Malvåg Consulting

TRAFIKKNOTAT

Til:	**Ustaoset Fjellandsby AS**
Kopi:	**Ingeniørfirmaet Svendsen & Co AS**
Prosjektnr.:	**-**
Dok.nr.:	**Trafikknotat Karivollen**
Dok.type:	**Notat**

Prosjekt: Karivollen

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder
00	08.06.2026	Original
01	09.06.2026	P-hus med 185 plasser

For Malvåg Consulting	
Utarbeidet av	Trond Håvard Malvåg

1. BAKGRUNN 1
2. DAGENS SITUASJON 2
3. OMRÅDEREGULERING FOR USTAOSET 3
4. FREMTIDIG SITUASJON 4
5. OPPSUMMERING / ANBEFALING 6

1 Bakgrunn

Malvåg Consulting er engasjert av Ustaoset Fjellandsby AS for et trafikknotat i forbindelse med utvikling av 60-70 fritidsleiligheter på Karivollen, Ustaoset i Hol kommune.

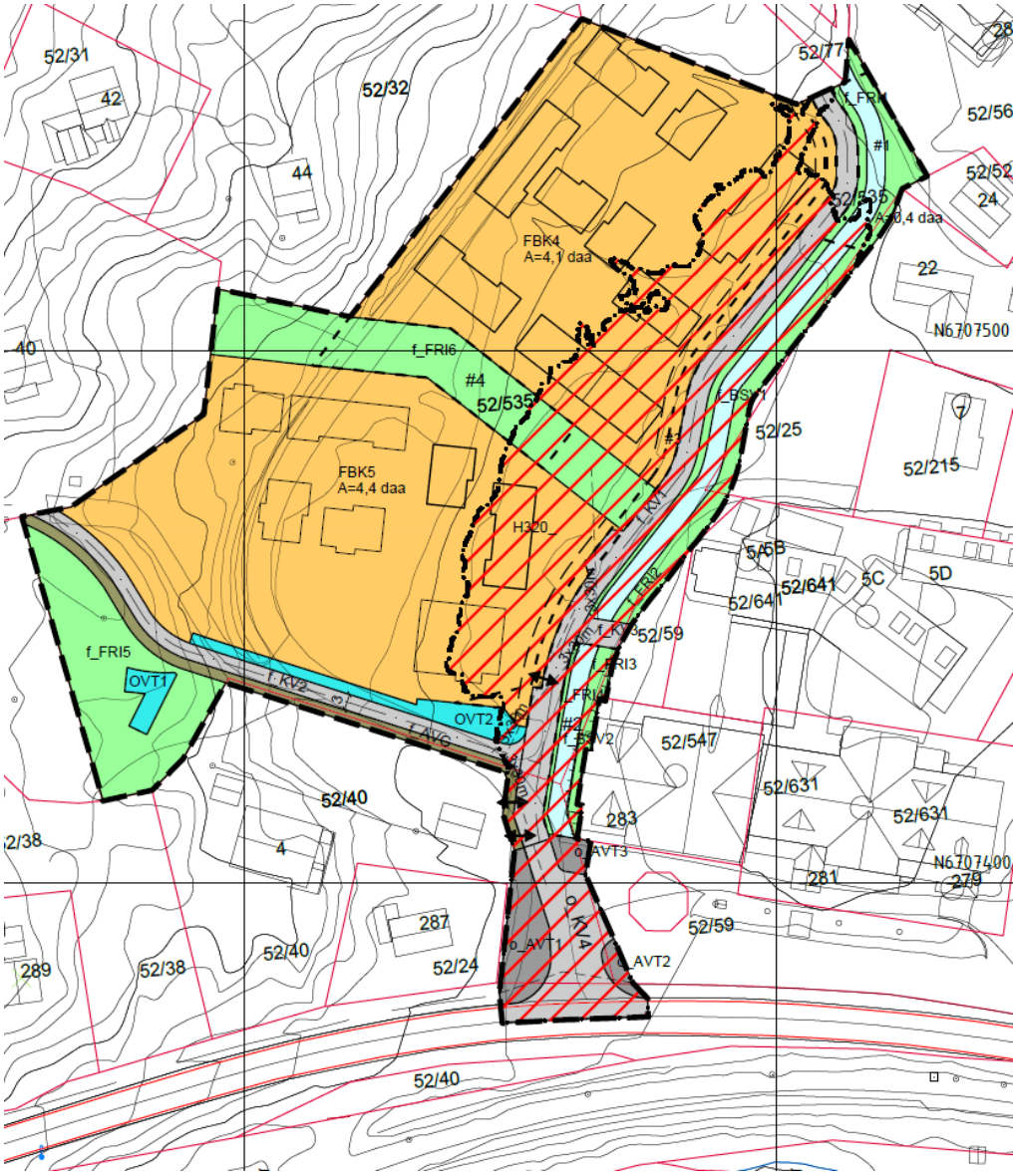
I reguleringsbestemmelsene tilknyttet detaljregulering for «Karivollen, Ustaoset sentrum», er det i §10 Rekkefølgebestemmelser. Her er det krav til opparbeidelse av teknisk infrastruktur. Bestemmelser og beskrivelse i tilknytning til detaljregulering av Karivollen, er utformet for å supplere bestemmelser og beskrivelse gitt i områderegulering for Ustaoset, vedtatt 31.10.13.

