

Oppdragsgiver: NYE HAVSDALSVEGEN 25 AS
 Oppdragsnavn: Revidering av reguleringsplan "Boliger Nye Havsdalsvegen"
 Oppdragsnummer: 642532-01
 Utarbeidet av: Vegard Saga
 Oppdragsleder: Eirik Øen
 Dato: 21.05.2026
 Tilgjengelighet: Åpent

Reguleringsplan boliger Nye Havsdalsvegen - trafikkvurdering

Innhold

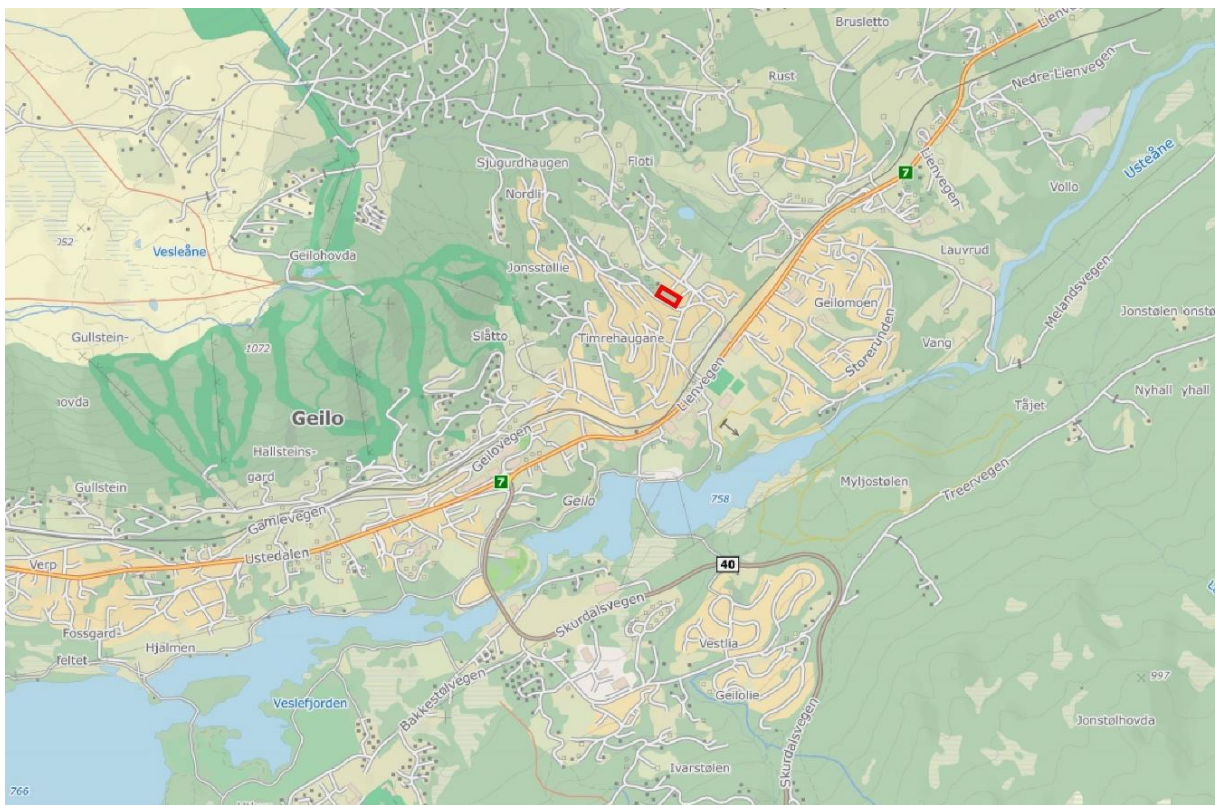
Reguleringsplan boliger Nye Havsdalsvegen - trafikkvurdering	1
1. Innledning.....	2
1.1. Formål med reguleringsarbeidet.....	3
2. Dagens situasjon	4
2.1. Vegstandard og trafikkulykker siste 10 år (2014-2023).....	4
2.1.1. Vegstandard	4
2.1.2. Trafikkulykker siste 10 år.....	5
2.2. Tilbud for gående og syklende med målpunkt.....	7
2.3. Kollektivtilbud	8
2.4. Biltrafikk i vegnettet.....	10
3. Trafikale konsekvenser av planforslaget.....	12
3.1. Planforslaget.....	12
3.2. Turproduksjon fra planforslaget.....	13
3.3. Vurdering av to ulike adkomstløsninger for bil	14
3.3.1. Adkomst A - Nye Havsdalsvegen.....	15
3.3.2. Adkomst B - Bardølavegen.....	16
4. Konklusjon	18

Versjonslogg:

03	21.05.26	Oppdatert plankart etter politisk behandling	RBR	
02	11.12.25	Revisjon oppdatert planforslag	VS	VS
01	13.11.24	Utkast trafikkanalyse	VS	JL
VER.	DATO	BESKRIVELSE	AV	KS

1. Innledning

Asplan Viak er engasjert av Nye Havsdalsvegen 25 AS for å utarbeide en reguleringsplan for boliger i Nye Havsdalsvegen i Hol kommune, vist i Figur 1-1. Dette notatet omhandler de trafikale konsekvensene av planforslaget.

