

NOTAT

OPPDRAAG	Skjenhauglie trafikkanalyse	DOKUMENTKODE	10244421-01-RIT-NOT-001
EMNE	Trafikkanalyse	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	Areal+ AS	OPPDRAAGSLEDER	Mari Sunniva Skaug Sem
KONTAKTPERSON	Andreas Reinem Lindheim	SAKSBEHANDLER	Mari Sunniva Skaug Sem
KOPI		ANSVARLIG ENHET	10103052 Mobilitet og Samfunnsanalyse

SAMMENDRAG

I forbindelse med etablering av nye leiligheter i Skjenhauglie ved Beitostølen sentrum, er det behov for å utarbeide en overordnet trafikkanalyse. Trafikkanalysen har hovedsakelig vurdert omfanget av nyskapt trafikk som følge av utbyggingen og hvordan denne vil fordele seg på veinettet.

Trafikkmengden på hovedveien gjennom Beitostølen er ikke spesielt høy. Det kan imidlertid være mye trafikk og oppstå avviklingsproblemer i toppukene, spesielt om vinteren, på grunn av mange besøkende til sentrumsformål og skianlegg.

Utbyggingsplanen innebærer å etablere 6 nye leilighetsbygg. Totalt antall leiligheter er estimert til å være omtrent 132. Det vil tilrettelegges for at det kan gå skispor og gangstier helt opp til inngangene.

En tidligere mulighetsstudie som er utført på Beitostølen, foreslår en forlengelse av eksisterende Øvrevegen. Denne kan benyttes som adkomstvei til utbyggingsområdet. Det vil si at veinettet i sentrum vil kunne avlastes noe. I tillegg er ny trasé for hovedskiløyper vurdert. Hensikten med å etablere en hovedskiløype som kobles til flere områder på Beitostølen, er å redusere behovet for bilbruk blant brukerne av løypene.

På grunn av utbyggingsområdets beliggenhet og de foreslåtte planene for Beitostølen, vurderes det til at utbyggingen vil generere relativt få nye bilturer. I den antatte toppuken (vinter-/påskeferie) er det estimert at utbyggingsområdet vil kunne generere omtrent 158 bilturer per dag. Dette er omtrent halvparten av bilturene en tilsvarende utbygging et mindre sentralt sted på Beitostølen kan forventes å generere.

Besøkende som kommer sørfra vil sannsynligvis benytte seg av den nye avlastningsveien. Besøkende som kommer nordfra vil benytte Skjenhauglie som adkomstvei, da Øvrevegen er en relativt lang omvei. Det er allerede noe avviklingsproblemer i Beitostølen sentrum i høysesongen, men det forventes ikke at utbyggingen vil medføre særlig store trafikale konsekvenser.

Mulighetsstudien legger opp til at skiløypene skal kunne benyttes som gang- og sykkeltrasé utenfor skisesongen. For at det skal være attraktivt å ferdes til fots og med sykkel for husholdninger i Skjenhauglie, anbefales det å etablere hvilemuligheter, som for eksempel benker, langs skiløypene og i Skjenhauglie. I tillegg anbefales det å etablere fortau langs Skjenhauglie.

00	27.04.2022	Trafikkanalyse	Mari Sunniva Skaug Sem	Torbjørn Birkeland	Mari Sunniva Skaug Sem
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

1 Introduksjon

I forbindelse med etablering av nye leiligheter i Skjenhauglie ved Beitostølen sentrum, er det behov for å utarbeide en overordnet trafikkanalyse.

Multiconsult har tidligere utarbeidet en mulighetsstudie (2021) for området, hvor trasévalg for skiløyper, stier og forlengelse av Øvrevegen ble vurdert. Den foreslåtte løsningen fra mulighetsstudien er presentert i trafikkanalysen.

Trafikkanalysen inkluderer en vurdering av fremtidig situasjon, spesielt med tanke på hvordan den nyskapte trafikken til og fra planområdet vil fordele seg på Øvrevegen, samt hvordan utbyggingen vil påvirke de trafikale forholdene på fylkesveien som går gjennom Beitostølen sentrum.

