

Oppdragsgiver: Flå Kommune
Oppdragsnavn: Gulsvikskogen næringsområde
Oppdragsnummer: 648692-01
Utarbeidet av: Vegard Saga
Oppdragsleder: Eirik Øen
Dato: 02.06.2026
Tilgjengelighet: Åpent

Gulsvikskogen næringsområde - trafikkanalyse

1. Sammendrag

2. Bakgrunn

3. Dagens situasjon

3.1. Trafikk på vegnettet

3.2. Kollektivtilbud

3.3. Trafikkulykker siste 10 år (2014-2013)

4. Planforslaget

4.1. Beskrivelse av planforslaget

4.2. Turproduksjon fra planforslaget

4.3. Trafikk på vegnettet etter utbygging

5. Vurdering av nytt kryss

5.1. Krav til utforming av kryss

5.2. Trafikkvolum

5.3. Trafikkavvikling

5.4. Nytt kryss og trafiksikkerhet

6. Vedlegg

Versjonslogg:

02	02.06.26	Revidert planforslag	VS	LRO
01	21.03.25	Utkast notat	VS	LRO
VER.	DATO	BESKRIVELSE	AV	KS

1. Sammendrag

Asplan Viak er engasjert av Flå kommune for å utrede en trafikkanalyse og lage tegninger av nytt kryss til Gulsvikskogen næringsområde. Dette som et ledd i reguleringsplanprosessen for områdene N3 og R1 i kommunedelplan Gulsvik 2017-2029. Planområdet ligger cirka 7 kilometer sør for Flå sentrum langs Rv.7.

Planområdet er ubebygget natur med to mindre skogsveger. Trafikken på Rv.7 gjennom området er 5 600 ÅDT med 15% tungtrafikkandel. Kollektivtilbudet er marginalt med kun skolebusser som betjener området. Videre går det noen ekspressbusser igjennom Flå kommune. Det har vært fire trafikkulykker langs Rv.7 i nærheten av planområdet de siste 10 årene.

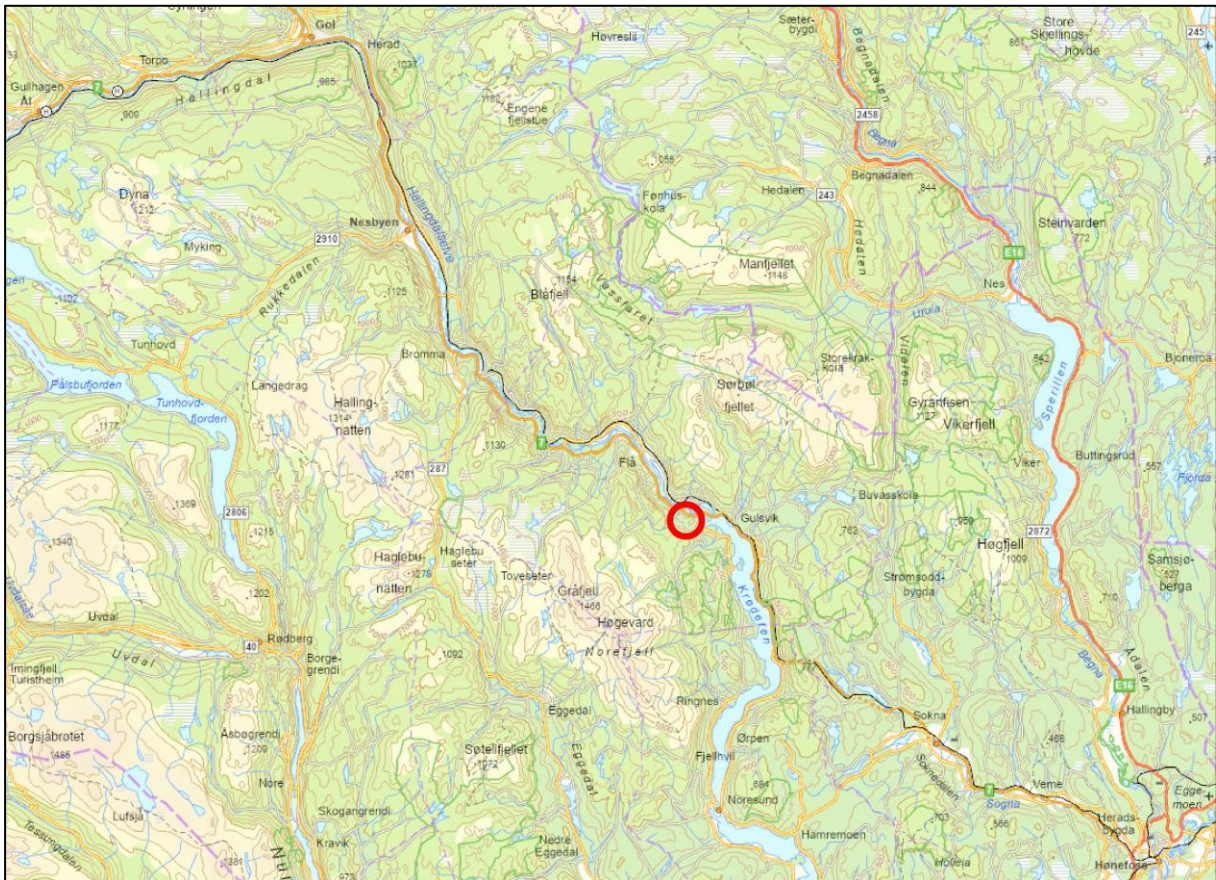
Planforslaget legger til rette for etablering av en bygningsmasse på maks 15 000 m². Turproduksjonen er beregnet til 450 bilturer per virkedøgn og 280 ÅDT.

