

Notat

Fra: Sivilingeniør Helge Hopen AS
Til: SkiGeilo Utvikling AS v/ Berit Heitmann
Dato: 12.5.2025
Tema: Oppdatert trafikkanalyse kryss Fv.40 Skurdalsvegen / Kv.1125 Stølsvegen

Bakgrunn

Dette notatet inneholder en oppdatert trafikkanalyse av krysset Fv.40 Skurdalsvegen / Kv.1125 Stølsvegen.

Bakgrunnen for oppdateringen er at det pågår arbeid med endringer i områderegeringsplanen for Vestlia reiselivsområde. I den forbindelse har det kommet merknader fra både Hol kommune og Buskerud fylkeskommune, der det bl.a. bes om at trafikkanalysen som ble utarbeidet av Sivilingeniør Helge Hopen AS i 2018, oppdateres. På denne bakgrunn har SkiGeilo Utvikling AS engasjert Sivilingeniør Helge Hopen AS til en oppdatering av trafikkanalysen fra 2018. Oppdateringen gjelder trafikksituasjonen i krysset Fv.40 Skurdalsvegen / Kv.1125 Stølsvegen. Grunnlaget for oppdateringen er:

- Trafikktellinger (radarmålinger) levert av Buskerud fylkeskommune
- Krysstelling/videoanalyse (GoodVision) 18.4.2025, utført av Sivilingeniør Helge Hopen
- Parkeringsbelegg ved skianlegg på Geilo (Onepark), levert av SkiGeilo Utvikling AS.

Hensikten med analysen er å få en oppdatert vurdering av kapasiteten i krysset, herunder innslagspunkt knyttet til ombygging av T-krysset til regulert rundkjøring.

Innholdet i planen

Områdeplan for Vestlia reiselivsområde ble vedtatt 02.09.2021. Planen tilrettelegger for en helhetlig utvikling av eksisterende reiselivs- og aktivitetsområde. I de vedtatte reguleringsbestemmelsene er det følgende omtale av planens hensikt:

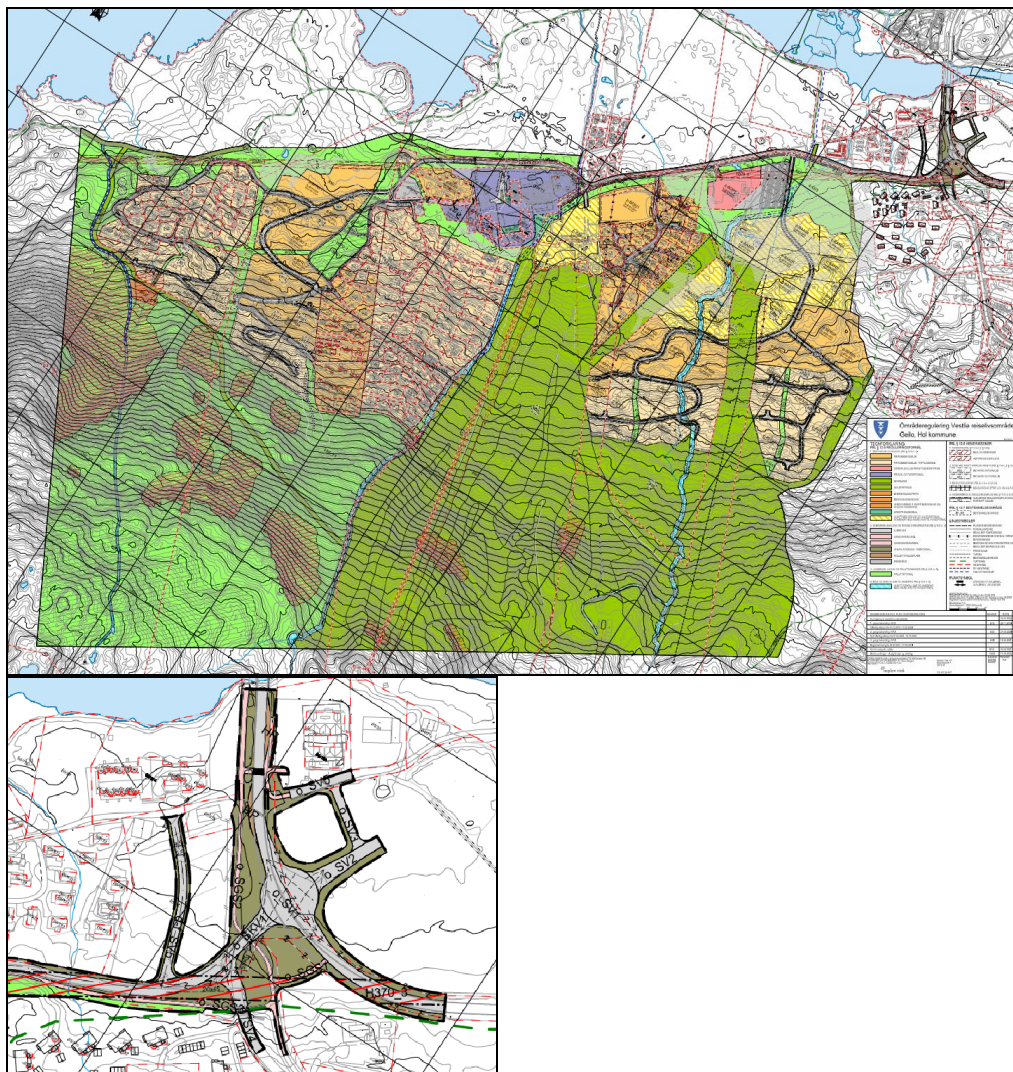
«Målet med reguleringsplanen er å utvikle Vestlia reiselivsområde gjennom videreutvikling av aktivitetsinfrastruktur og fritidsbebyggelse med tilhørende infrastruktur. Målsettingen er å styrke Geilo som en bærekraftig helårsdestinasjon gjennom videreutvikling av overnattingsmuligheter, aktivitetsutbudet, og danne grunnlag for flere helårs arbeidsplasser. Planen åpner for utbygging av skiheiser og aktivitetstilbud, hytter, leiligheter, hotell, velkomstsenter, dagligvarehandel og servering. 70 prosent av fritidsenhetene skal være tilrettelagt for utleie».