Figur 1 viser et oversiktsbilde over utbyggingsområdets beliggenhet på Beitostølen.



Figur 1: Oversiktsbilde over Beitostølen sentrum. Omtrentlig utbyggingsområde er markert med oransje. Skjenhauglie er markert med lyseblå. (Flyfoto: Google Maps)

2 Dagens situasjon

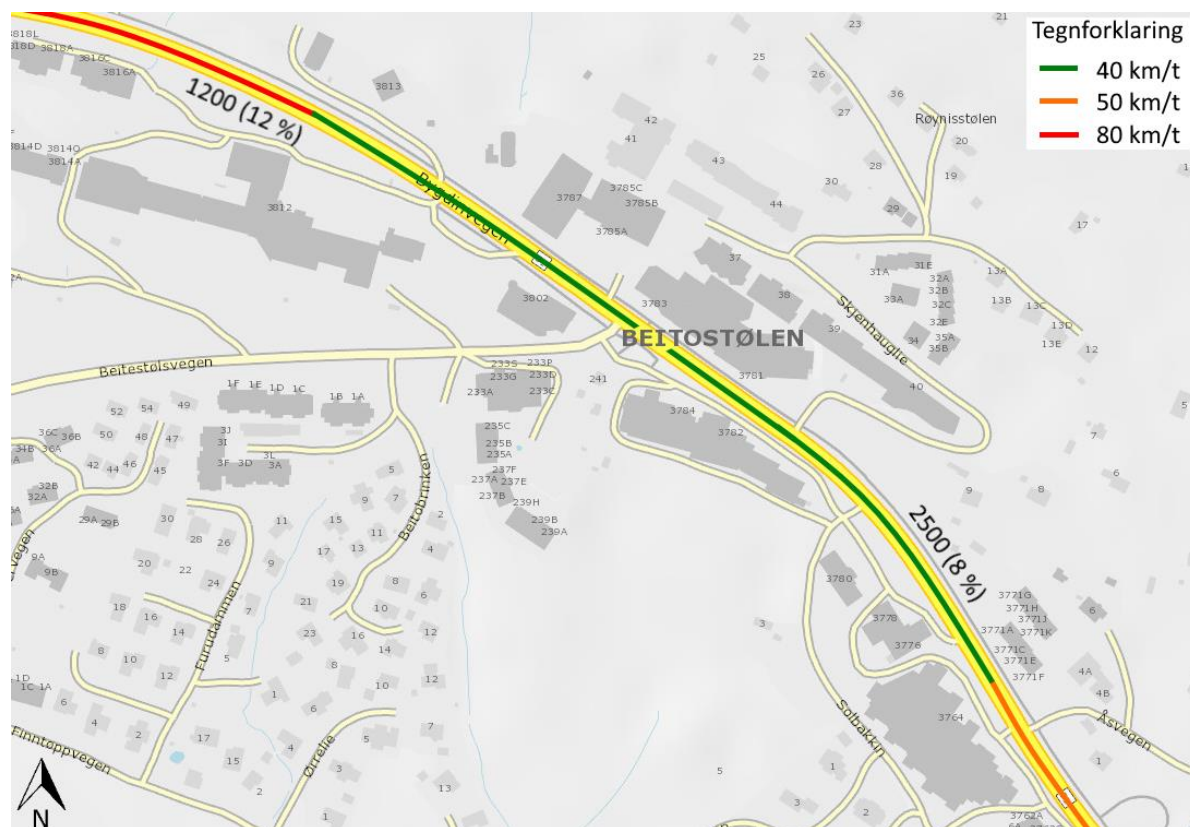
2.1 Veinett

Statens vegvesen har kun oppgitt årsdøgntrafikk (ÅDT) på Bygdinvegen. Som vist i figur 2, er ÅDT på 2500 kjøretøy per døgn sørøst for krysset med Beitestølsvegen. Nordvest for krysset er trafikkmengden 1200 kjøretøy per døgn. Fartsgrensen gjennom Beitostølen sentrum er 40 km/t.

