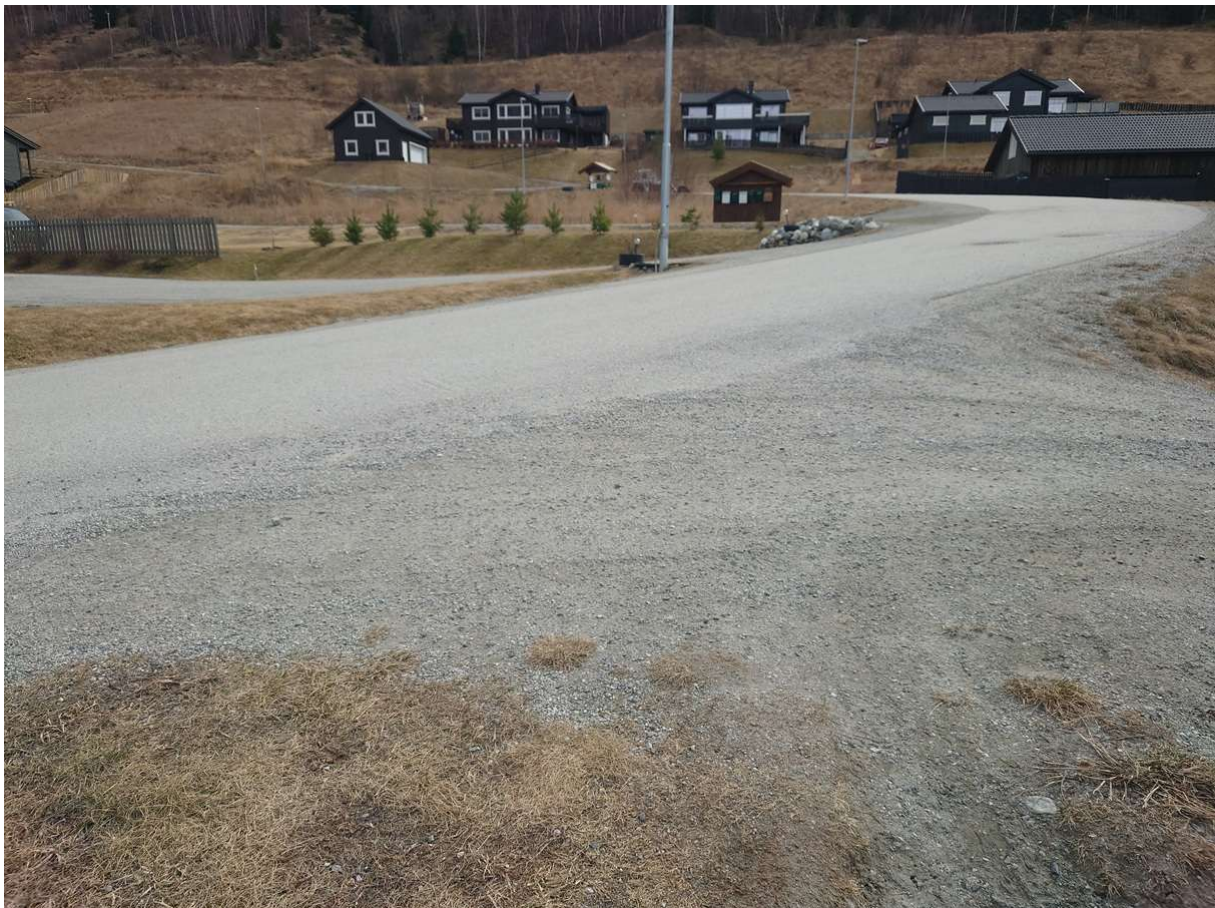




Reguleringsendring for Gjeisar område B13 Planid. 5140057

Analyse av risiko- og sårbarheit (ROS-analyse)



Gjeisarvegen- øvre del. Foto: Øyvind Pedersen, 17.04.2026

Utarbeidd av Felleskontor plan, byggesak og miljø Lom og Skjåk.

Revidert 17.04.2026.

1 Innhald

2	Innleiing.....	3
3	Metodikk.....	3
4	Om analyseobjektet.....	4
5	Omtale av risikoforhold i planområdet.....	5
4.1	Innleiande farekartlegging.....	5
4.2	Vurdering av sårbarheit.....	7
4.2.1	Trafikk/trafikkulykker.....	7
4.2.2	Trafikkulykker (DSB-skjema).....	9
	Vedlegg 1: Foto.....	10
	Vedlegg 2: Trafikkberekning.....	11
V2-1	Trafikkberekning for vegen Gjeisarjordet.....	12
V2-2	Trafikkberekning for vegen Gjeisarbakken.....	13
V2-3	Trafikkberekning - oppsummering.....	13

2 Innleiing.

Plan- og bygningslova § 4-3 av 2008 stiller krav om at det skal bli gjennomført analyser av risiko og sårbarheit (ROS-analyse) ved utarbeiding av arealplanar for nye utbyggingsområde. Område med fare, risiko eller sårbarheit skal bli vist som faresoner på plankartet. Planføresegnene skal ha reglar knytt til utbygging i område med fare, og også forbod som er nødvendig for å hindre skade og tap.

3 Metodikk

Metodikken for ROS-analysen tek utgangspunkt i vegleiaren frå Direktoratet for sikkerhet og beredskap (DSB) «Samfunnssikkerhet i kommunenes arealplanlegging» frå 2017. I vegleiaren viser DSB til forarbeida til PBL der det er eit mål at planlegginga ikkje førar til uønskete konsekvensar for samfunnet eller utfordrar den enkelte si tryggleik og eigedom.

