



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN

Vedtak



Prosjekt: E16-Fv290 Hønefoss - Sykehuset

Plan-ID: 3007_454
Kommune: Ringerike

Drift og vedlikehold
Drammen kontorsted
10.9.2020

Innhold

1 Sammendrag	3
2 Innledning	4
3 Planområdet og eiendommer som omfattes	8
3.1 Planområdet	8
3.2 Eiendommer som omfattes av planarbeidet.....	9
4 Planstatus og overordnede føringer	10
4.1 Nasjonal transportplan	10
4.2 Målsetting med planarbeidet.....	10
4.3 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	10
4.4 Planprosess og medvirkning	13
4.5 Regionale planer, Kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner, reguleringsplaner ...	14
5 Hovedutfordringer i planområdet.....	16
6 Mulighetsvurderinger.....	17
8 Beskrivelse av planområdet og planløsning, virkning av planforslaget, avbøtende tiltak og hva som ikke blir løst	18
8.1 Eksisterende situasjon	18
8.2 Beskrivelse av planforslaget	19
8.3 Trafikkforhold	21
8.3.1 Eksisterende trafikkforhold	21
8.3.2 Beskrivelse av planforslaget.....	21
8.3.3 Virkning av planforslaget (framkommelighet for alle grupper)	21
8.4 Konstruksjoner	22
8.5 Universell utforming	22
8.6 Landskapsbilde.....	23
8.6.1 Dagens situasjon.....	23
8.6.2 Konsekvenser av tiltaket.....	24
8.7 Friluftsliv/by- og bygdeliv	25
8.7.1 Dagens situasjon.....	25
8.7.2 Konsekvenser av tiltaket.....	25
8.8 Naturmangfold	26
8.9 Kulturarv	27
8.10 Naturressurser.....	28
8.11 Geologi og grunnforhold	28
8.12 Naboskap	28

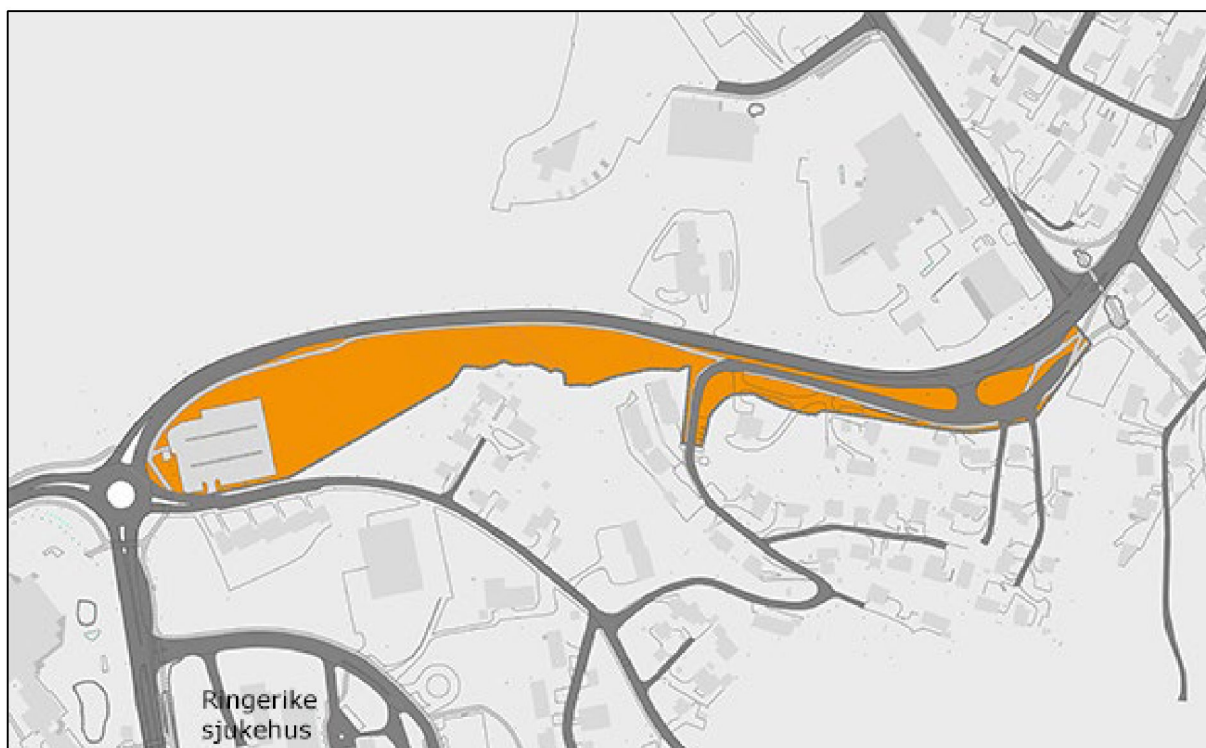
8.13 Barn og unge	29
8.14 Støy	30
8.16 Byggegrenser.....	31
8.17 Massehåndtering	31
8.18 Fravik fra vegnormalene	31
8.20 Teknisk infrastruktur	31
8.22 Klimagassutslipp	32
9 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse.....	33
9.1 Konklusjon	35
11 Gjennomføring av forslag til plan.....	35
11.1 Framdrift og finansiering	35
11.4 Trafikkavvikling i anleggsperioden.....	35
11.5 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)	36
11.6 Ytre miljø	36
12 Sammendrag av innspill og merknader	37
Merknader til varsel om planoppstart.....	37
12.1 Berit Strømbråten Marka.....	37
12.2 Ole Haakon Opperud	38
12.3 Brakar AS	39
12.4 Fylkesmannen i Oslo og Viken	40
12.5 Buskerud fylkeskommune	41
Merknader til høring og offentlig ettersyn.....	42
12.6 Berit Strømbråten Marka.....	42
12.7 Fylkesmannen i Oslo og Viken	43
12.8 Kommuneoverlegen i Ringerike kommune.....	44
12.9 Viken fylkeskommune	51
12.10 Ringerike kommune	53
13 Vedlegg	53

1 Sammendrag

Statens vegvesen har laget reguleringsplan for sykkelveg med fortau langs Fylkesveg 290, tidligere FV.35 Osloveien. Planområdet omfatter strekningen mellom Arnegårdsbakken og rundkjøringen mellom fylkesvegen og E16.

Fv.290 har høy trafikkmengde, og stort potensiale for økt sykkeltrafikk, men mangelfull tilrettelegging i dagens situasjon. Den aktuelle strekningen har høy stigningsprosent, og ligger i sidebratt terreng.

Opprinnelig plan-id for reguleringsplanen var 0605_454. Etter at Ringerike kommune fikk nytt er dette endret til 3007_454. I dokumentet er det gamle kommunenummeret brukt i forskjellige sammenhenger.



Planområdet for reguleringsplanen.

2 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3–7 har Statens vegvesen i samarbeid med Ringerike kommune, utarbeidet detaljreguleringsplan for «E16 – Fv290 (FV35) Hønefoss – Sykehuset».

Hva er en detaljregulering?

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse.

Detaljregulering skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Formålet med en detaljregulering er derfor å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planområdet skal utnyttes eller vernes. Detaljreguleringen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart
- Reguleringsbestemmelser
- Planbeskrivelse, dette dokumentet.
- Vedlegg, tegninger, og rapporter.

Hensikten med planen er å regulere en gang og sykkelvei langs fv.290 Osloveien mellom Arnegårdsbakken og rundkjøringen mellom fv.290 og E16. Målet for prosjektet er å bedre trafikksikkerheten og fremkommelighet for gående og syklende langs fv. 290 mellom Hønefoss sentrum og Hvervenkastet. Denne strekningen inngår i E16-ruten for sykkel.

Statens vegvesen har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter mottar Ringerike kommune planbeskrivelse, plankart og reguleringsbestemmelser til politisk sluttbehandling.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i Ringerikes blad i forbindelse med varsling i mars 2019.



BUSKERUD
FYLKESKOMMUNE



Statens vegvesen

Buskerud fylkeskommune har ansvaret for fylkesvegene, avgjør hvilke prosjekter som skal gjennomføres hvert år og gir politiske føringer for utvikling av fylkesvegene. Det er Statens vegvesen som normalt planlegger, bygger, drifter og vedlikeholder fylkesvegene på vegne av fylkeskommunen.

E16 x fv35 GS Hønefoss-Sykehuset

Varsel om oppstart av reguleringsplan



Statens vegvesen har fått i oppdrag å utarbeide reguleringsplan for gang og sykkelvei langs fylkesvei 35, Osloveien, fra Ringerike sykehus i retning Hønefoss sentrum.

Beskrivelse av prosjektet:

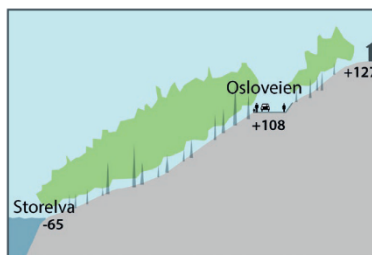
Målet for prosjektet er å bedre trafikksikkerheten for gående og syklende langs fv. 35 mellom Hønefoss sentrum og Hvervenkastet. Denne strekningen inngår i E16 ruten for sykkel, og prosjektet ligger inne i handlingsprogrammet for riksveg. Gang og sykkelveien vil erstatte dagens fortau langs Osloveien, og strekke seg fra Rundkjøringen mellom E16, Arnegårdsveien, og Osloveien til krysset mellom Osloveien og Arnegårdsbakken. En strekning på en halv kilometer. Området er sidebratt, og Osloveien har et stigningsforhold på 5-6%. Som del av prosjektet vil det være behov for å gjøre endringer på Arnegårdsbakken nær fv35 Osloveien.

Behov for undersøkelser:

Underveis i planarbeidet kan det bli utført oppmålingsarbeider, kulturminne- og grunnundersøkelser. Oppmålingsarbeidene er hjemlet i Matrikellova av 17. juni 2005 § 41. Vi ber om at grunneiere med leietakere informerer sine leietakere om reguleringsplanarbeidet.

Frist for merknader:

Vi ber om at dere sender synspunkt, innspill eller andre relevante opplysninger til oss innen **26.04.2019**. Send det til oss skriftlig med post til: *Statens vegvesen Region sør, postboks 723 Stoa, 4808 Arendal*, eller med e-post til: firmapost-sor@vegvesen.no. Innspillene må merkes med «E16 x fv35 GS Hønefoss-Sykehuset»



Aktuelt regelverk:

Dette varselet er sendt ut i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-8. Planen blir utarbeidet i samsvar med plan- og bygningsloven §§ 12-3 og 3-7.

Har du spørsmål om prosjektet kan du ta kontakt med: Prosjektleder Sigurd Velken på telefon 45 40 17 21, e-post: sigurd.velken@vegvesen.no
Planleggingsleder Simen Haga på telefon 402 43 350, e-post: simen.aas-torp.haga@vegvesen.no.

Informasjon om prosjektet finner du på:


www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekteribuskerud


Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte.

Planforslaget ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 29.5. – 3.8.2020 på følgende steder:

- Ringerike kommune, servicetorget, rådhuset Osloveien 1, 3511 Hønefoss
- Internett: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/fv290osloveien>

Varsel om offentlig ettersyn ble kunngjort i Ringerikes blad 2.juni.2020. Grunneiere og rettighetshavere fikk skriftlig melding om dette. Planforslaget ble samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

Statens vegvesen



Reguleringsplan til offentlig ettersyn

E16–fv. 290 Hønefoss–Sykehusetvegvesen.no

Statens vegvesen har lagt ut forslag til reguleringsplan for «E16–fv. 290 Hønefoss–Sykehuset» til offentlig ettersyn i henhold til plan- og bygningsloven §12.10. Reguleringsplanen vil ligge ute til offentlig ettersyn til 3. august 2020.

Reguleringsplanene behandles etter § 3-7 i plan- og bygningsloven. Det betyr at Statens vegvesen utarbeider og legger reguleringsplanen ut til offentlig ettersyn, mens kommunene sluttbehandler og vedtar planen.

Prosjektet har følgende hovedmål:

- Bedre den totale trafiksikkerheten på strekningen.
- Bedre fremkommeligheten for gående og syklende på strekningen.

Planprosess og medvirkning
For å redusere smitterisiko gjennomføres medvirkning som videomøter. Ønske om videomøte meldes til planleggingsleder innen 24. juni 2020. Videomøter vil bli gjennomført 25. og 26. juni 2020.

Dersom det er ønske om befaring i planområdet vil dette kunne gjennomføres i juni måned så lenge de gjeldene føringer for smittevern følges. Ønske om befaring rettes til planleggingsleder.

Erverv av grunn
Bygging av prosjektet vil kreve erverv av grunn. Arbeider med grunnerverv starter normalt når reguleringsplan er vedtatt. Det er vedtatt reguleringsplan som gir hjemmel for å gjennomføre grunnerverv.

Plandokumentene er tilgjengelige på følgende steder:
Nettsiden til statens vegvesen:
<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/fv290osloveien>
Plandokumentene er også tilgjengelige på nettsiden til Ringerike kommune
Kontakt planleggingsleder dersom plandokumentene ønskes tilsendt per post.

Merknader til planene sendes skriftlig innen 3. august 2020 til:
Statens vegvesen, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 LILLEHAMMER
eller firmapost@vegvesen.no. Merknader merkes med: «Fv.290 Osloveien»

Har du spørsmål til planforslaget kan du ta kontakt med:
Prosjektleder Øystein Rune Tandberg, tlf: 911 39 536,
e-postadresse: oystein.tandberg@vegvesen.no
Planleggingsleder Simen Aastorp Haga, tlf: 930 38 543
e-postadresse: simen.aastorp.haga@vegvesen.no

Statens vegvesen mottok fem merknader til varsel om planoppstart, og fire skriftlige merknader til planforslaget i høringsperioden. I høringsperioden tok to personer kontakt med planleggingsleder på telefon.

Merknadene er svart ut av Statens vegvesen, og merknader med tilhørende svar er vedlagt i planbeskrivelsen i kapittel 12.

Med bakgrunn i merknad fra Ringerike kommune er det gjort en justering av planforslaget før dette sendes kommunen for politisk behandling. Justeringen som er utført er en reduksjon av planområdet for å unngå overlapp med tilstøtende planarbeid.

Kommunens vedtak kan påklages til Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) iht. Plan- og bygningslovens § 12-12. KMD har delegert myndigheten til å avgjøre klagesakene til fylkesmannen. Kommunen behandler klagesaken før den oversendes fylkesmannen.

Eventuell klage sendes til kommunen.