Statens vegvesen (u.d.) har to tellepunkter i nærheten, nord og sør for Beitostølen. Tellepunktene viser at sesongtrafikken er størst på sommeren, og at juli og august skiller seg ut som månedene med størst trafikk. Dette knyttes hovedsakelig til gjennomgangstrafikken til og fra Valdresflya.

Lokaltrafikken knyttet til beboere og turister antas imidlertid å være høyere i toppukene om vinteren (Rambøll, 2010). Om vinteren er den trafikale situasjonen på Beitostølen sannsynligvis mer krevende på grunn av et større parkeringsbehov i forbindelse med skisenteret og handel, og særlig krysset med Beitestølsvegen kan oppleve avviklingsproblemer i, blant annet, påskeferien.

Skianlegget har gjesteparkering i Beitestølsvegen.



Figur 2: Trafikkmengder og fartsgrenser ved Beitostølen sentrum. Tall i parentes angir andel tungtrafikk. (Statens vegvesen, u.d.)

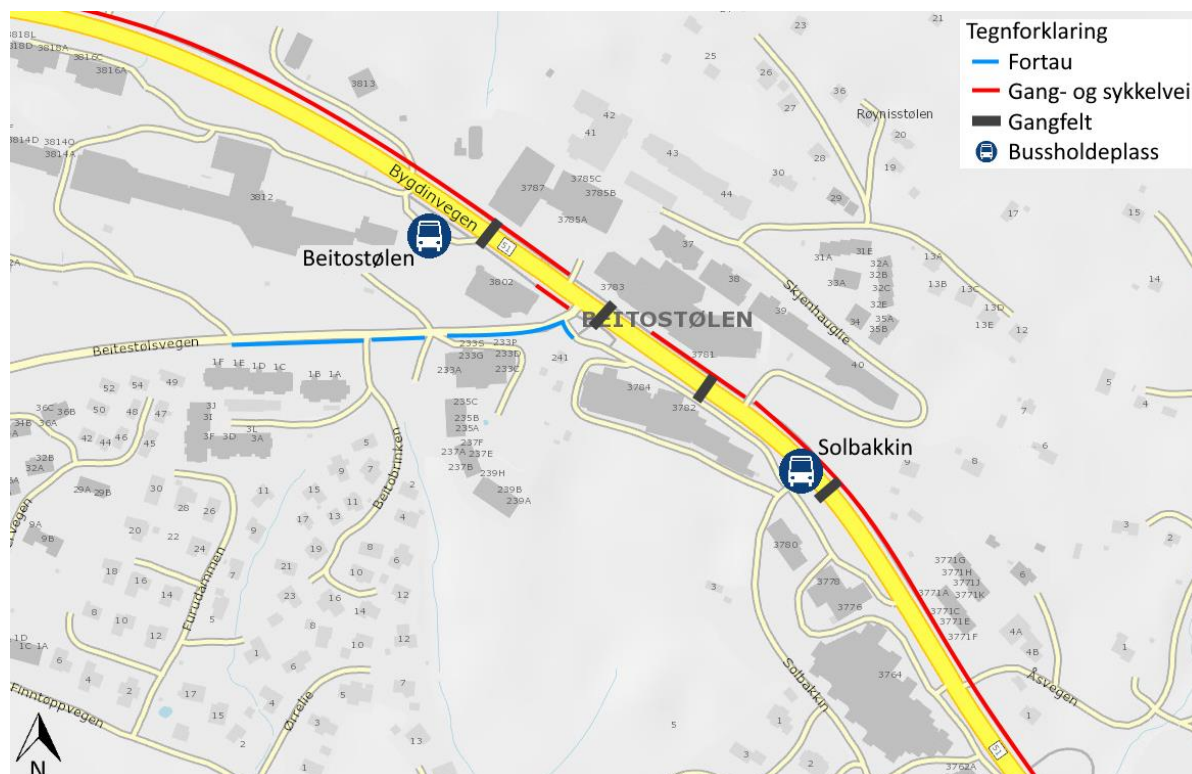
Det er ikke registrert noen trafikkulykker med personskade i området i løpet av de siste ti årene. Nærmeste trafikkulykke er registrert nesten tre kilometer sør for Beitostølen sentrum. Til tross for tidvis mye trafikk og mange myke trafikanter, medfører trolig lav fartsgrense, fartshumper og noe smal veibredde et relativt oversiktlig område.

