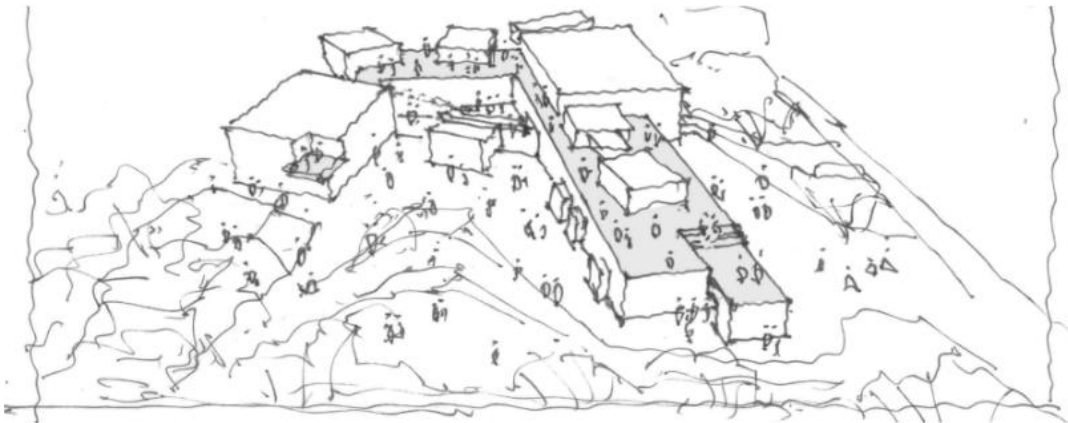




RAPPORT

OPPDRAGSNAVN: Skarven Læringscenter, Loppa

EMNE: Trafikkanalyse





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:	Skarven Læringscenter, Loppa		
Oppdragsgiver:	Loppa kommune		
Kontaktperson:	Remi Nilsen		
Emne:	Trafikkanalyse		
Ansvarlig enhet:	Samfunnsutvikling midt	Utført av:	Kjell Morten Haavet, Stian Stedal
Tilgjengelighet:	Ingen begrensning	Dato:	25.09.2023

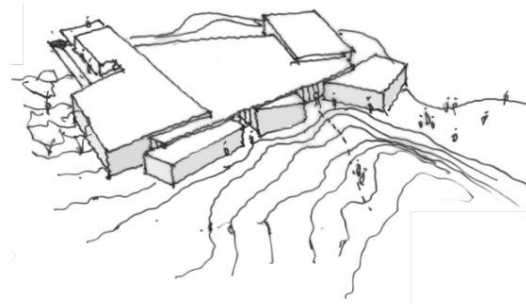
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	GODKJENT AV
0.0	06.07.2023		KMH/SS	OF
1	25.09.2023	Nye skisser, oppdatert beskrivelse	KMH	

INNHALDSFORTEGNELSE

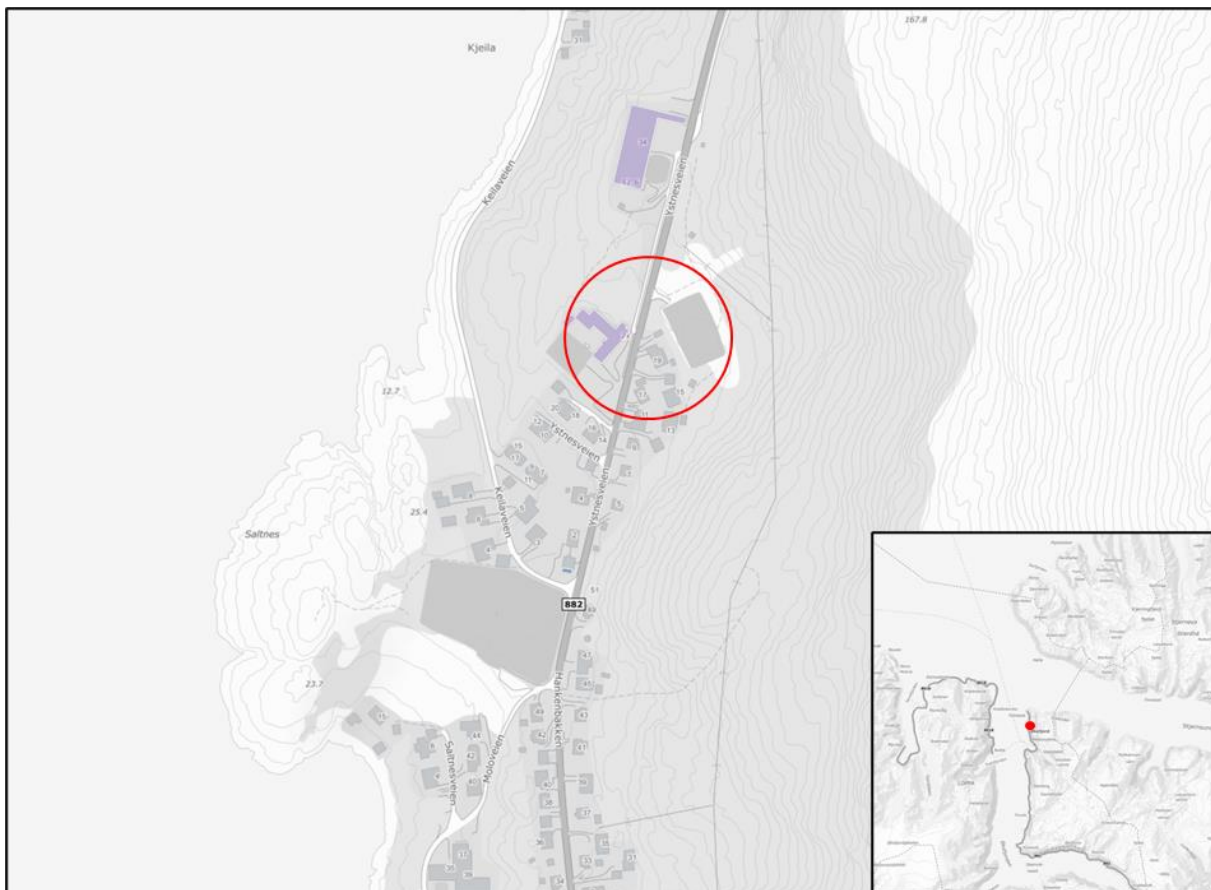
1.	Innledning.....	5
2.	Dagens vegnett og trafikksystem	7
2.1.	Vegsystem og biltrafikk.....	7
2.2.	Mobilitet og tilgjengelighet for gående og syklende	12
2.3.	Trafikksikkerhet og trafikkulykker.....	15
2.4.	Trafikkprognoser.....	15
2.5.	Medvirkning.....	16
2.6.	Vurdering av dagens vegnett	16
3.	Planlagte tiltak og annet planarbeid	17
3.1.	Planområdet	17
3.2.	Veg og fortausløsninger	18
3.3.	Parkering	20
3.4.	Hovedprinsipper for mobilitet og adkomst	21
3.5.	Turproduksjon	22
3.6.	Andre planer	23
4.	Trafikale konsekvenser av planforslaget	24
4.1.	Intern trafikkløsning	24
4.2.	Sikker skolevei	24
4.3.	Parkering	25
4.4.	Trafikkgenerering.....	26
4.5.	Renovasjon og varelevering	26
4.6.	Skolebuss.....	26

1. INNLEDNING

I forbindelse med detaljregulering for Skarven oppvekstsenter skal trafikale konsekvenser av tiltaket vurderes. Loppa kommune ønsker å samlokalisere undervisning og offentlig tjenesteyting i ett nytt læringscenter. Skarven læringscenter skal bidra til å skape identitet, samskaping, stedsutvikling og bolyst i kommunen.



