

Dokument type
Rapport

Date
September 2016, revidert april 2018

TRAFIKKANALYSE

HØNENGATA 59



TRAFIKKANALYSE HØNENGATA 59

Revisjon **1**
Dato **2018-04-16**
Utført av **Robin Åkebrand**
Kontrollert av **Magne Fjeld**
Godkjent av **Magne Fjeld**
Beskrivelse **Trafikkanalyse – Hønengata 59**

Ref. 1350017144

Forsidebilde: Stark Arkitekter AS

Revisjon	0	1
Dato	2016-09-20	2018-04-16
Utarbeidet av	Robin Åkebrand	Robin Åkebrand
Kontrollert av	Magne Fjeld	Magne Fjeld
Godkjent av	Magne Fjeld	Magne Fjeld
Beskrivelse	Rapport	Rapport

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder
1	2018-04-16	Revisjon av konsekvenser av tiltak i henhold til endringer i arealbruk. Oppdatering av avsnitt om skolevei.

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	Innledning	1
2.	Dagens situasjon	1
2.1	Planområdet	1
2.2	Trafikkmengder	2
2.3	Trafikksikkerhet	5
2.4	Fartsgrenser	6
2.5	Kollektivtrafikktilbud	6
2.6	Forholdene for gående og syklende	7
2.7	Skolevei	8
3.	Konsekvenser av planforslaget	12
3.1	Framtidig bruk	12
3.2	Veikapasitet	13
3.3	Trafikksikkerhet	15
3.4	Kollektivtrafikk	15
3.5	Gang- og sykkeltrafikk	15
3.6	Skolevei	15
3.7	Parkering	15
4.	Konklusjon	16

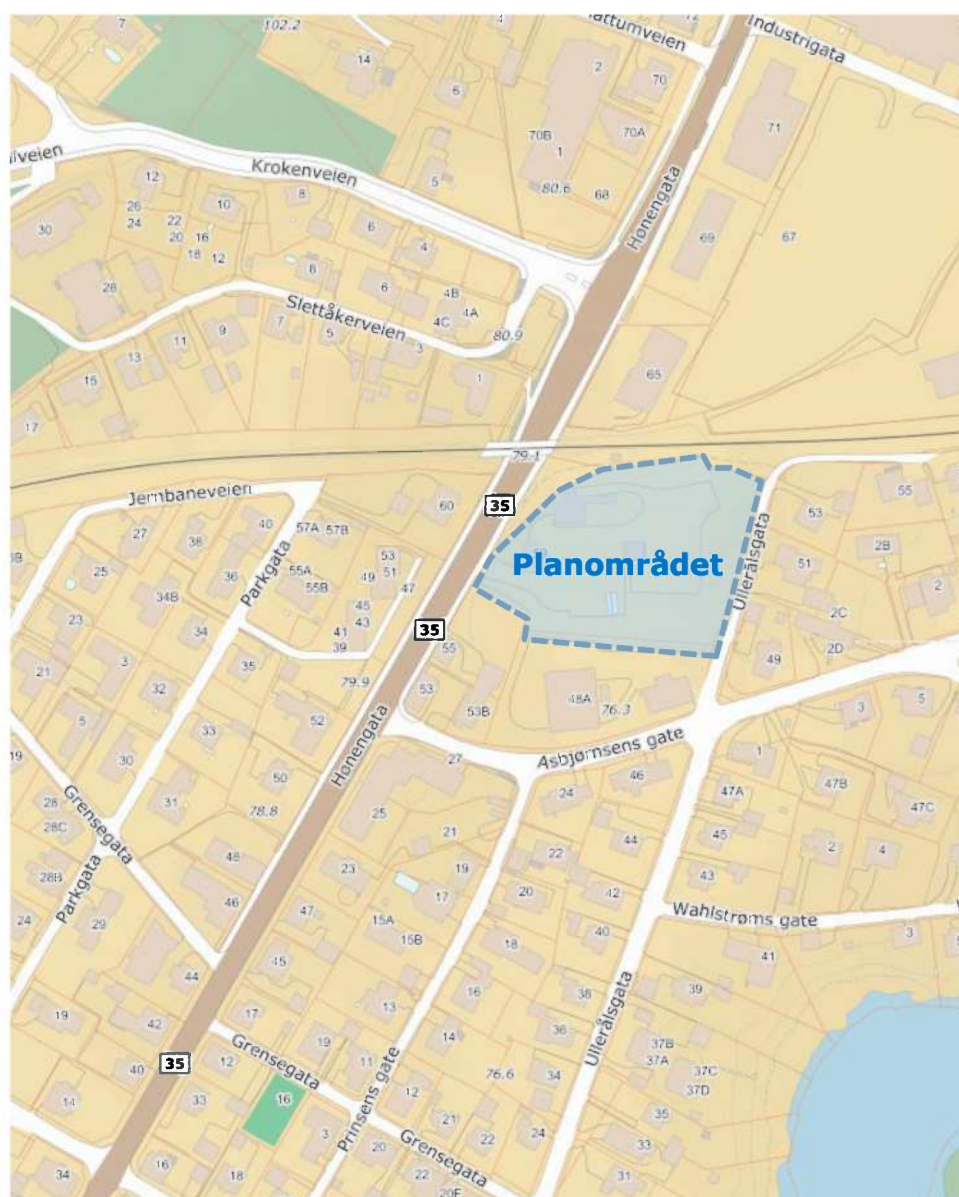
1. INNLEDNING

Fram til i dag har eiendommen i Hønegata 59 vært benyttet til omlasting av drivstoff og smøreoljer. I kommuneplanens arealdel er arealet avsatt til næringsvirksomhet og i gjeldende reguleringsplan er det avsatt til næring/industri. Stark Rød-Knudsen Arkitekter AS har laget et planforslag som ønsker å legge til rette for en fremtidsrettet boligutvikling på eiendommen. I dette sammenhengen har de engasjert Rambøll Norge AS for å bistå med å lage denne trafikkanalysen som en del av reguleringsprosessen. Analysen vil presentere og vurdere det planlagte tiltakets trafikkale konsekvenser i forhold til dagens situasjon.

