

Lier kommune

HEGSBROVEIEN GANG- OG SYKKELRUTE

Forprosjekt for vurdering av tiltak for å tilrettelegge
strekningen bedre for gående og syklende.

Dato: 04.10.2019

Versjon: 01



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Lier kommune
Tittel på rapport: Forprosjekt gang- og sykkelrute Hegsbroveien
Oppdragsnavn: Forprosjekt Hegsbroveien
Oppdragsnummer: 621884-01
Utarbeidet av: Anne Merete Andersen
Oppdragsleder: Anne Merete Andersen
Tilgjengelighet: Åpen

01	04.10.19	Nytt dokument	AMA	BH
VERSJON	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KS

Forord



Asplan Viak har vært engasjert av Lier kommune for å gjennomføre et forprosjekt for anlegg for gående og syklende langs/i Hegsbroveien på strekningen Ringeriksveien (fv. 285)/Gamle Drammensbanen til Vestsideveien.

Kjersti Wilhelmsen og Kjartan Askim har vært kontaktpersoner for oppdraget i Lier kommune.

Sandvika, 04.10.2019

Anne Merete Andersen
Oppdragsleder

Bjørn Haakenaasen
Kvalitetssikrer

Innhold

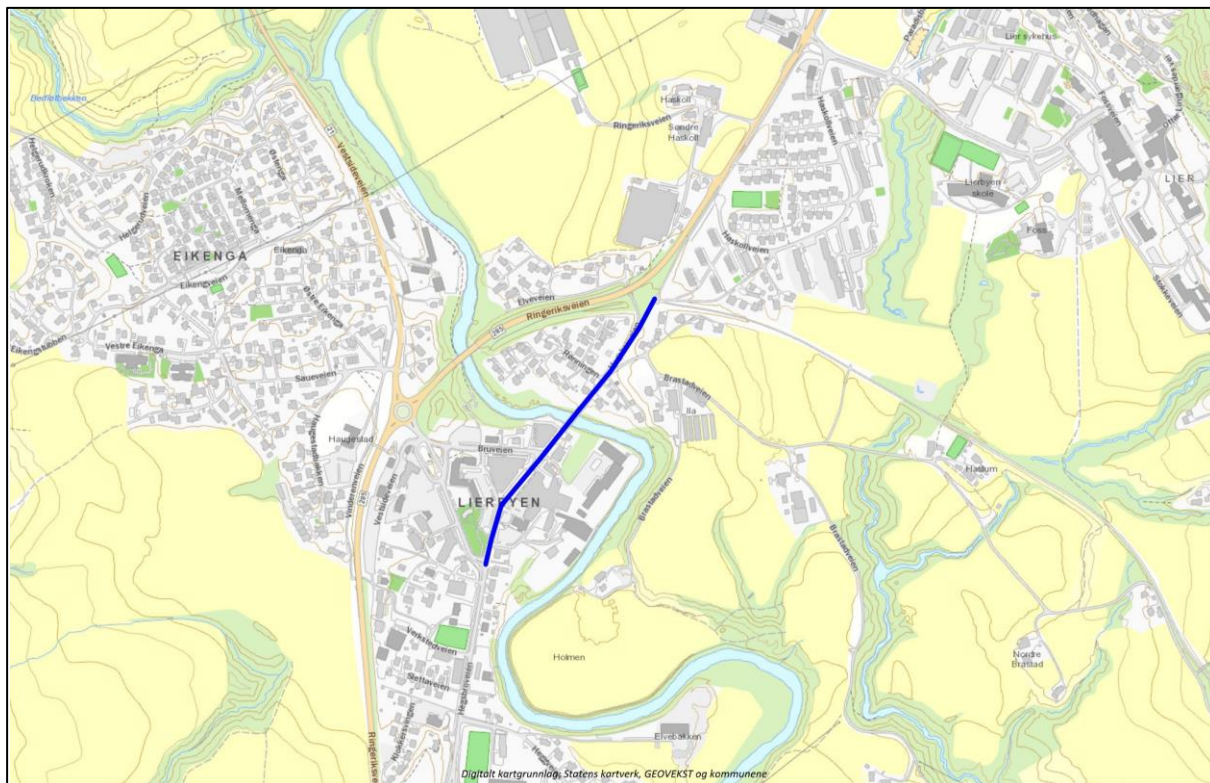
1. INNLEDNING OG BAKGRUNN	4
2. DAGENS SITUASJON OG PROBLEMSTILLINGER.....	7
2.1. Delstrekning 1 Gamle Drammensbanen – Lierelva	7
2.2. Delstrekning 2 Lierelva – Bruveien	9
2.3. Delstrekning 3 Bruveien – Vestsideveien	10
3. VURDERINGER AV LØSNINGER/TILTAK	13
3.1. Generelle vurderinger.....	13
3.2. Delstrekning 1 Gamle Drammensbanen – Lierelva	13
3.2.1. Anbefalt løsning	14
3.2.2. Alternativ løsning (uten tilrettelegging for å snu)	16
3.3. Delstrekning 2 Lierelva – Bruveien	17
3.3.1. Anbefalt løsning	17
3.3.2. Alternativ løsning (som ikke anbefales).....	20
3.4. Delstrekning 3 Bruveien – Vestsideveien	22
3.4.1. Anbefalt løsning	22
3.4.2. Alternative løsninger.....	23
4. OPPSUMMERING	26

1. INNLEDNING OG BAKGRUNN

Lier kommune ønsker å tilrettelegge bedre for gående og syklende i Hegsbroveien gjennom Lierbyen.

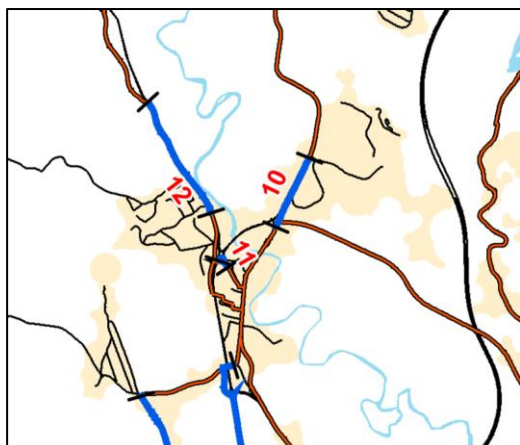
I Lier kommunes sykkelplan er det definert en sykkelrute som kommer fra nordøst langs Ringeriksveien som følger Hegsbroveien gjennom Lierbyen. Det kommer også en sykkelrute fra nordvest i Vestsideveien og begge rutene møtes i krysset Hegsbroveien x Vestsideveien og følger Hegsbroveien videre sydover.

Strekningen som inngår i dette forprosjektet er markert i figur 1. Strekningen er ca. 550 m lang.



Figur 1: Tiltaksstrekningen for forprosjektet.

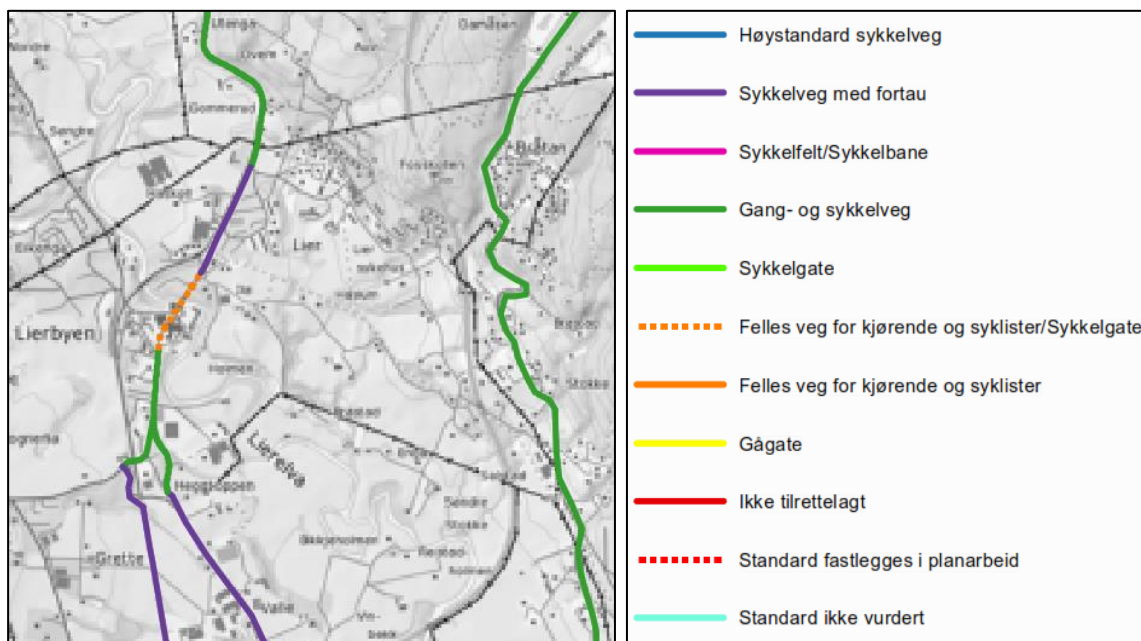
Sykelplan for Lier (2014) har forslag om noen tiltak i Lierbyen. Det er foreslått etablering av sykkelvei med fortau fra Fossveien i nord til der dagens gang- og sykkelvei møter Hegsbroveien (strekning 10 i figur 2), dvs. ca. 65 m av den nordligste strekningen i dette for-prosjektet. Videre sydover ble det ikke foreslått tiltak for syklende i sykkelplanen (blandet trafikk i dag).



Figur 2: Utsnitt av kart med tiltaksstrekninger fra Sykkelplan for Lier.

Lier kommune inngår i Buskerudbysamarbeidet og det er utarbeidet en felles sykkelplan for Buskerudbyen (2016, sluttbehandlet i kommunestyret i Lier 07.02.2017). Det er et mål i denne planen å øke sykkelandelen i Lier til 8 % i 2023. Sykkelruten gjennom Hegsbroveien i Lierbyen inngår i det regionale sykkelveinettet.

I den felles sykkelplanen er forprosjektstrekningen angitt med framtidig standard *Sykkelveg med fortau* fra nord til Hegsbroveien og videre *Felles veg med kjørende og sykklister/Sykkelgate*.



Figur 3: Utsnitt over framtidig standard på regionalt sykkelveinett fra Felles sykkelplan Buskerudbyen.

Behov for tiltak er videre angitt som «Ombygging» på den nordre delen av forprosjektstrekningen (til sykkelvei med fortau) og «Sykkelprioritering» i Hegsbroveien, dvs. prioritering av syklende i blandet trafikk.

