

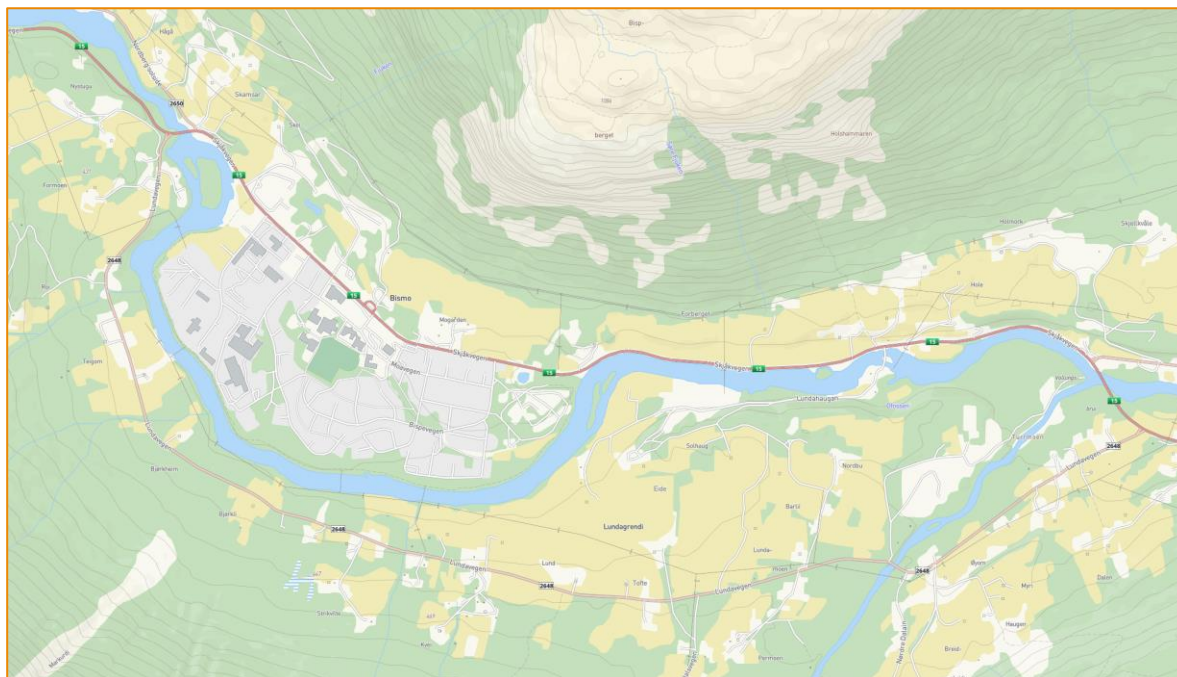
Mulighetsstudie Bismo

Trafikkanalyse

Til:	Skjåk kommune	Fra:	OST
Dato:	15.06.2023	Referanse:	2030154
Rev.:		Rev.dato:	

1. Bakgrunn og formål

Selberg arkitekter og ViaNova AS er engasjert av Skjåk kommune for å utarbeide en mulighetsstudie for kommunesenteret Bismo. Mulighetsstudiet skal bidra til videreutvikling og bedre definering av sentrumsområdet, hvor ViaNova bistår med en trafikkanalyse for å beskrive trafikale utfordringer og muligheter.



Figur 1: Oversikt over kommunesenteret Bismo. Kartkilde: kommunekart.com.

2. Dagens trafikksituasjon

2.1 Beliggenhet

Bismo er et tettsted og administrasjonssenteret i Skjåk kommune i Innlandet. Tettstedet har ca. 600 innbyggere (se kap. 3.2.1), og ligger langs rv. 15 Skjåkvegen. Størstedelen av Bismo ligger på sørsiden av rv. 15 og nord for elva Otta.



Figur 2: Bismos beliggenhet. Kartkilde: kommunekart.com.

Rv. 15 går mellom E6/Otta i øst og E39/Stryn i vest. Otta ligger ca. 78 km (i overkant av en time kjøreavstand) unna Bismo, mens Stryn ligger ca. 106 km unna (ca. 1,5 time kjøreavstand).

Geirangerfjorden og Jotunheimen med Galdhøpiggen er kjente målpunkter som ligger i nærheten av Bismo.

2.2 Trafikkvolum rv. 15 Skjåkvegen

Ifølge Statens vegvesens vegdatabank er årsdøgntrafikk (ÅDT) på strekningen gjennom sentrum 3100 kjt/døgn, med en tungbilandel på 19 %. Det er ingen trafikkregistreringspunkter på rv. 15 gjennom Bismo, og den oppgitte trafikkmengden er usikker.

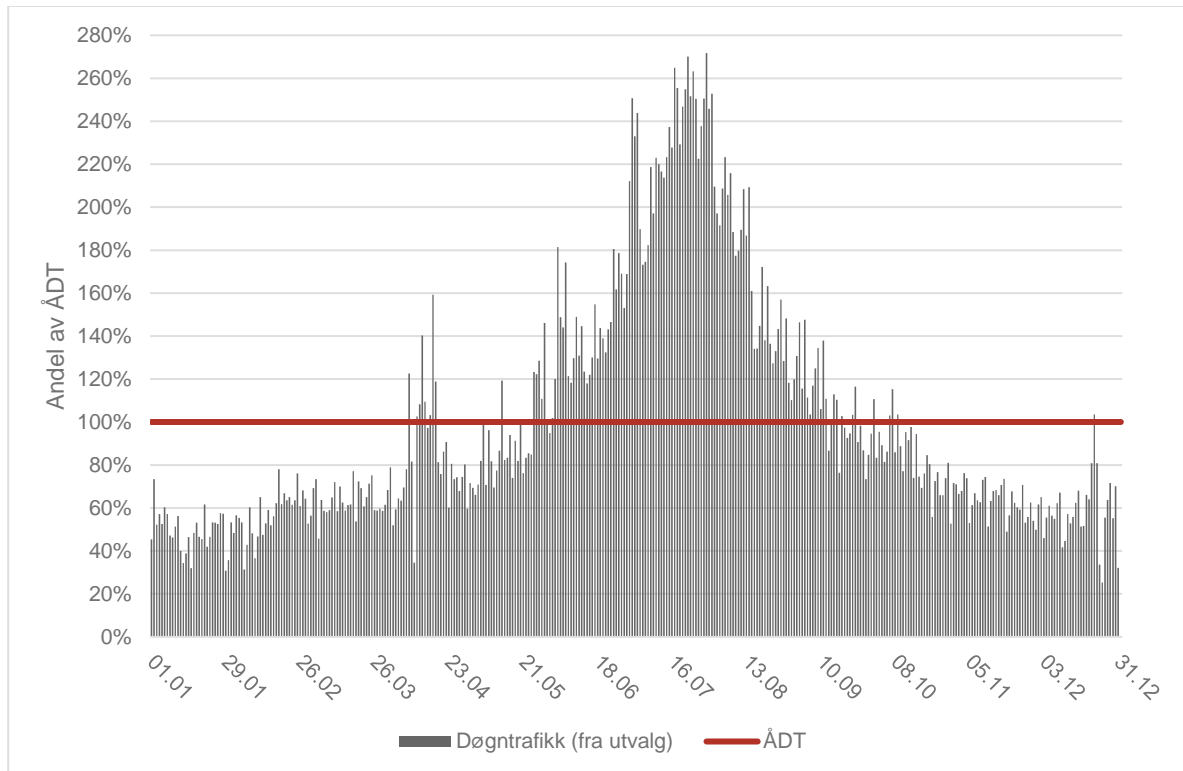
Statens vegvesen har imidlertid to kontinuerlige trafikkregistreringspunkter langs rv. 15 i nærheten, vist i figur 3. Det er tatt ut registrerte trafikkmengder for begge tellepunktene for år 2022.



Figur 3: Plassering av trafikkregistreringspunktene Nordberg og Lom vest. Kilde: trafikkdata.no

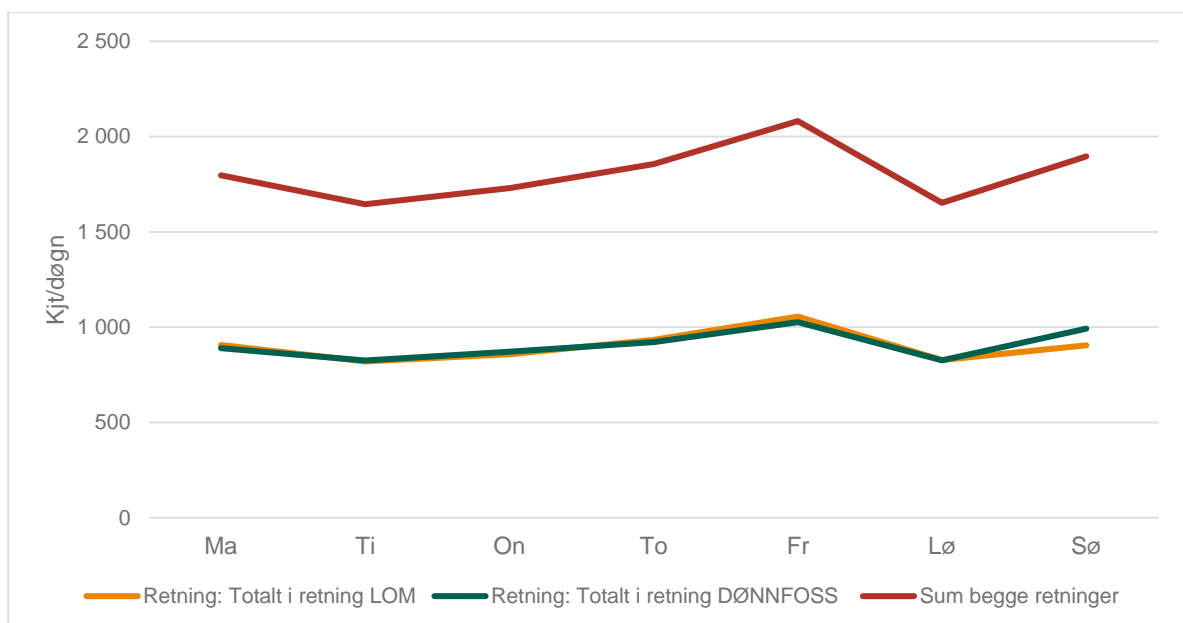
2.2.1 Nordberg

Tellepunktet «Nordberg» ligger ca. 3,6 km vest for Bismo. ÅDT for punktet er på 1800 kjt/døgn, med en tungbilandel på 18,7 %. Figur 4 viser hvordan døgntrafikken varierer gjennom året, med en kraftig topp om sommeren hvor døgntrafikken utgjør 260-270 % av ÅDT.



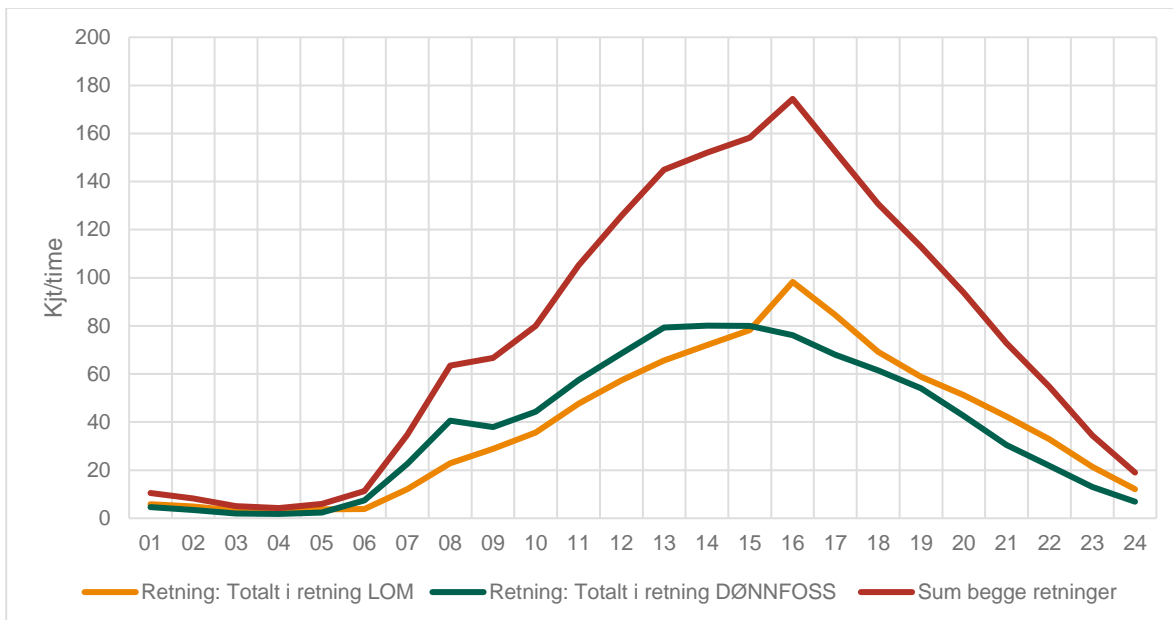
Figur 4: Årsvariasjon for tellepunktet Nordberg.

Figur 5 viser hvordan trafikken fordeler seg gjennom en gjennomsnittsuke. Trafikken er stort sett lik i begge retninger, og det er bare mindre variasjoner gjennom uken. Døgntrafikken er høyest om fredager, og lavest om tirsdager og lørdager.



Figur 5: Fordeling over gjennomsnittsuke for tellepunktet Nordberg.

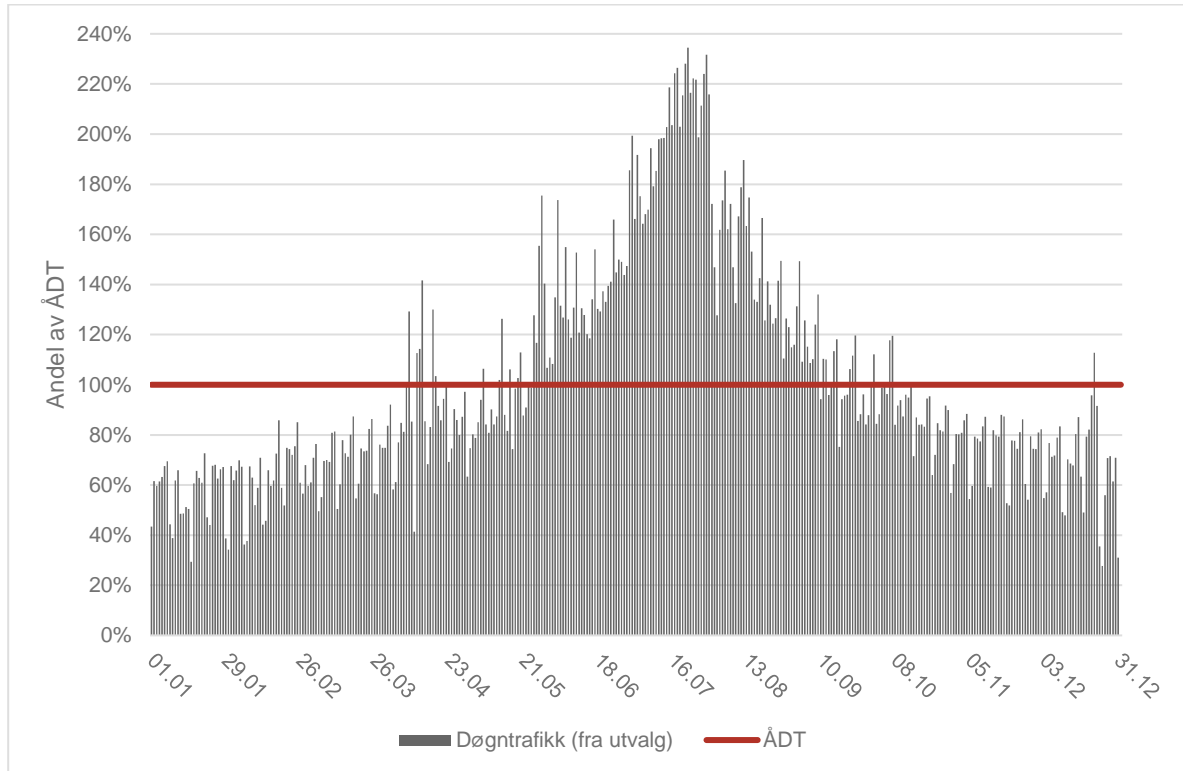
Figur 6 viser hvordan trafikken fordeler seg over et gjennomsnittlig hverdagsdøgn. Det er om ettermiddagen det er høyest trafikkmengde, med en timetrafikk på ca. 170 kjt/time i sum begge retninger. Timetrafikken er ganske lik med tanke på retningsfordeling, men trafikkmengden er størst i retning vest (Dønfoss) om morgenen og i retning øst (Lom) om ettermiddagen.



Figur 6: Fordeling over et gjennomsnittlig hverdagsdøgn for tellepunktet Nordberg.

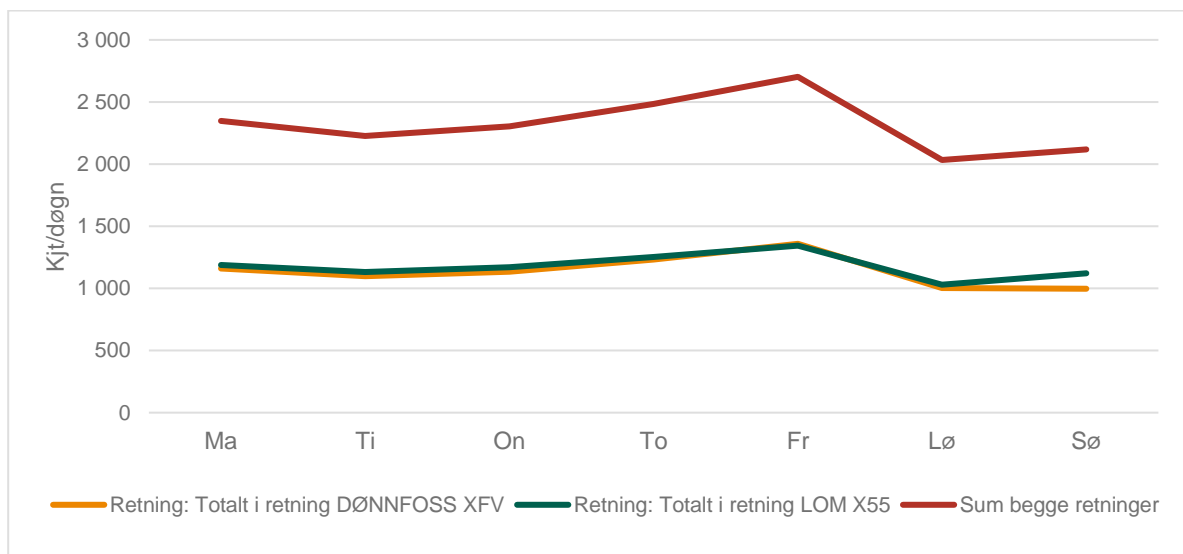
2.2.2 Lom vest

Tellepunktet «Lom vest» ligger ca. 15,5 km øst for Bismo. Tellepunktet mangler registreringer for uke 30 og 31 for år 2022. Dette er i beregningene justert for, ved å ta utgangspunkt i trafikken i ukene før og etter den manglende perioden. ÅDT for punktet er på 2300 kjt/døgn, med en tungbilandel på 19,2 %. Figur 7 viser hvordan døgntrafikken varierer gjennom året, med en kraftig topp om sommeren hvor døgntrafikken utgjør 220-230 % av ÅDT.



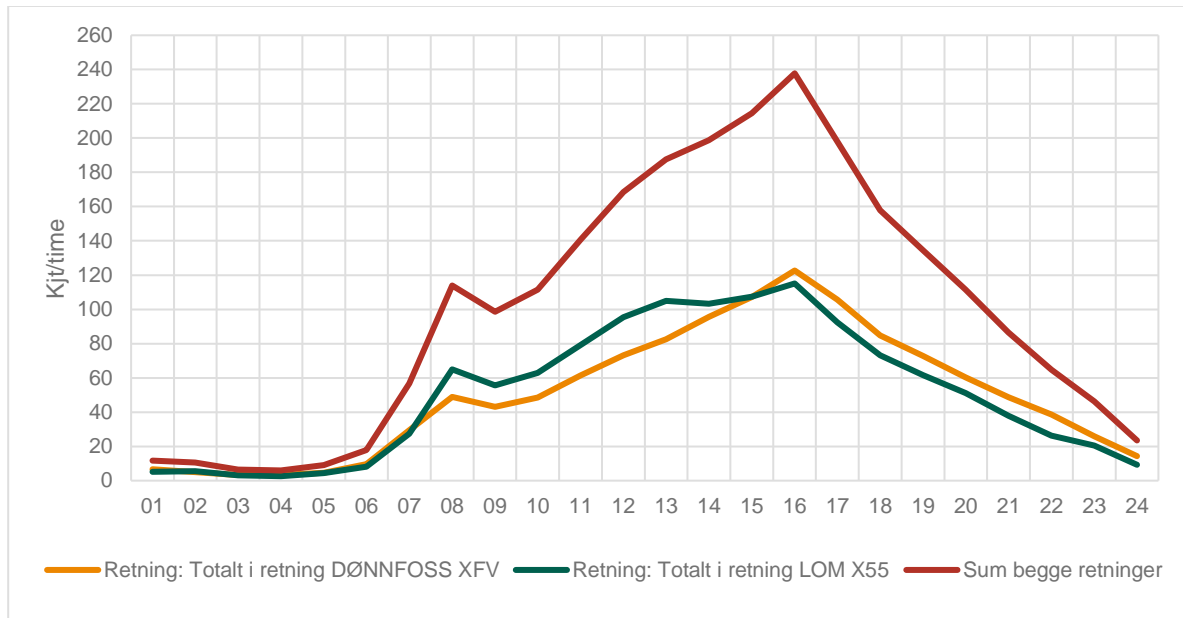
Figur 7: Årsvariasjon for tellepunktet Lom vest

Figur 8 viser hvordan trafikken fordeler seg gjennom en gjennomsnittsuke. Trafikken er stort sett lik i begge retninger, og det er bare mindre variasjoner gjennom uken. Døgntrafikken er høyest om fredager, og lavest om lørdager og søndager.



Figur 8: Fordeling over gjennomsnittsuke for tellepunktet Lom vest.

Figur 9 viser hvordan trafikken fordeler seg over et gjennomsnittlig hverdagsdøgn. Det er om ettermiddagen det er høyest trafikkmengde, men en timetrafikk på ca. 240 kjt/time i sum begge retninger. Timetrafikken er ganske lik med tanke på retningsfordeling, men trafikkmengden er størst i retning vest (Dønnessjøen) om morgenen og i retning øst (Lom) om ettermiddagen.



Figur 9: Fordeling over et gjennomsnittlig hverdagsdøgn for tellepunktet Lom vest.

2.2.3 Vurdering av trafikkvolum på rv.15 gjennom Bismo

Statens vegvesens vegdatabank oppgir en døgnetrafikk på ca. 3100 kjt/døgn med en tungbilandel på 19 %. Sammenligner man dette med registrerte trafikkmengder på tellepunktene Nordberg og Lom vest, er man i samme størrelsesorden. ÅDT på disse punktene er henholdsvis 1800 og 2300 kjt/døgn. Tungbilandel på 19 % samsvarer også godt med registrert tungbilandel på henholdsvis 18,7 og 19,2 %. I et sentrumsområde er det vanlig at det er en del lokaltrafikk, og at ÅDT gjennom sentrum er høyere enn på vegene utenfor sentrumsområdet er sannsynlig.

Tellepunktene viser at trafikkmengden er klart høyest i sommerferien, og det vurderes som at rv. 15 gjennom Bismo er en typisk transportåre med stor sommertrafikk.

2.3 Dagens vegnett og kryssløsninger

Rv. 15 Skjåkvegen har skiltet hastighet 50 km/time, med fartshumper i tilknytning til gangfelt.

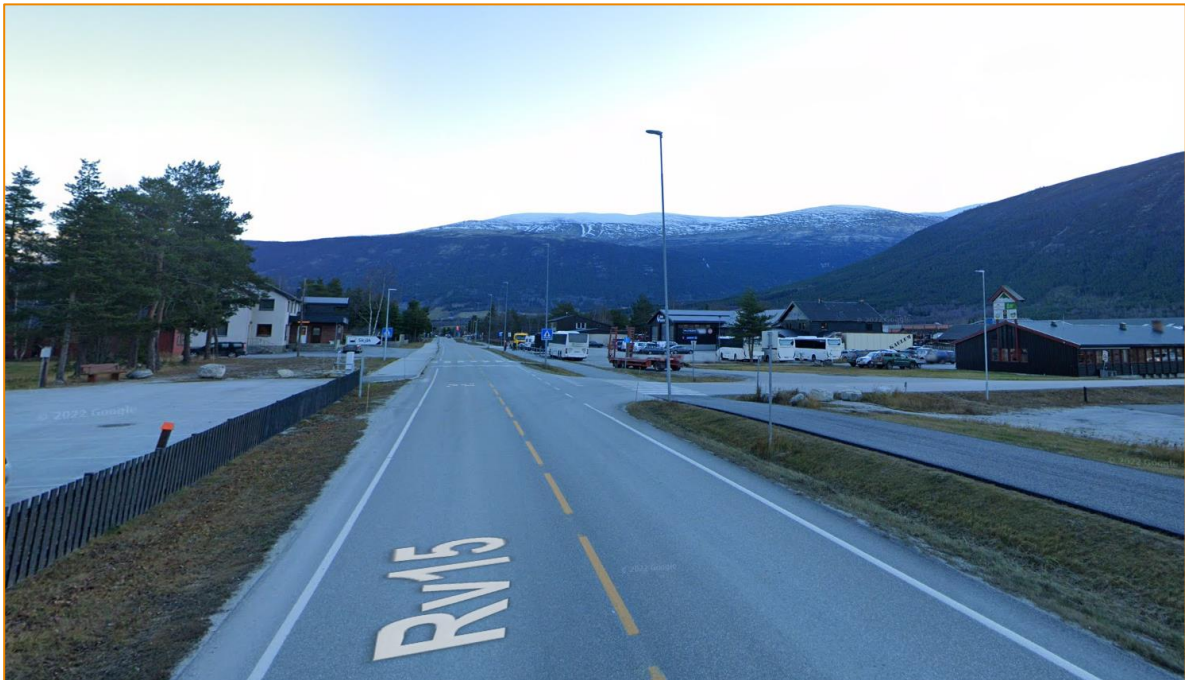
Gjennom Bismo sentrum har rv. 15 Skjåkvegen seks vikepliktsregulerte kryss (hvor rv. 15 er forkjørsveg) samt noen mindre adkomster. Parallelt med rv. 15 går Ålmenningsvegen og Moavegen, som går mellom Skamsarvegen og Bispevegen.



Figur 10: Vegnettet i Bismo. Kartkilde: kommunekart.com.

2.3.1 Industrivegen

Krysset Industrivegen x rv. 15 Skjåkvegen er et vikepliktsregulert T-kryss. Det er god sikt i krysset.



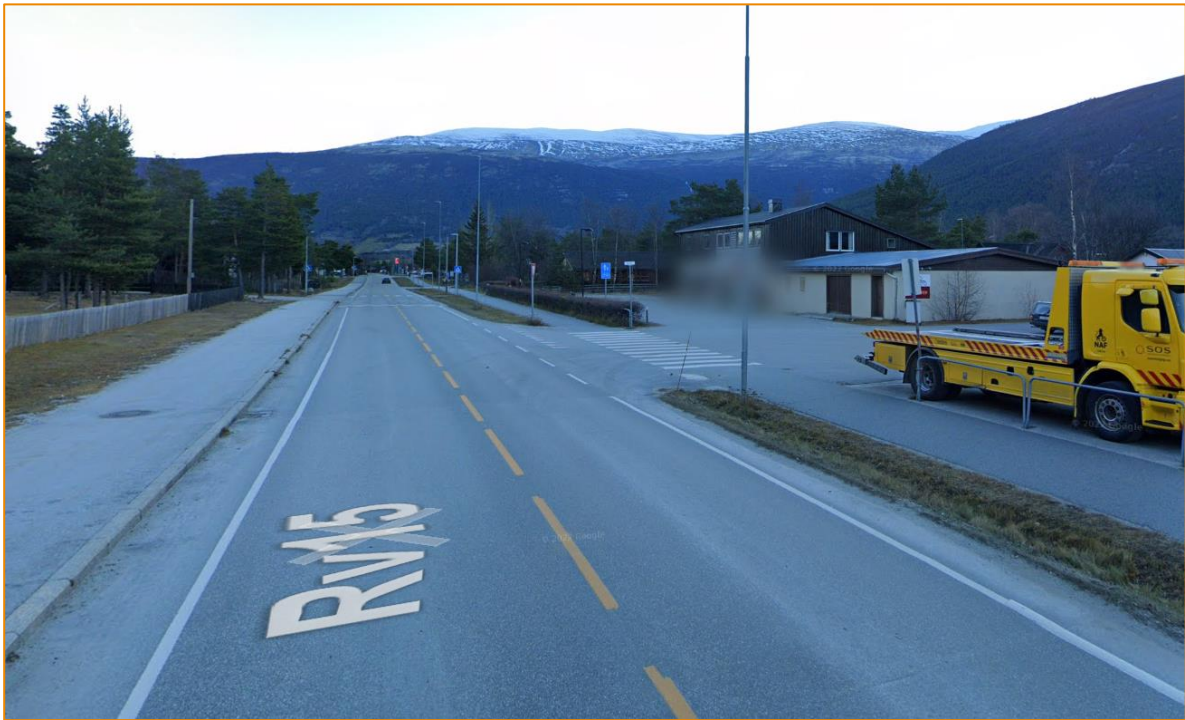
Figur 11: Krysset rv. 15 x Industrivegen, sett mot øst. Hentet fra Google Street View, bildet tatt november 2022.

Industrivegen er adkomst til et større industriområde vest i Bismo. Ifølge Statens vegvesens vegdatabank er ÅDT på 300 kjt/døgn. Dette er basert på skjønn og er usikkert.

Industrivegen har skiltet hastighet 30 km/time.

2.3.2 Geilen

Krysset Geilen x rv. 15 Skjåkvegen er et vikepliktsregulert T-kryss. Det er god sikt i krysset.



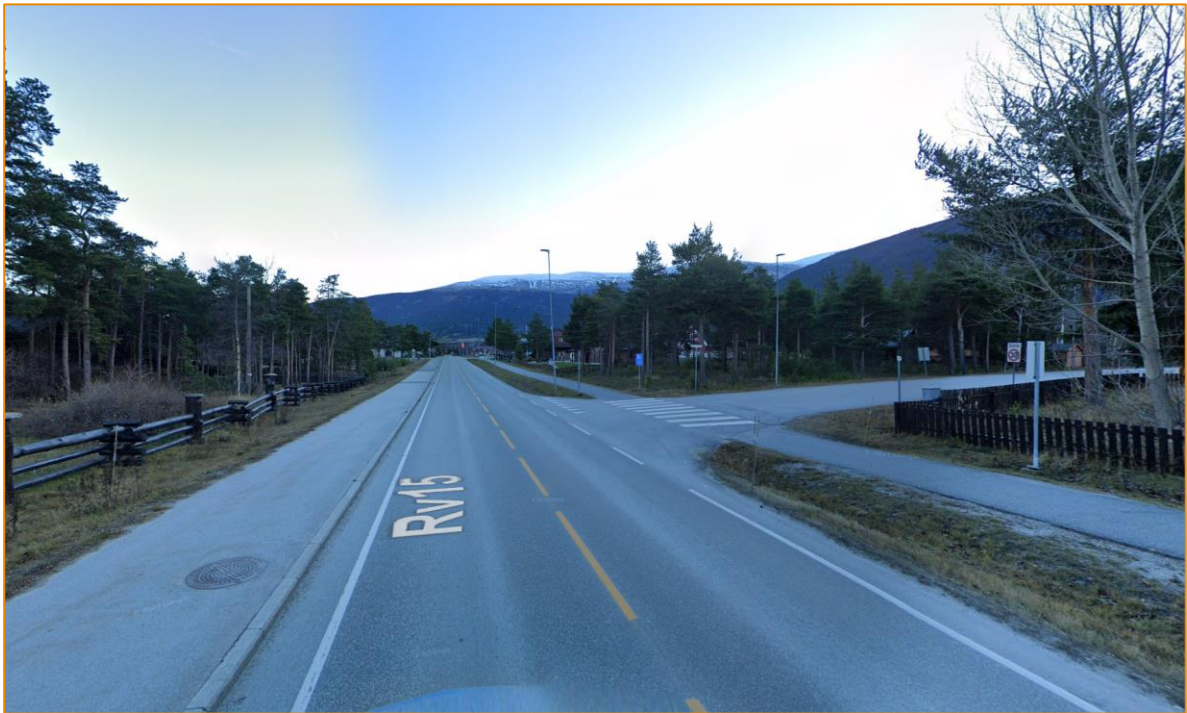
Figur 12: Krysset rv. 15 x Geilen, sett mot øst. Hentet fra Google Street View, bildet tatt november 2022.

Geilen er adkomst til noen næring/verksted som Skjåk bil, Team verksted og Bismo elektro, samt ca. tre boliger. Ifølge Statens vegvesens vegdatabank er ÅDT på 50 kjt/døgn. Dette er basert på skjønn og er usikkert.

Geilen har skiltet hastighet 30 km/time.

2.3.3 Skamsarvegen

Krysset Skamsarvegen x rv. 15 Skjåkvegen er et vikepliktsregulert T-kryss. Det er god sikt i krysset.



Figur 13: Krysset rv. 15 x Geilen, sett mot øst. Hentet fra Google Street View, bildet tatt november 2022.

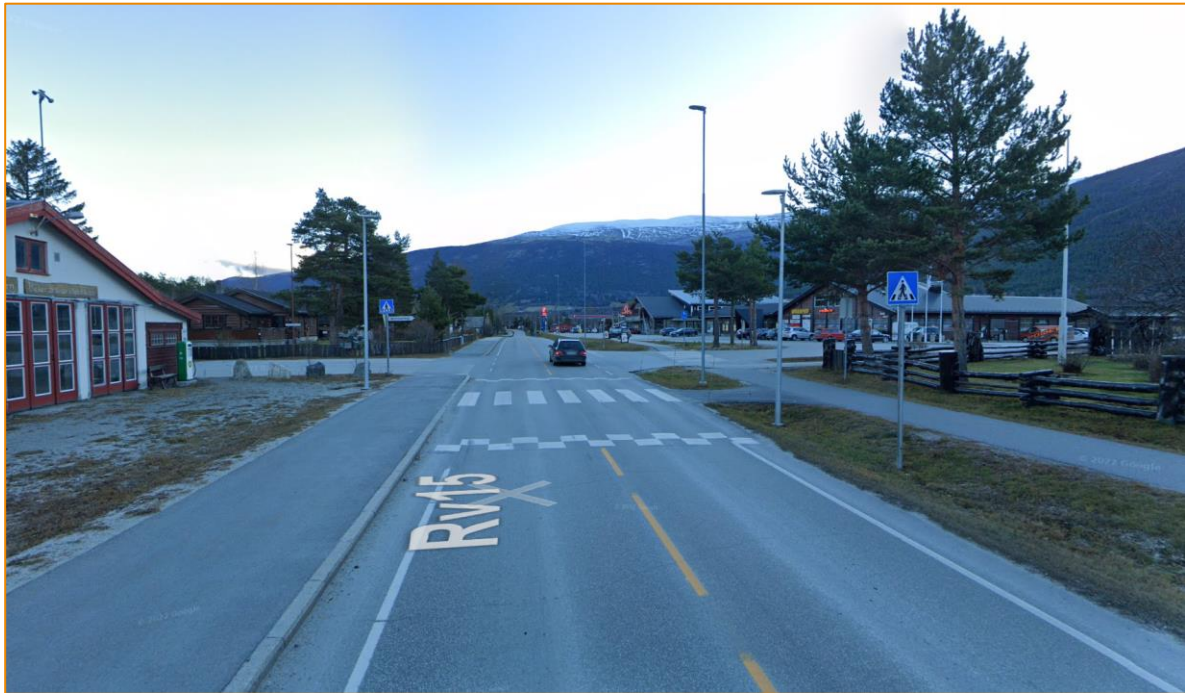
Skamsarvegen er en adkomstveg til ca. 50 boliger. Det er mulig å kjøre til noen av industrilokalene langs Industrivegen fra Skamsarvegen, og det er adkomst til et treningssenter. Ifølge Statens vegvesens vegdatabank er ÅDT på 200 kjt/døgn. Dette er basert på skjønn og er usikkert.

Skamsarvegen har skiltet hastighet 30 km/time.

Ålmenningsvegen, som går parallelt med rv. 15 gjennom Bismo, har et uregulert kryss med Skamsarvegen ca. 120 meter fra rv. 15.

2.3.4 Bellingsdalsvegen

Krysset Bellingsdalsvegen x rv. 15 Skjåkvegen er et vikepliktsregulert X-kryss. Det er god sikt i krysset.



Figur 14: Krysset rv. 15 x Bellingsdalsvegen, sett mot øst. Hentet fra Google Street View, bildet tatt november 2022.

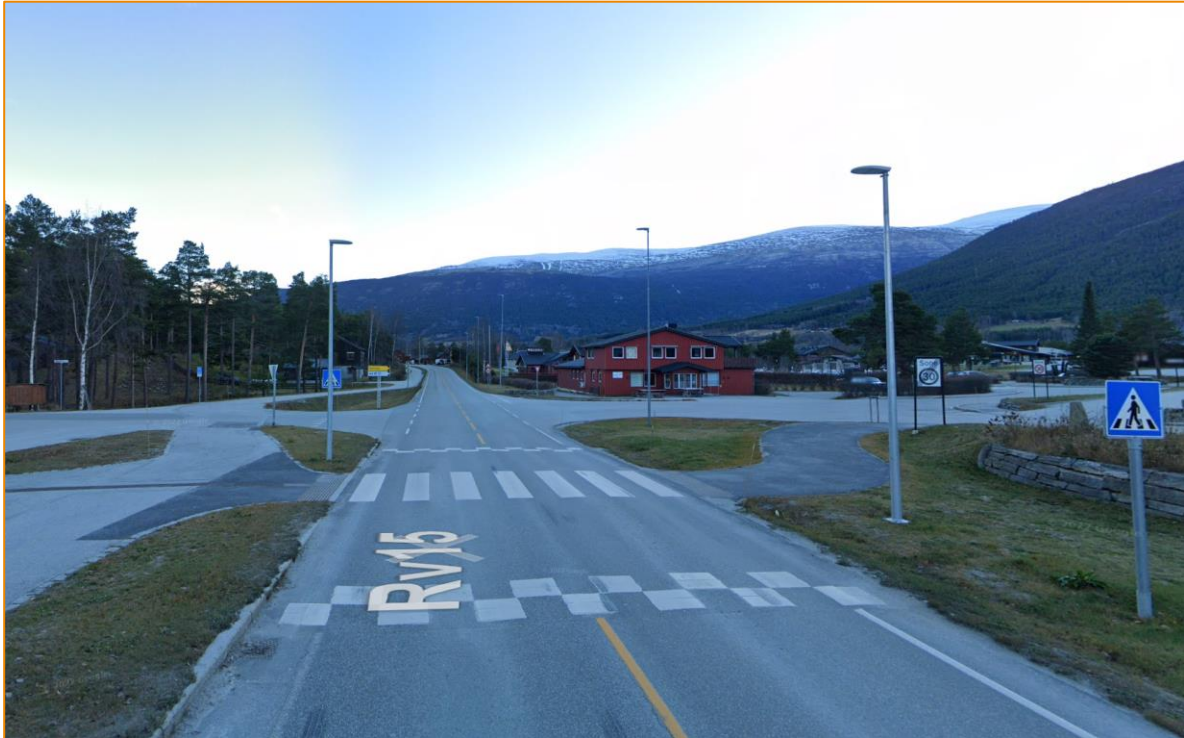
Bellingsdalsvegen nord for rv. 15 er en adkomstveg for ca. 22 boliger, inkludert boliger fra Bergerbakken. Det er også noen ubebygde eiendommer langs vegen. I henhold til Statens vegvesens vegdatabank er ÅDT på 60 kjt/døgn. Dette er basert på skjønn og er usikkert.

Bellingsdalsvegen sør for rv. 15 er en av hovedadkomstene til Sjak kjøpesenter og sentrumsformålene i Bismo som Skjåk barne- og ungdomskule, Bismo barnehage, Skjåkhallen, Skjåk folkebibliotek og kommunehuset. I tillegg er det adkomst til ca. 14 boliger langs Ålmeningsvegen. Ålmeningsvegen har et uregulert kryss med Bellingsdalsvegen ca. 100 meter fra rv. 15. Ifølge til Statens vegvesens vegdatabank er ÅDT i Bellingsdalsvegen på 600 kjt/døgn. Dette er basert på skjønn og er usikkert.

Bellingsdalsvegen har skiltet hastighet 30 km/time

2.3.5 Bergervegen/Skeimoplassen

Krysset Bergervegen x Skeimoplassen x rv. 15 Skjåkvegen er et vikepliktsregulert X-kryss. Det er god sikt i krysset.



Figur 15: Krysset rv. 15 x Bergervegen x Skeimoplassen, sett mot øst. Hentet fra Google Street View, bildet tatt november 2022.

Bergervegen ligger nord for rv. 15, og er en adkomstveg for ca. 10 boliger, samt adkomst til Bismo bussholdeplass hvor det er plasser for regulering av buss. Utkjøring fra holdeplassen ligger ca. 50 meter vest for krysset. Statens vegvesens vegdatabank har ikke oppgitt ÅDT for vegen, men det vurderes at denne ligger i samme størrelsesorden som Bellingsdalsvegen nord, og ligger rundt 50-60 kjt/døgn.

Skeimoplassen ligger sør for rv. 15, og er den andre av hovedadkomstene til Sjak kjøpesenter og sentrumsformålene i Bismo som Skjåk barne- og ungdomskule, Bismo barnehage, Skjåkhallen, Skjåk folkebibliotek og kommunehuset. I tillegg er det adkomst til boliger langs Moaveien. Disse har også mulighet til å kjøre ut via Bispevegen, så det antas at ca. 16 (halvparten) av boligene benytter Skeimoplassen. Ifølge Statens vegvesens vegdatabank er ÅDT på 600 kjt/døgn. Dette er basert på skjønn og er usikkert.

Både Bergervegen og Skeimoplassen har skiltet hastighet 30 km/time

2.3.6 Bispevegen

Krysset Bispevegen x rv. 15 Skjåkvegen er et vikepliktsregulert T-kryss. Det er god sikt i krysset.



Figur 16: Krysset rv. 15 x Bispevegen, sett mot øst. Hentet fra Google Street View, bildet tatt november 2022.

Bispevegen er en samleveg, med adkomst til Bispen camping samt en stor andel av boligene i Bismo. Langs Bispevegen er det ca. 18 boliger, i tillegg er det i sidevegene ca. 17 boliger langs Moavegen, ca. 20 bolig langs Forbergsvegen, ca. 10 bolig langs Lyngvegen, ca. 11 bolig langs Furuvegen, ca. 10 bolig langs Måsåvegen, ca. 33 bolig langs Strandvegen og ca. 42 bolig langs Blåbærmyra. Totalt er det ca. 143 boliger som har adkomst via Bispevegen.

Ifølge Statens vegvesens vegdatabank er ÅDT på 600 kjt/døgn. Dette er basert på skjønn og er usikkert.

Bispevegen har skiltet hastighet 30 km/time.

2.3.7 Ålmenningsvegen og Moaveien

Ålmenningsvegen går fra Skamsarvegen til Bergervegen, før den fortsetter som Moavegen fra til Bispevegen, og går parallelt med rv. 15. Veggen er stort sett ganske rett og har god sikt.

Ålmenningsvegen er en adkomstveg, med adkomst til boliger lengst vest, og går videre langs skolen og folkebiblioteket, og på baksiden av kjøpesenteret og banken. Moaveien har adkomst til kommunehuset og noe næring lengst vest og ellers boliger.

Det er tosidig fortau langs Ålmenningsvegen mellom Bellingsdalsvegen og Bergervegen. På strekningen forbi skolen er det satt opp skilt «Forbud for motorvogn», med unntak for buss og varetransport til skolen.



Figur 17: Ålmenningsvegen sett mot vest, med skilt «forbud for motorvogn». Skolen til venstre og kjøpesenteret til høyre i bildet. Hentet fra Google Street View, bildet tatt august 2019.

Ifølge Statens vegvesens vegdatabank er ÅDT på 400 kjt/døgn for Ålmenningsvegen og på 300 kjt/døgn for Moavegen. Dette er basert på skjønn og er usikkert.

Ålmenningsvegen og Moavegen har skiltet hastighet 30 km/time.

2.3.8 Oversikt over trafikkmengder

Figur 18 viser en oversikt over oppgitt ÅDT langs rv. 15 og lokalvegene i Bismo sentrum. Trafikkmengdene er hentet fra Statens vegvesens vegdatabank, hvor trafikkmengdene på særlig lokalvegene er usikre.

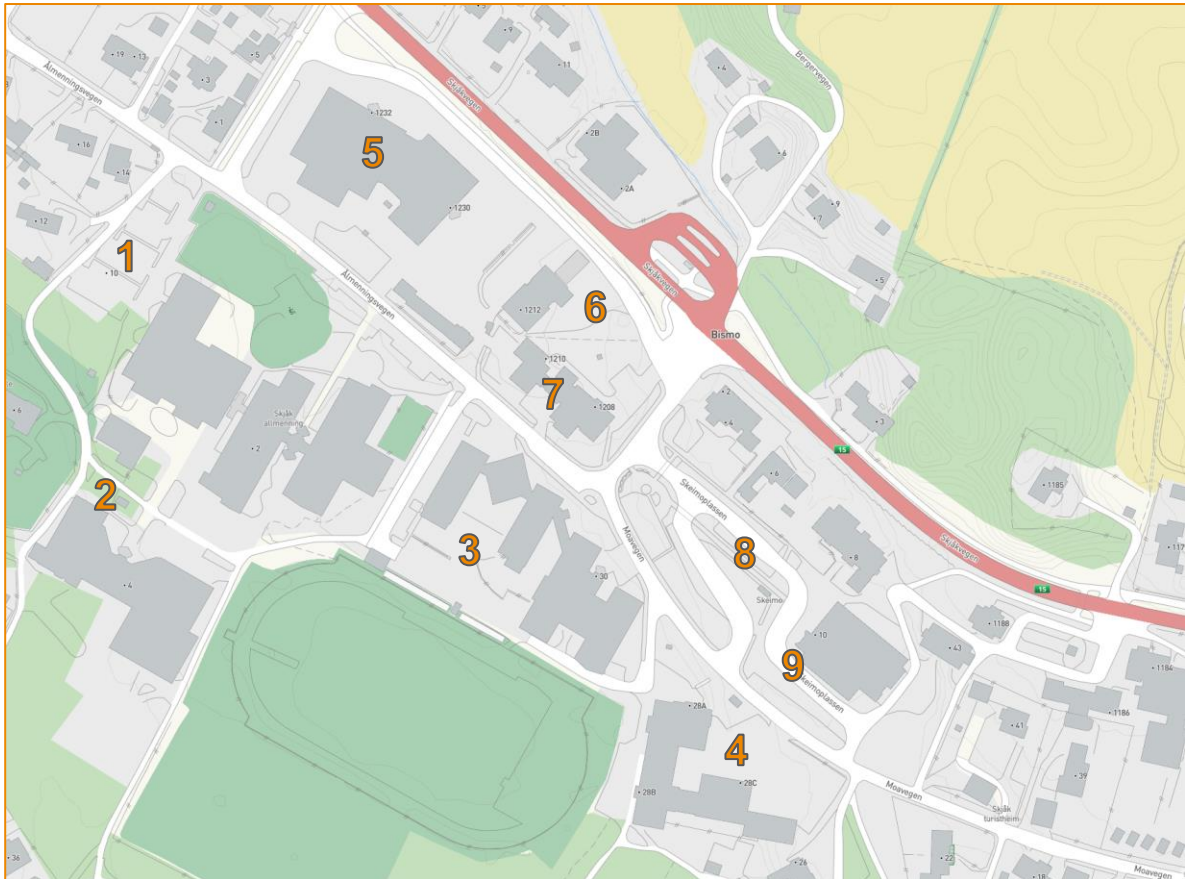


Figur 18: Oppgitte trafikkmengder i Bismo. Kilde: vegkart.no, kartkilde: kommunekart.com.

Trafikkmengden er høyest på Bellingsdalsvegen og Skeimoplassen, med en ÅDT på 600 kjt/døgn, stemmer nok med reel situasjon, siden dette er adkomstveger til kjøpesenteret, bensinstasjonen, skolen og andre viktige sentrumsfunksjoner. Bispevegen har også oppgitt trafikkmengde på 600 kjt/døgn, og er en viktig adkomstveg til mange av boligene i Bismo.

2.4 Parkering

Det er utført en kartlegging av antall parkeringsplasser i Bismo sentrum. Kartleggingen er gjennomført ved å studere flyfoto, og vil være omtrentlig. Sentrumsområdet er oppdelt i mindre delområder, som vist i figur 19.



Figur 19: Områder hvor antall parkeringsplasser er kartlagt. Kartkilde: kommunekart.com.

Kartleggingen viser at det er ca. 430 tilgjengelige parkeringsplasser i Bismo sentrum. Tabell 1 viser hvor disse er plassert. Det er særlig rundt Skjåk kjøpesenter og Skjåk folkebibliotek og kommunehus hvor det er flest parkeringsplasser.

Tabell 1: Antall parkeringsplasser fordelt på delområder i Bismo.

Nr.	Adresse	Beskrivelse	Antall p-plasser	Antall HC-plasser	Sum antall p-plasser
1	Ålmenningsvegen 10	Skjåk ungdomsskole	54	2	56
2	Ålmenningsvegen 4	Skjåkhallen	-	4	4
3	Moaveien 30	Skjåk folkebibliotek og kommune	79	5	81
4	Moaveien 28A-C	Skjåk Energi, kirkekontoret, mm.	35	-	35
5	Skjåkvegen 1230	Skjåk kjøpesenter	104*	3	107
6	Skjåkvegen 1212	YX Skjåk	10	-	10
7	Skjåkvegen 1208	Sparebank1	25	-	25
8	Skeimoplassen	Skeimoplassen/Tesla lading	58**	-	58
9	Skeimoplassen 10	Extra Skeimo	52	-	52
SUM			417	14	431

* hvorav 3 er ladeplasser. ** hvorav 18 er ladeplasser.

2.5 Myke trafikanter

Figur 20 viser en oversikt over tilbud for myke trafikanter langs rv. 15 gjennom Bismo. Figuren er ikke nødvendigvis komplett.

Det er etablert gang- og sykkelveg langs rv. 15 gjennom hele sentrumsområdet. Fra krysset med Bergervegen/Skeimoplassen og østover ligger gang- og sykkelvegen på nordsiden av veien. Videre vestover ligger gang- og sykkelvegen på sørsiden av veien, samtidig som det er fortau på nordsiden fram til krysset med Industrivegen.

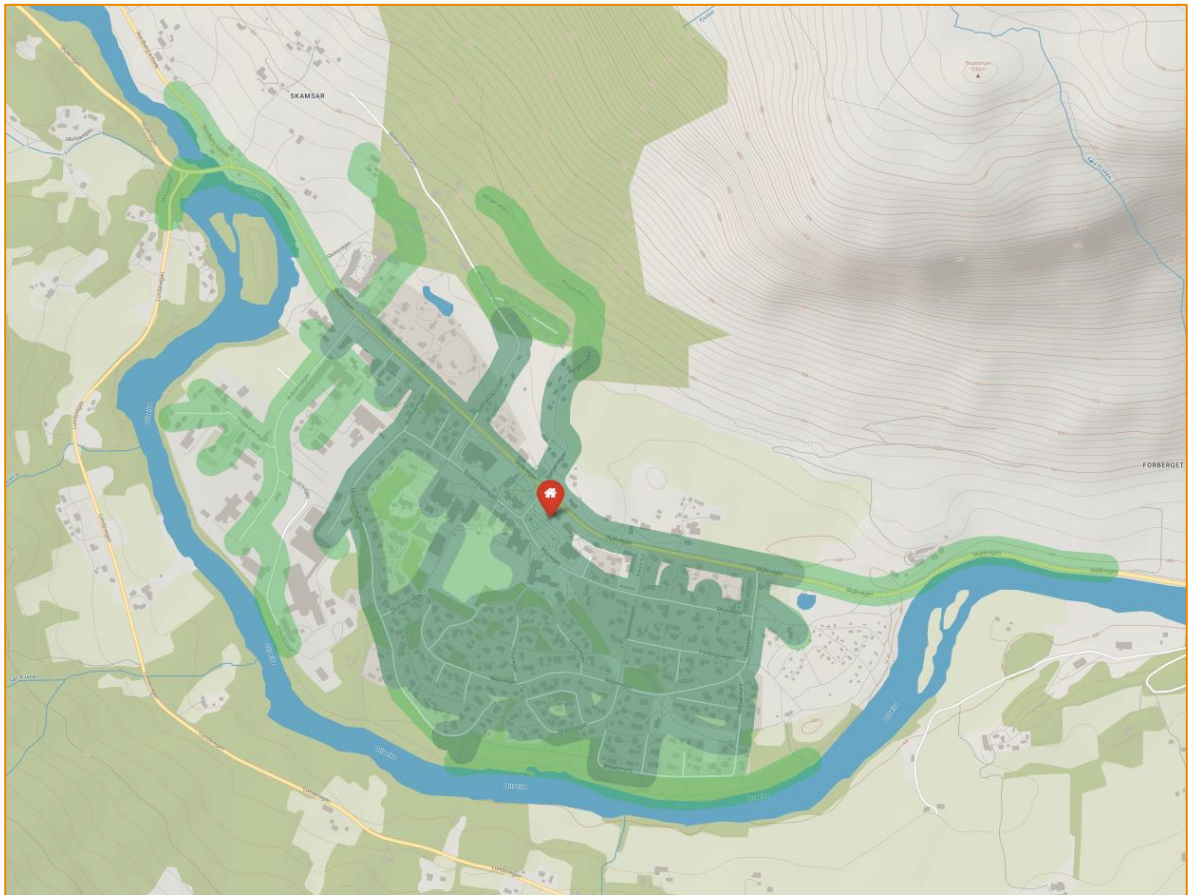


Figur 20: Løsninger for myke trafikanter. Kartkilde: kommunekart.com.

Det er etablert gangfelt som går langs gang- og sykkelvegen over vegene Industrivegen, Geilen, Skamsarvegen og Bellingsdalsvegen. Det er etablert fem gangfelt over rv. 15 Skjåkvegen, ved Industrivegen, mellom Geilen og Skamsarvegen, ved Bellingsdalsvegen, ved Bergervegen/Skeimoplassen og ved Bismo camping/Skjåk turistheim.

Gangfeltene over rv. 15 er enten opphøyd eller har en fartshump i tilknytning til seg. Opphøyde gangfelt og fartshumper vil redusere hastigheten ved krysningspunktet, men siden skiltet hastighet er 50 km/t gjennom sentrumsområdet, risikerer man mye oppbremsing og akselerering rett før og etter gangfeltene.

Figur 21 og figur 22 viser tilgjengeligheten for henholdsvis gående og syklende i Bismo sentrum, ved gange eller sykling i medium hastighet ved 10 og 20 minutter. Disse viser at man når store deler av tettstedet ved å gå i 10 minutter.



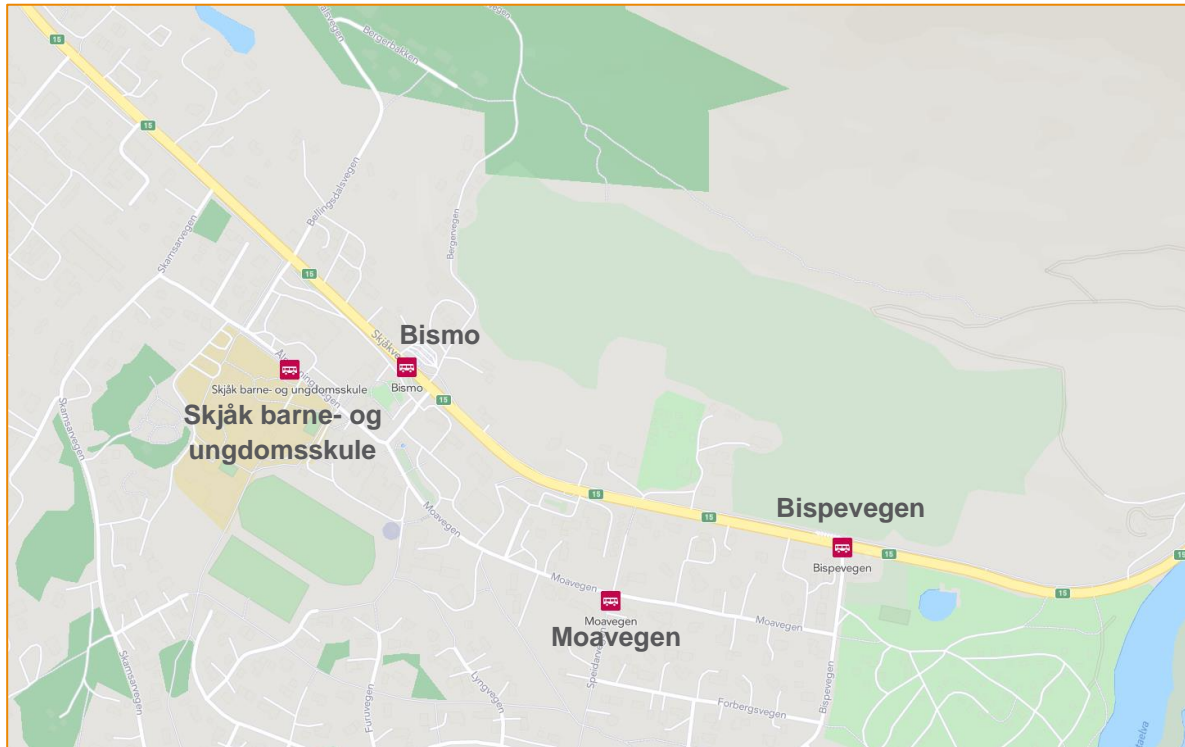
Figur 21: Tilgjengelighet ved 10 og 20 minutters gange i medium hastighet (5 km/t). Kilde: sykledit.no.



Figur 22: Tilgjengelighet ved 10 og 20 minutters sykling i medium hastighet (17 km/t). Kilde: sykledit.no.

2.6 Kollektivtransport

I Bismo sentrum er det ifølge Entur fire bussholdeplasser, men det vurderes som at den ene holdeplassen (Moavegen) er nedlagt. Plassering av holdeplassene er vist i figur 23.



Figur 23: Plassering av holdeplasser i Bismo. Kilde: entur.no.

2.6.1 Bispevegen

«Bispevegen» er utformet som busslommer på hver side av krysset med Bispevegen. Holdeplassen betjenes av regionlinje 142 «Lillehammer – Otta – Bismo», regionlinje 143 «Otta – Bismo» og lokallinje 211 «Lom – Bismo».

2.6.2 Bismo

«Bismo» er utformet som en bussterminal på nordsiden av rv. 15. Holdeplassen betjenes av regionlinje 142 «Lillehammer – Otta – Bismo», regionlinje 143 «Otta – Bismo», lokallinje 210 «Bismo – Bråtå», lokallinje 211 «Lom – Bismo» og regionlinje VY146 «Måløy – Oslo».

2.6.3 Moavegen

Betjenes ikke av noen linjer.

2.6.4 Skjåk barne- og ungdomsskule

«Skjåk barne- og ungdomsskule» er utformet med kantstopp. Holdeplassen betjenes av linjer 210 «Dønfoss camping – Bismo» og 211 «Lom – Skjåk barne- og ungdomsskule».

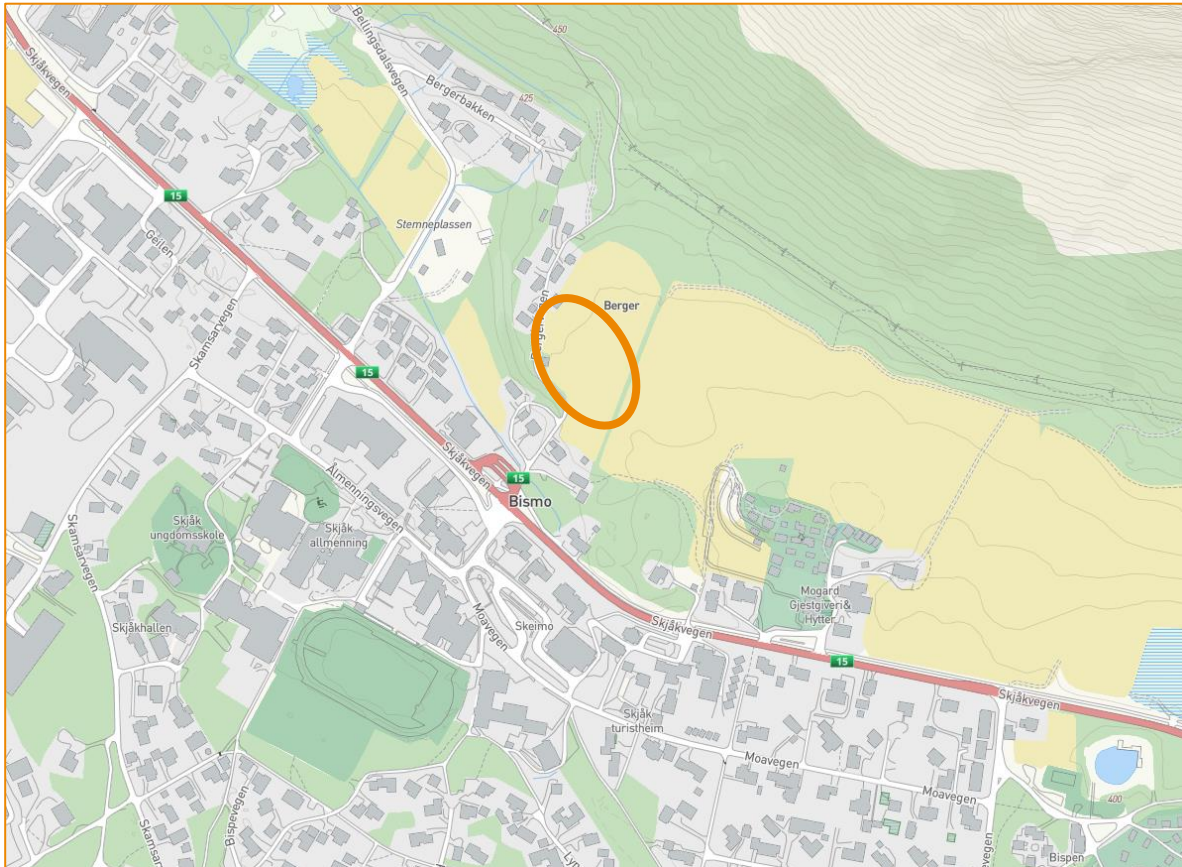
2.6.5 Avganger

142 har to avganger per dag i hver retning, 143 har tre avganger per dag i hver retning, 210 har fire avganger per dag i hver retning, 211 har tre avganger per dag i hver retning, og VY14 har to avganger per dag i hver retning.

3. Utbygging av Huldrehaugen

3.1 Beskrivelse av planen

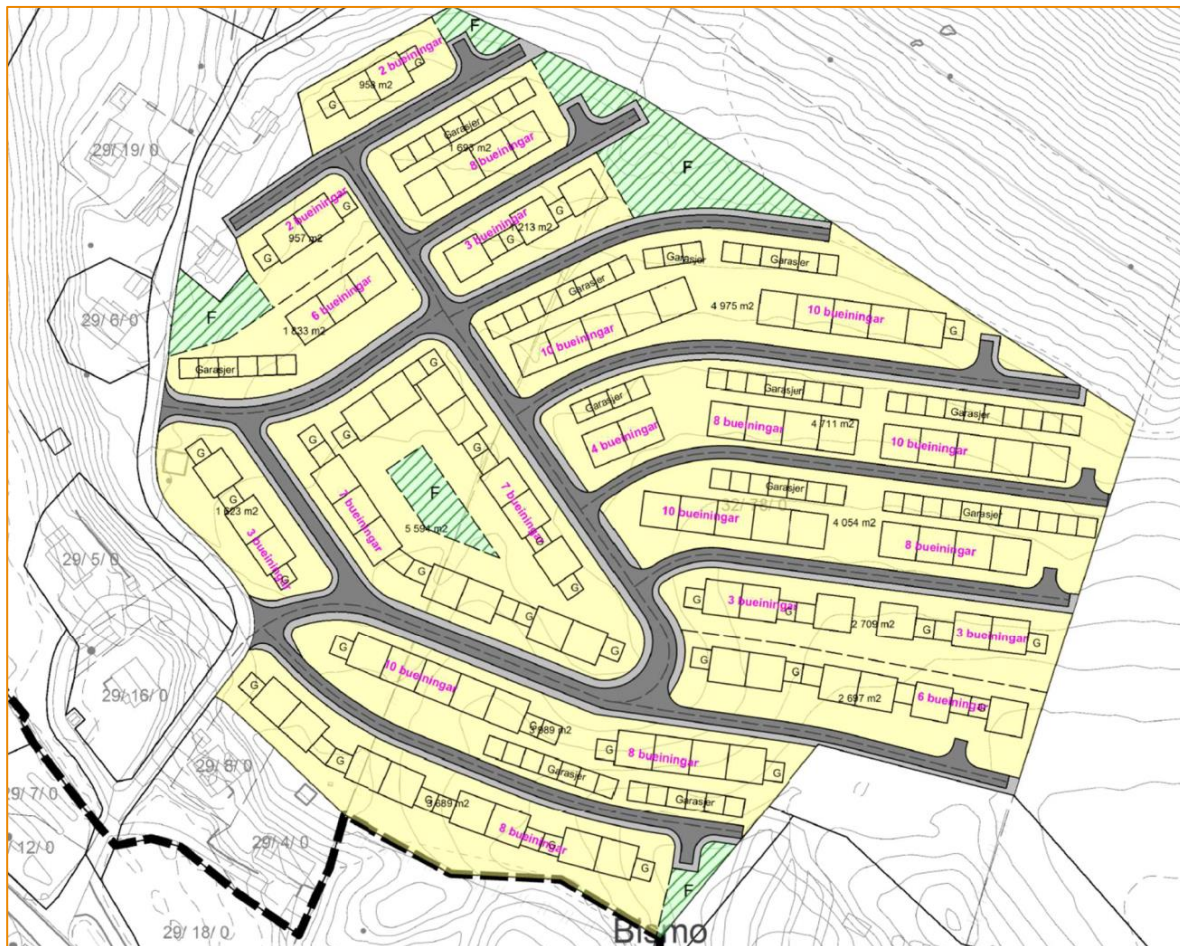
Huldrehaugen er et område i Bismo som i kommuneplan er foreslått til boligutbygging (felt BB02), vist i figur 24. Området ligger på nordsiden av rv. 15.



Figur 24: Omtrentlig lokasjon til området Huldrehaugen. Kartkilde: kommunekart.com.

Det legges opp til at området vil ha adkomst via Bergerveien.

Kommunen har utarbeidet en planskisse for området, vist i figur 25. Det legges opp til en utbygging av 136 boenheter. Dette er planlagt som en kombinasjon av vertikaldelte toetasjes boliger i rekke (44 boenheter) og toetasjes horisontaldelte flermannsboliger/rekkehus (92 boenheter), hvor hver boenhet har egen garasje.



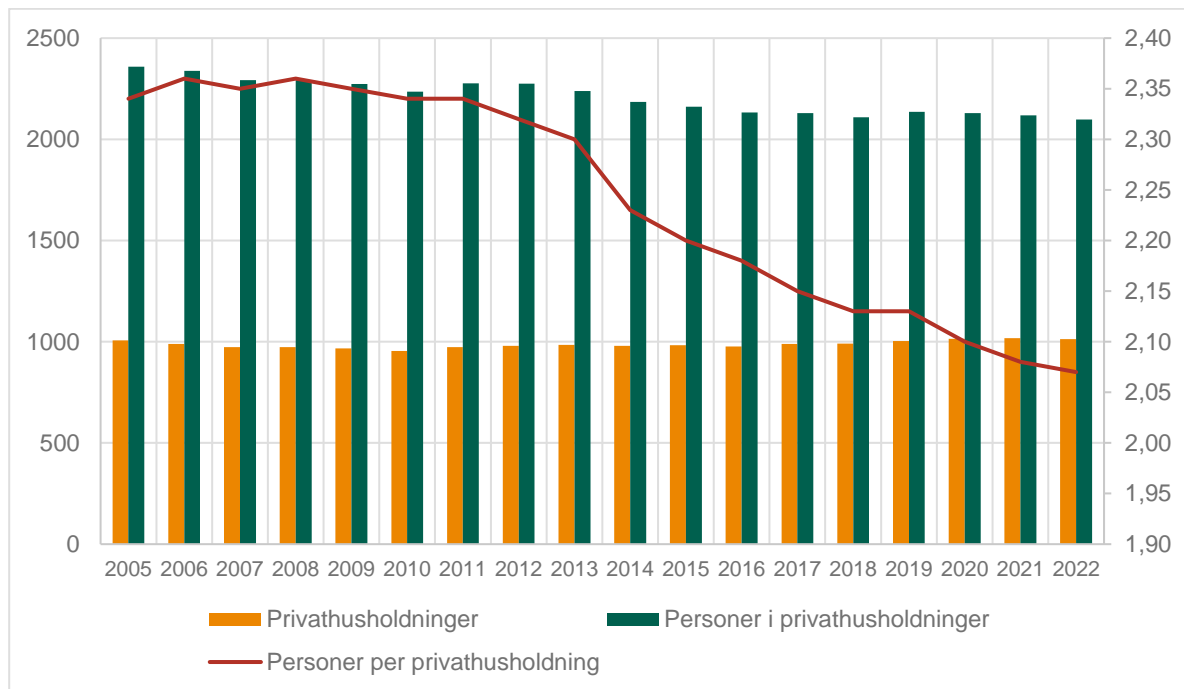
Figur 25: Planskisse for mulig utbygging av Huldrehaugen. Kilde: Skjåk kommune.

3.2 Bilturproduksjon

3.2.1 Bosatte

I Skjåk kommune var det 2151 innbyggere i 2022, ifølge Statistisk sentralbyrå¹, hvorav 581 personer var bosatt i grunnkretsen 34330107 Bismo.

SSB har også data på hvor mange privathusholdninger det er i hver kommune, og hvor mange personer som bor i privathusholdninger. Figur 26 viser hvordan dette har endret seg siden 2005 for Skjåk kommune. Ut fra denne kan man lese at antall personer per husholdning har falt fra ca. 2,3 personer til 2,1 personer de siste 10-20 årene.



Figur 26: Antall privathusholdninger og personer i privathusholdninger (venstre akse) og personer per privathusholdning (høyre akse). Kilde: SSB.

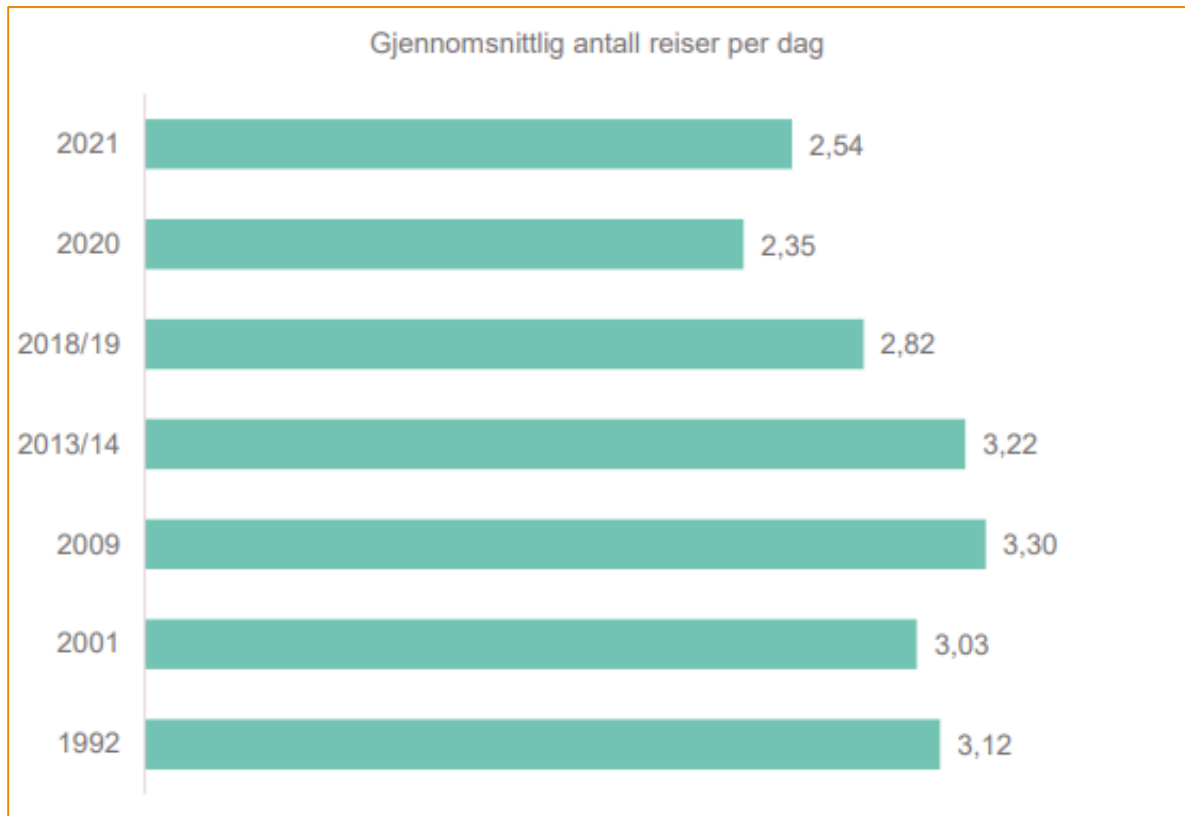
For de nye boligene i Huldrevegen tas det utgangspunkt i at det i snitt vil være 2,2 bosatte i hver bolig. Med 136 boenheter vil dette gi totalt ca. 300 bosatte i boligfeltet.

¹ <https://www.ssb.no/statbank/table/07459/tableViewLayout1/>

3.2.2 Antall reiser og reisemiddelvalg

Nasjonale reisevaneundersøkelser gjennomføres med jevne mellomrom, hvor man kartlegger befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Figur 27 viser hvor mange daglige reiser som gjennomsnittlig blir gjennomført av hver person for ulike registreringsår.

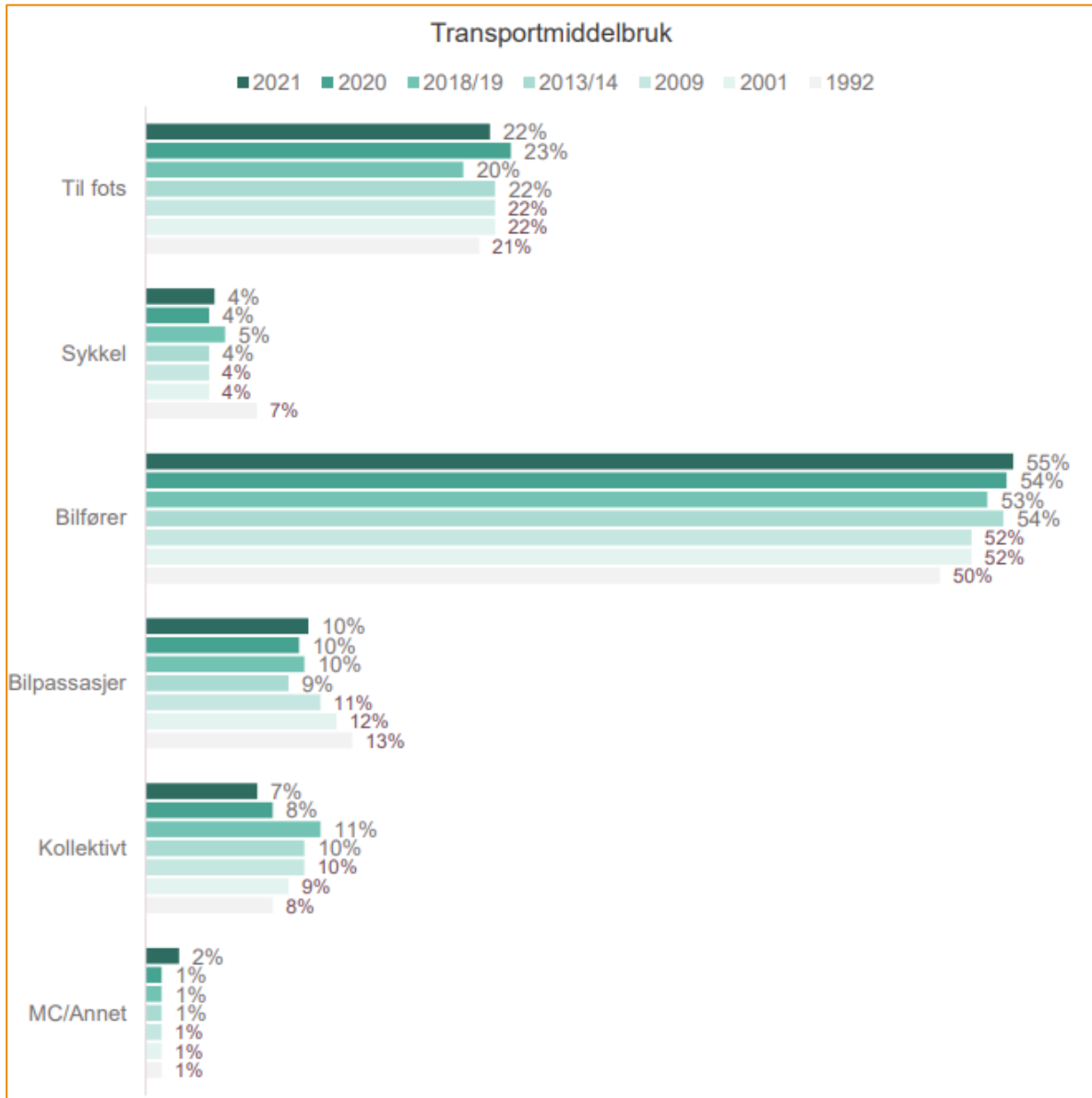
I 2020 og 2021 ble det registrert et relativt lavt antall daglige reiser, som kan forklares med at man ble oppfordret til å unngå unødvendige reiser i forbindelse med koronapandemien. Antall daglige reiser hadde også en nedgang mellom 2013/14 og 2018/19, som kan forklares med at gjorde om registreringsmetoden og man antar at det er en underregistrering av daglige reiser.



Figur 27: Gjennomsnittlig antall reiser per dag. Hentet fra: Nøkkeltallsrapport 2021 (Opinion 2022).

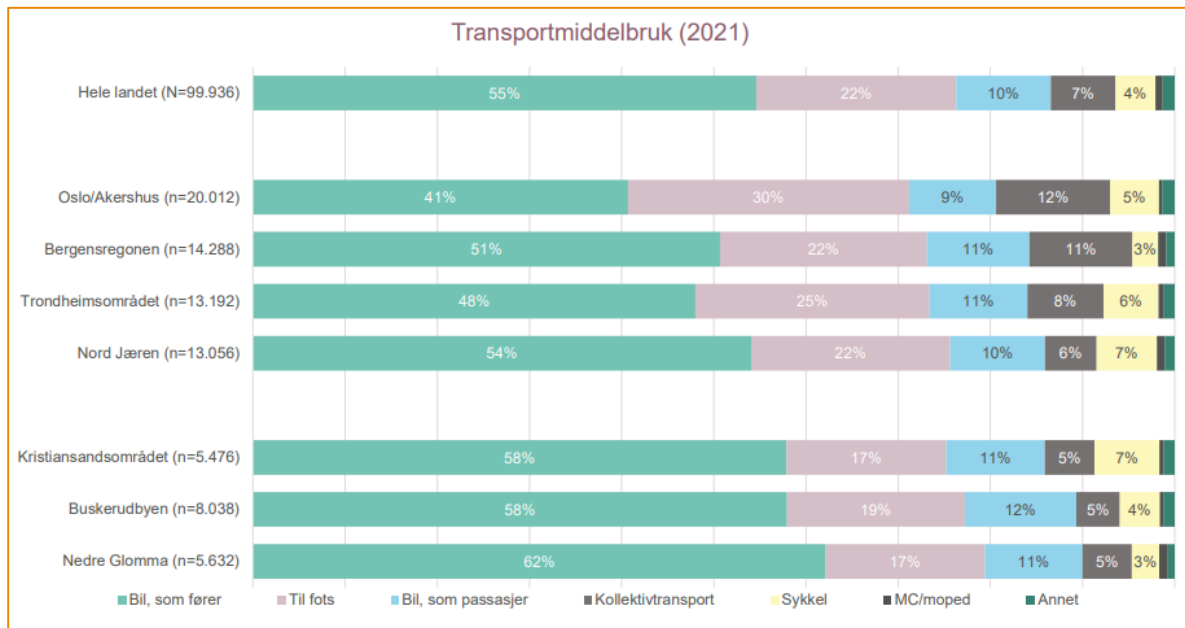
Antall gjennomførte reiser avhenger også av befolkningens sammensetting. Det antas at sammensettingen av bosatte i Huldrehaugen vil bestå av en gruppe som stort sett har to eller flere daglige reiser. For å ikke underestimere antall reiser fra Huldrehaugen, er det antatt at hver bosatt i gjennomsnitt utfører 3,5 daglige reiser. Med ca. 300 bosatte, vil dette totalt medføre at det gjennomføres ca. 1050 daglige reiser til/fra det nye boligfeltet Huldrehaugen.

Figur 28 viser transportmiddelbruk på daglige reiser, på nasjonalt nivå, for ulike registreringsår. Overordnet sett er fordelingen lik mellom årene, hvor andelen reiser utført som bilfører er klart størst, på 52-54 %. Deretter er andelen som går, som ligger på rundt 20-23 %. Kollektiv- og bilpassasjerandelen ligger begge rundt 9-11 %, mens sykkelandelen ligger på 4-5 %. I pandemiårene 2020 og 2021 ser man at kollektivandelen har hatt en nedgang med et par prosentpoeng, mens bilførerandelen har økt tilsvarende.



Figur 28: Reisemiddelvalg for daglige reiser, nasjonalt. Hentet fra: Nøkkeltallsrapport 2021 (Opinion 2022).

Det er imidlertid stor forskjell på reisemiddelvalg på daglige reiser for ulike steder. Figur 29 viser hvordan reisemiddelvalget varierer mellom de åtte største byområdene i 2021. Byområder som Kristiansandsområdet, Buskerudbyen og Nedre Glomma har en høyere andel bilførere og lavere andel gående enn det nasjonale, mens Oslo-, Bergen- og Trondheimsområdet har stort sett en lavere bilandel og høyere til fots og kollektivandel.



Figur 29: Reisemiddelvalg for daglige reiser, for de åtte største byområdene i 2021. Hentet fra: Nøkkeltallsrapport 2021 (Opinion 2022).

Et område som Bismo har nok et transportmiddelbruk som ligner mer på Kristiansandsområdet, Buskerudbyen og Nedre Glomma, enn Oslo, Bergen og Trondheim, siden det er begrenset kollektivtilbud og det er godt tilrettelagt for bilkjøring. Bismo er samtidig et tett sentrum med korte avstander, så det er et stort potensial for gående og syklende.

Med bakgrunn i oppgitt transportmiddelbruk fra reisevaneundersøkelsen, er det anslått en reisemiddelfordeling for Bismo og det nye boligfeltet, vist i tabell 2.

Tabell 2: Reisemiddelfordeling for Bismo.

	Bil som fører	Til fots	Bil, som passasjer	Kollektivtransport	Sykkel	MC/ annet
Bismo	65 %	17 %	11 %	3 %	3 %	1 %

Med utgangspunkt i reisemiddelfordelingen for Bismo, og antall daglige reiser på ca. 1050, er det beregnet hvor mange turer som produserer for de ulike transportmidlene, vist i tabell 3.

Tabell 3: Antall daglige turer fordelt på transportmiddel for Huldrehaugen.

	Bil som fører	Til fots	Bil, som passasjer	Kollektivtransport	Sykkel	MC/ annet
Huldrehaugen	681	178	115	31	31	10

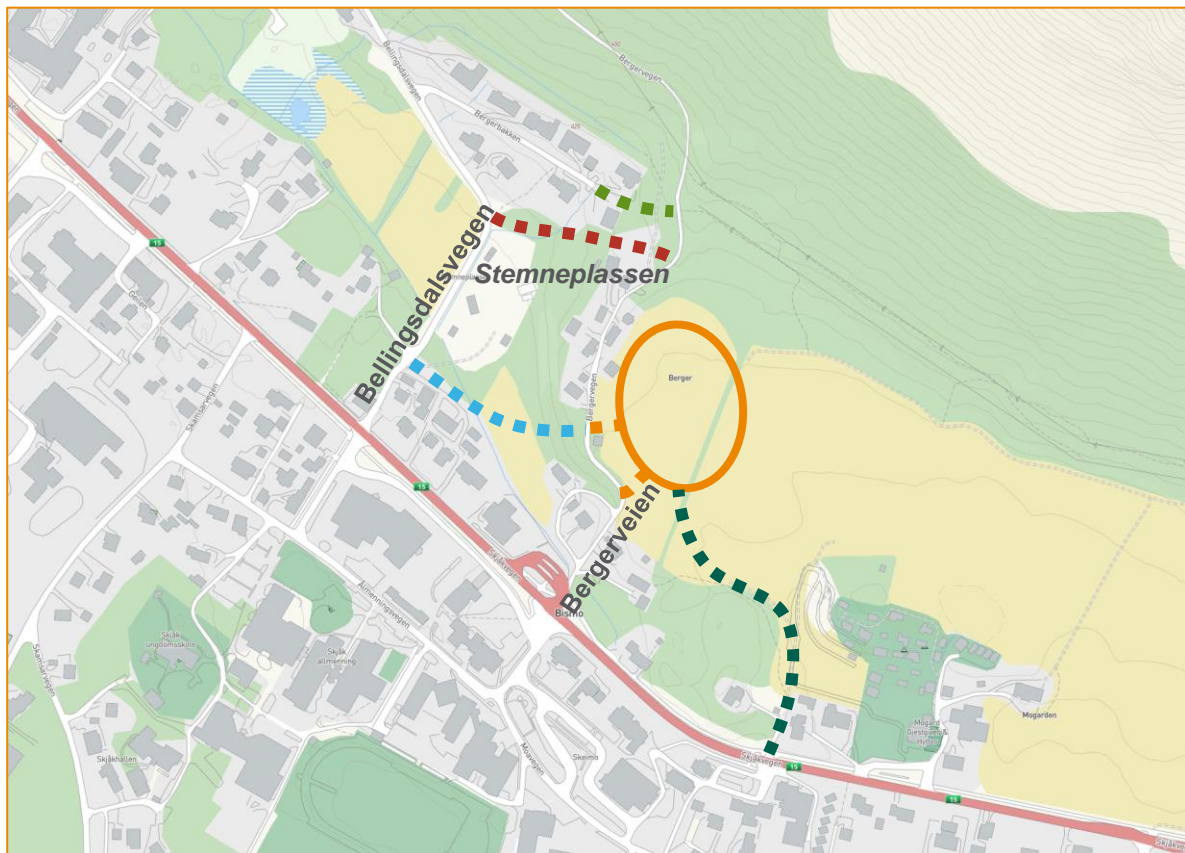
Det er beregnet at det nye boligfeltet vil produsere omtrent 700 bilturer per dag.

3.3 Adkomstveg og kryss med rv. 15

Det er skissert at planområdet vil ha adkomst via Bergerveien. Bergerveien er i dagens situasjon smal og periodevis bratt, og vil dermed kreve oppgradering og breddeutvidelse for å fungere godt som adkomstvei til området.

Adkomst via Bergerveien er det mest hensiktsmessige for å redusere kjøreavstand og for å unngå negativ påvirkning på andre eiendommer. På figur 30 er det skissert tre traséer for å koble seg på Bellingsdalsvegen. Alle disse vil gi negative konsekvenser på eksisterende boliger og Stemneplassen, og vurderes som lite aktuelle. Et mer aktuelt alternativ kan være å legge adkomsten lengre øst, og koble seg til krysset ved Skjåk turisthjem.

Det presiseres at traséene er vurdert på et overordnet nivå, og ikke om det praktisk lar seg utføre.



Figur 30: Mulige adkomstløsninger. Kartkilde: kommunekart.com.

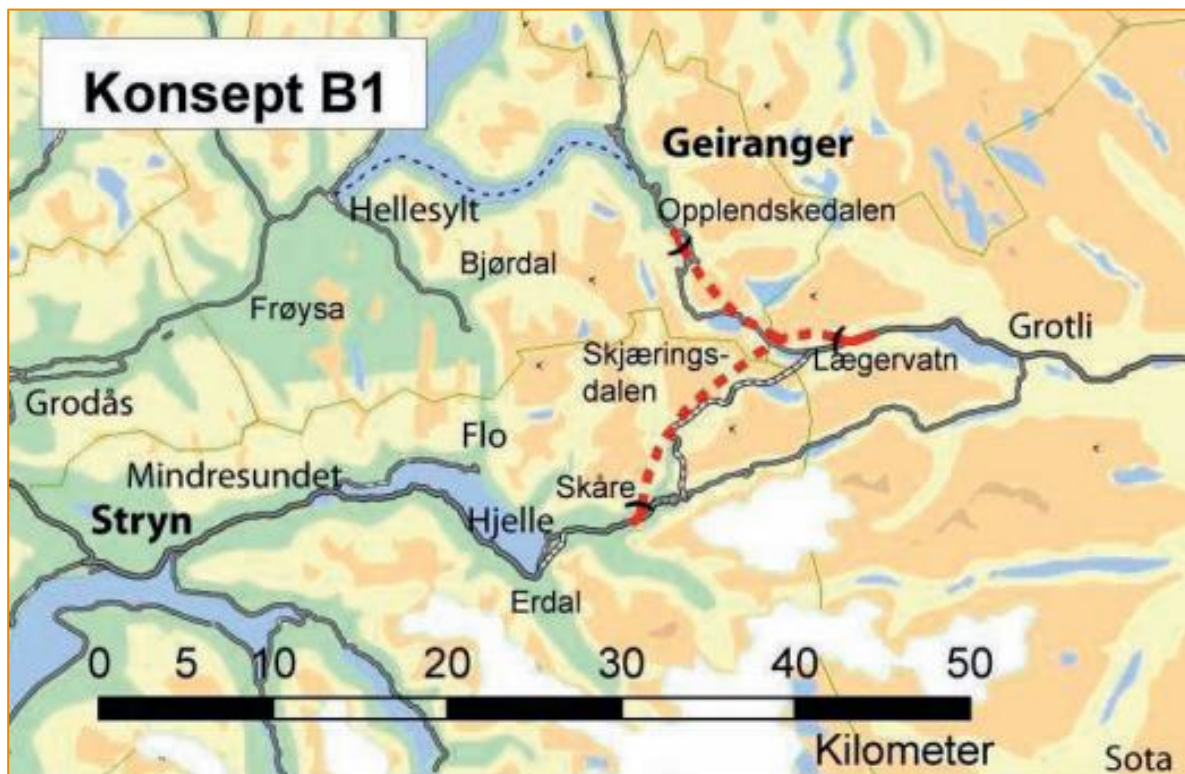
Krysset mellom Bergerveien og rv. 15 har god kapasitet, og vil kunne tåle en trafikkøkning uten å redusere trafikkavviklingen i vesentlig grad. Krysset er imidlertid utflytende. Det er innkjøring til bussterminalen rett i tilknytning til krysset nordvest, adkomst til boliger nordøst, adkomst til bensinstasjonen sørvest, og adkomst til frivillighetssentralen sørøst. Med økte trafikkmengder bør man vurdere å stramme opp krysset, og flytte noen av adkomstene for å redusere sannsynligheten for trafikkulykker.

4. Trafikale konsekvenser av utbedring av rv. 15

4.1 Beskrivelse av planen

Det planlegges for å utbedre deler av rv. 15 vest for Bismo. Utbedringen vil redusere kjøreavstanden og reisetiden mellom Bismo og Stryn.

I konseptvalgutredning (KVU) rv. 15 Strynefjellet kartla man behovene knyttet til transportsystemet for korridoren over Strynefjellet. Det var Statens vegvesen som hadde prosjektet, og som gjennomførte KVU, med ekstern kvalitetssikring KS1. Juni 2018 besluttet Samferdselsdepartementet at konsept B1, inkludert at det legges til rette for en vegarm til Geiranger, legges til grunn for videre planlegging av rv. 15². Figur 31 viser konsept B1.



Figur 31: Konsept B1. Hentet fra KVU rv. 15 Strynefjellet.

Foreløpig plan er at bygging av rv. 15 ny Strynefjellstunnel starter i 2027, og at vegen åpner i 2033.

² <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekt/rv15strynefjellet/>

4.2 Beregnet trafikkvolum

Prosjektet ligger ca. 55 km vest for Bismo, og vil redusere reisetiden mellom Stryn og Bismo, og videre mot Otta. Kortere reisetid vil gjøre det til en mer attraktiv kjørerute, og kan øke trafikkmengden gjennom Bismo.

I trafikkberegningene for KVVU rv. 15 Strynefjellet er trafikkmengden mot øst, rv. 15 over fjellstrekningen, gitt ut fra faste matriser. Trafikkmengden her vil dermed være lik mellom de ulike alternativene, uavhengig av hvilket konsept som ble valgt.

Beregnet ÅDT for rv. 15 for år 2040 er på 1565 kjt/døgn. Til sammenligning er dagens trafikkmengde, ifølge Statens vegvesens vegdatabank, på strekningen Langvatnet – Grotli 1060 kjt/døgn for 2022. Den beregnede økningen i trafikk er dermed i hovedsak på grunn av generell trafikkvekst.



Figur 32: Trafikkprognoser for 2040 for konsept B1, B2, B3 og C. Hentet fra KVVU rv. 15 Strynefjellet.

4.3 Framskrivning av dagens trafikkmengder

Rv. 15 gjennom Bismo har for år 2022 en anslått ÅDT på 3100 kjt/døgn, med en tungbilandel på 19 %.

For å fremskrive trafikken er det tatt utgangspunkt i de fylkesvise prognosene som er etablert i forbindelse med NTP-beregningene. Et utklipp av denne er vist i figur 33, hvor det for Innlandet fylke er beregnet en prosentvis endring på 1,17 % per år mellom 2020 og 2030, og 0,60 % per år mellom 2030 og 2060.

*Tabell 6.9: Beregnet fylkesfordelt trafikkarbeid (millioner kilometer) på vei i 2020 og beregnede årlige vekstrater i prosent for perioden 2020-2060. **Samlet for lette og tunge biler.** Inkludert den delen av import og eksport som transporteres på norsk område. Ny fylkesinndeling.*

	Mill km	Prosent endring pr år		
	2020	2020-2030	2030-2060	2020-2060
Viken	10258	1,81	0,54	0,86
Oslo	2569	0,54	0,33	0,38
Innlandet	3937	1,17	0,60	0,74
Vestfold og Telemark	3695	1,46	0,47	0,72
Agder	2395	1,60	0,46	0,74
Rogaland	2884	2,07	0,41	0,82
Vestland	4340	1,31	0,42	0,64
Møre og Romsdal	1667	1,00	0,24	0,43
Trøndelag	3003	1,62	0,48	0,77
Nordland	1359	1,00	0,13	0,34
Troms og Finnmark	1397	0,49	0,27	0,33
Hele landet	37503	1,45	0,46	0,70

Figur 33: Fylkesvise prognoser for vekst i perioden 2020-2060. Hentet fra:

<https://ntpmetode.no/content/2023/02/Framskrivinger-for-persontransport-til-NTP-2025-2036.pdf>

Med disse prognosene er det beregnet at ÅDT på rv. 15 vil være 3400 kjt/døgn i 2030 og 4100 kjt/døgn i 2060.

4.4 Trafikale konsekvenser

Det er beregnet en beskjeden trafikkøkning på rv. 15 gjennom Bismo, som følge av generell trafikkvekst i samfunnet. Det er ikke beregnet noe spesifikk økning av trafikken som følge av ny rv. 15 Strynefjelltunnel. Med noe kortere reisetid, bør det allikevel forventes noe økt trafikk mellom Bismo og Stryn, og på rv. 15 gjennom Bismo.

Rv. 15 er ofte vinterstengt over Strynefjellet. Med ny tunnel kan antall dager med vinterstengt fjellovergang reduseres, slik at det kan bli flere dager med trafikk over fjellet. Dette vil kunne gi en økning av ÅDT, uten at daglig trafikkmengde øker.

Med økte trafikkmengder gjennom Bismo, vil det være desto viktigere å legge til rette for trafikksikre krysningspunkter over rv. 15 for myke trafikanter og finne tiltak som sørger for lav fart på strekningen. Det er også viktig å begrense antall adkomster og kryss til riksvegen, og sørge for god sikt i kryssområdene.

5. Trafikale muligheter for Bismo

Bismo er et kompakt tettsted med korte avstander. Dette gir store muligheter for å øke andelen gående og syklende på de korte turene. For å oppnå dette, må man sørge for trafikksikre og attraktive gang- og sykkelløsninger.

I dagens situasjon er det mye areal som går bort til parkering og det er mange utflytende kryssområder. Å stramme opp kryss, sannere og rydde opp i adkomster, og flytte parkering inn under bygg, vil frigjøre areal og gjøre sentrumsområdet hyggeligere. Dette vil øke trafikksikkerheten og samtidig bidra til å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle.

Rv. 15 gjennom Bismo kan i dag oppleves som en barriere. Store deler av Bismo ligger i dag på sørsiden av rv. 15, men det er allikevel mange bosatte og målpunkter på nordsiden, og det planlegges for økt bebyggelse. Et godt tiltak for å redusere følelsen av rv. 15 som en barriere er å redusere hastigheten langs vegstrekningen. Eksisterende fartsgrense er 50 km/time. Dette bør settes ned til 30 eller 40 km/time gjennom sentrumsområdet.

For å sørge for at de kjørende holder fartsgrensen bør man også vurdere flere tiltak. I dag er det fartshumper i tilknytning til gangfeltene. For å tydeliggjøre at man er i et sentrumsområde, kan et forbedret tiltak være å oppheve hele kryssene. Dette bidrar i enda større grad å redusere farten på strekningen, øker trafikksikkerheten i kryssene og forbedrer kryssingen av rv. 15 for myke trafikanter. De to mest aktuelle kryssene er med Bellingsdalsvegen og Bergervegen.