04.12.2025

Ekneskrysset

- vurdering av en enklere ombygging av krysset

Tiltak som vurderes:

- Bygge rundkjøring i krysset Smidsrødveien x Føynlandveien
- Beholde T-krysset Smidsrødveien x Tandstadveien men med en mindre ombygging (venstresvingeforbud og innsnevring)



Eksisterende utforming Ekeneskrysset. Illustrasjon hentet fra rapport» Vurdering av kryssingsalternativer for myke trafikanter» av 16.12.2022.

Dagens situasjon

Dagens framkommelighet i kryssene

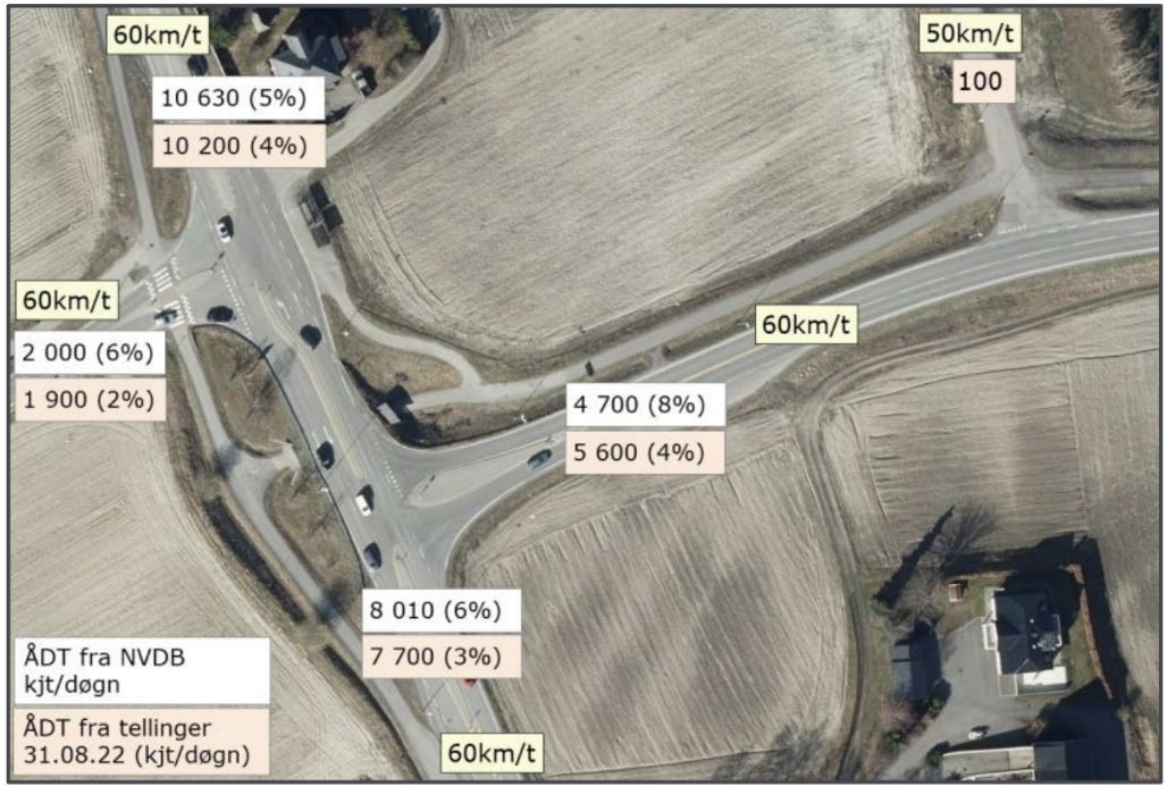
Fra arbeidet som ble gjort ifm. Rapporten «Vurdering av kryssingsalternativer for myke trafikanter» av 16.12.2022 er trafikksituasjonen basert på tellinger i 2022 beskrevet slik:

«Det ble registrert god trafikkavvikling i Ekeneskrysset 31. august 2022, med kun korte perioder med litt kø om morgenen og om ettermiddagen. Det ble registrert mest belastning for venstresvingebevegelser inn på Fv. 309, med maks kø på ca. 3-4 biler i Føynlandveien og 2-3 biler i Tanstadveien. Venstresvingende trafikk fra Fv. 309 inn på Føynlandveien utgjør også en ganske stor andel av ÅDT, men eksisterende venstresvingefelt synes å ha tilfredsstillende lengde og det er ikke observert noen avviklingsproblemer for den bevegelsen.»

Det er ikke noe som tilsier at trafikksituasjonen er endret i særlig grad siden den gang, så dette vurderes å gi en riktig beskrivelse av trafikksituasjonen også i 2025.

I det følgende er tall fra rapporten av 2022 hentet fram.

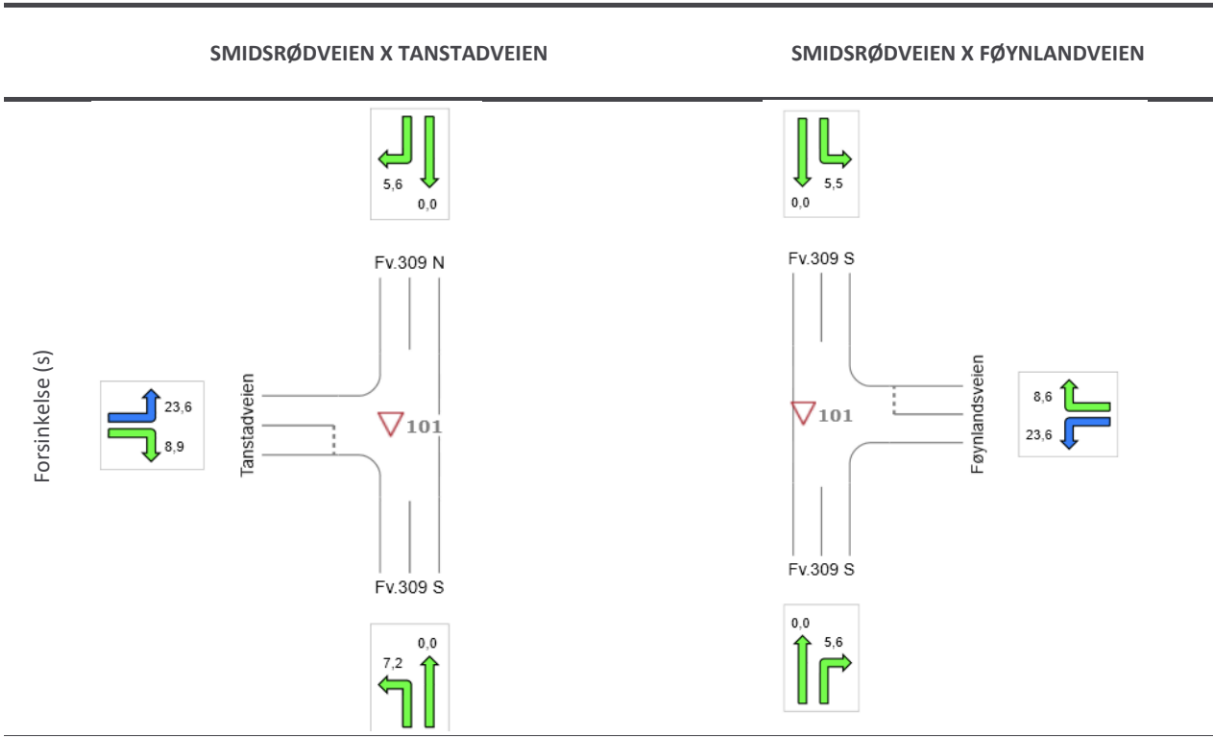
Dagens trafikktall (ÅDT)



Trafikkmengde (NVDB/ÅDT og tellinger i 2022) og fartsgrense
(Illustrasjon hentet fra rapport «Vurdering av kryssingsalternativer for myke trafikanter» av 16.12.2022).

Trafikktall i ettermiddagsrushet (15.30 – 16.30)

«Beregninger basert på gjennomførte tellinger og dimensjonerende time med mest trafikk (15:30-16:30), viser at krysset har god kapasitet i dag. Det er registrert noen få biler som må vente for å ta venstresving i rushtrafikken, jfr. Tabell 3. Beregnet gjennomsnittlig forsinkelse per bil for venstresving fra Føynlandveien og Tanstadveien er ikke mer enn 23 sekunder i henhold til Sidra-beregningene.»



Forsinkelse i hver av svingebevegelsene i kryssene
(Illustrasjon hentet fra rapport «Vurdering av kryssingsalternativer for myke trafikanter» av 16.12.2022).



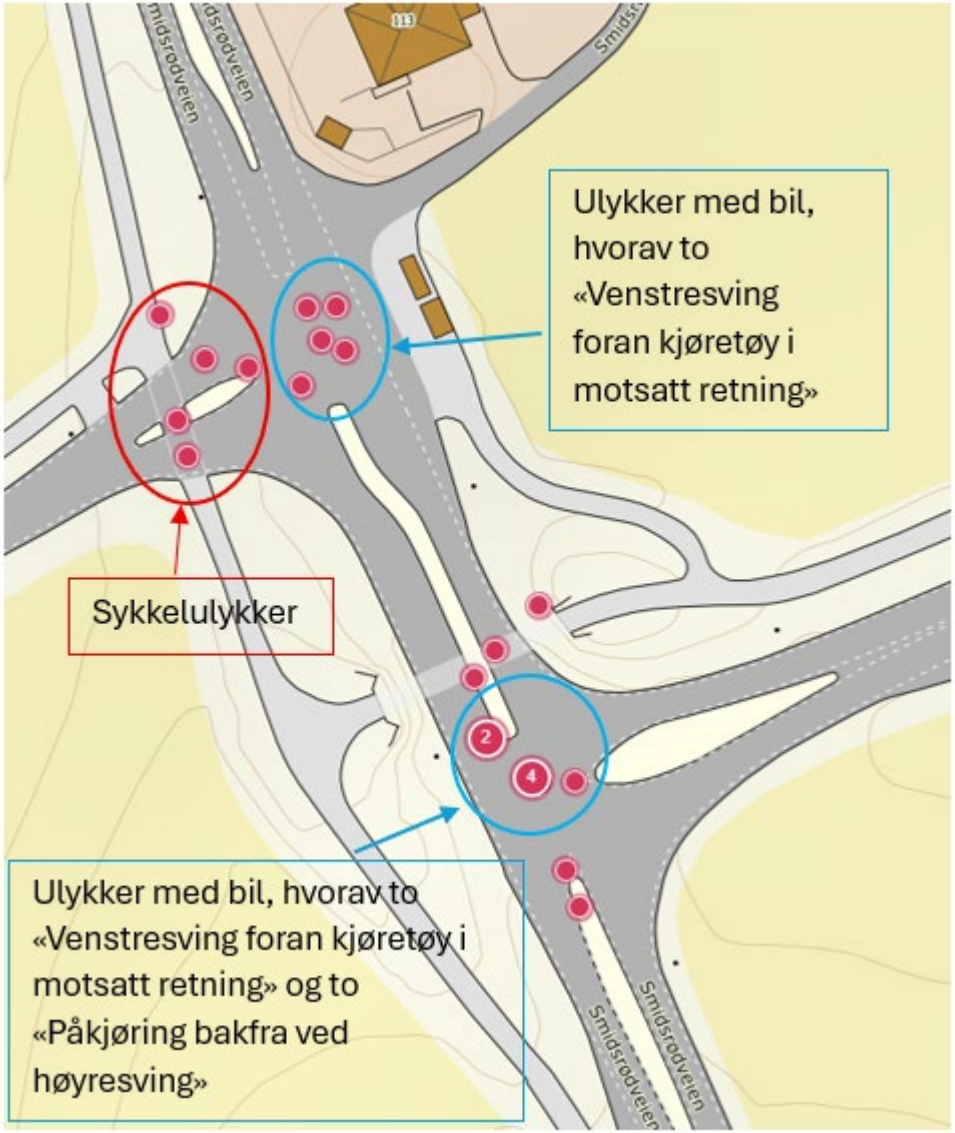
Gående og syklende



Her vises resultatet av en telling i 2022 som viser antallet myke trafikanet i kryssområdet.

Over 90% av de myke trafikantene er syklister.

Politiregistrerte trafikkulykker i kryssområdet



Ulykkene som her er sett på (bildet til venstre) er alle de registrerte ulykkene i Nasjonal vegdatabank. NB ulykker for 2025 er ikke med.

Det har skjedd sykkelulykker ved kryssing i gangfeltet i Tandstadveien.

I krysset med **Smidsrødveien x Tandstadveien** har det skjedd to ulykker med «Venstresving foran kjøretøy i motsatt retning», hvor det antas at den ene er venstresving fra Tandstadveien og den andre venstresving fra Smidsrødveien syd.

I krysset med **Smidsrødveien x Føynlandveien** har det skjedd to ulykker med «Påkjøring bakfra ved høyresving». Dette antas å være kjøretøy på Smidsrødveien fra syd som svinger til høyre og blir på kjørt av bil bakfra. Høy hastighet kan her være medvirkende årsak.

To ulykker med «Venstresving foran kjøretøy i motsatt retning» har også skjedd. Dette antas å være venstresving fra Smidsrødveien nord til Føynlandveien foran kjøretøy som kommer på Smidsrødveien fra syd.

Når vi ser på hva som har skjedd av ulykker de 15 siste årene ser vi at det naturlig nok har skjedd færre ulykker (bilde til høyre).

Det har i tillegg skjedd et par ulykker i 2025 som ikke er med i oversikten.



Krysset kan ikke defineres som spesielt ulykkesbelastet. Spesielt ulykkesbelastede steder defineres slik: «*Minimum fire politirapporterte personskadeulykker på fem år, over en strekning på maksimalt 100 m.*»

Framtidig situasjon

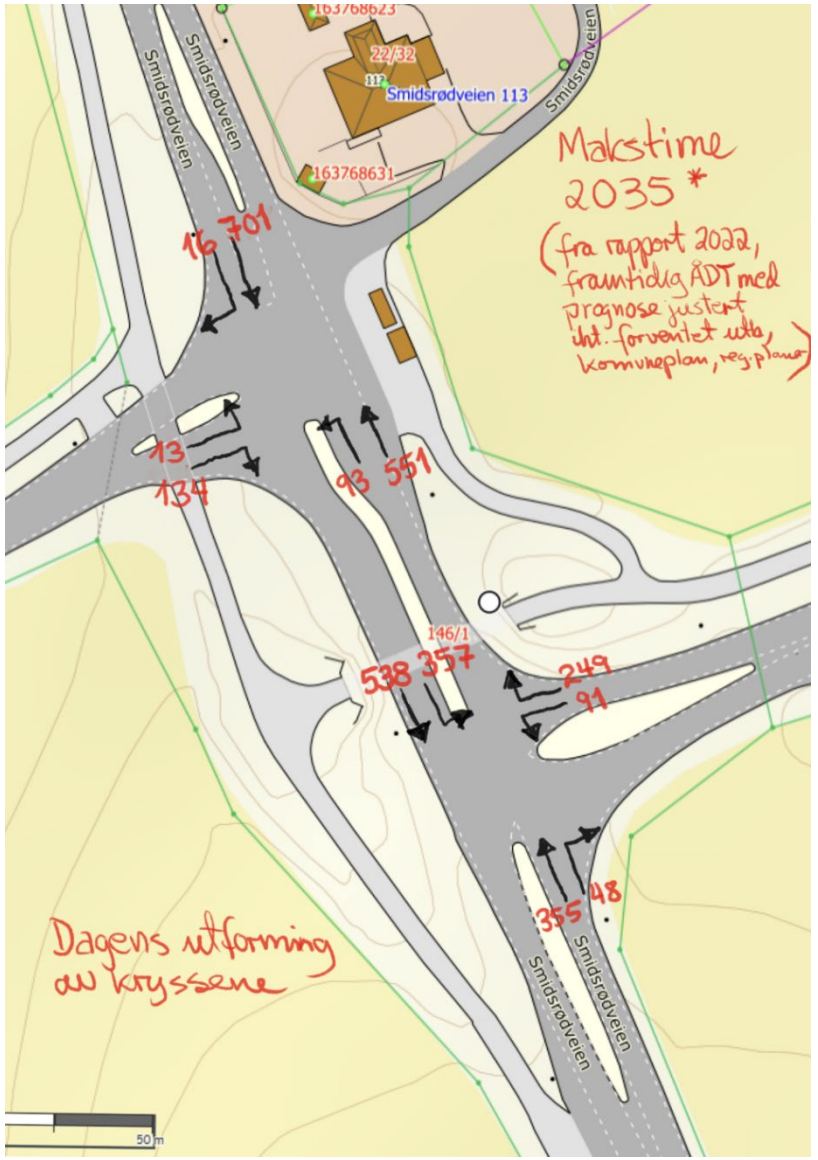
Framtidig trafikktall

- NVDB/ÅDT og tellinger fra 2022 med framskrivninger/prognoser for 2035/45
- Tall fra trafikkberegninger gjort i forbindelse med ny fastlandsforbindelse er også sett på. Med Bekkeveien lagt inn som en del av ny fastlandsforbindelse, viser beregninger at ny fastlandsforbindelse ikke påvirker trafikkmengden i Ekenesområdet.

VEGARM/ KJT/DØGN	ÅDT 2021 - NVDB[1]	ÅDT 2022 - TELLINGER[2]	ÅDT 2040 PROGNOSE PLANBESKRIVELSEN[3]	ÅDT 2035/2045 NTP PROGNOSE[4]	ÅDT 2035/2045 PROGNOSE JUSTERT[5]
Smidsrødveien N	10 630	10 180	15 900	11 780 / 12 730	12 330 / 13 280
Smidsrødveien S	8 010	7 690	12 000	8 900 / 9 620	9 250 / 9 970
Tanstadveien	2 000	1 900	2 700	2 200 / 2 380	2 300 / 2 480
Føynlandveien	4 700	5 590	7 800	6 470 / 6 990	7 470 / 7 990

1) Trafikkmengde hentet fra vegkart, NVDB
2) Trafikkmengde beregnet ut fra gjennomførte tellinger den 31.08.2022
3) Trafikkprognose fra planbeskrivelsen for reguleringsplan for Ekeneskrysset fra 2019
4) Trafikkprognose iht. NTP for Vestfold fylke: Framskrivinger for persontransport i Norge 2018-2050
5) Justert prognose iht. forventet utbygging i området, gjeldende kommuneplan og reguleringsplaner

Tabell hentet fra rapport «Vurdering av kryssingsalternativer for myke trafikanter» av 16.12.2022).



«For Fv. 309, Tanstadveien og Føynlandveien har avviklingen i makstime ettermiddag vært 11 % av ÅDT (basert på Miovision-tellinger). For fremtidig situasjon legges det til forventet trafikkøkning, generell vekst og forventet trafikkøkning fra utbygging av Husøy havn. Det er utført en skjønnsmessig vurdering av trafikkfordeling i rundkjøring i fremtidig situasjon med estimert trafikkøkning og retningsfordelingen basert på eksisterende situasjon.».

Det foreslås å benytte ÅDT 2035 [5] i trafikkberegningene for framtidig situasjon i kryssområdet. ÅDT 2035 [5] -prognosene viser 15-20% trafikkvekst fra ÅDT 2022.

ÅDT 2035 [5]-tallene ligger litt lavere enn NTP-prognose 2045 [4], men ÅDT 2035 [5]-tallene er høyere enn tallene brukt i Stortingsprop. april 2025 «Bypakke Tønsbergregionen»:

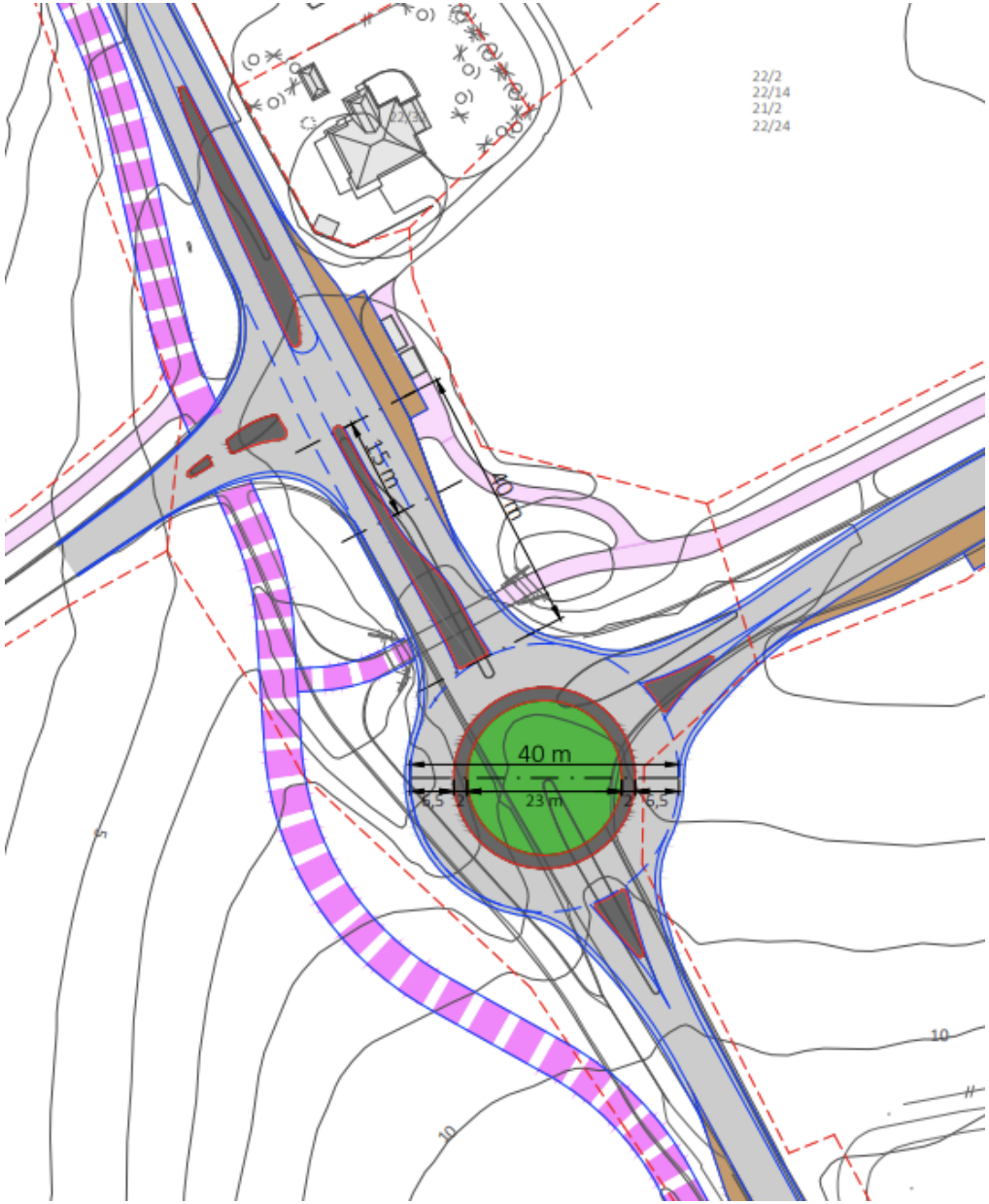
«Det er tatt hensyn til nullvekstmålet i beregningene for Bypakke Tønsberg-regionen. I modellen ligger det inne noe vekst knyttet til nærings- og nyttetrafikk samt lange reiser. I de økonomiske beregningene er det lagt til grunn en årlig trafikkvekst på 0,32 pst. fra 2026–2032 og 0,14 pst. fra 2033». Dette gir vesentlig lavere tall enn NTP-prognosene 2045 og ÅDT 2035 [5] -prognosene.

