

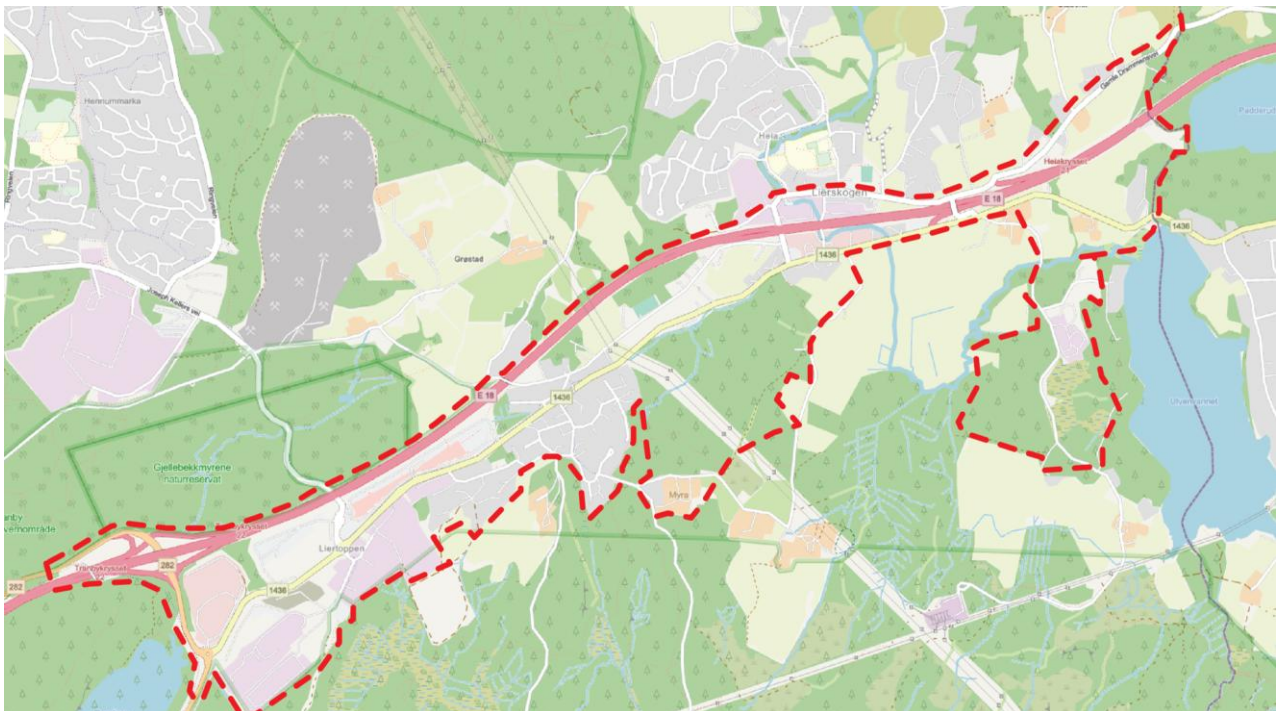
Beregnet til
Lier kommune

Dokument type
Rapport

Dato
Januar, 2026

Trafikk- og mobilitetsanalyse

Lier kommune



Trafikk- og mobilitetsanalyse

Lier kommune

Oppdragsnavn **Vei- og trafikkvurdering E18-korridoren Tranbykrysset**
Prosjekt nr. **1350061127**
Mottaker **Lier kommune**
Dokument type **Rapport**
Versjon **3**
Dato **29.01.2026**
Utført av **Avan Naoman, Martin Lindhjem Sandbraaten, Magne Fjeld,
Glenn- Harald H. Thorbjørnsen og Ida Gåserud**
Kontrollert av **Magne Fjeld**
Godkjent av **Magne Fjeld**
Beskrivelse

Rambøll
Harbitzalléen 5
Postboks 427 Skøyen
0213 Oslo

T +47 22 51 80 00
<https://ramboll.com/energy>

Innholdsfortegnelse

1.	Innledning	2
1.1	Planområdet	2
2.	Dagens situasjon	4
2.1	Områdebeskrivelse	4
2.2	Forhold for gående og syklende	6
2.3	Oppsummering av funn	9
2.4	Forslag til tiltak	11
2.5	Kollektivtilbud	14
2.6	Vegforhold og trafikkmengder	16
2.7	Gjennomgangstrafikk fra vest til øst	17
2.8	Kapasitet på vegnettet	18
2.8.1	Drammensveien x Gjellebekkveien	20
2.8.2	Drammensveien x Gamle Drammensvei	21
2.8.3	Påkjøringsrampe til E18 fra Drammensveien	21
2.8.4	Oppsummering av kapasitet for dagens situasjon	21
2.9	Trafikksikkerhet	22
3.	Fremtidig situasjon	25
3.1	Trafikkmengder	25
3.2	Kapasitet på vegnettet i 2050	26
3.2.1	Drammensveien x Gjellebekkveien	26
3.2.2	Drammensveien x Gamle Drammensvei	26
3.2.3	Påkjøringsrampe til E18 fra Drammensveien	27
3.2.4	Følsomhetsbetraktninger	27
3.2.5	Oppsummering av kapasitet i fremtidig situasjon	28
4.	Mulighet for ny påkjøringsrampe til E18 og universelt utformet rampe til Heiatoppen bru	29
4.1	Dagens situasjon	29
4.2	Vurdering av mulige justeringer avrampe, parkering og gangforbindelser	29
4.3	Trafikale konsekvenser	30
4.4	Forbindelse over E18	30
4.5	Konklusjon	31
5.	Oppsummering	32

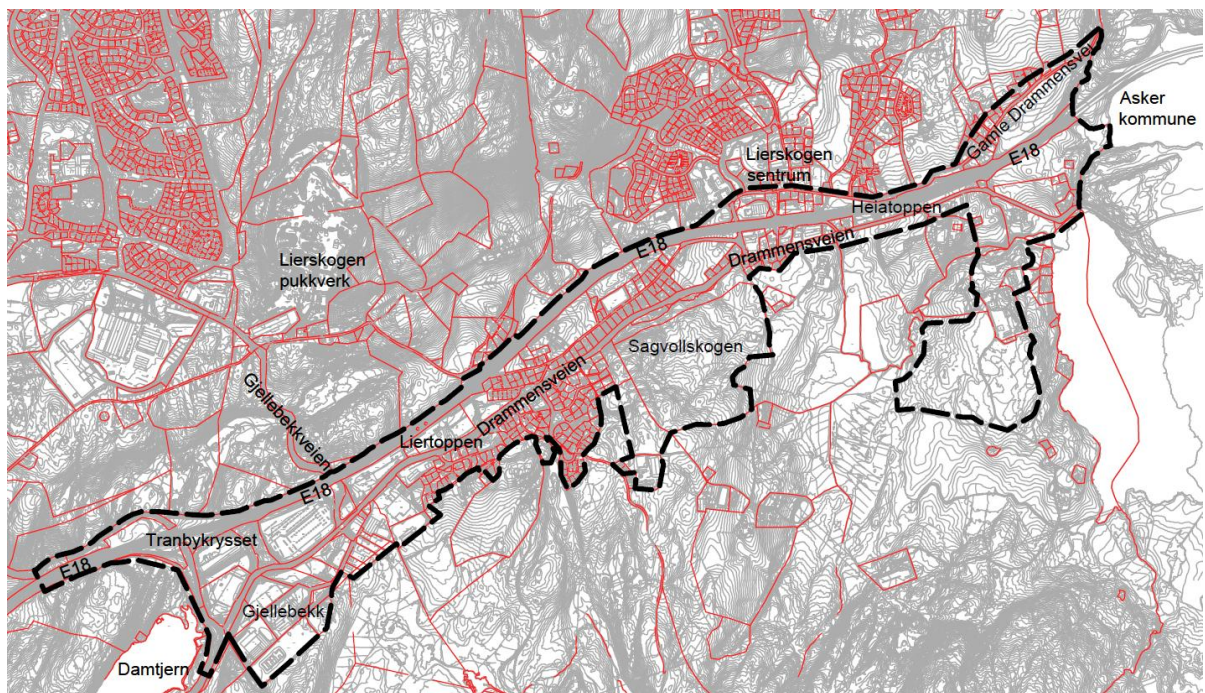
1. Innledning

Lier kommune har startet arbeidet med «*Kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset - Asker grense*».

Formålet med kommunedelplanen er å se helheten i trafikksituasjonen på Lierskogen. Kommunedelplanen skal legge føringer for bedre tilrettelegging for alle trafikantgrupper med tydelig fokus på gående, syklende og kollektivreisende. I den forbindelse er det behov for analyser og kartlegging av dagens trafikksituasjon for alle trafikantgrupper.

Rambøll har derfor fått i oppdrag fra Lier kommune å utarbeide en trafikk- og mobilitetsanalyse. Hensikten med trafikk- og mobilitetsanalysen er å gi Lier kommune et grunnlag med konkrete anbefalinger og forslag til tiltak for å forbedre trafikksituasjonen innenfor planområdet. Det legges vekt på tiltak som gir bedre tilrettelegging og trafiksikkerhet for gående, syklende og kollektivreisende. Tiltak for å bedre kapasiteten på veier og i kryss blir også undersøkt.

1.1 Planområdet



Figur 1 –Planavgrensning i henhold til fastsatt planprogram 2025.

Ifølge fastsatt planprogram så omfatter planområdet både Tranbykrysset og Heiakrysset i sin helhet.

Planområdets avgrenses i sør av allerede avsatte utbyggingsområder, Lierskogen sentrum og Gamle Drammensvei frem til Asker grense i øst, og av- og påkjøringsramper til Tranbykrysset, samt Kirkelina i vest. I nord avgrenses planområdet av E18 og Gamle Drammensvei.

I fastsatt planprogram beskrives planområdet på følgende måte:

«Tettstedet Lierskogen ligger både på nordsiden og på sørsiden av E18. På nordsiden av E18 består området hovedsakelig av boligområder både som feltutbygginger og som mer spredtbygd inkludert flere gårdsbruk. Her ligger også Lierskogen sentrum med skole, samfunnshus og noe

næringsbebyggelse. På sørsiden av E18 består tettstedet av boligområder, gårdsbruk, marka med friluftsliv samt større områder med handel, næring og industri. (..).

Tranbykrysset:

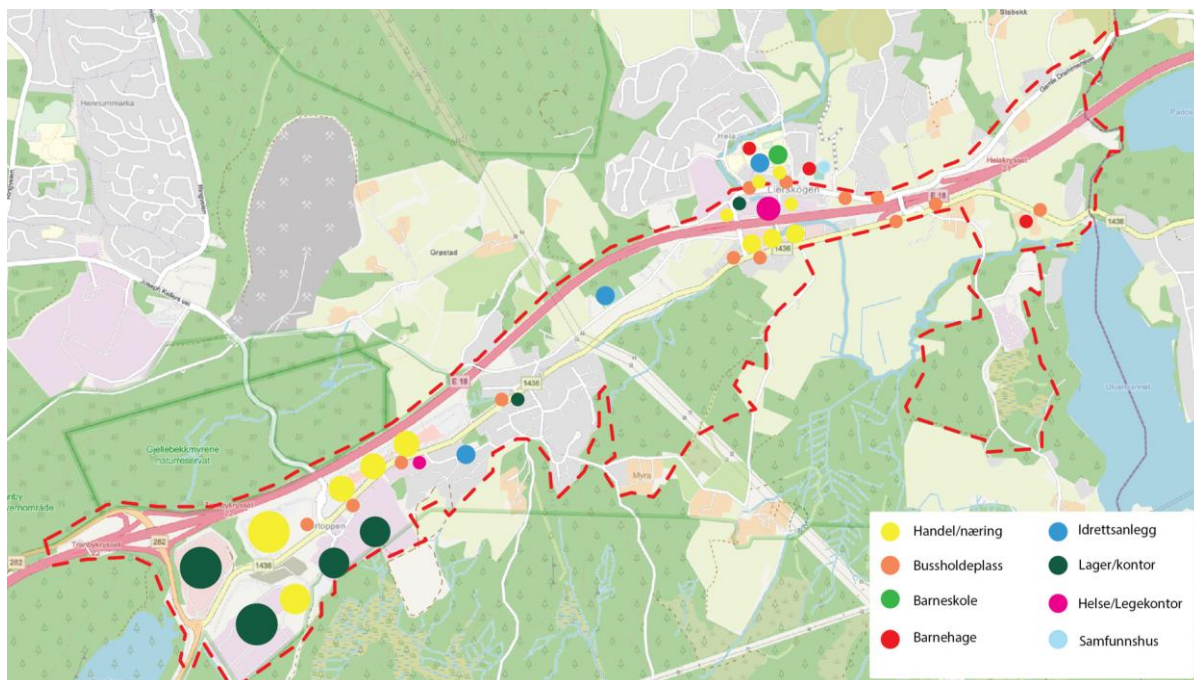
Tranbykrysset herunder motorvei med midtdeler, tunneler, kryss, platebru Kirkelina mot Oslo og platebru Kirkelina mot Drammen, er vernet i «Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner». Formålet med fredningen er å sikre og bevare veien som et eksempel på en av de første motorveiene i landet.

Foreløpig trafikkutredning utført i 2021, viser at Tranbykrysset vil ha kapasitetsutfordringer i 2050 som følge av fremskrevet trafikkvekst. I tillegg er det i Tranbykrysset registrert flere ulykker. På nordsiden av krysset er det definert et ulykkespunkt på bakgrunn av antall ulykker innenfor en gitt strekning innenfor et gitt tidsrom.»

Senere vurderinger viser at det allerede i 2030 kan bli kapasitetsproblemer knyttet til Tranbykrysset. Tidspunktet for dette avhenger av trafikkveksten på E18 i årene framover. De siste årene har denne vært lavere enn prognosene fra Nasjonal transportplan tilsier.

2. Dagens situasjon

2.1 Områdebeskrivelse



Figur 2 - Oversikt over målpunkter.

Figur 2 viser en oversikt over viktige målpunkter som finnes innenfor planområdet. Liertoppen senter (70 butikker) ligger på sørvestsiden av E18/Drammensveien, og Lierskogen sentrum som ligger på nordøstsiden av E18/Drammensveien.

På Liertoppen senter får man dekket de fleste behov for handel. I umiddelbar nærhet, vest for selve senteret, ligger det også en del plasskrevende varehandel, lagervirksomhet, og småbedrifter, også med kontorarbeidsplasser. Lierskogen sentrum består i hovedsak av legekontorer/helseklinikker, én dagligvarebutikk (Kiwi Lierskogen), et par restauranter/-serveringssteder, et samfunnshus, to barnehager, Heia skole m/idrettsanlegg, og en rekke småbedrifter/kontorarbeidsplasser.

Bussholdeplassene innenfor planområdet er lokalisert der de viktigste målpunktene ligger, det vil si ved Liertoppen senter og i Lierskogen sentrum. Det er registrert totalt 13 bussholdeplasser innenfor planområdet.

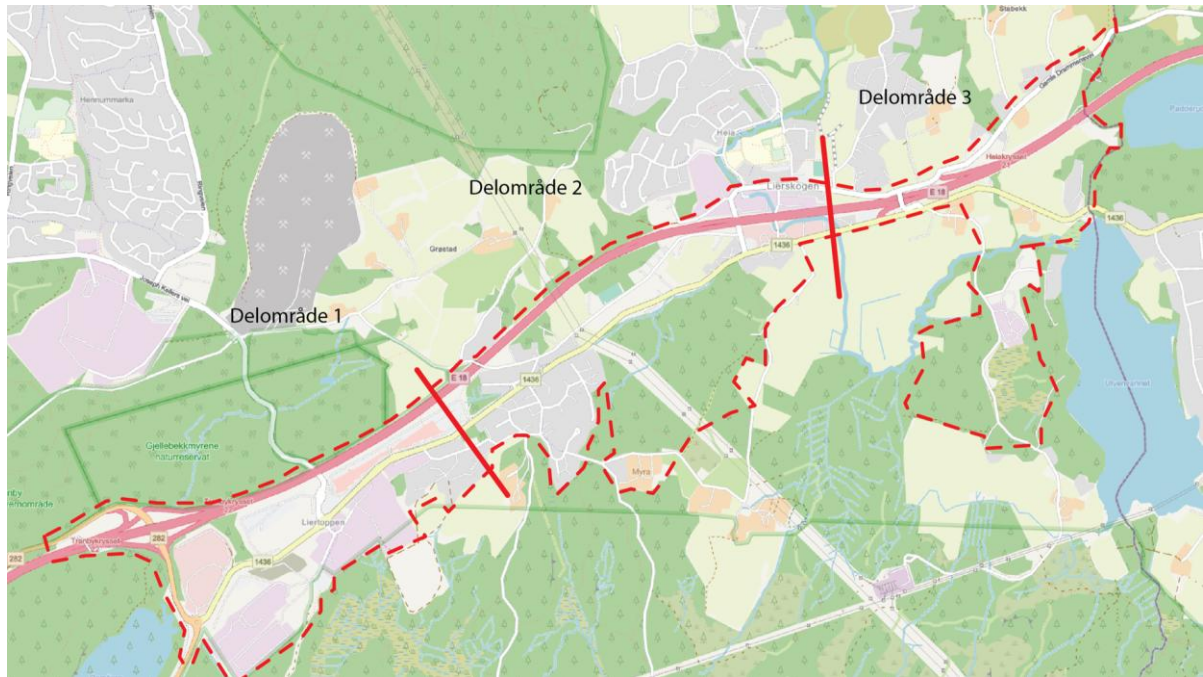
Skolekretsen for planområdet er Lierskogen, der elevene går på Heia barneskole. Ungdomsskoleelevene på Lierskogen går på Tranby ungdomsskole som tilhører Tranby krets. Elevene transporteres dit med buss.