I vedtatt plan åpnes det opp for 900 enheter + ca. 200 enheter på Vestlia resort. I tillegg er det i endring av områdeplanen åpnet opp for å vurdere ytterligere 50 enheter på Vestlia resort, dvs. totalt 1.150 nye enheter. Brorparten av de nye enhetene i planområdet vil ligge med ski inn og ski ut til skisenteret i Vestlia. Det er etablert skibusser som går i shuttle mellom skisenteret i Vestlia, via sentrum og til skisenteret på nordsiden av Geilo.

I tillegg vil enhetene ha gangavstand til friluftsområdet Ustedalsfjorden rundt, med langrennsløyper om vinteren og turløyper om sommeren. Det er i vedtatt plan, lagt til rette for en mindre dagligvareforretning i området. Videre planlegges det mer aktivitetsinfrastruktur i planområdet.

I planbestemmelsene til områdeplanen er det bl.a. vedtatt rekkefølgekrav om rundkjøring i kryss Fv40 Skurdalsvegen /Stølsvegen/Bakkestølvegen, og skibru over Bakkestølvegen må være bygd før første IG på enhet innenfor planområdet. Med utgangspunkt i dette kravet er det ikke startet utbygging av enheter innenfor planområdet.

Utbyggerne i planområdet ønsker å revidere rekkefølgekravene til planen slik at innslagspunktet blir i tråd med faglige anbefalinger. Det er på denne bakgrunn startet arbeid med endring av områdeplanen. Hol kommunestyre vedtok i sak 25/2025 «Områdeplan for Vestlia reiselivsområde, Geilo, Planinitiativ – SkiGeilo Utvikling», krav om foreleggelse for kommunestyret jf. pbl. § 12-8. I vedtaket bes det om at vurdering av innslagspunkt for rekkefølgekrav må ta utgangspunkt i en ny, oppdatert trafikkanalyse. Dette på bakgrunn av blant annet innspill fra Buskerud fylkeskommune.



Figur 1. Vedtatt områdeplan for Vestlia Reiselivsområde (2021) som viser tilrettelegging for en framtidig rundkjøring i krysset Fv.40/Stølsvegen. Det arbeides nå med endringer i planen.

Nye registreringer

Buskerud fylkeskommune har i merknad/notat av 18.3.2025 til Hol kommune i forbindelse med behandling av områdereguleringsplanen for Vestlia, påpekt følgende angående krysset Fv.40/Stølsvegen:

«Trafikkanalysen som ble utarbeidet i forbindelse med områdereguleringsplanen for «Vestlia reiselivsområde» er fra 2018. Den bygger på trafikkdata fra trafikkrapport laget i 2016, Geilo sentrum – trafikkanalyse 2016, som ble utarbeidet av Asplan Viak for Hol kommune, samt manuelle tellinger i kryss foretatt i lavsesong i 2018. Trafikkbildet har endret seg drastisk de siste syv årene, og vi ser at trafikkmengden øker betraktelig i gjeldende område i takt med utviklingen.»

«Nye utbyggingsprosjekter vil belaste dagens kryss Fv.40 x Stølsvegen ytterligere. Dette krever en oppdatert trafikkanalyse som gir et mer presist bilde av både dagens og fremtidig trafikkbelastning.»

På denne bakgrunn er det foretatt nye trafikktellinger i 2025 som grunnlag for reviderte kapasitetsberegninger av krysset. Følgende tellinger er utført:

- Radarmåling av trafikkmengde på alle veier som leder inn til krysset Fv.40/Stølsvegen (målesnitt i Skurdalsvegen på hver side av krysset, i Bakkestølsvegen og i Stølsvegen). Målingene ble utført av Buskerud fylkeskommune i uken før påske, og i påskeuken 2025.
- Video av trafikkavviklingen i krysset langfredag 18.4.2025 fra ca. kl. 13 til 18 (5 timer), med etterfølgende analyse av trafikkmønsteret i programmet GoodVision.

Radarmålingene benyttes til å kartlegge døgntrafikk og variasjon i trafikkmengde på hverdager og i påsken (makstime), bl.a. for å identifisere dimensjonerende makstime i henhold til Statens vegvesen sin håndbok V121.

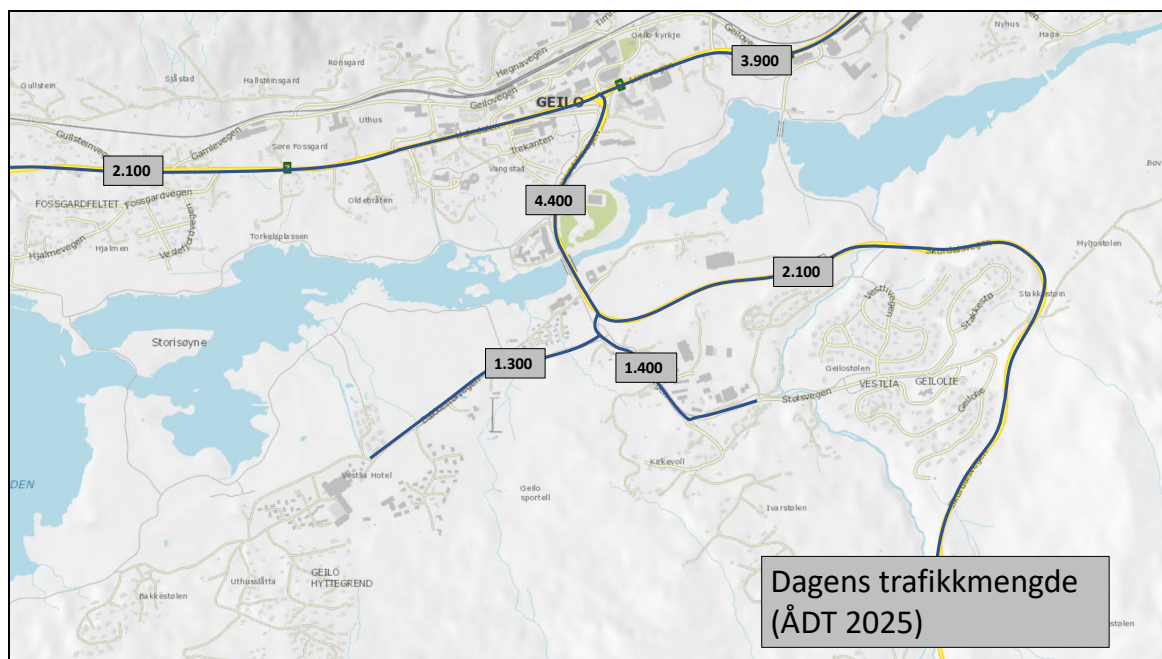
Videoanalysen av trafikkavviklingen i krysset er benyttet til å kartlegge trafikkmengder på svingebevegelser, og beregne faktiske forsinkelser som grunnlag for kalibrering av trafikkmodellen SIDRA Intersection som benyttes til kapasitetsanalysene.



