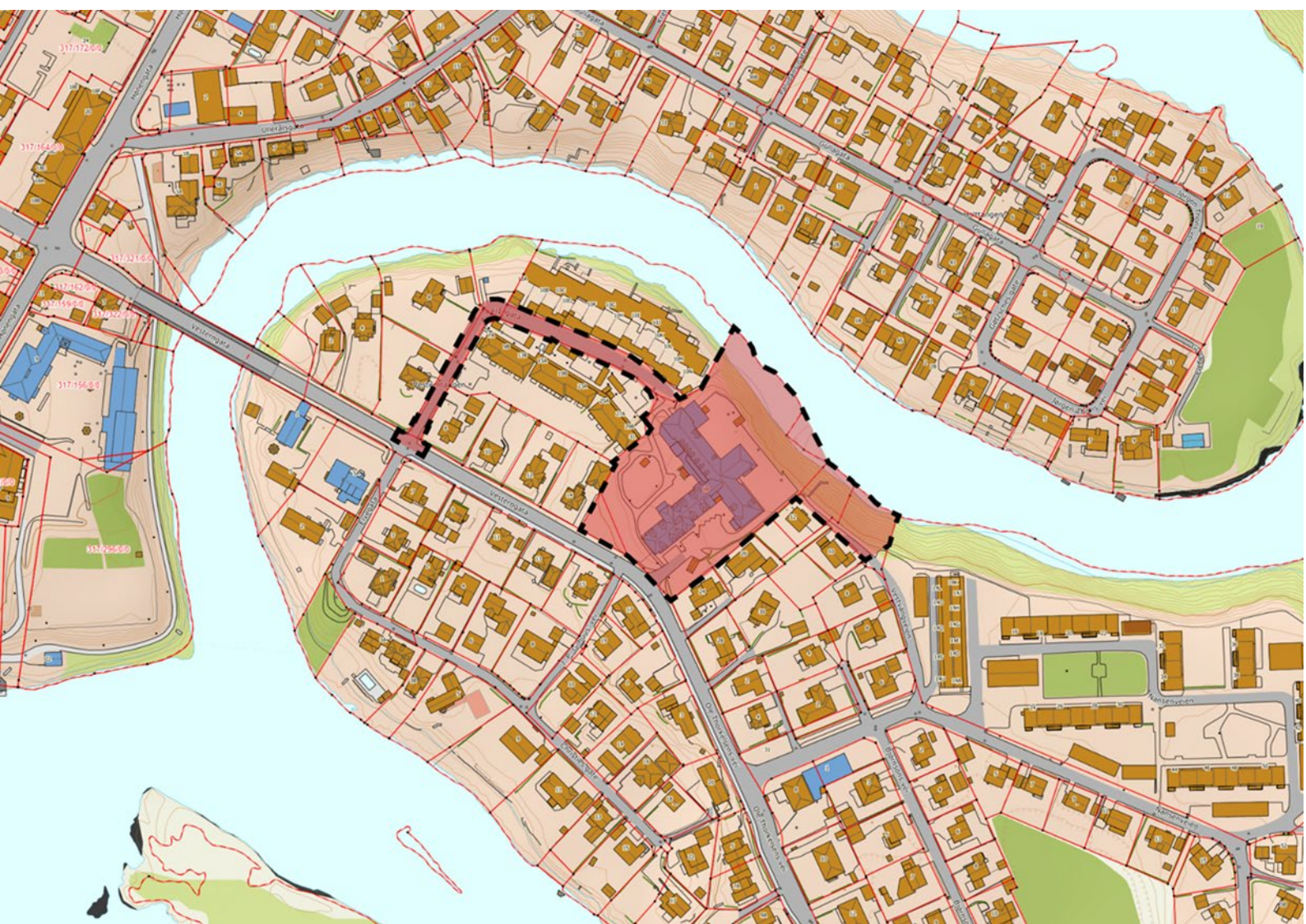


JUNI 2024
RINGERIKE KOMMUNE

TEMARAPPORT TRAFIKK- OG MOBILITET

VEDLEGG TIL DETALJREGULERINGSPLAN FOR VESTERTUNET



JUNI 2024
RINGERIKE KOMMUNE

TEMARAPPORT TRAFIKK- OG MOBILITET

VEDLEGG TIL DETALJREGULERINGSPLAN FOR VESTERNTUNET

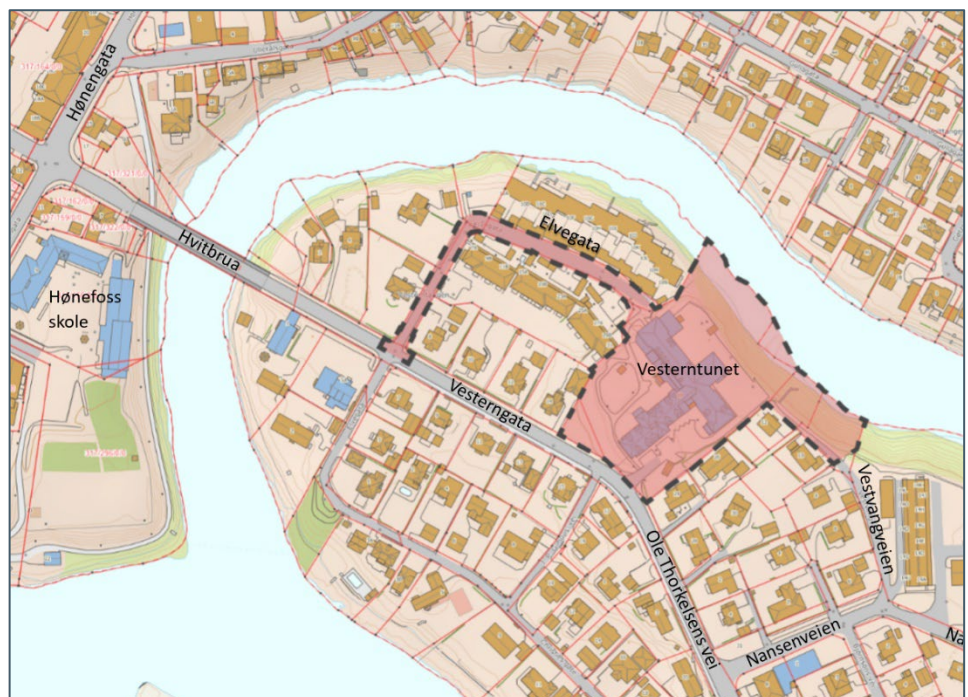
OPPDAGSNR.	DOKUMENTNR.				
A253626	RAP-TRA-001				
VERSJON	UTGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET	KONTROLLERT	GODKJENT
01	15.12.2023	Trafikk- og mobilitetsplan for nye Hønefoss omsorgssenter	VEAU, SNFE	SAHS	SAHS
02	10.06.2024	Ny adkomstløsning til omsorgssenteret og Vesterngata tatt ut av planområdet	OYHE	VEAU	SAHS

INNHOOLD

1	Innledning	4
1.1	Dagens bruk av eiendommen	5
2	Dagens situasjon	6
2.1	Trafikkmengder og fartsnivå	6
2.2	Elvegata	8
2.3	Tilgjengelighet for myke trafikanter	10
2.4	Trafikksikkerhet	11
2.5	Kollektivtilbud	12
2.6	Adkomst og parkering	13
2.7	Reisemiddelfordeling	16
3	Fremtidig situasjon	17
3.1	Planforslaget og antall personer	17
3.2	Turproduksjon	18
3.3	Adkomst	20
3.4	Parkering	23
4	Konsekvenser av nytt planforslag	25
4.1	Biltrafikk	25
4.2	Gående, syklende, og kollektivreisende	26
5	Fremtidig reisemiddelfordeling	27
5.1	Tiltak for å endre reisemiddelfordelingen	27
5.2	Tiltak for å fremme gange og sykkel	27
5.3	Tiltak for å fremme kollektivreisende	29
5.4	Tiltak for å redusere bilbruk/antall bilreiser	29
6	Konklusjon og anbefaling	30

1 Innledning

Denne trafikk- og mobilitetsrapporten er utarbeidet i forbindelse med reguleringsplan for Vesterntunet. Planområdet ligger på adresse Vesterngata 18 på Vesterntangen i Hønefoss i Ringerike kommune, vist i figur 1-1 med relevante gatenavn. Planområdet ligger langs Vesterngata med adkomst fra fv. 290 Hønengata og Hvitbrua i vest. I øst er adkomsten fra fv. 241 Hadelandsveien, og ned til Ole Thorkelsens vei og Vesterngata.



Figur 1-1: Planområdet og relevante gatenavn

Hovedhensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av Vesterntunet, et nytt og moderne omsorgssenter med 88 sykehjemsplasser, serviceområde, storstue, nabolagskafé, og aktivitetsrom. Dette innebærer riving av eksisterende bygg; Hønefoss sykehjem, som opprinnelig ble bygget i 1921, ombygd og utvidet i 1991, og vært i bruk frem til 2021. Etter 2021 har sykehjemmet stått tomt.

Planområdet omfatter eiendommene gnr./bnr. 316/40 og 316/38, Vesterngata 18, som byggeområde for nytt omsorgssenter. I tillegg omfatter planen Elvegata fra Vesterngata og frem til omsorgssenteret. Elvegata er planlagt som adkomstvei for varer og renovasjon til Vesterntunet. Deler av to eiendommer mellom omsorgssenteret og Vestvangveien inngår også i planområdet, for å legge til rette for å bygge en ny gangvei.

I forbindelse med reguleringsplanarbeidet skal det leveres en trafikkanalyse og mobilitetsplan. I denne rapporten er det gjennomført trafikale utredninger og beskrevet forhold og strategi for å håndtere fremtidige reiser og reisebehov.

Ringerike kommune er forslagsstiller for reguleringsplanen. COWI, i samarbeid med Arkitema, er fagkyndig plankonsulent.

Rapportens versjon 01 er utarbeidet av COWI AS ved seniorrådgiver Veslemøy Aurmo-Solberg og sivilingeniør Snorre Felldal. Sivilingeniør Øyvind Høsser har vært involvert i rapportens versjon 02.