Sykkelveg med fortau

Innebærer: Veg for sykklister med sykling i begge retninger, fysisk skilt fra annen veg. Fotgjengere bør ha eget anlegg, som fortau. Vikar for kryssende trafikk i kryss, men ikke avkjørsler. Bør ligge på samme side av vegen over lengre strekninger. Ensidig løsning, innebærer stor vekt på kryssutforming og systemskift. Bredde i Buskerudbyen: 2-4 m med 1,5-2,5 m fortau (i henhold til vegnormalen).

Når vurderes brukt i sykkelvegnettet:

- Utenfor tette byområder og på strekninger med få kryss og avkjørsler.
- I grønne områder, for eksempel der asfalterte turveger.
- Attraktiv løsning som bør vurderes der det er potensial for økt sykling.

Forbedringstiltak som anbefales vurdert:

- Mange krysningspunkter > Samle avkjørsler, sikre krysningspunkter og sette ned fartsgrense.
- Risiko i kryss > Fartshumper, innsnevring, siktutbedringer, intensiv belysning og større avstand mellom veg og sykkelveg.

Figur 4: Beskrivelse av tiltaket Sykkelveg med fortau fra Felles sykkelplan Buskerudbyen

Felles veg for kjørende og syklende

Innebærer: Sykling i kjørebane eller i kollektivfelt. Samme regler for kjørende og syklende. Det bør synliggjøres at gata er en del av hovedsykkelvegnett med godt synlig og hyppig skilting, evt. også vurderes oppmerking med sykkelsymbol i vegbanen som markerer at bil og sykkel deler veg (OBS: under utprøving, ikke i henhold til vegnormalen). Fartsnivå og ÅDT må holdes nede.

Når vurderes brukt i hovedsykkelvegnettet:

- Tilfredsstillende hvis vegen har fartsgrense 30/40 km/t, fartsdempende tiltak og lite biltrafikk, dvs. i tettbygde områder.
- Sykling i kollektivfelt: hvis lav fart og få syklende og motorkjøretøyer.

Forbedringstiltak som kan vurderes:

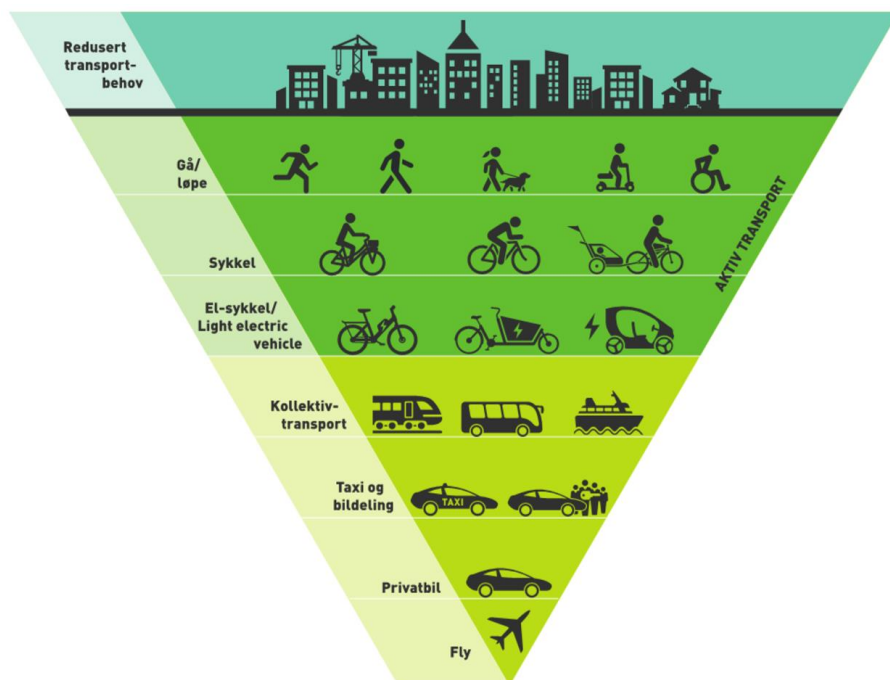
- Hvis gateparkering ▷ Fjerne
- Mange kryss og forstyrrelser ▷ Forkjørersrett
- Envegskjøring ▷ Tillate sykling i begge retninger. Forutsetter tilstrekkelig møtesikt, god skilting og lav fart og trafikkmengde. Kan være nødvendig å fjerne gateparkering.

Figur 5: Beskrivelse av aktuelle tiltak i blandet trafikk fra Felles sykkelplan Buskerudbyen.

I tillegg til å være en del av en gjennomgående sykkelrute er også strekningen skolevei for mange elever både til barneskole og ungdomsskole slik at strekningen benyttes av mange barn og ungdom både til fots og på sykkel i begge retninger på samme tid.

Aktuelle tiltak på strekningen vurderes nærmere i dette forprosjektet.

Lier kommune har som et innsatsområde i kommuneplanens samfunnsdel under målet knyttet til klimanøytralt samfunn at *Liersamfunnet skal omstille reisemønsteret ved å prioritere grønne mobilitetsløsninger*. Transportpyramiden i figuren nedenfor skal benyttes som et overordnet prinsipp i planlegging og utbygging.



Figur 6: Transportpyramiden fra kommuneplanens samfunnsdel 2017-2028 (vedtatt 21.05.2019)

2. DAGENS SITUASJON OG PROBLEMSTILLINGER

Forprosjektstrekningen er her delt inn i tre delstrekninger.

1. Gamle Drammensbanen – Lierelva
2. Lierelva – Bruveien
3. Bruveien - Vestsideveien

2.1. Delstrekning 1 Gamle Drammensbanen – Lierelva

Delstrekningen starter i nord i krysset mellom gang- og sykkelveiene fra Ringeriksveien, Haskollveien og turveien i den nedlagte jernbanetraseen og slutter på sydsiden av Lierelva (ca. 270 m). Strekningens endepunkter er avmerket med rødt på flyfoto nedenfor.



Figur 7: Delstrekning 1

Fra nord er det gang- og sykkelvei med ca. 2,5 m bredde. Der denne møter Hagsbroveien går gang- og sykkelveien over i et fortau med ca. 2,5 m bredde. Fortauet følger østsiden av Hagsbroveien til over brua over Lierelva. Over selve brua er det også et smalt fortau (ca. 1,5 m) på vestsiden.

Hegsbroveien på strekningen har ca. 6 m bredde på kjøreveien. I nordenden av Hegsbroveien svinger kjøreveien mot nordvest, blir smalere og gir forbindelse under Ringeriksveien (fv. 285) til 15 boliger i Elveveien (blindvei).

Hegsbroveien har uregulert T-kryss med veien Rønningen på vestsiden av veien. Det er 25 boliger som har adkomst via denne veien (også blindvei).

Grusveien Brastadveien kommer skrått inn på Hegsbroveien fra nordøst. Punktet der Brastadveien møter Hegsbroveien er ikke utformet som et kryss. Fortauet er gjennomgående, men Brastadveien er skiltet med offentlige trafikkskilt, slik at utformingen av dette «kryssområdet» gir uklarhet mht. tolkning av trafikreglene. Siden Brastadveien kommer ned mot fortauet og Hegsbroveien i en spiss vinkel kan det være problem med sikt spesielt mellom syklende nordfra på fortauet og kjørende ned Brastadveien.

Bakken ned Brastadveien mot fortauet i Hegsbroveien medfører også driftsutfordringer. Det er et problem at avrenning medfører mye grus ut i fortauet og Hegsbroveien. Brastadveien gir forbindelse til 6 boliger nærmest Hegsbroveien og flere gårder. Den er gjennomgående med forbindelse til fv. 282 (Lierbakkene) i øst.

I kryssområder der Brastadveien kommer inn på Hegsbroveien, er det også en adkomstvei til 2 boliger på østsiden.

Trafikkmengden på delstrekningen er lav da Hegsbroveien i praksis ender blindt i nord og anslås til 200-250 bilturer pr. dag.

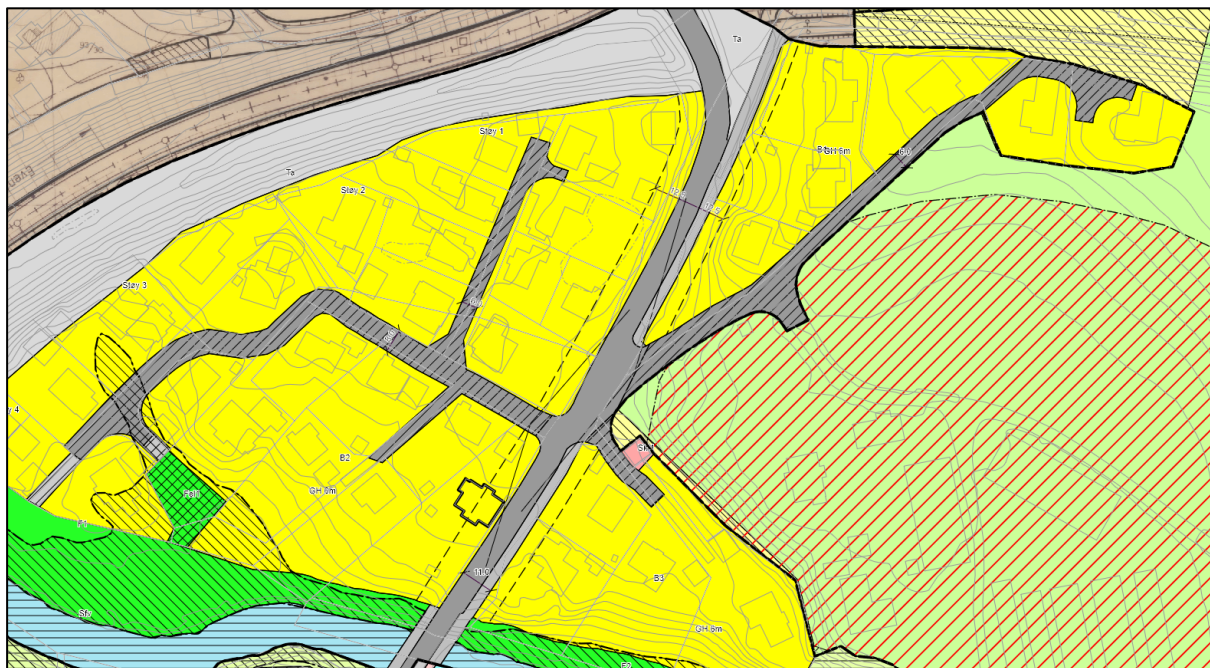
Skiltet fartsgrense i Hegsbroveien er 30 km/t.

På strekningen er det ingen skilting som regulerer parkering. Det parkeres på vestsiden av brua over Lierelva.

Det er ingen gangfelt på strekningen, men det er to fartshumper.

