

Oppdragsgiver
Øystre Slidre kommune

Rapporttype
Arbeidsnotat

14.12.2010

KOMMUNEDELPLAN BEITOSTØLEN TRAFIKKANALYSE



**KOMMUNEDELPLAN BEITOSTØLEN
TRAFIKKANALYSE**

Oppdragsnr.: 4100143
Oppdragsnavn: Trafikkanalyse Beitostølen
Dokument nr.: 01
Filnavn: Trafikkanalyse-Beitostølen-1.docx

Revisjon	00	01		
Dato	2010-12-03	2010-12-14		
Utarbeidet av	IRELIL	IRELIL		
Kontrollert av	[Navn]	IRELIL		
Godkjent av	[Navn]	IRELIL		
Beskrivelse	Utkast	Revidert notat		

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder
01	2010-12-14	Beregnet ekstra alternativ for utbygging. Supplert kapittel om GS-veger mm

Rambøll
Løkkegata 9

NO-2615 LILLEHAMMER
T +47 61 27 05 00
F +47 61 27 05 10
www.ramboll.no



INNHOOLD

1.	INNLEDNING, BAKGRUNN	5
2.	EFFEKTER AV FORESLÅTTE BYGGEOMRÅDER FOR BILTRAFIKKEN	5
2.1	Utbyggingsvolum som grunnlag for trafikkberegningene	5
2.2	Trafikkgenerering	7
2.3	Trafikktall på vegnettet en toppuke om vinteren	10
2.4	Sommertrafikk	12
2.5	Trafikkarbeid	12
2.6	Alternative utbyggingsområdet	13
2.7	Oppsummering av effekter for trafikken	14
2.8	Kapasitetsøkende tiltak lokalt	15
3.	TILRETTELEGGING FOR KOLLEKTIVTRANSPORT	17
4.	FOTGJENGERLANDSBY SPESIELT EGNA FOR BARN	18
4.1	Målpunkter for gang og sykkeltrafikken	18
4.2	Noen aktuelle muligheter for å legge til rette for fotgjengerlandsbyen	19
4.2.1	Bosteder i gangavstand fra sentrum og aktiviteter	19
4.2.2	Gang og sykkelveger	20
4.2.3	Trafikksikre kryssinger av hovedvegene	23
5.	UNIVERSELL UTFORMING AV TRAFIKKSYSTEMET	23
6.	VINTERÅPEN VEG OVER VALDRESFLYA	24

1. INNLEDNING, BAKGRUNN

Øystre Slidre kommune er i gang med revisjon av kommunedelplanen for Beitostølen. Planen omhandler både nye utbyggingsområder og ny tanker i forhold til trafikkavvikling, myke trafikanter universell tilgjengelighet osv.

I forbindelse med planen ønsker kommunen i samarbeid med Statens vegvesen og Oppland fylkeskommune å utføre en trafikkanalyse for Beitostølen-området.

Vurderingene som gjengis i denne rapporten er altså basert på de forslag til utbyggingsområder, infrastrukturtiltak og aktivitetsområder som

- eksisterer i dag
- er tilrettelagt i eksisterende planer
- er foreslått i ny kommunedelplan

Vurderingene er blant annet basert på at det ligger en hovedstruktur med fv. 51 som går gjennom tettstedet/ turistdestinasjonen, og at denne også i framtida vil være en viktig premisse for trafikkbildet på Beitostølen, både for kjørende og myke trafikanter.

Vurderingen som er gjort i denne rapporten er basert på forslag til kommunedelplan med varianter. Statens vegvesen har bidratt med trafikktegninger fra sitt faste tellepunkt på fv. 51. Det understreks at arbeidet er gjort innefor svært stramme tidsrammer – med de begrensinger dette gir på muligheten for å gå i dybden både metodisk og i forhold til innhenting av bakgrunnsinformasjon og datagrunnlag.

2. EFFEKTER AV FORESLÅTTE BYGGEOMRÅDER FOR BILTRAFIKKEN

2.1 Utbyggingsvolum som grunnlag for trafikkberegningene

Som en del av prosessen knytta til kommunedelplanrevisjonen er det gjennomført en opptelling av eksisterende og potensiell framtidig utbygging på Beitostølen. Tabellen under oppsummerer dette.

Tabell 1 Antall gjestesenger og innbyggere på Beitostølen

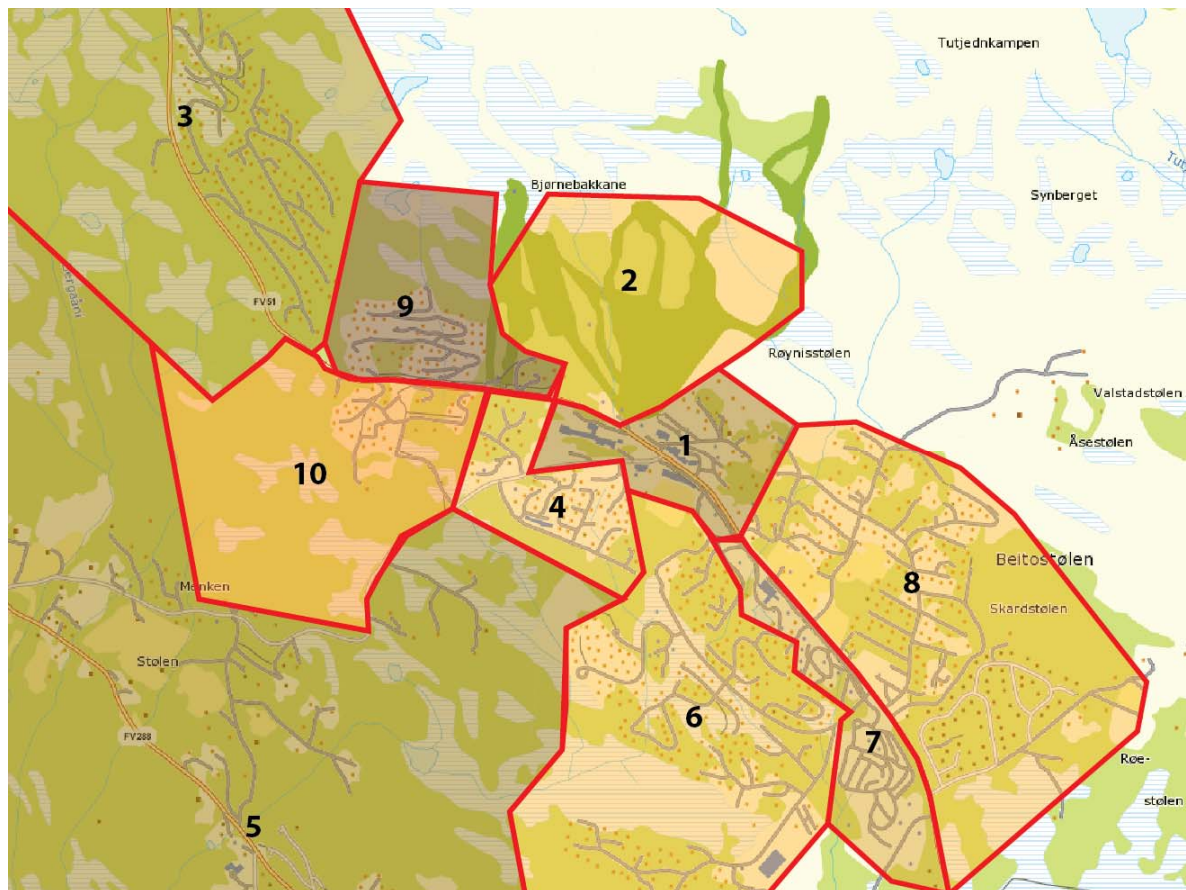
	Dagens situasjon	Utbyggingspotensial i eksisterende planer	Tilleggspotensial i ny plan
Antall gjestesenger (kalde)	6600	3200	2700
Antall gjestesenger (kommersielle)	2600	2600	1100
Antall fastboende	500	400	200

Sengene er fordelt på

- kalde senger, altså ikkekommersielle overnattingsplasser i private hytter og leiligheter.
- Varmer senger, altså hotellsenger og utleiesenger i hytter og leiligheter, samt senger på campingplass
- Fastboende

Fordelingen er basert på reguleringsformål i gjeldende og forslåtte planer. I noen grad er fordelingen mellom kalde og varme senger anslått.

For å kunne vurdere trafikkeffekten av denne utbyggingen er det utarbeidet en forenklet trafikkanalysemodell for Beitostølen, basert på en enkel sonemodell. Soneinndelingen er vist i figuren under.



Figur 1 Soneinndeling for forenklet trafikkanalyse

Sone 1 omfatter sentrumsområdet, med både overnattingstilbud, foreretninger, fornøyelse og service. Det samme gjelder sone 7 og til dels sone 4. Sone 2 er alpinanlegget som ikke har overnattingstilbud, men er en ren aktivitetssone som tiltrekker seg reiser. Sone 10 omfatter planlagt ny adkomst/ portal til alpinanlegget, samt store nye utbyggingsområder

De øvrige sonene er i hovedsak overnattingsområder, med større eller mindre grad av kommersielle senger.

Tabellen på neste side viser fordeling av antall senger på disse sonene. Det er gjort et anslag på fordelingen av varme og kalde senger i sentrumsområdene.

