ADRESSE COWI AS
Hvervenmoveien 45
3511 Hønefoss
Norge

TLF +47 02694

WWW cowi.no

2021

OSLOVEIEN 23 AS

REGULERINGSPLAN FOR OSLOVEIEN 23

NOTAT VEG OG TRAFIKK

OPPDRAGSNR.	A224023
DOKUMENTNR.	01
VERSJON	02
UTGIVELSESDATO	05.08.2021, rev. 16.05.2023
UTARBEIDET	COWI AS
KONTROLLERT	TOKS
GODKJENT	DOSK

INNHOLD

1 Innledning 3
1.1 Omfang reguleringsplan 4
2 Eksisterende veger og trafikksituasjon 6
2.1 Myke trafikanter 7
2.2 Kollektivtrafikk 9
2.3 Ulykker 9
3 Endring av stituasjon ved omregulering 11
3.1 Økning trafikk 11
3.2 Teknisk standard 12
3.3 Konklusjon - oppsummering 13

Vedlegg: Tegning C01

1 INNLEDNING

Osloveien 23 AS har igangsatt omregulering av området ved Osloveien 21 og 23 i Hønefoss.

Eksisterende plan er "15 S-V-Norderhov" (eldre plan). Nord for området gjelder reguleringsplan "180 Kvartalet ved Ringerike yrkesskole". På østsiden av Osloveien gjelder plan "206 Osloveien øst".

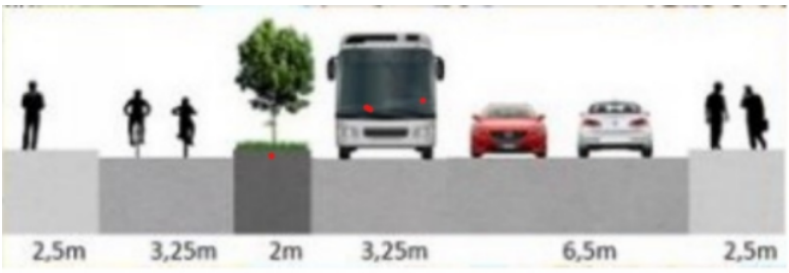


Figur 1 Utsnitt plankart fra kartbase til Ringerike kommune

Byplanen omfatter ikke dette området av Eikli. Kommunen har i sitt innspill sagt at nytt gateprofil i Osloveien fra transportutredningen Hønefoss skal legges til grunn. Dette legger opp til en ny gateprofil med kollektivfelt og sykkelveg i tillegg til dagens situasjon. Dette utgjør en total bredde på 20,0m.

Dette notatet gjennomgår eksisterende vegnett og beskriver trafikale konsekvenser av tiltaket. I tillegg vurderes trafikksikkerheten i området.

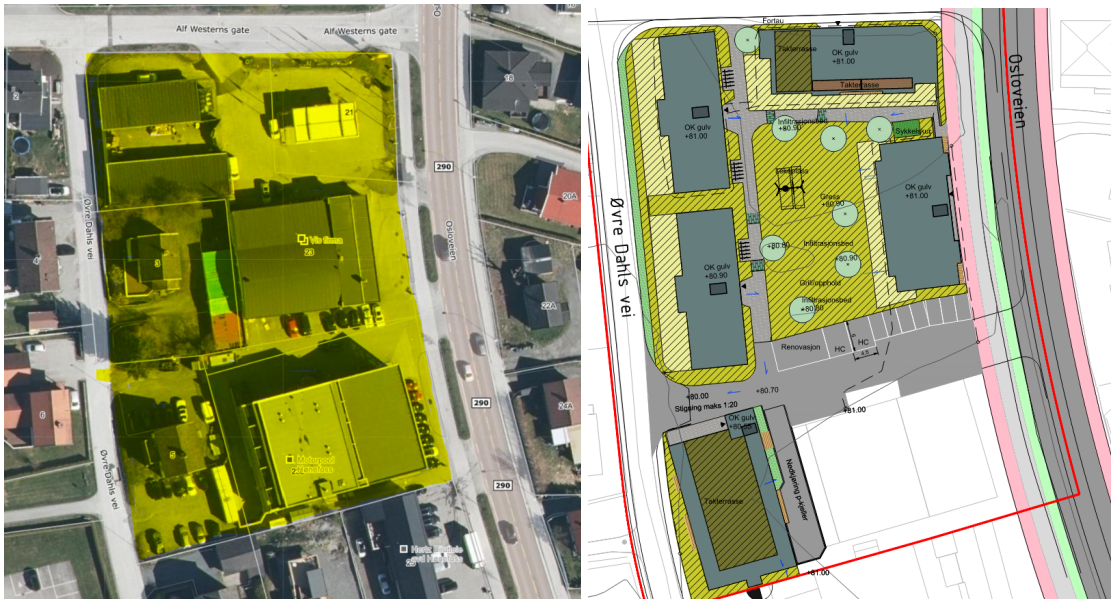
Det utarbeides et forslag til geometrisk plan for vegsystemet rundt kvartalet.



