

Kommunedelplan for Tempelseter, Djupsjø og Eggedal sentrum  
Trafikale konsekvenser av foreslått utbygging



## Innhold

Forord

Sammendrag

1	Dagens trafikksituasjon .....	7
1.1	Trafikkregistrering .....	7
1.2	Døgnetrafikk .....	8
1.3	Timetrafikk .....	9
2	Trafikkutvikling .....	12
2.1	Metodegrunnlag .....	12
2.2	Utbygging og nyskapt trafikk .....	13
2.3	Trafikk 2030 .....	15
3	Kryssberegning .....	17

Vedlegg 1: Planlagt utbygging i Eggedal sentrum

Vedlegg 2: Krysset Eggedalsveien/Tempelseterveien

Vedlegg 3: SIDRA kryssberegning – resultatutdrag

*Forsidefoto: Google Street View*

## **Forord**

Sigdal kommune arbeider med kommunedelplan for Eggedal sentrum og fjellområdene ved Tempelseter og Djupsjøen. Det er kommet en rekke private innspill til nye fritidsboliger i fjellet; dessuten legges det til rette for boligbygging og hotell i bygda. Rapporten redegjør for hvordan dette vil påvirke trafikksituasjonen.

Utredningen er utført for Sigdal kommune ved Lisbeth Friberg.

Sandvika

12. mars 2019



## Sammendrag

I forbindelse med arbeidet med kommunedelplan for Eggedal sentrum og fjellområdene er det kommet en rekke innspill til ny utbygging. Samlet utgjør forslagene ca 4.600 fritidsboliger for egen bruk eller for utleie, hvorav et flertall i Djupsjøområdet. I tillegg planlegges det boliger og hotell nede i bygda. Rapporten drøfter trafikksituasjonen etter utbygging, med fokus på krysset Eggedalsveien/Tempelseterveien. Det er lagt til grunn at nye fritidsboliger vil bli brukt med samme frekvens som dagens og med samme fordeling på atkomst via Eggedal og Krødsherad.

I nedre del av Tempelseterveien er trafikken relativt liten gjennom uka, og trafikkbildet preges av utfartstrafikken fredag og søndag. Fredagen er det overveiende trafikk mot fjellet, med største timetrafikk sent på kvelden. Søndagen går trafikken motsatt vei, med største timetrafikk sent på ettermiddagen. Foreslått utbyggingen vil bidra til en økning av døgntrafikken på fylkesveien gjennom sentrum fra ca 1400 kjt til ca 2.400 kjt. Tallet gjenspeiler gjennomsnittet for en god uke i skisesongen<sup>1</sup>. Nord for sentrum blir økningen langt mindre (antatt +250 kjt/døgn).

### Tempelseterveien, sammenstilling av trafikktall - uke 6-7 2019 og beregnet for full utbygging

	Dagens situasjon 2019	Sum trafikk 2030	Endring
Ukedøgntrafikk (UDT)	750	2.004	
Maks dag	1.004	2.842	
Maks time fredag (inn/ut)	119 / 6	354 / 19	+198 %
Maks time søndag (inn/ut)	11 / 98	49 / 283	+205 %

### Fv 287 Eggedalsveien, sammenstilling av trafikktall - uke 6-7 2019 og beregnet for full utbygging

	Dagens situasjon 2019	Sum trafikk 2030	Endring
Ukedøgntrafikk (UDT)	1.390	2.400	
Maks dag	1.840	3.970	
Maks time fredag (inn/ut)	228 / 23	469 / 33	+200 %
Maks time søndag (inn/ut)	45 / 293	75 / 441	+152 %

Dimensjonerende time i fylkesveikrysset inntreffer fredag kveld og søndag ettermiddag. For disse periodene vil økningen komme opp i rundt 200 %. Avviklingskvaliteten i krysset er beregnet med dette som utgangspunkt og dessuten med 50 % påslag for selve hyttetrafikken; for usikkerheter knyttet til bruksfrekvens el l. Beregningene viser at krysset i seg selv vil være robust for det foreslåtte utbyggingsvolumet, også med påslaget på 50 %. Utnyttelsen vil ikke overstige 40 % av tilgjengelig kapasitet<sup>2</sup>.

### Krysset Eggedalsveien / Tempelseterveien - største utnyttelsesgrad\*

	2030	2030 +50 %**
Utfart fredag	U = 0,27	U = 0,33
Hjemreise søndag	U = 0,28	U = 0,38

\*) U= 0,38 betyr at 38 % av avviklingskapasiteten er brukt

\*\*) beregnet med 50 % påslag på hyttetrafikken

<sup>1</sup> Tallet er i samme størrelsesorden som dagens trafikk på fv 287 Sigdalsveien gjennom Prestfoss

<sup>2</sup> Trafikkstrømmer som ikke har tilknytning til Tempelseterveien er beregnet med 30,6 % vekst, i samsvar med offisiell prognose (1,2-1,3 % årlig vekst)

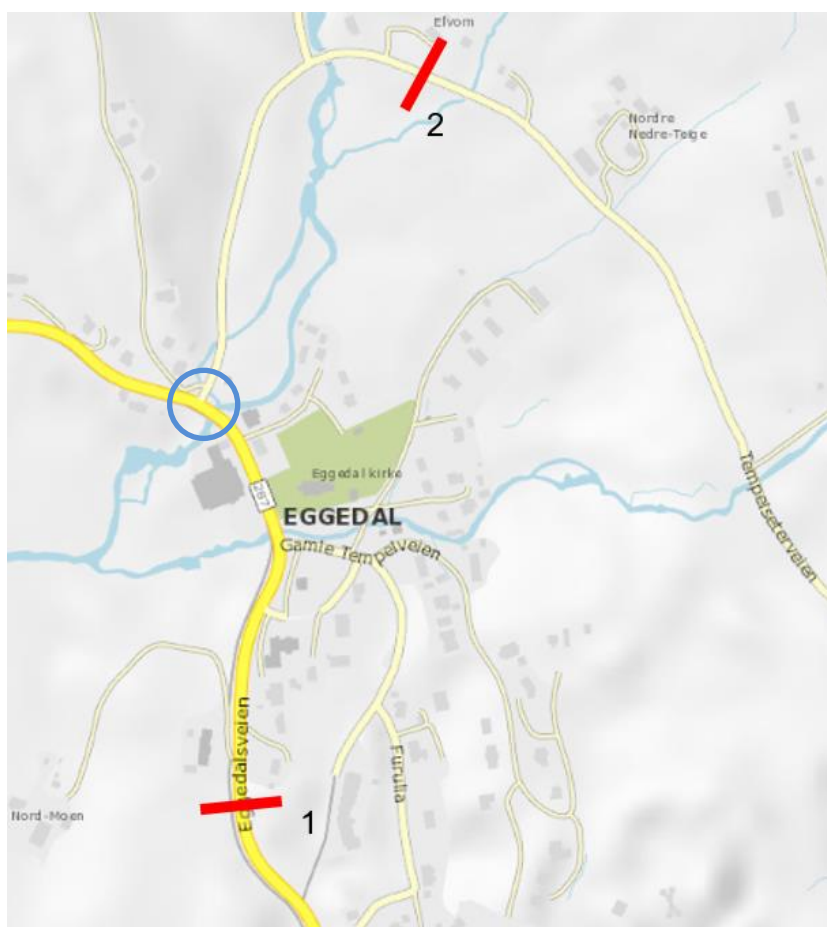
Tempelseterveiens standard og tilstand for øvrig er ikke vurdert i denne sammenhengen. Den skjeve retningsfordelingen i maks-timen, tilsier imidlertid at situasjoner med møtende trafikk vil inntreffe relativt sjelden i maks-timen.

## 1 DAGENS TRAFIKKSITUASJON

### 1.1 Trafikkregistrering

Fv 287 Eggedalsveien er forkjørsregulert vei. Gjennom sentrum er det anlagt en gang- og sykkelvei langs den vestre veisiden, og krysset med Tempelseterveien er nylig strammet opp.

Trafikkbelastningen i Eggedalsveien og Tempelseterveien ble registrert maskinelt i dagene fra 7. til 12. februar 2019, altså ca en uke før starten på vinterferien i Oslo og Akershus og to uker før vinterferien i Buskerud. Telleperioden må antas være representativ for en god utfartshelg i skisesongen. Tellepunktene er vist med rødt i figuren under. Sirkelen markerer krysset der Tempelseterveien møter Eggedalsveien.



