

# Notat

Oppdragsnavn **Trafikkvurderinger i tilknytning Ekeli park og bolig i Lier**

Prosjekt nr.

Kunde **B\_VAR AS**

Notat nr. **2**

Versjon

Til **Ida Mikkelsen**

Fra **Svein-Ove Pettersen**

Kopi

Utført av **Svein-Ove Pettersen**

Kontrollert av **Magne Fjeld**

Godkjent av **Magne Fjeld**

## Trafikale konsekvenser av Ekeli park og bolig i Lier.

Dato 02.04.2025

### 1 Bakgrunn

Eier/tiltakshaver B\_VAR AS ønsker en reguleringsendring for området benevnt som Ekeli park og boliger i Lier kommune.

Gjeldende reguleringsplan fra 1994 regulerer området til «Bevaringsområde Hageanlegg». Dette er ikke i samsvar med vedtatt kommuneplan, hvor tomten har formål «Næringsvirksomhet/industri».

Rambøll  
Erik Børresens allé 7  
3015 Drammen

Tomten har i dag ingen aktivitet som genererer trafikk til lokalt veinett. Det er ingen igangsatte / pågående planarbeid i nærområdet og på samme side av E 18.

T+47 32 25 45 00  
F+47 32 25 45 01  
<https://no.ramboll.com>

Området er beskrevet i vedlagte illustrasjonsplan og vedlagte presentasjon fra Solli arkitekter AS. Området ønskes benyttet til utbygging av 30 boenheter, samt en park for offentlig bruk. Solli Arkitekter AS bistår tiltakshaver med utarbeidelse av forslag til revisjon av reguleringsplankart og bestemmelser for å innarbeide dette.

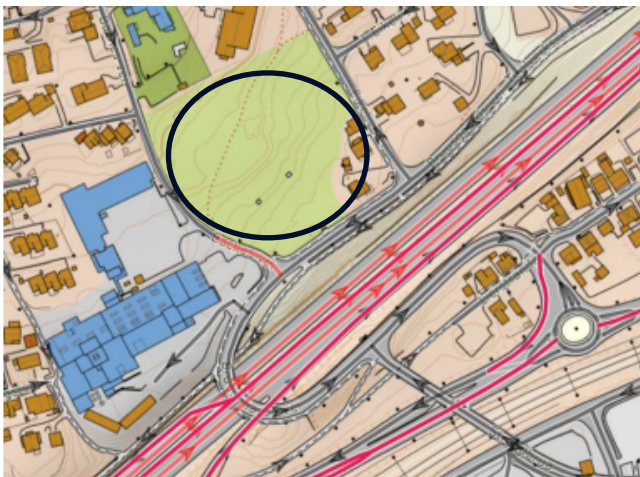


Fig.1 Kartutsnitt med aktuell tomt.



Fig.2: Situasjonsplan

Dette notatet utarbeides for å klargjøre de trafikale konsekvensene av forslaget til reguleringsendring.

## 2 Tiltaket

### 2.1 Planløsning og størrelser

Det planlegges for totalt 30 leiligheter, fordelt på tre bygg, A, B, C, med 10 leiligheter i hvert bygg. Bygg A gis adkomst til Baches vei i vest, mens bygg B og C planlegges med adkomst til Eikeliveien i øst. Begge disse veiene tilknyttes Bruusgaards vei sør for tomten. Det planlegges for 1 parkeringsplass pr. boenhet.

### 2.2 Atkomstforhold

Tomten har kommunale veier på tre sider, Baches vei langs vestsiden, Eikeliveien langs østsiden, og Bruusgaards vei langs sydsiden. Bruusgaards vei tilknyttes i syd til hovedveinettet, Strandveien, eller til

kommunal vei, Lierstranda. Baches vei er blindvei, men betjener barnehagen på nabolomt nord for planområdet. Nord for barnehagen benyttes veien som gang- og sykkelvei. Veien er stengt for kjørende, med sykkelsluse.



Fig.3: Koblinger til veiene. Baches vei er stengt med bom litt nord for planområdet.

Planlagte leiligheter tilknyttes til Baches vei og Eikeliveien, som beskrevet i pkt. 2.1.

