Oppdragsgiver:	AE Lier AS
Oppdragsnavn:	Detaljregulering for Linnesvollen gnr. 24 bnr. 24
Oppdragsnummer:	651212-01
Utarbeidet av:	Anna Skogen Holst
Oppdragsleder:	Ann Kristin Røset
Dato:	14.08.2026
Tilgjengelighet:	Åpent

Detaljregulering for Linnesvollen - Mobilitetsplan

1. Bakgrunn 3
2. Dagens situasjon 4
2.1. Beskrivelse av tiltaksområdet....4
2.2. Tilgjengelighet....4
2.2.1. Vegnettet....4
2.2.2. Kollektivtrafikk....6
2.2.3. Sykkel og gange....6
2.3. Trafikkavvikling....7
2.4. Trafikksikkerhet....8
2.5. Trafikkmengde....9
2.5.1. Makstimetrafikk....10
2.6. Pågående reguleringsplanarbeid E18....11
3. Planforslaget....12
3.1. Trafikk til og fra tiltaksområdet....13
3.1.1. Forutsetninger....13
3.1.2. Trafikk skapt av tiltaksområdet....15
3.2. Adkomstløsning....17
3.2.1. Følsomhetsanalyse....18
3.3. Forholdene for myke trafikanter og trafikksikkerhet....20

Sammendrag

AE Lier AS planlegger å etablere en avdeling for Felleskjøpet innenfor eiendommen Ringeriksveien 73 og 75, gnr. 25 bnr. 25 i Lier kommune. Hovedadkomst blir via privat veg nord for eiendommen, og det etableres to nye avkjørsler til planområdet.

Basert på planforslaget er det estimert at tiltaket vil generere omtrent 280 ÅDT (årlig døgntrafikk). Denne økningen er marginal i makstimen, og vil ikke medføre trafikale utfordringer eller fremkommelighetsproblemer før øvrig trafikk.

Valg av adkomstløsning har vært en stor del av den innledende planprosessen, og det er sett på flere ulike alternative løsninger for adkomst. Vurderingene er samlet i Vedlegg 1 og består av blant annet kapasitetsberegninger, vurdering av venstresvingefelt og beskrivelse av alternativene.

Vurdering av adkomstløsning resulterte i at adkomst anbefales lagt til Pv.6950, nord for planområdet. Forholdene for myke trafikanter forbedres ved etablering av ny gang- og sykkelveg og gjennomgående gang- og sykkeltrafikk blir ikke negativt påvirket som følge av tiltaket.

Versjonslogg:

03	13.08.25	Vurdering av alternativer tatt ut som vedlegg	ASH	DM
02	01.10.25	Oppdatert med 2 alternative løsninger for adkomst	ASH	AKR
01	19.08.25	Første utkast	ASH	VS
VER.	DATO	BESKRIVELSE	AV	KS

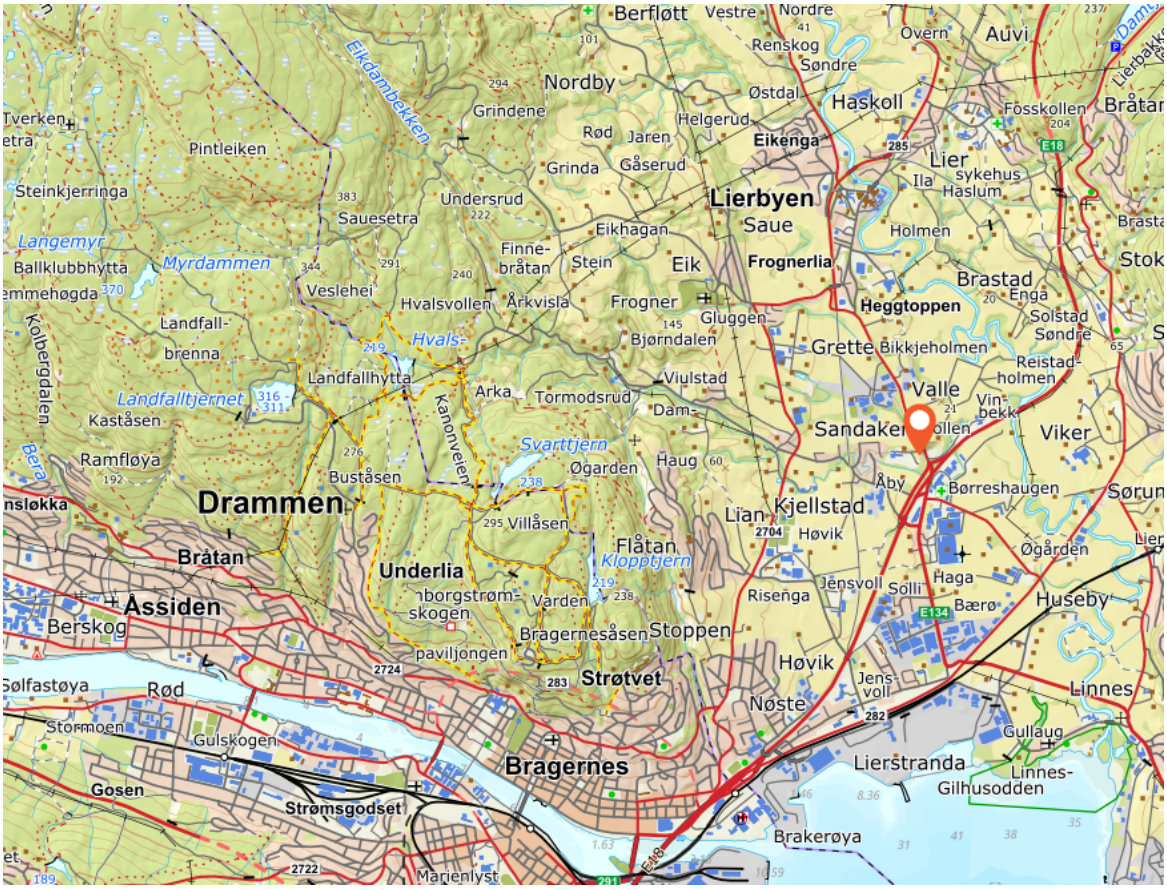
1. Bakgrunn

Asplan Viak AS skal på vegne av AE Lier AS utarbeide en detaljreguleringsplan for en ny avdeling for Felleskjøpet, og er nå i planleggingsfasen (til 1.gangs behandling).

