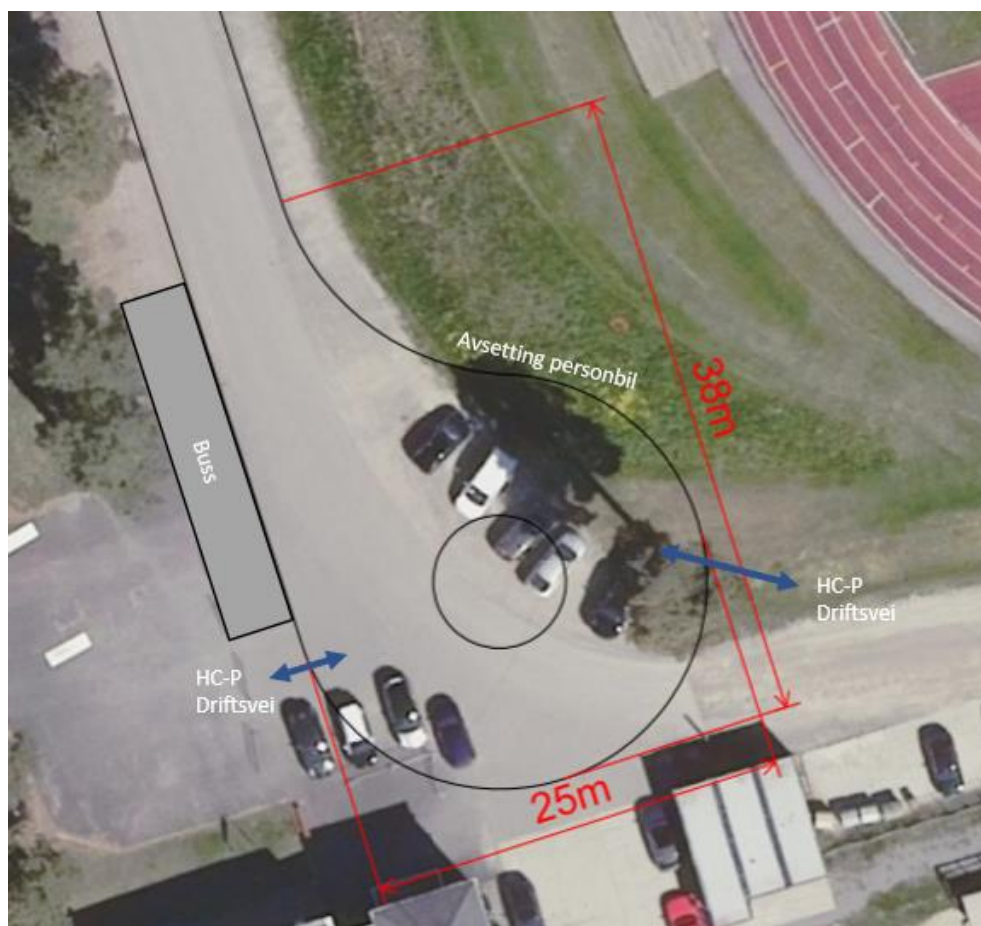
I Figur 5-5 er det vist en minimumsløsning for snuplass for dimensjonsgivende 15 m. buss og semitrailer. De viste lengdene er minimum det som er nødvendig for at en buss kan snu. Det kan derfor være hensiktsmessig å gjøre snuplassen litt større for å gjøre snumanøveren enklere for store kjøretøy.



Figur 5-5 Minimumsareal til snuplass for 15 m buss og semitrailer.
Kartgrunnlag finn.no.