Figur 2 Ønsket fremtidig gateprofil i Osloveien, totalt 20m.

1.1 Omfang reguleringsplan

Området som er tenkt utbygd med blokkbebyggelse er Osloveien 21 og 23 samt Øvre Dahls vei 3 og 5. Området er tenkt utbygd med totalt 90 leiligheter. Eksisterende bilforretning skal beholdes (Motorpool Hønefoss).



Figur 3 Området som skal reguleres (uthevet med gult) og vist foreløpig skisse av nye bygninger.

Eksisterende veger i området er Alf Westerns gate, Nedre Dahls vei og Øvre Dahlsvei. Øvre Dahls vei har ringforbindelse via Carl Platous gate. Nedre Dahls vei er blindvei.

Det er etablert bom mellom Alf Westerns gate og Eiklivegen slik at også denne gata er blindvei.



Figur 4 Området som genererer trafikk til Alf Westerns gate, Øvre og Nedre Dahls vei.

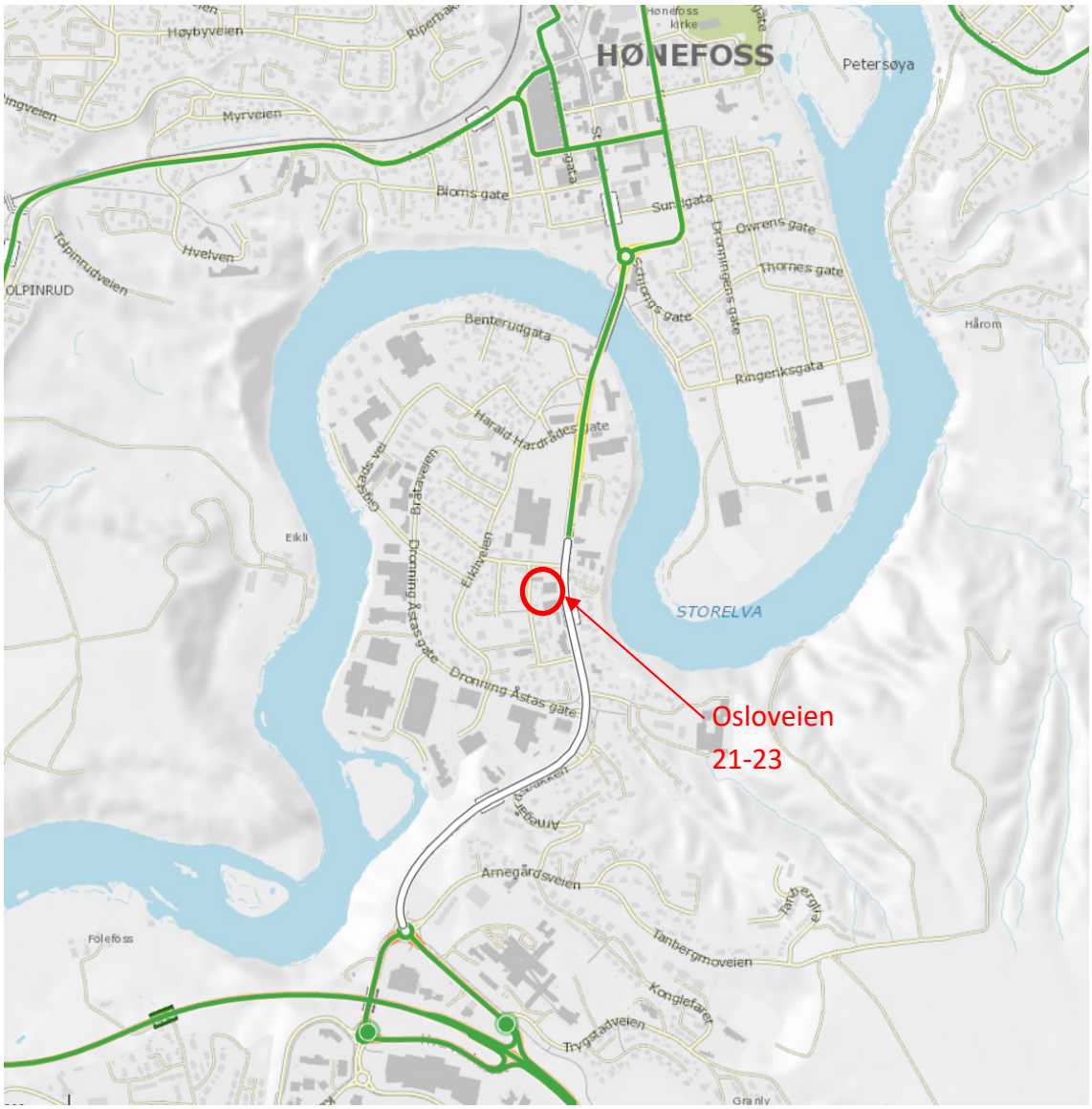
Det er 11 eneboliger tilknyttet Nedre Dahls vei og øvre del av Alf Westerns gate. Næringslokalene i Osloveien 25, 27, 29, 31 og 33 har adkomst direkte ut i Osloveien. 29 enheter samt en barnehage er tilknyttet Øvre Dahls vei og Carl Platous gate. Forutsetter en korteste rute ut i Osloveien så fordeler trafikken fordeler seg ut i Osloveien slik:

- Utkjøring via Alf Westerns gate: 7 enheter, derav 2 av enhetene inngår inn i den nye reguleringsplanen. I tillegg er det noe trafikk fra yrkesskolen (ca. 15 P-plasser), men det er begrenset da hovedparkering har utkjøring til Harald Hardrådes gate.
- Utkjøring via Carl Platous gate: 22 enheter samt barnehage. (12 enheter er borettslagsblokk)

Krysset Alf Westerns gate x Osloveien har i dag tilknytning av 17 eneboliger i tillegg til bensinstasjon og butikklokale. Fremtidig tilknytning til denne veien blir 101 enheter i tillegg til yrkesskolen.

2 EKSISTERENDE VEGER OG TRAFIKKSITUASJON

Området ligger inntil Fv 290 (Osloveien) som er gjennomfartsveien gjennom Hønefoss. Osloveien har stor trafikk (ÅDT 14600 i følge NVDB - 2022). Tungtrafikkandel er 7%.



Figur 5 Utsnitt fra vegkart.atlas.vegvesen.no

Ringerike kommune har målt ÅDT i Sykehusbakken mars 2020 = 13172. Andel tungtrafikk av registrerte biler i perioden var 4%.

Hastighet I Osloveien er 50km/h med overgang til 40km/h ved yrkesskolen. De kommunale vegene med utkjøring via Carl Platous gate og Alf Westerns gate har fartsgrense 30 km/h.

Ut fra foreliggende håndbok N100, er det vanskelig å klassifisere Osloveien ut fra lav fartsgrense og høy ÅDT. Vegen passer ikke inn i oppgitte standardkrav.

ÅDT tilsier H3, mens hastighet tilsier L2. Stoppsikt for L2 er Ls=45m. Frisikt i foreliggende plan for yrkesskolen er 10x100m. ÅDT ut av Alf Westerns gate vil ikke overstige ÅDT=500 med nevnte tilknytning, slik at en kan benytte siktsone 6x100m.

Siktkrav for utkjøring til Osloveien bør diskuteres med vegmyndigheten men en tar utgangspunkt i samme siktkrav i lengderetning som ble krevd for yrkesskolen.

2.1 Myke trafikanter

Det er langsgående GS-veg på vestsiden og fortau på østsiden langs Osloveien fra Kvernbergsund Bru og til Dr. Åstas gate. Det er ikke fortau internt i gatene i Alf Westerns gate, Øvre- og Nedre Dahls vei samt Carl Platous gate (blandet trafikk).



Figur 6. Skolevei mellom utbyggingsområde og barneskole.