Reguleringsplanen legg til rette fleire tiltak for ny og endra arealbruk. ROS-analysen har til hensikt å identifisere uønskete hendingar som er knytt til den nye arealbruken, kor sannsynleg det er at ei hending skal inntreffe og konsekvensane av denne hendinga.

I den nye vegleiaren frå DSB er det gjeve desse samfunnsverdiar og konsekvenstypar som utgangspunkt for ei ROS-analyse:

Samfunnsverdiar	Konsekvens
Liv og helse	Liv og helse
Tryggleik	Stabilitet
Eigedom	Materielle verdiar

Liv og helse vert vurdert ut frå tal på omkomne, skadde (varige og midlertidige) eller andre som er påført helsemessige belastningar på grunn av den uønskete hendinga.

Stabilitet vert vurdert ut frå konsekvensar for befolkninga (tal og varigheit) som blir råka av hendinga gjennom svikt i kritisk samfunnsfunksjonar, og som kan bidra til manglande tilgang på mat, drikke, husly, varme, kommunikasjon, framkomst etc.

Materielle verdiar vert vurdert ut frå direkte kostnader som følge av den uønskete hendinga i form av økonomiske tap knytt til skade på eigedom.

Ved vurdering av kor sannsynleg det er at ei hending skal inntreffe, nyttar DSB desse klassane for hendingar (med unntak av flaum og skred):

Sannsyn - Kategoriar	Tidsintervall	Sannsyn (pr. år)
Høg	Oftare enn 1 gong kvart 10. år	> 10 %
Middels	1 gong kvart 10 -100 år	1 - 10 %
Låg	Sjeldnare enn 1 gong kvart 100 år	< 1 %

For flaum er kategoriane for sannsyn som DSB tilrår brukt, tilpassa TEK:

F	Sannsyn - Kategoriar	Tidsintervall	Sannsyn pr. år
F1	Høg	1 gong kvart 20. år	1/20
F2	Middels	1 gong kvart 200. år	1/200
F3	Låg	1 gong kart 1000. år	1/1000

Raske flaumar med fare for liv og helse, skal vurderast som skred.

For skred er kategoriane for sannsyn som DSB tilrår brukt, tilpassa TEK:

S	Sannsyn - Kategoriar	Tidsintervall	Sannsyn pr. år
S1	Høg	1 gong kvart 100. år	1/100
S2	Middels	1 gong kvart 1000. år	1/1000
S3	Låg	1 gong kvart 5000. år	1/5000

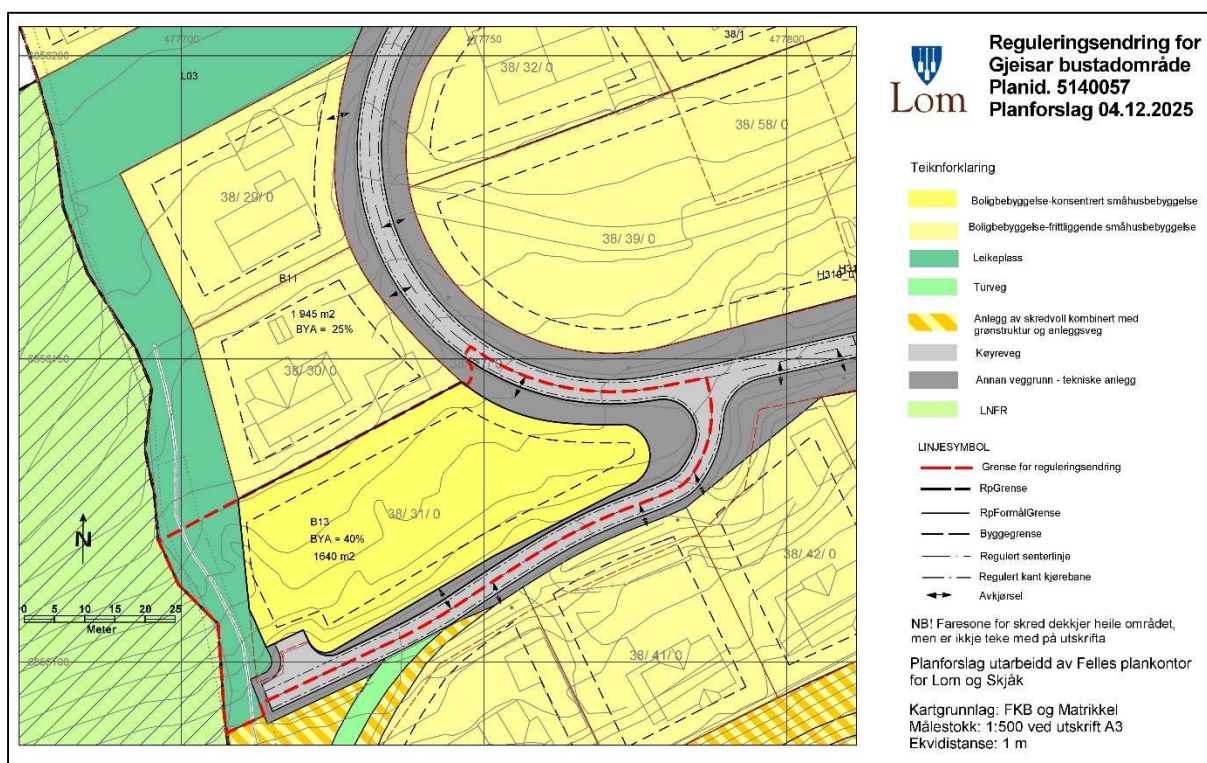
Før ein fastset kor sannsynleg det er ei hending skal inntreffe og konsekvens, er det viktig at eksisterande barrierar for å unngå hendinga, vert kartlagt og dokumentert. Barrierar kan til dømes vere tiltak som flaum/skredvoll, sikringssoner rundt farleg verksemd eller varslingsystem som kan redusere sjansane for og konsekvensen av uønskte hendingar.

