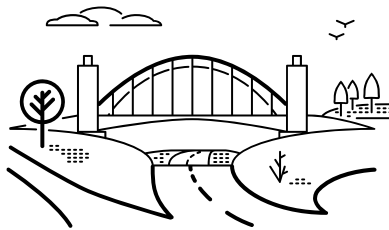


# RAPPORT

## OVENSTADVEIEN ØST – DETALJREGULERING

TRAFIKK- OG MOBILITETSANALYSE



Dato: 30.05.2022

Prosjekt	<b>Ovenstadveien - Detaljregulering og prosjektering</b>
Prosjekt nr.	<b>14817</b>
Oppdragsgiver	<b>Ovenstadveien AS</b>
Oppdragsgiver representant	<b>Pål Svenne</b>
Fagområde	<b>Samferdsel</b>

Revisjon	00
Dato	13.06.2022
Skrevet av	Sylvia Havnen
Kontrollert av	Einar Engh
Beskrivelse	Første utgave

## INNHold

1.	SAMMENDRAG .....	2
2.	INNLEDNING .....	3
3.	EKSISTERENDE SITUASJON .....	4
4.	PLANFORSLAG .....	4
5.	TURPRODUKSJON .....	5
5.1.	TRAFIKK TIL OG FRA PLANOMRÅDET .....	5
5.2.	TRAFIKKDATA .....	6
6.	MOBILITET .....	7
6.1.	KOLLEKTIVTRANSPORT .....	7
6.2.	KOMMUNIKASJONSLINJER .....	8
6.3.	Fremtidig situasjon .....	8
7.	trafikale konsekvenser .....	9
8.	KILDER .....	9

## 1. SAMMENDRAG

Det planlegges etablert et nytt boligfelt med 16 boenheter i Ovenstadveien. Planforslaget inkluderer oppgradering av Ovenstadveien mellom krysset med Bøveien og planområdet i henhold til veinormen til Lier Kommune. Antall brukere i Ovenstadveien kommer til å øke som resultat av utbyggingen. Som en del av oppgradering av Ovenstadveien blir det etablert et nytt fortau og veibredden utvides. Dette fører til en forbedret trafikk situasjon i nærområdet ved å opprettholde gang og sykkel forbindelse til sentrum. Trafikksikkerheten blir også økt på grunn av både oppgradering av veibredde og bedre separasjon mellom myke trafikanter og kjørende i Ovenstadveien. Grønn mobilitet er oppretthold med etablert gang og sykkel forbindelsen til sentrum der det ikke har vært gjennomgående tilbud.

## 2. INNLEDNING

Stener Sørensen AS er engasjert av Ovenstadveien AS for å utarbeide en trafikkvurdering i forbindelse med detaljregulering for Ovenstadveien (Gbnr 152/193, 152/196), et ubebyggt område i Lier kommune. De trafikale konsekvensene av utbygging av et nytt boligfelt med tilhørende adkomst beskrives i dette notatet.

Kontaktpersonen hos Ovenstadveien AS er Pål Svenne.  
Detaljreguleringsplan for området utarbeides av Stener Sørensen AS.

Sylvia Havnen, Stener Sørensen AS har utført arbeidet med denne rapporten.



Figur 1 – Planområdets lokalisering

### 3. EKSISTERENDE SITUASJON

Planområdet ligger innenfor en 650m radius fra Lierskogen sentrum. Eiendommene er ubebygde, men ligger stort sett omringet av andre boligfelt med småhusbebyggelse. E18 er sør for planområdet, og hovedadkomst til området er via Gamle Drammensvei/Drammensveien og E18. Det er en del trafikk i Ovenstadveien nærmere Lierskogen sentrum, men ved planområdet er det betydelig mindre. Det er etablert 3m bred gang og sykkelvei i sentrum som er ført videre i Ovenstadveien fram til krysset med Bøveien. Videre nordover i Ovenstadveien er det ikke etablert fortau eller gang- og sykkelvei. Fartsgrense i Ovenstadveien ved planområdet er 30km/t. Lengdefall i Ovenstadveien er over 13% ved krysset med Bøveien, og reduseres gradvis til under 6% ved avkjøring til det nye boligfeltet. Veibredden i Ovenstadveien i sentrum er 6m, som reduseres etter krysset med Heiaveien til 5,5m, og etter krysset med Bøveien er den 4,5m. Veien er asfaltert fram til krysset med Langlandveien som ligger omtrent 750m nord for planområdet.