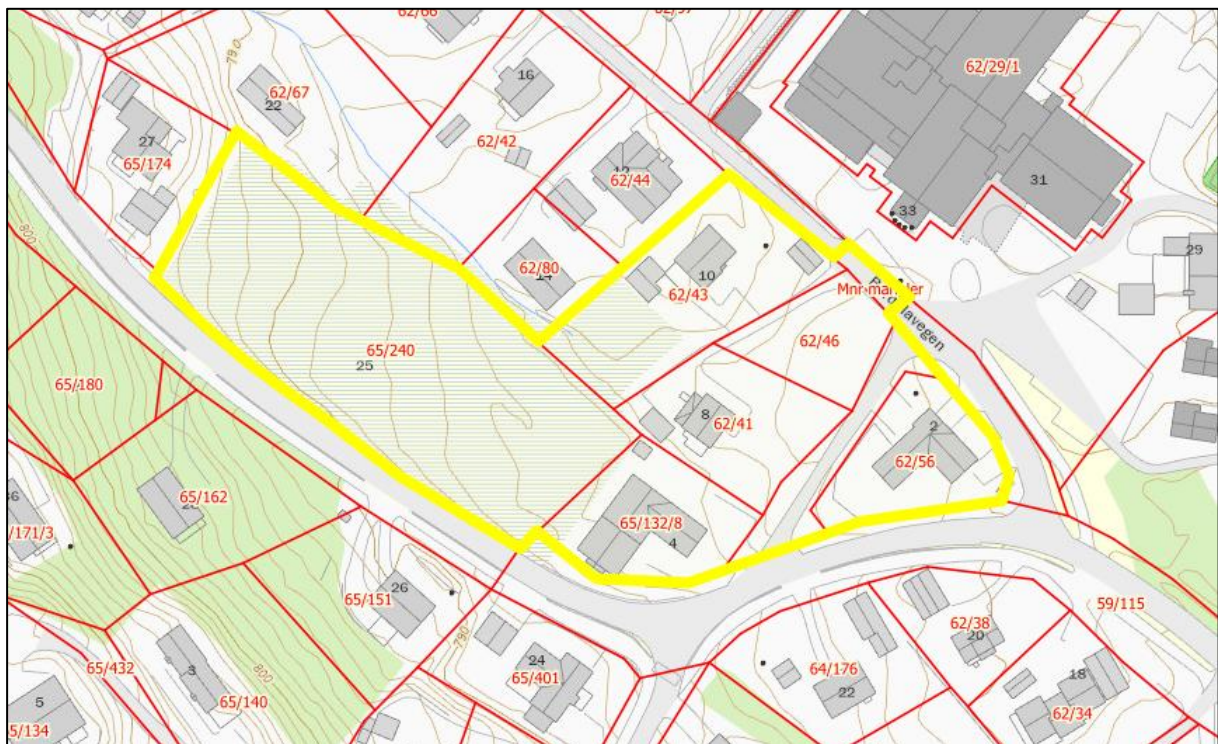


Figur 1-1: Kart over lokalisering av planområdet, markert med rødt (kart.finn.no)

1.1. Formål med reguleringsarbeidet

Formålet med planarbeidet er å revidere områderegulering for boliger i Nye Havsdalsvegen. Formålet er å legge til rette for nye studentboliger innenfor felt BK1 og BK2 i områdereguleringen for boliger nye Havsdalsvegen. Området ligger langs Nye Havsdalsvegen på Geilo.

Omreguleringen vil legge til rette for 46 mindre boligenheter (35 m² +/-). Boligene er tiltenkt studenter og sesongarbeidere. Det er etablert reiselivsskole på Geilo og en ser et behov for mindre boliger tilrettelagt for studenter og evt. sesongarbeidere i reiselivet. Videre vil etablering av mindre boligenheter kunne bidra til å styrke boligtilbudet på Geilo og i Hol kommune generelt.