Heia barneskole har rundt 280 elever fordelt på 1.-7.trinn. Tranby ungdomsskole har ca 300 elever fordelt på 8. – 10. klasse.

Ungdomsskolens FAU har kommentert følgende om busstilbudet fra Lierskogen:

"Det er manglende adkomst via fortau, belysning og fotgj. overgang over Drammensveien ved Avstikkern for tilgang til busstoppen på sørsiden av Drammensveien. Dette gjør ferdsel til denne holdeplassen farlig for store og små. Av og påkjøring til Circle K på Lierskogen: Når bussen står i veien ved holdeplassen, tar noen bilister veien innom «gårdsplassen» på om Circle K for å kjøre

2.2 Forhold for gående og syklende



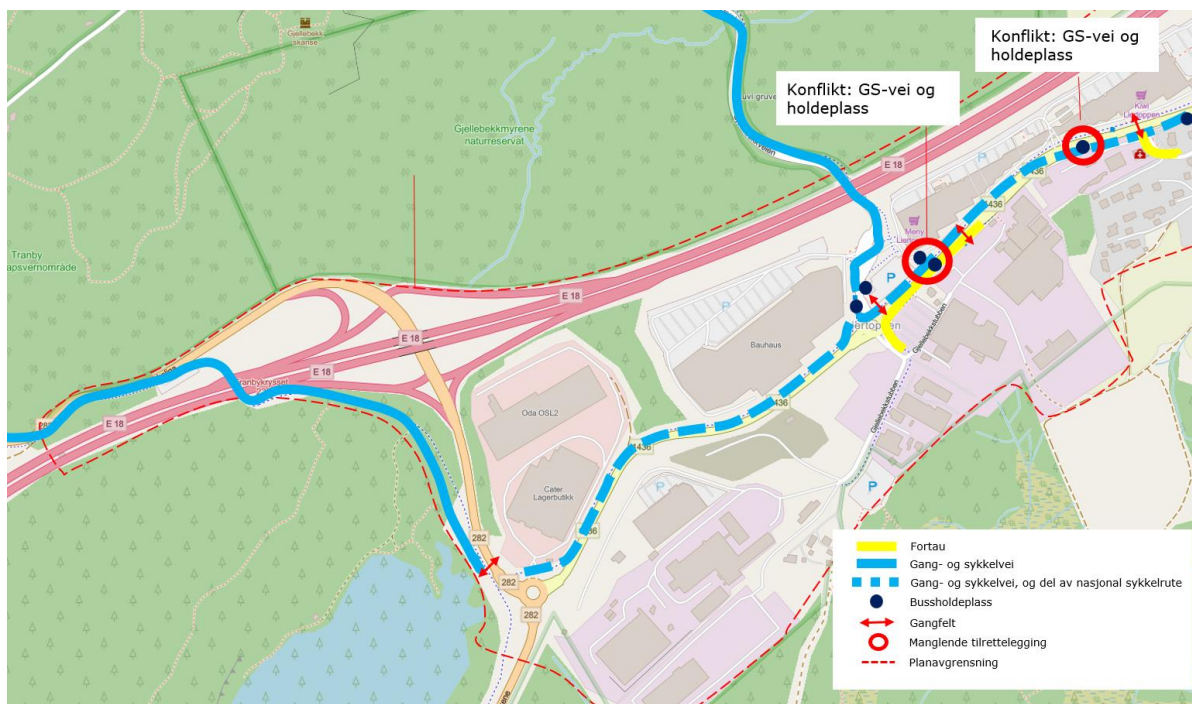
Figur 4 – Inndeling av planområdet i delområder.

Figur 4 viser at planområdet spenner seg over et stort areal. For å gjøre fremstillingen av funn ryddigst mulig, er det derfor valgt å dele planområdet opp i 3 delområder. For ordens skyld presiseres det at inndelingen av planområdet kun er for fremstilling av funn i denne trafikk- og mobilitetsanalysen.

Delområde 1

Delområde 1 har som figur 5 viser, et sammenhengende gang- og sykkelveinett på nordsiden av Drammensveien. Gang- og sykkelveien kobler seg på viktige målpunkter og bussholdeplassene med gangfelt. Gang- og sykkelveien langs Drammensveien er også en del av nasjonal sykkelrute. Der det er holdeplass for buss på sørsiden av Drammensveien er det også anlagt fortau enkelte steder. Alle gangfeltene på strekningen er opphøyde, og fartsgrensen er 50 km/t forbi alle kryssingspunktene.

Plattform ved bussholdeplassene på nordsiden av Drammensveien er ikke separert fra gang- og sykkelveien. Holdeplassene kommer dermed i konflikt med gang- og sykkeltrafikken på strekningen.



Figur 5 - Oversikt over tilrettelegging for gående/syklende i delområde 1.

Delområde 2

Delområde 2 har i likhet med delområde 1 en sammenhengende gang- og sykkelvei på nordsiden av Drammensveien (Figur 6).

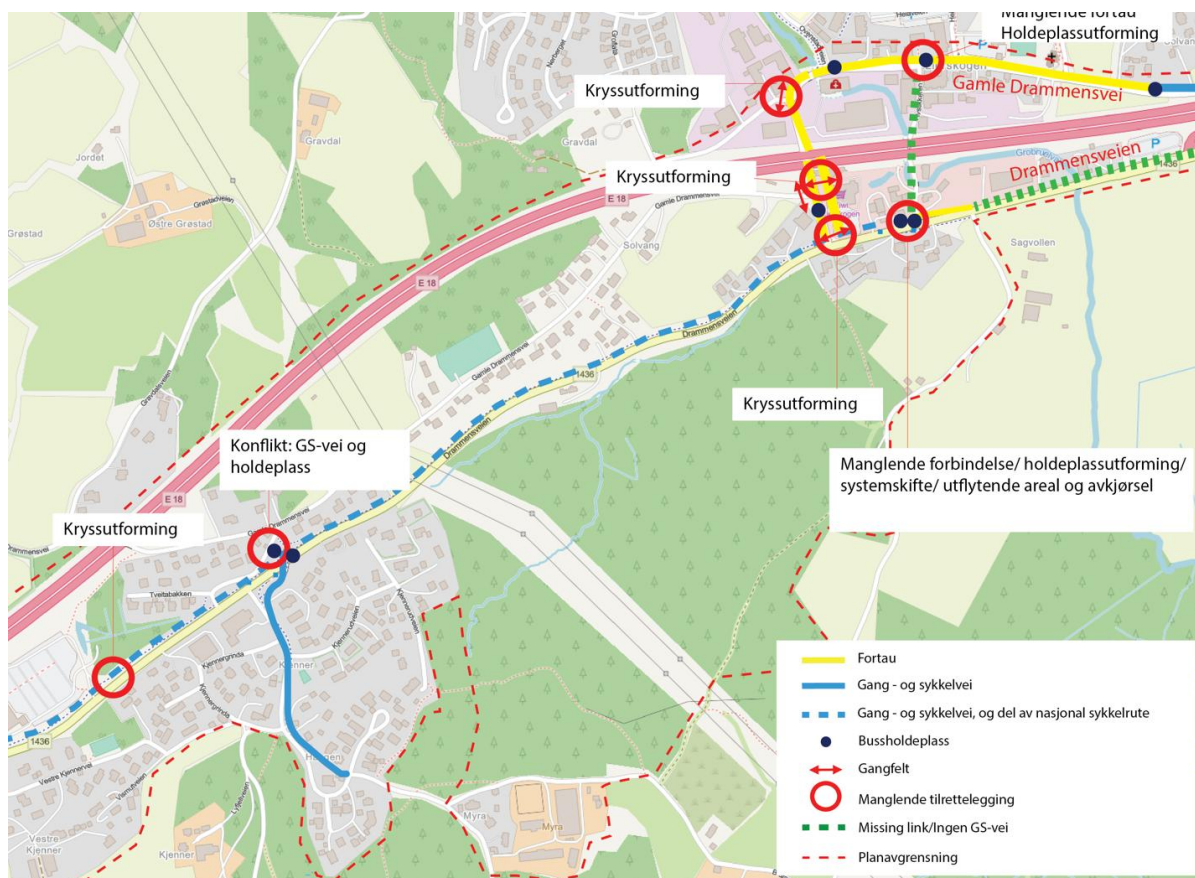
Gang- og sykkelveien langs Drammensveien vestfra ender ved Drammensveien 263 (Circle K), men fortsetter delvis videre (stedvis fortau) langs vestsiden av Gamle Drammensveien inn mot Lierskogen sentrum. Drammensveien videre østover fungerer som en riksveirute for sykling i blandet trafikk.

Innenfor delområde 2 er det registrert en rekke kryss med behov for en strammere kryssutforming. I Lierskogen sentrum er det en kort strekning som mangler fortau på nordsiden av Gamle Drammensvei.

Holdeplassene innenfor delområde 2 har i likhet med delområde 1 manglende separering fra gang- og sykkelvei, samt oppgraderingsbehov. Ved Drammensveien 263, der gang- og sykkelveien ender, er det i dag også en manglende lenke og trygg/tydelig krysningspunkt mellom bussholdeplassene langs Drammensveien. Her gjennomføres det nå en midlertidig løsning i påvente av realisering av framtidig gang- og sykkelvei.

Bussholdeplassen i vestgående retning er uheldig plassert midt mellom inn/utkjøringene til bensinstasjonen. Dette gir et uoversiktlig og lite trafiksikkert trafikkbilde. Avstikkeren mellom Gamle Drammensveien og Drammensveien er også en viktig gang- og sykkelforbindelse innenfor delområde 2 med manglende tilrettelegging. På nordsiden av Avstikkeren er det regulert gang- og sykkelvei, men denne er ikke opparbeidet i dagens situasjon. Avstikkeren er en viktig forbindelse for brukere av bussholdeplassene langs Drammensveien som kommer fra boligområdet på nordsiden av Gamle Drammensvei. I dette området er det liten sammenheng mellom gang- og sykkelvegtilbudet og området rundt, og systemskifter mellom sykkel felt, passasjerrepos og fortau til dels på begge sider av kjørebane bidrar til et forvirrende bilde, med unødvendige mange konflikt punkt mellom ulike trafikanter grupper.

Kollektivbetjeningen på Lierskogen kjøres i dag med buss i kun en retning på nordsiden av E18 og i en sløyfe over Heiatoppen bru. Området på nordsiden har derfor kun ensidig bussholdeplasser. Dette gjelder også område 3.



Figur 6 - Oversikt over tilrettelegging for gående/syklende i delområde 2.

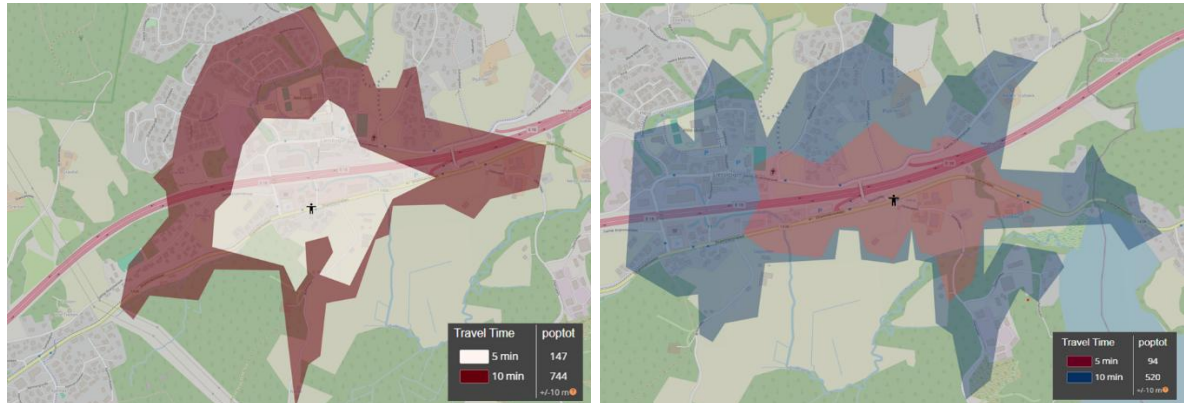
Delområde 3

I delområde 3 er det ingen tilrettelegging for gående/syklende langs Drammensveien, men det er anlagt gang- og sykkelvei langs Gamle Drammensvei (Figur 8). Det er en manglende kobling mellom gang- og sykkelveien som ender ved Circle K Lierskogen og Engelsrud i Asker kommune (en strekning på omtrent 1,8 km). Den manglende koblingen på gang- og sykkelveien mellom Lier og Asker kommune er allerede regulert, men utbyggingen er satt på vent grunnet manglende finansiering.

En rekke kryss innenfor delområde 3 har i likhet med de andre delområdene behov for en strammere kryssutforming. Holdeplassene langs Gamle Drammensveien har også behov for utbedringer. Kollektivtilbudet til Lierskogen sentrum (linje 73) kommer fra Reistad og går østover i Drammensveien, over Heiatoppen bru og vestover i Gamle Drammensvei, deretter videre gjennom undergangen ved Gartneriet og tilbake i Drammensveien mot Reistad/Drammen. Reisende vestover til Tranby og Lierbyen eller østover til Asker (linje 71) må krysse E18 til holdeplassene langs Drammensveien. Dette med unntak av et par skoleavganger til Tranby/Lier som starter på nordsiden av E18.

Heiatoppen bru mangler tilrettelegging for kryssende gående/syklende. Ved Avstikkeren er det nå gjort midlertidige tiltak for å forbedre tilretteleggingen for myke trafikanter rundt holdeplassen i Drammensveien, jfr figur 3. En forenklet analyse (jfr. figur 7) viser at ca 60% av de bosatte i nærområdet vil ha kortere forbindelse til buss i Drammensveien gjennom Avstikkeren enn over

Heiatoppen bru. De resterende 40% har korteste forbindelse til buss via Heiatoppen bru. Dette viser at dersom man må prioritere tilrettelegging av kryssinger av E18, vil det være flere som har nytte av Avstikkeren enn av Heiatoppen bru.



Figur 7 - Rekkevidde fra boliger innenfor 5 og 10 min gangtid til holdeplasser langs Drammensveien. Holdeplassen Avstikkeren til venstre, Heiatoppen til høyre.

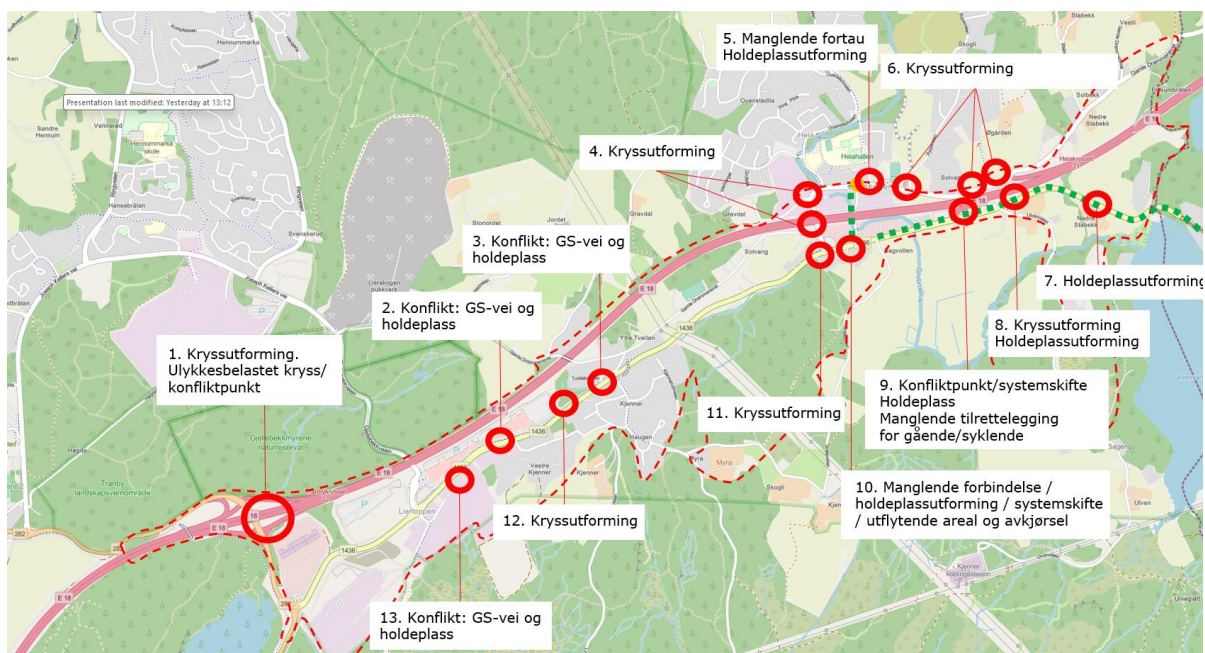
Påkjøringsrampen til E18 fra Drammensveien oppfattes å være rotete og lite trafiksikker sett fra et fotgjengerperspektiv, med både bussholdeplass og tilrettelagt kryssingspunkt tett på det som i prinsippet skal være et akselerasjonsfelt. Fotgjengere fra pendlerparkeringen i vest er nødt til å krysse påkjøringsrampen til E18 og gå gjennom pendlerparkering på østsiden for å komme seg til bussholdeplassen. Krysset og pendlerparkeringsområdet bør derfor utformes på nytt for å øke trafiksikkerheten for myke trafikanter på stedet. Snarvei fra Heiatoppen bru og ned til bussholdeplassen kan være nyttig dersom man samtidig bedrer gangforholdene på selve brua. Dette for å sikre trygg adkomst for kollektivreisende fra Lierskogen sentrum mot bussholdeplassen på sydsiden av E18 på Heiatoppen. Dette gjelder spesielt reisende med linje 169 til/fra Oslo og linje 71 mot Asker.