Figur 2 – Boligfelts plassering

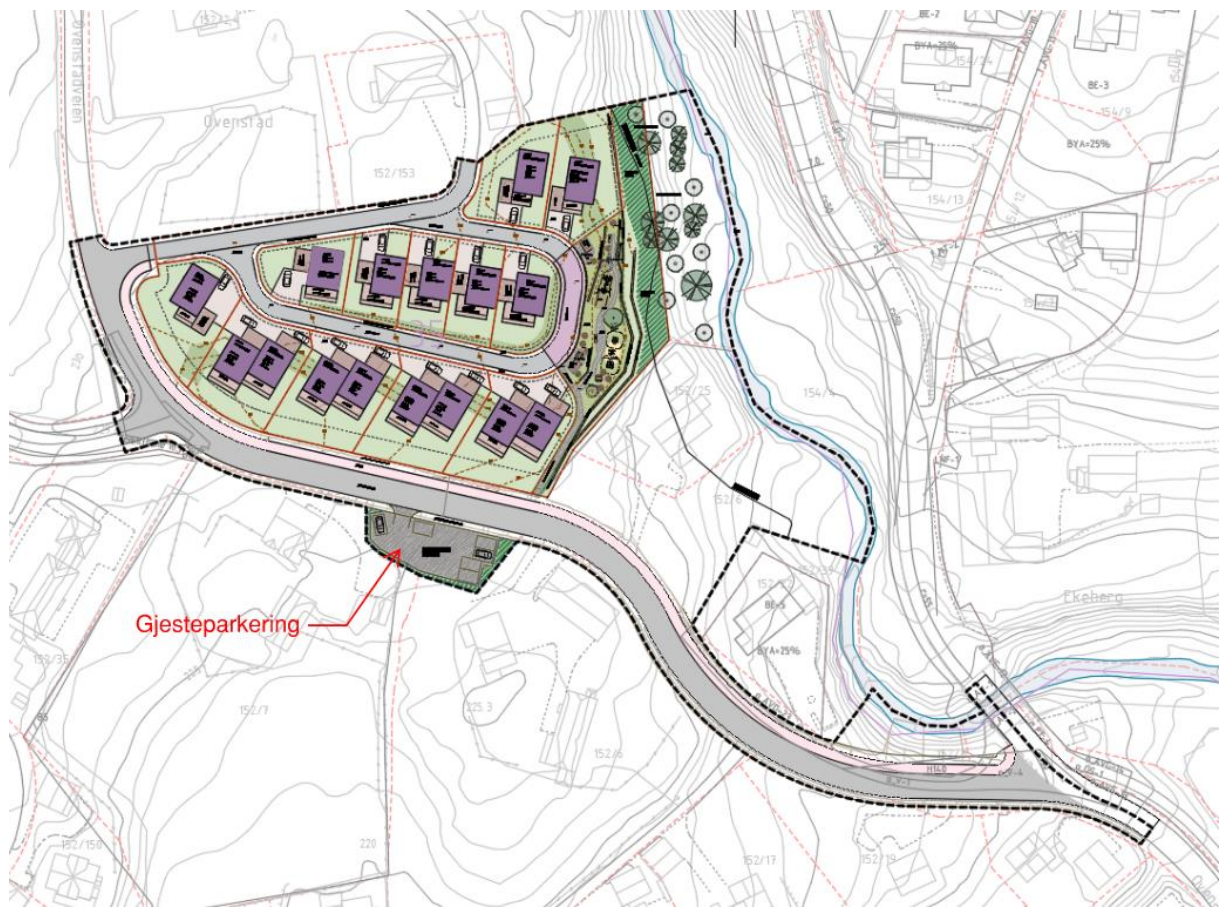
### 4. PLANFORSLAG

Det planlegges etablert 16 nye boenheter i planområdet. I tillegg til at Ovenstadveien oppdateres med tilhørende fortau fra krysset med Bøveien, skal eksisterende adkomstvei fra Ovenstadveien også oppdateres som en del av planen. Fortauet følger eksisterende stigning i Ovenstadveien da lengdefall i veien ikke endres, men bredden på veien utvides i henhold til veistandard til Lier Kommune. Fortauet avsluttes ved adkomstveien til boligfeltet og en boligvei etableres innenfor boligfeltet. Krysset med avkjørselen til boligfeltet utformes i henhold til veinormen for Lier Kommune, og de interne veiene er også i henhold til veinormen både i geometri og lengdefall.

