

Hovedrapport

Gol kommune

Vei- og trafikkanalyse Gol tettsted

(Rev. 1)

2005-08-17

Vei- og trafikkanalyse Gol tettsted

Hovedrapport

Oppdragsnr.: 1050246

Oppdragsgiver: Gol kommune
Oppdragsgivers repr.: Allan Hjort Jørgensen

Oppdragsleder Rambøll: Lars O. Ødegaard
Medarbeidere: Magne Fjeld, Trude Flatheim

Rev. 1
Dato 2005-08-17
Utarb. TFM
Kontroll LOO
Godkjent

Antall sider:
Rapport 1
Vedlegg

Rambøll Norge AS
Engebrets vei 5
Pb 427 Skøyen
N-0213 OSLO
www.ramboll.no

Forord

Rambøll Norge AS er engasjert av Gol kommune for å utarbeide en vei- og trafikkfaglig analyse for Gol tettsted i forbindelse med revisjon av kommunedelplanen for Gol kommune. Analysen omfatter ulike alternativer for avkjøringer til Gol sentrum, og konsekvenser av dette. Det er også sett på konsekvensen av en forbindelse mellom Glitreområdet og Gamleveien, samt etablering av vegserviceanlegg, detaljhandel m.m. på Glitreområdet.

Kontaktperson i Gol kommune har vært kommuneplanlegger Allan Hjorth Jørgensen. Oppdragsleder hos Rambøll har vært Lars O. Ødegaard. Trude Flatheim og Magne Fjeld har vært medarbeidere.

Oslo 17. august 2005

Innhold

1.	Bakgrunn	6
2.	Trafikkgrunnlag	7
2.1	Forutsetninger	7
2.2	Trafikktellinger og beregnet trafikkvolum	7
2.2.1.	<i>Definisjoner</i>	7
2.2.2.	<i>Tellinger</i>	7
2.2.3.	<i>Etablering av LIDL i nedre sentrum</i>	9
2.2.4.	<i>Etablering av kultur- og miljøpark på Storøyne</i>	9
2.2.5.	<i>Utvikling av Hallingmo</i>	10
2.2.6.	<i>Vegserviceanlegg</i>	10
2.3	Alternative kryssløsninger	11
3.	Del 1, konsekvenser av ulike kryssløsninger	12
3.1	Alternativ A.....	12
3.2	Alternativ B.....	15
3.3	Alternativ C.....	17
3.4	Alternativ D	19
4.	Alternative utforminger av nytt kryss ved Storøyne	21
5.	Del 2, konsekvenser av utvikling av Glitreområdet	23
5.1	Etablering av vegserviceanlegg	23
5.2	Plasskrevende detaljhandel	24
5.3	Betydning av utforming av vegnett.....	25
6.	Oppsummering av hovedpunktene	26
6.1	Bakgrunn.....	26
6.2	Kapasiteter og trafiksikkerhet	26
6.3	Sentrumsutvikling.....	27
6.4	Glitre-forbindelsen	27
6.5	Kultur- og miljøpark på Storøyne	27

Figurer

Figur 1	Beregnete trafikk tall (ÅDT) i dagens situasjon.....	8
Figur 2	Beregnete trafikk tall (ÅDT) for alternativ A uten ny vegforbindelse over Glitre ..	12
Figur 3	Beregnete trafikk tall (ÅDT) for alternativ A med ny vegforbindelse over Glitre ..	13
Figur 4	Beregnete trafikk tall (ÅDT) for alternativ B uten ny vegforbindelse over Glitre ..	15
Figur 5	Beregnete trafikk tall (ÅDT) for alternativ C uten ny vegforbindelse over Glitre ..	17
Figur 6	Beregnete trafikk tall (ÅDT) for alternativ C med ny vegforbindelse over Glitre ..	18
Figur 7	Beregnete trafikk tall (ÅDT) for alternativ D uten ny vegforbindelse over Glitre ..	19
Figur 8	Ulike typer kryssløsning	21
Figur 9	Beregnete trafikk tall (ÅDT) for alternativ A med vegserviceanlegg på Glitre.....	23

Tabeller

Tabell 1	Forventet turproduksjon som følge av etablering av LIDL.....	9
Tabell 2	Beregnet turproduksjon til Glitre avhengig av størrelse og type virksomhet	25

Vedlegg

Vedlegg 1 Beregnet trafikkgrunnlag for alternativ A-D

Vedlegg 2 Omsetningsstatistikk for detaljvarehandel (SSB)

Vedlegg 3 Valg av kryssløsning som funksjon av ÅDT og fartsgrense

1. Bakgrunn

Denne trafikkanalysen for Gol tettsted er utarbeidet som et ledd i arbeidet med revisjon av kommunedelplanen for Gol kommune. Analysen bygger på arbeidet med sentrumsutviklingsplanen for Gol (*Utviklingsplan for Gol tettsted*, Rambøll 2004) i tillegg til flere tidligere plandokumenter for Gol tettsted:

- Prosjekt Storøyne, Trafikale vurderinger (AS Infraplan, 1997)
- Kommunedelplan for Gol tettsted, konsekvensvurderinger (Rambøll, 2004)
- Trafikkanalyse Storøyne Gol, (Scandiaconsult, 2004)

Analysen omfatter ulike alternativer for avkjøringer til Gol sentrum, og konsekvenser av dette. Det er tatt hensyn til trafikkendringer som følge av planlagte utviklingsprosjekter. Det er også sett på konsekvensen av en forbindelse mellom Glitreområdet og Gamleveien, samt etablering av vegserviceanlegg og plasskrevende detaljhandel på Glitreområdet.

Arbeidet er gjennomført i tett dialog med oppdragsgiver. Underveis i prosessen er det avholdt møte med representanter fra Statens vegvesen, og det er enighet om de beregningsforutsetningene som ligger til grunn for analysen.

2. Trafikkgrunnlag

2.1 Forutsetninger

Som grunnlag for analysen er det forutsatt arealbruk- og vegsystem som beskrevet i utkast til kommunedelplan for Gol kommune:

- Gol på tvers: satsning på akse Hallingmo-sentrum-Glitre
- Etablering av kultur- og miljøpark på Storøyeni med et årlig besøkstall på inntil 200.000 personer
- Etablering av Lidl (bygg med 1884 m² bebygd areal og 1286 m² butikksareal, planlagt åpnet høsten 2005)
- Utvikling av Hallingmo-området (skole/idrett/kultur – innendørs fotballbane, skøytebane, kafeteria, messeområde, kino)
- Etablering av ny vegforbindelse mellom Glitre og Gamleveien
- Etablering av vegserviceanlegg på Glitre

I første del av analysen (kapittel 3) er ikke beregnet trafikkvekst som følge av etablering av vegserviceanlegg på Glitre inkludert. Denne trafikken er lagt på i andre del av analysen (kapittel 5) slik at konsekvensene av etablering av vegserviceanlegg kan vurderes isolert sett.

2.2 Trafikktellinger og beregnet trafikkvolum

2.2.1. Definisjoner

ÅDT	<i>Årsdøgntrafikk - summen av alle kjøretøy som passerer et vegsnitt i begge retninger i løpet av et år fordelt på antall dager i året</i>
Tur	<i>Forflytning av person eller kjøretøy fra et startpunkt til et slutt punkt for turen. En reise til og fra f.eks. et kjøpesenter er to turer.</i>
Biltur	<i>Forflytning av et kjøretøy fra et startpunkt til et slutt punkt for turen uavhengig av hvor mange personer som er i bilen. Gjennomsnittlig persontetthet per bil som benyttes i beregninger varierer avhengig av type virksomhet som er mål for turen.</i>
Persontur	<i>Forflytning av en person fra et startpunkt til et slutt punkt for turen.</i>
Turgenerering	<i>En tur genereres (skapes) i sitt startpunkt</i>
Turattrahering	<i>En tur attraheres (tiltrekkes) i sitt endepunkt</i>
Turproduksjon	<i>Summen av generert og attrahert trafikk</i>

2.2.2. Tellinger

Det er gjennomført flere trafikktellinger i Gol sentrum og på det overordnede vegnettet de senere år. I tillegg ble det gjennomført korttidskrysstellinger i vestre (Rv7 x Rv51/52) og østre kryss (Rv7 x Sentrumsvegen) i forbindelse med *Trafikkanalyse Storøyeni Gol (Scandiaconsult 2004)*.