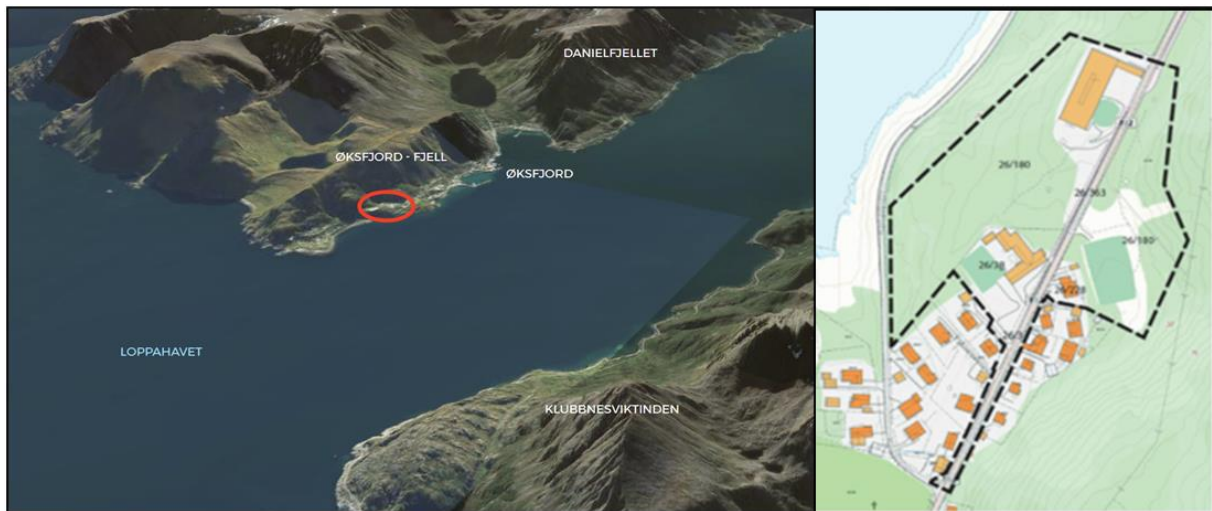
Figur 1 Tegning hentet fra Skarven læringscenter, Skisseprosjekt



Figur 2 Kartet viser planområdets beliggenhet i Øksfjord

Innenfor planområdet skal det legges til rette for følgende funksjoner:

- 1-10 skole for 60 elever
- Barnehage for 30 barn
- Kombinasjonsbibliotek
- Voksenopplæring
- Aktivitetssal
- Opplæringsbasseng
- Lagring utendørs
- Uteområde for barnehage og skole
- Nærmiljøanlegg



Figur 3 Plassering og varslingsområde for planen

I denne rapporten vil det bli gitt en vurdering av dagens vegsystem med tanke på trafiksikkerhet og mobilitet. Det blir også gitt en nærmere beskrivelse og vurdering av forventet trafikkbilde som følge av det planlagte tiltaket.

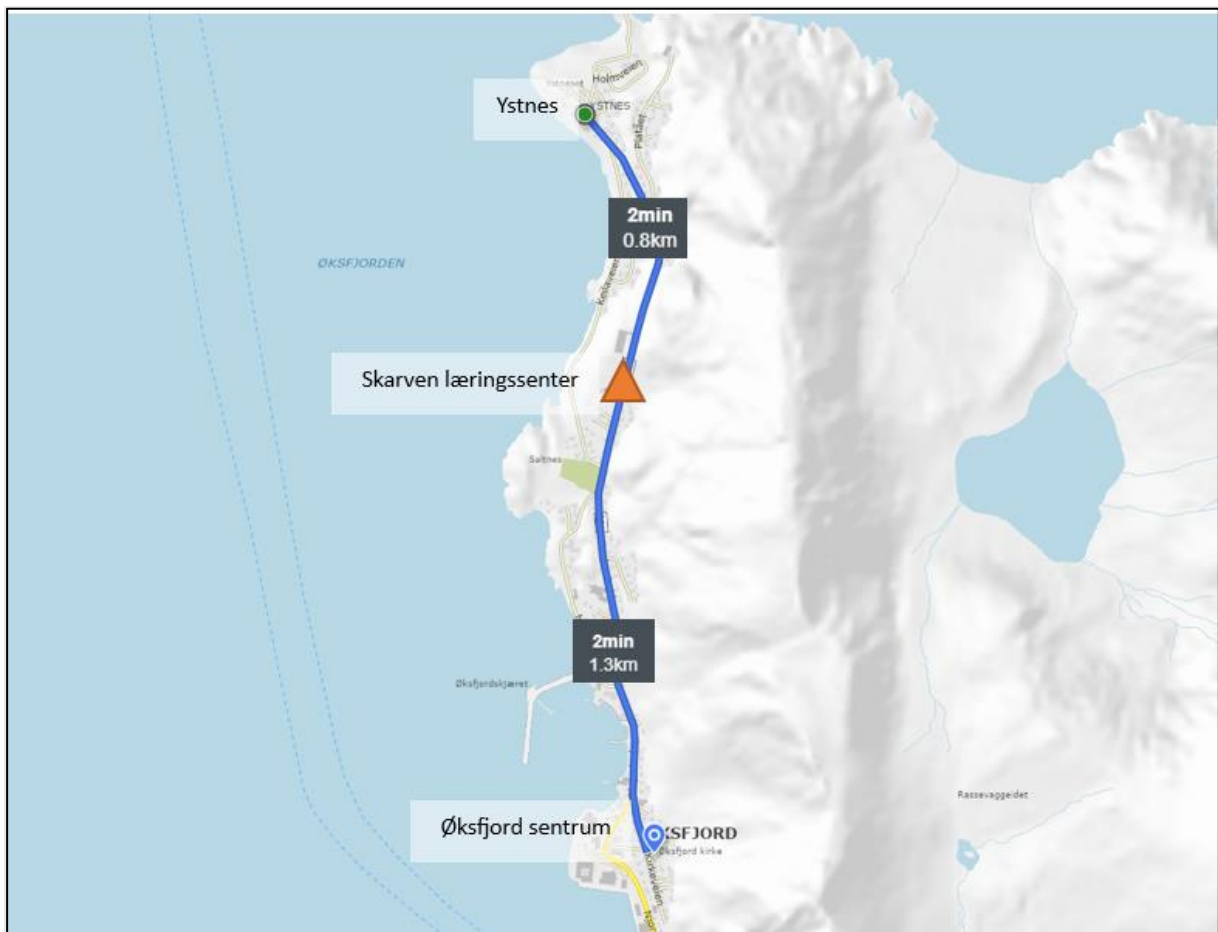
2. DAGENS VEGNETT OG TRAFIKKSYSTEM

Adkomst til planområdet er via fylkesveg 882 som er gjennomfartsåren fra Ystnes i Øksfjord til den kobler seg på E6 i Langfjordbotn.