Figur 1-1: Tellepunkter for maskinell trafikkregistrering – bruk av radar

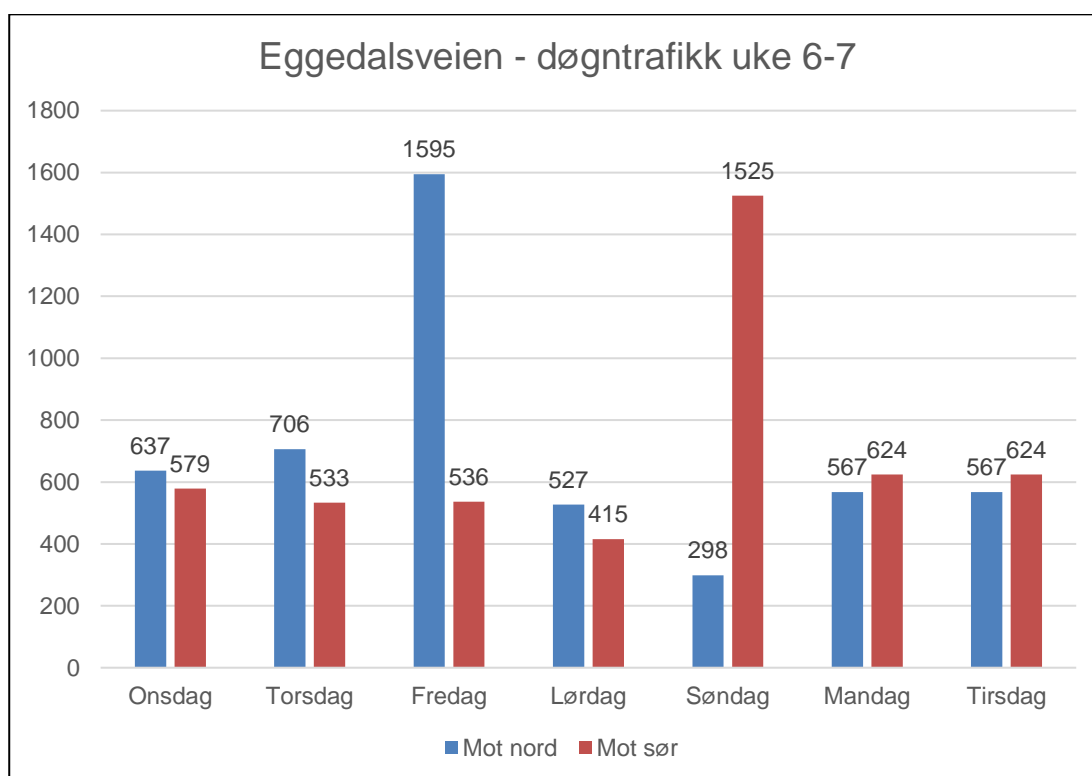
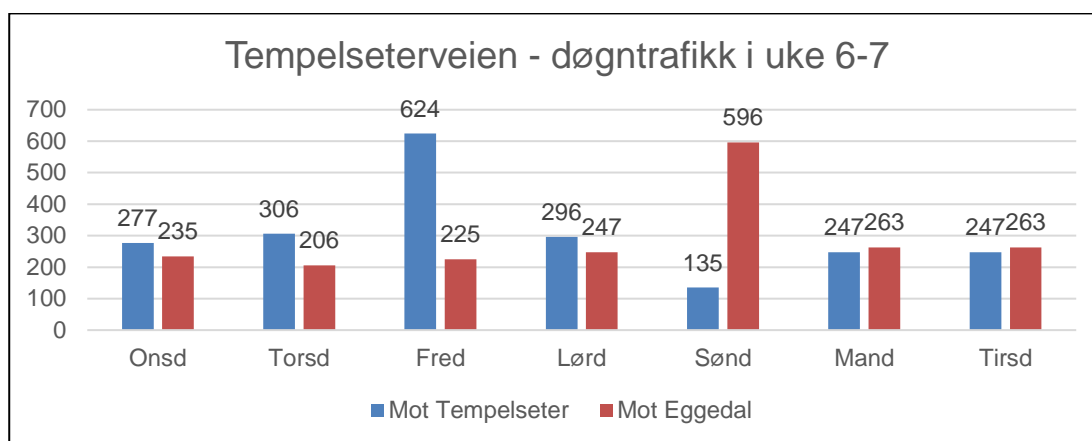
Registreringspunktet i Tempelseterveien ligger et stykke ovenfor krysset Gamleveien. I kryssberegningene er det tatt høyde også for trafikk til og fra gårder og bolighus som ligger mellom tellepunktet og bygda.

## 1.2 Døgnetrafikk

Trafikken denne helga var preget utfartstrafikk til fjellet. Gjennomsnittlig døgnetrafikk i tlepunktene var hhv 1390 kjt i fylkesveien og ca 600 kjt i Tempelseterveien (trafikken er noe større nede ved krysset). Det var stor utfart på fredag og hjemreise på søndag, noe som går tydelig fram av søylediagrammene under.

Følgende gjennomsnittstall ble registrert:

	Eggedalsveien	Tempelseterveien
Ukedøgnetrafikk (UDT) <sup>3</sup>	1390 kjt	595 kjt
Virkedøgnetrafikk (VDT)	1393 kjt	578 kjt



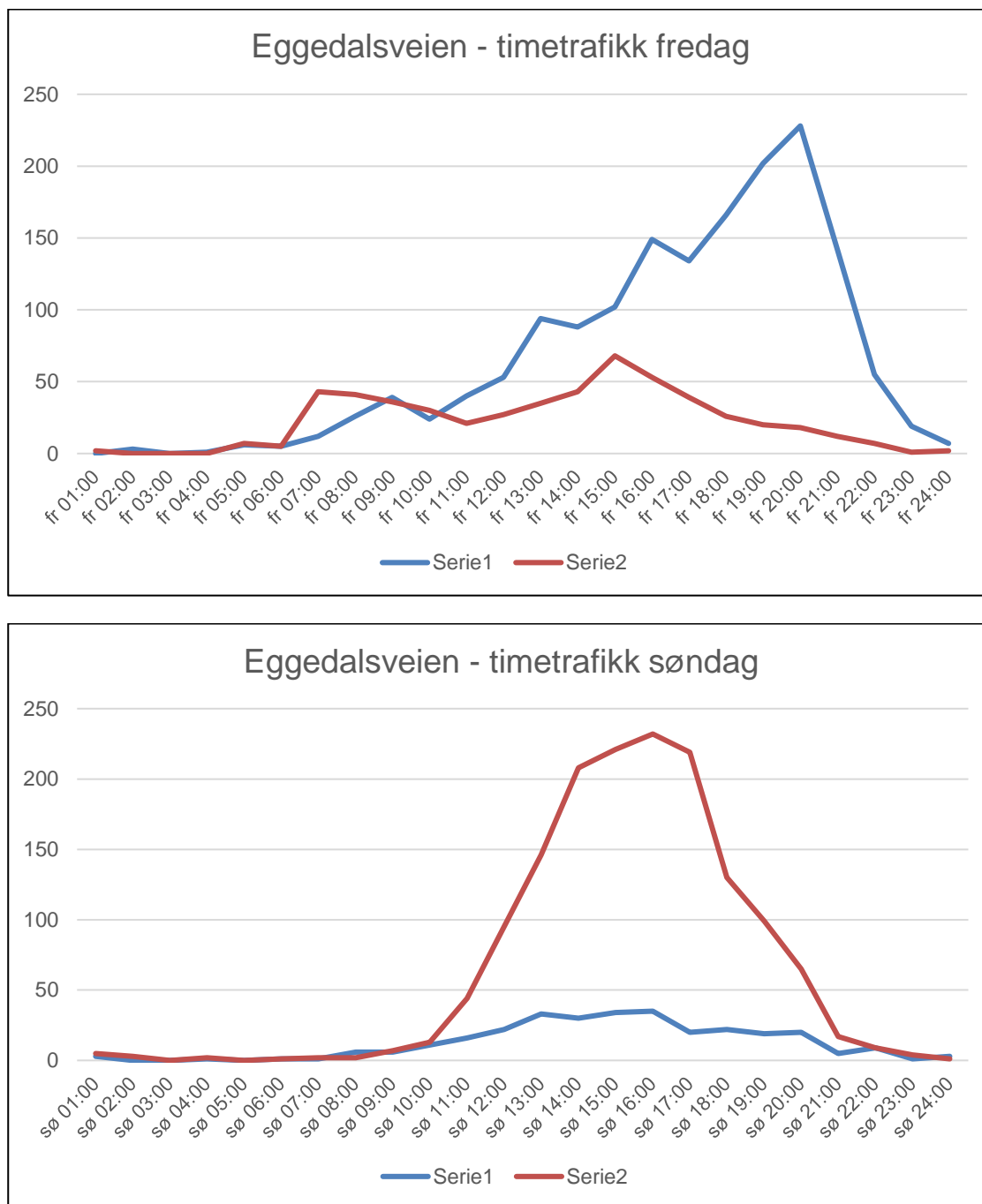
Figur 1-2: Tempelseterveien (øverst) og fv 287 Eggedalsveien - døgnetrafikk gjennom ukedagene