4 Om analyseobjektet

Analyseobjektet er område B13 i "Detaljreguleringsplan for Gjeisar" (planid.514005). Det ligg i Gjeisar bustadområde i Lom kommune, på sørsida av riksveg 15 mellom Fossheim og Skjæsar.

B13 vart i 2016 omregulert frå konsentrert småhusbygning (regulert i 2011) til frittliggande småhusbygning. Ein ynskjer no å endre dette attende til konsentrert småhusbygning.

Forslag til reguleringsendring går fram av plankartet, jf. kartfigur under.



Figur 1: Framlegg til reguleringsendring område B13 Gjeisar. Raud stipla linje syner området som er omfatta av planendringa, eit areal på 2573 m².

5 Omtale av risikoforhold i planområdet

4.1 Innleiande farekartlegging.

I tabellen nedanfor er det gjort ei innleiande vurdering av tema knytt til fare og uønskete hendingar for planen. Tema som ein vurderer at skal bli vurdert nærare i ROS er utheva i blått.

Fare	Vurdering
NATURFARE OG STADLEGE FARER SOM KAN GJERE PLANOMRÅDET UTSETT FOR UØNKSKE HENDINGAR.	
Snøskred	Heile planområdet ligg innafor aktsemdsområde for snøskred i NVE sine kartbasar. Det vart bygd skredvoll ovanfor bustadområdet i 2014. For å oppdatere skredfaresituasjonen var området faresonekartlagt på ny i 2022, og i etter uveret "Hans" i 2023 på ny oppdatert med ny faresonekartlegging. Jamfør Norconsult rapport "Skredfarevurdering - Lom sentrum", oppdragsnummer: 52502352, datert 26.11.2025 etter gjennomført uavhengig kontroll. Faresonekartlegginga syner at området ligg utanfor faresone for skred for gjeldande sikringsklasse for tiltaket (S2). Temaet vurderast ikkje nærare i ROS.
Jord- og flaumskred	Delar av planområdet ligg innafor aktsemdsområde for jord- og flaumskred i NVE sine kartbasar, inkl. område B13. Det vart bygd skredvoll ovanfor bustadområdet i 2014. For å oppdatere skredfaresituasjonen var området faresonekartlagt på ny i 2022, og i etter uveret "Hans" i 2023 på ny oppdatert med ny faresonekartlegging. Jamfør Norconsult rapport "Skredfarevurdering - Lom sentrum", oppdragsnummer: 52502352, datert 26.11.2025 etter gjennomført uavhengig kontroll. Faresonekartlegginga syner at området ligg utanfor faresone for jord- og flaumskred for gjeldande sikringsklasse for tiltaket (S2). Temaet vurderast ikkje nærare i ROS.
Steinsprang	Delar av planområdet ligg innafor aktsemdsområde for steinsprang i NVE sine kartdatabasa inkl. område B13. Det vart bygd skredvoll ovanfor bustadområdet i 2014. For å oppdatere skredfaresituasjonen var området faresonekartlagt på ny i 2022, og i etter uveret "Hans" i 2023 på ny oppdatert med ny faresonekartlegging. Jamfør Norconsult rapport "Skredfarevurdering - Lom sentrum", oppdragsnummer: 52502352, datert 26.11.2025 etter gjennomført uavhengig kontroll. Faresonekartlegginga syner at området ligg utanfor faresone for steinsprang for gjeldande sikringsklasse for tiltaket (S2). Temaet vurderast ikkje nærare i ROS.
Fjellskred	Planområdet er ikkje omfatta av aktsemdsområde for fjellskred. Temaet vurderast ikkje vidare i ROS.
Flaum i vassdrag	Planområdet er ikkje omfatta av aktsemdsområde for flaum i vassdrag. Temaet vurderast ikkje vidare i ROS.
Ekstremnedbør og overvatn	Kart over dreneringslinjer frå Innlandsgis, viser at det ikkje kjem bekkar eller overflatevatn ned mot område B13 som kan skape problem. Den planlagde utbygginga er ikkje vurdert til å skape overvassproblem for områda nedanfor. Ein føreset at takvatn og anna avrenning frå bygnad på B13 vert teke hand om på eigen grunn, saman med vurdering av fordeling av tette og permeable flater. Temaet vurderast ikkje nærare i ROS.