2. DAGENS SITUASJON

2.1 Planområdet

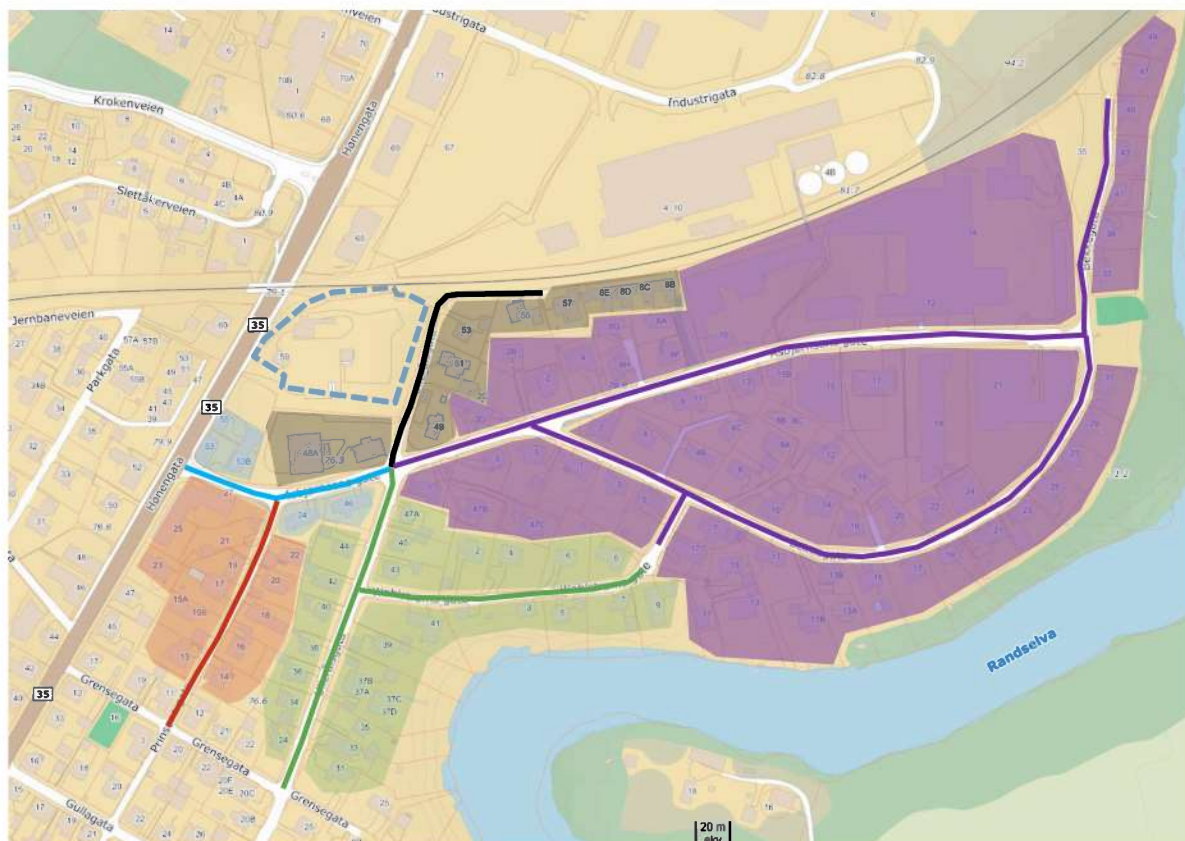
Planområdet ligger i Hønefoss nordre del. Det ligger tilstøtende jernbanesporene i nord og mellom Hønegata i vest, Ullerålgata i øst og Asbjørnsens gate i sør. Planområdet er markert i kartet i Figur 1.



Figur 1: Planområdets omtrentlige plassering. Bakgrunnskart: finn.no.

2.2 Trafikkmengder

Informasjon om trafikkmengder i området er mangelfull. I NVDB (Nasjonal vegdatabank) finnes det kun informasjon om ÅDT i Hønefossveien. Denne er oppgitt til å være 17 700 kjt/døgn. ÅDT i øvrige gater i området er ikke kjent. Det har derfor vært nødvendig å gjøre noen antakelser om ÅDT for Asbjørnsens gate, Ullerålsveien og Prinsens gate. I Figur 2 er dagens atkomstforhold markert i kart.



Figur 2: Oppdeling av arealer som genererer biltrafikk på de forskjellige veiene i området. Fargete området viser de eiendommene som har atkomst i vei med tilsvarende farge. Planområdet er markert med stiplet blå linje. Bakgrunnskart: finn.no.

I Statens vegvesen sin håndbok V713 er det angitt at boliger genererer 2,5 – 5,0 bilturer per døgn. Det er antatt at planområdet vil generere biltrafikk som tilsvarer den øvre delen av dette intervall. Dette fordi Hønefoss er en liten by og mange antas pendle med bil til jobb i f.eks. Oslo, samt at det sannsynligvis er noe kjøring til fritidsreiser o.l. Derfor antas boligene i området generere 4,5 bilturer per døgn.

I tabellen nedenfor vises erfaringstall for bilturgenerering for annen aktuell arealbruk.

Tabell 1: Turgenereringsfaktorer ifølge Statens vegvesens håndbok V713.

Formål	Turgenereringsfaktor
Kontor (post, bank, helse offentlige kontorer)	8 bilturer/100 m ² pr. døgn
Industri (verksted, lager, fabrikk, engros)	3,5 bilturer/100 m ² pr. døgn
Handel (detalj, kiosk, bensinstasjon, kjøpesenter)	45 bilturer/100 m ² pr. døgn

I østre delen av Asbjørnsens gate har Bilja en rekke lokaler. Det er antatt at disse i hovedsak er brukt til industri, men at det er noen handel der også. Derfor er det antatt at de vil generere mer bilturer enn om det kun hadde vært industri. Biljalokalene antas derfor å generere 10 bilturer/100 m² pr. døgn.

I Prinsens gate er det atkomst til Varme og sanitær AS. Dette eiendomsbruk antas å generere litt mindre enn vanlig industri og er satt til 3,0 bilturer/100 m² pr. døgn.

Områdene som er illustrert i Figur 2 forventes dermed å generere trafikk ifølge tabellene nedenfor.

Prinsens gate (rød)

Tabell 2: Trafikkgenerering for Prinsens gate (rød).

Arealbruk	Faktor	Antall/areal	Gen. bilturer
Boliger	4,5 kjt/døgn pr. bolig	11 st.	50
Næring (Varme og sanitær AS)	3,0 kjt/døgn pr. 100 m ²	700 m ²	21
Sum			71

Ullerålskata N (sort)

Tabell 3: Trafikkgenerering for Ullerålskata N (sort).

Arealbruk	Faktor	Antall/areal	Gen. bilturer
Boliger	4,5 kjt/døgn pr. bolig	9 st.	41
Næring	3,5 kjt/døgn pr. 100 m ²	560 m ²	20
Sum			61

Ullerålskata S (grønn)

Tabell 4: Trafikkgenerering for Ullerålskata S (grønn).

Arealbruk	Faktor	Antall/areal	Gen. bilturer
Boliger	4,5 kjt/døgn pr. bolig	27 st.	122
Sum			122

Asbjørnsens gate Ø og Bekkegata (lilla)

Tabell 5: Trafikkgenerering for Asbjørnsens gate Ø og Bekkegata (lilla).

