

Oppdragsgjevar:	Ørsta kommune
Oppdragsnamn:	Trafikktryggingstiltak ved Sæbø skule
Oppdragsnummer:	653014-01
Utarbeidd av:	Kristin, Sommerschild, Maja Grøndal Krystad
Oppdragsleiar:	Dag Jarle Aa
Dato:	06.05.2026
Tilgjengelegheit:	Åpent

Notat – Trafikktryggingstiltak ved Sæbø skule

1. Innleiing
2. Dagens situasjon
3. Dimensjoneringskriterium
4. Målsettingar
5. Konseptvurderingar
 - 5.1. Andre tiltak
 - 5.1.1. Parkering
 - 5.1.2. Farstreduserande tiltak
 - 5.1.3. Belysning
 - 5.1.4. Haldningskampanjar og informasjonsflyt
 - 5.1.5. Skilting «Skuleveg»
 - 5.2. Alternativ 0
 - 5.3. Alternativ 1
 - 5.4. Alternativ 2
 - 5.5. Alternativ 3
 - 5.6. Alternativ 4
 - 5.7. Kombinasjon – alternativ 5
 - 5.8. Andre alternativ
6. Oversiktstabell
7. Oppsummering

Versjonslogg:

01	06.05.26	Trafikktryggingstiltak ved Sæbø skule	KS	MGK
VER.	DATO	BESKRIVELSE	AV	KS



Figur 1 Oversiktsbilde

1. Innleiing

Ørsta kommune skal vurdere tiltak for å sikre ein betre og tryggare tilkomst til Sæbø skule og barnehage. Arbeidet er forankra i kommunens trafikktryggingsplan. Asplan Viak er engasjert for å sjå på ulike alternativ for tilkomst for mjuke trafikantar, busstopp og tilkomst til skuleskyss, samt hente-/bringe-løysing og tilkomst med bil.

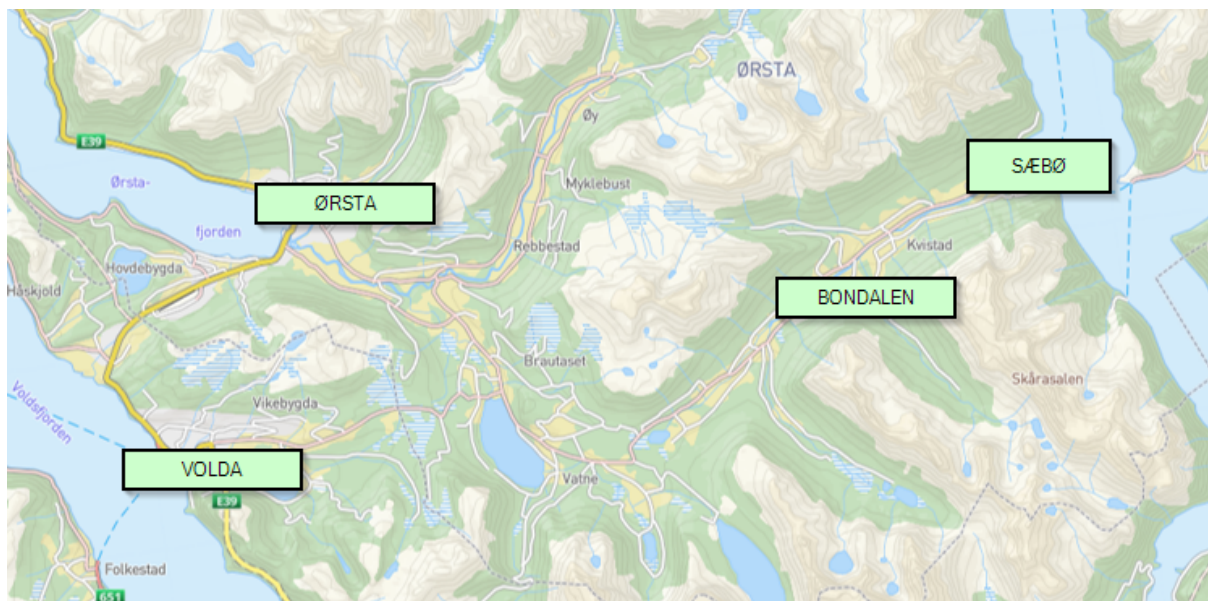
Notatet omhandlar ulike konseptvurderingar. Desse blir vurdert opp mot målsettingar. Videre har notatet med seg kva for forutsetningar som er lagt til grunn og dimensjoneringskriterium.



Figur 2 Bilete av Sæbø skule og barnehage (foto: Asplan Viak)

2. Dagens situasjon

Sæbø er ei bygd ved Hjørundfjorden i Ørsta kommune, ca. 25 km austover frå Ørsta sentrum og gjennom Bondalen. Bygda er kompakt utbygd med skule, barnehage, sjukeheim, idrettsanlegg, campingplassar, hotell, daglegvare og kyrkjegard. Det er også ferje- og skyssbåtforbindelse i Hjørundfjorden.



Figur 3 Oversiktskart



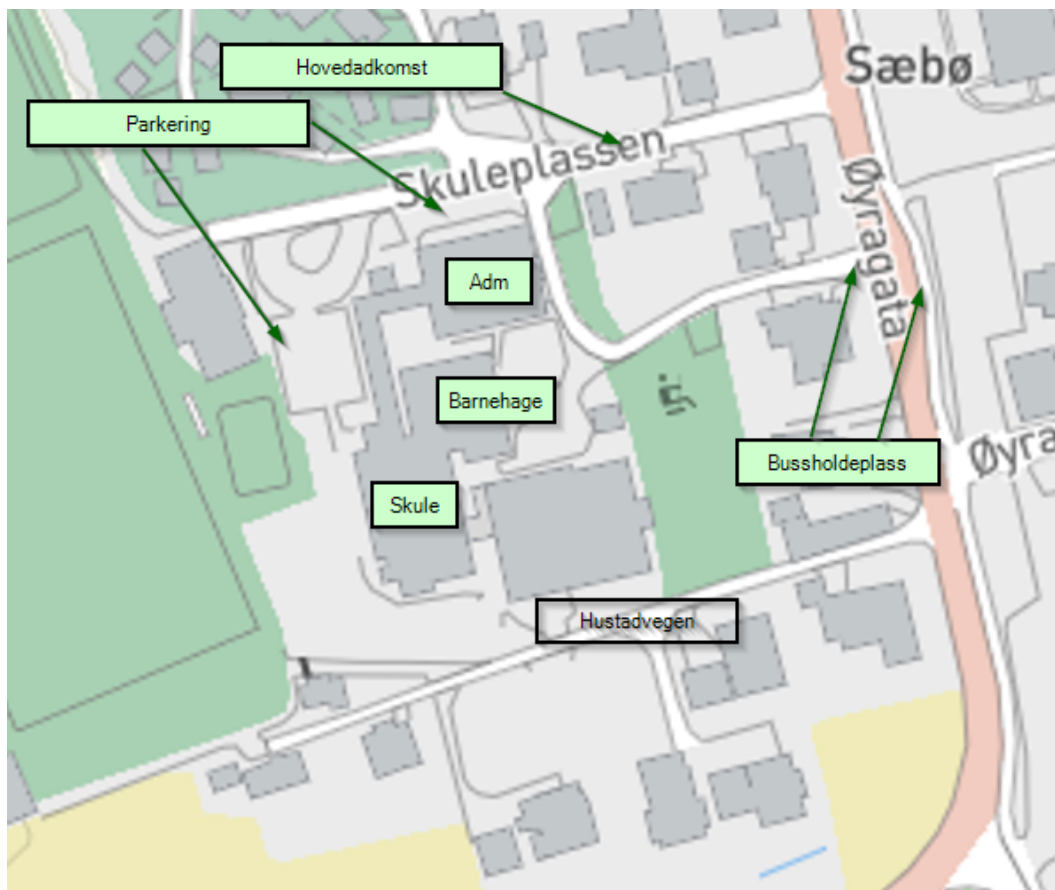
Figur 4 Oversiktskart Sæbø

Øyragata, fv655, er hovudvegen gjennom sentrum. Fv655 har trafikkmengd på om lag 850 i årsdøgnetrafikk, med 9% andel tunge køyretøy. Fartsgrense er 50 km/t.