Det er forventet en fremtidig ÅDT på Rv.7 på 6 500 ved planområdet i år 2043, basert på trafikkvekstprognoser for Buskerud fylke.

Basert på kapasitetsberegninger og trafikkanalyse er nytt forskjøvet x-kryss tegnet i tråd med vegnormalene. Krysset er planlagt med venstresvingefelt fra begge retninger for å sikre fremkommelighet og unngå påkjørsler bakfra. Kapasitetsberegninger viser god trafikkflyt med en belastningsgrad på 0,25 i ettermiddagsrush i år 2043. Det foreslåtte krysset vil kunne håndtere trafikken effektivt og sikre trafiksikkerheten i området.

2. Bakgrunn

Asplan Viak er engasjert av Flå kommune for å utrede en trafikkanalyse og lage tegninger av nytt kryss til Gulsvikskogen næringsområde. Dette som et ledd i en kommende reguleringsplanprosess for områdene N3 og R1 i kommunedelplan Gulsvik 2017-2029. Planområdet ligger i Flå kommune, cirka 7 kilometer sørover fra Flå sentrum langs Rv.7, vist i Figur 2-1.



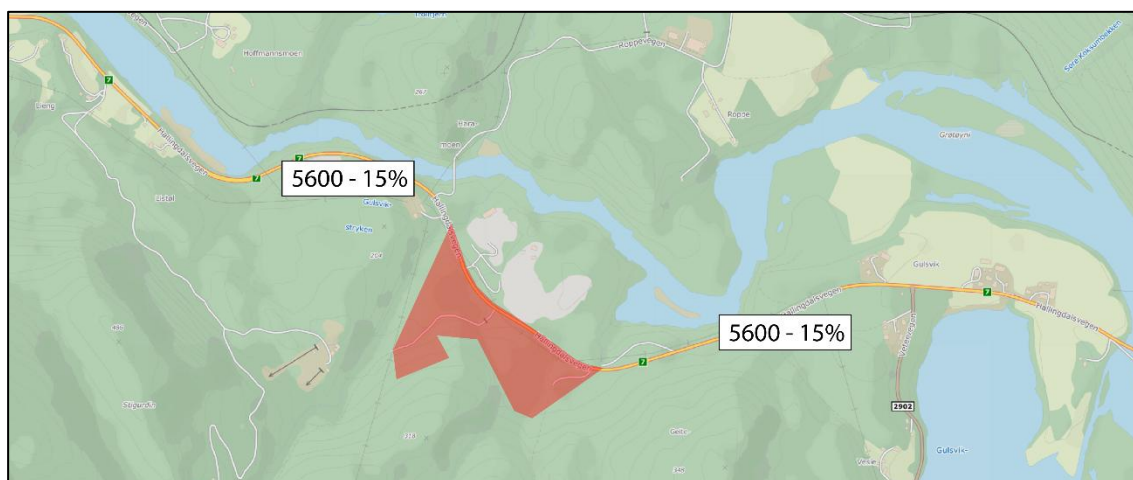
Figur 2-1 Lokalisering av planområdet.

3. Dagens situasjon

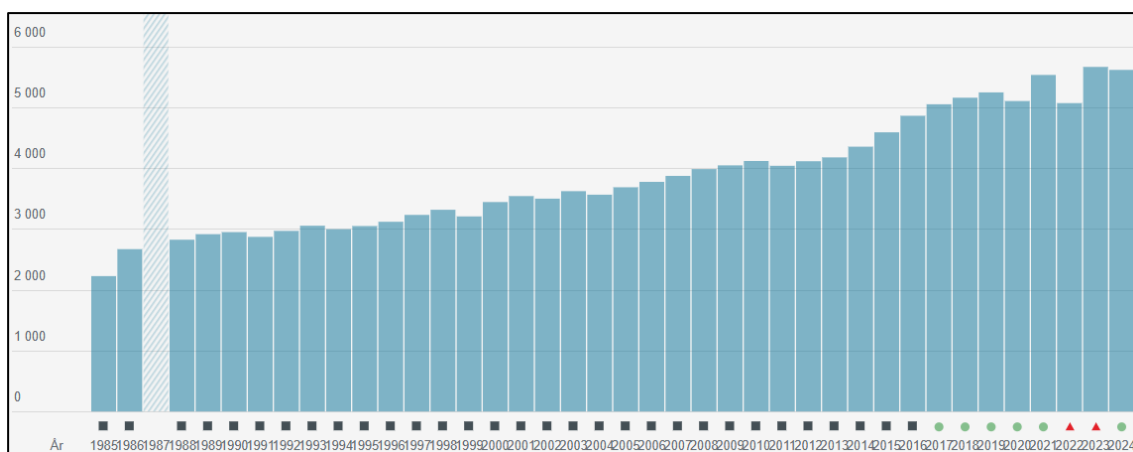
I dag er planområdet ubebygd natur, med kun to mindre skogsveger. På nordsiden av Rv.7 ligger Gulsvik Sandtak med adkomst på Rv.7 på motsatt side av vegen for det nordøstre hjørnet av planområdet. Normalt har sandtaket en beskjeden trafikkmengde.