Forslag til tiltak og hva man oppnår ved forbedringene (trafikksikkerhet)

Bygge rundkjøring i krysset Smidsrødveien x Føynlandveien

Etablering av rundkjøring i krysset vil bedre trafikksikkerheten i krysset. En rundkjøring vil dempe hastigheten på trafikken i Smidsrødveien og gi færre konfliktpunkter. Ulykker med «Venstresving foran kjøretøy i motsatt retning» vil elimineres. Med økende trafikkmengde/forsinkelse i Føynlandveien vil det kunne oppstå situasjoner hvor vikeplikten utfordres pga. utålmodighet med å komme ut på Smidsrødveien.

Etablering av rundkjøring vil bedre framkommeligheten for trafikk fra Føynlandveien. Se mer i neste kapittel hvor resultatene av trafikkberegninger presenteres.



Beholde T-krysset Smidsrødveien x Tandstadveien, men gjøre mindre ombygging for å øke trafikksikkerheten.

Det foreslås innsnevring av kjørefeltet i Tandstadveien inn mot Smidsrødveien til ett felt. Tiltaket forutsetter forbud mot venstresving fra Tandstadveien. Trafikkøy må bygges om for å lede trafikantene mot høyre på Smidsrødveien Denne trafikken må kjøre til høyre og snu i rundkjøringen.

Innsnevring av kjørefelt i Tandstadveien vil gi en noe kortere kryssingslengde og bedre trafikksikkerheten for gs-trafikken.

Venstresvingforbudet vil gi en bedret trafikksikkerhet i krysset da konflikter med kryssende kjøreretninger reduseres.

Det er på skissen lagt inn en forlengelse av venstresvingefeltet i Smidsrødveien mot nord/Tandstadveien fra 5 til 15m. Dette er et tiltak som det avviklingsmessig ikke er nødvendig å gjøre iflg beregningene (2035).

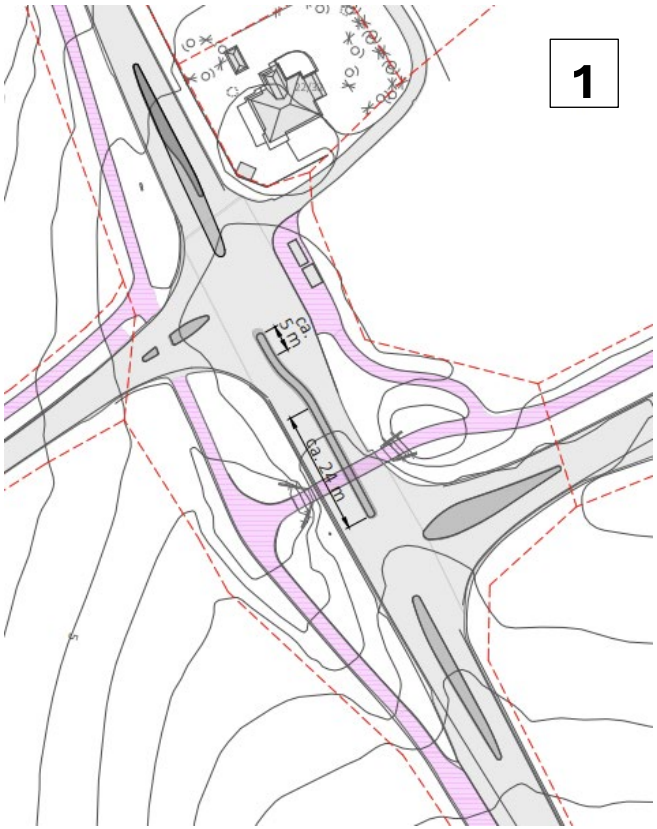
Trafikkberegninger og hva man oppnår av redusert forsinkelse

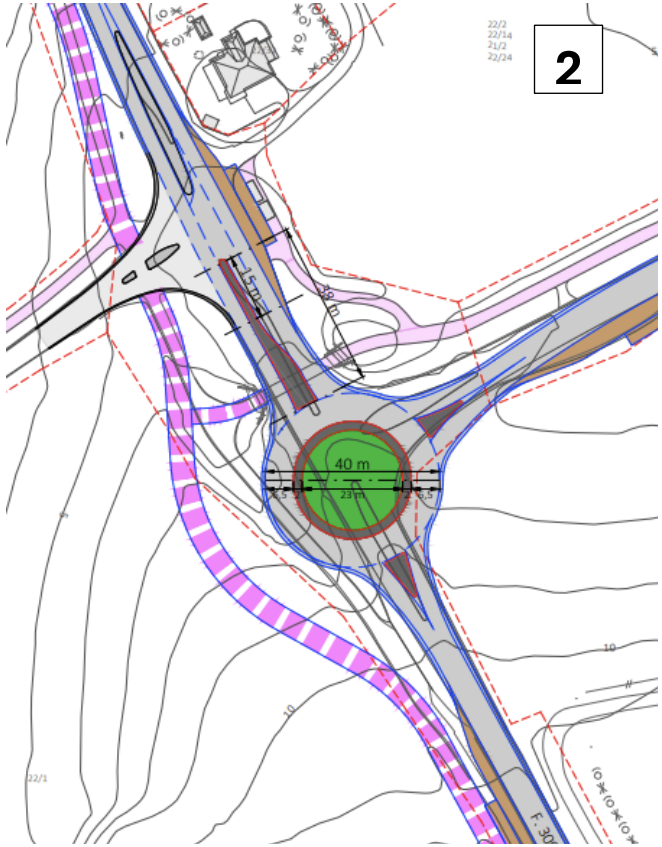
Alle beregningene er gjort med **trafikktall for makstime ettermiddag 2035 (15.30 – 16.30)**. Disse trafikktallene er tidligere beregnet ut fra tellinger i 2022 og justert med ÅDT prognose for 2035 [5]

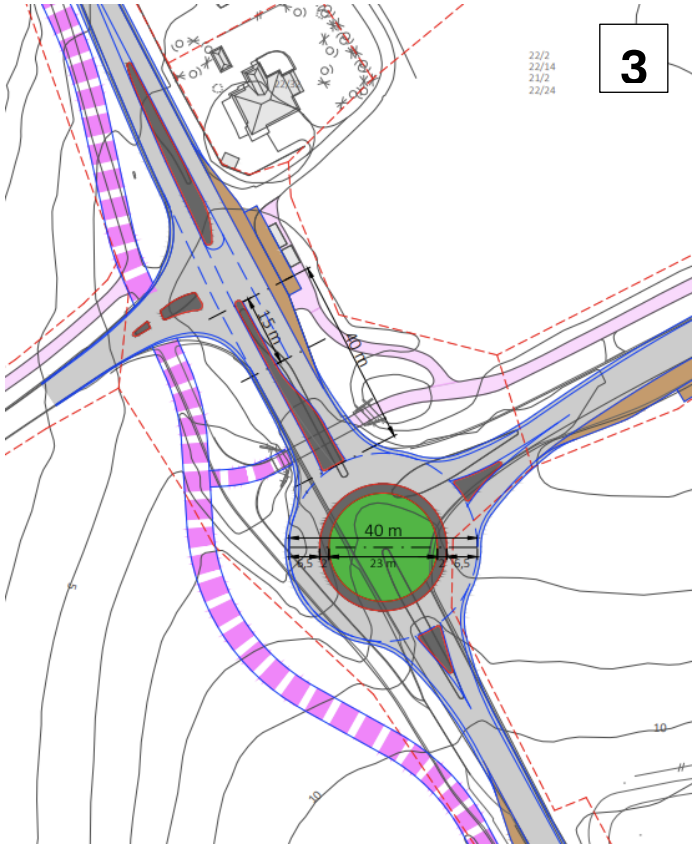
Det er gjennomført følgende trafikkberegninger med makstime 2035:

1. **Dagens utforming av kryssene (to T-kryss)**
2. **Uendret utforming av Tandstadkrysset og etablering av rundkjøring i Føynlandkrysset.**
3. **Mindre justering av T-krysset med Tandstadveien (v.sv forbud og innsnevring) og etablering av rundkjøring i Føynlandkrysset.**

Resultatene vises på de neste sidene, hvor gjennomsnittlig forsinkelse og de lengste gjennomsnittlige kølengdene vises på kartskisser.

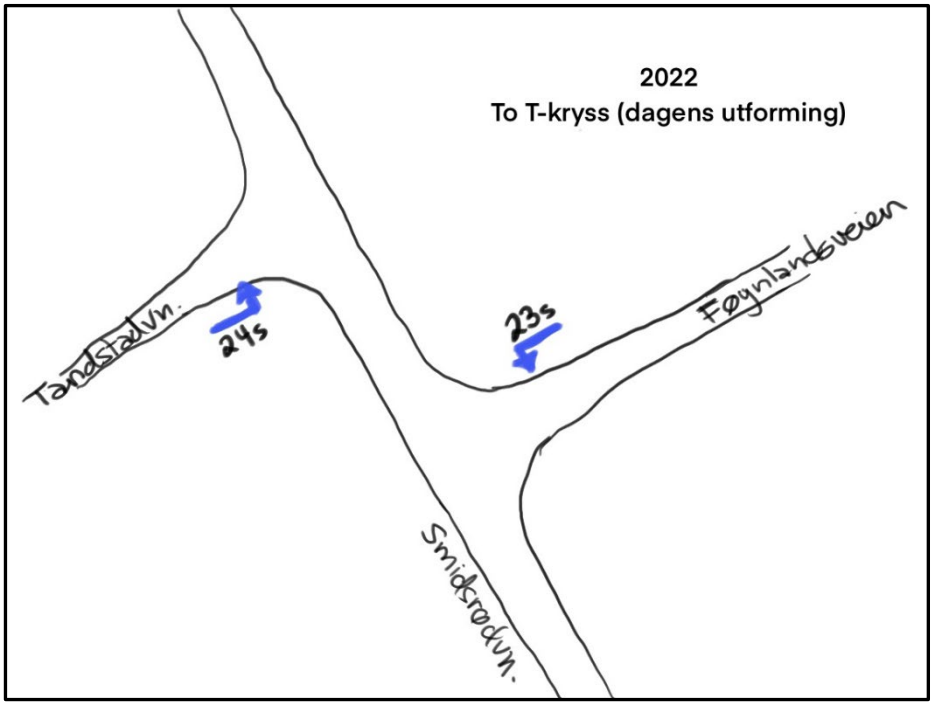




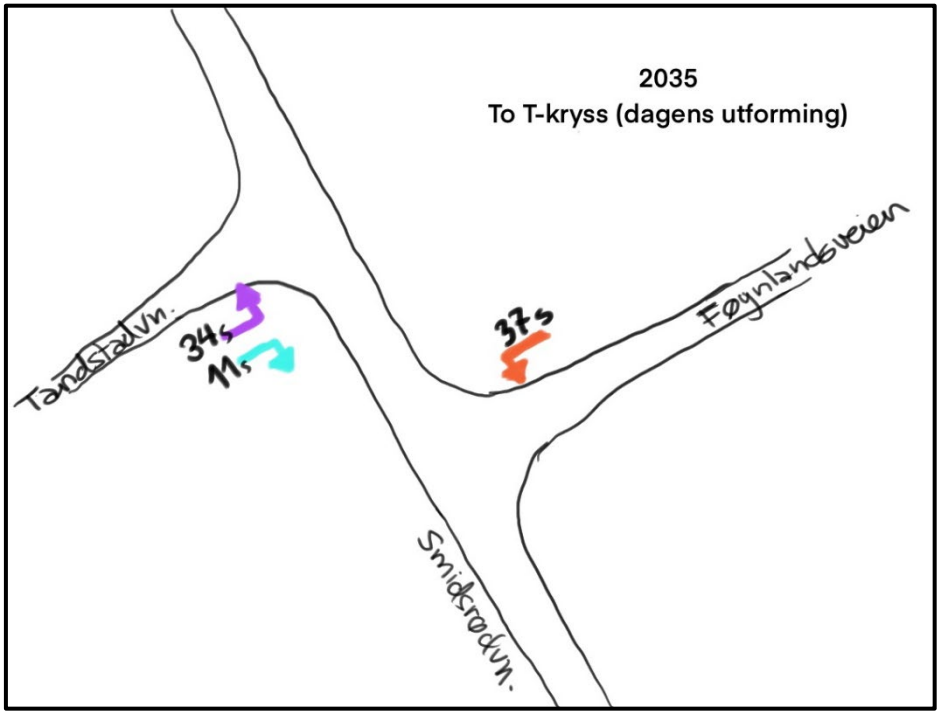


1. **Dagens utforming av kryssene (to T-kryss)**
   Om man beholder dagens utforming av kryssene vil gjennomsnittlig forsinkelsene øke.
   Dagens forsinkelse ved venstresving i Føynlandveien vil øke fra dagens 23 sek til 37 sek.
   Venstresving fra Tandstadveien vil øke fra dagens 24 sek til 34 sek. Her vil også høyresvingende få en liten forsinkelse på gjennomsnittlig 11 sek.

Dagen trafikkbilde (gjennomsnittlig forsinkelse):



Forventet framtidig trafikkbilde (gjennomsnittlig forsinkelse):



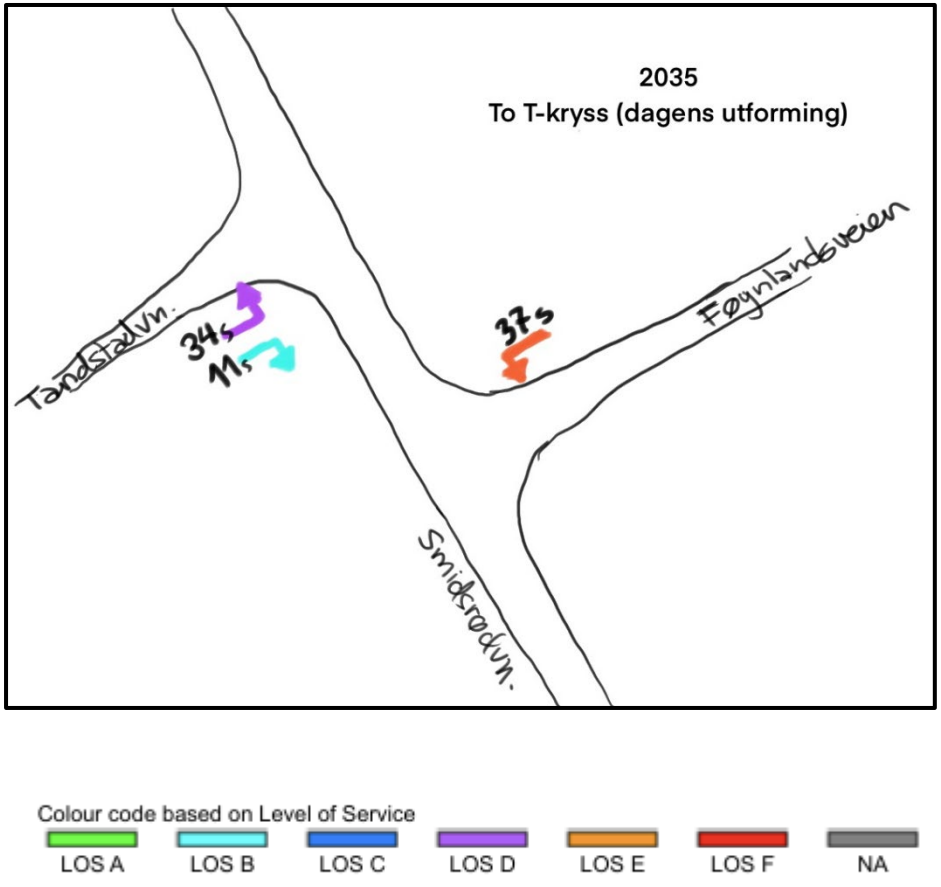


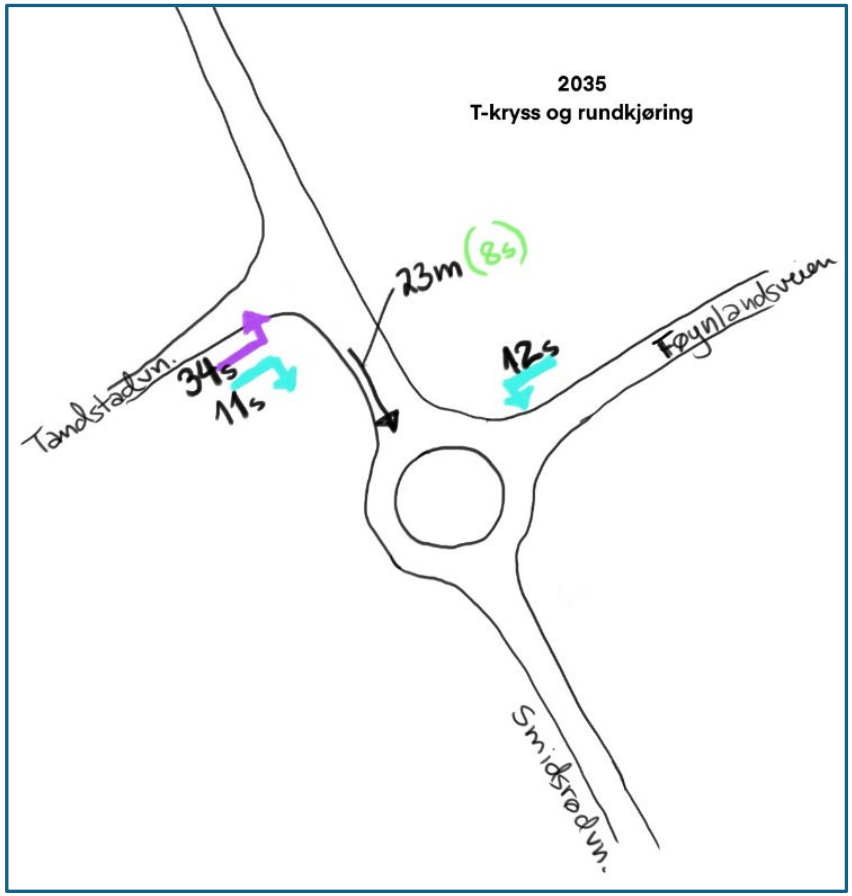
2. **Uendret utforming av Tandstadkrysset og etablering av rundkjøring i Føynlandkrysset.**

Med bygging av rundkjøring i Føynlandkrysset vil gjennomsnittlig forsinkelse fra Føynlandveien reduseres til 12 sek.

Med etablering av rundkjøring vil hastigheten på Smidsrødveien reduseres, og Smidsrødveien bli likestilt med Føynlandveien når det gjelder vikeplikt. Dette gjør at trafikken på Smidsrødveien bruker litt lenger tid gjennom krysset sammenliknet med i dag, men forsinkelsene er svært små. I vegarm fra både Smidsrødveien syd og nord vil forsinkelsene være 10 sek eller lavere. Det vil kunne oppstå kølengde på 24m i Smidsrødveien fra nord inn mot rundkjøring, men forsinkelsen er så liten at dette vil ikke oppfattes som kø, men en jevn flyt.

I Tandstadkrysset vil situasjonen være den samme som beskrevet under1). Dvs. venstresving fra Tandstadveien vil øke fra dagens 24 sek til 34 sek. Her vil også høyresvingende få en liten forsinkelse på gjennomsnittlig 11 sek.



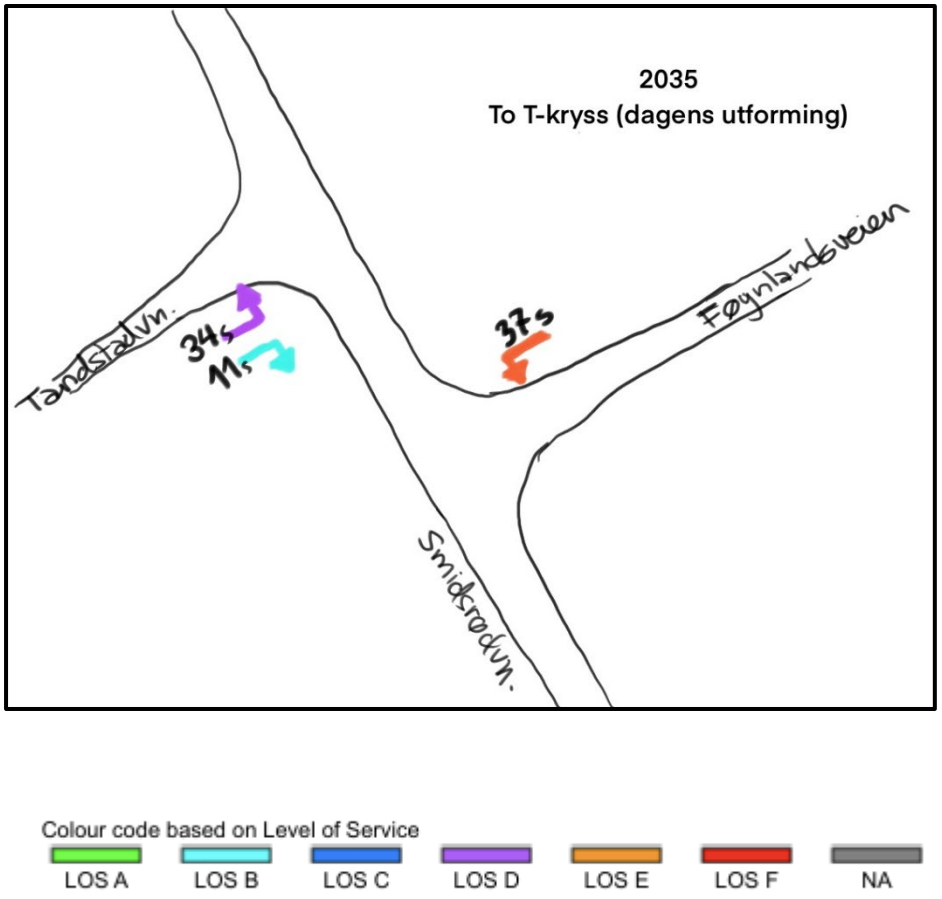


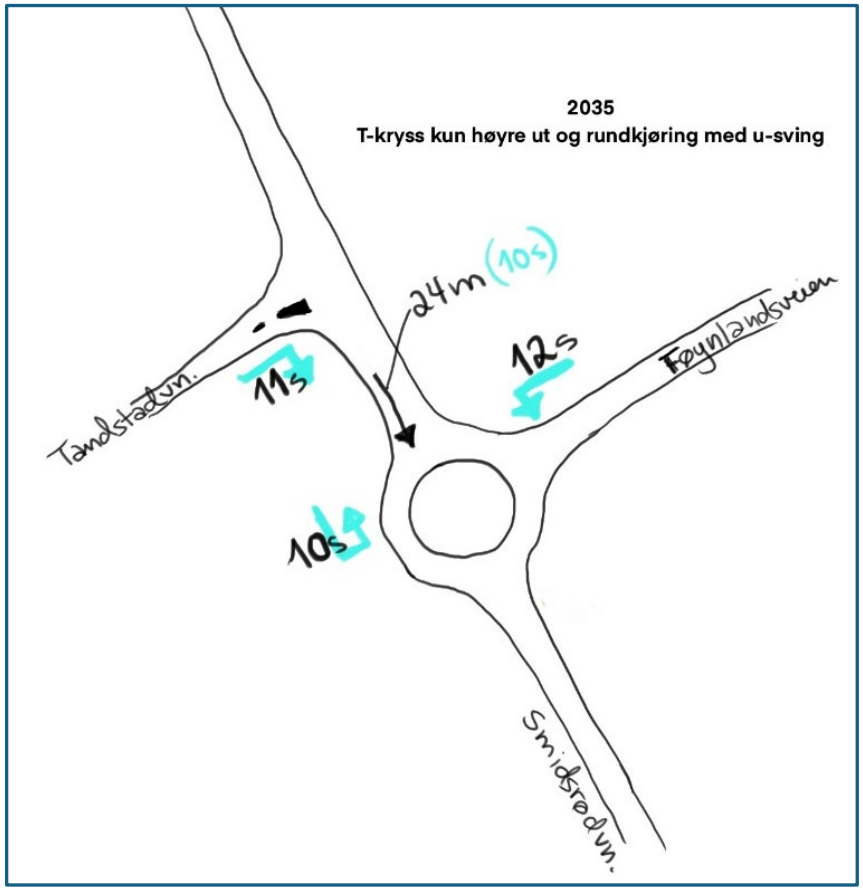
3. **Mindre justering av T-krysset med Tandstadveien (venstresvingeforbud og innsnevring) og etablering av rundkjøring i Føynlandkrysset.**

Med bygging av rundkjøring i Føynlandkrysset vil gjennomsnittlig forsinkelse fra Føynlandveien reduseres til 12 sek.