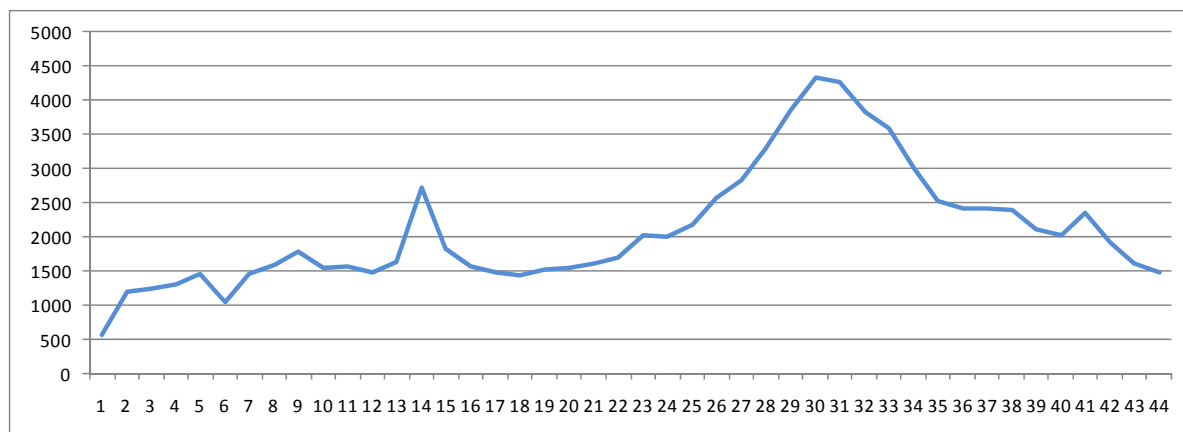
Tabell 2 Antall senger i de ulike sonene, fordelt på kalde, varme og fastboende

		Dagens situasjon	Potensiell utbygging i Eksisterende plan	Potensiell ny utbygging i ny plan
Sone 1	Kalde	825	1350	0
	Varme	825	1350	0
	Fastbo	20	0	0
Sone3	Kalde	1300	985	616
	Varme	0	0	0
	Fastbo	0	0	0
Sone4	Kalde	720	0	0
	Varme	200	0	0
	Fastbo	0	0	48
Sone5	Kalde	550	290	489
	Varme	130	200	100
	Fastbo	195	266	0
Sone6	Kalde	1420	248	285
	Varme	45	275	0
	Fastbo	20	0	20
Sone7	Kalde	150	0	150
	Varme	850	0	0
	Fastbo	0	0	0
Sone8	Kalde	830	115	62
	Varme	500	580	0
	Fastbo	223	117	142
Sone9	Kalde	600	100	80
	Varme	35	0	0
	Fastbo	0	0	0
Sone10	Kalde	250	150	1000
	Varme	0	200	1000
	Fastbo	0	0	0

2.2 Trafikkgenerering

For å komme fram til reiseaktiviteten med bil som følge av disse sengetallene er det gjort en vurdering av reiseaktiviteten til den enkelte besøkende eller gruppe av besøkende i løpet av en toppuke i vintersesongen (vinterferie eller påske). Det er i hovedsak valgt å se på vintersituasjonen selv om trafikken sommerstid vurderes å være like stor (se kapittel 2.4).

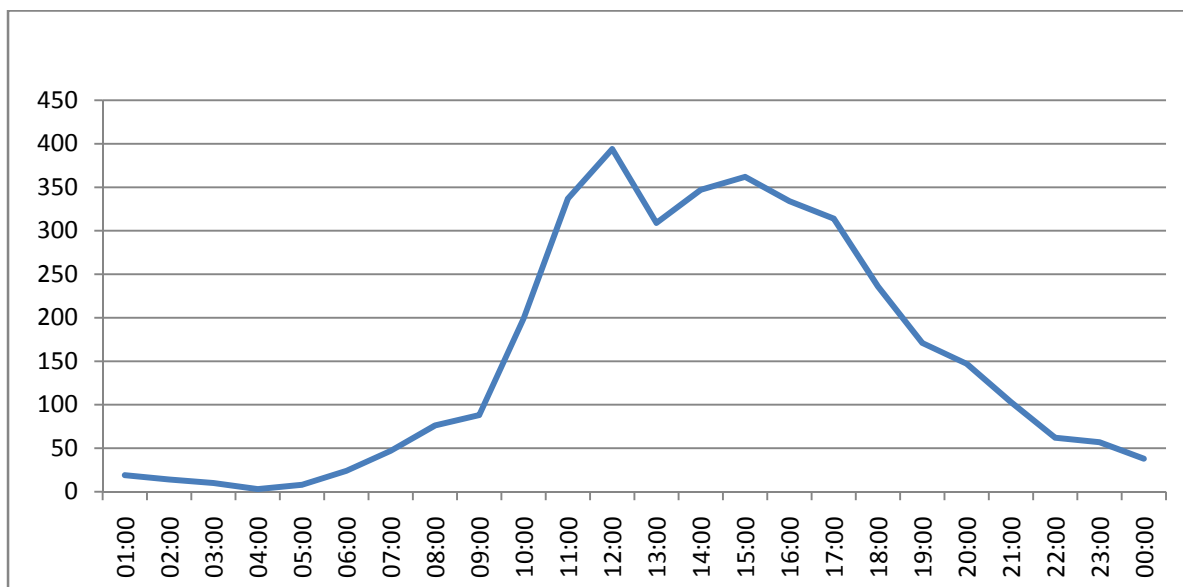
Statens vegvesen foretar trafikktellinger på et punkt på fv. 51 sør for Beitostølen. Det foreligger tellinger for hele 2010. Figuren under viser trafikken i gjennomsnittlig ukedøgntrafikken sør for Beitostølen i 2010 (fram til uke 44). Som det går fram av figuren er det størst trafikk på dette stedet om sommeren. Det er vurdert at store deler av dette er gjennomgangstrafikk over Valdresflya (tidligere tellinger antyder at opp mot 2/3 av topptrafikken om sommeren er gjennomgangstrafikk). Altså er lokaltrafikken knyttet til beboere og turister som er på Beitostølen mindre om sommeren enn i toppukene om vinteren. Det er derfor i vurderingene i denne rapporten sett nærmere på vintersituasjonen – siden den er mest påvirket av utbyggingen på Beitostølen.



Figur 2 Gjennomsnittlig ukedøgntrafikk på tellepunkt Beitostølen sør i uke 1 - 40 2010

Figuren viser sum trafikk pr uke delt på 7

Dette er også fordi et anses at vintersituasjonen er mer krevende på grunn av større parkeringsbehov i sentrum/ skiheis-området, noe mindre plass som følge av vintersituasjonen, og fordi en har bedre tilgang til grunnlagsdata om reiseaktivitet for vinterturistene enn for sommerturistene. Det antas at en dimensjonering av vegnett for framtidig vintersituasjon vil være tilstrekkelig også i sommersituasjonen.



Figur 3 Trafikkens døgndeling onsdag i påskeuka 2010. Tellepunkt Beitostølen sør

Det er ikke gjort særskilte reisevaneundersøkelser for Beitostølen, men en har benyttet noen vurderinger og telldata som er innhentet på andre vintersportssteder tidligere. I tillegg er det gjort rimelighetsvurderinger i forhold til interne forhold på Beitostølen; målpunkt, avstander, gangmuligheter, ski inn/ ski ut muligheter osv.

Vurderingen er gjort med basis i at grupper av besøkende (typisk de som besøker en hytte eller leilighet sammen) i gjennomsnitt er 3 i hver bil. Bilen benyttes til aktiviteter innen området i besøksperioden som regnes som en uke (ankomst og avreisedag + 5 dager). Det antas at alpinanleggene besøkes i gjennomsnitt 3 ganger i løpet av uka, med en fordeling der alpinanlegget på Beitostølen besøkes mest, og Raudalen-anlegget i mindre grad. Det er forutsatt at de som ikke bor i ski inn/ski ut eller kort gangavstand til alpinanlegget kjører bil dit. I tillegg regner en med at det i gjennomsnitt gjøres to andre ærend pr uke med denne bilen, fordelt på aktiviteter i sentrum, og noe i forbindelse med turer/ utflukter. Samlet gir dette at bilen brukes til gjennomsnittlig 6 reiser(12 turer tur/retur) i løpet av uka. Fordelt på antall dager og personer tilsier dette i gjennomsnitt 0,7 bilturer pr person per døgn for de som ikke kan gå til alpinanlegget. For de øvrige vil bilbruken være det halve.

Det er også gjort tilsvarende vurderinger rundt de fastboendes reiseaktivitet. Det er anslått at det foretas 6 bilturer i døgnet pr husstand og at gjennomsnittstørrelsen pr husstand er 2 personer. Med bakgrunn i trafikkteLLinger er det også gjort et anslag på hvor mange dagsbesøkende som kommer til Beitostølen enten som arbeidstagere eller dagsgjester på en maksdag vinterstid.