3.1. Trafikk på vegnettet

I dagens situasjon er det 5 600 ÅDT med 15% tungtrafikkandel på Rv.7 gjennom planområdet. Rv. 7 er en av hovedvegene mellom Østlandet og Vestlandet og er raskeste veg mellom Bergen og Oslo. Det har vært en gradvis økning i trafikken på Rv.7 vist i Figur 3-2.



Figur 3-1 ÅDT på vegnettet år 2024,0 0 med tungtrafikkandel.

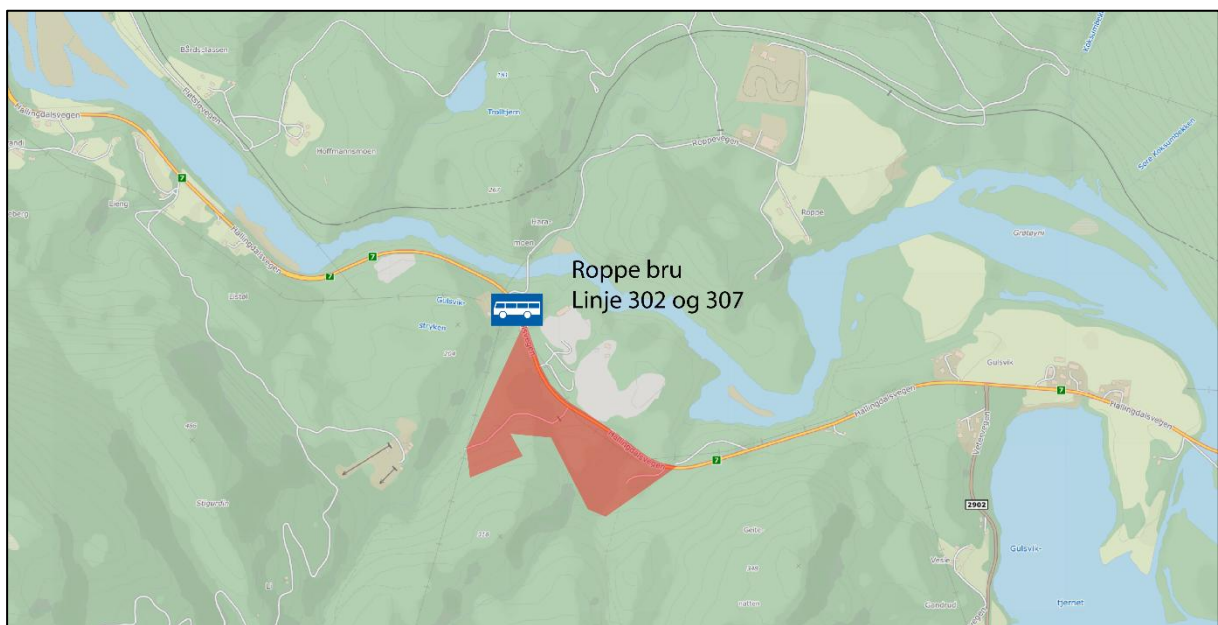


Figur 3-2 ÅDT over tid i tellepunktet Flå syd, som representerer trafikken gjennom planområdet.

3.2. Kollektivtilbud

Bussholdeplassen Roppe bru betjenes av linje 302 Leknes – Flå skole og 307 Gaptjern – Flå - Sokna. Det går en buss fra Flå til planområdet om morgenen med ankomst rundt 6:40 og en klokka 16:44 om ettermiddagen. Fra Sørbygdi og Gulsvik går det en avgang om morgenen med ankomst 8:13 og en om ettermiddagen med avgang 14:30. Dette er skolebusser, og gir totalt sett et svært marginalt tilbud for arbeidstakere innenfor planområdet. I tillegg til skolebusser går det noen få ekspressbusser gjennom Flå kommune.

Flå stasjon ligger 7 km unna og er derfor for langt til at en kan anta at reisende kommer med toget.