Fare	Vurdering
Vind	Planområdet vurderast ikkje særskilt utsett for vind, og det regulerast ikkje for arealbruk der dette vil vere noko sentral problemstilling. Temaet vurderast ikkje vidare i ROS.
Skog-/lyngbrann	Planområdet for endringa ligg i eit utbygd bustadområde og er ikkje utsett for skog-/lyngbrann. Temaet vurderast ikkje nærare i ROS.
VERKSEMDSBASERTE FARER	
Brann/eksplosjon	Ikkje relevant problemstilling for dette området. Temaet vurderast ikkje vidare i ROS.
Kjemikalieutslepp og anna forureining	Ikkje relevant problemstilling for dette området. Temaet vurderast ikkje vidare i ROS.
Forureina grunn	Det er ikkje kjent forureina grunn i området. Det har heller ikkje vore verksemd som tilseier at grunnen har verte forureina. Temaet vurderast ikkje vidare i ROS.
Elektromagnetiske felt	Det er ikkje høgspenkablar i planområdet eller anlegg som tilseier elektromagnetisk stråling. Temaet vurderast ikkje vidare i ROS.
Støy	Planområdet er ikkje utsett for vegtrafikkstøy. Det ligg utanfor Statens vegvesen sine kartlagde støysoner, og trafikken på den kommunale vegen er liten og med fartsgrense på 30 km/t. Temaet vurderast ikkje nærare i ROS.
INFRASTRUKTUR	
Vassforsyning/ drikkevasskjelder	Det er ikkje drikkevasskjelder som blir påverka. Bygnaden skal vere knytt til kommunal vassforsyning som ligg i området. Temaet vurderast ikkje vidare i ROS.
Avlaupsanlegg/ leidningsnett	Bygnaden skal vere knytt til kommunalt avlaupsnett som ligg i området. Temaet vurderast ikkje vidare i ROS.
Kraftforsyning	Bygnaden skal vere knytt til eksisterande kraftforsyning til bustadområde. Temaet vurderast ikkje vidare i ROS.
Trafikk/trafikkulykker	Endring i arealbruksformål og påfølgjande utbygging av to firemannsbustadar på tomte, vil medføre noko auke i trafikk, og potensialet for at trafikkulykker kan skje. Temaet vurderast nærare i ROS.
Framkomst for utrykkingskøyretøy	Tilkomst for utrykkingskøyretøy skjer langs kommunal veg, og vil bli ivareteke inne på utbyggingsarealet. Temaet vurderast ikkje vidare i ROS.
Sløkkevatn for brannvesenet	Byggteknisk forskrift (TEK 17) § 15-9 set krav til sløkkevatn. Bustadområde er forsynt med sløkkevatn gjennom kommunal vassforsyning. Temaet vurderast ikkje vidare i ROS.
SÅRBARE OBJEKT OG TILSIKTA HANDLINGAR	
Sårbare bygg	Det føreligg ikkje sårbare bygg i planområdet (DSB sin definisjon: barnehagar, skuler, leikeplassar, sjukehus, sjukeheim/aldersheim, bo- og behandlingssenter, rehabiliteringsinstitusjonar, fengslar). Temaet vurderast ikkje vidare i ROS.
Tilsikta handlingar	Tiltaket vil ikkje vere særskilt mål for terror-/krigshandlingar. Temaet vurderast ikkje vidare i ROS.

Usikkerheit ved vurderingane over:

Analysen har lagt til grunn eksisterande dokument, kartbasar og kunnskap om planområdet. Dersom føresetnadane for analysen vert endra, kan det medføre at dei vurderingar som er gjort i ROS-analysen ikkje lenger er gyldige, og en revisjon av analysen bør då vurderast. Usikre klimaframskrivingar er eksempel på at det kan vere knytt usikkerheit til dei vurderingar som er gjort. Det er heller ikkje mogeleg å vurdere eksakt sannsyn for at ei hending kan inntreffe eller verknadene av den. Vurderingane må i nokon grad må basere seg på erfaring og fagleg skjøn. Vurderingane over vil då medføre ein viss grad av usikkerheit.

4.2 Vurdering av sårbarheit.

Følgande farar/uønskte hendingar var i vurderinga over vurderte som relevante for planområdet, og det blir da gjort ei vurdering av sårbarheit for desse:

- Trafikk

Sårbarheit blir vurdert ut frå desse kriteria:

Kategori for sårbarheit	Omtale
Svært sårbart	Eit vidt spekter av uønskte hendingar kan inntreffe der sikkerheita og områdetets funksjonalitet vert ramma slik at akutt fare oppstår
Moderat sårbart	Eit vidt spekter av uønskte hendingar kan inntreffe der sikkerheita og områdetets funksjonalitet vert ramma slik at ulempe eller fare oppstår
Lite sårbart	Eit vidt spekter av uønskte hendingar kan inntreffe der sikkerheita og områdetets funksjonalitet vert ramma slik at områdetets funksjonalitet vert ramma ubetydeleg
Ikkje sårbart	Eit vidt spekter av uønskte hendingar kan inntreffe utan at sikkerheita og områdetets funksjonalitet vert ramma

Sårbarheit kan bli omtala som det motsette av robustheit, og omgrepet sårbarheit nyttast når ein er oppteke av konsekvensane av en hending/faresituasjon.

Vurdering av sårbarheit skal danne grunnlag for kva for farar/hendingar som det skal bli gjennomført detaljert risikoanalyse for. Detaljert ROS-analyse skal da bli utført der analyseobjektet står fram som moderat eller svært sårbart for hendinga/faren.

4.2.1 Trafikk/trafikkulykker

Endring i arealformål til konsentrert småhusbygning vil kunne medføre 7 bueiningar meir enn gjeldande regulering for bustadar - frittliggande småhus – dersom det på denne berre hadde vorte oppført ein einebustad. Dersom ein legg til grunn fire daglege køyreturar for ein einebustad og tre daglege køyreturar for ei bueining i ein fleirmannsbustad, vil framlegg til reguleringsendring medføre ein dagleg auke i køyreturar gjennom bustadområde på 20 (auke frå 4 til 24).