Det er ikke registrert noen personskaulykker på strekningen.

Gjeldende reguleringsplaner for området er vist nedenfor. Både Brastadveien og Rønningen er regulert som «Felles avkjørsel». Det er ikke regulert gjennomgående fortau ved Brastadveien.



Figur 8: Utsnitt av gjeldende regulering.

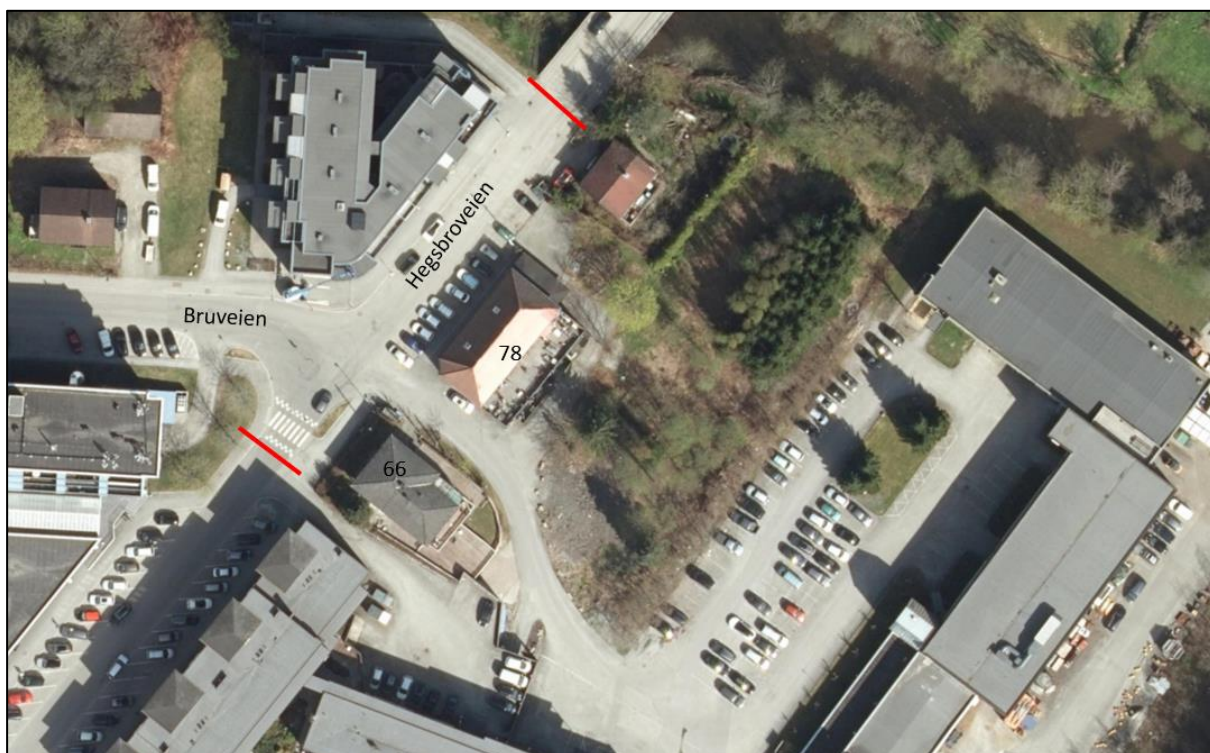
2.2. Delstrekning 2 Lierelva – Bruveien

Delstrekningen går fra sydsiden av brua over Lierelva til og med krysset med Bruveien (ca. 65 m).

Langs vestsiden av veien er det fortau (ca. 3,5 m bredde). Dette fortauet henger ikke sammen med fortauet på brua da det er opphold ved avkjørselen til parkering for boligene i Bruveien 9. Det er skiltet for korttidsparkering med plass til 5-6 parkerte biler langs vestsiden av veien.

Langs østsiden av veien er det ikke fortau utenfor Hegsbroveien 80 (privat bolig). Langs eiendommen med adresse Hegsbroveien 78 er det et 2,5 m bredt fortau fram til krysset med Bruveien/avkjørsel østover til næringsområde. Dette fortauet er trukket inn mot bygningene slik at det er plass til tverrgående parkering mellom fortauet og kjørebanelen, med plass til ca. 14 parkerte biler (vinkelrett på fortauet).

Kjøreveien unntatt arealene som benyttes til parkering er ca. 6 m bred.



Figur 9: Delstrekning 2

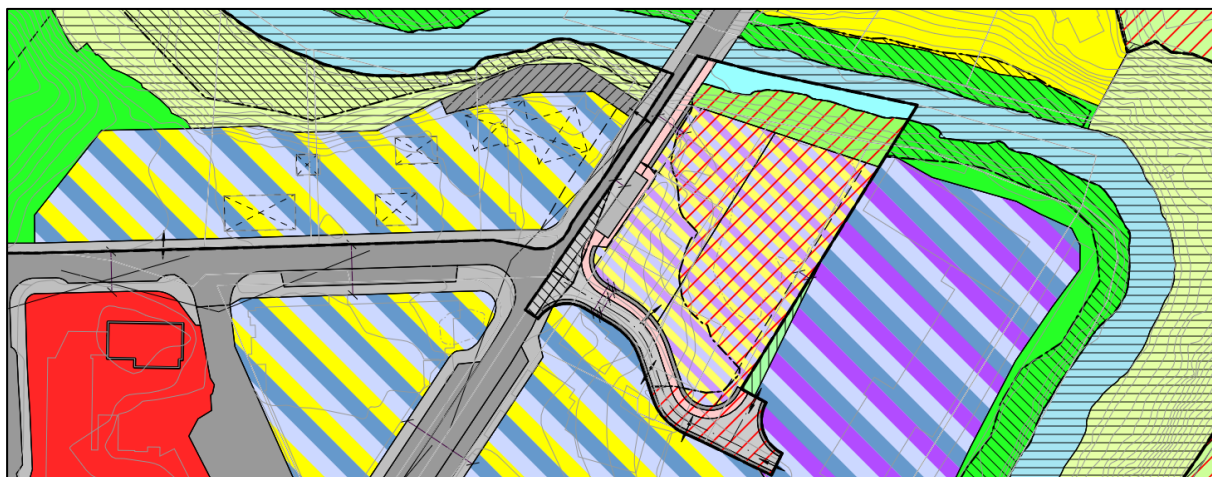
Fartsgrensen i området er 30 km/t. Det er et opphøyd gangfelt syd for krysset med Bruveien.

Bruveien kommer inn på Hegsbroveien fra vest i et bredt kryss. På østsiden av veien i samme kryssområde går en vei ned til flere næringsvirksomheter. Det framstår som uklart om dette er å regne som en vei eller avkjørsel.

Det er lav trafikkmengde også på denne strekningen, men krysset har mer trafikk pga. kjøremønster og adkomst til næringsvirksomhetene i området.

Det er registrert en personskadeulykke på strekningen (lettere skadd, 1990) hvor en bil ble påkjørt bakfra. Det er ikke registrert ulykker de siste 10 år.

Reguleringsplan for felt B14 og BFK2 i Lierbyen sentrum omfatter østsiden av veien på denne strekningen, hvor det er regulert plasser for offentlig parkering vinkelrett mot Hegsbroveien samt et privat fortau med offentlig gangsgang på 1,25 m mellom parkeringsplassene og bebyggelsen. Det vil bli plass til 8 parkerte biler her. Adkomsten til nye boliger og næring er i denne reguleringsplanen regulert til offentlig kjørevei med fortau.



Figur 10: Utsnitt av gjeldende regulering

2.3. Delstrekning 3 Bruveien – Vestsideveien

Delstrekningen går fra krysset med Bruveien til kryss med Vestsideveien (ca. 205 m).



Figur 11: Delstrekning 3

Kjøreveien er ca. 6,5 m bred og det er fortau langs begge sider av veien. Fortauet er ikke gjennomgående på hele strekningen da det er flere avkjørsler som er utformet som kryss og hvor det kan være uklart om det er kryss eller avkjørsel.

På vestsiden er fortauet ca. 4,5 m bredt mellom Bruveien og innkjøringen til Rema 1000/parkering ved rådhuset. Videre er fortauet ca. 2,5 m bredt. Innkjøringen til parkeringen ved rådhuset er bred og det er uklart om det er meningen at man skal kunne kjøre gjennom her for å komme ut i Bruveien i nord. For trafikantene er derfor vikepliktsforholdene uklare.

På østsiden er fortauet ca. 3 m bredt fra krysset med Bruveien til avkjørsel tvers ovenfor avkjørselen til rådhuset. Videre er fortauet ca. 2,5 m bredt. I nord er det en avkjørsel til baksiden av Bakerikvartalet. Det er ikke gjennomgående fortau ved avkjørselen. Tvers overfor avkjørselen til rådhuset er det en stor avkjørsel med adkomst til flere virksomheter utformet som kryss og i syd er adkomsten til Lier bilopphugging også utformet som kryss.



Figur 12: Den brede avkjørselen til parkeringsarealet mellom rådhuset og Rema 1000 (til venstre, sett fra øst) og avkjørselen til baksiden av Bakerikvartalet hvor det er dårlig sikt mellom fortauet og avkjørselen (til høyre, sett fra syd).



Figur 13: Avkjørselen til virksomhetene ved Bakerikvartalet/USBL/Bankbygget (til venstre, sett fra syd) og adkomstveien til Lier bilopphugging (til høyre, sett fra nord). Bildet til høyre illustrerer også at arealet mellom fortauet og begravellesbyrå/frisør benyttes til parkering og kjøring.