<sup>3</sup> UDT = ukedøgnetrafikk, gj sn mand-sønd / VDT = virkedøgnetrafikk, gj sn mand-fred



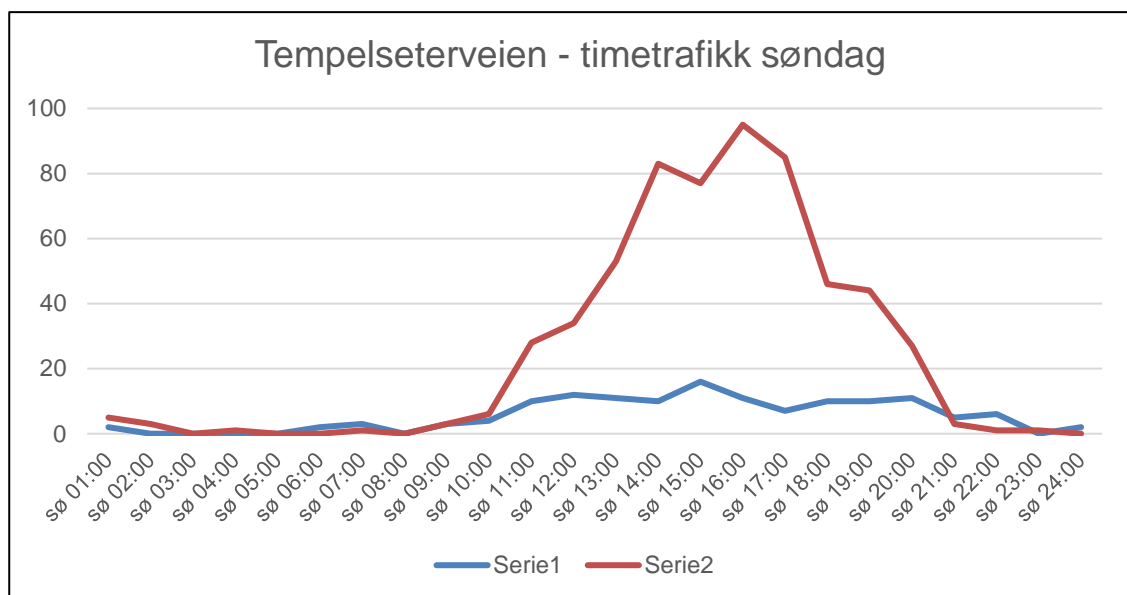
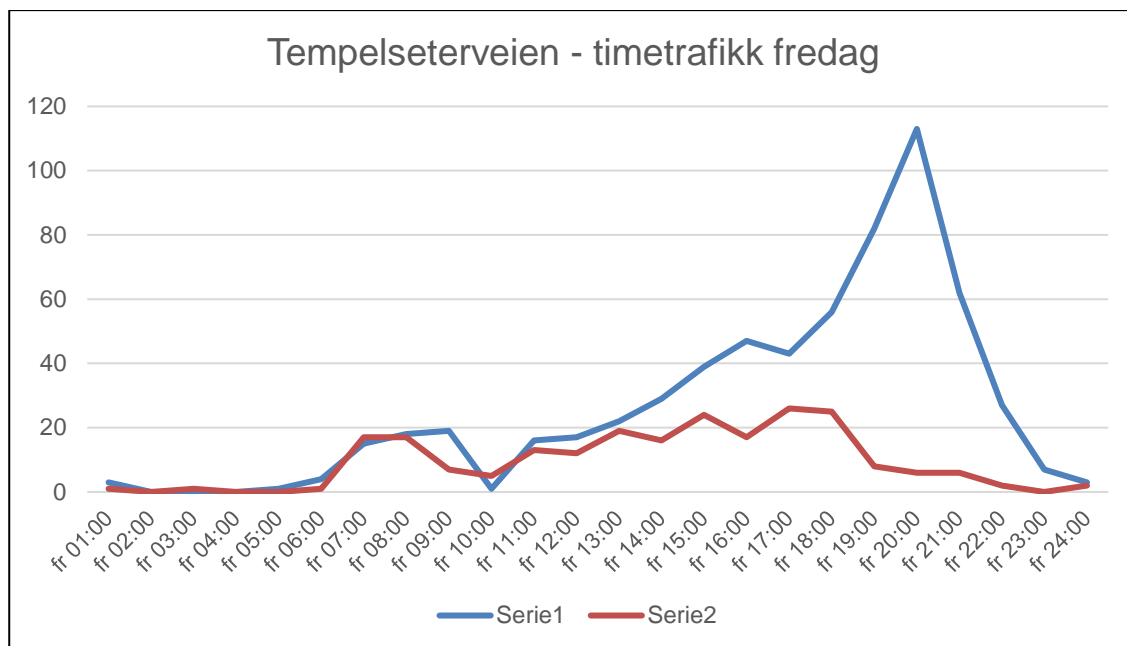
### 1.3 Timetrafikk

Trafikkens fordeling gjennom utfartsdagene fredag og søndag er vist under. Fredagen var det tiltagende utfartstrafikk fra tidlig ettermiddagen, med et maksimum kl 19-20. Trafikken i motsatt retning er liten og avtagende i perioden. På søndagen var bildet preget av hjemturene fra fjellet, med største timetrafikk kl 15-16. Mønsteret i de to tellesnittene var svært ensartede.



Figur 1-3: Fv 287 Eggedalsveien - timetrafikk fredag og søndag

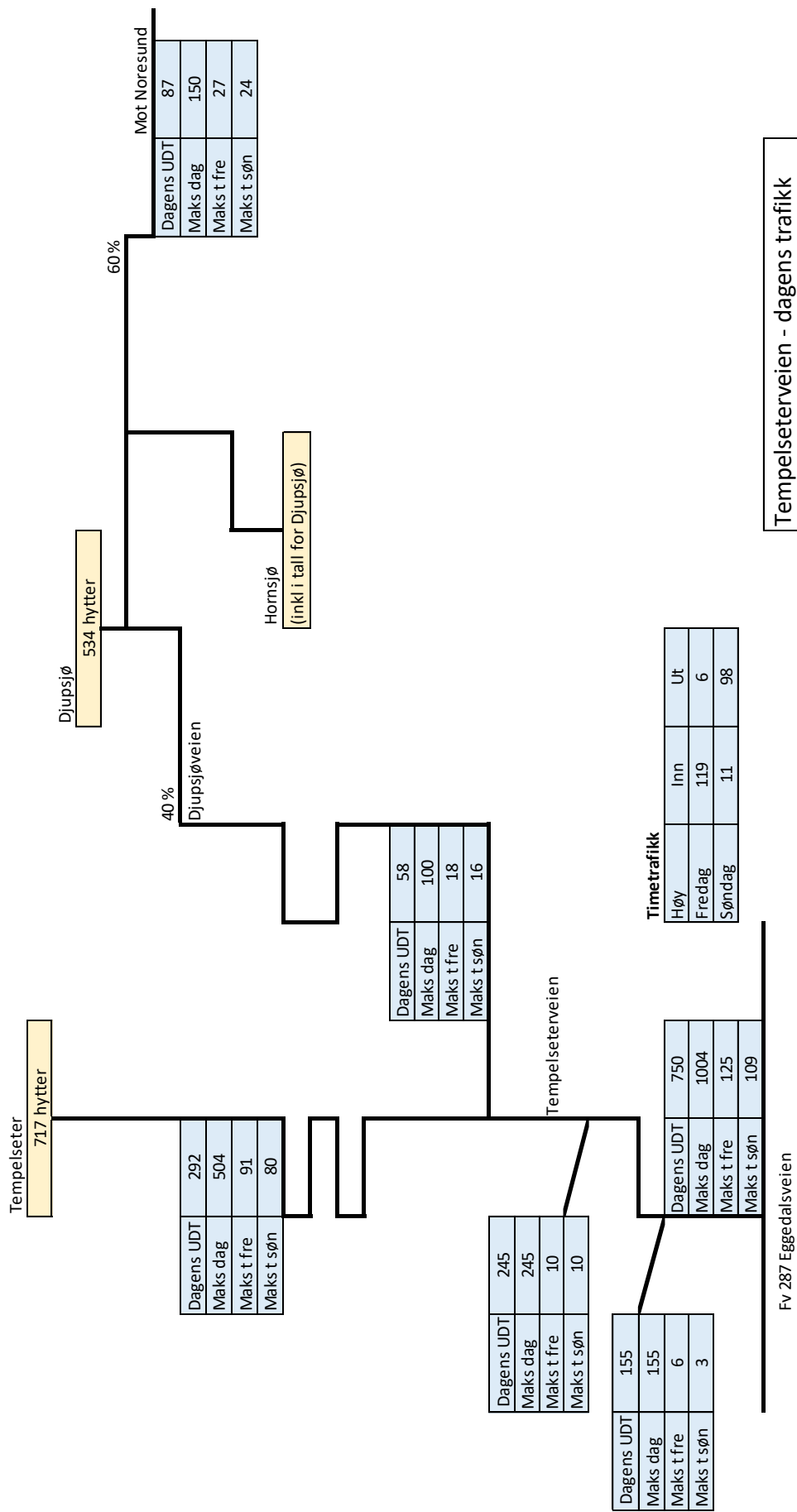
- Serie 1 = mot nord / fjellet
- Serie 2 = mot sør / bygda



Figur 1-4: Tempelseterveien - timetrafikk fredag og søndag

- Serie 1 = mot nord / fjellet
- Serie 2 = mot sør / bygda

Figuren på neste side illustrerer samlet trafikkbelastning i Tempelseterveien og Djupsjøveien, beregnet med bakgrunn i tellingene og arealsituasjonen (trafikken nederst mot Eggedalsveien avviker noe fra trafikken i tellepunktet – korrigeret for fastboende i Gamleveien mv).