Det planlegges for et fullskala-anlegg for Drammen og Lier, som blant annet vil erstatte dagens avdeling i Drammen. Avdelingen vil omfatte salg- og utstillingsarealer, lager, verksted med utendørs/takoverbygget areal for landbruksmaskiner, kontorer for stedsansatte samt andre avdelinger av konsernets virksomhet, og parkering for ansatte og kunder. Eiendommen det planlegges på har gnr./bnr. 24/24 i Lier kommune, med adresse Ringeriksveien 73 og 75, se Figur 1-1.

Mobilitetsplanen vil beskrive dagens situasjon og fremtidig situasjon. Dette inkluderer blant annet totalt transportomfang til/fra planområdet, forholdene for myke trafikanter, trafikksikkerhet og adkomstløsning.

Innspill og tilbakemeldinger fra offentlige instanser har medført at adkomstløsningen er blitt vurdert flere ganger i løpet av planprosessen. Vurderingene er samlet i et eget notat, vedlagt denne mobilitetsplanen, se Vedlegg 1.



Figur 1-1: Tiltaksområdets lokalisering (vist med oransje markør) i Lier kommune. Omtrent 5 kilometer nord for Drammen.

2. Dagens situasjon

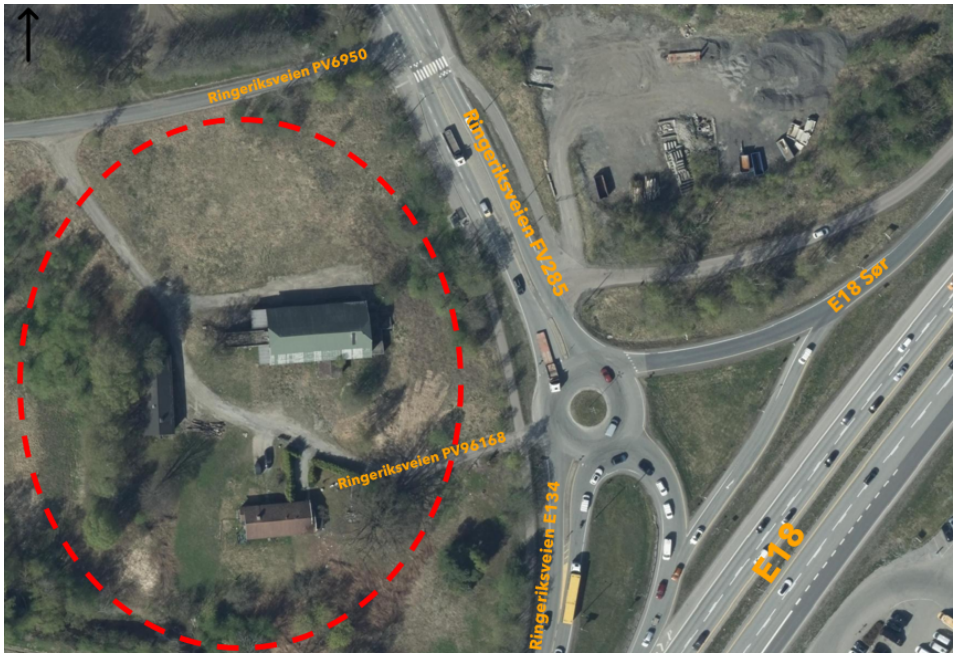
2.1. Beskrivelse av tiltaksområdet

Tiltaksområdet ligger i Lier kommune, 2,5 kilometer sør for Lierbyen. Nærområdet består i stor grad av flere større handels- og industribygg og landbruksarealer. I tillegg til undervisningsbygg og boligbebyggelse. Like sørøst er det en rundkjøring som blant annet leder til Europaveg 18 og 134. De fleste vegene ved tiltaksområdet har navnet Ringeriksveien. Videre i teksten henvises det derfor til den aktuelle vegens referanse, se Figur 2-1.

2.2. Tilgjengelighet

2.2.1. Vegnettet

Vegnettet i området er vist av Figur 2-1. Vegene i området bindes sammen av rundkjøringen, hvor det er fem armer. Det er to adkomster til tiltaksområdet, en fra rundkjøringen og en fra Ringeriksveien Fv.285 cirka 100 meter nord for rundkjøringen.



Figur 2-1: Vegnettet i området. Tiltaksområdet er vist med rødstiplet linje.

Ringeriksveien Fv.285

Vegen har en total bredde på cirka 10 meter inkludert midtrabatt. Kjørefeltene er omtrent 3,2 meter brede. Langs nordøstsiden av vegen er det gang- og sykkelveg med bredde på omtrent 3 meter. Forbindelsen krysser fylkesvegen over gangfelt, hvor det er anlagt trafikkøy. Langs vestsiden og videre sørover er det også gang- og sykkelveg med bredde på cirka 2,5 meter. Denne forbindelsen fortsetter videre langs Ringeriksveien E134.

Ringeriksveien Pv.96168

Fra rundkjøringen kan man ta av inn på privat veg Ringeriksveien Pv.96168. Dette er en smalere, gruset veg med bredde på cirka 3,5 meter. Vegen leder til eiendom gnr. 25 bnr. 25 og videre mot Ringeriksveien Pv.6950.



Figur 2-2: Arm fra rundkjøring til privat veg (til høyre i bildet). Sett fra Fv.285 mot sør. Kilde: Google Maps, april 2024.

Ringeriksveien Pv.6950

Fra Ringeriksveien Fv.285 kan man ta av inn på privat veg Ringeriksveien Pv.6950, vist av Figur 2-3. Denne vegen har en bredde på cirka 4,3 meter (målt fra asfaltkant), og er en blindveg. Vegen er adkomstveg til tiltaksområdet, Akademiet ungdomsskole og Briskeby videregående skole, samt HLF Kompetansesenter. Briskeby videregående skole er en skole for ungdommer med hørselsutfordringer.



Figur 2-3: Avkjørsel fra Fv.285 inn på privat veg (til høyre i bildet). Sett mot sør. Kilde: Google Maps, april 2024.

2.2.2. Kollektivtrafikk

Like ved tiltaksområdet ligger bussholdeplassene Linnesvollen (vist i Figur 2-4 med rød sirkel) hvor rutene 61 Bera – Lierbyen skole, 63 Sylling - Drammen og 79 Lier – Lierskogen stopper.