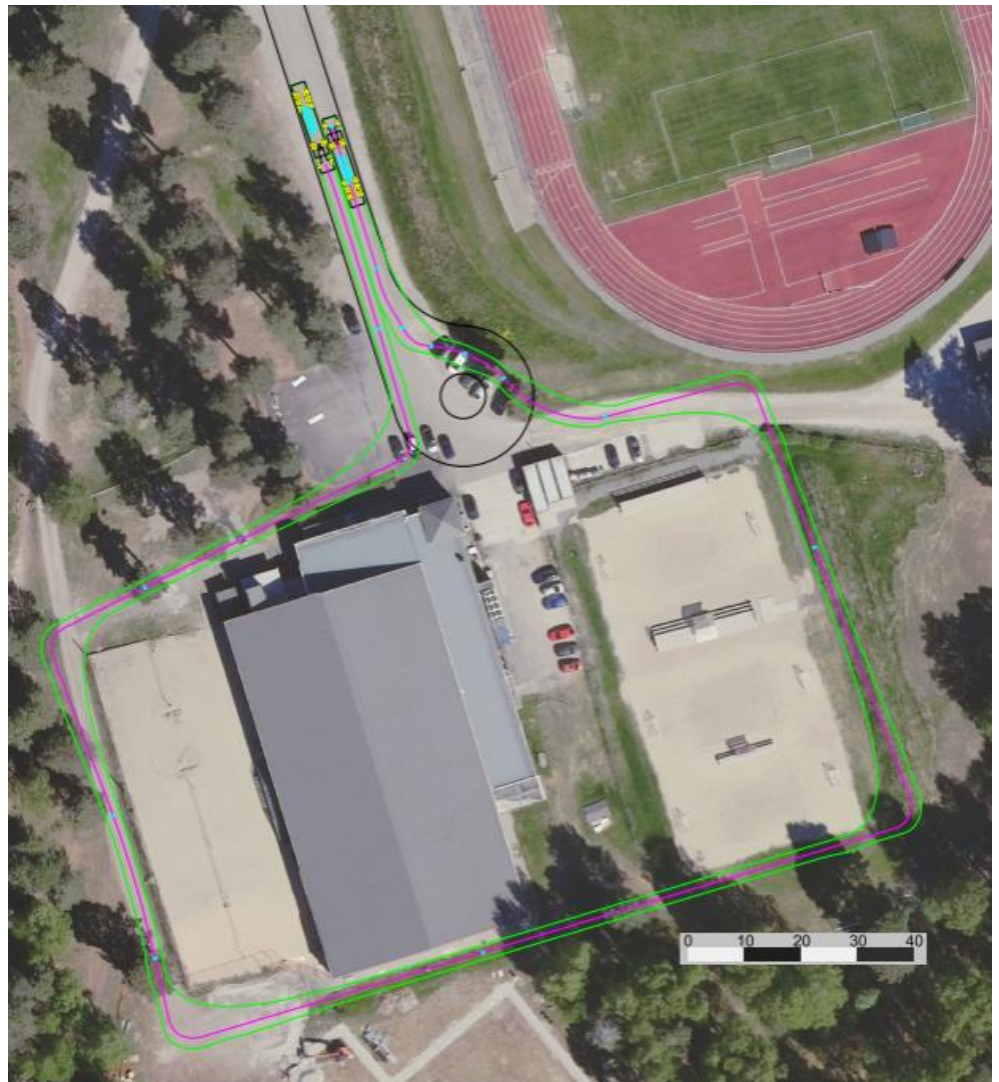
Snuplassen er utformet slik at busser mm. kan stå langs en rett kantstein på vestsiden av snuplassen. Det kan være atkomst til driftsvei rundt ishallene samt HC-parkering fra selve snuplassen. Atkomstene bør utformes slik at det tydelig fremgår hvem som kan kjøre inn, f.eks. med særlig veidekke, skiltning mm.

På utsiden av snuplassen kan også etableres areal til avsetting med personbiler. En skisse med løsningen er vist i figur 5-6.



Figur 5-6 *Prinsippløsning for snuplass med avsettingsareal til buss og personbil samt atkomst til HC-plasser og driftsvei. Kartgrunnlag finn.no.*

I figur 5-7 er det vist sporingskurver for en semitrailer på en mulig driftsvei rundt eksisterende og fremtidig ishall. Konkret utforming av driftsveien må fastlegges i forbindelse med prosjekteringen av ishallen.



Figur 5-7 *Sporingskurve for semitrailer rundt om eksisterende og fremtidig ishall.
Kartgrunnlag finn.no.*

5.3 Sentral atkomstvei til AKA Arena

Den sentrale atkomstveien til planområdet er hovedatkomsten til AKA Arena. I forbindelse med fotballkamper eller andre arrangementer vil det derfor være et stort antall fotgjengere som bruker atkomstveien. I dagens situasjon er det ikke fasiliteter for fotgjengere, som må delen den smale kjørebanen med biltrafikk.

Det kan være hensiktsmessig å fredeliggjøre atkomstveien og omdanne den til en strekning hvor fotgjengere prioriteres.