2.2 Kollektivtrafikk og forhold for myke trafikanter

Det er to bussholdeplasser i Beitostølen sentrum, se figur 3. Begge holdeplassene betjenes av følgende ruter (Innlandstrafikk, u.d.):

- Rute 137 (Fagernes – Beitostølen) som har avganger et par ganger i døgnet.
- Rute 302 (Fagernes – Beitostølen) som har avgang i forbindelse med skolestart og -slutt.
- Rute 312 (Øystre Slidre ungdomsskole – Lidar skule) som har avgang i forbindelse med skolestart og -slutt.

I tillegg betjenes Beitostølen holdeplass av Valdresekspressen, som går mellom Oslo og Beitostølen. På sommeren går det også buss videre til Gjendesheim.



Figur 3: Oversikt over gang- og sykkelanlegg, samt bussholdeplasser, på Beitostølen. (Kartgrunnlag: vegkart.no)

Det går en gang- og sykkelvei langs nordsiden av Bygdinvegen, gjennom hele Beitostølen sentrum. I tillegg er det etablert ensidig fortau langs den østligste delen av Beitostølsvegen, som vist i figur 3. Det er flere kryssingspunkter i sentrum som er tilrettelagt med gangfelt. Fartshumper og relativt smal veibredde på Bygdinvegen, gjør at hastighetsnivået sannsynligvis er nokså lavt.

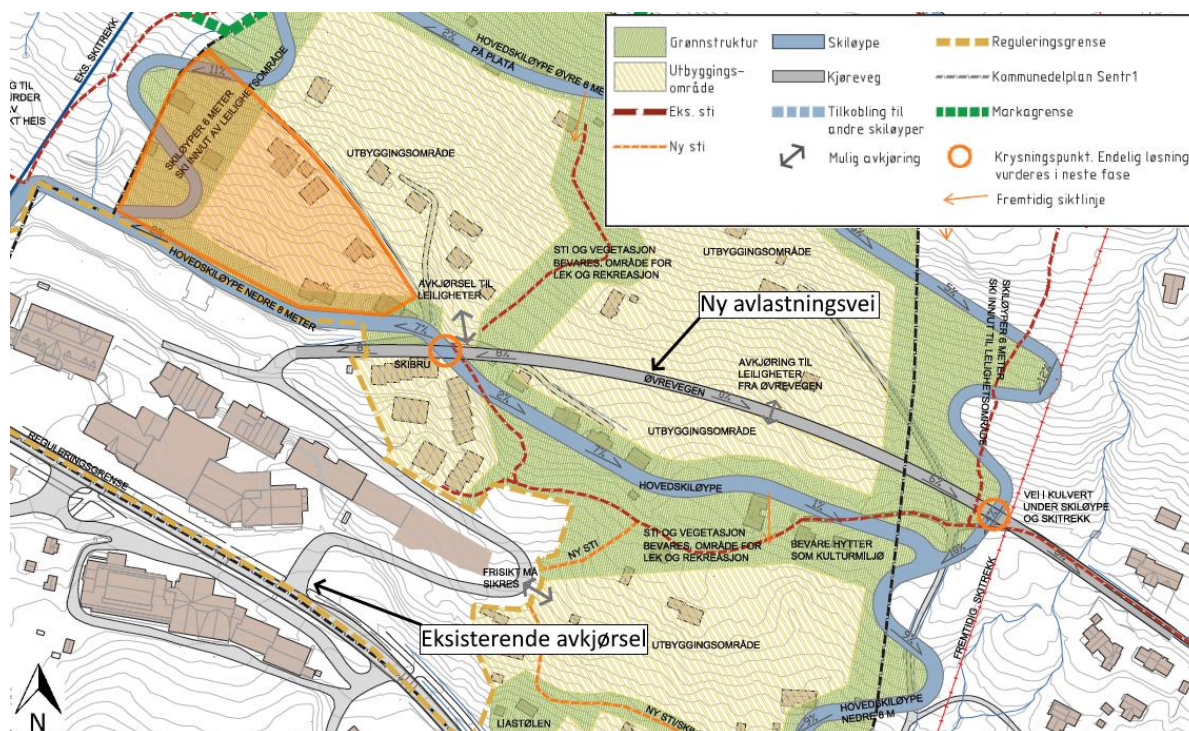
3 Utbyggingsplaner

3.1 Foreslått løsning for Beitostølen

I mulighetsstudien (Multiconsult, 2021) foreslås det å etablere en hovedskiløype i to platåer som bindes sammen med svinger i øst og vest. Hovedskiløypen gir kobling mellom skiheiser og tilkobling til fremtidig skibro i vest, samt til dagens kulvert som krysser under Bygdinvegen i vest. Skiløypen vil kobles til eksisterende løypenett på fjellet via skiheis. Hensikten med å etablere en hovedskiløype som kobles til flere områder på Beitostølen, er å redusere behovet for bilbruk blant folk som er på besøk og/eller ferie på Beitostølen.

I tillegg til trasé for skiløyper og gangstier, ble også alternativer for en ny vei som knytter sentrum sammen med østlige områder av Beitostølen vurdert. Foreslått alternativ innebærer en forlengelse av Øvrevegen mot utbyggingsområdet. Formålet med forlengelsen, er at Øvrevegen kan benyttes som adkomstvei til planområdet. Eksisterende Øvrevegen har en bredde på omtrent 5-6 meter. Forlengelsen vil sannsynligvis ha tilsvarende bredde.

Figur 4 viser et utsnitt av den foreslåtte løsningen fra mulighetsstudien.



Figur 4: Utsnitt av foreslått løsning for Beitostølen (Multiconsult, 2021). Utbyggingsområdet er markert med oransje.