Rute 61 har avganger hver time hver dag i begge retninger, med unntak av søndager hvor det er færre avganger enn én gang i timen. Rute 63 har også avganger hver time i ukedagene i begge retninger. Lørdag og søndag er det færre ruter. Rute 79 kjører skoledager, med avgang klokken 08.03 i retning Lierbyen og avgang 13.32 i retning Lierskogen.



Figur 2-4: Gang- og sykkelforbindelser i området. Kilde: Openstreetmap.org.

2.2.3. Sykkel og gange

Langs Fv.285 er det tosidig, langsgående gang- og sykkelveg frem mot gangfeltet, like ved Pv.6950. Fra gangfeltet følger gang- og sykkelvegen vegbanens høyre side nordover, i retning Lierbyen. Sørover følger gang- og sykkelvegen Ringeriksveien E134 på nordsiden av vegbanen. Forbindelsene er vist i Figur 2-4. Denne gjennomgående gang- og sykkelforbindelsen sikrer myke trafikanter god fremkommelighet.

2.3. Trafikkavvikling

Google Maps sin funksjon «Typisk trafikk» er benyttet for å vurdere trafikkavviklingen ved rundkjøringen og det øvrige vegnettet. Figur 2-5 viser typisk trafikk i ettermiddagsrushet, for tidspunktene 15:00 og 15:30, fredag. Fargekodene som benyttes i kartet indikerer hvorvidt det oppstår kø ved tidspunktet. Grønn farge indikerer god flyt, gul viser forsinkelser og rød farge viser langsom trafikk og kø. Typisk trafikk ved de gitte tidspunktene viser at det ikke oppstår kø, men forsinkelser. Særlig i sørgående felt på E18, samt noe forsinkelse fra rundkjøringen mot E18. Det vises ikke forsinkelser på Ringeriksveien. Ved morgenrushet er det god trafikkavvikling i alle retninger.

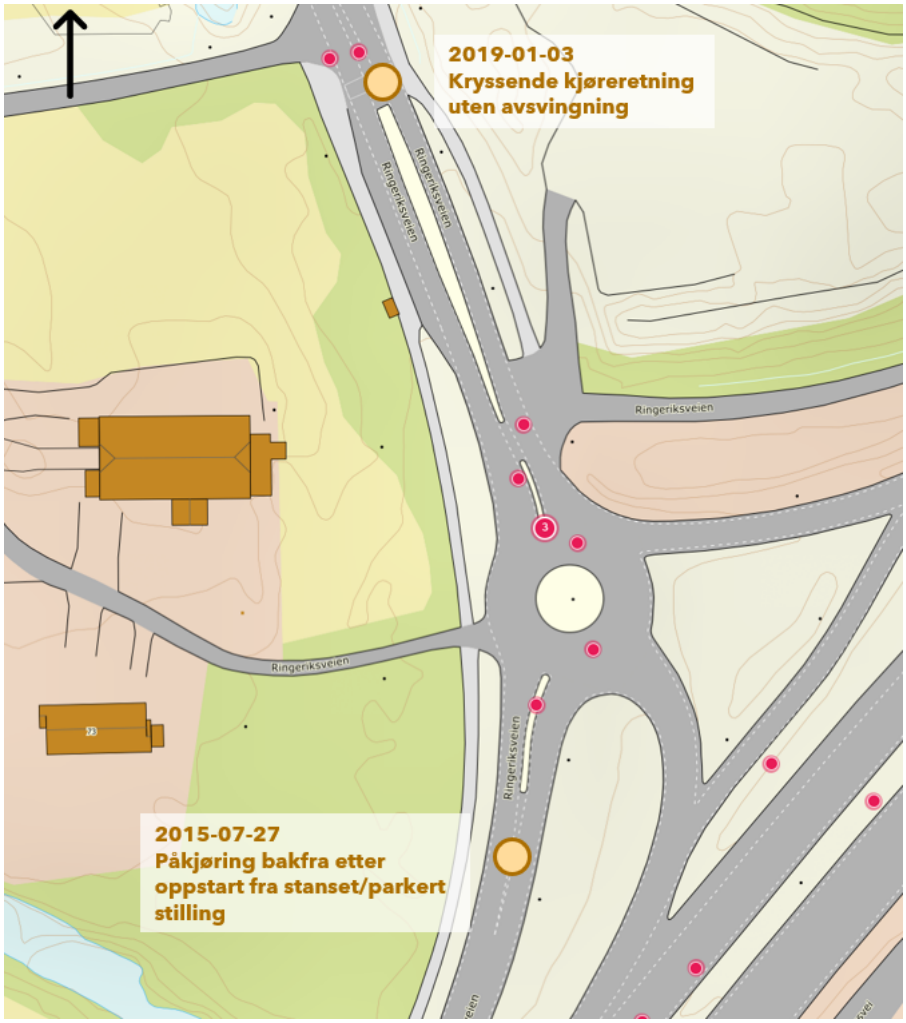


Figur 2-5: Typisk trafikk i ettermiddagsrush (venstre: kl.15:00, høyre: kl.15:30). Kilde: Google Maps.

2.4. Trafikksikkerhet

Nord for rundkjøringen er fartsgrensen på Ringeriksveien 40 km/t mot gangfeltet, deretter er det 60 km/t etter bussholdeplassen på østsiden av vegen. Fartsgrensen på Ringeriksveien E134 er 50 km/t, mens fartsgrensen mot E18 er 80 km/t. Mot rundkjøringen, via E18 Sør, er fartsgrensen 60 km/t.

Det er registrert flere ulykker i området ved rundkjøringen, hvor hovedandelen av dem er eldre enn 25 år. Av de registrerte ulykkene er to av dem fra de siste 10 årene, i henhold til politiregistrerte ulykker i NVDB, vist på Figur 2-6. Ulykken fra 2019 var mellom en personbil og en sykkel og ulykken fra 2015 var mellom en personbil og motorsykkel.



Figur 2-6: Registrerte trafikkulykker i området. Ulykker fra de siste 10 år er vist med oransje sirkel. Kilde: NVDB.

2.5. Trafikkmengde

Norsk vegdatabank (NVDB) fra Statens vegvesen (SVV) viser trafikkmengdene for de offentlige vegene i området. Det foreligger ikke tall for trafikkmengden i de private vegene. Det legges til grunn at det trafikkmengdene på Pv.96168 er svært lav og er derfor ikke inkludert i Figur 2-7 som viser en oppsummering av ÅDT i dagens situasjon.



Figur 2-7: ÅDT (viser total trafikkmengde i begge retninger). Andel lange kjøretøy er gitt i prosent. Trafikk i Pv.6950 er beregnet og ikke hentet fra NVDB.