2.1. VEGSYSTEM OG BILTRAFIKK

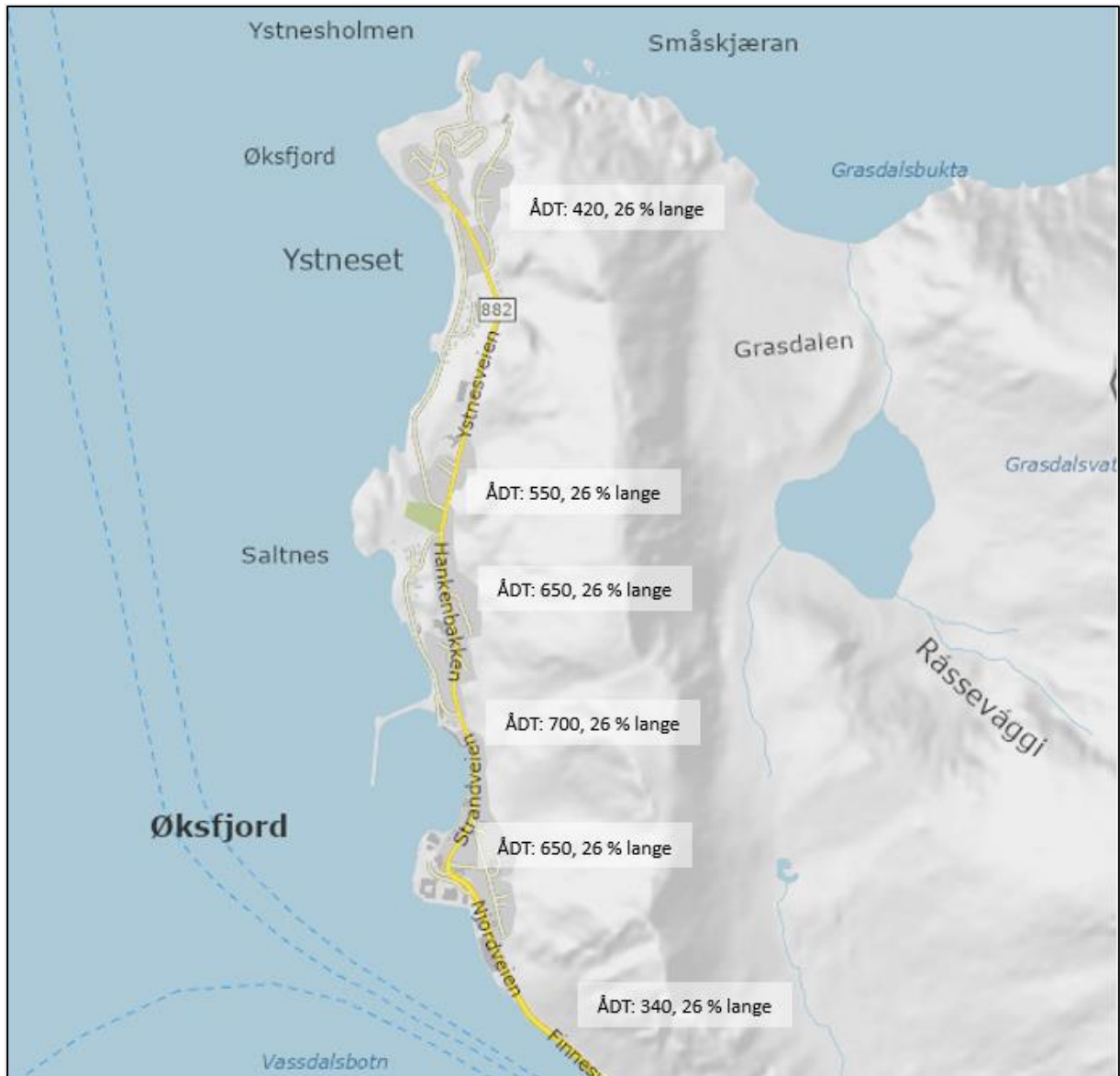
Kjørelengder og kjøretider med bil fremgår av kartet nedenfor:

- Skarven læringscenter til Ystnes: 0,8 km, 2 minutter
- Skarven Læringscenter til sentrum: 1,3 km, 2 minutter



Figur 4 Kjøretider i Øksfjord (kilde: Statens vegvesen, ruteplanlegger)

Langs Ystnesveien forbi planområdet var det ifølge NVDB en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) på 420 biler i 2022. Av disse er andel lange kjøretøy (over 5,5 meter) registrert til 26% av totaltrafikken. Dette er kun en skjønsmessig beregning av trafikken i Øksfjord og det er ikke gjennomført trafikkmålinger¹. ÅDT langs fylkesveg 882 fra Ystnes forbi Øksfjord sentrum er vist i kartet nedenfor:



Figur 5 Kartet viser trafikkmengder langs fylkesveg 882 (Kilde: NVDB)

¹ [Vegkart \(vegvesen.no\)](http://vegkart.vegvesen.no)

2.1.1. KJØRETØYBEGRENSNINGER

Veglister for fylkes- og kommunale veier² angir veiens tillatte bruksklasse sommer og vinter, tillatt totalvekt og vogntoglengde samt veigrupper for spesialtransporter. I følge Veglister for Troms og Finnmark datert mai 2023 har fylkesveg 882 bruksklasse 10 med maksimal totalvekt på 50 tonn og tillatt vogntoglengde på 19,50 meter. Strekningen er ikke godkjent for modulvogntog og tømmertransport.

Tabell 1 Kjøretøybegrensinger på Fv. 882

Veg	Bk/totalvekt (tonn)	Tillatt vogntoglengde	Tillatt for modulvogntog
Fv. 882	Bk 10/50	19,50	Nei

2.1.2. VEGSTANDARD

NVDB angir at fylkesvegen har en asfaltert vegbredde på maksimalt 5,5 som mellom Øksfjord sentrum og Ystnes. Vegen er tidvis smal og kupert, forbi skolen har vegen en stigning på 7,3%. Fylkesvegen har vegbelysning bestående av tremaster med 40-60 meter stolpeavstand.



Figur 6 Vegbilde Ystnesveien, nordvendt (Kilde Google)

² [Veglister for fylkes- og kommunale veier | Statens vegvesen](#)



Figur 7 Vegbilde Ystnesveien, veg forbi planområdet, nordvendt (Kilde Google)



Figur 8 Vegbilde Ystnesveien, adskilt gangveg til Høgtun skole, nordvendt (Kilde Google)



Figur 9 Vegbilde Ystnesveien, gangfelt ved Høgtun skole, sydvendt (Kilde Google)



Figur 10 Vegbilde Ystnesveien, veg forbi planområdet, sydvendt (Kilde Google)

2.1.3. FARTSGRENSER OG REGULERING

Fylkesveg 882 har fartsgrense 50 km/t nordover fra Øksnes sentrum. Etter krysset ved Kilaveien er det skiltet 30 km/t helt frem til vegens ende ved Holmen. Det aller meste av det kommunale veinettet i og rundt Øksfjord sentrum, inkludert Moloveien og Kleivaveien er skiltet 30 km/t



Figur 11 Vegbilde Ystnesveien, nordvendt, fartsgrense 30 km/t (Kilde Google)



Figur 12 Vegbilde Ystnesveien, nordvendt, 30 km/t sone, nord for planområdet (Kilde Google)

2.2. MOBILITET OG TILGJENGLIGHET FOR GÅENDE OG SYKLENDE

2.2.1. GANG OG SYKKELVEGER

Det er et begrenset gangnett i dette området. Det er fortau mellom planområdet og Høgtun skole. Dette er adskilt fra veien med autovern. Fra planområdet og videre sørover langs fylkesveien mangler det i dag eget tilbud for gående og syklende.