I rekkefølgebestemmelsens §10.2 er det satt krav til kryssutbedring, der adkomst til Karivollen (FBK4 og FBK5) kopler seg på rv. 7 Ustaosvegen.

Statens vegvesen har i brev med ref.: 21/169970-33, datert 26.05.2026, skrevet: «det foreligger imidlertid ikke tilstrekkelig dokumentasjon i planmaterialet som viser valgt løsning og hvordan krav til trafikksikkerhet, kapasitet og trafikkavvikling er ivaretatt».

Bakgrunn for dette trafikknotatet er å svare ut og avklare disse forholdene.

Planområdet ligger rett nord/nordvest for tidligere Ustaoset Høyfjellshotell, utsnitt fra plankartet under:



FIGUR 1 UTSNITT AV PLANKARTET HVOR DEN PLANLAGTE FRITIDSBEBYGGELSEN PÅ KARIVOLLEN ER VIST SOM FBK4 OG FBK5.

2 Dagens situasjon

Planområdet vil bli påkoplet rv. 7 via vei på vestsiden av tidligere Ustaoset Høyfjellshotell. Ifølge Nasjonal VegDataBank (NVDB) er trafikkmengden, ÅDT = 1.710 i rv. 7 forbi kryssområdet. Skiltet fartsgrense gjennom Ustaoset sentrum er 50 km/t.

Rv. 7 og Bergensbanen ligger nær hverandre og går parallelt gjennom Ustaoset. Disse danner således en barriere, og nær sagt all bebyggelse ligger på nordsiden av rv. 7. Bortsett fra til/fra jernbanestasjonen er det lite krysningsbehov for myke trafikanter over rv. 7.

Alle kryss og avkjørsler til rv. 7 er utformet som tradisjonelle T-kryss.

Foran tidligere Ustaoset Høyfjellshotell og mot rv. 7 er det store asfalterte flater. Disse har ingen fysisk avgrensning mot rv. 7, det betyr at f.o.m. kryss rv. 7 X Osestølvegen og 100 meter østover fremstår som et stort utflytende kryss og avkjørsel. Dette er uheldig ut ifra et trafikksikkerhetsperspektiv, da det inviterer til høy fart inn på området, og ikke vinkelrett inn-/utkjøring. I tillegg kan det også bli noe parkering inn mot skråning foran det det tidligere hotellet, hvor rygging ut i rv. 7 også kan forekomme. Dette gjelder mest vinterstid, da generelt få parkeringsplasser kan bidra til mye «vill»-parkering. Det utflytende området foran hotellet fremkommer av figur 2 under:



FIGUR 2 FLYFOTO SOM VISER DET STORE/UTFLYTENDE ASFALTERTE OMRÅDET PÅ NORDSIDEN AV RV. 7, MOT TIDLIGERE USTAOSET HØYFJELLSHOTELL.