2.3 Oppsummering av funn

Kartleggingen av forhold for gående og syklende har vist at det er et godt etablert tilbud for gående og syklende langs Drammensveien med unntak av strekningen mellom Gamle Drammensvei og Asker grense. For øvrig er det et sammenhengende gang- og sykkelveinett innenfor planområdet og til viktige målpunkter både østover og vestover. Gjennomgangen har riktignok også vist at det foreligger en del mangler og utfordringer, spesielt på tvers av E18 der fysisk utforming ikke er trafiksikkert og i henhold til håndbøker/utformingskrav. Her medtas også Tranbykrysset som et forbedringspotensiale for vegtrafikken, jfr. eget notat «Tranbykrysset Kapasitet». Figur 9 gir en oppsummerende oversikt over steder med forbedringspotensial innenfor planområdet.



Figur 8 - Oversikt over tilrettelegging for gående/syklende i delområde 3.

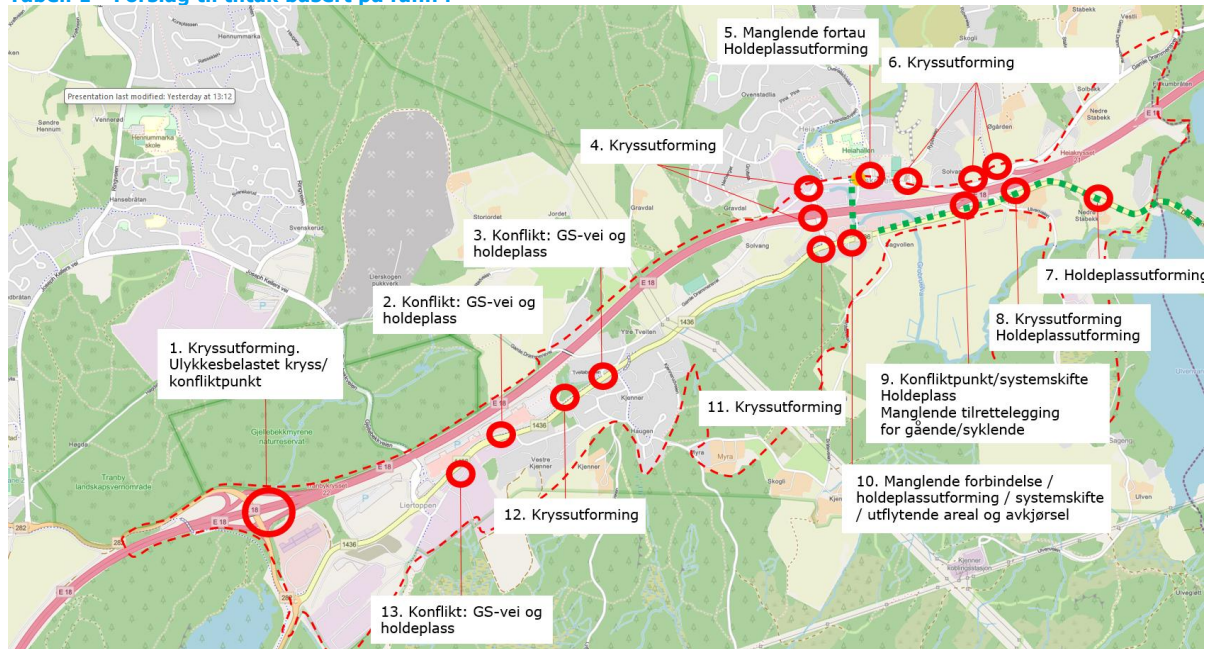


Figur 9 - Oppsummerende oversikt over steder med forbedringspotensial innenfor planområdet. Grønn stiplet linje markerer den manglende tilretteleggingen for gående/syklende mellom Lier kommune og Asker kommune. (Se vedlegg 1 for større figur).

2.4 Forslag til tiltak

Tabell 1 gir en oversikt over forslag til tiltak innenfor planområdet basert på utfordringer og steder med forbedringspotensial som fremkommer av Figur 9.

Tabell 1 - Forslag til tiltak basert på funn i



Figur 9.

Punkt	Utfordring	Forslag til tiltak	Krav/anbefaling
Generelt	- Manglende rekkverk/trafikkdelers mellom gang- og sykkelvei og kjørevei der fartsgrensen er 50 km/t - Manglende UU-tilrettelegging ved gangfelt og bussholdeplasser.	- Der det ikke er mulig med etablering av rekkverk/trafikkdelers kan det vurderes med nedsetting av fartsgrense til 40 km/t i kombinasjon med andre fysiske fartsdempende tiltak (må avveies opp mot hensyn til trafikkflyt/fremkommelighet ift. ÅDT). - Ledelinjer, taktile heller og kasselstein ved henholdsvis gangfelt og bussholdeplass for å sikre universelt utformede kryssingspunkter og holdeplasser.	N100: SKAL-Krav 4.2.1.1–6
1	Se notatet «Tranbykrysset kapasitet»	Se notatet «Tranbykrysset kapasitet»	
2	Busslomme langs gang- og sykkelvei gir konflikt mellom av- og påstigende passasjerer og syklende. Utformingen kan være akseptabel dersom det er liten sykkeltrafikk. Løsningen anbefales ikke der strekningen inngår i hovednett for sykkel, eller	Alt 1: Gang- og sykkelvei i bakkant av plattform til holdeplass. Alt 2: Sette ned fartsgrensen til 40 km/t, samt etablering av kantstopp, med gang- og sykkelvei i bakkant.	N100: KAN-Krav 2.1.3–2 N300 – kapittel 11

Punkt	Utfordring	Forslag til tiltak	Krav/anbefaling
	på strekninger med potensiale for økt sykkeltrafikk.		
3	Busslomme langs gang- og sykkelvei gir konflikt mellom av- og påstigende passasjerer og syklende. Utformingen kan være akseptabel dersom det er liten sykkeltrafikk. Løsningen anbefales ikke der strekningen inngår i hovednett for sykkel, eller på strekninger med potensiale for økt sykkeltrafikk.	Sette ned fartsgrensen til 50/40 km/t, samt etablering av kantstopp, med gang- og sykkelvei i bakkant.	V129 – s.68 N100: KAN-Krav 2.1.3—2
4	Gamle Drammensvei x Gamle Drammensvei: Gangfelt over 8 meter, altfor langt kryssingspunkt og utflytende kryss. Gangfelt over Gamle Drammensveien må ligge vinkelrett på veien, ikke skrått slik det er i dag. Gamle Drammensvei x Lierskogen Næringssenter: Utflytende kryssområde og lang kryssingslengde. Gamle Drammensvei x Ovenstadveien: Gang- og sykkelvegen skal trekkes 5 m tilbake i kryssområdet slik at en innsvingede bil kan stoppe mellom primærvegen og gang- og sykkelveg.	Kryssoppstramming for å redusere kryssingslengden, samt rette og vinkle på gangfelt over Gamle Drammensvei. Kryssoppstramming – det vil si gi krysset en stram utforming med krappe kantsteinsradier og smale kjørefelt, da blir kryssingsavstanden for gående også kort og farten på motoriserte kjøretøy lav. Viktig å kjøre sporingsanalyse dersom krysset skal dimensjoneres for tyngre kjøretøy. Trekke gang- og sykkelveien inn i kryssområdet slik at det er plass til en bil mellom Gamle Drammensvei og gangfelt i Ovenstadveien.	N100: SKAL-Krav 2.8—1 V127 – s.15 og 23 V129 – s.70 N100: SKAL-Krav 2.8—1 V127 – s.15 og 23 V129 – s.70 N100: SKAL-Krav 4.2.1.1—7
5	Bussholdeplass kun i vestgående retning (mot Liertoppen senter). Manglende universell utforming ved eksisterende holdeplass.	Legge til rette for universell utforming med ledelinjer, taktile heller og kasselstein langs kantstopp.	V129 – s.95
6	Manglende fortau forbi restauranten «La trattoria», samt kantstopp ikke universelt utformet iht. håndbok.	Koble fortau sammen, samt oppgradere bussholdeplass iht. dagens standard.	V129 – s.95

Punkt	Utfordring	Forslag til tiltak	Krav/anbefaling
7	Dagens holdeplasser i vestgående retning er ikke utformet iht. dagens standard. Gamle Drammensvei x Rypeveien: Utflytende kryss Gamle Drammensvei x Heiatoppen bru: Siktutfordringer og manglende tilrettelegging for gående/syklende. Gamle Drammensvei x Solvangveien: Gang- og sykkelvegen skal trekkes 5 m tilbake i kryssområdet slik at en innsvingede bil kan stoppe mellom primærvegen og gang- og sykkelveg. Gamle Drammensvei x Avkjøringsrampe fra E18: Dårlig sikt mot kjøretøy fra øst.	Oppgradere bussholdeplass iht. dagens standard. Kryssoppstramming, samt riktig skilting og vegoppmerking. Vegetasjonsfjerning. Det er gjennomført et eget arbeid som har sett på tilrettelegging for gående og syklende over Heiatoppen bru. Trekke gang- og sykkelveien inn i kryssområdet slik at det er plass til en bil mellom Gamle Drammensvei og gang- og sykkelveien i Solvangveien. Vegetasjonsfjerning for å forbedre sikten + justere geometrien slik at krysset flyttes lengre vestover. Dette vil gi bilister litt bedre oversikt ved utkjøring ut på Gamle Drammensvei.	V129 – s.95 N100: SKAL-Krav 2.8—1 N300: SKAL-Krav 3.4.1—10 N100: SKAL-Krav 4.2.1.1—7 V129 – s.95
8	Holdeplasser i vestgående/østgående retning er ikke utformet iht. dagens standard.	Oppgradere bussholdeplass iht. dagens standard.	V129 – s.95
9	Drammensveien x Ulvenveien: Utflytende kryss og uoversiktlig trafikkbilde. Bussholdeplassen i østgående retning, ligger i tilknytning til krysset, uten passasjerrepos og er ikke utformet iht. dagens standard. Den er heller ikke universelt utformet. Fartsgrense 60 km/t og ingen tilrettelegging for gående/syklende.	Kryssoppstramming,,siktforbedring og økt tilrettelegging for myke trafikanter til/fra holdeplassene. Flytte bussholdeplassen, helst til etter krysset, og oppgradere iht. dagens standard. Det bør vurderes å legge fortau fra innfartsparkeringen til østgående holdeplass. Vurdere å reduseres fartsgrensen dersom det skal tilrettelegges for gående/syklende.	N100: SKAL-Krav 2.8—1 N100: SKAL- Krav 4.3.1—2 V127 – s.27 N300 – kapittel 11
10	Se kapittel 4. Påkjøringsrampe til E18 og pendlerparkering.	Se kapittel 4. Gangforbindelse over/rundt parkeringsplass. Økt belysning.	

Punkt	Utfordring	Forslag til tiltak	Krav/anbefaling
11	Gang- og sykkelvei/fortau ender brått ved Circle K. Utflytende arealer/avkjørsler (inn/utkjøring) til bensinstasjonen. Vestgående holdeplass (kjøreretning mot Liertoppen senter) ligger inneklemt mellom avkjøring til Drammensveien 269 og innkjøring til bensinstasjonen. Holdeplassen er ikke utformet iht. dagens standard. Østgående holdeplass er ikke utformet iht. dagens standard.	Stramme opp og sanere avkjørsel til bensinstasjonen. Gjennomgående fortau langs bensinstasjonen (utenom avkjørselen). Legge til rette for kryssing mellom holdeplassene, som ligger på hver sin side av Drammensveien. Omgjøre holdeplass til kantstopp, samt oppgradere iht. dagens standard. Ev. flytte og oppgradere bussholdeplass iht. dagens standard.	V127 – s.27 N100: SKAL-Krav 4.3.1—2 V129 – s.95
12	Gamle Drammensvei x Drammensveien: Gang- og sykkelvegen skal trekkes 5 m tilbake i kryssområdet slik at en innsvingende bil kan stoppe mellom primærvegen og gang- og sykkelveg.	Trekke gang- og sykkelveien inn i kryssområdet slik at det er plass til en bil mellom Drammensveien og gangfelt.	N100: SKAL-Krav 4.2.1.1—7
13	Utflytende kryssområde, samt manglende universell utforming - inn/utkjøring til Liertoppen senter og fv.1436. Medfører høy fart for trafikk inn/ut av avkjørselen, samt gangfelt over 8 meter.	Kryssoppstramming + UU-tilrettelegging: Et tydeligere definert skille mellom arealer for gående og kjørende bedre ved hjelp av kantstein.	N100: SKAL-Krav 2.8—1 V127 – s.15 og 23 V129 – s.70
14	Busslomme langs gang- og sykkelvei gir konflikt mellom av- og påstigende passasjerer og syklende. Utformingen kan være akseptabel dersom det er liten sykkeltrafikk. Løsningen anbefales ikke der strekningen inngår i hovednett for sykkel, eller på strekninger med potensiale for økt sykkeltrafikk.	Alt 1: Gang- og sykkelvei i bakkant av plattform til holdeplass. Alt 2: Sette ned fartsgrensen til 40 km/t, samt etablering av kantstopp, med gang- og sykkelvei i bakkant.	N100: KAN-Krav 2.1.3—2 N300 – kapittel 11

2.5 Kollektivtilbud

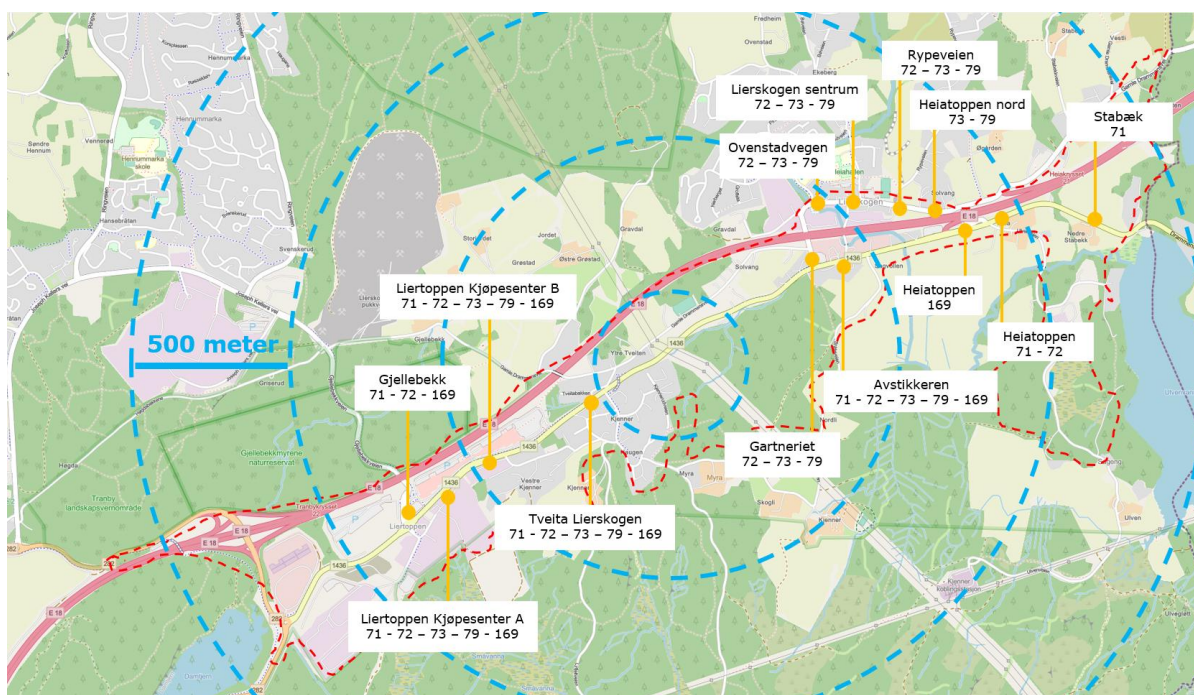
Det er registrert totalt 13 bussholdeplasser innenfor planområdet (ref. Figur 10). Avgangsfrekvensen og busstilbudet er noe hyppigere og mer variert langs Drammensveien enn i Lierskogen sentrum. Kollektivdekningen innenfor planområdet anses likevel som god med viktige lokale og regionale kollektivtraseer, betjent av linjene 71, 72, 73, 79 og 169 i gangavstand fra viktige boområder og målpunkter.