For Pv.6950 er trafikkmengdene beregnet med utgangspunkt i antallet ansatte og skoleelever som kjøres. Reisevaneundersøkelsen (RVU) FRA 2018 viser at 72 % av arbeidsreiser gjennomføres med bil. Det er cirka 45 ansatte ved skolene, som gir 60 bilturer når man legger til grunn to turer per ansatt som kjører. Når det gjelder elever som kjøre til skolen viser RVU2018 at dette gjelder 5 %, og elever som er bilpassasjer er 8 %. Briskeby videregående skole har oppgitt at de har 40 elever som også bor ved skolen, mens Akademiet ungdomsskole har om lag 40 elever. Med utgangspunkt i at det bare er elever ved den videregående skolen som kan kjøre selv, gir dette et potensial på 2 kjørende og 3 som kjøres. For Akademiet legges det opp til at 3 elever kjøres. Det legges videre opp til at det for hver elev som kjører genereres 2 turer (inn/ut), og at elever som kjøres genererer 4. Samlet gir dette en beregnet trafikkmengde på om lag 30 ÅDT knyttet til elevreiser. Totalt genererer skolene dermed om lag 90 ÅDT (60 ÅDT fra ansatte og 30 ÅDT fra elever) som kan avrundes til 100 ÅDT.

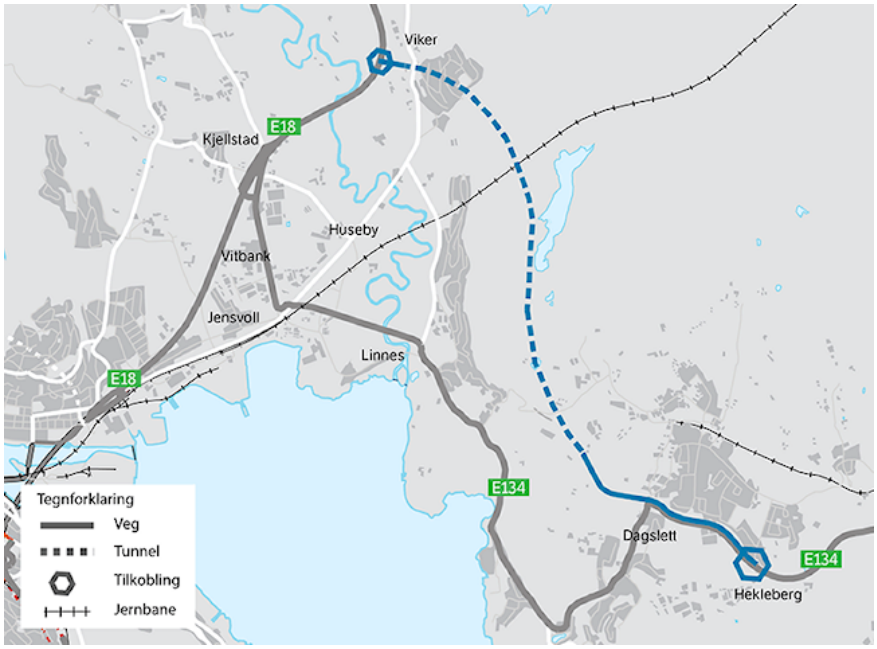
Ringeriksveien 73 og 75 genererer trolig noe trafikk, og det tas utgangspunkt i at denne går via Pv.6950. Det legges til grunn at eiendommene genererer 10 ÅDT. Trafikkmengden fra eiendommene vil erstattes av tiltaket.

2.5.1. Makstimetrafikk

Statens vegvesen har flere kontinuerlige tellepunkter tilknyttet E18, blant annet ett for avkjøringsrampen E18 Sør som går mot rundkjøringen. Data fra dette tellepunktet er benyttet for å vurdere timetrafikkvariasjonen, slik at man kan si noe om når på døgnet det er mest trafikk (makstimen) i rundkjøringen. Denne viser at det i gjennomsnitt er mest trafikk i tidsrommet kl.15:00-16:00, som utgjør 8 % av døgntrafikk. Til sammenligning er makstimen for et periodisk tellepunkt langs Ringeriksveien Fv.285, omtrent 600 meter nord for rundkjøringen, 9 %. Videre tas det utgangspunkt i at makstimen utgjør 9 % av døgntrafikk.

2.6. Pågående reguleringsplanarbeid E18

I april 2024 ble det varslet oppstart for detaljreguleringsplan E134 Dagslett - E18[1]. Denne reguleringsplanen baserer seg på kommunedelplan for E134 Dagslett - E18, vedtatt 2022[2]. I kommunedelplanen ble det sett på flere alternativer for ny trasé for E134. Detaljplanen vil utrede og optimalisere Vikeralternativet fra kommunedelplanen.



Figur 2-8: Vikeralternativet. Kilde: Statens vegvesen.

