

Tilleggsnotat Trafikkanalyse - Hol kommune

Forslag til kommuneplan 2024-2036

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Sweco ble engasjert av Hol kommune i 2024 for å bistå med trafikkanalyse for forslag til ny kommuneplan 2024-2036. Rapporten fra tidligere utredning ble levert 27. november 2024.

I etterkant av dette har det i tillegg dukket opp et behov for å vurdere nye endringer i arealformål i kommuneplanens arealdel og konsekvenser av dette for plankryss langs Rv. 7 i Geilo.

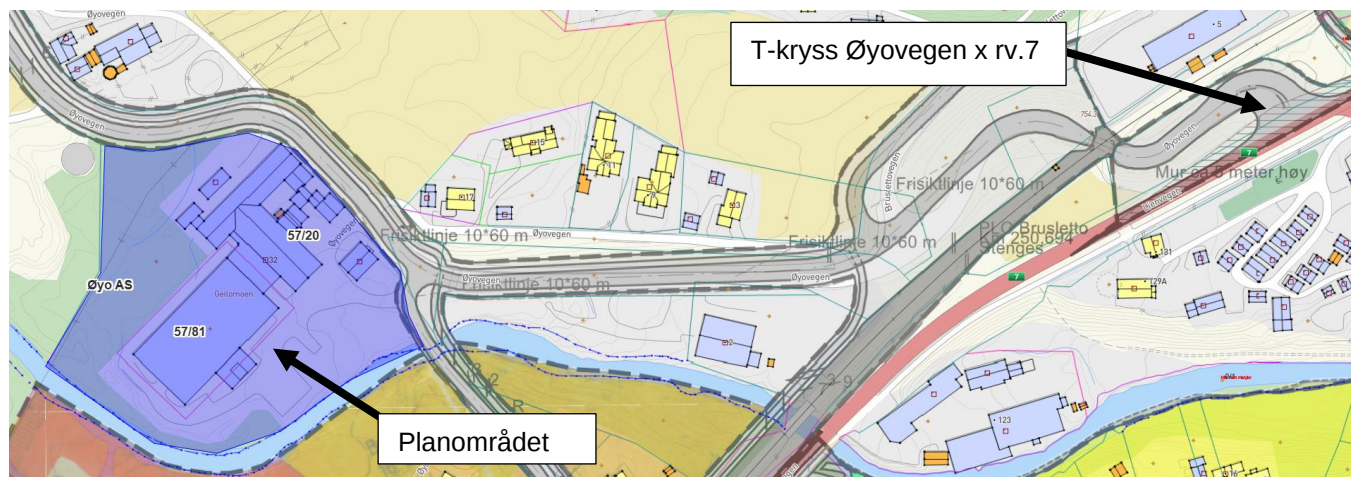
Det gjelder følgende planer for:

1. Øyo fabrikker
2. Bil og Bo

Dette tilleggsnotatet dokumenterer trafikkvurderingene som er gjennomført i tillegg i august 2025.

1.2 Øyo fabrikker

For Øyo fabrikker foreslås endring fra *næringsbebyggelse* til *kombinert formål næringsbebyggelse og boligbebyggelse*. Dette kan påvirke T-krysset mellom Øyovegen x Rv.7 som ligger øst for planområdet.



Figur 1-1 Arealene vist i kommunekart.

Gjeldende KDP avsetter arealet til industri. Forslag til revidert KPA avsetter arealet til næringsbebyggelse. Størstedelen av eiendommen er allerede bebygd med bygninger tilknyttet tidligere fabrikkdrift. Bygningsmassen har et avtrykk på ca. 4000 m².

I innspillet fremmes ønske om kombinert formål næring- og boligbebyggelse uten konkretisering av omfang av ønsket utbygging eller fordeling mellom formålene bolig/næring annet enn etablering av mindre leiligheter på deler av eiendommen/bebyggelsen.

Hol kommune har estimert et utbyggingsomfang som legges til grunn for trafikkutredningen. Siden over halvparten av eiendommen allerede er bebyggt med en eksisterende bygningsmasse, legges dagens tomteutnyttelse til grunn. Det estimeres en fordeling på 50/50 næring/bolig av eksisterende fotavtrykk. Dvs. et anslag på 2000 m² næringsareal og boligareal på 2000 m², estimert til ca. 20 boenheter.

For øvrig ligger Geilo sentrum og offentlige tjenester innenfor gangavstand (2 km) med gang- og sykkelveg, og gangbro for kryssing av rv. 7.