Ein har gjort ei berekning av trafikken på dei to vegane i bustadfeltet ned mot krysset/avkøyrsla mot RV15. Denne er teke inn under i vedlegget, og omfattar trafikk både frå eksisterande og framtidig bygning. I berekninga av trafikken for vegen Gjeisarjordet er denne delt i øvre og nedre del. For øvre del av vegen er det berekna ein trafikk på 64 køyreturar dagleg i dag, og at denne kan auke til 116 køyretøy når feltet er fullt utbygd. På den nedre del av vegen viser trafikkberekninga ein turproduksjon på 96 køyretøy pr. døgn knytt til den eksisterande bygningen som soknar til denne

delen av vegen. Her er det fullt utbygd, slik at ein ikkje har rekna nokon auke framover. Legg ein til trafikken frå øvre del av vegen, har ein til saman ein turproduksjon på 160 køyretøy pr. døgn knytt til den eksisterande bygnad, og ein framtidssituasjon med ein turproduksjon på 212 køyretøy ved full utbygging av bustadfeltet.

Ein geile i feltet som går ned mellom Gjeisarjordet 19 og Gjesarbakken 8 og 10, gjer at gåande som bur langs den øvre del av Gjeisarjordet, vil kunne nytte snarvegen via geilen nedover og følgje vegen Gjesarbakken vidare nedover. Geilen er regulert som friområde i reguleringsplanen (ein viser til foto i vedlegg 5). Det går også ein stig ned frå dei nedste firemannsbustadane i Gjesarbakken ned mot krysset ved RV15. Ein viser til kart i vedlegg 2 til denne ROS-analysen.

Det går også ein stig/eit trakk over Fossheimjordet, som nokre barn og også vaksne nyttar som ein snarveg mot sentrum (ein viser til foto i vedlegg 5). Det går over dyrka mark, og er ikkje regulert.

Den kommunale vegen Gjeisarjordet er regulert med minimum 4 m køyrebanebreidde og er nedafor området som er gjenstand for denne reguleringsendringa, i hovudsak bygd med minst 5 m breidde, jf. framsidebildet for denne ROS-analysen. Fartsgrensa er 30 km/t. Det er noko areal for vegskulder, men det vil vere trangt når to bilar møtast. Dette er vanleg standard på vegane i bustadfeltet i Lom. Etter krysset mot Gjesarbakken er vegen breiare.

Den private vegen Gjesarbakken er regulert med minimum 3 m køyrebanebreidde, men i hovudsak bygd med 4 m breidde (ein viser til foto i vedlegg 5). Trafikkberekninga viser ein turproduksjon på 50 køyretøy pr. døgn knytt til den eksisterande bygnaden, og ein potensiell auke på 6 køyreturar pr. døgn.

I vegkryssa er vegane vesentleg breiare, og kryss og avkøyringar er oversiktlege. Det er gateljos langs vegane. Det er ikkje registrert nokon trafikkulykker.

Ein har gjort ei nærare analyse av risiko- og sårbarheit for temaet trafikk/trafikkulykker i standard skjema frå DSB på neste side.

Konklusjonen i analysen er at det er låg risiko for trafikkulykker. Det er liten trafikk på vegane og låge fartsgrenser. Vegane er ikkje gjennomfartsvegar og trafikkerast i hovudsak av bebuarane i bustadfeltet. Det tilseier at risikoen for trafikkulykker er liten, trass uheldig blanding av mjuke og harde trafikantar.

I forhold til reguleringsendringa for bygging av fleirmannsbustadar i staden for einebustadar på B13, vil denne ikkje ha konsekvensar for ulykkessituasjonen. Ein vurderer effekten av endringa i for ulykkessituasjonen som følgje av ein mindre auke i daglege køyreturar køyreturar som låg.

Det kan gjerast tiltak for å betre trafiksikkertrafikktryggleiken i bustadfeltet som går fram av analysen:

- Legge betre til rette geilen slik at det blir betre for mjuke trafikantar og nytte denne som snarveg heile året.
- Evt. bygge fortau/gang- og sykkelveg dei siste 60 m langs vegen Gjeisarjordet frå krysset mot Gjesarbakken fram til gang- og sykkelveg langs RV15.
- Evt. anlegg av fartshumpar i Gjeisarvegen for å hindre at folk køyrer for fort.