Sæbø skule og barnehage er samlokalisert. Sæbø skule har 1. – 10. trinn med ca. 85 - 100 elevar og 15 - 20 tilsette. Barnehagen har omlag 40 plassar, med 12 - 14 tilsette.

Brukaren av området er:

- Skule/SFO
- Barnehage
- Idrettslaget
- Sæbø Camping
- Bebuarar i området



Figur 5 Oversiktsbilde av området tilknyttet skule og barnehage

Det er etablert snuplass for buss kombinert med hente-/bringesone nordvest for skulen. Snuplassen er noko underdimensjonert for buss. På grunn av dette er det innført løysning

med busstopp i vegbana i Øyragata i sørleg retning, med tilkomst for busspassasjerar via snarveg til skulen.

På morgon blir skuleelevane avsett på austsida av Øyragata i tilknytning til busshaldeplassen og på ettermiddagen nyttar elevane eit stopp i vegbana på vestsida av Øyragata.



Figur 6 Snuplass for buss og hente/bringe (foto: Asplan Viak)

Når elevane kjem til skulen, er det trafikkvakt ved gangfeltet i Øyragata for å sikre trygg kryssing for elevane. Snarvegen blir primært brukt i samband med busshaldeplassen når elevane skal heim frå skulen, og er ikkje ein snarveg som blir brukt i stor grad utover dette.



Figur 8 Snarveg til skulen (foto: Asplan Viak)



Figur 7 Inn-/utkøyring tilknytt snarveg (foto: Asplan Viak)

Det er ein skulebuss som kjem til området på morgon og på ettermiddag. Det er i liten grad elevar som blir køyrt til skulen og trafikkmengda er låg. Parkeringsplassane i området nyttast

i stor grad av tilsette ved skule og barnehage og i samband med hente-/bringesituasjonar tilknytt barnehagen.



Figur 9 Gangaksa tilknytt busshaldeplass

Det er i dag 10 p-plassar på nordsida av administrasjonsbygget og 16 p - plassar på vestsida av skulen, inklusive to HC - plassar.



Figur 11 P - plass langs adm. bygg (foto: Asplan Viak)



Figur 10 P-plass ved hovudinngang til skulen (foto:Asplan Viak)

Det er etablert fortau på austsida av Øyragata forbi skuleområdet. Denne er ikkje samanhengande til ferjekaia, men går over i blanda trafikk og vidare gjennom sentrumsbusetnad eller via gangveg langs sjøfronten.

De fleste som kjem gåande/syklande til skulen kjem frå nord, der hovudmengda av busetnaden i bygda ligg. For elevar som kjem med ferje eller skyssbåt er antatt ferdselslinjer illustrert i Figur 12.



Figur 13 Tilkomst til inngangar. Blå pil til administrasjon, raud pil til barnehage og grøn pil til skule



Figur 12 Antatt ferdselslinjer frå ferjekai



Figur 14 Inngang til adm.bygg og port til barnehage, frå parkeringsplass i nord (Foto: Asplan Viak)

3. Dimensjoneringskriterium

Fartsgrense

Fylkesvegen har i dag fartsgrense 50 km/t. I Handlingsdel i Trafikktryggingsplan 2025 – 2029 pkt. 5 b er det ønskeleg å redusere farta på fv 655 til 40 km/t. ¹

I mars 2026 blei fartsgrensekriterier i Statens vegvesens handbok N300 endra. Eit av hovudpunkta er at innanfor tettbygde strøk skal fartsgrense 30 – 50 km/t nyttast, og for vegar og gater i tilknytning til skule skal fartsgrense 30 km/t nyttast der barna har kryssingsbehov.

Vegbreidde

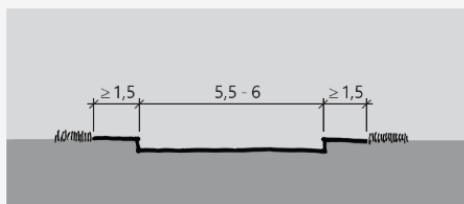
2.6.1 Overordnede boliggate/boligveger

Overordnede boliggate/boligveger har fartsgrense 30 eller 40 km/t.

KRAV 2.6.1—1 **SKAL**

GJELDENE FRA 22.06.2021

Overordnede boliggate/boligveger skal utformes med kjørebanebredde 5,5 – 6 m. Gater/veger der det går buss skal ha bredde 6 m.



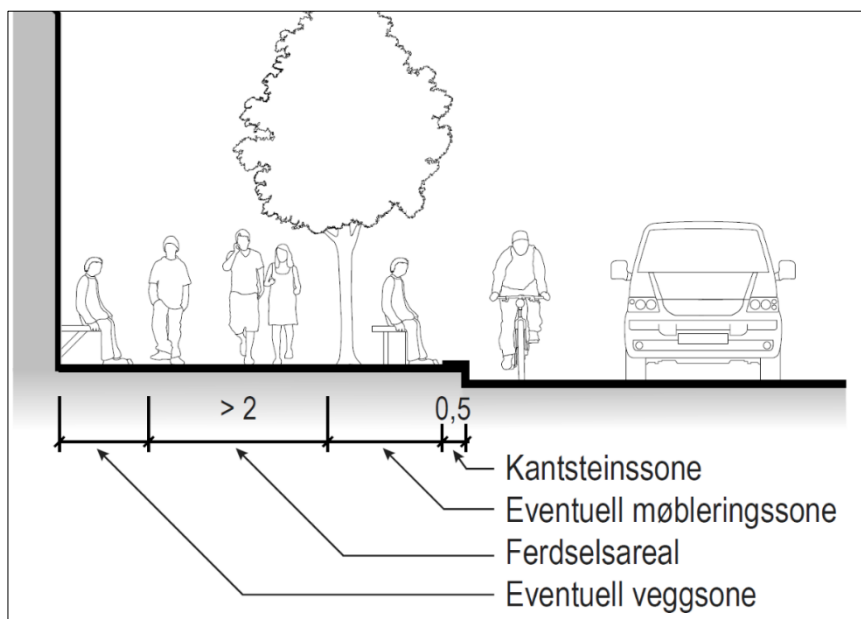
Figur 2.6.1—1 — Overordnet boliggate/boligveg med fortau (mål i m).

Vegbreidde sjåast også i samanheng med eksisterande vegbreidde og auke/reduksjon i trafikkmengd.

Fortau

Minimum breidde på fortau skal ha 2,5 meter breidde. Dette er tilstrekkeleg i forhold til ferdsselsareal og kantsteinssone. Vidare skal fortau ta høgde for vinterdrift og ha tilstrekkeleg breidde til maskinell drift.