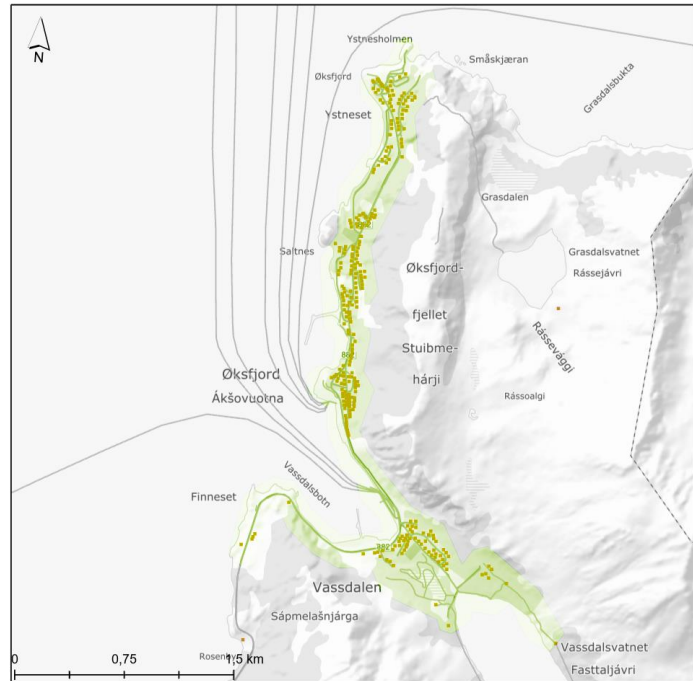
Figur 13 Vegbilde Ystnesveien, Gangtilbudet mellom Høgtun skole og planområdet adskilt gangveg til Høgtun skole, sydvendt (Kilde Google)



Figur 14 Vegbilde Ystnesveien, Gangtilbudet mellom planområdet og krysset ved Keilaveien (Kilde Google)

2.2.2. SKOLEVEG

I Troms og Finnmark fylkeskommune har elever rett til gratis skoleskyss dersom avstanden mellom hjem og skole er mer enn 2 km (1. klasse) eller 4 km (2.-10. klasse). Elever kan også få rett på skoleskyss dersom de har farlig skoleveg (eksempelvis mangel på gang- og sykkelveg langs trafikkert veg). I gjeldende Nasjonal Transportplanen (2022-2033) fremgår det at regjeringen har som målsetting at åtte av ti barn med skolevei opp til fire km skal gå eller sykle til skolen. I figur 15 vises det hvor stor utstrekningen en gangavstand på opptil 4 km fra Skarven læringscenter utgjør. Dette området er vist som grønt i kartet. Innenfor dette arealet er det pr 2019 registrert 608 bosatte (SSB 2019).



Figur 15 Rekkeviddekart 4 km gange til/fra Skarven læringscenter

2.2.3. KOLLEKTIV OG SKOLESKYSS

Busstilbud

- Bussrute 201 har daglige avganger mellom fra mellom Øksfjord og Alta. Ruten korresponderer med hurtigbåten LoppaXpressen og fergen fra Øksfjord fergekai. Ruten betjener følgende stopp i kommunen: Øksfjord rådhus, Øksfjord fergekai, Storvika, Krabbtoft og Øksfjordbotn
- Bussrute 227 kjører på strekningen mellom Høgtun skole og Øksfjordbotn. Ruten fungerer som skoleskyss, med to daglige minibuss avganger, på morgen og ettermiddag og betjenes kun på skoledager. Ruten betjener følgende stopp: Høgtun skole, Øksfjord Rådhus, Øksfjord fergekai, Storvika, Krabbtoft, Øksfjordbotn

Fergetilbud

- Hurtigbåtrute B320 LoppaXpressen har en til to daglige avganger mellom Øksfjord hurtigbåt kai og Karvnakk kai i Loppa.
- Ferjeruten 500 Øksfjord – Hasvik har 1-2 daglige avganger mellom Øksfjord ferjekai og Hasvik Kai
- Ferjeruten 510 Øksfjord – Tverrfjord har 1-2 daglige avganger mellom Øksfjord ferjekai og Tverrfjord ferjekai
- Ferjerute 520 Øksfjord – Bergsfjord – Sør-Tverrfjord har 1-2 daglige ruter mellom Øksfjord ferjekai og Sør-Tverrfjord kai.

2.3. TRAFIKKSIKKERHET OG TRAFIKKULYKKER

De siste 20 årene er det kun registrert en politirapporterte trafikkulykker på fv. 882 mellom Øksfjord sentrum og Ystnes. Dette er en trafikkulykke like utenfor Høgtun skole fra mai 2019, kategorisert som «Påkjøring bakfra etter oppstart fra stanset eller parkert stilling».



Figur 17 Registrerte trafikkulykker 2003-2023, kilde: NVDB)

Det er for den samme perioden registrert 12 trafikkulykker på fv. 882 videre sørover mellom Øksfjord sentrum og Langfjordbotn.

2.4. TRAFIKKPROGNOSER

Bilveien forbi kompetansesenteret, fv. 882 Ystnesveien, har ifølge NVDB en års døgntrafikk på 420 og og fremskrevet har samme strekning en forventet ÅDT på 450 biler i 2043.

Tabell 2 Trafikkprognoser basert på tall fra NVDB OG NTP

Vegstrekningen	Fartsgrense	ÅDT 2022	ÅDT 2043
Fv. 882 Ystnesveien	30 km/t	420	450

2.5. MEDVIRKNING

I forbindelse med medvirkningsprosessen i prosjektet ble det opprettet en digital innspillportal. I denne ba vi blant annet ba om tilbakemelding på sikker skolevei og andre trafikale forhold. Flere av innspillene gjelder for hele skoleveien og ikke bare strekningen innenfor planområdet.

Det er gitt tilbakemelding om at det oppleves som positivt med autovern for å skille biltrafikk og fotgjengere. Videre er det gitt tilbakemeldinger om at skoleveien oppleves som tidvis utrygg. Store deler av skoleveien er uten gangfelt, det er mangelfull belysning og fartsnivået på biltrafikken oppleves som høyt. Om vinteren er det glatt og til tider er det mangelfull brøyting av gangvei

2.6. VURDERING AV DAGENS VEGNETT

Vegstrekningen forbi planområdet har delvis trangt gateprofil og en bratt stigning. Men fartsgrensen er lav (30 km/t) og det er forholdsvis liten biltrafikk på strekningen (420 ÅDT). Det forventes kun en marginal trafikkvekst de neste 20 årene. Det er derfor ingen kapasitetsproblemer for biltrafikken.

Strekningen mangler et gjennomgående gang- og sykkelnett, men har ensidig fortau, adskilt med autovern mellom Høgtun skole og nye Skarven læringscenter.

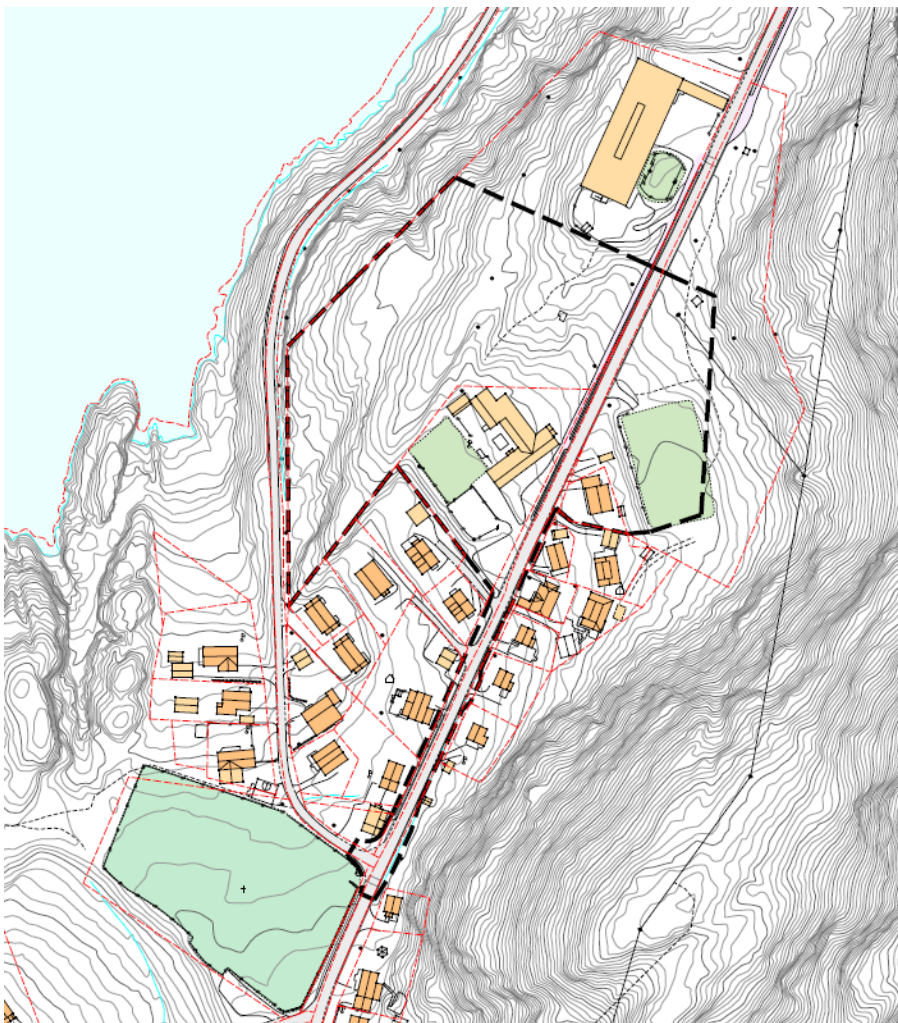
For å legge til rette for en sikker skolevei for elevene til Skarven læringscenter anbefales det å gjennomføre fartsreducerende tiltak forbi området. I tillegg bør det vurderes om det er mulig å forlenge eksisterende fortau videre sørover.