Konkret kan hovedparten av parkeringsplassene langs arenaen fjernes og erstattes med det nødvendige antall plasser til HC-parkering og driftsbiler samt kjøreareal og oppstillingsplasser til redningskjøretøyer. Atkomstveien kan utformes som et gatetun eller lignende, hvor biler kan kjøre, men på fotgjengeres premisser. Det må skiltes at det kun er tillatt å kjøre inn området i forbindelse med bruk av HC-parkering og for driftsbiler mv.

5.4 Atkomst ved Hønefoss Arena

Som utgangspunkt vurderes det hensiktsmessig å fastholde utformingen av atkomsten ved Hønefoss Arena som i dagens situasjon.

Det kan vurderes å etablere snuplass og avsetningsmulighet, alternativt parkering, vest for eksisterende parkering ved Hønefoss Arena. Se hhv. avsnitt 5.5 og 6.1.2 for vurderinger av dette.

5.5 Bussbetjening og avsetting, Hønefoss Arena

Ringerike kommune, sammen med Brakar ønsker å etablere en mulighet for avsetting samt snuplass for buss ved Hønefoss Arena.

Formålet med dette er dels at fjerne avsettingstrafikk fra parkeringsplassen foran arenaen og dels å muliggjøre fremtidig rutebussbetjening av Schjongslunden.

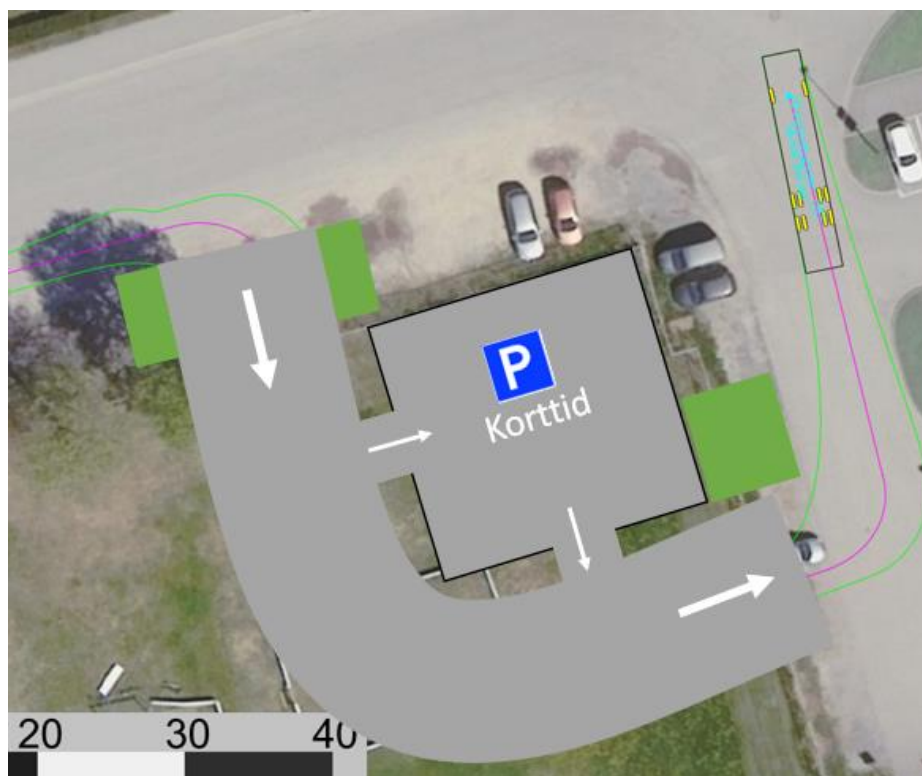
Rutebussene bør kunne stå langs en rett kantstein ved avsetting og avhentning. Derfor er det behov for areal til at dette kan foregå samt at bussen kan snu hensiktsmessig, dvs. uten å rygge eller kjøre over fotgjengerarealer mm. Figur 5-8 viser en sporingskurve for en dimensjonsgivende 15 m buss, som kjører inn snuplassen fra Ringeriksgata og tilbake til Ringeriksgata fra eksisterende atkomst ved Hønefoss Arena. Løsningen medfører behov for at en del eksisterende parkering langs Ringeriksgata og atkomstveien fjernes for å sikre areal til snuplassen og til å sikre tilstrekkelig friskt.

Løsningen vil kunne gjennomføres på arealet som i dag eies av Ringerike kommune.



