

Oppdragsgiver: Lier kommune

Oppdragsnr.: 52202885 Dokumentnr.: N-52202885-1

Til: Jan Willy Føreland, Lier kommune

Fra: Norconsult

Dato: 2023-01-10

► Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt, Fjordbyen

– Oppsummering av tilleggsanalyse med RTM

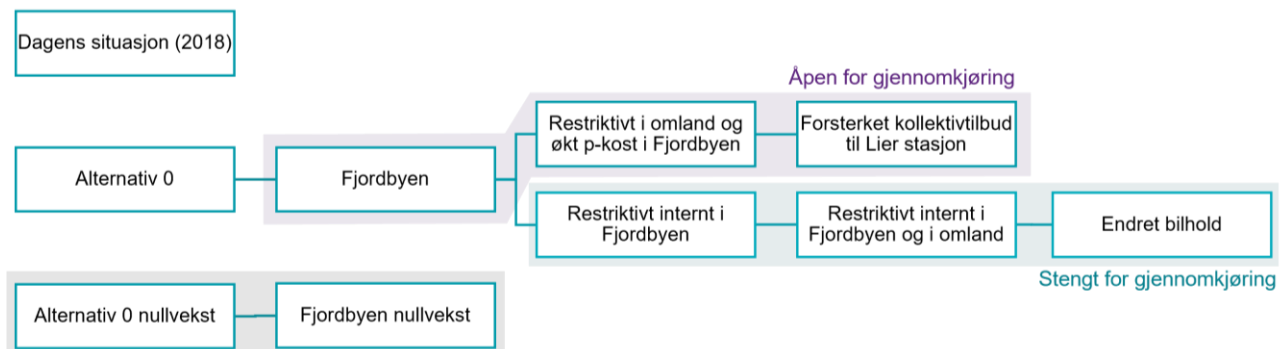
Bakgrunn

På oppdrag fra Lier kommune har Norconsult gjennomført analyser av trafikale effekter som følge av utbyggingen på Fjordbyen og av ulike tiltak i Fjordbyen. Det er tidligere gjennomført beregninger med regional transportmodell (RTM) i kommunedelplanen for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen, men på grunn av endringer i forutsetninger er det behov for oppdatering av beregningene. I denne analysen ligger blant annet ny E134 Vikeralternativet mellom Dagslett og E18 til grunn, og adkomst til sykehuset er i tråd med reguleringsplanen til det nye sykehuset i Drammen. Det er tatt utgangspunkt i Multiconsults notat¹ som definerer ulike tiltak og andre forutsetninger for beregningene.

Analysen er gjennomført i tråd med gjeldende metodikk og praksis som omfatter bruk av persontransportmodellen RTM (delområdemodell for Drammen) for beregning av korte personreiser (under 70 kilometer), og den nasjonale persontransportmodellen NTM for beregning av lange personreiser (over 70 kilometer). Beregningene er gjennomført for år 2050. Selv om transportmodellene tilsynelatende gir presise svar, er de først og fremst et godt hjelpemiddel til å systematisere og tolke komplekse sammenhenger, og har sin styrke i å belyse de relative endringene ved tiltak som analyseres. Ved hjelp av modellverktøyet kan vi beregne endring i reiseomfang, reisemiddelvalg, reiserute og destinasjonsvalg. En av svakhetene til modellverktøyet er imidlertid at modellen ikke tar tilstrekkelig hensyn til stillestående kø, noe som medfører at de reelle forsinkelsene i transportsystemet ikke alltid ivaretas i modellene. Når vi beregner trafikken i Drammen for 2050 ser vi allerede i nullalternativet at trafikken gjennom Strandveien og Holmenbrua er betydelig større enn det kryssene har kapasitet til. I virkeligheten ville nok flere velge andre reisemiddel, destinasjoner, ruter eller reisetidspunkt for å unngå kø når disse blir tilstrekkelig store.

Beskrivelse av tiltakene som er analysert

Oversikt over beregningsalternativer er vist under. Beskrivelse av de ulike alternativene er gitt i Tabell 1.



Figur 1: Oversikt over beregningsalternativene.