2.3 Trafikktall på vegnettet en toppuke om vinteren

Den nye kommuneplanen inneholder to vesentlige forhold som forventes å gi effekt på trafikken

- Sammenkobling av Finntøppvegen, slik at denne kan fungere som en avlastingsveg fra fv 51 i sør mot Beitostølvegen



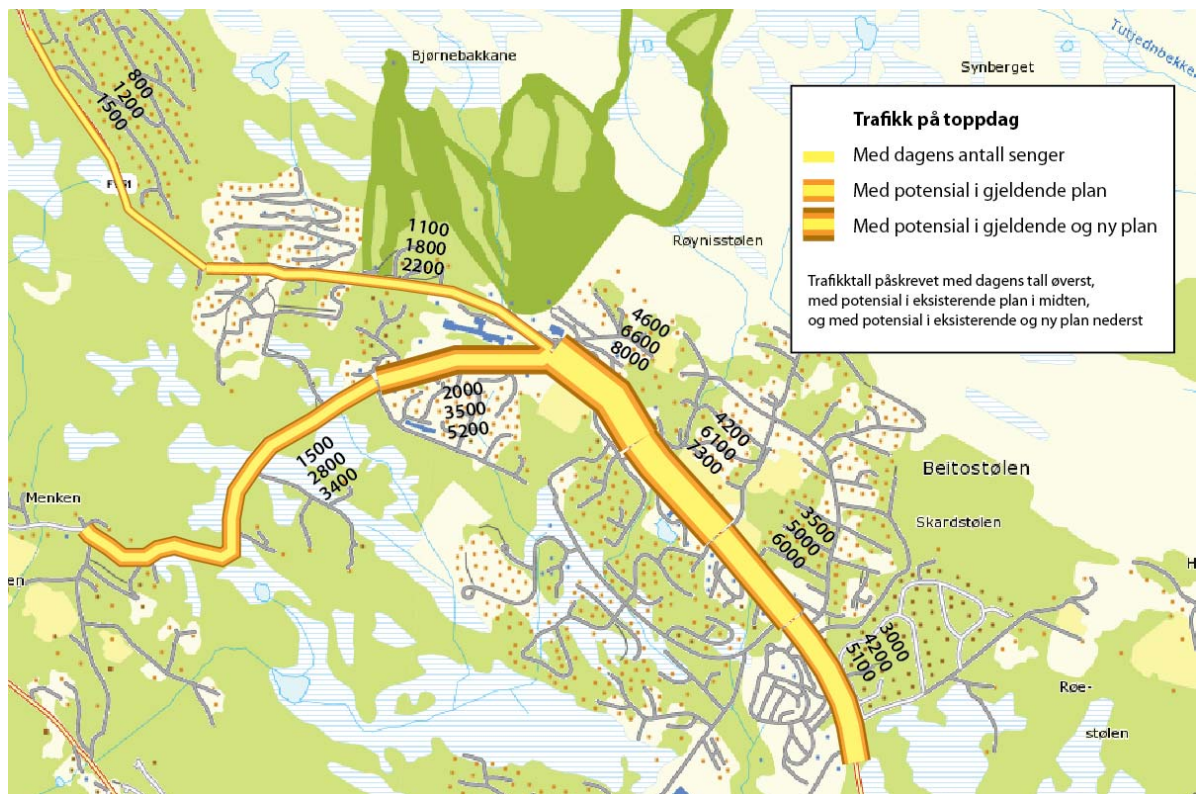
Figur 4 Gjennomgående Finntøppveg

- Etablering av ny adkomst/ portal til alpinanlegget i området vest for Beitostølvegen. Dette gir adkomstmulighet til alpinanlegget både fra fv. 51 nord for Bjødnabakkadn og fra Beitostølvegen vest for sentrum, begge steder med parkeringsmuligheter

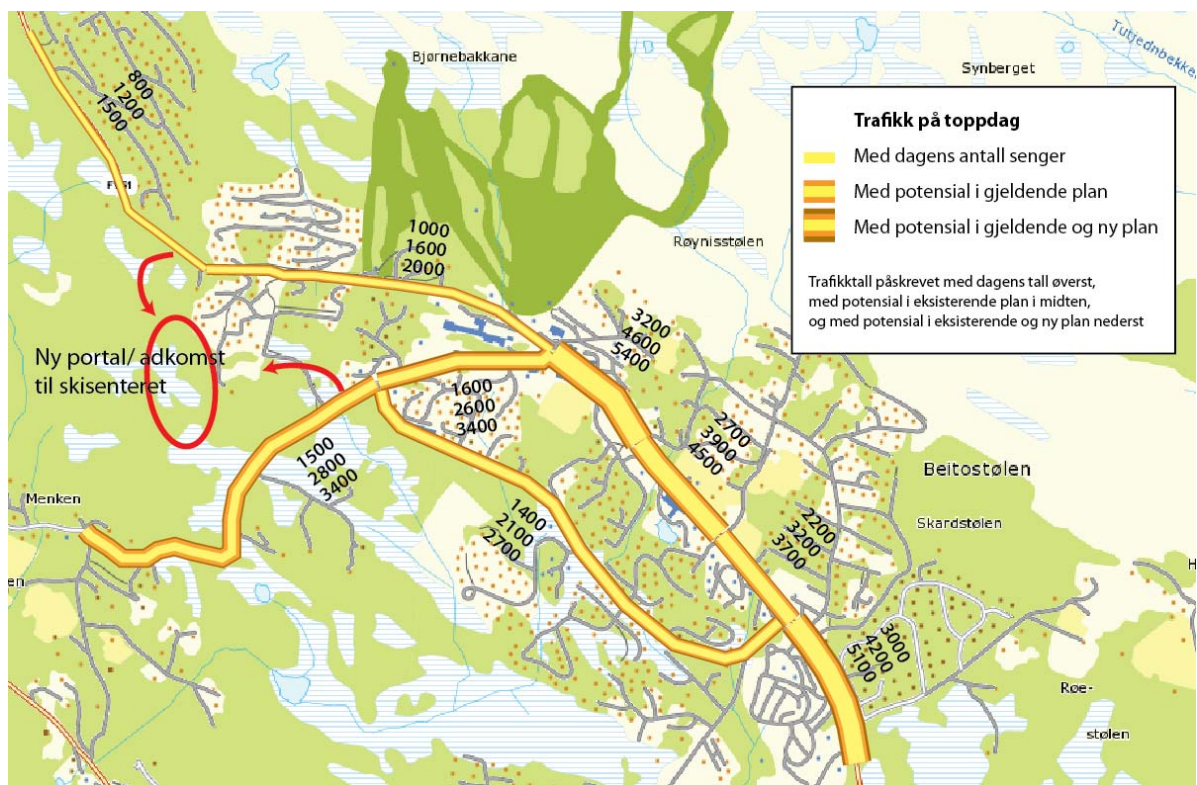
Samlet er det anslått at disse to tiltakene kan gi en effektiv fordeling av trafikken. I beregningene er det forutsatt en optimal fordeling av trafikken. Hvordan dette vil fungere i praksis vil også avhenge av at trafikken ledes med god skilting, at kryss- og adkomster får en god utforming og at parkering ved den nye portalen til alpinanlegget vil fungere godt. Figurene på neste side viser trafikktallene i ulike utbyggingsfaser med og uten disse to tiltakene.

Trafikken er å anse som en gjennomsnittsbetraktning for en toppuke. På typiske ankomst og avreisedager (byttedager) vil nok trafikken sørover på fv. 51 (i sørenden av utsnittet over) fra Beitostølen være noe større, og kanskje trafikken i sentrum være noe mindre.

Beregningene illustrerer at det allerede i dag er relativ høy trafikk i de sentrale delene av Beitostølen, og det kan nok til tider oppleves noe redusert framkommelighet særlig knyttet til adkomsten til parkeringsplassene ved alpinanlegget og sentrumsområdet for øvrig. Det er likevel ikke slik at dette oppleves om noe stort problem i dag.



Figur 5 Anslått/ beregnet trafikk på vegnettet på en toppdag i vintersesongen, uten Finntøppvegen og ny adkomst til alpinanlegget



Figur 6 Anslått/ beregnet trafikk på vegnettet på en toppdag i vintersesongen, med Finntøppvegen og ny adkomst til alpinanlegget

Beregningene viser at Finntøppvegen kombinert med ny adkomst til alpinanlegget vil gi en god fordelingsseffekt for trafikken. I tillegg vil noe flere få ski inn/ ski ut-mulighet. Det er altså kombinasjonen av ny Finntøppveg og nye adkomster til alpinanlegget som gir den store effekten. En grov vurdering viser at tiltakene hver for seg gir en betydelig mindre effekt.

Samlet gir dette en effekt først og fremst på fv. 51, men også øver deler av Beitostølvegen ser ut til å få noe redusert trafikk. Selv med disse tiltakene vil det etter hvert som utbyggingen gir økende trafikk bli relativt høy utnyttelse av veg- og krysskapasiteten på Beitostølen. Tallene er likevel i en slik størrelsesorden at det vil være tilfredsstillende kapasitet og framkommelighet i mange år framover.

Den planlagte utbyggingen – både det som kan bygges i henhold til eksisterende planer – og nye områder i det nye planforslaget – er omfattende og vil ta relativ lang tid å realisere. Sett fra et trafikalt synspunkt vil det være gunstig å styre denne utbyggingen slik at de mest sentrale områdene bygges først.

Samtidig gir en relativ lang utbyggingstid mulighet til å følge trafikkutviklingen og eventuelt planlegge avbøtende tiltak over tid.

2.4 Sommertrafikk

Det har vært mindre tilgang til datagrunnlag for sommertrafikken, men vi har med bakgrunn i trafikktegninger og vurderinger av belegg på hytter og overnattingssteder gjort en beregning også for sommertrafikken. Det er forutsatt ca 20 % lavere belegg i kommersielle senger, og ca 30 % lavere belegg på private hytter i sommersesongen sammenlignet med toppbelastningen om vinteren. Vi har også regnet med at antall dagsbesøkende fra nærområdet til Beitostølen er noe mindre om sommeren. Til gjengjeld viser trafikktegningene at trafikken som kjører *gjennom* Beitostølen på veg over Valdresflya er i overkant av 2000 biler i døgnet i juli.

Dette innebærer at trafikken i sentrum av Beitostølen er anslått å være i samme størrelse i juli som i toppukene om vinteren, mens det vil være ca 2000 biler mer pr døgn nord for sentrum, og anslagsvis 1000 biler mer pr døgn sør for sentrum.

Det antas at trafikkavviklingen sommerstid er noe enklere, siden aktiviteten i sentrum og rundt alpinanlegget er noe redusert, slik at antall svingebevegelser er noe mindre. Dermed vil de samme vurderinger knyttet til kapasitet være gyldige også for sommersituasjonen; med et fungerende nytt vegnett som avlaster fv. 51 vil det kunne være akseptable avviklingsforhold i vegnettet på Beitostølen også med utbygging ut over dagens.

2.5 Trafikkarbeid

For å gi et bilde på potensialet for utslipp fra lokaltrafikken er det gjort beregninger på trafikkarbeidet knyttet til *inter*trafikken på Beitostølen som følge av de trafikktegningene som er angitt over. Det understrekes at dette bare er trafikk innen Beitostølen og at reisene til/ fra Beitostølen ikke er medregnet. Tallene er altså bare nyttige for å sammenligne løsningene for intertrafikken.