Med etablering av rundkjøring vil hastigheten på Smidsrødveien reduseres, og Smidsrødveien bli likestilt med Føynlandveien når det gjelder vikeplikt. Dette gjør at trafikken på Smidsrødveien bruker litt lenger tid gjennom krysset sammenliknet med i dag, men forsinkelsene er svært små. I vegarm fra både Smidsrødveien syd og nord vil forsinkelsene være 10 sek eller lavere. Det vil kunne oppstå kølengde på 24m i Smidsrødveien fra nord inn mot rundkjøring, men forsinkelsen er så liten at dette vil ikke oppfattes som kø, men en jevn flyt.

Forsinkelsen fra Tandstadveien ut på Smidsrødveien vil reduseres. De som skal til venstre fra Tandstadveien vil måtte kjøre til høyre og snu i rundkjøringen. Tidsmessig vil reduksjon av forsinkelse i selve krysset «spises opp» av denne bevegelsen for trafikken som skal nordover. Det er en svært liten trafikkmengde som foretar venstresving i Tandstadveien i dag.





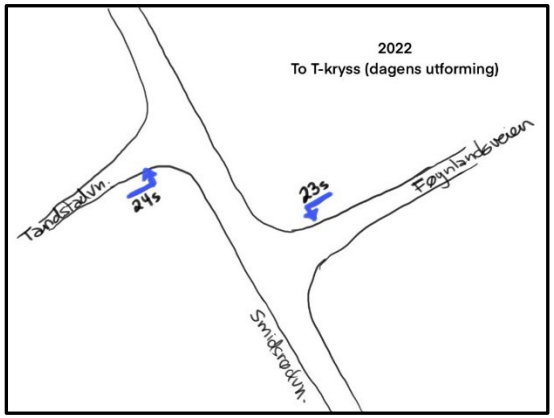
Oppsummert vurderes gjennomføring av punkt 3) **Mindre justering av T-krysset med Tandstadveien (venstresvingeforbud og innsnevring) og etablering av rundkjøring i Føynlandkrysset** å gi best resultater. Forslaget gir god framkommelighet i kryssene og trafikksikkerheten blir bedret i begge kryssene.

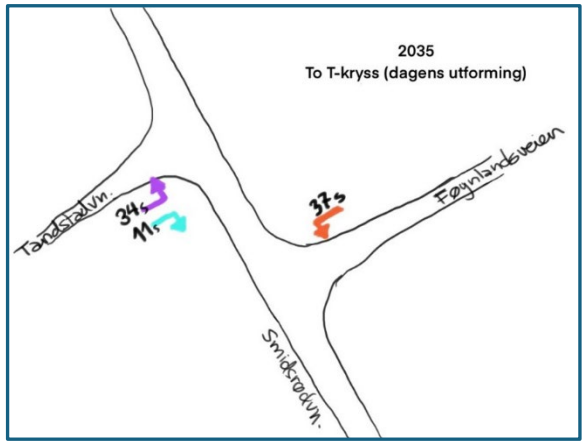
Trafikksikkerhet:

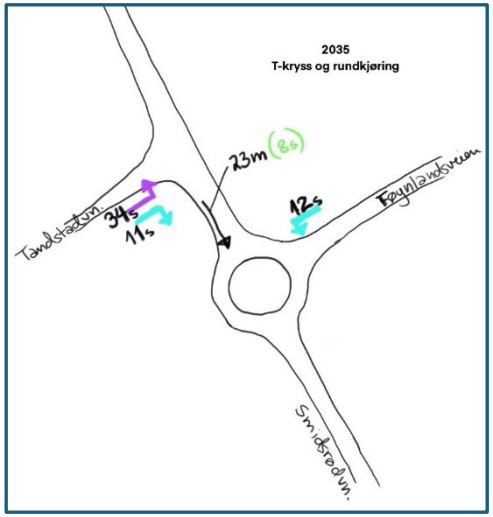
- Etablering av rundkjøring i krysset vil bedre trafikksikkerheten i krysset. En rundkjøring vil dempe hastigheten på trafikken i Smidsrødveien og gi færre konfliktpunkter. Ulykker med «Venstresving foran kjøretøy i motsatt retning» vil elimineres. Risikoen for ulykker med «Påkjøring bakfra ved høyresving» vil sannsynligvis reduseres.
- Innsnevring av kjørefelt i Tandstadveien vil gi en noe kortere kryssingslengde i gangfeltet og bedre trafikksikkerheten for gs-trafikken.
- Venstresvingforbudet fra Tandstadveien ut på Smidsrødveien vil gi en bedret trafikksikkerhet i krysset da konflikter med kryssende kjøreretninger reduseres.

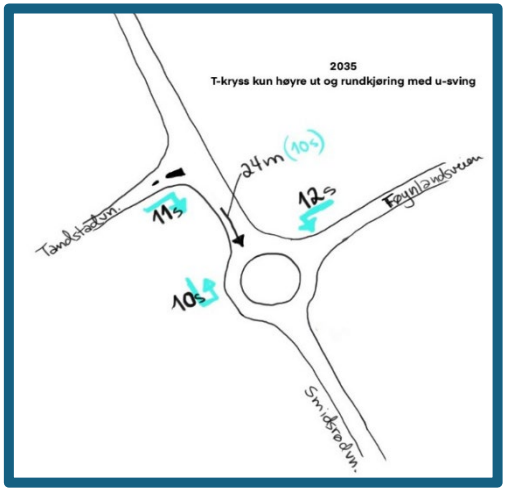
Framkommelighet:

- Med bygging av rundkjøring i Føynlandkrysset vil gjennomsnittlig forsinkelse fra Føynlandveien reduseres fra 37 sek til 12 sek.
- Forsinkelsen fra Tandstadveien ut på Smidsrødveien vil reduseres. De som skal til venstre fra Tandstadveien vil måtte kjøre til høyre og snu i rundkjøringen. Tidsmessig vil reduksjon av forsinkelse i selve krysset «spises opp» av denne bevegelsen for trafikken som skal nordover.









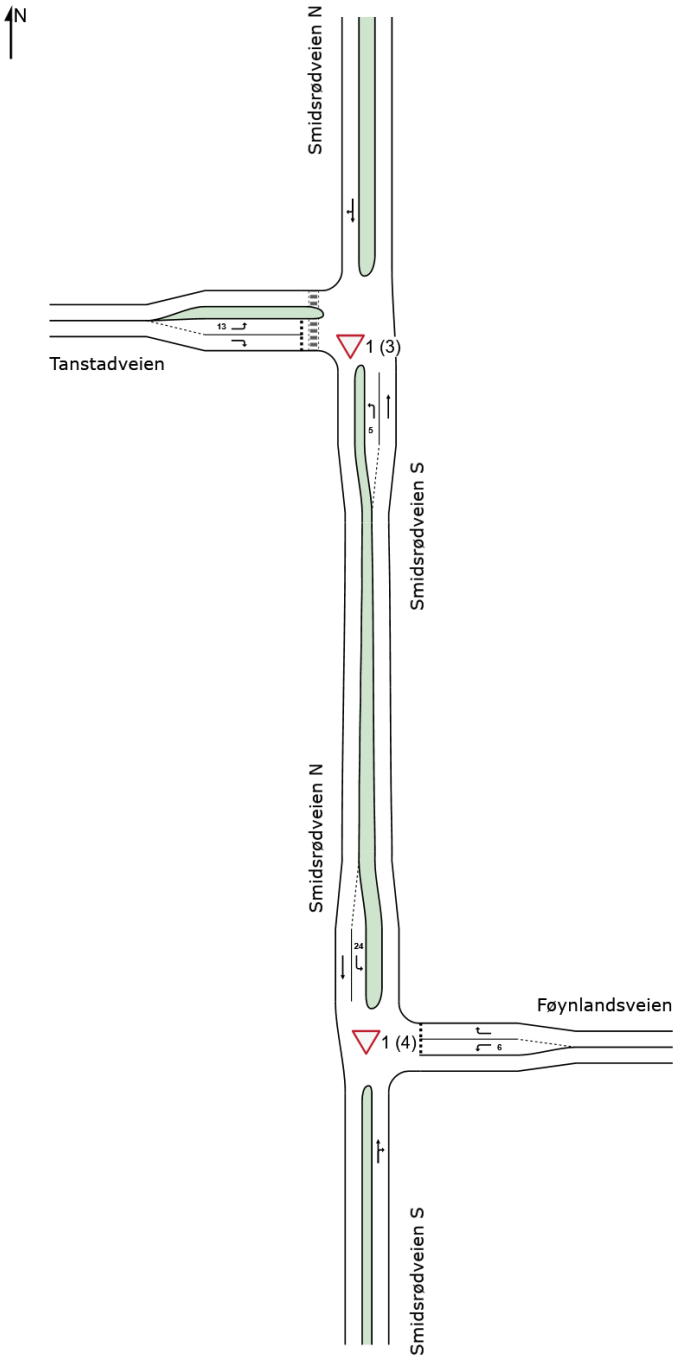


NETWORK LAYOUT

Network: [2] To T-kryss justert mellom kryss (2022)

New Network
Network Category: (None)
Network Scenario: 1 | Local Volumes

Layout pictures are schematic functional drawings reflecting input data. They are not design drawings.



SITES IN NETWORK		
Site ID	**CCG ID**	**Site Name**
▽1 (3)	NA	Tanstadveien T-kryss 2022 justert mellom kryss
▽1 (4)	NA	Føynlandveien T-kryss 2022 justert mellom kryss

MOVEMENT FLOWS FOR SITE (INPUT)

Approach movement input flow rates by movement class (vehicles per 60 mins)

Site: [1 (3)] Tanstadveien T-kryss 2022 justert mellom kryss (2022 T-kryss justert mellom kryss)

Network: [2] To T-kryss justert mellom kryss (2022)

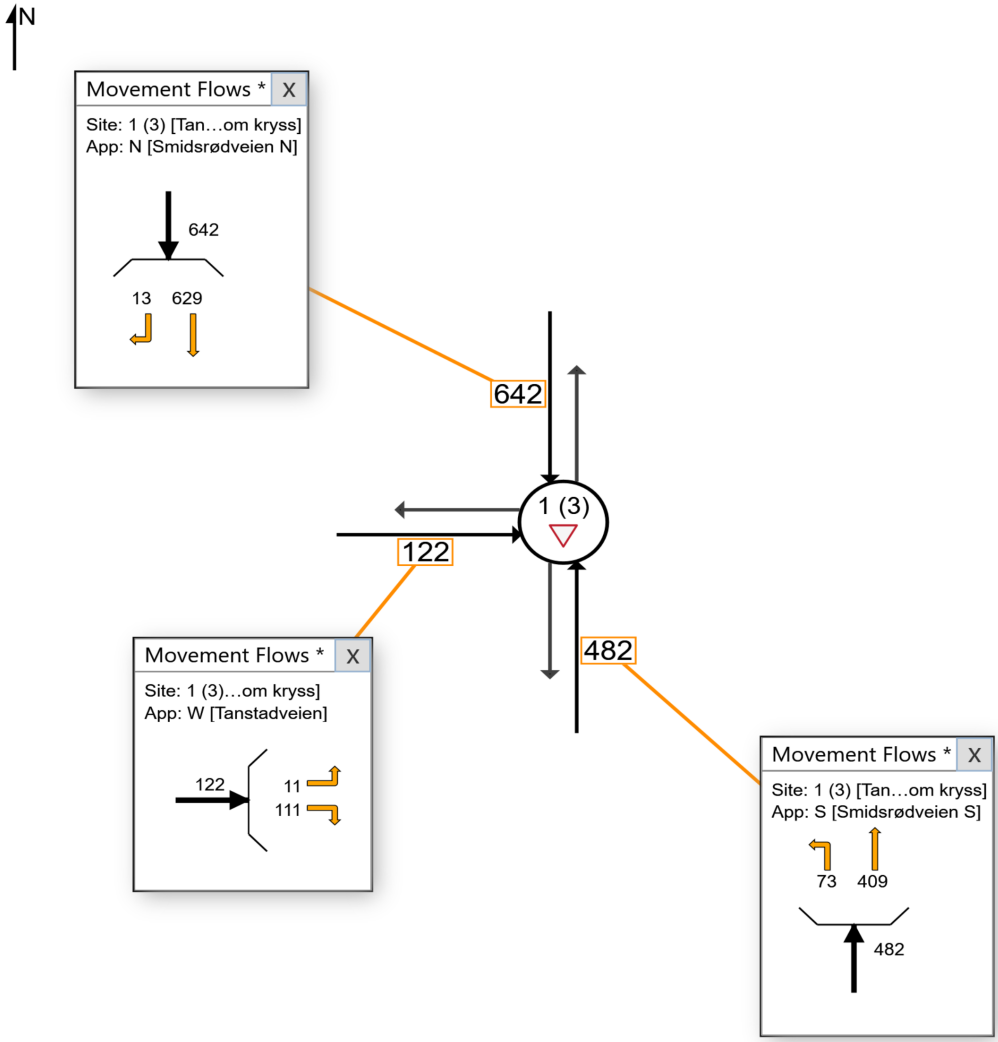
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Dagens T-kryss
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Use the button below to open or close all popup boxes. Click value labels to open selected ones. Click and drag popup boxes to move to preferred positions.

Close All Popups

All Movement Classes (*)



MOVEMENT FLOWS FOR SITE (INPUT)

Approach movement input flow rates by movement class (vehicles per 60 mins)

Site: [1 (4)] Føynlandveien T-kryss 2022 justert mellom kryss (2022 T-kryss justert mellom kryss)

Network: [2] To T-kryss justert mellom kryss (2022)

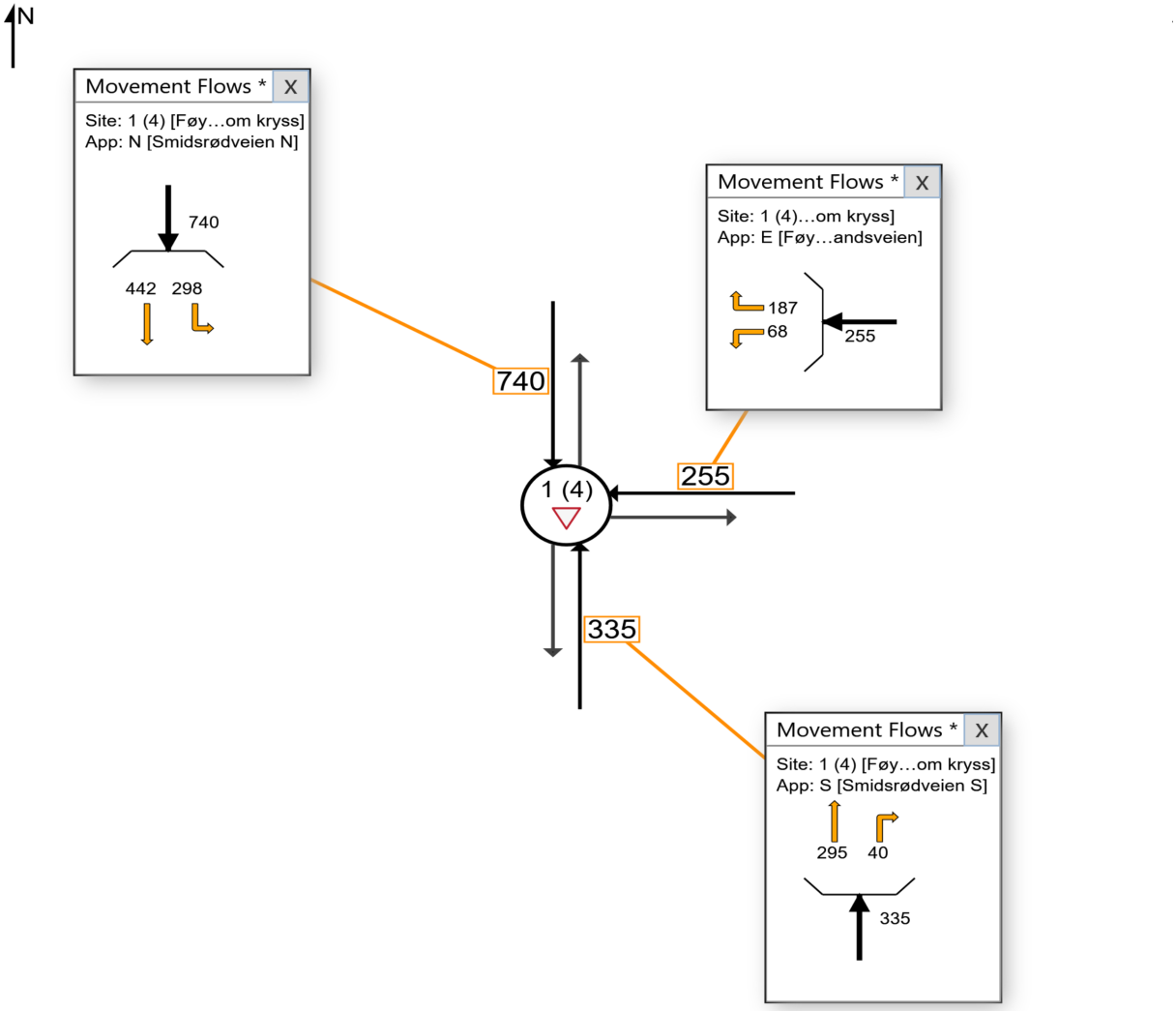
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Dagens T-kryss
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Use the button below to open or close all popup boxes. Click value labels to open selected ones. Click and drag popup boxes to move to preferred positions.

Close All Popups

All Movement Classes (*)



DELAY - AVERAGE (CONTROL)

Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: [1 (3)] Tanstadveien T-kryss 2022 justert mellom kryss
(2022 T-kryss justert mellom kryss)

Network: [2] To T-kryss justert mellom kryss (2022)

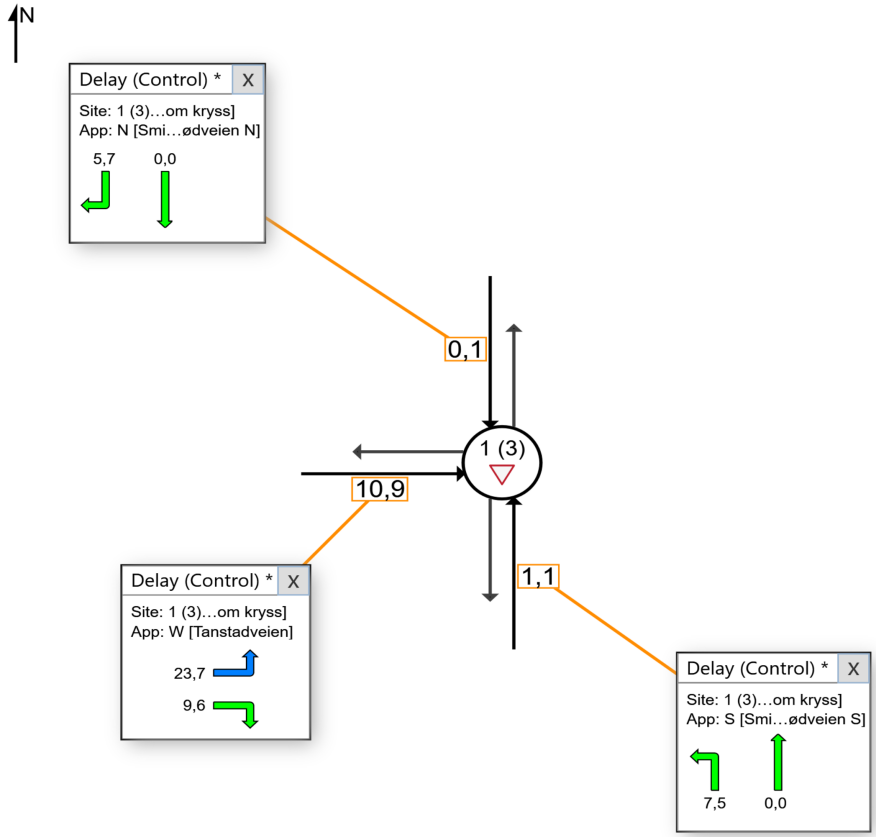
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Dagens T-kryss
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Use the button below to open or close all popup boxes. Click value labels to open selected ones.
Click and drag popup boxes to move to preferred positions.

Close All Popups

All Movement Classes (*)



Colour code based on Level of Service

LOS A | LOS B | LOS C | LOS D | LOS E | LOS F | NA

NA: The movement only runs in short lanes and these are not included in determining Queue Storage Ratio, or the movement has zero volume for the selected Movement Class.
Delay Model: SIDRA Standard (Control Delay: Geometric Delay is included).

Approach values are flow-weighted average values for vehicle movements (pedestrian delays not included).