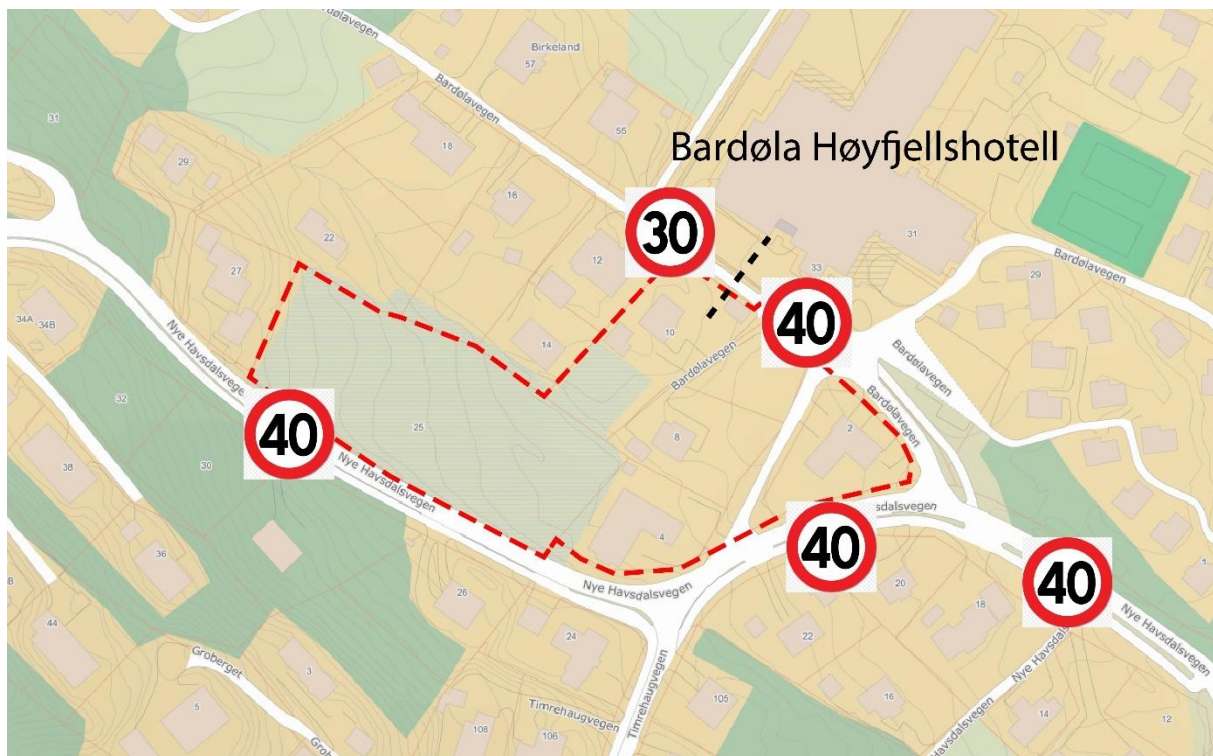
Figur 1-2: Foreløpig planavgrensning

2. Dagens situasjon

2.1. Vegstandard og trafikkulykker siste 10 år (2014-2023)

2.1.1. Vegstandard

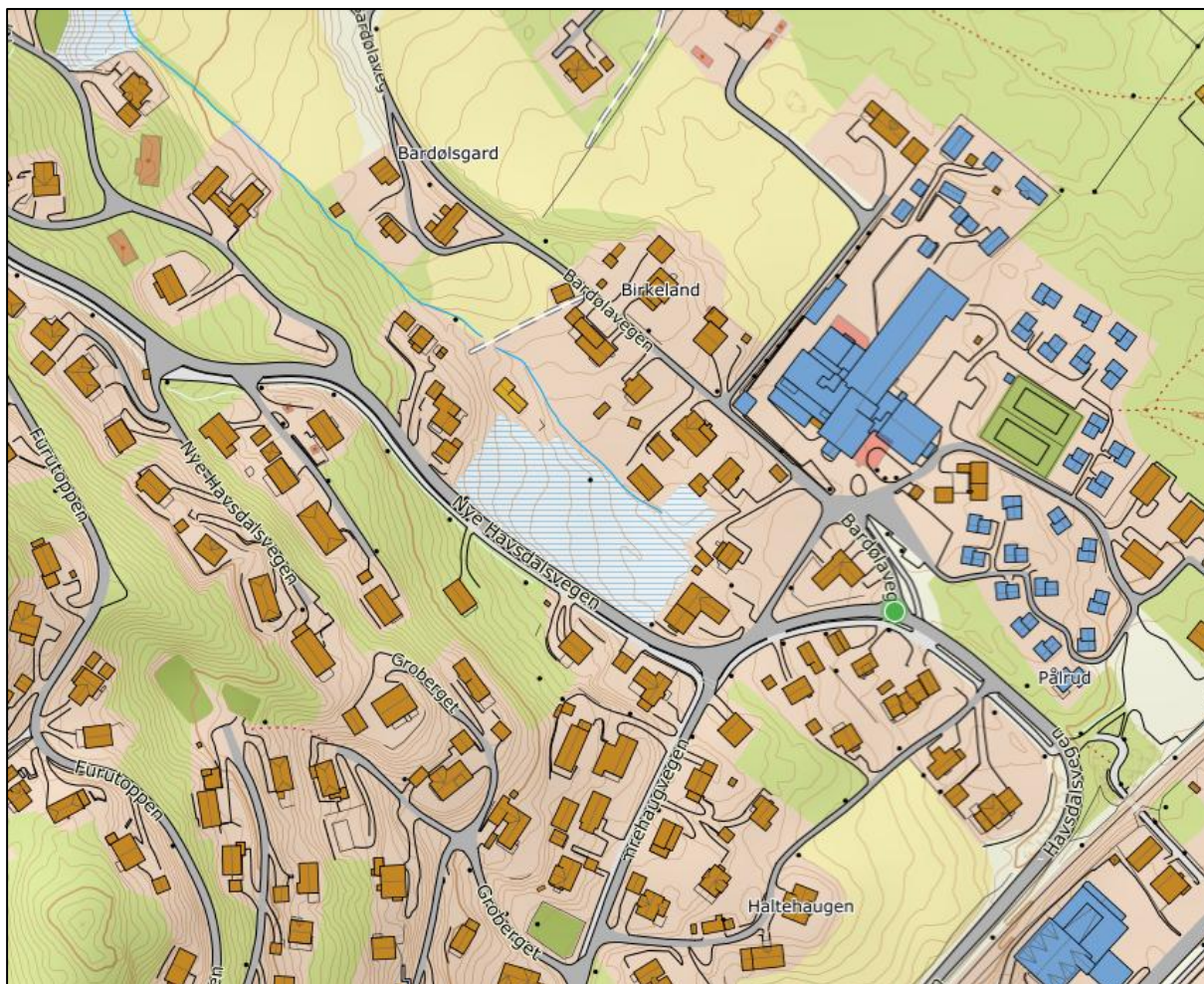
Figur 2-1 gir en oversikt over fartsgrenser i området. Det er 40 km/t som hovedregel, men 30 km/t som fartsgrense nordvest for innkjøring til Bardøla Høyfjellshotell. Det er ingen fartsdempere i det aktuelle området og vegene rundt gitt område er ikke belyst.



Figur 2-1: Fartsgrenser i ved planområdet. Planområdet markert med rød stiplet linje. Sort linje markerer overgang mellom 40 km/t og 30 km/t.

2.1.2. Trafikkulykker siste 10 år

Det er registrert én politiregistrert ulykke på lokalvegnettet ved planområdet de seneste ti årene, vist i Figur 2-2. Ulykken hendte i oktober 2023 og hendte i krysset Nye Havsdalsvegen X Bardølavegen. Det var en sykkel og personbil som var involvert, og situasjonen er vist i Figur 2-3 på neste side.