1.3 Bil og Bo

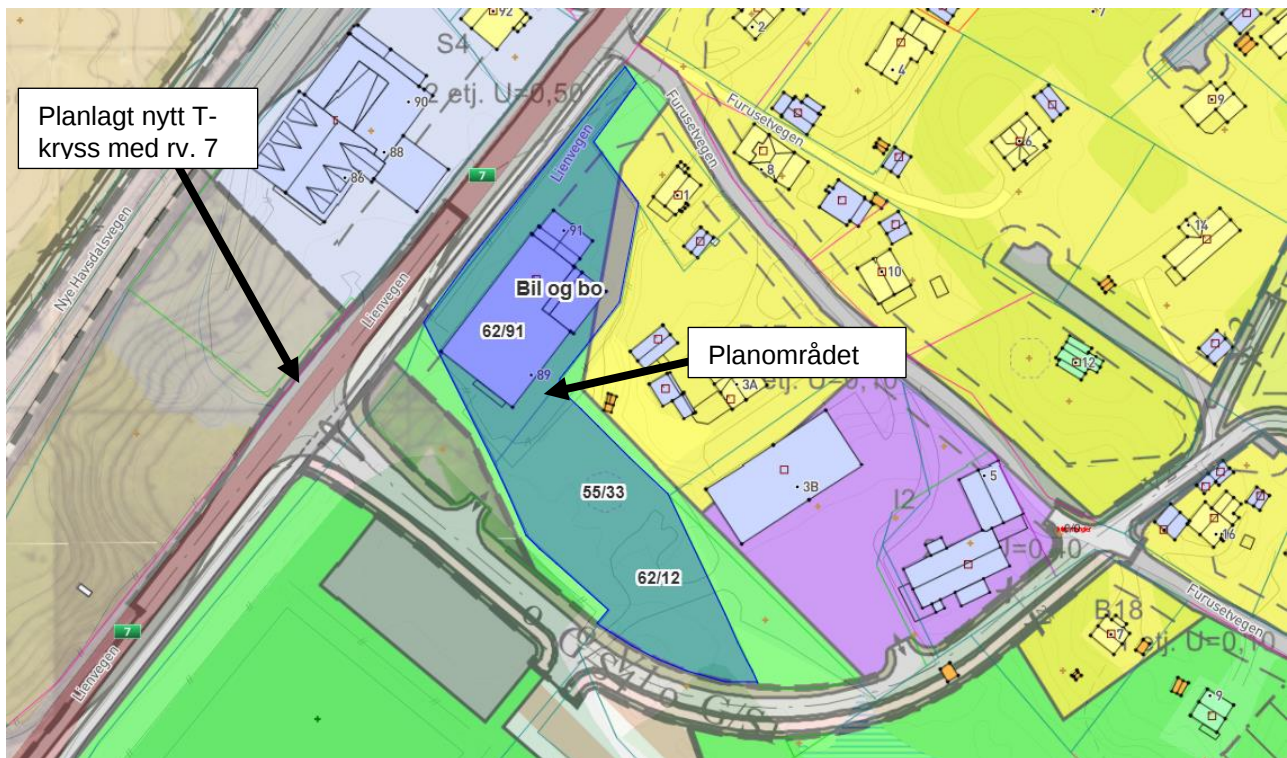
Det er i dag 6 leiligheter i bygget (62/91), samt bilverksted og bilforretning (ca. 2000 m² over 2 etasjer). Planområdet har i dag adkomst til rv. 7 via T-kryss med Furusetvegen øst for bygget.



Figur 1-2 Gatebilde av Lienvegen 89-91 sett fra rv. 7 (kilde: google streetview fra oktober 2024).

Eiendom 62/12 og 55/33 som ligger sør for bygget er regulert til friområde. Området er i dag også delvis brukt til parkering/lagring av biler ifølge Hol kommune.

For øvrig ligger Geilo sentrum og offentlige tjenester innenfor gangavstand (1 km) langs gang- og sykkelveg.



Figur 1-3 Arealene vist i kommune kart.

Forslagsstillers ønsker i sitt innspill å endre formål på 62/91 til *Forretninger/ Næringsvirksomhet/ Boligbebyggelse* og formål på deler av 62/12 fra *friområde* til *bebyggelse og anlegg*. Hele arealet (62/91, 62/12, 55/33) utredes under ett.

Estimert potensiale for utbygging er en dobling fra dagens utnyttelse, dvs. en økning på +6 leiligheter og +1000 m² til bilverksted/-forretning.

For øvrig skal adkomst fra rv. 7 til eiendommen endres iht. reguleringsplan for Bakkenfeltet. Når ny veg vest for planområdet (V1 i reguleringsplankartet) er opparbeidet, skal avkjørsel rv. 7/ Furusetvegen stenges.