3. PLANLAGTE TILTAK OG ANNET PLANARBEID

3.1. PLANOMRÅDET

Planområdet for nye Skarven læringscenter ligger langs fv. 882 like nord for Øksfjord sentrum. Planområdet er på ca. 26 daa og planlagt ny bygning med bruksareal på ca. 3200 m². Læringscentret er dimensjonert for 60 skoleelever fra 1-10 trinn, 30 barnehagebarn og 34 ansatte fordelt på skole og barnehage, inkludert pedagoger, ledelse, renholdere osv.

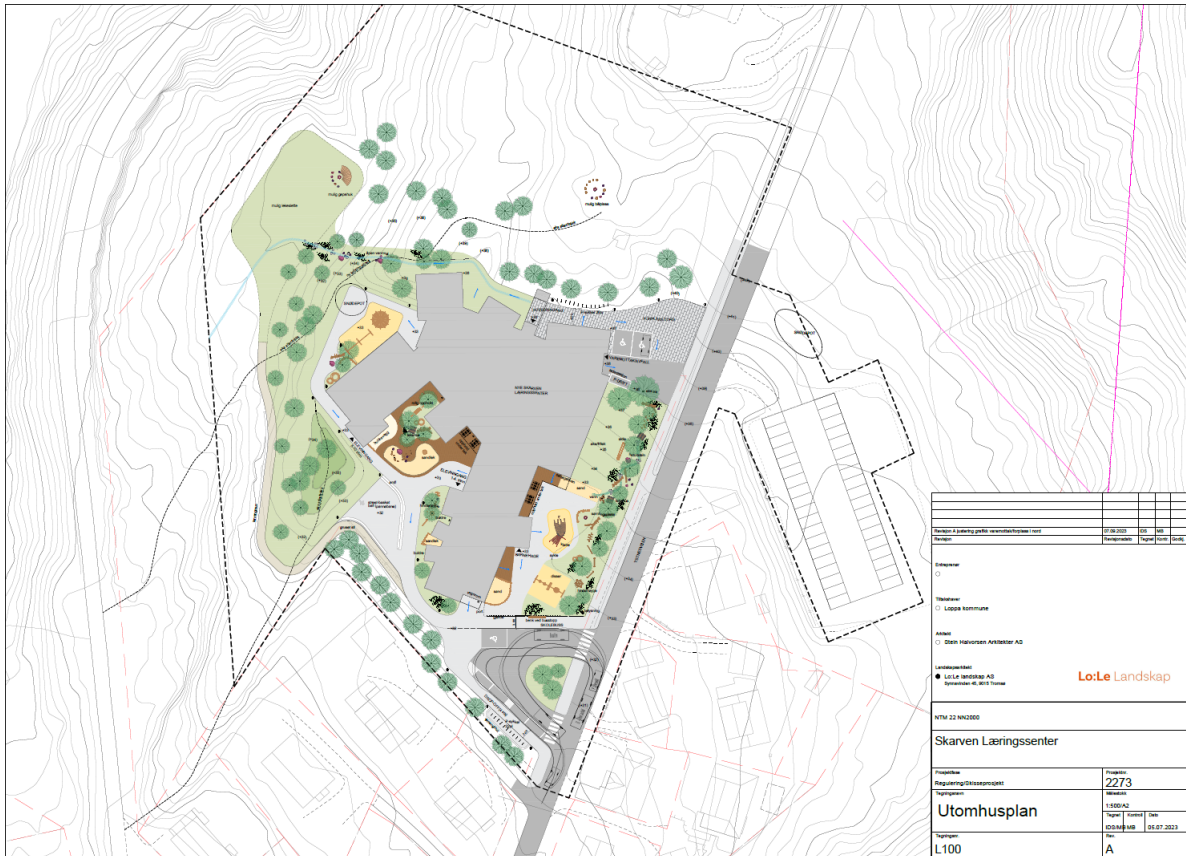
Som del av planen skal det reguleres ny gangforbindelse fra skolen til vegkrysset ved Keilaveien, dropp-soner for skole og barnehage og ny parkeringsplass til bruk for ansatte, gjester og for aktiviteter utenom skoletid.



Figur 18 Planavgrensning

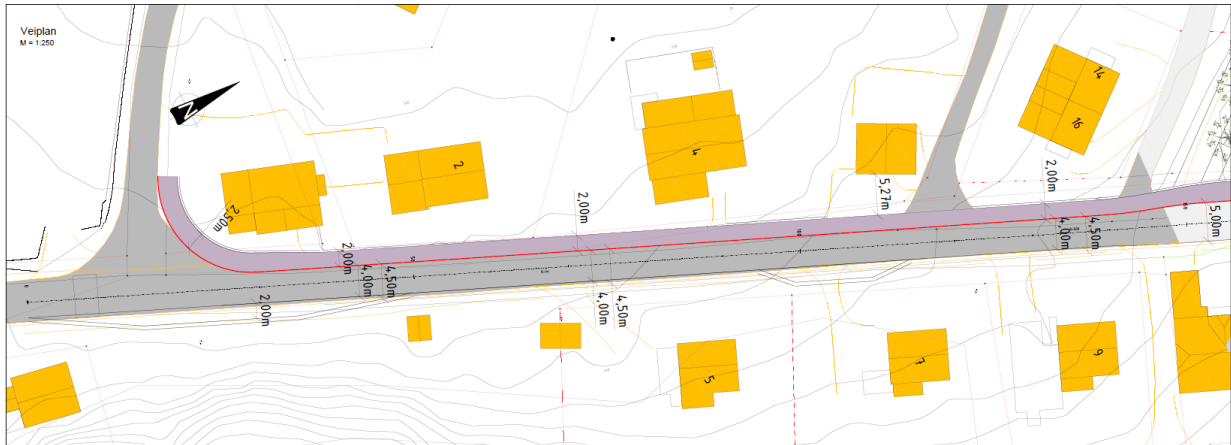
3.2. VEG OG FORTAUSLØSNINGER

Det legges opp til en tredelt løsning for trafikk der skolebuss, dropp-sone/korttidsparkering for levering av barnehagebarn- og skoleelever gjøres på sørsiden og varelevering- og renovasjon på nordsiden av bygget. Ansatt- og besøksparkering gjøres fra egen parkeringsplass på den andre siden av fylkesveien.