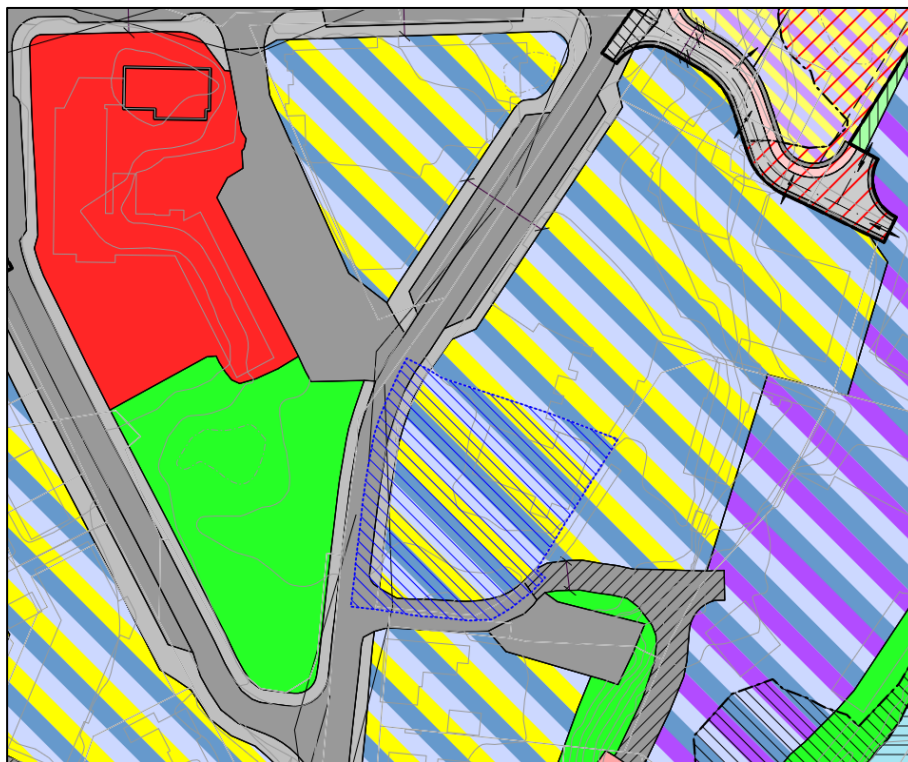
Fartsgrensen er 30 km/t. Det er 2 opphøyde gangfelt over Hegsbroveien på strekningen samt et tilrettelagt krysningspunkt som ikke er skiltet og merket.

Trafikkmengden i Hegsbroveien på denne strekningen er ikke kjent. Det er mange virksomheter og parkering som gir trafikk rundt triangelet Hegsbroveien – Bruveien – Vestsideveien.

På den sydligste delen av strekningen er det ikke parkering, mens det på den nordligste delen av strekningen er etablert skråstilt parkering på begge sider av veien med til sammen 34 P-plasser.

Det er registrert 3 personskadeulykker på strekningen, alle med lettere skade. En syklist ble påkjørt ved parkeringen på sydsiden av Bakerikvartalet (1990), en syklist ble påkjørt av bil som skulle svinge inn mot Lier bilopphuggeri (2008) og en bil ble påkjørt bakfra i samme kryssområde (2007). Det er ikke registrert ulykker de siste 10 år.

Gjeldende reguleringsplaner for området er vist nedenfor. Det er regulert til «Parkering» på begge sider langs den nordre delen av delstrekningen. Hele arealet mellom Rådhuset og kvartalet mellom Bruveien og Hegsbroveien er også regulert til parkering. Dette gjelder også et område ned mot Lier bilopphugging. Selve adkomsten ned mot Lier bilopphugging er regulert som kjørevei ned til parkeringen og videre som felles avkjørsel.



Figur 14: Utsnitt av gjeldende regulering.

3. VURDERINGER AV LØSNINGER/TILTAK

3.1. Generelle vurderinger

Det er vurdert løsninger og tiltak med tanke på å ivareta fremkommelighet og trafiksikkerhet for alle trafikanter med prioritering av syklende og gående.

For å ivareta framkommelighet og trafiksikkerhet bør det være separate arealer for gående og for syklende, særlig siden det tidvis kan være både mange fotgjengere og mange syklistene som skal i begge retninger, spesielt med tanke på at Hegsbroveien er skolevei både til barneskole syd for strekningen og ungdomsskole nord for strekningen.

Fortau er vanligvis ikke en løsning som anbefales for syklende, men på denne strekningen må en regne med at fortauene, særlig på østsiden, også vil bli benyttet av mange syklende da dette er skolevei og mange er ikke trygge på å sykle i veibanen sammen med biltrafikk.

Det er i felles sykkelplan for Buskerudbyen foreslått ombygging til sykkelvei med fortau på den nordligste delen av strekningen i dette prosjektet og sykkelprioritering på den øvrige strekningen der syklende kjører sammen med andre kjørende.

Som det framgår av figur 5 bør sykkelveien med fortau ha bredde på sykkelveien på 2-4 m med fortau på 1,5-2,5 m. Systemsiftet som må bli mellom de to løsningene må vies spesiell oppmerksomhet bl.a. med tanke på behov for f.eks. fartshumper og intensiv belysning.

En løsning som har vært foreslått på strekningen nord for Brastadveien har vært å etablere sykkelvei med fortau med kjøring tillatt til eiendommene i Elveveien. Gang- og sykkelvei kan ha tillatt kjøring til eiendommer ved opptil 10 boliger iht. Statens vegvesens håndbok N100. Denne løsningen er ikke vurdert videre da det er et større antall boliger i Elveveien.

Sykling i veien sammen med øvrige kjørende kan være en tilfredsstillende løsning når fartsgrensen er 30 km/t som det er i Lierbyen og biltrafikkmengden er lav. Aktuelle tiltak for å gjøre strekningen bedre for syklende er å fjerne gateparkering og gi Hegsbroveien forkjørersrett. I tillegg kan det være aktuelt med fartsdempende tiltak som bl.a. oppstramming av kryss.

Mht. parkering langs en sykkelrute er det spesielt trafikkfarlig at parkeringen er utformet slik at det må rygges ut i kjøreveien, slik tilfellet er ved parkering vinkelrett på fortauet og ved skråparkering. Langsgående parkering kan også redusere framkommelighet og være trafikkfarlig ved manøvrering av bilene inn/ut av plassene og når dørene åpnes ut mot kjøreveien.

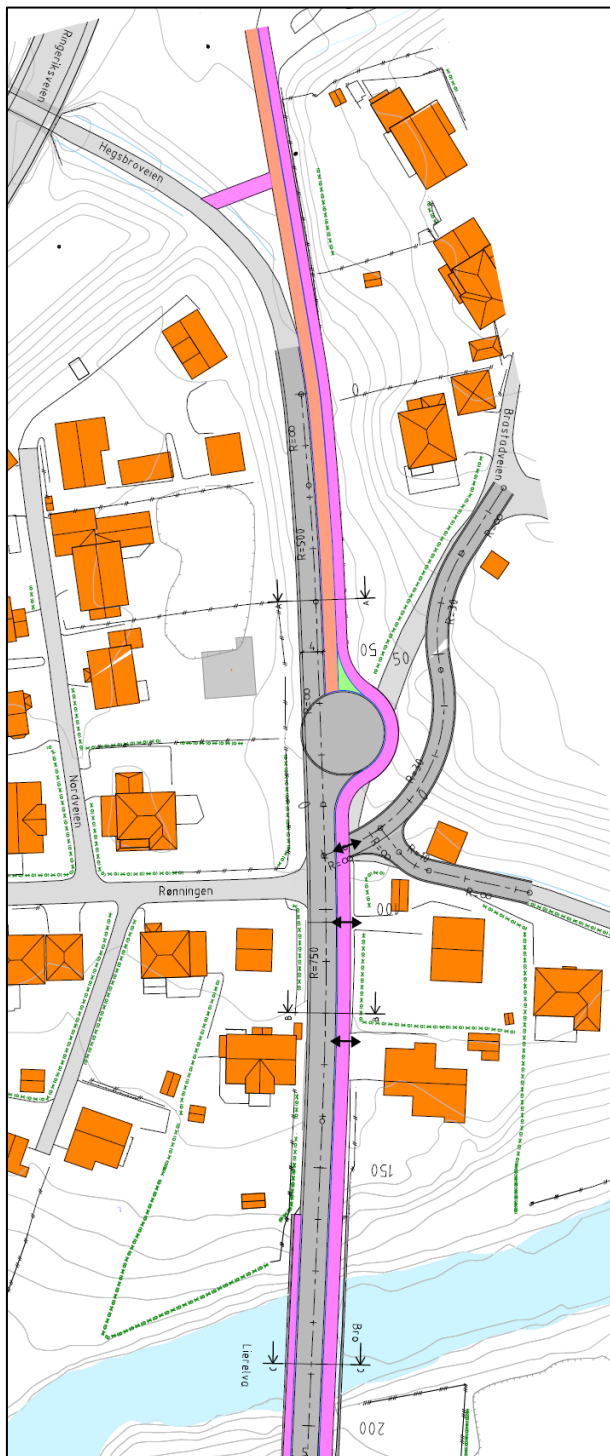
For gående på denne strekningen vil det være best med mest mulig sammenhengende fortau med tilstrekkelig bredde og utforming av avkjørsler slik at kjørende har god sikt og overholder vikeplikt for dem som ferdes på fortauet. Der avkjørsler krysser fortau bør det derfor anlegges gjennomgående kantstein (i flukt med fortauet) også på innsiden av fortauet. Ut mot gata legges nedsenket kantstein gjennom avkjørselen for å tydeliggjøre vikepliktsforholdene.

3.2. Delstrekning 1 Gamle Drammensbanen – Lierelva

Løsninger på denne delstrekningen vil avhenge av valg av løsninger på delstrekning 2 mht. om det er behov for å tilrettelegge for at kjøretøy lenger sydfra skal kunne snu.

3.2.1. Anbefalt løsning

Denne løsningen tar utgangspunkt i at det etableres en snuplass for å unngå at langsgående parkerte biler lenger syd må rygge for å snu.



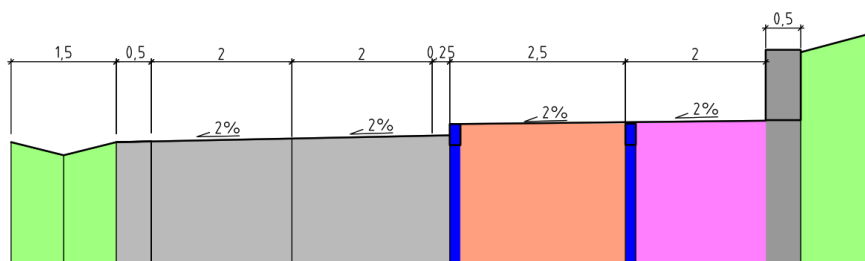
Figur 15: Anbefalt løsning på delstrekning 1

Forslaget til løsning innebærer følgende:

- Sykkelvei med fortau etableres fra prosjektets startpunkt i nord helt fram til ny snuplass
- Sykkling i blandet trafikk syd for snuplass

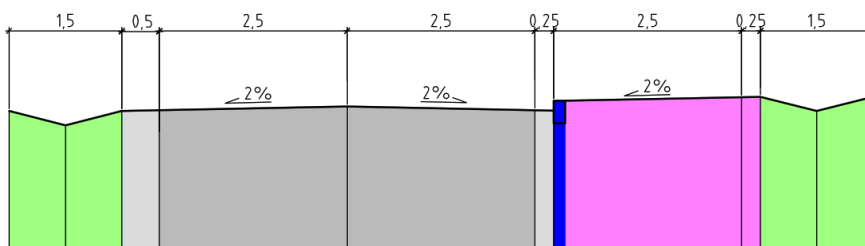
- Sykkelveien munner ut i snuplassen (og har vikeplikt), mens fortauet følger ytterkant av snuplass
- Kjørevei til boligene i Elveveien opprettholdes parallelt med sykkelveien med fortau
- Brastadveien legges om slik at den kommer mest mulig vinkelrett på Hegsbroveien. Fortauet er gjennomgående slik at dette tydelig må utformes som en avkjørsel.
- Avkjørsel til 2 hus på østsiden koples til avkjørselen til Brastadveien slik at disse samles.
- Rønningen bør få vikeplikt for Hegsbroveien
- Veibredde og fortausbredde ned til over brua over Lierelva strammes opp slik at det blir noe bredere fortau
- Parkeringsforbud på begge sider
- For å tilrettelegge for gående fra Elveveien som skal nordover bør det tilrettelegges en snarvei for å komme inn på gang- og sykkelanlegget

Forslag til normalprofil på den nordre delen med sykkelvei med fortau er vist nedenfor. For å få tilstrekkelig bredde til dette anlegget er det behov for å flytte eksisterende mur noe mot øst inkludert erverv av noe grunn. Alternativt kan anlegget forskyves mot vest og/eller det kan benyttes smalere bredder.