Figur 2. Illustrasjon av målinger og analyse med GoodVision i krysset FV.40/Stølsvegen.

Dagens trafikkmengder

ÅDT 2025



Figur 3. Trafikkmengder i dag (ÅDT 2025). Kilde: NVDB og radarmålinger 2025 (Buskerud fylkeskommune).

Når det gjelder estimat på ÅDT i de fire snittene inn mot krysset Fv. 40/Stølsvegen, er det lagt til grunn ukedøgnstrafikken (UDT) i uken før påskeuken fra fylkeskommunen sine trafikkmålinger, med korreksjon/omregning til ÅDT.

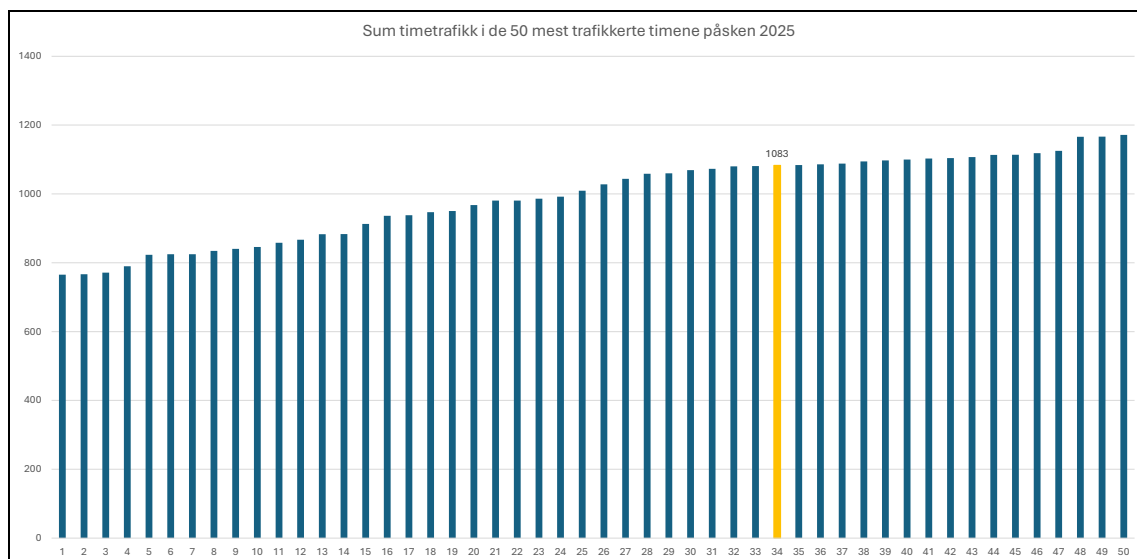
Data for årsvariasjon i fast tellepunkt på Fv.40 lengre sør (Veggli) viste at UDT i uken før påske var ca. 85% av ÅDT i 2024. Samtidig antas UDT rett før påske i Stølsvegen og Bakkestølsvegen å være høyere enn ÅDT pga. reiselivsaktiviteten inn mot påskeuken. Samlet vurdert er UDT korrigert skjønnsmessig til ÅDT som følger:

Tabell 1. Beregnet ÅDT basert på ukedøgnstrafikk (UDT) i uken før påsken 2025.

Tellesnitt	UDT	UDT/ÅDT	ÅDT
Fv.40 mot Geilo sentrum	5 326	120 %	4 438
Fv.40 mot Kikut	1 879	90 %	2 088
Bakkestølsvegen	1 751	130 %	1 347
Stølsvegen	1 869	130 %	1 437

Dimensjonerende makstime 2025

Radarmålingene viser følgende data for makstimen i krysset Fv.40/Stølsvegen (sum trafikkmengde inn mot krysset fra alle veiarnar):



Figur 4. Sum timetrafikk inn mot krysset Fv.40/Stølsvegen i måleperioden før og under påsken 2025, rangert etter høyeste makstimetrafikk. Gulmarkert måling er langfredag 18.4.2025 kl. 1600-1700.

Trafikkmengden langfredag 18.4.2025 kl. 1600-1700 er vurdert som representativ makstime for dimensjonerende timetrafikk i henhold til Statens vegvesen sin håndbok V121:

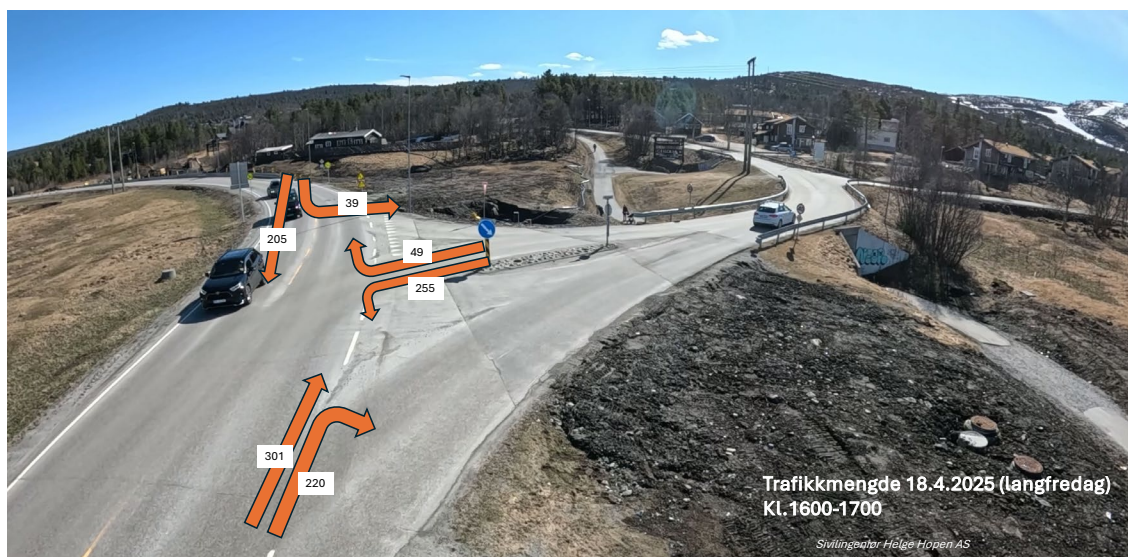
«Trafikkmengden i kryss regnes som summen av trafikk inn mot krysset når ikke annet er angitt. Kryss dimensjoneres på grunnlag av trafikk i dimensjonerende time. Dimensjonerende time er den timen som har en trafikkmengde som kun overskrides 29 ganger i løpet av året, det vil si den timen med det 30. høyeste trafikkallet.»

Målingene viser at dimensjonerende makstime (langfredag 18.4.2025 kl. 16-17) overskrides 16 ganger i påsken 2025. Det foreligger ikke tellinger fra andre høytider/høysesonger over året, men det antas ikke urimelig at denne timen kan representere den ca. 30 mest belastede timen over året. Påskeuken vurderes å være den mest trafikerte uken når det gjelder aktivitet på hoteller, skianlegg og hytter i området, samtidig som det kan være enkeltdager ellers i året med omtrent like høy trafikkmengde.

Det er vurdert om påsken 2025 eventuelt ikke er representativ for en «normal» påske pga. lite snø. Data for parkering i området fra SkiGeilo Utvikling AS for påsken 2025 sammenlignet med påsken 2024 og 2023 indikerer dette, men samtidig viser belegg på parkeringsplassene at langfredagen 2025 (som var en finværsdag) var den mest aktive dagen i påsken 2025, og med parkeringsbelegg på samme nivå som de nest høyeste påskedagene tidligere år.

Radarmålingene viser også at ettermiddagsrushet kl. 1600-1700 var makstime langfredag for utgående trafikk fra sidevei mot krysset (fra Stølsvegen og Bakkestølsvegen mot Skurdalsvegen). Sideveistrafikken ut mot krysset er dimensjonerende for kryssets kapasitet.

Samlet vurdert er det derfor tatt utgangspunkt i langfredag kl. 1600-1700 som representativ, dimensjonerende makstime for kapasitetsanalysene.



Figur 5. Trafikkmålingen 18.4.2025 viser følgende trafikkmengde i makstimen kl. 1600-1700 (kjt/time). Dette trafikknivået vurderes som representativt for dimensjonerende makstime iht. Håndbok V121.

Framtidig, dimensjonerende trafikkmengde

Generell trafikkvekst Fv.40

Dimensjonerende trafikkmengde pr. april 2025 har fanget opp trafikken fra alle utbygginger i området som er ferdige/åpnet pr. d.d. Nye planer/utbygginger (eksklusiv Vestlia) vil kunne bidra til å øke trafikken langs Fv.40. Dette gjelder blant annet ulike feltutbygginger på Kikut.

Det er usikkert hvor stor trafikkøkning nye utbygginger vil tilføre krysset i makstimen. For å ta høyde for potensiell trafikkvekst knyttet til generell trafikkutvikling og utbygginger i området, legges det til grunn en trafikkvekst på 15% langs Fv.40 frem mot 2035 (skjønnsmessig anslag).

Trafikkskapning - områdeplanen for Vestlia

Beregnet trafikkskapning knyttet til framtidig utbygging på Vestlia iht. områdeplanen er beregnet på grunnlag av de samme forutsetningene som i forrige versjon av trafikkanalysen, kap. 4. Arealforutsetningene er oppdatert, og beregningene gir følgende forventede trafikkøkning i makstimen:

Tabell 2. Beregnet nyskapt trafikkmengde i makstimen ved full utbygging på Vestlia iht. områdeplanen.

Nyskapt trafikk					Trafikkmengde dim.time			
Funksjon	Enhet	Antall	Bilandel	Belegg	Ank. dim.time	Ut dim.time	Inn	Ut
Fritidsboliger, planområdet	hytter/rom	900	100 %	90 %	10 %	15 %	81	122
Vestlia hotell	rom	100	90 %	100 %	10 %	15 %	9	14
Vestlia leiligheter	rom	100	90 %	90 %	10 %	15 %	8	12
Vestlia leiligheter/rom - lang sikt	rom	50	90 %	90 %	10 %	15 %	4	6
Arbeidsplasser (nye)	antall	100	90 %	100 %	10 %	10 %	9	9
Besøks trafikk fra andre hytter/fastboende/dagsbesøk	ÅDT	70		150 %	10 %	5 %	11	5
SUM							122	167

Beregnet trafikkskapning knyttet til utbygging av områdeplanen (289 kjt./time) tilsvarer en økning av biltrafikken i Bakkestølsvegen i dimensjonerende makstime på ca. 62% sammenlignet med dagens trafikkmengde i makstimen (466 kjt/time i henhold til radarmålinger fra fylket). Dette vurderes som et rimelig anslag på forventet trafikkvekst.

Selv om volumøkningen i antall fritidsboliger/rom er høyt sammenlignet med dagens kapasitet, er området tilrettelagt for aktiviteter og opphold i nærområdet. Her vil beboerne/gjestene ha alle fasiliteter, service- og fritidstilbud, og transportbehovet vil være begrenset til ankomst/avreise og ev. besøksreiser/handlereiser til andre områder på Geilo. Dette bidrar til å begrense trafikkøkningen i Bakkestølsvegen knyttet til nye enheter rundt skisenteret.