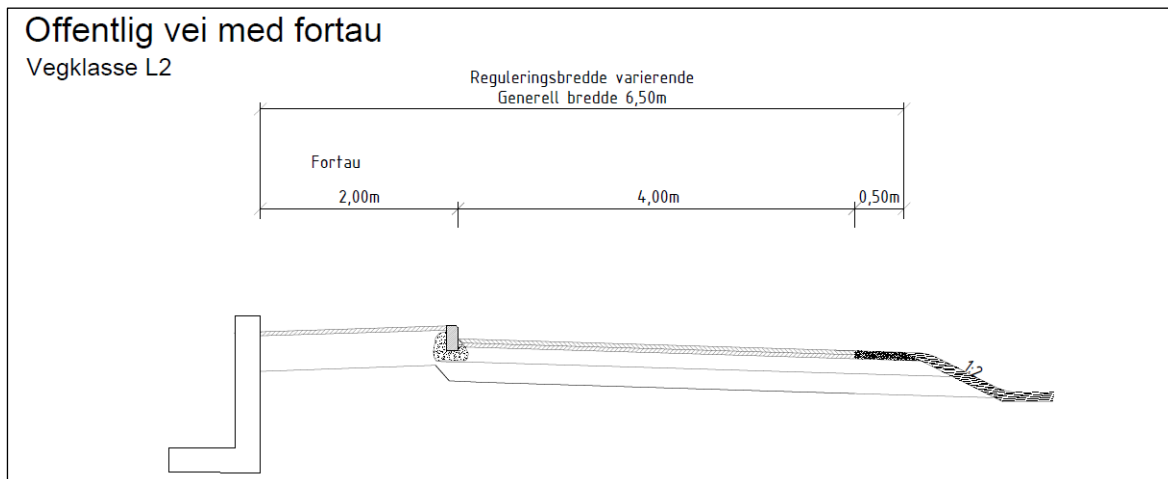
Figur 19 Situasjonsplan for Skarven læringscenter

Alle skoleelever og barnehagebarn vil benytte inngang på sørsiden. Inngangen på nordsiden er hovedsakelig ment for ansatte og besøkende. Fotgjengere og syklister vil ha adkomst langs fylkesveien enten på adskilt fortau fra nordsiden eller på nytt fortau langs vei fra sørsiden. Det vil være separat inn og utkjør til dropp-sone med kapasitet for mellom seks og ti biler, inkludert en HC-plass og av- og påstigning for skolebuss. På nordsiden av bygget etableres det adkomst med separat inn og utkjør til hovedinngangen. For renovasjon og varelevering legges det opp til at disse kjøretøyene snur inne på plassen og rygger seg inn til rampe.



Figur 20 Skisse av veg og fortausutforming fv. 882

Vegen planlegges i henhold til dimensjoneringsklasse L2 «Øvrige lokalveger»³ med asfaltert vegbredde på 4,0 meter og 2,0 meter fortau fra krysset ved Keilaveien opp til innkjøring ved droppsonen. Det vil på denne strekningen etableres to møteplasser, en for lastebil og en for personbil. Videre forbi læringscenteret vil dagens vegbredde videreføres. Det vil si en vegbredde på 5,5 meter og fortausbredde på 2,5 meter. På denne strekningen beholdes eksisterende vei og GS-vei med rekkverk videre opp forbi adkomst til læringscenterets hovedinngang. garasje på eiendom 26/447 og at den er i privat bruk for eiendom 26/449 og kommunen (kirkegården).



Figur 21: Illustrasjonen viser veiklasse L2 med fortau

³ [N100:2022 | Viewer \(vegvesen.no\)](https://viewer.vegvesen.no/N100:2022)

3.2.1. RENOVASJON, VARELEVERING OG SKOLEBUSS

Det legges opp til at renovasjon og varelevering gjøres ved det nordlige hjørnet av skolebygget separat fra elevinngangene. Søppeltømming gjøres vanligvis en til to ganger pr uke på faste tidspunkt og vareleveringen en til to ganger i uken på faste tidspunkt. Ingen av disse aktivitetene gjennomføres samtidig med levering og henting til læringscenteret. Det vurderes derfor at hyppigheten, og tidspunktet varelevering og renovasjon skjer på, gjør at det ikke er fare for konflikt mellom gående og kjørende i disse områdene.

Av- og påstigning for skolebuss ved den sørlige droppsonen. Det skal etableres et tydelig avgrenset areal for skolebussens ventesone som ivaretar en sikker av- og påstigning for elevene. Videre er det trygg og bilfri gangforbindelse til inngangsdøren.

3.3. PARKERING

3.3.1. KORTTIDSPARKERING

Det vil være en felles løsning for korttidsparkering ved hente-bringe soner for skolen og barnehagen på sørsiden av bygningen nærmest inngangen til barnehagen og skoletrinn 1-4. Det er her lagt opp til en kapasitet på mellom fire og syv p-plasser pluss en HC-plass.

3.3.2. PARKERING FOR ANSATTE, BESØKENDE OG AKTIVITET UTENFOR SKOLETID

Det skal etableres egen parkeringsplass for ansatte, gjesteparkering og for aktiviteter utenfor skoletid på den gamle grusbanen på andre siden av fylkesveien. Parkeringsplassen vil ha en kapasitet på minimum 34 biler og 2 HC-plasser. Siden det legges opp til god parkering kapasitet også for aktiviteter utenfor skoletid gir dette en overdekning på parkeringsplasser for de ansatte. Det etableres tilrettelagt kryssing over fylkesvegen. Denne vil ha intensivbelysning for å sikre en trygg overgang.

3.3.3. SYKKELPARKERING

Det er planlagt totalt 48 parkeringsplasser for sykkel. 26 ved hovedinngang og 22 ved dropp-sonen.

3.3.4. HC-PARKERING

Det planlegges for én HC-parkering ved dropp-sonen, opptil to HC-parkering på nordsiden ved hovedinngangen og 2 HC-parkeringer på parkeringsplassen.

3.4. HOVEDPRINSIPPER FOR MOBILITET OG ADKOMST

Hovedprinsippene for mobilitet og adkomst i prosjektet er gjengitt i punktlisten nedenfor og kartet på neste side:

- Felles trafikal løsning for hele området – for barneskolen, ungdomsskolen via Fv. 882 Ystnesveien som bidrar til et forutsigbart trafikkmønster forbi skolen
- Nytt fortau fra krysset ved Keilaveien frem til bygningen. Dette vil gi et sammenhengende vegnett både fra nord- og sørsiden av læringscenteret.
- Det er skissert en felles løsning for hente-bringesoner for skolen og barnehagen på sørsiden av bygningen nærmest inngangen til barnehagen og skoletrinn 1-4.
- Det etableres trafikksikker adkomst fra dropp-soner og p-plasser
- Det etableres HC-plasser ved dropp-sonen, inne på skoleområdet og på parkeringsplassen.
- Av- og påstigning for skolebuss skjer på sørsiden. Det etableres tydelig avgrenset areal for skolebuss, ventesone for elever og trygg og bilfri gangforbindelse til inngangsdør
- Varelevering og renovasjon får adkomst til skoleområdet fra nordsiden
- Det legges til rette for et godt sykkelparkeringstilbud både for elever og ansatte
- Det skal etableres egen parkeringsplass for ansatt- og gjesteparkering, med en kapasitet på minimum 36 biler inkludert 2 HC plasser



Figur 22 Hovedprinsipper for mobilitet og adkomst

3.5. TURPRODUKSJON

Hvor mange som benytter seg av bil i forbindelse med levering til skole og barnehage er avhengig av blant annet klimatiske forhold, avstand til skole og barnehage fra bosted og hvor godt tilrettelagt infrastrukturen er for myke trafikanter. Her kan også de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) brukes som en pekepinn på transportmiddelfordelingen. Siste gjeldende RVU fra 2022⁴ viser at gjennomsnittlig foretas 84% av alle omsorgsreiser i Norge med bil. Dette inkluderer blant annet levering og henting til skole og barnehage. Den samme undersøkelsen viser også at 58 % av alle reiser til jobb (arbeidsreiser) gjøres med bil. For et tettsted som Øksfjord med en spredte bebyggelse, tidvis klimatiske utfordringer og et begrensede kollektivtilbud, sammenlignet med større byer, antar vi at bilandelen vil være vesentlig høyere enn for landsgjennomsnittet.