I dagens situasjon har grunneier opplyst om at det er ca. 90 hytter er påkoplet Osestølvegen, med påkopling til rv. 7 på vestsiden av tidligere Ustaoset Høyfjellshotell. Den delen av Osestølvegen hvor eksiterende hytter er påkoplet, blir ikke brøytet vinterstid.

3 Områderegulering for Ustaoset

I områderegulering for Ustaoset, vedtatt 31.10.13, er bl.a. et av tiltakene å gjøre området foran hotellet mer trafikksikkert. Vegkryssene skal bli bedre avgrenset og tydeligere definert, og områdene mellom kryssene skal fysisk adskilles fra rv. 7.

Når disse planene blir realisert, vil trafikksikkerheten i sentrum av Ustaoset bli vesentlig forbedret.

Ved utvikling av Karivollen er deler forholdene i områdereguleringen fremsatt som rekkefølgekrav. Som nevnt i kapittel 1, er det nedfelt I rekkefølgebestemmelsens §10.2 satt krav til kryssutbedring, der adkomst til Karivollen (FBK4 og FBK5) kopler seg på rv. 7 Ustaosvegen.

4 Fremtidig situasjon

Det planlegges 60-70 ferieleiligheter på Karivollen. Disse vil koples på rv. 7 i samme punkt som de ca. 90 eksisterende hyttene i Osestølvegen. I tillegg er det noe trafikk til/fra det tidligere hotellet, som også belaster det punktet.

For å vurdere kapasitet i vegkryss ser en som hovedregel på trafikkmengder i rushperioder, dvs. maxtimestrafikkmengden i et gjennomsnittsdøgn. På Ustaoset generelt og i Osestølvegen spesielt, er det hytter/fritidsboliger. Slik bebyggelse har en helt annerledes bruk og fordeling av trafikken gjennom uken, enn i bystrøk. Statens vegvesens håndbok V121 benyttes som bakgrunn for å legge korrekte trafikktall til grunn for kapasitetsberegning:



1.4 Trafikkgrunnlag og dimensjoneringsperiode

Trafikkmengden i kryss regnes som summen av trafikk inn mot krysset når ikke annet er angitt. Kryss dimensjoneres på grunnlag av trafikk i dimensjonerende time. Dimensjonerende time er den timen som har en trafikkmengde som kun overskrides 29 ganger i løpet av året, det vil si den timen med det 30. høyeste trafikktallet.

Normalt planlegges det for en forventet trafikkmengde 20 år etter åpningsåret. Plankryss dimensjoneres for forventet trafikkmengde 10 år etter åpningsåret.

FIGUR 3 UTKLIPP FRA STATENS VEGVESENS HÅNDBOK V121, HVOR KORREKT GRUNNLAG FOR BEREGNING AV MAXTIMESTRAFIKKMENGDEN FREMKOMMER.

Med bakgrunn i V121 skal ikke trafikkmengder ifbm enkeltdager som ved påskeutfart benyttes. Dimensjonerende maxtimestrafikkmengde er vurdert å inntreffe på ettermiddag/kveld en gjennomsnittsfredag.