1.1 Dagens bruk av eiendommen

I dag står det et tomt bygg på tomten; gamle Hønefoss sykehjem. Dette ble bygd i 1921, ombygd og utvidet i 1991. Bygget har siden 2021 stått tomt. Det gamle sykehjemmet hadde 62 beboere og et fotavtrykk på omtrentlig 2 350 m². Dagens bygg er vist i figur 1-2 med gatebilde fra sør.



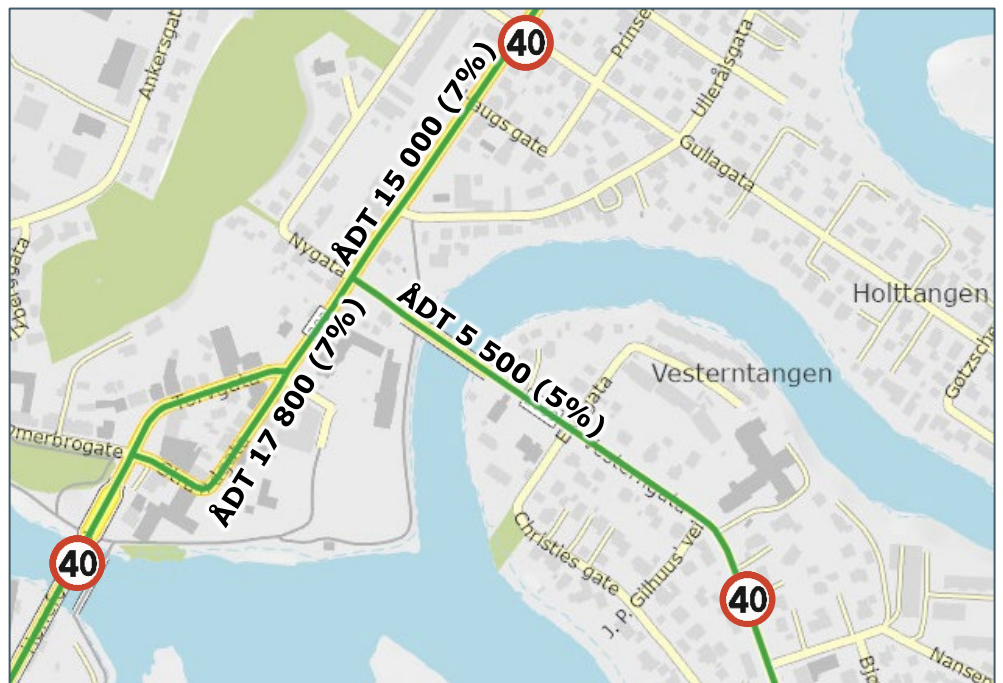
Figur 1-2: Gamle Hønefoss omsorgssenter står tomt på tomten i dag. Denne ble nedlagt i 2021. (Kilde: Google Maps)

2 Dagens situasjon

I dette kapittelet er dagens trafikale situasjon med reisevaner, trafikkmengder, forhold for myke trafikanter, kollektiv, og parkeringsforhold beskrevet.

2.1 Trafikkmengder og fartsnivå

Dagens trafikkmengder i området er vist i figur 2-1 med årsdøgntrafikk (ÅDT) som beskriver den gjennomsnittlige døgntrafikken. ÅDT [kjt/døgn] beskriver den totale trafikk i løpet av et år dividert med antall dager i året. ÅDT per strekning gjelder for sum av begge kjøreretninger og er vist med tungtrafikkandel som %-andel av totaltrafikken i parentes etter trafikkmengden i figuren. Verdier er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB) for år 2022, og er basert på både tellinger og skjønn. Hensikten med figuren er å vise omtrentlig trafikknivå i området.



Figur 2-1: Dagens ÅDT [kjt/døgn], tungtrafikkandel [%], og skiltet fartsgrense (kilde: NVDB)

Dagens omsorgssenter er ikke i bruk. Det er derfor heller ikke trafikk til/fra omsorgssenteret fra Vesterngata. Det gamle omsorgssenteret hadde 62 beboere, i tillegg til ansatte og besøkende som også tidligere genererte trafikk.

I det nærliggende området, inkludert Vesterngata, er fartsgrensen i dag skiltet med 40 km/t.

2.1.1 Turproduksjon

Beregninger av turproduksjon for dagens situasjon er utført med utgangspunkt i PROSAM sin rapport *Turproduksjon for boliger i Oslo og Akershus* fra 2006, samt verdier fra Statens vegvesens håndbok V713 *Trafikkberegninger* som ble utgitt i 2014 med tall fra 1989. Til tross for at PROSAM sin rapport er basert på Oslo og

Akershus, og Hønefoss er en del av Buskerud, vurderer COWI at denne rapporten er mest passende til prosjektet. PROSAM gir en høyere detaljeringsgrad og har nyere tall enn Statens vegvesens håndbok. Det er fremdeles nyttig å sammenligne turproduksjonsverdier fra håndboken. Håndboken er derfor benyttet til å definere et grenseområde for beregnede verdier fra PROSAM. Det gjøres oppmerksom på at det finnes lite data for turproduksjon i forbindelse med omsorgstjenester som f.eks. omsorgsboliger, så disse vurderingene er i stor grad basert på skjønn og erfaringstall. Multiconsult gjorde i 2009 et prosjekt for Nes kommune hvor et anslag på 1 biltur per omsorgsbolig i snitt per dag ble antatt.

Beboere – omsorgsboliger

Det er forutsatt 1,15 bosatt per omsorgsbolig (ca. 165 boenheter). Antall bilreiser anslås å være maksimalt 1 biltur per boenhet, som inkluderer besøksreiser og service per døgn. Den lave bilandelen for omsorgsboliger forklares med at en stor del av alle bosatte ikke vil ha bil. Bilandelen skal likevel ikke være 0%, siden det legges til rette for handicappede som har noe omsorgsbehov og tilgang på bil, samt at besøkende vil ankomme i bil.

Det vil i tillegg være diverse service som utføres med bil, for eksempel hjemmehjelp. Da hjemmetjenesten er lokalisert på Runni og man antar at hjemmehjelpen besøker flere beboere samtidig forventes det at en i liten grad benytter bil til omsorgsboligene innenfor planområdet.

Basert på ovennevnte vil omsorgsboligene generer en trafikk på 165 kjt/d ved full utbygging.

Ansatte og tjenestebiler – hjemmetjenesten

Ansatte i hjemmetjenesten har i større grad behov for bil under arbeidsdagen enn øvrige ansatte. Antall bilturer per døgn anslås å være 3,2 turer per døgn under arbeidstid med tjenestebil. I tillegg antas det 1,6 turer for ansatte parkering (hjemmehjelp og ansatte i administrasjon).

Dersom en legger til grunn at det skal etableres 100 parkeringsplasser for hjemmetjenestens biler inkludert parkering for ansatte på Runni, vil disse genere en trafikk på $100 \cdot 4,8 = 480$ bilturer per dag.

Totalt vil hjemmetjenesten på Runni generer ca. 480 kjt/d. Disse turene er der allerede i dag, og kommer ikke som et tillegg til fremtidig trafikk.

Figur 2-2: Utdrag fra rapport skrevet av Multiconsult for Nes kommune i 2009

2.1.2 Generert trafikk i Elvegata

Døgntrafikken i Elvegata er for dagens situasjon er estimert. Som utgangspunkt for estimatet ligger turproduksjonen som boenhetene i Elvegata genererer. Til å beregne turproduksjon er PROSAM sin rapport *Turproduksjon for boliger i Oslo og Akershus* fra 2006 og verdier Håndbok V713 lagt til grunn, samt reisevaner i Ringerike og Hole kommune.

Boenhetene som genererer trafikk i Elvegata er:

- > 3 eneboliger: Vesterngata 6 og 8, og Elvegata 8.
- > 14 rekkehus: Elvegata 10A-N.
- > 18 boliger: Elvegata 7-23 A og B.
- > 7 omsorgsboliger: Elvegata 25-29 A og B + Elvegata 31A

Til sammen gir dette 35 boliger og 7 omsorgsboliger. For omsorgsboliger finnes som nevnt lite tilgjengelige data med tanke på turproduksjon, så fra erfaringstall

og skjønn er det antatt 1 biltur per omsorgsbolig per dag. Ved å benytte nevnte PROSAM-rapport sine tall for turproduksjon per bolig, kombinert med reisevaner og gjennomsnittlig antall personer per hushold i kommunen kan daglige bilturer til/fra Elvegata estimeres. Dette er så sammenlignet med verdier for turproduksjon i Håndbok V713. Resultatene er vist i tabell 2-1.

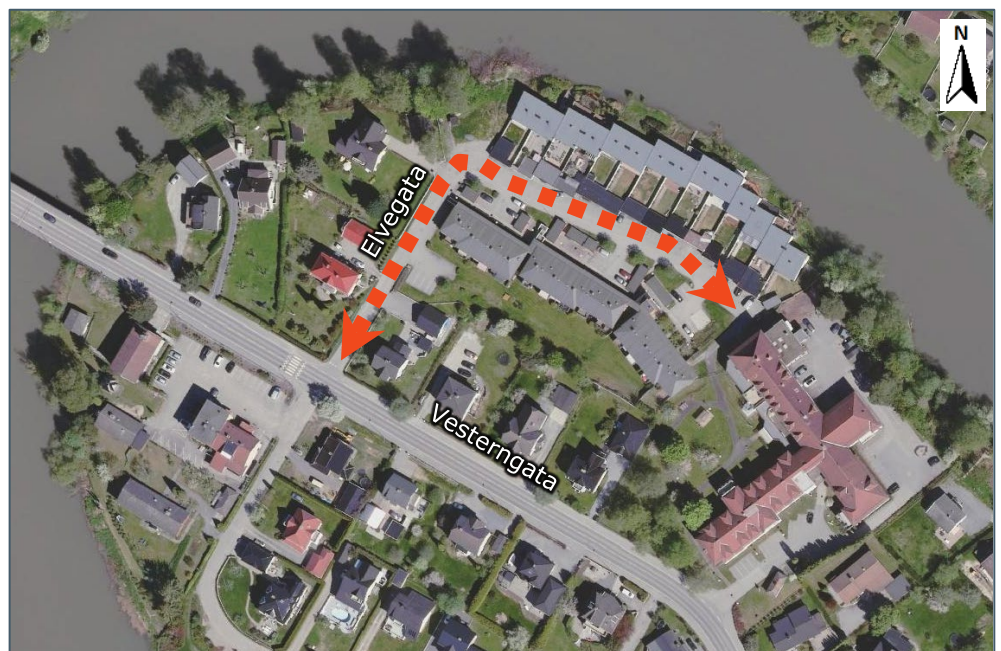
Tabell 2-1: Beregnede verdier for daglige bilturer i Elvegata

	PROSAM	V713 (variasjonsområde 2,5 – 5,0)	V713 (4,5)
Bilturer	167 kjt/d	95 - 182 kjt/d	164 kjt/d

Resultatene viser at det kan forventes ca. 167 kjøretøy (kjt) totalt til og fra Elvegata i løpet av et døgn. Dette er videre brukt til å estimere en makssituasjon i form av en makstime. Det er ingen operative tellepunkt i umiddelbar nærhet til Elvegata, men det er naturlig at makssituasjonen oppstår i enten morgenrush eller ettermiddagsrush. Nærmeste tellepunkt, *Ringerike Folkehøyskole*, er brukt for å få et anslag på hvor stor andel av daglig trafikk som foregår i morgen- eller ettermiddagsrush. For perioden 31.10.2022-31.10.2023 foregikk ca. 10 % av all trafikk i timen mellom kl. 15:00-16:00. Det antas at dette er representativt for Elvegata og betyr derfor ca. 17 kjøretøy i makstimen.