Arealbruk	Faktor	Antall/areal	Gen. bilturer
Boliger	4,5 kjt/døgn pr. bolig	57 st.	257
Bilialokaler	10 kjt/døgn pr. 100 m ²	9 500 m ²	950
Kontor	8 kjt/døgn pr. 100 m ²	400 m ²	32
Sum			1 239

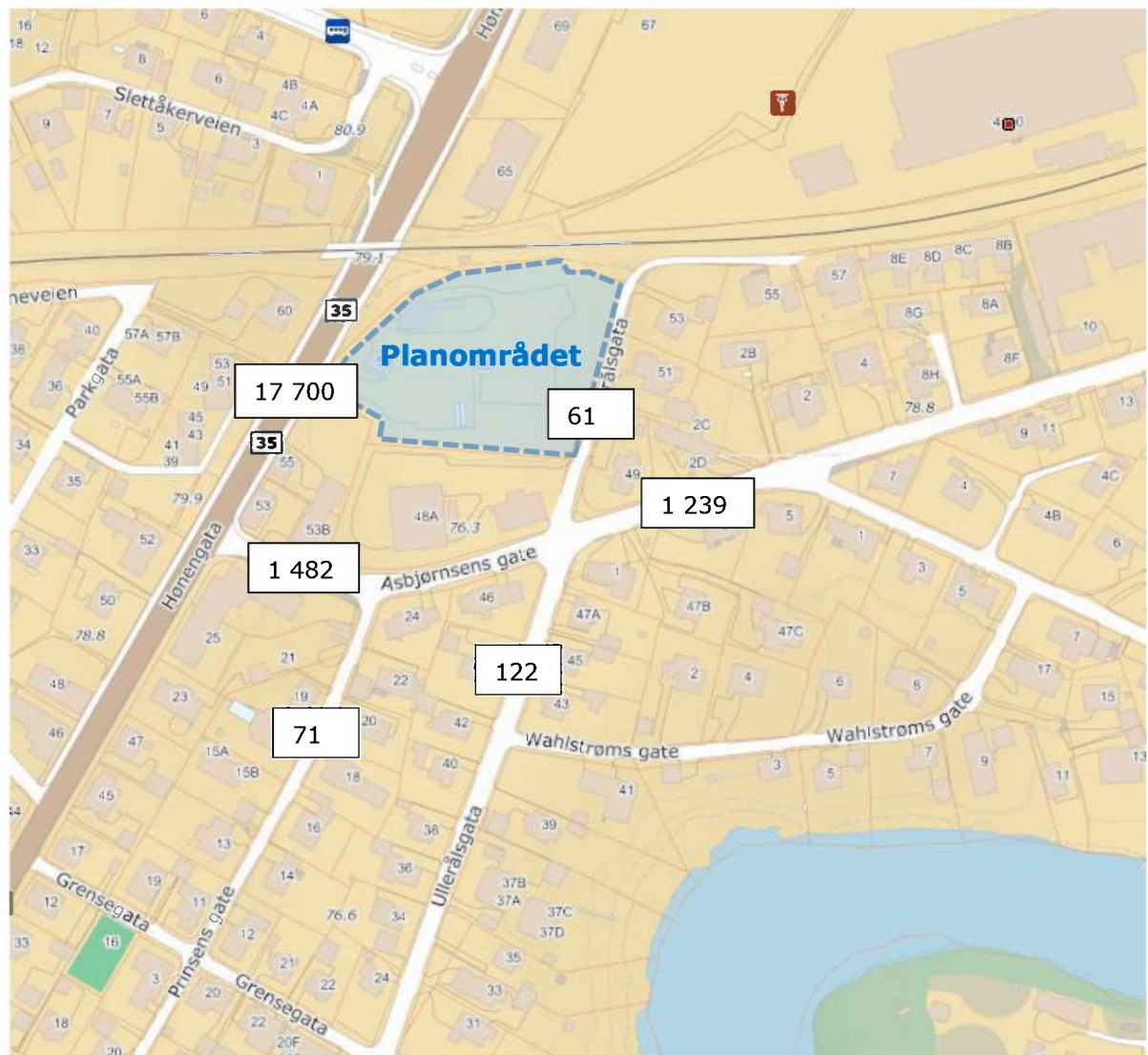
Delen av Asbjørnsens gate som er markert med blå strek antas å utover biltrafikken fra de blå-markerte områdene også ta opp all trafikk på den nordlige delen av Ullerålskata (markert med sort), halvparten av all trafikk fra den rødmarkerte delen av Prinsens gate og den grønmarkerte delen av Ullerålskata, samt all trafikk fra Asbjørnsens gate øst for Ullerålskata inkl. all trafikk fra Bekkegata (markert med lilla). Alt dette er tatt med i beregningen i tabellen nedenfor.

Asbjørnsens gate V (blått)

Tabell 6: ÅDT i Asbjørnsens gate V (blått).

Arealbruk	Faktor	Antall/areal	Gen. bilturer
Boliger	4,5 kjt/døgn pr. bolig	90 st.	405
Varme og sanitær AS	3,0 kjt/døgn pr. 100 m ²	700 m ²	21
Næring	3,5 kjt/døgn pr. 100 m ²	560 m ²	20
Bilialokaler	10 kjt/døgn pr. 100 m ²	9 500 m ²	950
Kontor	8 kjt/døgn pr. 100 m ²	400 m ²	32
Sum			1 482

Stipulert ÅDT ifølge ovenfor illustreres i kartet i Figur 3. Tallene er beheftet med noe usikkerhet, men er erfaringsmessig i størrelsesorden +/- 20%. Evt. korttidstellingene vil ha omtrent samme usikkerhet.



Figur 3: Stipulert ÅDT i området. Bakgrunnskart: finn.no.