Figur 1-3 viser også det nye T-krysset med rv. 7 som vurderes i dette tilleggsnotatet.

2 Trafikkvurderinger

2.1 Øyo fabrikker

2.1.1 Tidligere trafikkanalyse

I tidligere trafikkanalyse ble det anslått at Øyovegen ved T-krysset med rv. 7 har en trafikk på anslagsvis ÅDT 600. Dette som følge av ca. 160 bosatte, over 200 hytter, en helseinstitusjon, næringsbygg etc. I tillegg ble det anslått at planene i nytt forslag til kommuneplan kunne gi en trafikkøkning på ÅDT 60-70. Det er antatt at det ikke er eller vil bli avviklingsproblemer i T-krysset med disse planene, men at trafikkmengden tilfredsstiller sannsynligvis kriteriet for venstresvingefelt /passeringslomme i T-krysset med rv. 7.

T-krysset med rv. 7 er sidevegskanalisert med dråpeøy og har relativt stor utmunningsbredde inn mot rv. 7. Det er ingen svingefelt langs rv. 7 i krysset. Det er etablert en gang-/sykkelveg på sørsiden av rv. 7 forbi T-krysset. Det er buss-stopp på hver side av rv. 7 uten plattform øst for T-krysset (Øen Turistsenter). Det er en nærliggende avkjørsel motsatt side til Øen Turistsenter mm.

Fartsgrensen langs rv. 7 er 50 km/t gjennom T-krysset. Det er ikke registrert trafikkulykker med personskade i T-krysset siste 10 år (2014-2023).

Selve Øyovegen har en trang nærliggende undergang (med 1 felt) under Bergensbanen. Det er et spill på sørsiden for å bedre sikten. Øyovegen er en kommunal veg med 40 km/t fartsgrense. T-krysset ble etablert i forbindelse med at tidligere planovergang over Bergensbanen ble fjernet (i løpet av perioden 2010-2013).

2.1.2 Beregnet biltrafikkmengde

Dagens industribygg anslås potensielt å kunne skape en trafikkmengde på ca. ÅDT 100. Dette trafikktallet er basert på *Håndbok V713 – Trafikkberegninger*, som er utgitt av Statens vegvesen i 1989/2014, inneholder en metode hvor erfaringstall knyttet til mengden trafikk som produseres per 100 m² bygg.

Håndbok V713 angir en faktor på 3,5 bilturer (variasjon 2-6) per virkedøgn per 100 m² industri (fabrikk, lager, verksted, engros). Denne faktoren antas å være dekkende for industriformål og håndverksbedrifter. Forutsatt at ÅDT utgjør ca. 70 % av YDT (faktoren er basert på at aktiviteten i området i hovedsak skjer på hverdager mandag til fredag) vil nyskapt ÅDT være ca. 100 (med ca. 20 % tunge). Tidligere trafikkanalyse er basert på dette trafikkvolumet. Det understrekes at det vil være usikkerhet knyttet til beregnet trafikkmengde.

Det anslås at halvparten av næringsarealet (ca. 2000 m²) omgjøres til boliger med ca. 20 boenheter. Forutsatt ÅDT 3,5 per leilighet vil boligene til sammen kunne skape ca. ÅDT 70, dvs. noe mer biltrafikk (+ÅDT 20) enn om dette arealet brukes som næring (ÅDT 50).

2.1.3 Trafikale konsekvenser

Boligtrafikken er i større grad spredd utover døgnet og uka enn trafikk til/fra næringsvirksomhet (aller mest trafikk på hverdager og i rush). Dette medfører at den beskjedne trafikkveksten over døgnet neppe vil medføre en forverring av avviklingssituasjonen i T-krysset med rv. 7 eller i undergangen under Bergensbanen i rushperiodene. Detaljer i trafikkløsninger ved planområdet og dermed trafikksikkerheten vil ev. klargjøres på et senere stadium.

2.2 Bil og Bo

2.2.1 Tidligere trafikkanalyse

I tidligere trafikkanalyse ble det anslått at den nye avkjørselen (T-kryss) fra rv. 7 kan bli i underkant av ÅDT 1000 i framtiden. På dager med arrangementer i Geilohallen kan trafikken i det nye T-krysset øke betydelig. Selv om timetrafikken blir stor i T-krysset, vurderes T-krysset å ha god krysskapasitet i et 2046-perspektiv.

Selv om trafikken til/fra Geilohallen øker ytterligere i forbindelse med store arrangement slik som f.eks. Skarverennet. Ved slike tilfeller vil den øvrige trafikken langs rv. 7 antagelig være noe lavere, slik at dette vil lette situasjonen noe. Ved større arrangement vil også planlagt parkeringskapasitet bl.a. ved skolene lenger vest kunne benyttes noe som vil lette «trykket» i avkjørselen.

2.2.2 Beregnet biltrafikkmengde

Boliger

Estimert potensiale for utbygging er anslått til 6 nye leiligheter Forutsatt ÅDT 3,5 per leilighet vil boligene til sammen kunne skape ca. ÅDT 20.

Bilverksted/-forretning

Biltrafikk til/fra ca. 1000 m² bilverksted/-forretning har noe usikkerhet, som følge av at situasjonen på Geilo kan avvike fra der erfaringsgrunnlaget for slik trafikkskapning er hentet fra.

Det foreligger et erfaringstall for bilforhandler fra juni 1987 (*Arealbruk og turproduksjon for industri, handel og kontor, Ingeniør Kjell Bruer*) som angir ÅDT 15 per 100 m² (ÅDT 10 per ansatt).

Et senere erfaringstall for bilforhandlere (Kval og Gjære, 2005) er basert på undersøkelser på Tiller/Heimdal i Trondheim som angir:

- 1 ansatt per 100 m² og 2 turer per ansatt
- 0,4 reiser (0,8 turer) i arbeid per ansatt
- 5 besøkende (10 turer) per hverdag per 100 m²
- 0,4 godsleveranser (0,8 turer) per 100 m²

Forutsatt 80 % bilbruk for arbeidsreiser og 100 % bilbruk for de andre reisene gir dette ca. 13,2 bilturer per 100 m² per hverdag. På ÅDT-nivå tilsvarer erfaringstallene fra Trondheim ca. ÅDT 9 per 100 m².

En annen undersøkelse for turproduksjon for Bilbedrifter på Ensjø i Oslo i 2005 viste henholdsvis 9,9 og 11 personturer per 100 m² per virkedøgn for henholdsvis merkevareforhandlere og bruktførhandlere. På ÅDT-nivå tilsvarer dette med 100 % bilandel ca. ÅDT 6,5 og 7,3 per 100 m².

Vi velger å benytte faktorer ÅDT 7 per 100 m² noe som gir ca. ÅDT 70 for ca. 1000 m² bilverksted/-forretning.

Sum nyskapt trafikk

I sum kan utbyggingsplanene (boliger og bilverksted/-forretning) skape en nyskapt biltrafikk på i underkant av ÅDT 100 (90).

2.2.3 Trafikale konsekvenser

Det anslås at utbyggingsplanene kan skape en mertrafikk i T-krysset med rv. 7 på i underkant av 20 kjt/t i makstimen på ettermiddagen. Reservekapasiteten i

T-krysset er imidlertid såpass stor at dette neppe skaper noen nye avviklingsproblemer selv i et 2046-perspektiv.

Detaljer i trafikk løsninger ved planområdet og dermed trafikk sikkerheten vil ev. klargjøres på et ev. senere stadium.

3 Oppsummering

Sweco bistår Hol kommune med tilleggsnotat til trafikkanalyse for forslag til ny kommuneplan 2024-2036. Formålet er å vurdere nye endringer i arealdel og konsekvenser for 2 T-kryss langs Rv. 7 i Geilo.

For *Øyo fabrikker* forslås en endring fra næringsbebyggelse til kombinert bolig- og næringsbebyggelse. Det anslås ca. 20 leiligheter/boenheter. Ny ÅDT fra boliger er ca. 70, noe som gir mer trafikk (+ÅDT 20) sammenlignet om arealet hadde vært utnyttet næring (ÅDT 50) slik det er i dag. Trafikkøkningen vil neppe gi nye/økte avviklingsproblemer i de mest kapasitetskritiske rushperiodene.

For *Bil og Bo* foreslås en arealendring fra bl.a. friområde til Forretninger/Næringsvirksomhet/Boligbebyggelse. Planer kan gi innebære en ca. dobling fra dagens utnyttelse, med totalt 6 nye leiligheter og en økning på ca. 1000 m² bilverksted/-forretning.

Planene for Bil og Bo er estimert å kunne skape en nyskapt biltrafikk på ca. ÅDT 100 (90), med et potensiale på +20 kjt/t i makstimen. Det er vurdert at det planlagte T-krysset med Rv. 7 har nok reservekapasitet til å håndtere denne økte trafikk.

Detaljer i forhold til trafikk sikkerhet ved de ulike planområdene vil klargjøres på senere stadium når planene er blitt mer detaljert.