DELAY - AVERAGE (CONTROL)

Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: [1 (4)] Føynlandveien T-kryss 2022 justert mellom kryss
(2022 T-kryss justert mellom kryss)

Network: [2] To T-kryss justert mellom kryss (2022)

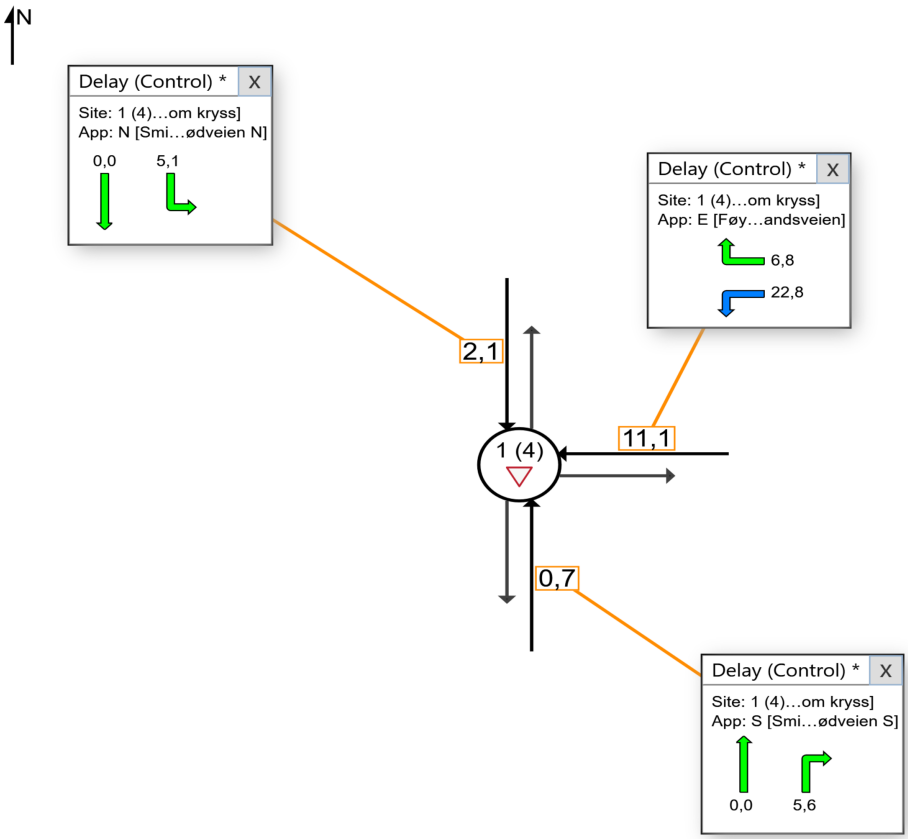
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Dagens T-kryss
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Use the button below to open or close all popup boxes. Click value labels to open selected ones.
Click and drag popup boxes to move to preferred positions.

Close All Popups

All Movement Classes (*)



Colour code based on Level of Service

LOS A	LOS B	LOS C	LOS D	LOS E	LOS F	NA

NA: The movement only runs in short lanes and these are not included in determining Queue Storage Ratio, or the movement has zero volume for the selected Movement Class.
Delay Model: SIDRA Standard (Control Delay: Geometric Delay is included).

Approach values are flow-weighted average values for vehicle movements (pedestrian delays not included).

DEGREE OF SATURATION

Ratio of Arrival Flow to Capacity, v/c ratio per lane

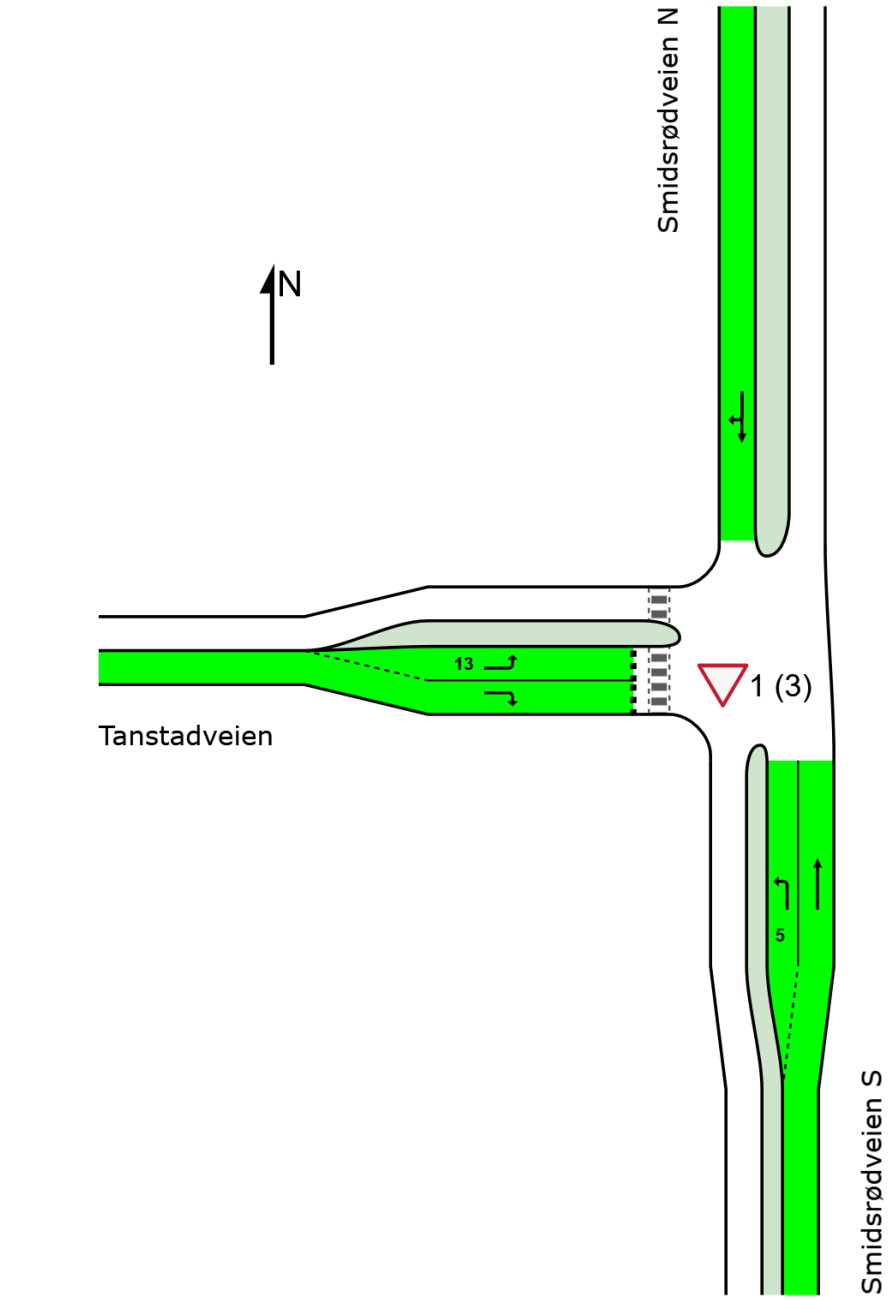
Site: [1 (3)] Tanstadveien T-kryss 2022 justert mellom kryss
(2022 T-kryss justert mellom kryss)

Network: [2] To T-kryss justert mellom kryss (2022)

Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Dagens T-kryss
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

	Approaches			Intersection
	South	North	West	
Degree of Saturation	0,22	0,36	0,17	0,36



Colour code based on Degree of Saturation

[< 0,6] [0,6 – 0,7] [0,7 – 0,8] [0,8 – 0,9] [0,9 – 1,0] [> 1,0]

DEGREE OF SATURATION

Ratio of Arrival Flow to Capacity, v/c ratio per lane

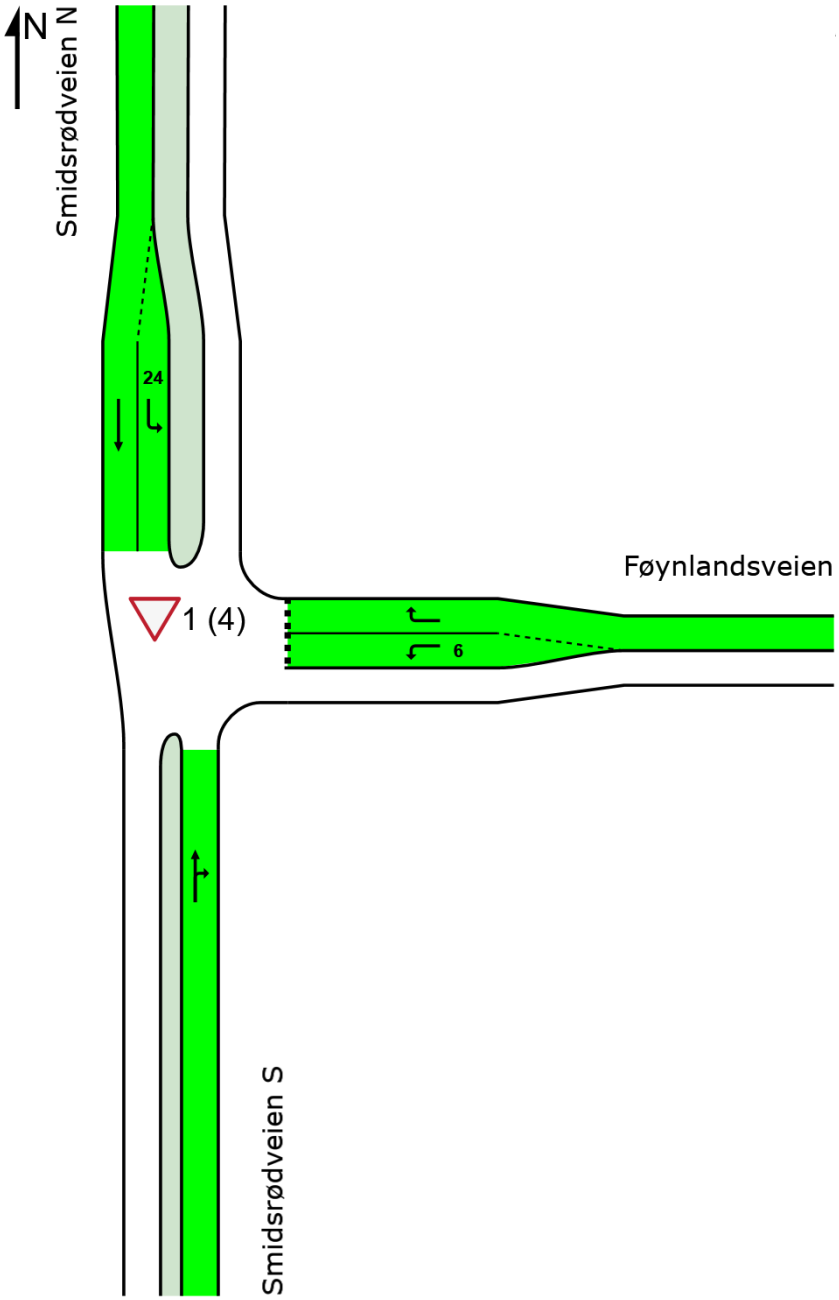
Site: [1 (4)] Føynlandveien T-kryss 2022 justert mellom kryss
(2022 T-kryss justert mellom kryss)

Network: [2] To T-kryss justert mellom kryss (2022)

Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Dagens T-kryss
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

	Approaches			Intersection
	South	East	North	
Degree of Saturation	0,18	0,30	0,25	0,30



MOVEMENT SUMMARY

Site: [1 (3)] Tanstadveien T-kryss 2022 justert mellom kryss

(2022 T-kryss justert mellom kryss)

Network: [2] To T-kryss justert mellom kryss (2022)

Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Dagens T-kryss
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Vehicle Movement Performance

Mov ID	Turn	Mov Class	Demand Flows [Total veh/h	HV] %	Arrival Flows [Total veh/h	HV] %	Deg. Satn v/c	Aver. Delay sec	Level of Service	Aver. Back Of Queue [Veh. veh	Dist] m	Prop. Qued	Eff. Stop Rate	Number of Cycles to Depart	Aver. Speed km/h
South: Smidsrødveien S															
1	L2	All MCs	77	2,7	77	2,7	0,104	7,5	LOS A	0,2	1,2	0,62	0,80	0,62	45,9
2	T1	All MCs	431	3,4	431	3,4	0,223	0,0	LOS A	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	59,9
Approach			507	3,3	507	3,3	0,223	1,1	NA	0,2	1,2	0,09	0,12	0,09	57,2
North: Smidsrødveien N															
8	T1	All MCs	662	4,0	662	4,0	0,356	0,0	LOS A	0,1	0,4	0,01	0,01	0,01	59,7
9	R2	All MCs	14	7,7	14	7,7	0,356	5,7	LOS A	0,1	0,4	0,01	0,01	0,01	57,0
Approach			676	4,0	676	4,0	0,356	0,1	NA	0,1	0,4	0,01	0,01	0,01	59,6
West: Tanstadveien															
10	L2	All MCs	12	0,0	12	0,0	0,061	23,7	LOS C	0,1	0,5	0,85	0,94	0,85	41,9
12	R2	All MCs	117	2,7	117	2,7	0,166	9,6	LOS A	0,2	1,7	0,60	0,83	0,60	45,8
Approach			128	2,5	128	2,5	0,166	10,9	LOS B	0,2	1,7	0,63	0,84	0,63	45,1
All Vehicles			1312	3,6	1312	3,6	0,356	1,6	NA	0,2	1,7	0,10	0,14	0,10	56,8

Site Level of Service (LOS) Method: Delay (SIDRA). Site LOS Method is specified in the Network Data dialog (Override Site Data 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 (TWSC): Level of Service is not defined for major road approaches or the intersection as a whole for Two-Way Sign Control (HCM LOS rule).

Two-Way Sign Control Capacity Model: SIDRA Standard.

Delay Model: SIDRA Standard (Control Delay: Geometric Delay is included).

Queue Model: SIDRA queue estimation methods are used for Back of Queue and Queue at Start of Gap.

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

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

Arrival Flows used in performance calculations are adjusted to include any Initial Queued Demand and Upstream Capacity Constraint effects.

MOVEMENT SUMMARY

Site: [1 (4)] Føynlandveien T-kryss 2022 justert mellom kryss
(2022 T-kryss justert mellom kryss)

Network: [2] To T-kryss justert mellom kryss (2022)

Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Dagens T-kryss
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Vehicle Movement Performance

Mov ID	Turn	Mov Class	Demand Flows [Total veh/h	HV] %	Arrival Flows [Total veh/h	HV] %	Deg. Satn v/c	Aver. Delay sec	Level of Service	Aver. Back Of Queue [Veh. veh	Dist] m	Prop. Qued	Eff. Stop Rate	Number of Cycles to Depart	Aver. Speed km/h
South: Smidsrødveien S															
2	T1	All MCs	311	3,1	311	3,1	0,184	0,0	LOS A	0,0	0,0	0,00	0,07	0,00	58,6
3	R2	All MCs	42	2,5	42	2,5	0,184	5,6	LOS A	0,0	0,0	0,00	0,07	0,00	56,7
Approach			353	3,0	353	3,0	0,184	0,7	NA	0,0	0,0	0,00	0,07	0,00	58,2
East: Føynlandsveien															
4	L2	All MCs	72	4,4	72	4,4	0,299	22,8	LOS C	0,4	3,2	0,84	0,97	0,99	42,1
6	R2	All MCs	197	3,7	197	3,7	0,165	6,8	LOS A	0,3	2,0	0,40	0,63	0,40	48,7
Approach			268	3,9	268	3,9	0,299	11,1	LOS B	0,4	3,2	0,52	0,72	0,56	45,7
North: Smidsrødveien N															
7	L2	All MCs	314	3,7	314	3,7	0,253	5,1	LOS A	0,5	3,6	0,48	0,64	0,48	48,5
8	T1	All MCs	465	3,8	465	3,8	0,245	0,0	LOS A	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	59,9
Approach			779	3,8	779	3,8	0,253	2,1	NA	0,5	3,6	0,19	0,26	0,19	54,7
All Vehicles			1400	3,6	1400	3,6	0,299	3,5	NA	0,5	3,6	0,21	0,30	0,22	53,2

Site Level of Service (LOS) Method: Delay (SIDRA). Site LOS Method is specified in the Network Data dialog (Override Site Data 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 (TWSC): Level of Service is not defined for major road approaches or the intersection as a whole for Two-Way Sign Control (HCM LOS rule).

Two-Way Sign Control Capacity Model: SIDRA Standard.

Delay Model: SIDRA Standard (Control Delay: Geometric Delay is included).

Queue Model: SIDRA queue estimation methods are used for Back of Queue and Queue at Start of Gap.

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

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

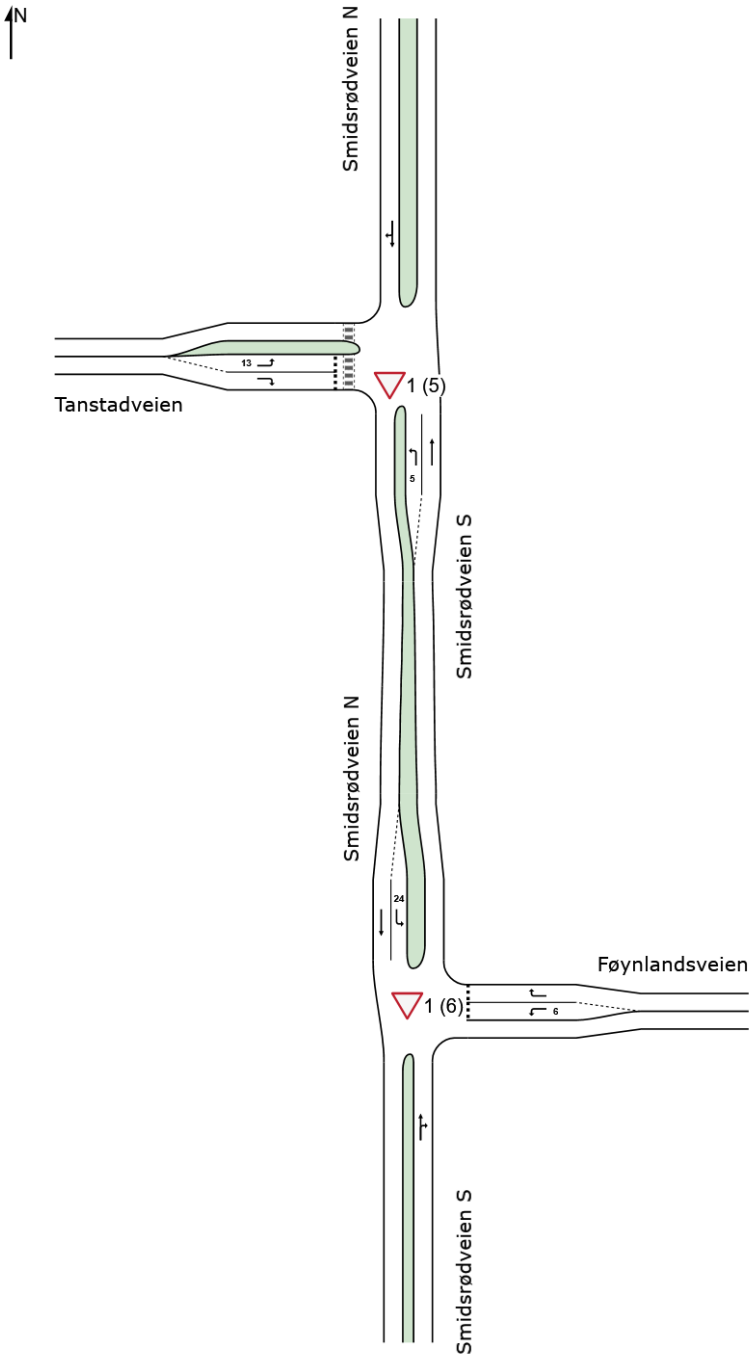
Arrival Flows used in performance calculations are adjusted to include any Initial Queued Demand and Upstream Capacity Constraint effects.

NETWORK LAYOUT

Network: [3] To T-kryss 2035 (2035)

New Network
Network Category: (None)
Network Scenario: 1 | Local Volumes

Layout pictures are schematic functional drawings reflecting input data. They are not design drawings.



SITES IN NETWORK		
Site ID	**CCG ID**	**Site Name**
▽1 (5)	NA	Tanstadveien To T-kryss 2035
▽1 (6)	NA	Føynlandveien To T-kryss 2035

MOVEMENT FLOWS FOR SITE (INPUT)

Approach movement input flow rates by movement class (vehicles per 60 mins)

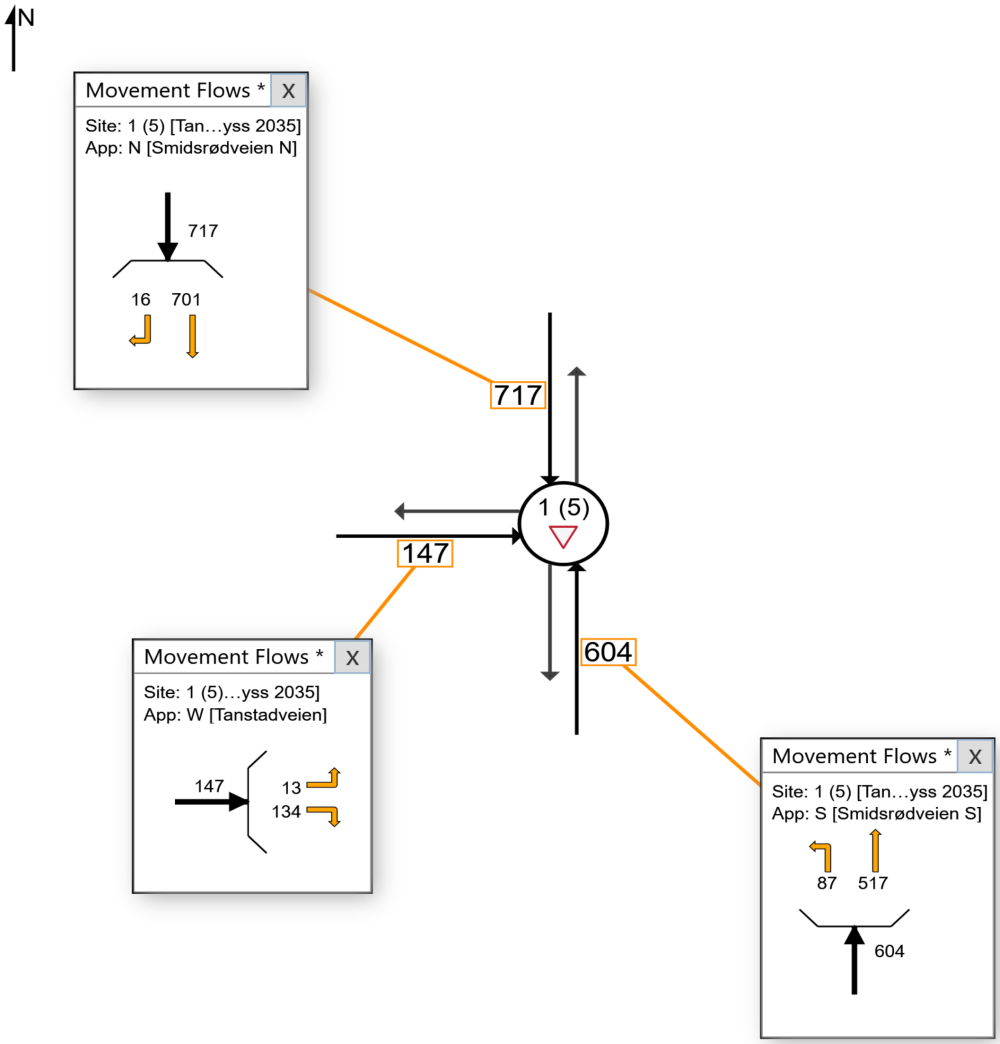
Site: [1 (5)] Tanstadveien To T-kryss 2035 (2035 To T-kryss)
Network: [3] To T-kryss 2035 (2035)
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Dagens T-kryss
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Use the button below to open or close all popup boxes. Click value labels to open selected ones. Click and drag popup boxes to move to preferred positions.