Dimensjonerende makstime 2035

Med forutsetningen om 15% trafikkvekst langs Fv.40 og trafikkskapning som beregnet til/fra Vestlia i tabell 2, blir dimensjonerende trafikkmengde i Alt. Utbygging 2035 (full utbygging på Vestlia i tråd med områdeplanen) som følger:



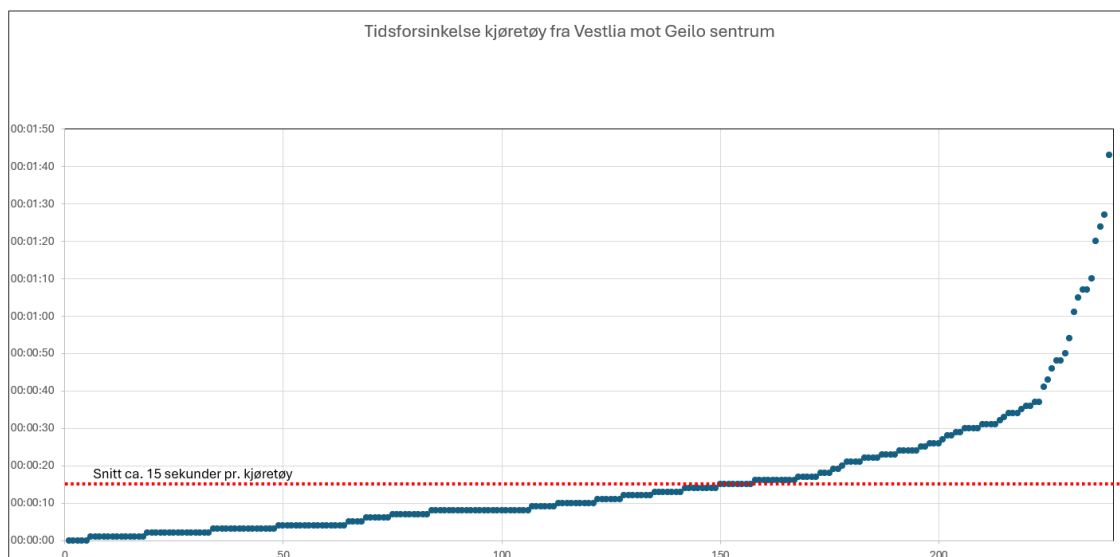
Figur 6. Dimensjonerende timetrafikk, Alt. Utbygging 2035.

Kapasitetsanalyse

Kalibrering av trafikkmodellen

Kapasitetsanalysene er utført ved hjelp av trafikkmodellen SIDRA Intersection.

Trafikkmodellen er kalibrert ved hjelp av analyse av trafikkavviklingen i GoodVision. Dette er gjort ved at de faktiske forsinkelsene for svingebevegelsene i krysset er målt, og deretter er det foretatt mindre justeringer i trafikkmodellen knyttet til trafikkvariasjon (peak flow factor) og kritisk tidsluke, slik at beregnede forsinkelser stemmer overens med faktiske forsinkelser.

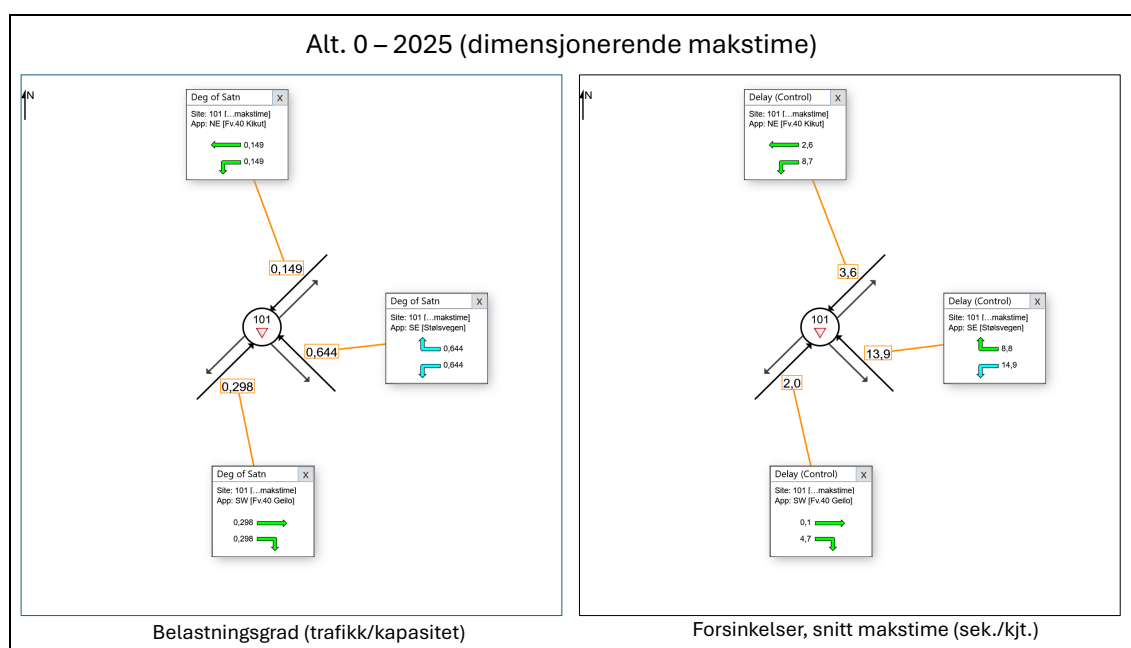


Figur 7. Målte forsinkelser (sekunder pr. kjøretøy) for venstresving fra Stølsvegen mot Fv.40 i retning Geilo sentrum.

Målingen viser at ca. 60% av trafikantene har forsinkelser under gjennomsnittet på ca. 15 sek.