Avstand mellom utbyggingsområdet og skoleområdet på Benterud er ca. 500m. Trase går langs Eiklivegen (enveiskjørt) samt Harald Hardrådes gate hvor det er etablert fortau helt frem til skolen. Det er også mulig å komme til skolen via Bråtaveien og gjennom et boligområde i Gigstad vei. Trase via Gigstads vei som er noe mer trafikkert (næringsområde) er noe lengre og anses som mindre aktuelt å benytte.



Figur 7. Eiklivegen er enveiskjørt og med fortau



Figur 8. Kryssing /gangfelt over Eiklivegen til Harald Hardrådes gate.

Krysningssted i Eiklivegen er belyst fra begge sider av vegen. Det eneste som er å kommentere på skoleveien er søppeldunkene ved barnehagen som er plassert i siktsonen. Dette er løsbart ved at barnehagen får beskjed fra veimyndighet om å fjerne dunkene fra siktsonen. Ut fra krav i håndbok V127 (Krysningssteder for gående), så er skoleveien tilfredsstillende.

2.2 Kollektivtrafikk

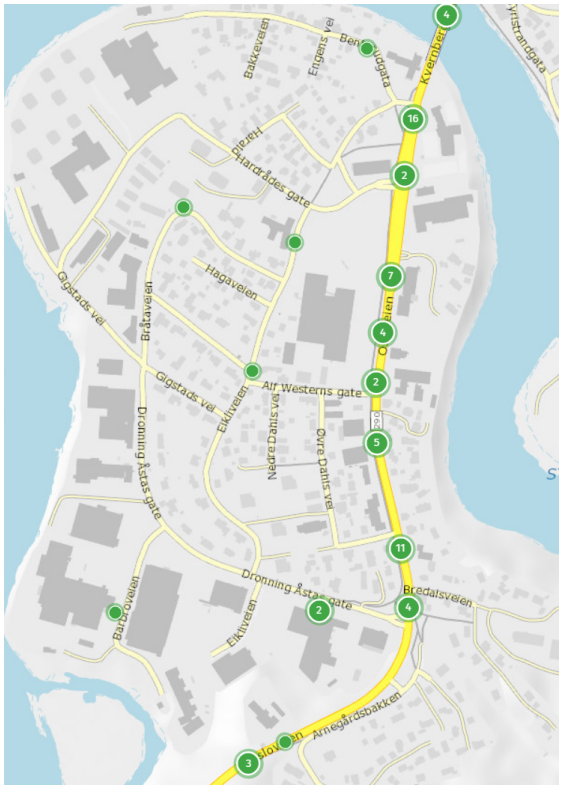
Området ligger veldig sentralt i forhold til bussanløp. Gangavstanden er ca. 170m til busstoppen i Dalsbråten som ligger nærmest og ca. 300m til busstoppen nord for området (Eikli).

Det er over 110 anløp sørover i Osloveien på hverdager. Oslobussen (linje 200) og lokalbuss 228 som går mellom Haldenjordet og Hvervenkastet har flest anløp.

Avstand til sentrum er 0,8 km, avstand til togstasjonen er ca. 1,5km.

2.3 Ulykker

Det foreligger følgende registrering av ulykker i området, jfr. NVDB.



Figur 9. Utsnitt fra NVDB, ulykker.

Vi har sett nærmere på ulykker registrert i Osloveien mellom Dr. Åstas gate og Harald Hardrådes gate. I tillegg er det sett på ulykker på de kommunale veiene i samme avgrenset område (Eiklivegen og Bråtaveien):

- Ulykker på kommunale veger skyldes kjøretøy som veltet/kjørte ut samt en møtekollisjon i krysset Eiklivegen x Alf Westerns gate den gangen det var X-kryss. Det er ikke registrert ulykker på de kommunale vegene siden 2008.
- I Osloveien skyldes størstedelen av ulykkene påkjørsel bakfra. Det er noen ulykker som skyldes kollisjon ved avkjøringer, derav en er ulykke mellom bil og sykkel.
- I Osloveien sør for utbyggingsområdet, skyldes flesteparten av ulykkene der gående er involvert, at de har krysset veg utenfor gangfelt/undergang.
- Det er registrert 5 påkjørsler av gående over gangfeltet ved yrkesskolen og Extra (tidligere REMA). Det er ikke registrert ulykker med gående her siden 2011 og det skyldes nok oppgradering av gangfelt med belysning samt opphøyd område.

Det er ikke registrert ulykker i forbindelse med myke trafikanter i de kommunale vegene innenfor Osloveien.

Utbygging av Osloveien 21/23 medfører at en avkjøring ut i Osloveien stenges. Dette øker sikkerheten for gående og syklende. Avkjøring til Motorpool beholdes.

For å redusere gjennomkjøring i Øvre Dahls vei, kan det også være et aktuelt tiltak å skilte for at det er forbud for gjennomkjøring, eventuelt etablere bom sør for utbyggingsområdet.

3 ENDRING AV STITUASJON VED OMREGULERING

3.1 Økning trafikk

Planen legger opp til en økning av antall boenheter i området med 86 stk. Dagens belastning er på 17 boligenheter samt ca. 15 parkeringsplasser ved yrkesskolen.

Dette medfører følgende endring av trafikkbildet:

VEG	Døgntrafikk (ÅDT kjt/d)		Makstime (kjt/t)	
	Før	Etter	Før	Etter
Osloveien	14600	14900	876	894
Alf Westerns gate	97	398	12	48

Prosentandel er satt til 12% i hht. håndbok V713. Det er benyttet gjennomsnittlig turproduksjon på 3,5 bilturer pr. døgn. Ettersom at området er sentrumsnært og med god beliggenhet i forhold til kollektivtrafikk, så er sannsynligheten for at turproduksjon er mindre enn dette.

Økning i ÅDT endrer ikke noe for dagens fylkesveg i forhold til dimensjoneringsklasser da ÅDT uansett overstiger 12000. For Alf Westerns gate medfører økning at det bør iht. vegvesenets håndbøker vurdere hvorvidt det skal etableres kanalisering /trafikkøy.

I et trafikksikkerhetsmessig synspunkt så er det ikke ønskelig med kanalisering av sidegater da dette medfører lengre gangfelt. I Hønengata som har tilsvarende ÅDT og sideveger med høy makstimetrafikk, ble det besluttet å ikke benytte fysisk kanalisering av sideveger. Fremtidig transportplan for Osloveien legger ikke opp til å etablere ventresvingefelt i forbindelse med trafikken mellom Alf. Westerns gate og Osloveien. Venstresvingefelt vil redusere utbyggingsarealet ytterligere ut over det som er vist i tegning C01.

3.2 Teknisk standard

Det tas ikke stilling til teknisk standard på fylkesvegen (Osloveien), da økning i ÅDT som følge av utbyggingen er marginalt ikke endrer klassifisering i tillegg til at transportutredningen legger føring på fremtidig gateprofil.

Fremtidig gateprofil medfører at krysset Alf Westerns gate x Osloveien samt området mellom ny bebyggelse og Osloveien må illustreres både med dagens gateprofil samt med fremtidig gateprofil.

Ringerike kommune har ingen vedtatt veinorm men har en under utarbeidelse. Den har satt opp følgende veg- og gateklasser som er aktuelle her:

VEGTYPE	AD2	SA2	Fortau
	Adkomstveger	Samleveg	
Merknad tilknytning	Blandet bolig, næring, skole /b.hage	Blandet bolig, næring, skole /b.hage	
Kjørebanebredde (m)	5,0	6,0	2,5
Skulder (m)	0,25	0,25	0,25
Total veibredde (m)	5,5	6,5	-
Regulert bredde	8,5	9,5	-
Tilsvare	Øvre Dahls vei	Alf Westerns gata	Langs deler av Alf W.gate

Alf Westerns gate har i dag en kjørebanebredde på ca. 6,0m. Øvre-, Nedre Dahls vei og Carl Platous gate har varierende vegbredder med et gjennomsnitt på rundt ca. 5,0m. Dette stemmer bra med tabellen ovenfor. Når det gjelder krav til fortau så setter en del kommuner krav til fortau eller GS-veg når det er flere enn 50 boliger i området. Velges dette prinsippet her, medfører det at Alf Westerns gata bør ha en fortausløsning mellom Osloveien og Øvre Dahls vei.

Det velges da 6m vegbredde for Alf Westerns gate og 5m vegbredder for øvrige kommunale veger. Vegen dimensjoneres for lastebil (L) med kjøremåte B. Deler Regulert vegbredde i Øvre Dahls vei er redusert til 8,0m pga. at en beholder avgrensning av veg mot private eiendommer på vestsiden av vegen. For å kompensere litt er vegbredden økt til 5,5 på strekningen mellom Motorpool og Alf Westerns gate. Dette skyldes at eksisterende bilforretning skal beholdes. En legger opp til adkomst fra Osloveien som ivaretar leveranser til forretningen (VT = vogntog). For å unngå rygging mot Osloveien med GS-trafikk, legges det opp til utkjøring i Øvre Dahls vei og Alf Westerns gate.

For frisiktsområder skal det være fri for sikthindring høyere enn 0,5m over hovedvegens nivå. Det er lagt til grunn samme lengde for frisikt (Ls*1,2=100m) i Osloveien som benyttet for tidligere plan for yrkesskolen. For interne veger (kommunale) benyttes Ls=45m.

3.3 Konklusjon - oppsummering

Osloveien (Fv)	Det er ikke behov for tiltak i Osloveien. Regulert løsning må hensynta fremtidig gateprofil (jfr. transportutredning), samt dagens gateprofil.
Separering av GS-trafikk.	Basert på enheter i området så er det behov for separering av GS-trafikken i Alf Westerns gate mellom Osloveien og Øvre Dahls vei.
Tiltak Alf Westerns gate	Gateprofil endres ved at det etableres fortau mellom Osloveien og Øvre Dahls vei. Vegbredde = 6,0m. Fortausbredde = 2,5 + 0,25m skulder. Området mellom Øvre Dahls vei og Eiklivegen er blindveg med liten trafikk og det er ikke tenkt videre tiltak her.
Tiltak Øvre Dahls vei.	Vegbredde på 5,5m langs utbyggingsområdet pga. utkjøring av større biler fra næringseiendom. Det må vurderes oppgradering av kjørefelt langs med det nye regulerte området i forhold til nye avkjøringer.

Dimensjonering boligveger.	For interne veger er dimensjoneringskrav for lastebil, jfr. krav til HRA og brannvesenet. Det er tilfredsstillende med kjøremåte B pga. lav trafikk.
Vurdere behov for utbedring av GS-kryssing.	Dersom krav i N100 er ivaretatt så er også trafikksikkerhetskrav tilkjørende ivaretatt. Utforming av eksisterende avkjøring med trafikk til/fra bilforretningen bør oppgraderes slik at det er godt synlig skille mot GS-trafikken
Frisikt må sjekkes i forhold til eksisterende beplantning/gjerder.	Dette gjelder skoleveien og krysset Eiklivegen og Harald Hardrådes gate. Tiltak bør gjøres uavhengig av denne reguleringsplan. Kommunen kunne med fordel her etablert et grøntområde i aktuell trekant ved krysset.

Se for øvrig tegning C01 som viser geometrisk plan for vegsystemet rundt kvartalet i forhold til fremtidig gatetverrsnitt for Osloveien.

Valgt samme frisikt som naboplan (bør disk. med vegmyndigheten).

Tilpasning til eksisterende gatetverrsnitt i Osloveien.

Eksisterende avkjøring stenges..

Eksisterende avkjøring beholdes.

Alf Westerns gate

Fortau

Osloveien

Elkliveien

Nedre Dahls vei

Øvre Dahls vei

Avkjøring endres

Kurve for VT

Stengt

Frisikt 6x83

Frisikt 6x100

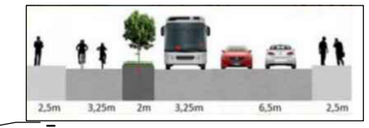
Kjørefelt

Grøntrabatt

Sykkelfelt

Merknad:

Fremtidig gateprofil Osloveien.



Eiendomsgrense

Rev.	Dato	Revideringen gjelder	Nr.	Saksb.	Sidem.k.	Oppdr.a.

Osloveien 23 AS

REGULERINGSPLAN FOR OSLOVEIEN 23

VEGPLAN

Tegnet av	dosk
Saksbehandler	
Sidemannskontr.	
Oppdragsansvarlig	dosk
Fag	
Målestokk	1:500 (A1)
Dato	16.05.2023
Oppdragsnr.	A224023
Status	REGULERINGSPLAN
Tegning nr.	C01
Rev.	

COWI

Filnavn: O:\A220000\A224023\01-DWG\xy_C.dwg Xref: T_Kart_DEK.dwg T_Kart01.dwg A_Tittelfelt.dwg T_LARK.dwg T_qeom01.dwg
Format: A1
Plot: DOSK 16.05.2023 11:16:43