

## Notat - trafikk Detaljregulering Rosengardshovda Sør

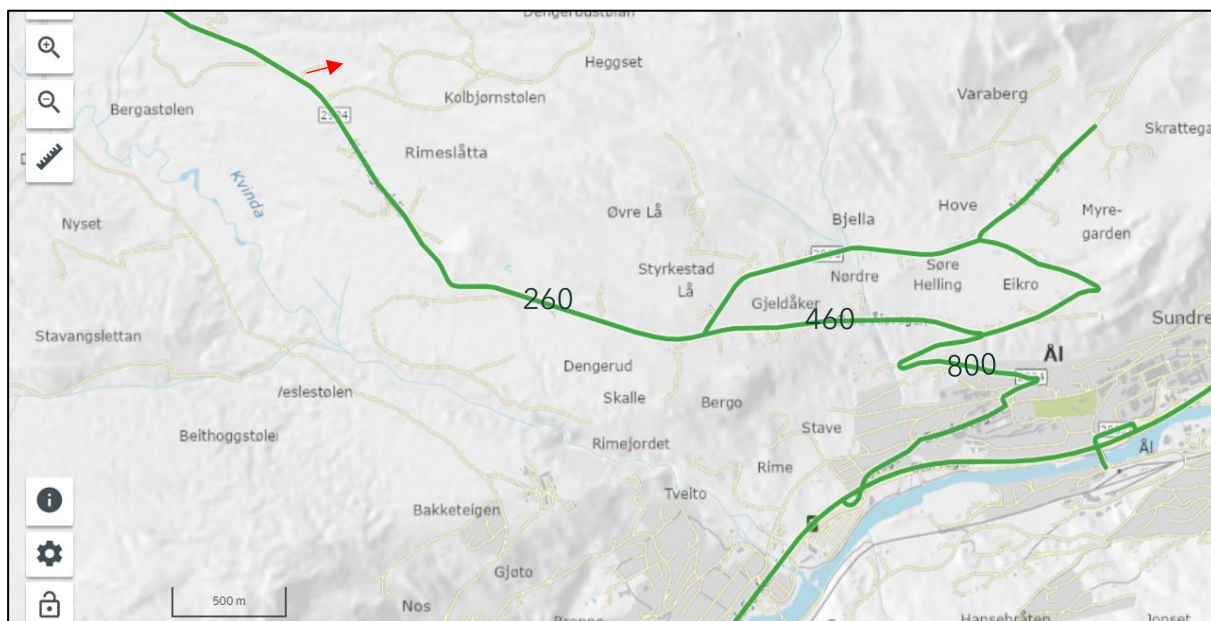
Sektorutval for teknisk, næring og ressurs 1. gangs behandla sak 155/2022, *Detaljregulering Rosengardshovda sør*, i møte den 13.12.2022. Det ble i den forbindelse blant annet vedtatt at planbeskrivelsen skal suppleres med en utredning av trafikkforhold for Fv. 2934.

### Dagens situasjon

Fv. 2934 svinger av Rv. 7 med avkjøring veg Hallingdal feriepark inn på Myrovegen. Videre går vegen inn på Sundrevegen før den svinger inn på Øvre Ålsvegen opp mot Øvre Ål og Kvinnegardslii. Videre svinger Kroktjørnvegen av fra FV. 2934 og inn mot planområdet.

Dagens ÅDT på Fv. 2934 er 800 på strekning fra avkjøring fra Rv. 7 og fram til der Øvre Ålsvegen deler seg i to. Derifra er ÅDTen 460 fram til vegen møtes igjen. Videre innover mot Kvinnegardslii er ÅDTen 260. Tallene viser at vegen har begrenset med trafikk.