Figur 2-2: Trafikkulykke i Nye Havsdalsvegen (Kilde: Vegkart.no)

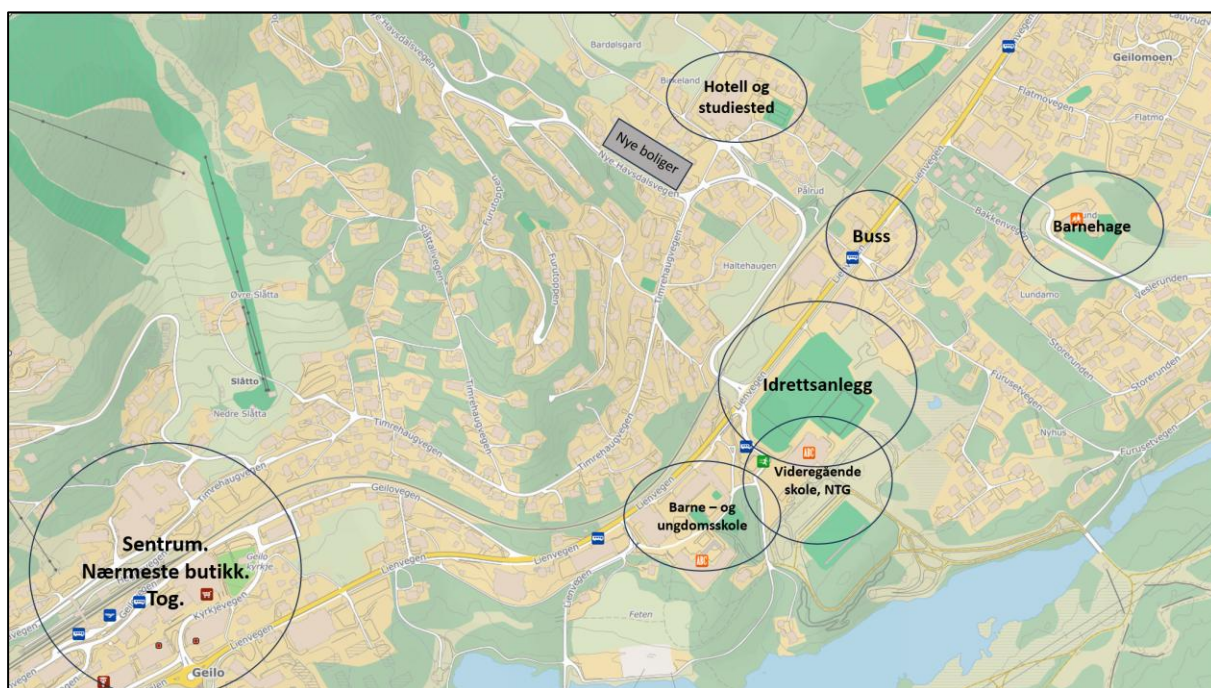
Ulykken skjedde i en kurve med en stigning på 2-5 % avhengig av om syklisten kom fra Bardølavegen eller Nye Havsdalsvegen. Dette kan gjøre at syklende har stor fart inn mot krysningspunktet og kurven forkorter sikten for de kjørende noe. Syklister har vikeplikt, med mindre de går av sykkelen, slik at farten i så fall er gangfart. Situasjonen anses som akseptabel, men det bør gjøres oppmerking av gangfeltet (gitt at situasjonen er lik som ved bilde i juli 2023). Det bør undersøkes med sporingskurver om det kan gjøres en oppstramming av krysset slik at kjørende for en krappere vinkel og lavere fart ved avsvinging inn mot Bardølavegen.



Figur 2-3: Gatebilde av ulykkesstedet (Google street view, juli 2023)

2.2. Tilbud for gående og syklende med målpunkt

Figur 2-4 viser et oversiktskart over nærområdet hvor skole, idrettsanlegg og holdeplass for buss innenfor en radius på 10 minutters gange er markert. Til barnehage er det 15 minutter å gå, mens til sentrum og togstasjonen tar det 20 minutter til fots eller fem minutter på sykkel. Det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg fra planområdet ned til bussholdeplass. Deretter går det gang- og sykkelveg i begge retninger langs rv.7 inn mot skoler, sentrum og barnehage.



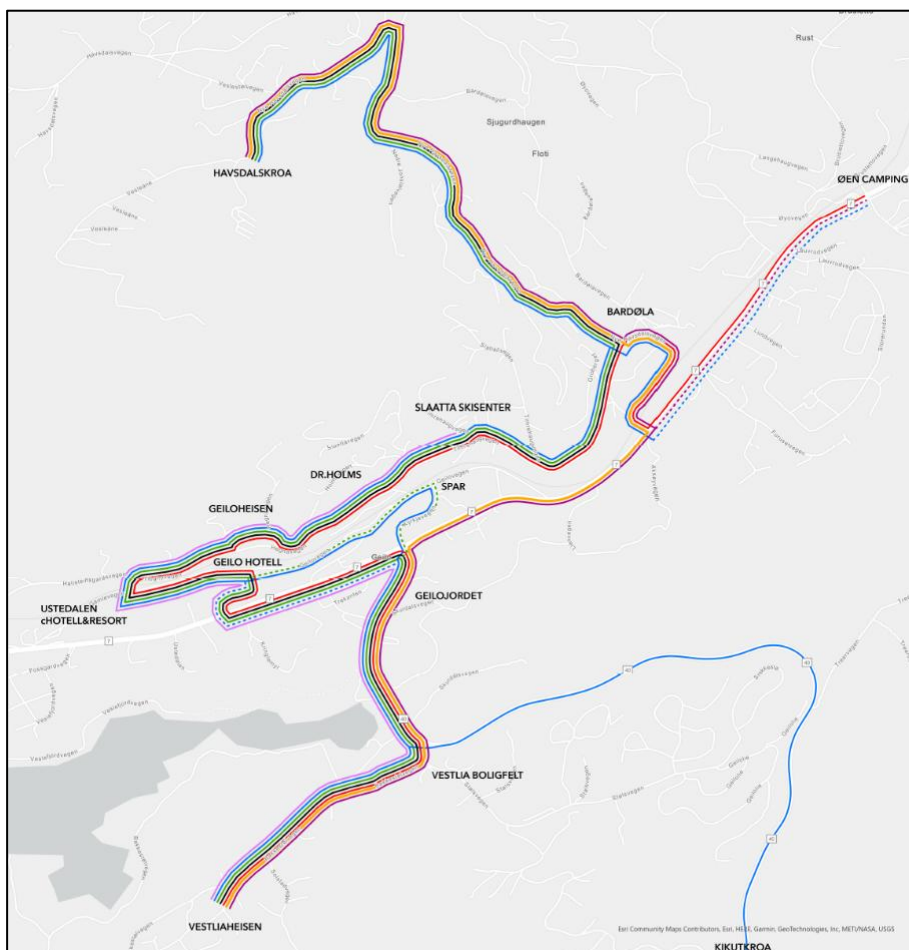
Figur 2-4: Målpunkt i nærområdet for beboere i de nye boligene (Kartkilde: kart.finn.no)