Alternativ 0 (2025)

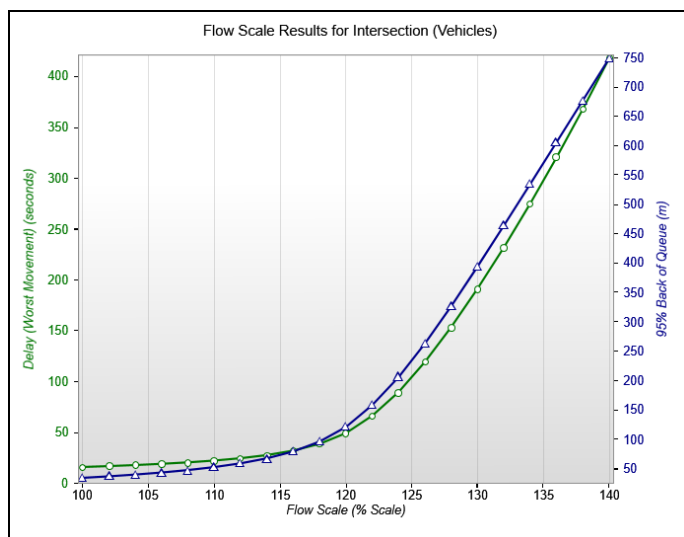
Kapasitetsberegning av dimensjonerende makstime 2025:



Figur 8. Belastningsgrad (trafikk/kapasitet) og snitt forsinkelser pr. kjøretøy i kryss Fv.40/Stølsvegen, Alt. 0 2025.

Beregningene viser en belastningsgrad fra sidevei på ca. 0.64 i dag. Praktisk kapasitetsgrense inntreffer normalt i området 0,85 – 0,90. Det betyr at krysset har i dag har kapasitetsreserve til å tåle en ytterligere trafikkøkning. Forsinkelsene er normale for et vikepliktsregulert kryss, der venstresving ut fra sidevei har færrest tidsluker og dermed lavest kapasitet.

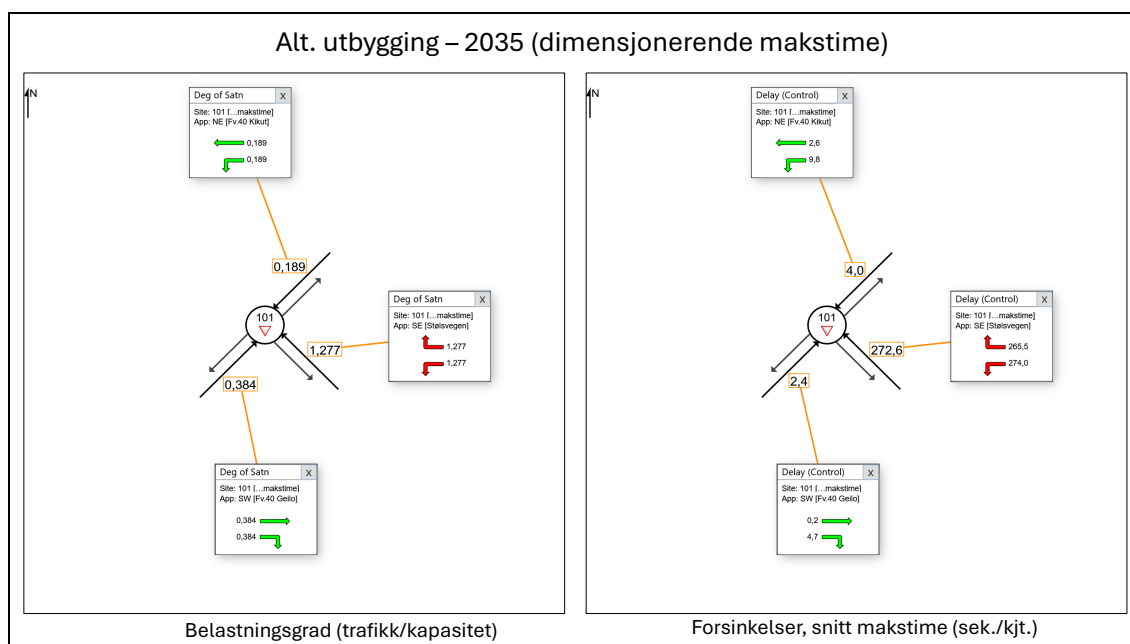
Sensitivitetsanalyse viser at krysset har en kapasitetsreserve på ca. 15-20%.



Figur 9. Kapasitetsreserve for Alt. 0, 2025. Endring i forsinkelser og kølengde ved gradvis økende trafikkmengde i forhold til 2025-nivået.

Alternativ Utbygging (2035)

Kapasitetsberegning av dimensjonerende makstime 2035 med full utbygging i henhold til områdeplanen for Vestlia:



Figur 10. Belastningsgrad (trafikk/kapasitet) og snitt forsinkelser pr. kjøretøy i kryss Fv.40/Stølsvegen, Alt. Utbygging 2035.

Beregningene viser en belastningsgrad langt over kapasitetsgrensen fra sidevei, og krysset vil være overbelastet med lange køer og forsinkelser. Full utbygging i henhold til områdeplanen vil med andre ord utløse behov for ombygging av krysset til rundkjøring.

