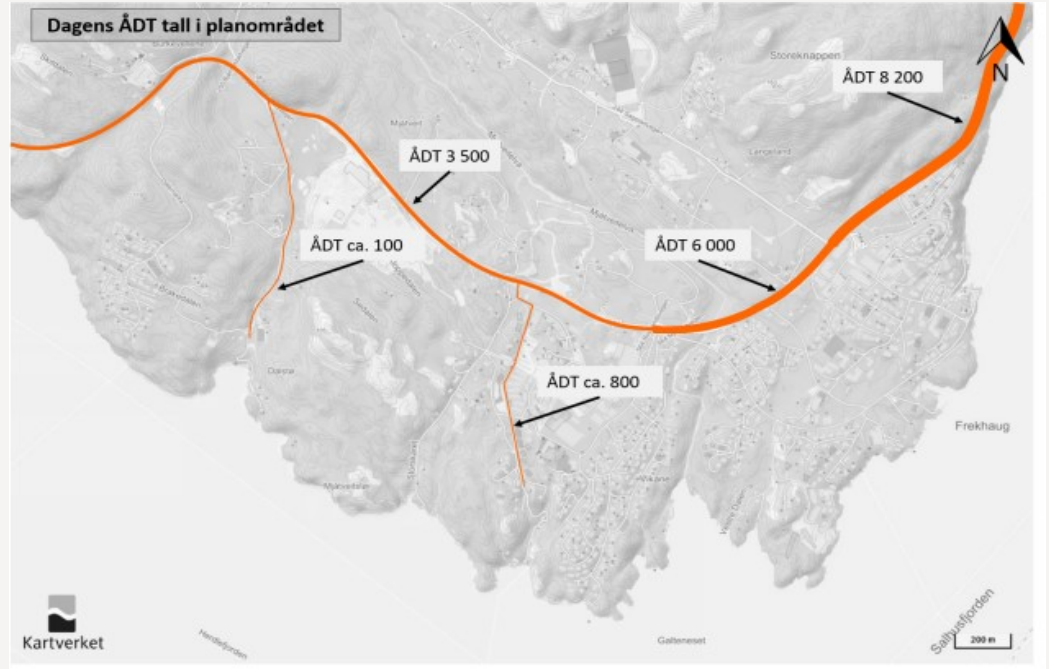


Presentasjon for formannskapet

Trafikkanalyse Mjåtveitstø - Dalstø

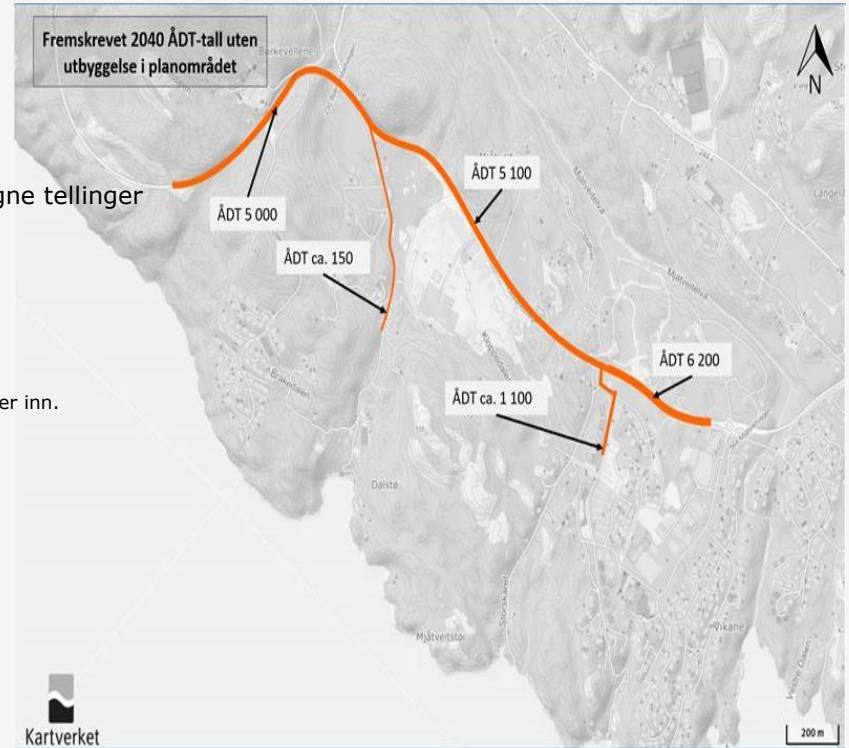


Dagens situasjon



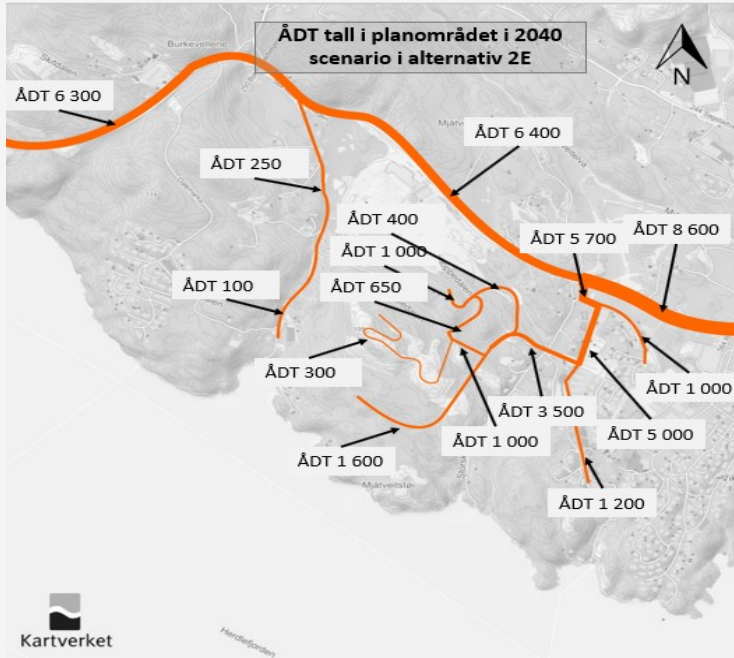
Trafikk

- > Fremtidige trafikkmengder beregnes, med bakgrunn i:
 - > Dagens/eksisterende bebyggelse
 - > Dagens trafikkmengder, registrert i NVDB, samt kalibrert med egne tellinger
 - > Ny/planlagt bebyggelse, boliger, skole, barnehage etc.
 - > Nytt vegnett, kryssløsninger
 - > Turproduksjon pr. enhet
 - > Fylkesvise prognoser for fremtidig vekst i personbiltrafikken
 - > TØI utarbeider prognoser for vekst i biltrafikken, på fylkesbasis en her legger inn.
 - > Ca. 1,5% årlig vekst -> ca. 35% over 20 år
 - > Offensive tiltak for å begrense bilbruk gjenspeiles ikke i prosentatsen
 - > Mål om 0-vekst, og bedre samkjørings- / kollektivløsninger ikke hensyntatt
- > Trafikkprognosene beregnes i programmet AIMSUN
 - > 20 års dimensjoneringsstid
 - > 2040 er derfor satt som dimensjoneringsår
 - > Trafikkmengdene beregnet er derfor fremskrevet til 2040
- >