Husene vil bestå av eneboliger, enebolig i rekke, og rekkehus. Parkering for både biler og sykler vil skje på egen eiendom, med 6 mulige ekstra gjesteparkeringsplasser litt sør for området.



Endring i lengdefall langs Ovenstadveien i strekningen mellom Bøveien og planområdet vil ikke være aktuell i denne sammenhengen, da det vil kreve et betydelig inngrep i andres eiendom og i eksisterende terreng, og det ikke anses som fordelaktig.



Figur 3 – Foreløpig planforslag<sup>i</sup>

## 5. TURPRODUKSJON

### 5.1. TRAFIKK TIL OG FRA PLANOMRÅDET

Beregning av turproduksjonen tar utgangspunktet i planområdet med antall hus i utbyggingsområdet og Trafikkberegninger, Statens vegvesens håndbok (V713), som inneholder Turproduksjonstabellen<sup>ii</sup>. For vurdering av trafikkmengde er det benyttet turproduksjon pr. bolig. Boligfeltet planlegges med 16 boenheter.

Prosam 137<sup>iii</sup> indikerer at turproduksjon for boliger som ligger med lav til middels tetthet og over 20 km til Oslo vil være høyere enn boliger som ligger nærmere. Derfor er det brukt øvre variasjonsområdet for beregning av fremtidig trafikk i Ovenstadveien, (se Tabell2.) Prosam 137 er basert på boliger i Oslo og tidligere Akershus, men vil være relevant for boliger i Lier også.

Arealbruk	Enhet	Turproduksjon		
		Personturer	Bilturer	Variasjonsområde
<b>Bolig</b> - eget eller andres hjem	Pr. bolig		3,5	2,5 – 5,0
	Pr. Person		1,0	0,5 – 1,5
	Pr. bolig	9,0		7 – 12
	Pr. Person	3,0		2 – 4
<b>Industri</b> - fabrikk - lager - verksted - engros	Pr. ansatt		2,5	1,5 – 5
	Pr. 100m <sup>2</sup>		3,5	2,0 – 6
	Pr. ansatt	4,0		3 – 8
	Pr. 100m <sup>2</sup>	6,0		4 – 10
<b>Handel</b> - detalj - kiosk - bensinstasjon - kjøpesenter	Pr. ansatt		25	10 – 45
	Pr. 100 m <sup>2</sup>		45	15 – 105
	Pr. ansatt	50		20 – 80
	Pr. 100 m <sup>2</sup>	90		30 – 150
<b>Kontor</b> - post - bank - helse - off. kontor	Pr. ansatt		2,5	2 - 4
	Pr. 100 m <sup>2</sup>		8	6 – 12
	Pr. ansatt	4		2 – 6
	Pr. 100 m <sup>2</sup>	12		5 – 20

Tabell 1 – Turgenerering, Statens Vegvesens håndbok V713

## 5.2. TRAFIKKDATA

Det er ikke utført trafikk telling i Ovenstadveien. Det kan beregnes ÅDT fra antall boliger langs Ovenstadveien. Det antas at det er mellom 1500-2000 ÅDT i Ovenstadveien ved Lierskogen senter<sup>iv</sup>. Ved det nye boligfelt, dvs alle boenheter som bruker Ovenstadveien nordvest for krysset mellom Ovenstadveien og Bøveien, regnes til 300 ÅDT.