Bardøla Høyfjellshotell ligger rett på nordøstsiden av planområdet. Hotellet består av mange mindre hytter inne på området, med parkeringsplasser spredt ut over området. Hotellet er også base for reiselivsskolen på Geilo (Fagskolen i Viken), noe som vil være et viktig målpunkt ettersom boligene i planområdet er tiltenkt studenter.

Det kan være andre målpunkt for sesongarbeidere enn for studenter. Det er da i hovedsak snakk om skianleggene, hoteller og sentrum av Geilo. Dette kan gi noen flere bilreiser enn ved studenter, men trolig ikke vesentlig flere enn anslaget på to bilturer per parkeringsplass. Trafikkberegningene er gjort i kapitel 3.2.

Skibuss

Det går gratis shuttlebuss mellom skisentrene på Geilo, der skibussene kjører i området, både til Bardøla Høyfjellshotell og Havsdalsgrenda. Bussen kjører fem ganger daglig i området i vintersesong. Dette kombinert med avgiftsparkering ved alpinanleggene bidrar til at færre velger å kjøre bil til alpinanlegget.



Figur 2-6: Dagens tilbud av skibuss

2.4. Biltrafikk i vegnettet

Ettersom det ikke foreligger kjente trafikk tall for Nye Havsdalsvegen og Bardølavegen er det utført en estimering av biltrafikk for disse vegene. Dette er basert på antall boliger, fritidsboliger og hoteller tilknyttet vegene.

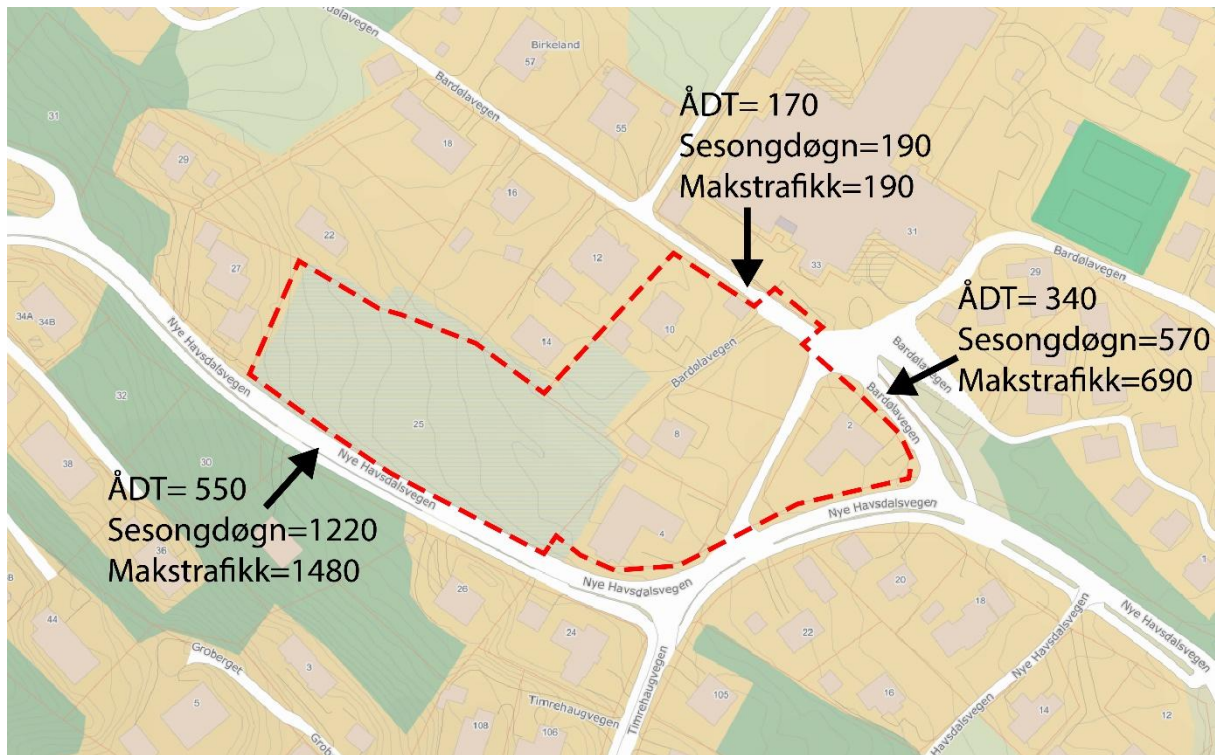
Antall boliger er talt opp på kart og fordelt på de to vegene som passerer planområdet. Personer per husstand er bestemt basert på nasjonal statistikk, med mindre annen mer spesifikk statistikk er gitt. Turer per person er basert på nasjonal statistikk, med justeringer fra det gitte området.