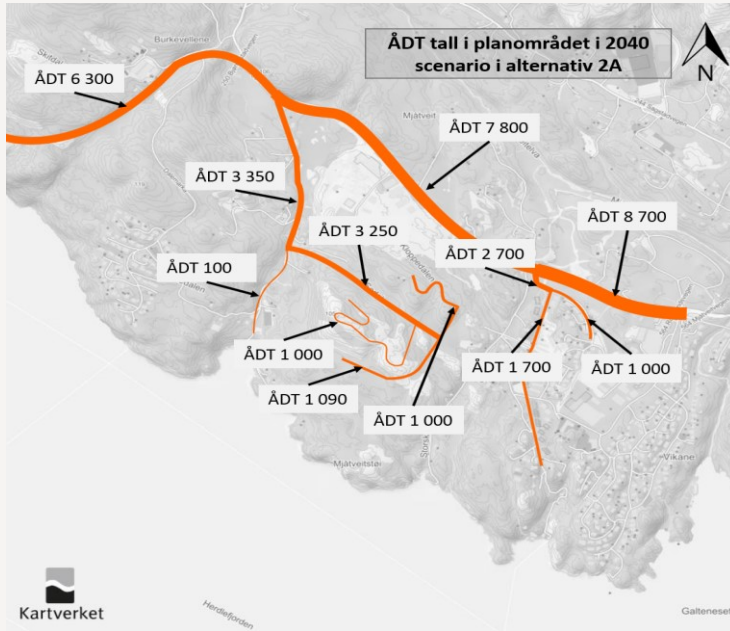
Prinsipp 1

- > All trafikk betjenes fra Mjåtveitstø



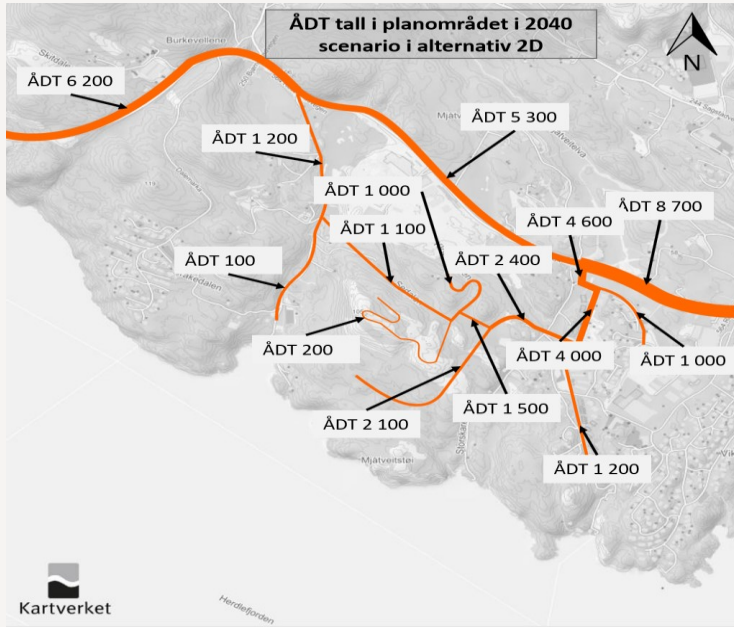
Prinsipp 2

- › Felt B9 og skole betjenes fra Dalstø, barnehage og B8 fra Mjåtveit



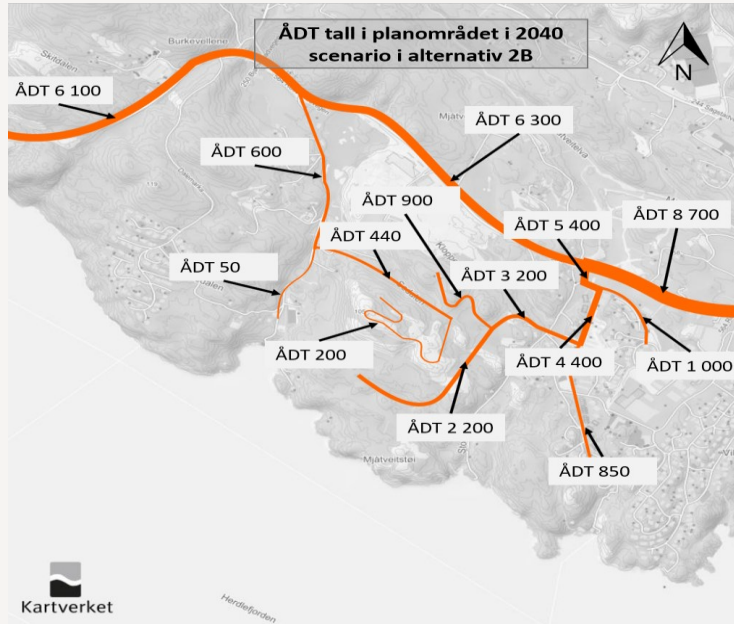
Prinsipp 3

- › Feltene betjenes fra begge kryss, kjørbær forbindelse på tvers



Prinsipp 4

- › Feltene betjenes fra begge kryss, ikke kjørbar forbindelse på tvers



Vegstandard

> Kommunal standard i henhold til *vegnorm for Hordaland*

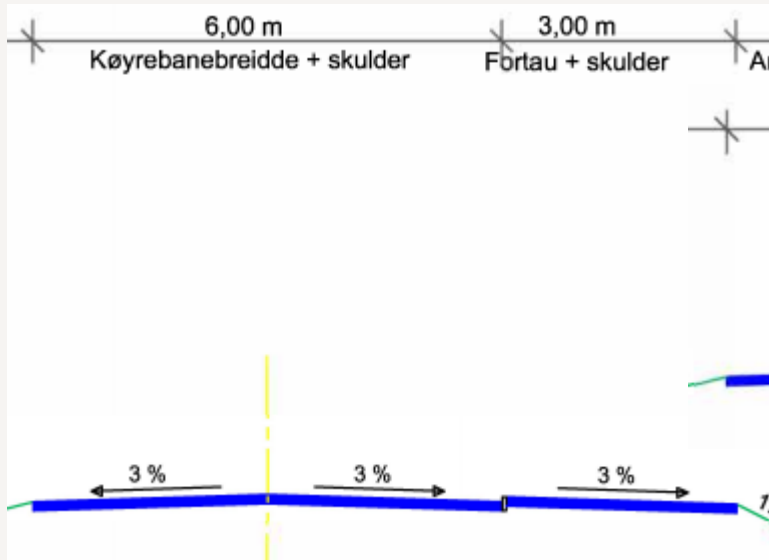
Samleveg – klasse Sa1 og Sa2:
Sambindingsveg, veg med buss, veg til næringsområde, veg til offentlege anlegg

- > Sa1 – Samleveg i boligområder med intil 1750 ÅDT
- > Sa2 – Samleveg i boligområder eller næringsområder med evt. busstrafikk og ÅDT over 1750
- > Fartsgrense 50 km/t

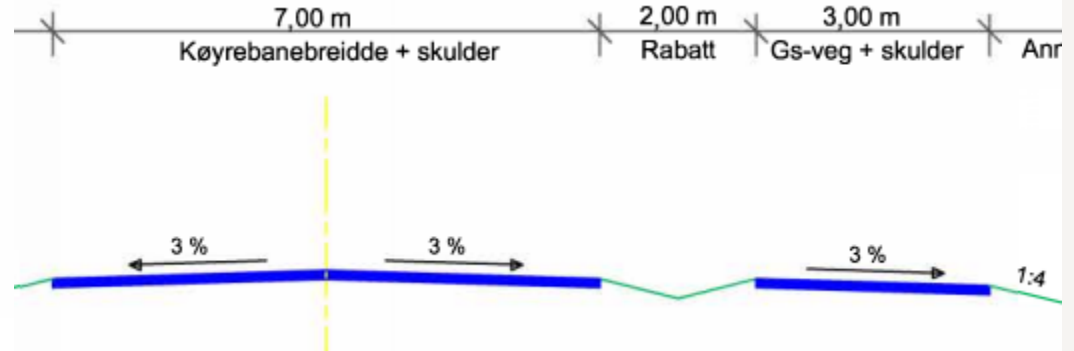
Vegstandard

- > Kommunal standard i henhold til vegnorm for Hordaland

Sa1, ÅDT < 1750



Sa2, ÅDT > 1750



Vegstandard