¹ [4 Handlingsdel](#) (Trafikktryggingsplan, Ørsta kommune)



KRAV 2.3.1—3 **SKAL**

GJELDENE FRA 22.06.2021

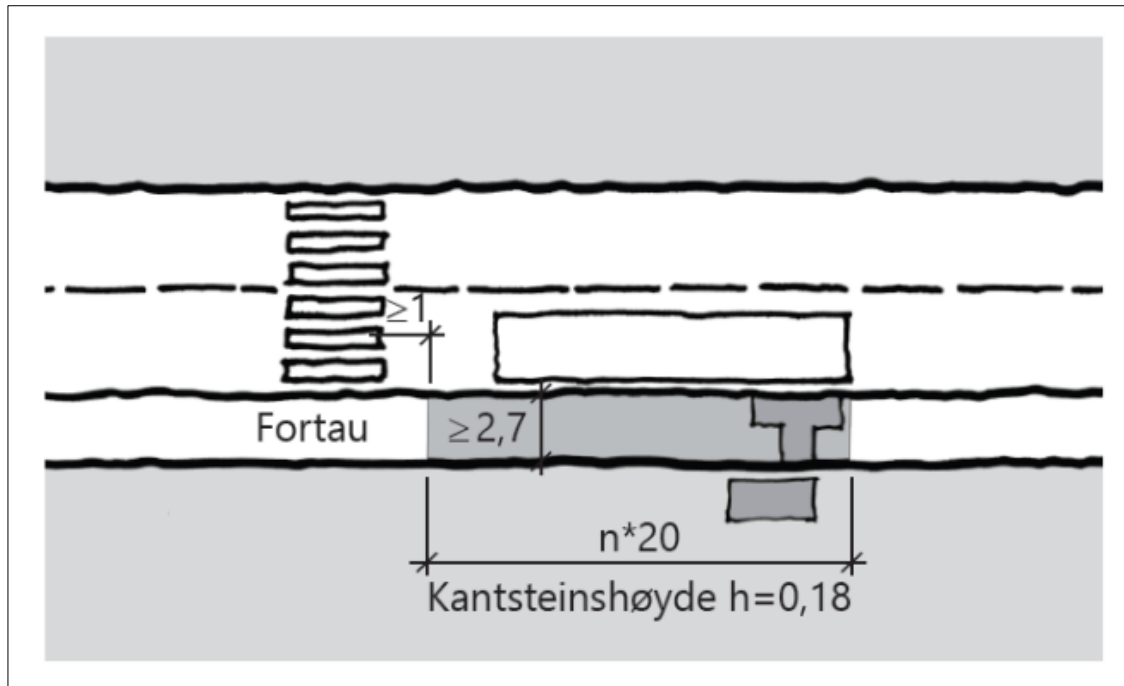
Alle fortau skal ha ferdselssone og denne skal være minste 2 m brei. Dersom fortauet har møbleringssone skal ferdselsarealet økes til 2,5 m for å gi plass for maskinell snørydding o.l.

KRAV 2.3.1—4 **SKAL**

GJELDENE FRA 22.06.2021

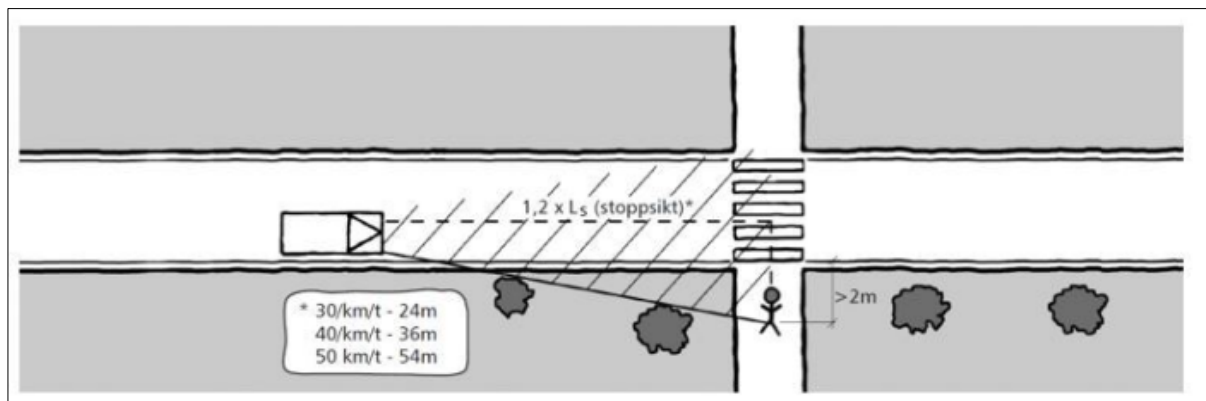
Fortau skal ha kantsteinssone. Kantsteinssonen skal være minimum 0,5 m, målt fra ytterkant kantstein og inn på fortauet. Ved kantstopp og busslomme skal den være minimum 0,7 m.

Kantstopp

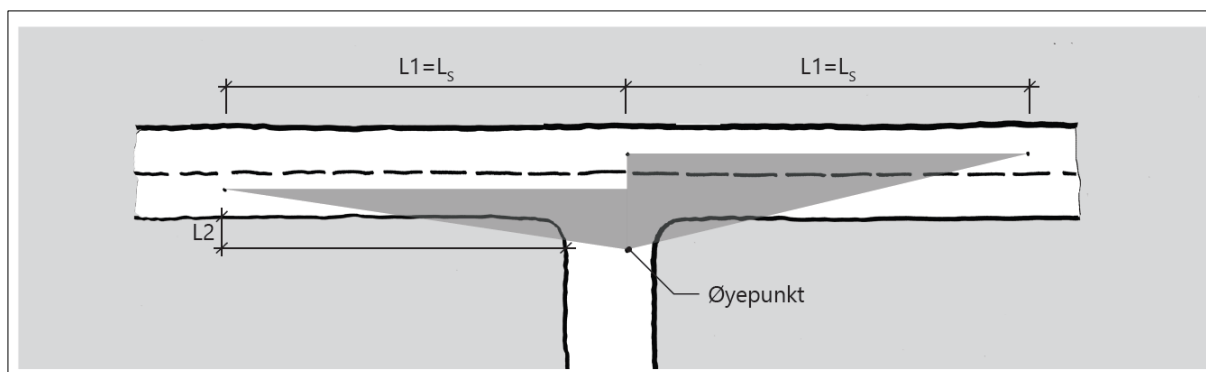


Sikt

Gangfelt:

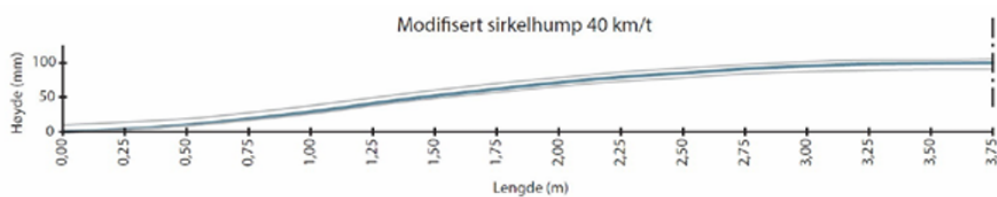


Avkøyrsel:



Heva gangfelt

Modifisert sirkelhump ved fartsgrense 40 km/t - Fartsnivå tunge kjøretøy ca. 25 km/t



Humplengde (m)	0,00	0,25	0,50	0,75	1,00	1,25	1,50	1,75	2,00	2,25	2,50	2,75	3,00	3,25	3,50	3,75
Humphøyde (mm)	0	4	10	19	28	41	52	62	71	79	85	91	95	98	99	100
Pos. toleranse (mm)	10	10	9	9	9	8	8	8	7	7	7	6	6	6	5	5
Neg. toleranse (mm)	0	-1	-1	-2	-3	-3	-4	-5	-5	-6	-7	-7	-8	-9	-9	-10

Pos./Neg. toleranse: maks. avvik høyere/lavere enn teoretisk høyde

Figur 3.6 Detaljert utforming av modifisert sirkelhump ved fartsgrense 40 km/t



Figur 3.12 Trapesump med gangfelt

Dimensjonerende køyretøy

Snuplass dimensjonerast for buss med 15 m lengde (boggiebuss). Dette tilfredsstiller også kravet til beredskap og renovasjon.

Boggiebuss (B)	
Lengde	15,00
Bredde	2,55
Svingradius	12,50

4. Målsettingar

For prosjektet er det satt tre målsettingar:

1) Separere trafikantgrupper

- Oversiktleg trafikkavvikling, redusere konfliktpunkt mellom mjuke trafikantar og bilar, samanhengande ferdselslinjer, redusere uoversiktlege manøvreringar, redusere biltrafikk rundt skulen.