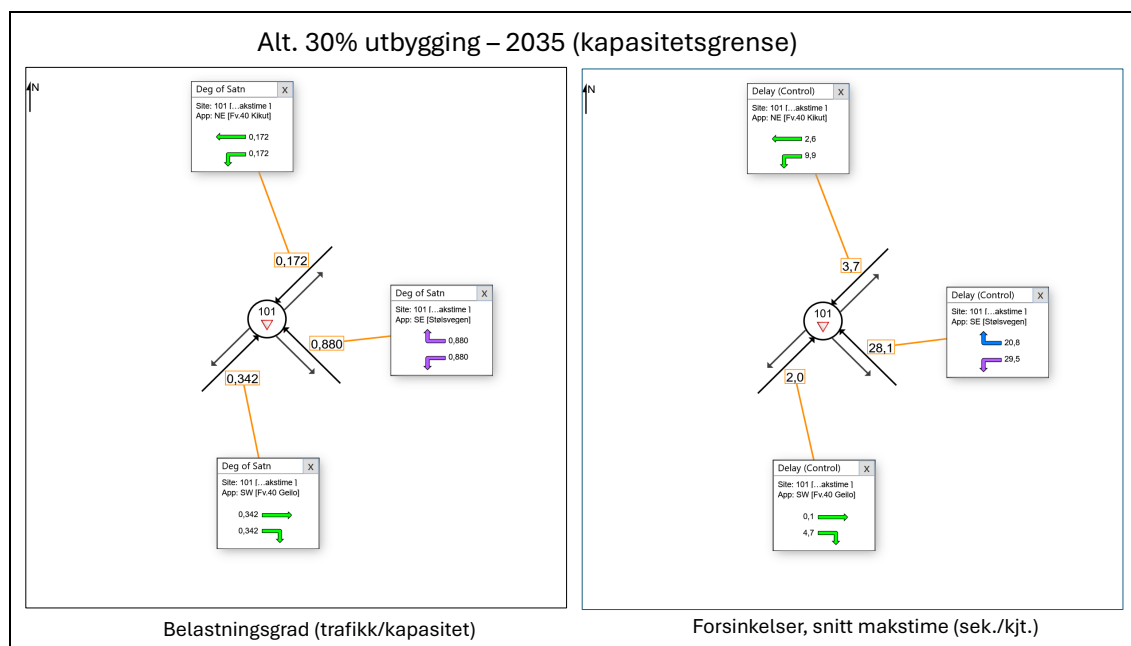
En rundkjøring vil ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere trafikkmengdene i Alt. Utbygging 2035. Kapasitetsberegning viser en maksimal belastningsgrad med rundkjøring på ca. 0,6.

Kapasitetsgrense og innslagspunkt

For å beregne hvor mye krysset tåler av arealutvikling på Vestlia, er det gjort flere beregninger med ulik grad av utbygging for å finne kapasitetsgrensen, og dermed innslagspunktet for nødvendig ombygging av krysset.

Det er lagt til grunn at det kan aksepteres en belastningsgrad på opp mot ca. 0,9 og en gjennomsnittlig forsinkelse fra sidevei på opp mot ca. 30 sekunder pr. kjøretøy i dimensjonerende makstime (15 sekunder i dag).

Beregningene viser at krysset har kapasitet til å kunne håndtere en utbygging tilsvarende ca. 30% av det fulle potensialet i områdeplanen. Med 30 % utbygging blir kapasiteten i krysset som følger:



Figur 11. . Belastningsgrad (trafikk/kapasitet) og snitt forsinkelser pr. kjøretøy i kryss Fv.40/Stølsvegen, Alt. 30% Utbygging 2035 (kapasitetsgrense).

En utbygging på ca. 30% av områdeplanen tilsvarer ca. 345 enheter av utbyggingspotensialet på 1.150 enheter i forslag til endret plan.

Forventet trafikkskapning knyttet til 345 enheter (30% utbygging) kan estimeres til ca. 87 kjt/time i dimensjonerende makstime (30% av beregnet trafikkøkning som følge av områdeplanen, jfr. tabell 2). Dersom rekkefølgekravet skal knyttes til trafikkmengde i Bakkestølsvegen og ikke utbyggingsgrad/antall enheter, blir innslagspunktet med dette ca. 466 kjt./time (dagens trafikkmengde i dim.time) + 87 kjt/time (30 % utbygging), dvs. totalt ca. 550 kjt/time i dimensjonerende makstime (sum trafikk begge kjøreretninger).

Trafikksikkerhet og mobilitet

Kryss Fv.40/Stølsvegen

Ulykkesstatistikken viser at det er inntruffet én ulykke i krysset Fv.40/Stølsvegen med personskade i løpet av de siste 20 årene. Dette var en ulykke med kryssende kjøretøyer.



Figur 12. Antall ulykker med personskade de siste 20 årene fordelt på ulykkeskategori. Kilde: Nasjonal veidatabank, Statens vegvesen.

Analysene med GoodVision indikerer at det forekommer svært lite eller ingen «villkryssing» i plan i krysset, dvs. at de fleste gående benytter det separate gangsystemet utenfor kryssområdet:



Figur 13. Illustrasjon av gangtrafikken i måleperioden på ca. 5 timer langfredag 18.4.2025. Målingen viser ca. 62 gående pr. time i kulverten under Stølsvegen, og 2 gående/joggende pr. time langs veien.

Manglende venstresvingefelt på Fv40 fra Kikut innebærer noen kortvarige perioder der gjennomgangstrafikken må stoppe bak venstresvingende trafikk mot Stølsvegen.

Gjennomsnittlige forsinkelser for gjennomgangstrafikken langs Fv.40 er imidlertid lave (2,6 sekunder pr. kjøretøy) i alternativet med 30% utbygging. Dette gir marginalt redusert fremkommelighet langs Fv.40, men det er ingen indikasjon på at dette har vesentlig betydning for risiko knyttet til eksempelvis påkjøring - bakfra ulykker. Utvidelse av Fv.40 i tilkomst fra Kikut i form av et kort venstresvingefelt eller en passeringslomme vil bedre fremkommeligheten langs Fv.40, men det antas ikke å ha vesentlig innvirkning på risiko og trafikksikkerhet.