¹ Multiconsult, «RTM – Utredningsalternativer». Dokumentkode 10246777-01-RIT-NOT-001. Dateret 26.10.22

Tabell 1: Beskrivelse av beregningsalternativene.

| | Beskrivelse |
|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2018 | Beregningen representerer dagens situasjon og innehar dagens nettverk og med bosatte og arbeidsplasser som i 2018 (modellens kalibreringsår). Beregningen har ingen næringsvirksomhet i Fjordbyområdet ² enda det finnes næringsvirksomheter her som genererer trafikk over eksempelvis Strandbrua. Det gjør at veksten i trafikken som beregnes i senere alternativer vil være noe overestimert, ettersom man sammenligner trafikken med en situasjon uten noe trafikk. |
| Alternativ 0 | Dette er nullalternativet for 2050 og inkluderer flytting av Drammen sykehus (inkludert Blakstad sykehus) og Drammen helsepark til Brakerøya. Transportnettet tilsvarer det som ligger til grunn i nullalternativet til NTP 2022-2033, men inkluderer i tillegg ny E134 mellom Dagslett og E18 (Vikeralternativet). I tillegg er adkomst til Lierstranda og sykehuset etablert via Transformatorgata/Jacob Borchs gate (ny adkomst ved sykehuset) og Strandbrua. Det er også gjort noen endringer i kollektivtilbudet i området (noe økt frekvens på tog og tre busslinjer forlenget til Brakerøya). |
| Fjordbyen | Som beregningsalternativet <i>Alternativ 0</i> , men med full utbygging av Fjordbyen. Forutsetningene er grovt listet opp under: <ul style="list-style-type: none"> - 16 000 bosatte (befolkningsveksten i Fjordbyen er hentet fra kommunene rundt, slik at befolkningsveksten i 2050 er iht. SSBs MMMM-framskriving fra 2018). - I underkant av 6 200 nye arbeidsplasser (ikke inkludert arbeidsplasser knyttet til sykehuset og helseparken) og nye grunnskoler med til sammen 2 400 elever. - Nettverket er definert med en kollektivgate og en gate for øvrig biltrafikk. Løsninger for gående og syklende er iht. notat fra Multiconsult (jf. fotnote 1 på side 1). - Parkeringskostnaden er satt til 36 kr/time (korttidsparkering) og 113 kr/døgn (langtidsparkering). - Kollektivtilbudet er som i alternativ 0, men i tillegg legges det til grunn at busslinjene 51, 63, 73, 22 og 24 forlenges/flyttes og gis økt frekvens. - Det legges også til grunn redusert hastighet (30 km/t) og fire lyskryss i bilveien Terminalen gjennom Fjordbyen samt om lag fem minutter ekstra reisetid for bilkjørende til/fra Fjordbyen for å modellere at reisende må parkere langt unna egen bolig i felles parkeringshus³. |
| Restriktivt i omland og økt p-kost i Fjordbyen | Som beregningsalternativet <i>Fjordbyen</i> , men der parkeringskostnadene i Fjordbyen økes til 50 kr/time (korttidsparkering) og 193 kr/døgn (langtidsparkering). I tillegg reduseres hastigheten på Strandveien fra 70 km/t til 50 km/t og på E134 med 10 km/t (delstrekningene med fartsgrense lik eller under 50 km/t forblir uendret). For økt forsinkelse er det lagt til grunn lyskryss i Strandveien istedenfor rundkjøringer. Det er også lagt inn lyskryss langs bilveien i Fjordbyen. |
| Forsterket kollektivtilbud til Lier stasjon | Som beregningsalternativet <i>Restriktivt i omland og økt p-kost i Fjordbyen</i> , men der bussrute 51 Drammen-Mjøndalen forlenges til Lier stasjon. Frekvensen beholdes som for de øvrige beregningsalternativene med seks avganger per time i lavtrafikk og åtte avganger per time i rushtrafikk. |
| Restriktivt internt i Fjordbyen | Som beregningsalternativet <i>Fjordbyen</i> , men der det stenges for gjennomkjøring gjennom Fjordbyen (øst for Strandbrua). Parkeringskostnadene i Fjordbyen økes til 50 kr/time (korttidsparkering) og 193 kr/døgn (langtidsparkering). |
| Restriksjoner internt i Fjordbyen og i omland | Som beregningsalternativet <i>Restriktivt i omland og økt p-kost i Fjordbyen</i> , men der Fjordbyen stenges for gjennomkjøring (øst for Strandbrua i tråd med gjeldende reguleringsplan for sykehuset). |
| Endret bilhold | Som beregningsalternativet <i>Restriksjoner internt i Fjordbyen og i omland</i> , men med manuell justering av bilholdet i Fjordbyen. Bilholdet er skjønnsmessig justert av Multiconsult og innebærer at andelen med førerkort og tilgang til bil reduseres til 42 prosent. Bilholdsmodellen ble altså overstyrt og følgende fordeling ble lagt til grunn for Fjordbysonene: DBTP=20%, FBTP=5%, DBTF=33%, FBTF=2% og GBTF=40% ⁴ . Til sammenligning er andelen med førerkort og tilgang til bil på 88 prosent i beregningsalternativet <i>Restriksjoner internt i Fjordbyen og i omland</i> . |