Figur 1-5: Tempelseterveien - nøkkeldata fra trafikkregistreringen

## 2 TRAFIKKUTVIKLING

### 2.1 Metodegrunnlag

Bruksmønsteret for fritidsboliger bestemmes ikke minst av beliggenheten i forhold til nærliggende befolkningskonsentrasjoner. Det betyr at nasjonale reisevanetall og erfaringstall fra andre destinasjoner kan være dårlig egnet som grunnlag for å beskrive lokale bruksmønstre andre steder.

I Eggedal har vi valgt å utføre egne trafikkregistreringer og koble dem mot arealbruken, slik den framstår på kart. Koblingen gir grunnlag for å beregne egne genereringsfaktorer for nettopp de hytteområdene det dreier seg om, både på døgn- og timebasis. Tabellen under viser grunnlaget for beregning av bilturer fra hytter.

Tabell 2-1: Fritidsboliger og trafikk, Tempelseter-Djupsjø

	Tempelseter, Sjusjøen, Gamleseter	Djupsjø-Hornsjø	Sum <sup>1</sup>	Faktor for tur- frekvens (bilturer)
Fritidsboliger	1.080	534	1.614	
Andel mot Eggedal	1.080	214 <sup>2</sup>	1.294	
UDT <sup>3</sup>	292	58	350	0,271 turer/d
Døgnmaks fredag	504	100	604	0,467 turer/d
Døgnmaks søndag	508	100	609	0,470 turer /d
Maks time fredag	91	18	109	0,084 turer/t
Maks time søndag	80	16	96	0,074 turer/t

1) Trafikktallene i kolonnen er ren hyttetrafikk, fratrukket fastboendes bruk av Tempelseterveien

2) 40 % av Djupsjø-trafikken inn fra Eggedal, øvrig fra Krødsherad

3) UDT = ukedøgntrafikk, det vil si gjennomsnittlig døgntrafikk i telleuka; det viser seg at ukedøgntrafikken denne uka er lik virkedøgntrafikken (VDT)

Boliger og hotell vil generere trafikk etter et annet mønster:

- Boliger tilknyttet Tempelseterveien: 5 sentrumsrettede bilturer per bolig og døgn (tur og retur); med et ordinært rushmønster.
- Hotell i sentrum: 80 % sengebelegg og 3,5 personer per bil; rushmønster søndag som hyttetrafikken, på fredag som en mellomting mellom hytte- og boligtrafikken.

## 2.2 Utbygging og nyskapt trafikk

Sigdal kommune har mottatt en rekke innspill til kommunedelplanen, jf tabellen. Samlet dreier det seg om nær 4.600 fritidsboliger, med tyngden plassert i Djupsjøområdet. Det er forutsatt at fritidsboliger på Tempelseter i sin helhet betjenes via Tempelseterveien. Djupsjøområdet mates fra to sider; fra Krødsherad (Noresund) og fra Eggedal. I beregningene er dagens fordeling brukt; det vil si 40 % til og fra på Eggedal<sup>4</sup>. Med bil fra Oslo/Bærum er reiseruta via Eggedal ca 25 km lenger enn ruta via Noresund.

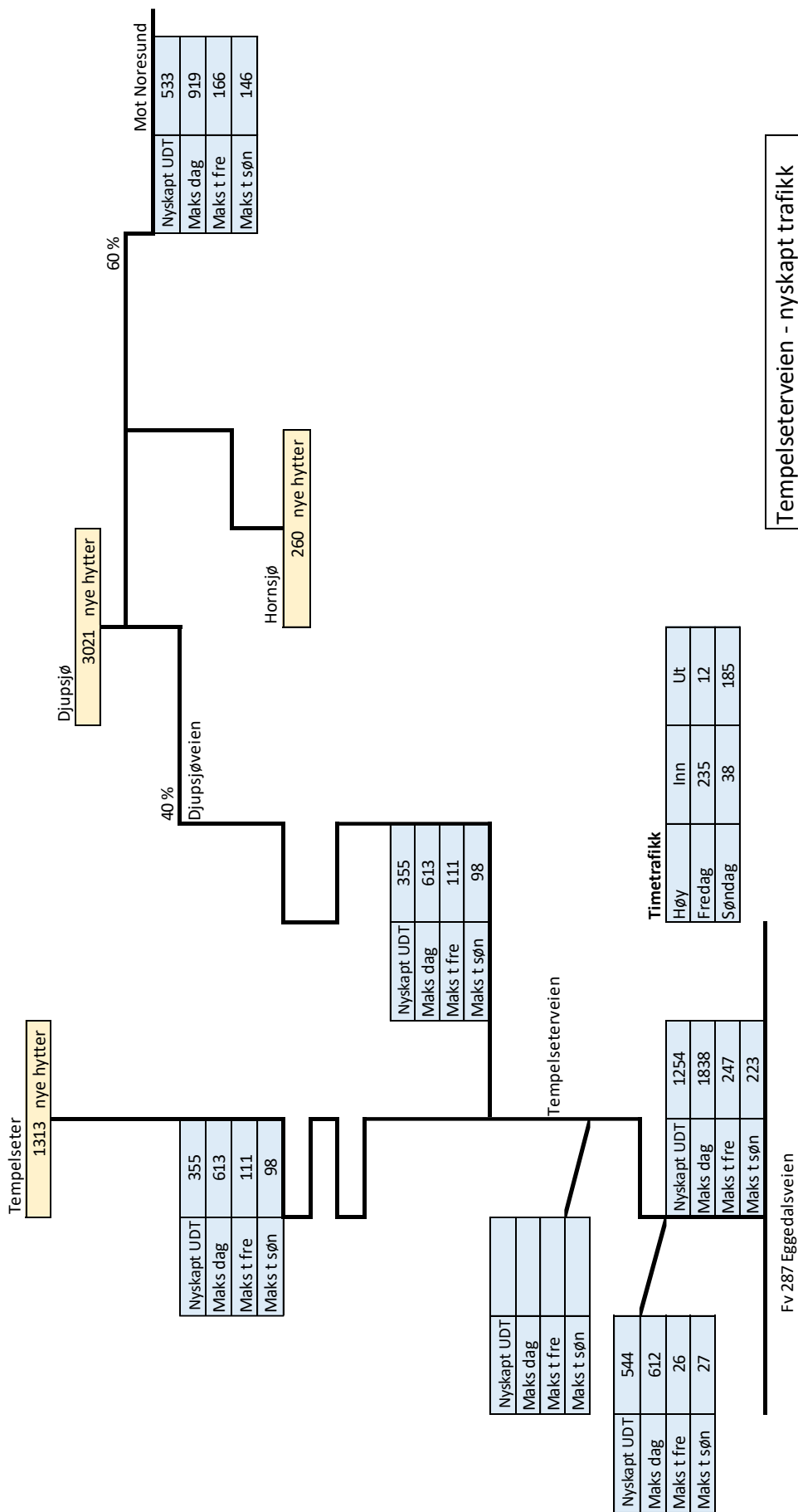
I trafikkberegningen har vi regnet med ny utbygging tilvarende øvre antallet.