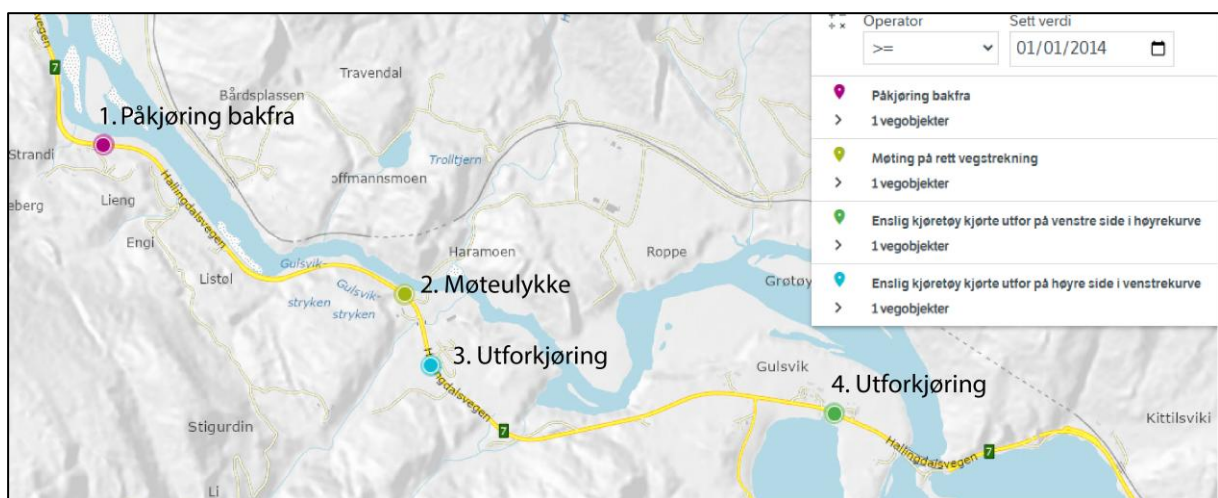


Figur 3-3 Bussholdeplass og linjer som betjener planområdet.

3.3. Trafikkulykker siste 10 år (2014-2023)

Det har hendt fire trafikkulykker i langs Rv.7 i nærheten av planområdet i perioden 2014-2023. Ulykkene er beskrevet under:

1. Påkjøring bakfra i juni 2020, personbiler og tørr bar asfalt
2. Møteulykke i mars 2018, personbiler og snøføre
3. Utforkjøring på høyre side i venstrecurve i august 2020, personbil og tørr bar asfalt
4. Utforkjøring på venstre side i høyrecurve i august 2014, varebil og tørr bar asfalt

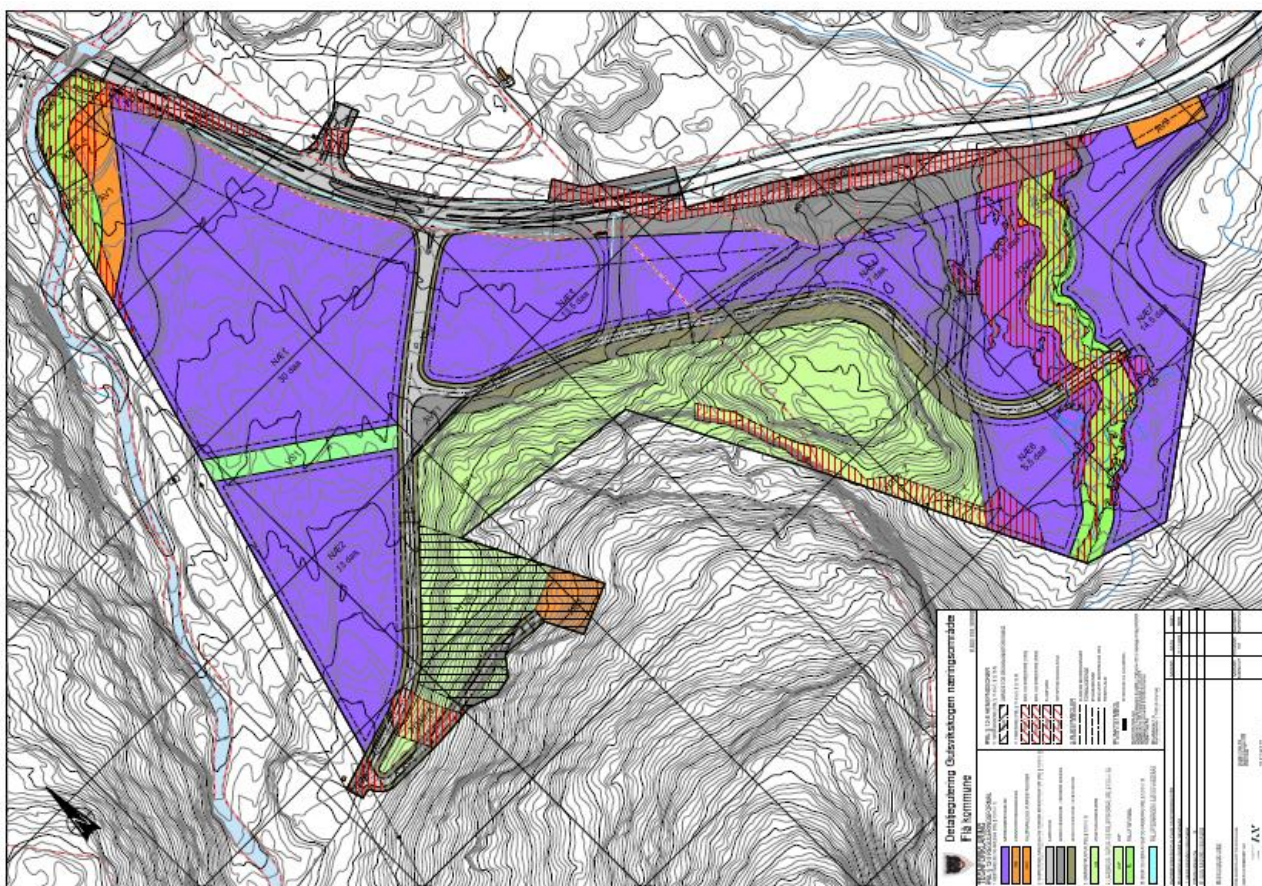


Figur 3-4 Trafikkulykker siste 10 år (2014-2023).