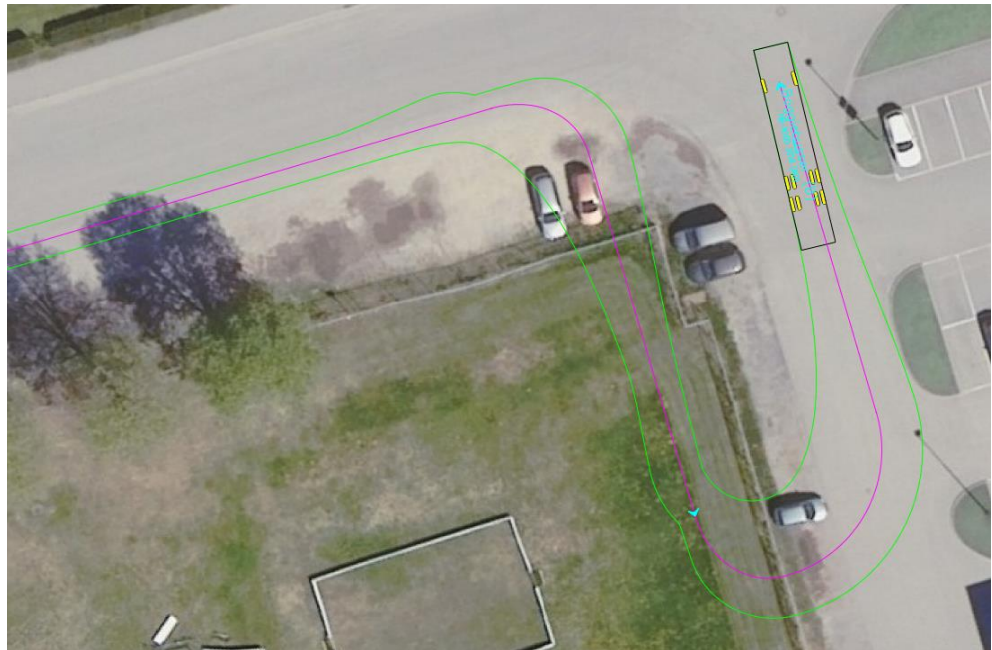
Figur 5-8 *Springskurve for 15 m buss i forslag til utforming av busstopp/snuplass. Kartgrunnlag finn.no.*

En del av det eksisterende gressareal inndras dersom snuplassen etableres her. Dette arealet kan evt. anvendes til avsetningsplass for personbiler eller korttidsparkering med tidsbegrensning på f.eks. 15 minutter. Dette muliggjør f.eks. at foreldre kan følge barna til arenaen og heretter kjøre videre. En grov skisse av en slik løsning er vist i figur 5-9.



Figur 5-9 *Grov skisse av snuplass for buss med korttidsparkering. Kartgrunnlag finn.no.*

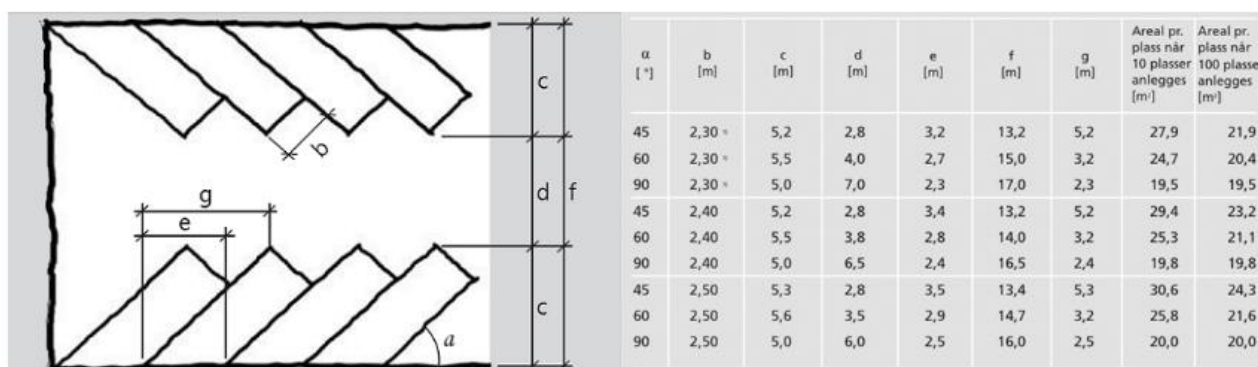
En minimumsløsning for busstopp er vist i figur 5-10. En slik løsning vurderes uhensiktsmessig fordi bussen må snu på kort areal og over atkomstveien ved Hønefoss Arena. Dette medfører risiko for konflikter mellom buss og andre trafikanter, og manøveren kan føles utrygg for bussjåføren. Derfor anbefales løsningen som utgangspunkt ikke.