Beregningene er basert på den soneinndelingen som er angitt over, med oppmåling av avstander langs veg mellom senter av sonene.

Tabell 3 Trafikkarbeid pr døgn i en toppuke om vinteren - grov beregning for internttrafikk (bilkilometer)

	Uten Finntøppvegen og ny adkomst til skianlegget	Med Finntøppvegen og ny adkomst til skianlegget
Dagens situasjon	8500	8300
Utbyggingspotensiale i eksisterende planer	5900	5600
Tilleggspotensiell i ny plan	4200	3500
Sum	18600	17400

Selv om disse beregningene er grove, indikerer de at trafikken blir noe mer effektiv når en får etablert en avlastning via Finntøppvegen, og en ny adkomst til alpinanlegget.

En vurdering av klimaeffekter/ trafikkarbeid knyttet til Beitostølen som turistdestinasjon vil måtte innebære mer omfattende undersøkelser av turistenes reiser til/fra Beitostølen, aktiviteter under oppholdet, variasjoner over året (sommerstid kan en anta at bilen i større grad brukes til utflukter i distriktet) og annet. I en slik sammenheng utgjør den beregnede internttrafikken antagelig en liten del av totalen.

2.6 Alternative utbyggingsområdet

Som en del av beregningene er det gjort overslagsberegninger på effekten for trafikken ved å ta ut eller legge til alternative utbyggingsområder.

Redusert utbygging i noen områder

Det er i denne sammenheng vurdert hvilken effekt det kan ha hvis en reduserer utbyggingen

- i trafikkzone 3 (utbyggingsområdene H4a, H4b, H5, H6a, H6b) med 619 senger
- I trafikkzone 5 (utbyggingsområde H7) med 489 senger.

Dette er senger som foreslås i det nye planforslaget – og som en derfor kan velge å utelate.

Beregningene viser at dette vil kunne gi en (relativt liten) effekt på trafikken i på maksdager. På rv. 51 vil trafikkmengden bli redusert med i underkant av 100 biler sør for sentrum, og ca 200 biler nord for sentrum, mens det på de øverste delene av Beitostølvegen vil bli en reduksjon på ca 100 biler.

Det interne trafikkarbeidet på en maksdag om vinteren kan som følge av en slik redusert utbygging bli redusert med ca 7 % sammenlignet med planforslaget.

Redusert utbygging i noen områder erstattet med økt utbygging i andre områder

Det er gjort en beregning der de utelatte områdene er erstattet med

- 300 nye senger i trafikkzone 5 (utbyggingsområde H12)
- Boliger for 74 nye fastboende i trafikkzone 4 (utbyggingsområde B7)

Disse viser at dette alternativet også vil gi en liten reduksjon i biltrafikken. Siden de nyinnlagte områdene knyttes til Beitostølvegen vil det bli betydelig mindre reduksjon i trafikken her, mens effekten opprettholdes på fv. 51 nord for Beitostølen.

For trafikkarbeidet vil dette alternativet fortsatt gi en positiv effekt, med en beregnet reduksjon på ca 5 % sammenlignet med planforslaget.

Økt utbygging i noen områder

Det er også gjort en beregning der det er lagt inn

- 300 nye senger i trafikkzone 5 (utbyggingsområde H12)
- Boliger for 74 nye fastboende i trafikkzone 4 (utbyggingsområde B7)

uten at det er gjort noen reduksjon i andre områder.

Denne beregningen viser at en da får en liten økning i trafikken på de viktigste veglenkene. I størrelsesorden vil den være mindre enn 100 biler/døgn på de fleste veglenker, bortsett fra i øvre del av Beitostølvegen, der trafikken er beregnet å øke med noe over 100 biler pr døgn.

For trafikkarbeidet vil dette innebære en marginal økning (ca 2 %) i det interne trafikkarbeidet, sammenlignet med det opprinnelige planforslaget, basert på de beregningsforutsetninger som er lagt inn

2.7 Oppsummering av effekter for trafikken

Stort utbyggingspotensial gir lang horisont og stor usikkerhet i effekter

Utbyggingspotensialet i eksisterende planer og forslåtte planer er svært stort, og innebærer en fordobling av antall senger på Beitostølen, fra dagens ca 10.000 senger til 20.000 senger hvis alle planer blir bygd ut. Det er altså grunn til å understreke at dette er en teoretisk framtidig situasjon, og at resultatet selvsagt er avhengig av hvor stor del av utbyggingspotensialet som faktisk blir utnyttet. I vurderingene er det dette fulle potensialet som er lagt til grunn for beregningen av framtidig trafikk. Beregningene gir da også som resultat at trafikkmengdene i de sentrale deler av vegnettet nesten fordobles.

Med nytt vegnett og ny adkomst til alpinanlegget vil vegnettet kunne avvikle trafikken i mange år framover

Hvis det etableres en fungerende avlastningsveg, slik det er planlagt at Finntøppvegen skal bli, og det samtidig anlegges nye adkomster til alpinanlegget nord for Beitostølvegen vil trafikken kunne fordele seg mer gunstig og færre får behov for å kjøre bil til alpinanlegget. Samlet vil dette etter vår vurdering være tilstrekkelig til at vegnettet på Beitostølen vil kunne avvikle trafikken med tilfredsstillende kvalitet i mange år framover. Sentrum av Beitostølen vil nok fortsatt være preget av trafikken i høysesongen, men de forslåtte tiltakene gir bedre grunnlag for å tilpasse trafikken til stedet – og gi rom for andre kvaliteter i tettstedet.

Det er grunn til å understreke at den beregnede fordelingseffekten for trafikken avhenger av at både planlagt ny Finntøppveg, og nye adkomster til alpinanlegget kommer på plass. Hvis bare en av delene blir etablert vil effekten bli betydelig mindre, og trafikksituasjonen i sentrum tilsvarende vanskeligere.

Alternative utbyggingsområder vil ha marginal effekt på trafikken

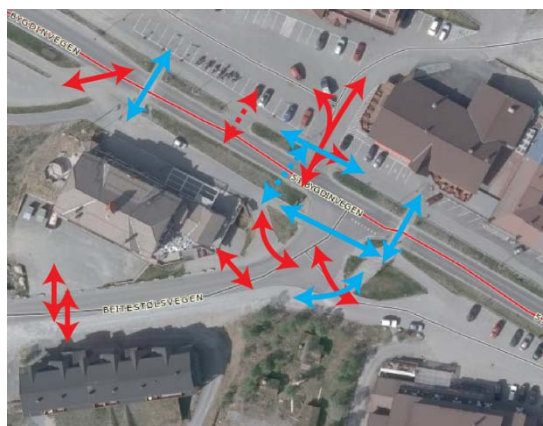
- Det er vurdert å utelate noen områder – og legge andre inn. Alternativet som utelater ca 1100 senger vil naturlig nok gi en redusert trafikk – men ikke så mye at det gir vesentlig effekt på trafikkmengder eller trafikkarbeid. Det vil fortsatt være behov for de tiltakene på vegnettet og i heisanlegget som er nevnt over.

- Hvis det legges inn ca 300 nye gjestesenger og 75 fastboende som erstatning for disse 1100 som tas ut vil det ha en marginal effekt. Det vil fortsatt innebære noe redusert trafikk, uten at det vil gi vesentlige resultater på kapasitet og framkommelighet i vegnettet
- Hvis en beholder alle utbyggingsområder og legger til de nye som nevnt over, vil det også ha en marginal effekt på trafikktallene.

2.8 Kapasitetsøkende tiltak lokalt

Selv om beregningen over viser at vegnettet på Beitostølen er relativt robust i forhold til økende trafikk kan det være ønskelig, blant annet ut fra et globalt og lokalt miljøperspektiv – ikke minst for trivsel og nærmiljø i sentrum å søke etter løsningen som kan bedre framkommeligheten og reduser trafikkulempene i sentrum. Vi har kort sett på noen muligheter som kan tas med i videre detaljplanlegging basert på kommunedelplanen:

- Effektive kryss – kanalisering, svingefelt og rundkjøringer. Det må forventes at krysset mellom fv. 51 og Beitostølvegen er det punktet som raskest får kapasitetsproblemer. Det er mulig å bedre framkommeligheten i dette krysset og øvrige av dagens kryss på fv. 51 ved tradisjonelle kapasitetsøkende tiltak. Slike tiltak må ses i sammenheng med en helhetsvurdering av vegnettet og sentrum – der også tilpasningen til vegens omgivelser må tillegges stor vekt. Det er tidligere gjort flere studier av Beitostølen som kan legges til grunn for en slik helhetsvurdering. I disse har det som regel vært en forutsetning at hovedvegnettet i hovedsak skal beholdes som i dag, men at vegen i større grad skal forholde seg til tettstedet – slik at tettstedet og nærmiljøet blir premissgivende for vegutformingen. I de fleste tilfeller vil dette bare i liten grad ha effekt på kapasiteten i vegnettet.
 - o For krysset mellom fv. 51 og Beitostølvegen er det mulig å bedre kapasiteten ved å etablere rundkjøring, men dette anses vanskeligere å tilpasse i en tettsteds-utvikling, siden det ikke er like lett å løse gangtrafikken i en slik løsning, og en bryter med det lineære foreløpet i dagens veg og bygningsstruktur. Det bør likevel vurderes om en skal sette av plass i arealplansammenheng til en slik løsning.
 - o Alternativt bør det i videre planlegging av krysset legges vekt på å redusere



antall "konfliktpunkter" i og rundt krysset, ved å fjerne/ flytte inn- og utkjøringer fra omkringliggende eiendommer fra kryssområdet og stramme opp kryssområdet. Figuren illustrerer bilbevegelser (røde piler) og gående (blå piler) i og nær krysset i dag

- Redusert antall kryss og avkjørsler. Det er tidligere gjort flere tiltak for å redusere antall kryss og avkjørsler i sentrum. Dette har bidratt til bedre framkommelighet, men det

anses at det fortsatt vil være mulig å videreutvikle dette. Det vil imidlertid sannsynligvis kreve at flere adkomster "snus", slik at eiendommene betjenes fra parallelle veger på baksiden av den første husrekken. Slike planer foreligger blant annet i reguleringsplan for Skjenhauglie der dagens adkomstveg er flyttet slik at den ikke ender opp i krysset med Beitostølvegen.