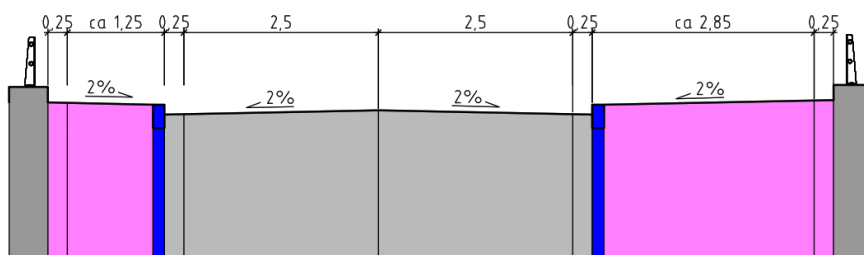
Figur 16: Foreslått normalprofil nord på strekningen

Syd for snuplassen kan veibredden og fortau beholdes omtrent som i dag, men strammes opp. Normalprofilet er vist nedenfor.



Figur 17: Normalprofil syd for Rønningen

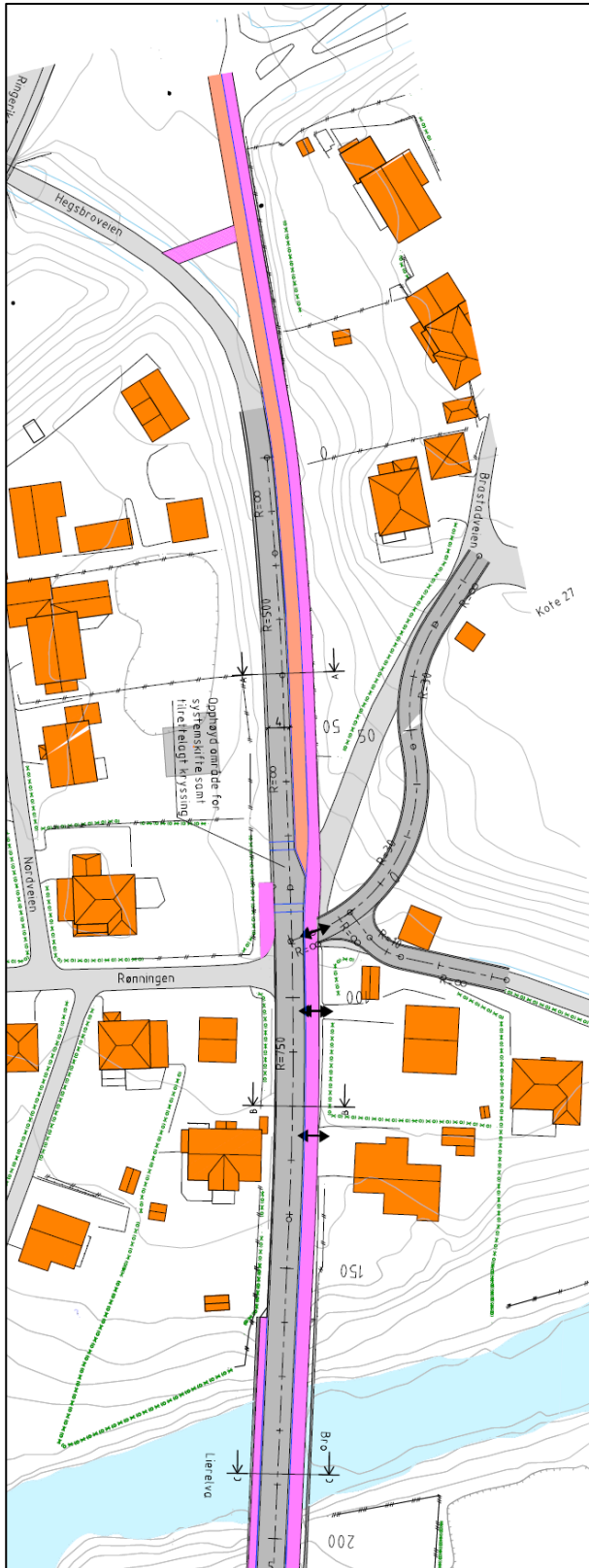
Over brua foreslås det å ha samme veibredde som lenger nord og utvide det østre fortauet da det kan være mange gående i begge retninger.



Figur 18: Normalprofil over brua

3.2.2. Alternativ løsning (uten tilrettelegging for å snu)

Dersom parkeringsløsningene på delstrekning 2 innebærer at det ikke er behov for å snu lenger nord i gaten er det ikke behov for å tilrettelegge med snuplass på den nordligste strekningen. Det må da tilrettelegges en annen løsning for systemskifte for syklende der sykkelveien med fortau opphører.



Figur 19: Alternativ løsning på delstrekning 1

Forslaget til løsning innebærer følgende:

- Sykkelvei med fortau etableres fra prosjektets startpunkt i nord fram til Brastadveien
- Sykling i blandet trafikk syd for Brastadveien
- Sykkelveidelen avsluttes rett nord for Brastadveien. Her blir det et systemskifte for syklende som foreslås markert ved et opphøyd område som også kan fungere som krysningspunkt for gående som skal over til Rønningen hvor det kan lages et lite fortau som mottak på vestsiden. Det bør i tillegg vurderes ekstra tiltak for økt oppmerksomhet, som forsterket belysning og skilting om kryssende syklist.
- Kjørevei til boligene i Elveveien opprettholdes parallelt med sykkelveien med fortau
- Brastadveien legges om slik at den kommer mest mulig vinkelrett på Hegsbroveien. Fortauet er gjennomgående slik at dette tydelig må utformes som en avkjørsel.
- Avkjørsel til 2 hus på østsiden koples til avkjørselen til Brastadveien slik at disse samles.
- Rønningen bør få vikeplikt for Hegsbroveien
- Veibredde og fortausbredde ned til over brua over Lierelva kan strammes opp slik at det blir noe bredere fortau på østsiden
- I tillegg bør det være parkeringsforbud på begge sider
- For å tilrettelegge for gående fra Elveveien som skal nordover bør det tilrettelegges en snarvei for å komme inn på gang- og sykkelanlegget

De samme normalprofilene som er vist for anbefalt løsning kan legges til grunn ved denne løsningen.

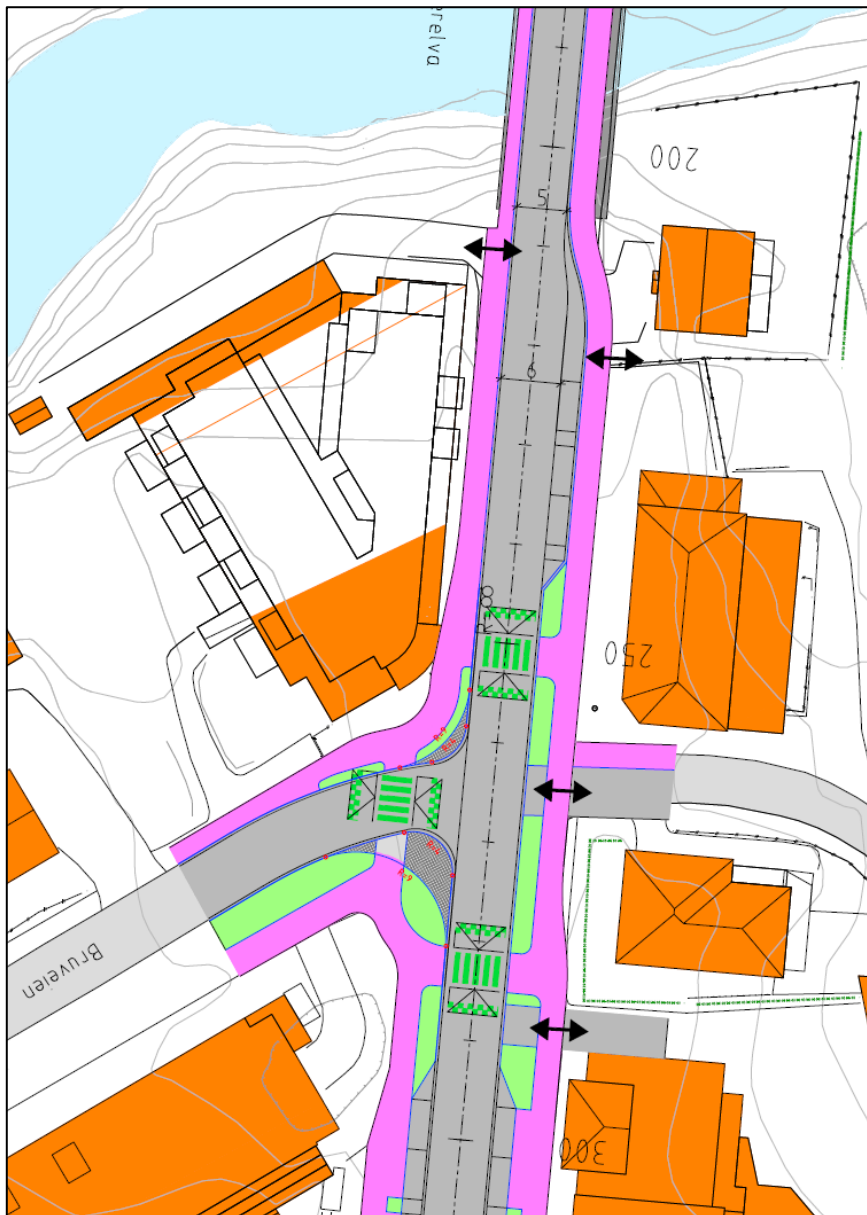
En annen alternativ løsning som kan tenkes på denne delstrekningen er å beholde veibredden på ca. 6 m over brua og videre nordover til Brastadveien. Fortauet over brua kan imidlertid med fordel være bredere enn i dag siden det er sannsynlig at det er samtidig gangtrafikk i begge retninger her og også syklende som velger å sykle på fortau.