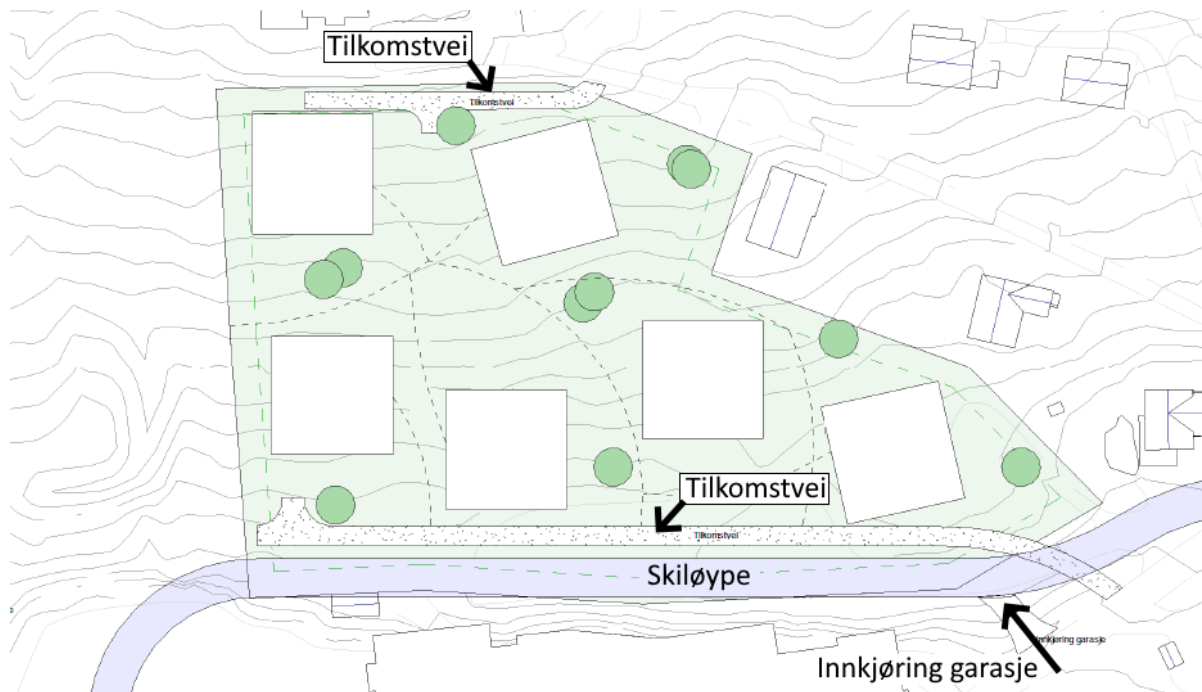
3.2 Etablering av leilighetsbygg

Det planlegges å bygge 6 leilighetsbygg som hver har 5 etasjer. Totalt planlagt bruksareal (BRA) er 10 000 m². Skissene over foreslått bruk av arealet viser at hvert bygg vil huse omtrent 22 leiligheter (RAM Arkitektur, 2022). Totalt gir dette omtrent 132 nye leiligheter i Skjenhauglie.

Byggene skal tilpasses eksisterende koter og plasseres med passende mellomrom, slik at det blir plass til natur, lek og fri bevegelse (RAM Arkitektur, 2022). Dette tilrettelegger blant annet for at det kan gå skispor og gangstier helt opp til inngangene. Det vil etableres tilkomst for brannbil både nord og sør på tomten.

Parkering gjøres i parkeringskjeller. Fra parkeringskjelleren kan beboere ta heis eller trapp rett opp i leiligheten.

Figur 5 viser en skisse av hvordan fremtidig bebyggelse og tilkomstveier kan plasseres.



Figur 5: Skisse av fremtidig bebyggelse (RAM Arkitektur, 2022).

4 Fremtidig situasjon

4.1 Fremtidig trafikk

4.1.1 Nyskapt trafikk

I 2010 utførte Rambøll (2010) en trafikkanalyse i tilknytning til kommunedelplanen på Beitostølen. I den forbindelse, ble turproduksjonen for et typisk ferieopphold i en toppuke om vinteren beregnet. I beregningen ble det lagt til grunn at en uke bestod av 5 feriedager, i tillegg til ankomst- og avreisedag. Følgende turer i løpet av en uke ble antatt:

- 3 besøk til alpinanleggene
- 2 ærender med bil
- 1 annen tur i et område noe utenfor Beitostølen sentrum

Totalt sett, ble det lagt til grunn at én ferierende husholdning i gjennomsnitt genererte 6 reiser (12 turer tur/retur) i løpet av en ferieuke, i tillegg til selve turen til og fra Beitostølen.

Ved å benytte tilsvarende antagelser for Skjenhauglie, vil det totale antallet turer til og fra utbyggingsområdet per dag i en typisk vinter-/påskeferieuke bli 317, dersom det antas fullt belegg på leilighetene. Merk at dette tilsvarer omtrent 158 turer *fra* og 158 turer *til* planområdet. Tabell 1 viser fremgangsmåten for beregningen.

Tabell 1: Turproduksjon for Skjenhauglie, basert på antagelser gjort av Rambøll.

Turproduksjon i en typisk vinter-/påskeferieuke	
Turer per uke	12
Totalt antall turer per uke (= 132 leiligheter * 12 turer)	1584
Totalt antall turer per dag i ferieuken (= 1584 turer per uke / 5 dager per uke)	317

Det er imidlertid viktig å trekke frem at hensikten med å bygge ut leiligheter i dette området, er at besøkende *ikke* skal ha behov for å kjøre bil i løpet av ferieuken. Utbyggingsområdets beliggenhet legger til rette for at ferierende kan gå rett ut i skibakken eller skiløypene, i tillegg til at de kan gå til fots for å gjøre ærender i sentrum. Med denne tankegangen antas følgende turer i løpet av en toppuke, i tillegg til turer i forbindelse med ankomst og avreise:

- 2 ærender med bil
- 1 annen tur i et område noe utenfor Beitostølen sentrum

Totalt sett, legges det da til grunn at én ferierende husholdning i gjennomsnitt genererer 3 reiser (6 turer tur/retur) i løpet av en ferieuke, i tillegg til selve turen til og fra Beitostølen. Med bakgrunn i at utbyggingen skal legge til rette for at besøkende skal ha et svært lite behov for å kjøre bil i løpet av ferieuken, vil det totale antallet turer til og fra utbyggingsområdet per dag i en typisk vinter-/påskeferieuke bli 158, dersom det antas fullt belegg på leilighetene. Dette tilsvarer 79 bilturer *fra* og 79 bilturer *til* planområdet. Tabell 2 viser fremgangsmåten for beregningen.

Tabell 2: Turproduksjon for Skjenhauglie, basert på antagelser om lite bilbruk.

Turproduksjon i en typisk vinter-/påskeferieuke	
Turer per uke	6
Totalt antall turer per uke (= 132 leiligheter * 6 turer)	792
Totalt antall turer per dag i ferieuken (= 792 turer per uke / 5 dager per uke)	158

4.1.2 Fordeling av nyskapt trafikk

En av fordelene med å forlenge Øvrevegen mellom sentrum og østlige områder av Beitostølen, er at den kan benyttes som adkomstvei til utbyggingsområdet. Fra Bygdinvegen kan bilister ta av direkte til Øvrevegen (950 meter lenger sør enn Skjenhauglie) eller via Grønåsvegen (600 meter lenger sør enn Skjenhauglie). Det må forventes at ferierende som kommer nordfra ikke vil benytte Øvrevegen som adkomstvei, da det medfører en omvei.

Ved å ta utgangspunkt i tellepunktene utenfor Beitostølen, kan det grovt antas at 55 % av de ferierende på Beitostølen kommer sørfra og 45 % kommer nordfra. Det vil si at omtrent 71 turer til/fra utbyggingsområdet vil skje via Skjenhauglie, mens omtrent 87 av turene til/fra området i stor grad vil skje via den nye avlastningsveien og den eksisterende Øvrevegen.

Det må imidlertid også forventes at noe av den eksisterende trafikken på Øvrevegen vil flyttes til Skjenhauglie, da forlengelsen vil gi kortere vei til sentrumsformål for deler av den eksisterende bebyggelsen i øst.

Med bakgrunn i beregningen av nyskapt trafikk og en vurdering av hvordan den vil fordele seg på veinettet, ser det ikke ut til at utbyggingen i Skjenhauglie vil medføre store trafikale konsekvenser på Beitostølen. Kapasitetsproblemene som oppstår blant annet i påskeferien, skyldes sannsynligvis heller andre eksisterende forhold i området. Det er en rekke hus og hytter i områdene rundt Beitostølen sentrum, og når alle skal til butikken, skibakken og skiløyper på samme tid, oppstår det noen trafikkorker, for eksempel i krysset mellom Bygdinvegen og Beitostølsvegen.

4.2 Øvrige vurderinger og anbefalinger

4.2.1 Gang- og sykkeltrasé i skiløypen

I mulighetsstudien (Multiconsult, 2021), legges det opp til at den foreslåtte skiløypetraséen kan benyttes som gang- og sykkelvei utenfor skisesongen. Det medfører at gående og syklende kan komme seg til og fra sentrum uten å måtte ferdes langs samme trasé som motorkjøretøy. Stigningen på den langsgående traséen gjennom området ligger på 2-8 %, mens løypene som klatrer oppover ligger på 5-12 %. Dersom gang- og sykkeltraséen skal være universelt utformet i henhold til Statens vegvesens håndbok V129 «Universell utforming» (2014), kan stigning på 8,3 % (eller unntaksvis 10 %) tillates utenfor sentrumsområder. Dette er imidlertid et naturområde, og det er utfordrende å oppnå mindre stigning på skiløypene. For å kompensere for dette, anbefales det for eksempel å etablere hvilemuligheter langs traséen, slik at flest mulig kan benytte seg av traséen.

4.2.2 Skjenhauglie

Et alternativ til å benytte gang- og sykkeltraséen i skiløypene, er å gå eller sykle langs Skjenhauglie. Denne veien ser ut til å være utformet med en stigning på omtrent 5 %. Det kan med fordel også etableres hvilemuligheter langs Skjenhauglie.