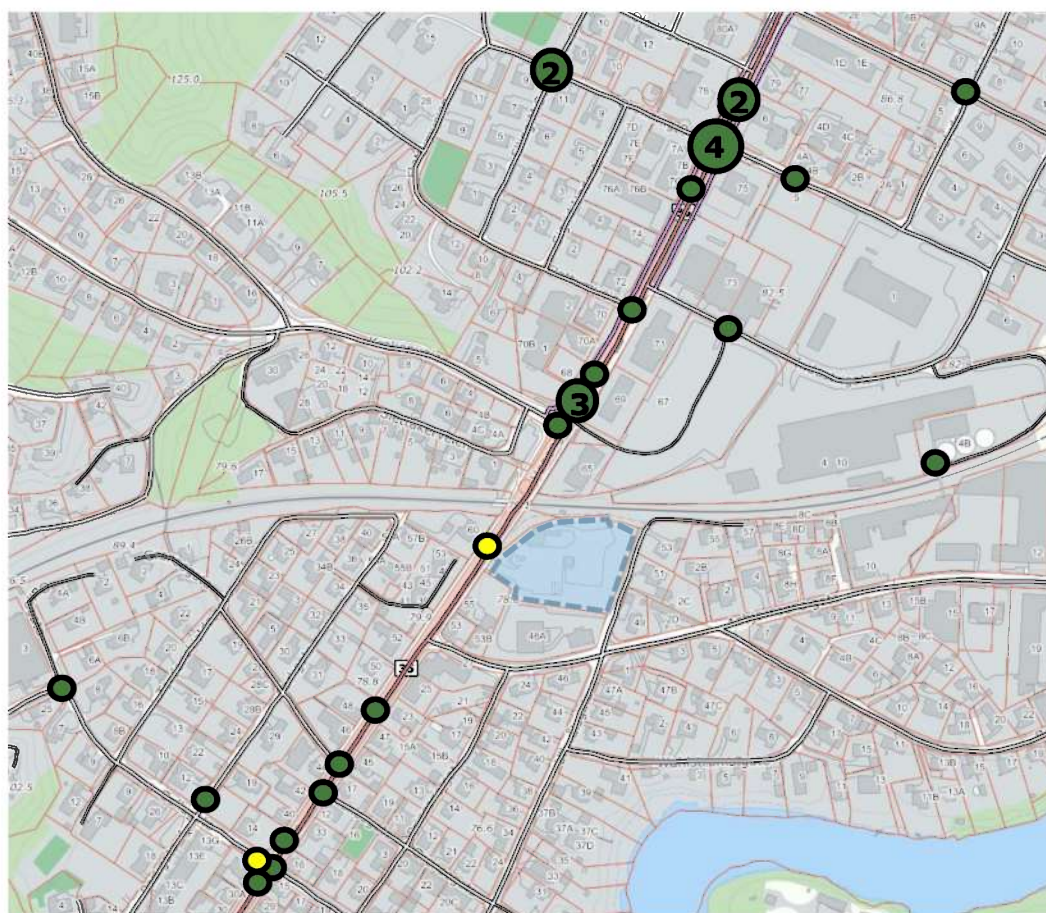
2.3 Trafikksikkerhet

Informasjon om ulykkesituasjonen i nærområdet de siste 10 årene (2005 – 2014) er hentet fra NVDB. Ulykkene er markert i kartet i Figur 4 nedenfor. Ulykker som førte til lettere personskader er markert med grønne prikker og ulykker som førte til alvorlige personskader er markert med gule prikker.

De fleste ulykkene er knyttet til Hønergata, noe som er naturlig da denne har stor trafikk. I Hønergata er MC-førere og gående involverte i en stor andel av ulykkene.

Alle ulykkene som involverte gående skjedde ved at fotgjengeren krysset utenfor gangfelt. Ingen av disse ulykkene førte til mer enn lettere personskader.

I krysset Hønergata x Gullagata ble en fotgjenger påkjørt og alvorligt skadd da denne krysset utenfor gangfeltet. Rett ved planområdet har det også skjedd en ulykke som førte til alvorlig personskade. En syklist var involvert i ulykken, men forløpet er uklart.

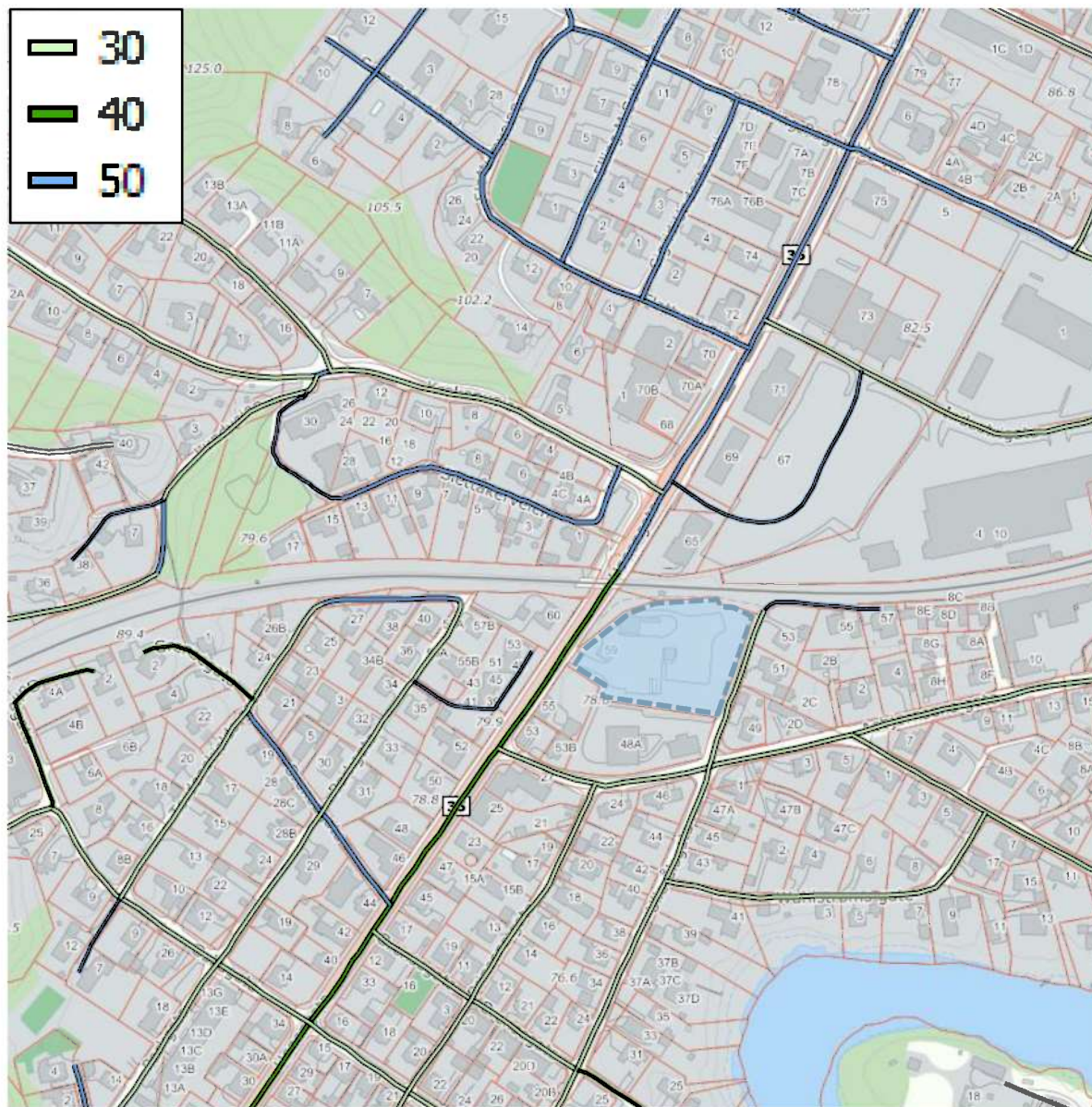


Figur 4: Politiregistrerte ulykker i området de siste 10 årene (2005 – 2014). Ulykker som førte til lettere personskader er markert med grønne prikker og ulykker som førte til alvorlige personskader er markert med gule prikker. Det er ikke registrert ulykker med drepte eller meget alvorlig skadde.

2.4 Fartsgrenser

I området nærmest planområdet er det relativt lave hastigheter. Informasjon om fartsgrenser i området er hentet fra NVDB og er illustrert i Figur 5.

I Hønengata er fartsgrensen 40 km/t sør for jernbanen og 50 km/t nord for jernbanen. Mange av bolig gatene i området er i 30-sone mens andre har skiltet hastighet opptil 50 km/t. Ved befaring i april 2018 ble det registrert at flere gater som er markert med 50 km/t i NVDB har blitt endret til 30-sone. Dette gjelder bl.a. boligområdet rundt Ullerål barneskole.



Figur 5: Fartsgrenser i området. Kilde: NVDB.

2.5 Kollektivtrafikktilbud

Den nærmeste kollektivholdeplassen til Hønengata 59 er bussholdeplassen Regnorgården. Denne betjenes av linje 228 Morgenbøen – Hvervenmoen. Bussen har tre avganger per time under hele driftsdøgnet.

I Hønengata er det to bussholdeplasser innen 300 m avstand fra planområdet. Domus ligger ca. 250 m nord for planområdet og betjenes av linjene 150, 701, 225 og 232. Gullagata ligger ca. 260 m sør for planområdet og betjenes av de samme linjene som Domus, med tillegg av linje 228. Linjene 225 og 232 er skoleskysslinjer og har avganger ved skolestart og -slutt. Linje 150

kjører mellom Hønefoss og Lillehammer og avgår to ganger per døgn fra Domus. Turfrekvens for linjene 228 og 701 er illustrert i Tabell 7 nedenfor.

Tabell 7: Turfrekvens for busslinjene 228 og 701.

Linje	Destinasjon	Frekvens
228	Morgenbøen - Hvervenmoen	3 avg./time
701	Toso skole – Hønefoss sentrum	1 avg./time

Det er ca. 1,4 km luftstien til Hønefoss sentrum, hvorfra det avgår en rekke med regionale og lokale busser, samt et fåtall tog på Randsfjordbanen/Bergensbanen.

2.6 Forholdene for gående og syklende

Hønengata er regulert med fortau og sykkelfelt på begge sider. Ved befaring i september 2016 var sykkelfeltene godt oppmerket (se figur 6). Ved en senere befaring i april 2018 viser det seg at oppmerkingen er veldig slitt, og på store deler helt borte (se figur 7). I henhold til kapittel 2.4 er tillatt fart i gaten relativt lav, 40 resp. 50 km/t. På strekningen sør for jernbanesporene der tillatt hastighet er 40 km/t er gangfeltene opphøyet. Dette har en fartsdempende effekt som bidrar til at fartsgrensene overholdes.



Figur 6: Hønengata ved kryss med Asbjørnsens gate (Bilde tatt i 2016).



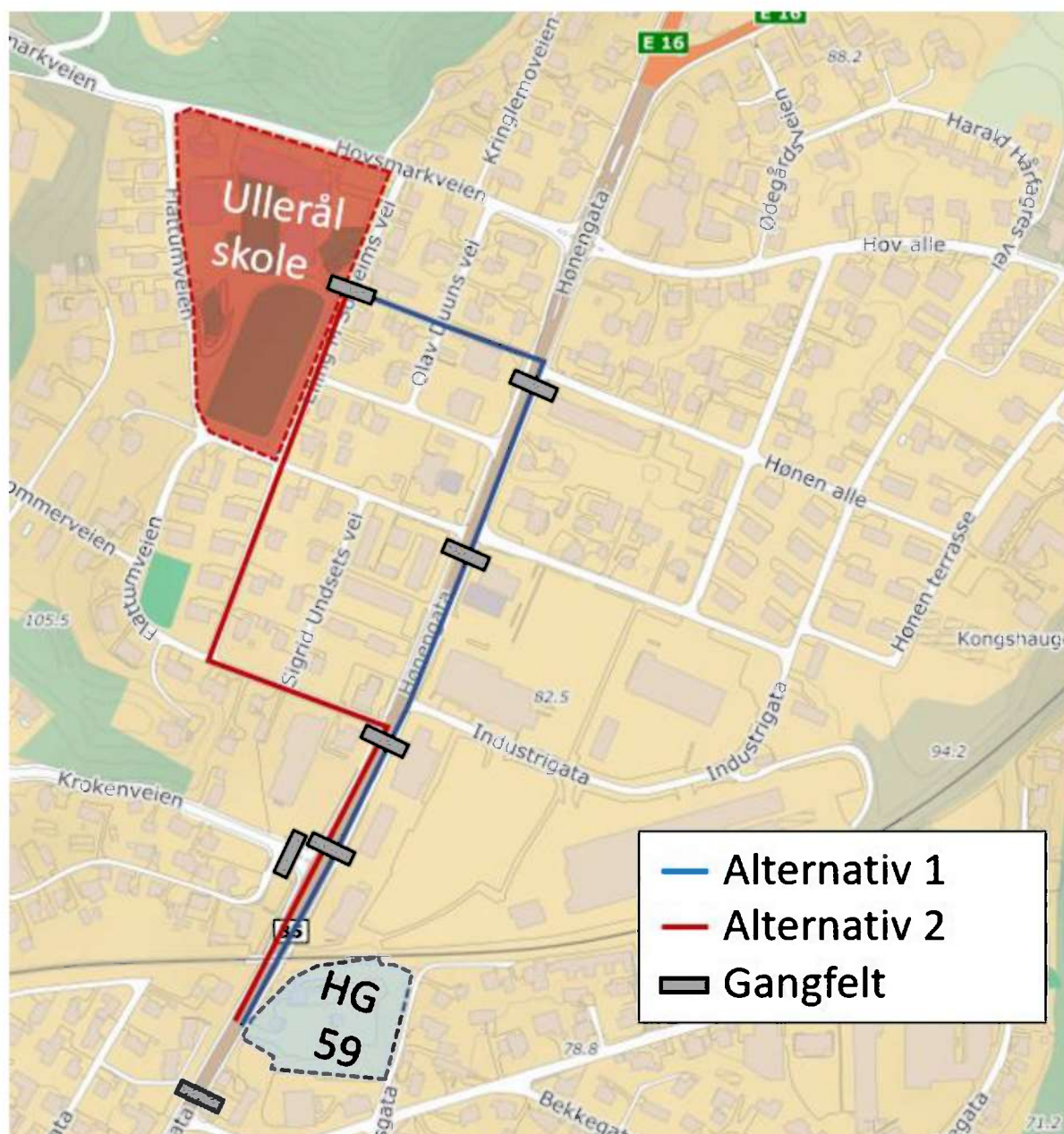
Figur 7: Nedslitt oppmerking av sykkelfelt i Hønengata nær planområdet (Bilde fra 2018).

I øvrige gater i nærområdet må gående og syklende i hovedsak ferdes i samme kjøreareal som biler. Det er antatt at de fleste av bolig gatene har lite biltrafikk og at dette vil føre til økt trygghet og sikkerhet. Noen av de større gatene vil imidlertid ha en høyere andel biltrafikk, hvilket kan føre til at disse oppleves som utrygge å gå og/eller sykle på i blandet trafikk.

2.7 Skolevei

Ullerål barneskole ligger ca. 600 m nord for planområdet. Fra planområdet vil barn på vei til skolen gå under jernbanesporene i Hønengata. Herfra antas barna enten å følge Hønengata helt til gang- og sykkelvei som forbinder Hønengata med Klinikkeveien eller gå via Flattumveien og Elling M. Solheims vei. Noen kan tenkes gå via Flattumveien hele veien til skolen eller via noen andre av veiene i boligområdet. I alle disse veiene fremføres gående og syklende i delt areal med biler (men med liten trafikk) og hele området er i 30-sone. Forholdene for disse vil dermed være omtrent de samme som for traséen via Flattumveien og Elling M. Solheims vei.

I figur 8 illustreres de to studerte traséene og gangfelt i området. Det registreres at det kun er gangfelt i Hønengata, og inntil denne. Årsaken til at det ikke er oppmerkede gangfelt i sidevegene er sannsynligvis at trafikkmengende (biltrafikk) vurderes som så vidt lave at dette ikke tilfredsstiller kriterier for oppmerking.



Figur 8: Studerte gangforbindelser mellom planområdet og Ullerål skole. Bakgrunnskart: finn.no.

Disse vurderinger er basert på forhold ved befaring (13.04.2018). Vinterstid vil forholdene kunne være svært annerledes for en stor del avhengig av hvordan brøyting og strøing blir utført. For å sikre gode forhold for gående elever vinterstid er det viktig at brøyting og strøing er gjort før barna går til skolen.

Alternativ 1: Hønsengata – gang- og sykkelvei

Hønsengata er tilrettelagt for gående og syklende på begge sider av veien på den aktuelle strekningen, enten ved fortau, sykkelstøtte eller gang- og sykkelstøtte. På noen deler av strekningen er det busslommer og brede, utflytende avkjørseler der arealene for myke trafikanter overgår i asfaltsarealer uten fysisk skille mot bilenes kjørebane. Det er sjelden gangstøtte over kryssene. Det bør bemerkes at disse veiene fører til avgrensede boligområder, hvor man kan forvente at trafikken i veiene er liten. Det er begrenset med gangstøtte over Hønsengata på strekningen, men de som finnes er strategisk plassert. Gangstøttene på strekningen er markert i figur 8.

Gangstøttet over Hønsengata nærmest gang- og sykkelstøtten mot skolen er det eneste signalregulerte på strekningen. Gang- og sykkelstøtten forbinder Hønsengata med Klinikkeveien som

har fortau på den sørlige siden. Fortauet fører til et gangfelt over Elling M. Solheims vei til gangatkomst til skolen.



Figur 9: Fortauet i Klinikkeien fører til gangfelt over Elling M. Solheims vei til gangatkomst til skolen.

Denne traséen vil være kortest og raskest, men har ulempen at den går langs Hønengata som er høytrafikkert. Som nevnt er hele strekningen langs Hønengata tilrettelagt for myke trafikanter, men kan allikevel oppleves som utrygg for noen.

Alternativ 2 Hønengata – Flattumveien – Elling M. Solheims vei

Traséen via Flattumveien – Elling M. Solheims vei går først langs Hønengata helt til Flattumveien. Heretter antas barna å gå via Flattumveien og så Elling M. Solheims vei. Flattumveien og Elling M. Solheims vei er i stort ikke tilrettelagt for gående og syklende, men har lave trafikkmengder og lave hastigheter. Dette kan være kvaliteter som gjør at noen av barna foretrekker denne traséen framfor Hønengata.

Elling M. Solheims vei har ensidig fortau på vestsiden mellom kryss med Dronning Ragnhilds vei og gangatkomsten til skolen.

Mellomløsninger

Noen barn kan komme til å gå deler av Hønengata og gå inn Dronning Ragnhilds vei eller Ole Vigs vei. Dette er gater med lite trafikk, uten spesiell tilrettelegging for fotgjengere, men bedømmes som likeverdige med Flattumveien. Også disse vegene er preget av store åpne flater mot Hønengata, til dels med parkering.



Figur 10: Ensidig fortau i Elling M. Solheims vei.

Deler av Flattumveien rett ved skolen er stengt for gjennomkjøring med unntak for buss. Dette fører til et roligere trafikkbilde vest for skolen.

3. KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

3.1 Framtidig bruk

Planlagt utbygging er illustrert i Figur 11 nedenfor.



Figur 11: Situasjonsplan for planlagt tiltak. Kilde: Stark Rød-Knudsen Arkitekter AS.

Det er planlagt å bygge 46 nye leiligheter med 23 leiligheter per bygning. Størrelsen på leilighetene vil være varierende, og vil bestå av 2-roms, 3-roms og 4-roms leiligheter. De to bygningene vil være like i boligarealer. De 23 leilighetene i hver enkelt av bygningene vil ha fordeling som vist i tabell 8.

Som tidligere nevnt er Høengata 59 benyttet til omlasting av drivstoff og smøreoljer. Det antas at den biltrafikk som genereres her er ubetydelig.

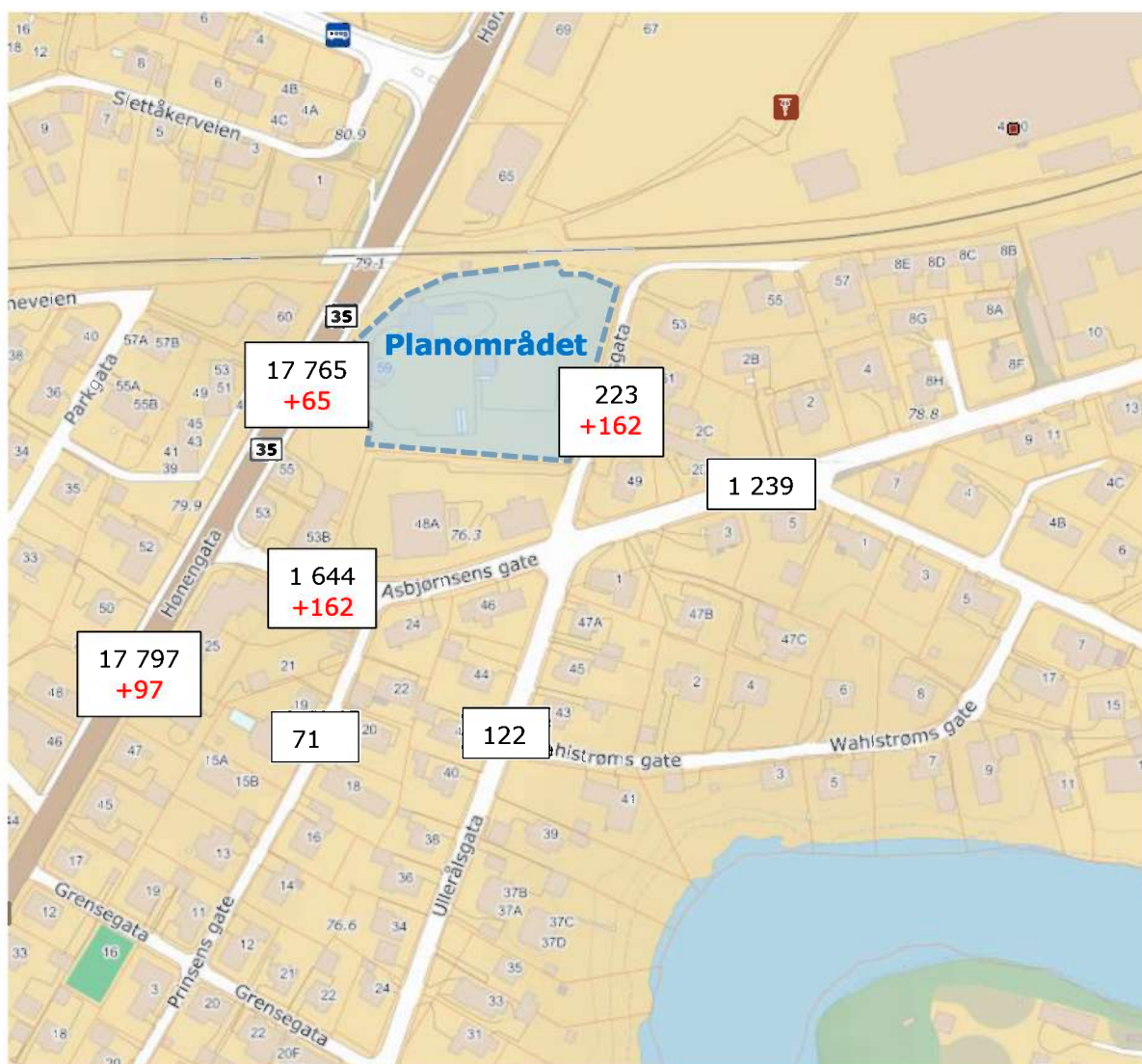
Basert på erfaringstall fra Statens vegvesens håndbok V713 er det antatt at området vil generere 3,0 – 4,0 bilturer per leilighet, avhengig av størrelsen. Antatte turgenereringsfaktorer er vist i tabell 8. Turgenereringsfaktorene er lavere enn beregnet for dagens bebyggelse, og skyldes at nye boliger vil være leiligheter, med lavere parkeringsdekning enn dagens bebyggelse har. Planforslaget innebærer en trafikkgenerering på 162 bilturer per døgn. Atkomst vil skje via Ulleråls gate. Det er antatt at all biltrafikk vil kjøre til Høengata via Asbjørnsens gate.