4.2.2 Trafikkulykker (DSB-skjema)

UØNSKT HENDING: Trafikkulykker						
<p>Dei kommunale vegane i bustadfeltet er utan gang- og sykkelveg, og utan særleg areal for vegskulder. Især blanding av mjuke og harde trafikantar, gjer at det er ein risiko for at trafikkulukker kan skje. Bygging av fleirmannsbustadar i staden for einebustadar på B13 vil kunne auke risikoen.</p>						
OM NATURPÅKJENNINGAR (TEK)		SIKRINGSSKLASSE FLAUM		FORKLARING		
Ikkje relevant for temaet.						
ÅRSAKAR						
<p>Dei kommunale vegane i bustadfeltet er utan gang- og sykkelveg. Både skulebarn, ungdom og vaksne må gå sykle i kanten av vegbanen. Det er noko areal for vegskulder langs vegen Gjeisarbakken, men med utilstrekkeleg breidde .</p>						
EKSISTERANDE BARRIERAR						
<p>Fartsgrensa på vegane er 30 km/t. Det er gateljos. Det er snarvegar for gåande langs ein geile/friområde i feltet og ein stig over Fossheimjordet som kan nyttast på delar av strekninga mot sentrum, der det ikkje er biltrafikk.</p>						
TRYGGLEIKSVURDERING						
<p>Biltrafikken langs vegane i feltet er liten med berekna 210 køyretøy pr. døgn på kvardagar (ÅDT 168) i krysset mot RV15. Trafikken vil venteleg få ei auke av både biltrafikk og av mjuke trafikantar i takt med at resterande tomteareal blir bygd ut. Ved full utbygging er berekna mengde trafikk på vegane 268 køyretøy pr. døgn på kvardagar (ÅDT 214). Frå den øvre delen av feltet er det mogeleg å følgje snarveg ned langs en geile – regulert som friområde. Ein må da følgje øvre del av vegen Gjeisarjordet der trafikken er rekna til 64 køyretøy pr. døgn på kvardagar i dag , og 116 køyretøy pr. døgn når feltet er fullt utbygd. Frå Geilen vidare langs Gjeisarbakken med trafikk på 50 køyretøy pr. døgn på kvardagar i dag , og 56 køyretøy pr. døgn når feltet er fullt utbygd. Dei siste 60 m vil da gå langs vegen Gjeisarjordet att med dei trafikkmengder som er omtalt ved krysset mot RV 15 over. Delen store køyretøy er svært liten.</p>						
SANNSYN		HØG	MIDDELS	LÅG	FORKLARING	
				X	Vurdert potensiale for ulykke sjeldnare enn 1 gong kvart 100 år	
<p>Det er liten trafikk på vegane og låge fartsgrenser. Vegane er ikkje gjennomfartsvegar og trafikkerast i hovudsak av bebuarane i bustadfeltet. Det tilseier at risikoen for trafikkulykker er liten, trass uheldig blanding av mjuke og harde trafikantar. Det er ikkje registrert nokon ulykker.</p>						
KONSEKVENSVURDERING						
		KONSEKVENSKATEGORIER				
KONSEKVENSTYPAR	HØG	MIDDELS	SMÅ	IKKJE RELEVANT	FORKLARING	
Liv og helse		X			Ulykke med personskade.	
Stabilitet				X	Svært lite sannsyn for ustabilitet.	
Materielle verdiar			X		Små tap av materielle verdiar	
<p>Låg fart tilseier at sannsyn for dødsulykke er svært liten, men at trafikkulykke kan føre til personskade. Låg fart tilseier også at skade på køyretøy og evt. andre materielle verdiar ved trafikkulykke vil vere avgrensa. Bygging av fleirmannsbustadar i staden for einebustadar på B13, vil ikkje ha konsekvensar for ulykkessituasjonen.</p>						
USIKKERHEIT			GRUNNGJEVING			
Middels			Berekning av trafikkmengder vil alltid vere noko usikre.			
FORSLAG TIL TILTAK OG MOGELEG OPPFØLGING I AREALPLANLEGGINGA OG ANNA						
Tiltak			Oppfølging gjennom planverktøy			
<p>Legge betre til rette geilen slik at det blir betre for mjuke trafikantar og nytte denne som snarveg heile året. Evt. bygge fortau/gang- og sykkelveg dei siste 60 m langs vegen Gjeisarjordet frå krysset mot Gjeisarbakken fram til gang- og sykkelveg langs RV15. Evt. anlegg av fartshumpar i Gjeisarvegen.</p>			<p>Evt. oppdatere reguleringsplanen på nedre del av bustadfeltet for anlegg av gang- og sykkelveg.</p>			

Vedlegg 1: Foto.



Geilen går ut frå leikeplass L03 og nedover mot Gjeisarbakken. Geilen med L03 i front på bildet til venstre. Geilen mellom Gjeisarbakken 10 og Gjeisarjordet 19 på bildet til høgre. Foto: Øyvind Pedersen, 17.04.2026.



Stigen over Fossheimjordet mot Gjeisar bustadfelt på bildet til venstre. Bildet til høgre viser at passasje som del av leikeplass L03 strekk seg oppover til område B13. Foto: Øyvind Pedersen, 17.04.2026.