4. Planforslaget

4.1. Beskrivelse av planforslaget

Planområdet består av feltene NÆ1-NÆ7, vist i Figur 4-1. Området i sør er bratt, og det ligger noen fare-/hensynssoner som skal hensyntas. Planforslaget legger til rette for etablering av en bygningsmasse på maks 15 000 m², der mesteparten er produksjonsarealer og lager. Kontor og publikumsarealer vil være en liten del av dette, dette er foreløpig anslått til 2 500 m². Etablering av kontorvirksomhet tillates kun som støttefunksjon til nærings- og industrivirksomhet.



Figur 4-1 Detaljregulering Gulsvikskogen næringsområde, 27.05.2026

4.2. Turproduksjon fra planforslaget

Det er hentet ut erfaringsdata fra SINTEF/Asplan Viak rapport A25302_Erfaringstall for turproduksjon fra 2013. Rapporten beskriver tall for turproduksjon for lett industri og for kontor. Det er tatt utgangspunkt i gjennomsnittlige tall for beregning av antall personturer. Dette anses som er konservativt anslag da det trolig vil være mindre turproduksjon per areal i Flå, enn i mer tettbebygde strøk der det er mer press på arealene.

Det antas at planområdet i aller høyeste grad være bilbasert. Det er lagt til grunn en bilførerandel på 90 %, 9 % bilpassasjer og 1 % øvrig.

Det er beregnet at virksomhetene i planområdet maksimalt kan generere 450 bilturer per virkedøgn og 280 ÅDT, vist i Tabell 4-1.

Tabell 4-1 Persontur- og bilturproduksjon til og fra planområdet

	BYA	Personturer per 100 m2	Personturer	Bilfører (VDT)	ÅDT
Kontor og publikum*	2 500	6	150	135	80
Produksjon og lager	12 500	2,8	350	315	200
Sum	15 000			450	280

*Kontor tillattes kun etablert som støttefunksjon til nærings- og industrivirksomhet.

4.3. Trafikk på vegnettet etter utbygging

Ettersom det har vært en gradvis trafikkvekst på Rv.7 legges det til generell trafikkvekst på denne vegen frem til år 2043. Det er benyttet gjeldende NTP-prognoser hentet fra Effektoprogrammet (versjon 6.87). Prognosene viser en gjennomsnittlig trafikkutvikling for Buskerud på 1,6 % per år frem til år 2030 og deretter 0,4 % per år.

Dette gir en fremtidig ÅDT på Rv.7 på om lag 6 500 ÅDT ved planområdet i år 2043. Dette skal ta høyde for lokal utvikling i form av utbygginger av næring, bolig og annet.

5. Vurdering av nytt kryss

5.1. Krav til utforming av kryss

Siktkrav er hentet fra Statens Vegvesens Håndbok N100 for vegklasse H1, vist i Tabell 5-1. Kryssområdet ligger i en kurve på 315, noe som gir 120 meter stoppsikt. Ettersom krysset ligger i en stigning fra nord mot sør på omkring 5 % trekkes det fra 7,5 meter på stoppsikten mot sør og økes med 10 meter mot nord.

Tabell 5-1 Prosjekteringstabell for H1, 80 km/t (SVVs Håndbok N100).

R _b	Horisontalkurvatur					Vertikalkurvatur			
	Nabokurve		Klotoide	Siktlengde		R _{0, høy}	R _{0, lav}	Overhøyde	Stigning
	Min	Maks	Min	Stopp	Forbi	Min	Min	e	Maks
250	250	400	125	115	600	2800	1900	8.0	6.0
275	250	550	135	115	600	2800	1900	8.0	6.0
300	250		140	115	600	2800	1900	8.0	6.0
350	250		150	120	600	3000	1900	8.0	6.0
400	250		160	120	600	3000	2000	8.0	6.0
450	270		175	120	600	3000	2000	8.0	6.0
500	270		180	120	600	3000	2000	8.0	6.0
550	275		190	120	600	3000	2000	8.0	6.0
600	280		200	120	600	3000	2000	8.0	6.0

5.2. Trafikkvolum

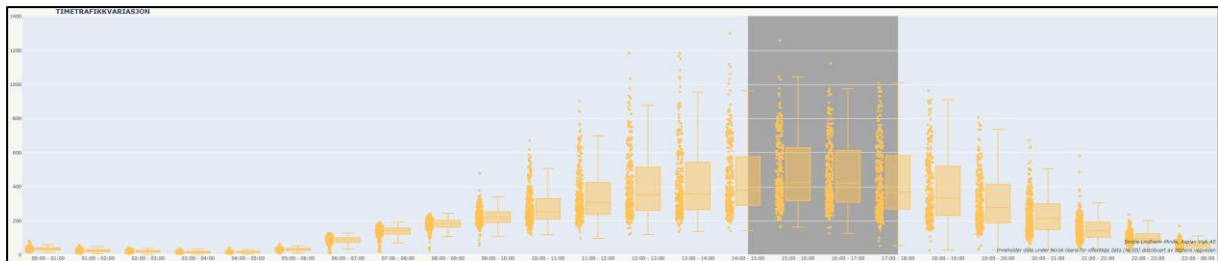
Det er undersøkt trafikk tall fra Statens vegvesens tellepunktet «Flå syd» for å estimere trafikken i nytt kryss til planområdet. I dataene ser en at timetrafikken for mandag til fredag i 2024 var høyest i klokketimen 15:00-16:00. For å ta høyde for sesongvariasjoner er det tatt utgangspunkt i 75.persentilen. Det vil si den av 100 tall, er dette det 75. tallet i rekken om en teller fra minst til størst.