I forbindelse med utarbeidelse av mulighetsstudien på Beitostølen (Multiconsult, 2021), la Øystre Slidre kommune noen premisser for utforming av skiløyper, stier og veier. Blant annet påpekte de at «det skal tilrettelegges for gode utbyggingsarealer som legger til rette for tett utbygging» i sentrumsområdet. Det må dermed forventes at det vil bli flere gående og syklende som kommer til å ferdes langs Skjenhauglie i fremtiden. Det anbefales derfor å etablere et fortau langs veien. Fortauet kan med fordel etableres helt frem til den eksisterende Øvrevegen.

5 Konklusjon

I forbindelse med etablering av nye leiligheter i Skjenhauglie ved Beitostølen sentrum, er det behov for å utarbeide en overordnet trafikkanalyse. Trafikkanalysen har hovedsakelig vurdert omfanget av nyskapt trafikk som følge av utbyggingen og hvordan denne vil fordele seg på veinettet.

Trafikkmengden på hovedveien gjennom Beitostølen er ikke spesielt høy. Det kan imidlertid være mye trafikk og oppstå avviklingsproblemer i toppukene, spesielt om vinteren, på grunn av mange besøkende til sentrumsformål og skianlegg.

Utbyggingsplanen innebærer å etablere 6 nye leilighetsbygg. Totalt antall leiligheter er estimert til å være omtrent 132. Det vil tilrettelegges for at det kan gå skispor og gangstier helt opp til inngangene.

En tidligere mulighetsstudie som er utført på Beitostølen, foreslår en forlengelse av eksisterende Øvrevegen. Denne kan benyttes som adkomstvei til utbyggingsområdet. Det vil si at veinettet i sentrum vil kunne avlastes noe. I tillegg er ny trasé for hovedskiløyper vurdert. Hensikten med å etablere en hovedskiløype som kobles til flere områder på Beitostølen, er å redusere behovet for bilbruk blant ferierende.

På grunn av utbyggingsområdets beliggenhet og de foreslåtte planene for Beitostølen, vurderes det til at utbyggingen vil generere relativt få nye bilturer. I den antatte toppuken (vinter-/påskeferie) er det estimert at utbyggingsområdet vil kunne generere omtrent 158 bilturer per dag. Besøkende som kommer sørfra vil sannsynligvis benytte seg av den nye avlastningsveien. Besøkende som kommer nordfra vil benytte Skjenhauglie som adkomstvei, da Øvrevegen er en relativt lang omvei. Det er allerede noe avviklingsproblemer i Beitostølen sentrum i høysesongen, men det forventes ikke at utbyggingen i seg selv vil medføre særlig store trafikale konsekvenser.

Mulighetsstudien legger opp til at skiløypene skal kunne benyttes som gang- og sykkeltrasé utenfor skisesongen. For at det skal være attraktivt å ferdes til fots og med sykkel for husholdninger i Skjenhauglie, anbefales det å etablere hvilemuligheter, som for eksempel benker, langs skiløypene og i Skjenhauglie. I tillegg anbefales det å etablere fortau langs Skjenhauglie.

6 Referanser

Innlandstrafikk. (u.d.). *Rutetabeller*. Hentet fra <https://innlandstrafikk.no/reise/rutetabeller/>

Multiconsult. (2021). *Beitostølen. Mulighetsstudie: trasévalg for løyper, stier og veg*.

RAM Arkitektur. (2022). *Mulighetsstudie Skjenhauglie. Arbeidsmøte 12.01.2022*.

Rambøll. (2010). *Kommunedelplan Beitostølen. Trafikkanalyse*.

Statens vegvesen. (2014). *Håndbok V129 - Universell utforming av veger og gater*. Vegdirektoratet.

Statens vegvesen. (u.d.). *Trafikkdata*. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/trafikkdata/start>

Statens vegvesen. (u.d.). *Vegkart*. Hentet fra <https://vegkart.atlas.vegvesen.no>