

## NOTAT

**REGULERINGSPLAN FOR SVARHAUGEN, NATRUDSTILEN**  
**TILLEGGSUTREDNING KONSEKVENSER FOR TRAFIKK****1. INNLEDNING**

Notatet er utarbeidet for å følge opp planutvalgets vedtak ved første gangs behandling/ vedtak om utlegging til offentlig ettersyn, om at det før sluttbehandling, skulle legges fram en tilleggsutredning av konsekvenser pga økt trafikk (PU Sak 67/18).

**2. PLANBESKRIVELSE M/KU KAPITTEL 7.7 GJENTAS HER***Transportbehov og konsekvenser av økt trafikk*

Dette planforslaget skal løse interntrafikk til planlagt fritidsbebyggelse og dagsbesøk til aktivitetsanlegg. Parkeringsløsning er beskrevet i kapittel 6.2.11. Parkeringsdekning og hvordan en håndterer trafikk i forbindelse med økt aktivitet og større arrangementer er også delvis beskrevet her.

I rapporten fra Østlandsforskning er det forsøkt å beregne trafikkbelastningen som konsekvens av den arealbruken som er skissert i denne reguleringsplanen. 450 leiligheter i landsbyen anslås for perioden januar - mars å generere en tilførselstrafikk (TT) i størrelsesorden ca 5 000 biler. (forutsatt belegg 85%, antall bruksdøgn på 28 og gjennomsnittlig brukslengde på 4 døgn). Interntrafikken (IT) i samme periode stipuleres å utgjøre i størrelsesorden 5000 - 10 000 bilturenheter (samme forutsetninger mht antall enheter og belegg samt mellom 0,5 og 1 bilturenhet per bruksdøgn). Dette gir tilsammen en økning i trafikkvolum som konsekvens av ny fritidsbebyggelse i denne planen, på mellom 10 000 og 15 000 bilturenheter (gjennomsnitt ca 110 - 170 per døgn).

I tillegg kommer trafikken som de nye attraksjonene skaper (ski-/akeanlegg og familiepark m/ amfi). Her vil det først og fremst være dagstrafikken som kommer utenfra Natrudstilen-området som teller. Pr. i dag har en ikke kommet så langt i planleggingen at en kan gi gode anslag over dagsbesøk til disse anleggene.

### **Intertrafikkdempende tiltak**

- Utvikling av en kollektivtransport - løsning for hele Sjusjøområdet (i samarbeid mellom allmenningene og Phil AS) f.eks i form av minibuss. Regulering av bussholdeplasser langs Natrudstilvegen.
- Utvikling av senterstruktur både i Sjusjøenområdet og i Natrudstilenområdet.
- Delt renovasjonsløsning (Natrudstilen og Sjusjøen).
- Kompakt landsby med service-/aktivitetstilbud i nærområdet.

### **Tilførseltrafikkdempende tiltak**

- Etablere et kollektivtilbud basert på en større p-plass før innkjøringen til Mesnalia og videre distribusjon med buss til Sjusjøen- og Natrudstilenområdet. P-plassen foreslås evt. tilrettelagt med et målrettet tjenestetilbud for hytte-folket eller/og med nærhet til div. servicetilbud i Mesnalia.
- Etablere et kollektivtilbud fra Moelven til Sjusjøen-området som korresponderer med tog-/busstilbud for øvrig.
- Alternativt lage et tilbud basert på bestillingsbuss dvs. at bussen går til fastsatte tider forutsatt at noen har ringt og bestilt tur i forkant.
- I planforslaget foreslås parkeringsplass langs Tverrbekkvegen nord for Mesnalia som vil kunne avlaste dagtrafikk til Natrudstilen-området og gi direkte adkomst til ski-/akeanlegg og turskiløyper.

### **Tiltak for å bedre trafikkflyt/ -kapasitet**

- Rundkjøring i krysset Sjusjøvegen / Natrudstilvegen

### **Tiltak for å bedre trafiksikkerhet og miljø langs tilførselsveier fra Moelven og Lillehammer.**

Utover å anbefale økt satsing på kollektivløsninger omfatter ikke rapporten til Østlandsforskning konkrete tiltak for å bedre trafiksikkerhet og miljø langs tilførselsveiene. Rapporten har imidlertid synliggjort trafikkbildet og laget et grunnlag som kommune / vegvesen kan benytte i videre planarbeid (f.eks kommunedelplan).

**Konklusjon:** Foreslåtte trafikkløsning internt i planområdet inkl. hensyn til parkering for dagsbesøk og kapasitet på store utfartsdager er så langt en har oversikt pr. i dag, ivaretatt i planen.

Tilrettelegging for en satsing på kollektivtransport er gjort ved etablering av bussholdeplass langs Natrudstilvegen.

Trafikkøkning som konsekvens av denne planen løses gjennom skisserte tiltak for å minimere tilførsels- og intertrafikk.

### 3. TILLEGGSUTREDNING

I tilleggsutredningen er det valgt å synliggjøre aktuelle løsninger ved høytider med stor dagstrafikk (vinterferie/ påske) og arrangementer / aktiviteter som skaper stor trafikk som f.eks ved store nasjonale/ internasjonale mesterskap på skistadion eller kommende arrangementer i planlagt amfi.

Videre er behovet for evt. rundkjøring i krysset Sjusjøvegen og Natrudstilvegen nærmere utredet.

Til slutt er det vurdert enkelte tiltak/ løsninger (utover det som tidligere er beskrevet) som vil virke trafikkdempende på interntrafikken.

#### 3.1 Trafikkavvikling ved større arrangement/ høytider

Ringsaker Almenning har allerede innarbeidet en praksis med trafikkavvikling ved større arrangementer på skistadion. Denne består i parkering delvis på flystripe før en kommer til Mesnalia eller i Gruva (tidligere grustak nå i bruk som vedsentral) rett etter passering av Mesnalia og videre transport via buss til skistadion. Flystripa har anslagsvis plass for 4-500 biler og vedtomta ca 200 biler. Denne kapasiteten er romslig og har så langt dekt behovet.

Denne trafikkløsningen vil også kunne benyttes ved for eksempel arrangement i amfi eller for å løse dagstrafikk på de mest trafikkerte dagene i året (påske og vinterferie).

Sommerstid vil en normalt ha god kapasitet på skistadion og på de foreslåtte nye p-plassene i reguleringsplanen.

#### 3.2 Evt. rundkjøring krysset Sjusjøvegen / Natrudstilvegen

Norconsult, plan og samferdsel på Lillehammer har vurdert de faglige aspektene ved en evt. rundkjøring i krysset Sjusjøvegen/ Natrudstilvegen. Deres vurdering gjengis her (kursiv):

*I forbindelse med framtidige planer ved Natrudstilen er det stilt spørsmål ved eksisterende kryssløsning mellom Fv. 2 Sjusjøvegen og Natrudstilvegen og om det burde etableres rundkjøring i stedet for dagens T-kryss med høyresvingfelt.*

*I dag har Sjusjøvegen fartsgrense 80 km/t og ÅDT 2200/1500 før/etter krysset. Natrudstilvegen har fartsgrense 60 km/t. Det antas dermed en ÅDT på 700 for Natrudstilvegen og vegen som går parallelt med Sjusjøvegen til resten av hyttefeltet. Dette stemmer godt med undersøkelser og tellinger utført av Ringsaker Almenning. Det er ikke registrert noen ulykker i Nasjonal vegdatabank i eller nær krysset. Det er heller ikke kjente utfordringer knyttet til oppstuing på Natrudstilvegen som følge av vikeplikten mot Sjusjøvegen. Erfaringen tilsier også at det ikke er utfordringer med høyere hastigheter enn skiltet hastighet på Sjusjøvegen.*

*Iht. vegvesenets håndbok V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss skal rundkjøringer primært brukes der hvor trafikkmengden på armene og vegens funksjon er nokså lik. Rundkjøringer er*

*en sikker type plankryss på grunn av lav hastighet og få konfliktpunkt sammenlignet med T-kryss og X-kryss. Men, rundkjøring er mindre egnet ved skjev trafikkbelastning eller stor hierarkisk forskjell mellom de kryssende vegene.*

*I det aktuelle krysset er det en relativt stor forskjell på både hastighetsnivå og trafikkmengde på de to vegene. Det kan medføre at det oppstår en forsinkelse på Sjusjøvegen som følge av hastighetsendring inn mot rundkjøringen samtidig som man kan risikere at mange biler på Sjusjøvegen må vike for noen få på Natrudstilvegen. Faren for at det kan skje er høyst reell her siden det tidvis er svært høy trafikk i konsentrerte tidsrom i forbindelse med helger og ferier.*

*Siden det ikke er registrert ulykker eller er utfordring med kapasitet i dagens situasjon vurderes argumentene for å etablere rundkjøring å ikke være tilstede. Det anbefales at en eventuell etablering av rundkjøring avventes til den planlagte utbyggingen er ferdig og man ser om dette påvirker dagens trafikksituasjon på en uheldig måte.*

Rent trafikkteknisk/ -faglig ser det ikke ut til å være behov for en rundkjøring med den trafikksituasjonen en har i dag eller i overskuelig framtid. En rundkjøring kan også ha andre positive sider som fartsdemping og synliggjøring av viktige knutepunkter og vil på en måte kunne sidestille Natrudstilen med resten av destinasjonen rundt Sjusjøen. En rundkjøring med kunstverk/ beplantning oppleves også av de fleste som positive visuelle elementer i veganlegget/landskapet.

### **3.3 Tiltak for å redusere interntrafikken (utover det som allerede er beskrevet)**

Det bør være et mål at når en først har parkert bilen på hytta eller i p-anlegget ved den planlagt landsbyen, så skal bilen stå mest mulig parkert der under hele oppholdet.

Ringsaker Almenning praktiserer i dag en ordning med bruk av minibusser som kan benyttes av treningsgrupper og andre ved behov for transport i nærområdet. Dette er delvis busser som RA har leid inn og som kan bestilles med sjåfør eller en har avtale med bilutleiefirma om en tilrettelagt utleieordning.

En viktig del av interntrafikken er dagligvarehandel og levering av søppel. Ringsaker Almenning ønsker sammen med lokalbefolkningen i Mesnalia å utvikle en ny dagligvarebutikk i Mesnalia med matutleveringspunkt/ filial/ storkiosk i landsbyen. Det begynner etter hvert, i byer og tettsteder, å bli gode og innarbeidede løsninger på bestilling av matkasser. Endelig løsning her må i tilfelle sees i sammenheng med kommunestyrets vedtak (KST 45/17) hvor det forutsettes at kommunen skal gjøre en samlet vurdering av handelsstruktur, omfang og lokalisering for hele Sjusjøenområdet i forbindelse med rulleringen av kommuneplanen.

For landsbyen planlegges det et eget renovasjonspunkt i tilknytning til p-anlegget som vil kunne ta i mot vanlig husholdningsavfall.

Trysil 15.10.2018

P.A.R.