Close All Popups

All Movement Classes (*)



SIDRA INTERSECTION 10.0 | Copyright © 2000-2025 Akcelik and Associates Pty Ltd | sidrasolutions.com

MOVEMENT FLOWS FOR SITE (INPUT)

Approach movement input flow rates by movement class (vehicles per 60 mins)

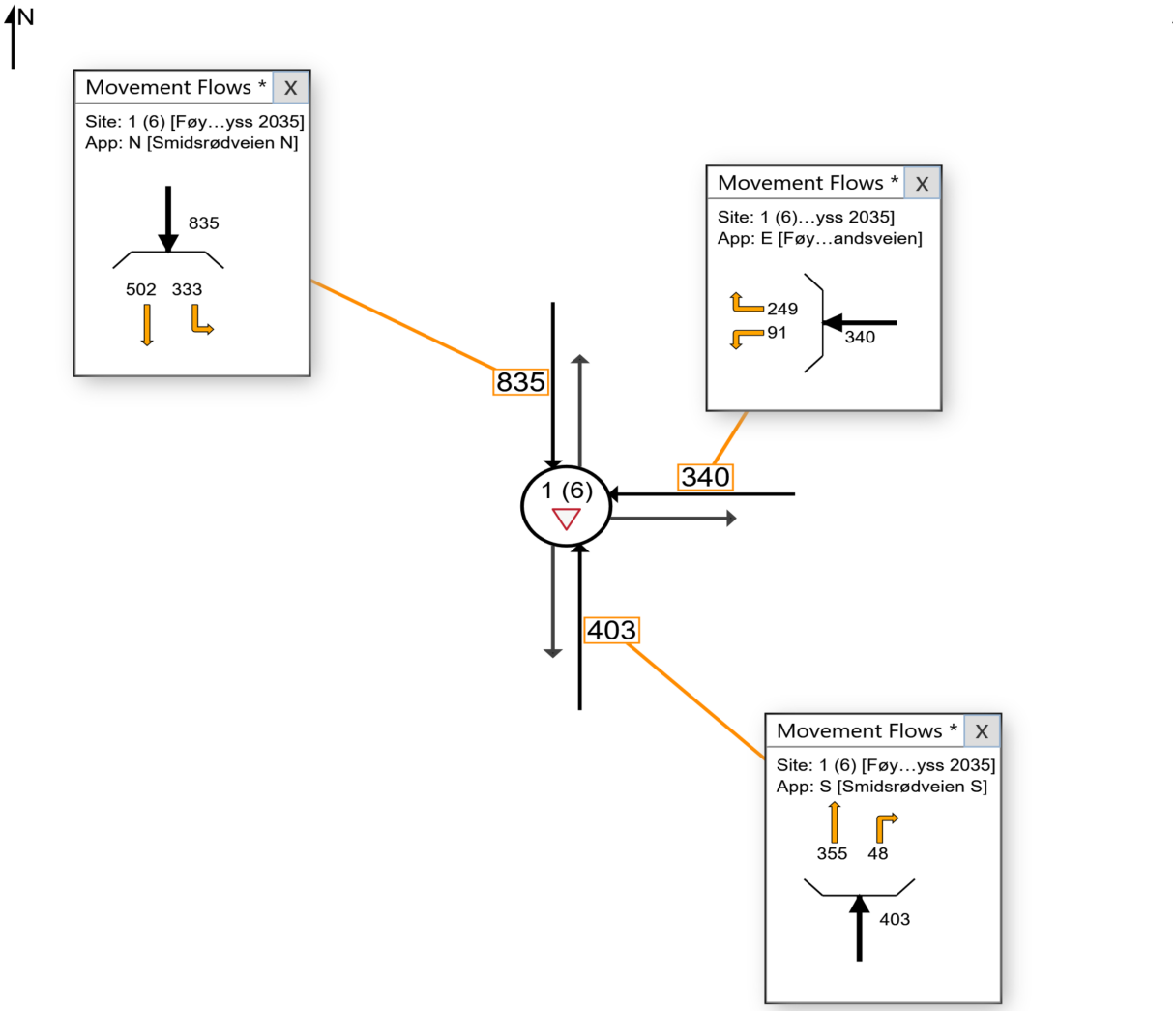
Site: [1 (6)] Føynlandveien To T-kryss 2035 (2035 To T-kryss)
Network: [3] To T-kryss 2035 (2035)
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Dagens T-kryss
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Use the button below to open or close all popup boxes. Click value labels to open selected ones. Click and drag popup boxes to move to preferred positions.

Close All Popups

All Movement Classes (*)



SIDRA INTERSECTION 10.0 | Copyright © 2000-2025 Akcelik and Associates Pty Ltd | sidrasolutions.com

DELAY - AVERAGE (CONTROL)

Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

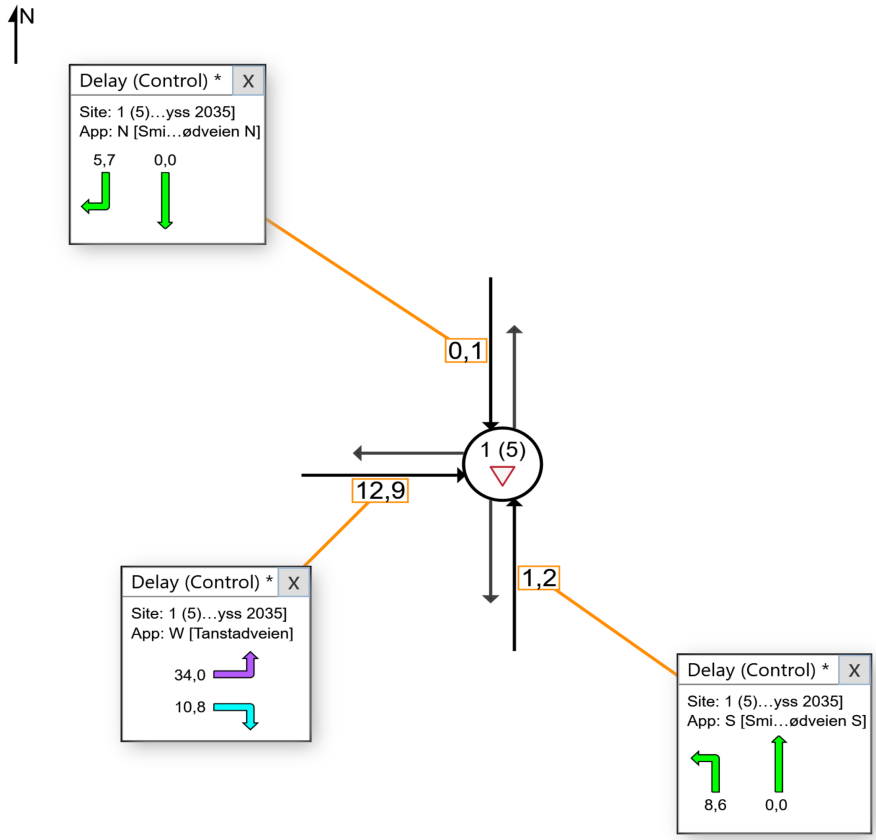
Site: [1 (5)] Tanstadveien To T-kryss 2035 (2035 To T-kryss)
Network: [3] To T-kryss 2035 (2035)
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Dagens T-kryss
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Use the button below to open or close all popup boxes. Click value labels to open selected ones.
Click and drag popup boxes to move to preferred positions.

Close All Popups

All Movement Classes (*)



Colour code based on Level of Service

LOS A | LOS B | LOS C | LOS D | LOS E | LOS F | NA

NA: The movement only runs in short lanes and these are not included in determining Queue Storage Ratio, or the movement has zero volume for the selected Movement Class.
Delay Model: SIDRA Standard (Control Delay: Geometric Delay is included).

Approach values are flow-weighted average values for vehicle movements (pedestrian delays not included).

SIDRA INTERSECTION 10.0 | Copyright © 2000-2025 Akcelik and Associates Pty Ltd | sidrasolutions.com

DELAY - AVERAGE (CONTROL)

Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

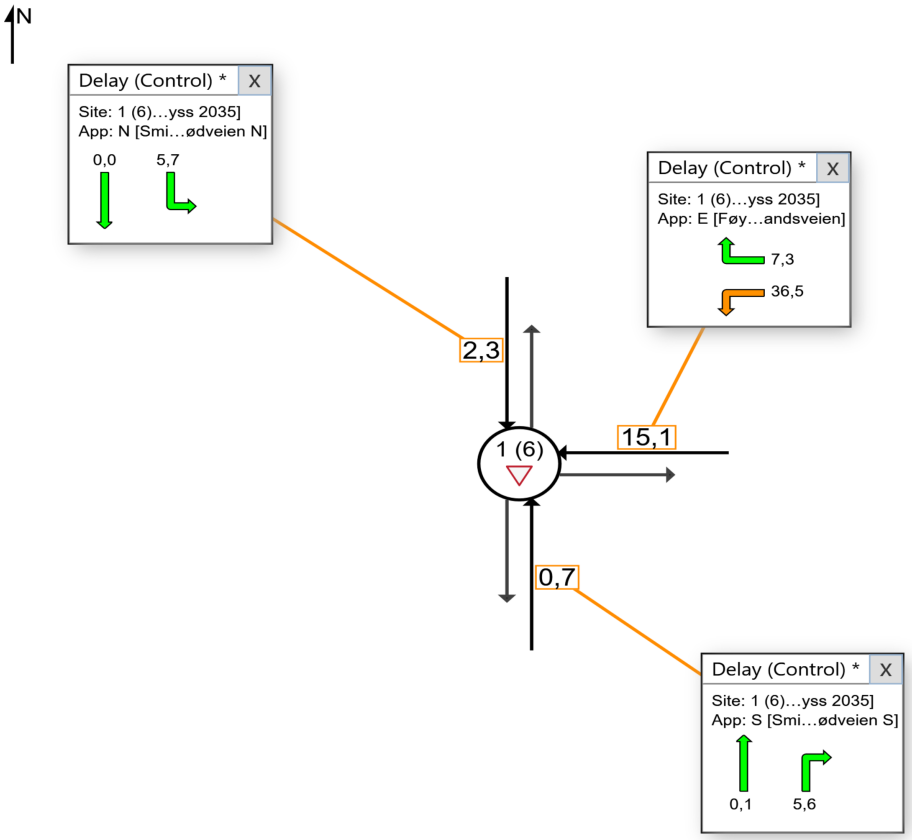
Site: [1 (6)] Føynlandveien To T-kryss 2035 (2035 To T-kryss)
Network: [3] To T-kryss 2035 (2035)
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Dagens T-kryss
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Use the button below to open or close all popup boxes. Click value labels to open selected ones.
Click and drag popup boxes to move to preferred positions.

Close All Popups

All Movement Classes (*)



Colour code based on Level of Service

LOS A	LOS B	LOS C	LOS D	LOS E	LOS F	NA

NA: The movement only runs in short lanes and these are not included in determining Queue Storage Ratio, or the movement has zero volume for the selected Movement Class.
Delay Model: SIDRA Standard (Control Delay: Geometric Delay is included).

Approach values are flow-weighted average values for vehicle movements (pedestrian delays not included).

SIDRA INTERSECTION 10.0 | Copyright © 2000-2025 Akcelik and Associates Pty Ltd | sidrasolutions.com

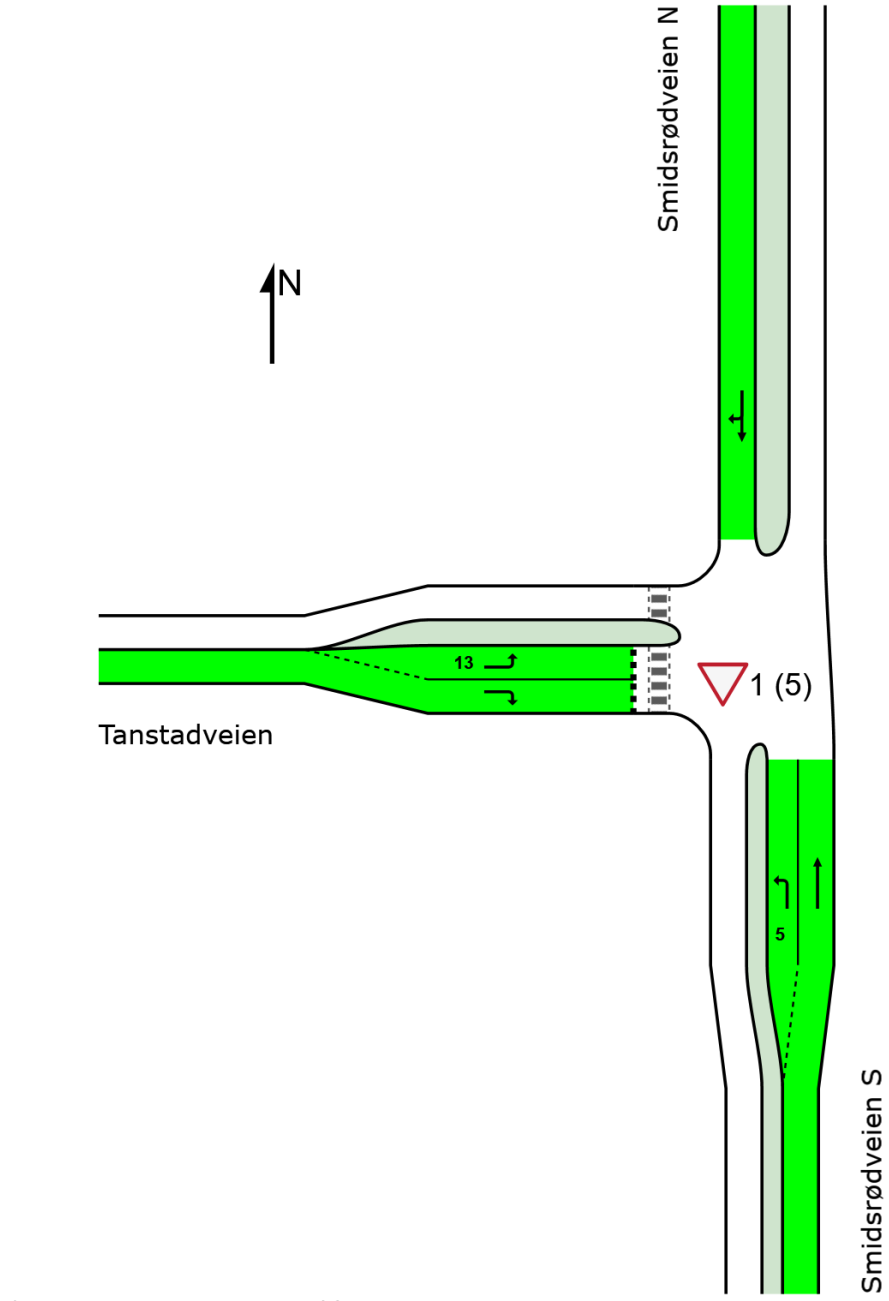
DEGREE OF SATURATION

Ratio of Arrival Flow to Capacity, v/c ratio per lane

Site: [1 (5)] Tanstadveien To T-kryss 2035 (2035 To T-kryss)
Network: [3] To T-kryss 2035 (2035)
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Dagens T-kryss
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

	Approaches			Intersection
	South	North	West	
Degree of Saturation	0,28	0,40	0,23	0,40



Colour code based on Degree of Saturation

[< 0,6] [0,6 – 0,7] [0,7 – 0,8] [0,8 – 0,9] [0,9 – 1,0] [> 1,0]

SIDRA INTERSECTION 10.0 | Copyright © 2000-2025 Akcelik and Associates Pty Ltd | sidrasolutions.com

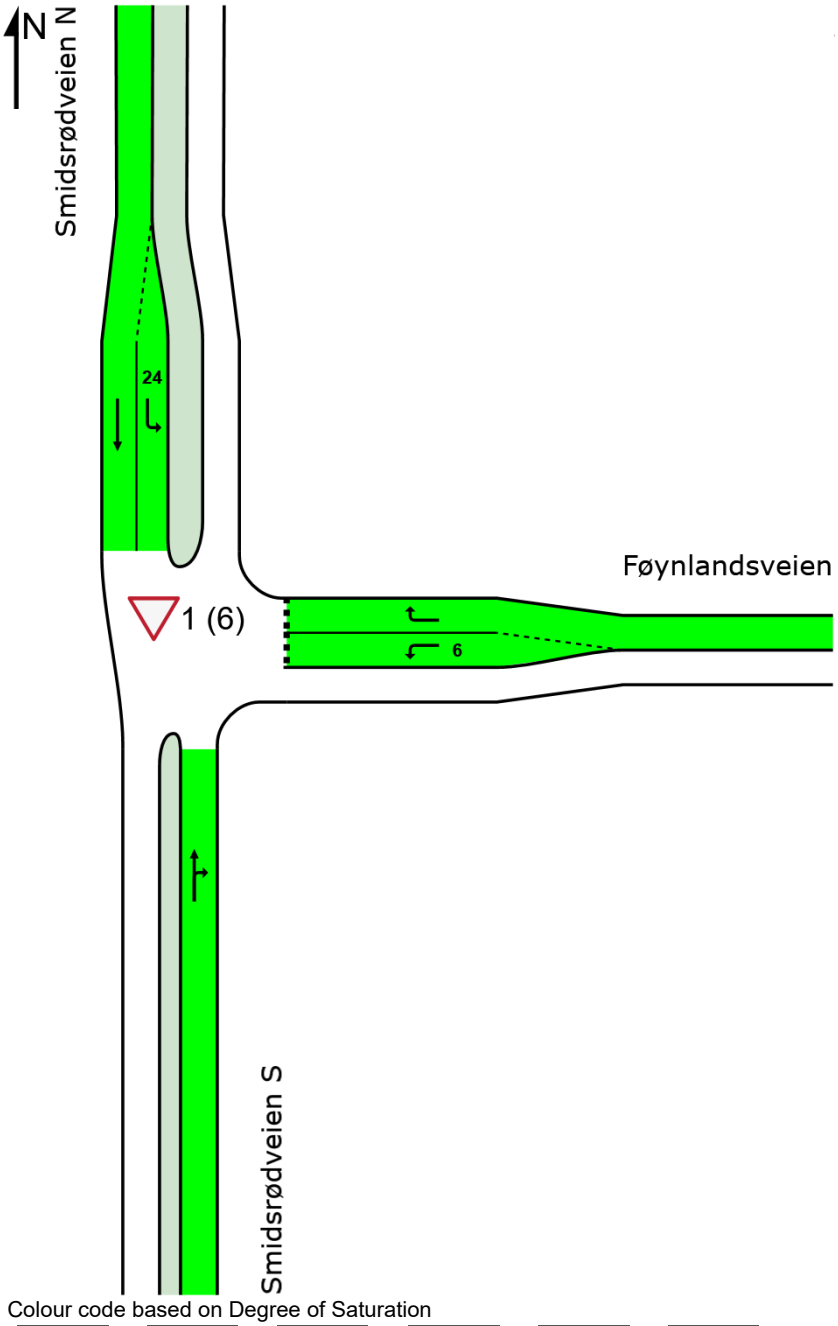
DEGREE OF SATURATION

Ratio of Arrival Flow to Capacity, v/c ratio per lane

Site: [1 (6)] Føynlandveien To T-kryss 2035 (2035 To T-kryss)
Network: [3] To T-kryss 2035 (2035)
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Dagens T-kryss
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

	Approaches			Intersection
	South	East	North	
Degree of Saturation	0,22	0,55	0,31	0,55



Colour code based on Degree of Saturation

[< 0,6] [0,6 – 0,7] [0,7 – 0,8] [0,8 – 0,9] [0,9 – 1,0] [> 1,0]

SIDRA INTERSECTION 10.0 | Copyright © 2000-2025 Akcelik and Associates Pty Ltd | sidrasolutions.com

MOVEMENT SUMMARY

Site: [1 (5)] Tanstadveien To T-kryss 2035 (2035 To T-kryss)
Network: [3] To T-kryss 2035 (2035)
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Dagens T-kryss
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Vehicle Movement Performance

Mov ID	Turn	Mov Class	Demand Flows [Total veh/h	HV] %	Arrival Flows [Total veh/h	HV] %	Deg. Satn v/c	Aver. Delay sec	Level of Service	Aver. Back Of Queue [Veh. veh	Dist] m	Prop. Qued	Eff. Stop Rate	Number of Cycles to Depart	Aver. Speed km/h
South: Smidsrødveien S															
1	L2	All MCs	92	3,4	92	3,4	0,144	8,6	LOS A	0,2	1,6	0,67	0,85	0,67	44,8
2	T1	All MCs	544	3,5	544	3,5	0,282	0,0	LOS A	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	59,8
Approach			636	3,5	636	3,5	0,282	1,2	NA	0,2	1,6	0,10	0,12	0,10	57,1
North: Smidsrødveien N															
8	T1	All MCs	738	4,0	738	4,0	0,398	0,0	LOS A	0,1	0,5	0,01	0,01	0,01	59,7
9	R2	All MCs	17	6,2	17	6,2	0,398	5,7	LOS A	0,1	0,5	0,01	0,01	0,01	57,0
Approach			755	4,0	755	4,0	0,398	0,1	NA	0,1	0,5	0,01	0,01	0,01	59,5
West: Tanstadveien															
10	L2	All MCs	14	0,0	14	0,0	0,110	34,0	LOS D	0,1	0,9	0,91	0,96	0,91	37,5
12	R2	All MCs	141	3,0	141	3,0	0,229	10,8	LOS B	0,3	2,5	0,67	0,87	0,72	44,5
Approach			155	2,7	155	2,7	0,229	12,9	LOS B	0,3	2,5	0,69	0,88	0,73	43,2
All Vehicles			1545	3,7	1545	3,7	0,398	1,9	NA	0,3	2,5	0,11	0,15	0,12	56,3

Site Level of Service (LOS) Method: Delay (SIDRA). Site LOS Method is specified in the Network Data dialog (Override Site Data 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 (TWSC): Level of Service is not defined for major road approaches or the intersection as a whole for Two-Way Sign Control (HCM LOS rule).
Two-Way Sign Control Capacity Model: SIDRA Standard.
Delay Model: SIDRA Standard (Control Delay: Geometric Delay is included).
Queue Model: SIDRA queue estimation methods are used for Back of Queue and Queue at Start of Gap.
Gap-Acceptance Capacity Formula: SIDRA Standard (Akçelik M3D).
HV (%) values are calculated for All Movement Classes of All Heavy Vehicle Model Designation.
Arrival Flows used in performance calculations are adjusted to include any Initial Queued Demand and Upstream Capacity Constraint effects.