I tillegg er det lagt inn fremskrevet trafikk for år 2043 og trafikk fra planforslaget som svinger i krysset. Trafikken til og fra planområdet er i rushtimene fordelt etter følgende forutsetninger:

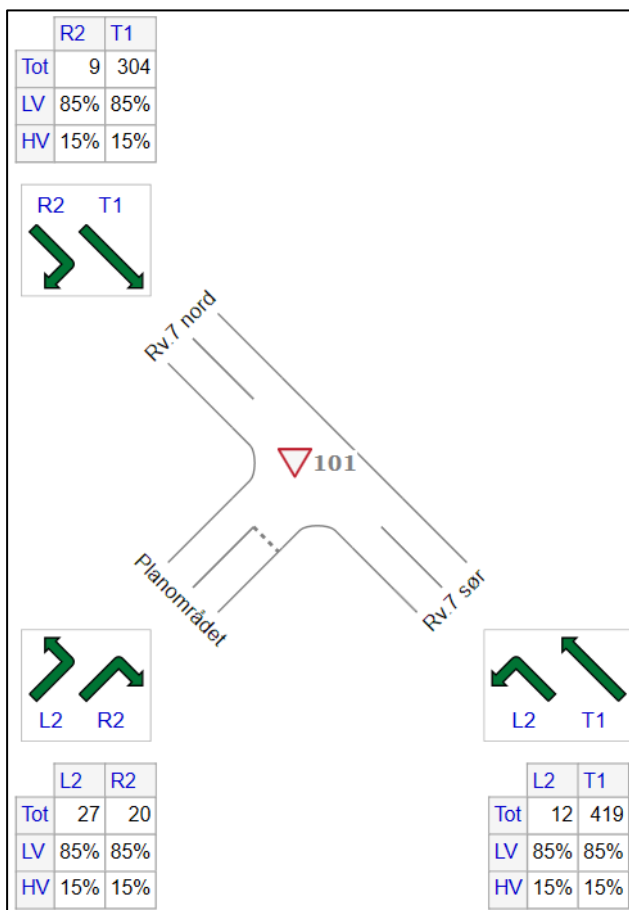
- 70% til området og 30 % fra området om morgenen
- 30% til området og 70 % fra området om ettermiddagen

- Samme retningsfordeling som på rv.7 med tanke på hvor kjørende kommer fra og skal til.
- Timetrafikk på 12% av døgnetrafikken mellom klokka 8-9
- Timetrafikk på 15% av døgnetrafikken mellom klokka 15-16

Basert på dette er det beregnet en timetrafikk i krysset som vist i Figur 5-2.



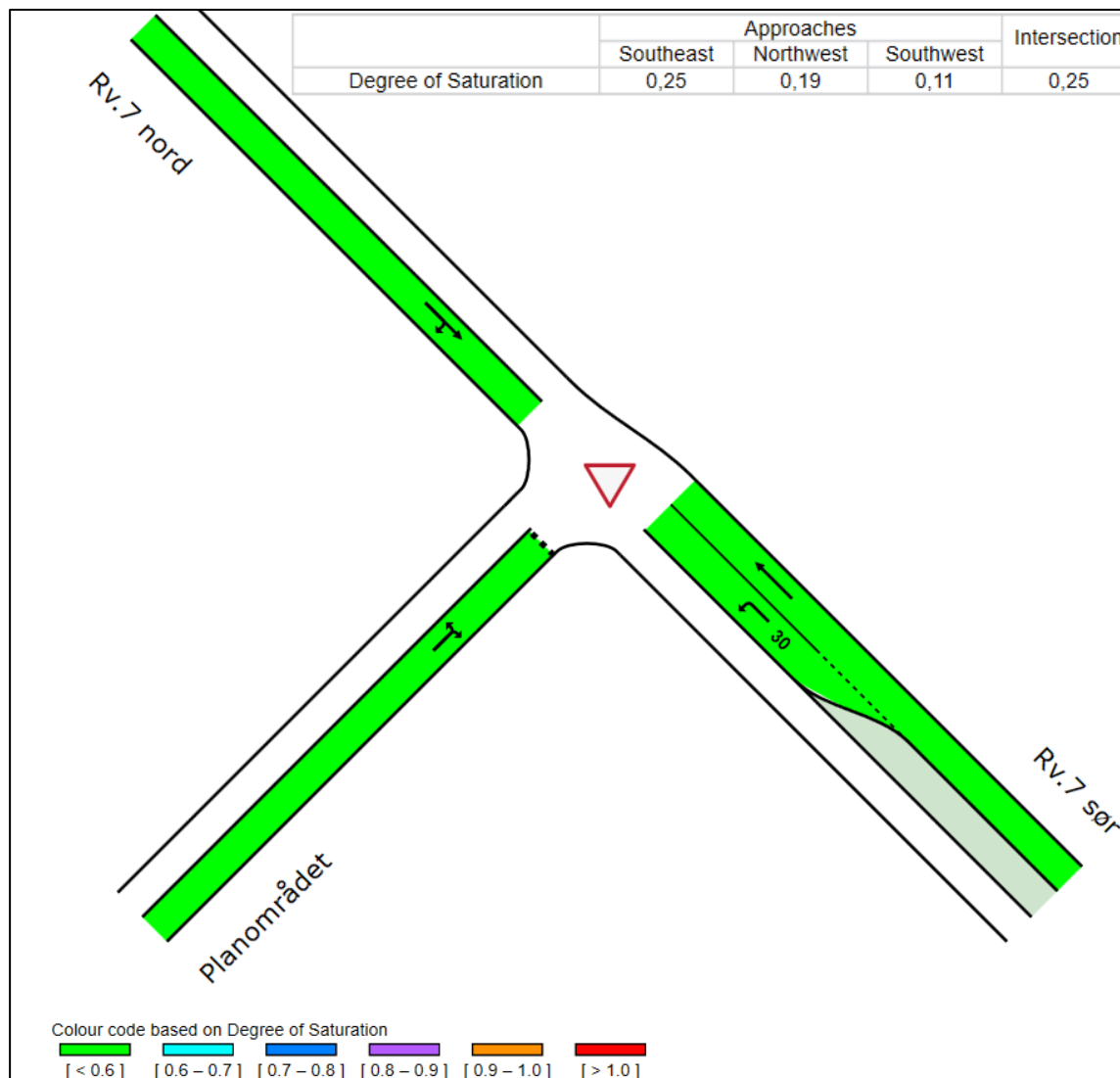
Figur 5-1 Timetrafikkvariasjon i tellepunktet Flå syd mandag-fredag i 2024. Disse viser at det er mest trafikk trafikk i timene kl 15:00-18:00, markert med grått.