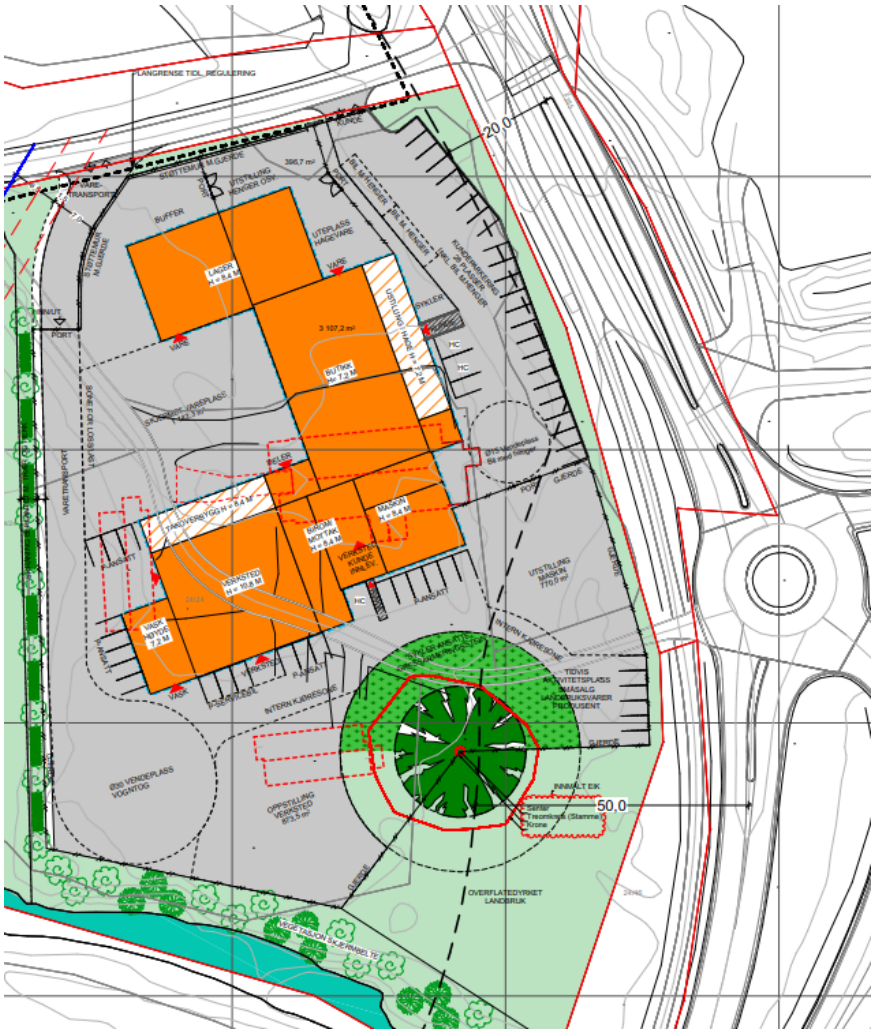
Vikeralternativet vil avlaste det øvrige vegnettet noe, blant annet ved en reduksjon i trafikk på eksisterende E134. Likevel er det i «Fagrapport transport og prissatte konsekvenser»[3] antatt at trafikken langs E18 vil øke noe som følge av ny E134. Dette er med bakgrunn i at Vikeralternativet knytter seg på E18 nord for Kjellstad, og største delen av trafikken fra E134 vil gå sørover.

[1] https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134dagslette18/
[2] https://www.lier.kommune.no/kunngjoringer/kunngjoring-av-planer/kommunedelplaner/kommunedelplan-for-e134-dagslett---e18/
[3] Fagrapport transport og prissatte konsekvenser utarbeidet i forbindelse med kommunedelplanen.

3. Planforslaget

Planforslaget går ut på å etablere et fullskala-anlegg for Felleskjøpet, innenfor eiendom gnr. 25 bnr. 25. Anlegges størrelse er på 5200 m^2, med 20-25 ansatte. Det vil etableres totalt 55 parkeringsplasser fordelt mellom ansatte, servicebiler og kunder/besøkende. Det vil også etableres 20 sykkelparkeringsplasser. Adkomst er planlagt via privat veg Pv.6950.

Utomhusplanen er vist av Figur 3-1.



Figur 3-1: Utomhusplan, utarbeidet av SH Prosjekt AS.

3.1. Trafikk til og fra tiltaksområdet

3.1.1. Forutsetninger

Trafikkvekst: det antas at det ikke vil være en økning i øvrig trafikk i fremtidig situasjon. Dette er med bakgrunn i målet om nullvekst i personbiltrafikk.

Timestrafikk: Det legges til grunn at makstimen utgjør 9 % av døgntrafikk på vegene, i likhet med Fv.285. I henhold til statens vegvesens håndbok 146 Trafikkberegninger kan man legge til grunn en prosent mellom 8 – 12 % for innfartsveger, gater og ringveger.

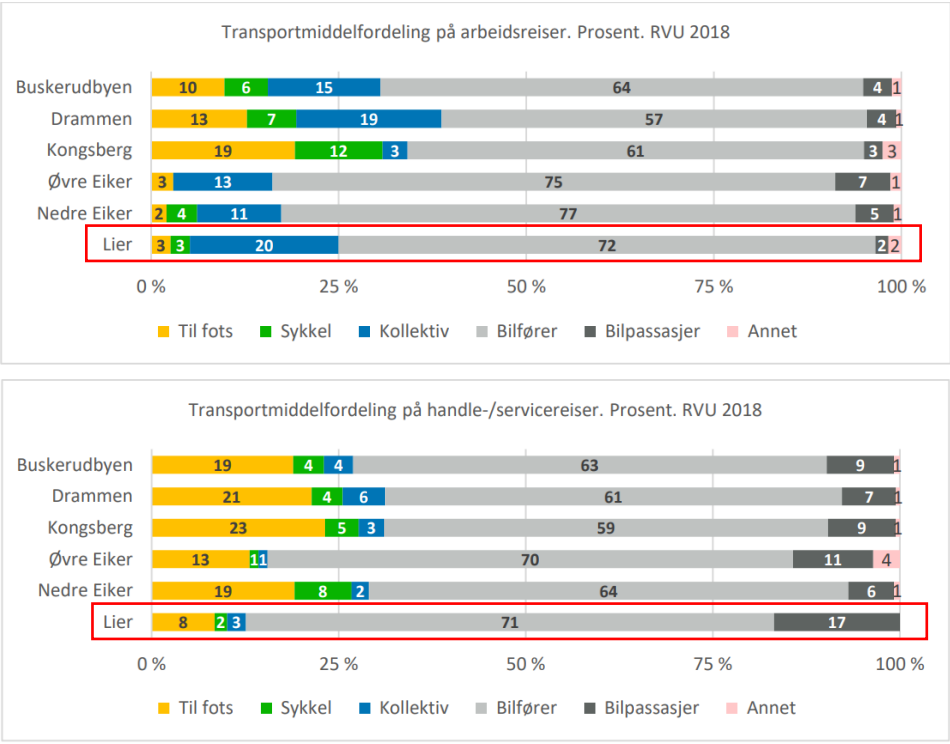
Retningsfordeling: Det legges til grunn at 40 % av trafikken i avkjørselen kommer fra/skal til nord (Lierbyen). Resterende 60 % kommer fra/skal til sør (via E18, retning Drammen, Røyken, Asker).

Turproduksjonsfaktorer: Turproduksjon er basert på erfaringstall fra SINTEF rapport A25302, og vises av tabellen under. Det skilles mellom arealkrevende handel og kontor, som følge av at de ansatte vil generere færre daglige turer til og fra enn kunder og besøkende.

Tabell 3-1: Erfaringstall for turproduksjon per parkeringsplass, SINTEF rapport A25302.