MOVEMENT SUMMARY

Site: [1 (6)] Føynlandveien To T-kryss 2035 (2035 To T-kryss)
Network: [3] To T-kryss 2035 (2035)
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Dagens T-kryss
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Vehicle Movement Performance

Mov ID	Turn	Mov Class	Demand Flows [Total veh/h	HV] %	Arrival Flows [Total veh/h	HV] %	Deg. Satn v/c	Aver. Delay sec	Level of Service	Aver. Back Of Queue [Veh. veh	Dist] m	Prop. Qued	Eff. Stop Rate	Number of Cycles to Depart	Aver. Speed km/h
South: Smidsrødveien S															
2	T1	All MCs	374	3,1	374	3,1	0,221	0,1	LOS A	0,0	0,0	0,00	0,07	0,00	58,6
3	R2	All MCs	51	2,1	51	2,1	0,221	5,6	LOS A	0,0	0,0	0,00	0,07	0,00	56,7
Approach			424	3,0	424	3,0	0,221	0,7	NA	0,0	0,0	0,00	0,07	0,00	58,2
East: Føynlandsveien															
4	L2	All MCs	96	4,4	96	4,4	0,549	36,5	LOS E	0,9	6,3	0,92	1,08	1,35	36,4
6	R2	All MCs	262	4,0	262	4,0	0,236	7,3	LOS A	0,4	3,0	0,47	0,67	0,47	48,4
Approach			358	4,1	358	4,1	0,549	15,1	LOS C	0,9	6,3	0,59	0,78	0,70	42,5
North: Smidsrødveien N															
7	L2	All MCs	351	3,9	351	3,9	0,308	5,7	LOS A	0,6	4,5	0,55	0,69	0,56	47,8
8	T1	All MCs	528	3,8	528	3,8	0,278	0,0	LOS A	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	59,8
Approach			879	3,8	879	3,8	0,308	2,3	NA	0,6	4,5	0,22	0,28	0,22	54,4
All Vehicles			1661	3,7	1661	3,7	0,549	4,6	NA	0,9	6,3	0,24	0,33	0,27	51,7

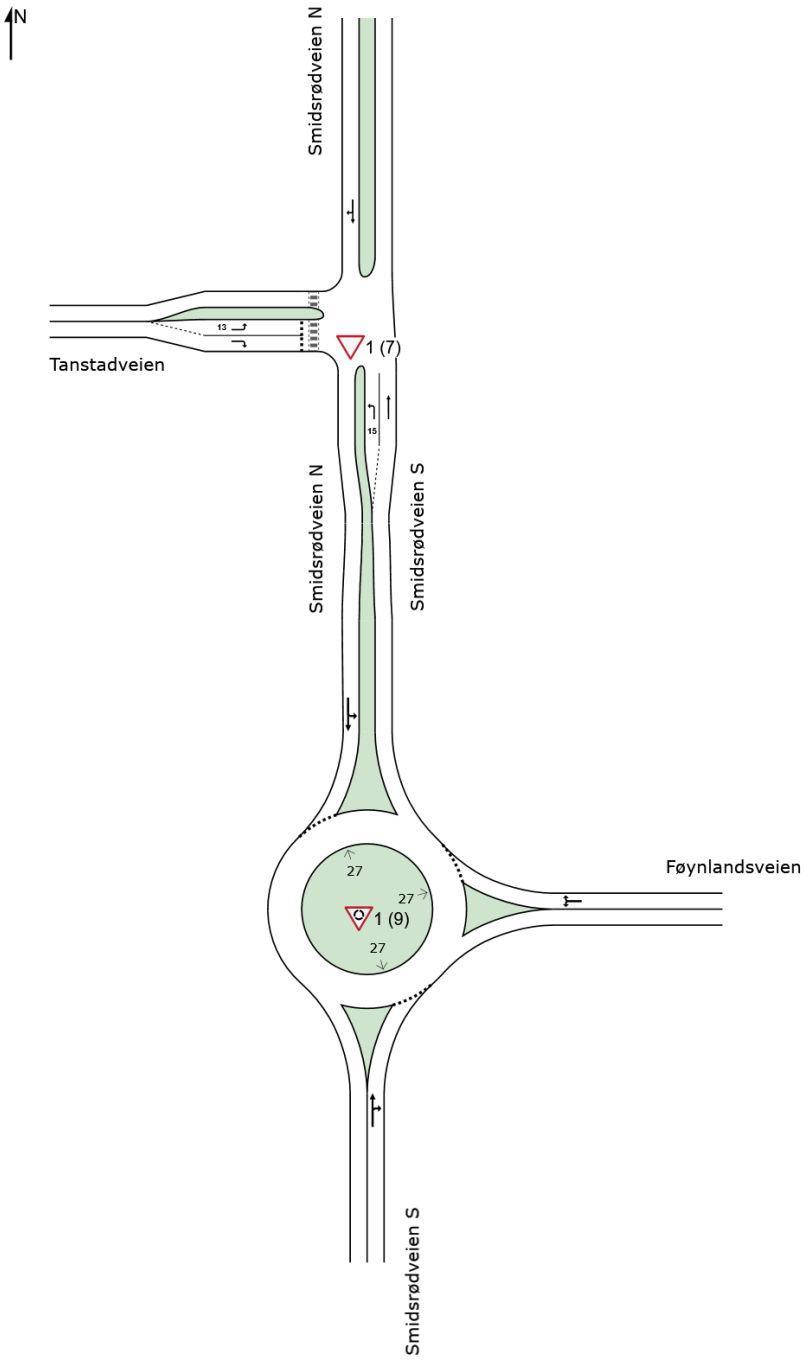
Site Level of Service (LOS) Method: Delay (SIDRA). Site LOS Method is specified in the Network Data dialog (Override Site Data tab).
Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.
Minor Road Approach LOS values are based on average delay for all vehicle movements.
NA (TWSC): Level of Service is not defined for major road approaches or the intersection as a whole for Two-Way Sign Control (HCM LOS rule).
Two-Way Sign Control Capacity Model: SIDRA Standard.
Delay Model: SIDRA Standard (Control Delay: Geometric Delay is included).
Queue Model: SIDRA queue estimation methods are used for Back of Queue and Queue at Start of Gap.
Gap-Acceptance Capacity Formula: SIDRA Standard (Akçelik M3D).
HV (%) values are calculated for All Movement Classes of All Heavy Vehicle Model Designation.
Arrival Flows used in performance calculations are adjusted to include any Initial Queued Demand and Upstream Capacity Constraint effects.

NETWORK LAYOUT

Network: [4] T-kryss og rundkjøring 2035 (2035)

New Network
Network Category: (None)
Network Scenario: 1 | Local Volumes

Layout pictures are schematic functional drawings reflecting input data. They are not design drawings.



SITES IN NETWORK		
Site ID	**CCG ID**	**Site Name**
1 (7)	NA	Tanstadveien T-kryss og rundkjøring 2035
1 (9)	NA	Føynlandveien rundkjøring 2035

SIDRA INTERSECTION 10.0 | Copyright © 2000-2025 Akcelik and Associates Pty Ltd | sidrasolutions.com

MOVEMENT FLOWS FOR SITE (INPUT)

Approach movement input flow rates by movement class (vehicles per 60 mins)

Site: [1 (7)] Tanstadveien T-kryss og rundkjøring 2035 (2035 Rundkjøring Føynlandsveien)

Network: [4] T-kryss og rundkjøring 2035 (2035)

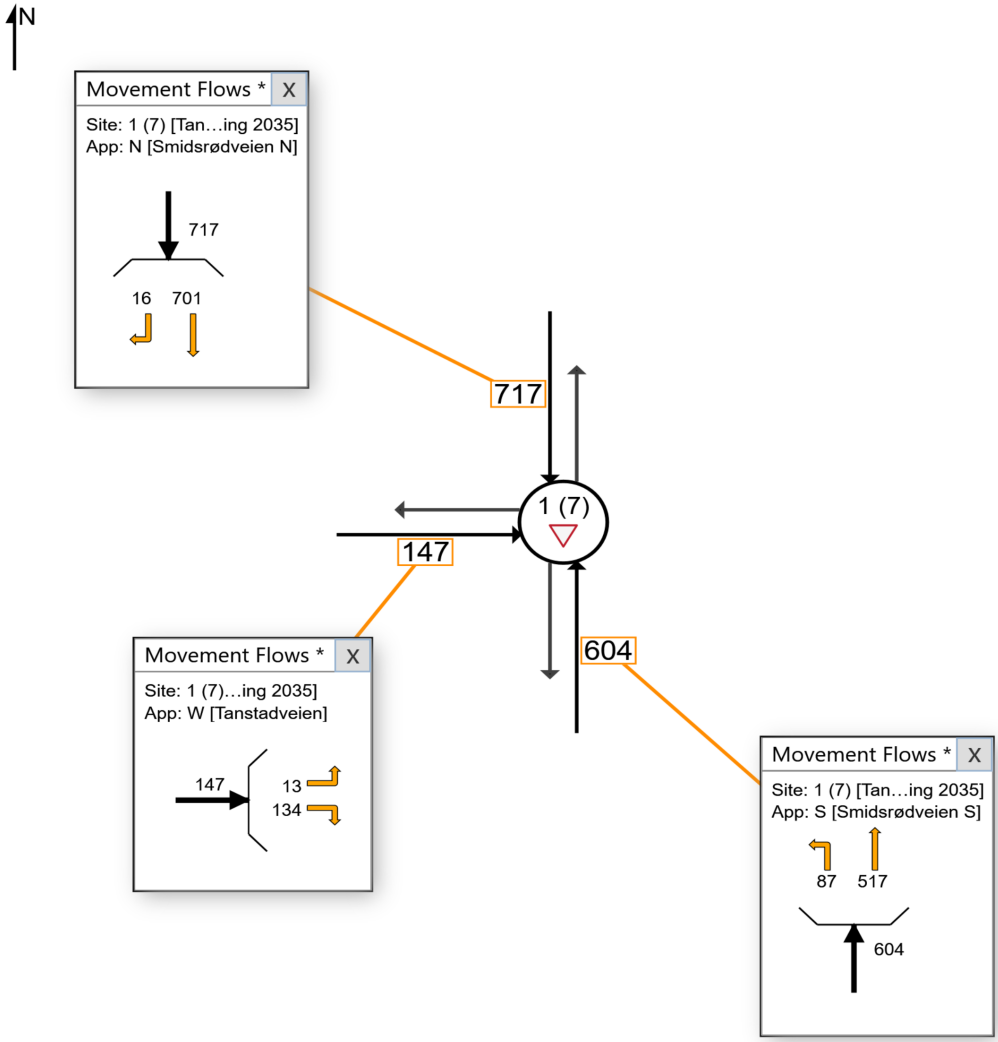
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

T-kryss Tanstadveien og rundkjøring Føynlandsveien
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Use the button below to open or close all popup boxes. Click value labels to open selected ones. Click and drag popup boxes to move to preferred positions.

Close All Popups

All Movement Classes (*)



SIDRA INTERSECTION 10.0 | Copyright © 2000-2025 Akcelik and Associates Pty Ltd | sidrasolutions.com

MOVEMENT FLOWS FOR SITE (INPUT)

Approach movement input flow rates by movement class (vehicles per 60 mins)

Site: [1 (9)] Føynlandveien rundkjøring 2035 (2035 Rundkjøring Føynlandsveien)

Network: [4] T-kryss og rundkjøring 2035 (2035)

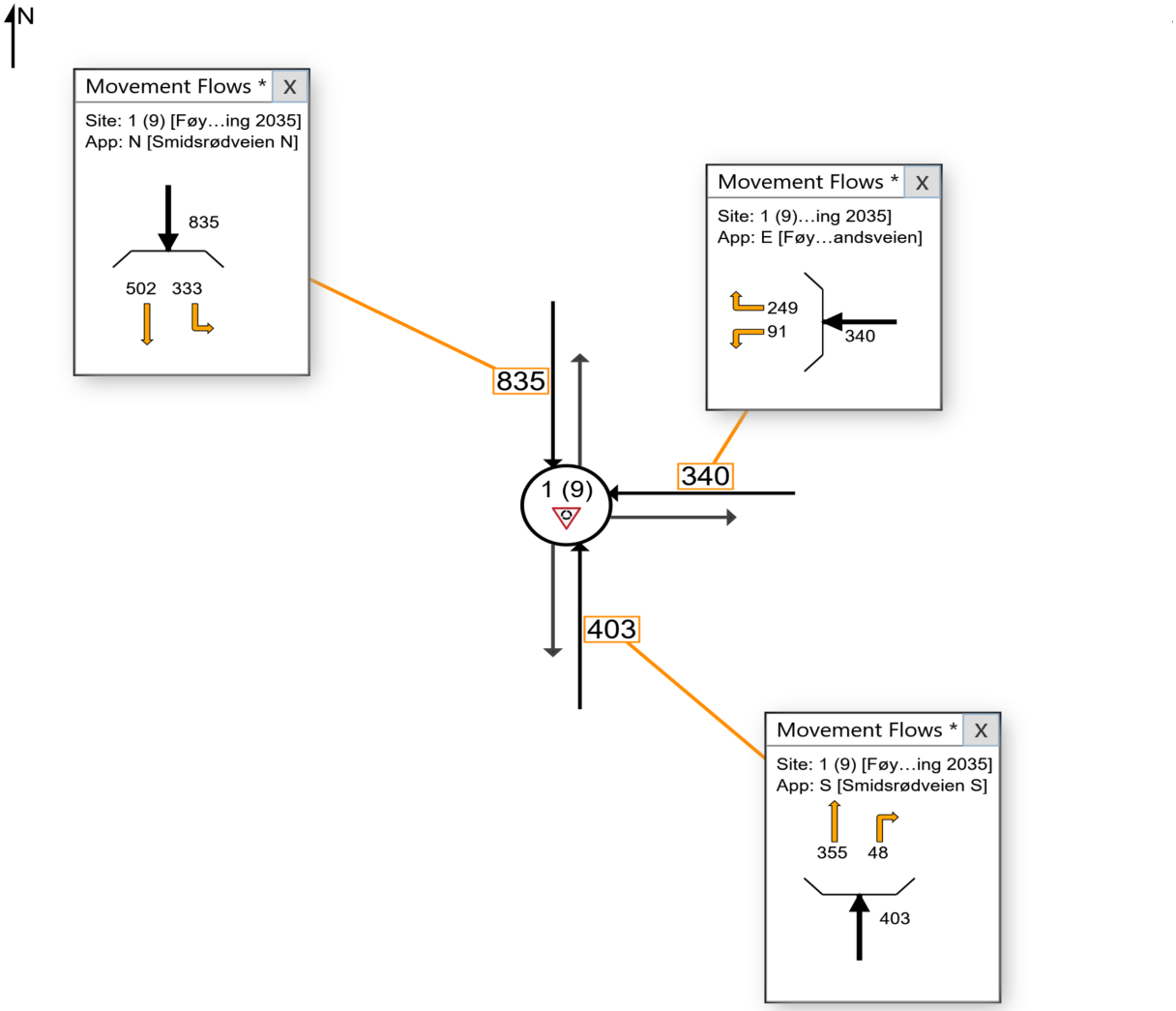
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Rundkjøring 2035
Site Category: (None)
Roundabout
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Use the button below to open or close all popup boxes. Click value labels to open selected ones. Click and drag popup boxes to move to preferred positions.

Close All Popups

All Movement Classes (*)



SIDRA INTERSECTION 10.0 | Copyright © 2000-2025 Akcelik and Associates Pty Ltd | sidrasolutions.com

DELAY - AVERAGE (CONTROL)

Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: [1 (7)] Tanstadveien T-kryss og rundkjøring 2035 (2035 Rundkjøring Føynlandsveien)

Network: [4] T-kryss og rundkjøring 2035 (2035)

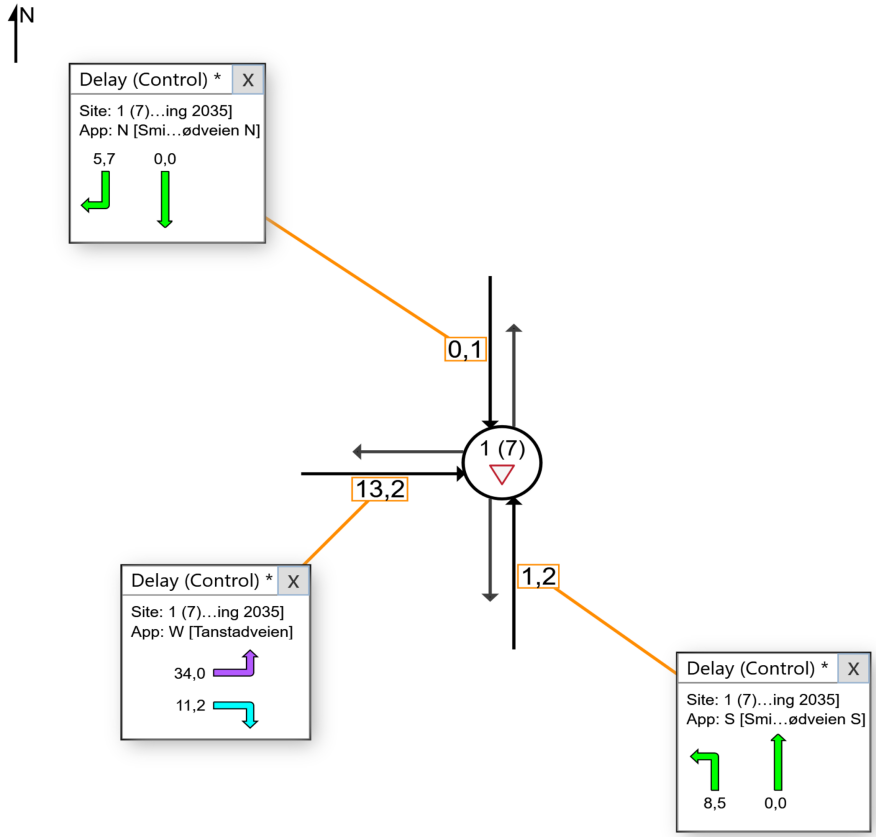
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

T-kryss Tanstadveien og rundkjøring Føynlandsveien
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Use the button below to open or close all popup boxes. Click value labels to open selected ones.
Click and drag popup boxes to move to preferred positions.

Close All Popups

All Movement Classes (*)



Colour code based on Level of Service

LOS A | LOS B | LOS C | LOS D | LOS E | LOS F | NA

NA: The movement only runs in short lanes and these are not included in determining Queue Storage Ratio, or the movement has zero volume for the selected Movement Class.
Delay Model: SIDRA Standard (Control Delay: Geometric Delay is included).

Approach values are flow-weighted average values for vehicle movements (pedestrian delays not included).

SIDRA INTERSECTION 10.0 | Copyright © 2000-2025 Akcelik and Associates Pty Ltd | sidrasolutions.com

DELAY - AVERAGE (CONTROL)

Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: [1 (9)] Føynlandveien rundkjøring 2035 (2035 Rundkjøring Føynlandsveien)

Network: [4] T-kryss og rundkjøring 2035 (2035)

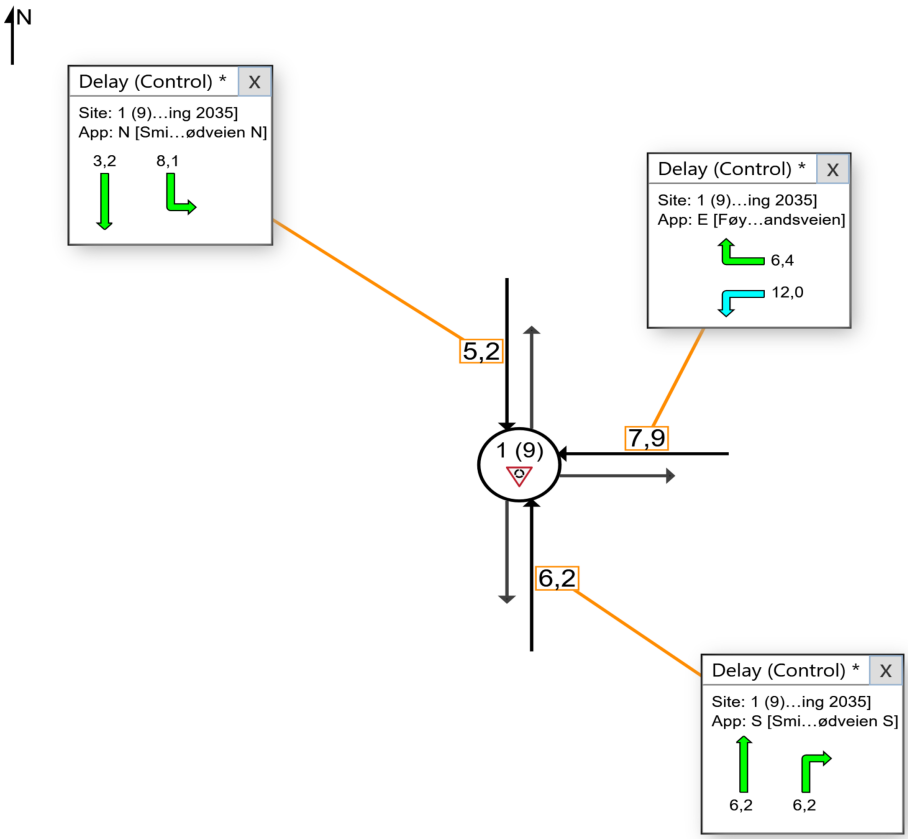
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Rundkjøring 2035
Site Category: (None)
Roundabout
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Use the button below to open or close all popup boxes. Click value labels to open selected ones.
Click and drag popup boxes to move to preferred positions.

Close All Popups

All Movement Classes (*)



Colour code based on Level of Service

LOS A	LOS B	LOS C	LOS D	LOS E	LOS F	NA

NA: The movement only runs in short lanes and these are not included in determining Queue Storage Ratio, or the movement has zero volume for the selected Movement Class.
Delay Model: SIDRA Standard (Control Delay: Geometric Delay is included).

Approach values are flow-weighted average values for vehicle movements (pedestrian delays not included).