3.3. Delstrekning 2 Lierelva – Bruveien

Løsningen på denne delstrekningen avhenger av om nylig vedtatt reguleringsplan for østsiden av strekningen endres eller opprettholdes.

3.3.1. Anbefalt løsning

Denne løsningen tar utgangspunkt i at det etableres langsgående parkering på østsiden av veien i stedet for tverrgående parkering som er regulert. Den aller beste løsningen for gående og syklende her vil imidlertid være om det ikke er noen parkering i det hele tatt.

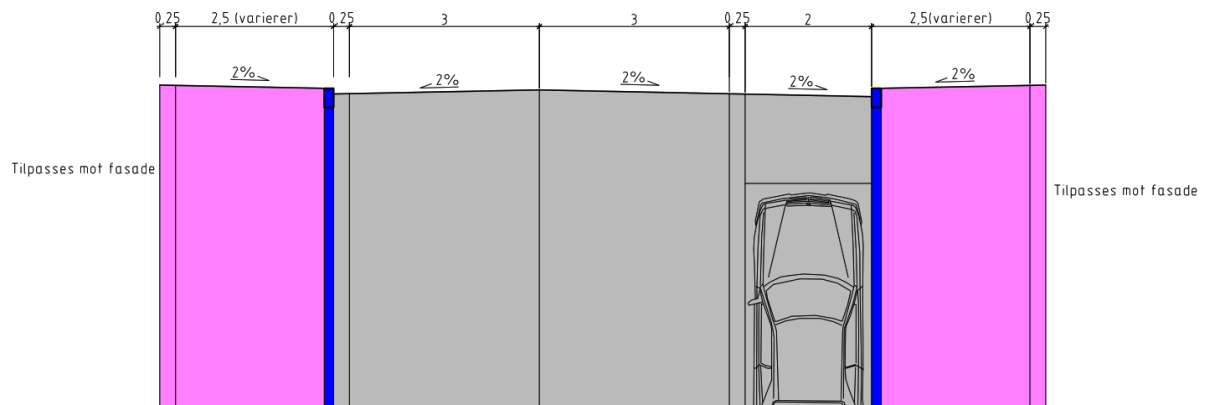


Figur 20: Anbefalt løsning på delstrekning 2

Forslaget til løsning innebærer følgende:

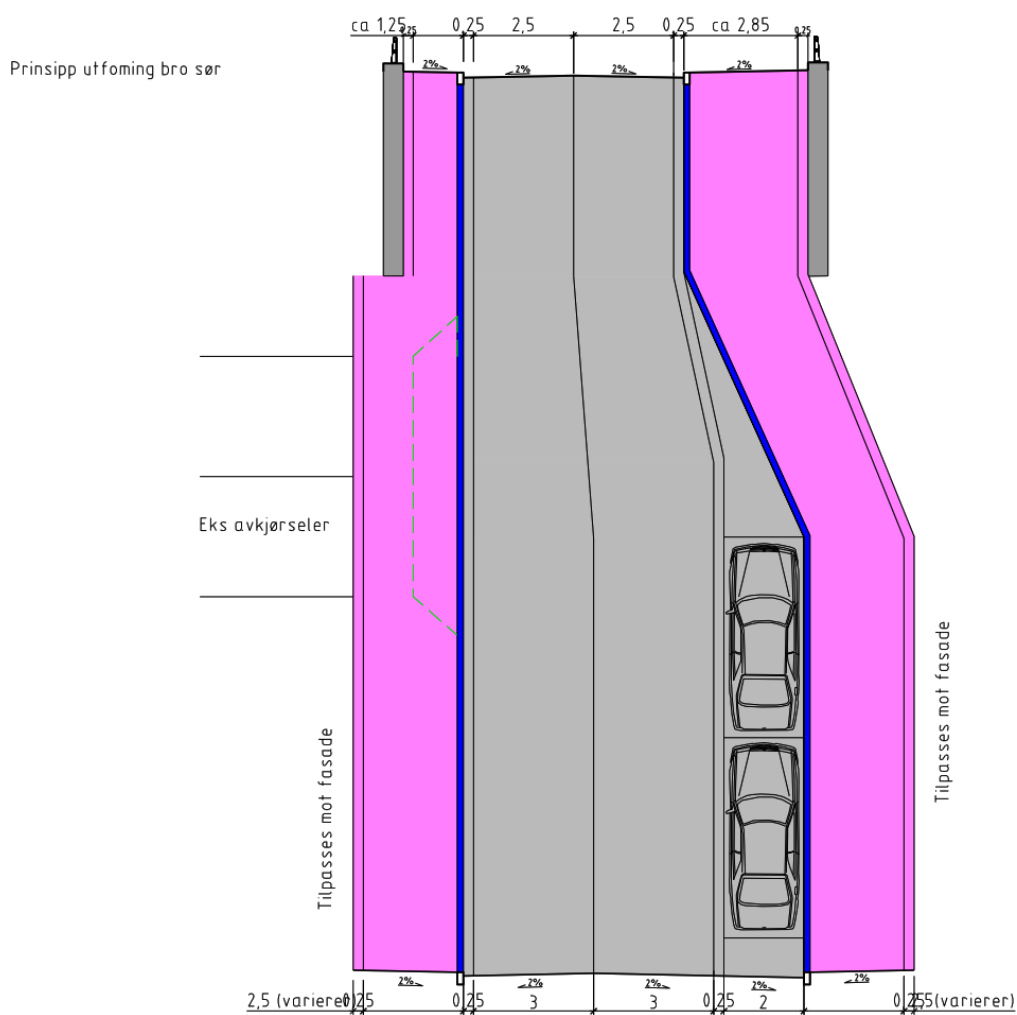
- Sykkling i blandet trafikk
- Det etableres langsgående parkering på østsiden langs ny bebyggelse framfor regulert tverrgående parkering
- Det etableres fortau i full bredde langs østsiden mellom parkering og bebyggelse
- Fortauet fortsetter gjennomgående på østsiden slik at adkomstveien mellom Heggstroveien 66 og 78 utformes som en avkjørsel og ikke som et kryss
- Fortauet på vestsiden utformes som gjennomgående ved eksisterende avkjørsel nærmest elva
- Krysset med Bruveien strammes opp for å redusere fart og gi bedre oversikt i kryssområdet
- Det etableres opphøyde gangfelt i Heggstroveien på begge sider av krysset med Bruveien
- I tillegg bør det være parkeringsforbud på vestsiden av veien (egentlig helst på begge sider)

Forslag til normalprofil mellom brua og Bruveien er vist nedenfor.



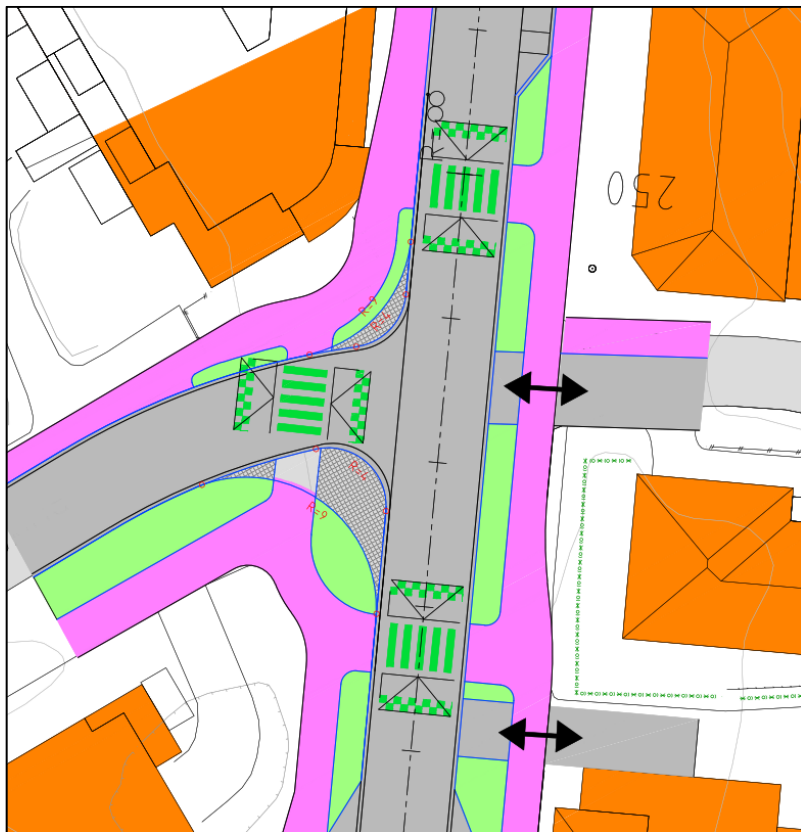
Figur 21: Foreslått normalprofil på strekningen

Prinsipp for utformingen på denne strekningen med langsgående parkering og overgang til smalere kjørebane er vist nedenfor.



Figur 22: Foreslått overgang mellom delstrekning 1 og delstrekning 2

I forslaget til løsning er det skissert en mulig utforming av oppstramming av krysset mellom Hegsbroveien og Bruveien som vist nedenfor.



