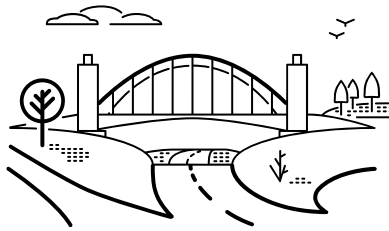


# RAPPORT

## DETALJREGULERING EPLEGRENDA, SOLTUN OG LANGENGA

REDEGJØRELSE MOBILITET



Dato: 20.01.2022

Prosjekt	<b>Detaljregulering Eplegrenda, Soltun og Langenga Redegjørelse Mobilitet</b>
Prosjekt nr.	<b>15155</b>
Oppdragsgiver	<b>Eneo Eiendom AS, Gamle Ringeriksvei AS, og Bjarne Thenderup Jensen</b>
Fagområde	<b>Samferdsel</b>

Revisjon	00	01
Dato	20.01.2022	26.09.2022
Skrevet av	Sylvia Havnen	Sylvia Havnen
Kontrollert av	Einar Engh	Einar Engh
Beskrivelse	Første utgave	Andre utgave

## INNHold

DETALJREGULERING EPLEGRENDA, SOLTUN OG LANGENGA .....	1
Redegjørelse mobilitet .....	1
INNHold .....	2
1. INNLEDNING.....	3
2. Dagens situasjon .....	4
2.1 Kollektivtransport.....	5
2.2 Kommunikasjonslinjer .....	5
2.3 Parkering .....	6
3. Fremtidig situasjon.....	6
4. Beskrivelse av mobilitetstiltak.....	6
5. Konklusjon.....	7
6. Kilder .....	7

## 1. INNLEDNING

Stener Sørensen AS er engasjert av Eneo Eiendom, Gamle Ringeriksvei AS, og Bjarne Thenderup Jensen for å utarbeide en mobilitetsplan i forbindelse med detaljregulering for området Eplegrenda, Soltun, og Langenga, 3 nye boligfelt på Tranby i Lier kommune. Det planlegges for 23 boenheter i form av 14 tomannsbolig og 9 eneboliger fordelt på de tre områdene.

Kontaktpersonen hos Eneo Eiendom AS er Morten Hotvedt, for Eplegrenda  
Kontaktpersonen hos Gamle Ringeriksvei AS er Tonny Tollefsen, for Soltun  
Kontaktpersonen hos Bjarne Thenderup Jensen er Bjarne Thenderup Jensen, for Langenga.

Detaljreguleringsplan for området utarbeides av Solli Arkitekter AS.

Detaljregulering for området krever en overordnet redegjørelse for mobilitetsløsninger som skal foreligge i reguleringsplan. Mobilitetsplanen for Lier kommune skal inkludere momenter for grønn mobilitet, som definert i både «Strategi for Grønn Mobilitet<sup>i</sup>» og i «Veileder for mobilitetsplan i reguleringsplaner.<sup>ii</sup>» Mobilitetsplan skal redegjøre for blant annet vekst i persontransport, inkludert gang-, sykkel-, og kollektivtransport. Økning i biltransport er beskrevet i større detalj i «Trafikkanalyse<sup>iii</sup>» for planområdene. Det skal inkluderes beskrivelse for hvordan planen for områdene tilrettelegger for transport behovene som resultat av vekst i transport mengder, og beskrivelse for den eksisterende persontransport-situasjonen.

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

## 2. DAGENS SITUASJON

Planområdene Eplegrenda, Soltun, og Langenga ligger nord for Tranby. Områdene er fordelt på begge sider av Gamle Ringeriksveg, en gammel gruset gårdsvei. I luftlinje er det under 1km til Tranby sentrum med både skoler, barnehage, matbutikker, og bensinstasjon.



Figur 1- 1km radius fra nordligst planlagt boligfelt (Eplegrenda)