SIDRA INTERSECTION 10.0 | Copyright © 2000-2025 Akcelik and Associates Pty Ltd | sidrasolutions.com

DEGREE OF SATURATION

Ratio of Arrival Flow to Capacity, v/c ratio per lane

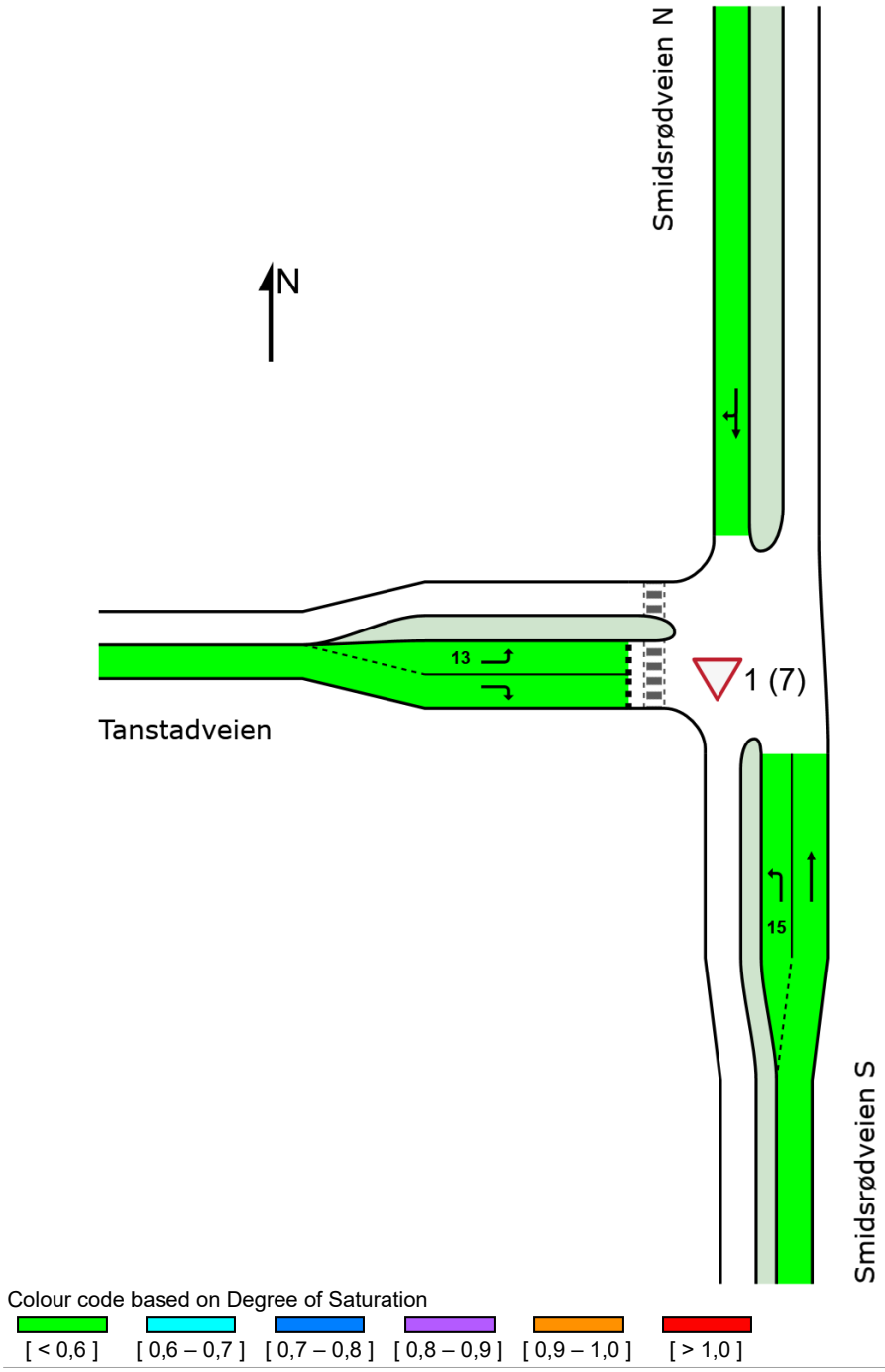
Site: [1 (7)] Tanstadveien T-kryss og rundkjøring 2035 (2035 Rundkjøring Føynlandsveien)

Network: [4] T-kryss og rundkjøring 2035 (2035)

Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

T-kryss Tanstadveien og rundkjøring Føynlandsveien
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

	Approaches			Intersection
	South	North	West	
Degree of Saturation	0,28	0,49	0,28	0,49



SIDRA INTERSECTION 10.0 | Copyright © 2000-2025 Akcelik and Associates Pty Ltd | sidrasolutions.com

DEGREE OF SATURATION

Ratio of Arrival Flow to Capacity, v/c ratio per lane

Site: [1 (9)] Føynlandveien rundkjøring 2035 (2035 Rundkjøring Føynlandsveien)

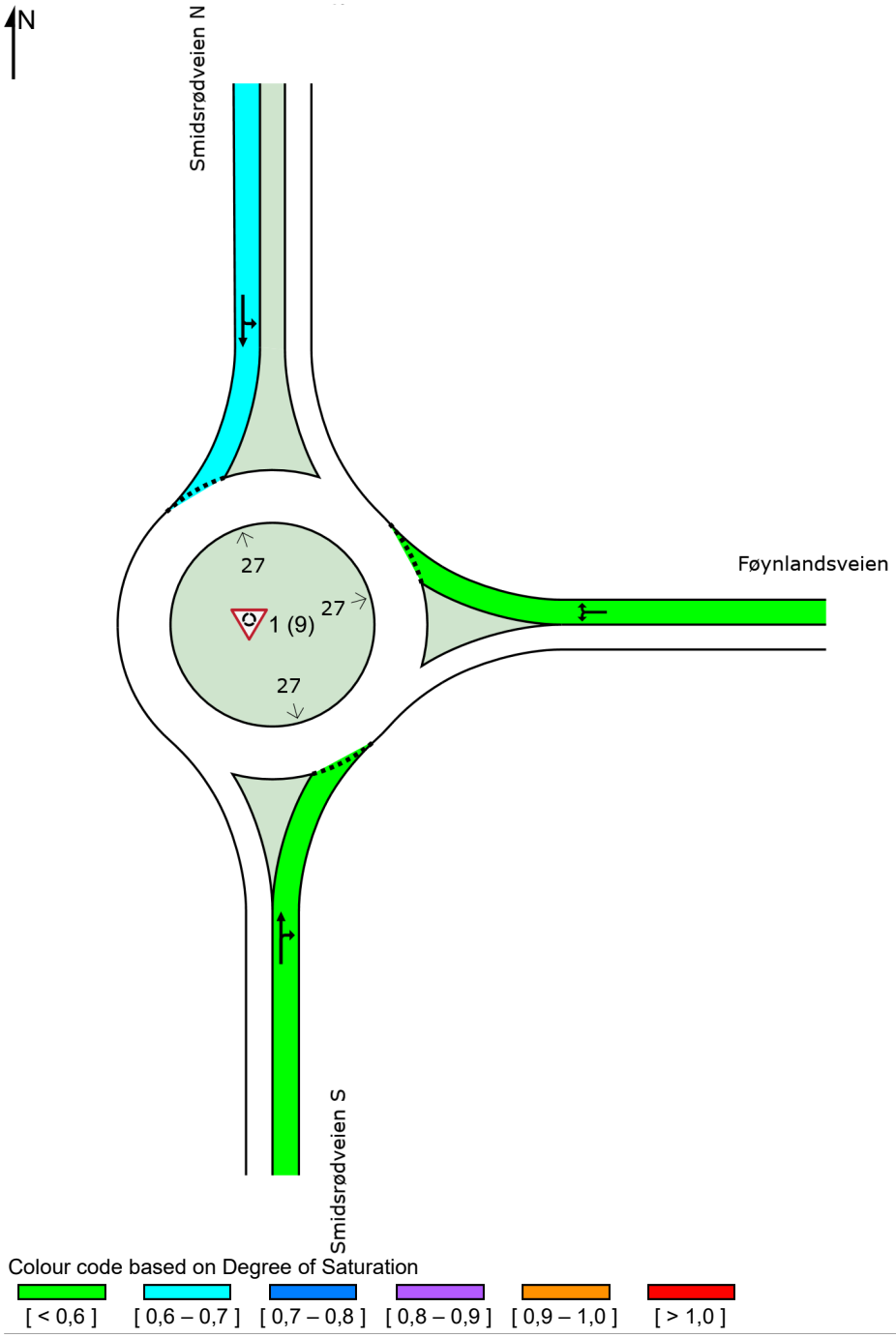
Network: [4] T-kryss og rundkjøring 2035 (2035)

Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Rundkjøring 2035
Site Category: (None)
Roundabout

Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

	Approaches			Intersection
	South	East	North	
Degree of Saturation	0,43	0,38	0,63	0,63



SIDRA INTERSECTION 10.0 | Copyright © 2000-2025 Akcelik and Associates Pty Ltd | sidrasolutions.com

MOVEMENT SUMMARY

Site: [1 (7)] Tanstadveien T-kryss og rundkjøring 2035 (2035 Rundkjøring Føynlandsveien)

Network: [4] T-kryss og rundkjøring 2035 (2035)

Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

T-kryss Tanstadveien og rundkjøring Føynlandsveien
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Vehicle Movement Performance

Mov ID	Turn	Mov Class	Demand Flows [Total veh/h	HV] %	Arrival Flows [Total veh/h	HV] %	Deg. Satn v/c	Aver. Delay sec	Level of Service	Aver. Back Of Queue [Veh. veh	Dist] m	Prop. Qued	Eff. Stop Rate	Number of Cycles to Depart	Aver. Speed km/h
South: Smidsrødveien S															
1	L2	All MCs	92	3,4	92	3,4	0,144	8,5	LOS A	0,2	1,6	0,67	0,85	0,67	44,8
2	T1	All MCs	544	3,5	544	3,5	0,282	0,0	LOS A	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	59,8
Approach			636	3,5	636	3,5	0,282	1,2	NA	0,2	1,6	0,10	0,12	0,10	57,1
North: Smidsrødveien N															
8	T1	All MCs	738	4,0	738	4,0	0,485	0,0	LOS A	0,1	0,6	0,01	0,01	0,01	59,6
9	R2	All MCs	17	6,2	17	6,2	0,485	5,7	LOS A	0,1	0,6	0,01	0,01	0,01	57,0
Approach			755	4,0	755	4,0	0,485	0,1	NA	0,1	0,6	0,01	0,01	0,01	59,5
West: Tanstadveien															
10	L2	All MCs	14	0,0	14	0,0	0,110	34,0	LOS D	0,1	0,9	0,91	0,96	0,91	37,5
12	R2	All MCs	141	3,0	141	3,0	0,281	11,2	LOS B	0,4	2,7	0,69	0,90	0,79	44,1
Approach			155	2,7	155	2,7	0,281	13,2	LOS B	0,4	2,7	0,71	0,90	0,80	42,9
All Vehicles			1545	3,7	1545	3,7	0,485	1,9	NA	0,4	2,7	0,12	0,15	0,13	56,3

Site Level of Service (LOS) Method: Delay (SIDRA). Site LOS Method is specified in the Network Data dialog (Override Site Data 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 (TWSC): Level of Service is not defined for major road approaches or the intersection as a whole for Two-Way Sign Control (HCM LOS rule).

Two-Way Sign Control Capacity Model: SIDRA Standard.

Delay Model: SIDRA Standard (Control Delay: Geometric Delay is included).

Queue Model: SIDRA queue estimation methods are used for Back of Queue and Queue at Start of Gap.

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

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

Arrival Flows used in performance calculations are adjusted to include any Initial Queued Demand and Upstream Capacity Constraint effects.

SIDRA INTERSECTION 10.0 | Copyright © 2000-2025 Akcelik and Associates Pty Ltd | sidrasolutions.com

MOVEMENT SUMMARY

Site: [1 (9)] Føynlandveien rundkjøring 2035 (2035 Rundkjøring Føynlandsveien)

Network: [4] T-kryss og rundkjøring 2035 (2035)

Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Rundkjøring 2035
Site Category: (None)
Roundabout
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Vehicle Movement Performance

Mov ID	Turn	Mov Class	Demand Flows [Total veh/h	HV] %	Arrival Flows [Total veh/h	HV] %	Deg. Satn v/c	Aver. Delay sec	Level of Service	Aver. Back Of Queue [Veh. veh	Dist] m	Prop. Qued	Eff. Stop Rate	Number of Cycles to Depart	Aver. Speed km/h
South: Smidsrødveien S															
2	T1	All MCs	374	3,1	374	3,1	0,427	6,2	LOS A	1,3	9,4	0,69	0,58	0,69	48,5
3	R2	All MCs	51	2,1	51	2,1	0,427	6,2	LOS A	1,3	9,4	0,69	0,58	0,69	52,3
Approach			424	3,0	424	3,0	0,427	6,2	LOS A	1,3	9,4	0,69	0,58	0,69	49,2
East: Føynlandsveien															
4	L2	All MCs	96	4,4	96	4,4	0,382	12,0	LOS B	1,2	8,4	0,71	0,64	0,71	51,4
6	R2	All MCs	262	4,0	262	4,0	0,382	6,4	LOS A	1,2	8,4	0,71	0,64	0,71	47,9
Approach			358	4,1	358	4,1	0,382	7,9	LOS A	1,2	8,4	0,71	0,64	0,71	49,3
North: Smidsrødveien N															
7	L2	All MCs	351	3,9	351	3,9	0,635	8,1	LOS A	3,2	22,8	0,56	0,49	0,56	48,5
8	T1	All MCs	528	3,8	528	3,8	0,635	3,2	LOS A	3,2	22,8	0,56	0,49	0,56	50,0
Approach			879	3,8	879	3,8	0,635	5,2	LOS A	3,2	22,8	0,56	0,49	0,56	49,4
All Vehicles			1661	3,7	1661	3,7	0,635	6,0	LOS A	3,2	22,8	0,63	0,55	0,63	49,3

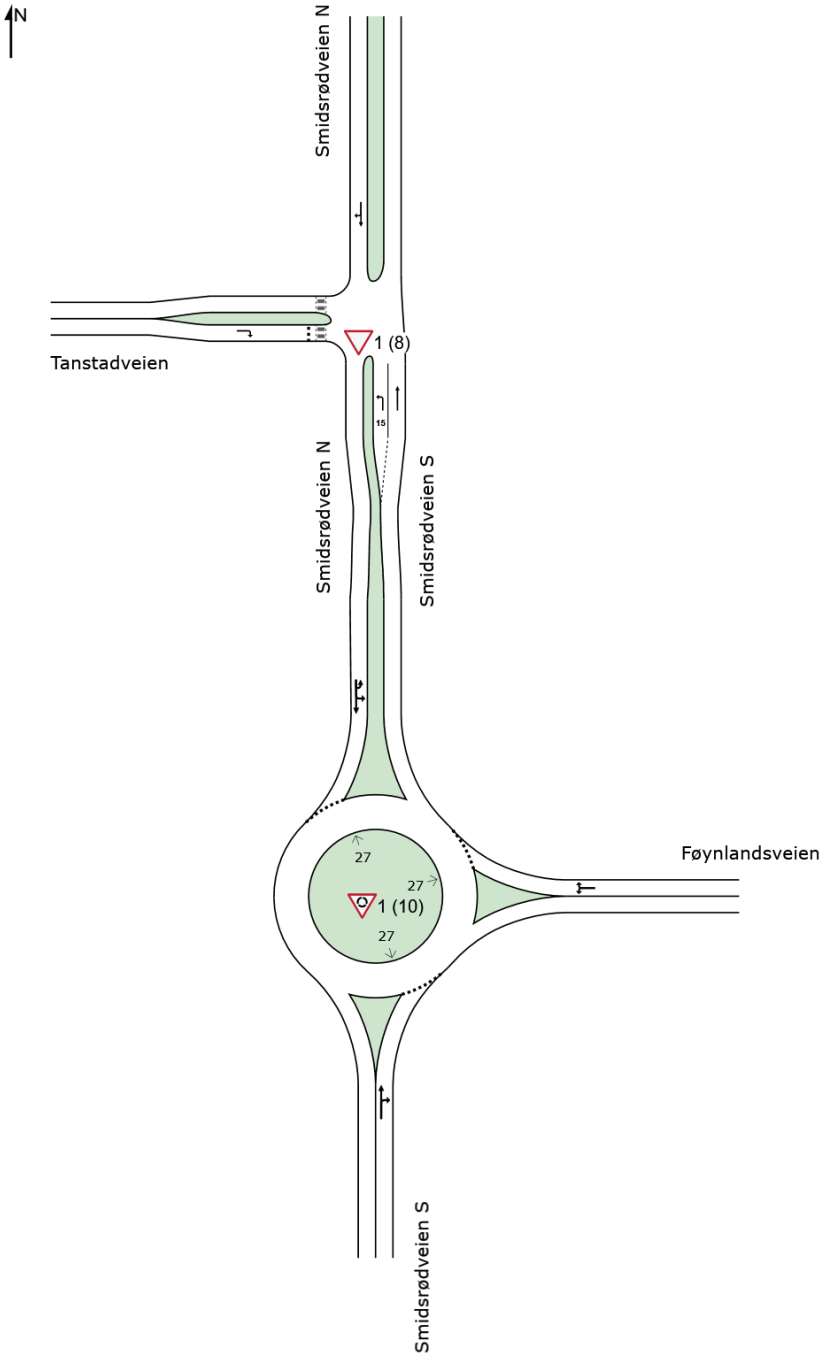
Site Level of Service (LOS) Method: Delay (SIDRA). Site LOS Method is specified in the Network Data dialog (Override Site Data tab).
Roundabout LOS Method: SIDRA Roundabout LOS.
Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.
Intersection and Approach LOS values are based on average delay for all vehicle movements.
Roundabout Capacity Model: SIDRA Standard.
Delay Model: SIDRA Standard (Control Delay: Geometric Delay is included).
Queue Model: SIDRA queue estimation methods are used for Back of Queue and Queue at Start of Gap.
Gap-Acceptance Capacity Formula: SIDRA Standard (Akçelik M3D).
HV (%) values are calculated for All Movement Classes of All Heavy Vehicle Model Designation.
Arrival Flows used in performance calculations are adjusted to include any Initial Queued Demand and Upstream Capacity Constraint effects.

NETWORK LAYOUT

Network: [5] T-kryss kun høyre ut og rundkjøring med U-sving 2035 (2035)

New Network
Network Category: (None)
Network Scenario: 1 | Local Volumes

Layout pictures are schematic functional drawings reflecting input data. They are not design drawings.



SITES IN NETWORK		
Site ID	**CCG ID**	**Site Name**
▽1 (8)	NA	Tanstadveien T-kryss kun høyre ut og rundkjøring med U-sving 2035
▽1 (10)	NA	Føynlandveien rundkjøring med U-sving 2035

SIDRA INTERSECTION 10.0 | Copyright © 2000-2025 Akcelik and Associates Pty Ltd | sidrasolutions.com

MOVEMENT FLOWS FOR SITE (INPUT)

Approach movement input flow rates by movement class (vehicles per 60 mins)

Site: [1 (8)] Tanstadveien T-kryss kun høyre ut og rundkjøring med U-sving 2035 (2035 Rundkjøring med U-sving Føynlandsveien)

Network: [5] T-kryss kun høyre ut og rundkjøring med U-sving 2035 (2035)

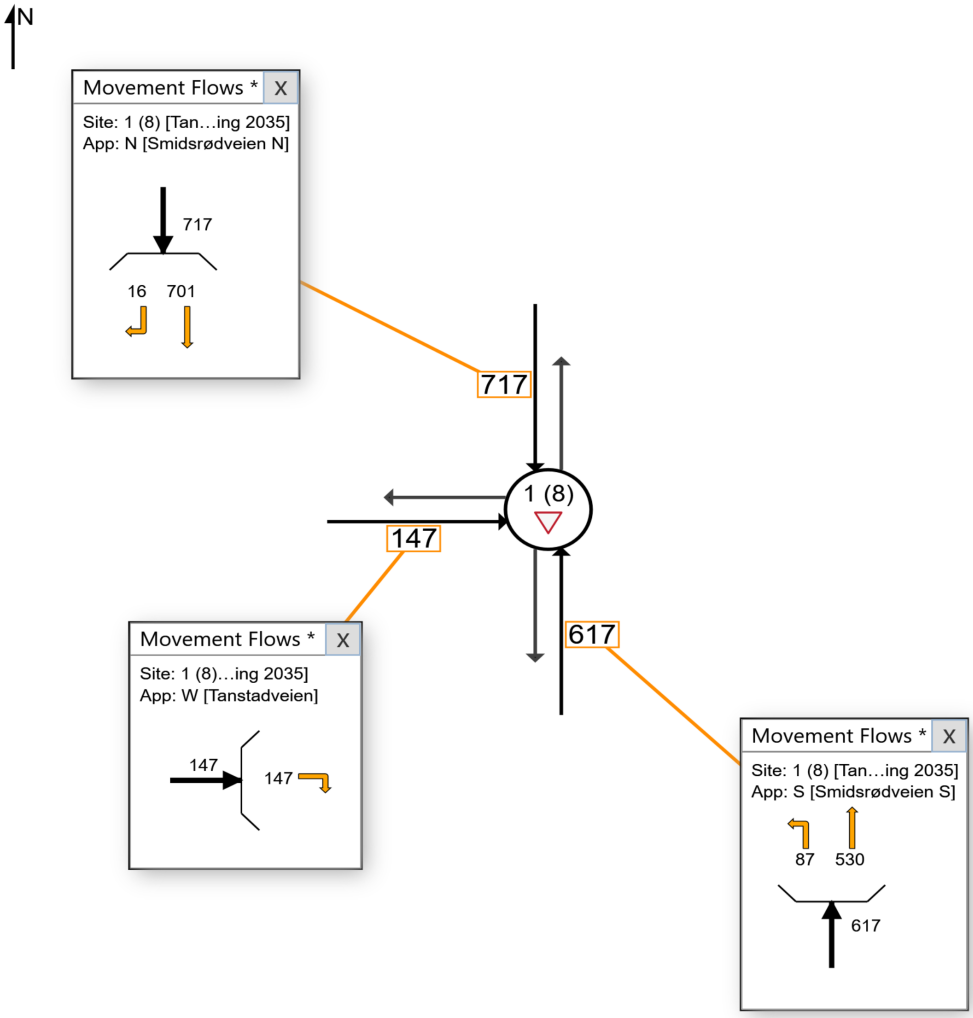
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

T-kryss Tanstadveien og rundkjøring med U-sving Føynlandsveien
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Use the button below to open or close all popup boxes. Click value labels to open selected ones.
Click and drag popup boxes to move to preferred positions.

Close All Popups

All Movement Classes (*)



SIDRA INTERSECTION 10.0 | Copyright © 2000-2025 Akcelik and Associates Pty Ltd | sidrasolutions.com
Organisation: ASPLAN VIAK AS | Licence: NETWORK / FLOATING | Processed: tirsdag 18. november 2025 13:36:59
Project: \\tonsberg10\oppdrag\648028\05\Sidra\Ekeneskrysset fv. 309.sipx

MOVEMENT FLOWS FOR SITE (INPUT)

Approach movement input flow rates by movement class (vehicles per 60 mins)

Site: [1 (10)] Føynlandveien rundkjøring med U-sving 2035 (2035 Rundkjøring med U-sving Føynlandsveien)

Network: [5] T-kryss kun høyre ut og rundkjøring med U-sving 2035 (2035)

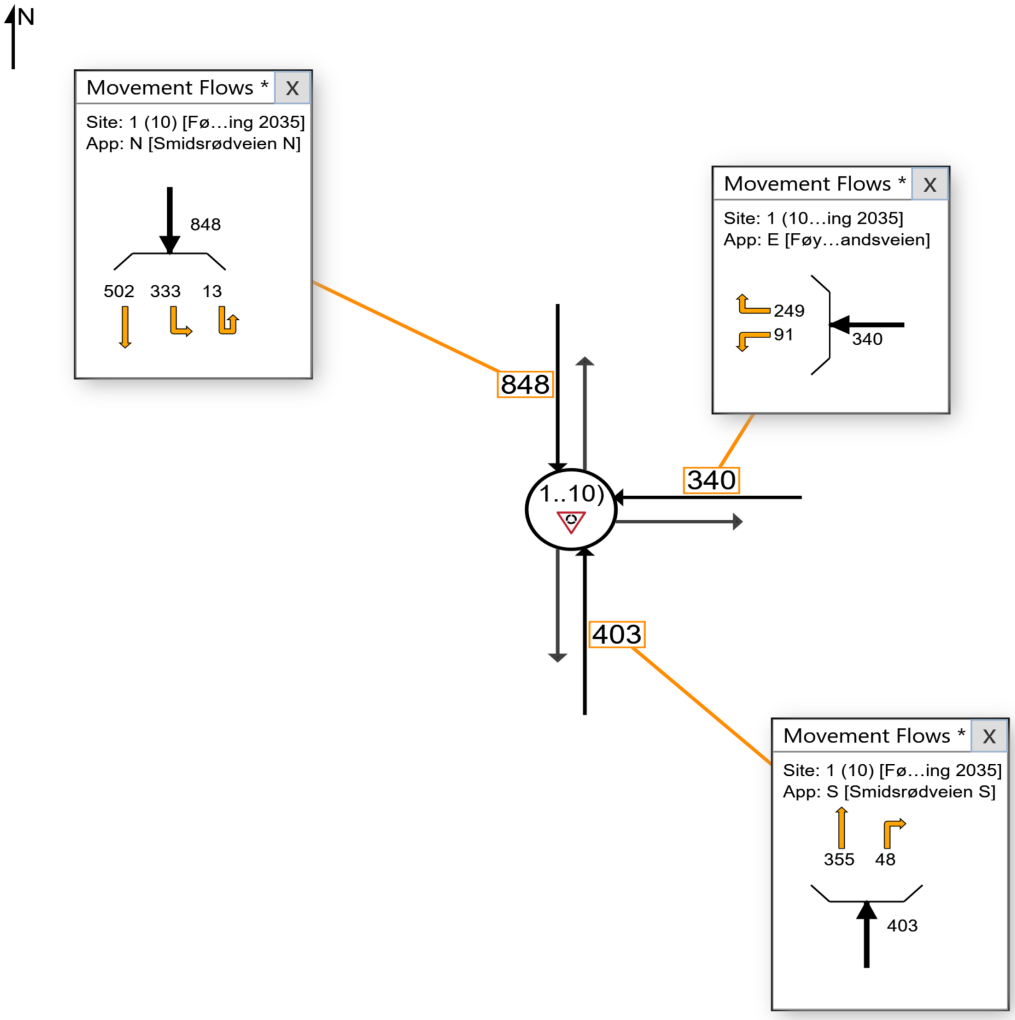
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Rundkjøring med U-sving 2035
Site Category: (None)
Roundabout
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Use the button below to open or close all popup boxes. Click value labels to open selected ones.
Click and drag popup boxes to move to preferred positions.