Formål	Bilturer per P-plass
Arealkrevende handel	8,0 (virkedager) og 10,7 (lørdager)
Kontor	3,6

Reisevaner: Reisevanene benyttet for å beregne turproduksjonen til og fra planområde for arbeidsreiser og for handle-/servicereiser er basert på Reisevaneundersøkelsen (RVU) i Buskerudbyen 2018. Se figur under.



Figur 3-2: Reisemiddelfordeling for Lier kommune (RVU Buskerudbyen 2018).

3.1.2. Trafikk skapt av tiltaksområdet

Trafikkmengder er beregnet med utgangspunkt i antall bilturer per parkeringsplass for å ivareta sammenhengen mellom parkeringstilgjengelig og biltrafikk. Antall bilturer justeres etter antall åpne dager, slik at man kan estimere ÅDT. Det etableres totalt 55 parkeringsplasser fordelt mellom ansatte og kunder/besøkende.

Ansatte

Det etableres 25 ansattparkeringsplasser, hvor parkering for servicebiler er inkludert. Med utgangspunkt i reisemiddelfordelingen for Lier kommune ser man at 72 % av arbeidsreiser gjennomføres med bil. Denne fordelingen tilsier at 18 av 25 ansatte ved Felleskjøpet vil bruke bil til jobb. For beregning av trafikk legges det til grunn at 20 parkeringsplasser benyttes av ansatte daglig og de resterende 5 plassene brukes av servicebiler. Dette gir en reisemiddelfordeling på 80 % for ansatte. Det legges til grunn erfaringstall for kontor, for å beregne turproduksjonen.

Et gjennomsnitt av antallet bilturer i virkedager og lørdag gir 50 bilturer generert av de ansatte (240 bilturer for 5 virkedager + 72 bilturer lørdag delt på ukedager). Ved å legge til grunn at bilturene utgjør 80 % av reisene, blir reisemiddelfordelingen for de ansatte som vist av tabellen under.

Tabell 3-2: Turproduksjon til planområdet skapt av ansatte

Totalt antall turer	Med gange	Med sykkel	Med kollektiv	Med bil	Som passasjer/annet
69	2	2	14	50	1

Kunder/besøkende

For kunder og besøkende blir det 30 parkeringsplasser, hvorav to av dem utformes for tilhengere og to som HC-plasser.

Felleskjøpet går under kategorien «arealkrevende handelsvirksomhet», og i henhold til SINTEF rapport A25302 skaper én parkeringsplass 8,0 bilturer per virkedøgn og 10,7 bilturer på lørdager for arealkrevende handel.

Det antas at Felleskjøpet holder åpent seks dager per uke, som vil si at bilturer per virkedøgn justeres ved 6/7.

Dette gir en trafikkskaping på omtrent 220 bilturer. Ser en til reisemiddelfordelingen for handelsreiser, og legger til grunn at bilturer utgjør 71 % blir reisemiddelfordelingen som vist av tabellen under.

Tabell 3-3: Turproduksjon til planområdet skapt av besøkende/gjester

Totalt antall turer	Med gange	Med sykkel	Med kollektiv	Med bil	Som passasjer/annet
310	25	6	9	220	53

Vareleveranser

I beregningene legges det til grunn at det gjennomføres vareleveranser 20 ganger i uken på virkedager, hvor én leveranse utgjør to bilturer. Dette gir i snitt 8 turer per virkedag. Det er viktig å presisere at antallet vareleveranser vil variere i løpet av sesongen. Vareleveranser gjennomføres med både mindre lastebiler/kassebiler til semitrailere med flere paller.

Total trafikkmengde og reisemiddelfordeling

Basert på de overnevnte forutsetninger estimeres det at tiltaket vil generere omtrent 280 ÅDT, dette utgjør totalt 25 biler tilført i makstimen. Tungtrafikkandelen er antatt å være på cirka 3 %.

Tabell 3-4: Total turproduksjon til planområdet.

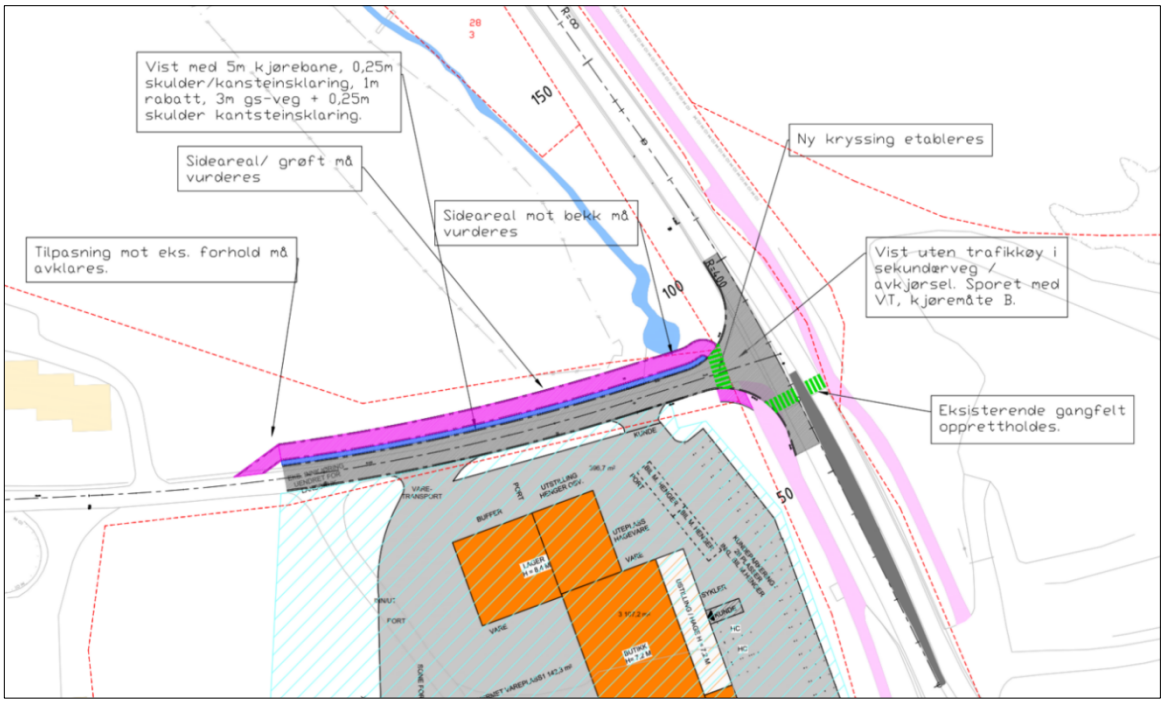
Totalt antall turer	Med gange	Med sykkel	Med kollektiv	Med bil	Som passasjer/annet
390	27	8	23	278	54

Supplert med trafikk tilknyttet skolene gir det en ÅDT på omtrent 370 i den private vegen.