Tabell 8: Størrelsesfordeling og bilturgenerering for hvert av de to planlagte bygningene.

Antall rom	Antall leiligheter	Turgenerings-faktor	Biltur-generering
2-roms	4	3,0	12
3-roms	14	3,5	49
4-roms	5	4,0	20
Totalt	23		81

Basert på tellinger fra noen år tilbake lengre nord i Hønefjell er det antatt at 60 % av den ny-genererte trafikken vil kjøre til/komme fra syd i Hønefjell og 40 % til/fra nord.

Framtidige trafikkmengder etter utbygging er vist i figur 11.

**Figur 12: Trafikkmengder etter utbygging. Bakgrunnskart: finn.no.**

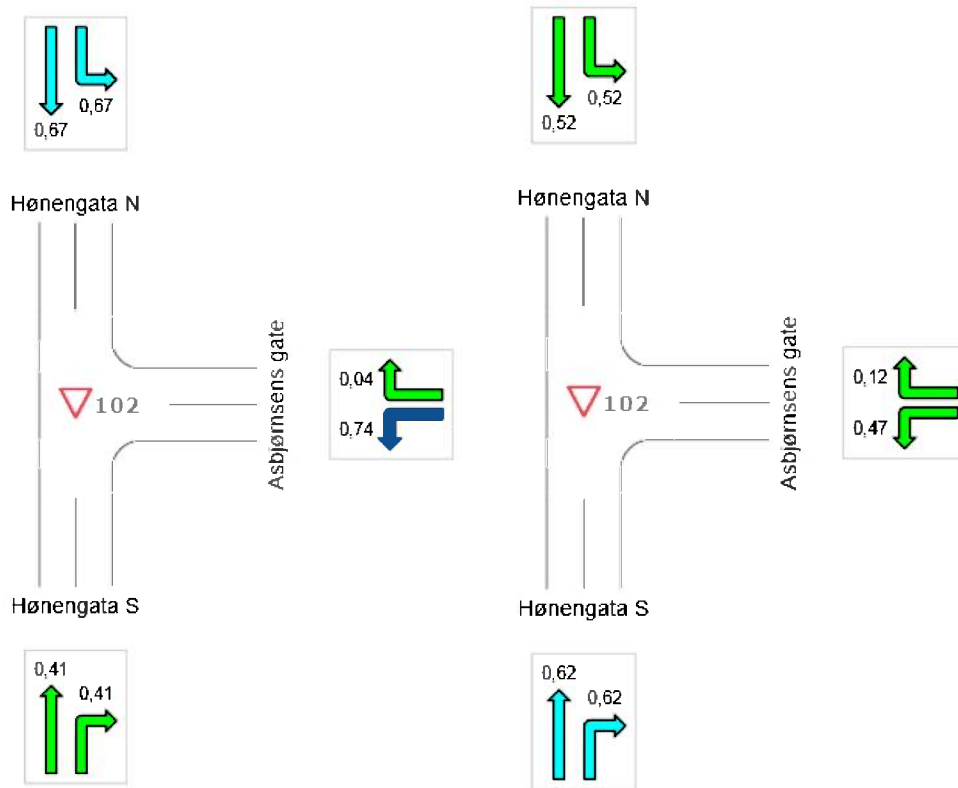
Størst trafikkvekst kommer naturlig nok i Asbjørnsens gate og i Ullerålsveien nord.

3.2 Veikapasitet

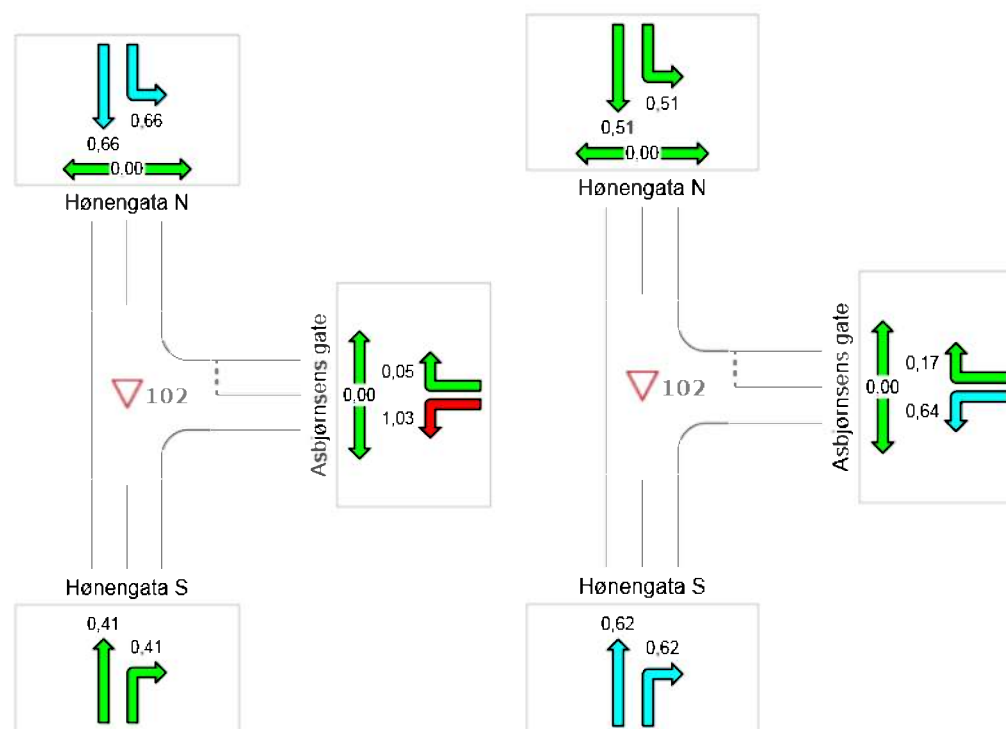
Trafikken i Hønefjell er stor i dag, og det må påregnes framkommelighetsproblemer i enkelte kryss. Dette gjelder både før og etter tiltak. Vi har derfor kapasitetsberegnet krysset Hønefjell x Asbjørnsens gate både før og etter tiltak. Beregningene er blitt gjort i programmet SIDRA Intersection 7.0 plus. Det ble antatt at makstimestrafikk er ca. 10 % av ÅDT og at tungtrafikkandel på Hønefjell er 10 % og 5 % på Asbjørnsens gate. Retningsfordelingen på trafikken er gjort iht.