Kontaktperson i Ringerike kommune:

Ole Einar Gulbrandsen, tlf. 94 15 90 25

e-post: Ole.Einar.Gulbrandsen@ringerike.kommune.no

Kontaktperson i Statens vegvesen:

Prosjektleder

Øystein Tandberg: tlf. 911 39 536

e-post: oystein.tandberg@vegvesen.no

Planleggingsleder

Simen Haga, tlf. 93 03 85 43

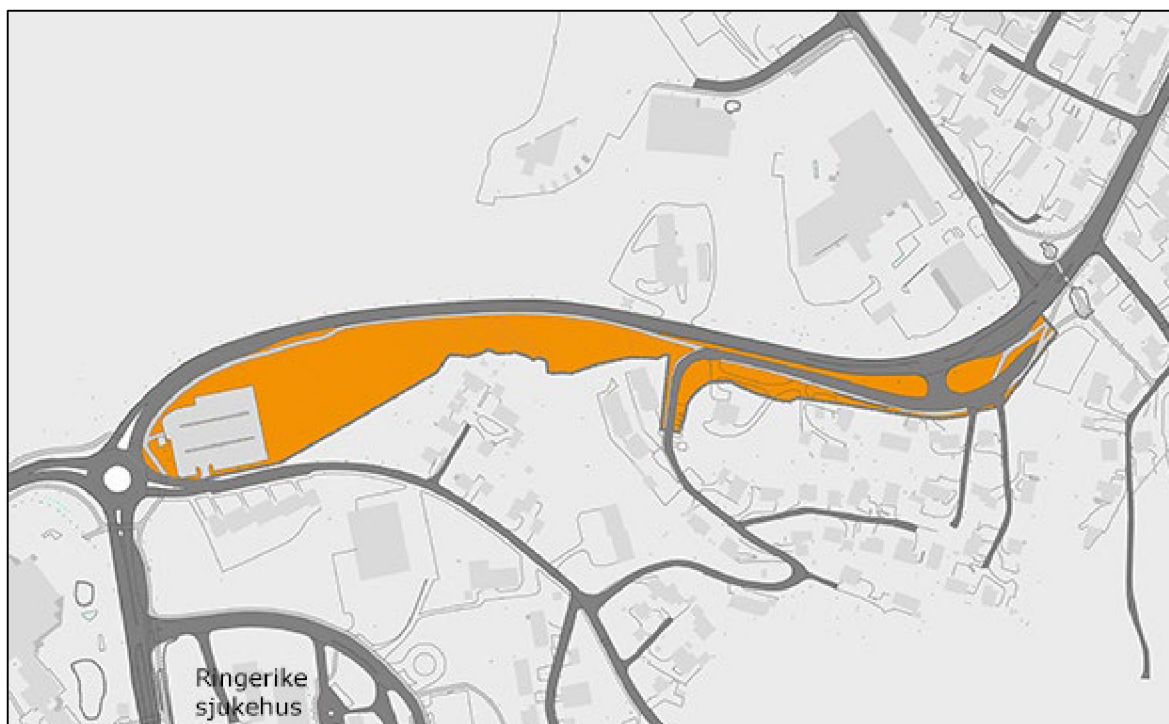
e-post: simhag@vegvesen.no

3 Planområdet og eiendommer som omfattes

3.1 Planområdet

Planområdet omfatter Fv290 Osloveien, sør for Hønefoss sentrum. Strekingen er en viktig kobling mellom Hønefoss sentrum og Hvervenmoen og Ringerike sykehus.





Varslet planområde.

3.2 Eiendommer som omfattes av planarbeidet

Tabell med gårds- og bruksnummer for eiendommer som berøres av planforslaget.

Gårdsnummer	Bruksnummer
44	48
1035	1
44	12
44	98
44	19
38	25
38	60
38	100
38	62
38	82
44	13
37	29

4 Planstatus og overordnede føringer

4.1 Nasjonal transportplan

Tiltaket er et riksvegprosjekt på fylkesveg. Tiltaket skal derfor finansieres med riksvegmidler.

«Målet for prosjektet er å bedre trafikksikkerheten for gående og syklende langs fylkesveg 35 mellom sentrum og Hvervenkastet. Denne strekningen inngår i E16 ruten for sykkel. Det er viktig at steder hvor man møter mye lokal trafikk av myke trafikanter, har en god standard for riksveggruten. Riksveggruten er en rute for gjennomgangstrafikk, men det er viktig å huske på at den her blir påvirket av den lokale trafikken i området.»

4.2 Målsetting med planarbeidet

Samfunns mål

Tiltaket skal legge til rette for gange og sykkeltrafikk mellom Hønefoss sentrum og Hvervenkastet. Løsningen skal være trafikksikker og bidra til økt sykling og gange, og bidra til at trafikkvekst i Hønefoss by ikke fører til økt bruk av privatbil.

Effekt mål

Denne strekningen er en viktig strekning som forbinder Hønefoss med næringsområder mv. på Hvervenkastet. Strekningen har bare smalt fortau opp bakken til Hvervenkastet og har ellers noe usammenhengende gs-veg.

Området er vanskelig slik at det bør vurderes flere alternativ for framføring eksempelvis langs Osloveien.

Resultat mål

Utarbeide reguleringsplan for å sikre god framkommelighet og trafikksikkerhet for gående og syklende på langs av strekningen på en kostnadseffektiv måte.

Resultatmålene skal sikre at prosjektet utføres på en sikker og miljøvennlig måte, innenfor kostnadsramma, til rett tid og med rett kvalitet.

4.3 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Reguleringsplaner som alltid skal konsekvensutredes er listet opp i forskriftens vedlegg 1. Vedlegg 1, pkt. 7 omtaler planlegging av veger:

- Motorveier og andre avkjørselsfrie veier som er forbeholdt motorisert trafikk
- Anlegg av ny vei med minst fire kjørefelt eller utbedring og/eller utvidelse av en eksisterende vei som har to kjørefelt slik at den får minst fire kjørefelt, dersom en slik vei har en lengde på minst 10 km
- Andre vegtiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr.

Reguleringsplan for gang og sykkelvei E16 – Fv290(35) Hønefoss – sykehuset slår ikke inn på de ovennevnte punktene, og evt. KU – plikt må vurderes etter andre innslagskriterier.

For å vurdere om reguleringsplanen kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn og dermed utløser KU-plikt, må egenskaper ved planen samt lokalisering og påvirkning av omgivelsene vurderes. Tabellen er en vurdering av punktene fra kapittel 3 – §10 Kriterier for vurdering av om en plan eller tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Egenskaper ved planen eller tiltaket	
a) størrelse, planområde og utforming	Planområdet omfatter en strekning på 550 meter der det skal bygges gang og sykkelvei parallelt med dagens fylkesveg. Tiltaket berører fylkesveiens sideareal, og påvirker omkringliggende områder og omgivelser i liten grad. Ikke KU.
b) bruken av naturressurser, særlig arealer, jord, mineralressurser, vann og biologiske ressurser	Prosjektet er et miljøtiltak. Tiltaket berører ikke naturressurser. Ikke KU
c) avfallsproduksjon og utslipp	Tiltaket vil i liten grad medføre avfall som overskuddsmasser som ikke kan gjenbrukes i anlegget, eller på annen måte. Tiltaket har som mål å øke andelen gående og syklende og i så måte bidra til å redusere utslipp. Ikke KU.
d) risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer. Lokalisering og påvirkning på omgivelsene omfatter en vurdering av om planen eller tiltaket kan medføre eller komme i konflikt med:	Det er et lite tiltak som er vurdert å ikke ha potensiale for større ulykkeshendelser. Tiltaket ligger i nærhet til sykehus og brannstasjon, og deres fremkommelighet ved utrykning må sikres. Dette er vurdert som løsbart gjennom normal arbeidsvarsling og trafikkavvikling i anleggsfasen. Ikke KU.
Lokalisering og påvirkning på omgivelsene omfatter en vurdering av om planen eller tiltaket kan medføre eller komme i konflikt med:	
a) verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V eller markaloven § 11, utvalgte naturtyper (naturmangfoldloven kapittel VI), prioriterte arter, vernede vassdrag, nasjonale laksefjorder og laksevassdrag, objekter, områder og kulturmiljø fredet etter kulturminneloven	Tiltaket påvirker ingen vernede områder, naturtyper eller arter, eller vassdrag. Ikke KU.
b) truede arter eller naturtyper, verdifulle landskap, verdifulle kulturminner og kulturmiljøer, nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser, områder med stor	Det er ingen truede arter i planområdet. Ikke KU.

betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift og områder som er særlig viktige for friluftsliv	
c) statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser eller regionale planbestemmelser gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 eller rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77.	Planen bygger opp under statlige mål om tilrettelegging for gående og syklende. Ikke KU.
d) større omdisponering av områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsmål, samt reindrift eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet	Planen berører ingen LNFR-områder. Ikke KU.
e) økt belastning i områder der fastsatte miljøkvalitetsstandarder er overskredet	Tiltaket er et miljøtiltak. Tiltaket medfører ikke økning i biltrafikk, og er vurdert å ikke medføre økt støybelastning. Ikke KU.
f) konsekvenser for befolkningens helse, for eksempel som følge av vann- eller luftforurensning	Tiltaket er et miljøtiltak, og har til hensikt å redusere antall reiser med bil og overføre reisene til gang og sykkel. Færre bilreiser bidrar til bedret lokal luftkvalitet. Ikke KU.
g) vesentlig forurensning eller klimagassutslipp	Tiltaket vil ikke medføre økte klimagassutslipp. Ikke KU.
h) risiko for alvorlige ulykker som en følge av naturfarer som ras, skred eller flom. I vurderingen av om planen eller tiltaket kan få vesentlige virkninger og følgelig skal konsekvensutredes, skal det ses hen til virkningenes intensitet og kompleksitet, sannsynlighet for at virkningene inntreffer og når de inntreffer, varighet, hyppighet og mulighet for å reversere eller begrense dem, om virkningene strekker seg over landegrensene, samt samlede virkninger av forslaget til plan eller tiltak og andre eksisterende, godkjente eller planlagte planer eller tiltak.	Stabile grunnforhold. Ikke flomutsatt. Ikke KU.

Egenskaper ved virkningen	
<ul style="list-style-type: none"> – Virkningenes intensitet og kompleksitet – Sannsynlighet for at virkningene inntreffer og når de inntreffer Varighet og hyppighet – Mulighet for å begrense eller reversere virkningene – Om virkningene strekker seg over landegrensene – Samlede virkninger av forslaget til plan eller tiltak og andre eksisterende, godkjente eller planlagte planer eller tiltak 	<p>Sammenlignet med en videreføring av dagens situasjon medfører planen små miljøvirkninger, slik punktene over gjør rede for.</p> <p>Tiltaket vil ikke legge til rette for ny virksomhet som representerer problematiske framtidige tilleggs- virkninger for miljøtemaene. Konfliktnivået ved realisering av tiltaket vurderes som lite, og berører i liten grad særlig sjeldne/viktige forekomster. På denne bakgrunn kan det heller ikke være en vesentlig samlet belastning for miljøtemaer som arter, naturtyper og økosystemer.</p>

Konklusjon:

Statens vegvesen, som forslagstiller, har vurdert om reguleringsplanen utløser krav om konsekvensutredning. Planen faller ikke inn under planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes. Den viktige vurderingen blir dermed om planen medfører vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og utløser krav om KU på dette grunnlaget.

Vurderingene er basert på eksisterende kunnskap om planområdet, og dette er styrket ved egne faglige vurderinger. En flerfaglig gjennomgang som favner alle relevante tema iht. forskriften tilsier at planen/tiltaket ikke medfører vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og at den derfor ikke skal konsekvensutredes. Vurderingen er dokumentert i tabell over.

4.4 Planprosess og medvirkning

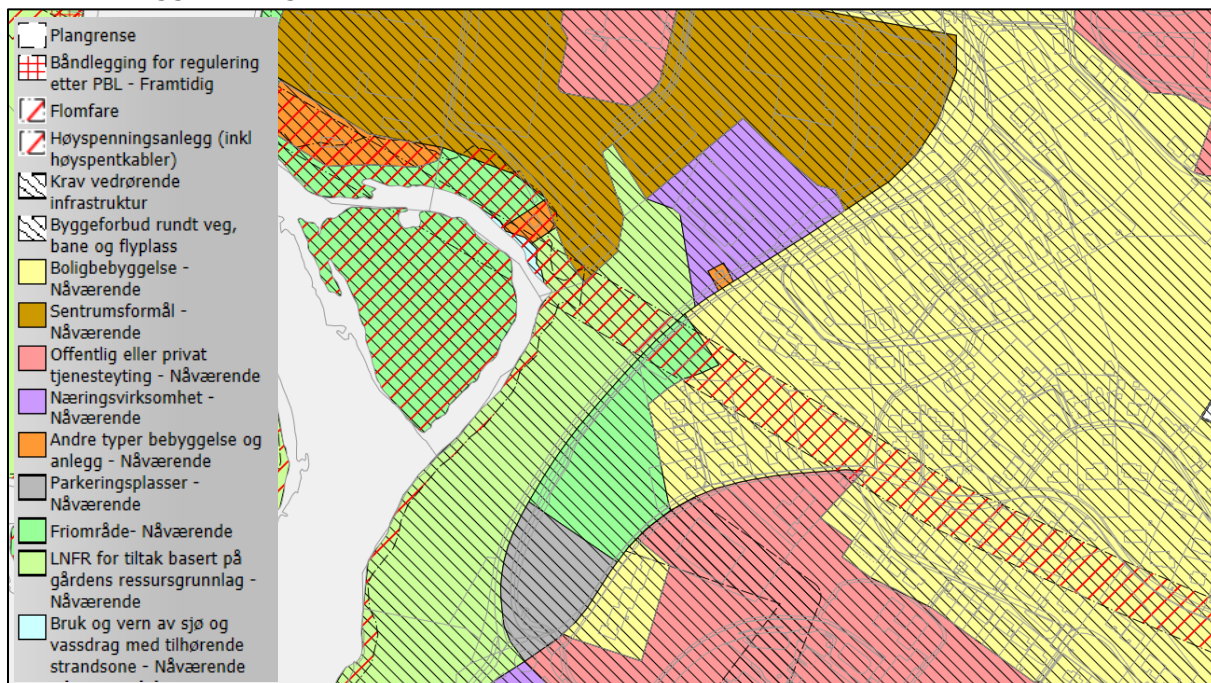
I planperioden frem til høring og offentlig ettersyn har Statens vegvesen hatt et godt samarbeid med Ringerike kommune. Det har ikke blitt avholdt møter eller befaringer med berørte parter og grunneiere.

For å redusere smitterisiko gjennomføres medvirkning i høringsperioden som videomøter. Ønske om videomøte meldes til planleggingsleder innen 24. juni 2020. Videomøter vil bli gjennomført 25. og 26. juni 2020.

Dersom det er ønske om befaring i planområdet vil dette kunne gjennomføres i juni måned så lenge de gjeldene føringer for smittevern følges. Ønske om befaring rettes til planleggingsleder.