2.2 Elvegata

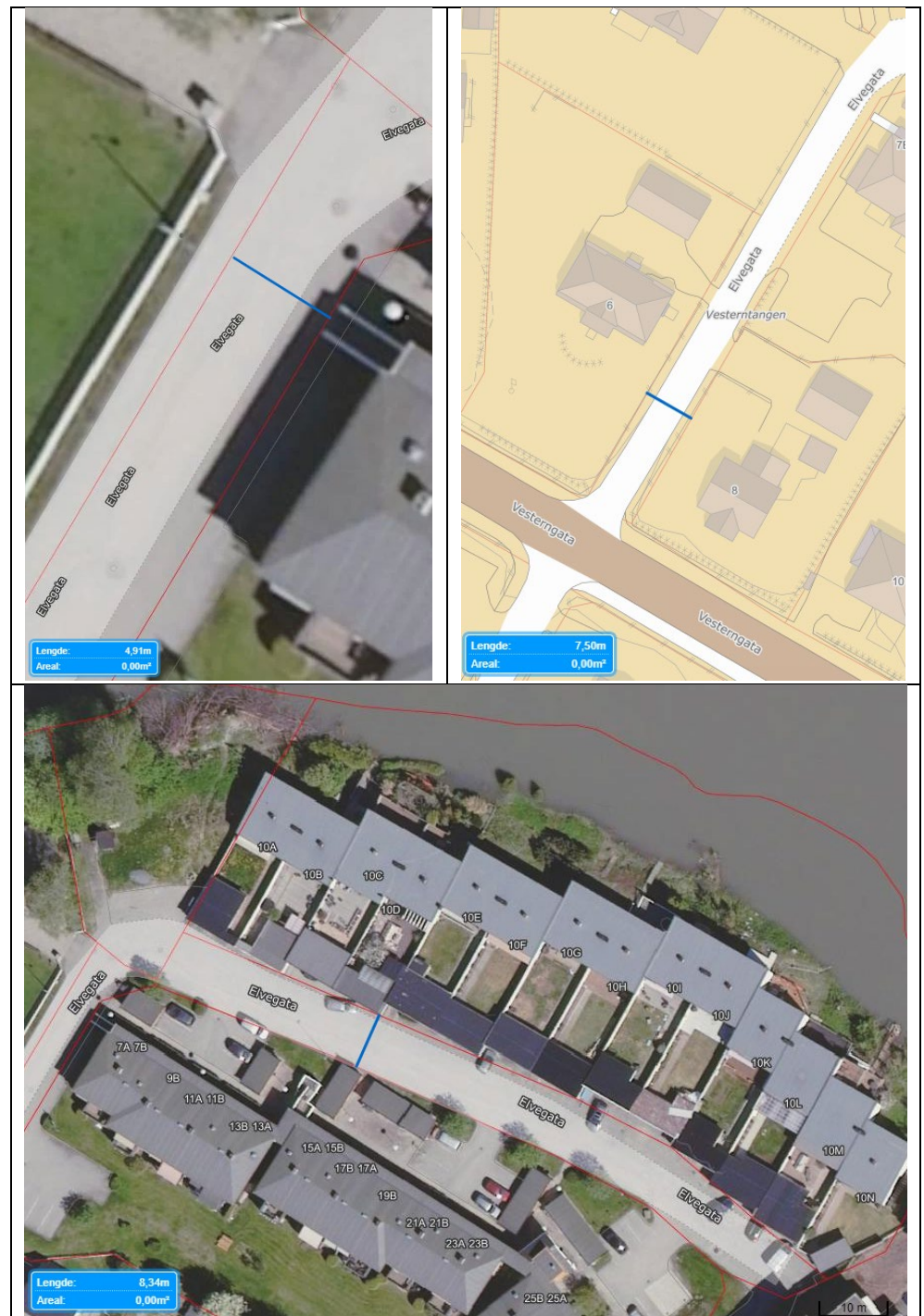
Det ble tidligere vurdert adkomst til omsorgssenteret via Elvegata, vist i figur 2-3. Dagens situasjon i Elvegata med tanke på gatens egenskaper og utforming er beskrevet under.



Figur 2-3: Elvegata som går mellom Vesterngata og vestsiden av dagens omsorgssenter (kilde: kart.finn.no)

Lengden av Elvegata fra Vesterngata til omsorgssenteret er ca. 200 m. Det er ikke fortau i Elvegata i dag. Gatens bredde er illustrert i figur 2-4. På utvalgte steder er:

- > Ca. 4,9 meter mellom eiendomsgrenser på det smaleste
- > Ca. 7,5 meter nærmere Vesterngata
- > Ca. 8,3 meter i nord



Figur 2-4: Illustrasjon av målt bredde i Elvegata (kilde: kart.finn.no)

I første "halvdelen" av Elvegata i sør ligger tre eneboliger. I den nordlige delen ligger 39 rekkehus/boliger fordelt på begge sider av gaten. På nordsiden av gaten (nærmest elven) har rekkehusene egne garasjer, men det benyttes også gateparkering foran port/garasje. Boligene lengst vekk fra elven har oppstilte parkeringsplasser på borettslagets eiendom som kun har tilknytningsmulighet via den nordlige seksjonen, samt at boder, avfallsstasjoner, og noe vegetasjon ligger i grensesjiktet mellom borettslagets eiendom og gaten. Det finnes også en gjesteparkering i seksjonen nærmest tilknytningspunktet ved Vesterngata.

Til venstre for rekkehusene ligger en kommunal eiendom som i dag rommer en pumpestasjon (øverst til venstre i figur 2-4). Denne plassen benyttes også i noen grad av beboere/besøkende til parkering av bil i dag.

2.3 Tilgjengelighet for myke trafikanter

Hovedadkomst for myke trafikanter vest for planområdet er fra Vesterngata og over Hvitbrua som er den naturlige koblingen mot sentrum. Vesterngata er skolevei for alle barn som bor på Vesterntangen.

Mellom Hønengata og Nansenveien er det fortau på begge sider av veien. Øst for Nansenveien er det fortau på sørsiden av veien. Videre østover der Vesterngata går over i Ole Thorkelsens vei x Nansenveien er det tilrettelagt for ensidig fortau. Det er ikke tilrettelagt for gående og syklende i Elvegata.

Det er i dag ingen turruter på Vesterntangen. I forbindelse med rassikring (steinfylling) i yttersvingen på Randselva, er det planlagt mulighet for en tursti som følger toppen av steinfyllingen langs elva. Arbeidet utføres i 2024.



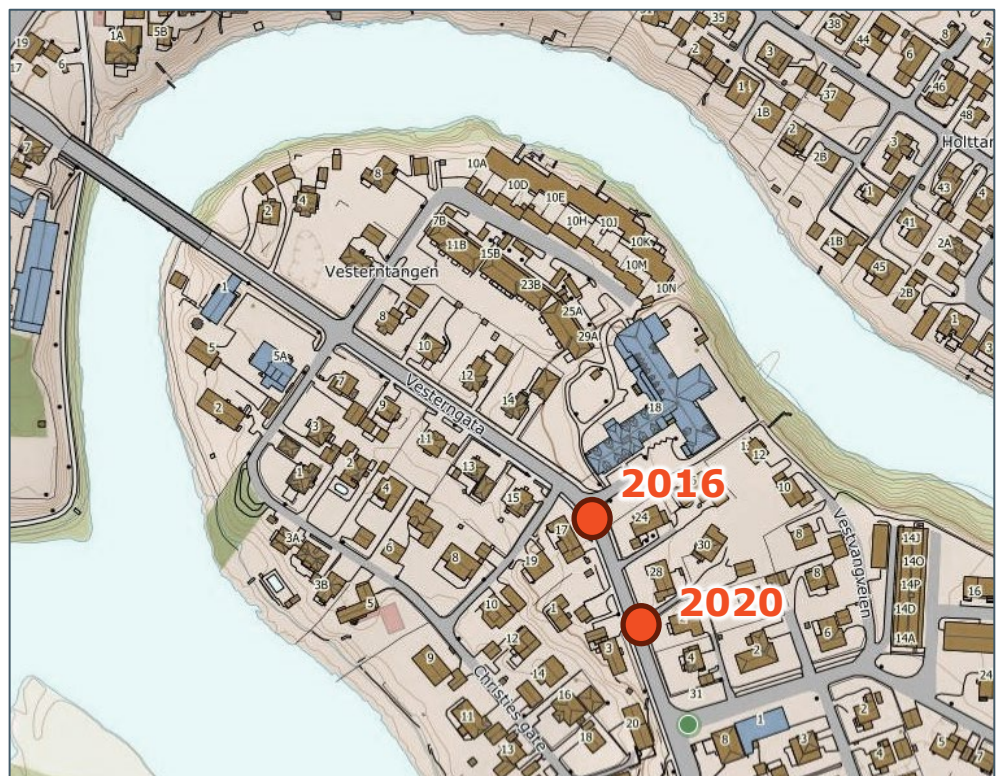
Figur 2-5: Tosidig fortau langs Vesterngata i østgående retning (kilde: Google Maps)