tidligere registreringer lengre nord di Hønegata, og for øvrig basert på faglig skjønn. Erfaringsmessig har dette ikke stor innvirkning på resultatet. Beregningene er gjort for både morgen- og ettermiddagsrush (makstime).

Resultatene er vist i figur 13 (dagens situasjon) og figur 14 (etter tiltaket) nedenfor.



Figur 13: Belastningsgrader i dagens situasjon ut ifra beregninger i SIDRA. T.v. morgenrush. T.h. ettermiddagsrush.



Figur 14: Belastningsgrader i fremtidig situasjon ut ifra beregninger i SIDRA. T.v. morgenrush. T.h. ettermiddagsrush.

Beregningene viser at belastningsgraden er størst for venstresvingene kjøretøy fra Asbjørnsens gate i morgenrush. Belastningsgraden går opp fra 0,74 før utbygging til 1,03 etter. Belastningsgrad er en faktor som indikerer forholdet mellom opptredende trafikk og kapasitetsgrensen for hvert enkelt felt. Når belastningsgraden overstiger 0,80 – 0,85 inntreffer en situasjon der en køer oppstår, og ved belastningsgrad på 1,0 er kapasiteten oppbrukt. Dette kan også illustreres ved beregnede kølengder. I Asbjørnsens gate er beregnet dimensjonerende¹ kølengde i dag (morgenrush) på 3 biler, mens den etter tiltak teoretisk kan komme opp i 8 biler.

Beregningene viser at utbyggingen kan føre til noe mer kø i Asbjørnsens gate, først og fremst vestover i morgenrush.

I grunnlaget for SIDRA-beregningene er det antatt at all nygenerert biltrafikk vil kjøre til Hønergata via Asbjørnsens gate. Dersom det blir noen kødannelse her er det naturlig å anta at en del av den sørlige trafikken vil kjøre via Ullerålgata eller Prinsens gate for å så kjøre inn på Hønergata i et mindre belastet kryss. Dersom 100 biler overføres fra kryss med Asbjørnsens gate til de to andre kryssene vil køene være langt mindre, omtrent som i dag. De virkelige konsekvensene antas derfor ikke å bli så store som vist i beregninger i SIDRA.

3.3 Trafikksikkerhet

Utbygging vil medføre økt trafikk i området, hvilket isolert sett kan føre til redusert trafikksikkerhet. Flytting av atkomst til området fra dagens atkomst i Hønergata til framtidig atkomst i Ullerålgata vil innebære færre avkjørsler i høytrafikkerte Hønergata. Dette vil bedre trafikksikkerheten lokalt i Hønergata. Dette vil samtidig føre til større trafikkmengder i Ullerålgata og Asbjørnsens gates vestre del. Det forventes dog ikke at utbyggingen vil medføre merkbare endringer i ulykkesbildet.

3.4 Kollektivtrafikk

Tiltaket forventes ikke å påvirke kollektivtrafikktilbudet.

3.5 Gang- og sykkeltrafikk

Tiltaket forventes ikke å føre til noen større endringer i de trafikale forholdene for gående og syklende. Størst innvirkning vil tiltaket ha i forhold til økte volumer av både myke og motoriserte trafikanter.

Det er planlagt å regulere inn fortau langs Asbjørnsens gate og i Ullerålgata. Dette vil lokalt være en god forbedring for gående.

Det som i dag er en sti lengst nord i planområdet vil bli anlagt som en gang- og sykkelvei. Noe som vil forbedre forholdene for de som bruker den.

3.6 Skolevei

Planlagt tiltak vil ha liten innvirkning på forholdene for elever som går til skolen langs Hønergata. Det vil være enda litt mer trafikk på strekningen, hvilket kan øke utrygghetsfølelsen. Økningen er dog forholdsvis lav. For en gate med ÅDT over 17 000 kjt/døgn vil en økning med >200 kjt/døgn være relativt beskjedent.

3.7 Parkering

I reguleringsbestemmelsene har Ringerike kommune formulert krav til parkeringsplasser pr. boenhet som vist i tabell 9. Antall parkeringsplasser basert på bestemmelsene for hvert av de to bygningene i planforslaget er også beregnet i tabellen.

¹ Dimensjonerende kølengde er den kølengden som ikke overskrides i 95 % av tilfellene i løpet av en time

Tabell 9: Parkeringsbestemmelser.

Størrelse på bolig	Antall boliger	Bilparkeringsplasser/bolig	Antall plasser	Sykkelparkeringsplasser/bolig	Antall plasser
Opptil 60 m ²	4	1,0	4	1,0	4
60 – 80 m ²	12	1,0	12	2,0	24
Større enn 80 m ²	7	1,0	7	2,0	14
Totalt:	23		23		42

I henhold til bestemmelsene skal det dermed for de to bygningene anlegges totalt 46 biloppstillingsplasser og 84 sykkelparkeringsplasser. I planforslaget er det vist bil- og sykkelparkering i kjelleren.

4. KONKLUSJON

Tiltaket vil føre til en mindre trafikkvekst i området. Dette forventes ikke å nevnelig forverre for gående, syklende, kollektivtrafikken eller trafiksikkerhetssituasjonen. Tiltaket kan føre til viss kødannelse i krysset Asbjørnsens gate x Hønengata i morgenrushet. Alternativt vil tiltaket føre til noe overført trafikk til Ullerålgata syd og/eller Prinsens gate. Slik mertrafikk vil være liten, og lite merkbar.

Det er sett på forholdene langs skolevei mellom planområdet og Ullerål barneskole. Gangforholdene for ansees som tilstrekkelige i dagens situasjon, og vil kunne bli forbedret ifølge utbyggingen. I denne rapporten er det ikke sett på rutiner for vedlikehold og brøyting om vinteren. Dette vil ha en betydende innvirkning på forholdene for barn som går til skolen i vintertid.