2) Kostnadseffektivt

- Moglege tiltak med høg sikkerheitseffekt, minimere behov for store ombyggingar av vegsystem, løysningar som kan etablerast raskt og enkelt.

3) Meirverdi for nærområdet

- Tiltak som gagnar fleire brukarar av området. Samanhengande og heilskapleg system for nærområdet.

For kvart av alternativa vil det gjerast ei vurdering av positive og negative sider ved tiltaket, og til slutt ei samla vurdering for kvart alternativ som inkluderer vurdering av måloppnåing for dei definerte målsettingane etter denne skalaen:

Skala	Fargekode
God måloppnåing	God
Middels måloppnåing	Middels
Lav måloppnåing	Lav

Tabell for vurdering av kvart alternativ:

Mål	Måloppnåing
1. Separere trafikantgrupper	
2. Kostnadseffektivitet	
3. Meirverdi for nærområdet	

5. Konseptvurderingar

Dette kapittelet skildrar dei ulike konsept og andre trafikktryggleikstiltak som kan vere aktuelle. Konsept har ulik grad av detaljering. Dei konsept som skil seg ut til å ha høg måloppnåing er detaljert ut ytterlegare enn dei med lav måloppnåing eller som blir rekna som urimelege.

Konsept er utarbeidd i samband med ein planprosess. Desse kan optimaliserast ytterlegare i vidare prosess. Alle konsept kan i stor grad hente løysinga i frå dei ulike vurderingane, og nyttast som byggjeklossar ved å kombinere fleire tiltak.

5.1. Andre tiltak

Uavhengig av valt løysing, er det fleire tiltak som bør inngå for å auke trafikktryggleiken i området. Desse er omtalt under:

5.1.1. Parkering

Som eit overordna prinsipp anbefalast det å nytte parkeringsplass i nord for tilsette, for å redusere utskiftinga gjennom dagen. Parkeringsplass i vest nyttast til tilsette og hente – bringe situasjonar. Denne løysingen bidrar til å redusere konfliktpunkta i Skuleplassen.

5.1.2. Farstreduserande tiltak

Som nemnt i kap. 3 er det ønskeleg å redusere farta i fv. 655 Øyragata. På grunn av gatas utforming som eit langt rett strekke er det anteke at fartsnivået truleg er høgare enn fartsgrensa. Sidan dette er ein skuleveg anbefalast det å etablere fartsreduserande tiltak. Som eit minimum anbefalast det å etablere opphøgd gangfelt. Dersom dette ikkje er tilstrekkeleg til å få ønska fartsnivå er det mogleg å etablere fartshumpar, men dette må vurderast i lag med vegeier og busselskap.

5.1.3. Belysning

På skuleveg er det viktig med god belysning. På grunn av gangfelt og fare for villkryssingar er det anbefalt med forsterka belysning i områder med gangfelt.

5.1.4. Haldningskampanjar og informasjonsflyt

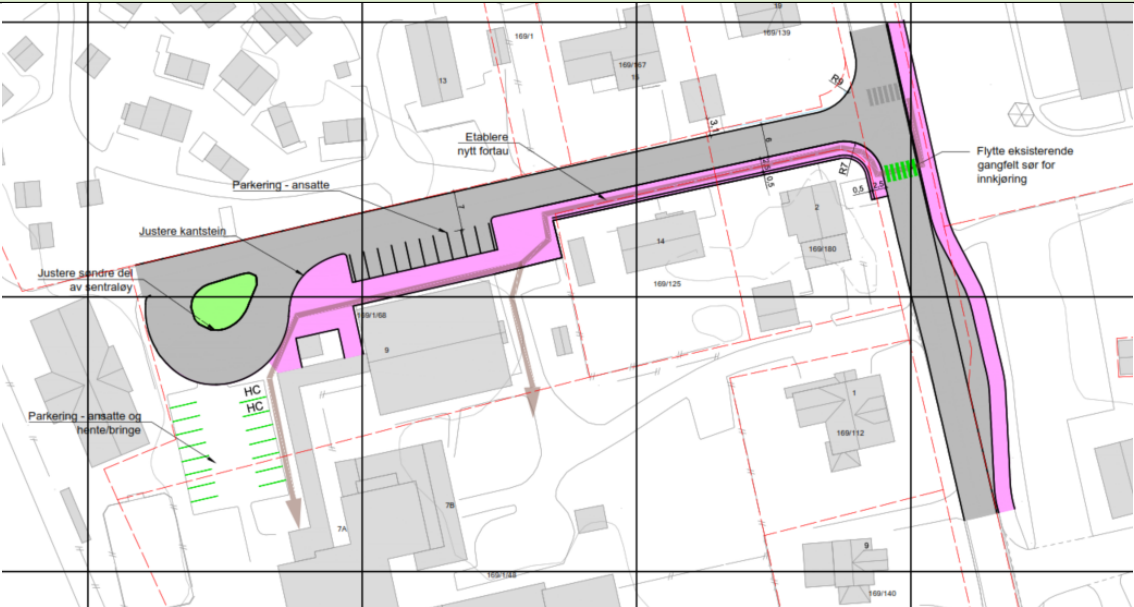
Konsepta som er nemnt endrar på eit etablert system i området. Eit tiltak er å ha haldningskampanjar for å informere om det nye systemet. Kampanjar kan også omhandla ønskt fordeling av parkeringsplassar, korleis plassane som skal nyttas av ulike brukarar etc.

Her har til dømes «Trygg trafikk» mykje materiale tilgjengeleg.

5.1.5. Skilting «Skuleveg»

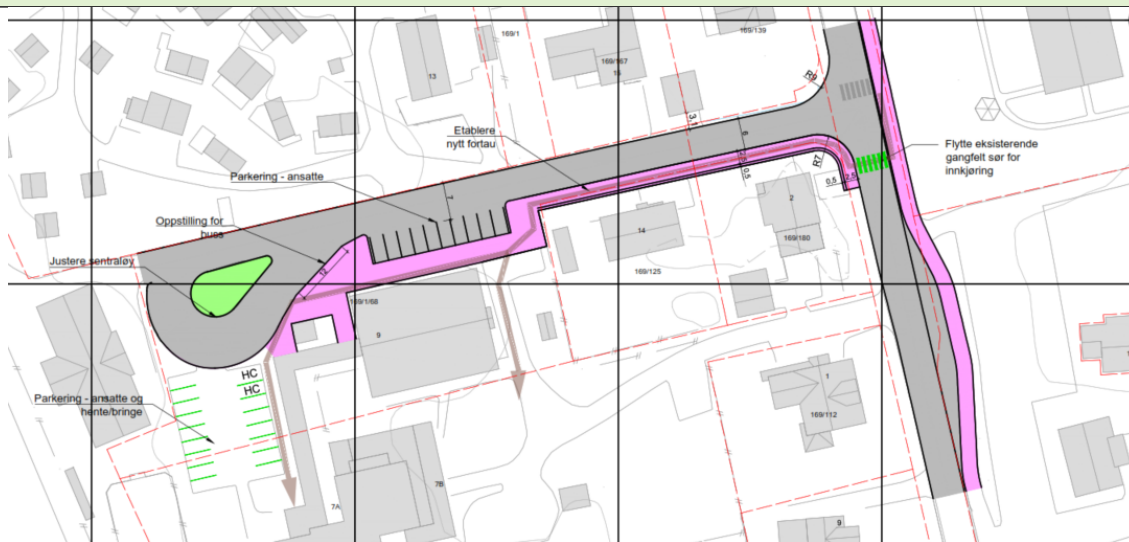
I tilknytning til fv. 655 Øyragata er det mogleg å informere langs vegen at ein køyrer inn i ein skuleveg for å bevisstgjere trafikantar.