Figur 2-6: Tosidig fortau langs Vesterngata i vestgående retning (kilde: Google Maps)

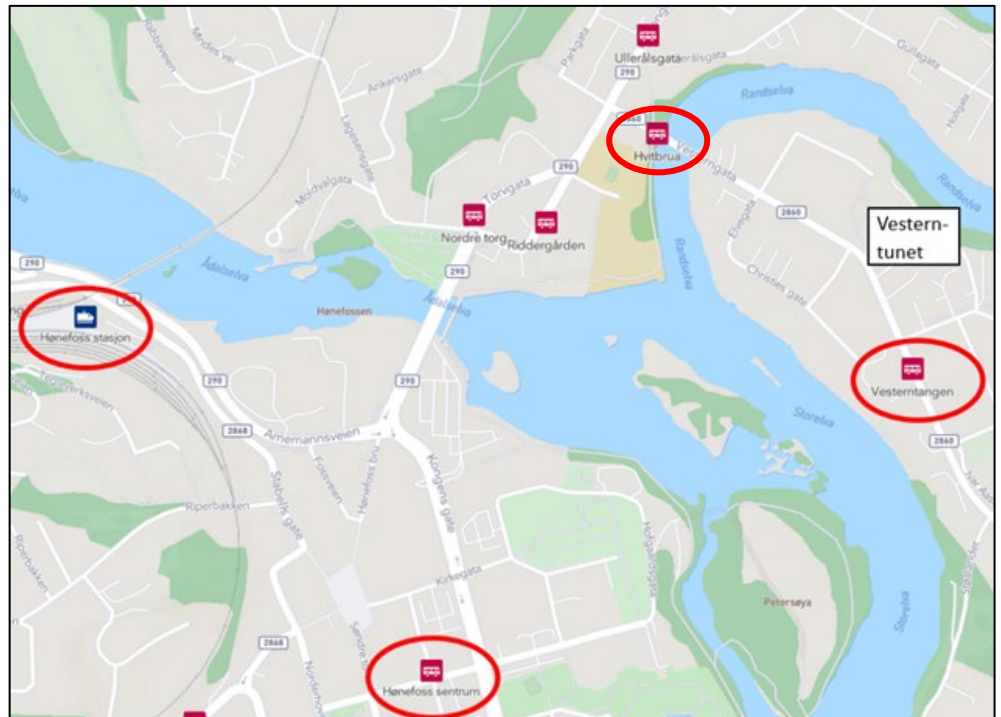
2.4 Trafikksikkerhet

Figur 2-7 viser registrerte trafikkulykker i området i løpet av de siste 10 årene, hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB).



Figur 2-7: Registrerte trafikkulykker de siste 10 årene (kilde: NVDB)

I løpet av de siste 10 årene er det registrert to trafikkulykker i området. I 2016 skjedde det en ulykke i planområdet tilknyttet dagens hovedadkomst til omsorgssentret der et enslig kjøretøy kjørte utenfor på høyre side i venstrekurve. I 2020 skjedde det en ulykke litt lengre sør med kryssende kjøreretninger uten avsving. Ulykkesbildet tyder ikke på spesifikke problemer på strekningen.



Figur 2-9: Hønefoss stasjon, sentrum stopp, og busstoppene langs Vesterngata (kilde: Entur)

2.6 Adkomst og parkering

Dagens adkomst til omsorgssenteret skjer fra Vesterngata. Totalt tilbys det omtrentlig 40-50 parkeringsplasser i dag, med ca. 12 parkeringsplasser for bil på sørsiden av bygget og ytterligere ca. 30-35 parkeringsplasser på nord-/østsiden. Via Google Maps er det synlig med et fåtall parkeringsplasser for sykkel i dag med låsbare stativ. Adkomst fra Vesterngata og parkeringsareal er vist i figur 2-10.



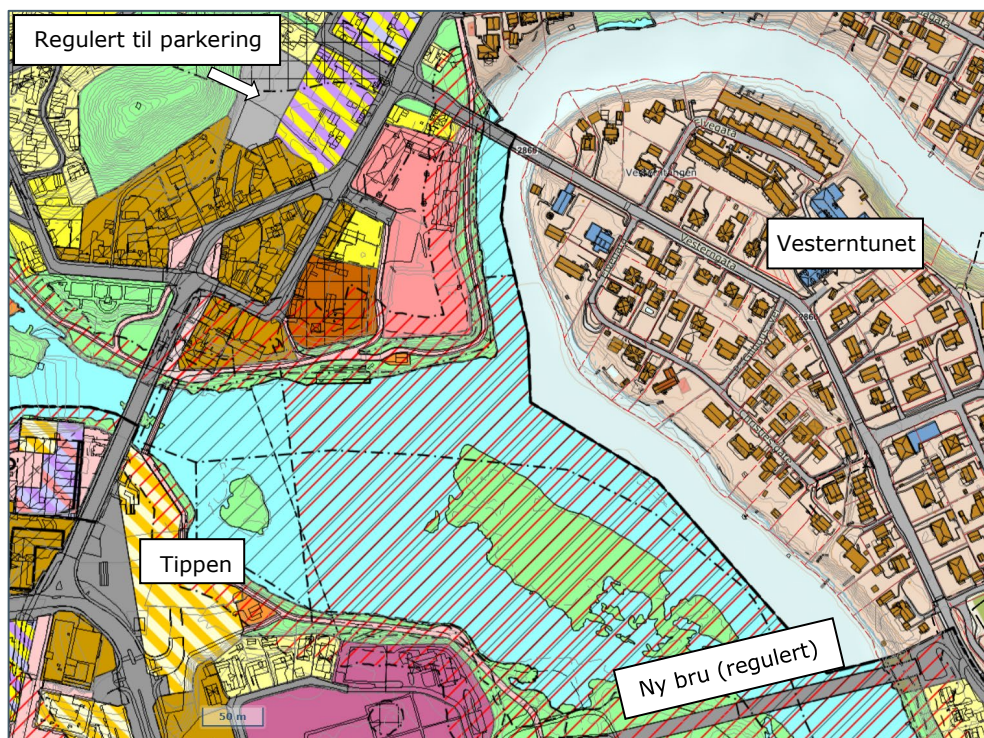
Figur 2-10: Dagens parkeringsarealer til omsorgssenteret (kilde: kart.finn.no)

Ole Thorkelsens vei 13 er en kommunal eiendom ca. 300 meter sørøst for omsorgssenteret, med adkomst via Ole Thorkelsens vei. Denne tomten har blitt brukt til parkering når gamle Hønefoss sykehjem fortsatt var i drift. Området hvor det er/har vært mulig å parkere er vist i figur 2-11. I områderegulering for Hønefoss er denne eiendommen regulert til samferdselsformål i forbindelse med ny bru over Storelva, så den vil ikke kunne benyttes som parkeringsplass for det planlagte omsorgssenteret i fremtiden.



Figur 2-11: Midlertidig parkeringsmulighet i dag nær Hønefoss sykehus, markert i rødt (kilde: Google Maps/COWI)

Det er regulert innfartsparkering vest for Hønefoss, ved St. Hanshaugen. Dagens parkering på Tippet er regulert til byggeformål. Se figur 2-12.

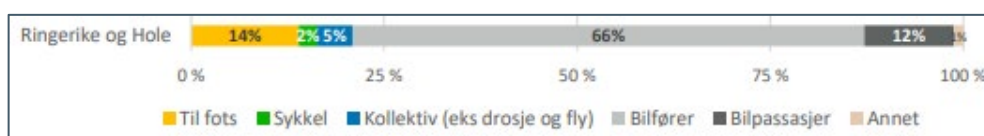


Figur 2-12: Utsnitt av gjeldende reguleringsplaner i Hønefoss

2.7 Reisemiddelfordeling

Transportmiddelfordelingen for Ringerike viser at 78 % av alle daglige reiser gjennomføres som bilreiser (bilfører og bilpassasjerer). Andelen gående er på 14 %, sykkelandelen er på 2 %, mens andelen kollektivreisende er på 5 %.

Tallene viser at bilen er det dominerende transportmiddelet i kommunen.



Figur 2-13: Transportmiddelfordeling (hovedtransportmiddel) fordelt på bosatte i ulike områder (kilde: Reisevaneundersøkelsen 2018/2019)

3 Fremtidig situasjon

I dette kapittelet er fremtidigplanforslag beskrevet. Deretter er det gjennomført beregning av turproduksjon ifm. utbyggingen, og en vurdering rundt utforming av adkomsten.

3.1 Planforslaget og antall personer

Kort oppsummert utgjøres planforslaget av:

- > Nytt omsorgssenter med opptil ca. 88 sengeplasser
- > Hovedadkomst for persontransport til omsorgssenteret via Vesterngata
- > Adkomst for varelevering og renovasjon til omsorgssenteret via Elvegata
- > Turforbindelse mellom Elvegata og Vestvangveien

Det er planlagt 88 sengeplasser på Vesterntunet. I tillegg til disse 88 beboerne er det opptil 94 ansatte på arbeid samtidig i bygget (ved vaktskifte) og opptil 70 besøkende. Besøkende omfatter pårørende og andre besøkende til serviceområde, storstue, nabolagskafé, og aktivitetsrom. Tabell 3-1 viser fordelingen mer detaljert. Totalt er det anslått maksimalt 252 personer i bygget på samme tid. Dette er beregnet ved å summere opp tall markert med gul bakgrunnsfarge i figuren.