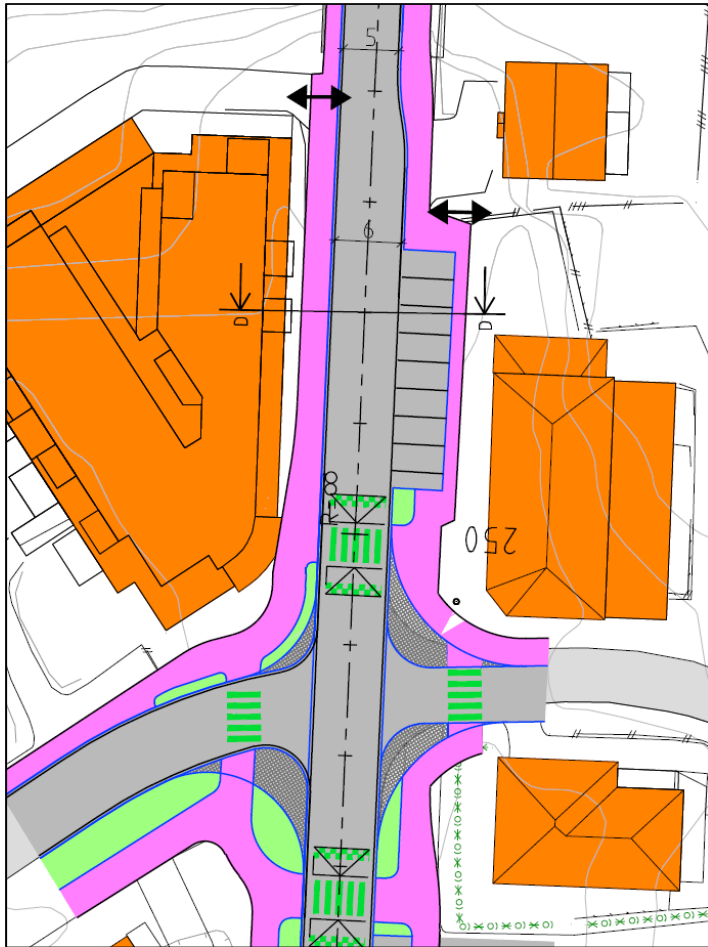
Figur 23: Forslag til utforming av oppstrammet kryss Hegsbroveien x Bruveien

Løsningen på denne delstrekningen innebærer en reduksjon i tilgjengelig gateparkering med 8-10 plasser sammenliknet med regulert tverrgående parkering og opprettholdelse av gateparkering på vestsiden av Hegsbroveien.

3.3.2. Alternativ løsning (som ikke anbefales)

Dersom regulert løsning i forbindelse med felt B14 og BFK2 i Lierbyen skal opprettholdes, med tverrgående parkering, smalt fortau og offentlig kjørevei mot øst, kan det også gjøres noen tiltak i området for å gjøre situasjonen for syklende og gående noe bedre, men opprettholdelse av den regulerte løsningen anbefales ikke.

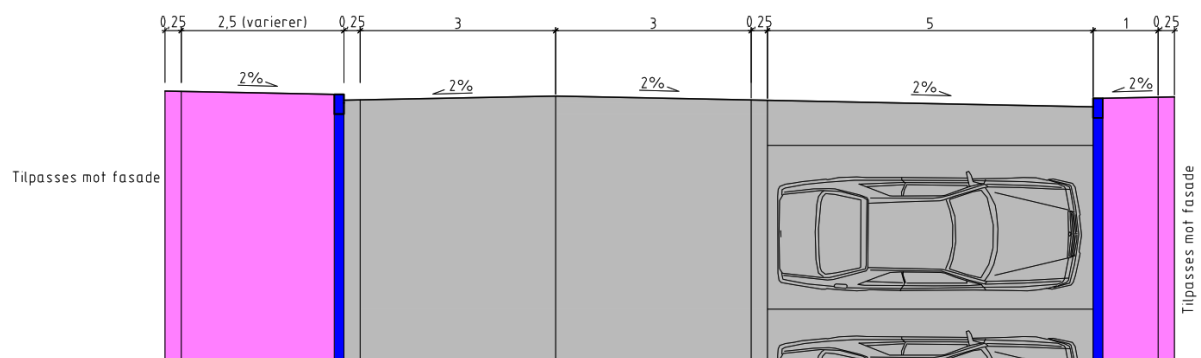
Den regulerte løsningen frarådes sterkt fordi ryggende biler fra parkeringen gir fare for påkjørsel av syklende i begge retninger i sykkelruten i Hegsbroveien og det svært smale fortauet er et svært dårlig tilbud til gående på en strekning der en tidvis må regne med mange gående i begge retninger samt syklende skolebarn og andre som ikke finner det trygt nok å sykle i Hegsbroveien.



Figur 24: Alternativ løsning på delstrekning 2

Aktuelle tiltak kan likevel være:

- Fortauet på vestsiden kan utformes som gjennomgående ved eksisterende avkjørsel nærmest elva
- Krysset med Bruveien kan strammes opp for å redusere fart og gi bedre oversikt i kryssområdet
- Det kan etableres opphøyde gangfelt i Hegsbroveien på begge sider av Bruveien
- Parkeringsforbud kan innføres på vestsiden av veien

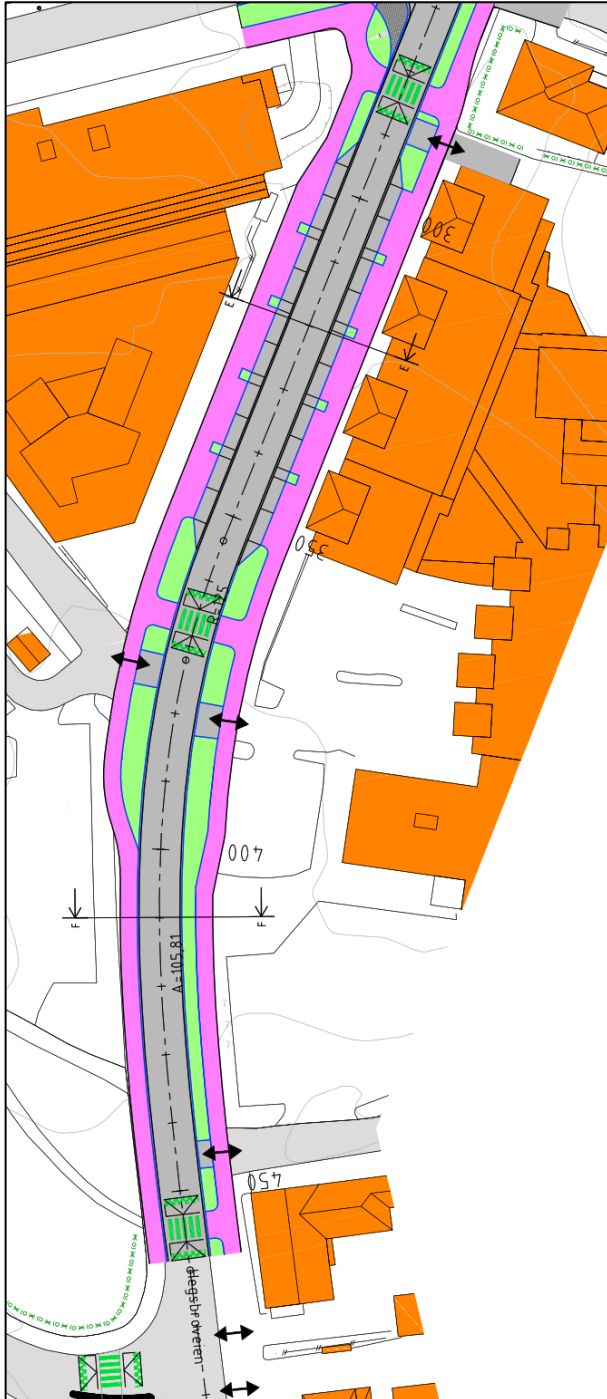


Figur 25: Normalprofil ved alternativ løsning iht. regulert løsning på østsiden.

Denne løsningen gir en reduksjon i tilgjengelig gateparkering med 5-6 plasser (dagens gateparkering på vestsiden av Hegsbroveien).

3.4. Delstrekning 3 Bruveien – Vestsideveien

3.4.1. Anbefalt løsning



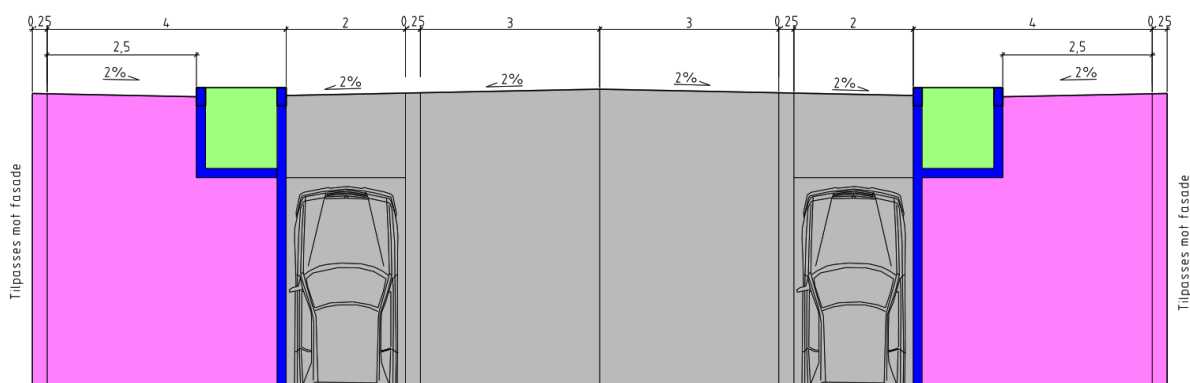
Figur 26: Anbefalt løsning på delstrekning 3

Forslaget til løsning innebærer følgende:

- Sykling i blandet trafikk
- Det etableres langsgående parkering på begge sider av Hegsbroveien mellom Bruveien og avkjørsel til rådhuset. Det bør vurderes et felt med belegningsstein mellom parkeringsfeltet og kjørefeltet for å redusere konflikt ved dører som åpnes.

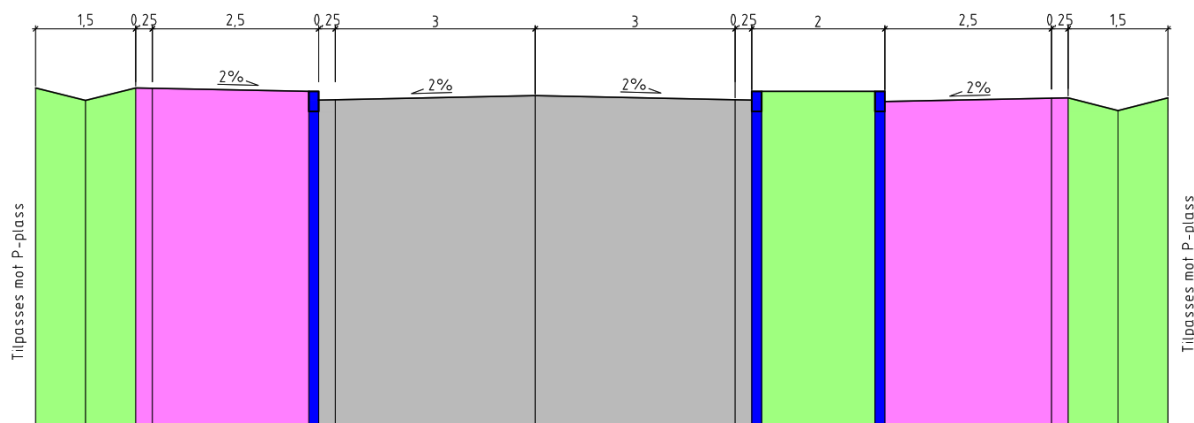
- Løsningen gir mulighet for brede fortau evt. med beplantning eller gatemøblering mellom parkering og bebyggelse eller mellom fortau og bebyggelse
- Fortauet er gjennomgående på vestsiden av veien på hele strekningen. Dvs. at avkjørselen ved Rema 1000/rådhusets parkering utformes som en avkjørsel og ikke som et kryss slik den er utformet i dag.
- Fortauet på østsiden utformes som gjennomgående, både ved adkomst til baksiden av Bakerikvartalet, ved adkomst Bakerikvartalet/USBL/Bankbygget og ved adkomst til Lier biloppugging.
- Det etableres opphøyde gangfelt i Hegsbroveien ved Vestsidveien (som i dag), ved avkjørsel rådhuset og ved kryss med Bruveien.