- Redusert hastighet – tilpasning til myke trafikanter. Dette er i mindre grad et tiltak for å øke kapasiteten, men heller et avbløtende tiltak for å redusere konfliktene som følge av stor trafikk. Det er i dag redusert fartsgrense gjennom sentrum, men det er fortsatt mulig å utvikle selve vegen slik at fartsnivået i større grad tilpasses skiltet hastighet. Dette må også ses i sammenheng med en helhetsvurdering av sentrum som nevnt over.

Trafikantenes tilpassning

Det vil i noe mindre grad være mulig å redusere trafikkulempene ved at trafikantene tilpasser seg en situasjon og prøver å unngå ulempene med den store trafikken. Dette er i liten grad mulig å styre; men tiltak som åpningstider, rabattordninger og lignende kan være med å styre når på døgnet ulike aktiviteter foregår – for å spre trafikken over døgnet.

- Endring av reisetider – større trafikk hele dagen. Trafikantene vil – hvis køene blir store nok – flytte reisene sine til andre tider. Dette kan også påvirkes gjennom en spredning av tidspunktene for ulike aktiviteter – men det må antas at effekten av slike tiltak sannsynligvis vil være små.
- Endring av målpunkt. Mindre trafikk inn i sentrum. Det kan oppnås ved å flytte deler av sentrumsaktiviteten ut av sentrum. Dette vil imidlertid gi andre uønskede effekter som økt total transportarbeid, mindre attraktiv sentrum, og et totals sett dårligere produkt å tilby de reisende.

Trafikk- og transportreduserende tiltak

Det kan være mulig å redusere lokaltrafikken noe ved å tilby andre tjenester/ løsninger som gjør at folk i mindre grad benytter bilen til interne reiser. På et turiststed som Beitostølen vil en ønske at slik tiltak skal være "positive" altså ikke form av restriksjoner eller påbud – men slike kan også vurderes.

- Andre/ nye aktiviteter. Ved utbygging av nye aktivitetstilbud bør både lokalisering og type tiltak vurderes ut fra behovet for transport. Tiltak som krever lite transport av utstyr, og som i sin natur innbyr til å gå og sykle mellom bosted og aktivitet vil være gunstige.
- Løyper som reduserer behovet for bil til/fra. Alle hytte/ overnattingstilbud bør være direkte knyttet til turløypetilbudet med gode løyper for alle kategorier løpere. Jo flere ganger en må krysse veg i plan – jo mindre blir løypene brukt. Det må tilstrebes å legge løypene – også i de sentrale områdene – slik at de i størst mulig grad blir en del av turopplevelsen, og ikke bare kjedelige transportetapper mellom hus og biler. Her er også variasjonsmuligheter positive – ved at det kan tilbys flere traseer ut fra bebyggelsen. Disse tiltakene vil gjelde både skiløyper og turløyper.
- Heiser og ski inn/ ski ut traseer som gir flere brukere direkte adkomst til alpinanlegget. Tilbringerheiser og traseer er ofte vanskelig å utvikle som et fullverdig alpentilbud – men de vil likevel være med å øke verdien av hyttene som betjenes og kan gi god effekt i reduksjon av lokaltrafikken i de nærmeste områdene rund alpinanlegget.
- Redusert behov for utstyrstransport. Hvis det er et godt, sikkert og rimelig tilbud til oppbevaring av ski og sko ved alpinanlegget kan det bli mer aktuelt å gå til og fra – også for de som bor litt lengre unna. Det samme kan også være tilfelle for andre aktiviteter.

- Buss. Det er i dag et enkelt skibusstilbud som først og fremst knytter de to alpinanleggene sammen. Bussen som er en minibuss har fire avganger hver veg hver dag. Hverken rutetabellen eller bussens størrelse tilsier at denne i noen vesentlig grad avlastar biltrafikken.
- Redusert parkeringstilbud. Ønsker en å gå mer radikalt til verks for å redusere bilbruken kan en måtte vurdere restriktive tiltak. Det vil som regel være effektivt å benytte parkeringsrestriksjoner – enten i form av færre parkeringsplasser – eller ved høye parkeringsavgifter. Det er imidlertid vanskelig å se at dette vil være aktuelle tiltak – all den stund dette vil ha virkning på Beitostølen konkurransekraft i forhold til andre destinasjoner. Det er ikke kjent at slike tiltak er benyttet på andre destinasjoner i Norge.

3. TILRETTELEGGING FOR KOLLEKTIVTRANSPORT

Kollektivtrafikken knyttet til Beitostølen kan deles i tre hovedgrupper

- Rutebuss internt på Beitostølen/ lokale bussruter
- Rutebuss til/fra Beitostølen
- Charterbusser

Kollektivtrafikken utgjør i dag en ubetydelig del av reiseaktiviteten internt på Beitostølen. Som nevnt i kapitlet over vil det være vanskelig å etablere interne bussruter som får et slik omfang og fanger opp passasjerene på en slik måte at det kan avlaste biltrafikken i vesentlig grad.

Det er i dag 5-7 bussavganger mellom Fagernes og Beitostølen hver veg. Av disse har de fleste korrespondanse med Valdresekspressen til/fra Oslo.

Skal interne busstilbud på steder som Beitostølen gi noen effekt på bilbruken må de være relativt omfattende – og dermed dyre – og de må gjerne kombineres med restriktive tiltak i forhold til for eksempel parkering. Hvis vi regner at hver bil har tre passasjerer (som er lagt til grunn i vurderingene lenger fram) vil 20-25 bussavganger om dagen kunne frakte 800-900 passasjerer (med godt belegg i en normal størrelse buss) – tilsvarende ca 300 personbilturer. Dette vil bare utgjøre ca 5 % av dagens antall bilturer på en toppdag.

Selv om busstilbudet har liten betydning for trafikkbildet på Beitostølen i dag – og det vil være vanskelig å etablere busstilbud som avlastar biltrafikken i vesentlig grad – bør det ses nærmere på om det er mulig å gjøre tiltak som legger bedre til rette for kollektivtrafikken

Behovet for tilretteleggingen for de ulike busstransportene vil være noe forskjellig, men det bør være et mål å tilrettelegge en felles infrastruktur som er mest mulig til nytte for alle de tre gruppene, lokalbuss, langrute og charter. I tillegg kan det være nyttig med noe spesialtilpassing for de ulike elementene i tilbudet.

- Kollektivknutepunkt på Beitostølen. Det bør vurderes om det er behov for å utvikle/legge mer vekt på et sentralt punkt for kollektivtrafikken, der bussene møtes, der ruter til/fra Beitostølen terminerer / snur. Det bør vurderes hvilke servicetilbud det er behov for på et slik sted, hvilke kapasiteter det er behov for, om dagens plassering er gunstig. I en slik vurdering må næringa på stedet og kollektivtrafikken være aktive deltagere.
- Lokale/ interne bussruter. Det bør vurderes om det er aktuelt å videreutvikle lokalbusstilbudet – kanskje først og fremst som en del av totaltilbudet på Beitostølen – i

mindre grad som effektivt transportvirkemiddel. Hyppighet, traseer, materiell og ikke minst finansiering vil være viktige elementer i en slik vurdering.

- Vegnett som er tilpasset interne bussruter. Skal det være mulig å etablere rasjonelle interne bussruter bør vegnettet være dimensjonert og planlagt for dette. vegene må ha tilstrekkelig bredde, og vegtraseene må gjøre det mulig å lage rasjonelle runder/ busstraseer uten for store avstikkere. helst bør en enkelt sammenhengende veg tilrettelagt for buss samle opp store områder enten gjennom en tur/retur eller en rundtur med buss.
- Eventuelt vurdere fleksible skyssløsninger, drosjebuss, nattbuss etc. Slike tilbud vil sannsynligvis i størst grad være aktuelt på kvelds- og natt for å kunne gi turistene et trygt og enkelt tilbud på transport til/fra fornøyselsene i sentrum. Det må eventuelt vurderes om dette er interessant, i tilfelle hvordan og i hvor stort omfang. Også for et slik tilbud vil finansiering være et viktig tema.