Figur 5-10 Sporingskurve for bussatkomst som krever redusert areal. Løsningen anbefales ikke på grunn av behovet for å snu 180 grader ved utkjøring fra busstoppet. Kartgrunnlag finn.no.

6 Parkeringsløsninger

I dette avsnittet beskrives ulike løsninger for fremtidig parkering i planområdet. Det tas til vurderingene utgangspunkt i dimensjoner for parkeringsanlegg fra Statens vegvesen håndbok N100. Arealbehovet vurderes grovt på bakgrunn av dimensjonsbehov for 90 graders parkering med en bredde på 2,5 m, jf. figur 6-1.



Figur 4.7.1.2—1 — Dimensjoner for utendørs parkeringsanlegg for bil.

Figur 6-1 Dimensjoner for parkeringsanlegg for bil, Staten vegvesen håndbok N100.

6.1 Parkeringsarealer

6.1.1 Parkering langs vestlig atkomstvei

Vollen langs den vestlige side av friidrettsstadion er fjernet, og dermed er det mulighet for å etablere parkering mellom vestlig atkomstvei og stadion. Etablering av to rekker 90 grader parkering krever 16 m. bredde, hvilket kan oppnås mellom stadion og atkomstvei.

Etableres parkeringsarealet i en lengde på 80 m, vil det i alt kunne opptegnes 64 parkeringsplasser. Hertil skal det være areal til inn- og utkjøring. Det vil være mest hensiktsmessig med en ensrettet kjørevei gjennom parkeringsarealet, slik at innkjøring til parkeringsområdet skjer fra nord og utkjøring sør for parkeringsarealet.

Antall p-plasser kan sammenlignes med trafikkteellingen for atkomstveien, som viser at det i en makstime var 80 ankomende kjøretøy og 66 kjøretøy som forlater området (inkl. to-hjulede kjøretøy og lastebiler). I en slik situasjon vil 64 parkeringsplasser på atkomstveien sannsynligvis være tilstrekkelig idet det også er parkeringsmulighet på Ringeriksgata. Ekstra-parkeringsplassen kan anvendes dersom det er behov.

Det bør vurderes nærmere om hele arealet langs friidrettsstadion skal etableres som parkeringsareal, eller om en del av arealet skal anvendes til andre formål. F.eks. kan en av de små ballbanene nord for AKA Arena flyttes hertil dersom det etableres parkering eller avsetningsplass ved arenaen, jf. avsnitt 5.5.



Figur 6-2 Prinsippløsning for parkering langs vestlig atkomstvei.
Kartgrunnlag finn.no.

Fordelen ved løsningen er at det er gode parkeringsforhold for brukere av ishallen. Til gjengjeld vil etablering av parkeringsarealet her medføre at det er noe trafikk inn i områdets vestlige del. Pga. behovet for avsetning ved ishallen vil det uansett være noe trafikk på den vestlige atkomstveien. Dermed vurderes ulempen som følge av parkeringstrafikken å være begrenset.

6.1.2 Eksisterende ballbane nord ved AKA Arena

Dersom det ønskes å samle parkeringsarealene i området ved Ringeriksgata, kan arealet nord for AKA Arena omdannes til parkeringsareal. Dette krever at eksisterende ballbaner fjernes fra området.

Ringerike kommune er ikke eier av hele området nord for AKA Arena, men eier arealet innenfor ca. 35 m fra Ringeriksgata. Det er usikkert om det er tilstrekkelig areal etter etableringen av veiprosjektet for Ringeriksgata til etablering av fire rekker 90 grader parkering, som krever 32 m.

Etableres tre rekker parkering, vil det være areal til ca. 120 plasser, mens 4 rekker gir areal til ca. 160 plasser. Etableres busstopp / avsettingsplass ved Hønefoss Arena, vil antall p-plasser reduseres noe.

Atkomsten til parkeringsarealet forutsettes å være ved den sentrale atkomsten til AKA Arena, mens bilistene kjører ut fra området via den østlige atkomstveien langs Hønefoss Arena.



Figur 6-3 Grov skisse av mulig parkeringsareal på arealet nord for AKA Arena. Kartgrunnlag finn.no.