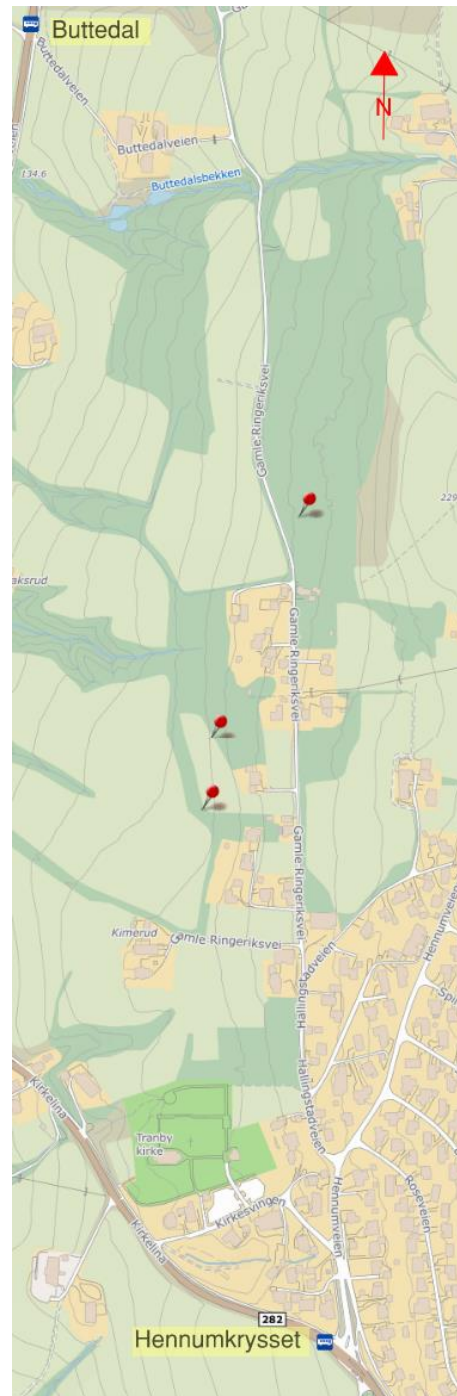
## 2.1 KOLLEKTIVTRANSPORT

De nærmeste bussholdeplasser for planområdene ligger ved kryss mellom Kirkelina og Henumveien mot sør og ved kryss mellom Buttedalveien og Ringeriksveien nordvest. Ingen av de omtalte bussholdeplassene har sykkelparkering.

Det finnes andre bussholdeplasser både langs Kirkelina og Ringeriksveien, med det er ingen direkte gangadkomst til de fra planområdene over jordet mot vest. Bussholdeplassen Henumkrysset har gangavstand ca. 960m fra det nordligste planområdet, og bussholdeplassen Buttedal har gangavstand ca. 800m unna samme planområde.

Fra Buttedal, går det buss #62 mot Lierbyen Bussterminal og mot Åmotveien. Fra Henumkrysset går det buss #62, #71 mot Asker og Drammen, #72 mot Lierskogen og Drammen, #169 mot Lierbyen bussterminal og Oslo bussterminal. Henumkrysset har leskur på begge sider av veien, men det er ikke etablert plass for pendlerparkering eller sykkelparkering. Buttedal har plattform med busslomme i retning nord. Mot sør er det hverken plattform eller busslomme.

Buss #71 går hvert 15. minutt i rush-tiden, og hvert 30. minutt utenom. Buss #62 og #72 er skolebusser, og kjøres ved skolestart og slutt på skoledager. Buss #169 går hvert 30. minutt i rush-tiden, og hver time utenom.



Figur 2- Nærmeste bussholdeplasser

## 2.2 KOMMUNIKASJONSLINJER

Planområdene etableres langs Gamle Ringeriksveien. Standarden på denne veien er ikke i henhold til veinormen for Lier kommune. Den er gruset, smal, og uegnet selv for dagens trafikk. Fartsgrense langs denne veien er 30 km/t. Det finnes ikke separasjon for myke trafikanter fra biltrafikk. Buttedalsveien i nord er en privat vei som er gruset og brukes som kjøreadkomst til Buttedal gård, og gangadkomst fra Gamle Ringeriksvei til Ringeriksvei gang- og sykkelvei. Hallingstadveien og Henumveien er brukt for både gang og kjøreadkomst til Gamle Ringeriksvei. Det finnes ikke noe gjennomgående fortau eller separat gang- og sykkelvei fra Kirkelina mot Gamle Ringeriksvei.

## 2.3 PARKERING

Parkering for eiendommene i området er på egen tomt, enten i privat avkjørsel, eller garasje. Det er ikke etablert separat privat eller offentlig parkeringsplass til eventuelle gjester eller andre brukere av Gamle Ringeriksvei som turvei. Det finnes privat parkeringsplass ved Tranby kirke via Hennemveien og Kirkesvingen.