Close All Popups

All Movement Classes (*)



DELAY - AVERAGE (CONTROL)

Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: [1 (8)] Tanstadveien T-kryss kun høyre ut og rundkjøring med U-sving 2035 (2035 Rundkjøring med U-sving Føynlandsveien)

Network: [5] T-kryss kun høyre ut og rundkjøring med U-sving 2035 (2035)

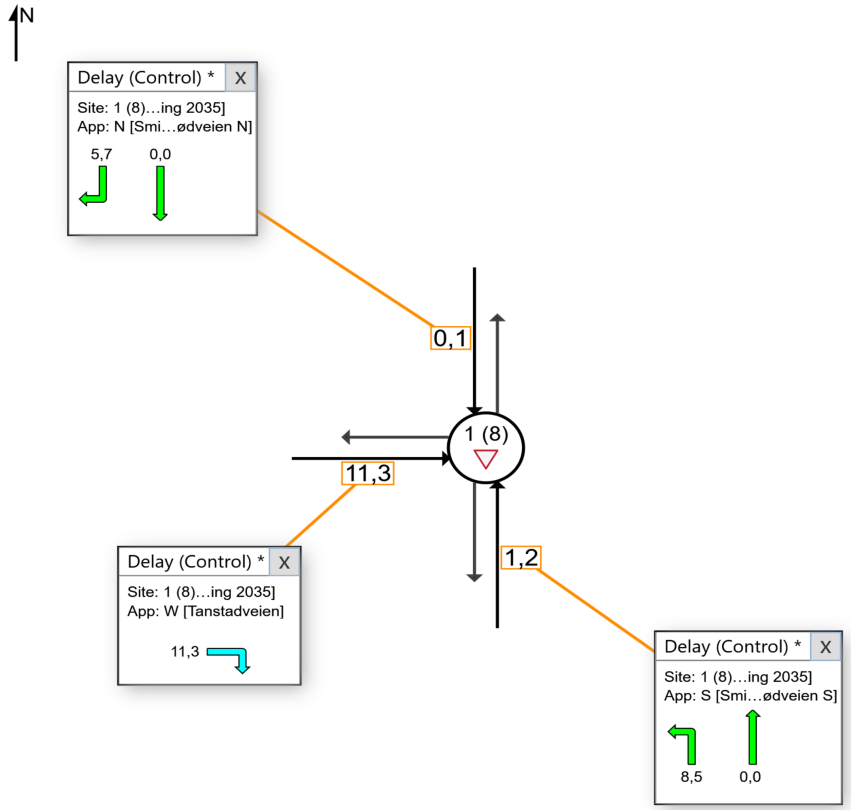
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

T-kryss Tanstadveien og rundkjøring med U-sving Føynlandsveien
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Use the button below to open or close all popup boxes. Click value labels to open selected ones.
Click and drag popup boxes to move to preferred positions.

Close All Popups

All Movement Classes (*)



Colour code based on Level of Service

LOS A | LOS B | LOS C | LOS D | LOS E | LOS F | NA

NA: The movement only runs in short lanes and these are not included in determining Queue Storage Ratio, or the movement has zero volume for the selected Movement Class.
Delay Model: SIDRA Standard (Control Delay: Geometric Delay is included).

Approach values are flow-weighted average values for vehicle movements (pedestrian delays not included).

SIDRA INTERSECTION 10.0 | Copyright © 2000-2025 Akcelik and Associates Pty Ltd | sidrasolutions.com
Organisation: ASPLAN VIAK AS | Licence: NETWORK / FLOATING | Processed: tirsdag 18. november 2025 13:36:59
Project: \\tonsberg10\oppdrag\648028\05\Sidra\Ekeneskrysset fv. 309.sipx

DELAY - AVERAGE (CONTROL)

Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: [1 (10)] Føynlandveien rundkjøring med U-sving 2035
(2035 Rundkjøring med U-sving Føynlandsveien)

Network: [5] T-kryss kun høyre ut og rundkjøring med U-sving 2035 (2035)

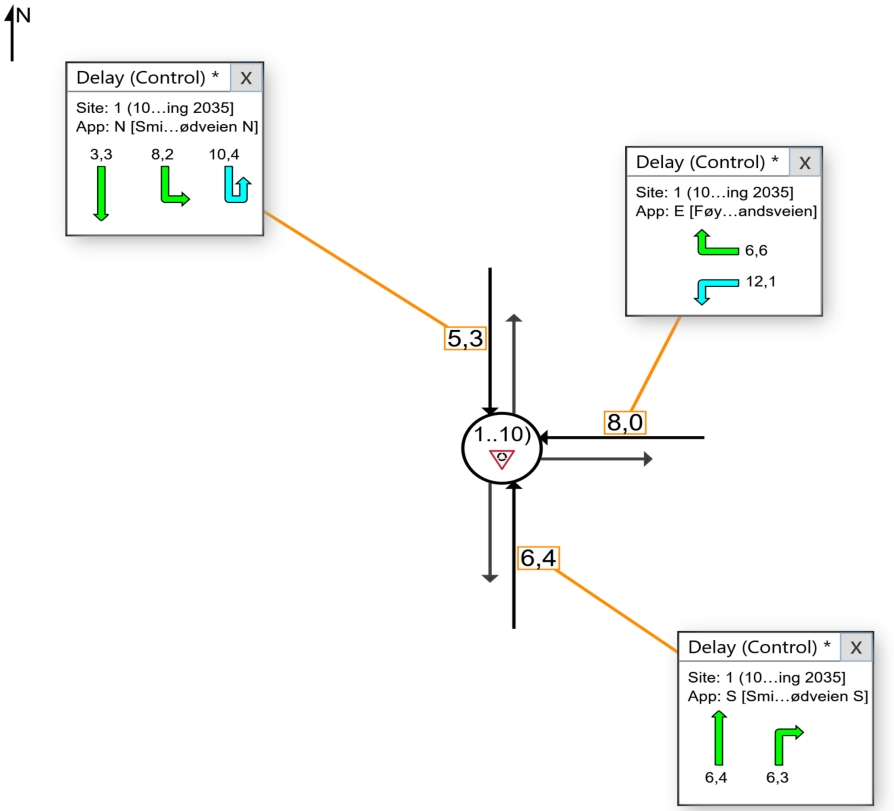
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Rundkjøring med U-sving 2035
Site Category: (None)
Roundabout
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Use the button below to open or close all popup boxes. Click value labels to open selected ones.
Click and drag popup boxes to move to preferred positions.

Close All Popups

All Movement Classes (*)



Colour code based on Level of Service

LOS A	LOS B	LOS C	LOS D	LOS E	LOS F	NA

NA: The movement only runs in short lanes and these are not included in determining Queue Storage Ratio, or the movement has zero volume for the selected Movement Class.
Delay Model: SIDRA Standard (Control Delay: Geometric Delay is included).

Approach values are flow-weighted average values for vehicle movements (pedestrian delays not included).

DEGREE OF SATURATION

Ratio of Arrival Flow to Capacity, v/c ratio per lane

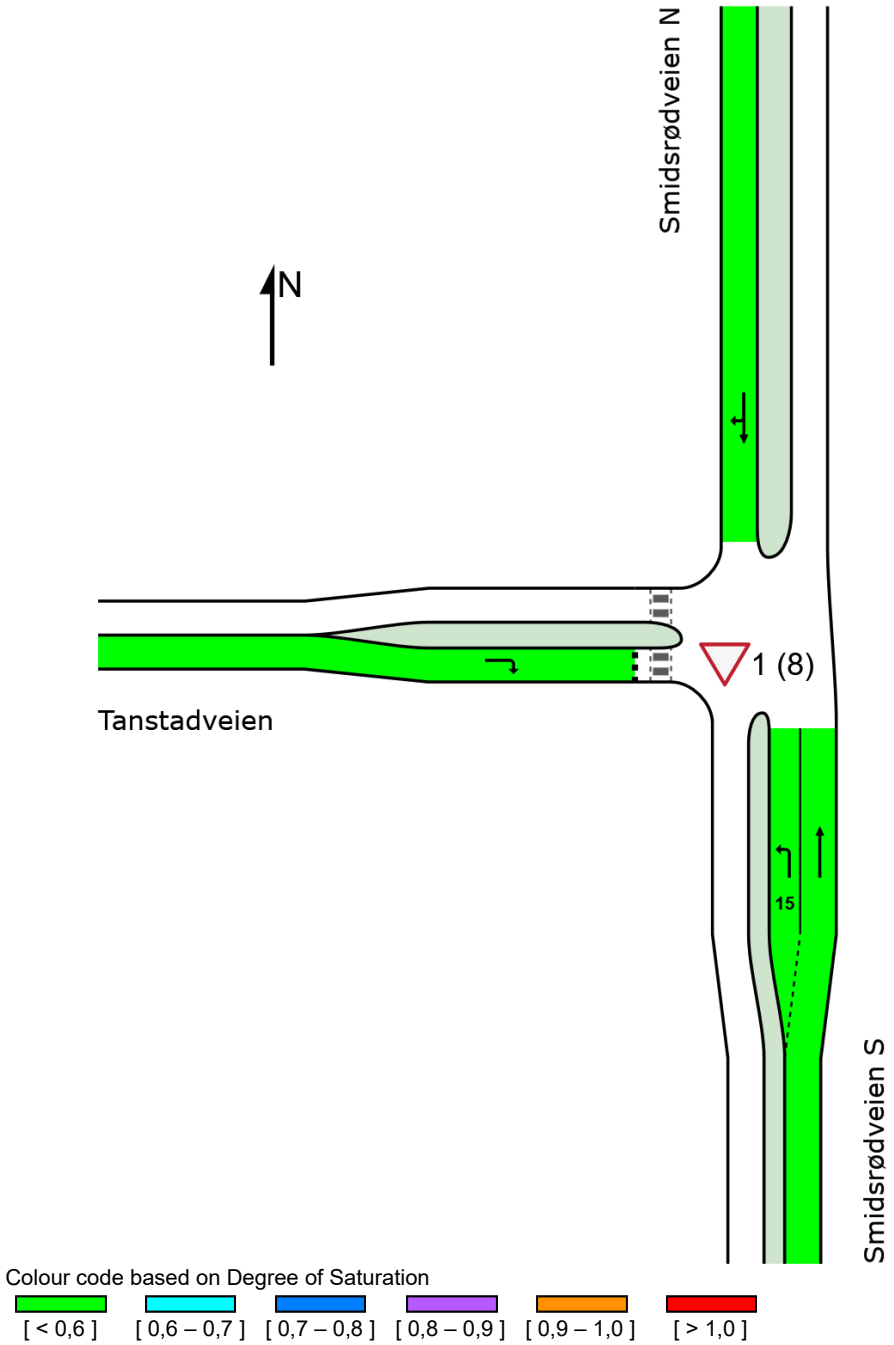
Site: [1 (8)] Tanstadveien T-kryss kun høyre ut og rundkjøring med U-sving 2035 (2035 Rundkjøring med U-sving Føynlandsveien)

Network: [5] T-kryss kun høyre ut og rundkjøring med U-sving 2035 (2035)

Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

T-kryss Tanstadveien og rundkjøring med U-sving Føynlandsveien
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

	Approaches			Intersection
	South	North	West	
Degree of Saturation	0,29	0,48	0,30	0,48



DEGREE OF SATURATION

Ratio of Arrival Flow to Capacity, v/c ratio per lane

Site: [1 (10)] Føynlandveien rundkjøring med U-sving 2035
(2035 Rundkjøring med U-sving Føynlandsveien)

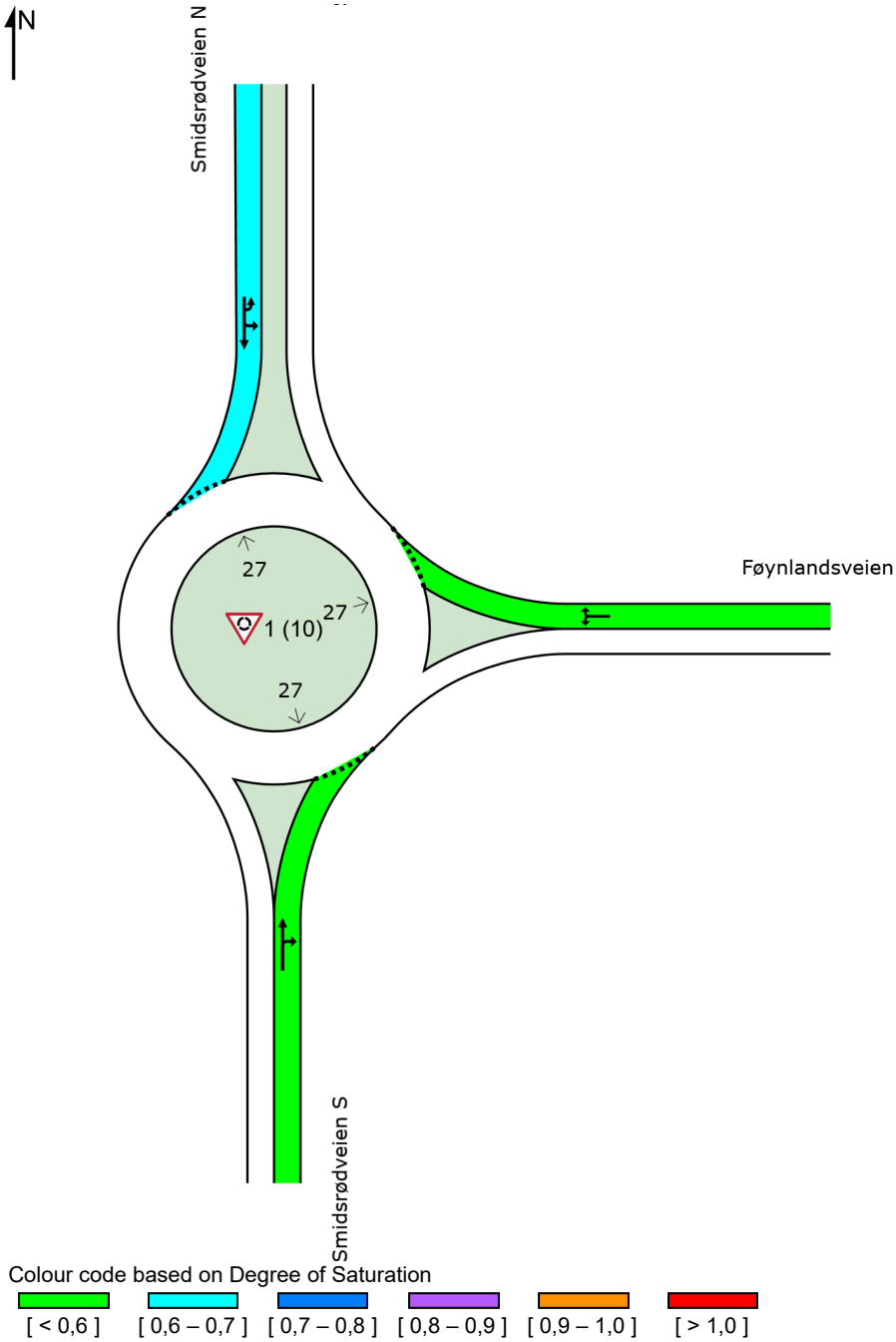
Network: [5] T-kryss kun høyre ut og rundkjøring med U-sving 2035 (2035)

Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Rundkjøring med U-sving 2035
Site Category: (None)
Roundabout

Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

	Approaches			Intersection
	South	East	North	
Degree of Saturation	0,43	0,39	0,64	0,64



MOVEMENT SUMMARY

Site: [1 (8)] Tanstadveien T-kryss kun høyre ut og rundkjøring med U-sving 2035 (2035 Rundkjøring med U-sving Føynlandsveien)

Network: [5] T-kryss kun høyre ut og rundkjøring med U-sving 2035 (2035)

Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

T-kryss Tanstadveien og rundkjøring med U-sving Føynlandsveien
Site Category: (None)
Give-Way (Two-Way)
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Vehicle Movement Performance

Mov ID	Turn	Mov Class	Demand Flows [Total veh/h	HV] %	Arrival Flows [Total veh/h	HV] %	Deg. Satn v/c	Aver. Delay sec	Level of Service	Aver. Back Of Queue [Veh. veh	Dist] m	Prop. Qued	Eff. Stop Rate	Number of Cycles to Depart	Aver. Speed km/h
South: Smidsrødveien S															
1	L2	All MCs	92	3,4	92	3,4	0,144	8,5	LOS A	0,2	1,6	0,67	0,85	0,67	44,6
2	T1	All MCs	558	3,4	558	3,4	0,289	0,0	LOS A	0,0	0,0	0,00	0,00	0,00	59,8
Approach			649	3,4	649	3,4	0,289	1,2	NA	0,2	1,6	0,09	0,12	0,09	57,1
North: Smidsrødveien N															
8	T1	All MCs	738	4,0	738	4,0	0,481	0,0	LOS A	0,1	0,6	0,01	0,01	0,01	59,6
9	R2	All MCs	17	6,2	17	6,2	0,481	5,7	LOS A	0,1	0,6	0,01	0,01	0,01	57,0
Approach			755	4,0	755	4,0	0,481	0,1	NA	0,1	0,6	0,01	0,01	0,01	59,5
West: Tanstadveien															
12	R2	All MCs	155	2,7	155	2,7	0,304	11,3	LOS B	0,4	3,0	0,69	0,91	0,82	44,0
Approach			155	2,7	155	2,7	0,304	11,3	LOS B	0,4	3,0	0,69	0,91	0,82	44,0
All Vehicles			1559	3,6	1559	3,6	0,481	1,7	NA	0,4	3,0	0,11	0,15	0,13	56,6

Site Level of Service (LOS) Method: Delay (SIDRA). Site LOS Method is specified in the Network Data dialog (Override Site Data 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 (TWSC): Level of Service is not defined for major road approaches or the intersection as a whole for Two-Way Sign Control (HCM LOS rule).

Two-Way Sign Control Capacity Model: SIDRA Standard.

Delay Model: SIDRA Standard (Control Delay: Geometric Delay is included).

Queue Model: SIDRA queue estimation methods are used for Back of Queue and Queue at Start of Gap.

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

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

Arrival Flows used in performance calculations are adjusted to include any Initial Queued Demand and Upstream Capacity Constraint effects.

SIDRA INTERSECTION 10.0 | Copyright © 2000-2025 Akcelik and Associates Pty Ltd | sidrasolutions.com

MOVEMENT SUMMARY

Site: [1 (10)] Føynlandveien rundkjøring med U-sving 2035
(2035 Rundkjøring med U-sving Føynlandsveien)
Network: [5] T-kryss kun høyre ut og rundkjøring med U-sving 2035 (2035)
Output produced by SIDRA INTERSECTION Version: 10.0.6.236

Rundkjøring med U-sving 2035
Site Category: (None)
Roundabout
Network Scenario: 1 | Local Volumes **Site Scenario: 1 | Local Volumes**

Vehicle Movement Performance

Mov ID	Turn	Mov Class	Demand Flows [Total veh/h	HV] %	Arrival Flows [Total veh/h	HV] %	Deg. Satn v/c	Aver. Delay sec	Level of Service	Aver. Back Of Queue [Veh. veh	Dist] m	Prop. Qued	Eff. Stop Rate	Number of Cycles to Depart	Aver. Speed km/h
South: Smidsrødveien S															
2	T1	All MCs	374	3,1	374	3,1	0,433	6,4	LOS A	1,3	9,5	0,71	0,59	0,71	48,4
3	R2	All MCs	51	2,1	51	2,1	0,433	6,3	LOS A	1,3	9,5	0,71	0,59	0,71	52,3
Approach			424	3,0	424	3,0	0,433	6,4	LOS A	1,3	9,5	0,71	0,59	0,71	49,1
East: Føynlandsveien															
4	L2	All MCs	96	4,4	96	4,4	0,387	12,1	LOS B	1,2	8,5	0,72	0,64	0,72	51,3
6	R2	All MCs	262	4,0	262	4,0	0,387	6,6	LOS A	1,2	8,5	0,72	0,64	0,72	47,8
Approach			358	4,1	358	4,1	0,387	8,0	LOS A	1,2	8,5	0,72	0,64	0,72	49,2
North: Smidsrødveien N															
7u	U	All MCs	14	0,0	14	0,0	0,644	10,4	LOS B	3,3	23,6	0,57	0,50	0,57	27,8
7	L2	All MCs	351	3,9	351	3,9	0,644	8,2	LOS A	3,3	23,6	0,57	0,50	0,57	48,3
8	T1	All MCs	528	3,8	528	3,8	0,644	3,3	LOS A	3,3	23,6	0,57	0,50	0,57	49,9
Approach			893	3,8	893	3,8	0,644	5,3	LOS A	3,3	23,6	0,57	0,50	0,57	49,2
All Vehicles			1675	3,6	1675	3,6	0,644	6,2	LOS A	3,3	23,6	0,64	0,55	0,64	49,2

Site Level of Service (LOS) Method: Delay (SIDRA). Site LOS Method is specified in the Network Data dialog (Override Site Data tab).
Roundabout LOS Method: SIDRA Roundabout LOS.
Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.
Intersection and Approach LOS values are based on average delay for all vehicle movements.
Roundabout Capacity Model: SIDRA Standard.
Delay Model: SIDRA Standard (Control Delay: Geometric Delay is included).
Queue Model: SIDRA queue estimation methods are used for Back of Queue and Queue at Start of Gap.
Gap-Acceptance Capacity Formula: SIDRA Standard (Akçelik M3D).
HV (%) values are calculated for All Movement Classes of All Heavy Vehicle Model Designation.
Arrival Flows used in performance calculations are adjusted to include any Initial Queued Demand and Upstream Capacity Constraint effects.