Fordelen ved løsningen er at parkering i planområdet kan samles nær Ringeriksgata. Dermed kan resten av planområdet i stor grad holdes fri for biltrafikk. Det vil dog stadig være noe trafikk i forbindelse med avsetting mm. til ishallen i planområdets vestlige del.

Ulempen ved løsningen er at det er lang gangavstand fra parkeringsarealet til f.eks. ishallen. Dette kan oppleves som uhensiktsmessig for brukerne. Samtidig risikeres det også at noen brukere velger å parkere ulovlig på den vestlige atkomstveien.

Etablering av parkeringsplassene nord for AKA Arena medfører naturligvis også at eksisterende ballbaner må flyttes. De minste banene kan evt. flyttes til arealet mellom vestlig atkomstvei og friidrettsstadion. Men det vil ikke umiddelbart være plass til de store banene samme sted. Det kan undersøkes nærmere om det er mulighet for å plassere banene langs nordsiden av AKA Arena, på arealet som ikke eies av Ringerike kommune. Alternativt kreves en større omlegging av atkomstveier mm., som ikke vurderes nærmere i dette notatet. "

6.1.3 Øst for AKA Arena

På arealet mellom AKA Arena og den østlige atkomstveien til planområdet er det i dag et gressareal. Fordelen ved at etablere parkering her, er at det er kort gangvei til Hønefoss Arena.

Alternativt kan arealet fungere som supplerende parkeringsområde ved arrangementer.



Figur 6-4 Areal med mulighet for etablering av parkering. Kartgrunnlag finn.no.

Det bør avklares med redningsetatene om etablering av parkering kan være i konflikt med brandredning mm. Alt etter behov for redningsveier og andre funksjoner på strekningen, kan det etableres ca. 30-35 p-plasser som 90 grader parkering i en rekke.

Det kan etableres en grussti på vestsiden av parkeringsarealet til fotgjengere.

6.1.4 Parkering av lagbusser o. lign.

Det planlegges ikke for parkering av busser mm. på planområdet. I stedet kan bussparkering foregå på området ved Hønefoss videregående skole langs Osloveien.

Samme parkeringsplass kan også anvendes ved store arrangementer som en supplerende parkeringsmulighet, hvis der ikke er tilstrekkelig plass i selve Schjongslunden.

Skolens brukere vil i hovedsak ha behov for å parkere mandag-fredag i dagtimene. På kveldstid og i helgene vil parkeringsplassen i hovedsak derfor kunne brukes av andre, uten at det medfører utfordringene for skolens brukere.

6.1.5 HC-parkering

Det anbefales at det avsettes plass til HC-parkering ved ishallene i vest, AKA Arena, og ved innendørs fotballbane mot sør i området. Dermed sikres at det er korte avstander mellom HC-plasser og alle vesentlige funksjoner i Schjongslunden.

Eksisterende HC-parkerings ved Hønefoss Arena bør fastholdes som i dagens situasjon, om nødvendig kan evt. suppleres med ekstra HC-plasser.

6.2 Vurdering i forhold til veiledere

Det vurderes at foreslått løsning for atkomst og parkering i Schjongslunden overholder gjeldende veiledere jf. avsnitt 4.

Det anbefales avsatt areal til HC-parkering tett ved innganger til funksjonene i Schjongslunden, slik at avstanden mellom HC-parkering og inngang er maksimalt 25 m. Antall HC-plasser bør fastlegges i videre prosess på bakgrunn av anbefalingene beskrevet i veilederne.

Det konkrete antall parkeringsplasser som etableres i Schjongslunden bør vurderes på bakgrunn av antall forventede brukere. Parkeringsarealene ved f.eks. den videregående skolen ved Osloveien kan anvendes som alternativ parkeringsplass, f.eks. i forbindelse med store arrangementer. Avstanden mellom skolen og Schjongslunden er ca. 700 m, og dermed lengere enn anbefalingen på 500 m. En slik avstand vurderes dog akseptabel.

6.3 Tidsbegrensning

Det er i dagen situasjon ubegrenset parkering på Schjongslunden. Dermed kan parkeringsplassene her være attraktive for trafikanter med andre typer ærende - f.eks. beboere i området nord for Schjongslunden eller medarbeidere i virksomheter i sentrum av Hønefoss.

Etablering av tidsbegrensning på parkeringsplassene i Schjongslunden kan medvirke til å redusere risikoen for at parkeringsplassene blokkeres av trafikanter uten ærende i området.