### 2.3 Trafikkmengder i dagens situasjon

Det planlagte tiltaket ligger i utkanten/sydsiden av eksisterende boligområde og næringsområde. Området drenerer trafikk til Bruusgaards vei som tilknyttes fylkesveinettet, Strandveien, i syd eller nordover via Bruusgaards vei/Eikeliveien ut i Nøsteveien.

Østover ender Teglverksveien i blindvei etter næringsområde ca. 200m øst for planområdet. Trafikken på de kommunale veiene rundt planområdet er svært beskjedne. Etter krysset med Strandbrua, tilkommer trafikk i Bruusgaards vei fra næringsområdene på Lierstranda. I fylkesveien, Strandveien, er det høy ÅDT (20 000 biler i ÅDT).

### 2.4 Trafikkulykkesituasjonen

Det er registrert kun 1 ulykke i de lokale veiene rundt planområdet de siste 20 årene. Denne skjedde i 2017 i Bruusgaards vei i nærheten av krysset Bruusgaards vei x Fagertunveien. Dette var en utforkjøringsulykke med uklart forløp der en enslig syklist kjørte utfor vegen en fredags morgen. Trafikkmengdene er små, hastigheten på veiene er lav, 30 km/t. Det er ingen indikasjoner på at veiene kan anses som trafikkfarlige, selv med beskjeden økt trafikk fra tiltaket.

Myke trafikanter er sikret gjennom gang og sykkelveg langs Bruusgaards vei, og fortau langs Eikeliveien. Bruusgaards vei/Teglverksveien ender blindt mot øst og fortsetter som gang- og sykkelvei mot øst til Jensvollveien. Denne har gang- og sykkelvei til skoler som ligger langs denne.

### 2.5 Kollektivtrafikktilbudet.

Utbyggingsområdet har tilgang til bussholdeplasser i rimelig nærhet, dvs. i yttergrenser av akseptabel gangavstand til busstopp. Avstand til busstopp i Lierstranda er ca.500m. Her går linje 61 mellom Drammen/Bera og Lierbyen via Amtmannsvingen med halvtimes frekvens. Til busstopp på Brakerøya er det ca 700m. Til busstopp i Nøstebakken i Nøsteveien er det ca 400 m. Her stopper linje 71 mellom Drammen og Lierbyen/Asker med kvartersavganger i rush og halvtimesfrekvens resten av dagen. Det er gode forbindelser med gang-sykkelveier og eller fortau til buss.

Gangavstand til Brakerøya stasjon er ca. 1,3 km.

### 2.6 Avstander til skoler.

Avstander for gange og sykkel til skoler er 1,5 – 1,9 km. Dette gjelder til Lier videregående skole, Høvik skole og St. Halvard videregående skole. Skoleveiene har gang-/sykkelvei.

Kjøreavstand til skolene er ca. 2 km.

## 3 Framtidig trafikksituasjon

### 3.1 Nyskapt trafikk

De 30 leilighetene planlegges med en parkeringsplass pr. leilighet. Krav fra Lier kommune er minimum 2 plasser pr boenhet, 75-150m<sup>2</sup>. Planforslagets parkeringsdekning begrunnes med at planområdet er sentrumsnært, i nærhet til god kollektivdekning, og med gode forhold for gang-/sykkel til skoler. Området vurderes som middels bilgenererende, og det beregnes for en turgenerering på 5 turer pr. leilighet pr. døgn.

På grunn av beliggenhet, tilbud til kollektiv og gang/sykkel, kan det antas at 80% av turene vil foregå med bil. Dvs. at det genereres en turproduksjon med bil på  $30 * 4 = 120$  bilturer pr. døgn. Av disse kan det antas at størrelsesorden ca 30 bilturer vil avvikles i morgenrush 07 – 09, og det samme i ettermiddagsrush 15 – 17.

## 4 Trafikale konsekvenser og konklusjon.

En mertrafikk på 120 bilturer i døgnet, eller 30 bilturer i maxtiden vil ikke ha noen praktisk betydning for vegenes kapasitet. Trafikken i alle tilliggende kommunale veier er uansett lav, og tilleggstrafikken i krysset med Strandveien vil utgjøre en svært liten økning.

Mertrafikken av omsøkt tiltak utgjør en ubetydelig trafikal konsekvens for lokalveier og hovedvei. Tiltaket kan, på bakgrunn av trafikale forhold, anbefales gjennomført.