Tabell 3-1: Omtrentlig antall personer i nye Hønefoss omsorgssenter (kilde: AFRY)

Avdeling	antall	Døgnetraffikk	Makstime	etg
Pasienter	88	88	88	1-4
Ansatte	22	22 + 22	44 (i vaktskifte)	1-4
Avdelingsleder	4	4	4	1-4
Fagsykepleier	2	2	2	1
Enhetsleder	1	1	1	1
Lederstøtte	2	2	2	1
Nattvakter	4	4	0	1-4
Sum Ansatte		57	53	
Dagavdeling	20 + 3	20 + 3	20 + 3	1
Kjøkken	4	4	3	1
Lege	1	1	1	1
Frisør	2	2	2	1
Fysioterapeut	1	1	1	1
Fotterapi	1	1	1	1
Resepsjon	1	1	1	1
Renhold	4	4	2	1-4
Vaktmester	1	1	1	1
Sum Dagavd. + støtte	38	18	15	
Guleengler	20	15	10	Man/Tirs
Lærere	3	3	2	Man/Tirs
Læringer	10	8	6	
Sykepleie stud.	4	4	4	
Praksis/VTO pl.	5	5	4	
Sum læringer/frivillige	42	35	26	
Pårørende		20	15	
Cafe		20	15	100m2
Storstue/pub/spiller.		50	40	150+20+20m2
Sum Besøkende		90	70	
Sum hele bygget - ca		200	164	

I planforslaget legges det også opp til turforbindelse mellom Elvegata og Vestvangveien. Turveiene vil berøre eiendommer langs elva, mellom sykehjemmet og Vestvangveien. Trafikkmengde på turveien er ikke beregnet, men forutsettes å være svært liten og uten vesentlig betydning for trafikkberegningene.

3.2 Turproduksjon

Utbygging av nytt omsorgssenter genererer ny trafikk i området. Det er gjort turproduksjonsberegninger for planlagt utbygging, altså summen av turer inn og ut av et område. Turproduksjonsfaktorene er vurdert, men det vil være noe usikkerhet knyttet til faktorene pga. antagelser og skjønn. Det er også noe usikkerhet knyttet til antallet personer som i løpet av et døgn reiser til og fra det planlagte omsorgssenteret, hvor det er blitt gjort noen antagelser for å kunne estimere generert trafikk. Dette er beskrevet i kapittel 3.2.1.

3.2.1 Generert biltrafikk

Generert biltrafikk i forbindelse med det planlagte omsorgssenteret er som for dagens situasjon beregnet for to forskjellige tilfeller:

- > En **makssituasjon** i form av en vilkårlig makstime (mellom vaktskifte på dagtid) hvor også besøkende, dagavdeling, frivillige/studenter/lærere etc. og kafe/pub genererer trafikk samtidig.
- > Et estimat for generert **døgntrafikk** på en hverdag for omsorgshjemmet.

Makssituasjonen tar utgangspunkt i vaktskiftene som foregår på dagtid. I perioden hvor det er vaktskifte vil det være ansatte som reiser både til og fra omsorgshjemmet. Med utgangspunkt i kolonnen «Makstime» i tabell 3-1, som forteller noe om maks antall personer som forventes å reise til eller fra senteret, og at man antar disse reisene foregår i samme tidsperiode (makstime), kan man estimere turproduksjon for denne perioden. De brukte verdier for turproduksjon og beregnede bilturer fra dette er gitt i tabell 3-2. Bilturer er antall personturer multiplisert med dagens bilandel i Ringerike og Hole kommune, gitt i figur 2-13.

Tabell 3-2: Anvendte verdier og estimert biltrafikk i vilkårlig makstime

Persongruppe	Antall personer
Ansatte avd.	53
Dagavd. + støtte	15
Læringer/frivillige/praksis/studenter	26
Besøkende (ink. pub/kafe)	70
Totalt	164 (128 bilturer)

Det poengteres at dette er et estimat for en makssituasjon basert på skjønn og antagelse om at de reisende som er inkludert her reiser i noenlunde samme tidsrom som når vaktskiftet på omsorgssenteret skjer. Dette forutsetter også at det er en ukedag, nærmere bestemt mandag eller tirsdag, siden det er da *Gule engler* og *lærere* er oppgitt å befinne seg i bygget, samt at mange besøkende typisk kommer etter endt arbeidsdag i ukedagene. Det er ikke tatt høyde for at noen kanskje vil både ankomme og dra fra senteret i dette tidsrommet, slik at alle bidrar med kun én tur til eller fra senteret.

Døgntrafikken til og fra senteret er beregnet på samme måte som for makssituasjon, altså med kolonne «Døgntrafikk» i tabell 3-1 og reisemiddelfordeling for de ulike persongruppene som befinner seg på

omsorgssenteret i løpet av en dag. Antall ansatte er per nå usikkert og er derfor omtrentlige tall. Følgende forutsetninger legges til grunn:

- > Avdelingsansatte på jobb i løpet av et døgn: 57 personer
- > Totalt på dagavdeling + støtte: 18 personer
- > Totalt for frivillige + lærere: 35 personer
- > Pårørende: 20 personer
- > Besøkende til pub/kafe i løpet av en dag: 70 personer

Antall bilturer de forskjellige gruppene genererer er vist i tabell 3-3.

Tabell 3-3: Estimert døgntrafikk til og fra omsorgssenteret

Gruppe	Bilturer
Ansatte avd.	89 kjt/d
Dagavd. + støtte	28 kjt/d
Frivillige + lærere etc.	55 kjt/d
Pårørende/pasientbesøk	31 kjt/d
Pub/kafe	109 kjt/d
Annet (varelevering, avfallshåndtering, pasienttransport, etc.)	10 kjt/d
Totalt	322 kjt/d

Dette er døgntrafikk på hverdag og må derfor ikke forveksles med ÅDT som beskriver årsdøgn (snitt av alle dager ila. et år, altså inkluderer også lørdag og søndag). Det presiseres at tallene som ligger til grunn er vurdert som høye anslag for å få et estimat som sier noe om dager med mye trafikk, og er derfor vurdert til å representere en maksdag. ÅDT forventes å være en del lavere enn en slik døgntrafikk på en hverdag.

Fordelingen av hvilke turer som benytter hvilken adkomst til omsorgshjemmet er forklart i kapittel 3.3.

3.2.2 Kollektiv, gange, og sykkel

Samme metode som nevnt over kan benyttes for å beregne turproduksjon med kollektiv, gange, og sykkel. For Ringerike kommune viser figur 2-13 at:

- > 5 % av reiser gjennomføres med kollektivtransport
- > 14 % av reiser gjennomføres til fots
- > 2 % av reiser gjennomføres med sykkel

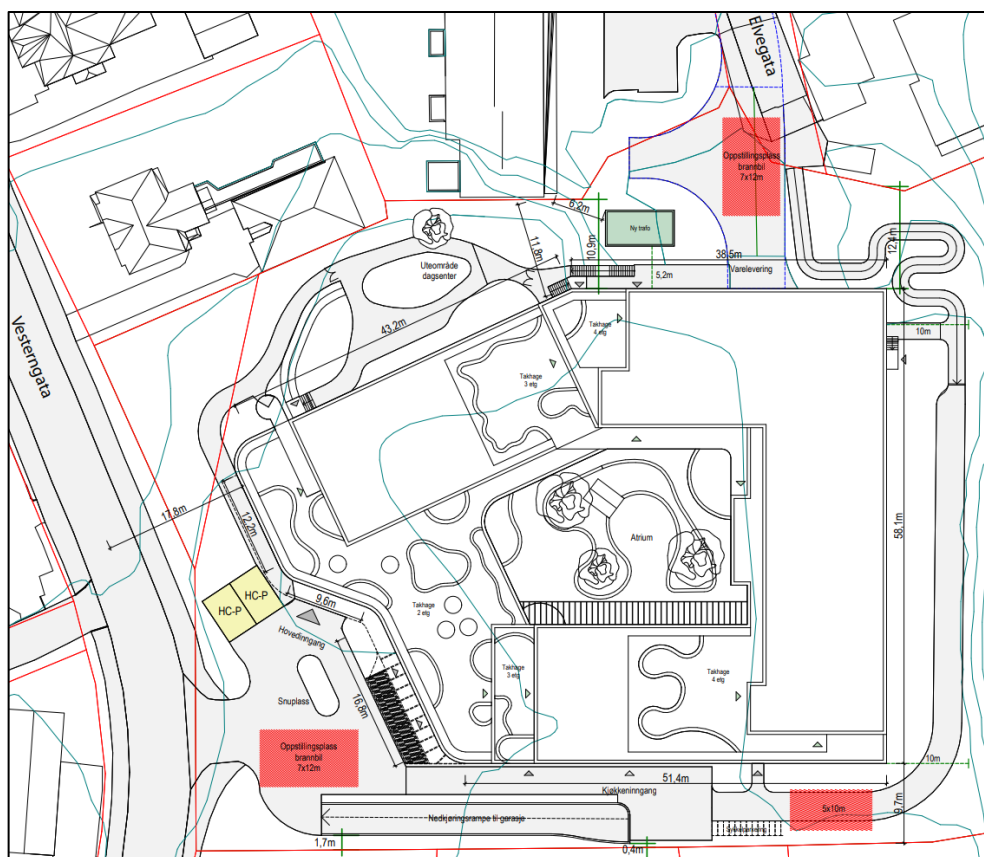
Dette gir følgende turproduksjon med de ulike reisemidlene til og fra omsorgssenteret per døgn:

- > 22 reiser med kollektivt
- > 61 reiser til fots
- > 9 reiser med sykkel

Antall gående, syklende, og kollektivreiser vil også bli påvirket av parkeringstilbudet til området. Med planlagt underdekning på parkeringsplasser vil det forventes å bli noe flere slike turer.

3.3 Adkomst

I mulighetsstudiet for prosjektet (Hønefoss sykehjem. Revidert mulighetsstudie, hk arkitekter 06.06.2023) var det tegnet parkeringskjeller med innkjøring fra Elvegata. I skisseprosjektet (10045 Vesterntunet. Skisseprosjekt, hk arkitekter 15.04.2024) er løsningen endret. Parkeringskjeller har avkjøring fra Vesterngata og innkjøring via rampe langs tomtens sørøstre side. I nordvestre hjørne av kjelleren er det en økonomigård med innkjøring fra enden av Elvegata. I planforslaget er løsningen fra skisseprosjektet lagt til grunn. Dette innebærer at varelevering og renovasjonstjenester skal benytte Elvegata, mens persontrafikk (ansatte, besøkende, etc.) skal benytte adkomst via Vesterngata. Situasjonsplan fra april 2024 er vist i figur 3-1.