- Linje 71 er en busslinje som kobler Asker og Drammen via Lierbyen. Linjen går langs Drammensveien på sydsiden av E18, via Gjellebekkveien og til Tranby, Lierbyen og over

Nøste til Drammen. Den har en høy frekvens med avganger hvert 20. minutt i rushtiden (0700 - 1000, og 1430 - 1830).

- Linje 73 går mellom Drammen og Lierskogen via Reistad med avganger hver time (en ekstra på motsatt halvtime i rushretning). Denne starter i Lierskogen sentrum på nordsiden av E18, følger Gamle Drammensvei, og videre Drammensveien og Lierbakkene om Lier stasjon, Gullaug, Amtmannsvingen og Drammen sykehus til Drammen busstasjon.
- Linje 169 er en regionbusslinje som kobler Lierbyen og Oslo. Den har en middels frekvens med 2-5 avganger per dag i morgen/ettermiddagsrushen. Bussen har ingen avganger utenom rushtiden, eller i helgene.
- Linje 72 er en skolelinje som dekker Tranby skole (1. - 10. klasse), samt Lier og St Hallvard videregående skoler med 1 avgang fra Lierskogen morgen og 4 til Lierskogen på ettermiddagen.
- Linje 79 Skolebuss mellom Lierskogen sentrum og Lier/St. Hallvard videregående skoler.

Figur 10 viser hvor holdeplassene er lokalisert. Tabell 2 viser en oppsummering av busslinjene innenfor planområdet.



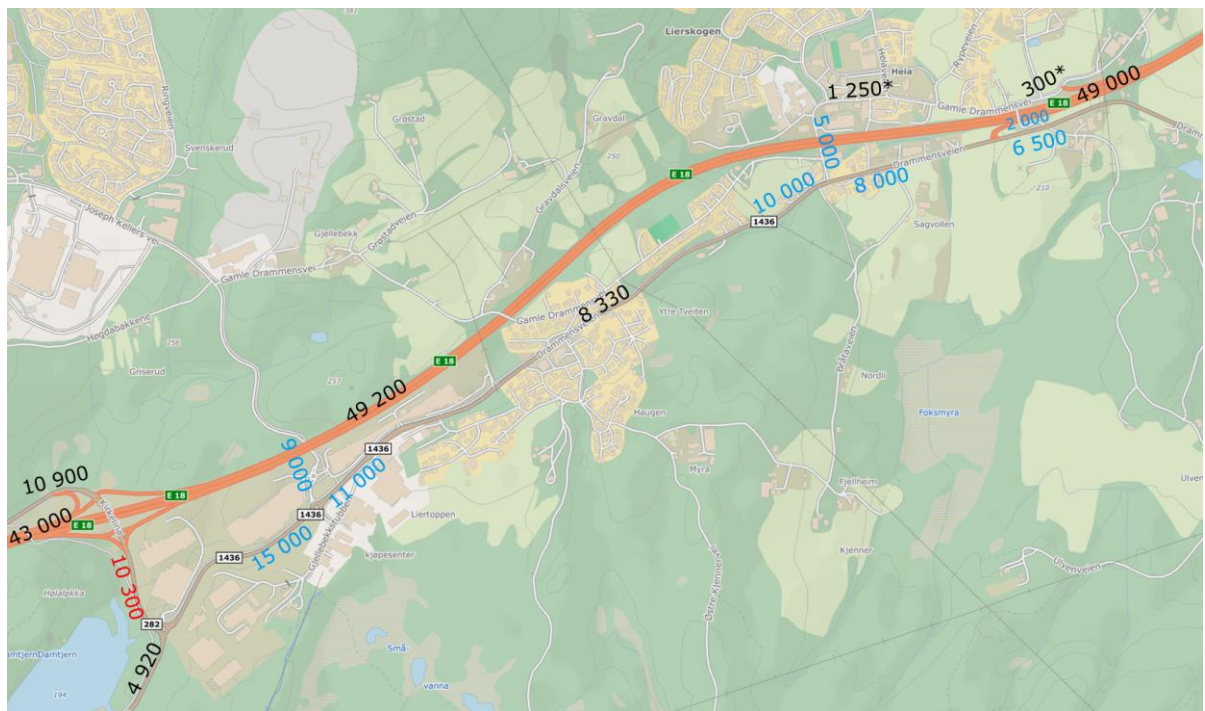
Figur 10 – Oversikt over holdeplasser og busslinjer innenfor planområdet. (Se vedlegg 2 for større figur).

Tabell 2 - Busslinjer som trafikkerer planområdet. Kilde: Brakar.

Busslinje	Avgangsfrekvens
71: Asker - Tranby - Lierbyen - Drammen	Hver 20 minutt / 30 minutt
72: Lierskogen - Tranby - Lierbyen - Drammen	1 avgang i morgenrush og 4 avganger i ettermiddagsrush
73: Lierskogen - Reistad - Drammen	1 avgang i timen
79: Lierskogen - Lierbyen - St.Hallvard/	1 avgang i morgenrush og 2 avganger i ettermiddagsrush
169: Lierbyen - Oslo	5 avganger i rushretning morgen og ettermiddag, samt to avganger i motrush

2.6 Vegforhold og trafikkmengder

Gjennom planområdet går E18 fra vest til øst. E18 er en høyt trafikkert vei med en ÅDT på ca. 50 000 kjøretøy. I vest ligger Tranbykrysset, et to-plans kryss med høy trafikkmengde av biler som kjører av og på E18. Fra Tranbykrysset går Kirkelina (fv. 282), som har en ÅDT på 10 300, ned til rundkjøringen ved Drammensveien. Drammensveien går videre fra rundkjøringen gjennom hele området mot øst, med en ÅDT varierende fra 15 000 i vest ned til 6 500 i øst. Ved Lierskogen er det ÅDT på 5 000 på Gamle Drammensvei i krysset ved Drammensveien. ÅDT i området er oppsummert i Figur 11, tall er hentet fra NVDB (sorte tall), Lier kommune (tall markert med *), Norconsult¹ (rød tall) og trafikkregistreringer gjennomført av Rambøll (blå tall). De tallene som er sammenlignbare fra år til år (f.eks. på E18) viser en liten nedgang de siste par årene. De til dels betydelige variasjonene, spesielt langs fv.1436 Drammensveien kan dels forklares med ulike år tallet representerer, dels også fordi noen tall er basert på korttidstelling.



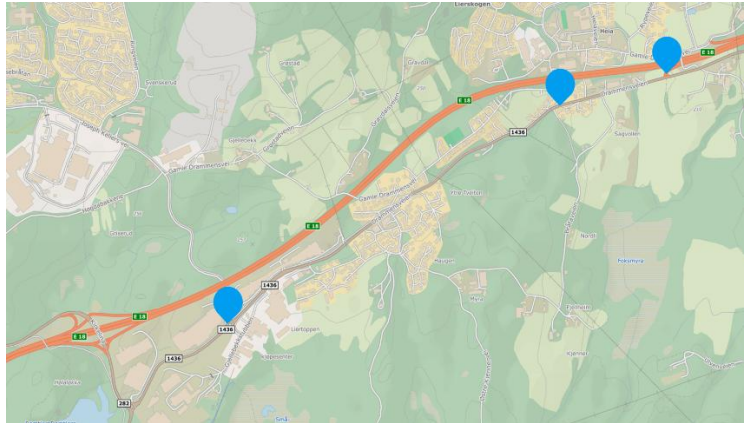
Figur 11 - Trafikkmengder i nærhet til planområdet. Kilde: vegkart.no 2024, Lier kommune og Rambøll.

¹ <https://www.lier.kommune.no/globalassets/11.-kunngjoringer-og-horinger/dokumenter/horingoffentlig-ettersyn/tranby-sentrum/9.-fagrapport-mobilitets--og-trafikkanalyse-28.09.2023.pdf>

2.7 Gjennomgangstrafikk fra vest til øst

Gjennomgangstrafikken i området fra vest til øst defineres her til trafikk som benytter Drammensveien gjennom planområdet for å kjøre ut på E18 øst i området i stedet for å kjøre til Tranbykrysset.

For å kartlegge dette er det gjennomført trafikkregistreringer i tre kryss i Drammensveien ved hjelp av Miovision tirsdag 3. desember 2024 og onsdag 4. desember 2024 mellom kl. 07.00 og 22.00. Registreringen er gjort i følgende kryss (Figur 12):



Figur 12 - Posisjonering av trafikkregistreringer.

- (1) Rundkjøringen Drammensveien x Gjellebekkveien
- (2) Krysset Gamle Drammensvei x Drammensveien
- (3) Påkjøringsrampen til E18 fra Drammensveien

Figur 13 viser den gjennomsnittlige trafikkmengden per dag i registreringsperioden, inkludert tungtrafikkandelen i prosent. Dataene viser at det er høyest trafikkmengde og mest tungtrafikk i den vestlige delen av planområdet. Tall fra trafikkregistreringen viser også at 80% av de tunge kjøretøyene som kommer fra Gjellebekkveien (nord for rundkjøringen) og 70% av tungtrafikken fra Gjellebekkstubben (sør for rundkjøringen) kjører vestover mot Tranbykrysset. Dette indikerer at tungtransporten fra området i hovedsak benytter E18 via Tranbykrysset, tungandelen som er på 4% øst i planområdet bekrefter også dette. Likevel er tungandelen på påkjøringsrampen til E18 registrert til 7% (se Figur 13). Dette tilsvarer 40-60 tunge kjøretøy per dag (2-3 % av den totale trafikken), som trolig kjører gjennom planområdet og ut på påkjøringsrampen til E18 i øst. De resterende tunge kjøretøyene har stopp i Lierskogen eller fortsetter mot Asker via Drammensveien. Selv om det kan være mulig å redusere denne gjennomgangstrafikken med 40-60 tunge kjøretøy per dag, vil det kunne påvirke fremkommeligheten for de som er avhengige av denne ruten for å nå destinasjonene sine.

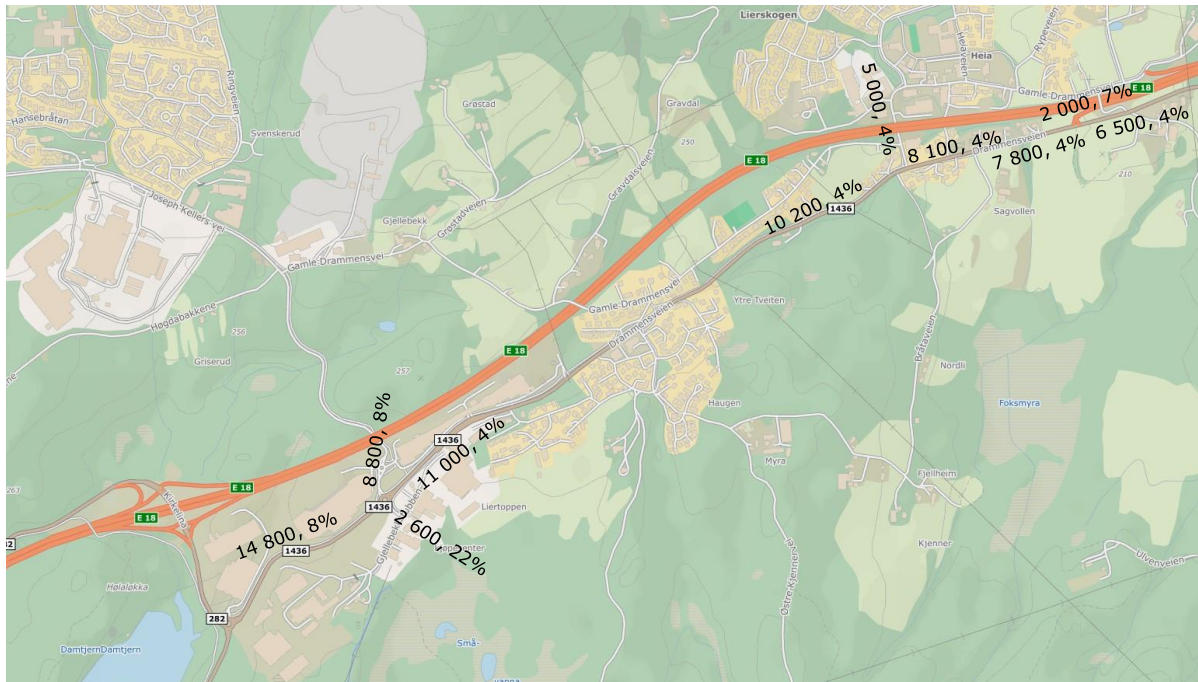
I krysset Drammensveien x Gamle Drammensvei reduseres trafikkmengden i Drammensveien fra 10 200 vest for krysset til 8 100 kjøretøy øst for krysset. Denne reduksjonen skyldes sannsynligvis trafikk til/fra boligområdet i Lierskogen og Kiwi-butikken som ligger nær krysset.

Det har vært et ønske om å undersøke trafikken som benytter påkjøringsrampen til E18 lengst øst i planområdet for å eventuelt korrigere tallene som er registrert i NVDB. Registreringene viser at rampen brukes av omtrent 2 000 kjøretøy per dag i gjennomsnitt, noe som er dobbelt så høyt som siste tall registrert i NVDB. Av disse kjøretøyene kommer ca. 1 650 fra vest. Tungtrafikkandelen på denne rampa er på 7%, nesten like mye som i Drammensveien vest for rundkjøringen Gjellebekkveien x Drammensveien.

Videre analyser av trafikkregistreringene viser at ca. 900 kjøretøy kjører østover på Drammensveien fra Gamle Drammensvei. Det antas at 10% av disse turene er til lokale mål, som bensinstasjonen, bilforretningene og utfartsparkeringen. De resterende 810 kjøretøyene antas å følge retningsfordelingen fra trafikkregistreringene (41% til E18 og 59% øst på Drammensveien). Dette gir at ca. 330 kjøretøy som kommer fra Gamle Drammensvei tar av mot E18. Dette innebærer at de resterende 1 320 kjøretøyene (1 650 – 330) enten kjører gjennom planområdet

eller kommer fra Kjennerområdet, ca. midt i planområdet, og benytter påkjøringsrampen mot E18 ved Heiakrysset.

Basert på skjønnsmessige vurderinger antas det at 300 kjøretøy fra Kjennerområdet kjører østover mot E18. Dette tilsier at den reelle gjennomgangstrafikken fra vest til øst som benytter påkjøringsrampen i øst er på ca. 1 000 kjøretøy i døgnet. Dette innebærer at ca. halvparten av trafikken på rampa er gjennomgangstrafikk gjennom planområdet. Til tross for at dette er vesentlig andel av trafikken på selve rampa utgjør denne gjennomgangstrafikken kun en mindre del (10 – 15%) av trafikken på Drammensveien.



Figur 13 - Trafikkmengder fra trafikkregistreringer. Gjennomsnittlig trafikkmengder per dag og tungandel.

Det er godt sammenfall og ingen vesentlige forskjeller på trafikkmengdene presentert i figur 11 og 13. Registreringene gir et øyeblikksbilde basert på opptredende trafikkmengde denne aktuelle dagen, og brukes først og fremst til å vurdere andelen gjennomgangstrafikk gjennom planområdet. Trafikkmengdene i figur 11 er en oppsummering av tall fra flere ulike kilder, og setter ÅDT-tallene i en større sammenheng. Mindre avvik kan derfor forekomme for enkelte delstrekninger. Dette er uten betydning for konklusjonene. Det er heller ingen grunn til å tro at andelen tungtrafikk har endret seg selv om trafikkmengden varierer noe.

2.8 Kapasitet på vegnettet

For å vurdere kapasiteten på vegnettet gjennom planområdet er det gjennomført kapasitetsberegninger i tre kryss gjennom planområdet:

- (1) Rundkjøringen Drammensveien x Gjellebekkveien
- (2) Krysset Gamle Drammensvei x Drammensveien
- (3) Påkjøringsrampen til E18 fra Drammensveien

Krysskapasitetsberegningene er gjennomført i nyeste versjonen av SIDRA Intersection. Resultater som presenteres fra SIDRA er:

- Belastningsgrad, som er volum/kapasitet. Ved belastningsgrad 0-0,8 er det god – tilfredsstillende avvikling.
- Maks kø – 95 persentilen av kølengdene som oppstår. Med andre ord kølengdene vil være kortere enn dette i 95% av tilfellene.

Videre vil det bli vist figurer fra SIDRA som viser belastningsgraden i de forskjellige kjørefeltene i krysset. Tabell 3 viser tegnforklaringen.

Tabell 3 Tegnforklaring belastningsgrad fra SIDRA.