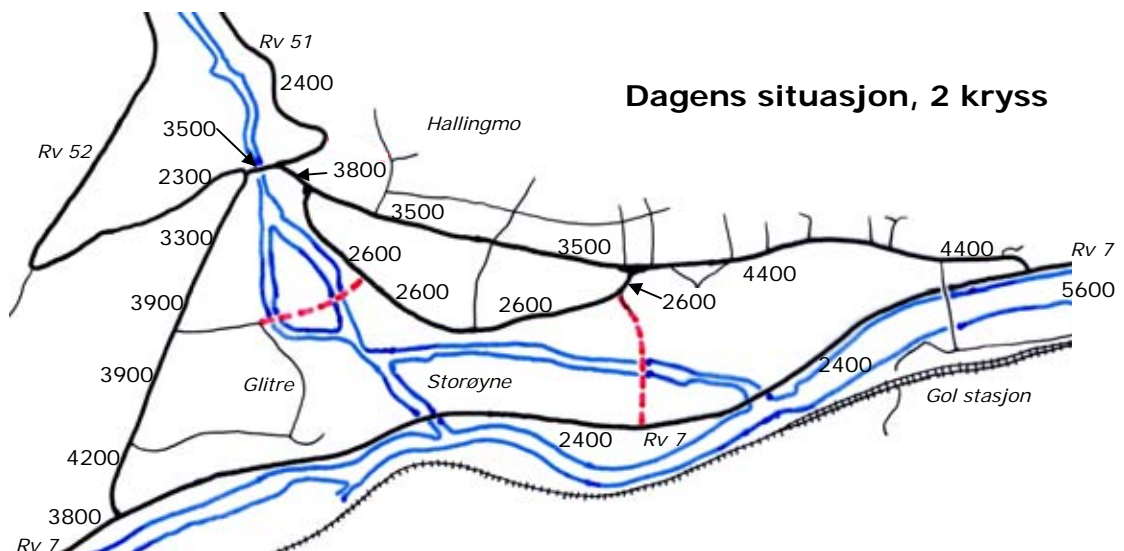
Krysstellingene på Rv7 ble gjennomført en hverdag i november 2004. Det ble denne

dagen registrert et vesentlig lavere trafikkvolum på Rv7 mellom dagens to kryss (ved Storøyne) enn det som er oppgitt fra Statens vegvesen (2.400 mot 3.500). Dette skyldes trolig at svingemønsteret en normal hverdag i november avviker vesentlig fra årgjennomsnittet, som i større grad er preget av turisttrafikk (gjennomgangstrafikk på Rv7).

I det videre arbeidet har vi tatt utgangspunkt i trafikkvolum på Rv7 som registrert i forbindelse med krysstelling i november 2004. Dette innebærer en situasjon med høyere andel avsvingende trafikk fra Rv7 mot Gol sentrum. Sammenlignet med årgjennomsnittet vil belastningen i de to kryssene i denne situasjonen være høyere, og beregningene kan i forhold til trafikkavvikling betraktes som et "verste tilfelle".

Vi har i våre beregninger benyttet følgende trafikk tall (ÅDT) basert på gjennomførte tellinger:

Rv7 Gol vest	3.800
Rv7 Gol øst	5.600
Rv7 Storøyne	2.400
Rv51/52 sør for x Rv51 (Hesla bru)	3.300
Rv51 nord for Hesla bru	2.400
Sentrumsvegen ved meieriet	4.400
Gamlevegen ved slakteriet	2.600



Figur 1 Beregnede trafikk tall (ÅDT) i dagens situasjon

Tallene gjenspeiler dagens trafikk nivå. For beregning av fremtidig trafikkvolum har vi benyttet følgende vekstfaktorer i henhold til Vegdirektoratets prognoser for trafikkutvikling i Buskerud:

Fra år	Til år	Årlig trafikkvekst
2005	2006	1,7
2006	2012	1,3
2012	2021	1,0
2021	-	0,8

Dette tilsvarer en økning på 25 % over en planperiode på 20 år.

2.2.3. Etablering av LIDL i nedre sentrum

Matvarekjeden LIDL er i ferd med å etablere seg øst i Gol sentrum. Butikken skal etter planen åpne høsten 2005. Arealoppgaver og antatt turproduksjon er vist i Tabell 1.

AREALBRUK		TURGENERERINGSFAKTOR*	TURPRODUKSJON (ÅDT)
Dagligvarer	1285 m ²	105 bilturer/100 m ² /døgn	1349 bilturer/døgn
Lager/øvrige	600 m ²	3,5 bilturer/100 m ² /døgn	21 bilturer/døgn
			1370 bilturer/døgn

*Erfaringstall hentet fra Håndbok 017 Veg- og gateutforming (Statens vegvesen) og PROSAM-rapport 121 Turproduksjonstall for dagligvarebutikker

Tabell 1 Forventet turproduksjon som følge av etablering av LIDL

Trafikk til og fra LIDL er som vist forventet å bli i størrelsesorden 1400 bilturer/døgn (begge retninger, dvs. 700 bilturer fram og 700 tilbake). Dette vil være en kombinasjon av nyskapt trafikk og trafikk omfordelt fra tilsvarende dagligvarebutikker andre steder i og nær Gol.

Vi har i beregningene antatt at 70% genereres fra vest og 30% genereres fra øst.

2.2.4. Etablering av kultur- og miljøpark på Storøyne

Det er planlagt etablering av en kultur- og miljøpark på Storøyne. Denne skal inneholde helårsaktiviteter. Det er forventet et årlig besøkstall på inntil 200.000 personer.

Antall besøkende per år:	200000 personer
Antall besøkende snittdøgn:	550 personer
Antall besøkende maksdøgn:	1650 personer
Antall biler	1320 bilturer/døgn

Det er beregnet at kultur- og miljøparken vil generere et trafikkvolum på maksimalt 1300 bilturer/døgn. Her er det antatt at trafikken et maksdøgn er tre ganger så høyt som snittet, og at bilbelegget til denne type aktiviteter er 2,5 personer/bil.

Dette er en kombinasjon av noe nyskapt trafikk til Hallingdalen, trafikk som i dag kjører forbi Gol på Rv7 og lokal trafikk som er omfordelt fra Gol sentrum. Vi har i beregningene

antatt at inntil 20% av trafikken til og fra kultur- og miljøparken er nyskapt trafikk på Rv7 som følge av parketableringen. Hovedtyngden av trafikk til parkområdet er altså antatt å være trafikk som uavhengig av kultur- og miljøparken ville passert forbi Gol. Dette skyldes bl.a. at Gol ligger såpass langt unna de store befolkningskonsentrasjonene på østlandet at dette i beskjeden grad kan betraktes som et dagsturmål.

Hovedtyngden av den totale trafikken til og fra parkområdet (90%) kjører direkte av/på Rv7, mens 10% kjører via Gol sentrum. Vi har antatt at trafikk til Rv7 fordeler seg i like deler mot øst og vest.

Det er i denne analysen forutsatt at etablering av en kultur- og miljøpark av denne størrelsen også innebærer etablering av et nytt kryss på Rv7 ved Storøyne og en ny vegforbindelse fra Storøyne til Gamlevegen. Atkomst til kultur- og miljøparken gjennom sentrum vil være mindre, men ikke ødeleggende for trafikkbildet i sentrumsområdet. Annen næringsvirksomhet på Storøyne (i alternativer uten nytt kryss) er antatt å generere mindre enn 200 biler/døgn. Denne trafikkmengden vil kunne betjenes av eksisterende vegnett gjennom Gol sentrum.

2.2.5. *Utvikling av Hallingmo*

Det er gjennom arbeidet med utviklingsplan for Gol tettsted vedtatt en satsning på aksene Hallingmo – sentrum - Glitre (*Gol på tvers*). Planene for Hallingmo-området er lite konkretisert, og det foreligger ikke arealoppgaver. Vi har i det følgende forsøkt å illustrere hvilken trafikkgenerering et slikt senter kan utgjøre.

Mulig etablering på Hallingmo (tillegg til dagens trafikk):

Kino/teater	50 bilturer/døgn
Storhall	50 bilturer/døgn
Kunstis-/fotballbane	100 bilturer/døgn
Skole	100 bilturer/døgn
Høgskole/kompetansesenter	200 bilturer/døgn
SUM	500 bilturer/døgn

Vi har i beregningene antatt at 60% av denne trafikken skal vestover og 40% østover.

2.2.6. *Vegserviceanlegg*

I forslag til kommundedelplan er det lagt opp til etablering av et vegserviceanlegg på Glitre ved krysset Rv7 x Rv51/52. I forbindelse med *Trafikkanalyse Storøyne Gol*¹ ble det gjort en vurdering av hvor mye trafikk et slikt anlegg vil skape. Dette er oppsummert under.

Motell	50	bilturer/døgn, herav
- gjester	30	
- ansatte	10	
- varelevering etc.	10	

¹ *Trafikkanalyse Storøyne Gol*, Scandiaconsult AS, februar 2004

Kafeteria	470	bilturer/døgn , herav
- gjester	400-500	
- ansatte	20	

Bensinstasjon **300-400** **bilturer/døgn**

Det antas en sambruk av bensinstasjon og kafeteria på 10%. Basert på disse vurderingene vil forventet trafikkgenerering til området være i størrelsesorden 800 bilturer/døgn (begge retninger).

2.3 Alternative kryssløsninger

Trafikkanalysen er gjort med utgangspunkt i 4 situasjoner:

- Alternativ A Dagens vestre og østre kryss opprettholdes som i dag. Det etableres nytt kryss ved Storøyne.
- Alternativ B Dagens vestre kryss opprettholdes som i dag. Østre kryss stenges. Det etableres nytt kryss ved Storøyne.
- Alternativ C Dagens vestre og østre kryss opprettholdes som i dag. Det etableres ikke nytt kryss ved Storøyne.
- Alternativ D Dagens vestre kryss opprettholdes som i dag. Det innføres venstresvingforbud i østre kryss. Det etableres nytt kryss ved Storøyne.

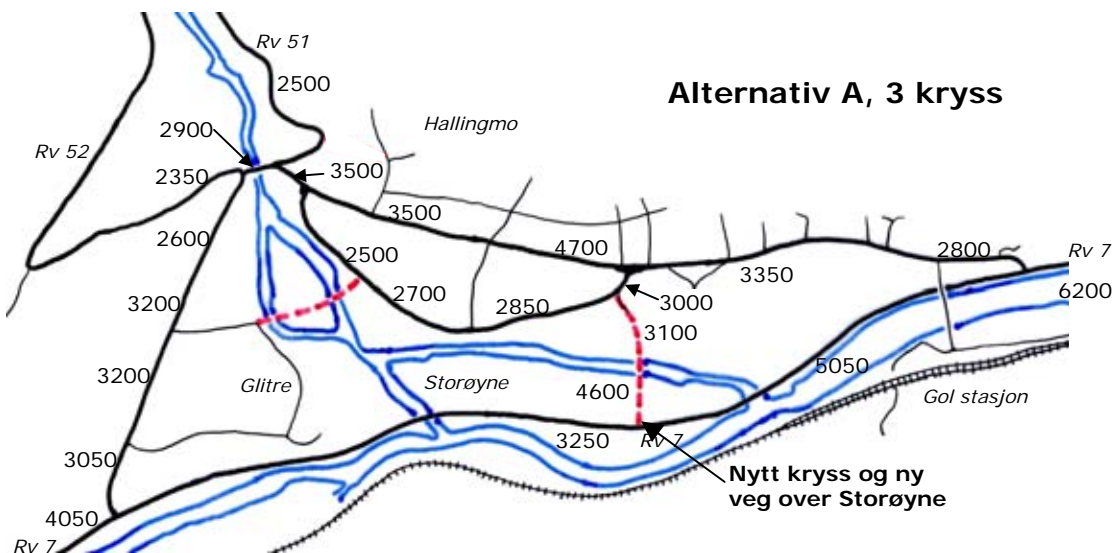
3. Del 1, konsekvenser av ulike kryssløsninger

Antatt trafikkfordeling på hovedvegnettet og i Gol sentrum for de fire alternativene er vist i Vedlegg 1. Svingemønsteret for kryssene Rv7 x Rv51/52 og Rv7 x Sentrumsvegen ble registrert i 2004. Utover dette finnes det ikke registreringer som dokumenterer dagens bevegelsesmønster. Fordelingen av trafikk i vegnettet i de fire alternativene er derfor basert på en skjønsmessig vurdering, og gir en indikasjon på hvordan trafikkmengdene vil variere i de fire alternativene. I alle alternativene er det lagt til trafikk som følge av etablering av LIDL i nedre sentrum og utvikling av Hallingmo-området.

3.1 Alternativ A

I alternativ A opprettholdes dagens to kryss med Rv7 samtidig som det etableres et nytt kryss ved Storøyne og en ny tverrforbindelse mellom Rv7 og Gamlevegen.

Konsekvenser for det lokale/interne vegnettet



Figur 2 Beregnede trafikk tall (ÅDT) for alternativ A uten ny vegforbindelse over Glitre

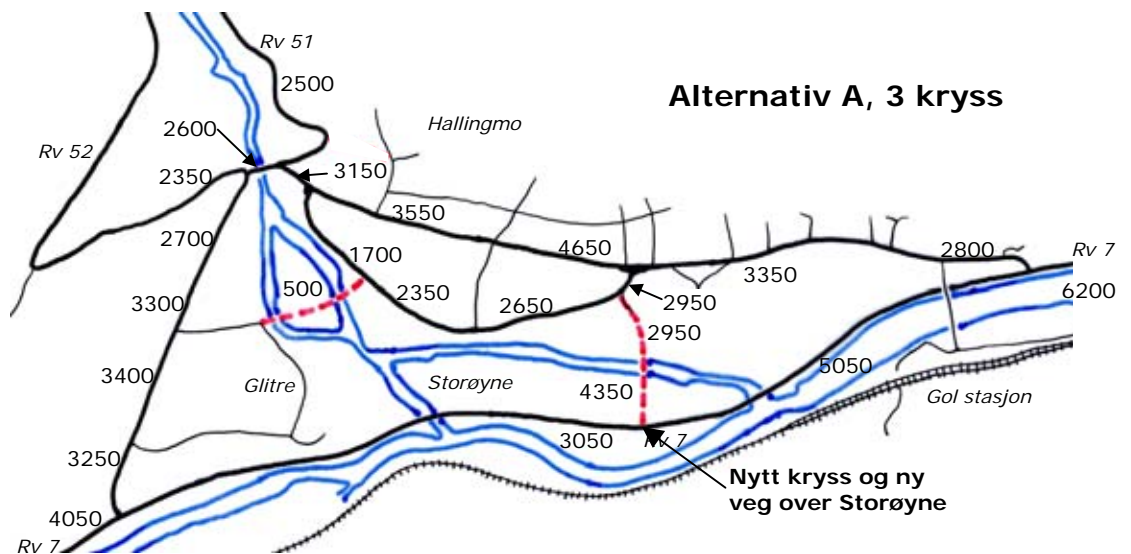
Etablering av nytt kryss ved Storøyne vil føre til en omfordeling av trafikk som har målpunkt nær tilkoblingspunktet i sentrum. Alternativet vil avlaste Rv51/52 på strekningen Rv7 – Rv52 og over Hesla bru, i tillegg til vestre del av Sentrumsvegen og Gamlevegen. Samtidig vil trafikkvolumet i østre del av Gamlevegen øke fordi trafikk som har målpunkt nær tilkoblingspunktet i sentrum vil velge å kjøre via den nye tverrforbindelsen.

Trafikken reduseres i Sentrumsvegen mellom østre kryss og Gamlevegen. Dette er bl.a. et resultat av at gjennomgangstrafikken på denne strekningen overføres til den nye tverrforbindelsen over Storøyne.

Trafikkavviklingen i dagens to kryss med Rv7 blir bedre fordi andel svingende trafikk går ned.

Som beskrevet i avsnitt 2.2.2 er trafikken forventet å øke med 25 % over en planperiode på 20 år. Vestre kryss er vedtatt bygget om til rundkjøring, noe som gir vesentlig bedre kapasitet enn dagens T-kryss. Denne vil trolig være på plass innen de neste fire år. Omfordeling av trafikk som følge av etablering av nytt kryss ved Storøyne vil gi såpass stor avlastning av nedre sentrum at trafikken om 20 år vil være lavere enn i dagens situasjon. Trafikkavviklingen i østre kryss vil dermed være bedre enn i dag. De beregnede trafikkmengdene for kryssene på Rv 7 vil, selv om 20 år, ligge under kapasitetsgrensene for kryssene både for to-planskryss og rundkjøring. Avviklingskvaliteten for et nytt kryss ved Storøyne vil være avhengig av valg av kryssløsning. Se også kap 4.

Trafikale konsekvenser av en ny vegforbindelse mellom Glitreområdet og Gamlevegen



Figur 3 Beregnede trafikktall (ÅDT) for alternativ A med ny vegforbindelse over Glitre

Trafikk som vil benytte den nye vegforbindelsen mellom Glitre og Gamlevegen vil være relativt beskjeden. Dette skyldes at en stor del av den trafikken som har målpunkt i området Gamlevegen og som i utgangspunktet vil ha mest nytte av en slik forbindelse, i stedet vil benytte den nye tverrforbindelsen fra Storøyne. Vegforbindelsen vil likevel ha en liten avlastende effekt over Hesla bru og i vestre del av Sentrumsvegen.

Konsekvenser for næringslivet

Med tre avkjøringer fra Rv7 vil tilgjengelighet til de ulike virksomhetene i Gol sentrum være svært god både i forhold til varelevering, besøkende og profilering overfor kunder. Etablering av en ny tverrforbindelse over Storøyne vil gi vesentlig bedre tilgjengelighet til sentrumskjernen, og vil kunne styrke Gols posisjon som den kommunen i Norge med høyest omsetning per innbygger innen detaljhandel (Vedlegg 2).

Trafikken til og fra nedre sentrum reduseres som følge av den nye tverrforbindelsen. Dette vil i hovedsak skyldes overføring av gjennomgangstrafikk. I noen grad kan den nye tverrforbindelsen føre til endringer i handelsmønster, og dette kan påvirke næringsvirksomheten i nedre sentrum i negativ retning. Dette kan være i tråd med å prioritere utviklingen av aksene Hallingmo/øvre sentrum/Storøyne ("Gol på tvers"), som

beskrevet i *Utviklingsplan for Gol tettstad*².

Konsekvenser av etablering av kultur- og miljøpark på Storøyne

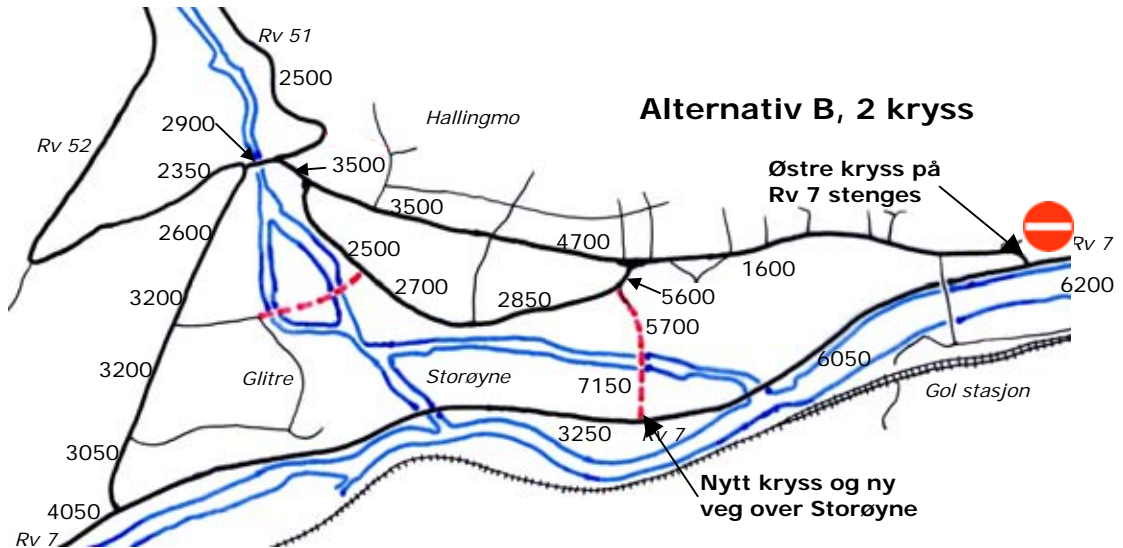
Det er som beskrevet under avsnitt 2.2.4 antatt at 90% av de besøkende til kultur- og miljøparken vil benytte nytt kryss ved Storøyne direkte. Dette betyr at etablering av parkområdet isolert sett vil ha relativt liten betydning for trafikknivået lokalt i Gol sentrum. Inntil 20% av total trafikk til anlegget er antatt å være nyskapt trafikk på Rv 7.

² *Utviklingsplan for Gol tettstad*, Gol kommune/Rambøll AS, november 2004

3.2 Alternativ B

I alternativ B opprettholdes dagens vestre kryss med Rv7, mens dagens østre kryss stenges. Det etableres et nytt kryss ved Storøyne og en ny tverrforbindelse mellom Rv7 og Gamlevegen.

Konsekvenser for det lokale/interne vegnettet



Figur 4 Beregnede trafikk tall (ÅDT) for alternativ B uten ny vegforbindelse over Glitre

Tilsvarende som i alternativ A vil etablering av nytt kryss ved Storøyne føre til en omfordeling av trafikk som har målpunkt nær tilkoblingspunktet i sentrum. Dette innebærer redusert trafikk langs Rv51/52 på strekningen Rv7 - Rv52 og inn mot sentrum fra vest, og økt trafikk i Gamlevegen og Sentrumsvegen i området nær den nye tverrforbindelsen.

Stengning av østre kryss på Rv 7 vil gi en vesentlig nedgang i trafikknivået i Sentrumsvegen mellom østre kryss og Gamlevegen. Samtidig vil trafikken på den nye tverrforbindelsen og i østre del av Gamlevegen øke sammenlignet med alternativ A fordi all trafikk fra østre kryss overføres til det nye krysset ved Storøyne. Tilgjengeligheten til og fra Gol stasjon blir dårligere for trafikk fra øst, som vil måtte kjøre via Storøyne.

Stengning av østre kryss vil føre til at ny forbindelse over Storøyne og østre del av Sentrumsvegen omgjøres fra kommunal veg til fylkesveg fordi dette blir ny atkomst til Gol stasjon.

Trafikkavviklingen i dagens vestre kryss på Rv7 blir bedre fordi deler av den svingende trafikken overføres til nytt kryss ved Storøyne.

Som beskrevet i avsnitt 2.2.2 er trafikken forventet å øke med 25 % over en planperiode på 20 år. Sammenlignet med alternativ A vil belastningen på hvert av krysene bli høyere siden trafikken i alternativ B skal fordeles på to kryss. Vestre kryss er vedtatt bygget om til rundkjøring, noe som gir vesentlig bedre kapasitet enn dagens T-kryss, og kapasiteten vil være tilstrekkelig selv om 20 år. De beregnede trafikkmengdene for nytt kryss ved Storøyne vil ligge under kapasitetsgrensen både for to-planskryss og rundkjøring, men avviklingskvaliteten vil være avhengig av valg av kryssløsning. Se også kap 4.

Trafikale konsekvenser av en ny vegforbindelse mellom Glitreområdet og Gamlevegen

Tilsvarende som i alternativ A vil trafikkvolumet på vegforbindelsen mellom Glitre og Gamlevegen være relativt beskjeden. Dette skyldes at en stor del av den trafikken som har målpunkt i området Gamlevegen og som i utgangspunktet vil ha mest nytte av en slik forbindelse, i stedet vil benytte den nye tverrforbindelsen fra Storøyne. Vegforbindelsen vil ha en viss avlastende effekt over Hesla bru og i vestre del av Sentrumsvegen.

Konsekvenser for næringslivet

Etablering av et nytt kryss ved Storøyne vil gi vesentlig bedre tilgjengelighet fra hovedvegsystemet til sentrumskjernen på Gol, og vil dermed også kunne styrke Gols posisjon som et viktig handelssentrum i regionen.

Stengning av østre kryss på Rv 7 vil samtidig vesentlig redusere tilgjengeligheten til nedre sentrum, som vil bli liggende som en blindtarm mot øst. Deler av trafikken som har målpunkt i nedre sentrum vil måtte kjøre en omveg via Storøyne, og dette kan føre til endringer i handelsmønsteret og dermed nedgang i omsetningen for næringsvirksomheter i denne del av sentrum.

Mens detaljhandelen i nedre sentrum vil kunne oppleve en omsetningsnedgang, vil fjerning av trafikk samtidig kunne åpne for annen type næringsutnyttelse i dette området. Samtidig vil dette kunne styrke øvre sentrum, noe som er i tråd med ønsket om satsning på "Gol på tvers". Et mer kompakt sentrum vil føre til kortere avstander mellom viktige målpunkt i Gol tettsted. Dette kan i noen grad redusere bilbruken, og dermed også bedre trafikksikkerheten i sentrum.

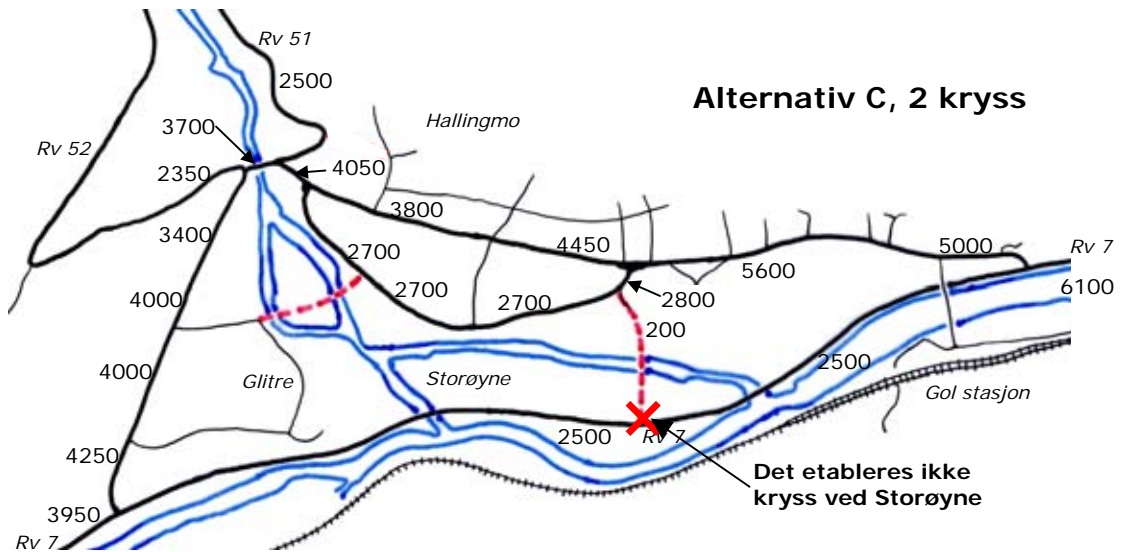
Konsekvenser av etablering av kultur- og miljøpark på Storøyne

Det er som beskrevet under avsnitt 2.2.4 antatt at 90 % av de besøkende til kultur- og miljøparken vil benytte nytt kryss ved Storøyne direkte. Dette betyr at etablering av parkområdet isolert sett vil ha relativt liten betydning for trafikknivået lokalt i Gol sentrum. Inntil 20% av total trafikk til anlegget er antatt å være nyskapt trafikk på Rv 7.

3.3 Alternativ C

I alternativ C opprettholdes dagens to kryss med Rv7. Det etableres **ikke** nytt kryss ved Storøyne. Uten nytt kryss ved Storøyne er det i denne analysen forutsatt etablert annen næringsvirksomhet enn kultur- og miljøpark på Storøyne. Denne virksomheten er antatt å generere mindre enn 200 biler/døgn, noe som vil kunne betjenes av eksisterende vegnett gjennom Gol sentrum.

Konsekvenser for det lokale/interne vegnettet

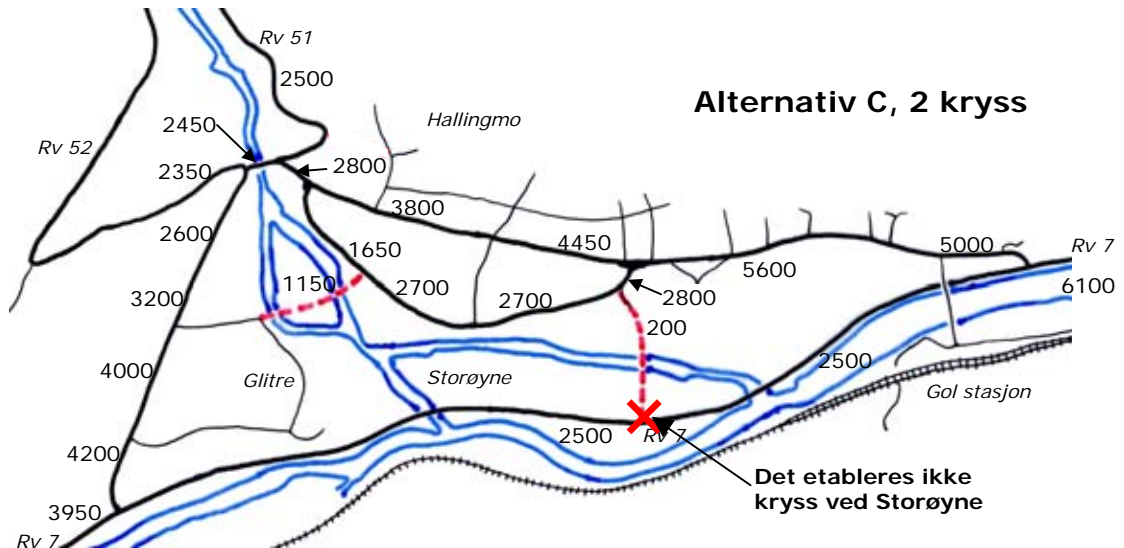


Figur 5 Beregnede trafikk tall (ÅDT) for alternativ C uten ny vegforbindelse over Glitre

I alternativ C opprettholdes dagens vegnett. Dette fører til at belastningen i hele vegnettet øker sammenlignet med dagens situasjon som følge av planlagte nyetableringer i sentrale deler av Gol. Trafikkavviklingen i dagens to kryss på Rv7 vil være noe dårligere enn i dagens situasjon fordi trafikknivået er noe høyere.

Som beskrevet i avsnitt 2.2.2 er trafikken forventet å øke med 25 % over en planperiode på 20 år. Den vedtatte rundkjøringen i vestre kryss vil øke kapasiteten i krysset og redusere hastigheten gjennom krysset. En slik utforming av krysset vil tåle den antatte trafikkøkningen over de neste 20 år. I østre kryss kan venstresvingen bli problematisk i perioder med høy trafikk etterhvert som det generelle trafikknivået øker.

Trafikale konsekvenser av en ny vegforbindelse mellom Glitreområdet og Gamlevegen



Figur 6 Beregnede trafikk tall (ÅDT) for alternativ C med ny vegforbindelse over Glitre

En ny vegforbindelse mellom Glitre og Gamlevegen vil bedre tilgjengeligheten fra vest til Glitre-området og Gamlevegen/øvre sentrum. Samtidig vil denne forbindelsen avlaste Hesla bru og vestre del av Sentrumsvegen. Hesla bru er i dag en lokal flaskehals med en viss oppstuvning av trafikk i rushtid.

Konsekvenser for næringslivet

Tilgjengeligheten til Gol sentrum vil være som i dagens situasjon med en vestre og en østre adkomst fra hovedvegnettet. Det er en relativt lang transportetappe fra hovedvegnettet til sentrale deler av Gol tettsted. Tilgjengeligheten til det som i Utviklingsplanen for Gol tettsted er utpekt som prioriterte utviklingsområder ("Gol på tvers": Hallingmo, øvre sentrum, Storøyne) blir som i dag relativt dårlig, og da særlig for trafikk fra øst. En løsning uten ny vegforbindelse over Storøyne bygger i mindre grad opp under ønsket om et mer kompakt sentrum, og vil bidra til at dagens spredte sentrumsstruktur opprettholdes.

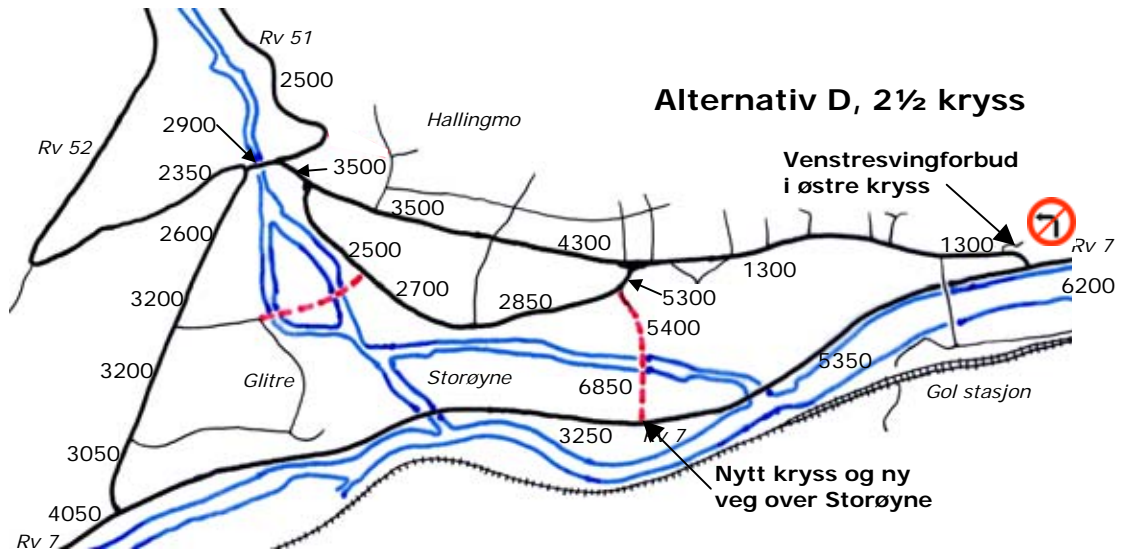
Konsekvenser av etablering av kultur- og miljøpark på Storøyne

Etablering av en kultur- og miljøpark på Storøyne forutsetter nytt kryss med Rv 7. I alternativ C vil det derfor ikke være aktuelt å anlegge et parkområdet av den størrelse som er skissert under avsnitt 2.2.4, men det kan være interessant å utvikle eiendommen på en annen måte. Trafikken generert av dette er antatt å være av en størrelsesorden som vil kunne håndteres av dagens vegnett.

3.4 Alternativ D

I alternativ D opprettholdes dagens vestre kryss med Rv7, mens det innføres venstresvingforbud i dagens østre kryss. Det etableres et nytt kryss ved Storøyne og en ny tverrforbindelse mellom Rv7 og Gamlevegen.

Konsekvenser for det lokale/interne vegnettet



Figur 7 Beregnede trafikk tall (ÅDT) for alternativ D uten ny vegforbindelse over Glitre

Tilsvarende som i alternativ A og B vil etablering av nytt kryss ved Storøyne føre til en omfordeling av lokaltrafikken med redusert trafikk langs Rv51/52 på strekningen Rv7 - Rv52 og inn mot sentrum fra vest, og økt trafikk i Gamlevegen og Sentrumsvegen i området nær den nye tverrforbindelsen.

Venstresvingforbud i østre kryss på Rv 7 (fra nedre sentrum mot øst og fra Rv 7 vest til nedre sentrum) vil gi en vesentlig nedgang i trafikknivået i Sentrumsvegen mellom østre kryss og Gamlevegen. Samtidig vil trafikken på den nye tverrforbindelsen og i østre del av Gamlevegen øke sammenlignet med alternativ A fordi all venstresvingende trafikk fra østre kryss overføres til det nye krysset ved Storøyne. Trafikksikkerheten vil bedres i østre kryss som følge av at antall konflikter etter innføring av venstresvingforbud reduseres. Tilgjengeligheten til Gol stasjon blir dårligere for trafikk til områdene øst for Gol tettsted, som vil måtte kjøre via Storøyne.

Trafikkavviklingen i dagens vestre kryss på Rv7 blir bedre fordi deler av den svingende trafikken overføres til nytt kryss ved Storøyne. Trafikkavviklingen i dagens østre kryss bedres vesentlig fordi man fjerner venstresvingene som er mest kapasitetskrevende.

Det er forventet en trafikkvekst på 25 % over de neste 20 år, som beskrevet i avsnitt 2.2.2. Sammenlignet med alternativ A vil belastningen på det nye krysset ved Storøyne bli høyere siden venstresvingende trafikk fra østre kryss overføres til det nye krysset. Vestre kryss er vedtatt bygget om til rundkjøring, som har vesentlig bedre kapasitet enn dagens T-kryss, og kapasiteten vil være tilstrekkelig selv om 20 år. De beregnede trafikkmengdene for nytt kryss ved Storøyne vil ligge under kapasitetsgrensen, men avviklingsfrekvensen vil være avhengig av valg av kryssløsning.

Trafikale konsekvenser av en ny vegforbindelse mellom Glitreområdet og Gamlevegen

Trafikk som vil benytte den nye vegforbindelsen mellom Glitre og Gamlevegen vil være relativt beskjeden. Dette skyldes at en stor del av den trafikken som har målpunkt i området Gamlevegen og som i utgangspunktet vil ha mest nytte av en slik forbindelse, i stedet vil benytte den nye tverrforbindelsen fra Storøyne. Vegforbindelsen vil ha en viss avlastende effekt over Hesla bru og i vestre del av Sentrumsvegen.

Konsekvenser for næringslivet

Som nevnt under alternativ A og B vil etablering av et nytt kryss ved Storøyne gi vesentlig bedre tilgjengelighet fra hovedvegsystemet til øvre sentrum. Dette vil kunne styrke Gols rolle som et attraktivt handelssentrum i regionen.

Forbud mot venstresving i østre kryss på Rv 7 vil samtidig redusere tilgjengeligheten til nedre sentrum. Dette gjelder i hovedsak trafikk fra nedre sentrum mot øst som vil måtte kjøre en omveg via Storøyne. Dårligere tilgjengelighet i denne del av sentrum kan i noen grad føre til endringer i handelsmønsteret og nedgang i omsetningen for næringsvirksomheter i nedre sentrum.


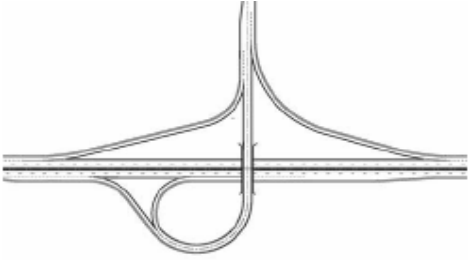
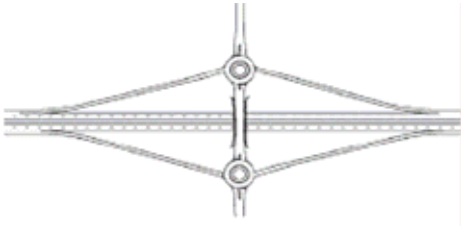
Redusert omfang av detaljhandel i nedre sentrum vil være i samsvar med ønsket om en mer kompakt sentrumskjerne i øvre sentrum. Tilsvarende som i alternativ B vil dette kunne føre til redusert bilbruk, og dermed også bedre trafiksikkerhet i sentrumsområdet.

Konsekvenser av etablering av kultur- og miljøpark på Storøyne

Det er som beskrevet under avsnitt 2.2.4 antatt at 90 % av de besøkende til kultur- og miljøparken vil benytte nytt kryss ved Storøyne direkte. Dette betyr at etablering av parkområdet isolert sett vil ha relativt liten betydning for trafikknivået lokalt i Gol sentrum. 20% av total trafikk til anlegget er antatt å være nyskapt trafikk på Rv 7.

4. Alternative utforminger av nytt kryss ved Storøyne

Rv 7 forbi Gol er stamveg, og det stilles derfor spesielle krav til kryssutforming og kryssavstand. Stamvegnormalen (Håndbok 235) sier at det ved trafikkmengder over 5000 (ÅDT) skal benyttes toplanskryss. I høringsutgave til ny Håndbok 263 *Geometrisk utforming av veg- og gatekryss* åpnes det for valg av andre kryssløsninger på veger med vesentlig høyere belastning enn dette.

Treamet rundkjøring	
Trompetkryss	
Ruterkryss	

Figur 8 Ulike typer kryssløsning

Et ruterkryss kan også utformes med sidevegen under i stedet for over hovedvegen. Det gir sannsynligvis behov for noe lengre ramper fordi nedbremsing fra hovedveg skjer i nedoverbakke og akselerasjon ut på hovedveg skjer i oppoverbakke.

I nytt kryss ved Storøyne er trafikkvolumet beregnet til å være i størrelsesorden 4000 - 8000 på både Rv 7 og den nye tverrforbindelsen. I Fig. C.28 i høringsutgave til ny

Håndbok 263 (Vedlegg 3) anbefales valg av rundkjøring i kryss der ÅDT på både primær- og sekundærveg ligger i området 4000 – 8000 og fartsgrensen er 80 km/t. Rundkjøring er hastighetsreduserende, og vil bedre trafikksikkerheten, særlig i kryss der andel svingende trafikk er høy.

Toplanskryss er en kostbar løsning, men meget gunstig i forhold til trafikkavvikling. Forenklet toplanskryss med direkteført inn- og utkjøring uten flettestrøkninger anbefales ikke i kryss der ÅDT på sekundærvegen overskrider 1500.

I vegnormalenes håndbok 017 anbefales minimum kryssavstand for "hovedveg i spredt bebyggelse" (H1) og ÅDT under 5000 på minimum 500 meter. På stamveg med ÅDT over 5000 anbefales en minimum kryssavstand på 1 km og krysstetthet på maksimalt 3 per 10 km. Anbefalt minimumsavstand mellom kryss på stamveg med ÅDT i området 4000 – 8000 og fartsgrense 80 km/t er ihht. Håndbok 263 (Høringsutgave) 1 km.

5. Del 2, konsekvenser av utvikling av Glitreområdet

5.1 Etablering av vegserviceanlegg

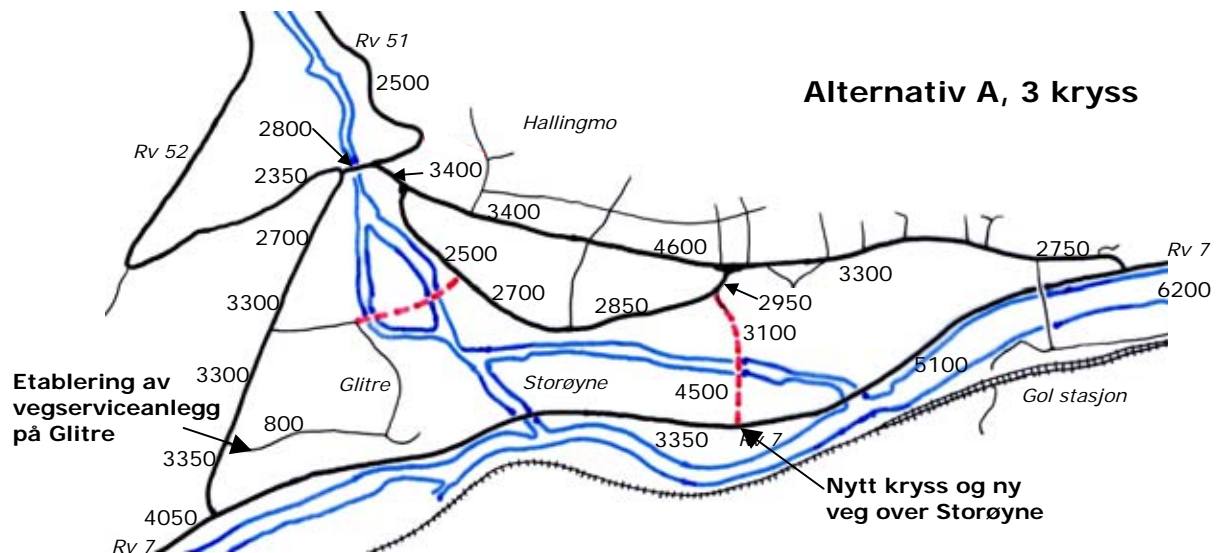
I forslag til kommunedelplan er det lagt opp til etablering av et vegserviceanlegg på Glitre ved krysset Rv7 x Rv51/52. Som vist under avsnitt 2.2.6 er det antatt at et slikt anlegg vil føre til en trafikkøkning på i størrelsesorden 800 bilturer/døgn (begge retninger). Atkomst til anlegget vil ligge like nord for krysset Rv 7 x Rv51/52.

Trafikkmønster som følge av vegserviceanlegg på Glitre

Det er antatt at trafikken til vegserviceanlegget i liten grad vil være nyskapt trafikk. De besøkende til vegserviceanlegget vil i hovedsak være bilister som uavhengig av vegserviceanlegget passerer forbi på veg mellom Rv 7 og Rv 51/52. I tillegg vil en del trafikk som kjører forbi Gol på Rv 7 velge å benytte anlegget og svinge av i vestre kryss. Noe trafikk vil være omfordelt trafikk fra Gol sentrum som velger å benytte dette anlegget i stedet for tilsvarende tilbud i sentrumsområdet.

Vi har i beregningene antatt at 100 bilturer (begge retninger) er omfordelt trafikk fra sentrum. En vurdering av hvor stor andel av de besøkende som passerer forbi på veg mellom Rv 7 og Rv 51/52 og hvor stor andel som kjører forbi Gol på Rv 7 er basert på en kombinasjon av fordelingen mellom de to trafikkstrømmene og en antakelse om at rundt $\frac{2}{3}$ av de besøkende til anlegget er trafikk som uavhengig av anlegget passerer forbi på Rv51/52.

Trafikale konsekvenser av lokalisering av vegserviceanlegg



Figur 9 Beregnede trafikk tall (ÅDT) for alternativ A med vegserviceanlegg på Glitre

Som tidligere nevnt vil hovedtyngden av trafikk til anlegget være trafikk som likevel passerer forbi på Rv51/52, og som dermed ikke vil gi økt trafikk i vegnettet. En ny avkjørsel langs Rv51/52 for betjening av vegserviceanlegget vil kunne påvirke

trafikksikkerheten. Et T-kryss vil normalt ha et noe dårligere sikkerhetsnivå enn en rundkjøring.

Trafikk som svinger av fra Rv 7 for å benytte vegserviceanlegget vil gi noe økt belastning i vestre kryss. Dette krysset er planlagt bygget om til rundkjøring, og trafikkøkningen som følge av vegserviceanlegget ansees derfor som uproblematisk.

Overflytting av trafikk fra tilsvarende tilbud i sentrumsområdet vil gi noe lavere belastning langs Sentrumsvegen og den nye tverrforbindelsen, og tilsvarende noe høyere belastning langs Rv 7 og Rv51/52 sør for avkjøring til anlegget. I rene trafikk tall har dette marginal betydning (anslagsvis 100 bilturer/døgn). Et viktig poeng er imidlertid at sentrumskjernen vil avlastes i forhold til tungtrafikk. Det er usikkert hvor stort utslag dette vil gi fordi en stor del av denne trafikken allerede er avvist etter at det ble innført parkeringsforbud for tungtrafikk i Sentrumsvegen 1. juni 2005. Hvorvidt vegserviceanlegget vil bli et attraktivt mål for tungtrafikksjåførene vil også være avhengig av tilgjengelig parkeringsareal og kvalitet på matserveringen.

Valg av lokalisering

En lokalisering av vegserviceanlegg på Glitre er i tråd med ABC-prinsippene i forhold til lokalisering av virksomheter på riktig sted med tanke på å begrense transportbehovet. Et vegserviceanlegg skal i første rekke være et tilbud for trafikk på hovedvegnettet, og nær tilknytning til hovedvegnettet er derfor en forutsetning. Lokalisering på Glitre vil sikre god tilgjengelighet for trafikk både langs Rv 7 og Rv51/52.

Det er tidligere sett på en løsning med lokalisering av vegserviceanlegg på Storøyne³. Denne lokaliseringen er også i tråd med ABC-prinsippene, men tilgjengeligheten for trafikk på Rv 7 vest for Gol er ikke like god som ved lokalisering på Glitre. Løsningen forutsetter etablering av nytt kryss på Rv 7 ved Storøyne.

5.2 Plasskrevende detaljhandel

ABC-prinsippene tilsier at plasskrevende, tungtrafikkgenererende virksomheter bør lokaliseres i nærheten av det overordnede vegnettet. Glitre er dermed et område som er godt egnet til plasskrevende detaljhandel.

Det er til dels etablert plasskrevende detaljhandel på Glitre per i dag. Disse driver med dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan. Det kan være ønskelig fra kommunens side med en omregulering fra industri/lager til plasskrevende detaljhandel for å tilpasse seg faktisk arealbruk og tilrettelegge for framtidig utvikling av området med plasskrevende detaljhandel unntatt dagligvarebutikk(er).

Det er høyst uklart hvilket omfang og hvilken type virksomhet som kan tenkes etablert på Glitre. I Tabell 2 er det illustrert hvordan størrelse og type virksomhet kan påvirke trafikkbildet i området. Større dagligvarebutikker defineres ikke som plasskrevende detaljhandel, og det er heller ikke aktuelt med denne type virksomhet på Glitre.

Variasjonsområdet for turgenereringsfaktoren er basert på tidligere erfaringer, med utgangspunkt i erfaringstall fra Håndbok 017 *Veg- og gateutforming* (Statens vegvesen). Som vist i tabellen er det et relativt stort spenn i antatt turproduksjon for visse typer virksomhet. Eksempelvis vil en rendyrket møbelbutikk ligge i nedre ende av skalaen, mens de store kjedene som i tillegg har et stort utvalg av småartikler, vil ligge i den øvre enden.

³ *Trafikkanalyse Storøyne Gol*, Scandiaconsult AS, februar 2004

TYPE VIRKSOMHET	AREAL	TURGENERERINGSFAKTOR*	TURPRODUKSJON (ÅDT)
Bilverksted, bilforretning	500 m ²	15 - 25 bilturer/100 m ² /døgn	75 - 125 bilturer/døgn
	1000 m ²		150 - 250 bilturer/døgn
	1500 m ²		225 - 375 bilturer/døgn
Møbler, byggvarer, brune-/hvitevarer	500 m ²	15 - 45 bilturer/100 m ² /døgn	75 - 225 bilturer/døgn
	1000 m ²		150 - 450 bilturer/døgn
	1500 m ²		225 - 675 bilturer/døgn
Hagesenter	500 m ²	30 - 45 bilturer/100 m ² /døgn	150 - 225 bilturer/døgn
	1000 m ²		300 - 450 bilturer/døgn
	1500 m ²		450 - 675 bilturer/døgn
*Antatt variasjonsområde basert på tidligere erfaringer			

Tabell 2 Beregnet turproduksjon til Glitre avhengig av størrelse og type virksomhet

Avhengig av type virksomhet vil trafikk til disse virksomhetene enten være nyskapt eller omfordelt. I den grad det allerede eksisterer en tilsvarende virksomhet på Gol vil ihvertfall deler av trafikken overføres fra eksisterende til ny virksomhet. Etablering av en ny type virksomhet på Gol vil kunne føre til nyskapt trafikk både lokalt og regionalt.

Fordi det er så stor usikkerhet knyttet til utviklingen på Glitre har vi ikke tatt hensyn til denne trafikkveksten i våre beregninger. Kapasitetsreserven i vegnettet i området er høy. Isolert sett vil belastningen i de nærliggende kryssene øke, uten at dette medfører vesentlige endringer i trafikksituasjonen.

5.3 Betydning av utforming av vegnett

Framtidig rundkjøring på Rv 7

Vestre kryss på Rv 7 er planlagt bygget om til rundkjøring. Denne er trolig på plass innen de neste fire år. Bygging av rundkjøring vil øke kapasiteten i krysset sammenlignet med dagens vikepliktsregulerte T-kryssløsning. Dette vil i noen grad bedre tilgjengeligheten til Glitre-området.

Ny trasé for Rv51/52

Det er planlagt ny trasé for Rv51/52 vest for dagens veg (Vonheimalternativet). Denne ligger ikke inne i Nasjonal Transportplan for de nærmeste år, og det kan ta tid før den realiseres. Statens vegvesen i Buskerud signaliserer ønske om gjennomføring i løpet av en 10-årsperiode. Forbindelse mellom eksisterende og ny veg er lagt nord for planlagt lokalisering av nytt vegserviceanlegg. Omlegging av traséen vil ha marginal betydning for tilgjengelighet til Glitre-området sett under ett, men tilgjengeligheten til vegserviceanlegget vil bli noe dårligere. Flytting av Rv51/52-traséen vestover vil kunne åpne for arealutvikling langs eksisterende trasé, og økt utnyttelsen av randsonen i Glitre-området.

Vegforbindelse mellom Glitre og Gamleveien

En ny vegforbindelse mellom eksisterende Rv 2 og Gamlevegen vil bety lite i forhold til tilgjengelighet til vegserviceanlegg isolert sett, men vil bedre tilgjengeligheten til hele Glitre-området.

6. Oppsummering av hovedpunktene

6.1 Bakgrunn

Denne trafikkanalysen for Gol tettsted er utarbeidet som et ledd i arbeidet med revisjon av kommunedelplanen for Gol sentrum, og bygger bl.a. på arbeidet med sentrumsutviklingsplanen for Gol (*Utviklingsplan for Gol tettsted*, Rambøll 2004).

Det er underveis i prosessen avholdt møte med Statens vegvesen, og det er enighet om de trafikk tall og beregningsforutsetninger som ligger til grunn for analysen.

Trafikkanalysen er gjort med utgangspunkt i 4 situasjoner:

- Alternativ A Dagens vestre og østre kryss opprettholdes som i dag. Det etableres nytt kryss ved Storøyne.
- Alternativ B Dagens vestre kryss opprettholdes som i dag. Østre kryss stenges. Det etableres nytt kryss ved Storøyne.
- Alternativ C Dagens vestre og østre kryss opprettholdes som i dag. Det etableres ikke nytt kryss ved Storøyne.
- Alternativ D Dagens vestre kryss opprettholdes som i dag. Det innføres venstresvingforbud i østre kryss. Det etableres nytt kryss ved Storøyne.

6.2 Kapasiteter og trafiksikkerhet

Etablering av nytt kryss ved Storøyne (alternativ A, B og D) vil føre til en omfordeling av trafikk som har målpunkt nær tilkoblingspunktet i sentrum. Krysset vil avlaste Rv51/52 på strekningen Rv7 – Rv52 og over Hesla bru, i tillegg til vestre del av Sentrumsvegen og Gamlevegen. Samtidig vil trafikkvolumet i østre del av Gamlevegen øke fordi trafikk som har målpunkt nær tilkoblingspunktet i sentrum vil velge å kjøre via den nye tverrforbindelsen.

I alternativ A vil trafikken reduseres i Sentrumsvegen mellom østre kryss og Gamlevegen bl.a. som et resultat av at gjennomgangstrafikken på denne strekningen overføres til den nye tverrforbindelsen over Storøyne.

I alternativ B vil stengning av østre kryss på Rv 7 gi en vesentlig nedgang i trafikknivået i Sentrumsvegen mellom østre kryss og Gamlevegen (nedre sentrum). Samtidig vil trafikken på den nye tverrforbindelsen og i østre del av Gamlevegen bli høyere enn i alternativ A fordi all trafikk fra østre kryss overføres til det nye krysset ved Storøyne. Tilgjengeligheten til og fra Gol stasjon blir dårligere for trafikk til og fra øst.

I alternativ C opprettholdes dagens vegnett. Dette fører til at belastningen i hele vegnettet øker sammenlignet med dagens situasjon som følge av planlagte nyetableringer i sentrale deler av Gol.

I alternativ D vil venstresvingforbud i østre kryss på Rv 7 gi en vesentlig nedgang i trafikknivået i Sentrumsvegen mellom østre kryss og Gamlevegen (nedre sentrum). Samtidig vil trafikken på den nye tverrforbindelsen og i østre del av Gamlevegen være høyere enn i alternativ A fordi all venstresvingende trafikk fra østre kryss overføres til det nye krysset ved Storøyne. Trafiksikkerheten vil bedres i østre kryss som følge av at antall konflikter reduseres. Tilgjengeligheten til Gol stasjon blir dårligere for trafikk til områdene øst for Gol tettsted.

Redusert tilgjengelighet og trafikk til nedre sentrum (alternativ A, B og D) kan føre til endringer i handelsmønsteret og større konsentrasjon av sentrumsfunksjoner i øvre sentrum. Et mer kompakt sentrum vil føre til kortere avstander mellom viktige målpunkt i Gol tettsted. Dette kan i noen grad redusere bilbruken, og dermed også bedre trafiksikkerheten i sentrum.

Trafikkavviklingen i dagens to kryss på Rv7 blir bedre i alternativ A, B og D fordi deler av den svingende trafikken overføres til nytt kryss ved Storøyne. I alternativ C vil trafikkavviklingen i dagens to kryss på Rv7 være noe dårligere enn i dagens situasjon fordi trafikknivået er noe høyere. I alternativ D bedres trafikkavviklingen i dagens østre kryss vesentlig fordi man fjerner venstresvingene som er mest kapasitetskrevede.

Vestre kryss er vedtatt bygget om til rundkjøring, som har vesentlig bedre kapasitet enn dagens T-kryss. Kapasiteten vil være tilstrekkelig i alle alternativ selv med en forventet vekst på 25 % i løpet av de neste 20 år. De beregnede trafikkmengdene for nytt kryss ved Storøyne vil ligge under kapasitetsgrensen både med dagens trafikk og 20 år fram i tid, men avviklingskvaliteten vil være avhengig av valg av kryssløsning.

6.3 Sentrumsutvikling

Etablering av en ny tverrforbindelse over Storøyne vil gi enklere tilgjengelighet til sentrumskjernen, og vil kunne styrke Gols posisjon som den kommunen i Norge med høyest omsetning per innbygger innen detaljhandel.

Trafikken til og fra nedre sentrum reduseres som følge av den nye tverrforbindelsen og tilhørende overføring av gjennomgangstrafikk (alternativ A, B og D). Denne effekten forsterkes ytterligere i alternativ B og D med hhv. stengning og venstresvingforbud i østre kryss. Dette kan påvirke næringsvirksomheten i nedre sentrum i negativ retning, og resultatet kan bli endringer i handelsmønsteret i Gol tettsted.

Detaljhandelen i nedre sentrum vil kunne oppleve en omsetningsnedgang, samtidig som fjerning av trafikk kan åpne for annen type næringsutnyttelse i dette området. Delvis og særlig full stenging av østre kryss vil styrke øvre sentrum, noe som er i tråd med ønsket om prioritere utviklingen av aksene Hallingmo/øvre sentrum/Storøyne ("Gol på tvers").

6.4 Glitre-forbindelsen

En ny vegforbindelse mellom Glitre og Gamlevegen vil bedre tilgjengeligheten fra vest til Glitre-området og Gamlevegen/øvre sentrum. Samtidig vil denne forbindelsen avlaste Hesla bru og vestre del av Sentrumsvegen. Hesla bru er i dag en lokal flaskehals med en viss oppstuvning av trafikk i rushtid.

En forbindelse mellom Rv51/52 og Gamlevegen over Glitre vil ha størst betydning dersom det ikke etableres et nytt kryss på Rv 7 ved Storøyne (alternativ C). I de øvrige alternativene vil en stor del av den trafikken som har målpunkt i området Gamlevegen og som i utgangspunktet vil ha mest nytte av en slik forbindelse, i stedet benytte den nye tverrforbindelsen fra Storøyne. Vegforbindelsen vil likevel ha en viss avlastende effekt over Hesla bru og i vestre del av Sentrumsvegen.

6.5 Kultur- og miljøpark på Storøyne

En kultur- og miljøpark på Storøyne er forventet å generere inntil 200.000 besøkende per år, og maksimalt 1300 bilturer/døgn.

Det er antatt at etablering av en kultur- og miljøpark på Storøyne forutsetter nytt kryss med Rv 7. I alternativ C vil det derfor ikke være aktuelt å anlegge et parkområdet av

denne størrelse, men det kan være interessant å utvikle eiendommen på en annen måte. Trafikken generert av dette er antatt å være av en størrelsesorden som vil kunne håndteres av dagens vegnett.

Hovedtyngden av de besøkende til kultur- og miljøparken (alternativ A, B og D) er antatt å benytte nytt kryss ved Storøyne direkte. Dette betyr at etablering av parkområdet isolert sett vil ha relativt liten betydning for trafikknivået lokalt i Gol sentrum. 20% av total trafikk til anlegget er antatt å være nyskapt trafikk på Rv 7.