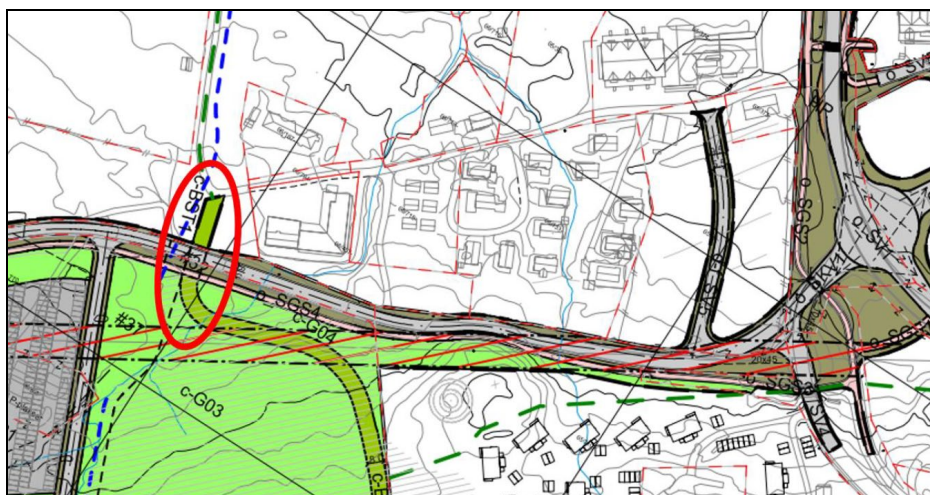
Samlet vurdert er det ikke identifisert risikoelementer som tilsier behov for ombygging av krysset av trafikksikkerhetsmessige hensyn. Krysset har et separat gangsystem uavhengig av krysset, gode siktforhold og rettvinklet sidevei som samlet sett gir et godt grunnlag for å ivareta god trafikksikkerhet.



Figur 14. Krysset Fv.40/Stølsvegen er oversiktlig og har gode siktforhold. Foto: Google.

Skibro over Kv.1125 Bakkestølsvegen

I områdeplanen for Vestlia er det lagt inn et rekkefølgekrav om å etablere skibro over Bakkestølsvegen, ca. 350 meter sørvest for kryss med Skurdalsveien.



Figur 15. Illustrasjon av foreløpige planer for skibro over Bakkestølsvegen. Kilde: Notat Asplan Viak 12.9.2022, «Skisseprosjekt skibro over Bakkestølsvegen Geilo».

Det er gjort en enkel vurdering knyttet til trafikksikkerhet med og uten en skibro.

Terrenget er rimelig flatt på begge sider, og det er derfor ikke grunn til å forvente høy fart for kryssende skiløpere. Trafikkmengden i Bakkestølsvegen er ca. 2 bilpasseringer i minuttet på

dagtid på vanlige hverdager, og 4-6 bilpasseringer i minuttet i høysesong (påske etc.). Det betyr at det er godt med ledige tidsluker for skiløpere til å passere i plan.

Kryssingen skjer på en relativt oversiktlig veistrekning og fartsgrensen er i dag 40 km/t.

Samlet vurdert er det ikke grunnlag for å tro at det er spesielt høy risiko knyttet til å krysse Bakkestølsvegen i plan, dvs. uten skibro. Dersom det vurderes som nødvendig å bedre trafikksikkerheten, kan dette gjøres med tiltak som sikrer lavere fartsnivå for kjørende trafikk i Bakkestølsvegen ved krysningspunktet, eksempelvis en kort strekning med 30 km/t og fartshumper.

Det er ikke grunn til å tro at en skibro vil bedre trafikksikkerheten like godt som en fartsreduksjon i Bakkestølsvegen ved krysningspunktet. Det vil være usikkert om alle benytter broen, siden denne medfører en stigning for de skigående på ca. 5-6 meter. Kryssing i plan etter at en skibro er etablert kan komme mer overaskende på kjørende trafikk, og dermed utgjøre en større risiko enn kryssing i plan med redusert fartsnivå og fartsdempende tiltak.

En skibro vil dermed primært ha en positiv effekt for fremkommelighet og trygghetsfølelse for skigående.

Regulering av kryss Bakkestølsvegen/Stølsvegen

Det har vært vurdert om det kan være hensiktsmessig å endre reguleringsform i krysset Bakkestølsvegen/Stølsvegen fra dagens høydereregulering, til å la Bakkestølsvegen være primærveg med forkjørsrett.

De nye trafikkmålingene viser et mer balansert bilde i trafikkmengde mellom Stølsvegen og Bakkestølsvegen (se fig. 3) enn tidligere antatt, og på dette grunnlag anbefales det ikke å gjøre endringer i vikepliktsforholdene. Skilting av Bakkestølsvegen som forkjørsveg er unaturlig med tanke på dette er en sidevei fra Fv.40, og måtte i så fall begrunnes med store forskjeller i trafikkmengde/funksjon mellom Bakkestølsvegen og Stølsvegen – og det viser trafikkteellingene at det ikke er.

Konklusjon

Det er ikke identifisert risikoelementer som tilsier behov for ombygging av krysset Fv.40/Stølsvegen av trafikksikkerhetsmessige hensyn. Krysset har et separat gangsystem uavhengig av krysset, gode siktforhold og rettvinklet sidevei som samlet sett gir et godt grunnlag for å ivareta god trafikksikkerhet.

Det er hensynet til kapasitet og trafikkavvikling fra sidevei som vil være dimensjonerende når det gjelder innslagspunktet for nødvendig ombygging av krysset. Overbelastning av krysset vil kunne gi uakseptable forsinkelser og køer i sidevei, som også kan ha innvirkning på trafikksikkerheten (bilførere tar gjerne større risiko ved utkjøring fra sidevei når forsinkelsene er store).

Det er lagt til grunn at det kan aksepteres en belastningsgrad på opp mot 0,9 og en gjennomsnittlig forsinkelse fra sidevei på opp mot ca. 30 sekunder pr. kjøretøy i dimensjonerende makstime (15 sekunder i dag).

Oppdatert trafikkanalyse viser at krysset Fv.40/Stølsvegen har en kapasitetsreserve i dag på 15-20%, og kan håndtere en framtidig trafikkmengde med både en trafikkvekst på 15% langs Fv.40 og en trafikkøkning fra sidevei (Stølsvegen) tilsvarende ca. 30% av utbyggingspotensialet i områdeplanen for Vestlia (ca. 345 enheter).

30% utbygging av områdeplanen anbefales på dette grunnlag som innslagspunkt for rekkefølgekravet om ombygging av krysset til rundkjøring. Dersom rekkefølgekravet skal knyttes til trafikkmengde i Bakkestølsvegen og ikke utbyggingsgrad/antall enheter, blir innslagspunktet/kapasitetsgrensen ca. 550 kjt/time i dimensjonerende makstime (sum trafikk begge kjøreretninger).