- > Standard i henhold til Statens vegvesens HB N100
 - > Håndboken revideres med jevne mellomrom, siste gang i mai 2019, etter en lengre prosess
 - > Samlevegbegrepet er utgått og ikke videreført etter forslag til revisjon sommeren 2018
 - > Gatestandarden er nå mest aktuell om HB N100 legges til grunn. Analysen anbefaler gatestandarden
 - > Gatestandarden åpner for å sette sammen tverrprofilen etter en «meny»
 - > Kjørefelt med bredder ihht. Funksjon, kjøretøy etc.
 - > Sykkelfelt
 - > Fortau med ulike elementer (møbleringssoner)
 - > Sykkelfelt
 - > Gang- og sykkelveg
 - > Sykkelveg med fortau
 - > Egne bussløsninger (bussfelt, kantstopp etc.)
 - > Beplantningssoner
 - > Ikke øvre begrensning i ÅDT annet enn krav om 4 felt ved ÅDT > 15 000
 - > Fartsgrense 30 km/t (mulighet for å velge høyere)
 - > Dimensjoneringskriterier i henhold til funksjon og fartsgrense

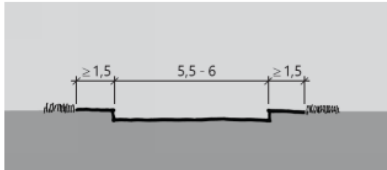


Vegstandard

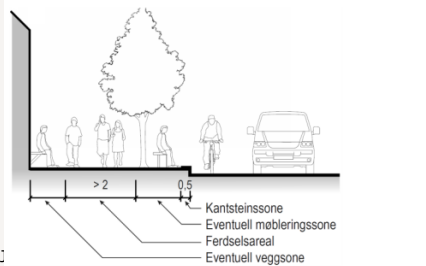
> Standard i henhold til Statens vegvesens HB N100