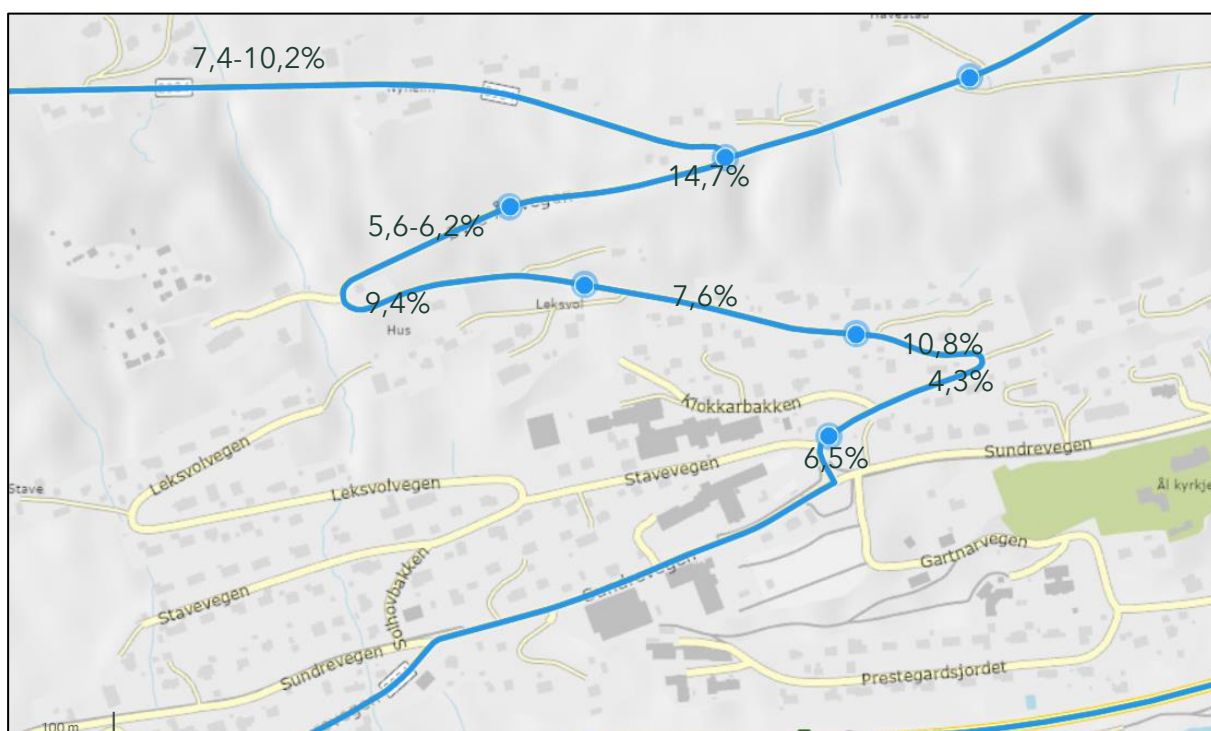
Utsnittet under viser ÅDT. Tall og kart hentet fra Statens vegvesen til database *Vegkart* (tilgjengelig på: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>).



Figur 1: Utsnittet over viser ÅDT på Fv. 2934. Rød pil illustrerer avkjøring Kroktjørnvegen. Kartutsnittet og tall er hentet fra Statesvegvesen sin database *Vegkart* (tilgjengelig på: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>)

Dagens veg går i med flere hårnålssvinger oppover lia med noen smale og noe bratte partier. Stigningsprosenten på vegen er varierende, men på det bratteste har vegen en stigning på 14,7 %..

Utsnittet under viser fordeling av stigningsprosenten på de mest utfordrende delene av Fv 2934. Tall og kartutsnitt er hentet fra Statens vegvesen til database Vegkart (tilgjengelig på: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>).



Figur 2: Utsnittet over viser stigningsprosentent på de mest utfordrende delene av fv. 2934. Kartutsnittet og tall er hentet fra Statesvegvesen sin database Vegkart (tilgjengelig på: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>)

Som man kan se er de mest utfordrende punktene knyttet til de 3 hårnålssvingene vegen tar. Bildene under (tatt ut fra google.maps) viser dagens situasjon i svingene. Enkelte steder er det noe smalt, men stort sett er det god plass til to møtende biler.

Bilde 1 og 2 viser første sving når man kommer fra Ål. Bilde 3 og 4 viser andre sving, mens bilde 5 og 6 viser tredje sving.





## Vekst i trafikk som følge av planen

Det er gjort beregninger på nyskapt trafikk som følge av planen som viser at økningen vil være begrenset. Planen legger til rette for 88 nye hytter og det er lagt til rette for 2 parkeringsplasser pr. hytte. I TØIs rapport «Økonomiske virkninger av reiseliv i Hol og Hemsedal 2006» oppsummeres bla annet erfaringstall for ulik fritidsbebyggelse. Rapporten tar ikke for seg Ål kommune, men tallene anses som relevante å benytte. Det er blant annet for Hol kommune regnet med at hytter i gjennomsnitt har 35 bruksdøgn per år. Tendensen de siste årene viser imidlertid at hytter blir brukt oftere og at oppholdet blir lenger. Det anses derfor som relevant å legge 40 bruksdøgn per år til grunn.

I TØIs rapport er det for Hol er det anslått 1,5 biler per hytte/leilighet og i gjennomsnitt 2,5 bilturer per bil per bruksdøgn. Med tanke på planområdets nærhet til ski/turløype og alpinanlegg antas bilturer per bil per bruksdøgn å være noe lavere. Tar man utgangspunkt i bruk en helg (fre-søn) og legger 1 tur på fredag, 2 turer lørdag og 1 tur søndag til grunn får man i gjennomsnitt 1,5 bilturer per bruksdøgn.

Bruken av fritidsbebyggelsen vil være sesongbetinget og vil væreiere veldig. 40 bruksdøgn i året per hytte vil i perioder tilsi mye bruk samtidig, som ved høytider som jul, påske, vinterferie deler av sommerferie og høstferie. Andre bruksdøgn vil fordeles utover året. Dette vil mulig gi større trafikkøkning på vegen i perioder, mens i andre perioder vil økning være liten.

I beregningen er det forutsatt at i et vanlig bruksdøgn er 50% av hyttene i bruk. I høytidene som jul og påske må man regne med at opp mot 90 % av hyttene er i bruk.

Følgende turproduksjon i et vanlig bruksdøgn  $88 \cdot 1,5 \cdot 50\% = 66$  bilturer pr. døgn.

Følgende turproduksjon i bruksdøgn i høytid  $88 \cdot 1,5 \cdot 90\% = 119$  bilturer pr. døgn

Beregningen viser at økningen i trafikk generelt sett er liten sett i det store bildet.

## Kommunedelplan for Primhovda og andre planer i området

Overordnet plan for planområdet er kommunedelplan for Primhovda. Det er i denne planen stilt et rekkefølgekrav som blant annet sier at Øvre Ålsvegen skal utbedres før nye utbyggingsområder blir tatt i bruk.

Videre er flere områder (H2, H4 og H5) innenfor kommunedelplanen som benytter Øvre Ålsvegen planlagt og noe er bebygd.

### **Oppsummering**

Av det som er beskrevet over er Fv. 2934 stedvis noe bratt med noen krappe svinger. Det er også enkelte steder noe smal vegbane, men stort sett er det plass til at to biler kan møtes.

Videre er det vist at trafikkøkningen på veg som følge av planen stort sett vil være beskjedne. Ved høytider som jul og påske vil økningen være noe høyere, men fortsatt lav sett i det store bildet. Ut ifra dette vurderes vegen til å ha tilfredsstillende standard til å håndtere økningen det er snakk om.

Videre må det legges til grunn at vegen ved utarbeidelse av kommunedelplanen for Primhovda ble vurdert, særlig med tanke på at et rekkefølgekrav om utbedring av vegen ble innarbeidet. Ettersom flere reguleringsplaner innenfor det aktuelle området som er berørt av rekkefølgekravet er godkjente må det kunne legges til grunn at kravet anses som oppfylt. Mener det må kunne legges til grunn at dette også gjelder for denne planen

Det vil også understrekes at fylkesvegen og evt. tiltak på denne ikke var et tema under oppstartsmøte med kommunen eller gjennom planprosessen.

Det vurderes dit hen at standarden på fylkesvegen er god nok og det sees på som urimelig hvis denne planen skal utløse tiltak på fylkesvegen. Kan med bakgrunn i det som er beskrevet over ikke se at det nå skal kunne komme krav om ytterligere utbedringer kun knyttet til denne enkelte planen.