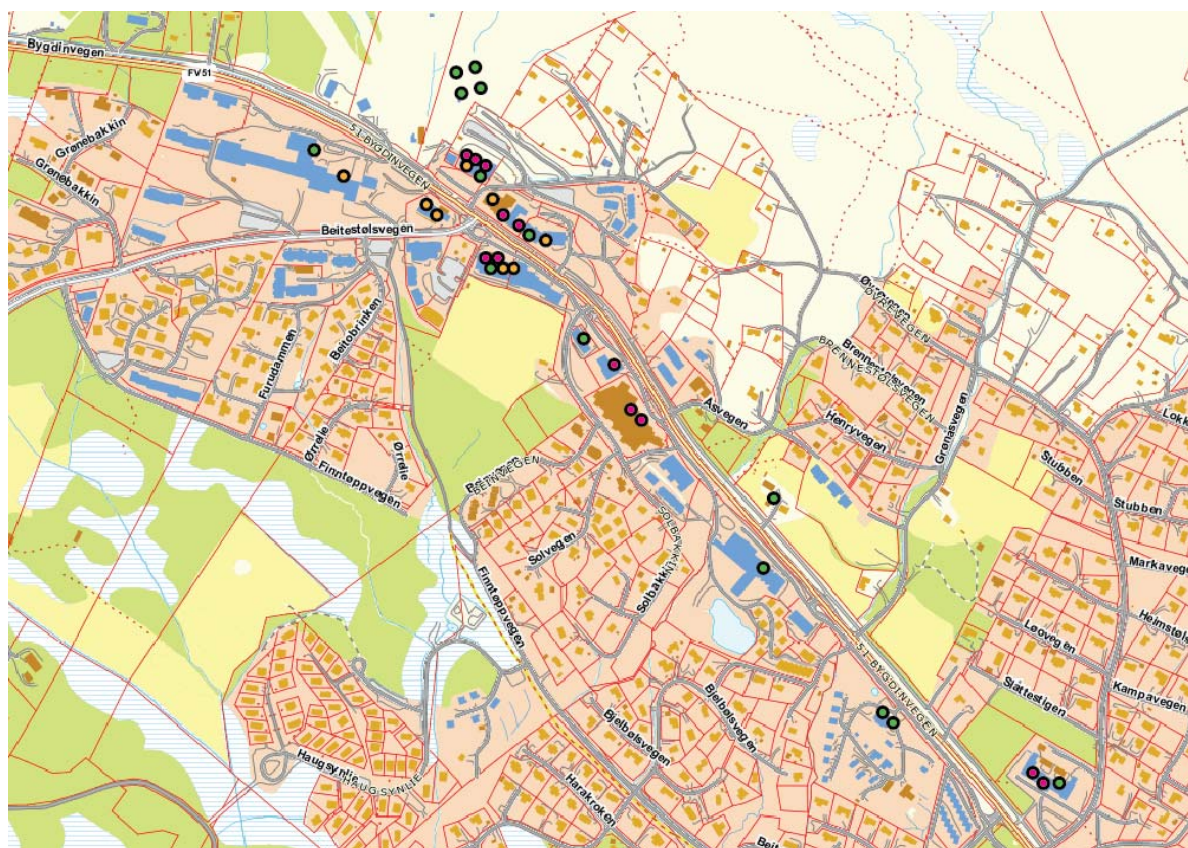
4. FOTGJENGERLANDSBY SPESIELT EGNA FOR BARN

I arbeidet med kommunedelplanen har det vært et mål å utvikle Beitostølen som en fotgjengerlandsby spesielt egna for barn. Forgjengertilbudet er viktig både som alternativ til bilen – men også som et markedsføringselement. Beitostølen er et familiested og trafikkssikkerhet vil være et vurderingskriterium for valg av reisemål – ikke minst når tidligere besøkende velger å komme tilbake. En slik målsetting er krevende, både fordi hovedstrukturen på Beitostølen er lagt – og ikke nødvendigvis bygger opp under målsettingen, og fordi en slik målsetting krever langsiktig og gjennomgående prioritering i den videre utviklingen av stedet

4.1 Målpunkter for gang og sykkeltrafikken

Et godt tilrettelagt fotgjengertilbud må være trafikkssikkert og gi raske, komfortable og trygge forbindelser mellom bostedene og de viktigste målpunktene i området. Målpunkter i form av butikker, serveringssteder, aktiviteter og andre servicetilbud er vist i figuren under. Som en kan forvent er det en konsentrasjon i sentrum rundt krysset mellom fv. 51 og Beitostølvegen. Videre er det flere tilbud spredt langs fv. 51 sørover fra dette krysset. Det er altså disse målpunktene som på best mulig måte må knyttes til bo-områdene. I tillegg er det avgjørende at boområdene knyttes med gode ski og turløyper til det omkringliggende løypenettet.

Skal målsettingen om en fotgjengerlandsby bli en realitet er det viktig at tilbudene på stedet fortsatt bygges ut på en konsentrert måte – og at avstanden og vegnettet mellom tilbudene innbyr til å gå.



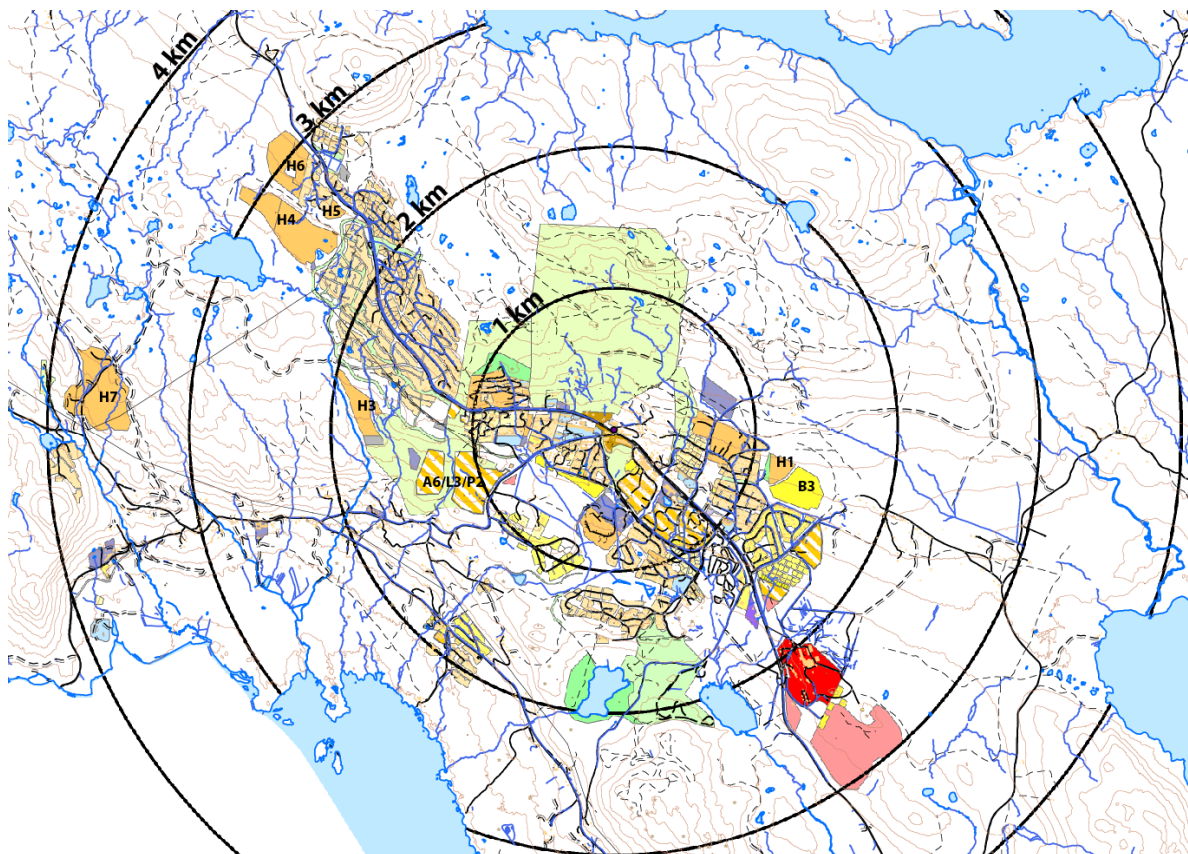
Figur 7 Målpunkter/ aktiviteter på Beitostølen

4.2 Noen aktuelle muligheter for å legge til rette for fotgjengerlandsbyen

4.2.1 Bosteder i gangavstand fra sentrum og aktiviteter

En fotgjengerlandsby er en landsby med korte avstander – det vil si kompakt og gangvennlig. I byplansammenheng har det ofte vært hevdet at et fotgjenger-nabolag ikke bør innebære lenger gangavstand enn 5 minutter, altså 400-500 meter. Det er vanskelig å gi klare grenser for hvor store avstander som kan aksepteres på et sted som Beitostølen, men for å kunne si at området inngår i en fotgjengerlandsby bør gangavstandene neppe overstige 1 km fra de sentrale målpunktene. Grunnlaget for fotgjengerlandsbyen ligger altså i utbyggingsmønsteret. Mye av utbyggingsmønsteret er allerede fastlagt gjennom tidligere planer, men det er fortsatt mulig å legge vekt på dette i kommunedelplanen og senere reguleringsplaner. I figuren under er avstanden til sentrum illustrert med luftlinjeavstand fra krysset mellom fv. 51 og Beitostølvegen.

Som figuren viser er deler av eksisterende bebyggelse sentrert i en avstand på under 1 km til sentrum, men en del større hytteområder strekker seg oppover langs fv. 51 i avstander opp mot 3 km fra sentrum. Også mot sør og sørøst er avstanden til mange av boområdene opp mot 2 km.



Figur 8 Avstand fra sentrum t

Ska kommunedelplanen bygge opp under målsettingen om at Beitostølen skal være en fotgjengerlandsby må utbyggingsområdene altså ligge så nær sentrum som mulig. Dette innebærer at de mest sentrale områdene der det legges til rette for fortetting er de gunstigste i en slik sammenheng, og at større utbyggingsområder langs Beitostølvegen (A6/L3/P2) også kan være akseptable hvis gangårer bygges ut med god kvalitet.