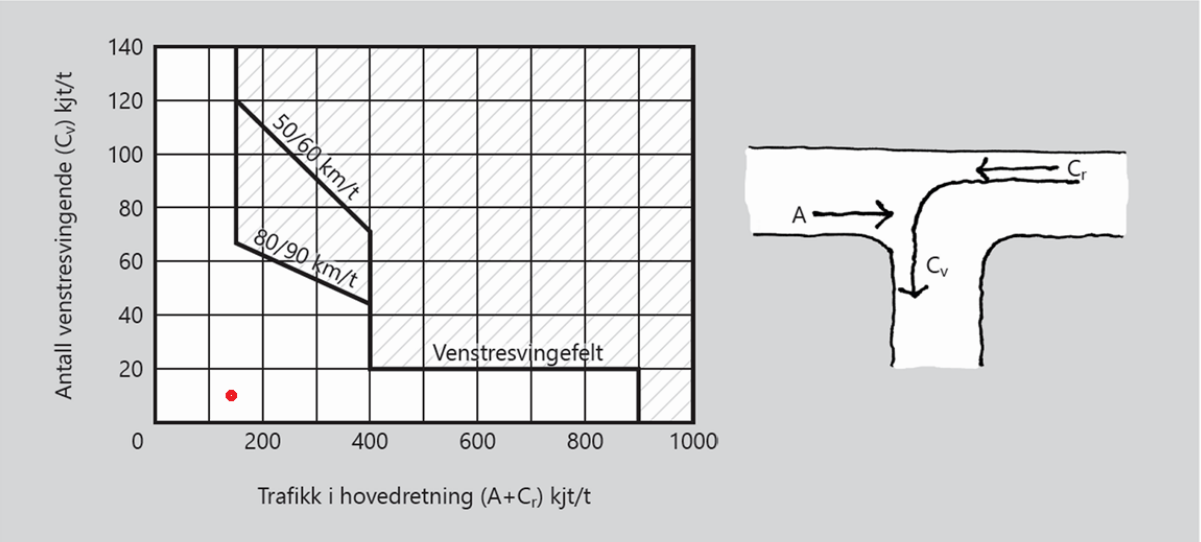
Videre vurderes at 25% av alle hytter er i en gjennomsnittshelg. Med ca. 90 eksisterende hytter og ca. 70 planlagte på Karivollen anslås at ca. 40 fritidsboliger (90 + 70 = 160 x 25% = 40) er i bruk en gjennomsnittlig helg.

Det planlegges også et parkeringshus under de nye leilighetene, med en overdekning på ca. 100 p-plasser. Dette utover de ca. 70 leilighetenes behov. Totalt sett vurderes total trafikkmengde inn Osestølvegen på en gjennomsnitts fredag å bli ca. 120 kjt/d. Videre vurderes at 25% kommer innenfor samme time på en fredags ettermiddag/kveld, dvs. ca. 30 kjt/t (i maxtimen på fredager).

For å vurdere krysskapasitet er en annen avgjørende faktor om kjøretøy inn i sekundærvegen (Osestølvegen) fortar høyre- eller venstresving. Ifølge NVDB og oppgitte trafikktall der, er det vesentlig mer trafikk øst for sentrum enn på vestsiden. Mye trafikk er gjennomkjøringstrafikk, hensyntar en det anslås at minimum 75% av trafikk til fra fritidsbebyggelse på Ustaoset er til/fra øst. Trafikkmengde inn Osestølvegen fra vest, som vil foreta venstresving inn fra rv. 7, blir da ca. 8 kjt/t (30 kjt/t x 25 % = 7,5 kjt/t avrundet til 8 kjt/d) i maxtimestrafikken en fredags ettermiddag.

Det anslås videre at maxtimestrafikken i rv. 7 er 10% av døgntrafikkmengden, dvs. 171 kjt/t (1.710 kjt/d x 10% = 171 kjt/t).

Plotter en trafikktallene inn i figuren på neste side, kan det konkluderes med at restkapasiteten i krysset er god – og at det ikke skal være behov for en kryssombygging til et kanalisert T-kryss med venstresvingefelt. Noe som heller ikke lagt inn i plankart tilhørende områderegulering for Ustaoset sentrum.



Figur D.3: Kriterier for venstresvingefelt basert på trafikk i dimensjonerende time

FIGUR 4 INNPLOTTEDE TRAFIKKTALL FOR VEGKRYSS RV. 7 X OSESTØLVEGEN, VISER AT DET IKKE ER BEHOV FOR ET KANALISERT KRYSS.

Det at det ikke er påkrevd med et kanalisert T-kryss med venstresvingefelt, er ikke ensbetydende med at krysset rv. 7 X Osestølvegen ikke bør bygges om.

Som beskrevet i kapittel 2 er kryssområdet og området 100 meter øst for krysset, svært utflytende med store asfalterte flater uten fysisk avgrensning mot rv. 7. Ombygging iht. rekkefølgebestemmelsenes §10.2 støttes, og vil kunne forbedre trafikksikkerheten i/ved krysset. En oppstramming med grøft/rabatt vil bidra til bedre å definere krysset, og tvinge frem lavere hastigheter for kjøretøy ut/inn. I tillegg vil oppstramming gjøre at kjøretøy vil tvinges til å kjøre mer vinkelrett ut på rv. 7.