Det er anslått en bruksandel, som innebærer andel av året enhetene er i bruk. Bruksandelen er forenklet satt til 100 % for eneboliger, mens det er justert for bruksdøgn for fritidsboliger. Nordmenn har i snitt 41 døgn på fritidsbolig på fjellet, som tilsvarer 11 % av et år¹. For hoteller er bruksandelen basert på beleggsprosent. Andel turer med bil er hentet fra Hol kommune, der andelen er tett opp mot 80 % for fastboende (Kilde: Rapport trafikkanalyse og grønn mobilitet i Hol kommune, ViaNova 2022). Andelen bilfører til hotell og fritidsboliger vil være vesentlig lavere, ettersom mange av de reisende vil være bilpassasjerer, da de færreste reiser alene på tur. I tabellen under er det beregnet trafikk i Nye Havsdalsvegen, Bardølavegen og til høyfjellshotellet. Det er beregnet årsgjennomsnittlig døgntrafikk (gjennomsnittlig døgntrafikk per år), sesongdøgntrafikk (trafikk per døgn i høysesong) og maksdøgntrafikk som er trafikknivået hvis alt av sengeplasser er i bruk. For vurdering av trafikkbelastning anses sesongdøgntrafikk som mest relevant ved analyseområdet.

Tabell 1: Beregning av dagens trafikk i vegnettet

Bygningstype	Antall	Pers. per husstand	Turer per pers.	Bruksandel år	Bruksandel sesong	Bilfører	ÅDT	Sesongdøgntrafikk	Maksdøgn
Nye Havsdalsveg									
Boliger	80	2	3	100 %	100 %	77 %	370	370	370
Fritidsboliger	327	2	2	11 %	76 %	50 %	70	500	650
Hotell	79	3,3	2	43 %		50 %	110		
Hotell sesong	79	5,7	2		76 %	50 %		340	450
Skibuss sesong	5						2	5	5
Total							550	1220	1480
Bardølavegen									
Boliger	37	2	3	100 %	100 %	77 %	170	170	170
Fritidsboliger	10	2	2	11 %	76 %	50 %	2	15	20
Total							170	190	190
Bardøla høyfjellshotell									
Hotell	125	2,9	2	48 %		50 %	170		
Hotell sesong	125	4	2		75 %	50 %		380	500
Total							170	380	500

¹ [49 hyttedager i året | DN](#)

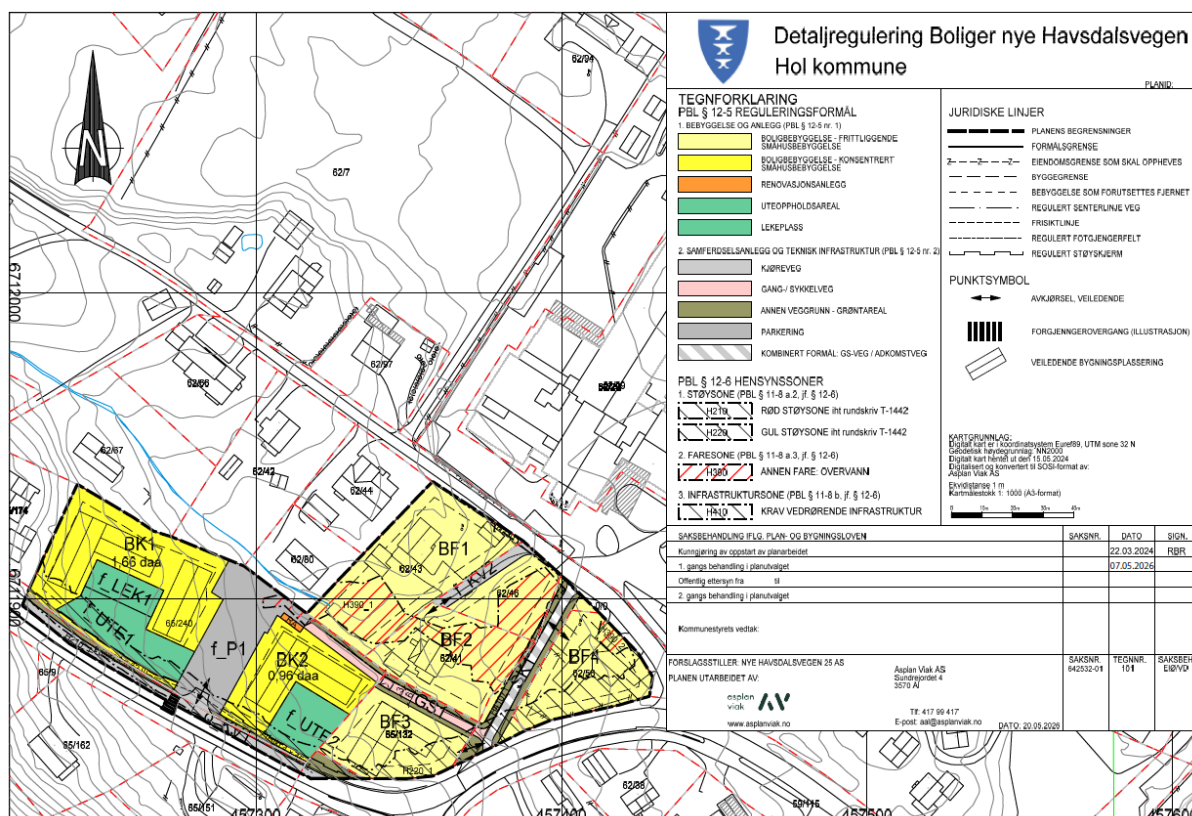


Figur 2-7: Dagens trafikk i vegnettet

3. Trafikale konsekvenser av planforslaget

3.1. Planforslaget

Planforslaget innebærer en utbygging av 46 boliger innenfor planområdet. Det planlegges for små enheter på om lag 35 m² BRA og en parkeringsdekning på 0,5 parkeringsplasser per boenhet. Dette tilsier 23 parkeringsplasser for bil. Planforslaget legger til rette for mindre boliger og er tiltenkt studenter som hører til fagskolen i Viken, med base på Bardøla høyfjellshotell. Studiestedet vil for flere derfor være i umiddelbarnærhet av boligene. Det kan også være sesongarbeidere som benytter boligene. Det antas at disse i stor grad vil kunne benytte buss eller gå til og fra arbeid.



Figur 3-1: Detaljreguleringskart, Asplan Viak 20.05.2026

3.2. Turproduksjon fra planforslaget

Ved beregning av turproduksjon fra planforslaget er det benyttet samme forutsetninger som ved beregning av trafikk til eksisterende boliger i nærheten av planområdet, beskrevet i kapittel 2.4.