Figur 5-2 Beregnet timetrafikk i ettermiddagsrush i år 2043.

5.3. Trafikkavvikling

Basert på timetrafikken til og fra planområdet er det utført en beregning av kapasiteten i krysset i ettermiddagsrush i år 2043. Beregningene viser svært god trafikkflyt i krysset markert med grønt i Figur 5-3. De viser også at belastningsgraden i krysset ligger på 0,25.



Figur 5-3 Kapasitetsberegning av nytt kryss til planområdet. Ettermiddagsrush klokka 15-16 i år 2043.

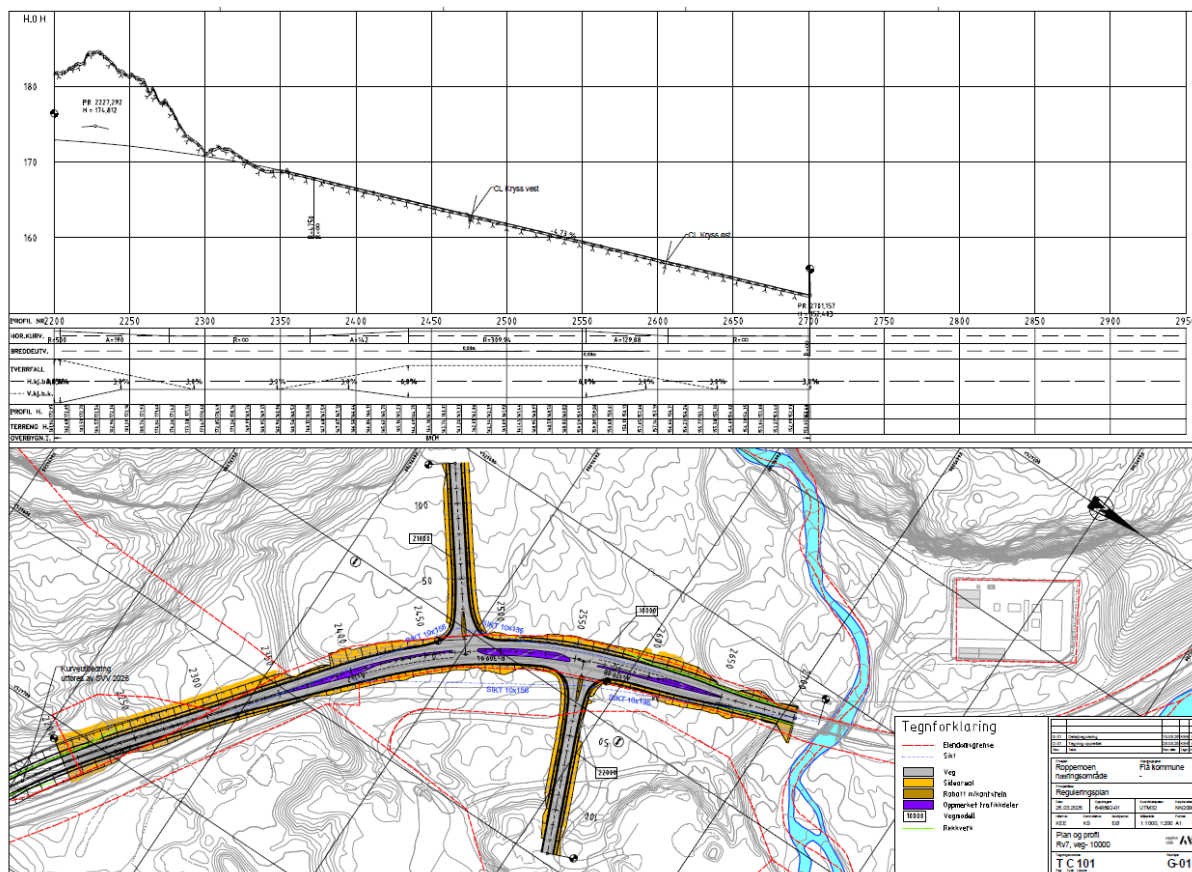
En eventuell avkjøring på nordsiden av veien vil ikke medføre trafikale problemer i dette krysset. Krysset vil ligge nordvest for dette og høyresving av Rv. 7 vil ikke gi tilbakeblokkering basert på tilsvarende trafikkmengder som på sørsiden eller dagen vesentlig lavere trafikk.