² Dagens grunnkretser i Fjordbyområdet er store og omfavner bebyggelsen på nordsiden av jernbanen. Grunnet store grunnkretser er all trafikk til/fra disse sonene koblet til ved Lierstranda ettersom det er her boligene er lokalisert. Samtidig er ikke modellen kalibrert for dagens trafikk knyttet til næringsvirksomheten som finnes i dag.

³ Fem minutter ekstra reisetid er lagt inn ved å justere ned hastigheten på sonetilknytningene i Fjordbysonene. Dermed påvirkes kun biltrafikken til/fra Fjordbyen og ikke gjennomgående reiser eller reise med andre transportformer.

⁴ DBTP=Dårlig biltilgang som passasjer (ingen førerkort og ingen bil i hushold), FBTP=Full biltilgang som passasjer (ingen førerkort, men med biltilgang i hushold), DBTF=Dårlig biltilgang som fører (førerkort, men ingen bil i hushold), FBTF=Full biltilgang som fører (førerkort og bil)= antall førerkort i hushold, GBTF=God biltilgang som fører (fører og bil<antall førerkort i hushold).

| | |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| To beregningsalternativer med nullvekst i biltrafikken | <p>Beregninger med nullvekst i biltrafikken er gjennomført svært forenklet der utgangspunktet er turmatrisene for dagens situasjon (2018). Det er gjennomført to beregningsalternativer der det er lagt til grunn nullvekst i biltrafikken:</p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Alternativ 0 nullvekst:</i> Bilførerturmatrisen for dagens situasjon er kombinert med trafikk til/fra sykehuset og Drammen helsepark. Nettverket forutsettes som i <i>Alternativ 0</i>, og inkluderer bl.a. ny E134 Vikeralternativ).- <i>Fjordbyen nullvekst:</i> Som i <i>Alternativ 0 nullvekst</i>, men der også trafikk til/fra Fjordbyen er inkludert. Det er tatt utgangspunkt i trafikken og nettverk som i beregningsalternativ <i>Restriksjoner internt i Fjordbyen og i omland</i>. <p>I disse beregningene er det altså kun bilførermatriser som er justert. Det er derfor kun sett på resultater som omhandler biltrafikk fordi turene for kollektiv, sykkel og gange vil være underestimert.</p> |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Trafikale effekter

Effekter på veinettet

Utbygging av Fjordbyen med mulighet for gjennomkjøring gir økt reiseaktivitet til og fra omkringliggende områder, og bidrar til økt belastning på veinettet. Trafikken øker langs fv. 282, E18 ved Lierelva, Bragernestunnelen og rundkjøringene på Brakerøya og Holmenbrua. Fjordbyutbyggingen bidrar altså til at Brakerøya-, Holmen- og sykehusrundkjøringen blir ytterligere belastet.

Dersom Fjordbyen stenges for gjennomkjøring og parkeringskostnader i Fjordbyen økes vil biltrafikken til/fra Fjordbyen reduseres. Sammenlignet med alternativer med mulighet for gjennomkjøring i Fjordbyen er trafikken mot Drammen, over Holmenbrua, Strandbrua og forbi Sykehuset noe lavere. Samtidig må reisende til/fra Fjordbyen benytte den østlige adkomsten via Gilhus og det blir dermed økt trafikk i Amtmannssvingen og Strandveien.

Ytterligere restriksjoner med redusert hastighet på Strandveien og eksisterende E134 fører til at flere velger å benytte hovedveiene E134 via Viker og E18. Generelt er det færre reiser langs Strandveien, og flere velger i større grad adkomst til Fjordbyen via sykehusrundkjøringen eller Strandbrua.

Forsterket kollektivtilbud til Lier stasjon bidrar ikke til å redusere biltrafikken, men fører til en omfordeling av dagens kollektivtrafikanter. Reisende med kollektivtransport vil i større grad benytte seg av Lier stasjon fremfor Brakerøya stasjon. Det er fordi Lier stasjon er tilgjengeliggjort med en busslinje med høy frekvens.

Alternativ med endret bilhold i Fjordbyen gir størst reduksjon i biltrafikk sammenlignet med samtlige øvrige alternativer. Redusert bilhold gir minst økning i trafikken langs de tre adkomstene til Fjordbyen sammenlignet med alternativ 0.

De forenklete beregningene med nullvekst gir økt trafikk sammenlignet med dagens situasjon som følge av utbygging av Fjordbyen og helseparken og flytting av sykehuset. Plasseringen av sykehuset på Brakerøya gir blant annet høyere trafikk over Holmenbrua, mens Fjordbyutbyggingene gir økt trafikk på omkringliggende veinett spesielt langs fv. 282. Samtidig avlastes ny E134 eksisterende E134 ved å lede trafikk ut på E18.

Antall reiser internt og til/fra Fjordbyen

Sum reiser internt og til/fra Fjordbyen er vist på tabellen under. Ved innføring av bilrestriktive tiltak, vil antall turer som bilfører reduseres samtidig som at antall turer med kollektivtransport, sykkel og gange øker.

Tabell 2: Antall reiser internt og til/fra Fjordbyen fordelt på reisemiddel.

| Reisemiddel | Reiser internt og til/fra Fjordbyen | | | | | Endret bilhold |
|----------------|-------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------|----------------------------------------|----------------|
| | Fjordbyen | Restr. i omland og økt p-kost i Fjordbyen | Forsterket kollektivtilbud til Lier stasjon | Restriktivt internt i Fjordbyen | Restriksjoner internt i FB og i omland | |
| Bilfører | 15 700 | 14 250 | 14 200 | 13 600 | 13 550 | 10 250 |
| Bilpassasjer | 2 500 | 2 550 | 2 550 | 2 400 | 2 400 | 2 450 |
| Kollektiv | 17 050 | 17 300 | 17 600 | 17 100 | 17 100 | 18 650 |
| Gang og sykkel | 18 050 | 18 100 | 18 050 | 19 400 | 19 450 | 21 050 |
| Totalt | 53 300 | 52 200 | 52 400 | 52 500 | 52 500 | 52 400 |

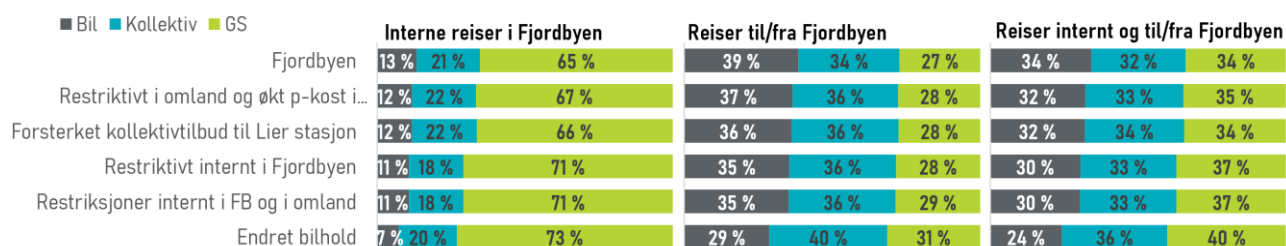
Endring sammenlignet med Alternativ Fjordbyen:

| | | | | | |
|----------------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Bilfører | -1 450 | -1 500 | -2 100 | -2 150 | -5 450 |
| Bilpassasjer | +50 | +50 | -100 | -100 | -50 |
| Kollektiv | +250 | +550 | +50 | +50 | +1 600 |
| Gang og sykkel | +50 | - | +1 350 | +1 400 | +3 000 |
| Totalt | -1 100 | -900 | -800 | -800 | -900 |

Beregningsalternativet med *Endret bilhold* gir færrest bilførerreiser til/fra Fjordbyen, noe som er naturlig ettersom dette alternativet inneholder de mest bilreduserendetililtakene samtidig som at bilholdet i Fjordbyen overstyrer for å gi lavere andel med tilgang til bil. Sammenlignet med alternativ *Fjordbyen* gir dette beregningsalternativet i underkant av 5 500 færre bilførerreiser. En del av reduksjonen overføres til kollektiv og gang og sykkel, i tillegg til at antall reiser til/fra Fjordbyen reduseres totalt sett.

Reisemiddelfordeling internt og til/fra Fjordbyen

Internt i Fjordbyen er det mellom 65 og 73 prosent gang- og sykkelreiser, mens andelen bilreiser er på under 13 prosent. For reiser til og fra Fjordbyen er andelen gang- og sykkelreiser noe lavere sammenlignet med reiser internt i Fjordbyen, mens det er nokså lik fordeling mellom bil og kollektivtransport. Totalt ligger bilandelen for reiser internt og til/fra Fjordbyen på mellom 24 og 34 prosent, der alternativ *Endret bilhold* har lavest bilandel og høyest andel kollektiv og gang- og sykkelreiser.



Figur 2: Reisemiddelfordeling for reiser internt og til/fra Fjordbyen.

Reisestrømmer

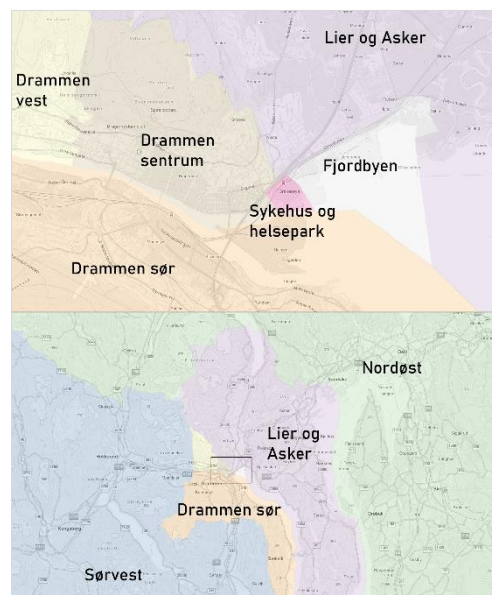
Antall reiser internt og til/fra Fjordbyen i beregningsalternativet *Endret bilhold* er vist i Tabell 3. Reiser til/fra Fjordbyen skjer hovedsakelig mellom Lier/Asker og Drammen, der rundt 12 prosent er til/fra Drammen sentrum. I overkant av 20 prosent av reisene skjer internt i Fjordbyen.

Tabell 3: Totalt antall reiser (per normalvirkedøgn) internt og til/fra Fjordbyen i beregningsalternativet *Endret bilhold*.

| | Totalt antall reiser | Internt i Fjordbyen | Sykehus og helsepark | Drammen sentrum | Drammen vest | Drammen sør | Lier og Asker | Nordøst | Sørvest |
|----------------|----------------------|---------------------|----------------------|-----------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|
| Bilfører | 10 250 | 600 | 350 | 900 | 600 | 2 350 | 3 550 | 800 | 1 100 |
| Bilpassasjer | 2 450 | 200 | 50 | 250 | 150 | 500 | 800 | 250 | 300 |
| Kollektiv | 18 650 | 2 150 | 1 750 | 2 900 | 900 | 2 450 | 4 250 | 3 300 | 900 |
| Gang og sykkel | 21 050 | 8 000 | 3 100 | 2 200 | 150 | 1 500 | 6 050 | - | 50 |
| Totalt | 52 400 | 10 950 | 5 250 | 6 250 | 1 800 | 6 800 | 14 650 | 4 350 | 2 350 |

Prosentfordeling av reiser internt og til/fra Fjordbyen:

| | | | | | | | | |
|----------------|------|------|------|-----|------|------|------|------|
| Bilfører | 6 % | 3 % | 9 % | 6 % | 23 % | 35 % | 8 % | 11 % |
| Bilpassasjer | 8 % | 2 % | 10 % | 6 % | 20 % | 33 % | 10 % | 12 % |
| Kollektiv | 12 % | 9 % | 16 % | 5 % | 13 % | 23 % | 18 % | 5 % |
| Gang og sykkel | 38 % | 15 % | 10 % | 1 % | 7 % | 29 % | 0 % | 0 % |
| Totalt | 21 % | 10 % | 12 % | 3 % | 13 % | 28 % | 8 % | 4 % |



For reiser internt og til/fra Fjordbyen er andelen sykkelreiser av totalt antall gang- og sykkelreiser høyere jo lengere destinasjonen er fra Fjordbyen, jf. Tabell 4 som viser resultater for beregningsalternativ *Endret bilhold*. Eksempelvis utgjør en andel på 19 prosent av totalt gang- og sykkelreiser mellom Fjordbyen og Drammen sentrum i overkant av 400 sykkelreiser per normalvirkedøgn.

Tabell 4: Andel syklende av totalt gang- og sykkelreiser i beregningsalternativet *Endret bilhold*.

| Alternativ | Internt i Fjordbyen | Sykehus og helsepark | Drammen sentrum | Drammen vest | Drammen sør | Lier og Asker | Nordøst | Sørvest |
|----------------|---------------------|----------------------|-----------------|--------------|-------------|---------------|---------|---------|
| Endret bilhold | 6 % | 9 % | 19 % | 65 % | 39 % | 17 % | 100 % | 99 % |

Notat

Oppdragsgiver: **Lier kommune**

Oppdragsnr.: **52202885** Dokumentnr.: **N-52202885-1**

Beregnet trafikk over snitt

Oversikt over beregnet trafikk (ÅDT) på utvalgte snitt er vist i Tabell 5. Snittene som er brukt som sammenligning er vist i Figur 3.



Figur 3: Oversikt over punkter for sammenligning av trafikk.

Beregningsalternativ forkortelser, jf. tabell til høyre:

Dagens sit. (Dagens situasjon), Alt. 0. (Alternativ 0), FB (Fjordbyen), Restr. om. økt pkost (Restriktivt i omland og økt parkeringskostnader i Fjordbyen), Restr. internt FB (Restriktivt internt i Fjordbyen), Rest. internt og om. (Restriksjoner internt i Fjordbyen og i omland), Koll. Lier st. (Forsterket kollektivtilbud til Lier stasjon), Endret bilhold, Alt. 0 nullvekst (Alternativ 0 nullvekst), FB nullv (Fjordbyen nullvekst).

Tabell 5: Beregnet trafikk ÅDT (sum lette og tunge kjøretøy) 2050 på ulike snitt i veinettet. Alle beregningsalternativer.

| Beskrivelse | ÅDT 2018 | ÅDT 2050 | | | | | | | Nullvekst-beregn. | |
|---------------------------------------|-------------|----------|--------|-----------------------|----------------|-------------------|----------------------|----------------|-------------------|-----------|
| | Dagens sit. | Alt. 0 | FB | Restr. om. økt pkost. | Koll. Lier st. | Restr. internt FB | Rest. internt og om. | Endret bilhold | Alt. 0 nullv. | FB nullv. |
| 1 KV1509 Nedre Strandgate | 5 100 | 3 900 | 4 500 | 4 400 | 4 400 | 4 300 | 4 200 | 4 100 | 2 900 | 3 500 |
| 2 Rv. 291 Holmenbrua | 19 400 | 22 400 | 25 300 | 24 700 | 24 700 | 24 500 | 24 200 | 23 700 | 19 400 | 21 500 |
| 3 E18 Drammensbrua | 46 600 | 65 100 | 64 400 | 64 700 | 64 700 | 64 700 | 64 800 | 64 900 | 52 300 | 51 700 |
| 4 Rv. 291 Nedre Strandgate | 13 100 | 12 800 | 16 700 | 15 900 | 15 900 | 15 700 | 15 200 | 14 600 | 9 600 | 13 000 |
| 5 Fv. 283 Bragernestunnelen | 18 200 | 21 900 | 23 800 | 23 500 | 23 500 | 23 500 | 23 300 | 23 000 | 19 100 | 20 600 |
| 6 Fv. 282 Strandveien | 17 300 | 13 900 | 18 500 | 17 300 | 17 300 | 18 600 | 17 800 | 16 600 | 9 300 | 14 400 |
| 7 Lierstranda | 500 | 600 | 600 | 700 | 700 | 600 | 700 | 700 | 500 | 600 |
| 8 E134 Ringeriksvegen | 6 900 | 3 600 | 4 700 | 4 600 | 4 600 | 5 000 | 5 100 | 4 600 | 2 800 | 4 300 |
| 9 Fv.282 v/Huseby | 3 000 | 4 800 | 5 100 | 5 000 | 5 000 | 5 100 | 4 900 | 4 800 | 2 200 | 3 300 |
| 10 To rundkjøringer Amtmannssvingen | 18 300 | 7 600 | 8 900 | 7 800 | 7 700 | 11 300 | 10 400 | 9 400 | 5 400 | 6 900 |
| 11 Fjordbyen -Gilhusodden | - | - | 2 200 | 2 200 | 2 200 | 5 300 | 5 200 | 4 000 | - | 2 200 |
| 12 Adkomst til Fjordbyen i øst | 1 000 | 1 500 | 2 900 | 2 500 | 2 500 | 6 000 | 5 400 | 4 400 | 1 200 | 2 700 |
| 13 E134 Røykenveien | 17 300 | 6 600 | 7 200 | 5 700 | 5 700 | 7 000 | 5 600 | 5 600 | 4 600 | 4 600 |
| 14 Fv. 2694 Tuverudveien | 2 600 | 2 000 | 1 900 | 2 000 | 1 900 | 1 900 | 2 000 | 1 900 | 1 600 | 1 600 |
| 15 E134 Gullaug | 18 600 | 6 700 | 7 400 | 6 300 | 6 200 | 7 300 | 6 300 | 6 200 | 4 600 | 5 100 |
| 16 Mellom rundkjøringene på Brakerøya | 13 100 | 12 800 | 13 300 | 12 600 | 12 600 | 14 200 | 13 400 | 13 200 | 9 900 | 10 100 |
| 17 Adkomst til nytt sykehus | - | 8 900 | 12 700 | 12 600 | 12 600 | 11 000 | 11 300 | 10 800 | 9 000 | 11 900 |
| 18 Øst for Brakerøyarundkjøringen | 37 700 | 42 700 | 46 400 | 45 600 | 45 600 | 46 800 | 46 200 | 45 100 | 35 100 | 39 000 |
| 19 E18 Rampe avkjøringsrampe | 11 100 | 15 300 | 15 800 | 16 000 | 16 000 | 15 700 | 15 900 | 15 800 | 13 500 | 14 000 |
| 20 E18 påkjøringsrampe | 10 100 | 14 800 | 15 600 | 15 800 | 15 800 | 15 400 | 15 700 | 15 500 | 13 400 | 14 100 |
| 21 Sykehuset-Fjordbyen | - | 100 | 4 000 | 4 000 | 4 000 | 2 000 | 2 200 | 1 700 | 100 | 3 500 |
| 22 Strandbrua | - | 100 | 7 100 | 6 100 | 6 100 | 4 300 | 4 000 | 3 100 | 100 | 5 800 |
| 23 Midt i fjordbyen | - | - | 3 900 | 3 700 | 3 700 | - | - | - | - | 3 100 |
| 24 E134 Strømsåstunnelen | 22 500 | 28 900 | 28 900 | 28 900 | 28 900 | 28 900 | 28 900 | 28 900 | 25 300 | 23 900 |
| 25 E18 Frydenlund | 67 800 | 95 200 | 95 900 | 96 600 | 96 500 | 95 700 | 96 400 | 96 100 | 79 200 | 79 800 |
| 26 E18 v/Lierelva | 59 600 | 90 800 | 91 800 | 92 300 | 92 300 | 91 600 | 92 100 | 91 800 | 74 600 | 76 000 |
| 27 Ny E134 mellom Dagslett og E18 | - | 25 500 | 25 300 | 26 000 | 26 000 | 25 300 | 25 900 | 25 900 | 17 600 | 18 100 |
| 28 E134 Spikkestadveien | 14 600 | 4 800 | 5 100 | 4 600 | 4 600 | 5 100 | 4 700 | 4 600 | 3 000 | 3 500 |
| 29 E134 Spikkestad | 12 500 | 21 200 | 21 400 | 21 400 | 21 400 | 21 400 | 21 400 | 21 300 | 14 700 | 15 300 |

Oppdragsgiver: **Lier kommune**

Oppdragsnr.: **52202885** Dokumentnr.: **N-52202885-1**

Tabell 6 Et utdrag av Tabell 5 og viser beregnet trafikk på adkomstene til Fjordbyen og sykehuset (adkomst til nytt sykehus i vest, Strandbrua og via Gilhusodden i øst). Trafikk på adkomstene til Fjordbyen er også sammenlignet med beregningsalternativet Alternativ 0. I Alternativ 0 er det kun lagt til grunn trafikk til og fra sykehuset og Helseparken.

Tabell 6: Beregnet trafikk ÅDT (sum lette og tunge kjøretøy) 2050 på adkomstene til Fjordbyen og sykehuset.

| Beskrivelse | ÅDT 2050 | | | | | | |
|--------------------------|--------------|-----------|------------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------|----------------------------------------|----------------|
| | Alternativ 0 | Fjordbyen | Restriktivt i omland og økt p-kost i Fjordbyen | Forsterket kollektivtilbud til Lier stasjon | Restriktivt internt i Fjordbyen | Restriksjoner internt i FB og i omland | Endret bilhold |
| Adkomst til nytt sykehus | 8 900 | 12 700 | 12 600 | 12 600 | 11 000 | 11 300 | 10 800 |
| Strandbrua | 100 | 7 100 | 6 100 | 6 100 | 4 300 | 4 000 | 3 100 |
| Fjordbyen -Gilhusodden | - | 2 200 | 2 200 | 2 200 | 5 300 | 5 200 | 4 000 |

Endring i trafikk sammenlignet med Alternativ 0:

| | | | | | | |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Adkomst til nytt sykehus | +3 800 | +3 700 | +3 700 | +2 400 | +2 100 | +1 900 |
| Strandbrua | +7 000 | +6 000 | +6 000 | +3 900 | +4 200 | +3 000 |
| Fjordbyen -Gilhusodden | +2 200 | +2 200 | +2 200 | +5 200 | +5 300 | +4 000 |

Trafikken på adkomst via det nye sykehuset og Strandbrua er størst i alternativer der det er åpent for gjennomkjøring i Fjordbyen. En del av trafikken flyttes over på adkomsten via Gilhus når Fjordbyen stenges for gjennomkjøring. Sum trafikk over alle tre adkomstene er størst i beregningsalternativet *Fjordbyen* og minst i beregningsalternativet *Endret bilhold*.

I modellberegningen er det ingen næringsvirksomhet i Fjordbyområdet i dagens situasjon pga. sonetilkobling for dagens grunnkretser er store og er koblet på nordsiden av jernbanen. Modellen er heller ikke kalibrert for trafikk knyttet til dagens næringsvirksomheter, noe som i dag genererer trafikk og gir bl.a. trafikk over Strandbrua. Det gjør at veksten i trafikken over adkomstene sammenlignet med beregningsalternativ Alternativ 0 er noe overestimert, siden man sammenligner trafikken med fullt utbygd Fjordby med en situasjon uten noe trafikk. Dette gjelder for alle alternativene.

| | | | | | |
|----------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------|-----------------|
| B2 | 2023-01-10 | Inkludert beskrivelse med reisestrømmer og justert beregningsalternativer | MiDel | LA | MiDel |
| B1 | 2022-12-12 | Oppsummering av tilleggsanalyse med RTM | TonLys og MiDel | MiDel og TonLys | MiDel |
| Versjon | Dato | Beskrivelse | Utarbeidet | Fagkontrollert | Godkjent |

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.