> Eksempel gatetverrsnitt fra N100:

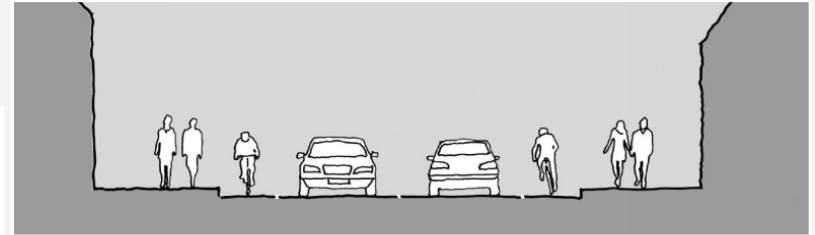
Overordnede boliggate/boligveger bør ha fartsgrense 30 eller 40 km/t. Overordnede boliggate/boligveger bør utformes med kjørebanebredde 5,5 – 6 m. Gater/veger der det går buss bør ha bredde 6 m.



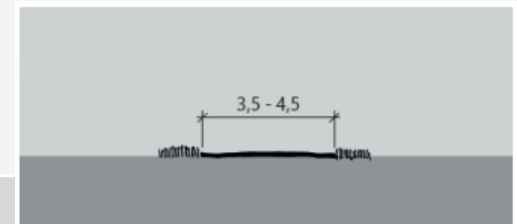
Figur B.13: Overordnet boliggate/boligveg med fortau (mål i m)



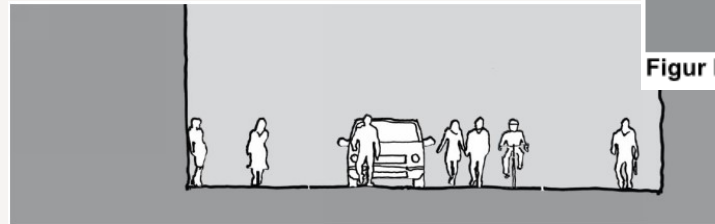
Figur B.1: Inndeling av fortauet i soner med breddekrav (mål i m)



Figur B.5: 2-felts gate med sykkelfelt



Figur B.14: Øvrig boliggate/boligveg (mål i m)



Figur B.12: Sambruksgate

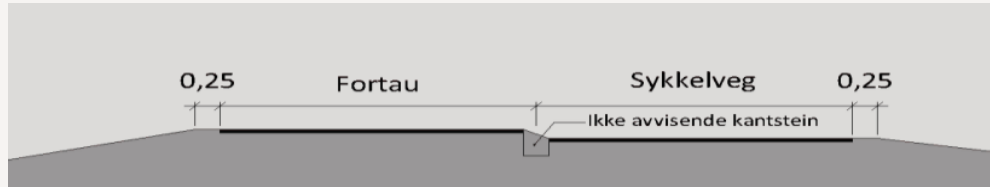
Vegstandard

> Gang- og sykkel

- > Bør dimensjoneres i henhold til HB V122 - Sykkelhåndboka:

Tabell D.7: Bredder for gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau, eksklusive skuldre (mål i m)

Gående pr time/ Syklende pr time	<15	15-100	100-200	>200
<15	Gang- og sykkelveg=2,5	Gang- og sykkelveg=3		
15-300	Gang- og sykkelveg=3	Sykkelveg=2,5 Fortau= 1,5	Sykkelveg=2,5 Fortau= 2	
300-1500	Sykkelveg=3 Fortau= 1,5	Sykkelveg=3 Fortau= 2		
> 1500	Sykkelveg=4 Fortau=1,5	Sykkelveg=4 Fortau= 2	Sykkelveg=4 Fortau= 2,5	



Vegstandard

> Fylkesveg 564 Rosslandsvegen:

- > Fylkesveg og kryss dimensjoneres ihht:
 - > N100 Veg- og gateutforming
 - > V120 Premisser for geometrisk utforming av veger
 - > V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss
- > Aktuell standard, Hø2 – Øvrige hovedveger

> Sentrale momenter ved denne standarden:

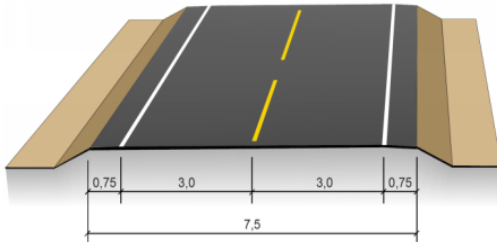
- > Avkjørselsfri ved ÅDT > 8 000
- > Kryssing mellom gang- og sykkelveg og veg bør være planskilt eller signalregulert ved ÅDT > 6 000
- > Ved utbedring av eksisterende veg kan vegbredde 6,5m legges til grunn

Hø2 - Øvrige hovedveger, ÅDT < 12 000 og fartsgrense 60 km/t

Dimensjoneringsklasse Hø2 skal benyttes for øvrige hovedveger og andre veger hvor arealdisponering og aktivitet inntil vegen gjør at fartsgrensen settes til 60 km/t.

Tverrprofil

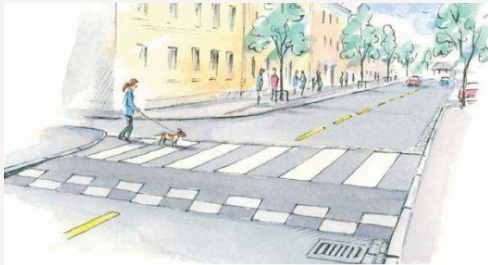
Vegen skal bygges med tverrprofil som vist i Figur C.8.