5.2. Alternativ 0

Utbetere dagens løsning

Alternativ 0 er eit minimum av det som anbefalast å etablere for å betre trafikktryggleiken. I alternativ 0 ligg utbetringar av eksisterande snuplass inne på området for å auke framkomelegheit for buss. Snuplassen nyttast også til hente/bringe - situasjonar og oppstilling for renovasjon. Fortau mellom fv. 655 Øyragata og inn Skuleplassen etablerast på sørsida av Skuleplassen. Gangfelt som kryssar Øyragata på nordsida av avkjøyrsla flyttast til sørsida slik at det blir direkte kopling til gangfeltet vidare inn Skuleplassen. Fartsreduserande tiltak i form av heva gangfelt i Øyragata. Tiltak: • Justere kantar i snuplass • Utvide vegbreidde til 6,0 m • Fortau med breidde 2,5 m • Flytte gangfelt i fylkesvegen slik at den får direkte kopling til fortau • Beskjere beplantning for å betre sikt • Fartsreduserande tiltak

Positivt	Negativt								
• Minimum av tiltak • Betre situasjonen for gåande og syklande til skulen og andre trafikantar • Opprettheld dagens parkeringskapasitet	• Uheldig å ikkje ha universell utforming for buss. • Bussen må stå i snuareal • Vegbreidde Snuplassen fører til tiltak på begge sider av vegen • Parkering tett opp i manøvrering til buss • Konfliktområde i snuplass • Behov for grunnerv								
Konklusjon									
Betrar situasjonen for gåande og syklande med å etablere fortau, og betrar framkomelegheit for buss. Løysninga betrar i liten grad situasjonen på snuplassen i forhold til kombinasjonen buss og droppsone, i tillegg til at det ikkje er avstiging tilknytt gangareal for buss.									
<table> <tr> <th>Mål</th><th>Måloppnåing</th></tr> <tr> <td>1. Separere trafikantgrupper</td><td>Lav</td></tr> <tr> <td>3. Kostnadseffektivitet</td><td>God</td></tr> <tr> <td>4. Meirverdi for nærområdet</td><td>Middels</td></tr> </table>		Mål	Måloppnåing	1. Separere trafikantgrupper	Lav	3. Kostnadseffektivitet	God	4. Meirverdi for nærområdet	Middels
Mål	Måloppnåing								
1. Separere trafikantgrupper	Lav								
3. Kostnadseffektivitet	God								
4. Meirverdi for nærområdet	Middels								

5.3. Alternativ 1

Utbetere dagens løysing, med utbetra oppstilling for buss

Alternativ 1 er tilsvarende som alt 0, men oppstillinga for buss er lagt mot eit rettstrekk. Dette gir ein oppstilling for buss som gir avstiging mot gangareal.

Tiltak:

- Justere kantar i snuplass
- Utvide vegbreidde til 6,0 m
- Fortau med breidde 2,5 m
- Flytte gangfelt i fylkesvegen slik at den får direkte kopling til fortau
- Beskjere beplantning for å betre sikt
- Fartsreducerande tiltak

Positivt

- Minimum av tiltak
- Betre situasjonen for gåande og syklende til skulen og andre trafikantar
- Opprettheld dagens parkeringskapasitet
- Betrar oppstillinga for buss

Negativt

- Bussen må stå i snuareal
- Vegbreidde Snuplassen fører til tiltak på begge sider av vegen
- Parkering tett opp i manøvrering til buss
- Konfliktområde i snuplass
- Behov for grunnerverv

Konklusjon

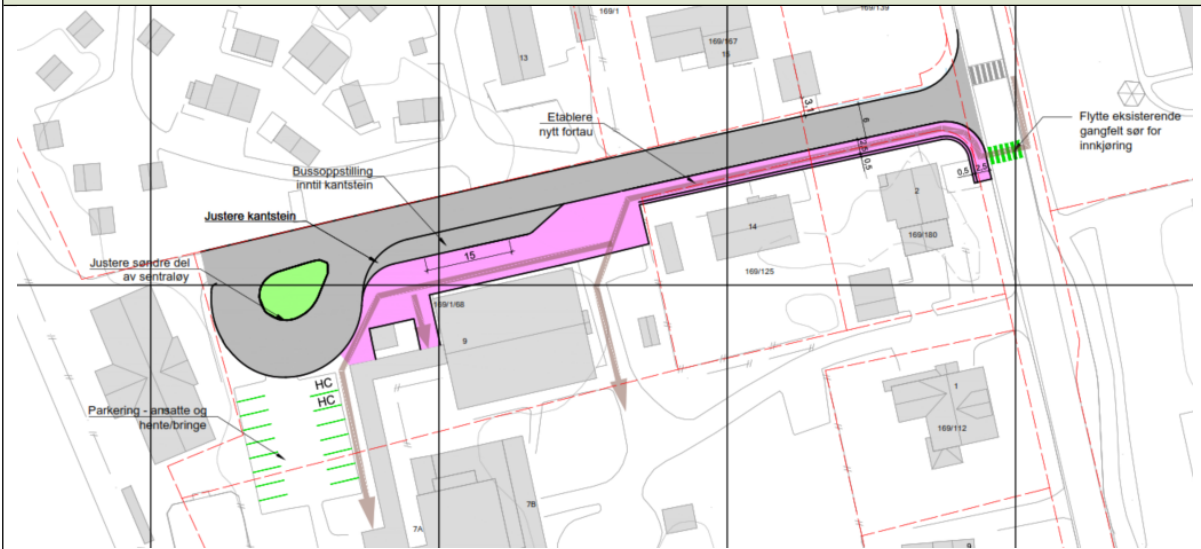
Forbetrar situasjonen for gåande og syklende med å etablere fortau, og bedrar framkomelegheit for buss. Løysinga betrar i liten grad situasjonen på snuplassen i forhold

til kombinasjonen buss og droppsone, men har moglegheit til å etablere eit oppstillingsareal for buss.

Mål	Måloppnåing
1. Separere trafikantgrupper	Middels
3. Kostnadseffektivitet	God
4. Meirverdi for nærområdet	Middels

5.4. Alternativ 2

Utbetere dagens løysing og endre bussoppstilling i Skulegata



Bygger vidare på alternativ 0, men har nokre justeringar. Endringane frå alt. 0 er at parkeringsplassar i Skuleplassen fjernast og det etablerast eige oppstillingsareal for buss på strekket. Dette bidrar til å gi auka tilgjengelegheit for hente/bringe. Buss står i eige areal.

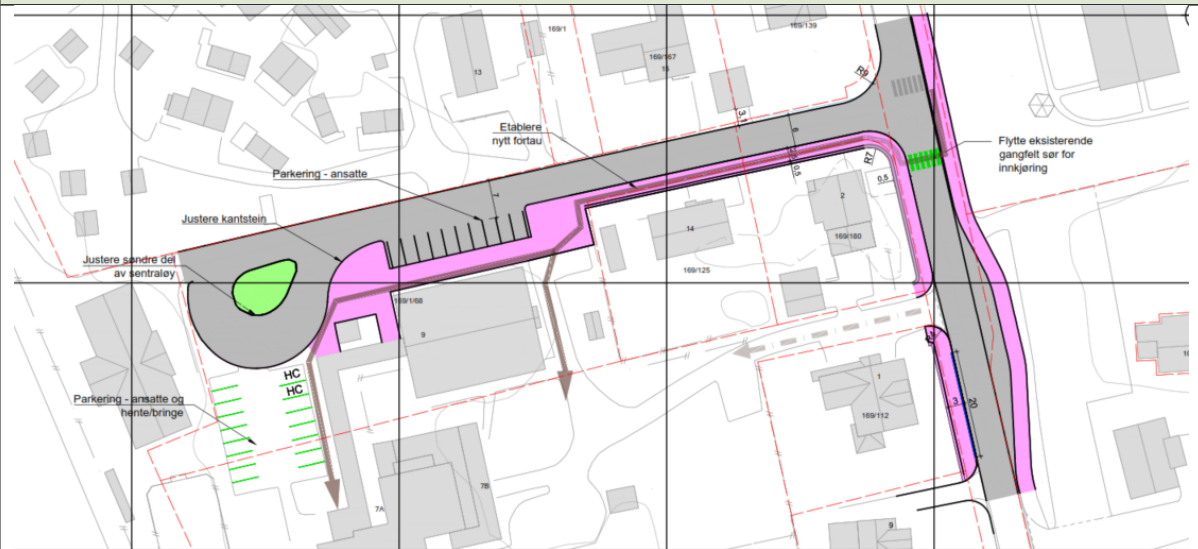
Tiltak:

- Justere kantar i snuplass
- Utvide vegbreidde til 6,0 m
- Fortau med breidde 2,5 m
- Flytte gangfelt i fylkesvegen slik at den får direkte kopling til fortau
- Beskjere beplantning for å betre sikt
- Opprette eige areal til bussoppstilling
- Fartsreducerande tiltak

Positivt	Negativt								
• Universell tilrettelagt oppstilling for buss • Eige areal til droppsone • Minimum av tiltak • Betrar situasjonen for gåande og syklande til skulen og andre trafikantar	• Reduserer parkeringskapasiteten • Droppsone - areal kan hindre framkomelegheit for buss • Vegbreidde i Snuplassen fører til tiltak på begge sider av vegen • Konfliktområde i snuplass • Behov for grunnnerv								
Konklusjon									
Betrar situasjonen for gåande og syklande med å etablere fortau, og betrar framkomelegheita for buss. Løysninga separerer buss og hente/bringe med eigen oppstillingsplass for buss. Reduserer parkeringskapasiteten.									
<table><tr><th>Mål</th><th>Måloppnåing</th></tr><tr><td>1. Separere trafikantgrupper</td><td>Middels</td></tr><tr><td>3. Kostnadseffektivitet</td><td>God</td></tr><tr><td>4. Meirverdi for nærområdet</td><td>Middels</td></tr></table>		Mål	Måloppnåing	1. Separere trafikantgrupper	Middels	3. Kostnadseffektivitet	God	4. Meirverdi for nærområdet	Middels
Mål	Måloppnåing								
1. Separere trafikantgrupper	Middels								
3. Kostnadseffektivitet	God								
4. Meirverdi for nærområdet	Middels								

5.5. Alternativ 3

Utbetre dagens løysing og kantstopp i Øyragata



Alternativ 3 flytter busshaldeplass til Øyragata, i form av kantstopp. Vidare har den med seg tiltak frå alternativ 0 med å etablere fortau langs Skulegata, flytte gangfeltet i Øyragata sørover og betre framcomelegheit i snuplassen (pga. turbuss etc.). Løysinga føreset at dagens køyrebanebreidde blir beholdt i Skulegata.

Med å flytte haldeplassen til Øyragata reindyrkast snuplass til hente-/bringe.

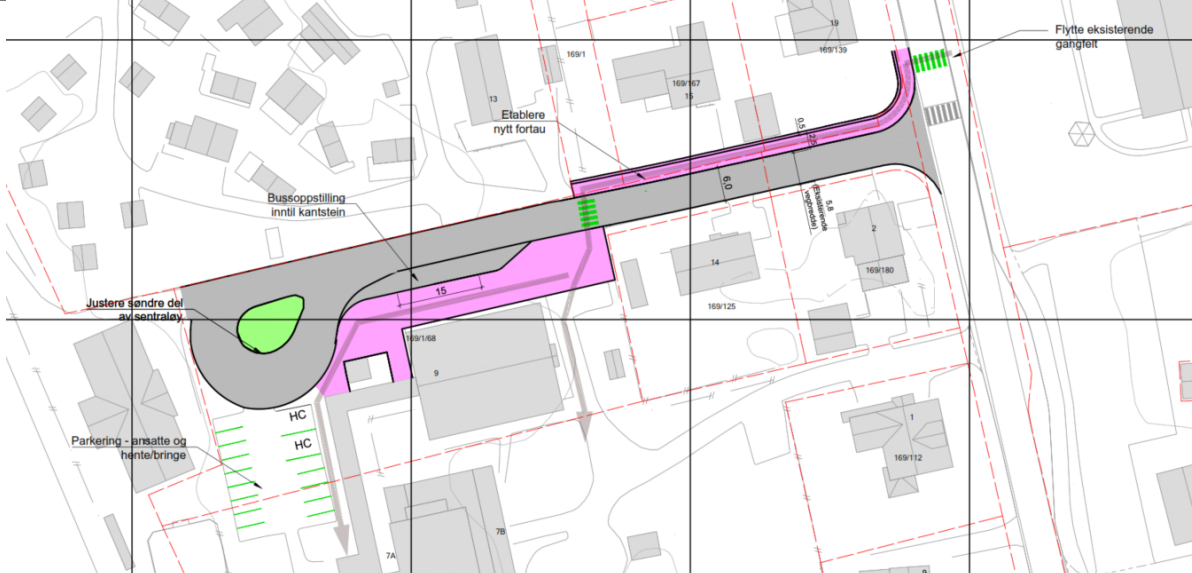
Dagens haldeplass på austsida av Øyragata behaldast slik den er i dag.

Tiltak:

- Justere kantar i snuplass
- Fortau med breidde 2,5 m i Skulegata
- Flytte gangfelt i fylkesvegen slik at den får direkte kopling til fortau
- Beskjere beplantning for å betre sikt
- Etablere fortau langs Øyragata
- Etablere kantstopp i Øyragata
- Fartsreducerande tiltak

Positivt	Negativt								
• Universell tilrettelagt oppstilling for buss • Haldeplassen betrar situasjonen for kollektivreisande • Betre areal til droppsone/hente-bringe • Betrar situasjonen for gåande og syklande til skulen og andre trafikantar • Reduserer trafikken i Skulegata • Mindre tiltak i Skulegata	• Ulike haldeplasstypar i Øyragata • Behov for grunnnerv • (Fare for forbikøyring ved kantstopp) • Møblering på kantstopp vil krevje meir grunnnerv								
Konklusjon									
Betrar situasjonen for gåande og syklande med å etablere fortau, og betrar framkomelegheita for buss. Løysninga gir eigen snuplass for hente-/bringe, og etablerer kantstopp i fylkesvegen som gir meirverdi i nærområdet. Løysingen fører til større omfang av tiltak utover skoleområdet.									
<table> <tr> <th>Mål</th><th>Måloppnåing</th></tr> <tr> <td>1. Separere trafikantgrupper</td><td>God</td></tr> <tr> <td>3. Kostnadseffektivitet</td><td>Lav</td></tr> <tr> <td>4. Meirverdi for nærområdet</td><td>God</td></tr> </table>		Mål	Måloppnåing	1. Separere trafikantgrupper	God	3. Kostnadseffektivitet	Lav	4. Meirverdi for nærområdet	God
Mål	Måloppnåing								
1. Separere trafikantgrupper	God								
3. Kostnadseffektivitet	Lav								
4. Meirverdi for nærområdet	God								