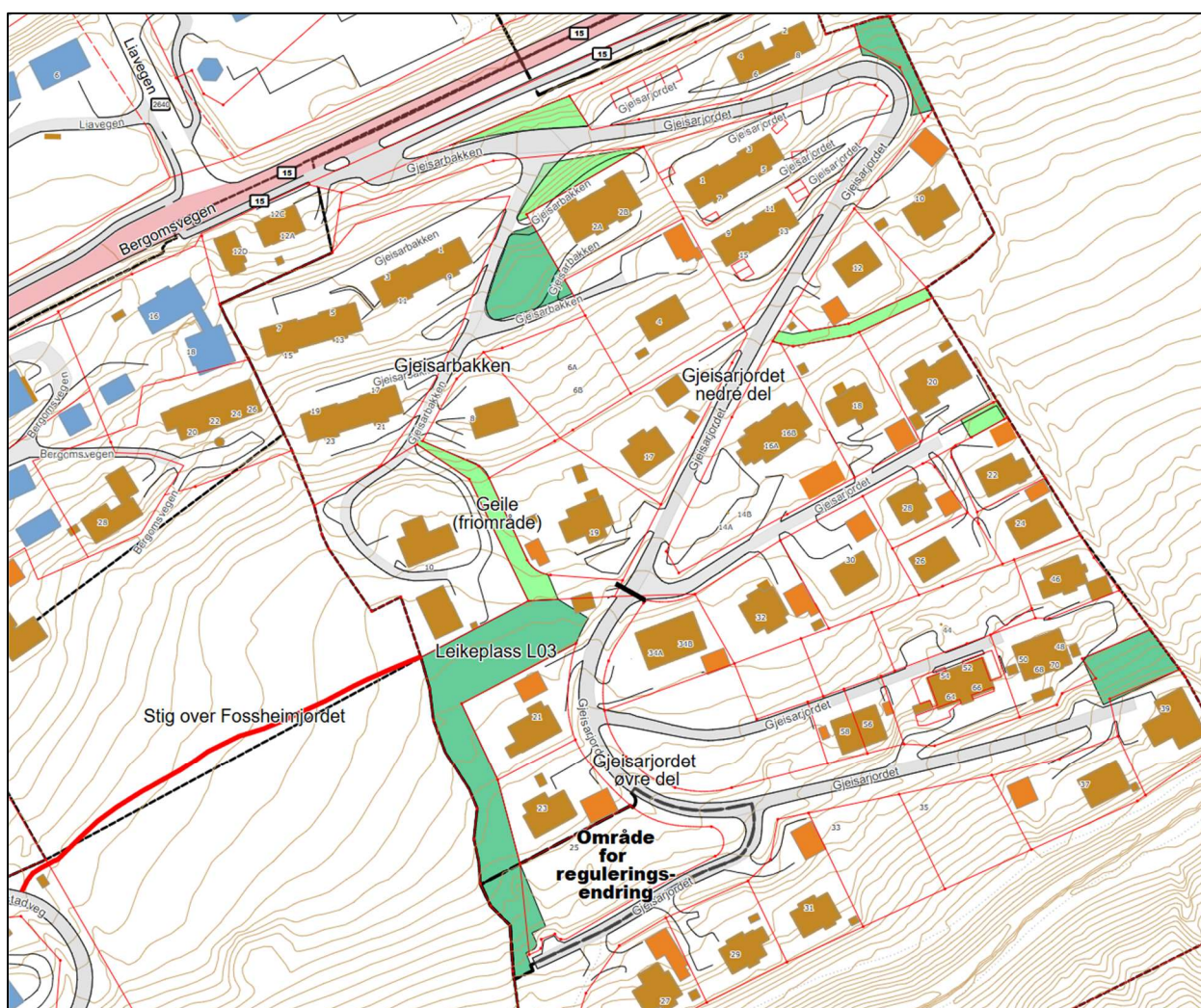


Gjeisarbakken på bildet til venstre. Gjeisarjordet nede ved RV15 til høgre. Foto: Øyvind Pedersen, 17.04.2026.

Vedlegg 2: Trafikkberekening

Det er gjort ei trafikkberekening for vegane i bustadfeltet. Bygging av to firemannsbustadar på tomta vil medføre noko auke i trafikk i forhold til om tomta hadde vorte utbygd med ein eller eventuelt to einebustadar. Det er gjort trafikkberekening for begge vegane i feltet: Gjeisarjordet og Gjeisarbakken.

I berekninga av trafikken for vegen Gjeisarjordet, er denne delt i øvre og nedre del. Dette er vist på kartet under. Ein geile i feltet som går ned mellom Gjeisarjordet 19 og Gjesarbakken 8 og 10, gjer at gåande som bur langs den øvre del av Gjeisarjordet, vil kunne nytte snarvegen via geilen nedover og følgje vegen Gjeisarbakken vidare nedover. Truleg vil også bebuarane som bur langs stikkvegen i Gjeisarjordet 16- 34 i stor grad nytte denne snarvegen. Geilen er regulert som friområde i reguleringsplanen. Det går eit trakk over Fossheim-jordet, som nokre barn og også vaksne nyttar som ein snarveg mot sentrum. Ein viser til kartet under.



Kart som viser av vegar, geilar og trakk for gåande i Gjeisar bustadfelt.

Befolkninga i bustadfeltet er samansett av både barnefamiljar, pensjonistar og einslege. Ein har i tabellen brukt 4 bilturar pr. dag som eit gjennomsnitt pr. einebustad. Barnefamiljar vil i snitt ha eit høgare tal på bilturar pr. dag enn dei andre gruppene. For tomannsbustadar og firemannsbustadar, er det rekna 3 bilturar pr dag pr. bueining. Avstanden til sentrum er kort, slik at det vil vere mogleg for mange å gå eller sykle til arbeid eller skule.