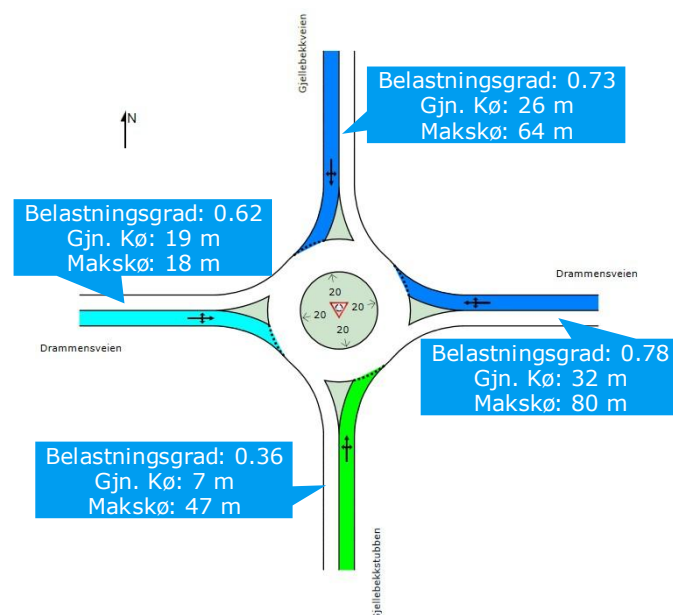
Farge	Belastningsgrad (x)	Avvikling
	$< 0,6$	Svært god trafikkflyt
	$0,6 < x \leq 0,7$	God trafikkflyt
	$0,7 < x \leq 0,8$	Tilfredsstillende
	$0,8 < x \leq 0,9$	Høy trafikkbelastning
	$0,9 < x \leq 1,0$	Svært høy trafikkbelastning, nært sammenbrudd
	> 1	Totalt sammenbrudd

Tallgrunnlaget for kapasitetsvurderingene kommer fra trafikkregistreringer gjennomført tirsdag 3. desember 2024 og onsdag 4. desember 2024 mellom kl. 07.00 og 22.00. Makstimen er identifisert til timen mellom kl. 15:00 og kl. 16:00. Se vedlegg 3-5 for data fra trafikkregistreringene.

2.8.1 Drammensveien x Gjellebekkveien

Kapasiteten i rundkjøringen Drammensveien x Gjellebekkveien er totalt sett tilfredsstillende i dag. God og svært god trafikkflyt i den vestre og sørlige armen av rundkjøringen. Det er høyere belastningsgrad på den østre og nordlige armen, men det vurderes fortsatt til at det er en tilfredsstillende avvikling av trafikken i makstimen.

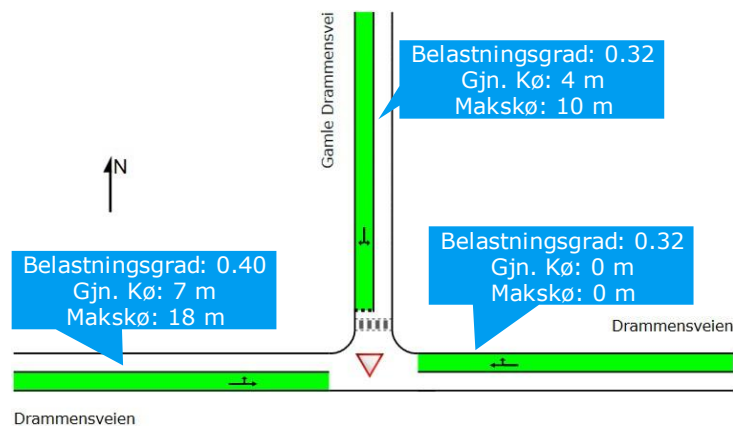
Den lengste køen som kan oppstå i makstimen er 80 meter på Drammensveien øst for rundkjøringen. Det er likevel verdt å merke seg makskøen i den nordre armen på 64 meter, noe som betyr at kjørefeltet opp til rundkjøringen, som ligger nord for dette krysset, vil fylles nesten helt opp. Den gjennomsnittlige køen i makstimen vil være noe lavere, med 32 meter øst for rundkjøringen og 26 meter nord for rundkjøringen.



Figur 14 - Belastningsgrad, gjennomsnittlig kø og makskø i Drammensveien x Gjellebekkveien. Beregninger gjennomført i SIDRA.

2.8.2 Drammensveien x Gamle Drammensvei

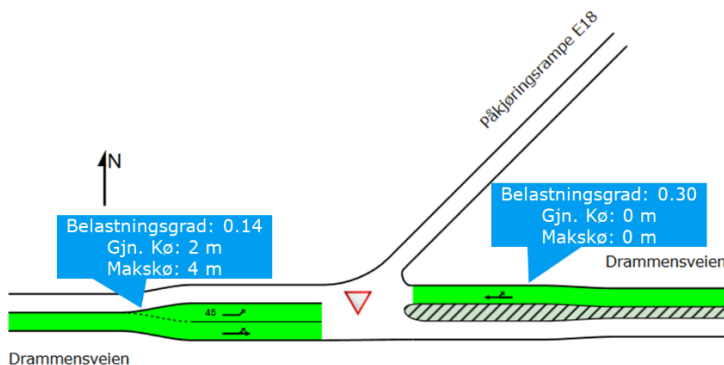
Kapasiteten i dette krysset er svært god i makstimen, og det er liten fare for at det forplanter seg kø fra dette krysset og ut på det øvrige vegnettet. Figur 15 viser at det er god flyt i krysset i dag, og det er mye kapasitet å gå på. Det er beregnet gjennomsnittlig kø for østgående trafikk på Drammensveien på 7 meter og en makskø på 18 meter. Dette betyr at den lengste køen som blir dannet i dette krysset er på ca. 3 biler. Det er beregnet en gjennomsnittlig kø på gamle Drammensvei på 4 meter og en makskø på 10 meter. Disse resultatene indikerer at det er god kapasitet på både Drammensveien og gamle Drammensvei.



Figur 15 - Belastningsgrad i krysset Drammensveien x Gamle Drammensveien. Beregninger gjennomført i SIDRA.

2.8.3 Påkjøringsrampe til E18 fra Drammensveien

Det er god trafikkavvikling i krysset ved påkjøringsrampen til E18. Dette vises ved en lav belastningsgrad, kort gjennomsnittlig kø og kort maksjø. Selv den lengste køen som kan oppstå i venstresvingefeltet er ca. 20 meter kortere enn avstanden til innkjøringen til pendlerparkeringen. Dette betyr at det ikke er fare for at kø til påkjøringsrampen vil blokkere denne innkjøringen.



Figur 16 - Belastningsgrad, gjennomsnittlig kø og maksjø ved påkjøringsrampe til E18 fra Drammensveien. Beregninger gjennomført i SIDRA.

2.8.4 Oppsummering av kapasitet for dagens situasjon

Det er gjennomført kapasitetsberegninger i tre kryss i planområdet. Alle disse viser at det er god trafikkavvikling i kryssene i dagens situasjon. I rundkjøringen ved Gjellebekkveien nærmer belastningsgraden på armene i nord og øst høy trafikkbelastning i makstimen. Trafikkavviklingen vurderes likevel fortsatt som tilfredsstillende i makstimen. Kapasitetsberegningene i disse kryssene tyder på at trafikkavviklingen i planområdet generelt er god.

Ut ifra ÅDT-tallene som kommer frem fra NVDB og tellinger, er det god nok kapasitet på vegene i planområdet i dag. Kapasiteten begynner likevel å nærme seg en grense vest i planområdet fra

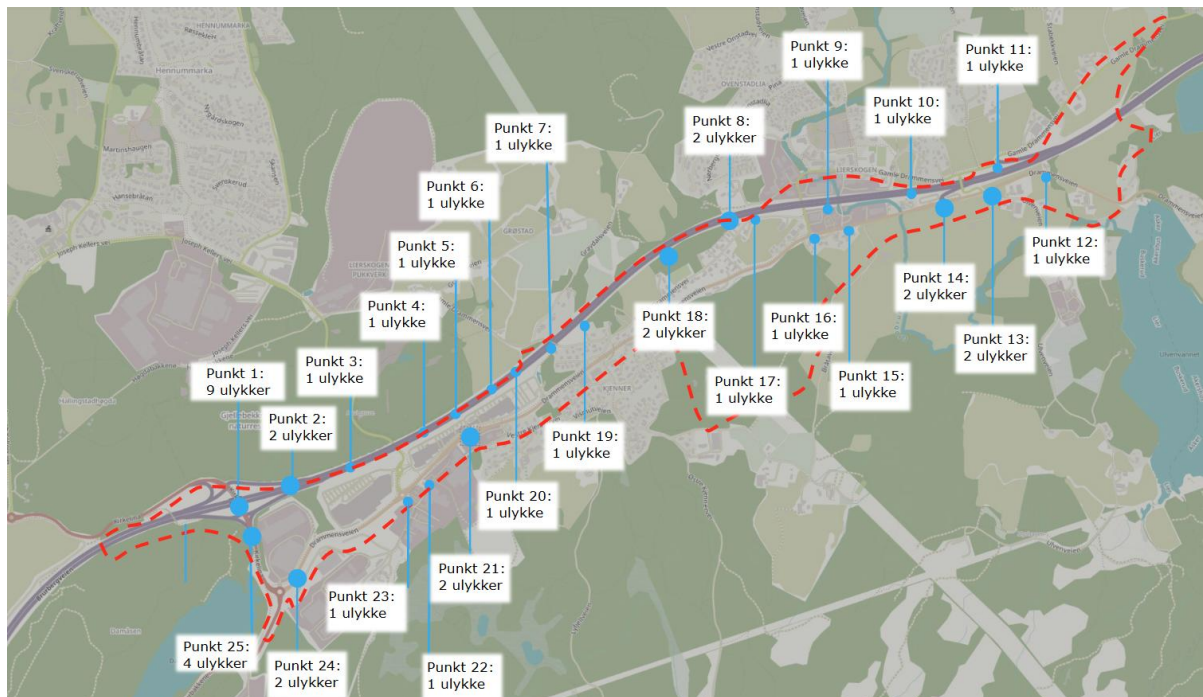
rundkjøringen sør i Kirkelina, langs Drammensveien og frem til Liertoppen kjøpesenter. Dette vil variere over døgnet, men i makstimen vil det ikke være mye restkapasitet på vegene i vest. Øst for Liertoppen kjøpesenter vurderes kapasiteten på vegen som god.

2.9 Trafikksikkerhet

Ulykkesregisteret i Nasjonal vegdatabank (NVDB) viser at planområdet ligger i et område med 40 registrerte trafikkuulykker de siste 10 årene (2014 - 2024). Ulykkene er markert i figur 17 og beskrevet mer detaljert i Tabell 4. Tranbykrysset er det mest ulykkesbelastede krysset innenfor planområdet med 9 politiregistrerte trafikkuulykker de siste 10 årene. Seks av ni ulykker som er registrert i Tranbykrysset de siste 10 årene, er ulykker i forbindelse med venstresvingende fra Kirkelina som bryter vikeplikten i det de skal ut på påkjøringsrampen til E18 i vestgående retning.

I 4 av 40 ulykker er myke trafikanter involverte. Ved punkt 7 er det i 2022 registrert en ulykke mellom en lastebil og fotgjenger på E18. Hendelsesforløpet er uklart, men fotgjengere skal i utgangspunktet ikke oppholde seg på E18 ved nevnt punkt. Ved punkt 13 (krysset mellom Drammensveien og Ulvenveien) har det skjedd to ulykker. Den ene var en kryssingsulykke mellom en MC og en personbil. Den andre (fra desember 2024) var en fotgjenger som krysset vegen og ble påkjørt av en personbil. Ved punkt 21 er det registrert en ulykke mellom en sykkel og en personbil ved avsvingning til venstre fra Drammensveien og inn til Liertoppen parkeringsområde. Hendelsesforløpet er uklart, men det vises til at ulykken skjedde ved et gangfelt i kryss i NVDB. Ved punkt 22 er det registrert en ulykke mellom personbil og fotgjenger i 2019. Hendelsesforløpet er uklart i denne ulykken også, men det fremkommer av NVDB at ulykken skjedde ved en rundkjøring og at fotgjenger ble påkjørt på fortau i Drammensveien.

Det er registrert totalt 15 ulykker på E18, 13 ulykker på Kirkelina, 11 ulykker på Drammensveien, og 1 ulykke på Gamle Drammensvei.



Figur 17 - Oversikt over politiregistrerte trafikkuulykker i planområdet, tidsperioden 2014-2024 (blå prikk). Kilde: NVDB.

Tabell 4 Beskrivelse av politiregistrerte trafikkuulykker i området, i tidsperioden 2014–2024. Kilde: NVDB

Punkt	Ulykke	Dato	Type ulykke	Beskrivelse
1	1/9	09.09.2018	Bilulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor vegen.
1	2/9	15.05.2015	Bilulykke	Ulykke ved kryssende kjøreretning uten avsvingning. To personbiler.
1	3/9	29.08.2016	Bilulykke	Ulykke ved kryssende kjøreretning uten avsvingning. To personbiler.
1	4/9	07.09.2021	Bilulykke	Ulykke ved avsvingning fra motsatte kjøreretning. To personbiler.
1	5/9	05.06.2016	Bil og sykkel	Ulykke ved kryssende kjøreretning hvor kjøretøy foretar avsvingning. Én sykkel og én personbil.
1	6/9	13.02.2023	Bilulykke	Ulykke ved kryssende kjøreretning hvor kjøretøy foretar avsvingning. To personbiler.
1	7/9	26.06.2021	Bilulykke	Ulykke ved kryssende kjøreretning hvor kjøretøy foretar avsvingning. To personbiler.
1	8/9	03.08.2021	Bil og MC	Ulykke ved kryssende kjøreretning hvor kjøretøy foretar avsvingning. Én MC og én personbil.
1	9/9	22.11.2014	Bilulykke	Ulykke ved avsvingning fra motsatte kjøreretning. To personbiler.
2	1/2	01.07.2019	Bilulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor vegen.
2	2/2	03.10.2024	Bilulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor vegen.
3	1	01.07.2021	Varebil og MC	Ulykke mellom kjøretøy med samme kjøreretning. Én MC og én varebil.
4	1	21.05.2017	Bilulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor vegen.
5	1	01.09.2016	Bilulykke	Ulykke mellom kjøretøy med samme kjøreretning. Tre personbiler.
6	1	07.01.2019	Bilulykke.	Enslig kjøretøy kjørte utfor vegen.
7	1	10.10.2022	Lastebil og fotgjenger	Fotgjenger langs vegen eller i kjørebanelen. Én lastebil og én fotgjenger.
8	1/2	08.09.2023	Bilulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor vegen.
8	2/2	26.08.2017	Bilulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor vegen
9	1	11.02.2022	Lastebil	Enslig kjøretøy kjørte utfor vegen
10	1	01.03.2022	Bilulykke	Ulykke mellom kjøretøy med samme kjøreretning
11	1	23.12.2021	Bilulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor vegen
12	1	23.06.2017	MC	Enslig kjøretøy kjørte utfor vegen
13	1/2	10.07.2016	MC og personbil	Ulykke ved avsvingning fra motsatte kjøreretning. Én MC og én personbil.
13	2/2	19.12.2024	Personbil og fotgjenger	Fotgjenger krysset kjørebanelen
14	1/2	28.03.2019	Varebil og personbil	Andre ulykker(parkering o.l.). Én varebil og én personbil.
14	2/2	08.04.2022	MC og personbil	Ulykke ved kryssende kjøreretning hvor kjøretøy foretar avsvingning. Én MC og én personbil.
15	1	01.04.2022	Bilulykke	Ulykke ved møteing. To personbiler.
16	1	09.01.2015	Varebil og personbil	Ulykke ved avsvingning fra motsatte kjøreretning. To personbiler og én varebil.
17	1	05.03.2019	Lastebil	Enslig kjøretøy veltet i kjørebanelen.
18	1/2	19.09.2019	Lastebil og personbil	Ulykke mellom kjøretøy med samme kjøreretning.
18	2/2	15.12.2020	Lastebil/varebil/ personbil	Ulykke mellom kjøretøy med samme kjøreretning. To lastebiler, syv personbiler og én varebil.
19	1	10.11.2017	Lastebil	Enslig kjøretøy kjørte utfor vegen
20	1	10.08.2016	Bilulykke	Ulykke mellom kjøretøy med samme kjøreretning. To personbiler.
21	1/2	01.08.2021	Personbil og sykkel	Ulykke ved avsvingning fra motsatte kjøreretning. Én personbil og én sykkel.
21	2/2	29.10.2024	MC	Enslig kjøretøy kjørte utfor vegen
22	1	05.09.2024	Bilulykke	Påkjøring bakfra
23	1	14.10.2019	Personbil og fotgjenger	Fotgjenger langs vegen eller i kjørebanelen.
24	1/2	11.09.2020	MC og personbil	Ulykke ved møteing. Én MC og én personbil.
24	2/2	04.12.2023	Bilulykke	Ulykke ved møteing. Tre personbiler.
25	1/4	03.05.2023	Bilulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor vegen.

Punkt	Ulykke	Dato	Type ulykke	Beskrivelse
25	2/4	01.08.2017	Bilulykke	Ulykke mellom kjøretøy med samme kjøreretning. To personbiler. Påkjøring bakfra.
25	3/4	13.07.2020	MC og personbil	Ulykke ved avsvinging fra samme kjøreretning. Én MC og én personbil. Påkjøring ved vending foran kjørende i samme retning
25	4/4	19.06.2019	Bilulykke	Ulykke mellom kjøretøy med samme kjøreretning. To personbiler. Påkjøring bakfra.

3. Fremtidig situasjon

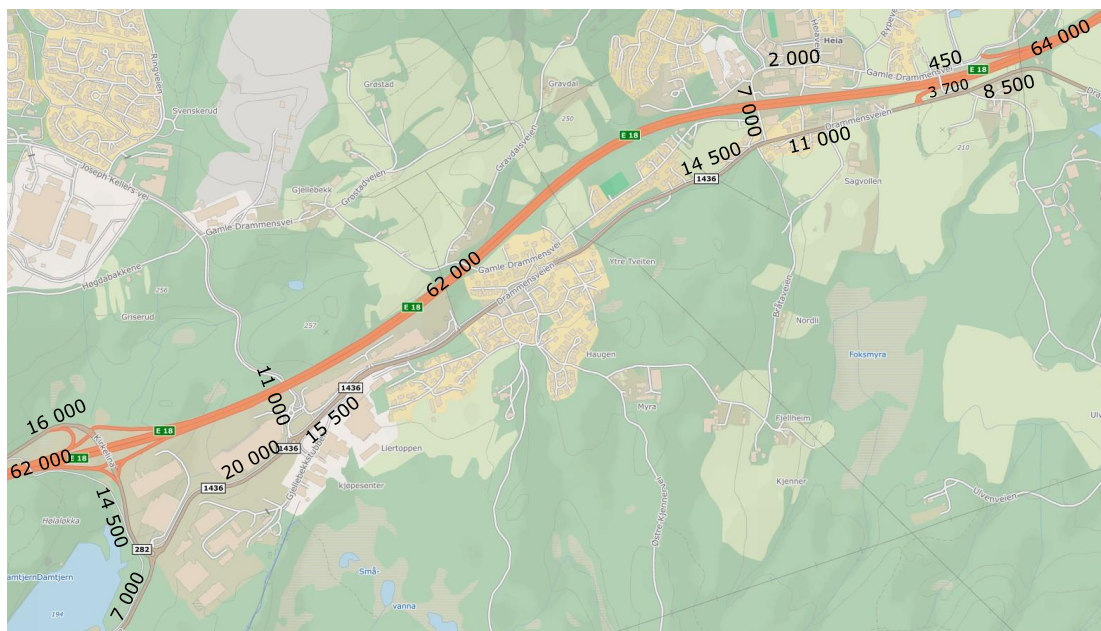
3.1 Trafikkmengder

For å beregne trafikken i 2050, er dagens trafikk fremskrevet til 2050 i henhold til TØI sine framskrivninger for persontransport til NTP 2025-2036². TØI angir en årlig endring på 1,44% mellom 2020 og 2030, mellom 2030 og 2060 er årlig endring angitt til 0,42%. Dette gir en total endring mellom 2024 og 2050 på 20,2% for trafikken som allerede eksisterer i dag. Framskrivningene til TØI bygger på de befolkningsprognosene fra Statistisk Sentralbyrå fra 2022, økonomisk utvikling fra Perspektivmeldingen fra 2021 og nye infrastrukturtiltak der det foreligger vedtak om bevilgning. De er også basert på modellberegninger med en betydelig grad av usikkerhet, både i modellen og i inndataene (befolkningsvekst, økonomiskvekst etc.). I tillegg er det ikke tatt høyde for eksempel nullvekstmål i disse framskrivningene, hvilket betyr at det ikke er usannsynlig at politiske tiltak og virkemidler som blir vedtatt fremover vil dempe den forventede trafikkveksten og den totale veksten frem mot 2050 kan bli noe lavere enn det som er beregnet her, avhengig av hva slags politikk som blir ført fremover.

I tillegg er det lagt til grunn følgende utbygninger, der estimert trafikkøkning er hentet fra Norconsult sin mobilitets og trafikkanalyse av Områderegulering Tranby³:

- Sivildforsvarstomten: Næringsareal på 60 000 m² med 370 ansatte. Forutsatt en trafikkøkning på 560 bilturer per døgn.
- Heia/Lierskogen: 90 boliger. Estimert trafikkøkning på 450 bilturer per døgn.
- Søndre Bråtan: 200 boliger. Estimert trafikkøkning på 1 000 bilturer per døgn.
- Sagvollskogen: 2 900 bilturer per døgn.
- Områderegulering Tranby: 1 800 bilturer per døgn.

Figur 18 viser de estimerte trafikkmengdene i planområdet i år 2050.



Figur 18 - Estimerte trafikkmengder i 2050.

² <https://www.toi.no/publikasjoner/framskrivninger-for-persontransport-til-ntp-2025-2036>

³ <https://www.lier.kommune.no/globalassets/11.-kunngjoringer-og-horinger/dokumenter/horingoffentlig-ettersyn/tranby-sentrum/9.-fagrapport-mobilitets--og-trafikkanalyse-28.09.2023.pdf>

3.2 Kapasitet på vegnettet i 2050

For å vurdere kapasiteten på vegnettet i 2050 er det gjort tilsvarende kapasitetsberegninger som for dagens situasjon.

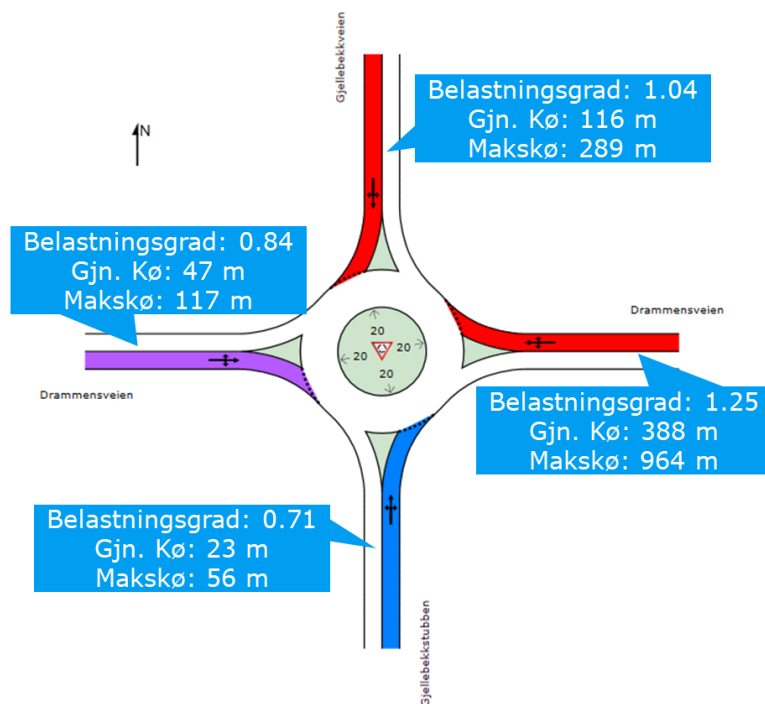
3.2.1 Drammensveien x Gjellebekkveien

Gitt trafikkøkningen som er estimert frem mot 2050 vil det oppstå kapasitetsproblemer i rundkjøringen ved Drammensveien x Gjellebekkveien. Det vil være høy trafikkbelastning på den vestre armen og tilfredsstillende flyt i den sørlige armen. I armene nord og øst vil det bli store kapasitetsproblemer i krysset og det vil oppstå lange køer.

På den østlige armen av Drammensveien er gjennomsnittlig kølengde beregnet til 388 meter, noe som i praksis betyr at køen vil strekke seg noe forbi inngang C til Liertoppen kjøpesenter. Den teoretiske maksimale kølengden er beregnet til 964 meter, og gjennomsnittlig forsinkelse vil være omtrent 4 minutter.

På den nordlige armen er den gjennomsnittlige kølengden beregnet til 116 meter, noe som tilsier at køen ofte vil være lengre enn kjørefeltet mellom de to rundkjøringene. Dette vil påvirke trafikkflyten ytterligere, ettersom køen risikerer å blokkere for bevegelse i rundkjøringen lenger nord. Gjennomsnittlig forsinkelse på denne armen er beregnet til cirka 1,5 minutter.

Figur 19 oppsummerer belastningsgrad, gjennomsnittlig kø og makskø for alle armene i krysset i 2050.

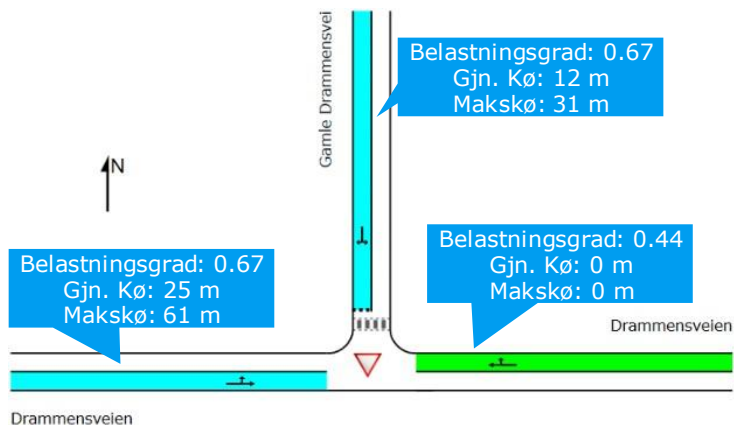


Figur 19 - Belastningsgrad, gjennomsnittlig kø og makskø i Drammensveien x Gjellebekkveien i 2050. Beregninger gjennomført i SIDRA.

3.2.2 Drammensveien x Gamle Drammensvei

Kapasiteten i dette krysset vil fortsatt være god i 2050 og Figur 20 viser at det vil være god trafikkavvikling i krysset i 2050. Det er beregnet gjennomsnittlig kø for østgående trafikk på Drammensveien på 25 meter og en maksjø på 61 meter. Noe som betyr at den lengste køen som blir dannet i dette krysset er på ca. 10 biler i ettermiddagsrushet. Det er beregnet en gjennomsnittlig kø på gamle Drammensvei på 12 meter og en maksjø på 31 meter. Disse

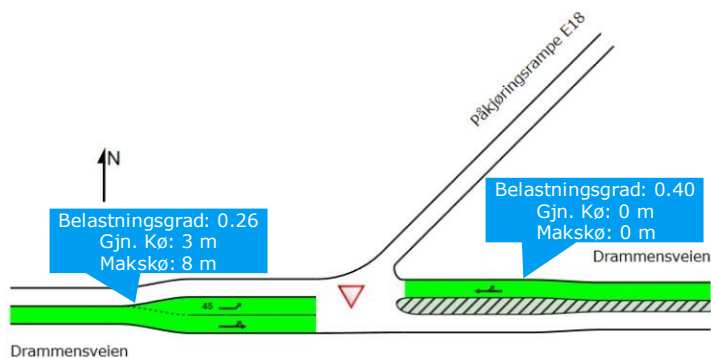
resultatene indikerer at det er god kapasitet på både Drammensveien og gamle Drammensvei. I rushtrafikken vil det føre til noe mer kødannelse enn i dag og det er beregnet en gjennomsnittlig forsinkelse på 24 sekunder for østgående trafikk og 26 sekunder for trafikk fra Gamle Drammensvei.



Figur 20 - Belastningsgrad i krysset Drammensveien x Gamle Drammensveien i 2050. Beregninger gjennomført i SIDRA.

3.2.3 Påkjøringsrampe til E18 fra Drammensveien

Det er god trafikkavvikling i krysset ved påkjøringsrampen til E18 også i 2050. Figur 21 viser en lav belastningsgrad, kort gjennomsnittlig kø og kort makskø. Selv den lengste køen som kan oppstå i venstresvingefeltet er ca. 15 meter kortere enn avstanden til innkjøringen til dagens pendlerparkering. Dette betyr at det ikke er fare for at kø til påkjøringsrampen vil blokkere innkjøringen i 2050.



Figur 21 - Belastningsgrad, gjennomsnittlig kø og makskø ved påkjøringsrampe til E18 fra Drammensveien i 2050. Beregninger gjennomført i SIDRA.

3.2.4 Følsomhetsbetraktninger

Når man ser på det framtidige trafikkbildet bør man som beskrevet i kap. 3.1 ta med en årlig vekstrate på 1,44% fram til 2030 og 0,42% etter det. Dette gjøres for å utligne effekter av befolkningsvekst, biltrafikkvekst og generell utbygging i planperioden. Videre er det medtatt kjente større utbyggingsplaner i kommunen. I nabokommunen Asker i øst er det også registrert områder som er avsatt til boligbebyggelse i kommuneplanens arealdel, og som forventes å påvirke både Drammensveien og E18 gjennom planområdet. Dette gjelder områdene Engelsrud, Vardåsen og Dikemark hvor det i henhold til boligbyggeprogrammet til Asker er et utbyggingspotensiale på 1.201 nye boliger der. Om vi regner 5 bilturer pr. dag pr. boenhet gir dette 6 000 flere bilturer til disse områdene. Med en antakelse om at 25% av disse skal vestover/kommer vestfra gir dette 1.500 flere bilturer over kommunegrensa mellom Drammen og

Lier på Drammensveien. Her kan vi anta at inntil 15% eller 225 flere biler passerer kommunegrensa i rushtimen mellom 1500 og 1600. Av disse antas 80% eller 180 biler østover mot Asker (de er på vei hjem) og 45 vestover. Noen av disse er lokaltrafikk til/fra Lierskogen og Liertoppen, mens andre kjører opp eller ned Lierbakkene.

Med utgangspunkt i en antakelse om at 70% av trafikken over kommunegrensa kommer ut på E18 i retning Drammen gir dette 126 biler fra Drammen i maxtiden og 32 mot Drammen.

Gjennom Gjellebekkrysset kommer anslagsvis 144 flere biler østover og 36 vestover.

Denne stipulerte effekten av mertrafikk fra Askersiden er svært usikker, og det kan også hevdes at denne (i alle fall delvis) inngår i de generelle årlige vekstprognosene nevnt foran.

Resultatene av en slik følsomhetsbetraktning der mertrafikken fra Asker regnes inn, blir at Gjellebekkrysset overbelastes i større grad enn tidligere beregnet, men nå i Drammensveien i begge retninger. Maks belastningsgrad øker fra 1,25 til 1,55 i 2050, om man ikke gjør tiltak som øker kapasiteten, se 3.2.5 under.

For krysset mellom Drammensveien og Gamle Drammensvei øker maks belastningsgrad fra 0,67 til 0,84 om man også tar inn effekten av Askerutbyggingen. Dette indikerer fortsatt stabil trafikkavvikling, men kapasitetsreserven er i ferd med å bli oppbrukt.

For krysset med påkjøringsrampa til E18 østover på Heiatoppen øker belastningen marginalt fra 0,40 til 0,42.

Når man ser på effektene av Askerutbyggingen vil man i praksis få med deler av denne to ganger, i det slik utbygging såpass langt vekk fra planområdet og som ligger langt fram i tid, normalt også vil inngå i den årlige generelle trafikkveksten. Reell trafikkvekst i 2050 kan derfor forventes å bli noe lavere enn her beskrevet.

3.2.5 Oppsummering av kapasitet i fremtidig situasjon

Kapasitetsberegningene viser at det vil være god flyt i trafikken på Drammensveien øst i planområdet i 2050. Det må påregnes noen kortere forsinkelser ved innkjøring til Gamle Drammensvei, men dette vil være så lite at det ikke påvirker trafikkflyten i stor grad.

Vest i planområdet viser beregningene at med generell trafikkvekst og forventet trafikk fra utbygninger i området, vil det ikke være god nok kapasitet ved rundkjøringen i Drammensveien x Gjellebekkveien. Kapasitetsproblemene her vil forplante seg på vegnettet og skape kø, særlig på Drammensveien forbi Liertoppen kjøpesenter.

Ifølge generell trafikkteori vil et kjørefelt kunne avvikle ca. 1 850 kjøretøy i timen hver retning. Dette vil selv i makstimen i fremtidig situasjon ikke overstiges. Det er beregnet ca. 900 kjøretøy i timen øst- og vestgående på Drammensveien ved rundkjøringen Drammensveien x Gjellebekkveien. Dette tyder på at det er ikke selve vegen som vil skape problemer, men at det er i kryssene vest i planområdet det vil oppstå kapasitetsproblemer.

Man bør derfor i planperioden fram til 2050 se på løsninger der kapasiteten i rundkjøringen mellom Gjellebekkveien og Drammensveien forsterkes. Dette kan løses ved å lage en mindre breddeutvidelse til to felt over en kort strekning i tre av tilfartene. Under prosjektering av dette må det tas hensyn til at det går gang-/sykkelvei langs Drammensveien. Her kan man utnytte rabatten mellom kjøre- og gangveg og med 1 – 2 m utvidelse oppnå to kjørefelt inn mot rundkjøringen og dermed tilstrekkelig kapasitet uten at dette går ut over trafiksikkerheten.