Tabell 2-2: Nye fritidsboliger - innspill til kommunedelplanen (i parentes utleieenheter)

	Nedre antall	Øvre antall
H5 a-d	110	130
H51	3	3
H52 a-h	950	950 (700)
H55 a-d	40	40 (20)
H56 a-b	49	49 (13)
H57	45	45
H58 a-b	20	20
H59 a-b	76	76 (58)
<b>I alt Tempelseter</b>	<b>1293</b>	<b>1313 (791)</b>
H53 a-d	750	750
H54 a-b	400	400
H60 a-n	200	285
K50 a-e	220	265
H61	40	40
H62 a-g	338	338
K51 a-b	31	31 (6)
H63	38	38
H64 a-i	150	230
K52 a-e	50	75
H65 a-g	274	274
K53	90	90
N53	5	5
H66	10	20
H67	25	25
H67 a-b	35	55
H68 a-h	70	100
<b>I alt Djupsjø</b>	<b>2726</b>	<b>3021 (6)</b>
H69 a-m	180	250
N55 a-c	8	10
<b>I alt Hornsjø</b>	<b>188</b>	<b>260</b>
<b>Sum</b>	<b>4207</b>	<b>4594 (797)</b>

Planlagte nye boliger lokalisert til nedre del av Tempelseterveien og et nytt hotell i bygda vil også bidra til trafikkvekst. Det er tatt høyde for 95 boliger og 300 hotellsenger. Døgntrafikken i Tempelseterveien vil ut fra dette øke med 1.250 kjt (UDT), hvorav halvparten vil være knyttet til fritidsboligene. Dimensjonerende periode vil være fredag kveld (+250 kjt/t) og søndag ettermiddag (+220 kjt/t). I disse periodene vil trafikken til og fra fritidsboligene være helt dominerende. Resultatet i form av nyskapt trafikk er illustrert i figuren på neste side. Det framgår at Djupsjøveien og øvre del av Tempelseterveien vil få samme trafikkvekst.

<sup>4</sup> Tall for trafikkfordeling på Djupsjøveien (bomvei) er oppgitt av Aase Lene Eckhoff



Figur 2-1: Tempelseterveien – trafikk generert av nye fritidsboliger, boliger og hotell

### 2.3 Trafikk 2030

Tabellene under viser trafikk tall før og etter utbygging, i henholdsvis Tempelseterveien og Eggedalsveien. Det framgår at veksten vil bli betydelig, med rundt en tredobling av trafikken i dimensjonerende time fredag og søndag.

Tabell 2-3: Tempelseterveien, sammenstilling av trafikk tall (uke 6-7 2019)

	Dagens situasjon 2019	Sum trafikk 2030	Endring
Ukedøgntrafikk (UDT)	750	2004	
Maks dag	1004	2842	
Maks time fredag (inn/ut)	119 / 6	354 / 19	+198 %
Maks time søndag (inn/ut)	11 / 98	49 / 283	+205 %

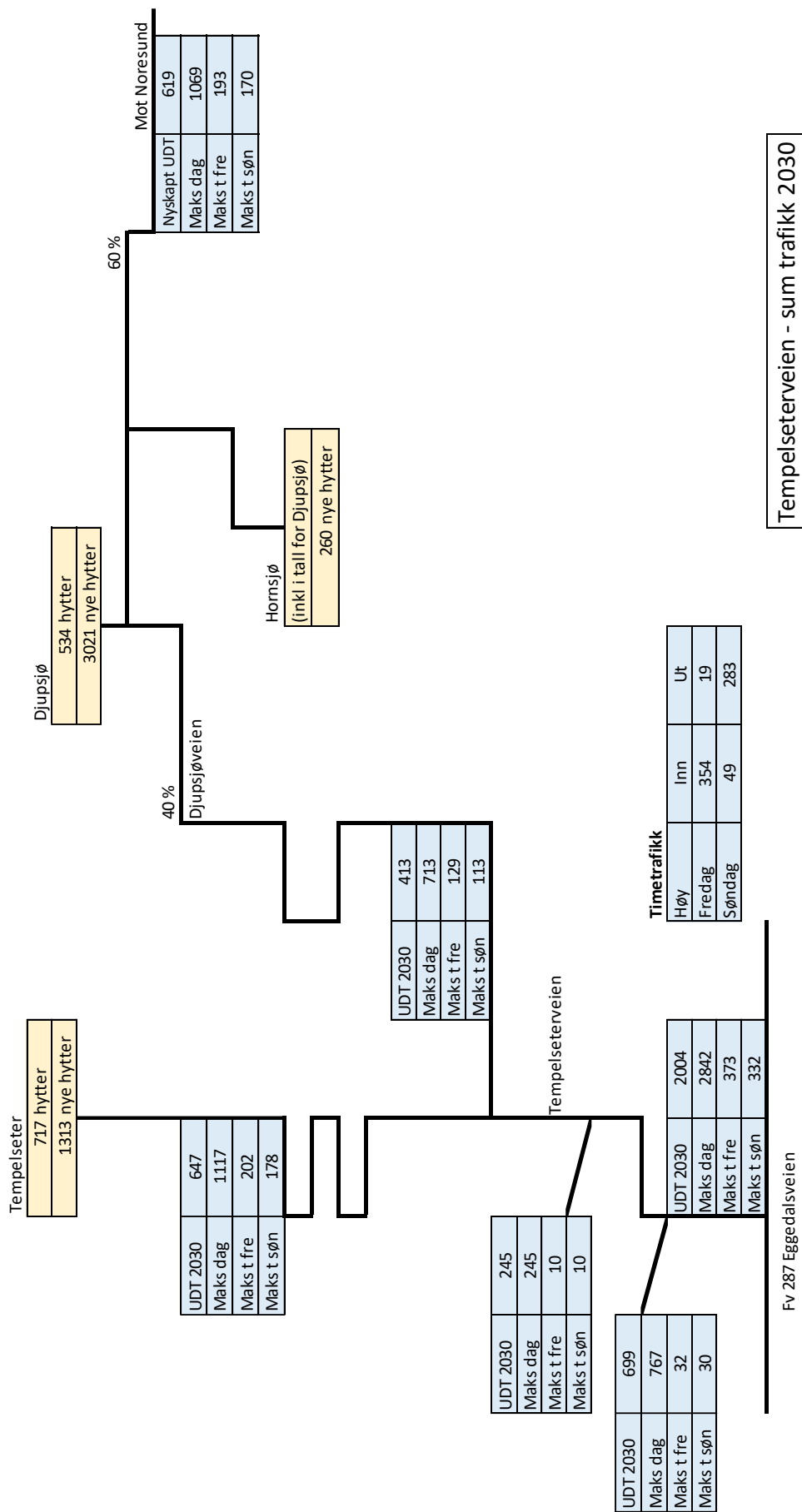
Tabell 2-4: Fv 287 Eggedalsveien, sammenstilling av trafikk tall (uke 6-7 2019 og beregnet for 2030)

	Dagens situasjon 2019	Sum trafikk 2030	Endring
Ukedøgntrafikk (UDT)	1390	2400	
Maks dag	1840	3970	
Maks time fredag (inn/ut)	228 / 23	469 / 33	+200 %
Maks time søndag (inn/ut)	45 / 293	75 / 441	+152 %

Vi har i beregningen tatt høyde for en vekst for *øvrig trafikk* i Eggedalsveien på 30,6 % fram mot 2030, i samsvar med gjeldende prognose<sup>5</sup>.

Figuren på neste side illustrerer trafikkenes fordeling i veinettet etter utbygging.

<sup>5</sup> Trafikkstrømmer som ikke har tilknytning til Tempelseterveien (1,2-1,3 % årlig vekst)



Figur 2-2: Tempelseterveien - sum trafikk etter utbygging



### 3 KRYSSBEREGNING

Fokus for denne utredningen er trafikkavviklingen i krysset Eggedalsveien/ Tempelseterveien, den antatte flaskehalsen i veisystemet. I nedre del av Tempelseterveien samles trafikken fra Djupsjøen og Tempelseter og dessuten trafikk til og fra gårdsbruk og boliger nærmest bygda. Trafikken i Tempelseterveien har vikeplikt overfor trafikken i fylkesveien.

Krysset er beregnet for to scenarier; det ene med full utbygging og det andre som en form for «worst case» med 50 % økt bruk av fritidsboliger i fjellet (kalt 2030 +50%). Påslaget er ment å fange opp usikkerhet knyttet til variasjoner gjennom skisesongen, økt innslag av uteleiebaserte boliger el l. For begge scenarier er det forutsatt en generell trafikkvekst på 30,6 % for *øvrig trafikk* i fylkesveien, iht offisiell prognose <sup>6</sup>. Dimensjonerende perioder er maks-timene fredag kveld og søndag ettermiddag.

Beregningene med 2030-trafikk gir en største utnyttelsesgrad på  $U = 0,28$  i tilfarten fra Tempelseterveien søndag ettermiddag. Belastningen i Eggedalsveien fredag kveld er på samme nivå. Tallene tilsier uproblematisk trafikkavvikling.

Med 50 % påslag på hyttetrafikken kommer utnyttelsesgraden opp i  $U = 0,38$  på søndag og  $U = 0,33$  fredag kveld; også dette tilsier problemfri avvikling. Ut fra dette vurderes krysset som tilstrekkelig robust for den planlagte trafikkveksten.