Det er tegnet flere versjoner av nytt kryss rv. 7 X Osestølvegen, både med og uten trafikkøy i sekundærvegen. Det er som nevnt over ikke behov for kanalisering i hovedvegen gitt lave trafikkmengder. Av samme grunn kan det ikke ses behov for trafikkøy i sekundærvegen.

Statens vegvesen har formidlet at de ønsker at krav til frisikt settes som for Hø2-veg, dvs. at frisiktskrav settes som for fartsgrense 60 km/t – og ikke som for skiltet hastighet 50 km/t.

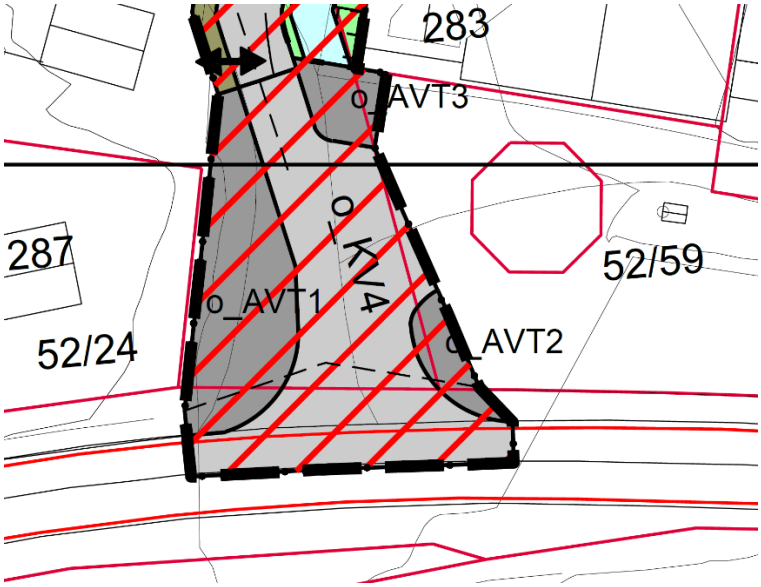
Vi er kjent med at det tidligere har vært vurdert å sette ned fartsgrensen gjennom sentrum av Ustaoset til 40 km/t. Det er ikke noe naturlig krysningspunkt ved kryss rv. 7 X Osestølvegen. Det vurderes at planlagt utbygging av Karivollen, ikke aktualiserer nedsatt fartsgrense. Slikt spørsmål bør heller vurderes mer overordnet, og kanskje spesielt opp mot trafikksikkerheten ved krysningspunkt over rv. 7 til/fra Ustaoset stasjon - om antall togreisende til/fra Ustaoset vil øke vesentlig i fremtiden.

5 Oppsummering / anbefaling

En planlagt utbygging av Karivollen med opptil 70 leiligheter og et p-hus med ca. 185 p-plasser, vil medføre stor prosentvis økning av trafikkmengden i Osestølvegen. Men trafikkmengden vil også etter en utbygging være så lav, at det vurderes ikke å være behov for trafikkøyer i hverken hovedveg eller sekundærveg.

I dagens sitasjon er det store utflytende/asfalterte i kryssområdet rv. 7 X Osestølvegen. Disse strekker seg f.o.m. krysset og ca. 100 meter østover. Slike asfalterte flater uten fysisk avgrensning til kjørebanen, representerer en trafikksikkerhetsrisiko. En kryssombygging iht. reguleringsbestemmelsenes §10.2, vurderes å forbedre trafikksikkerheten betydelig.

En oppstramming av kryssombygging støttes, slik det fremkommer av skissen under:



FIGUR 5 SKISSE (UTSNITT FRA PLANKARTET VIST I FIGUR 1 PÅ SIDE 2) SOM VISER ET OPPSTRAMMET KRYSS ETTER EN OMBYGGING. LYSEGRÅ FLATER ER ASFALT, MØRKEGRÅ ER ANNEN VEGGRUNN (GRØFT ELLER RABATT).