## 3. FREMTIDIG SITUASJON

Ved utbygging i planområdene kommer både gang-, sykkel-, og biltrafikk til å øke i Gamle Ringeriksvei. Det skal etableres 23 nye boenheter (14 tomannsbolig og 9 eneboliger) fordelt på de tre boligfeltene. Veien er ikke tilrettelagt for trafikkmengden den har i dag. Det er en del av planen for Eplegrenda, Langenga, og Soltun at veien skal utbedres. Det vil si at veiens kjørebredde fram til krysset med Hennemveien skal bli gjennomgående 4m, med 0,5m skuldre og 1,5m vedlikeholds areal på hver side av kjørebane.

Med oppgradering av veien, vil både eksisterende og nye beboere få en kjørebanebredde langs Gamle Ringeriksvei på 4m. Det er en forbedring fra dagens standard. Det blir ikke etablert eller tilrettelagt for myke trafikanter. Resten av boligområdet rundt Tranby sentrum er også uten sammenkoblet gang- og sykkelruter. Hennemveien bør utbedres med enten fortau eller separat gang- og sykkelvei. Den har mer trafikk enn Gamle Ringeriksvei og Hallingstadveien, men har kun etablert gang- og sykkelvei fra krysset med Kirkelina i 95m lengde nordover.

Det er ikke en del av planen å etablere gang- og sykkelforbindelse i Gamle Ringeriksvei. Etablering av gang- og sykkelrute vil gi tryggere adkomst til både kollektivpunkter og Tranby sentrum og dens fasiliteter. Som en del av planen skal det oppgraderes et eksisterende tråkk som er brukt av skolebarna mellom Hallingstadveien og Villvinveien.

## 4. BESKRIVELSE AV MOBILITETSTILTAK

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 3- Reisemiddelfordeling i «Buskerudbyen»<sup>iv</sup>

Det er ikke antatt at det med utbygging i planområdene blir etablert busstrase i Gamle Ringeriksvei. I de nærmeste boligområdene er det ikke etablert bussholdeplasser.

De reisemålene 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. Utbygging i planområdene skal legge til rette for 46 sykkelplasser. Det skal legges til rette for opplading av elektriske biler. Disse tiltak kan føre til en reduksjon i bruk av privatbil.

## 5. KONKLUSJON

Tiltak for mobilitet som er inkludert i planområdet er etablering av sykkelparkering og privatlading av el-bil, samt oppgradering av tråkket mellom Villvinveien og Hallingstadveien. Disse tiltak kan ventes å gi noe reduksjon i bruk av privatbil til fordel for sykkel. Siden området ligger lenger fra Drammen sentrum og andre tett bebygde områder, kan det ventes at bruk av privatbil er større enn i et sentrumsområde. Oppgradering av tråkket vil gi en del av skolevei for barna tryggere adkomst.

Ved fremtidig gjennomføring av et gang/sykkel forbindelse i området kan det ytterligere reduseres bruk av privatbil til fordel for mer miljøvennlige transport former. Kommunen har et ansvar med å bistå til mobilitet i område ved å bygge opp gang- og sykkel nettet i Tranby.

I tillegg til at det er økende trend for elektrisk bil bruk, kan det ventes at fremtidens generasjoner er mer miljøbevisste og vil velge gang/sykkel og kollektiv reiser framfor privatbil dersom området er tilrettelagt for det. Et ekstra tiltak som kan øke bruk av sykkel i kombinasjon med kollektiv er å legge til rette for parkering ved bussholdeplassen i Kirkelina, «Hennumkrysset.» Etablering av sykkelparkering vil redusere reisetid gjennom bruk av sykkel og dermed gjøre det mer attraktivt å bruke sykkel til holdeplassen og ta kollektiv videre i reisen.

COVID-19 har endret arbeidssituasjonen for mange. Når det gjelder privat bilbruk er denne vesentlig redusert etter både lokale og nasjonale tiltakene for hjemmekontor. Flere er pålagt å bruke hjemmekontor nå enn noensinne før. Analyser viser at mange har vært tilfreds med hjemmekontor og vil fortsette med det, selv etter tiltak mot smittespredning er avsluttet. Dette gjør at fremtidig bruk av privatbil sannsynligvis vil bli noe lavere enn det som er vist i *Figur 3*.

## 6. KILDER

---

<sup>i</sup> *Strategi for grønn mobilitet*, Lier kommune, 5. Mai, 2020

<sup>ii</sup> *Veileder for mobilitetsplan i reguleringsplaner*, Lier Kommune, 16.06.2020

<sup>iii</sup> *Trafikkanalyse, Eplegrenda, Soltun og Langenga*, Stener Sørensen AS, desember 2021

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