

1. Innleiing

- Bakgrunn
- Mål med analysen
- Det skal gjerast ei overordna trafikkanalyse av området med fokus på å *sikre dei mest attraktive løysingane for mjuke trafikantar, og ivareta folkehelse-prinsippet.*
- Det skal kartleggast det samla trafikkbehovet for området, og kva trafikkmønster saman med ÅDT planlagt utbygging av område vil skape
- Transportbehovet i området skal i størst mogleg grad ikkje vera bilbasert, det skal leggjast vekt på gode funksjonelle løysingar for mjuketrafikantar med snarveger som gjer at gang/sykkel blir valt framfor bil. Samstundes må vegsystemet ta høgde for at mykje av transporten må løysast med bil ettersom området har avgrensa kollektivdekning.
- Det skal planleggast for minst mulig trafikk forbi skule og barnehage
- Det skal leggast opp til ei funksjonell løysing for henting/levering til barnehage og skule med tanke på at desse funksjonane er plassert i avstand frå kvarandre.
- *Trafikkanalysen skal resultere i to ulike alternative hovudinnfartsvegar til område.*

2. Premiss og utgangspunkt (føringar) for trafikkanalysen:

- Kva er planlagt utbygging i område, tal på bustadeiningar
- Kva betyr antall enheter og type utbygging for det samla trafikkbehovet
- Kapasitet vurdering/framtidig ÅDT
- Overordna planar og eksisterande reguleringsplanar i tilknytning til området.
- Gode tilhøve for mjuke trafikantar skal vera førande prinsipp
- Det er tenkt ei trinnvis utbygging, og det skal trafikkanalysen gjenspeile.
- Skule skal plasserast i tråd med rapport, og med hjertesoneprinsipp.
- Timetrafikken morgon og ettermiddag vil vera høg pga. skule og barnehage i område, her skal ein finne løysingar der ein unngår trafikkopsamling ved morgon og ettermiddag rush
- Det skal ikkje vurderast tilkomst til bustadfelt frå industriområdet
- Dersom det er signalisert frå Statens vegvesen at dei ikkje tillater fleire avkjøringar frå fylkesvegen enn eksisterande avkjørsel inn til Mjåtveitmarka og ny til Dalstø, må det gå fram i analysen (Mjåtveitmarka er ikkje dimensjonert eller bygd for meir utbygging, og slik eksisterande bygningar alt ligg er det ikkje gitt at den eksisterande hovudvegen inn i feltet toler å bli hovudferdsel for meir utbygging. Dette må gå fram av dagens ÅDT og gjeldande krav til dimensjonering).

3. Beskrive metode (evt. del av kapittel over)

4. Beskrive dagens situasjon (terreng, vegar, trafikkta, ulykker, gang- og sykkel)

5. Mjuke trafikantar (målpunkt etc.)

6. Beskrive krav til veg og gateutforming

7. Illustrere og beskrive ulike valgalternativ

- Alternative hovudtilkomststar og tilhøyrande vegsystem

- Gang- og sykkelveggar
- Drøfting av alternativ med utgangspunkt i vurderingstema:

Stadeigne kvalitetar

- Landskap: Terrengtilpassing, kollar, viktige landskapselement, massebalanse, fjernverknad og eksisterande bustad
- Kulturminne (steingjerde og torvhus)
- Bekk og vassdrag, med grøntdrag
- Biologisk mangfald
- Nærmiljø og friluftsliv

Berekraft og mobilitet

- Kontakt med Frekhaug sentrum
- Kontakt med skule og idrett
- Kontakt/kopling med garden Mjåtveit og friluftsområde
- Folkehelse
- Internt transportbehov
- Trafikkbelastning forbi skule, samt hjartesone

Vegstandard

- Kapasitetsvurdering (med utgangspunkt i trafikkprognosar)
- Trafikktryggleik (her skal ein og sjå spesielt på Mjåtveitmarka)
- Universell utforming
- Veggeometri (stigning, kurvatur etc.)
- Kryssløysingar

Utbyggingsøkonomi

- Trinnvis utbygging og rekkjefølgjekrav
- Nytte/arealpotensial langs vegen
- Grunneigarinteresse

8. Matrise

9. Oppsummering og anbefaling