3.2. Adkomstløsning

Etter en vurdering av ulike adkomstløsninger, se Vedlegg 1, er den anbefalte løsningen å legge adkomst til planområdet via Pv.6950. Her vil det etableres to nye avkjørsler til planområdet. En for kundetrafikk og en for varelevering. Krysset mot fylkesvegen utbedres og utformes slik at fremkommelighet for vogntog er tilfredsstillende.

Langs nordsiden av den private vegen etableres det en 3 meter bred gs-veg, adskilt fra kjørebanen med en 1 meter bred rabatt. Det etableres også et gangfelt som kobler den nye gs-vegen til eksisterende gang- og sykkelvegnett. Løsningen gir et sammenhengende og trafikksikkert tilbud for gående og syklende, spesielt for elever som ferdes til og fra skolene. I vest kobles gs-vegen mot den private vegen, hvor det blir en overgang til delt bruk av kjørebanen. Herfra er trafikkmengdene lavere enn i vegen for øvrig. Der hvor gs-vegen avsluttes på sørsiden av Pv.6950 kan gående og syklende ledes mot planområdet via tilrettelagt sti, fortau eller tilsvarende.



Figur 3-3: Adkomstløsning til planområdet.

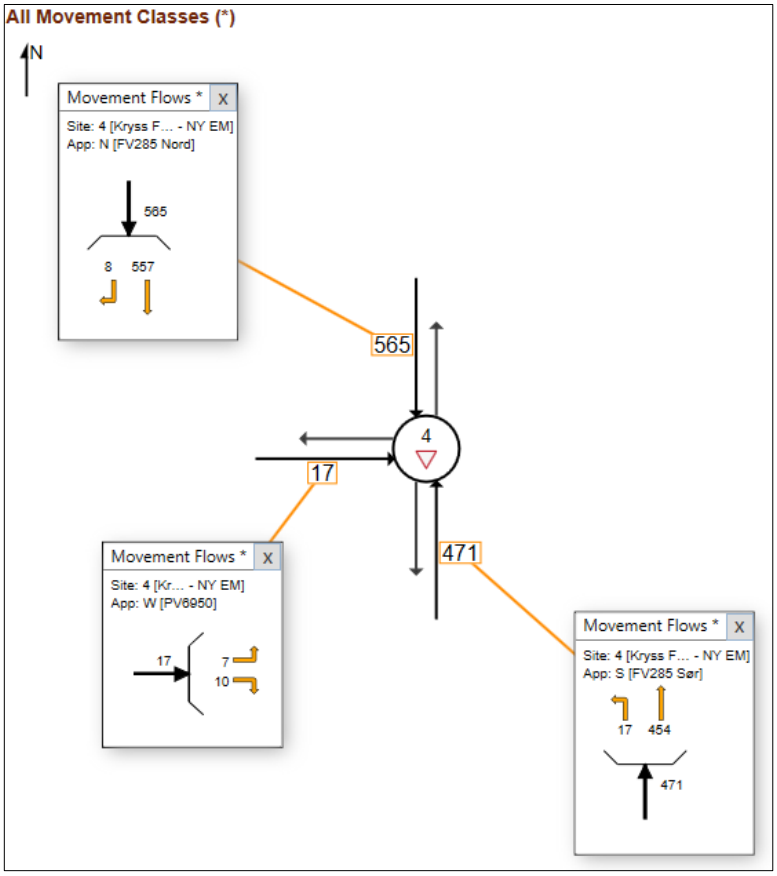
Sammenlignet med dagens situasjon, hvor gående og syklende til skolene deler areal med kjørende på den private vegen helt ut til krysset med fylkesveien, innebærer dette en betydelig forbedring av trafikksikkerheten. Ved å plassere gs-vegen på nordsiden unngår myke trafikanter konfliktpunkter knyttet til nye avkjørsler til planområdet. Dette reduserer risikoen for ulykker og gir bedre opplevd trygghet for gående og syklende. Dagens bussholdeplasser videreføres som sikrer kort gangavstand mellom holdeplass og skolene.

Dagens krysningspunkt på fylkesveien for den gjennomgående gang- og sykkeltrafikken opprettholdes. Det vil ikke være behov for den vestlige armen i rundkjøringen for kjørende, noe som gjør at GS-vegen videre sørover gjøres sammenhengende uten krysningspunkt. Dette vil være til fordel for gjennomgående gang- og sykkeltrafikk.

3.2.1. Følsomhetsanalyse

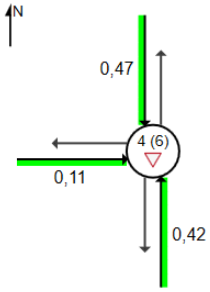
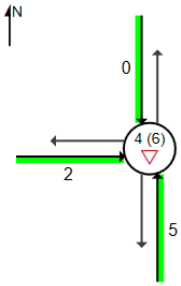
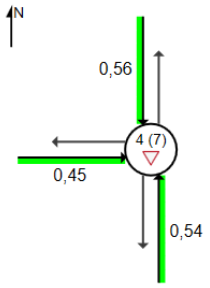
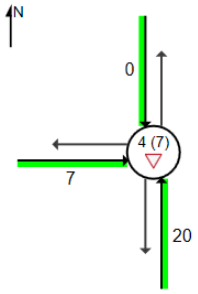
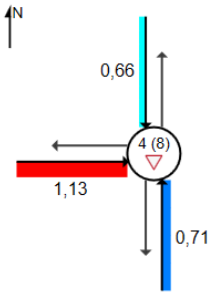
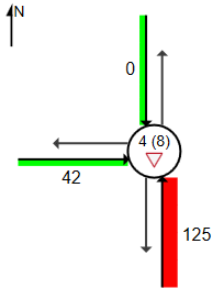
Det er gjennomført en følsomhetsanalyse, for å undersøke hvor stor trafikkøkning krysset tåler før det blir kapasitetsproblemer, vist i Tabell 3-5.

Trafikkøkningene i følsomhetsanalysen er ikke basert på reelle prognoser, men brukes kun for å vurdere hvor mye ekstra trafikk krysset kan håndtere. Det er tatt utgangspunkt i fremtidig trafikk (se Figur 3-4), og økningen legges på hver svingebevegelse i krysset.