Figur 3-1: Situasjonsplan, hk arkitekter, tegning A0-01-01 rev. A, 15.04.2024

3.3.1 Hovedadkomst via Vesterngata

Hovedadkomst er planlagt via Vesterngata og vil ligge ca. der hvor adkomst til området er i dag. Det planlegges for en snuplass nær Vesterngata til henting/levering og andre korte stopp. Videre på østsiden av omsorgshjemmet vil det bli lagt inngang til parkeringsgarasje. Parkeringskjelleren i skisseprosjektet har plass til 58 biler og 34 sykler. Utendørs viser skisseprosjektet to HC-plasser ved hovedinngangen og 12 sykkelplasser.



Figur 3-2: Illustrasjon av hovedadkomst via Vesterngata, hentet fra "Revidert mulighetsstudie" (2023)

Det planlegges for at all persontransport skal gå via denne adkomsten. På grunn av planlagt parkeringssituasjon vil neppe alle som kjører bil til omsorgshjemmet kunne kjøre direkte til hovedadkomst, men måtte gå fra annen parkeringsplass.

Ved å legge til grunn at varelevering, renovasjon, og pasienttransport vil gå i Elvegata, så vil hovedadkomsten generere 312 av 322 estimerte kjøt/dag. Dette tilsvarer ca. 97 % av trafikken til og fra planområdet.

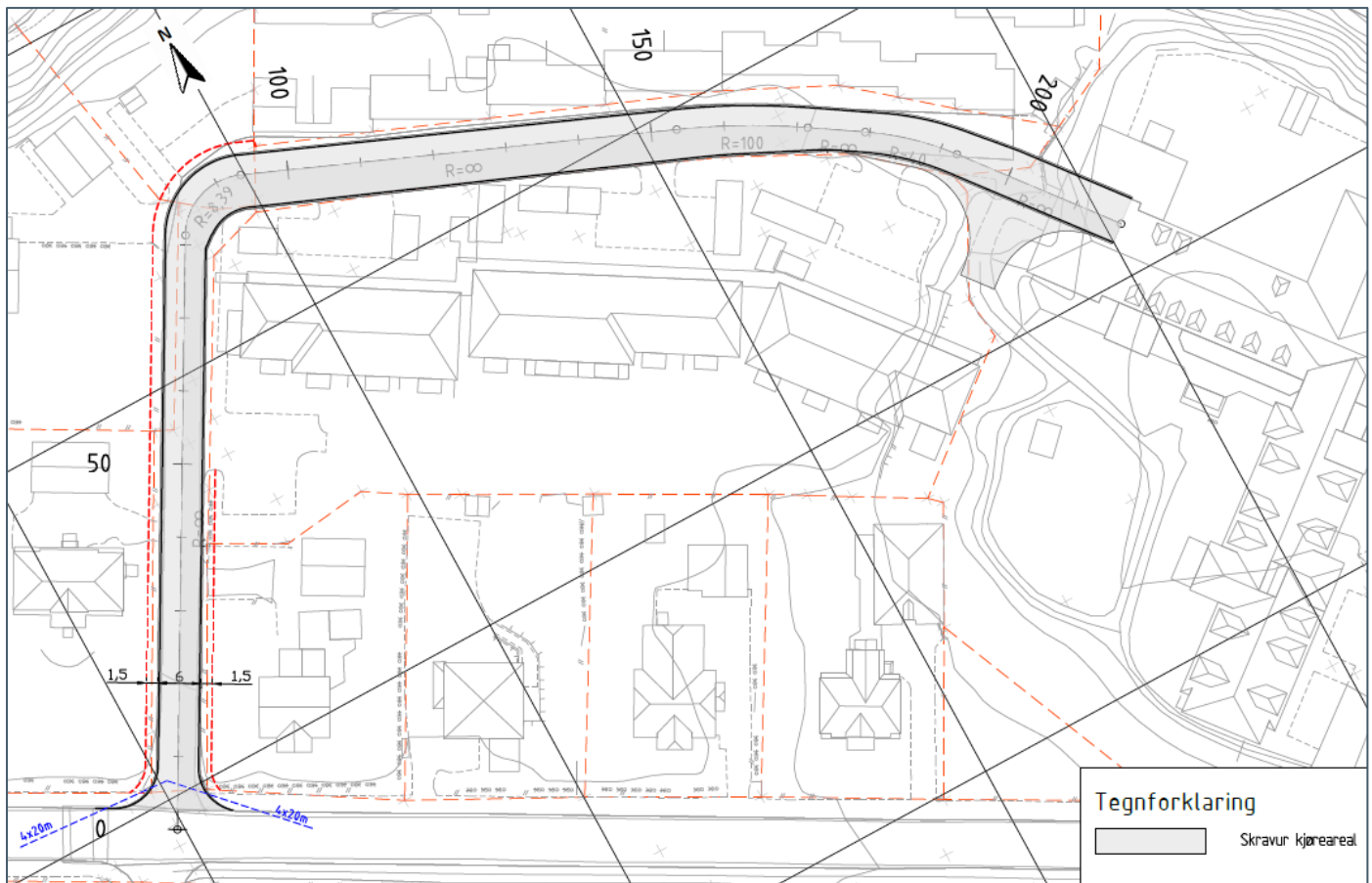
3.3.2 Elvegata som ny adkomstvei for varelevering og renovasjon

Det er aktuelt å utføre tiltak i Elvegata hvis Elvegata blir benyttet i ulik grad til betjeningsformål for omsorgssenteret. Tiltakene foreslås innført for å sikre trafiksikkerhet og sørge for oppstramming av en ellers varierende og stedvis utflytende gate. Ved slike utbedringer er det Ringerike kommunes veinorm samt Statens vegvesens håndbok N100 som ligger til grunn for gateutformingen. Det er valgt følgende løsninger:

- > 6,0 m kjørebane (3,0 m per kjørefelt) inkl. skulder og kantsteinsklaring
- > 1,5 m regulert sideområde langs første halvdel av Elvegata (før svingen), bør nok stedvis tilpasses med tanke på eksisterende eiendom og bolig
- > Kryssoppstramming i Vesterngata for å sikre fremkommelighet for lastebiler med R=6 m
- > Det tilrettelegges for snumulighet/varelevering/renovasjon i enden av Elvegata i form av en vendehammer

Totalt vil veibredden være 6 m. Eksisterende høyder gjenbrukes. Foreløpig skisse er vist i figur 3-3.

Figur 3-3: Skisse av gateutforming i Elvegata (kilde: COWI)



Løsningsforslaget vil gi følgende konsekvenser:

- > I søndre halvdel av Elvegata mot Vesterngata kan det være behov for å erverve areal som i dag er privat eiendom
- > Det anlegges en vendehammer utenfor inngang til vareleveringsområdet. Det er også vurdert rundkjøring delvis ute og inne i bygget, men av hensyn til arealbruk velges det i stedet å benytte en vendehammer slik at større kjøretøy har mulighet til å snu.

Dimensjonerende trafikkmengde for tiltakene beskrevet over for ny adkomstvei er ÅDT på 500 kjt/d med tanke på siktkrav i krysset mellom Vesterngata og Elvegata. Med eksisterende trafikk i Elvegata i dag og ny trafikk kun fra varelevering og renovasjon til/fra omsorgssenteret i fremtidig situasjon, så vil man være godt under denne ÅDT-grenseverdien. Videre beregninger av ÅDT anses derfor som ikke nødvendig.

3.4 Parkering

I parkeringsforskriften for Ringerike¹ (fra oktober 2009) og i forslag til kommuneplanbestemmelser (august 2023) er det krav om minimum 1,5 parkeringsplasser per 100 m² BRA for offentlige bygninger i områder som Vesterntangen. Skisseprosjektet har et bruksareal på 12 000 m², noe som vil gi krav om minimum 180 parkeringsplasser. Kravet er gjengitt i figur 3-4.

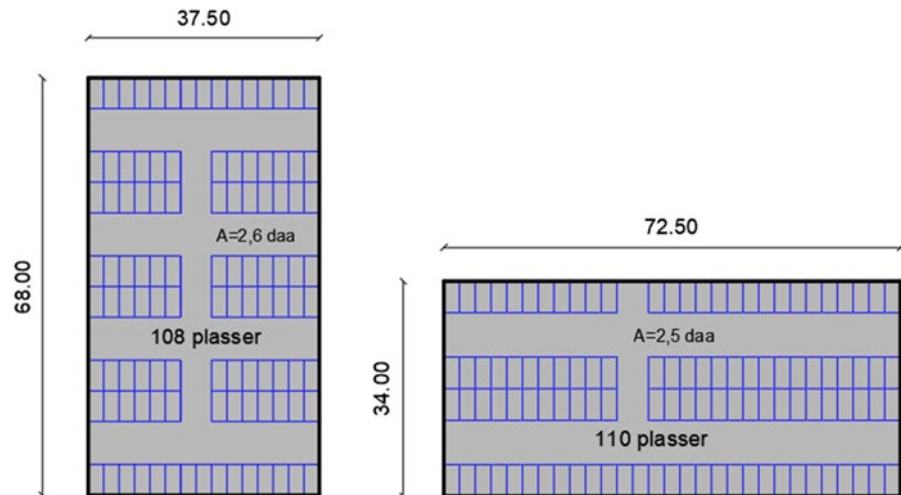
	Bil (plasser pr. 100 m ² BRA)			Sykkel (plasser pr. 100 m ² BRA)
	Senterområde i kommuneplan	Annet byggeområde i kommuneplan	Annet område	Alle soner
Kontor	1	1,5	2,0	2
Forretning	1	1,5	2,0	2
Industri/lager	0,5	1,0	1,0	1
Offentlige bygninger	1	1,5	2,0	2
Allmenntillegget formål	1	1,5	2,0	2
Herberger/hotell/overnattingssted	0,5	1,0	1,0	Utbygger må dokumentere behov
Bevertningssteder				
< 100 m ² BRA serveringsareal	0	0	0	2
> 100 m ² BRA serveringsareal	1	1,5	2,0	2

Figur 3-4: Forskrift om parkering i Ringerike kommune (kilde: Lovdata.no)

AFRY har beregnet behov for 164 bilparkeringsplasser. Av disse er 94 beregnet til ansatte og 70 til besøkende. Det forutsettes at det ikke er behov for parkering for beboerne på omsorgssenteret. Parkeringskjelleren i skisseprosjektet har plass til 58 biler og 34 sykler. Utendørs viser skisseprosjektet og situasjonsplanen to HC-plasser ved hovedinngangen og 12 sykkelplasser. Det gjøres oppmerksom på at plantegning viser 20 sykkelparkeringsplasser, noe som er feil. Differansen skyldes at 8 av plassene på plantegningen er i konflikt med oppstillingsplass for brannbil, som er vist på situasjonsplanen. Dette kan ikke kombineres og må derfor utgå. Skisseprosjektet viser dermed totalt 60 parkeringsplasser for biler og 46 parkeringsplasser for sykler.