STED	Antall boenheter	Turproduksjon	Turproduksjon	ÅDT
		bilturer-Bolig (variasjonsområde)	Bilturer pr. bolig (maksimum)	
<b>OVENSTADVEIEN NORDVEST FOR KRYSS</b>	60	2,5 - 5	5	300
<b>NYTT BOLIGFELT</b>	16	2,5 - 5	5	80
<b>TOTAL</b>	<b>76</b>	<b>2,5 - 5</b>	<b>5</b>	<b>380</b>

Tabell 2 – Trafikkberegning

I henhold til veinormalen for Lier kommune, skal boligveier med inntil 50 boenheter ha 4m bred kjørebane og 2,5m bredt fortau<sup>v</sup>. Fra 50 til 150 boenheter, skal boligvei ha minst 5m bred kjørebane og 2,5m fortau. Siden strekningen av Ovenstadveien etter Bøveien har over 50 boenheter burde veien allerede vært oppgradert i forbindelse med andre utbygginger. Planforslag inkluderer nå oppgradering av Ovenstadveien frem til planområdet, til veibredde 6m med 2,5m fortau, og vil da være i tråd med kravet fra Lier kommune.

## 6. MOBILITET

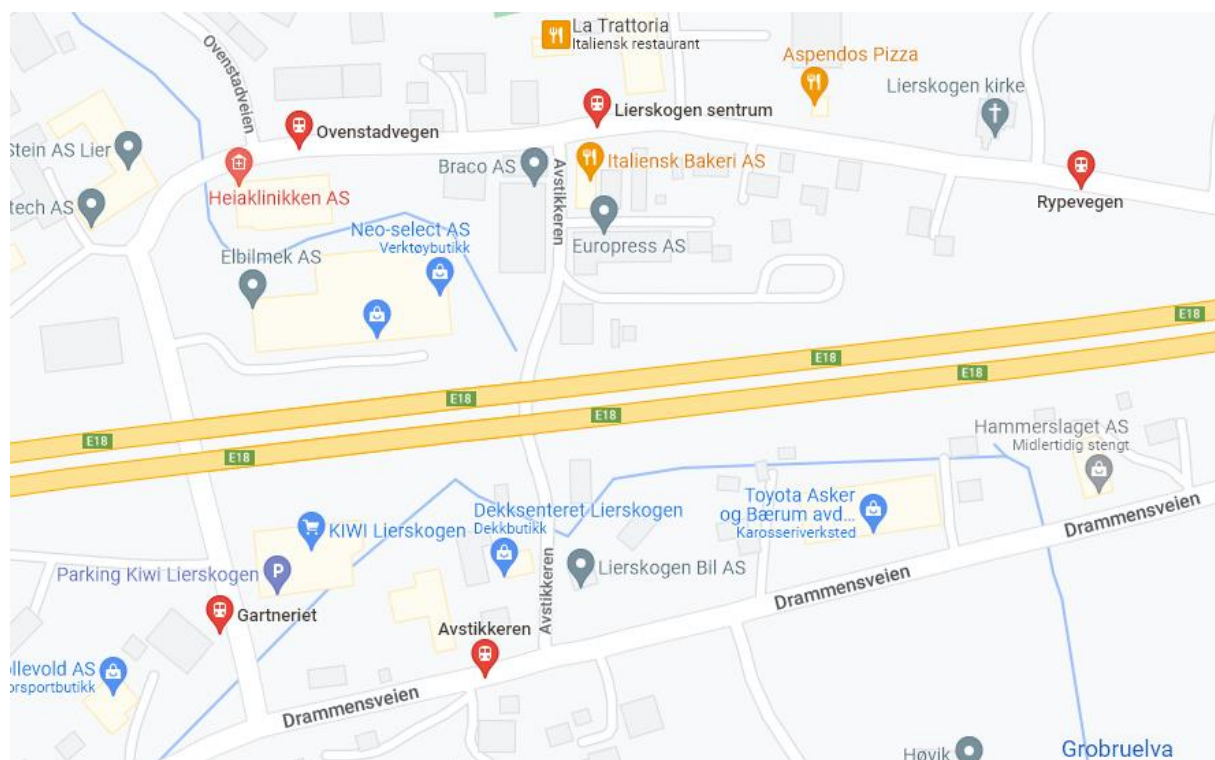
Ovenstadveien er planlagt med parkering både for beboere og deres gjester på egne tomter. Sykkelparkering vil også foregå på egen tomt. Det er ikke etablert gang- og sykkelvei i området rundt boligfeltet, men med det nye fortauet i planforslaget vil det bli etablert gangforbindelse frem til Lierskogen senter som har både skole, barnehage, sportshall, og dagligvarebutikk. Barn på sykkel vil nok også bruke fortau i Ovenstadveien og videre til Lier senter, mens voksne bruker nok kjørebane i Ovenstadveien enten mot overgang til gang- og sykkelveien videre sørover, eller holde seg i kjørebane med biltrafikk mot Lier senter. I Lier senter er det flere bussholdeplasser, og nærmeste bussholdeplassen til det nye boligfeltet ligger i Gamle Drammensvei ca. 760m unna. Det er også planlagt eget kurs i hver boenhet for lading av el-bil.