Trafikksikkerhet

> Vegstandard





- > Gatestandard ihht N100 klart å foretrekke
 - > Lave hastigheter og lavt fartsnivå, 30 km/t
 - > Krav til utforming av vegene som underbygger lavt fartsnivå.
 - > Større spekter av fartsreduserende tiltak og gode løsninger for kollektiv, gående og syklende
 - > Smalere veger, med strammere kurvatur
- > Fartsreduserende tiltak
 - > Ihht. V128 Fartsdempende tiltak
 - > Gir kriterier for valg av løsning og utforming for å sikre lavt fartsnivå
 - > Humper, puter innsnevring i kjørebanelen, opphøyde gangfelt



> Kryssingspunkt:

- > Planskilt ved ÅDT > 8 000, 6 000 langs nasjonale hovedveger
- > Etablering av gangfelt ihht. Tabell i HB V127 – Kryssingssteder for gående

Tabell 2.1 Anbefalinger for nye og eksisterende gangfelt

Skiltet fartsgrense	ÅDT Kryssende i maksstimen Akseptabelt fartsnivå	< 2000		2000 - 8000		> 8000	
		< 40	> 40	< 20	> 20	< 10	> 10
	35 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	40 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	45 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	45 km/t	Red	Red	Red	Red	Red	Red

Ikke anbefalt gangfelt Fremkommeligheten til gående med spesielle behov (barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne) må imidlertid vurderes spesielt. Gangfelt kan eventuelt anlegges dersom det er et akseptabelt fartsnivå på stedet. Alternativt kan man vurdere tilrettelagt kryssing (se kapittel 6), eller finne alternative kryssingssteder.

Gangfelt anbefales som en del av gangnett, og som et fremkommelighetstil tak for gående på svært trafikerte vegger. For vegger der akseptabelt fartsnivå overstiges, er det anbefalt å bruke fartsdempende tiltak.

Nye gangfelt anlegges ikke ved fartsgrense 60 km/t eller høyere. Dersom akseptabelt fartsnivå på 45 km/t ikke overstiges kan gangfelt anlegges (f.eks. ved rundkjøringer eller signalregulerte kryss). For vegger med høyt fartsnivå og hvor forholdene ligger til rette, anbefales planskilte løsninger (se håndbok N100).

Støy

> Støy vesentlig i et folkehelseperspektiv:

- > Fartsnivå hovedkilden til støy
 - > Gatestandarden legger opp til 30 km/t
 - > Samleveg ihht vegnorm for hordaland legger opp til 50 km/t
 - > Stor forskjell i utslag på støy
 - > 50 km/t grense i dag ihht NVDB, vi argumenterer for 30 bl.a. i støyøyemed
- > Også andel tunge kjøretøy, som buss, lastebil etc.
 - > Lyd fra motor, samt friksjon mellom dekk og kjørebane
 - > Tregere akselerasjon, lavere gir, høyere turtall
- > Trafikkmengder innvirker også på støynivå

> Ikke kjørt støyberegninger:

- > Krever detaljert geometri for å gi gode svar
- > Støyberegninger ikke hensiktsmessig på overordnet nivå

> Støyberegninger

- > Anbefaler utarbeiding av støysonekart ifm. områdeplanen
- > Basert på mer detaljert geometri
- > Plasserer hus i gul eller rød sone og beregner db
- > Kommer med konkrete forslag til støybegrensende tiltak
 - > Støyskjerming, og evt. nødvendig utforming av denne
 - > Fasadetiltak

Matrise/anbefalinger

Alternativ / tema	1	2	3	4
Stedegne kvaliteter				
Landskap	Sparer området rundt Dalsto. Sparer inngrep på Mjåtveitsiden	Store inngrep langs Dalstovegen ifm utvidelse av denne. Mindre inngrep på Mjåtveit, men også behov for noe utvidelse her. Sparer område med slåttemark, da samleveg her ikke trengs.	Store inngrep på begge sider da det etableres veg på begge sider. Den kjørbare forbindelsen på tvers gir marginale utslag ettersom dette blir en kort lenke i et område som berøres uansett	Store inngrep på begge sider da det etableres veg på begge sider. Lite å si for landskapsbildet om det etableres adkomst på tvers eller ikke, da dette blir en kort lenke.
Kulturminne	Krysser steingjerde flere ganger. Ellers ikke konflikt mellom veganlegg og øvrige registrerte kulturminner			
Bekk og vassdrag, med grøntdrag	Adkomst opp i feltet gir noe nærføring med sidevassdrag til Mjåtveitveia i kryssoverområde med fylkesveg. Dette er registrert med liten verdi. Sparer område med kystfuru, kystmyr og ospelthol	Ungår nærføring med sidevassdrag til Mjåtveitveia. Sparer område med kystfuru, kystmyr og ospelthol	Adkomst opp i feltet gir noe nærføring med sidevassdrag til Mjåtveitveia i kryssoverområde med fylkesveg. Dette er registrert med liten verdi. Sparer område med kystfuru, kystmyr og ospelthol	
Biologisk mangfold	Medfører inngrep i område med slåttemark. Kan begrenses med etablering av mur. Krysser område med utsatt elvemusling	Ungår inngrep i område med slåttemark. Begrenset nærføring i område med elvemusling	Medfører inngrep i område med slåttemark. Kan begrenses med etablering av mur. Krysser område med utsatt elvemusling	