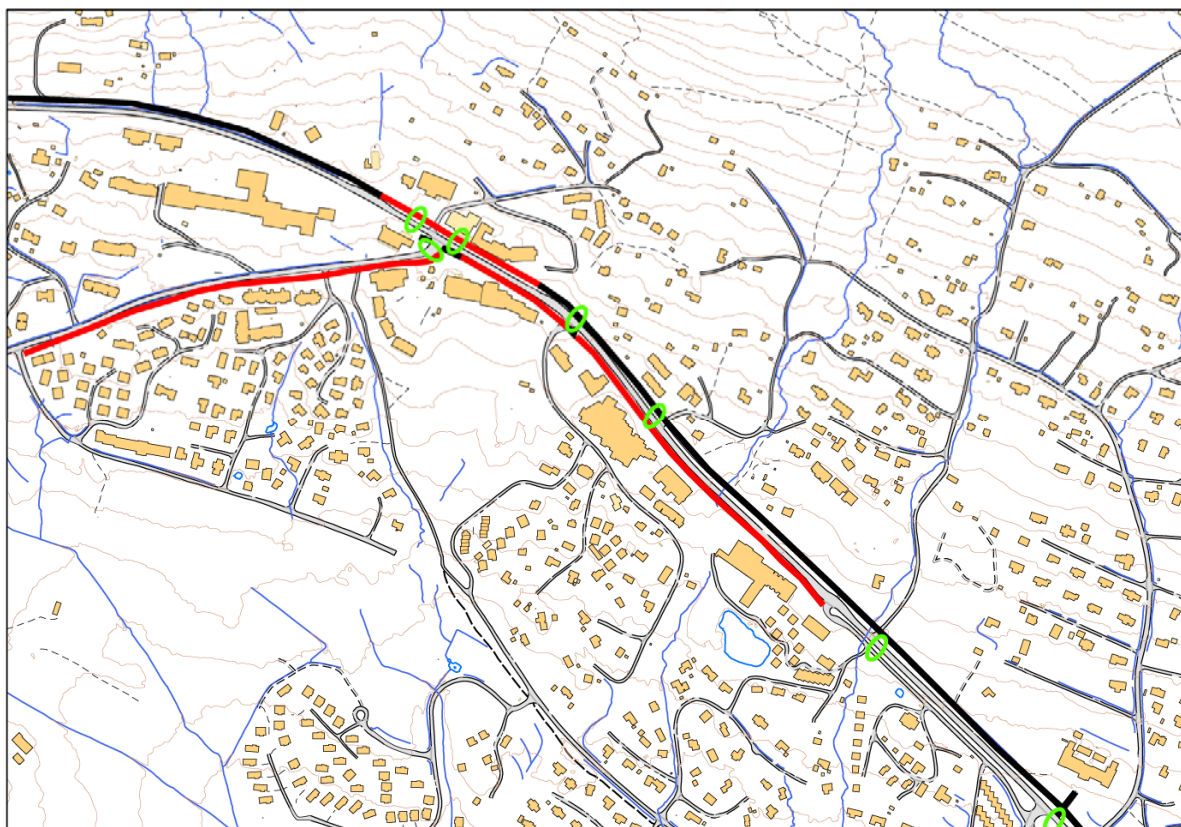
I planforslaget ligger også noen større og mer perifere områder med gangavstand på 2,5 – 4 km til sentrum. Disse kan ikke sies å legge til rette for utvikling av en fotgjengerlandsby.

4.2.2 Gang og sykkelveger

Det er bare i en viss grad bygd ut et sammenhengende gang- og sykkelvegnett på Beitostølen. Det ligger en sammenhengende gang og sykkelveg langs nordsiden av fv 51 på strekningen fra Helsesportsenteret til Gardli. Denne traseen er på enkelte steder brutt av trafikkområder/ parkeringsområder, der de gående må ferdes sammen med biler.

Det er også flere andre steder i sentrum der gangtrafikken går mellom parkerte biler og oppleves utrygg, med rygging og ut- og innkjøring fra plasser med dårlig oversikt. Figuren under viser eksisterende gang og sykkelvegtrase i sentrum med svart linje. Rød linje viser strekninger med mange gående og syklende der separat gang og sykkelveg eller fortau mangler, eller der gang- og sykkeltrafikken i for stor grad må dele arealet med biler/ parkering.

Kartet viser også med grønne markeringer viktige krysningspunkter for gående og syklende.



Figur 9 dagens gang og sykkelvegnett og manglende lenker i sentrale deler av Beitostølen

Langs det øvrige vegnettet er det ikke, eller bare i liten grad egne traseer for gående og syklende. Her vil de gående og syklende benytte kjørevegen, eller tilrettelagte løypetraseer der dette er tilgjengelig. I stor grad anses dette å være tilfredsstillende, særlig i hytteområdene der biltrafikken er liten, og vegene ofte innbyr til lav fart. I kommunedelplanen bør det likevel legges vekt på gode og sikre gangveger uavhengig av biltrafikken.

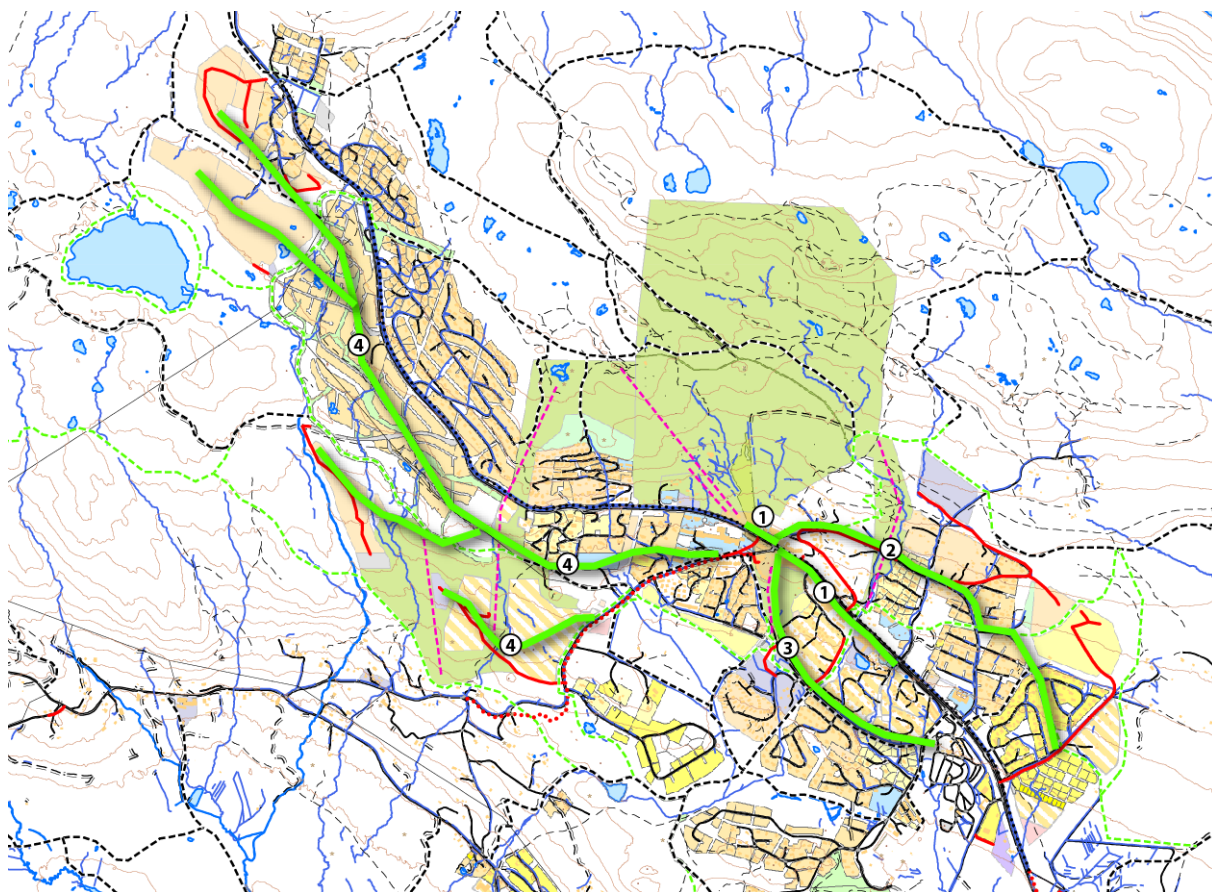
Skal Beitostølen framstå som en fotgjengerlandsby som er spesielt egna for barn, og der barn kan ferdes trygt, må konfliktområdene nevnt over behandles særskilt og løses. Gangtrafikk over parkeringsarealer kan ikke være en del av gjennomgående og sammenhengende gang og sykkelvegnett.

Likedan må det gjøres mest mulig for å sikre fotgjengerkryssingene over hovedvegene.

En god tilgjengelighet for gående og syklende er også avhengig av at boområdene knyttes best mulig sammen med sentrum og aktivitetsområder. I områder som Beitostølen kan dette løses med en kombinert bruk av lavtrafikkerte bilveger og egne gang og sykkeltraseer. I figuren under er det skissert noen aktuelle lenker eller ønskelinjer for viktige forbindelser som det kan være aktuelt å jobbe videre med i kommunedelplanen og senere reguleringsplaner. I noen tilfeller vil framføring av slike traseer kanskje også kreve omregulering av eksisterende reguleringsplaner.

Gang og sykkelvegene kan inngå i sommerløypenettet, men de må kunne brøytes og bør derfor ligge uavhengig av skiløypenettet.

Figuren skisserer på fritt grunnlag noen aktuelle traseer eller ønskelinjer for nye/ sammenhengende gangårer mellom boområder og sentrum. Det er ikke vurdert i detalj hvordan traseene kan legges i terrenget, eller om eksisterende veger/ løyper kan inngå i deler av disse rutene. Traseene må betraktes som ønskede forbindelser for å kunne tilby gode, sammenhengende forbindelser for gående og syklende.