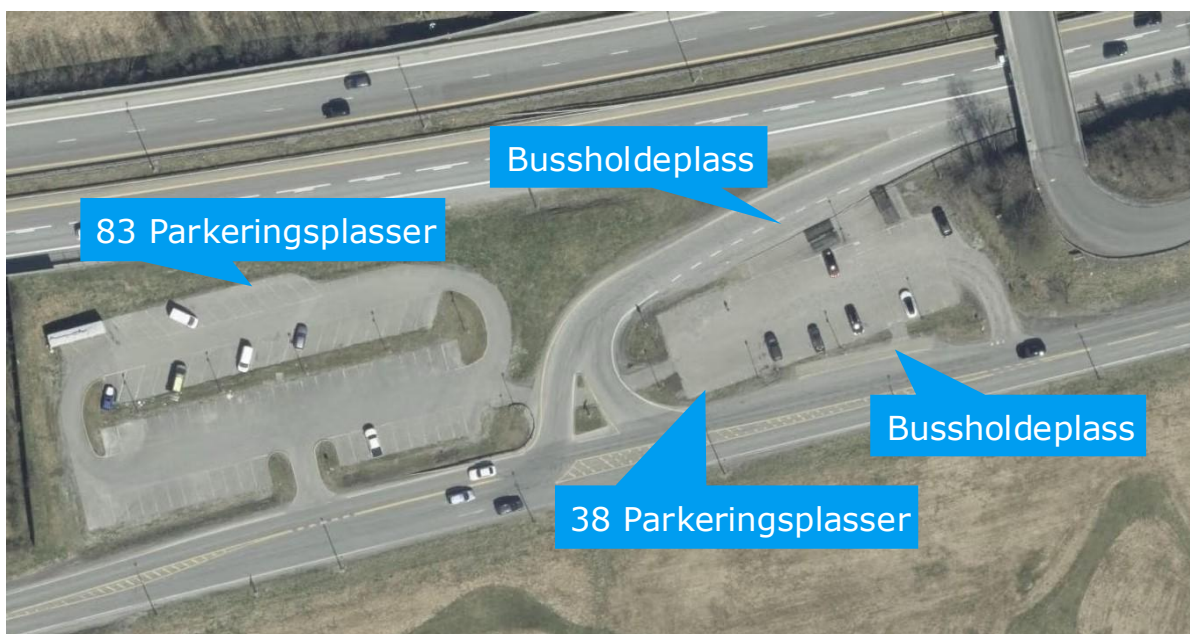
4. Mulighet for flytting av påkjøringsrampe til E18.

Innfartsparkeringen på Heiatoppen ble etablert da Brakar opprettet linje 169 mellom Drammen (nå Lierbyen) og Oslo i 2009. Dette busstilbudet ble raskt en suksess, og allerede etter få år ble parkeringen utvidet vestover, og derved delt i to av dagens påkjøringsrampe til E18. Lier kommune har nå ønsket å vurdere muligheten for å flytte rampen lenger vest for å samle parkeringsplassene til en side av rampa.

4.1 Dagens situasjon

I dag deler påkjøringsrampen til E18 pendlerparkeringsplassen i to. Det finnes en gangforbindelse over rampen, men den er ikke tydelig markert i veibanen eller med skilt. Dette gjør det utrygt for fotgjengere, spesielt for dem som parkerer på den vestre delen av plassen og må krysse rampen for å komme til bussholdeplassen.

På parkeringsplassen er det 83 plasser på vestsiden og 38 på østsiden, totalt 121 plasser. Hver del har sin egen innkjøring fra Drammensveien. Figur 22 viser dagens situasjon med plassering av både parkeringsplasser og bussholdeplasser.

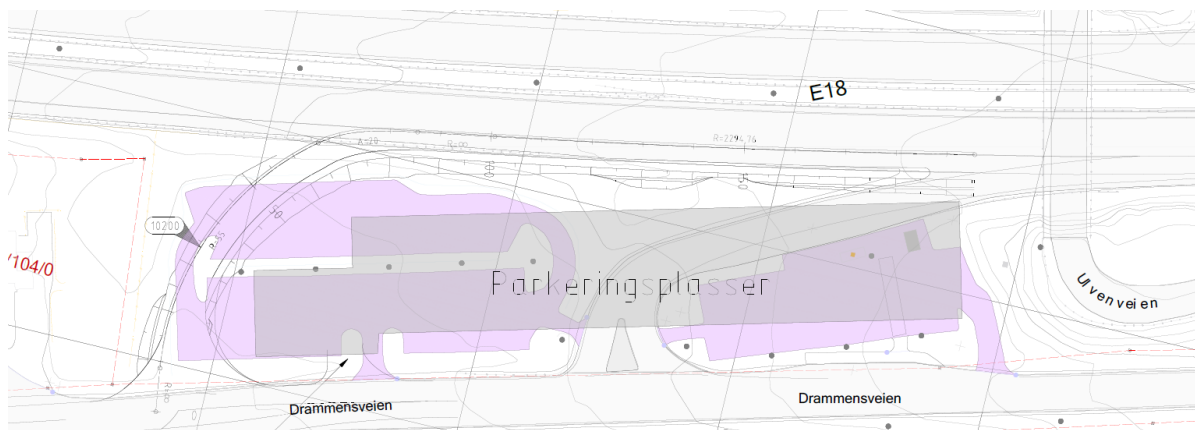


Figur 22 - Dagens situasjon ved påkjøringsrampe til E18.

Selve Heiatoppen bru har i dag ikke tilfredsstillende fortau, Det som ser ut som et fortau er bare en ca. 1,5 m bred bankett som fungerer som snøopplag vinterstid.

4.2 Vurdering av mulige justeringer avrampe, parkering og gangforbindelser

Med bakgrunn i dagens situasjon og de begrensningene som er beskrevet over har Rambøll sett på en revidert løsning der påkjøringsrampa og krysset med Drammensveien trekkkes vestover, og ikke lenger deler parkeringsplassen i to. Se etterfølgende figur.



Figur 23 - Skissert løsning for påkjøringsrampe til E18. (Se vedlegg 6 for større figur og profiltegninger)

Det nye krysset med rampe krever (som dagens kryss) en breddeutvidelse for å få plass til et venstresvingefelt i Drammensveien vestfra. Denne utvidelsen kan også legges på nordsiden av Drammensveien. Men for å unngå inngrep i dagens bru over Grobruelva kan man vurdere å trekke rampe noe lenger øst enn skissa viser. Dette gir også plass til ny busslomme på sydsiden, med tilhørende fotgjengerkryssing i plan over Drammensveien.

4.3 Trafikale konsekvenser

Den foreslåtte løsningen for påkjøringsrampen til E18 vil ikke påvirke trafikkflyten på Drammensveien, verken i dagens situasjon eller i fremtidig situasjon. Kapasitetsberegningene viser at den eksisterende løsningen fungerer godt og vil fortsette å gjøre det i fremtiden, og den nye plasseringen av påkjøringsrampen vil ikke påvirke kapasiteten.

Ved å samle parkeringsplassene vil det nye antallet parkeringsplasser bli ca. 110. Dette betyr at totalt sett vil antallet parkeringsplasser reduseres med 11 plasser fra i dag.

4.4 Forbindelse over E18

Det har også vært ønskelig å se på muligheten for en universelt utformet gangforbindelse fra dagens Heiatoppen bru over E18 og ned til parkeringsplass og bussholdeplass. Brua brukes i dag blant annet av reisende fra Lierskogen til buss på sydsiden, både linje 169 mot Oslo og lokalbussen mellom Asker og Tranby/Drammen.

Det er nylig gjort tiltak for å bedre legge til rette for at kollektivreisende fra Lierskogensiden av E18 kan benytte lokalbuss fra Avstikkeren holdeplass lengre vest. Foreløpig er det gjort forbedringer rundt holdeplassene ved Avstikkeren og langs Drammensveien. Det pågår videre et arbeid i Lier kommune der man skal se på forbedringer i hele Avstikkeren fra Gamle Drammensvei i nord til Drammensveien i sør. Analyse av bosettingsmønsteret på Lierskogen viser at for ca 60 % av de som bor nord for E18 er det kortere gangavstand til Avstikkeren enn til Heiatoppen.

En tilrettelegging for bedret fotgjengerkryssing over E18 ville ideelt sett kreve en ny fotgjengerbru. Man er også redd for at en bedret fotgjengerforbindelse ned til busslommen, uten bedre tilrettelegging på selve brua/ny bru, vil føre til at brua (med kun dagens smale og ikke tilfredsstillende fortau) vil lede flere gående/syklende hit. Tiltak på Heiatoppen kan derfor lede flere myke trafikanter til en dårligere gangforbindelse over E18 enn dagens bruk av Avstikkeren etter at denne nå er utbedret.

4.5 Konklusjon

Flytting/justering av påkjøringsrampen til E18 mot Oslo er et kostnadskrevende tiltak som må sees i sammenheng med framtidige planer for busstilbudet herfra. Uavhengig av dette vil den allerede vedtatte gang- og sykkelveien på sydsiden av Drammensveien forbi Heiatoppen være et viktig tiltak for gående og syklende i området. Videre er det behov for effektbelysning av parkeringsplass og fotgjengerkryssinger.

5. Oppsummering

Trafikk- og mobilitetsanalysen har kartlagt dagens og fremtidig situasjon for kjørende og myke trafikanter. Kartleggingen av forhold for gående og syklende har vist at det er et godt etablert tilbud for gående og syklende langs Drammensveien med unntak av strekningen mellom Gamle Drammensvei og Asker grense. Det er et finmasket/sammenhengende gang- og sykkelveinett innenfor planområdet og til viktige målpunkter.

Gjennomgangen har også vist at det foreligger en del mangler og utfordringer enkelte steder, der fysisk utforming ikke er trafikksikker og i henhold til håndbøker/utformingskrav. Tiltak som bør vurderes er blant annet:

- Oppstramming av utflytende kryss.
- Oppgradere bussholdeplasser til dagens krav/anbefalinger.
- Vegetasjonsrydding.
- Reduksjon av fartsgrenser.
- Ny løsning for pendlerparkering ved Heiatoppen bussholdeplass, samt universelt utformet rampe for gående og syklende fra Heiatoppen bru ned til bussholdeplassen.

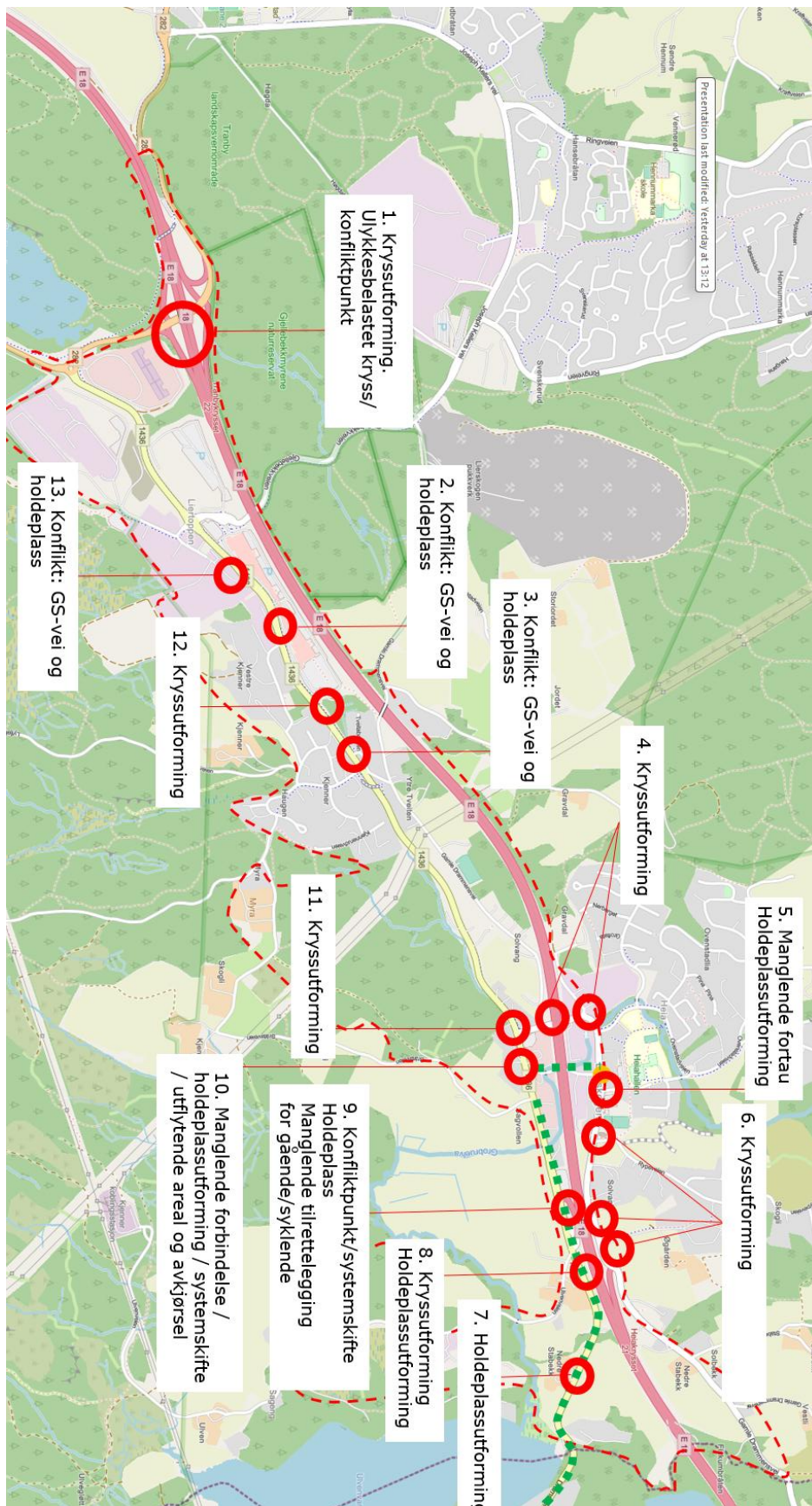
Alle forslag til tiltak for å bedre forhold for gående og syklende er oppsummert i Tabell 1.

Det er i tillegg to nevneverdige forhold der Rambøll ikke har foreslått tiltak. Den første er den manglende koblingen på gang- og sykkelveien mellom Lier og Asker kommune. Denne koblingen er allerede regulert, men utbyggingen er satt på vent grunnet manglende finansiering. Videre er Avstikkeren også en viktig gang- og sykkelforbindelse som nå er utbedret midlertidig. En mer fullverdig løsning for Avstikkeren er, i likhet med gang- og sykkelveien mellom Lier og Asker, delvis regulert som gang- og sykkelvei, men ikke permanent opparbeidet.

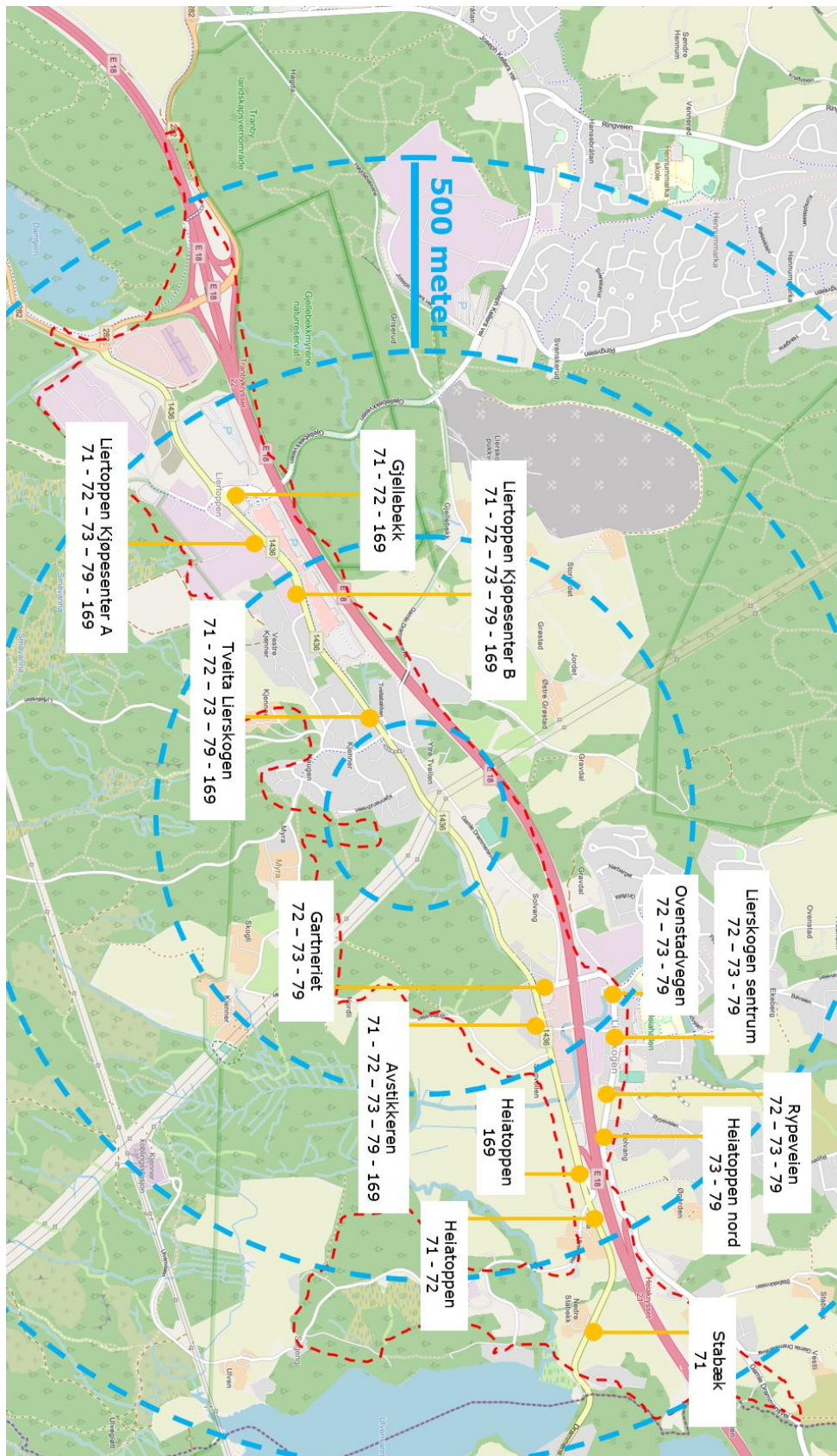
Tall fra trafikkregistreringen viser også at majoriteten av de tunge kjøretøyene som kommer fra lokalområdet (Gjellebekkveien og Gjellebekkstubben) kjører vestover mot Tranbykrysset. Dette indikerer at tungtransporten fra området i hovedsak benytter E18 via Tranbykrysset i vest. Likevel er tungtrafikken østover betydelig, ca 40-60 tunge kjøretøy per dag som trolig kjører gjennom planområdet og ut på påkjøringsrampen til E18 i øst.