Alternativ / tema	1	2	3	4
Bærekraft og mobilitet				
Kontakt med Frekhaug sentrum	Gode gang/sykkelforbindelser langs veg opp til GS-veg langs fylkesvegen. Egne snarveger etableres			
Kontakt med skole og idrett	Gir muligheter for god kobling mot skolen.			
Internt transportbehov	Gang og sykkelvegnettet sikrer gang- og sykkelavstand til alle funksjoner internt i området.			
Eksternt transportbehov	Begrenset eksternt transportbehov	En god del ekstra transportbehov, i all hovedsak med bil, med relativt lang omveg til Frekhaug for en del enheter	Begrenset eksternt transportbehov	Noe ekstra transportbehov med relativt lang omveg til Frekhaug for en del enheter
Folkeløse				
Støy	Medfører økt støybelastning på Mjåtveit. Samsynligvis langsgående skjerming i Mjåtveitmarka, men løsbart. Lokal støyskjerming av eksisterende boliger på Dalsto	Medfører samsynligvis noe økt støybelastning på Mjåtveit. Fasadetiltak og lokal skjerming av samsynligvis tilstrekkelig, men langsgående skjerming er mulig mer hensiktsmessig. Økt støybelastning på Dalsto, men få berørte eiendommer. Støyskjerming av eksisterende boliger på Dalsto nødvendig	Medfører samsynligvis økt støybelastning på Mjåtveit. Fasadetiltak og lokal skjerming av samsynligvis tilstrekkelig, men langsgående skjerming er mulig mer hensiktsmessig. Økt støybelastning på Dalsto, men få berørte eiendommer. Støyskjerming av eksisterende boliger på Dalsto nødvendig	Medfører samsynligvis økt støybelastning på Mjåtveit. Langsgående skjerming samsynligvis nødvendig, kombinert med lokale tiltak på enkelte eiendommer. Noe økt støybelastning på Dalsto, men få berørte eiendommer. Støyskjerming av eksisterende boliger på Dalsto nødvendig
	Alle varianter fordrer en utvidelse/ombygging av vegnettet både på Mjåtveit og på Dalsto. På Mjåtveit er det OK vegstandard i dag, men må justeres noe ihht nye trafikkmengder. På Dalsto må veggen oppgraderes, men i varierende grad			
Eksternt boligområde	I fullt utbygd situasjon blir det mye ekstra trafikk og vegareal i allerede etablerte boområder på Mjåtveit. Området tåler en del mer trafikk, men prinsipp 1 legger opp til blir for høy	I fullt utbygd situasjon blir det noe ekstra trafikk og vegareal i allerede etablerte boområder på Mjåtveit. Området tåler dog en del mer trafikk, men prinsipp 2 legger opp til.	I fullt utbygd situasjon blir det en god del ekstra trafikk og vegareal i allerede etablerte boområder på Mjåtveit. Området tåler en del mer trafikk, men prinsipp 3 legger opp til blir i øvre sjikt	I fullt utbygd situasjon blir det en god del ekstra trafikk og vegareal i allerede etablerte boområder på Mjåtveit. Området tåler en del mer trafikk, men belastningen fullt utbygd prinsipp 4 legger opp til blir i overkant
Nærmiljø og friluftsliv	Grøntområdet avsett i kommunedelplanen for området ivaretas i planen. Alle prinsippene lar seg kombinere med god tilgjengelighet til dette området, og andre natur og friluftsområder i nærheten.			

Alternativ / tema	1	2	3	4
Veg og trafikk				
Kapasitetsvurdering (med utgangspunkt i trafikkprognoser)	Det blir ikke kapasitetsproblemer på vegnettet i noen av variantene. Enkelte varianter gir noe forsinkelse i kryssene, men ikke noe ut over hva som er akseptabelt (0-5 biler i kø i rushen)	Høy trafikkbelastning på Mjåtveit. Svært lav på Dalsto. Men ingen kapasitetsproblemer gitt et korrekt dimensjonert vegnett	Lav trafikkbelastning på Mjåtveit. Moderat til høy på Dalsto. Ingen kapasitetsproblemer gitt et korrekt dimensjonert vegnett	Moderat til høy trafikkbelastning på Mjåtveit, moderat på Dalsto. Ingen kapasitetsproblemer gitt et korrekt dimensjonert vegnett
Trafikksikkerhet (her skal en se spesielt på Mjåtveitmarka)	Lav fartsgrense medfører at ingen av variantene byr på særlige utfordringer med trafikksikkerheten. Dette forutsetter at løsningene utformes i tråd med håndbøkene.	Noe mer trafikk i Mjåtveitmarka enn resterende alternativer. Ikke veldig store trafikkmengder, men	Lav trafikkbelastning på Mjåtveit, som minker faren for uønskede hendelser. Fartsgrenser og gode kryssingspunkter er dog det viktigste	Noe høyere trafikkbelastning på Mjåtveit, som øker faren for uønskede hendelser. Fartsgrenser og gode kryssingspunkter er dog det viktigste, så det er mulig å lage gode trafikksikre løsninger også her
Universell utforming	Alle prinsipper legger til rette for etablering av universelt utformede løsninger			
Veggeometri (stigning, kurvatur etc.)	Lar seg utforme i tråd med vegnorm. Enkelte minimumsrader horisontalt kan avvike noe om vegnorm for Hordaland legges til grunn, og må kompenseres med breddeutvidelse.			
Kryssløsninger	Stor ekstra belastning i Mjåtveitkrysset, men dette krysset må uansett utbedres, jfr. SVVs uttale til planoppstart. Utnytter ikke restkapasiteten i Dalsto-krysset	Utnytter restkapasiteten i Dalsto-krysset, med noe forsinkelse i dette krysset i rushen (om lag 5 biler i kø i rush, ikke behov for ombygging). Omfattende utvidelse av Mjåtveitkrysset, med behov for venstresvingefelt	Utnytter restkapasiteten i Dalsto-krysset. Omfattende utvidelse av Mjåtveitkrysset, med behov for venstresvingefelt	Utnytter restkapasiteten i Dalsto-krysset. Omfattende utvidelse av Mjåtveitkrysset, med behov for venstresvingefelt
Utbyggingsøkonomi				
Trinnvis utbygging og rekkefølgekrav	Store investeringer i tidlig fase, utfordrende med trinnvis utbygging knyttet opp til rekkefølgekrav		Kan bygges ut trinnvis med fordeling av investeringsbehov. Dalsto-siden kan utbedres når kapasitetsbehovet er nådd	
Grunneiere sine interesser	Behov for erverv av grunn langs Mjåtveitvegen. Her er det alt trangt om plassen, og det må samsynligvis sees på en tilpasset standard for å få plass om vegnorm for Hordaland legges til grunn.	Behov for erverv av grunn langs Dalstovegen, og mindre arealer for utbedring av Mjåtveitvegen.	Behov for erverv av grunn langs Dalstovegen og Mjåtveitvegen. Langs Mjåtveitvegen er det alt trangt om plassen, og det må samsynligvis sees på en tilpasset standard for å få plass dersom vegnorm for Hordaland legges til grunn.	
Samlet	4	1-	1	3

Matrise/anbefalinger – sentrale punkt

Alternativ / tema	1	2	3	4
Støy	Det er ikke gjort støyberegninger. Vurderingene er gjort overordnet med bakgrunn i trafikkmengder og fartsgrenser			
	Medfører økt støybelastning på Mjåtveit. Sansynligvis langsgående skjerming i Mjåtveitmarka, men løsbart. Lokal støyskjerming av eksisterende boliger på Dalstø	Medfører sansynligvis moderat økt støybelastning på Mjåtveit. Fasadetiltak og lokal skjerming er sansynligvis tilstrekkelig, men langsgående skjerm er mulig mer hensiktsmessig. Økt støybelastning på Dalstø, men få berørte eiendommer. Støyskjerming av eksisterende boliger på Dalstø nødvendig	Medfører sansynligvis noe økt støybelastning på Mjåtveit. Fasadetiltak og lokal skjerming er sansynligvis tilstrekkelig, men langsgående skjerm er mulig mer hensiktsmessig. Økt støybelastning på Dalstø, men få berørte eiendommer. Støyskjerming av eksisterende boliger på Dalstø nødvendig	Medfører sansynligvis økt støybelastning på Mjåtveit. Langsgående skjerming sansynligvis nødvendig, kombinert med lokale tiltak på enkelteieendommer. Noe økt støybelastning på Dalstø, men få berørte eiendommer. Støyskjerming av eksisterende boliger på Dalstø nødvendig
Kapasitetsvurdering (med utgangspunkt i trafikkprognosar)	Det blir ikke kapasitetsproblemer på vegnettet i noen av variantene. Enkelte varianter gir noe forsinkelse i kryssene, men ikke noe ut over hva som er akseptabelt (0-5 biler i kø i rushen)			
	Høy trafikkbelastning på Mjåtveit. Svært lav på Dalstø. Men ingen kapasitetsproblemer gitt et korrekt dimensjonert vegnett	Lav trafikkbelastning på Mjåtveit, Moderat til høy på Dalstø. Ingen kapasitetsproblemer gitt et korrekt dimensjonert vegnett	Moderat til høy trafikkbelastning på Mjåtveit, moderat på Dalstø. Ingen kapasitetsproblemer gitt et korrekt dimensjonert vegnett	Høy trafikkbelastning på Mjåtveit, lav på Dalstø. Ingen kapasitetsproblemer gitt et korrekt dimensjonert vegnett

Alternativ / tema	1	2	3	4
Trafikksikkerhet (her skal en se spesielt på Mjåtveitmarka)	Lav fartsgrense medfører at ingen av variantene byr på særlige utfordringer med trafikksikkerheten. Dette forutsetter at løsningene utformes i tråd med håndbøkene.			
	Noe mer trafikk i Mjåtveitmarka enn resterende alternativer. Ikke veldig store trafikkmengder, men	Lav trafikkbelastning på Mjåtveit, som minker faren for uønskede hendelser. Fartsnivået og gode kryssingspunkter er dog det viktigste	Noe høyere trafikkbelastning på Mjåtveit, som øker faren for uønskede hendelser noe. Fartsnivået og gode kryssingspunkter er dog det viktigste, så det er mulig å lage gode, trafikksikre løsninger også her	
Trinnvis utbygging og rekkefølgekrav	Store investeringer i tidlig fase, utfordrende med trinnvis utbygging knyttet opp til rekkefølgekrav		Kan bygges ut trinnvis med fordeling av investeringsbehov. Dalstø-siden kan utbedres når kapasitetsbehovet er nådd	
Samlet	4	1-	1	3

Matrise/Anbefalinger

> Anbefaler en kombinasjon av prinsipp 2 og 3

> Prinsipp 2

- > All trafikk til B9 inn på Dalstø
- > Lav trafikkmengde på Mjåtveitstø (1700)
- > Middels trafikkmengde gjennom fremtidig boligområde i Sedalen (3250)
- > Lang kjøreveg fra B9 til kryss Mjåtveitstø (ca. 2,4 km)
- > Dårlig egnet til trinnvis utbygging. Majoriteten av infrastrukturen må etableres med en gang
- > Vanskeliggjør kollektiv og utrykning på tvers av feltet

> Prinsipp 3:

- > Trafikk til B9 inn på begge sider, med kjørbart forbindelse på tvers
- > Middels til høy trafikkmengde på Mjåtveitstø (4000)
- > Lav trafikkmengde gjennom fremtidig boligområde i Sedalen (1100)
- > Kort kjøreveg fra B9 til kryss Mjåtveitstø (0,65 km)
- > Godt egnet for trinnvis utbygging, der skole, deler av B9 og nødvendig del infrastruktur kan bygges ut.
- > Tilrettelegger for kollektiv og utrykning på tvers av feltet

> Kombinasjon av 2 og 3

- > Foreslår et øvre tak på ÅDT 3 000 gjennom Mjåtveitmarka. Medfører at ca. 450 enheter fra B9 kan kobles til via Mjåtveitmarka, resten kanaliseres til Dalstø.
- > Det gir ÅDT 2 100 gjennom fremtidig boligfelt i Sedalen
- > Jevnere fordeling mellom kryssene
- > Begrenset kjørbart forbindelse på tvers, men denne begrenses til gjennomkjøring for kollektiv og utrykningskjøretøy
- > Trinnvis utbygging der oppgradering av Dalstøvegen og adkomst gjennom Sedalen kan avventes
- > Vanskeliggjør kollektiv og utrykning på tvers av feltet

Øvrige anbefalinger

> Støy

- > Anbefaler å kjøre egne støyberegninger
- > Identifisere aktuelle støyskjermingstiltak, og sikre at det blir avsatt plass til dette i planen

> Skole

- > Etablere adkomst for varelevering og renovasjon via industriområde for å begrense denne type trafikk inn i området
- > Parkering for ansatte lagt via industriområde
- > HC-parkering, samt kiss&ride lagt via adkomst til B9

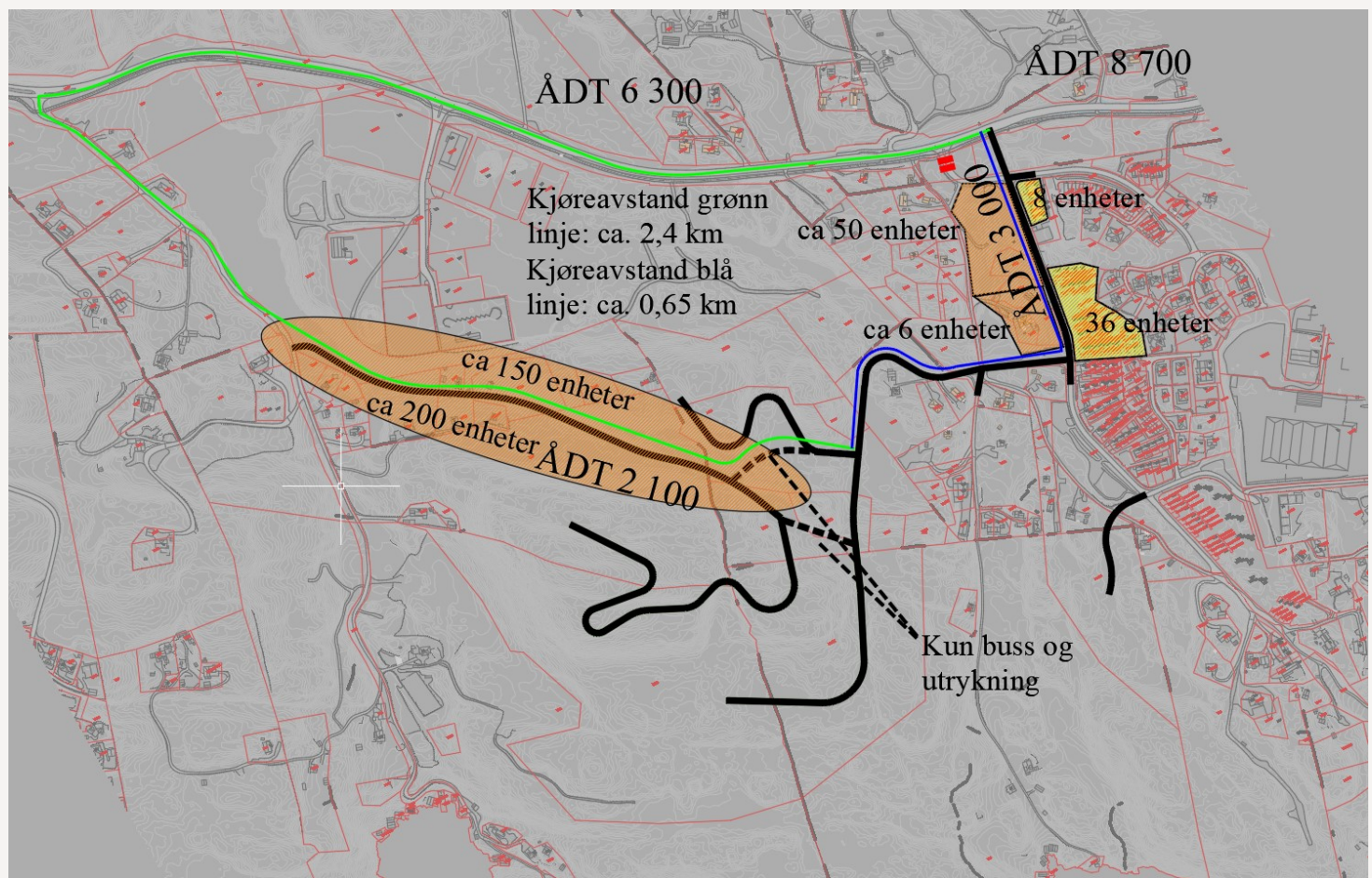
> Gode kollektivløsninger for å begrense bilbruken

- > Bildeling med egne avsatte parkeringsplasser?
- > Busstilbud også internt i feltet, ikke bare langs fylkesvegen

> Parkering

- > Restriktiv parkeringsdekning
- > Fjerne kantparkering med manøvreringsareal (rygging) i offentlig veg
- > Langsgående kantparkering kan være aktuelt

Anbefaling
COWI, 2040



Anbefaling
Rådmann,
2040