Tabell 2: Bilturproduksjon fra nye boliger

Nytt boligfelt						
Bygningstype	Antall	Parkeringsplasser	Bilturer per parkeringsplass	Bilfører	ÅDT	Maksdøgn
Studentoliger	46	23	2	77 %	46	46
Total					46	46

De nye boligene er på 35 kvm tiltenkt studenter på Fagskolen i Viken, lokalisert på Høgfjellshotellet. Med studiestedet i umiddelbar nærhet, vil turproduksjonen fra de nye boligene være lavere enn den gjennomsnittlige produksjonen fra boliger i nærområdet. Det er beregnet 0,5 parkeringsplasser per bolig, og med 23 parkeringsplasser er det estimert 2 turer per bil i studentåret, 77 % av et år forutsatt at det er skolefri 11 uker av et år.

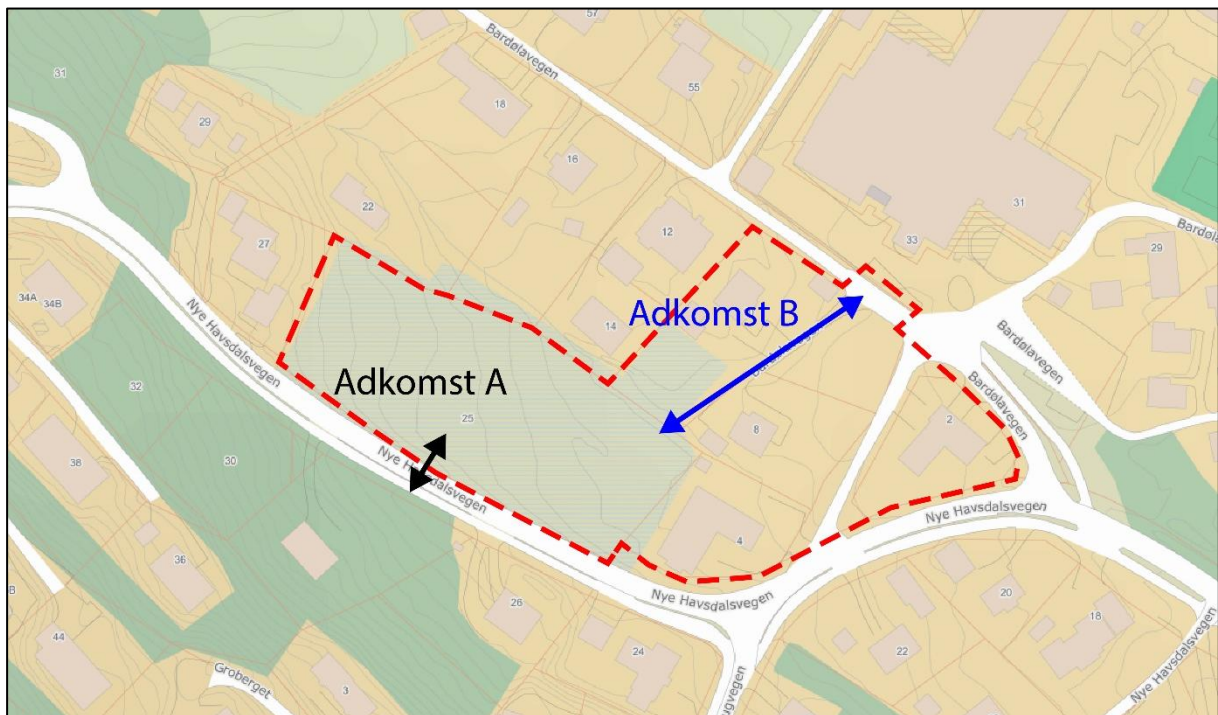
Drøye 20 minutters gange eller 5 minutter på sykkel til sentrum, samt buss-/togforbindelser og tilgjengelighet til skibuss, reduserer også behovet for bil for studenter i området, der bilbruk blant annet vil omhandle helgeturer.

Totalt er det beregnet en ÅDT på 46, og en maksdøgntrafikk på 46 kjøreturer per døgn. ÅDT fra boligene avrundes videre til 50.