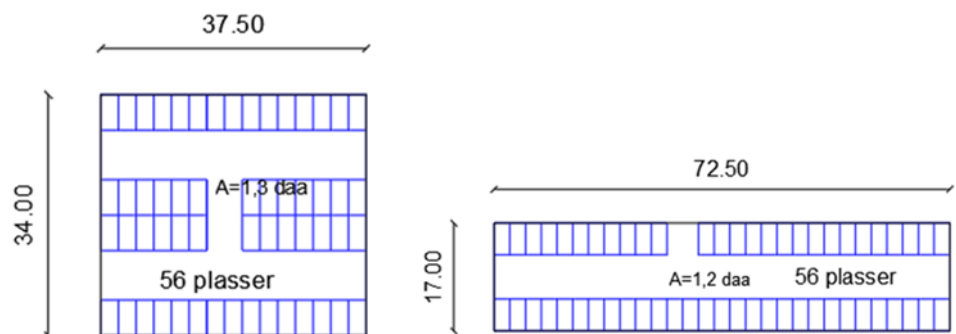
Om planforslaget skal kunne tilfredsstillende innmeldt behov og forskrift om parkering i Ringerike kommune må tilgjengelige områder i nærheten vurderes. Hvis alle parkeringsplassene som trengs for å dekke underdekningen på planområdet legges til et område kan mulig utforming av parkeringsområde skisseres som vist i figur 3-5.

¹ <https://lovdata.no/dokument/LTII/forskrift/2009-10-29-1351>



Figur 3-5: Skisse av mulig utforming av parkeringsområde som dekker parkeringsbehov (kilde: COWI)

Om man velger å benytte flere områder, f.eks. ved å dele plasser som dekker parkeringsbehovet på to områder, vil utforming kunne se ut som i figur 3-6.



Figur 3-6: Skisse av mulig utforming av parkeringsområde om halve parkeringsbehovet skal dekkes (kilde: COWI)

I situasjonsplanen, tidligere vist i figur 3-1, er sykkelparkeringsplasser utendørs plassert et stykke unna hovedinngangen, men i nærheten av en annen inngang til bygget. Det er ikke kjent om denne inngangen kan brukes av ansatte og/eller besøkende. Det anbefales å sørge for at sykkelparkeringsplasser er så nære hovedinngangen som mulig. Dette bedrer forholdene for syklister, samt gjør sykkeltilbudet mer synlig, spesielt for besøkende. Det anbefales også at sykkelparkeringsplasser er under tak, slik at de kan stå tørt også ved regnvær.

I tillegg til sykkelparkeringsplasser utendørs er det også planlagt for sykkelparkeringsplasser i parkeringskjelleren under bygget. Det er her anbefalt at sykkelparkeringsplassene er i nærheten av trappeoppgang/heis til bygget, slik at det ikke blir unødvendig mye sykling og gåing der biler kjører i kjelleren.

4 Konsekvenser av nytt planforslag

Dette kapitlet beskriver hvilke konsekvenser det nye planforslaget vil medføre for ulike transportformer.

4.1 Biltrafikk

Utbygging av nytt omsorgssenter vil generere trafikk til og fra området. Det er planlagt med hovedadkomst direkte fra Vesterngata, mens varelevering og renovasjon er planlagt via Elvegata.

Det ble tidligere vurdert å legge ny hovedadkomst til omsorgssenteret via Elvegata. Da antok man at all den nygenererte trafikken ville gå via Elvegata slik at økningen kunne gi en total daglig trafikkmengde (hverdagstrafikk) på 489 kjøretøy. Dette er fortsatt en relativt lav mengde totalt sett, men er nesten en tredobling av biltrafikken i Elvegata. En slik økning ville beboere i Elvegata naturligvis merke godt, og det ville også økt risikoen for at uønskede hendelser og ulykker kan forekomme. Derfor ble det besluttet at kun varelevering og renovasjon skal gå via Elvegata, og den største mengden transport blir til hovedadkomst via Vesterngata. Den genererte trafikken vil, uavhengig av valg av sted for hovedadkomst, også gi en økning i belastning på veinettet rundt, da spesielt Vesterngata.

For Elvegata vil det bli en relativt liten økning i biltrafikk, men samtidig er det viktig å påpeke at den nye biltrafikken for det meste vil bestå av tunge kjøretøy. Tiltak for å ivareta sikkerhet og skape bedre fremkommelighet med tanke på plass vil kunne bety endringer for beboere i Elvegata. Dette kan f.eks. innebære tap av parkeringsplasser eller eiendom, eller flytting av skur, avfallsboder, og/eller trapp. Den positive gevinsten vil være at Elvegata blir mer trafikksikker.

For hovedadkomsten fra Vesterngata vil det bli flere interaksjoner mellom forskjellige kjøretøy og myke trafikanter som benytter fortau som krysser adkomsten, spesielt i makstime. Flere interaksjoner mellom forskjellige trafikanter vil bety økt risiko for flere uønskede hendelser, som trafikkulykker og nestenulykker, enn i dag. Samtidig skal adkomster utformes etter dagens krav, som sørger for gode siktforhold og kjente løsninger for trafikantene.

Det vil som nevnt også bli noe økning i belastningen på nærliggende veier, da spesielt Vesterngata. Det vil fra den genererte trafikken bli flere interaksjoner og konflikter mellom kryssende kjøretøy og myke trafikanter på fortau. Dette vil til en viss grad gjelde krysset Vesterngata x Elvegata, men særlig der hvor ny hovedadkomstvei og Vesterngata møtes. Om flere må parkere lengre unna kan det gi mindre biltrafikk helt inn til området, men samtidig flere fotgjengere som går langs Vesterngata og inn til planområdet.

Den økte trafikkbelastningen fra nytt omsorgssenter vurderes å ikke å ha store konsekvenser for det nærliggende veinettet, da det tidligere var en del trafikk knyttet til det gamle sykehjemmet. Det gamle sykehjemmet har kun vært ute av drift siden 2021 og det er ikke rapport om noen store utfordringer for trafikken

knyttet til tiden hvor sykehjemmet fortsatt var åpent. Selv om den nye mengden sannsynligvis vil være noe større enn da er det fortsatt såpass lave verdier at det er lite sannsynlig at den nye trafikken vil skape store utfordringer når det nye omsorgssenteret er i drift.

4.2 Gående, syklende, og kollektivreisende

Den nye adkomsten i Elvegata må ivareta trafiksikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende, selv for den mindre økningen det vil bli når hovedadkomst skal være via Vesterngata. Spesielt fordi økningen for det meste vil bestå av tunge kjøretøy. I en fremtidig situasjon vil en økning i biltrafikk føre til flere potensielle konflikter i Elvegata. For å ivareta trafiksikkerhet for myke trafikanter og turgåere bør renovasjon og varelevering ha egen snuplass adskilt fra myke trafikanter. Siktlinjer i kryss må ivaretas.

De fleste skolebarna som bor nord for Vesterngata kan gå eller sykle via de mindre gatene frem til Vesterngata x Nansenveien, og kan bruke fortau på nordlige veiskulder. Det bør likevel etterstrebes god tilkobling til eksisterende fortau i Vesterngata fra Elvegata, både for skolebarn, men også for turgåere. Planforslaget viser flere mulig korte turløyper i nabolaget. Det må derfor sikres god adkomst for turgåere fra omsorgssentret, men også for turgåere som kommer via Vesterngata og benytter Elvegata.

Sykkelandelen i Hønefoss er i dag liten og syklistene til/fra omsorgssenteret vil trolig ikke ha spesielt stor innvirkning på trafikkavviklingen. En økning vil fremme risikoen for ulykker mellom syklende og kjørende. Det er derfor viktig at løsninger sikrer syklistene, også for å gi syklistene mer konkurransedyktige forhold slik at sykkelandelen i området kan øke i tråd med nasjonale mål² fra NTP.

I forslag til ny kommuneplan, som ble lagt ut til offentlig ettersyn høsten 2023, inngår fylkesveien (inklusive Vesterngata) i fremtidig hovedsykkelveinett. Løsninger for hovedsykkelveinettet er ikke detaljert i kommuneplanen, og gjennomføring er heller ikke avklart. Reguleringsplanen for Vesterntunet forholder seg til dagens utforming av Vesterngata. Mulighet for fremtidig endring av gaten er hensyntatt ved 15 meter byggegrense mot fylkesveien.

Plantiltakene vil skape noen flere kollektivreisende, men vil ikke ha nevneverdig konsekvenser for kollektivreisende. Siden hovedadkomst forblir på samme plass som adkomst til det nedlagte sykehjemmet, blir avstanden til bussholdeplass ca. den samme som i dag; holdeplassen "Vesterntangen" ca. 200-250 m unna. Det er lagt opp til en underdekning på parkeringsplasser på planområdet, slik at trygg og universell utformet adkomst til området fra holdeplass bør prioriteres om bussholdeplassen beholdes der den er i dag.

Se kapittel 5.3 for forslag til tiltak for å fremme kollektivreisende.

² Et langsiktig mål er at sykkelandelen i byområdene skal være 20 % og 8 % på landsbasis (Nasjonal transportplan 2025-2036).

5 Fremtidig reisemiddelfordeling

Nedenfor presenteres et overordnet mål om framtidig reisemiddelfordeling i Hønefossområdet jf. Trafikkutredning Hønefoss, fra 2018. Reisemiddelandel er basert på befolkningsvekstprognoser fra Statistisk Sentralbyrå (SSB) og Fellesprosjektet for Ringeriksbanen og E16.