Forslag til normalprofil mellom Bruveien og avkjørsel P-plass ved rådhuset er vist nedenfor.



Figur 27: Forslag til normalprofil der det blir parkering

Forslag til normalprofil videre sydover til Vestsidveien er vist nedenfor. Det må vurderes om det er ønskelig å legge en rabatt mellom gangvei og kjørevei eller ha fortauet inntil veien som i dag.

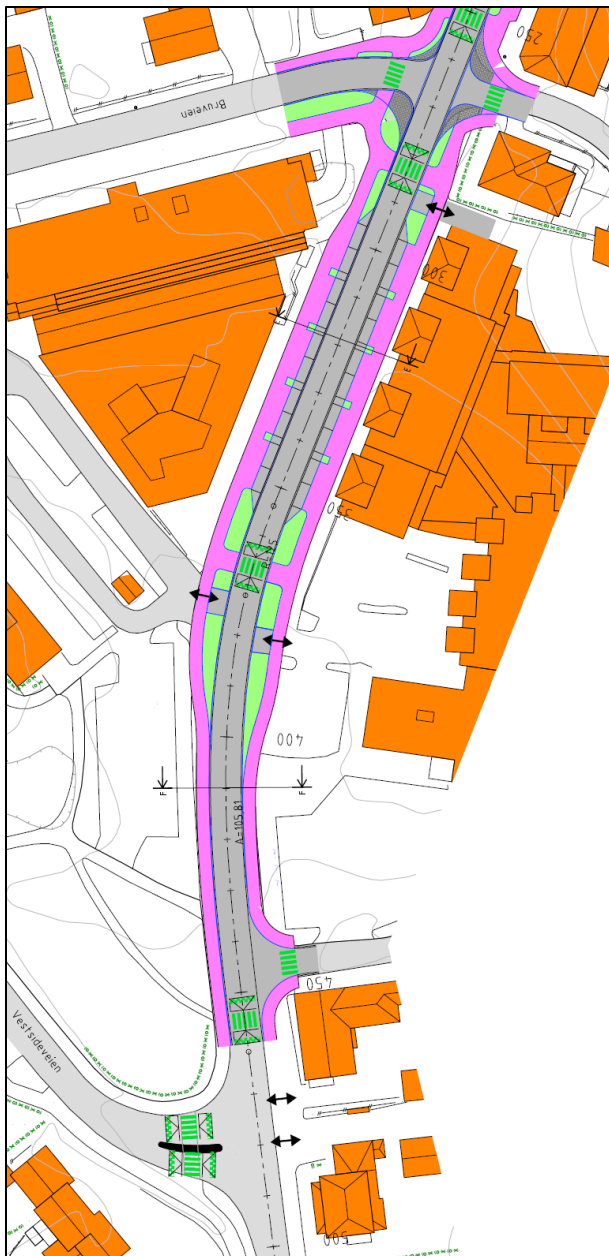


Figur 28: Forslag til normalprofil på den sydligste strekningen

Forslaget til løsning på denne delstrekningen innebærer en reduksjon i tilgjengelig gateparkering med 14 plasser.

3.4.2. Alternative løsninger

Det må vurderes nærmere om det er ønskelig og forsvarlig å utforme Hegsbroveien med gjennomgående fortau på hele denne strekningen, eller om f.eks. adkomstveien til Lier biloppugging skal utformes som veikryss ut fra virksomheten og trafikkmengden. Løsninger uten gjennomgående fortau på denne strekningen er vist nedenfor. Disse adkomstveiene bør da ha vikeplikt for Hegsbroveien.

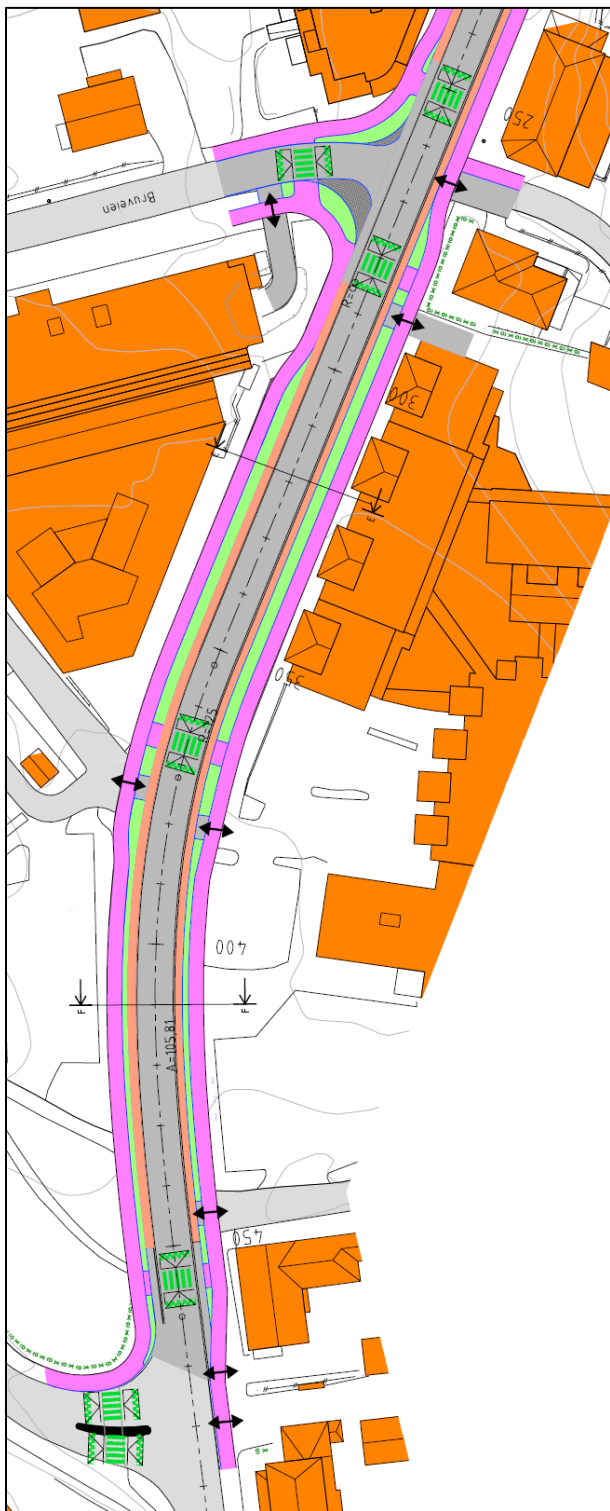


Figur 29: Alternativ løsning med etablering/opprettelse av kryss framfor avkjørsler på østsiden av Hegsbroveien.

Det må også vurderes nærmere helhetlig plan for framtidig kjøremønster i Lierbyen når det gjelder avkjørselen til parkeringsområdet ved rådhuset dersom denne forbindelsen over parkeringsområdet skal ha en annen rolle i framtidig kjøremønster.

For å redusere farten på kjørende kan det vurderes andre fartsreduserende tiltak på strekningen som innsnevring o.l., men dette må sees i sammenheng med helhetlig vurdering av framtidig kjøremønster og framkommelighet og trafiksikkerhet for syklende i veien.

Det kan også vurderes om det er ønskelig å tilrettelegge enda tydeligere for syklende ved å fjerne all gateparkering på strekningen og eventuelt etablere sykkelfelt. Prinsippet er vist i figur 30.



Figur 30: Mulig løsning uten gateparkering og med sykkelfelt.

For å tydeliggjøre vikepliktsforholdene for kjørende bør det vurderes å supplere med vikepliktskilt i avkjørsler som kan oppfattes som kryss.

4. OPPSUMMERING

For å tilrettelegge planstrekningen bedre for syklende og gående anbefales en rekke tiltak. Anbefalte løsninger innebærer en tydelig prioritering av gående og syklende i tråd med transportpyramiden i kommuneplanen.

Anbefalt alternativ innebærer følgende forslag til løsninger:

- Det etableres sykkelvei med fortau nordover fra Brastadveien
- Sykkeltrafikken går i blandet trafikk med andre kjørende syd for Brastadveien
- All parkering langs Hegsbroveien endres til langsgående parkering
- Pga. langsgående parkering nord for Bruveien etableres snuplass ved Brastadveien som også gir et ryddig systemskifte for syklende i dette punktet
- Brastadveien legges om inn mot Hegsbroveien slik at den treffer mer vinklerett på og endres til avkjørsel over fortau
- Det foreslås at kjørende fra Rønningen får vikeplikt for Hegsbroveien
- Det etableres sammenhengende tilbud til gående med fortau langs østsiden av Hegsbroveien på hele forprosjektstrekningen og fortau som ikke avbrytes ved avkjørsler langs vestsiden syd for Lierelva
- To kjøreadkomster til bebyggelse på østsiden av Hegsbroveien som er regulert til vei endres til avkjørsler over fortau
- Krysset Hegsbroveien x Bruveien strammes opp

Tiltakene i anbefalt alternativ innebærer en reduksjon i antall parkeringsplasser fra ca. 48¹ til 24 plasser. I tillegg utgår noen parkeringmuligheter langs Hegsbroveien i nord pga. parkeringforbud.

Det er utarbeidet tegningshefte med alternative løsninger, bl.a. en løsning dersom det er ønskelig med tilrettelegging med sykkelfelt uten noen parkering eller dersom løsning med vinkelrett parkering blir opprettholdt slik det er regulert ved Hegsbroveien 78. Enkelte elementer fra de ulike alternativene kan gjennomføres og kombineres uten at alle tiltakene i alternativene må etableres.

Løsningene med gjennomgående fortau gjennom avkjørsler på vestsiden, der det i dag er regulert kryss, må vurderes grundig mht. trafiksikkerhet slik at regulering og utforming er entydig slik at det ikke oppstår usikkerhet om vikepliktsforholdene. Disse kan suppleres med vikepliktskilt.

¹ Medregnet regulerte parkeringsplasser foran Hegsbroveien 78 og ikke dagens parkeringsplasser som likevel vil utgå.