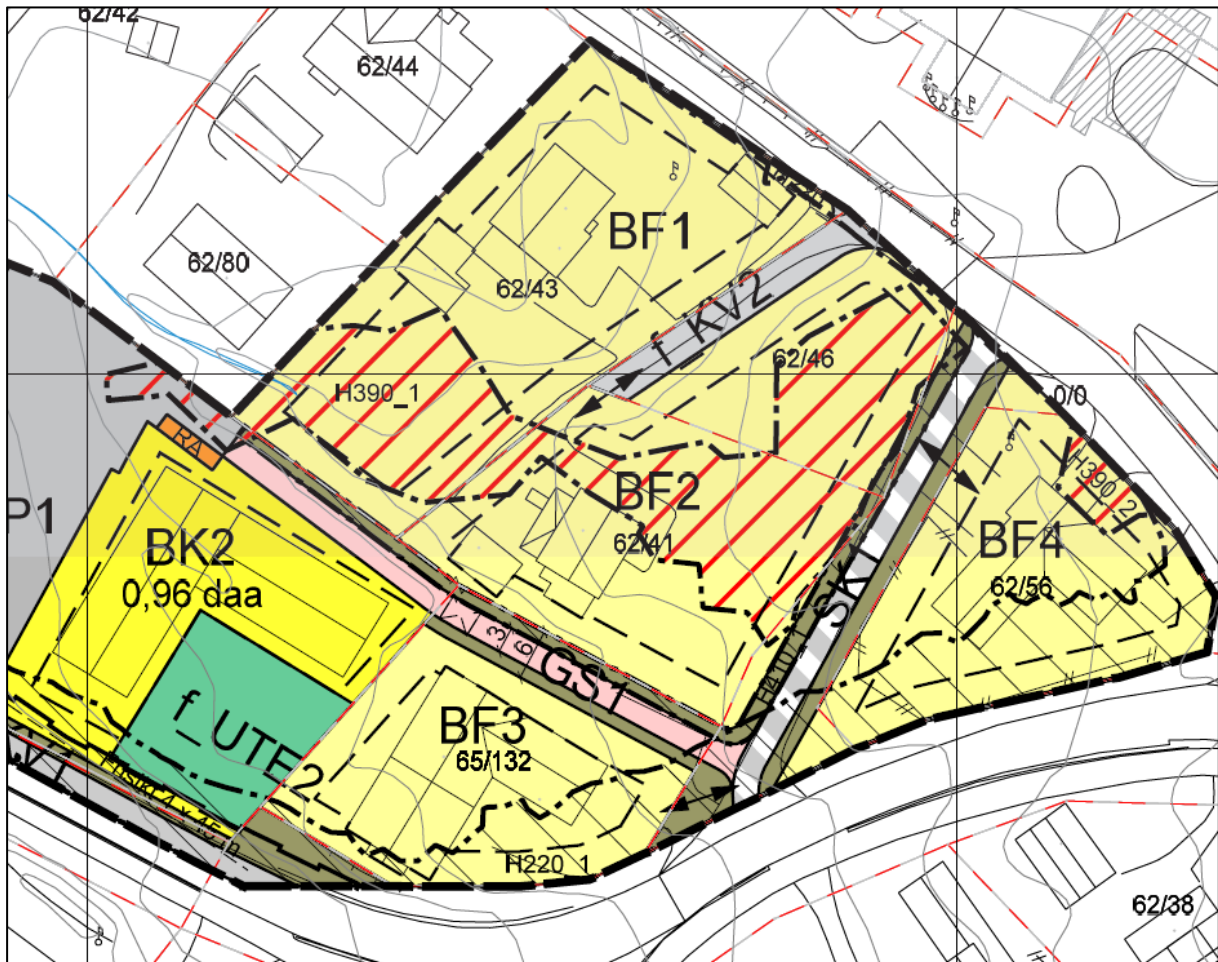
3.3. Vurdering av to ulike adkomstløsninger for bil

Det er foreløpig uavklart om adkomsten til planområdet for bil skal ligge i tilknytning til Nye Havsdalsvegen på sørsiden (adkomst A) eller til Bardølavegen på nordsiden (adkomst B) vist i Figur 3-2. Det er beregnet at boligene vil gi en ÅDT 50. Makstimetrafikken fra disse boligene vil ligge mellom 5-10 bilturer.

Det bør tilrettelegges for kryssing av Nye Havsdalsvegen ved planområdet. Det anbefales et opphøyd gangfelt, dette vil kreve at det lages en åpning i autovernet på motsatt side/sørsiden av veien og etablering av tilfredsstillende belysning i krysningspunktet. Det er lagt inn en gang- og sykkelveg som kobler seg på eksisterende gang- og sykkelveg, vist i Figur 3-3



Figur 3-2: Alternative lokaliseringer av adkomst



Figur 3-3: Skisse som viser ny gang- og sykkelveg (GS1)

3.3.1. Adkomst A - Nye Havsdalsvegen

Fartsgrensen er 40 km/t på stedet og det er god sikt i begge retninger. Vegen har en stigning på omkring 8 % på strekningen, noe som bidrar til å øke stopplengden for trafikk på veg nedover. Gående og syklende er separert fra kjørende og er på motsatt side av vegen for planområdet. ÅDT i Nye Havsdalsvegen er beregnet til 600 og sesongdøgntrafikken er beregnet til 1270, inkludert trafikk fra planforslaget. Trafikkavviklingen i adkomsten vil være god. Ved adkomst her må det etableres et vikepliktsregulert kryss.



Figur 3-4: Gatebilde av mulig ny adkomst (Google street view, juli 2023)

3.3.2. Adkomst B - Bardølavegen

Fartsgrensen er 30 km/t på stedet og det er god sikt i begge retninger. Vegen har en stigning på omkring 6 % på strekningen, noe som bidrar til å øke stopplengden for trafikk på veg nedover. Adkomsten vil komme rett nord for adkomst til Bardøla Høyfjellshotell, men ikke i konflikt med denne. Lokalvegen inn mot planområdet benyttes som adkomst til to boliger i dag. ÅDT i Bardølavegen ved utkjøringen er beregnet til 220 og sesongdøgnetrafikken er beregnet til 240, inkludert trafikk fra planforslaget. Litt lenger sørøst er trafikken vesentlig høyere grunnet trafikk til hotellet beregnet til 390 ÅDT og 620 kjt/døgn i sesong. Trafikkavviklingen i adkomsten vil være god.

Ved adkomst her må dagens adkomst til boligene oppgraderes til en høyere standard. Adkomsten vil være noe i konflikt med gående og syklende til og fra skolen.



Figur 3-5: Gatebilde av mulig ny adkomst (Google street view, mai 2023)

4. Konklusjon

Planforslaget vil generere begrensede mengder biltrafikk, beregnet til 50 ÅDT og 50 kjt/døgn som maksdøgntrafikk. Foreløpige skisser viser at planforslaget tilrettelegger med ny gang- og sykkelveg innenfor planområdet, som kobles til eksisterende vegnett. Gjennom reguleringsplanen vil det også reguleres inn fotgjengerfelt for å sikre tilkomst mellom eksisterende gang- og sykkelveg langs Nye Havsdalsvegen og byggeområdet.

Det er gjort vurderinger av to ulike lokaliseringer av kjøreadkomst, via Nye Havsdalsvegen og via Bardølavegen. Dersom krysset får god sikt og utforming vil begge alternativene kunne fungere godt. Ingen av kryssende bør ha avviklingsproblemer.