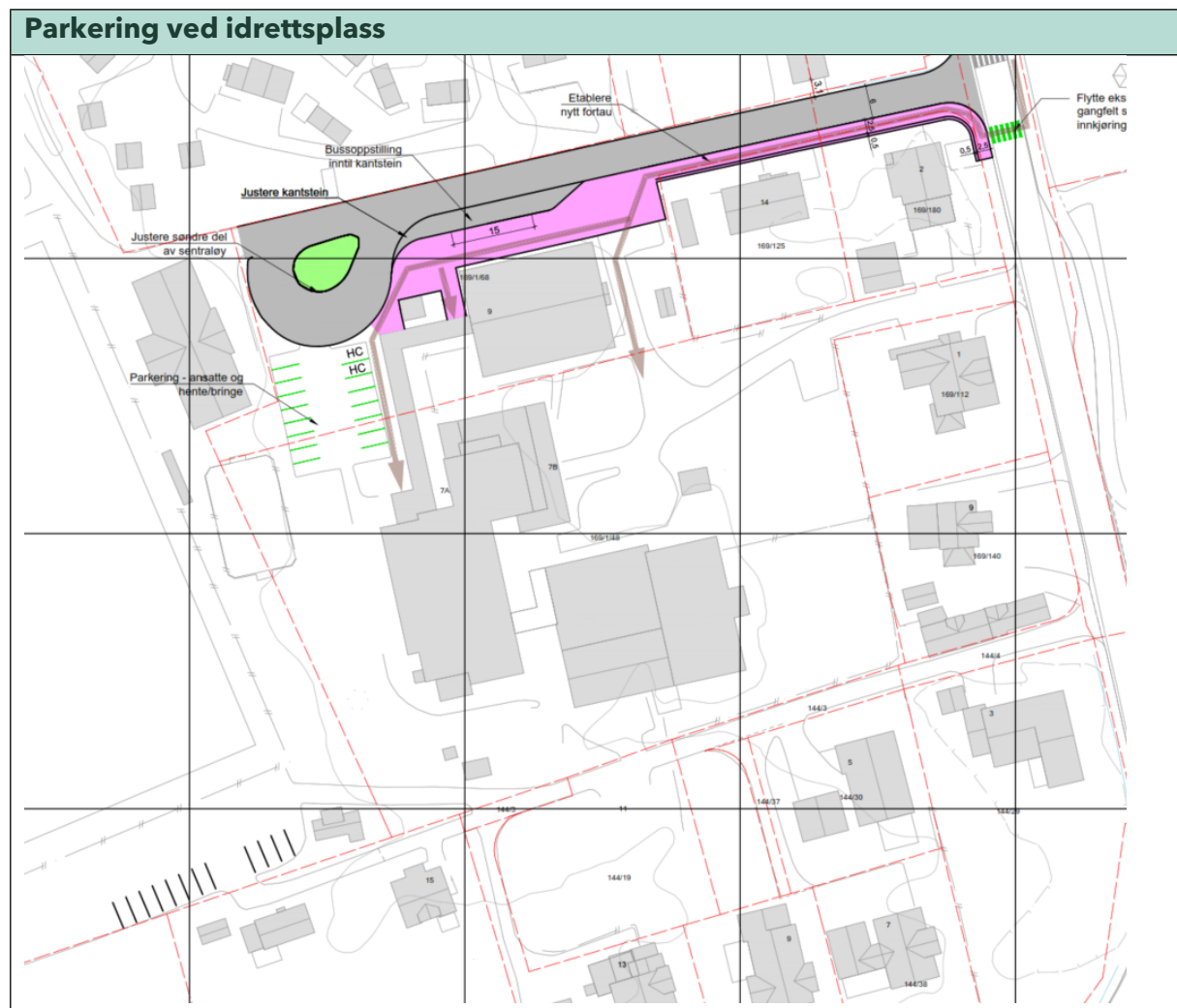
5.6. Alternativ 4

Fortau på nordsida av Skuleplassen	
	
Bygger vidare på alternativ 0,1 eller 2, men med fortau på nordsida av Skuleplassen. Fortau kan forlengast mot vest for å få eit gjennomgåande fortau mot idrettsplassen. Dette vil bidra til å «fange opp» eventuelle gåande som nyttar campingen til snarveg. Ved en forlenging må inn/utkøyringa til Sæbø camping justerast. Tiltak: • Utvide vegbreidde til 6,0 m • Fortau med breidde 2,5 m • Flytte gangfelt i fylkesvegen slik at den får direkte kopling til fortau • Beskjere beplantning for å betre sikt • Opprette eige areal til bussoppstilling • Fartsreducerande tiltak	
Positivt	Negativt
• <i>Sjå egne vurderingar tilknytt alternativ for sjølve snuplassen</i> • Betrar situasjonen for gåande og syklende til skulen og andre trafikantar	• <i>Sjå egne vurderingar tilknytt alternativ for sjølve snuplass</i> • Ekstra kryssing for gåande og syklende • Fortau ligg ikkje i direkte kopling mot skulen
Konklusjon	

Betrar situasjonen for gåande og syklande med å etablere fortau, og betrar framkomelegheit for buss. Løysninga betrar i liten grad situasjonen på snuplassen i forhold til kombinasjonen buss og droppsoner, i tillegg til at det ikkje er avstiging tilknytt gangareal for buss. Ekstra konflikt punkt i forhold til kryssing av gata.

Mål	Måloppnåing
1. Separere trafikantgrupper	Middels
3. Kostnadseffektivitet	Middels
4. Meirverdi for nærområdet	Lav

5.7. Kombinasjon – alternativ 5



Forslaget gjeld primært i forhold til alternativa kor parkering langs Skuleplassen utgår. Det er sett på moglegheitene for sambruk tilknytt dagens parkering ved idrettshallen. Forslaget legg til grunn at Hustadvegen blir beholdt med dagens vegbreidde. Løysinga forutsett at det etablerast ein gangkopling frå parkeringsplass og til skulen, som kan vinterbrøytast.

Positivt	Negativt
• Enkelt å etablere • Sambruk av areal	• Avhengig av avtale med idrettslag • Auka trafikk i Hustadvegen • Gangkopling tek uteareal frå skulen •

5.8. Andre alternativ

Andre alternativ er konsept som er forkasta i tidleg fase. Desse er ikkje detaljert ut tilsvarande dei andre alternativa.

Alternativ 6:

Det er sett på moglegheita for å redusere trafikken i Skuleplassen og å etablere parkering på kommunen sin eigedom sør for skulen. Dette fører til at deler av dagens p – plass blir ein del av uteområdet til skulen, og det etablerast ny p – plass i tilknytning til Hustadvegen.

Alternativet fører til gi auka trafikk i Hustadvegen og bidrar til trafikk på nord og sørsida av skulen. Vidare vil dette alternativet føre til tiltak i nyleg etablert p – plass. Det er ikkje ønskeleg å legge til rette for meir trafikk i vegane kring skulen, da det fortsett vil være behov for køyring i Skuleplassen.

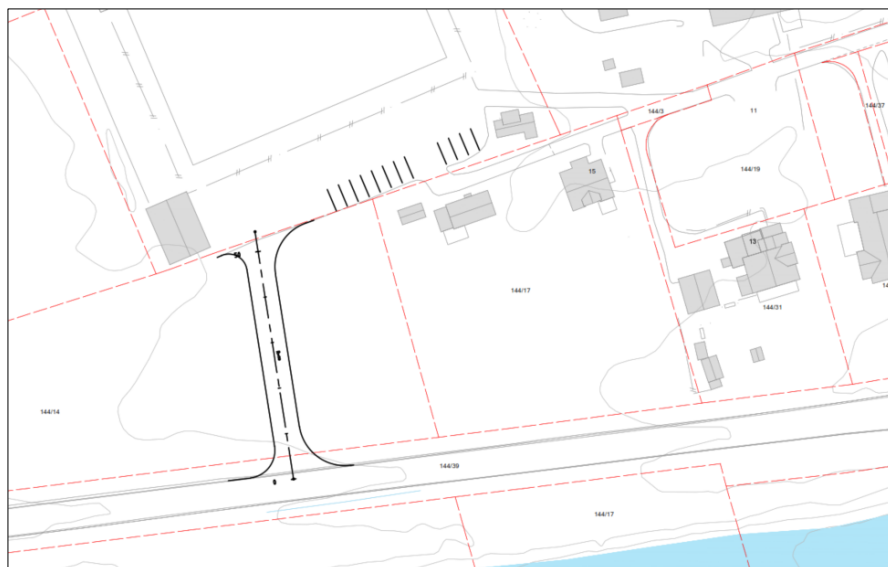
Konseptet føreset at det må etablerast gangkoplingar som er tilrettelagt for vinterdrift frå p – plass til hovudinngang.

Alternativet har eit større omfang sett opp mot dei andre alternativa.



Alternativ 7:

Det er sett på moglegheita til å etablere ein avkjørsel frå fv. 655 i sør og til parkeringsplass ved idrettsanlegget. Dette vert sett på som uheldig og lite gjennomførbart. Løysinga vil gi ein avkjørsel tilknytt ein veg med fartsgrense 80 km/t og vil verte i konflikt med dyrka mark (LNFR).



6. Oversiktstabell

Nedanfor er ein rangert samletabell med vurderingar knytt til måloppnåing for dei ulike alternativa.

Skala	Fargekode				
God måloppnåing	God				
Middels måloppnåing	Middels				
Lav måloppnåing	Lav				
Målsetting	Alt 0	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4
Separere trafikantgrupper					
Oversiktleg trafikkilde	Parkering langs køyrebane. Kombinasjon av buss og droppsone.	Parkering langs køyrebane. Kombinasjon av buss og droppsone. Eigen oppstilling for buss.	Parkering langs køyrebane fjernast. Droppsone nyttast til hente/bringe. Eigen oppstilling for buss.	Primært personbilar og nyttekøretøy i Skuleplassen. Eigen droppsone for hente/bringe. Kantstopp i fylkesvegen. Parkering langs køyrebana oppretthaldast.	<i>Avhengig av alternativ val for Skuleplassen/snuplass.</i>
Redusere konfliktpunkt mellom mjuke trafikantar og bilar	Gangtilbod kopla til fortau med direkte tilkomst til skulen. Uheldig med parkering langs vegen. Kombinasjon av buss og droppsone.	Gangtilbod kopla til fortau med direkte tilkomst til skulen. Uheldig med parkering langs vegen. Kombinasjon av buss og droppsone. Rettstrekk for busstopstilling	Gangtilbod kopla til fortau med direkte tilkomst til skulen. Konfliktpunkt redusert ved fjerning av parkering. Eigen oppstilling for buss og droppsone.	Gangtilbod kopla til fortau med direkte tilkomst til skulen. Konfliktpunkt redusert ved fjerning av buss inne på området. Eigen droppsone for hente/bringe. Parkering langs Skuleplassen.	Gangtilbod på nordsida av Skuleplassen gir ein ekstra kryssing av veg. <i>Avhengig av alternativ val for Skuleplassen/snuplass.</i>
Samanhengande ferdselslinjer	Ivaretatt	Ivaretatt	Ivaretatt	Ivaretatt	Ekstra kryssing av veg.
Redusere uoversiktlege manøvreringar	Droppsone og buss samla. Parkering mot køyrebane.	Droppsone og buss samla. Parkering mot køyrebane. Rettstrekk for bussoppstilling	Droppsone og buss separerast. Parkering utgår.	Buss i fylkesvegen. Parkering mot køyrebane.	<i>Avhengig av alternativ val for Skuleplassen/snuplass.</i>
Redusere biltrafikk rundt skulen	Ingen reduksjon	Ingen reduksjon	Reduksjon av parkering.	Buss i fylkesvegen.	<i>Avhengig av alternativ val for Skuleplassen/snuplass.</i>
Kostnadseffektivt					
Gjennomføre tiltak med høg sikkerheitseffekt	Separerer mjuke trafikantar og køyrande med fortau.	Separerer mjuke trafikantar og køyrande med fortau.	Separerer mjuke trafikantar og køyrande med fortau.	Separerer mjuke trafikantar og køyrande med fortau.	<i>Avhengig av alternativ val for Skuleplassen/snuplass.</i>

			Separerer buss og droppsone.	Separerer buss og droppsone. Kantstopp i fylkesvegen.	
Minimere behovet for store ombyggingar av vegsystemet	1. Utbetre snuplass 2. Fortau 3. Kantstein rund p - plass	4. Utbetre snuplass 5. Fortau Kantstein rund p - plass	1. Utbetre snuplass 2. Fortau 3. Kantstein rund p - plass Etablere Eigen bussoppstilling	1. Utbetre snuplass 2. Fortau 3. Fortau mot haldeplass 4. Etablere kantstopp	<i>Avhengig av alternativ val for Skuleplassen/snuplass.</i>
Løysning som kan etablerast raskt og enkelt	Ivaretatt	Ivaretatt	Ivaretatt	Tiltak i fleire gata	Ivaretatt
Meirverdi for nærområdet					
Tiltak som gagnar fleire brukare av området	Gir auka tilrettelegging til idrettsplass og park. Aukar trafikksikkerheita med gangtilbod tilknytt skulen.	Gir auka tilrettelegging til idrettsplass og park. Aukar trafikksikkerheita med gangtilbod tilknytt skulen.	Gir auka tilrettelegging til idrettsplass og park. Aukar trafikksikkerheita med gangtilbod tilknytt skulen. Reduserer trafikken.	Gir auka tilrettelegging til idrettsplass og park. Aukar trafikksikkerheita med gangtilbod tilknytt skulen. Betrar kollektivtilbodet.	Aukar trafikksikkerheita med gangtilbod tilknytt skulen. <i>Elles avhengig av alternativ val for Skuleplassen/snuplass.</i>
Sammenhengende og helhetlig system for nærmiljøet	Gir samanhengande gangtilbod frå fylkesveg og inn i området.	Gir samanhengande gangtilbod frå fylkesveg og inn i området.	Gir samanhengande gangtilbod frå fylkesveg og inn i området.	Gir samanhengande gangtilbod frå fylkesveg og inn i området.	Krev ekstra kryssing av veg.
Usikkerheit					
	Grunneigaravtalar	Grunneigaravtale	Grunneigaravtale (Idrettslag)	Grunneigaravtalar Fylket (Idrettslag)	Grunneigaravtalar
Kombinasjonar					
			Parkering langs Skuleplassen fjernast. Kan erstattast ved idrettsplassen.		

Tillegg	Alt 5
	P - plass ved idrettsplassen kan kombinerast med alternativa kor buss har oppstilling langs Skuleplassen. Vidare kan alternativet kombinerast for å redusere køyring i Skuleplassen for å redusere konfliktpunkt.

Forkasta	Alt 6	Alt 7
	Tek uteareal frå skulen. Dagens p - plass ligg i tilknytning til etablert køyremønster. Aukar trafikken i Hustadvegen. Hustadvegen må utvidast. Ikkje plass til eige gangtilbod. Kan bidra til auka gangkryssing av fylkesvegen.	Kombinert med alt. 4. Større prosess med å etablere eigen avkøyrse til idrettsplassen. Ikkje trafikkmengd til å etablere den. Ikkje ønskjeleg med fleire avkøyrser. Arealbeslag på dyrka mark.

7. Oppsummering

Sett opp mot målsettingane for å betre trafikktryggleiken tilknytt skuleområdet med å separere trafikantgruppa, etablere kostnadseffektive løysingar og vurdere meirverdi for nærområdet, vurderast det til at ein kjem langt med å utbetre dagens snuplass for buss slik at dei elevane som kjem med skulebussen ikkje må krysse Øyragata og å etablere eige fortau for gåande og syklende. På grunn av at det er lite køyring samstundes vurderast det å vere lite konflikt mellom buss og parkering, slik at p - plass ved adm.bygget kan behaldast med føresetnad om at p - plass er øyremerkd tilsette.

For trafikktryggleik tilknytt skule er det ønskjeleg med så få kryssingspunkt og konfliktpunkt for skulebarn som mogleg, og det anbefalast å etablere fortau på sørsida av Skuleplassen slik at det etablerast ei gangkopling med direkte tilkomst til skulen.

Ut frå ei overordna vurdering anbefalast alternativ 0 og 1, kor alternativ 1 er å føretrekke med tilrettelagt oppstilling for buss.