Tidsbegrensningene bør tilpasses de ulike aktivitetene som foregår i området. F.eks. vil parkering i forbindelse med trening typisk ikke vare lengere enn 1 til 2 timer, mens arrangementer som fotballkamper kan vare noe lengere. Tidsbegrensninger kan dermed tilpasses situasjonen, f.eks. kan det i helgene være andre tidsbegrensninger enn på virkedager.

Det kan etableres en løsning, hvor trafikanter som har behov for å parkere i lengere perioder, kan få en tillatelse til f.eks. parkering hele dagen.

En registrering av bruken av parkeringsplassene på og ved Schjongslunden kan understøtte vurderingen av om det er behov for tidsbegrensning på plassene.

6.4 Risiko for parkering i andre gater

I forbindelse med at kjøre- og parkeringsarealene i Schjongslunden «strammes opp», vil det være færre muligheter for å parkere på selve arealet. Dette kan særlig være en utfordring i forbindelse med store arrangementer.

Dette kan medføre at en del besøkende til Schjongslunden velger å parkere i gatene nord for Schjongslunden, til sjenanse for beboerne her. Dette kan løses ved oppstilling av midlertidige «parkering forbudt» skilter i området. Det kan også henvises til andre p-plasser i nærheten, f.eks. den videregående skole ved Osloveien.

6.5 Sykkelparkering

For å gjøre det attraktivt å sykle til Schjongslunden, er det viktig at det også er fokus på gode løsninger for syklistene generelt og på sykkelparkering.

Sykkelparkering bør plasseres nær inngangen til vesentlige målpunkter. Det er også viktig at syklistene ikke opplever omveier når de skal bruke sykkelparkeringen. Sykkelparkeringen bør derfor plasseres på den naturlige veien til målpunktet og fremstå synlig for syklistene.

Det bør også etableres tilstrekkelig sykkelparkering, slik at sykler ikke stilles vilkårlig ved målpunktene. Dermed reduseres risikoen for at parkerte sykler blokkerer for atkomstveier for fotgjengere, herunder personer med begrenset mobilitet.

7 Oppsummering

Det er i de foregående kapitlene beskrevet mulige løsninger for atkomst og parkering til Schjongslunden i fremtiden. I dette kapittel oppsummeres disse med et forslag til en samlet løsning for området. En grov skisse av foreslått løsning er vist i figur 7-1.



Figur 7-1 Grov skisse visende forslag til fremtidige parkerings- og atkomstløsninger på Schjongslunden. Kartgrunnlag finn.no.

Det foreslås for den vestlige atkomst å etablere fortau i atkomstveiens vestsider og parkering i veiens østside. Fortauet sikrer gode forbindelser for myke trafikanter mellom Ringeriksgata og ishallene. Parkeringsmuligheten betjener også ishallene med kort gangavstand. Det anbefales at det etableres parkering i nærheten av ishallen for å redusere risikoen for ulovlig parkering. Ved ishallen etableres snuplass med avsetningsmulighet for buss samt atkomst til HC-parkering og arrangement-vei.

Den midtre atkomsten til AKA Arena kan omdannes til et gatetun, hvor det kun er atkomst for driftsbiler og biler til HC-parkeringen. Utover disse trafikantene kan atkomsten reserveres til gående.

Ved Hønefoss Arena foreslås det at det etableres snuplass for buss samt korttidsparkering vest for eksisterende parkeringsplass. Det må fjernes en eller to ballbaner for å få plass til dette.

Det kan også etableres parkering på området langs AKA Arena og atkomstveien. Denne plasseringen har den fordel at den ikke medfører behov for fjernelse av eksisterende funksjoner på området.

Det kan suppleres med parkering vest for busstoppet, men dette vil medføre behov for å fjerne flere ballbaner.

Det kan anbefales å etablere tidsbegrensning på parkering i området. Tidsbegrensningen bør tilpasses aktivitetene i området og kan evt. variere alt etter ukedag eller tid på dagen.

For å redusere risikoen for uhensiktsmessig parkering i boligområdet nord for Schjongslunden i forbindelse med arrangementer mv., kan det oppsettes midlertidige «parkering forbudt» skilter her.

For å understøtte bruk av sykkel til Schjongslunden bør det etableres sykkelparkering ved vesentlige målpunkter i området. Sykkelparkeringen bør plasseres på den naturlige veien til målpunktet og fremstå synlig for syklistene.