5.4. Nytt kryss og trafiksikkerhet

Resultatene fra trafikkanalysen, sammen med planlagt tiltak, bidrar til å danne grunnlaget for utforming av nytt kryss Rv.7:

- Trafikken på Rv.7 gjennom området er 5 600 ÅDT med 15% tungtrafikkandel
- Kollektivtilbudet er marginalt
- Lite gående i området
- Planforslaget legger til rette for etablering av en bygningsmasse på maks 15 000 m²
- Turproduksjonen er beregnet til 450 bilturer per virkedøgn og 280 ÅDT.
- Det er forventet en fremtidig ÅDT på Rv.7 på 6 500 ved planområdet i år 2043, basert på trafikkvekstprognoser for Buskerud fylke

Utsnittet under viser planlagte nye kryss til planområdet og eksisterende område nord for Rv.7.



Figur 5-4 TC101 Nytt forskjøvet X-kryss (Asplan Viak.)

Den nye adkomsten ligger rundt 100 meter sør for adkomsten til eksisterende industriområde langs Rv.7 noe som gjør at området får to T-kryss/et forskjøvet X-kryss. Begge kryssområdene som er planlagt vil ha venstresvingefelt fra begge retninger for å sikre fremkommelighet og unngå påkjørsler bakfra. Ved å dele opp i to kryss i et forskjøvet X-kryss, fremfor et stort X-kryss, vil en redusere antall konfliktpunkter. Kjørende vil ha færre konflikterende kjørebegivelser å forholde seg til. Etablering av en rundkjøring ville ha redusert konfliktpunktene og bedret trafikksikkerheten ytterligere, men dette vil ha krevd mye plass og er en mindre gunstig løsning med tanke på fremkommeligheten for Rv.7, da denne vil få mindre prioritet enn ved forskjøvet X-kryss. Rundkjøringer ville vært et mer aktuelt alternativ ved tilnærmet lik trafikkmengdene på de ulike armene noe som ikke er tilfeller her da Rv. 7 har en høyere ÅDT enn hva de to armene i nytt forskjøvet X-kryss vil ha.

Basert på kapasitetsberegninger og trafikkanalyse er nytt forskjøvet x-kryss tegnet i tråd med vegnormalene.

Det forskjøvede X-krysset ligger prosjektert der sikten er best ivarettatt. Innkjøringen til planområdet i sør ligger i en ytterkurve, noe som gir best sikt til hovedvegen. Sikttrakanter fra denne og den andre adkomsten er vist i figuren over. Det må sikres at sikten ikke blir hindret i form av vegetasjon, støyskjerm eller annet i området. Det er innarbeidet frisiktsoner i plankartet.

Kapasitetsberegninger viser god trafikkflyt med en belastningsgrad på 0,25 i ettermiddagsrush i år 2043. Det foreslåtte krysset vil kunne håndtere trafikken effektivt og sikre trafikksikkerheten i området. Det vil ikke være fare for at venstresvingefeltet fylles opp og skaper tilbakeblokkering. Kjøretøy som skal inn til adkomstene i begge kryss ved å svinge av til høyre vil ikke ha noen konflikter og kjører derfor konfliktfritt. Det vil derfor ikke være behov for høyresvingefelt.

Statens Vegvesen driver for tiden med utbedring av Rv.7 sør i/for planområdet. Kurvaturen på strekningen skal utbedres og det er planlagt at arbeidet med dette skal starte sommeren 2026. Det har vært dialog mellom plankonsulent, kommunen og vegvesenet, og tegninger for vegutbedringene er mottatt og innarbeidet i planforslaget. Veglinjen til Rv.7 vil på strekningen forbi planområdet justeres noe. Reguleringsplanen for Gulsvikskogen næringsområder og tegninger for nye kryss tar hensyn til Statens vegvesen sine planer, ref. tegning TC101.

Gjeldende kommuneplan stiller krav til planskilt kryssing for næringsområdene Gulsvik sandtak og N3 og R1. Beregninger i denne trafikkanalysen viser imidlertid god og trygg trafikkavvikling med etablering av forskjøvet X-kryss.

6. Vedlegg

- TC101
- TD101
- TD102