### 6.1. KOLLEKTIVTRANSPORT

Knutepunkter for kollektivtransport i området består av 3 bussholdeplasser langs Gamle Drammensvei, og en bussholdeplass på sør-siden av E18. *Lierskogen sentrum* er nærmest planområdet med avganger langs busslinje 72, 73, og 79. Holdeplassene *Ovenstadveien* og *Rypeveien* ligger også langs Gamle Drammensvei og er stoppesteder for de samme bussruter. Langs Drammensveien, ca. 1,25km fra planområdet ligger bussholdeplassen *Avstikkeren*, med avganger for de samme overnevnte bussrutene, samt busslinjer 71 og 169. Med det nye planlagte fortauet, vil det være tilrettelagt gangforbindelse til alle de overnevnte bussholdeplassene fra boligfeltet.

Buss #	Linje	Dagene	Avganger
71	Drammen – Lierbyen – Asker	Alle	Hver halv time
72	Lierskogen – Tranby – Drammen	skoledager	Morgen og ettermiddag
73	Drammen – Reistad – Lierskogen	Alle	Hver time
79	Lahell – Stoppen	skoledager	Morgen og ettermiddag
169	Lierbyen – Oslo Bussterminal	Alle	Hver time

Tabell 3 – Bussavganger fra bussholdeplasser i Lierskogen senter og Avstikkeren<sup>vi</sup>



Figur 4 – Bussholdeplassene i Lierskogen senter

## 6.2. KOMMUNIKASJONSLINJER

Planområdet etableres langs Ovenstadveien. Det finnes ikke en separasjon mellom myke trafikanter fra biltrafikk i strekningen fra planområdet til krysset Ovenstadveien – Bøveien. Hovedtrase til bussholdeplassene er via Ovenstadveien frem til Gamle Drammensvei og Drammensveien. Med etablering av et nytt fortau i Ovenstadveien vil det være god trafiksikkerhet for myke trafikanter i det nye boligfeltet som vil sørover langs Ovenstadveien til disse knutepunktene. Det vil være økt trafiksikkerhet mot kollektivknutepunktene også for myke trafikanter fra den delen av Ovenstadveien i nord som ikke har etablert fortau.

## 6.3. FREMTIDIG SITUASJON

Ved utbygging av boligfeltet i Ovenstadveien, kommer både gang-, sykkel-, og biltrafikk til å øke i Ovenstadveien og videre i Gamle Drammensvei og Drammensveien. Det skal etableres 16 nye boenheter i boligfeltet. Boligfeltet er tilrettelagt for at eiere bruker el-bil da hver boenhet har eget kurs for lading.

Det er ikke vurdert at det er nødvendig med økning i antall sykkelparkeringsplasser utenfor de som tilhører hver boenhet. Det er heller ikke vurdert som nødvendig at det etableres flere parkeringsplasser enn de som tilhører egne tomter og det seks ekstra plasser i nærheten for. Flere parkeringsplasser, hverken sykkel eller bil, enn det som er inkludert i planen vil ikke øke grønn mobilitet i omfanget av dette planforslag.

Veiens standard møter ikke kravene til Lier kommune for bredde eller etablert fortau for de antall boenheter som tilhører veien. Standard reisemiddel fordeling for reisende i Buskerudbyen (definert som en kombinasjon av flere kommuner inkludert Drammen og Lier kommune).

Reiseformål	Privatbil	Kollektiv(buss)	Gang/sykkel
Til/fra jobb	68 %	17 %	15 %
Til/fra skole	11 %	38 %	49 %
Handle/servicereise	76 %	4 %	18 %

Figur 5 – Reisemiddelfordeling i «Buskerudbyen»<sup>vii</sup>

Det er ikke antatt at det med utbygging i planområdene blir etablert busstrase i Ovenstadveien. I de nærmeste boligområdene er det heller ikke etablert bussholdeplasser. Planen inkluderer ikke tilrettelegging for kollektiv, men kommunen bør vurdere et mer omfattende tilbud for kollektivreise i området med tanke på grønn mobilitet. De reiseformålene som bruker bil mest og kollektiv minst er: Til/fra jobb og Handle/servicereise. Muligheten for reduksjon i bruk av privatbil er stor for disse formålene ved økning i kollektivtilbud.

Med tanke på at det er begrenset med mulighet til å forbedre kollektiv tilbudet i området gjennom detaljregulering, bør det heller legges vekt på tilrettelegging for ferdsel til fots og via sykkel. Det er en del av planen at Ovenstadveien mellom krysset med Bøveien til og med planområdet skal oppgraderes til nødvendig standard i henhold til veinormen til Lier kommune. Fortauet gir myke trafikanter trygg framkommelighet, og økt veibredde øker trafiksikkerhet for både kjørende og syklende som bruker samme vei.

Det er ikke en del av planen at Ovenstadveien videre nordover skal oppgraderes. Antall boenheter i Ovenstadveien gjør at standarden på veien i nord også bør vurderes oppgradert av kommunen, med tilstrekkelig veibredde og etablering av fortau for å opprettholde trafiksikkerhet for dagens brukere langs Ovenstadveien og mot Lier senter.



## 7. TRAFIKALE KONSEKVENSER

Ovenstadveien ved planområdet er i dag underdimensjonert for eksisterende antall boenheter med tilhørighet til veien. Med utbygging av flere boenheter blir også eksisterende veibredde oppgradert, og det bygges fortau i samsvar med krav fra Lier Kommune. Den nye bredden på veien håndterer økt trafikkmengde fra kjørende, og det nye fortauet tilrettelegger for myke trafikanter fra planområdet, og trafikk fra eksisterende boenheter. De eksisterende boenheter mellom planområdet og krysset med Bøveien får en bedre framkommelighet, og bedre trafiksikkerhet.

Mobiliteten lokalt i området for mye trafikanter blir opprettholdt og forbedret med nytt fortau. Det gir trygg framkommelighet til kollektivtransport-tilbudet på Lierskogen både for gående og syklende. Det blir relativt lite økning i antall myke trafikanter på det øvrige gang- og sykkelveinettet. Oppgradering av eksisterende gang- og sykkelveinett vil da ikke være nødvendig som resultat av denne økningen. Det vil heller ikke være behov for oppgradering av kollektiv nettet, da det er nok kapasitet til å håndtere de få ekstra reisende. Hvis kommunen skal satse på en reduksjon på antall kjørende i området, vil det være nødvendig å øke omfanget av kollektivtilbudet ved etablering av nye busslinjer og flere bussholdeplasser i de etablerte boligområdene som i dag ikke har annet tilbud enn de 3 plassene som ligger midt i Lierskogen senter.

Ovenstadveien sør for krysset med Bøveien er godt dimensjonert for å håndtere økningen i trafikk fra planområdet gjennom Lierskogen og videre og vil da ikke ha behov for oppgradering i forbindelse med utbygging av det nye boligfeltet. På grunn av en beskjeden trafikkvekst som følge av økt antall boenheter i Ovenstadveien vil det være veldig lav sannsynlighet for at trafiksikkerhet eller ulykkesrisikoen forverres i området.

## 8. KILDER

---

<sup>i</sup> Foreløpig planforslag, Stener Sørensen 2022

<sup>ii</sup> *Trafikkberegninger, Håndbok V713*, Statens vegvesen 2014

<sup>iii</sup> *Rapport 137-Turproduksjon for boliger i Oslo og Akershus*, PROSAM 2006

<sup>iv</sup> Leirskogen næringscenter i Lier kommune – Trafikkanalyse, Asplan Viak 2020

<sup>v</sup> Veinormaler og Utforming, Lier Kommune 2005

<sup>vi</sup> *Rutetabller og Linjekart*, [www.brakar.no/ruter/](http://www.brakar.no/ruter/)

<sup>vii</sup> *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19*, Transport institutt, Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning