



Luster kommune

TOMTEANALYSE – GAUPNE HELSE- OG
OMSORGSSENTER

Trafikk og logistikk

29.10.2025



Med mindre annet er skriftlig avtalt, tilhører alle rettigheter til dette dokument **WSP Norge AS**.

Innholdet – eller deler av det – må ikke benyttes til andre formål eller av andre enn det som fremgår av avtalen. WSP Norge har intet ansvar hvis dokumentet benyttes i strid med forutsetningene. Med mindre det er avtalt at dokumentet kan kopieres, kan dokumentet ikke kopieres uten tillatelse fra WSP Norge.

RAPPORT

Oppdragsnavn: Tomteanalyse – Gaupne helse- og omsorgssenter

Oppdragsgiver: Luster kommune
Kontaktperson: Ole Martin Brennsæter

Emne: Trafikk og logistikk

Ansvarlig enhet: Samfunnsutvikling Midt **Utført av:** Kjell Morten Haavet

Tilgjengelighet: Åpen **Dato:** 29.10.2025

REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	GODKJENT AV
0.0	10.08.2025		KMH	OF
0.1	15.09.2025	Revidert antall plasser	KMH	OF
0.2	17.09.2025	Oppdaterte kapittel 5	KMH	OF
0.3	29.10.2025	Oppdateringer etter innspill fra Luster kommune	KMH	OF

INNHALDSFORTEGNELSE

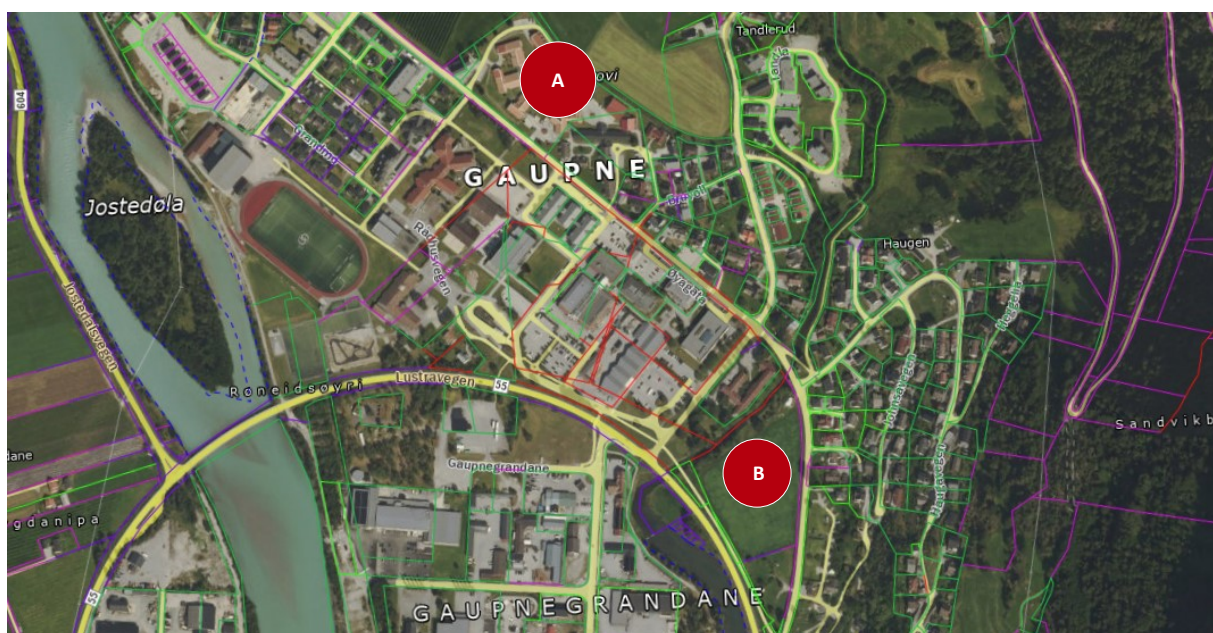
1.	Innledning	5
2.	Metode og datagrunnlag	6
2.1.	Grunnlagsdata	6
2.2.	Kartlegging	6
3.	Funksjoner og trafikkgenerering	7
3.1.	Planlagte funksjoner i omsorgssenteret	7
3.2.	Trafikkgenererende faktorer og brukergrupper	7
3.3.	Trafikkmønster og døgnvariasjon	7
4.	Tomte vurdering	8
4.1.	Alternativ A – Øyagata 17 (Gaupne sentrum)	8
4.2.	Alternativ B – Sandvikvegen (Øst for sentrum)	12
5.	Oppsummering	14

1. INNLEDNING

Luster kommune planlegger etablering av nytt helse- og omsorgssenter i Gaupne. Innhold er ikke endelig avklart, og det blir gjort vurderinger av ulike utbyggingsalternativ. I denne vurderingen er det lagt til grunn et maksimumsalternativ med 90 plasser og et bredt utvalg av tjenester. Senteret skal dekke behov for både korttids- og langtidsopphold, og vil romme funksjoner som legevakt, helsestasjon, dagsenter, ambulansestasjon, baser for hjemmetjeneste, kjøkken og administrasjon.

I denne rapporten vurderes følgende tomtealternativer:

- **Alternativ A:** Øyagata 17
- **Alternativ B:** Sandvikvegen (72/2), Øyrane



Figur 1 Lokalisering av tomtealternativene i Gaupne

Formålet med analysen er å kartlegge og vurdere trafikale og logistiske forhold ved de to tomtene. Analysen skal bidra til å sikre god tilgjengelighet for ansatte, besøkende og tjenestekjøretøy, trygg ferdsel for gående og syklende, effektiv logistikk for drift og nødetater, samt god tilpasning til eksisterende og fremtidig infrastruktur. Resultatene skal inngå i beslutningsgrunnlaget for tomtevalg og videre planlegging.

Denne analysen omfatter vurderinger av trafiksikkerhet og tilgjengelighet, infrastruktur for gående, syklende og kollektivtransport, samt logistikk knyttet til drift og tjenester som ambulanse, varelevering, renovasjon og parkering. Det er ikke gjennomført egne trafikktellinger i prosjektet, vurderingene baserer seg på tilgjengelige offentlige data (bl.a. NVDB) og kvalitative analyser.

2. METODE OG DATAGRUNNLAG

Analysen er gjennomført i tråd med anbefalt metodikk fra Statens vegvesens Håndbok V720 – *Sikker veg*, som omhandler trafiksikkerhetsrevisjoner og -trafiksikkerhetsinspeksjoner. Vurderingene bygger på prinsippene i nullvisjonen, med mål om null drepte og varig skadde i trafikken. Dette innebærer særlig vektlegging av lavt fartsnivå, trygg kryssing for myke trafikanter og universell utforming.

2.1. GRUNNLAGSDATA

Datagrunnlaget omfatter både nasjonale og lokale kilder. Det er hentet inn data fra Nasjonal vegdatabank (NVDB) om vegnett, fartsgrenser og årsdøgntrafikk (ÅDT), samt kartgrunnlag fra Geonorge og Norge i bilder. Google Street View er benyttet for visuell vurdering av adkomst og trafiksituasjon ved de aktuelle tomtene. I tillegg er kommunale plandokumenter, som reguleringsplaner og kommuneplanens arealdel, gjennomgått for å vurdere planstatus og fremtidige tiltak.

Tabell 1 Datakilder benyttet i analysen

Datakilde	Formål
NVDB (Statens vegvesen)	Vegnett, fartsgrenser, årsdøgntrafikk (ÅDT)
Geonorge og Norge i bilder	Kartgrunnlag og terrengvurdering
Google Street View	Visuell vurdering av adkomst og trafiksituasjon
Kommunale planer	Reguleringsstatus og fremtidige tiltak

2.2. KARTLEGGING

For å analysere tilgjengelighet og trafiksikkerhet er det benyttet GIS-verktøy (ArcGIS Pro med Network Analyst). Dette har gjort det mulig å vurdere gangavstander, adkomstforhold og rekkevidde for ulike trafikanter, samt å illustrere relevante trafiksikkerhetstiltak.

Det er ikke gjennomført egne trafikktellinger i prosjektet. Manglende eksakte trafikkdata er derfor supplert med kvalitative vurderinger og estimater basert på offentlig tilgjengelig informasjon, samt tilgjengelig informasjon fra kommunen.

Analysen har hatt særlig fokus på forhold som påvirker trafiksikkerhet og logistikk ved etablering av nytt helse- og omsorgssenter. Dette inkluderer vurdering av infrastruktur for myke trafikanter, fartsnivå og potensielle ulykkes punkter, adkomstforhold for ansatte, besøkende, varetransport og nødetater, samt logistikkbehov knyttet til drift, som levering, avfallshåndtering og parkering. Universell utforming er vurdert i tråd med nasjonale mål om tilgjengelighet for alle.

3. FUNKSJONER OG TRAFIKKGENERERING

3.1. PLANLAGTE FUNKSJONER I OMSORGSSENTERET

Det nye helse- og omsorgssenteret har ambisjoner om å samle et bredt utvalg av helsetjenester og støttefunksjoner under samme tak. Pågående alternativanalyser vurderer nedskalerte alternativer. I denne analysen er det lagt til grunn et maksimumskonsept for et nytt senter med full samlokalisering.

Bygget vil romme 90 institusjonsplasser fordelt på korttids- og langtidsopphold, og vil inkludere funksjoner som dagsenter, legekantor, døgnåpen legevakt, helsestasjon, ambulansestasjon og base for hjemmetjenesten. I tillegg planlegges rehabiliteringstjenester, psykisk helse og rus, kjøkken, vaskeri, tekniske rom, administrasjon og fellesarealer.

Uteområder og parkeringsplasser for ansatte, besøkende og tjenestebiler inngår også i prosjektet. Flere av funksjonene er publikumsrettede og vil generere trafikk utover det som følger av ansatte og beboere. Dette gjelder særlig dagsenter, legekantor, helsestasjon og legevakt, som forventes å bidra til et variert og sammensatt trafikkbilde gjennom hele uken.

3.2. TRAFIKKGENERERENDE FAKTORER OG BRUKERGRUPPER

Helse- og omsorgssenteret vil ha et bredt spekter av brukergrupper med ulike trafikkbehov. Ansatte utgjør den største faste gruppen, fordelt på ulike avdelinger og skift. Det forventes flere titalls ansatte per dag, og skiftmønsteret vil påvirke

Brukergruppe	Trafikkbehov / utfordringer
Ansatte	Skiftarbeid, behov for parkering og kollektivtilbud
Besøkende	Variert trafikk, særlig ettermiddag/kveld og helg
Tjenestekjøring	Ambulanse, varelevering, renovasjon, hjemmetjeneste
Andre forhold	Intern ferdsel, rullestolbrukere, gjennomgangstrafikk

Tabell 2 Oppsummert trafikkbehov for ulike brukergrupper

både parkeringsbehov og behov for kollektivtilbud tilpasset arbeidstidene. Besøkende vil generere jevn trafikk, særlig på ettermiddager, kvelder og i helger. I tillegg kommer daglige besøk til dagsenter, helsestasjon og legekantor, med variasjoner knyttet til ukedager og sesong. Tjenestekjøring vil omfatte ambulanser, hjemmetjenestens biler, vareleveranser, renovasjonskjøretøy og intern transport som minibusser og servicekjøretøy. Disse kjøretøyene må ha uhindret adkomst til ulike soner på tomten. I tillegg må det tas hensyn til intern ferdsel på området, inkludert beboere på tur, rullestolbrukere og ansatte i bevegelse mellom bygg. Gjennomgangstrafikk i nærområdet kan også påvirke trafikksituasjonen og må vurderes i utformingen av trafikkløsninger.

3.3. TRAFIKKMØNSTER OG DØGNVARIASJON

Trafikkbildet ved omsorgssenteret vil variere gjennom døgnet, med topper forventes å være knyttet til skiftbytte og besøkstider. Morgen- og ettermiddagsperiodene (ca. kl. 07–08 og 15) vil ha høy trafikk som følge av skiftbytte blant ansatte. Senere på kvelden og i helger vil besøkstrafikken

Tidspunkt	Trafikkaktivitet
Morgen (07–08)	Skiftbytte – høy trafikk
Dagtid (10–14)	Besøk til helsestasjon, legekantor, dagsenter
Ettermiddag (15)	Skiftbytte – høy trafikk
Kveld/helg	Besøkstrafikk, legevakt, ambulanseutrykninger
Natt (23–07)	Lav trafikk, ambulanse og personalbytte

Tabell 3 Typiske trafikktopper og døgnvariasjon ved

øke, sammen med sporadisk trafikk til legevakt og ambulanseutrykninger. På dagtid, særlig mellom kl. 10 og 14, forventes jevn trafikk til helsestasjon, legekantor og dagsenter. Nattetid vil trafikken være minimal, med unntak av ambulanseutrykninger og personalbytte.

4. TOMTEVURDERING

Luster kommune har vurdert to alternative tomter for plassering av Gaupne helse- og omsorgssenter: Alternativ A – Øyagata 17 (Gaupne sentrum) og Alternativ B – Sandvikvegen (Øyrane). I dette kapittelet gjennomgås de trafikale og logistiske forholdene for hver av tomteforslagene. Analysen omfatter beliggenhet, adkomst, trafiksikkerhet, tilgjengelighet for ulike brukergrupper, samt interne logistikkmuligheter. Begge alternativer vurderes opp mot målsettingene om god tilgjengelighet, trygg ferdsel for myke trafikanter og effektiv logistikk.

4.1. ALTERNATIV A – ØYAGATA 17 (GAUPNE SENTRUM)

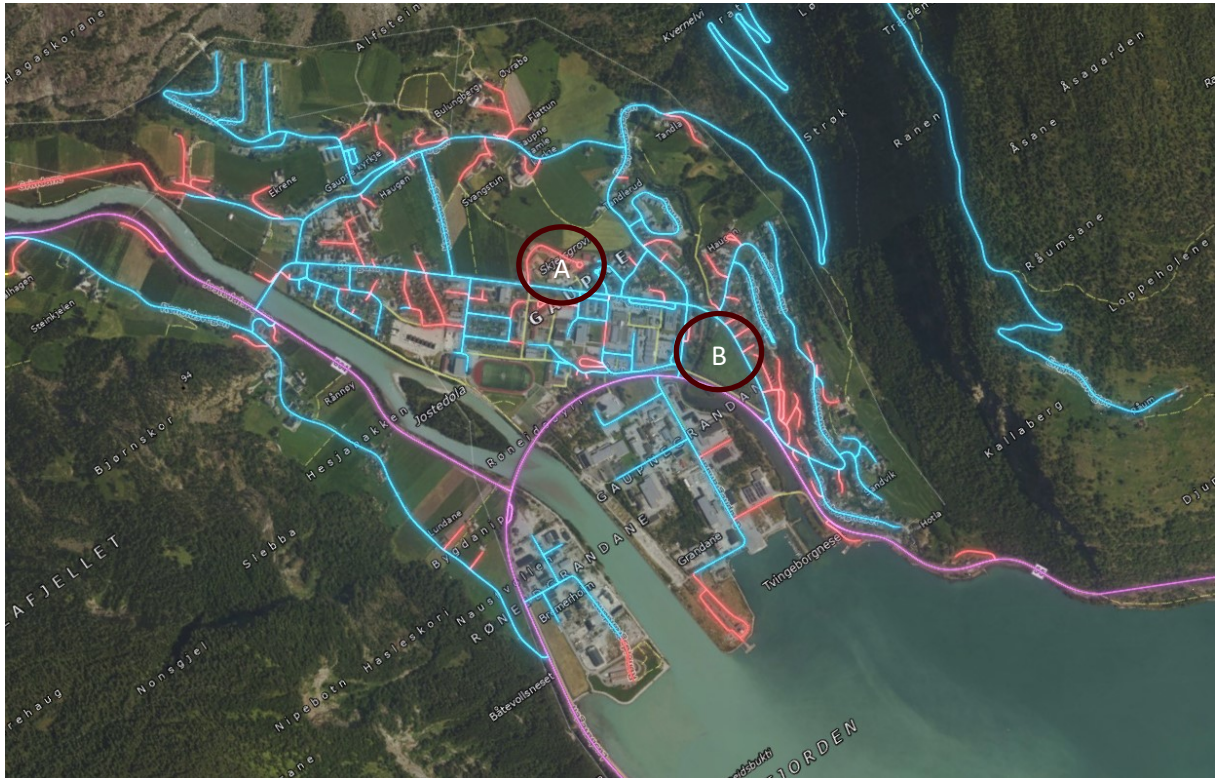


Figur 2 Flyfoto av Alternativ A – Øyagata 17 (Kilde: Place Point)

Tomten i Øyagata 17 ligger sentralt i Gaupne sentrum, i et etablert kvartal med nærhet til offentlige funksjoner som rådhus, skole og dagens omsorgssenter. Lokaliseringen krever ikke omdisponering av landbruksjord og er i tråd med kommunens strategi for kompakt og bærekraftig arealbruk.

Adkomst og vegnett

Tomten har adkomst via Øyagata, en kommunal samleveg som knytter området direkte til fylkesveg 55 (Sognefjellsvegen). Fv. 55 har fartsgrense 50 km/t og moderate trafikkmengder (ÅDT ca. 2 000). Krysset mellom Fv. 55 og Øyagata er et oversiktlig T-kryss med god kapasitet. Øyagata er en rolig lokalveg med fartsgrense 50 km/t og lav trafikkmengde i dag, hovedsakelig knyttet til skole, rådhus og eksisterende omsorgssenter.



Figur 3 Oversikt over vegnett og tilknytning til tomtene

Ved etablering av nytt helse- og omsorgssenter forventes en økning i trafikken i Øygata, jevnt fordelt gjennom dagen. Dette er lave mengder som eksisterende vegnettet har kapasitet til å håndtere. I korte rushperioder kan det oppstå noe kø ved utkjøring til Fv. 55, men eventuelle forsinkelser antas å bli minimale. Forsinkelser for utrykningskjøretøy vurderes som marginale.

Øygata har i dag en veibredde på ca. 6 meter og sammenhengende fortau forbi på sørsiden av eiendommen. Vegen er oversiktlig og relativt rett, med kun ett mindre kryss (Gardavegen) og et par avkjørsler. Siktforholdene er gode. For å holde fartsnivået lavt når trafikken øker, kan ytterligere fartsdempende tiltak vurderes, som nye fartsdumper eller innsnevring.

Tabell 4 Avstander

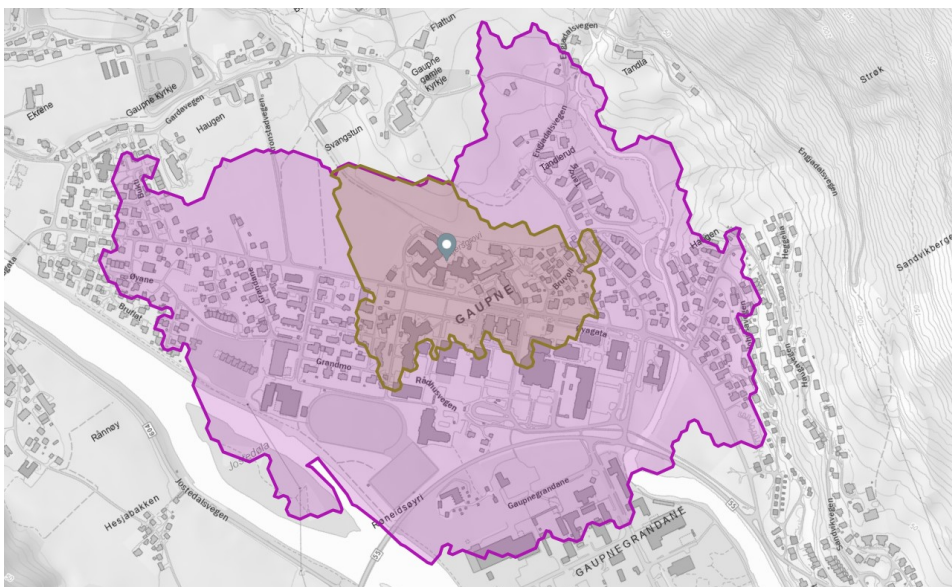
Destinasjon	Avstand (m)
Pyramiden	900
Friskhuset	400
Fylkesveg 55 Lustervegen	950



Figur 4 Vegprofil og adkomstforhold i Øyagata. Dagens omsorgssenter ligger til venstre på bildet.

Tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende

Tomten har god tilgjengelighet for myke trafikanter. Det er fortau på sørsiden av Øyagata og gatebelysning, men det er ikke tilrettelagt for sikker kryssing med gangfelt. Gangavstanden til sentrumskjernen med butikker, servicetilbud og møteplasser er kun 100–300 meter (2–5 minutters gange). Eksisterende gang- og sykkelveginfrastruktur i Gaupne er godt utbygd i og rundt sentrum. Nærmeste bussholdeplass (langs Fv. 55) ligger ca. 300 meter fra tomten, noe som gir god kollektivdekning. Dette gjør det enkelt for ansatte, besøkende og beboere å benytte miljøvennlige transportformer.



Figur 5 Rekkevidde fra Alternativ A – 5 og 10 minutters gangavstand

Parkering og intern logistikk

Tomten har en form som begrenser arealutviklingen, men det er mulig å dekke noe av parkeringsbehovet gjennom overflateparkering og sambruk med naboinstitusjoner som Friskhuset/svømmehall og offentlige bygg i sentrum. Dagens omsorgssenter har noen få parkeringsplasser som kan utvides og omorganiseres. Besøkende kan ved behov henvises til offentlige p-plasser i sentrum.

Intern logistikk må planlegges innenfor en kompakt tomt. Varelevering og avfallshåndtering kan videreføres som i dag med skjermet mottak på byggets bakside. Lastebiler kan benytte Øyagata og snu i nærliggende kryss eller parkeringsarealer. Ambulansetjenesten kan ha direkte adkomst via Øyagata. Det kan være nødvendig å etablere parkeringsforbudssoner ved inngangspartiet for å sikre fremkommelighet.

Oppsummering

Alternativ A gir gode forutsetninger for trafiksikre og miljøvennlige transportløsninger. Tomten drar nytte av etablert vegnett, lav fartsgrense og godt utbygd infrastruktur. Tilgjengeligheten for gående og kollektivreisende er svært god, og bilavhengigheten forventes å være lav. Arealform krever kompakte løsninger og sambruk, men vurderes som gjennomførbart. Totalt sett fremstår Alternativ A – Øyagata 17 som en robust lokasjon med hensyn til trafikkløsninger og tilgjengelighet, men noe tilrettelegging knyttet til fortau og sikre kryssing bør påberegnes.

Tabell 5 Oppsummering av trafikale forhold for Alternativ A – Øyagata 17

Kriterium	Alternativ A – Øyagata 17
Adkomst	Etablert vegnett, lav fart
Gang-/sykkelveg	Eksisterende fortau
Kollektivtilbud	Bussholdeplass 300 m unna
Parkering	Utfordrende arealform, sambruk mulig
Intern logistikk	Kompakt, men gjennomførbart

4.2. ALTERNATIV B – SANDVIKVEGEN (ØST FOR SENTRUM)



Figur 6 Flyfoto av Alternativ B – Sandvikvegen (Kilde: Place Point)

Tomten ved Sandvikvegen, Øyrane, ligger i utkanten av Gaupne tettsted, omtrent 500 meter øst for sentrumskjernen. Området består i dag av dyrket mark uten eksisterende bebyggelse, og grenser kun til spredt boligbebyggelse mot nordøst. Lokaliseringen gir stor frihet i utforming av anlegget, men krever omregulering og etablering av ny infrastruktur.

Adkomst og vegnett

Tomten har adkomst via Sandvikvegen, en kommunal veg med fartsgrense 50 km/t og lav til moderat trafikkmengde. Vegen har avkjørsel til fylkesvei 55 i et T-kryss ca. 200 meter sør/øst for eiendommen.



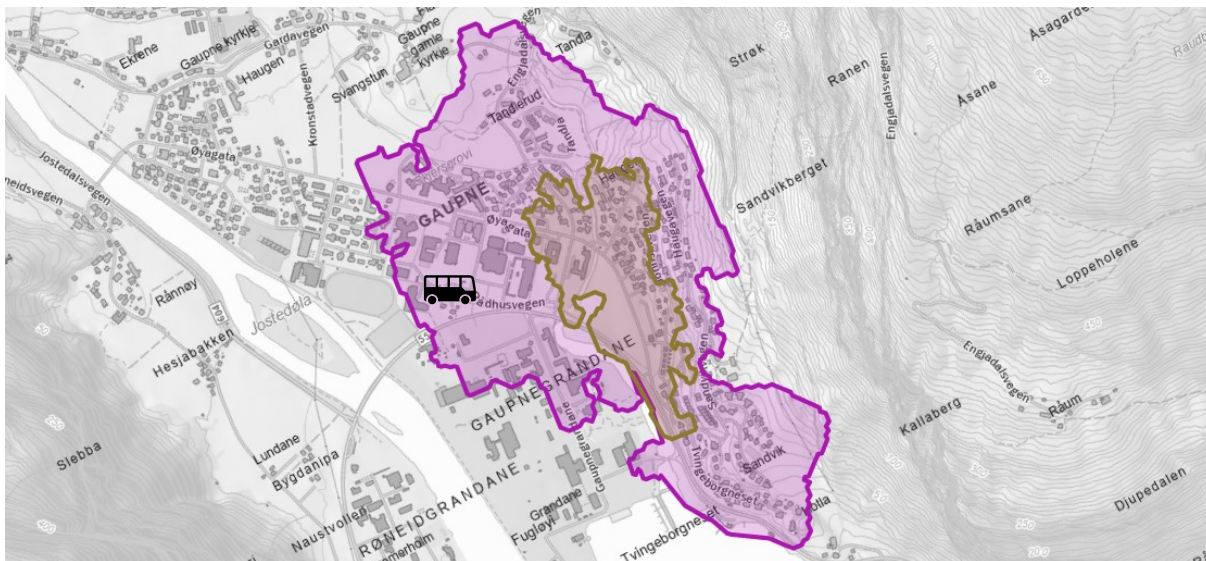
Figur 7

Tabell 6 Avstander

Destinasjon	Avstand (m)
Pyramiden	600
Friskhuset	630
Avkjørsel Fylkesveg 55 - Lustervegen	200

Tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende

Tomten ligger i gangavstand til sentrum. Strekningen langs Sandvikvegen har gatebelysning, men mangler sammenhengende fortau. Det er etablert gang- og sykkelveg på sørsiden av tomten langs Fv. 55. Nærmeste bussholdeplass ligger ca. 500 meter unna.



Figur 8 Rekkevidde fra Alternativ B – 5 og 10 minutters gangavstand

Parkering og intern logistikk

Tomten kan ha kapasitet til å etablere nødvendig parkering og logistikk på egen grunn. Det er mulig nok areal til å skille mellom parkeringsplasser for ansatte, besøkende og tjenestebiler og egne soner for ambulanse, varelevering og avfallshåndtering. Tomten gir også fleksibilitet for fremtidig utvidelse og mulighet for å skjerme driftsfunksjoner fra publikumsarealer.

På tomten bør det avsettes areal til parkering for de viktigste transportbehovene; bl.a. tjenestebiler for hjemmetjenesten 10-15 biler (under tak), ambulanse i garasje, biler tilknyttet legevakt, ambulerende team, minibuss til dagsenter, bårebil, servicebiler, HC-biler og besøkende (korttid/langtid). Det kan tilrettelegges for et større parkeringsareal på vestsiden av fylkesvegen, i 200-300 m gangavstand fra tomten. Gangtilkomst via tilgrensende gangveg og kryssing over fylkesvegen over hevet gangfelt. Parkeringsmuligheten kan hovedsakelig benyttes av ansatte og har stor kapasitet (stipulert ca. 80-90 plasser). Parkeringskjeller kan etableres i prosjektet, men realisme og omfang bør avklares nærmere i reguleringsprosessen der det bl.a. gjøres vurderinger i forbindelse med flomproblematikken.

Oppsummering

Alternativ B gir gode interne logistikkforhold og stor arealfleksibilitet, men krever investeringer i ny infrastruktur og trafiksikkerhetstiltak. Tilgjengeligheten for gående og syklende er tilrettelagt langs

Fv. 55, men ikke langs Sandvikvegen. Etablering på tomten vurderes som gjennomførbart, men antas å være mindre gunstig med hensyn til trafiksikkerhet, miljø og integrasjon i lokalsamfunnet enn alternativ A.

Tabell 7 Oppsummering av trafikale forhold for Alternativ B – Sandvikvegen/Øyrane

Kriterium	Alternativ B – Sandvikvegen/ Øyrane
Adkomst	Tilknyttet eksisterende vegnett, moderat fart
Gang-/sykkelveg	Etablert langs Fv. 55, mangler tilbud langs Sandvikvegen
Kollektivtilbud	Bussholdeplass ca. 500 m unna
Parkering	Rikelig plass til overflateparkering
Intern logistikk	God plass, men mer kjøring

5. OPPSUMMERING

Tabell 8 Sammenligning av sentrale kriterier for Alternativ A og B

Kriterium	Alt. A – Øyagata	Alt. B – Sandvikvegen/Øyrane
Adkomst	Etablert via Øyagata til Fv. 55 (50 km/t), god kapasitet	Krever ny adkomst via Sandvikvegen
Fartsnivå / ÅDT	30–40 km/t, økning til ca. 500 kjøretøy/døgn, lav risiko	50–80 km/t, ca. 500 kjøretøy/døgn ny trafikk, høyere risiko
Gang-/sykkelveg	Fortau på sørsiden av Øyagata, men mangler sikker kryssing	Mangler tilbud for myke trafikanter langs Sandvikvegen
Kollektiv	Bussholdeplass ca. 300 m unna	Bussholdeplass ca. 500 m unna
Trafiksikkerhet	Lav fart	Tiltak nødvendig for å oppnå akseptabel sikkerhet
Parkering	Tomten har en form som begrenser arealutviklingen, men det er mulig å dekke noe av parkeringsbehovet gjennom overflateparkering og sambruk med naboinstitusjoner som Friskhuset/svømmehall og offentlige bygg i sentrum.	Tomten kan ha kapasitet til å etablere nødvendig parkering og logistikk på egen grunn. Det er mulig nok areal til å skille mellom parkeringsplasser for ansatte, besøkende og tjenestebiler og egne soner for ambulanse, varelevering og avfallshåndtering.
Logistikk	Kompakt men gjennomførbart	Mulighet for god intern logistikk
Ambulanse	Rask og direkte via Øyagata, kort avstand til Fv. 55	Rask og direkte via Sandvikvegen, kort avstand til Fv. 55
Planstatus	Reguleringsformål klart, lav planrisiko	Jordbruksformål, men avsatt til sentrumsformål i KPA
Nærmiljø	Integrert i sentrum, nær skole, rådhus, butikk	Mer isolert, lenger avstand til funksjoner. Kan medføre en større trafikkbelastning for nærmiljøet.
Miljøpåvirkning	Ingen nedbygging av matjord, legger til rette for grønn mobilitet	Nedbygging av ca.10–15 dekar jord, økt bilbruk og utslipp

Tilgjengelighet: Alternativ A har en sentral beliggenhet med gangavstand til Gaupne sentrum. Alternativ B er også sentrumsnært, men avstanden til sentrum er noe lenger og dagens Sandvikvegen mangler fortau. Dersom det etableres fortau langs denne strekningen, vil mange kunne gå eller sykle også hit, men plasseringen er likevel noe utenfor tettstedskjernen.

Trafikksikkerhet: Alternativ A ligger i et etablert område med lav fartsgrense (30–40 km/t) og noe eksisterende fotgjengerinfrastruktur. Trafikkøkningen på Øyagata ved nytt senter kan håndteres med enkle tiltak og myke trafikanter. Alternativ B vil generere ny trafikk på veg som i dag mangler sammenhengende fortau.

Infrastruktur og logistikk: Alternativ A har eksisterende vegnett med god kapasitet. Økt trafikk mikses inn i et veinett som allerede er dimensjonert for sentrumstrafikk (skole, rådhus), og fylkesvegen gjennom sentrum tåler tilleggsbelastningen uten vesentlige problemer. Alternativ B krever etablering og oppgradering av infrastruktur fra grunnen av i et område som i dag er landlig. Det innebærer nyanlegg og breddeutvidelse av Sandvikvegen, anlegg av fortau. Logistikkmessig kan begge alternativer utformes til å fungere internt. Alternativ B har større tilgjengelig areal for parkering, varelevering og ambulanseadkomst og kortere vei ut på fylkesvegen, mens Alternativ A må planlegges mer kompakt.

Plan- og nærmiljøhensyn: Alternativ A er i tråd med gjeldende reguleringsplan, og pågående sentrumsplan, og fortetter et område som allerede brukes til helse- og institusjonsformål. Dette alternativet bygger videre på eksisterende nærmiljø og gjør helse- og omsorgssenteret lett tilgjengelig som en del av tettstedet. Alternativ B medfører nedbygging av jordbruksareal.