V2-1 Trafikkberegning for vegen Gjeisarjordet

Adresse	GID	Bygningstype	Bebygde tomter Tur- produksjon pr. døgn	Ubygde tomter Tur- produksjon pr. døgn
Øvre del av vegen Gjeisarjordet				
Gjeisarjordet 39	38/46	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 37	38/45	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 35	38/44	Framtidig einebustad		4,0
Gjeisarjordet 33	38/43	Framtidig einebustad		4,0
Gjeisarjordet 31	38/42	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 29	38/41	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 27	38/40	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 29	38/31	2 framtidige firemannsbustadar		24,0
Gjeisarjordet 23	38/30	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 21	38/29	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 48,50,68 og 70	38/53	Firemannsbustad	12,0	
Gjeisarjordet 64	38/48	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 56 og 58	38/51 og 38/52	Tomannsbustad	6,0	
Gjeisarjordet 46	38/47	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 44	38/55	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet ??	38/57	Framtidig einebustad		4,0
Gjeisarjordet ??	38/58	Framtidig einebustad		4,0
Gjeisarjordet ??	38/39	3 framtidige einebustadar		12,0
Gjeisarjordet 34A og 34B	38/32	Tomannsbustad	6,0	
<i>Delsum turproduksjon for øvre del av vegen Gjeisarjordet</i>			<i>64,0</i>	<i>52,0</i>
Nedre del av vegen Gjeisarjordet				
Gjeisarjordet 32	38/33	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 30	38/34	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 28	38/35	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 22	38/36	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 26	38/37	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 24	38/38	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 14A og 14B	Del av 38/54	Tomannsbustad	6,0	
Gjeisarjordet 16A og 16B	Del av 38/54	Tomannsbustad	6,0	
Gjeisarjordet 18	38/18	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 20	38/19	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 12	38/16	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 10	38/17	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 19	38/15	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 17	38/25	Einebustad	4,0	
Gjeisarjordet 9,11 og 13	Del av 38/14	Firemannsbustad		
Gjeisarjordet 1,3 5 og 7	Del av 38/14	Firemannsbustad	24,0	
Gjeisarjordet 2,4,6 og 8	38/13	Firemannsbustad	12,0	
<i>Delsum turproduksjon for nedre del av vegen Gjeisarjordet</i>			<i>96,0</i>	
Sum turproduksjon pr. døgn samla for vegen Gjeisarjordet:			160,0	52,0
<i>Totalsum turproduksjon pr. døgn - eksisterande og framtidige bustadar:</i>			212	
<i>Årsdøgntrafikk (ÅTD = Totalsum x 0,8)</i>			169,6	

V2-2 Trafikkberekening for vegen Gjeisarbakken

Adresse	GID	Bygningstype	Bebygde tomter Turproduksjon pr. døgn	Ubygde tomter Turproduksjon pr. døgn
Vegen Gjeisarbakken				
Gjeisarbakken 10	38/12	Einebustad	4,0	
Gjeisarbakken 8	38/22	Einebustad	4,0	
Gjeisarbakken 6A og 6 B	38/23	Framtidig tomannsbustad		6,0
Gjeisarbakken 2A og 2B	38/20	Tomannsbustad	6,0	
Gjeisarbakken 17,19,21 og 23	Del av 38/11	Firemannsbustad	12,0	
Gjeisarbakken 1,3,9 og 11	Del av 38/11	Firemannsbustad	12,0	
Gjeisarbakken 5,7,13 og 15	Del av 38/11	Firemannsbustad	12,0	
Sum turproduksjon pr. døgn for vegen Gjeisarbakken:			50,0	6,0
<i>Totalsum turproduksjon pr. døgn - eksisterande og framtidige bustadar:</i>			56	
<i>Årsdøgntrafikk (ÅTD = Totalsum x 0,8)</i>			44,8	

V2-3 Trafikkberekening - oppsummering

Trafikkberekinga viser ein turproduksjon på 64 køyretøy pr. døgn knytt til den eksisterande bygnaden som soknar til den øvste del av vegen Gjeisarjordet. Den viser også framtidig utbygging på ledig tomtegrunn i denne delen av bustadfeltet, kan medføre ein turproduksjon på ytterlegare 52 køyretøy pr. døgn. Oppføringa av dei to firemannsbustadane på B13, utgjer ein turproduksjon på 24 køyretøy pr. døgn av denne auken. Til saman vil ein da ved full utbygging til saman ha ein turproduksjon på 116 køyretøy pr. døgn i framtida på den øvre strekninga av vegen Gjeisarjordet.

På den nedre del av vegen Gjeisarjordet viser trafikkberekinga ein turproduksjon på 96 køyretøy pr. døgn knytt til den eksisterande bygnaden som soknar til denne delen av vegen. Her er det fullt utbygd, slik at ein ikkje har rekna nokon auke framover. Legg ein til trafikken frå øvre del av vegen, har ein til saman ein turproduksjon på 160 køyretøy pr. døgn knytt til den eksisterande bygnad i dag. Trafikkberekinga visar at vegen Gjeisarjordet vil ein ha turproduksjon på 212 køyretøy pr. døgn når bustadfeltet er fullt utbygd ein gong i framtida.

Trafikkberekinga viser ein turproduksjon på 50 køyretøy pr. døgn knytt til den eksisterande bygnaden som soknar til vegen Gjeisarbakken. Den viser også framtidig utbygging på ledig tomtegrunn i denne delen av bustadfeltet, kan medføre ein turproduksjon på ytterlegare 6 køyretøy pr. døgn. Til saman vil den ha ein framtidssituasjon med ein turproduksjon på 56 køyretøy pr. døgn knytt til denne strekninga.

Der dei kommunale vegane frå Gjeisar kjem ut på RV15, vil ein da ha ein framtidssituasjon med ein turproduksjon på 268 køyretøy pr. døgn på kvardagar. Omrekna til årsdøgntrafikk (ÅDT) utgjer det 214 køyretøy pr. døgn med justering for helg og ferie/fridagar da trafikken normalt er mindre. Ein har ved trafikkberekinga ikkje gjort noko anslag av kor stor del av trafikken som blir utgjort av store bilar (lastebilar, trailarar osv), men reknar at den vil vere låg og svært liten når feltet er ferdig utbygd.