Tabell 3-1: Krysset Eggedalsveien / Tempelseterveien - største utnyttelsesgrad\*

	2030	2030 +50 %**
Utfart fredag	$U = 0,27$	$U = 0,33$
Hjemreise søndag	$U = 0,28$	$U = 0,38$

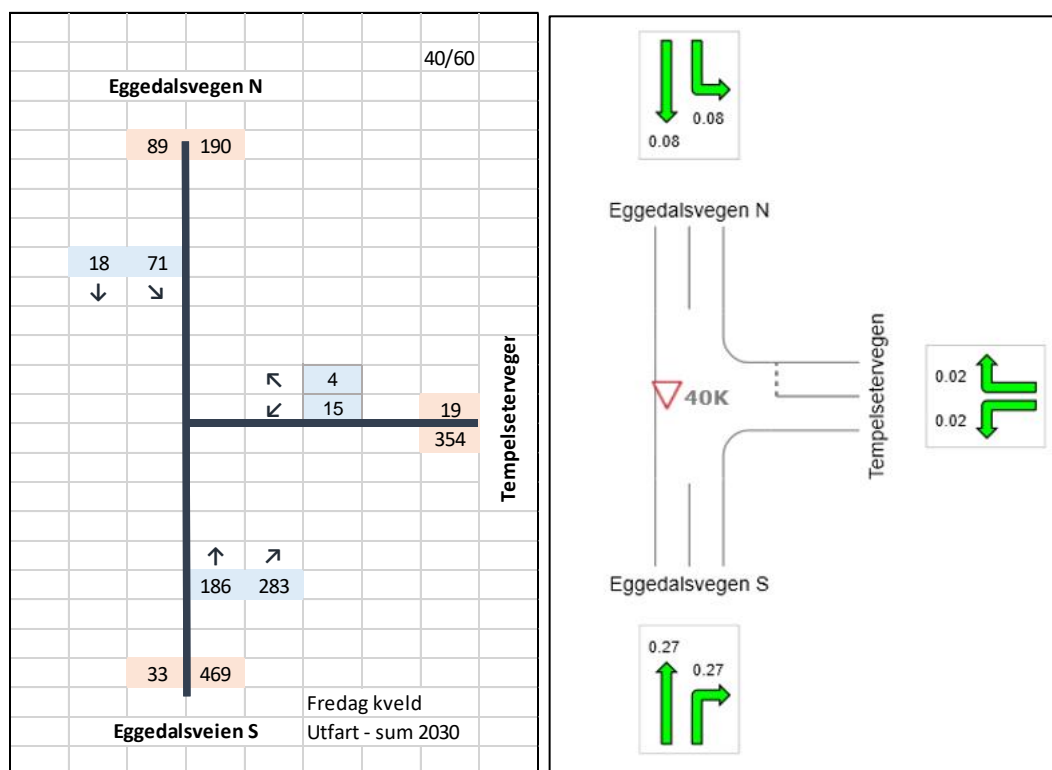
\*)  $U = 0,38$  betyr at 38 % av avviklingskapasiteten er brukt

\*\*) beregnet med 50 % påslag på hyttetrafikken

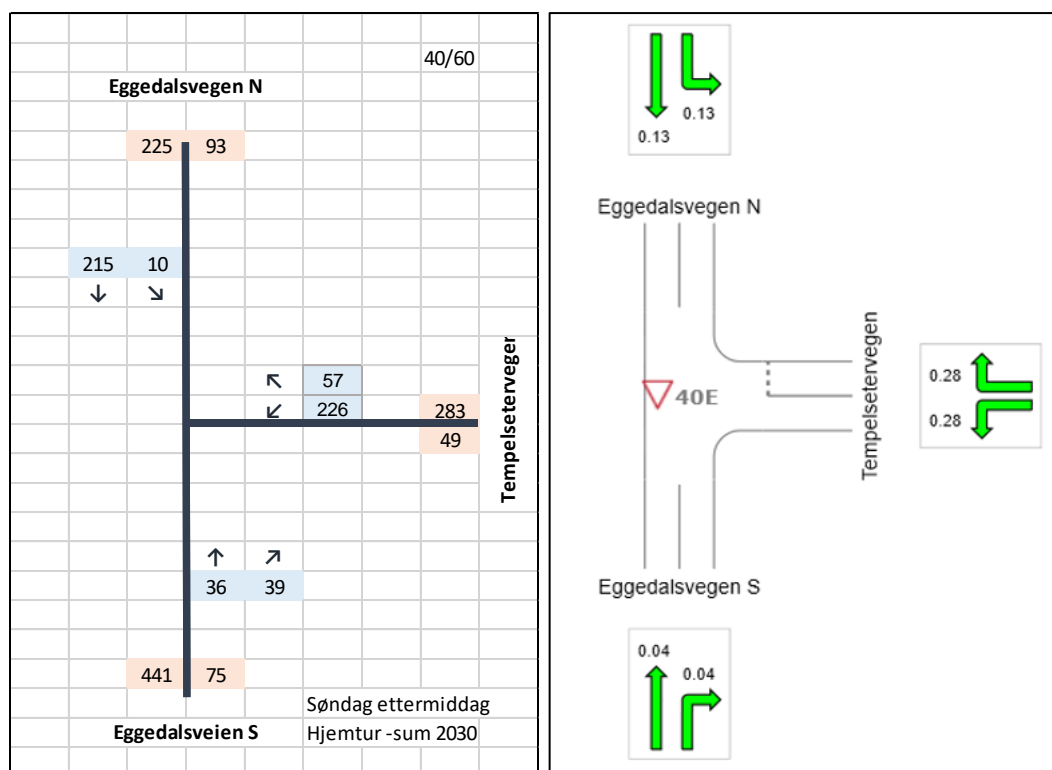
Tempelseterveiens standard og tilstand for øvrig er ikke vurdert i denne sammenhengen. Den skjeve retningsfordelingen i maks-timen, tilsier imidlertid at situasjoner med møtende trafikk vil inntreffe relativt sjelden i maks-timen.

<sup>6</sup> Øvrig trafikk: dvs trafikk som ikke som ikke omfattes av kommunedelplanen (1,2-1,3 % årlig vekst)