For å ta høyde for en tilstrekkelig turproduksjon, legger vi til grunn i beregningen at alle de 34 ansatte ved Skarven læringscenter kjører egen bil til jobb. Når det gjelder foreldrekjøringen, gjør vi et skille mellom levering til barnehagen og skolen. Barnehagen vil ha en makskapasitet på 30 barn og det gjøres en forutsetning om at alle barnehagebarn blir levert med bil. På skolen vil det være en makskapasitet på 60 elever fordelt på trinn 1-10. Det er forventet at de fleste av elevene ved skolen har en bostedsadresse innenfor en gangavstand på 4 kilometer. I tillegg leveres opp til 20 barn med skolebuss. Vi tar her utgangspunkt i at maksimalt 10 % av elevene blir kjørt til skolen av foreldre. Det er verdt å merke seg at det knyttes usikkerhet til disse tallet og at de vil variere avhenge av årstid og værforhold.

Tabell 3 Beregning av forventet turproduksjon ved læringscenteret

	ANTALL	ANDEL SOM LEVERES MED BIL	ANTALL TURER PR DAG	TURPRODUKSJON	Andel	ÅDT
ALLE ANSATTE	34	100 %	2	68	32 %	43
SKOLEELEVER	60	10 %	4	24	11 %	15
BARNEHAGEBARN	30	100 %	4	120	57 %	77

Basert på beregning av turproduksjon gjengitt i tabellen ovenfor, kan det forventes at Skarven læringscenter produserer opp til 212 bilturer per døgn i skolens ordinære åpningstid, noe som utgjør en samlet årsdøgntrafikk (ÅDT) på 135⁵. Av dette vil trafikken generert av de ansatte hovedsakelig gå til parkeringsplassen på nordsiden, mens hente-bringetrafikk til barnehagen og skolen vil primært gå via inn- og utkjørsel til dropp-sonen på nordsiden av bygningen.

Det meste av trafikken til skole og barnehage foregår ved levering på morgen rundt skole- og barnehagestart og henting på ettermiddagen. Tidsrommet på morgenen mellom kl.8 og kl.9 er definert som makstimen. Dette gir en trafikkfordeling på ca. 106 bilturer innenfor makstimen langs Ystnesveien på morgenen. På ettermiddagen vil trafikken antakeligvis være spredd utover et større tidsrom, siden barnehagen, de ulike klassetrinnene ansatte slutter til ulike tider.

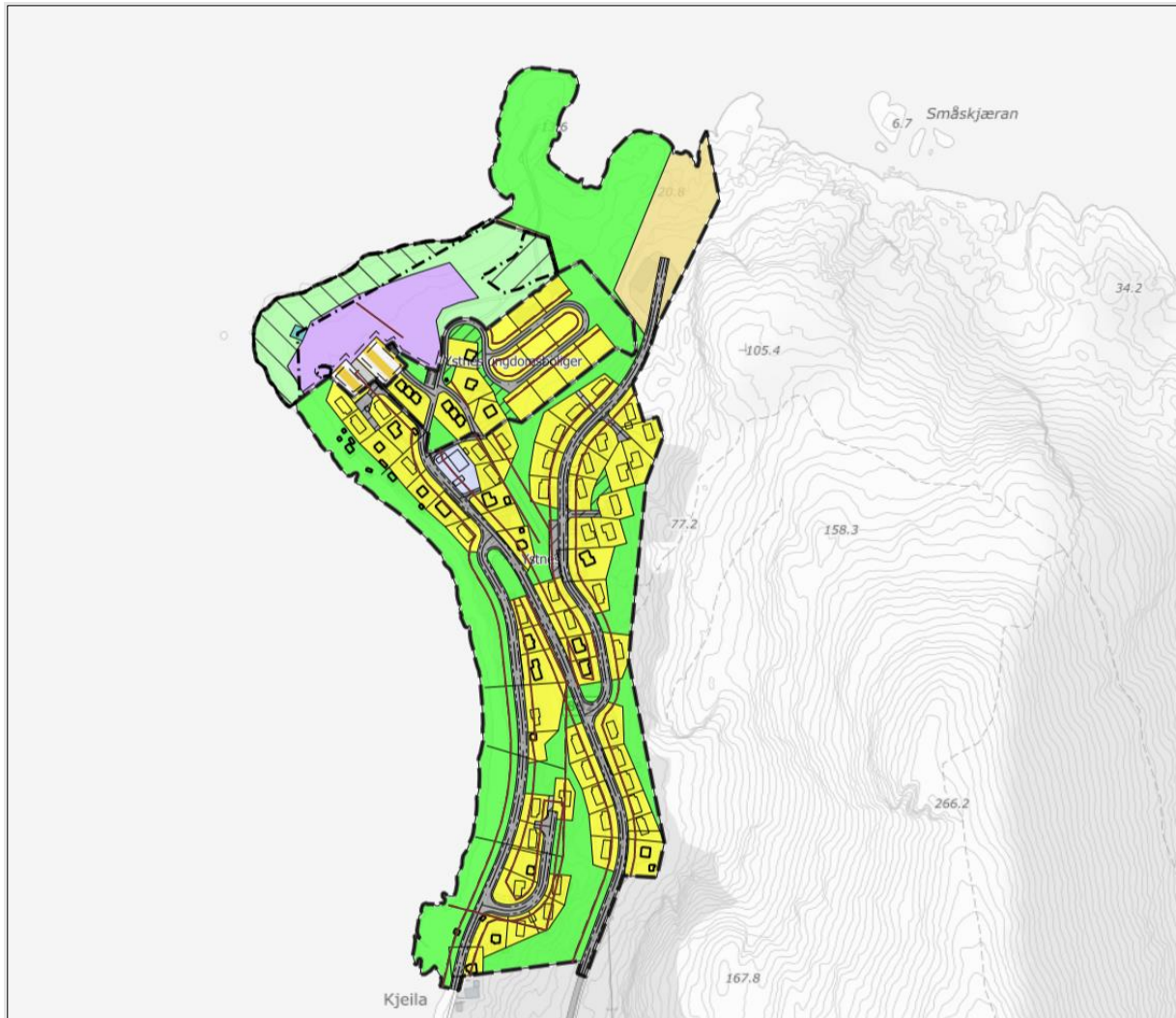
⁴ [Den nasjonale reisevaneundersøkelsen | Statens vegvesen](#)

⁵ Trafikk i virkedager (250 dager) omregnet til gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (365 dager)

3.6. ANDRE PLANER

3.6.1. REGULERINGSPLAN FOR YSTNES

Gjeldende reguleringsplan for Ystneset med planidentifikasjon 19770001 er vist i figuren 23. Vegløsningen som er regulert inn i denne planen har en bredde 5,5 meter.



Figur 23 Plankart, plan id: 19770001

4. TRAFIKALE KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

4.1. INTERN TRAFIKKLØSNING

Innkjøringen i sør benyttes for skolebuss og korttidsparkeringen i forbindelse med levering til skole og barnehagen. Denne skal være fysisk adskilt med separat inn- og utkjør. Alle p-plassene har direkte adgang til fortau, og det vil ikke være behov for gående å krysse parkeringsarealet, noe som vurderes positivt. Dette gjelder både om man går fra parkeringsplassen eller passerer gjennom området. Fra sør vil gangvegen lede forgjengeren inn mot skolegården og rundt parkeringssonen. Denne løsningen vil gi god trafiksikkerhet for myke trafikanter uten potensielle konfliktpunkt med bil i inn- og utkjøring.

Innkjøringen i nord vil brukes ukentlig i forbindelse med søppeltømming og varelevering. I tillegg er det satt av plass for en til to HC-plass(er) ved hovedinngangen. Innkjøringen bør skiltes med enveiskjøring som resulterer i et sirkulært kjøremønster. Dette skaper mer forutsigbarhet for trafikanter og økt trafiksikkerhet ved at særlig store kjøretøy har minimalt behov for rygging.

4.2. SIKKER SKOLEVEI

Fylkesveg 882 har funksjon som skoleveg. For å bedre trafiksikkerheten for elevene anbefales det å gjøres nødvendige tiltak på fylkesvegen for å bedre trafiksikkerheten ved kryssing og redusere fartsnivået forbi skolen. Dette inkluderer blant annet etablering av fortau og god belysning, samt det å sørge for at fartsnivået holdes lavt forbi læringscenteret.

4.2.1. FORTAU

Det mangler i dag et tilbud for gående og syklende langs fylkesvegen videre sørover fra læringscenteret. Strekningen er tidvis smal, og det er derfor vanskelig å opprettholde vegstandarden beskrevet i Statens vegvesens håndbok N100. I planforslaget legges det opp til at fortauet ved skolen forlenges ned til Keilaveien med en bredde på 2,0 meter. Vi ser dette som et positivt tiltak som vil bidra til en sikrere skolevei som vil bedre trafiksikkerheten for myke trafikanter sammenlignet med dagens situasjon.

4.2.2. GANGKRYSSING

Ifølge statens håndbok 270 skal det ikke etableres gangfelt dersom fartsgrensen er 30 km/t. Grunnen til dette er at gangfelt i noen sammenhenger kan gi en falsk trygghet blant forgjengere, og da særlig hos barn. Statistikken⁶ viser at en stor andel av påkjørsler i forbindelse med kryssing av veg skjer ved overgangsfelt. Dette er fordi fotgjengere ofte er mer uoppmerksomme ved kryssing over oppmerket gangfelt. Håndboka åpner likevel for noen unntak. Blant annet gjelder dette dersom antall kryssende er mer enn 20 i makstimen og trafikkmengden er over 2000. Gangfelt kan også etableres ved trafikkmengder under 2000, dersom det krysser mer enn 30 i makstimen eller mange trafikanter med særskilte behov.

⁶ <https://www.tshandbok.no/del-2/3-trafikkregulering/doc663/>

Det eneste punktet der det etableres kryssing over fylkesveien er ved parkeringsplassen på nordsiden. Denne parkeringsplassen er hovedsakelig ment for ansattparkering eller ved aktiviteter etter skoletid. Dersom korttidsparkeringen på sørsiden er full, vil denne også kunne benyttes i forbindelse med levering til skole og barnehage.

Grunnet lavt fartsgrense og liten trafikk langs fylkesveien anbefales det å etablere en tydelig gangpassasje over veien, men at denne ikke skiltes som gangfelt.

Oversiktlige kryssningspunkt vil være veldig viktig, så utformingen av kryssingen bør gjøres på en måte som tar hensyn til små barn og hvor "usynlige" de kan bli bak elementer langs vei. Viktig å ha god brøyting og unngå å plassere elementer/grønt/annet inn mot kryssingen som kan bidra til at barna ikke ser bilene eller motsatt. Grøntarealet på den nordlige avkjørselen ved bussholdeplassen må være lav vegetasjon med tanke på siktutfordringer for lave barn som passerer område.

Som trafiksikkerhetstiltak i forbindelse med kryssingen anbefales det å etablere intensivbelysning.

4.2.3. FARTSREDUSERENDE TILTAK

Trafikkmengden forbi planområdet er forholdsvis lavt, og fartsgrense er skiltet til 30 km/t. Det burde derfor i utgangspunktet ikke være behov for noen fartsreduserende tiltak. Men vegen forbi planområdet består av en lang rettstrekning med høy stigning uten noen form for fartsreduserende tiltak. Dette kan invitere til høyere fartsnivå enn hva fartsgrensen tilsier. I forbindelse med medvirkningsprosessen kommer er det også frem at flere barn opplever skoleveien som utrygg grunnet høyt fartsnivå, smal vei og et mangelfullt gang- og sykkelvegitbud. For å redusere hastigheten forbi læringscenteret bør det vurderes å etablere fartshumper forbi læringscenteret som et fartsreduserende tiltak.

4.2.4. BELYSNING OG SKILTING

Det er i dag belysning langs fylkesvegen forbi planområdet. Det anbefales at det i tillegg etableres intensivbelysning ved kryssing av fylkesvegen til parkeringsplassen på nordsiden. I henhold til Statens vegvesens Håndbok 264 bør lysmastene etableres på begge sider av kryssingsstedet, for å sikre god sikt og kontrast mellom gående og bakgrunnen i begge retninger. Det bør også skiltes for skole i begge ender av skoleområdet langs fylkesvegen.

4.3. PARKERING

4.3.1. KORTTIDSPARKERING

Det er skissert inn mellom fire og syv korttidsplasser pluss en HC-plass. Med utgangspunkt i turproduksjonsmatrisen vist i kapittel 3.5 Turproduksjon, forutsetter vi at alle barnehagebarna og 10 % av elevene blir kjørt til og fra barnehage og skolen. Dette vil utgjøre totalt 36 barn som skal leveres innenfor makstimen om morgenen. Det vil antakeligvis være større spredning ved henting på ettermiddag siden de forskjellige trinnene, samt SFO og barnehage ofte slutter til ulik tid. Kapasiteten ved korttidsparkeringen anses i utgangspunktet å være noe knapp. Dersom korttidsparkeringen er full ved levering vil både parkeringsplassen på den andre siden av fylkesveien fungerer som et alternativ.

4.3.2. PARKERING FOR ANSATTE

Det er dimensjonert for minimum 36 ordinære plasser, inkludert to HC-plasser på parkeringsplassen på den andre siden av fylkesveien. Dersom alle ansatte ved læringscenteret kjører egen bil til jobb, vil det være behov for maksimalt 34 plasser. Det vil si at den totale parkeringsdekningen som er skissert vurderes som mer enn tilstrekkelig i skoletiden.

4.3.3. SYKKELPARKERING

Det legges opp til totalt 48 sykkel-p-plasser ved læringscenteret. 22 av disse plasseres ved inngangen til skoleområdet til bruk for elevene og 26 plasseres ved hovedinngangen til bruk for de ansatte. Mengden sykkelparkeringsplasser anses for å være tilstrekkelig.

4.4. TRAFIKKGENERERING

Den maksimale turproduksjonen til og fra skolen vil bestå av ca. 135 envegs bilturer per døgn. Selv med et høyt anslag av trafikk generert fra læringscenteret vurderes det at den nye trafikken ikke vil påvirke kapasiteten på fylkesveg 882.

4.5. RENOVASJON OG VARELEVERING

Planlagt løsning for renovasjon og varelevering anses som uproblematisk når det gjelder trafiksikkerhet. Det skal ikke være elevaktivitet på den delen av skoleområdet der renovasjon og varelevering foregår. Disse aktivitetene vil ikke foregå samtidig som bringing og henting, og de skjer ikke daglig. Det vurderes at trafiksikkerheten i forbindelse med renovasjon og varelevering er tilstrekkelig ivaretatt. Rygging med større biler kan skape trafikkfarlige situasjoner både for voksne og barn, og utformingen av et sirkulært kjøremønster med minimalt krav til rygging anses som et positivt trafiksikkerhetstiltak.

4.6. SKOLEBUSS

Det er planlagt at oppstillingsplass for skolebuss/minibuss er på nedre nivå og det vil etableres eget gangsystem mellom oppstillingsplass og elevinngangen. Passasjen vil være bilfri og trafiksikkerheten anses å være ivaretatt.