Reisemiddel	Mål 2030	Mål 2040
Gange	20%	22%
Sykkel	9%	10%
Buss	6%	8%
Bil	65%	60%

Figur 5-1: Mål og fremtidig reisemiddelfordeling i Hønefoss-området - alle reiseformål (kilde: Trafikkutredning Hønefoss, 2018)

5.1 Tiltak for å endre reisemiddelfordelingen

For at Hønefoss skal nå framtidig mål om reisemiddelfordeling må bilandelen reduseres, og flere må reise med buss, sykle eller gå. I dette kapittelet er det derfor listet opp noen generelle og aktuelle tiltak for å redusere bilkjøring til/fra planområdet til fordel for økt andel gange, sykkel, og kollektiv. Generelt handler det om å tilrettelegge tilstrekkelig for gange, sykkel, og kollektivt slik at disse blir konkurransedyktige alternativ til bilkjøring. Tilsvarende kan man innføre restriktive tiltak for personbiler slik at dette blir mindre konkurransedyktig. Dette er hhv. *gulrot-* og *pisk-*prinsipp som må balanseres etter hva som er mest hensiktsmessig for området, og hva som er rimelig for brukerne.

5.2 Tiltak for å fremme gange og sykkel

- > **Etablere tilstrekkelige sykkelparkeringsplasser.** Det er vesentlig å tilrettelegge for parkering av sykler. I tillegg til tilrettelegging for ordinære sykler burde det også tilrettelegges for elsykler, lastesykler, og barnevogn, altså primært at det settes av nok plass, og gjerne under tak. Antall sykkelparkeringsplasser kan med fordel økes fra kommunens minimumskrav.
- > **Sammenhengende gang- og sykkelveinett.** Det er viktig å koble løsninger for gange og sykkel på eksisterende infrastruktur, eventuelt gå i prosess om å utbedre dagens tilbud der det sammenhengende gang- og sykkelveinettet ikke har tilstrekkelig høy standard. Spesielt for gående er det viktig med mange, gode, og prioriterte kryssingssteder uten lange omveier.
- > **Attraktive og viktige reisemål i nærheten;** bl.a. butikker, skole, arbeidsplasser, og serveringstjenester, mv. Kort reisevei øker sannsynligheten for bruk av sykkel eller å gå, til fordel for å bruke bilen. De

nære reisemålene og reiseveien burde ha trivelige oppholdsrom som gjør det attraktivt å oppholde seg over lengre tid.

- > **Nyttig infrastruktur og gode forhold.** Med dette menes funksjonelle og hyggelige traseer, herunder ikke for bratte stigningsforhold, benker for å kunne hvile underveis, bearbeidede arealer (gjærne med grønne beplantninger), universell utforming sånn at alle kan bruke traseene, brede fortau og sykkelfelt, klar separering av fotgjengere og syklistar fra motorisert trafikk, tilstrekkelig utebelysning, mfl.
- > **Snarveier.** Snarveier for rask fremkommelighet er attraktivt for de fleste trafikantar. Snarveier som ikke er universelt utformet skal ikke anlegges som hovedtrasé, men kan vurderes som et tillegg til en hovedtrasé.
- > **Fartsreduserende tiltak for motorisert trafikk.** Sikkerheten og opplevd trygghet øker for myke trafikantar ved lav hastighet på den motoriserte trafikken. Dette gjelder spesielt for syklistar i veibanen eller i sykkelfelt, og for gående og syklende sammen med barn. Tiltak som sørger for lavt fartsnivå, f.eks. skiltet lav fartsgrense, fartshump, fartshindre, mfl., vil derfor gjøre det mer attraktivt å både sykle og gå, samt bidra til mindre støy.
- > **Tilgang til kollektivtilbud.** Å reise med kollektiv fordrer reising til og fra holdeplass. For å være et konkurransedyktig alternativ til personbilen er det vesentlig med god tilgang for gående og syklende til kollektivtilbudet. Ved lange avstander til holdeplass kan det være aktuelt å etablere sykkelstativ for innfartsparkering mellom hjem og holdeplass.
- > **Drift og vedlikehold.** Norge har flere ulike sesonger i løp av et år, og det er dermed viktig å planlegge for alle årstider. Gode forhold gjennom sommeren, våren, og høsten krever kosting og oppfølging av infrastrukturen. Om vinteren er brøyting og ikke-glatte fortau og sykkelveier nødvendige for å sikre et godt og sikkert tilbud også på denne årstiden.
- > **Elsykkelordning.** Det kan være aktuelt at omsorgssenteret eier egne elsykler som kan tilbys til låns for ansatte og eventuelt beboere som skal ut. Det anbefales at en slik ordning utformes som et trygt, enkelt, og forutsigbart system, f.eks. booking med bruk av navn, tidspunkt, og utsjekking når elsykkelen er tilbake på plass og klar for ny booking. Elsykler er relativt dyrt sammenlignet med tradisjonelle sykler, som kan være en barriere for mange ansatte. En følgende positiv effekt av en slik ordning vil være at flere får prøvd elsykkel, og dermed kan få mersmak og se fordelene med å eie dette selv.
- > **Økonomisk støtte til grønne trafikantar.** Det kan innføres en økonomisk gunstig ordning for ansatte som går, sykler, eller tar kollektivt til jobb.

5.3 Tiltak for å fremme kollektivreisende

BREEAM communities har belønninger og krav i forbindelse med lavest mulig avstand til holdeplass for innbyggere/arbeidsplasser som gjengitt i tabell 5-1.

Tabell 5-1: BREEAM sine belønninger og krav ift. gangavstand til nærmeste holdeplass

Credits	Gangavstand (urban)	Gangavstand (landlig)
1	≤ 650 m	≤ 1 300 m
2	≤ 550 m	≤ 1 100 m
3	≤ 450 m	≤ 900 m
4	≤ 350 m	≤ 700 m

Som vist i tabellen krever det en nærhet til holdeplass på under 350 meter gangavstand for å oppnå en score på 4 for omsorgssenteret. Omsorgssenteret er spesielt utsatt for avstand til holdeplass da det kan være flere brukere av omsorgssenteret som kan tenke seg å ta buss, men som har nedsatt bevegelse. I dag er avstanden fra hovedinngangen til nærmeste holdeplassen "Vesterntangen" ca. 200-250 m. Dette kvalifiserer til høy score i BREEAM-sammenheng, men det kan fortsatt være interessant å vurdere om det er enda mer hensiktsmessig å ha den nærmere omsorgssenteret. Dette må vurderes opp mot dagens bruk og andre målpunkt i området.

En holdeplass i umiddelbar nærhet vil være betydelig mer attraktivt for både beboere og ansatte. For ansatte er dette spesielt betydningsfullt og gjeldende på vinteren da mange velger å la sykkelen stå for å unngå dekkskifte og rust på sykkelen fra salting. Om ikke dette er mulig å få til bør man sørge for at distansen mellom holdeplass og omsorgshjemmet er sikret trygg og universell utformet adkomst. Dette kan innebære nedsenket fortauskant ved fotgjengerovergang, brede nok fortau, egnede kryssningsteder med tilstrekkelig markering/skilting, bedre belysning og tilpassede holdeplasser for enkel av- og påstigning.

5.4 Tiltak for å redusere bilbruk/antall bilreiser

For å redusere bilbruken av nødvendige reiser er det først og fremst nødvendig å ha konkurransedyktige alternativer. For å redusere bilreiser generelt er det effektivt å begrense tilgangen til bil eller bruken av bil. For omsorgssenteret kan dette f.eks. gjøres med å redusere parkeringsareal eller ha restriksjoner på hvem som kan bruke parkeringsplassene.

6 Konklusjon og anbefaling

Etablering av nytt omsorgssenter vil gi en økning i antall turer til/fra området. Den største økningen forventes fra biltrafikk. Hovedadkomsten er planlagt via Vesterngata, mens varelevering og renovasjon skjer via Elvegata.

I en fremtidig situasjon med Elvegata som ny adkomstvei for varelevering og renovasjon kan dette føre til flere potensielle konflikter. Det antas en total daglig trafikkmengde på under 500 kjøretøy, noe som er en relativ lav trafikkmengde. Ny adkomst i Elvegata vil medføre følgende konsekvenser:

- > I første halvdel av Elvegata fra Vesterngata er det behov for å erverve areal som i dag er privat eiendom
- > Elvegata vil få en økning i trafikk inn og ut, som for det meste vil bestå av tunge kjøretøy. Å sikre plass, fremkommelighet, og trafiksikkerhet for myke trafikanter blir derfor viktig, selv om økningen er liten totalt sett.
- > Flere kjøretøy og en større andel næringstransport vil trenge mer plass i nytt planforslag. For å sikre god fremkommelighet i begge retninger, samt redusere risiko for trafikkulykker etableres det en snuplass for vare- og renovasjonstransport i enden av Elvegata. Etablering av vendehammer i Elvegata som legges delvis under omsorgssenteret og benyttes av dem til varelevering/renovasjon. Løsningen må utarbeides sammen med planene for bygget da det kan tenkes at en slik løsning vil føre til at veien legger føringer for høyder til bygget.

For at Hønefoss skal nå fremtidig mål om endringer i reisemiddelfordeling må bilandelen reduseres, og flere må reise med buss, sykle, eller gå. Ved etablering av nytt omsorgssenteret kan ulike tiltak iverksettes f.eks. ved å redusere parkeringsareal, ha restriksjoner på hvem som kan bruke parkeringsplassene, tilrettelegge for sykkelparkering, flytte bussholdeplass nærmere hovedadkomst, og eventuelt leieordninger for sykkel/el-sykkel, mm.

Omsorgshjemmet planlegger for en parkeringsdekning på 60 plasser på området, som er en underdekning på 104 sammenlignet med behov fra parkeringsforskriften fra 2009. Dette vil kunne føre til parkeringer på andre parkeringsområder i nærheten av omsorgssenteret, men også føre til reiser med andre reisemidler; sykle, gange, og kollektiv. Det vurderes som positivt å ikke legge opp til svært mange parkeringsplasser, for å støtte opp under nasjonale mål om nullvekst i personbiltrafikken, til fordel for en økning i de grønnere transportformene kollektiv, sykkel, og gange.