### Timetraffikk og kryssbelastning 2030 – utfartshelg i skisesesongen

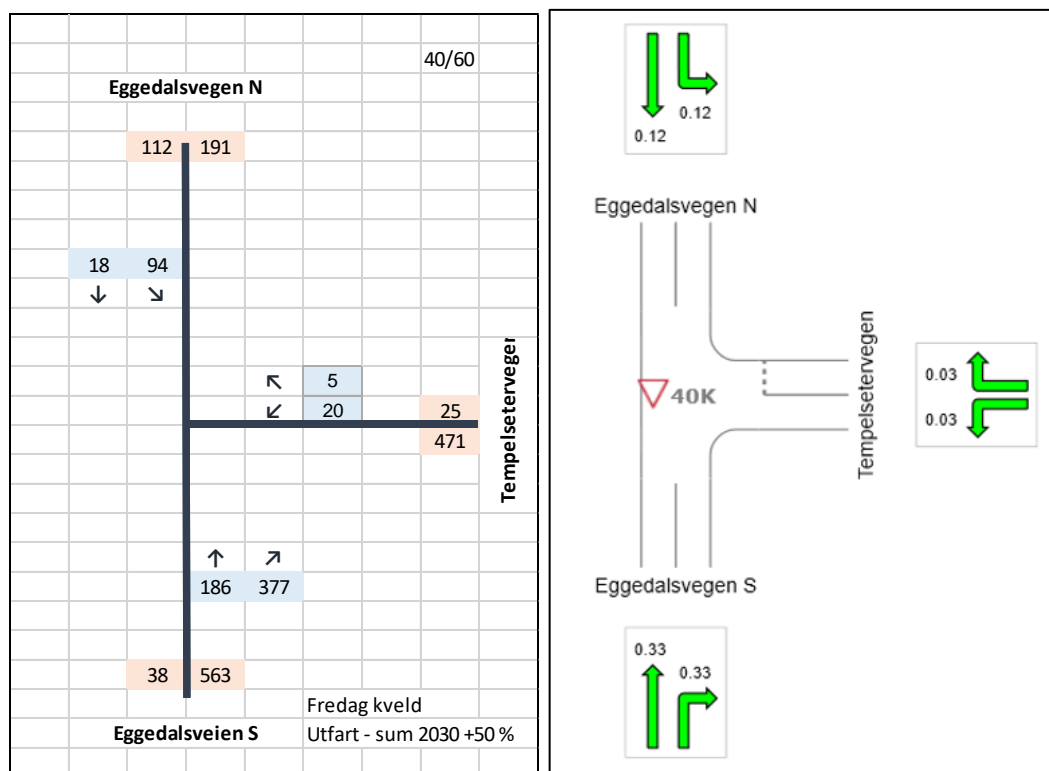


Figur 3-1: Timetraffikk og kapasitetsutnyttelse – maks-time fredag kveld

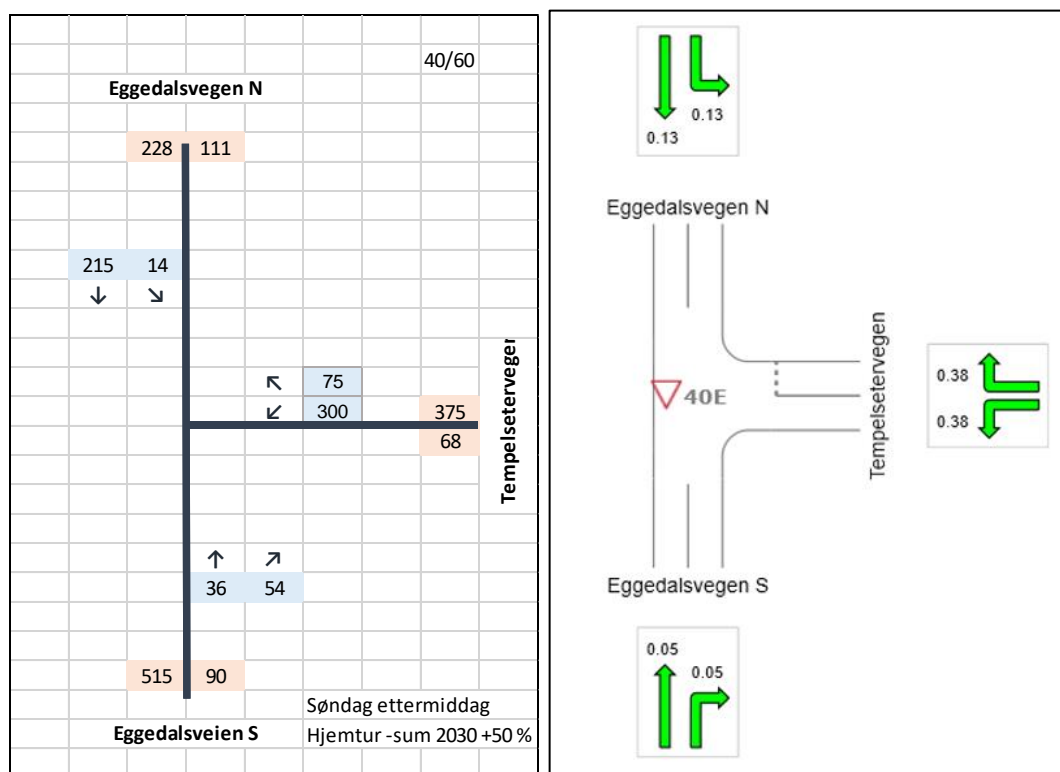


Figur 3-2: Timetraffikk og kapasitetsutnyttelse – maks-time søndag ettermiddag

### Timetraffikk og kryssbelastning 2030 (+50 %) – utfartshelg i skisesongen

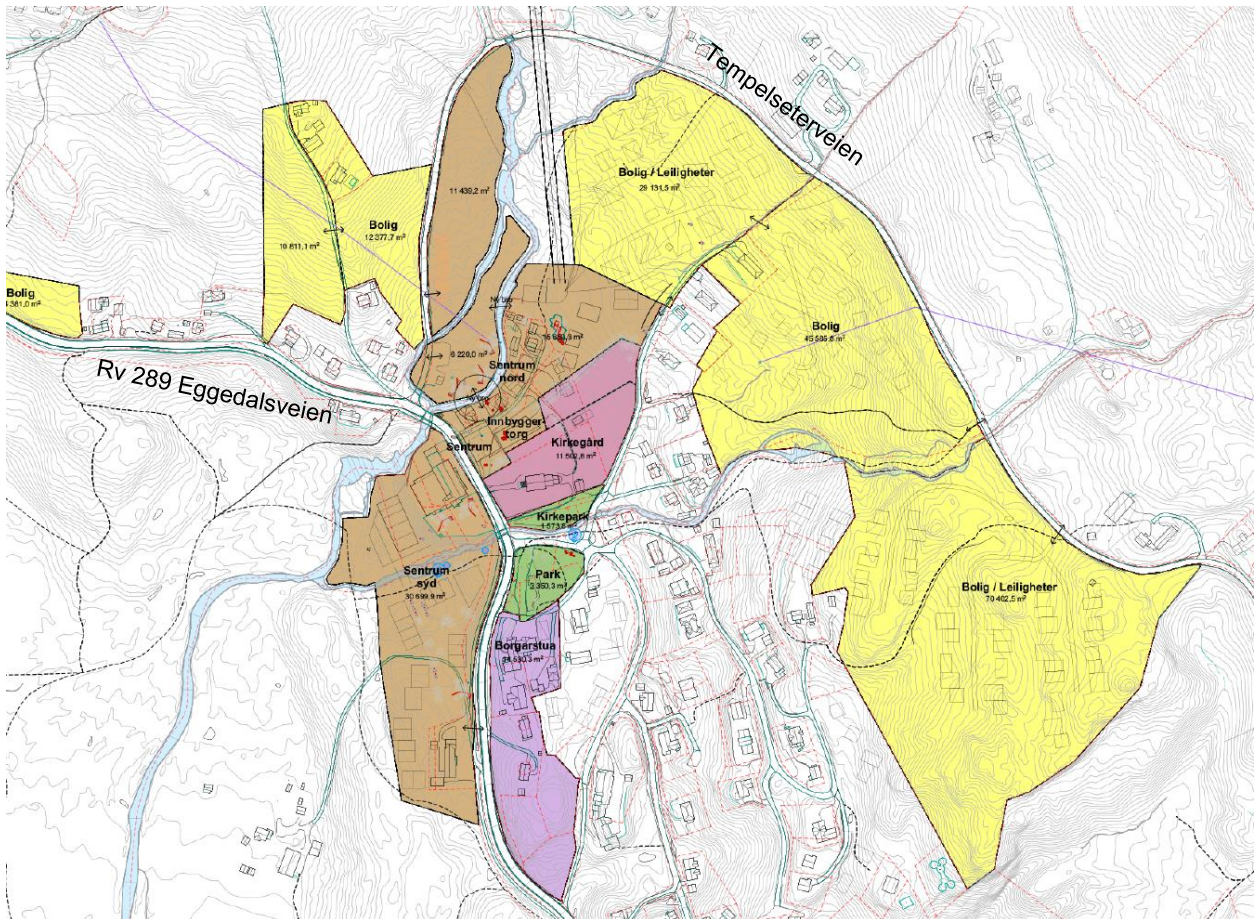


Figur 3-3: Timetraffikk og kapasitetsutnyttelse – maks-time fredag kveld (+50 %)



Figur 3-4: Timetraffikk og kapasitetsutnyttelse – maks-time søndag ettermiddag (+50 %)



**Vedlegg 1: Planlagt utbygging Eggedal sentrum**

**Vedlegg 2: Krysset Eggedalsveien / Tempelseterveien**

Kilde: Finn Kart

## Vedlegg 3: SIDRA kryssberegning - resultatutdrag

3-1 Skisesong, fredag kl 19-20

### MOVEMENT SUMMARY

▽ Site: 40K [Nytt grunnlag 07.mars - Utfart sum trafikk 2030 - 40/60 - Kveld]

Krysset mellom fv. 287 Eggedalsvegen og Tempelsetervegen. 40/60 med nye trafikk tall 07.03.2019. Utfartstrafikk fredag kveld mellom kl. 19 og 20.

Site Category: (None)

Giveaway / Yield (Two-Way)

Movement Performance - Vehicles												
Mov ID	Turn	Demand Total veh/h	Flows HV %	Deg. Satn v/c	Average Delay sec	Level of Service	95% Back of Queue Vehicles veh	Distance m	Prop. Queued	Effective Stop Rate	Aver. No. Cycles	Average Speed km/h
South: Eggedalsvegen S												
2	T1	196	3.0	0.270	0.0	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.28	0.00	39.1
3	R2	298	3.0	0.270	3.5	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.28	0.00	39.2
Approach		494	3.0	0.270	2.1	NA	0.0	0.0	0.00	0.28	0.00	39.2
East: Tempelsetervegen												
4	L2	16	3.0	0.022	5.4	LOS A	0.1	0.5	0.36	0.55	0.36	37.7
6	R2	4	3.0	0.022	4.0	LOS A	0.1	0.5	0.36	0.55	0.36	38.0
Approach		20	3.0	0.022	5.1	LOS A	0.1	0.5	0.36	0.55	0.36	37.8
North: Eggedalsvegen N												
7	L2	75	3.0	0.081	5.6	LOS A	0.4	2.7	0.51	0.52	0.51	37.8
8	T1	19	3.0	0.081	2.0	LOS A	0.4	2.7	0.51	0.52	0.51	38.0
Approach		94	3.0	0.081	4.9	NA	0.4	2.7	0.51	0.52	0.51	37.8
All Vehicles		607	3.0	0.270	2.6	NA	0.4	2.7	0.09	0.32	0.09	38.9

Site Level of Service (LOS) Method: Delay (SIDRA). Site LOS Method is specified in the Parameter Settings dialog (Site tab).

Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.

Minor Road Approach LOS values are based on average delay for all vehicle movements.

NA: Intersection LOS and Major Road Approach LOS values are Not Applicable for two-way sign control since the average delay is not a good LOS measure due to zero delays associated with major road movements.

SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Gap-Acceptance Capacity: SIDRA Standard (Akcelik M3D).

HV (%) values are calculated for All Movement Classes of All Heavy Vehicle Model Designation.

## 3-2 Skisesong, søndag kl 15-16

**MOVEMENT SUMMARY**

▽ Site: 40E [Nytt grunnlag 07.mars - Hjemreise sum trafikk 2030 - 40/60 - Ettermiddag]

Krysset mellom fv. 287 Eggedalsvegen og Tempelsetervegen. 40/60 med nye trafikk tall 07.03.2019. Hjemturtrafikk søndag ettermiddag mellom kl. 15 og 16.

Site Category: (None)

Giveaway / Yield (Two-Way)

Movement Performance - Vehicles												
Mov ID	Turn	Demand Total veh/h	Flows HV %	Deg. Satn v/c	Average Delay sec	Level of Service	95% Back of Queue Vehicles veh	Distance m	Prop. Queued	Effective Stop Rate	Aver. No. Cycles	Average Speed km/h
South: Eggedalsvegen S												
2	T1	38	3.0	0.043	0.0	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.24	0.00	39.2
3	R2	41	3.0	0.043	3.4	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.24	0.00	39.4
Approach		79	3.0	0.043	1.8	NA	0.0	0.0	0.00	0.24	0.00	39.3
East: Tempelsetervegen												
4	L2	238	3.0	0.285	5.1	LOS A	1.1	8.2	0.21	0.53	0.21	37.9
6	R2	60	3.0	0.285	3.6	LOS A	1.1	8.2	0.21	0.53	0.21	38.1
Approach		298	3.0	0.285	4.8	LOS A	1.1	8.2	0.21	0.53	0.21	37.9
North: Eggedalsvegen N												
7	L2	11	3.0	0.127	3.8	LOS A	0.1	0.5	0.02	0.02	0.02	39.7
8	T1	226	3.0	0.127	0.0	LOS A	0.1	0.5	0.02	0.02	0.02	39.9
Approach		237	3.0	0.127	0.2	NA	0.1	0.5	0.02	0.02	0.02	39.9
All Vehicles		614	3.0	0.285	2.6	NA	1.1	8.2	0.11	0.30	0.11	38.8

Site Level of Service (LOS) Method: Delay (SIDRA). Site LOS Method is specified in the Parameter Settings dialog (Site tab).

Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.

Minor Road Approach LOS values are based on average delay for all vehicle movements.

NA: Intersection LOS and Major Road Approach LOS values are Not Applicable for two-way sign control since the average delay is not a good LOS measure due to zero delays associated with major road movements.

SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Gap-Acceptance Capacity: SIDRA Standard (Akçelik M3D).

HV (%) values are calculated for All Movement Classes of All Heavy Vehicle Model Designation.



3-3 Skisesong, fredag kl 19-20 (hyttetraffic +50 %)

## MOVEMENT SUMMARY

▽ Site: 40K [Nytt grunnlag 07.mars - Utfart sum trafikk 2030 (nyskapt trafikk +50%) - 40/60 - Kveld]

Krysset mellom fv. 287 Eggedalsvegen og Tempelsetervegen. 40/60 + 50 % nyskapt trafikk med nye trafikk tall 07.03.2019.

Utfartstrafikk fredag kveld mellom kl. 19 og 20.

Site Category: (None)

Giveaway / Yield (Two-Way)

Movement Performance - Vehicles												
Mov ID	Turn	Demand Total veh/h	Flows HV %	Deg. Satn v/c	Average Delay sec	Level of Service	95% Back of Queue Vehicles veh	Distance m	Prop. Queued	Effective Stop Rate	Aver. No. Cycles	Average Speed km/h
South: Eggedalsvegen S												
2	T1	196	3.0	0.326	0.0	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.31	0.00	39.0
3	R2	397	3.0	0.326	3.5	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.31	0.00	39.1
Approach		593	3.0	0.326	2.3	NA	0.0	0.0	0.00	0.31	0.00	39.1
East: Tempelsetervegen												
4	L2	21	3.0	0.032	5.9	LOS A	0.1	0.7	0.39	0.58	0.39	37.6
6	R2	5	3.0	0.032	4.0	LOS A	0.1	0.7	0.39	0.58	0.39	37.9
Approach		26	3.0	0.032	5.5	LOS A	0.1	0.7	0.39	0.58	0.39	37.6
North: Eggedalsvegen N												
7	L2	99	3.0	0.118	6.4	LOS A	0.5	3.8	0.57	0.60	0.57	37.5
8	T1	19	3.0	0.118	2.8	LOS A	0.5	3.8	0.57	0.60	0.57	37.6
Approach		118	3.0	0.118	5.8	NA	0.5	3.8	0.57	0.60	0.57	37.5
All Vehicles		737	3.0	0.326	3.0	NA	0.5	3.8	0.10	0.36	0.10	38.8

Site Level of Service (LOS) Method: Delay (SIDRA). Site LOS Method is specified in the Parameter Settings dialog (Site tab).

Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.

Minor Road Approach LOS values are based on average delay for all vehicle movements.

NA: Intersection LOS and Major Road Approach LOS values are Not Applicable for two-way sign control since the average delay is not a good LOS measure due to zero delays associated with major road movements.

SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Gap-Acceptance Capacity: SIDRA Standard (Akçelik M3D).

HV (%) values are calculated for All Movement Classes of All Heavy Vehicle Model Designation.

3-4 Skisesong, søndag kl 15-16 (hyttetraffic +50 %)

## MOVEMENT SUMMARY

▽ Site: 40E [Nytt grunnlag 07.mars - Hjemreise sum trafikk 2030 (nyskapt trafikk +50%) - 40/60 - Ettermiddag]

Krysset mellom fv. 287 Eggedalsvegen og Tempelsetervegen. 40/60 + 50% nyskapt trafikk med nye trafikk tall 07.03.2019. Hjemturstrafikk søndag ettermiddag mellom kl. 15 og 16.

Site Category: (None)

Giveway / Yield (Two-Way)

Movement Performance - Vehicles												
Mov ID	Turn	Demand Total veh/h	Flows HV %	Deg. Satn v/c	Average Delay sec	Level of Service	95% Back of Queue Vehicles veh	Distance m	Prop. Queued	Effective Stop Rate	Aver. No. Cycles	Average Speed km/h
South: Eggedalsvegen S												
2	T1	38	3.0	0.052	0.0	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.28	0.00	39.1
3	R2	57	3.0	0.052	3.4	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.28	0.00	39.3
Approach		95	3.0	0.052	2.1	NA	0.0	0.0	0.00	0.28	0.00	39.2
East: Tempelsetervegen												
4	L2	316	3.0	0.382	5.5	LOS A	1.8	13.2	0.23	0.55	0.24	37.7
6	R2	79	3.0	0.382	3.7	LOS A	1.8	13.2	0.23	0.55	0.24	38.0
Approach		395	3.0	0.382	5.1	LOS A	1.8	13.2	0.23	0.55	0.24	37.8
North: Eggedalsvegen N												
7	L2	15	3.0	0.130	3.9	LOS A	0.1	0.7	0.03	0.03	0.03	39.7
8	T1	226	3.0	0.130	0.0	LOS A	0.1	0.7	0.03	0.03	0.03	39.9
Approach		241	3.0	0.130	0.3	NA	0.1	0.7	0.03	0.03	0.03	39.8
All Vehicles		731	3.0	0.382	3.1	NA	1.8	13.2	0.13	0.34	0.14	38.6

Site Level of Service (LOS) Method: Delay (SIDRA). Site LOS Method is specified in the Parameter Settings dialog (Site tab).

Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.

Minor Road Approach LOS values are based on average delay for all vehicle movements.

NA: Intersection LOS and Major Road Approach LOS values are Not Applicable for two-way sign control since the average delay is not a good LOS measure due to zero delays associated with major road movements.

SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Gap-Acceptance Capacity: SIDRA Standard (Akçelik M3D).

HV (%) values are calculated for All Movement Classes of All Heavy Vehicle Model Designation.