Figur 10 Aktuelle traseer/ønskelinjer for nye gang- og sykkelveger

- ① Sammenhengen i sentrum som mangler, må etableres for å kunne gi trygge nok forhold til de gående, særlig hvis forholdene for barn og unge skal vektlegges.
- ② Det bør vurderes om de sentrale delene av hyttebebyggelsen på øversida av fv. 51 øst for sentrum kan få en sammenhengende gangforbindelse til sentrum, uten at beboerne må ned til fv. 51.
- ③ Når Finntøppvegen utbygges til en gjennomgående veg, vil trafikken på vegen bli relativt høy. Det er også sannsynlig at denne vegen vil fungere som en samleåre for gangtrafikken i denne delen av Beitostølen. Det bør derfor vurderes å legge en parallell gang og sykkelveg evt. fortau langs vegen, med direkte forbindelse til sentrum.
- ④ Både i eksisterende planer og i forslaget til kommunedelplan ligger det store utbyggingsområder på nedsiden av fv. 51 oppover mot Gardli. For at disse skal få gode gang- og sykkelforbindelser mot sentrum bør det etableres et gjennomgående gangvegnett sentralt gjennom områdene. En slik sentral gang- og sykkelåre kan med fordel legges uavhengig av fv. 51, både for å gjøre den til en

trivelig turveg uavhengig av biltrafikken, og for å gi best mulig stigningsforhold for de myke trafikantene. For mange vil dette samtidig innebære at gang- og sykkelvegen blir kortere enn bilvegen.

Langs Beitostølvegen ligger det allerede inne en trase for gang og sykkelveg i planforslaget. Denne er viktig både i forhold til traseen nevnt over (4), og for å gi forbindelse til nye og eksisterende utbyggingsområder langs Beitostølvegen

Gangvegnettet vil bare til en viss grad dekke syklistenes behov, særlig de som sykler for trening og holder høy fart. Det er ikke tilfredsstillende å blande gående og syklende i sentrumsområdene der gangtrafikken er stor. For treningsaktiviteter vil egne sykkeløyper og lokale stølsveger være attraktive og godt egnet. Det er viktig å legge disse til rette for attraktive rundturer og knyttet dem til boområdene på en god måte. Gode kart og merking/ skilting er viktige elementer i denne sammenheng

4.2.3 Trafikksikre kryssinger av hovedvegene

Som vist foran er servicetilbudet konsentrert rundt det mest trafikkerte krysset på Beitostølen. Dette innebærer et stort kryssingsbehov i dette krysset. Det er også en del andre punkter der behovet for sikker kryssing er stort (Figur 9).

Vegutforming og bebyggelsens plassering gjør det vanskelig å etablere planskilte krysningspunkter som vil bli benyttet. I stor grad må trafikksikkerheten ivaretas ved at kryssing i plan kan gjøres tryggere. Dette vil måtte inngå i en mer omfattende vurdering av vegstandard og tettstedstilpasning som nevnt foran. Skal fotgjengerfelt ha tilstrekkelig effekt bør det for eksempel vurderes opphøyde gangfelt, tilrettelagt belysning og sidearealer som påvirker trafikkhastigheten. Det må også vurderes hvilke tiltak som kan gjøres for å lede de gående til disse kryssingspunktene uten at det fører til uheldige omveger.

5. UNIVERSELL UTFORMING AV TRAFIKKSYSTEMET

Universell utforming er i stor grad avhengig av tilrettelegging på alle plannivåer, der mye av arbeidet må legges i mer detaljerte planfaser, og ikke minst knyttet til bygging og drifts- og vedlikehold. I kommunedelplansammenheng vil følgende tema være aktuelle:

- Målsettinger og retningslinjer for universell tilgjengelighet i senere planfaser. Krav til utforming på et overordnet nivå. Dette kan også gjelde krav til vedlikeholdsnivå/standard, ikke minst i forhold til vintervedlikehold. På Beitostølen har en lang erfaring og spisskompetanse på dette området, som vi regner med allerede er inkludert i planprosessene, og som bør trekkes inn i arbeidet videre.
- Traseer for gang- og sykkelveger og løyper. I videre planlegging basert på kommunedelplanen bør en legge vekt på at gangvegstraseer bygges med minst mulig stigning. I kapitlet foran er det nevnt noen aktuelle nye traseer. Hvis disse eventuelt skal videreføres må det legges vekt både på stigningsforhold og enkle og oversiktlige veger.
- Vegvisning, orienterbarhet og lesbarhet. For mange grupper er god vegvisning, gode landemerker/orienteringspunkter og generelt god lesbarhet i stedet viktig for å kunne ta seg trygt fram. Dette omfatter også ledelinjer og oppmerksomhetsfelt for blinde og svaksynte. Det bør vurderes om det skal lages en egen visningplan/ skiltplan for

Beitostølen, der det arbeides med vegvisning for gående og syklende både innad i tettstedet og ut i løypenettet

Noen hovedpunkter som bør legges til grunn når kommunedelplanen skal operasjonaliseres i mer detaljert planer er:

- Bevegelse
 - o Stigningsforhold
 - o Dekketyper
 - o Ledelinjer og siktlinjer
 - o Tydelig hierarki på gangvegnettet, slik at det går fram hvor en er
- Orientering, lesbarhet og oversiktighet
 - o Bevist forhold til siktlinjer, bruk av akser og landemerker. Tydeliggjøre hva som er målpunktene
 - o God skilting og merking
 - o Ledelinjer, naturlige og eventuelt spesialtilpassede i sentrum
 - o Belysning som skal lede og sikre. tilpasset miljøet og ikke blendende. Bruk av lysets farge til orienterbarhet og hierarki
- Sikkerhet
 - o Gode kryssingspunkter mellom biltrafikk og gangtrafikk
 - o Egen løyper/ ruter for treningssyklister – unngå konflikt mellom gående og syklende
 - o Godt vedlikehold sommer og vinter
- Miljø
 - o Planter, belegg og annet må ikke være til plage for allergikere

6. VINTERÅPEN VEG OVER VALDRESFLYA

Vinteråpen veg over Valdresflya kan ha flere virkninger i forhold til transportsystemet. Innenfor denne utredningens tids og kostnadsrammer kan disse bare summarisk gjennomgås. Vinteråpen veg over Valdresflya vil ha mange implikasjoner som det vil kreve nærmere studier for å utdype. I denne sammenheng nevnes noen forhold som kan ha betydning:

Økt markedstilgang for reiselivet på Beitostølen

Som det går fram tidligere er en stor del av sommertrafikken gjennomgangstrafikk over Valdresflya. Vintertrafikk over Valdresflya må forventes å ha en annen karakter – det er i liten grad rundreisende med bil som vil benytte vegen om vinteren, men heller turister med Beitostølen eller andre destinasjoner i Valdres som mål. Vi har ikke hatt tilgang til datagrunnlag som kan anslå størrelsen av et slik nytt markedsgrunnlag, men vi vil anta at markedsgrunnlaget kan utvikles over tid. Det vil bli større mulighet/ interesse for grupper bosatt i Gudbrandsdalen og Trøndelag å benyttes seg av vintertilbudet på Beitostølen med en ny veg. Dette kan også føre til at nye grupper etter hvert kjøper fritidseiendom på Beitostølen. Avstander og befolkningstetthet tilsier at dette markedet likevel er relativt lite i forhold til de store befolkningskonsentrasjonene sørover på Østlandet.

Ny trase for interregionale transporter

Vinterveg over Valdresflya vil åpne en ny vinterforbindelse for transport mellom nordøstre deler av Østlandet/ Trøndelag og Vestlandet. Vegen er den korteste fergefrie forbindelsen mellom Trondheim og Bergen. I reisetid kan den sammenlignes med ruta langs E39 via Møre og Romsdal. Litt avhengig av fergetider vil ruta over Beitostølen også være raskest å kjøre under normale forhold.

Vi har ikke hatt tilgang til data som kan anslå størrelsen på trafikkgrunnlaget på disse forbindelsene, men antar at det er et betydelig potensial for godstrafikk mellom Trøndelagsfylkene og Hordaland. Vi har heller ikke grunnlag for å si noe om i hvor stor grad denne transporten vil bli lagt via Valdresflya. For godstrafikken vil vi anta at det forholdet at ruta over Beitostølen vil innebære tre høyfjellsoverganger kan bli en begrensende faktor vinterstid. Både usikkerheten i forhold til framkommelighet og kostnader kan påvirke rutevalget. Selv om ei rute langs kysten innebærer flere ferger vil nok sikkerheten for framkommelighet veie tungt i valg av trase.

For persontrafikken vil vi også anta at det også er et potensial for langveis trafikk av typen Trøndelag – Bergen, men her tror vi at en vinteråpen veg også vil innebære noe større regional trafikk, ved at markeder åpner seg, ikke minst for turistreiser. Dette vil kunne knyttes både til selve Beitostøltrafikken, men også til andre destinasjoner i Valdres, Hallingdal og Gudbrandsdalen.

Samlet sett vil vi imidlertid anta at dette trafikkgrunnlaget er relativt lite sammenlignet med de trafikkmengder vi har anslått lokalt på Beitostølen i kapitlene foran. Vi vil også anta at størrelsen på gjennomgangstrafikken vil være betydelig mindre enn om sommeren.

Kvaliteten på vintertilbudet på Beitostølen

Når Valdresflya er stengt framstår Beitostølen i stor grad som en innfallsport til det uberørte store fjellområdet mot nord og øst. Vi antar at dette av noen tilreisende vurderes som en attraksjon, og at muligheten for skiturer mot dette området kan være viktig. Normalt har Valdresflya ikke vært åpnet før etter påske – når den største vintertrafikken er over.

Selv om vi over har vurdert at gjennomgangstrafikken i vintermånedene sannsynligvis er mindre enn om sommeren vil selvsagt en vinteråpen veg innebære noe gjennomgangstrafikk. Disse trafikantene vil i mindre grad være oppmerksomme på tettstedet Beitostølen, og denne "fremmedtrafikken" kan i noen grad virke negativ på tettstedsmiljøet.

Nye tilbud for turistene på Beitostølen

Hvis vinteråpen veg kombineres med gode parkeringstilbud langs vegen oppe på fjellet må vi anta at det vil bli en relativ stor dagsturtrafikk fra Beitostølen til utgangspunkt for høyfjells skiturer. Dette kan sies gi et tilskudd til aktivitetstilbudet på helårsbasis – dette er allerede en attraktiv aktivitet på vår-forsommer.