Kapasitetsberegningene viser at trafikkavviklingen i kryssene i planområdet generelt er god i dagens situasjon. ÅDT-tall fra NVDB og tellinger bekrefter at kapasiteten på vegene i området er tilstrekkelig, men vest i planområdet nærmer kapasiteten seg en grense i makstimen med begrenset restkapasitet.

Kapasitetsberegningene for 2050 viser at trafikkavviklingen på Drammensveien øst i planområdet vil være god, med kun kortere forsinkelser ved innkjøring til Gamle Drammensvei som ikke påvirker trafikkflyten nevneverdig. Vest i planområdet vil derimot kapasiteten i rundkjøringen ved Drammensveien x Gjellebekkveien ikke være tilstrekkelig. Dette vil skape kø og kapasitetsproblemer som forplanter seg i vegnettet, særlig på Drammensveien forbi Liertoppen kjøpesenter. Selv om trafikkmengden på Drammensveien ikke overstiger kapasiteten på selve vegstrekningen, vil kryssene i vest utgjøre flaskehalsene. Her kan det gjennomføres kapasitetsforsterkende tiltak ved å utvide tilfartene til to felt uten at dette går ut over trafikksikkerheten.



Vedlegg 2 – Figur 10



Vedlegg 3 – Drammensveien x Gjellebekkstubben

Leg	Direction	North				East				South				West			
		Southbound	Left	U-Turn	App Total	Right	Thru	Left	U-Turn	App Total	Northbound	Thru	Left	U-Turn	App Total	Eastbound	Int Total
2024-12-03 07:00:00	Start Time																
2024-12-03 08:00:00		77	10	88	1	172	56	233	36	325	22	3	39	0	64	143	1150
2024-12-03 08:00:00		84	18	70	0	127	72	224	29	4	17	5	48	0	70	105	1170
2024-12-03 08:00:00		88	8	59	0	145	48	168	13	1	230	31	4	1	85	76	905
2024-12-03 10:00:00		103	18	72	3	186	64	192	21	2	219	32	18	0	106	70	1033
2024-12-03 11:00:00		158	18	103	0	280	100	259	23	1	383	25	18	0	96	77	1314
2024-12-03 12:00:00		186	12	104	1	315	104	274	20	1	359	23	12	0	102	60	1388
2024-12-03 13:00:00		188	104	2	0	388	100	288	31	1	420	35	18	1	130	70	1572
2024-12-03 14:00:00		271	17	108	2	461	112	322	17	3	454	28	10	0	118	49	1607
2024-12-03 15:00:00		328	11	122	0	458	171	456	29	0	656	52	25	0	194	48	1998
2024-12-03 16:00:00		333	9	115	1	458	159	425	19	6	609	46	23	0	202	50	1988
2024-12-03 17:00:00		330	7	121	0	458	118	319	11	1	449	21	14	0	88	32	1350
2024-12-03 18:00:00		218	2	104	1	325	96	225	3	1	325	11	7	0	54	24	1062
2024-12-03 19:00:00		177	3	103	1	284	94	175	7	1	277	10	9	0	47	10	881
2024-12-03 20:00:00		150	2	77	0	230	58	160	4	3	225	4	2	11	17	12	758
2024-12-03 21:00:00		138	2	70	0	154	50	160	4	0	214	6	10	1	33	11	577
2024-12-03 22:00:00		106	1	47	0	74	21	48	3	0	72	5	1	0	16	6	260
SLIM		58	4	12	0	74	21	48	3	0	72	5	1	0	16	6	260
2024-12-04 07:00:00		2817	143	1375	11	167	1423	3928	270	25	322	17	4	4	62	843	1124
2024-12-04 08:00:00		68	7	92	0	174	57	241	24	0	324	14	4	2	56	131	1116
2024-12-04 09:00:00		76	14	84	0	143	96	225	32	1	213	11	29	0	58	92	838
2024-12-04 10:00:00		90	3	50	0	143	47	145	20	1	213	20	11	0	58	72	838
2024-12-04 11:00:00		142	12	82	0	236	89	159	9	0	237	12	41	0	70	65	1056
2024-12-04 12:00:00		196	18	99	0	313	86	240	20	0	346	18	20	0	94	56	1259
2024-12-04 13:00:00		207	13	88	0	308	86	235	27	1	349	35	15	0	104	64	1325
2024-12-04 14:00:00		250	15	112	0	377	115	254	23	5	397	40	15	1	129	67	1514
2024-12-04 15:00:00		303	18	101	0	422	143	331	23	1	458	48	17	0	156	63	1643
2024-12-04 16:00:00		323	10	139	1	473	180	458	15	3	656	55	19	0	206	31	1972
2024-12-04 17:00:00		284	8	153	1	446	163	393	15	6	577	34	27	0	166	48	1848
2024-12-04 18:00:00		231	7	103	1	342	109	277	9	1	386	14	11	0	77	32	1271
2024-12-04 19:00:00		173	3	93	2	271	111	223	6	1	341	11	6	0	46	21	1065
2024-12-04 20:00:00		158	4	76	0	238	89	166	0	1	256	11	8	0	48	19	880
2024-12-04 21:00:00		130	6	64	0	200	70	137	4	1	212	1	5	0	28	13	671
2024-12-04 22:00:00		75	1	34	0	111	43	140	6	2	191	7	6	0	23	17	486
Sum		2783	139	1389	7	77	29	3684	235	24	91	347	190	8	14	799	284
Grand Total		5590	282	2764	18	8544	2906	7612	505	49	11072	715	359	8	2759	1642	37324
% Approach		64.6%	3.3%	32.0%	0.2%	23.2%	26.2%	68.8%	4.6%	0.4%	29.7%	13.4%	60.4%	0.3%	7.4%	4.1%	39.8%
% Total		15.0%	0.8%	7.4%	0.0%	7.8%	20.4%	1.4%	0.1%	0.1%	29.7%	1.9%	4.5%	0.0%	7.4%	4.1%	39.8%
Lights		5042	237	2586	18	7853	2719	7292	416	47	10474	611	309	4	2200	1164	34046
% Lights		90.4%	84.0%	93.6%	100.0%	91.2%	95.8%	82.4%	89	2	94.8%	85.5%	83.7%	50.0%	79.7%	70.9%	91.2%
Articulated Trucks and Single-Unit Trucks		534	45	88	0	657	82	251	89	2	424	104	60	4	555	474	2931
% Articulated Trucks and Single-Unit Trucks		9.5%	16.0%	3.2%	0.0%	7.7%	2.8%	3.3%	17.6%	4.1%	3.8%	14.5%	16.3%	50.0%	20.1%	28.9%	7.3%
Buses		4	0	90	0	94	105	69	0	0	174	0	0	0	4	4	347
% Buses		0.1%	0.0%	3.3%	0.0%	1.1%	3.6%	0.9%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.9%

Vedlegg 4 – Drammensveien x Gamle Drammensvei

Leg	Direction	North				East				West				
		Southbound		Westbound		Eastbound		Westbound						
Start Time		Right	Left	U-Turn	App Total	Right	Thru	U-Turn	App Total	Thru	Left	U-Turn	App Total	Int Total
2024-12-03 07:00:00		91	93	0	184	30	216	0	246	303	102	0	405	8336
2024-12-03 08:00:00		131	61	0	192	30	206	0	236	263	132	0	395	8223
2024-12-03 09:00:00		103	61	0	164	26	137	1	164	154	89	0	243	5717
2024-12-03 10:00:00		100	54	0	154	33	179	0	212	185	88	0	273	6333
2024-12-03 11:00:00		116	59	0	175	42	234	0	276	187	96	0	283	7334
2024-12-03 12:00:00		133	61	0	194	29	229	0	258	241	106	0	347	7993
2024-12-03 13:00:00		144	73	0	217	41	251	0	292	240	125	0	365	8744
2024-12-03 14:00:00		157	71	0	228	36	310	0	346	300	123	0	423	9997
2024-12-03 15:00:00		147	58	0	205	86	423	0	509	308	148	0	456	11709
2024-12-03 16:00:00		179	50	0	229	70	410	0	480	345	170	0	515	12224
2024-12-03 17:00:00		163	73	0	236	52	264	0	316	194	122	0	316	8663
2024-12-03 18:00:00		115	47	0	162	24	170	0	194	178	129	0	307	6633
2024-12-03 19:00:00		77	33	0	110	28	147	0	175	132	94	0	226	5111
2024-12-03 20:00:00		62	34	0	96	19	124	0	143	143	90	0	233	4773
2024-12-03 21:00:00		66	35	0	101	18	86	0	104	102	62	0	164	3663
2024-12-03 22:00:00		17	14	0	31	16	45	0	61	39	32	0	71	1633
Sum		1801	877	0		580	3431	1		3314	1708	0		
2024-12-04 07:00:00		90	76	0	166	29	199	0	228	292	97	0	389	7833
2024-12-04 08:00:00		172	70	0	242	33	196	0	229	255	123	0	378	8493
2024-12-04 09:00:00		88	53	0	141	20	119	0	139	141	75	0	216	4993
2024-12-04 10:00:00		88	51	0	139	21	160	0	181	195	85	0	280	6003
2024-12-04 11:00:00		121	61	0	182	28	197	0	225	186	101	0	287	6943
2024-12-04 12:00:00		112	52	0	164	33	222	0	255	224	129	0	353	7772
2024-12-04 13:00:00		115	86	0	201	47	254	0	301	240	106	0	346	8463
2024-12-04 14:00:00		158	70	0	228	56	331	0	387	271	130	0	401	10116
2024-12-04 15:00:00		192	49	0	241	83	452	0	535	333	177	0	510	12883
2024-12-04 16:00:00		169	72	0	241	72	351	0	423	316	187	0	503	11667
2024-12-04 17:00:00		133	63	0	196	49	233	0	282	211	120	0	331	8093
2024-12-04 18:00:00		114	58	0	172	34	194	0	228	178	105	0	283	6833
2024-12-04 19:00:00		83	47	0	130	32	136	0	168	151	115	0	266	5663
2024-12-04 20:00:00		61	34	0	95	27	141	0	168	121	77	0	198	4663
2024-12-04 21:00:00		52	26	0	78	22	97	0	119	78	59	0	137	3343
2024-12-04 22:00:00		23	15	0	38	12	56	0	68	52	26	0	78	1843
Sum		1771	883	0		588	3338	0		3244	1712	0		
Grand Total		3572	1760	0	5332	1178	6769	1	7948	6658	3420	0	9978	23256
% Approach		67.0%	33.0%	0.0%		14.8%	85.2%	0.0%		65.7%	34.3%	0.0%		
% Total		15.4%	7.6%	0.0%	22.9%	5.1%	29.1%	0.0%	34.2%	28.2%	14.7%	0.0%	42.9%	
Lights		3407	1685	0	5092	1131	6344	1	7476	6123	3291	0	9414	21982
% Lights		95.4%	95.5%	0.0%	95.5%	96.0%	93.7%	100.0%	94.1%	93.4%	96.2%	0.0%	94.3%	94.5%
% Articulated Trucks and Single-Unit Trucks		124	75	0	199	47	310	0	357	284	126	0	410	9663
Buses		3.5%	4.3%	0.0%	3.7%	4.0%	4.6%	0.0%	4.5%	4.3%	3.7%	0.0%	4.1%	4.2%
% Buses		41	0	0	41	0	115	0	115	151	3	0	154	3103
		1.1%	0.0%	0.0%	0.8%	0.0%	1.7%	0.0%	1.4%	2.3%	0.1%	0.0%	1.5%	1.3%

Vedlegg 5 – Drammensveien x E18

Leg		North				East				West			
Direction		Southbound		Westbound		Eastbound							
Start Time		Right	Left	U-Turn	App Total	Right	Thru	U-Turn	App Total	Thru	Left	U-Turn	App Total
2024-12-03 07:00:00		0	0	0	0	14	246	0	260	279	100	0	379
2024-12-03 08:00:00		0	0	0	0	19	234	0	253	219	78	0	297
2024-12-03 09:00:00		0	0	0	0	27	150	0	177	91	108	0	199
2024-12-03 10:00:00		0	0	0	0	18	196	0	214	96	117	0	213
2024-12-03 11:00:00		0	0	0	0	17	253	0	270	116	116	0	232
2024-12-03 12:00:00		0	1	0	1	20	260	0	280	144	144	0	288
2024-12-03 13:00:00		0	0	0	0	21	276	0	297	183	129	0	312
2024-12-03 14:00:00		0	0	0	0	16	344	0	360	215	151	0	366
2024-12-03 15:00:00		0	0	0	0	34	492	0	526	254	119	0	373
2024-12-03 16:00:00		0	0	0	0	28	455	0	483	239	131	0	370
2024-12-03 17:00:00		0	0	0	0	21	296	0	317	137	136	0	273
2024-12-03 18:00:00		0	0	0	0	25	197	0	222	127	109	0	236
2024-12-03 19:00:00		0	0	0	0	18	179	0	197	102	60	0	162
2024-12-03 20:00:00		0	0	0	0	8	135	0	143	107	64	0	171
2024-12-03 21:00:00		0	0	0	0	11	102	0	113	67	61	0	128
2024-12-03 22:00:00		0	0	0	0	6	57	0	63	32	24	0	56
Sum		0	1	0	2	303	3872	0	251	2408	1647	0	344
2024-12-04 07:00:00		2	0	0	2	19	232	0	251	245	99	0	344
2024-12-04 08:00:00		0	0	0	0	27	222	0	249	197	101	0	298
2024-12-04 09:00:00		0	0	0	0	22	139	0	161	93	107	0	200
2024-12-04 10:00:00		0	0	0	0	28	161	0	189	113	118	0	231
2024-12-04 11:00:00		0	0	0	0	18	222	0	240	94	116	0	210
2024-12-04 12:00:00		0	0	0	0	19	241	0	260	137	127	0	264
2024-12-04 13:00:00		1	0	0	1	21	291	0	312	183	128	0	311
2024-12-04 14:00:00		0	0	0	0	24	364	0	388	188	153	0	341
2024-12-04 15:00:00		0	0	0	0	35	510	0	545	242	126	0	368
2024-12-04 16:00:00		0	0	0	0	31	401	0	432	246	147	0	393
2024-12-04 17:00:00		0	1	0	1	19	280	0	299	147	129	0	276
2024-12-04 18:00:00		0	0	0	0	24	223	0	247	138	103	0	241
2024-12-04 19:00:00		0	0	0	0	15	151	0	166	112	73	0	185
2024-12-04 20:00:00		0	0	0	0	7	158	0	165	102	49	0	151
2024-12-04 21:00:00		0	0	0	0	11	111	0	122	58	44	0	102
2024-12-04 22:00:00		0	0	0	0	8	63	0	71	38	22	0	60
Sum		3	1	0	5	328	3769	0	8272	2333	1642	0	8030
Grand Total		3	2	0	5	631	7641	0	8272	4741	3289	0	8030
% Approach		60.0%	40.0%	0.0%	0.0%	7.6%	92.4%	0.0%	50.7%	59.0%	41.0%	0.0%	49.2%
% Total		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.9%	46.9%	0.0%	77.90	29.1%	20.2%	0.0%	75.27
Lights		1	1	0	2	605	7185	0	7790	4486	3041	0	7527
% Lights		33.3%	50.0%	0.0%	40.0%	95.9%	94.0%	0.0%	94.2%	94.6%	92.5%	0.0%	93.3%
% Articulated Trucks and Single-Unit Trucks		2	0	0	2	25	335	0	360	115	236	0	351
% Articulated Trucks and Single-Unit Trucks		66.7%	0.0%	0.0%	40.0%	4.0%	4.4%	0.0%	4.4%	2.4%	7.2%	0.0%	4.4%
Buses		0	1	0	1	1	121	0	122	140	12	0	152
% Buses		0.0%	50.0%	0.0%	20.0%	0.2%	1.6%	0.0%	1.5%	3.0%	0.4%	0.0%	1.9%
													1.7%