Figur 3-4: Inputverdier (kjt/t) i SIDRA Intersection 10.0 ved fremtidig situasjon.

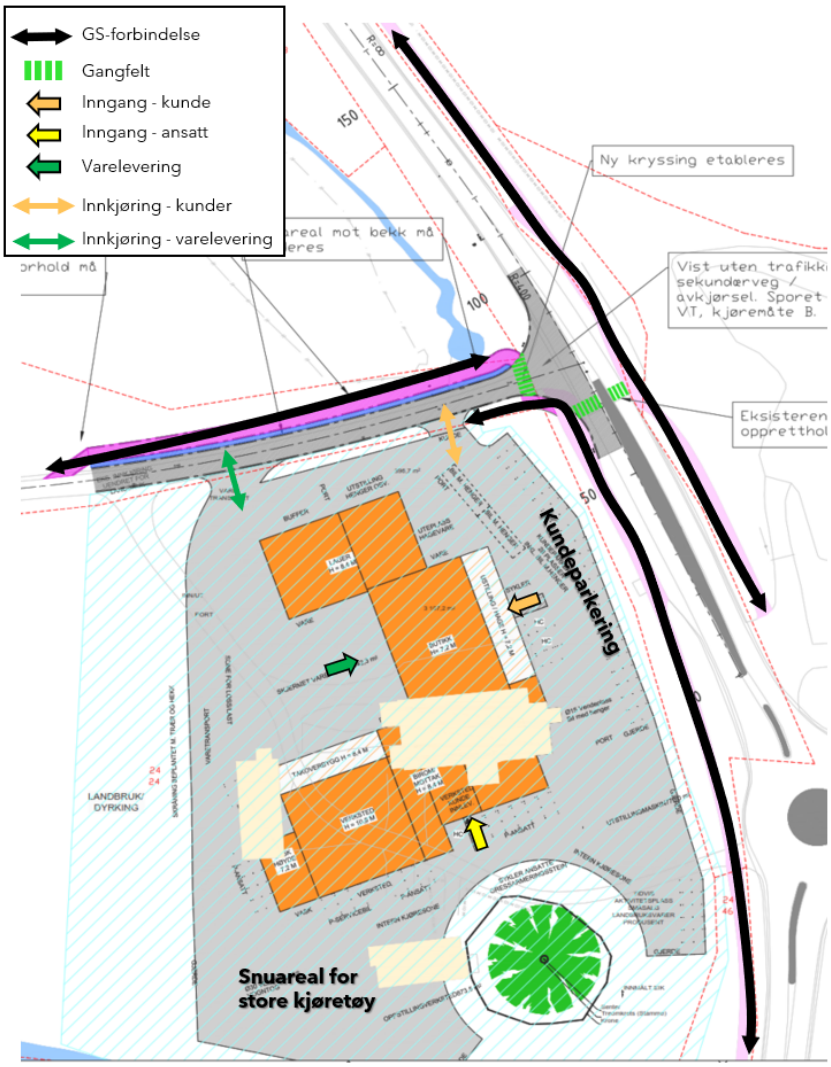
Tabell 3-5: Følsomhetsanalyse. 50, 80 og 100 % økning i trafikkmengde.

50 % økning	
Belastningsgrad	95 % maksimal kølengde (meter)
	
80 % økning	
Belastningsgrad	95 % maksimal kølengde (meter)
	
100 % økning	
Belastningsgrad	95 % maksimal kølengde (meter)
	

Følsomhetsanalysen viser at det er først når trafikkmengden øker med 100 %, altså en dobling av trafikkmengdene for alle svingebevegelser, at det blir kapasitetsproblemer i krysset. Hovedsakelig er det utfordringer for utkjøring fra den private vegen og i nordgående retning på fylkesvegen. Køen i nordgående retning, gitt en dobling av trafikkmengden, vil på det meste være om lag 125 meter. Dette tilsvarer cirka 21 biler i kø, gitt en lengde på cirka 6 meter per bil. Dette vil medføre tilbakeblokkering til rundkjøringen.

3.3. Forholdene for myke trafikanter og trafikksikkerhet

Forholdene for myke trafikanter vil forbedres som følge av planforslaget. Ved at det etableres en gang- og sykkelveg på nordsiden av Pv.6950 sørges det for trygg fremkommelighet for skoleelever og andre som ferdes i området. Dette skaper en trygg kobling mellom nytt og eksisterende gang- og sykkelnett. Ved å stenge den vestlige armen i rundkjøringen fjernes et konfliktpunkt langs gs-vegen, som er positivt for fremkommeligheten for gjennomgående gang- og sykkeltrafikk. Figur 3-5 viser det overordnete mobilitetsmønsteret, med gang- og sykkelforbindelser vist med sorte piler.



Figur 3-5: Mobilitetssystemet i planforslaget. Svarte piler viser gang- og sykkelforbindelser.

Planforslaget legger til rette for en mer oversiktlig og forutsigbar trafikksituasjon enn dagens situasjon. Separering av gående og syklende fra kjørende reduserer antallet konfliktpunkter og risikoen for uønskede hendelser. Dette er særlig viktig med tanke på skoleelever som ferdes i området.

Internt i planområdet legges det opp til en tydelig organisering av trafikken, med separate arealer for kundeparkering, ansattparkering og varelevering. Dette bidrar til en oversiktlig trafikksituasjon som reduserer potensialet for konflikt mellom ulike trafikantgrupper. Byggets hovedinngang lokaliseres nært kundeparkering, slik at det blir kort gangavstand, og en unngår å krysse store parkeringsarealer. Det legges opp til egen inngang for ansatte. Like ved kundeinngangen blir det HC-parkeringsplasser som sørger for universell tilrettelegging.

Det vil etableres sykkelparkeringsplasser innenfor eiendommen for både kunder og ansatte. Til sammen vil det bli 20 sykkelparkeringsplasser. Felleskjøpet har erfaringer fra tilsvarende anlegg i Norge, inkludert anlegg som ligger nærmere sentrum enn dette anlegget. Disse tilsier at cirka 5-6 kunder bruker sykkel når de handler i Felleskjøpets butikker. Med 20 sykkelparkeringsplasser blir det mer enn tilstrekkelig tilgjengelighet for både kunder og ansatte. God sykkelparkering kan også ha positiv betydning for reisemiddelfordelingen, særlig for de ansatte ved Felleskjøpet.