4.5 Regionale planer, Kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner, reguleringsplaner

Kommuneplanens arealdel 2019–2030 (plan ID 060505092019) med ikrafttredelsesdato 5.9.2019 legger føringer for arealbruken i planområdet,

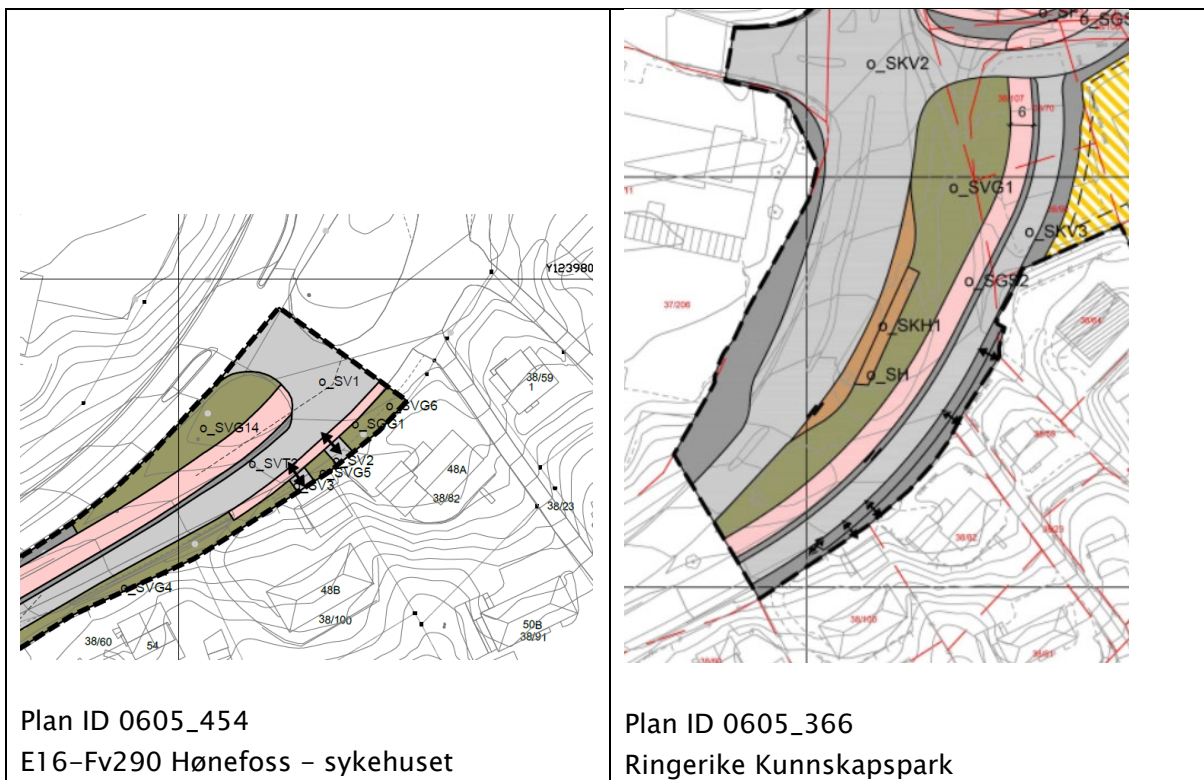


Reguleringsplanen vil tilstøte eller erstatte deler av følgende planer:

Plannavn	Plan ID	Ikrafttredelsesdato
Hvervenmoen	347-01	2017-03-16
Pendlerparkering Hvervenkastet	357	2012-12-13
Eikli sør næringsområde	447	2018-10-11
Ringerike sykehus	107	1976-11-25
Trøgstad	33	1958-12-22
Lia ved Arnegård	17	1955-5-27
Osloveien – Dompidal	102	1975-8-11
Kunnskapsparken Ringerike	366	Planforslag

Områderegulering for Ringerike Kunnskapspark plan ID 0605_366 er under utarbeidelse, og overlapper med Statens vegvesen planforslag ved avkjøringen fra Fv.290 til Arnegårdsbakken. Da dette er en områderegulering, og Statens vegvesens planforslag er en detaljregulering valgte Vegvesenet sammen med Ringerike kommune å la de to planen ha forskjellig løsning i kryssområdet.

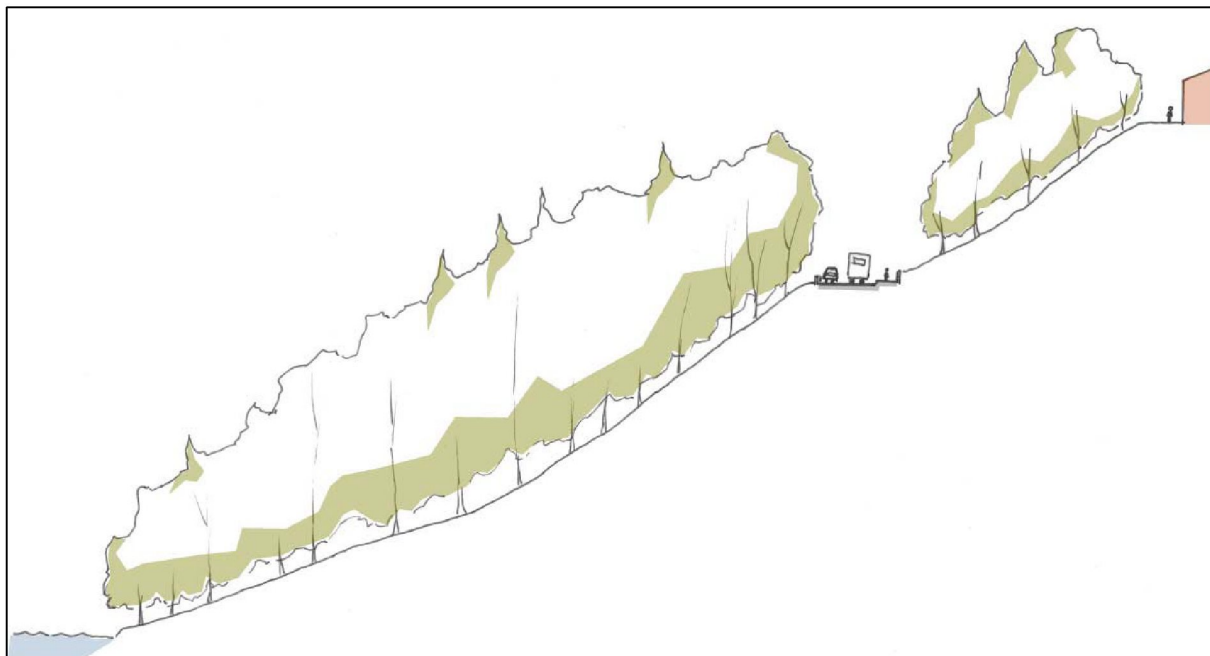
Områdereguleringen for Ringerike Kunnskapspark legger om vegsystemet, slik at dagens kryss mellom Arnegårdsbakken og fv.290 stenges, og Arnegårdsbakken ledes ut til nytt kryss, mens vegvesenets plan avsluttes i dagens kryssområdet og kan realiseres uten større omlegging av krysset mellom fv.290, Dronning Åstas gate, og Bredalsveien.



Etter høringsperioden er planområdet for Plan ID 3007_454 E16-Fv290 Hønefoss – sykehuset tilpasset Plan ID 3007_366 Ringerike Kunnskapspark slik at det ikke er overlapp mellom de til planene.

5 Hovedutfordringer i planområdet

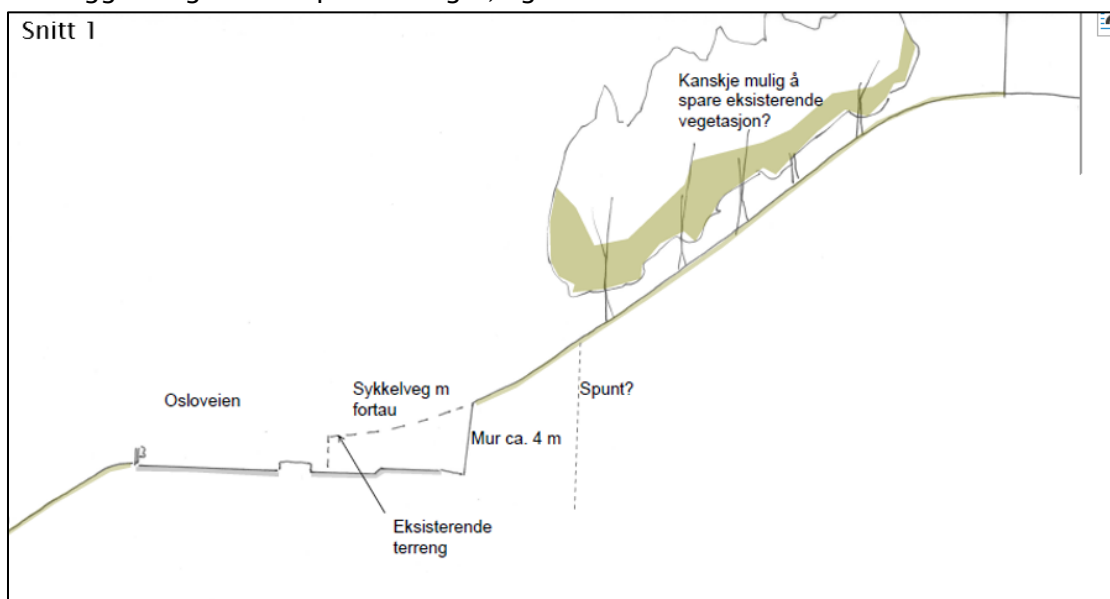
I dagens situasjon er det et fortau langs Osloveien, men ingen tilrettelegging for syklende. På grunn av fylkesveiens stigning og at området er sidebratt er det vanskelig å etablere tilbud for gående og syklende uten store inngrep i sideterrenget.



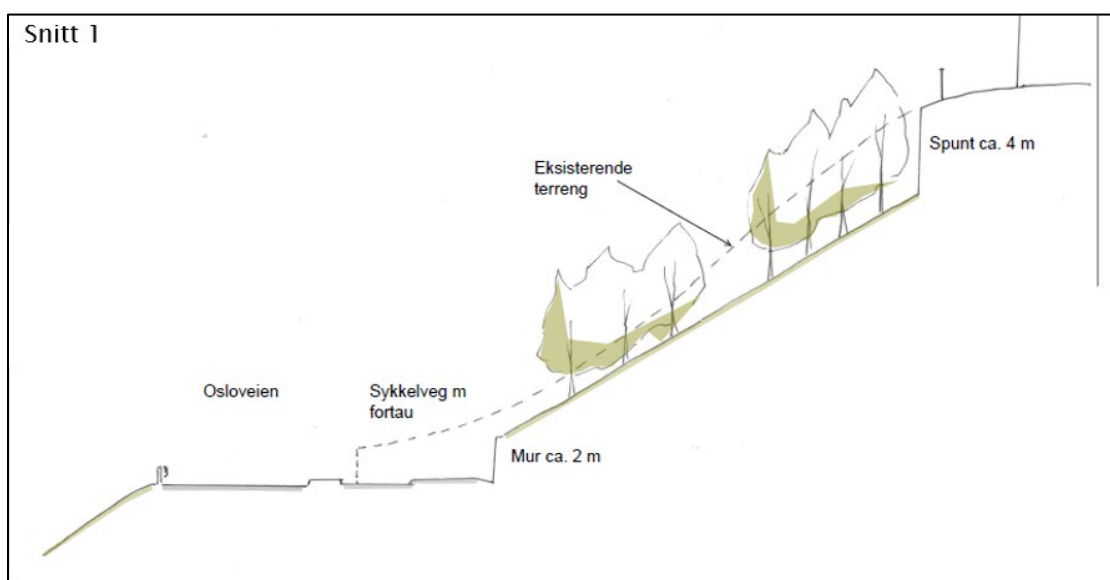
6 Mulighetsvurderinger

I 2018 ble det utarbeidet et forprosjekt av statens vegvesen. Det ble vurdert om gang og sykkelanlegg kunne etableres frikoblet fra fylkesvegen. Dette ble på grunn av stigningsforhold vurdert som ikke aktuelt.

Det ble etter dette sett på alternative måter å etablere sykkelvei med fortau langs og på samme nivå som Osloveien. Disse alternativene ble vurdert som mindre gode enn løsningen som ligger til grunn for planforslaget, og forkastet.



Mur og spunt i kombinasjon, med mulighet for å unngå store inngrep i skråningen øst for Osloveien.



Mur og spunt i kombinasjon, med store inngrep i skråningen øst for Osloveien.

8 Beskrivelse av planområdet og planløsning, virkning av planforslaget, avbøtende tiltak og hva som ikke blir løst

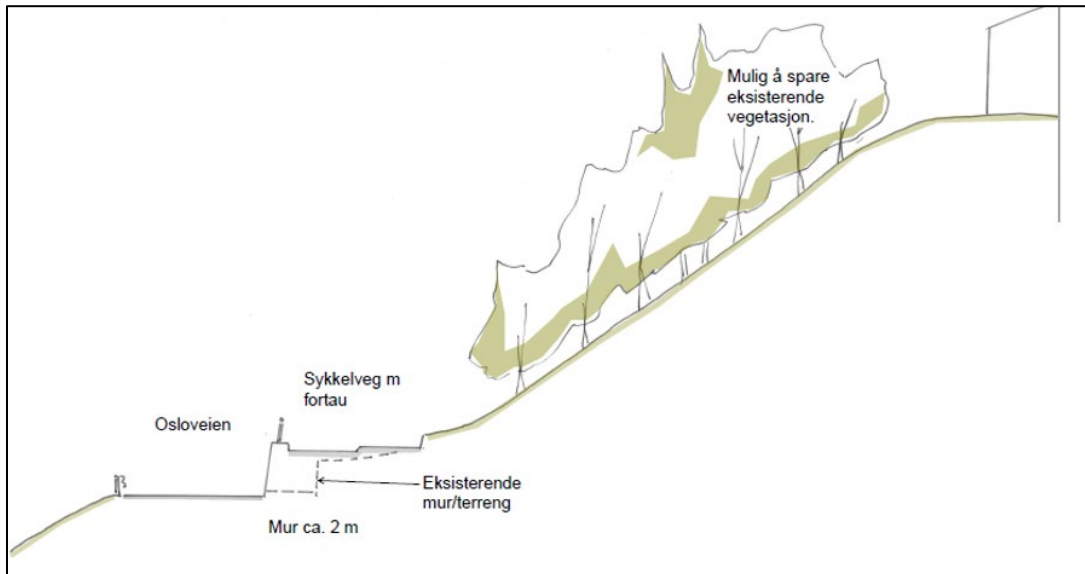
8.1 Eksisterende situasjon

I dagens situasjon er det eneste tilbudet for myketrafikanter et fortau langs Osloveien. Osloveien ligger i et sidebratt terreng. Strekningen er belyst. Osloveien har høy trafikkmengde, ÅDT på 14 600 kjøretøy i døgnet.

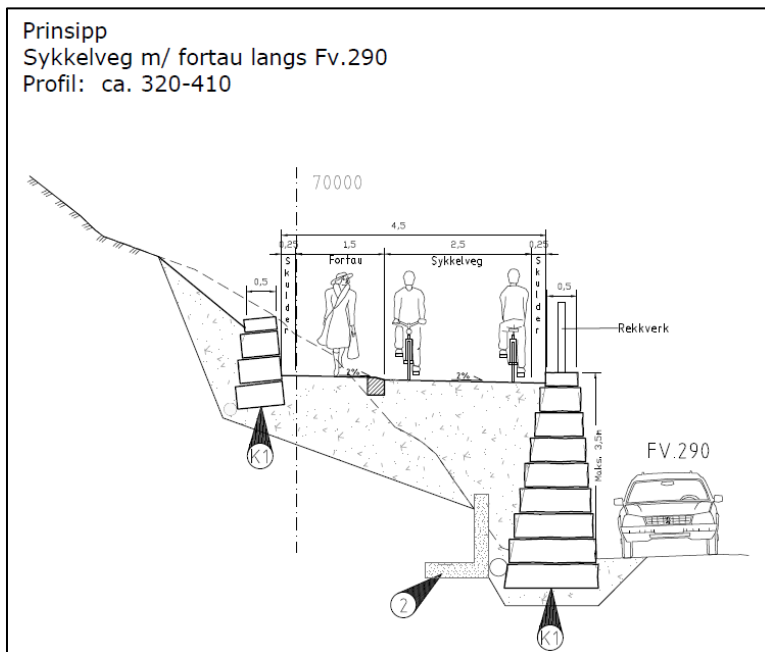


Dagens mur langs fv.290 sett fra sør.

8.2 Beskrivelse av planforslaget



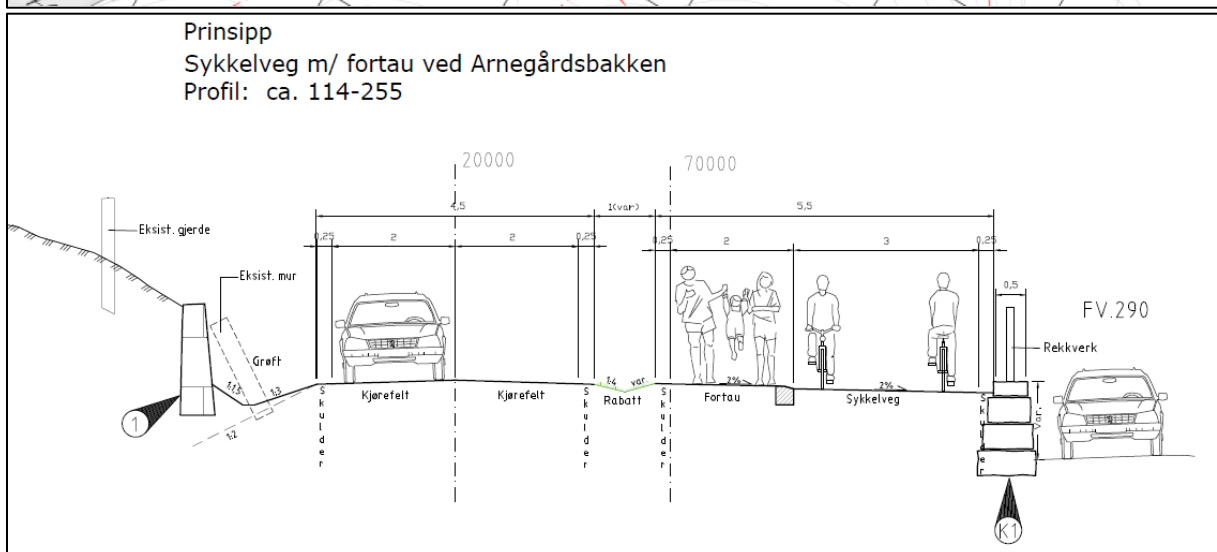
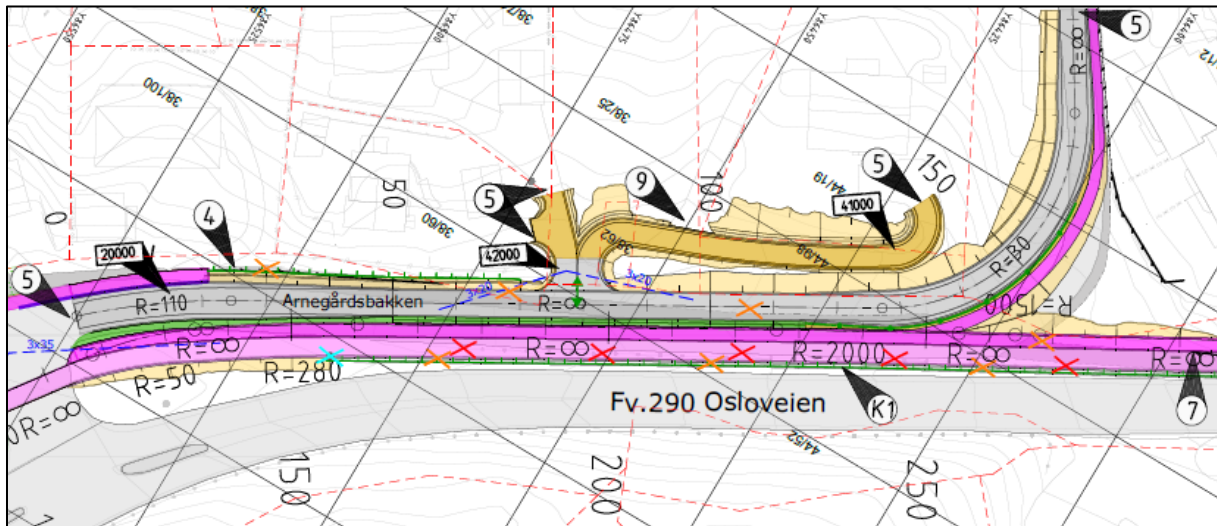
For å kunne etablere sykkelvei med fortau lang Osloveien uten store inngrep i skråningen øst for fylkesveien ble løsningen som forslås å heve sykkelvei med fortau opp på et høyere nivå i terrenget enn fylkesveien. Dette forutsetter mur langs Osloveien, men muliggjør å redusere terrenginngrepet til et minimum, og samtidig fordele stigningen opp bakken ved å starte stigningen lenger nord enn hva situasjonen er for Fylkesveien.



Løsningen forutsetter en sideforskyvning av Arnegårdsbakken. Dette medfører at Arnegårdsbakken bygges om og heves opp i terrenget i kombinasjon med sykkelvei med fortau. Dette bedrer blant annet stigningen opp Arnegårdsbakken, men medfører behov for erverv av arealer som i dag er i privat eie, og tilpasning av eksisterende private avkjørsler. En avkjørsel til gårds og bruksnummer 44/19 foreslås stengt da den kan erstattes.



Bilde fra vegmodell som viser eksisterende og prosjektert løsning for Arnegårdsbakken



Utsnitt fra tegninger i tegningsheftet.

Uforutsette forhold som for eksempel grunnforhold eller mangler i kartgrunnlaget, kan føre til at areal som skal disponeres til vegformål etter anlegget avviker noe fra vedtatt formålsgrense. Matrikkelloven åpner for at nye eiendomsgrenser kan avvike noe fra tillatelse/planens formålsgrense for å oppnå en tjenlig grense ut ifra forholdene i terrenget, men at avviket ikke bør overskride matrikkellovens skranker for grensejustering.

3 Virkning av planforslaget

Planforslaget muliggjør etablering av sykkelvei med fortau, som er en stor forbedring av dagens situasjon, og bygger opp under målet at flere skal velge å sykle og gå fremfor å kjøre bil.

4 Avbøtende tiltak

Løsningen som er valgt er i seg selv et avbøtende tiltak. Den medfører minst inngrep i terrenget sett opp imot alternativer som har vært vurdert.

5 Hva som ikke blir løst

Universell utforming er ikke mulig å oppnå på grunn av topografien i området. Tiltaket er utformet for å gi lavest mulig stigningprosent på sykkelveien med fortau, men universell utforming har ikke vært oppnåelig.

8.3 Trafikkforhold

8.3.1 Eksisterende trafikkforhold

Fylkesveg 290, tidligere 35, har i dagens situasjon ÅDT på 14 600. Fartsgrensen er 50 og 60km/t. Trafikkforhold for biltrafikk endres ikke i permanent situasjon som følge av tiltaket.

8.3.2 Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget legger til rette for etablering av sykkelvei med fortau som er en stor oppgradering av tilbudet fra dagens fortau, eller alternativt sykling i vegbanen.

8.3.3 Virkning av planforslaget (framkommelighet for alle grupper)

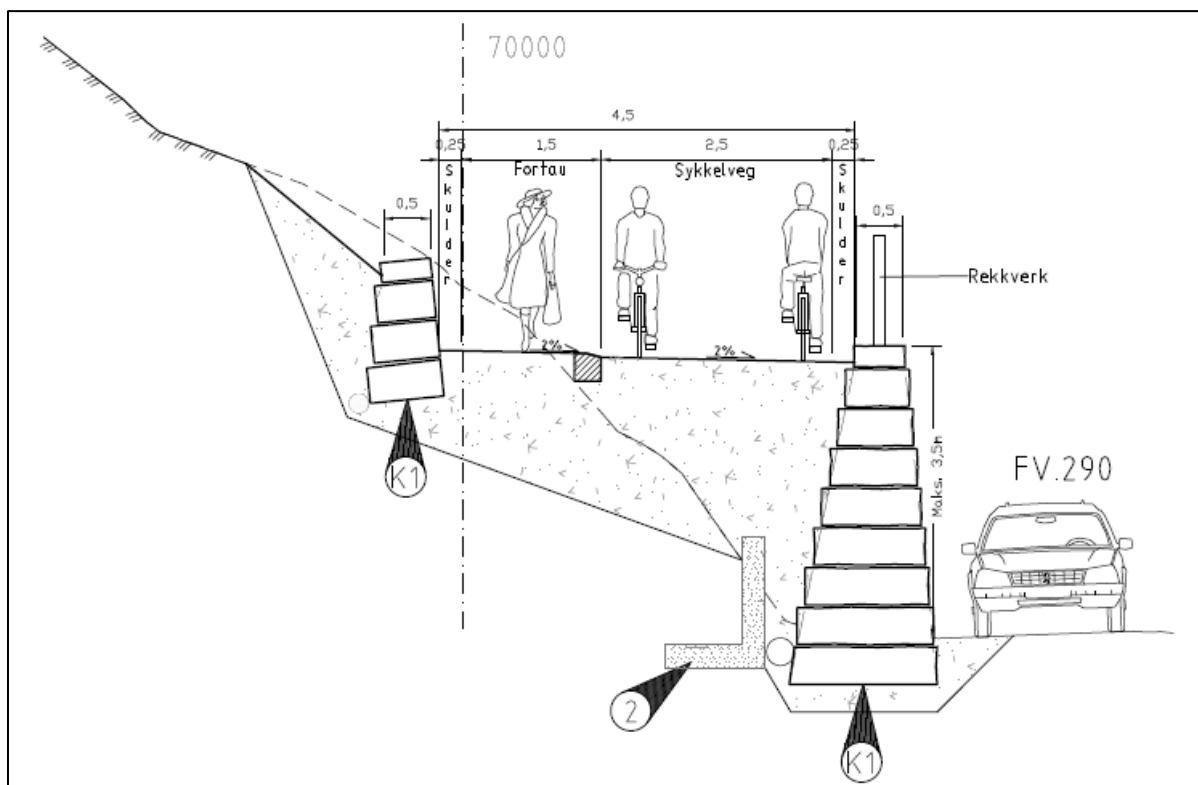
Gående og syklende får en stor forbedring på den aktuelle strekningen. For biltrafikk og kollektivtrafikk medfører ikke planen endringer.

8.4 Konstruksjoner

En sentral del av planforslaget er at det bygges mur langs fylkesveien for å kunne heve sykkelveg og fortau opp over kjørebanelen.

Muren langs fylkesveien er tenkt utført i naturstein, med maks høyde 3,5 meter, og helningsgrad 10:1. Eksisterende betongmur fjernes ikke, men bygges inn i den nye løsningen.

På deler av strekningen er det også behov for en mindre mur mellom fortau og eksisterende skråning.



Prinsipptegning for murkonstruksjoner

8.5 Universell utforming

Som utgangspunkt skal alle av Statens vegvesens anlegg være universelt utformet. Universell utforming er i dette tiltaket ikke mulig å oppnå på grunn av topografien i området. Tiltaket er utformet for å gi lavest mulig stigningsprosent på sykkelveien med fortau, men universell utforming har ikke vært oppnåelig. Se også kap. 8.18 Fravik fra vegnormalene.

8.6 Landskapsbilde

8.6.1 Dagens situasjon

Osloveien er lokalisert sør for Hønefoss sentrum, og er en viktig transportåre mellom byen, Ringerike sykehus og Hvervenmoen. Øst for veien er det boligbebyggelse, vest for veien er det handel, næring og industri. Det er lite til ingen uberørte arealer langs strekningen. Den øverste halvdel av strekningen går gjennom svært sidebratt terreng uten bebyggelse. Terrenget på vestsiden av Osloveien skråer bratt 45 høydemeter ned mot den buktende Storelva, mens terrenget på østsiden fortsetter like bratt 20 meter opp mot et boligfelt på oversiden.

Det vokser tett blandingskog i de bratte skråningene, der bjørk og furu dominerer. Terrenget på østsiden bærer preg av at grunnen består av lausmasser, med tegn til buktende ravineformasjoner lengst sør. Ved profil 450–500 ser det ut til at det er tatt ut masser en gang i tiden.

Den nordligste delen av strekningen, nærmest Hønefoss sentrum, oppleves som et utflytende vegområde, der Arnegårdsbakken går delvis parallelt med Osloveien. Her er det i tillegg flere avkjørsler og uklart system for gående og syklende.

Videre sørover går vegen i stigning med et forholdsvis smalt fortau på østsiden. Langs fortauet er det en litt sliten mur av betongelementer, der noen av elementene er blitt forskjøvet av marktrykket bak.

Nærmest rundkjøringen i sør er fortauet lagt svært tett på en parkeringsplass, med dårlig terrengtilpasning mellom parkeringsplass og fortau.



Bilde: Fortau langs fv.290 ved rundkjøring med E16, sett fra nord.

8.6.2 Konsekvenser av tiltaket

Den største utfordringen for landskapsbildet i dette prosjektet er det svært bratte terrenget vi skal gjennom. I forprosjektet til reguleringsplan ble det sett på ulike måter å gjøre inngrepet i skråningen på oversiden av Osloveien så skånsomt som mulig. Ulike kombinasjoner og plasseringer av mur og/eller spunt ble vurdert. I reguleringsplanen er det jobbet med forslaget som innebærer plassering av en mur langs vegbanen/Osloveien, for å løfte sykkelvegen og dermed begrense inngrepet i skråningen. Det har også vært et mål å finne en løsning som innebærer at vi kan bygge uten å spunte.

Forslaget som nå foreligger vil gi en natursteinmur med helling 10:1 mot kjørebanelen på mesteparten av strekningen. Høyden på muren vil variere, makshøyde er 3,5m over kjørebanelen. På toppen av muren skal det plasseres rekkverk og lysmaster. Detaljutforming av disse blir en del av byggeplanen.

På oversiden av sykkelvei med fortau vil det bli en natursteinmur med høyde ca. 1 meter i profil 300–420. Her må i tillegg anlegget smales noe inn for å berøre skråningen minst mulig under bygging. Anlegget for gående og syklende blir noe brattere enn dagens fortau. I arbeidet med byggeplan må vi se nærmere på detaljer som avslutning av murer inn mot terreng, steintype og overflate, dette er ikke detaljert i reguleringsplanen.

Ved ca. profil 450–475 er det planlagt en terrengforming for å unngå mur. Terrenget her ser ut til å være bearbeidet tidligere ved at det er tatt ut masser.

Der Arnegårdsbakken, sykkelveg med fortau og Osloveien ligger parallelt vil det bli en veldig bred asfaltet flate. Det er derfor viktig at de mellomrommene som er fylles med vegetasjon eller annet type belegg for å bryte opp.

Det er et mål å bevare mest mulig av den stedege vegetasjonen, både av hensyn til landskapet og stabilitet i skråningen. Der vegetasjonen blir påvirket av byggearbeidene skal det reetableres vegetasjon med samme karakter. I de bratteste partiene kan det bli behov for geonett eller lignende for å sikre skråningen mens vegetasjonen reetableres. Dette blir en del av de geotekniske og landskapsmessige vurderingene som må gjøres i byggeplan.

Det vil bli omlagt noen avkjørsler til bolighus som følge av justeringen av Arnegårdsbakken. Inngrep i hager og prosess for reetablering av disse vil bli en del av byggeplanfasen.

8.7 Friluftsliv/by- og bygdeliv

8.7.1 Dagens situasjon

Området mellom boligbebyggelsen og pendlerparkeringen er i kommuneplanens arealdel markert som grøntstruktur. På grunn av det bratte terrenget er det meste av området utilgjengelig for noen form for friluftsliv. Unntaket er området ved siden av pendlerparkeringen hvor det er etablert en slags løkke. Stier på tvers vitner om at folk bruker dette som snarvei mellom Arnegårdsveien og Osloveien.

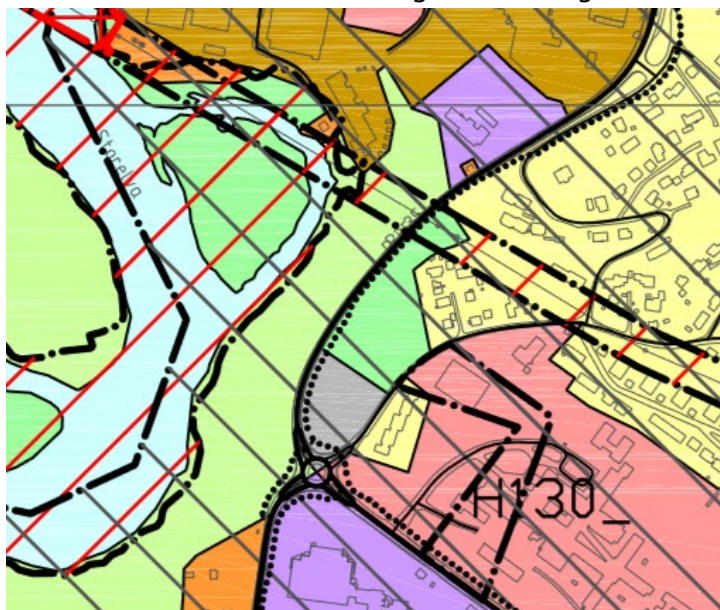


Fig. Utklipp fra kommuneplanens arealdel.

8.7.2 Konsekvenser av tiltaket

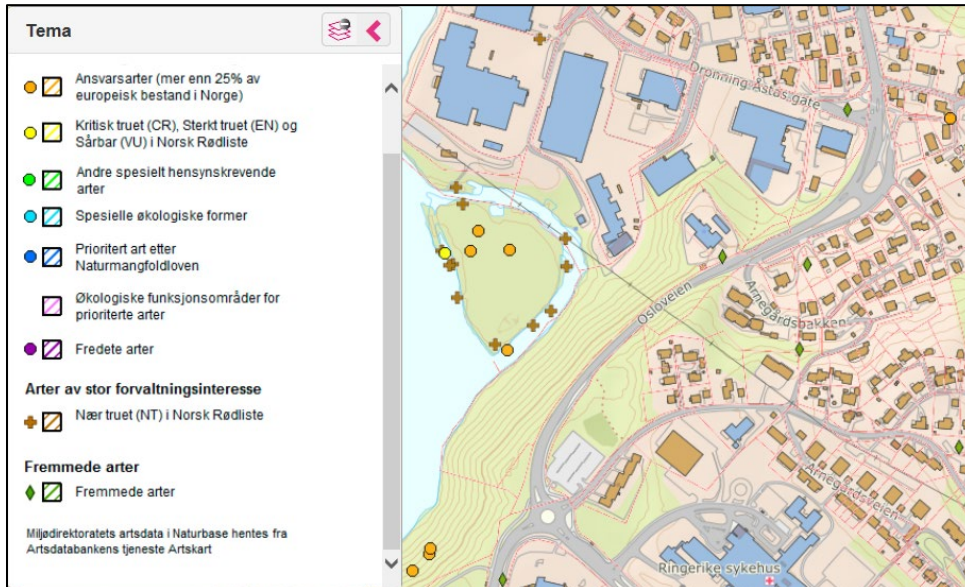
Oppgradering av fortauet langs Osloveien til sykkelveg med fortau vil føre til en stor forbedring av muligheten til å bevege seg til fots og på sykkel på strekningen og sånn sett legge til rette for friluftsliv. Snarveien over løkka vil kunne opprettholdes, da det på den øvre delen av strekningen hvor denne ligger ikke skjer store terrengendringer. En utvidelse av pendlerparkeringen Hvervenkastet vil redusere arealet regulert til grøntstruktur i kommuneplanens arealdel.

Løsningen bidrar til bedre tilbud for gående og syklende og er vurdert å bidra positivt for nærmiljøets mulighet til aktivitet. Tilrettelegging for gående og syklende er viktig for at folk skal å velge å sykle eller gå fremfor å kjøre bil.

8.8 Naturmangfold

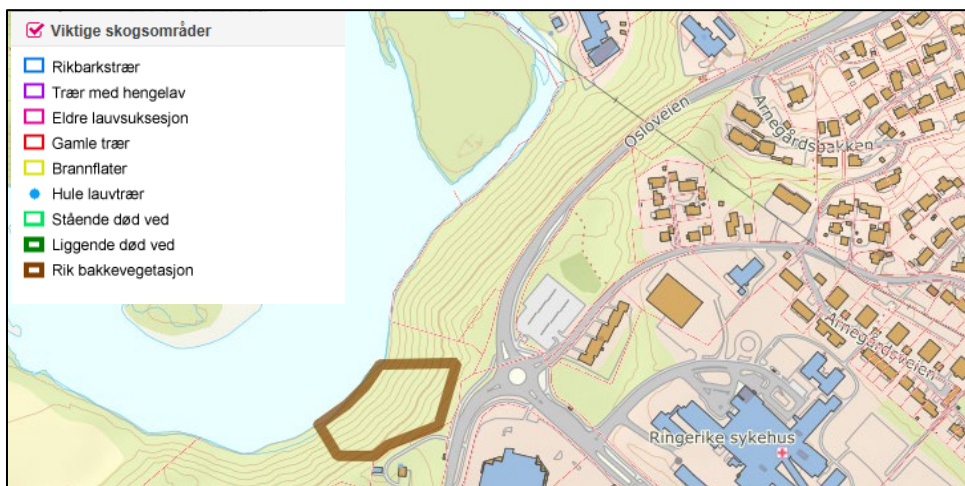
Det er lite til ingen uberørte arealer som omfattes av foreslått tiltak. Foreslått løsning kommer ikke i konflikt med kjente truede arter eller viktige naturtyper.

Det er registrert kanadagullris på den aktuelle strekningen. Det er potensiale for at det finnes uønskede arter som man på dette tidspunkt ikke er registrert eller man ikke kjenner til.



Kilde: Miljøstatus.no

Det er registrert rik bakkevegetasjon i deler av skråningen ned mot Storelva, men området vil ikke bli berørt av prosjektet.



Kilde: Miljøstatus.no

Vurderinger i forhold til naturmangfoldlovens miljørettslige prinsipper (nml §§ 8–12)

Tiltaket er vurdert opp mot de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven (nml §§ 8–12). Konsekvensene for naturmangfoldet er vurdert på bakgrunn av opplysninger hentet fra Miljøstatus.no. Det er vurdert at det ikke er behov for egne feltbefaringer da vegskråningen er tenkt bevart med eksisterende vegetasjon.

Kunnskapsgrunnlaget og gjennomførte vurderinger av konsekvenser anses som tilstrekkelig til å oppfylle kravet om tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag (nml § 8). Det er også tilstrekkelig til å oppfylle føre var-prinsippet (nml § 9) om å ikke bruke mangel på kunnskap som en begrunnelse for å unnlate å gjennomføre forvaltningstiltak. Tiltaket vil ikke påvirke eksisterende verneområder, utvalgte naturtyper eller prioriterte arter, og vil ikke være i strid med nml § 10 Samlet belastning.

Ved detaljplanlegging og gjennomføring av tiltaket vil det bli lagt vekt på miljøvennlig løsninger, både i forhold til utforming av veganlegget og tiltak i forbindelse med selve byggeaktiviteten. Det vil bli gjennomført tiltak for å unngå spredning av fremmede arter og forurensing fra anleggsvirksomheten (nml § 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder). Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder. (nml § 11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver).

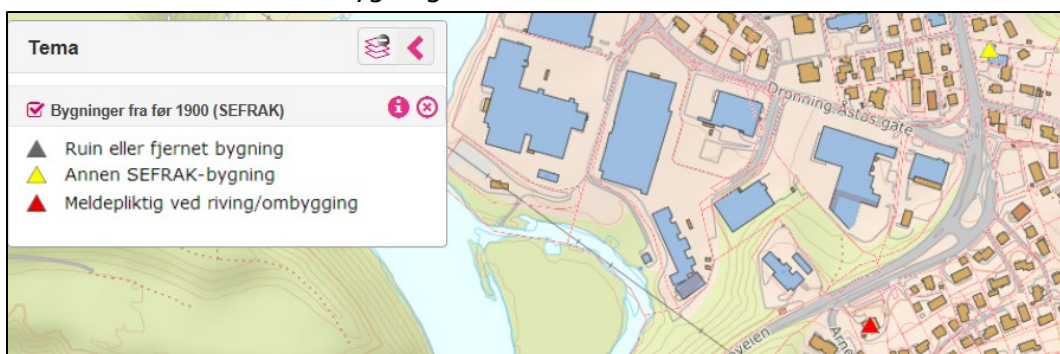
8.9 Kulturarv

Da tiltaket er i et område som er utbygd av vei og boligbebyggelse og i skrånende terreng, er det lite sannsynlig å finne kulturminner. Som del av planprosessen har Statens vegvesen vært i kontakt med Buskerud fylkeskommune med forespørsel om behov for kulturminneundersøkelser.

På bakgrunn av henvendelsen svarte Buskerud fylkeskommune at det trolig ikke vil være behov for arkeologisk registrering i dette prosjektet.

Foreslått løsning kommer ikke i konflikt med kjente kulturminner.

I nærhet til prosjektområdet er det en SEFRAK-registrert bygning. Gnr.44/bnr.19. Tiltaket berører ikke den aktuelle bygningen direkte.



Kilde: Miljøstatus.no

8.10 Naturressurser

Da tiltaket befinner seg i et område som er utbygd med bolig og næringsbygg er det ingen naturressurser som forringes av tiltaket.

8.11 Geologi og grunnforhold

Grunnundersøkelsene utført langs strekningen viser at løsmassene hovedsakelig består av et lag i toppen med sand, og i noen borpunkter mer finkornige masser før det vider ned til berg er fast morene. Det er ikke funnet sensitive masser.

Se vedlegg geoteknisk rapport og notat utarbeidet av Rambøll.

8.12 Naboskap

Tiltaket fra rundkjøringen mellom fv290 Osloveien og E16 til Arnegårdsbakken påvirker i liten grad nærliggende bebyggelse, og er ansett som et positivt tiltak.

I området Arnegårdsbakken sideforskyves medfører dette behov for erverv av arealer som i dagens situasjon er i privat eie. Veglinjen for Arnegårdsbakken heves opp for å bedre stigningsforhold. Endringene av Arnegårdsbakken medfører stenging av en avkjørsel, og tilpasninger av avkjørsler.

Tiltakene som skal gjøres medfører ikke økt støynivå.

8.13 Barn og unge

Etablering av et bedre tilbud for gående og syklende er positivt for barn og unge for trygg ferdsel langs Osloveien.

Arealer regulert til Pendler- og innfartsparkering vil legge beslag på grøntområde nord for dagens parkeringsareal merket med gult i bildet under.



Bilde: Norge i bilder

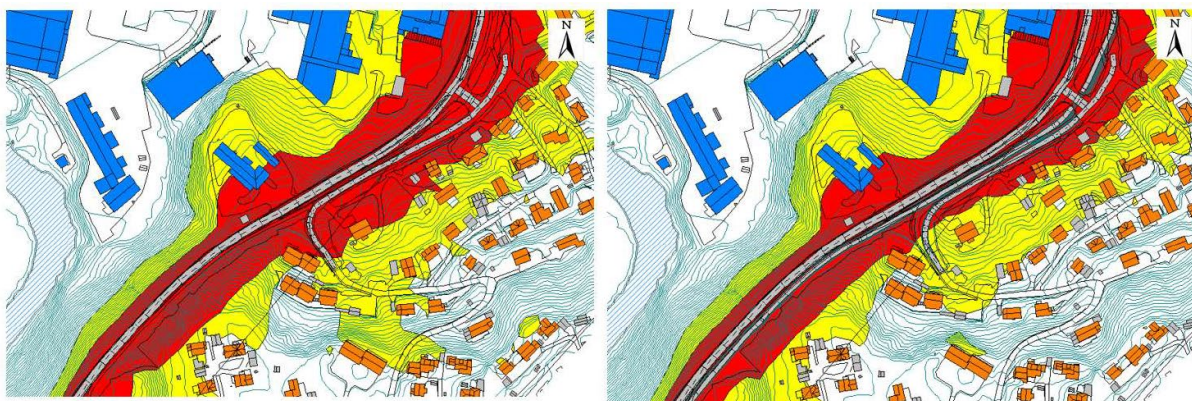


Bilde: Google maps

8.14 Støy

Det er utarbeidet støysonekart for nullalternativ, uten utbygging av ny gang- og sykkelveg, men med fremtidig trafikk, og for fremtidig situasjon med ny gang- og sykkelveg og fremtidig trafikk. Støysonekartene er vist i vedlegg 1 og 2. Ekvivalent lydnivå L_{den} er beregnet i en høyde 4 meter over terreng iht. T-1442.

Gang- og sykkelvegtiltaket gir i de fleste områder ingen nevneverdig økning i støynivået (<3dB). Dette er et forventet resultat ettersom ÅDT-utviklingen forblir den samme og vegsenterlinjen ikke berøres av tiltaket. Bearbeiding av terreng for å gjøre plass til den nye GS-vegen vil gi en merkbar reduksjon av støynivå i området i bunnen av bakken (der hvor Arnegårdsbakken svinger vinkelrett ut fra/på Fv290). Den nye gang og sykkelvegen bygges stort sett høyere enn vege og i dette området bygges gang og sykkelvegen også høyere enn eksisterende terreng, slik at den nye gang og sykkelvegen vil gi en støyskjermingseffekt til bakenforliggende boliger. Se utsnitt fra beregningsmodellen for dette området i nedenfor, for støysituasjon med og uten utbygging av ny gang og sykkelveg.



Støynivå L_{den} beregnet i høyde 4 m.o.t. Støysonekart for situasjon uten utbygging er vist t.v. og situasjon med ferdig utbygd ny gang og sykkelveg er vist t.h.

Beregningene viser at ingen bolighus forventes å få økt støynivå > 3 dB ved fasade som følge av GS-vegtiltaket og som ligger i gul eller rød støysone. Det er derfor ingen krav om å gjøre ytterligere vurdering av behov for lokale støytiltak for boliger langs denne strekningen. Dersom det i byggeplan viser seg å bli vesentlige endringer av veggeometri, sideterreng e.l. i forhold til det som foreligger i denne utredningen, må støytutredningen oppdateres.

Se vedlegg støyrapport utarbeidet av Norconsult.

8.16 Byggegrenser

Veglovens generelle byggegrenser måles fra midten av veien:

- 50 meter fra fylkesvei
- 15 meter fra kommunal vei
- 15 meter fra gang- og sykkelvei

8.17 Massehåndtering

Tiltaket har underskudd på masser.

8.18 Fravik fra vegnormalene

Fravik for stigning gang og sykkelvei. N100 D.2.2 Geometrikrav.

For tiltaket er det søkt om fravik for stigning på sykkelveien. 2.4.2020 ble fravikssøknaden godkjent av Viken fylkeskommune, arkivnummer 2020/84435, med følgende begrunnelse for anbefaling:

«Målet med prosjektet er å bedre trafiksikkerheten for gående og syklende på strekningen ved å erstatte dagens fortau langs fylkesveg 290 med sykkelveg med fortau. På deler av strekningen vil gang-sykkeltiltaket ligge parallelt med kommunal veg. Dette betyr at gang-sykkelvegen også må tilpasse seg stigningen på den kommunale vegen. Dette er bakgrunnen for at gang-sykkelvegen får en stigning på 9% på en kortere strekning.

Maksimal stigning på gang-sykkelveger utenfor sentrumsområder i N100 er 8% på strekninger under 35 meter og 5% på lengre strekninger. Dette betyr at prosjektet overskrider kravet i N100 med 1%. Avviket vurderes som relativt lite. Stigningen er godt egnet for elektrisk rullestol/handikapkjøretøy.

Kravet til 5% stigning vil i den aktuelle situasjonen vil medføre en betydelig merkostnad. Det vurderes også som dårlig landskapstilpassing dersom gang-sykkelvegen må ha en slakere stigning enn fylkesvegen.

Den planlagte gang/sykkelvegen vil medføre bedre forhold for gående og syklende enn dagens situasjon.»

8.20 Teknisk infrastruktur

En høyspent luftlinje krysser planområdet i profil 380. Det er avsatt en hensynssone for denne.

For lavspent og vann og avløp er det samlet inn data og lagt inn i IN- og GH-tegninger. Se vedlegg.

Eksisterende vegbelysning må fjernes i anleggsfasen, for så å reetableres i ny situasjon.

8.22 Klimagassutslipp

Tiltaket i planen vil ikke medføre økte klimagassutslipp utover det anleggsgjennomføringen genererer.

I anleggsfasen vil det måtte vurderes hva som kan gjøres for å redusere utslippene. Dette kan være bruk av kortreiste materialer, redusert transport, og moderne maskinpark.

I gjennomføringsfasen skal klimagassutslipp følges opp med et klimagassregnskap.

9 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

ID	Hendelse/ forhold	Forslag til tiltak reg. plan	Forslag til tiltak byggeplan	Forslag til tiltak anleggsfase	Forslag til tiltak drift- og vedlikeholds- fase	Liv /Helse (L), Miljø (M), Samfunn (S)	Frekv.	Konsek.	Risiko
1	Masseras/skred	Grunnundersøkelser og vurderinger.	Unngå å fjerne vegetasjon i skråning. Vurdere metoder for å sikre rask reetablering der det må gjøres inngrep.	Bruk av setningsmåling i skråning.		L	2	3	
2	Snø-/isras	Unngå å fjerne vegetasjon i skråning.	Unngå å fjerne vegetasjon i skråning.	Unngå å fjerne vegetasjon i skråning.	Unngå å fjerne vegetasjon i skråning.	L	2	1	
4	Naturlige terrengformasjoner (bratt skråning)	Redusere inngrep i skråning.				L	2	1	
9	Spredning av fremmede arter - Canadagullris	Registrering av funn.	Plan for håndtering av masser.	Følge planen for håndtering av masser.	Følge opp og bekjempe forekomst etter behov.	M	2	2	
13	Vassdragsområder						1	1	
17	Tilføring av forurensede masser		Stille krav om rene masser og vask av maskiner før de ankommer anleggsområdet.	Dokumentasjon på levert jord.		M	1	1	
18	Nærhet til sårbare objekt: sykehus og brannstasjon	Brannvesen involvert i planene.		Dialog og informasjon til nødetater		L	2	3	
19	Nærhet til risikoobjekt: høyspent, vannledninger og kabler	Registreringer og kartlegginger utført.		Kabelpåvisning. Maskinstyring (høydebegrensning og		S	1	3	

				sikkerhetsavstand)						
20	Nærhet til/inngrep i eller ødeleggelse/forurensning av sårbare natur og vassdrag - oljeutslipp		YM-plan/beredskapsplan for utslipp.	Absorbent på anlegget. Kontroll på utstyr.		M	1	2		
23	Ulempe for omgivelser (3.person)		Skiltplan.	Skilting og fysisk leding til alternativ trasé.		S	2	1		
24	Fare for personell (entreprenør og byggherre)		SHA-plan.	Sikker jobb-analyse.		L	2	2		
25	Brudd på vann- og avløpssystem					S	1	1		
26	Strømbrudd					S	1	1		
27	Stengt vei		Skiltplan.	Skilting. Informasjon		S	2	1		
43	Drift og vedlikehold (sikkerhetssone)		Vurdere snøopplag nærmere.		Strekningen må driftes som det driftes i byområder.	S	2	1		
48	Trafikkulykker		Skiltplan.	Lysregulering. Nedsatt hastighet.		L	1	2		
49	Trafikkfare for myke trafikanter					L	1	2		
54	Utrykning brannvesen og ambulanse – i anleggsfase		Beredskapsplan i samarbeid med nødetatene.	Lysregulering med mulighet for prioritering av nødetatene. Fortløpende dialog og informasjon til nødetatene.		L	2	3		

9.1 Konklusjon

Det er under planleggingsfasen gjennomført geotekniske undersøkelser, støykartlegging, naturundersøkelser og stedsanalyse. Det er gjort risikoreduserende tiltak under planlegging med bakgrunn i undersøkelsene.

Noe av de mer kritiske faktorene under gjennomføring av tiltaket er utfordringer som følge av bratt terreng/skråning. Dette utgjør spesielt en risiko under anleggsfasen.

Nærhet til både sykehus og brannstasjon er forhold som må følges tett opp for å unngå uønskede hendelser eksempelvis i forbindelse med utrykning under anleggsfasen. Dette fordrer god informasjon og dialog med nødetatene.

For å unngå tilføring av forurensede masser og uønskede arter, er det viktig at man får dokumentasjon på levert jord. En må også utarbeide og følge plan for håndtering av masser for å unngå spredning av Canadagullris.

Andre tiltak som omfatter anleggsfasen behandles videre i SHA-plan og YM-plan. Det er ikke oppdaget øvrige hendelser eller forhold som ikke lar seg håndtere under gjennomføringsfasen. Krav til risikoreduserende tiltak som ikke kan ivaretas under planlegging, hensyntas ved videre prosjektering, i konkurransegrunnlaget slik som beskrevet i tabell 3, og ved oppfølging av entreprenørens risikoanalyser og SHA-plan for gjennomføringsfasen.

11 Gjennomføring av forslag til plan

11.1 Framdrift og finansiering

Forutsetninger for gjennomføring av tiltaket er vedtak av reguleringsplan, erverv av nødvendig areal, og finansiering.

Finansiering: Tiltaket er et riksvegprosjekt på fylkesveg. Tiltaket skal derfor finansieres med riksvegmidler.

11.4 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Osloveien er viktig strekning for utrykning for brannvesenet i retning sør, og ambulanse i retning nord, Hønefoss sentrum. Trafikkavvikling spesielt med tanke på prioritering av utrykningskjøretøy må håndteres i anleggsfasen. Kollektivtrafikk må også gis prioritet så langt det er mulig. For biltrafikk vil det være mulig å benytte alternativer mellom E16 og Hønefoss sentrum. Eksempler: Fv.241 Hadelandsveien, Klekkenveien, og Fv.35 Askveien.

11.5 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)

Arbeid i og langs trafikkert veg medfører alltid risiko, og må ivaretas gjennom SHA-plan med tilhørende tiltak.

Arbeid i nærhet av høyspent må ivaretas gjennom SHA-plan med tilhørende tiltak.

Se også kapittel 9. Risiko og sårbarhetsanalyse.

11.6 Ytre miljø

Det er lite til ingen uberørte arealer som omfattes av foreslått tiltak. Foreslått løsning kommer ikke i konflikt med kjente truede arter eller viktige naturtyper.

Viktige forhold å ivareta i ytre miljø-plan er hindring av spredning av uønskede art. Tilførte via maskiner eller masser, ut av anlegget via maskiner eller masser, eller internt i anlegget.

Unngå forurensing og utslipp, og ha en beredskap i de tilfeller det skjer.

Se også kapittel 9. Risiko og sårbarhetsanalyse.

12 Sammendrag av innspill og merknader

Merknader til varsel om planoppstart

12.1 Berit Strømbråten Marka

Saknummer: 19/54360-3

Dato: 27.3.2019

Vi har fått tilsendt beskrivelse med kart av ovennevnte og ønsker orientering om dette vil påvirke vår vei og utkjøring fra garasje som begge går over dagens fortau. Vi bor i Oslovn. 48B (gnr 38 bnr 100) hvor bolig og garasje ble bygget ca 1975 etter at veien ble flyttet lenger ut og den gamle Osloveien nærmest ble en oppsamlingsvei med felles avkjørsel for beboerne.

Når det gjelder veien opp til vårt hus er denne opprinnelig fra tidlig 1900 og endret ca 1960 da det ble gitt fri grunn i forbindelse med utvidelse av gamle riksvei 7 med tilhørende fortau og fortøtningsmur.

Hele lia her består ventlig av leire som i tidens tann har flyttet muren fremover for nå å ta halve fortauet, så her bør uansett noe gjøres for å bedre forholdene. Likeledes har jeg tilskrevet kommunen et par ganger om hvem som har ansvar når barn som kommer fra skolen leker på muren og faller ned å slår seg, men har aldri fått noe svar. Kanskje er det en ide i lage gang/sykkelvei av en del av veien fra avkjøring til Arnegårdsbakken og la veien bli enveiskjørt.

Avventer svar.

Svar, 19/54360-8

Takk for innspill til varsel om planoppstart.

I hovedsak vil arbeidene med sykkelvei med fortau omfatte arealene nærmest Osloveien, men det vil også måtte gjøres endringer på Arnegårdsbakken. En ferdig prosjektert løsning foreligger ikke i dag, så det er ikke alt vi kan svare ut enda.

Siden det skal bygges sykkelvei og fortau langs Osloveien vil vi måtte vurdere om det er behov for og om det er mulig å beholde fortauet som i dag ligger på østsiden av Arnegårdsbakken. Løsningen vi ser for oss knytter seg bedre til fortauet som fortsetter opp Arnegårdsbakken. Antageligvis vil dagens fortau, som er smalt og i dårlig stand bli fjernet. Planavgrensningen er lagt i eiendomsgrensen ved deres eiendom, og vil derfor kun påvirke utforming av vegareal ved adkomstvei og veg garasjene.

Som en del av planleggingen skal det gjøres grunnundersøkelser, og på bakgrunn av det vil vi få avklart hvorvidt det er problematiske grunnforhold.

Vi har registrert at muren du skriver om har setningssskader. Utifra kart skal muren ligger på Statens vegvesens grunn, og den vil være del av vårt prosjekt. Hva som skal gjøres med den, om den skal utbedres eller om den skal erstattes gjenstår å avklare.

Per i dag er planen at Arnegårdsbakken skal ha toveis trafikk, men at vegarealet strammes opp da det i dag er noe utflytende. Fortauet flyttes ut mot Osloveien i kombinasjon med sykkelvegen.

Sånn sett vurderer jeg situasjonen ved deres eiendom som at den forblir relativt lik dagens situasjon, men at fortauet blir flyttet.

12.2 Ole Haakon Opperud

Saknummer: 19/54360-4

Dato: 29.3.2019

Jeg er fotgjenger på denne strekningen, og det er sterk eksosforurensning og støy fra biltrafikken, bl a pga sterk stigning. Det er derfor viktig at sykkelveg legges nærmest bilvei og gangveg lengst fra bilveien. Helst burde det vært en vegg mellom bilveien og gang/sykkelvei. Som viktigste gang/sykkelveg mellom byen og sykehuset bør helsespørsmål tillegges stor vekt.

Pendlerparkeringen er ofte overfylt og planen bør omfatte en vesentlig utvidelse av denne. Byplanen for Hønefoss forutsetter redusert bilbruk i sentrum, og forutsetter parkeringsplasser utenfor sentrum med overgang til buss inn til sentrum. Derfor bør denne plassen utvides så mye som mulig.

Det bør vurderes en kortere gangforbindelse til sykehuset. F eks anlegg av ny forbindelse øst for den utvidede parkeringen og rett sydovert inn på sykehusområdet. Det kartfestede planområdet bør utvides for å kunne vurdere ovennevnte forslag.

Svar, 19/54360-9

Takk for innspill til varsel om planoppstart.

Sykkelveien med fortau er tenkt plassert slik du foreslår med sykkelanlegg nærmest fylkesvegen, og fortau lengst unna veien.

Vi vil måtte vurdere løsningen på bakgrunn av blant annet grunnforholdene i området, men ett av alternativene vi har sett på og vil vurdere nærmere er å bygge mur langs fylkesveien og heve sykkelveg og fortau opp i terrenget.

Pendlerparkeringen er med i planområdet etter avtale med Ringerike kommune. En utvidelse av parkeringen er ikke en del av det opprinnelige mandatet til prosjektet, men vil bli vurdert i forbindelse med at vi vil kunne komme til å redusere parkeringsarealene nærmest fylkesveien.

Vedrørende gangforbindelse til sykehuset er nok ikke dette noe som vil bli en del av denne planen da.

12.3 Brakar AS

Saknummer: 19/54360-5

Dato: 26.4.2019

– Det er viktig å opprettholde nåværende atkomstveier samt areal og plassering av bussholdeplass Dalsbråten under og etter ombyggingen.

Svar, 19/54360-10

Vi har innledningsvis i planarbeidet i samråd med Ringerike kommune hatt fokus på at kollektivtrafikken og utrykningskjøretøy skal prioriteres i anleggsperioden. Anleggsperioden vil medføre ulemper for trafikanter i området, men vi håper at planlegging av anleggsgjennomføring i samråd med de aktuelle partene vil redusere ulempene.

12.4 Fylkesmannen i Oslo og Viken

Saknummer: 19/54360–6

Dato: 26.4.2019

Vi viser til brev av 22. mars 2019 hvor det varsles oppstart av detaljregulering for opparbeidelse av gang- og sykkelveg langs fylkesvei 35 – Osloveien fra sykehuset og i retning av Hønefoss sentrum. Den aktuelle strekningen er ca. 500 meter lang.

Det er i dag fortau på den aktuelle strekningen. Oppgradering til gang- og sykkelveg vil bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter og gjøre det mere attraktivt å bruke sykkel og gange fra Hvervenkastet og inn til sentrum.

Fylkesmannen mener det er svært positivt og av stor samfunnsinteresse å legge til rette for at flere kan benytte seg av sykkel og gange. Ved å styrke dette tilbudet vil resultatet bli bedre folkehelse og mindre klimagassutslipp. Dette er i tråd med nasjonale føringer og lokale mål for den videre utviklingen av Hønefoss by.

I det videre planarbeidet ber vi om at det redegjøres for hvordan de miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i §§ 8–12 i naturmangfoldloven er vurdert og fulgt opp.

Følgende nasjonale føringer vil være relevante for planarbeidet: Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven), Den europeiske landskapskonvensjonen, Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser, Klima- og miljødepartementets støyretningslinje T-1442/2016 og Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning.

Til slutt vil vi vise til plan- og bygningsloven § 4–3 hvor det er krav til utarbeidelse av risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) ved utarbeidelse av planer for utbygging. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Vi viser til DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging fra 2017 og rundskriv H-5/18 Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet som nyttig hjelpemiddel. Vi ber om at ROS-analysen følger planforslaget ved offentlig ettersyn og at eventuelle nødvendige tiltak mot uønskede hendelser blir innarbeidet i planen.

Svar, Innspillet tas til etterretning.

12.5 Buskerud fylkeskommune

Saknummer: 19/54360-7

Dato: 29.4.2019

Vi viser til brev av 22. mars 2019 med varsel om oppstart av reguleringsplan for gang- og sykkelvei langs fylkesvei 35 i Ringerike kommune.

Kort om planen

Planområdet omfatter en strekning på en halv kilometer langs Osloveien, fra rundkjøringen ved sykehuset og inn mot Hønefoss sentrum. Gang- og sykkelveien vil erstatte dagens fortau langs Osloveien, og målet med planen er å bedre trafiksikkerheten for gående og syklende.

Arkeologiske kulturminner

Vi har ikke opplysninger om automatisk fredete kulturminner i planområdet. Området er i stor grad allerede utbygd og har en topografi som tilsier at vi ikke kan forvente å finne bevarte automatisk fredete kulturminner her. Vi har derfor ingen merkander til planen.

Bygingsvern og etterreformatoriske kulturminner

Vi kan ikke se verneverdige bygninger eller andre etterreformatoriske kulturminner vil bli berørt av planen og har følgelig ingen merknader. Det finnes en SEFRAK- registrert bygning (SEFRAK-nr. 0605-0003-002) i tilgrensende område, i Osloveien 66 (gnr 44 bnr 19). Den er vurdert til å ha middels verneverdi i kommunens kulturminneregistrering. Vi forstår det slik at planen ikke vil berøre bygningen, og har tillitt til at kommunen vurderer å sette krav til nye tiltak i området for å sikre god tilpasning til omgivelsene, både de bygde og de naturgitte.

Saksbehandler bygningsvern og etterreformatoriske kulturminner: Linda van der Spa, tlf. 32 80 87 37.

Svar: Innspillet tas til etterretning.

Merknader til høring og offentlig ettersyn

12.6 Berit Strømbråten Marka

Vi har mottatt nytt brev fra Statens vegvesen av 29.05.2020 angående ovennevnte og går ut fra at dette gjelder samme sak som vi mottok 22.03.2019 – dengang kalt varsel om planoppstart E16xfv.35 gang og sykkel Hønefoss – Sykehuset.

Det første brevet ble besvart 27.03.2019 med tilsvaer fra Haga den 29.04.2019 som vurderte at situasjonen ved vaar eiendom vil bli relativt lik dagens situasjon.

Videre har vi mottatt brev fra Ringerike kommune av 05.03.2020 vedr. Offentlig ettersyn-områdeplan for Kunnskapsparken med konsekvensutredning som vi forstaar gjelder noe av samme og som ble besvart etter beste evne den 16.04.2020.

Dersom vi har misforstaatt noe av dette vennligst gi oss beskjed.

Svar:

Jeg kan bekrefte at situasjonen for deres eiendom blir lite endret som foelge av Statens vegvesens planforslag. Avkjørsel til deres eiendom, ved garasjen, opprettholdes med fortau langs Arnegårdsbakken i vaart planforslag.

Kommunen har ønsket at vi skal vurdere om vaar plan kan reduseres noe i omfang for å møte tilstøtende plan i plangrensen. Hvis dette gjøres vil ikke vaar plan lenger omfatte deres eiendom.



Plangrense for «Områderegulering for Kunnskapsparken Ringerike» med blå farge.

Du skriver om Områderegulering for Kunnskapsparken Ringerike, og jeg forstår det derfor som at dere er kjent med den planens innhold og endringene i koblingen mellom fylkesveg 290 Osloveien og Arnegårdsbakken

Dette spørsmålet og tilhørende svar kan vedlegges som innspill til planen hvis det er ønskelig. Gi gjerne beskjed om det er ønsket.

12.7 Fylkesmannen i Oslo og Viken

20/89483-11

Vi viser til brev datert 29. mai 2020 med høring av detaljregulering for sykkelveg med fortau langs fv. 290 ved sykehuset i Hønefoss, gnr. 1035/1

Bakgrunn

Hensikten med planforslaget er å utbedre dagens løsning for myke trafikanter ved å tilrettelegge for sykkelveg og fortau på den aktuelle strekningen fra sykehuset og ned bakken i retning Hønefoss sentrum. Dette gjøres for å bedre tilbudet for myke trafikanter og for å bedre trafiksikkerheten.

For å bevare grøntområdet som skrå ned mot vegen i dag er det valgt å heve sykkelvegen over vegbanen. Dette resulterer også i at myke trafikanter blir bedre skilt fra trafikken på kjøreveien.

Vi ga innspill til planarbeidet i brev datert 26. april 2019 hvor vi uttalte at vi var positive til planarbeidet med tanke på å tilrettelegge for sykkel og gange på den aktuelle strekningen.

Fylkesmannens rolle

Vi skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, samfunnsikkerhet, samt barn og unges interesser. Fylkesmannen skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer. Kommunen er planmyndighet og har ansvaret for at plan- og bygningslovens formelle krav til innhold og planprosess oppfylles i planarbeidet.

Vurdering

Vi har vurdert planforslaget ut fra regionale og nasjonale hensyn innenfor våre ansvarsområder. Basert på oversendt informasjon har vi ingen konkrete merknader til planforslaget.

Vi ser av ROS-analysen at mulig skred på grunn av det skrånede terrenget er sett på som en kristiks faktor i arbeidet med å tilrettelegge for sykkelvei. Dette er noe av grunnen til at det også er valgt å bevare skråningen og vegetasjonen her slik at den er mest mulig stabil. Vi legger til grunn at både Statens vegvesen og kommunen følger opp dette videre. Vi vil på generelt grunnlag anmode kommunen å kvalitetssikre plankart og bestemmelser før planforslaget eventuelt vedtas. For øvrig viser vi til kommunens ansvar som planmyndighet,

jf. Fylkesmannens forventningsbrev til kommune for 2020 av 29.01.2020 og Fylkesmannen i Oslo og Vikens forventninger til kommunal arealplanlegging 2019–2020 av 14.11.2019. Vi ber om å få tilsendt vedtaket i saken og eventuelt godkjent reguleringsplan.

Svar.

Tas til orientering.

12.8 Kommuneoverlegen i Ringerike kommune

20/89483–12

E16–Fv290 Hønefoss – Sykehuset Uttalelse til reguleringsplan for sykkelveg med fortau

Vi viser til kunngjøringen av høringsutgave til detaljreguleringsplan for plan ID 0605_ 454 E16 – Fv.290 Hønefoss – Sykehuset.

Konklusjon

Kommuneoverlegen støtter hensikten med å tilrettelegge for med nytt fortau og ny sykkelvei langs Osloveien slik at flest mulige kan gå eller sykle til og fra bysentrum og Hvervenmoen.

Vi vurderer at stigningsforholdet i planlagte fortau og sykkelvei vil bli for bratt for mange brukere og at sykling ned sykkelveien vil medføre stor risiko for ulykker.

Dokumentgrunnlag

Hjemmel for uttalelse

Lov om folkehelsearbeid (folkehelseloven)

Forskrift om miljørettet helsevern

Saksdokumenter

Statens Vegvesen 08.05.2020. Høringsutgave Plan-ID: 454 Detaljreguleringsplan E16–Fv290 Hønefoss – Sykehuset

- Planbeskrivelse
- Bestemmelser
- Plankart
- ROS-analyse
- Støyrapport
- Tegningshefte
- Notat Geotekniske vurderinger
- Datarapport Grunnundersøkelse

Beskrivelse

Statens vegvesen utkast til detaljreguleringsplan Plan-ID 454 omfatter nytt fortau og ny sykkelvei langs Osloveien fra kryss Arnegårdsbakken til rundkjøringen på Hvervenmoen. Statens vegvesen opplyser at hensikten med planarbeidet er å finne bedre finne løsninger for å øke trafikksikkerheten, øke andelen sykling og bidra til at trafikkveksten i Hønefoss ikke fører til økt bruk av privatbil. Vegvesenet opplyser at utfordringene i planarbeidet er at Osloveien har høy trafikkmengde, bratt stigning, ligger i et sidebratt terreng og strekningen er mangelfull tilrettelagt for myke trafikanter.

Det framgår av planbeskrivelsen at Osloveien har en ÅDT 14 600 kjøretøy i døgnet. Veibanen er ca. 500 meter og har en stigning på 5–6 %.

Nytt fortau og ny sykkelvei er planlagt lagt i skråningen øst for Osloveien og fra 0 til 3,5 m høyere enn kjørebanelen og med fysisk skille til kjørebanelen. Det framgår av plantegningene at fortau og sykkelvei vil kunne få en stigning på 6 % – 13,7%. Et langt strekning vil ha 7 %.

Plan «E16 – Fv.290 Hønefoss – Sykehuset Plan ID: 0605_454» grenser opp til områdeplan for «Ringerike Kunnskapspark Plan-ID: 0605_366». Det er i høringsutgaven vist i utklipp fra områdeplanen for Ringerike kunnskapspark, hvordan fortau og sykkelvei vil kunne bli sammenføyd og forlenget mot kollektivholdeplass og forbi planlagt nytt kryss mellom Osloveien, Dronning Åstas gate og Bredalsveien

Vurdering

Kommuneoverlegen er høringsinstans og gir uttalelse til planen i henhold til bestemmelsene i Lov om folkehelsearbeid (folkehelseloven) og forskrift om miljørettet helsevern. Kommune-overlegen har fokus på trafikksikkerhet, universell utforming og folkehelsemål og har følgende

Merknader

Universell utforming

Planlagte nytt fortau og ny sykkelvei vil bli hovedatkomstvei mellom Hønefoss og Hvervenmoen for myke trafikanter hvor det ligger helseinstitusjoner, sykehuset, skoler og barnehager. Strekningen er skolevei for elever ved Benterud barneskole, Hønefoss videregående skole samt studenter ved Universitetet i Sørøst-Norge (USN).

Kommuneoverlegen vurderer at planlagte fortau har for høy stigning 6–13,7 % til å oppnå krav om universell utforming. Strekningen og stigningen vil bli krevende for brukere av manuell rullestol, folk med barnevogn og andre med rullende hjelpemidler.

Vi vurderer at flere kunne ha brukt strekningen dersom stigningen ble gjort slakere selv om universell utforming ikke blir ivaretatt.

Trafikksikkerhet

Den planlagte bratte strekningen vil medføre at syklister vil kunne få svært høy fart ned bakken.

Spesielt sårbare er barneskoleelever. Risikoen for personskader og ulykker øker for utrente syklister og ved økende fart og på dårlig vedlikeholdte veier. I vinterhalvåret med glatte, dårlig brøytede og dårlig strødde sykkelveier, vil ulykkesrisikoen kunne bli betydelig.

Det er antydnet at sykkelveien vil bli lagt i underganger under kryss i Arnegårdsbakken. Det kan bidra til ytterligere stigning og økt risiko for ulykker for mye trafikanter. Stigningen vil bli krevende for både gående og syklende noe som øker sannsynlighet for at mange vil velge å kjøre Osloveien.

Lokale forhold

Planen har vist til at fortau og sykkelveien blir etablert som en sammenhengende trasé gjennom området berørt av detaljreguleringsplan; «Plan ID 0605_454 E16–Fv290 Hønefoss – sykehuset» og områderegeringsplan «Plan ID 0605_366 Ringerike Kunnskapsark». Områdeplanen viser at sykkelvei og fortau langs Osloveien vil bli koblet til kollektivholdeplasser på en trygg måte (utenfor planområdet).

Kommuneoverlegen anbefaler at nytt fortau og ny sykkelvei ikke får høyere stigning enn Osloveien fra rundkjøring i E16 –Fv290 og forbi krysset i Arnegårdsbakken. Fortau og sykkelvei må anlegges slik at fotgjengere og syklister prioriteres i kryss med Arnegårdsbakken.

Med hilsen e.f.

Unni Suther

Fagansvarlig miljørettet helsevern

Svar:

Viser til deres uttalelse datert 10.7.2020 til planforslag for E16–Fv290 Hønefoss – Sykehuset, sykkelveg med fortau.

Løsningen for sykkelvei med fortau starter i krysset mellom Arnegårdsbakken og fv.290 Osloveien.

Fra dagens kryss har løsningen 250 meter med stigning på 7%. Dette er for å ivareta at det er sidebratt langs fylkesvegen, i tillegg til at Osloveien har en stigning på 5–6%. Etter 250 meter flater sykkelveien ut, og har en strekning på 200 meter med stigning på 2,6%, altså lavere stigning på enn Osloveien, før de to veglinjene møtes i og har tilnærmet lik stigning på ca.4,4% de siste 75 meterne frem til tiltakets sluttspunkt.

Stigning på 7% på en strekning over 100 meter er ikke i tråd med kapittel D.2.2

Geometrikrav i Statens vegvesens Håndbok N100. For at løsningen skulle være i tråd med håndboken krav skulle stigningsprosenten ikke oversteget 5%. I og med at Osloveien har en stigning på 5–6% ville også en løsning med stigning lik Osloveien ikke være i tråd med håndbokens krav.

En løsning som fulgte Osloveiens stigning var utgangspunktet da planleggingen startet. Det medførte store inngrep i sideterrenget på grunn av sideterrenget stigningsforhold. Vi måtte finne en løsning som ivaretok prosjektets hovedmål; å bedre den totale trafikksikkerheten på strekningen, og bedre fremkommeligheten for gående og syklende på strekningen, samtidig som den geotekniske stabiliteten i området ble ivaretatt.

Løsningen slik den foreligger nå har vært til fraviksbehandling i Viken fylkeskommune, som nå er vegeier for fylkesveg 290, og de har svart ut dette med å godkjenne løsningen med følgende begrunnelse:

«Målet med prosjektet er å bedre trafikksikkerheten for gående og syklende på strekningen ved å erstatte dagens fortau langs fylkesveg 290 med sykkelveg med fortau. På deler av strekningen vil gang-sykkeltiltaket ligge parallelt med kommunal veg. Dette betyr at gang-sykkelvegen også må tilpasse seg stigningen på den kommunale vegen. Dette er bakgrunnen for at gang-sykkelvegen får en stigning på 9% på en kortere strekning.

Maksimal stigning på gang-sykkelveger utenfor sentrumsområder i N100 er 8% på strekninger under 35 meter og 5% på lengre strekninger. Dette betyr at prosjektet overskrider kravet i N100 med 1%. Avviket vurderes som relativt lite. Stigningen er godt egnet for elektrisk rullestol/handikapkjøretøy.

Kravet til 5% stigning vil i den aktuelle situasjonen vil medføre en betydelig merkostnad. Det vurderes også som dårlig landskapstilpasning dersom gang-sykkelvegen må ha en slakere stigning enn fylkesvegen.

Den planlagte gang/sykkelvegen vil medføre bedre forhold for gående og syklende enn dagens situasjon.»

Universell utforming:

Det kommenteres at planlagte fortau har for høy stigning 6–13,7 % til å oppnå krav om universell utforming.

Dette omfatter fortau langs Arnegårdsbakken, som i dag har høyere stigningsprosent enn det foreslått løsning legger opp til.



Bilde: Google maps. Dagens situasjon Arnegårdsbakken.

Arnegårdsbakken heves opp fra dagens nivå til en veglinje som har stigning på 6,95% fra kryssområdet mellom Arnegårdsbakken og fylkesveien, og frem til ny veglinje møter dagens terreng, og må tilpasses dagens vei. At Arnegårdsbakken har så høy stigning er utfordrende, men er ikke noe dette tiltaket kan løse utover de forbedringer som allerede er foreslått i planforslaget.

Trafikksikkerhet

I dagens situasjon er det et smalt fortau langs fylkesvegen. Dette fortauet har i senere tid fått et fysisk skille mot vegbanen. Sykling på fortau er lov, men dagens løsning har et risikopotensiale som vil bedres betydelig ved at det etableres sykkelveg med fortau. Gående og syklende får separate anlegg, der de syklende får retningsbestemte felt, skilt med gul stripe.



Bilde: Google maps. Dagens situasjon Fv.290 Osloveien.



Illustrasjon – Sykkelveg med fortau

Ved at gang- og sykkelanlegget løftes opp over vegbanen vil det ikke bli brøytet snø inn på gs-vegen, som gjør det enklere å ivareta godt vedlikehold av anlegget.

Krysset mellom Arnegårdsbakken og Osloveien er foreslått stengt i planen for Ringerike Kunnskapspark (Plan-ID: 0605_366). I det tilfellet vil det ikke være konflikt mellom myketrafikanter og biltrafikk på dette punktet. Statens vegvesen har startet planen i krysset, med tanke om kryssing i plan, men vil mest sannsynlig etterkomme Ringerike kommunes ønske om å redusere vår plan noe i omfang for å møte tilstøtende plan i plangrensen.

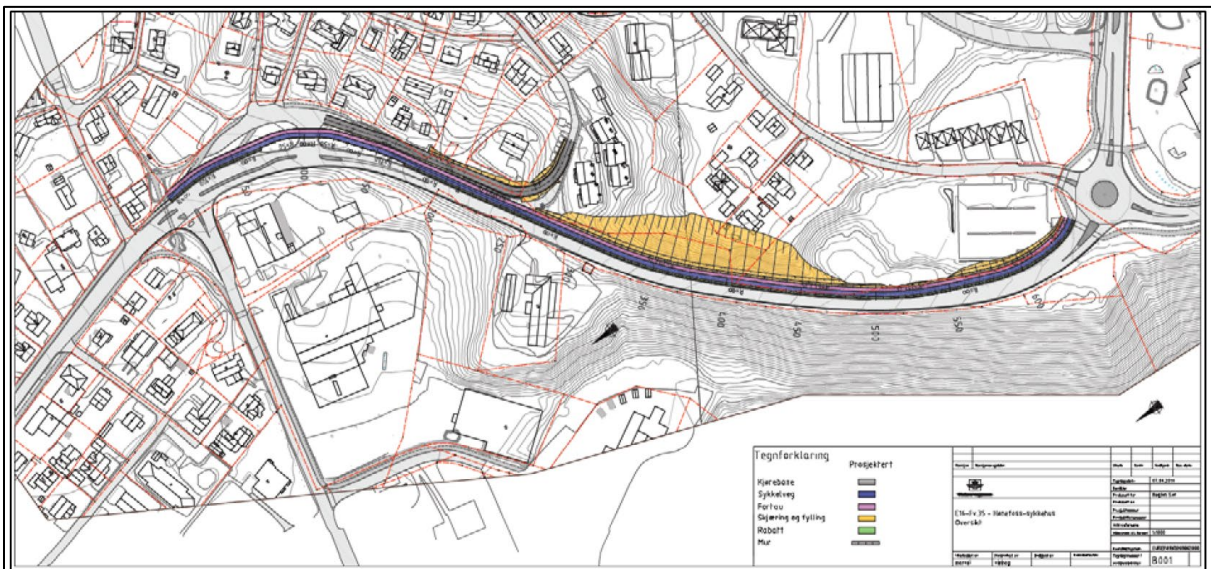


Utsnitt av plankart for Ringerike Kunnskapspark.

Lokale forhold

Dersom løsningen skulle blitt sykkelvei med fortau med samme stigningsforhold eller mindre enn Osloveien, ville man fått en løsning tilsvarende slik den ble skissert i vårt forprosjekt i 2018.

På tegningen under vises en slik løsning, der gult viser terrengutslag, som i dette tilfellet vil gripe inn i to boligtomter, og et bolighus.



Skissert løsning for sykkelvei med fortau langs fv.35 Osloveien. Løsningen må detaljere ytterligere i reguleringsplan.

Utklipp av en tidligere tegning, 2018.



Utklipp av en tidligere vegmodell, 2018.

Oppsummert

Osloveien har i dag stigning som overskrider kravene i håndbok N100 Veg- og gateutforming for anlegg for gående og syklende, i tillegg er terrenget i planområdet svært sidebratt. Det at det er sidebratt gjør at alternative traseer for gående og syklende enn langs fylkesveg 290 Osloveien ikke er aktuelle da Arnegårdsbakken har stigning på over 13%.

En løsning som følger dagens vegs stigning medfører stort terrenginngrep med negative konsekvenser. Med en slik breddeutvidelse vil skjæringen gripe inn i hele skråningens høyde, og en stabil graveskråning vil gripe inn på store deler av tomtene som ligger i topp skråning over fylkesvegen, i Arnegårdsveien.

For å redusere terrenginngrep foreslår vi derfor å heve sykkelvegen med fortau. Dette fører til økt stigning til 7% på en strekning på 250 meter, og redusert stigning til 2,63 på en strekning 200 meter.

Ved at de stedlige forhold gjør at vi ikke imøtekommer kravene i håndbok N100 Veg- og gateutforming, betyr også at vi ikke imøtekommer kravene til universell utforming, Håndbok V129 Universell utforming av veger og gater. Dette er fraviksbehandlet av vegeier, og godkjent.

Vi mener likevel at løsningen i sin helhet er en betydelig forbedring, der det blir et godt tilbud for gående, opprettet et kapasitetssterkt sykkelanlegg på en strekning med stort potensiale for økt sykling. At det er trafiksikkert da anlegget flyttes opp, og bort fra vegbanen. Og at det kan bygges på en trygg måte med hensyn til de geotekniske vurderinger som er gjort, uten store konsekvenser for nærliggende områder og bebyggelse.

12.9 Viken fylkeskommune

Kort om planen

Statens vegvesen har laget reguleringsplan for sykkelveg med fortau langs Fylkesveg 290, tidligere FV.35 Osloveien. Planområdet omfatter strekningen mellom Arnegårdsbakken og rundkjøringen mellom fylkesvegen og E16. Fv.290 har høy trafikkmengde, og stort potensiale for økt sykkeltrafikk, men mangelfull tilrettelegging i dagens situasjon. Den aktuelle strekningen har høy stigningsprosent, og ligger i sidebratt terreng.

Planen innebærer plassering av en mur langs vegbanen/Osloveien, for å løfte sykkelvegen og dermed begrense inngrepet i skråningen. Målet har vært å finne en løsning som innebærer at vi kan bygge uten å spunte. Forslaget vil innebære en natursteinmur med helling 10:1 mot kjørebanelen på mesteparten av strekningen. Muren vil ha varierende høyde med en makshøyde er 3,5m over kjørebanelen. På toppen av muren skal det plasseres rekkverk og lysmaster. Detaljutforming av disse blir en del av byggeplanen. På oversiden av sykkelvei med fortau vil det bli en natursteinmur med høyde ca. 1 meter i profil 300–420. Her må i tillegg anlegget snevres inn noe for å berøre skråningen minst mulig under bygging. Anlegget for gående og syklende vil få en litt annen stigning enn dagens fortau. I byggeplan må det ses nærmere på detaljer som avslutning av murer inn mot terreng, steintype og overflate.

Kommunale planer

Den aktuelle strekningen er første steget i byggingen av en utbedret og sammenhengende gang- og sykkel fra sør til nord gjennom Hønefoss. Denne planen er et viktig ledd i å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken i Hønefoss. Det er viktig at den nye gang- og sykkelveien får en god utforming slik at de mye trafikantene føler seg trygge. Dagens løsning er smal og ligger nær kjørebanen.

På deler av strekningen vil gang og sykkelveien bli bygd inn i skråningen og krever at deler av strekningen får en mur med høyde på ca. 3.5 m enkelte steder. Det kan medføre at vintervedlikeholdet kan bli mer krevende. Dersom gangveien ble bygget i plan med kjøreveien ville det ha krev en høy spuntvegg.

Planen for gang- og sykkelveien på denne strekningen for en god avslutning og kobles på gang og sykkelvei ved USN krysset. Neste delstrekning vil være fra USN krysset inn til Kvernbergsund bru. Dette prosjekt er viktig ledd i å realisere de transportmessige grepene som er en del områdereguleringen for Hønefoss.

Samferdsel og infrastruktur

Viken fylkeskommune har behandlet en søknad om fravik for stigning på sykkelveien. Fravikssøknaden ble behandlet og godkjent 2.4.2020 arkivnummer 2020/84435, med følgende begrunnelse for anbefaling:

«Målet med prosjektet er å bedre trafikksikkerheten for gående og syklende på strekningen ved å erstatte dagens fortau langs fylkesveg 290 med sykkelveg med fortau. På deler av strekningen vil gang-sykkeltiltaket ligge parallelt med kommunal veg. Dette betyr at gang-sykkelvegen også må tilpasse seg stigningen på den kommunale vegen. Dette er bakgrunnen for denne gang-sykkelvegen får en stigning på 9% på en kortere strekning. Maksimal stigning på gang-sykkelveger utenfor sentrumsområder i N100 er 8% på strekninger under 35 meter og 5% på lengre strekninger. Dette betyr at prosjektet overskrider kravet i N100 med 1%. Avviket vurderes som relativt lite. Stigningen er godt egnet for elektrisk rullestol/handikapkjøretøy. Kravet til 5% stigning vil i den aktuelle situasjonen vil medføre en betydelig merkostnad. Det vurderes også som dårlig landskapstilpasning dersom gang-sykkelvegen må ha en slakere stigning enn fylkesvegen. Den planlagte gang/sykkelvegen vil medføre bedre forhold for gående og syklende enn dagens situasjon.»

Målet for prosjektet er å bedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten for gående og syklende langs fv.290 mellom Hønefoss sentrum og Hvervenkastet. Denne strekningen inngår i E16 ruten for sykkel.

Det vises til tidligere behandlet fravikssøknad. Samferdsel og infrastruktur har ingen spesielle merknader til planforslaget.

Arkeologiske kulturminner

Arkeologi i Buskerud fylkeskommune uttalte seg tidligere til oppstart av planarbeid. Vi har ikke opplysninger om automatisk fredete kulturminner i planområdet. Området er i stor grad allerede utbygd og har en topografi som tilsier at vi ikke kan forvente å finne bevarte automatisk fredete kulturminner her. Vi har derfor ingen merknader til planen.

Kulturminneloven inneholder blant annet derfor en bestemmelse om meldeplikt dersom det f.eks. ved gravearbeider likevel skulle framkomme kulturminner. For å ivareta meldeplikten etter kulturminneloven § 8 vil vi anbefale at følgende tekst tas inn i reguleringsplanens fellesbestemmelser:

Dersom det under anleggsarbeider treffes på automatisk fredete kulturminner, eksempelvis i form av helleristninger, brent leire, keramikk, flint, groper med trekull og/eller brent stein, slagg etter jernfremstilling etc., skal arbeidet øyeblikkelig stanses og fylkeskommunen varsles, jf. lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50, (kulturminneloven) § 8.

Svar.

Tas til orientering.

12.10 Ringerike kommune

Ringerike kommune har ved saksbehandler Ole Einar Gulbrandsen bedt om at planområdet justeres slik at det ikke er overlapp mellom Statens vegvesens planforslag «Plan ID 0605_454 E16–Fv290 Hønefoss –sykehuset» og områdereguleringsplan «Plan ID 0605_366 Ringerike Kunnskapspark».

Planområdet er etter høringsperioden redusert.

13 Vedlegg

Plankart

Planbestemmelser

Illustrasjonshefte – Tekniske tegninger

Geoteknisk Rapport

Geoteknisk Notat

Støyrapport

Ros–analyse



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47)22073000
firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen