

Husabø ungdomsskole

Detaljreguleringsplan

Trafikkanalyse



Rapport

Trafikkanalyse for Husabø ungdomsskole

Prosjekteier:	Eigersund kommune
Prosjekteiers referanse:	Rune Andreassen rune.andreassen@eigersund.kommune.no Eigersund kommune Nytorget 9 4370 Egersund Telefon: 51 46 80 00
Prosjektnr./navn	4242 / Husabø ungdomsskole
Dokumenttype:	Oppdragsrapport
Versjon/ dato:	1 / 2021-08-24
Versjonsbeskrivelse:	Innarbeidet merknader fra Prosjekteier
Utarbeidet av:	Magnus Frestad Nygaard magnus.frestad.nygaard@vianova.no
Kontrollert av:	Øyvind Haugen
Oppdragsansvarlig:	Magnus Frestad Nygaard
Notatets formål:	Beskrive trafikksituasjon og reisemønster i området rundt Husabø ungdomsskole, og vurdere trafikksikkerhet og eventuelle trafikksikkerhetstiltak.

Historikk

Versjon 1:	24.08.2021	Innarbeidet merknader fra Prosjekteier
Versjon 0:	25.06.2021	Utkast til Prosjekteier

Sammendrag

Eigersund kommune har igangsatt et forprosjekt for å vurdere nybygg eller renovering av Husabø ungdomsskole, og i den forbindelse er det utarbeidet en trafikkanalyse. Trafikkanalysens formål er å gi en nøyaktig og detaljert beskrivelse av dagens trafikksituasjon i området rundt skolen og idrettsanlegget, samt å vurdere trafiksikkerhet og trafiksikkerhetstiltak.

Husabø ungdomsskole ligger i et boligområde i nærheten av Egersund sentrum, og ligger vegg i vegg med barneskolen (Husabø skole). Flere av veien i området er smale og bratte. Det er lite biltrafikk i området, og nesten ikke noe tungtransport. Kjeld Bugges gate trafikkeres av 1500 kjøretøy pr. døgn, og trafikkmengden i de andre gatene i nærområdet er enda lavere. Området betjenes av 11 rutebusser i døgnet, og det er 4-12 daglige bussturer til og fra Egersundhallen i forbindelse med skolesvømming.

Skolene har til sammen 550 elever som daglig reiser til og fra området, enten på egenhånd eller sammen med foresatte. I tillegg er det omtrent 100 ansatte. Trafikk til og fra skolen utgjør derfor en stor andel av trafikken i området. Rundt 60% av alle reisene til og fra skolen utføres til fots, og rundt 15% med sykkel (samlet for både elever og ansatte).

Det er opp mot 700 daglige reiser til fots eller med sykkel til og fra skolene. Det ferdes flest myke trafikanter i Husabøveien, deretter i gamle Prestegårdsvei og Prestegårdsveien. Gamle Prestegårdsvei er den mest foretrukne gangruta mot sentrum, da det nesten ikke er motorisert trafikk i denne veien.

Trafikksituasjonen i området vil forbli tilnærmet uendret fra i dag.

Det er gjennomført en trafiksikkerhetsvurdering etter metodikken i Statens vegvesens håndbok V721 *Risikovurdering i veitrafikken*. Trafiksikkerhetsvurderingen viser til tre aktuelle sikkerhetsproblemer i området. Disse er påkjøring av myke trafikanter, kollisjon mellom kjøretøy, og kollisjon med objekter tett inntil veibanen. Det bør vurderes tiltak for å gjøre skoleveien sikrere. Det bør fokuseres på å etablere veiløsninger som reduserer konfliktene mellom motoriserte kjøretøy og myke trafikanter. Etablering av en hjertesone rundt skolene er aktuelt.

Innhold

1. Innledning.....	5
1.1 Bakgrunn og formål	5
1.2 Området.....	5
1.3 Skoler og barnehager.....	6
1.4 Trafikkregistrering.....	6
1.5 Planlagte endringer	6
2. Dagens trafikksituasjon	7
2.1 Oppsummering	7
2.2 Veier	7
2.3 Parkeringsmuligheter.....	7
2.4 Kollektivtransport	9
2.5 Trafikkmengder.....	9
2.6 Fremkommelighet.....	10
2.7 Reiser til og fra skolene	11
2.8 Trafikkulykker	12
3. Fremtidig trafikksituasjon	13
3.1 Trafikkmengder.....	13
3.2 Trafikkintensitet	13
3.3 Parkeringsbehov.....	13
3.4 Konsekvenser av endringene	13
4. Trafikksikkerhet	14
4.1 Beskrive analyseobjekt, formål og vurderingskriterier.....	14
4.2 Identifisere sikkerhetsproblemer	14
4.3 Vurdere risiko	15
5. Forslag til tiltak	16
5.1 Permanente tiltak.....	16
5.2 Tiltak i anleggsperioden.....	16

1. Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

Eigersund kommune har startet et forprosjekt som skal resultere i et beslutningsgrunnlag for totalrenovering av, eller nybygg for Husabø ungdomsskole. Forprosjektet omfatter ungdomsskolen, felleslokaler med barneskolen, utearealer, trafikksystem, samt eventuelle samlokalisering med andre funksjoner. Dersom resultatet ender opp i et nybygg, vil dette bygges i samme planområde som skolen ligger i dag. Som en del av forprosjektet er det behov for en trafikkanalyse.

Trafikkanalysens formål er å gi en nøyaktig og detaljert beskrivelse av dagens trafikksituasjon i området rundt skolen og idrettsanlegget, beskrive fremtidig trafikksituasjon, samt å vurdere trafikksikkerhet og trafikksikkerhetstiltak. Trafikkanalysen vil kunne benyttes som beslutningsgrunnlag for å utarbeide nye, gode trafikkløsninger i forbindelse med arbeidet med ungdomsskolen.

1.2 Området

Husabø ungdomsskole ligger mindre enn 500 meter sør for, og 50 høydemeter over Egersund sentrum. Skolen ligger i et boligområde med eneboligbebyggelse, og med flere smale og bratte gater. Husabø ungdomsskole ligger vegg i vegg med barneskolen (Husabø skole), og Husabø barnehage ligger på motsatt side av Husabøveien. Egersund Stadion og Egersundhallen ligger 200 og 400 meter unna.



Figur 1: Oversiktskart

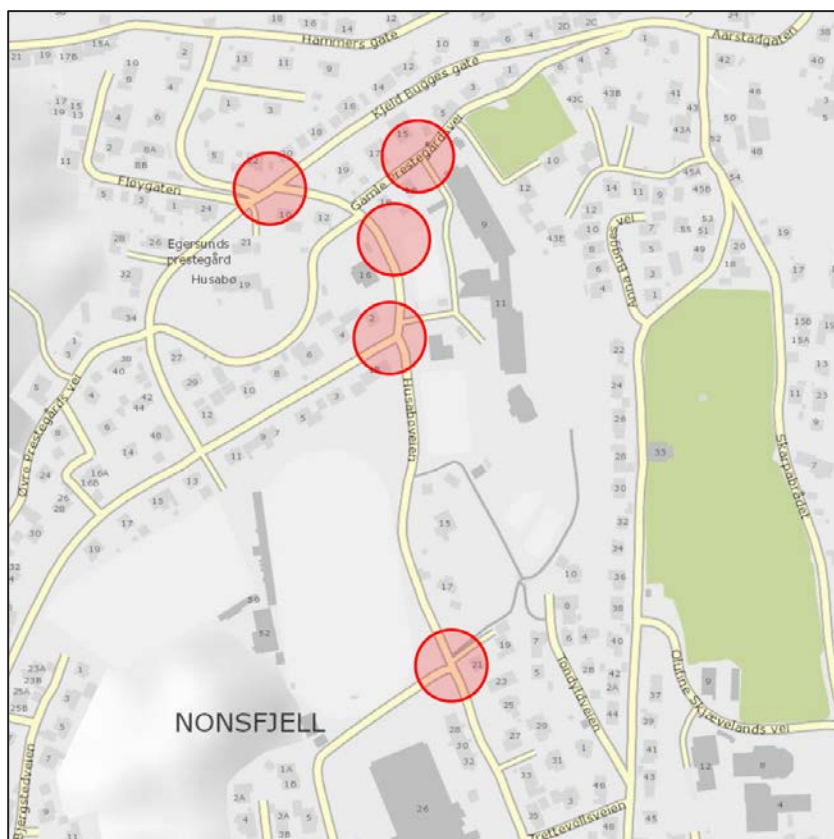
1.3 Skoler og barnehager

For skoleåret 2020/21 er det 255 elever ved ungdomsskolen, 294 ved barneskolen, og 21 barn i barnehagen. Til sammen 570 barn og unge som daglig reiser til og fra området, enten på egenhånd eller sammen med foresatte. I tillegg er det omtrent 100 ansatte. SFO åpner hver dag klokken 06:45, barnehagen klokken 07:00, barneskolen starter 08:15, og ungdomsskolen starter 08:25. Fra skoleår 2021/22 skal ungdomsskolen også starte 08:15, samtidig som barneskolen. Elevene slutter på skolen mellom klokken 13:00 og 14:20, avhengig av klassetrinn og ukedag. SFO og barnehagen stenger klokken 16:00.

1.4 Trafikkregistrering

For å gi en nøyaktig og detaljert beskrivelse av trafikksituasjonen i området rundt skolene, ble det utført manuelle trafikkregistreringer. Registreringene ble utført 01.06. og 07.06.2021. Det ble gjennomført én registrering på morgenen ved skolestart, én registrering på kveldstid, og to registreringer ved skoleslutt for å se hvordan ulike sluttidspunkt påvirket trafikksituasjonen. Alle trafikantgrupper ble registrert i de nærmeste veikryssene.

Kryssene og strekingene hvor trafikkregistreringer ble gjennomført vises i figuren nedenfor.



Figur 2: Kryss og strekninger hvor manuelle trafikkregistreringer ble gjennomført.

1.5 Planlagte endringer

Husabø Barnehage avvikles sommeren 2021. Kapasiteten på Husabø ungdomsskole planlegges økt med 30 elever.

2. Dagens trafikksituasjon

2.1 Oppsummering

Trafikksituasjonen ved Husabø ungdomsskole oppleves til tider svært kaotisk og uoversiktlig, og det er et tydelig ønske om forbedring (rapportert av skolens ansatte). I perioden ved skolestart på morgenen og ved skoleslutt på ettermiddagen er det relativt mye trafikk. Det er mange gående og syklende, og mange biler. Den lille parkeringsplassen foran barnehagen blir fort full, og dette medfører at flere biler snur, stopper og parkerer i veien i forbindelse med henting og levering. Det rapporteres om biler som stopper på bussholdeplassen og på strekninger med stoppeforbud. På dager med regnvær kan det være ekstra mange biler, som gjør situasjonen enda verre. Elever som reiser til fots, med sykkel, elsykkel, sparkesykkel og elsparkesykkel kommer i konflikt med bilene, noe som reduserer trafikksikkerheten.

Skolegården er stengt for motorisert ferdsel (med skilt) mellom klokken 07 og 16, med unntak for varetransport. Varetransport som ankommer i friminuttene, og som ofte rygger inne i skolegården, skaper stor bekymring.

2.2 Veier

Husabø ungdomsskole ligger i et boligområde med flere smale og bratte gater. De topografiske forholdene gjør at gatene i liten grad danner et nettverk, og flere av smågatene er stengt for gjennomkjøring eller kun åpen for enveistrafikk. Skolen ligger omtrent 1000 meter langs vei fra hovedveinettet. De fleste veistrekningene i området har fartsgrense 30 km/t, og omfattes av en stor 30-soner.

Veibredden i Husabøveien er varierende, og omtrent 5,5 meter mellom Kjeld Bugges gate og Prestegårdsveien. Fortauet er i underkant av 2 meter bredt. Sør for Prestegårdsveien er Husabøveien vesentlig smalere, med bredde ned mot 4,0 m på de smaleste partiene.

Det er sammenhengende fortau i Prestegårdsveien fra sør, i Husabøveien forbi skolen, og videre i Kjeld Bugges gate ned mot sentrum (se figur 3 på neste side). Langs denne akse er det gangfelt over Husabøveien og over Kjeld Bugges gate.

2.3 Parkeringsmuligheter

Bil

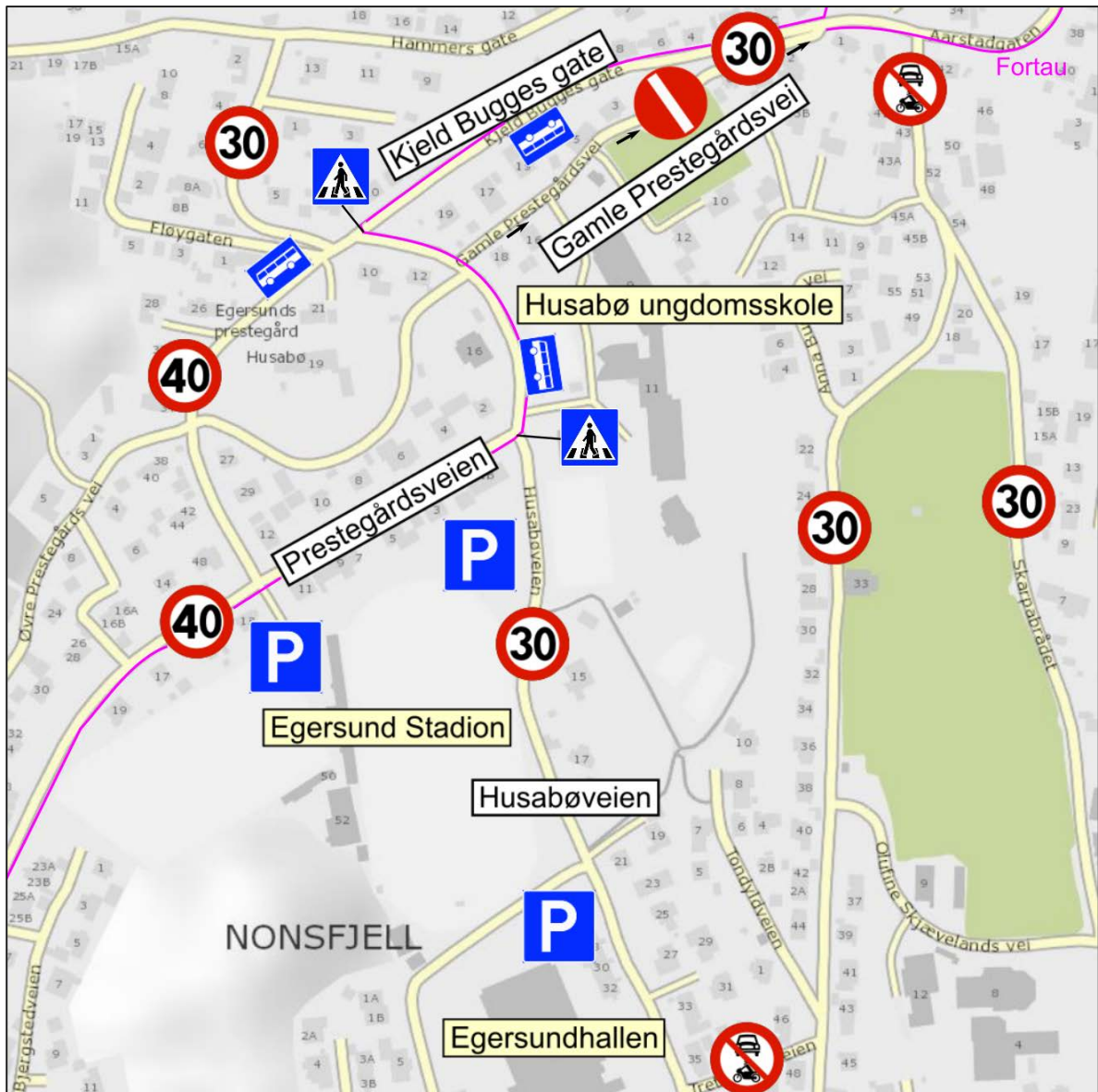
Skolen benytter parkeringsplassene ved Egersund Stadion og Egersundhallen. Parkeringsplassen nordøst for stadion, som er nærmest skolen, rommer omtrent 60 biler (ikke oppmerket). Parkeringsplassen utenfor Egersundhallen har 49 + 3 HC plasser, og parkeringsplassen vest for stadion rommer omtrent 15 biler. Til sammen er det over 120 parkeringsplasser for bil i nærområdet, noe som gir en samlet parkeringsdekning over 1,0 pr. ansatt ved skolene og barnehagen.

Selv om skolene ikke har egne parkeringsplasser, er antall plasser tilstrekkelig for skolens behov. Det er liten etterspørsel etter parkering for fritidsaktiviteter ved Egersundhallen og Egersund stadion på dagtid, når parkeringsbehovet er størst for skolene. Det har derfor, inntil nylig, vært tilstrekkelig med parkeringsplasser i nærområdet. Men etter at det ble innført parkeringsavgift i Egersund sentrum, rapporterer skolens ansatte at det har blitt mer trengsel om parkeringsplassene ved skolen. Dette fordi noen velger å parkere gratis på Husabø for så å gå ned til sentrum, i stedet for å betale for parkering i sentrum.

Det er også en liten parkeringsplass med plass til 4 eller 5 biler, ved Husabø barnehage. Denne er reservert for barnehagen, og ønskes primært benyttet til av- og påstigning for barnehagen.

Sykkel

Det er flere sykkelparkeringsplasser i utkanten av skoleområdet. Ved fotballbanen i sør, er det omtrent 50 sykkelparkeringsplasser under tak. I nordøst, ved Gamle Prestegårdsvei, er det omtrent 20 plasser, og det er omtrent 20 plasser i nordvest fra Husabøveien, ved ballbingen. Det er omtrent 90 sykkelparkeringsplasser (stativ som sykkelen kan låses til) til sammen ved skolene. Dette gir en parkeringsdekning for sykkel på 16 plasser pr. 100 elever.



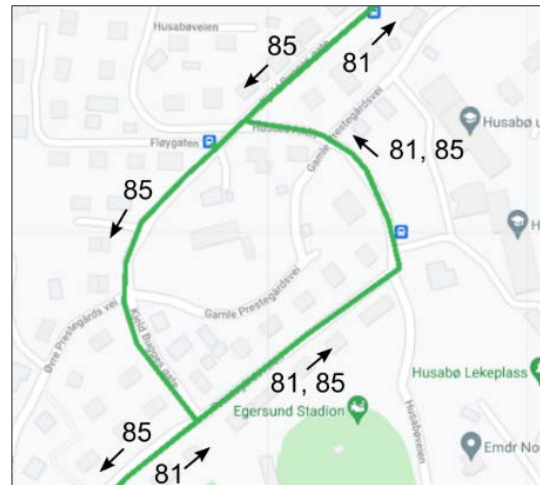
Figur 3: Veikart

2.4 Kollektivtransport

Det er bussholdeplass ved Husabø skole. Området betjenes av bussrute 81 (Egersund – Rundevoll) og bussrute 85 (Egersund – Hestnes). Bussrute 81 betjener området på vei nordover mot sentrum, på vei tilbake fra Rundevoll. Rute 81 kjøres omtrent en gang i timen, i tidsrommet fra kl. 06 til kl. 16.

Bussrute 85 betjener området på vei sørover mot Hestnes kun en gang i døgnet (ca. kl. 14), og to ganger i døgnet (mellom kl. 08 og kl. 09) i retning nord mot sentrum. Bussen kjører en liten runde ved skolen på vei sørover.

Noen elever ved Husabø Ungdomsskole er dekket av skoleskyssordningen, men bussene stopper i sentrum, og elevene går til fots siste delen opp til skolen. Det er ikke egne busser med skoleskyss til barneskolen (følger rutebuss). Det går busstransport forbi skolen i forbindelse med skolesvømming i Egersundhallen (se neste delkapittel).



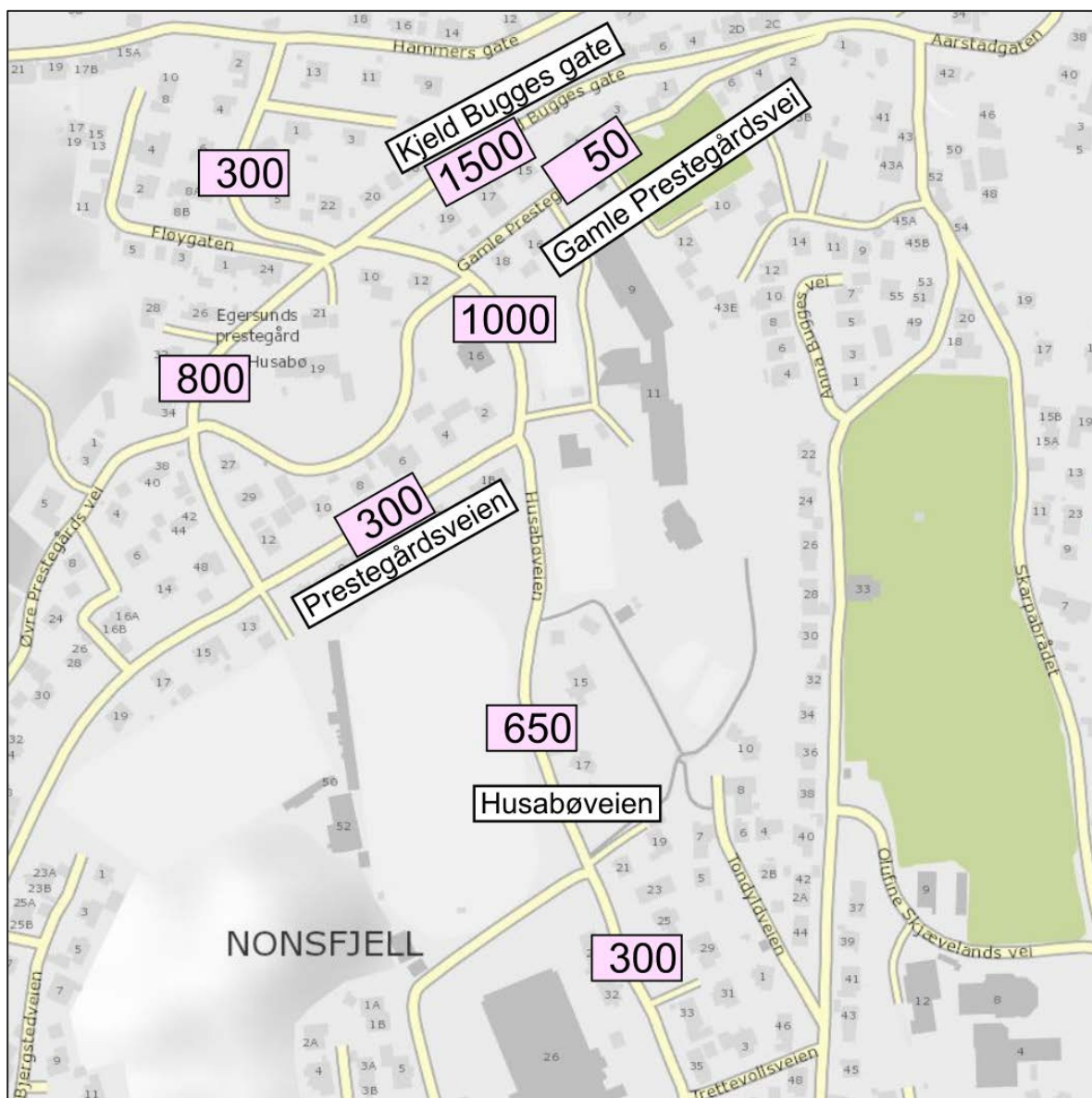
Figur 4: Bussruter i området

2.5 Trafikkmengder

Gjennomsnittlig trafikkmengde pr. døgn (ÅDT) er estimert med grunnlag i trafikkregistreringene. Det er relativt lite trafikk i området, men med en markant topp i trafikintensiteten ved skolestart (ca. kl. 0745-0830). Figur 5 viser ÅDT (motorisert trafikk, ikke gående og syklende) på veiene i området. Trafikkmengden er større mandag til fredag enn i helgene. Trafikkmengden på virkedager er derfor litt større enn hva som oppgis i figuren.

Det ferdes mange gående og syklende i området, hvor størsteparten er til og fra skolen (se kapittel 2.7). Det er opp mot 700 daglige reiser til fots eller med sykkel til og fra skolene. Det ferdes flest myke trafikanter i Husabøveien, deretter i gamle Prestegårdsvei og Prestegårdsveien (se figur 6). Gamle Prestegårdsvei er den mest foretrukne gangruta mot sentrum, da det nesten ikke er motorisert trafikk i denne veien.

Det er nesten ikke tungtrafikk i området. Tungtrafikkandelen er mindre enn 1% på de fleste veiene. På veiene som trafikkeres av busser er tungtrafikkandelen noe større. 11 rutebusser trafikkerer Prestegårdsveien og Husabøveien på hverdager. I tillegg er det busstrafikk til og fra Egersundhallen i forbindelse med skolesvømming. I skoleåret 2020-21 utgjør dette 4-12 bussturer hver dag i Husabøveien.



Figur 5: Gjennomsnittlig trafikkmengde pr. døgn (ÅDT). Tallene viser kun motorisert trafikk.

2.6 Fremkommelighet

Det er god fremkommelighet for motorisert trafikk. Selv om det er smale gater som bidrar til redusert fartsnivå, er trafikkmengden så lav at det sjeldent blir vesentlige forsinkelser eller fremkommelighetsproblemer.

Det er god fremkommelighet for gående Det er tilrettelagt for fotgjengere med fortau langs noen av gatene, og gangfelt som forbinder fortauene. I gamle Prestegårdsvei, som er hovedaksen for gående mot sentrum, er det knapt motorisert trafikk. Sør for Prestegårdsveien er det er en smal gangakse parallelt med Husabøveien, inne på stadionområdet,

Vinterstid kan fremkommeligheten for gående være vesentlig svekket. Gangaksen inne på stadionområdet er for smal til kjøretøy, og blir dermed ikke ryddet for snø. Det er også flere smale fortau på Husabø som er utfordrende med hensyn på vintervedlikehold. I tilfeller med snø må flere fotgjengere ferdes i veibanen og langs veier hvor det ikke er fortau. Dette utgjør en risiko, spesielt med dårligere føreforhold.

Det er god fremkommelighet for syklende. De smale fortauene gjør dem lite egnet for å sykle på. Men siden det er lite trafikk og lavt fartsnivå i gatene er disse godt egnet for sykling.

2.7 Reiser til og fra skolene

Figuren til høyre viser hvor og hvor mange gående og syklende som reiste til skolen tirsdag 01.06.2021 i tidsrommet fra 0645 til 0845. Det øverste tallet viser antall gående, og det nederste er antall syklende.

Det ble i alt registrert 340 gående og syklende denne morgenen. I tillegg ble det registrert 38 biler som slapp av elever like ved skolen, og det var omtrent 70 biler som parkerte ved stadion i samme periode. Det ble med dette registrert minst 450 personreiser (kan være mer enn en person pr. bil) til skolen denne morgenen.

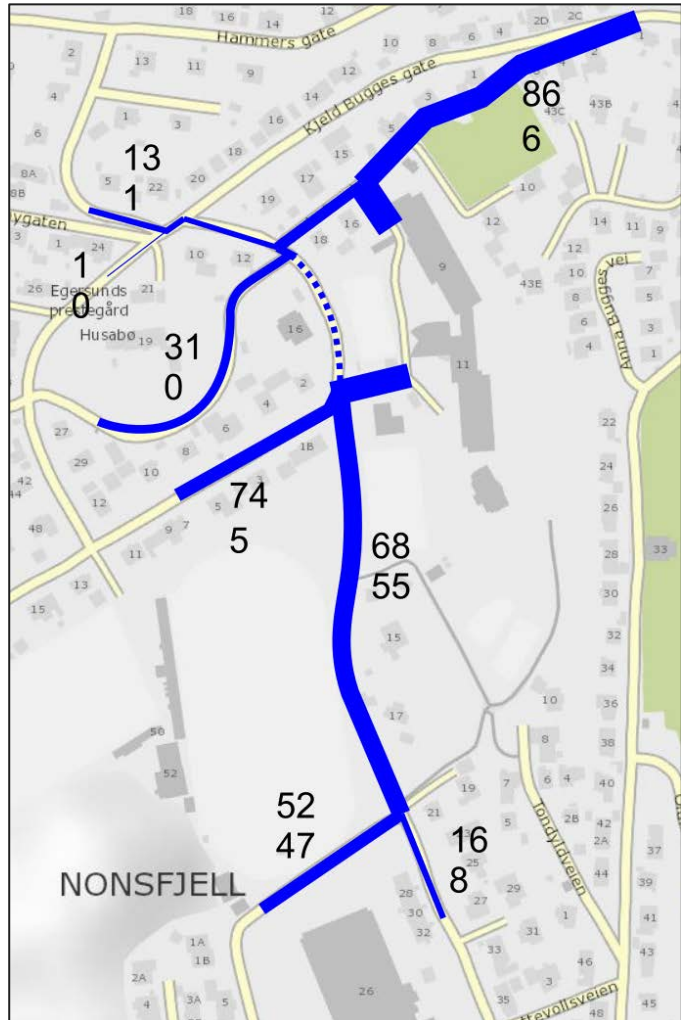
Skolene har til sammen rundt 550 elever og 100 ansatte. Det er derfor omtrent 200 personreiser som «mangler» i registreringen. Mangelen skyldes at en del reiser kommer fra øst, og at de dermed ikke ble registrert. Det er heller aldri 100% oppmøte for både elever og lærere, og det var eksamensperiode for 10. trinn. Det var ingen spesielle covid-19-restriksjoner ved skolen på registreringsdagen.

Registreringen viser at de fleste elevene ferdes i Prestegårdsveien fra vest, i gamle Prestegårdsvei fra øst, og i Husabøveien fra sør og sørvest. Fra Nonsfjell i Sørvest, går en smal gangpassasje parallelt med veien, inne på stadionområdet, på innsiden av et gjerde ut mot veien. Flesteparten av fotgjengerne valgte å gå på innsiden av gjerdet på stadion i stedet for i Husabøveien, og samtlige som syklet valgte å sykle i veien.

Flesteparten av elevene som ble kjørt til skolen ble sluppet av på bussholdeplassen i Husabøveien. Noen elever ble også sluppet av på barnehagens parkeringsplass. Registreringen viste at forbud mot stans i Husabøveien i sydgående retning ble overholdt. (Men det rapporteres fra skolens ansatte at dette ikke alltid er tilfelle.)

Rundt 60% av alle reisene til og fra skolen utføres til fots, og rundt 15% med sykkel. Dette er samlet for både elever og ansatte.

Trafikkstrømmene er omtrent de samme på ettermiddagen ved skoleslutt, men motsatt vei, og det er færre personer som reiser samtidig.



Figur 6: Trafikkstrømmer av gående og syklende til skolen tirsdag 01.06.2021 kl. 0645-0845. Øverste tall viser antall gående, nederste viser antall syklende.

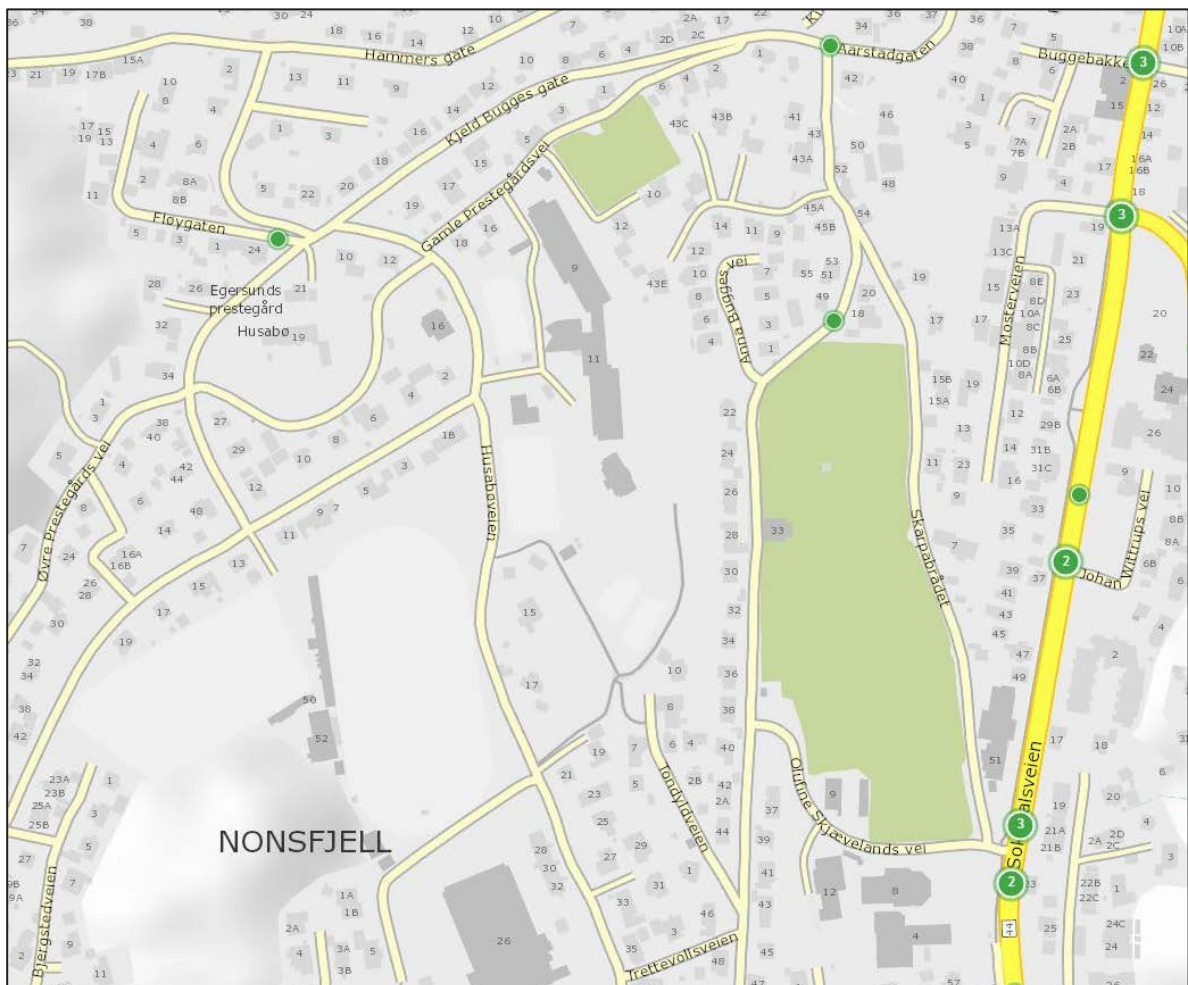
Variasjon

Registreringen ble gjennomført en dag i juni med fint være og høy temperatur. Dette er forhold som kan ha resultert i en lavere bilandel enn gjennomsnittet. Tellingene og observasjonene som ble gjort, viser en relativt oversiktig trafikksituasjon, og gjenspeiler ikke den kaotiske trafikksituasjonen som skolens ansatte rapporterer. Trafikkbildet er sannsynligvis annerledes en kald høst- eller vinterdag med mye nedbør, hvor det kan forventes en større bilandel. Med flere bilreiser til og fra skolen, og flere biler som skal parkere, slippe av, hente, snu og rygge i veisystemet samtidig, ville situasjonen vært annerledes enn den som nå ble registrert.

2.8 Trafikkulykker

Ulykkesstatistikk finnes i Nasjonal vegdatabank (NVDB). Statistikken omfatter alle politirapporterte trafikkulykker siden 1977. Alle trafikkulykker med personskade er meldepliktig til politiet, men rapporteringsgraden er estimert å være kun 17%. Ulykker med kun materielle skader er ikke meldepliktige, og mange slike ulykker mangler derfor fra statistikken.

Kartet nedenfor viser at det ikke er registrert noen trafikkulykker i Husabøveien siden 1977. Nærmeste ulykke er registrert i Fløygaten.



Figur 7: Registrerte trafikkulykker ved Husabø ungdomsskole fra 1977 til i dag (www.vegkart.no).

3. Fremtidig trafikksituasjon

I en fremtidig situasjon er det lagt til grunn at Husabø barnehage er avviklet, og at skolens kapasitet utvides med 30 elever. En eventuell elevøkning forventes å komme fra boligutbygging på Rundevoll, sør for skolen. Det er ikke noen pågående utbyggingsplaner i umiddelbar nærhet til skolen, som gir økt biltrafikk i Husabøveien.

3.1 Trafikkmengder

Husabø barnehage hadde våren 2021 21 barn. Vanligvis blir en stor andel av barna kjørt til og fra barnehagen, noe som gir opp mot 40 biler pr. dag (20 om morgenen og 20 om ettermiddagen) inn i veisystemet rundt Husabø ungdomsskole. Avvikling av barnehagen kan dermed føre til færre bilreiser i veisystemet rundt skolen, men trolig vil en del av biltrafikken til barnehagen trafikkere veisystemet også etter at barnehagen er avviklet.

Med 30 flere elever vil det bli opp mot 60 daglige turer til fots eller med sykkel til eller fra skolen. Det kan også bli noen flere bilturer, på bekostning av reiser til fots eller med sykkel.

Summen av de trafikale endringene ved at barnehagen avvikles, og at det blir 30 nye elever ved skolen er små. Det kan forventes en liten reduksjon i antall bilturer i Husabøveien forbi skolen, estimert til mindre enn 20 bilturer pr. døgn. Relativt til dagens trafikkmengde er dette en liten endring, som kan neglisjeres. Ingen endring i biltrafikken i en fremtidig situasjon legges til grunn. Det forventes en økning på rundt 60 daglige turer til fots eller med sykkel.

Trafikkmengdene i området vil derfor forbli tilnærmet uendret fra i dag. Ved mindre veier i nærområdet reguleres til enveiskjøring eller med gjennomkjøring forbudt, vil trafikkmengden i hver enkelt gate også være tilnærmet lik som i dag.

3.2 Trafikkintensitet

Fra skoleåret 2021/22 endres tidspunkt for skolestart ved ungdomsskolen, slik at det sammenfaller med skolestart for barneskolen. Dette kan konsentrere trafikken i enda større grad enn i dag. I dag er det 10 minutter mellom skolestart ved barne- og ungdomsskolen. Trafikkintensiteten til skolene var på registreringsdagen ganske jevn fra kl. 0745 til kl. 0825 i flere av veiene. Endringene i trafikkintensitet forventes derfor ikke å være vesentlige.

3.3 Parkeringsbehov

Utvidelse av skolene med 30 elever, og avvikling av barnehagen gir tilnærmet ingen endringer i parkeringsbehovet. Det vil derfor ikke være nødvendig å tilrettelegge for flere parkeringsplasser enn i dag. Det bør legges til rette for å reise til fots og med sykkel, slik at parkeringsbehovet reduseres.

3.4 Konsekvenser av endringene

Trafikksituasjonen i fremtiden vil bli tilnærmet identisk fra i dag, og det forventes dermed ikke å medføre noen vesentlige konsekvenser.

4. Trafikksikkerhet

Statens vegvesens håndbok V721 *Risikovurdering i veitrafikken*, legges til grunn for vurdering av trafikksikkerhet i området. Det gjøres en forenklet og overordnet risikovurdering, som bygger på sammen femtrinnsmodell som en fullstendig risikovurdering. Trinnene er som følger:

1. Beskrive analyseobjekt, formål og vurderingskriterier
2. Identifisere sikkerhetsproblemer
3. Vurdere risiko
4. Foreslå tiltak
5. Dokumentere

4.1 Beskrive analyseobjekt, formål og vurderingskriterier

Analyseobjektet er veier og fortau i området nærmest skolen. Fokuset er på skolebarn som reiser til og fra skolen. Formålet er å vurdere om gatene som benyttes som skolevei er egent som skolevei med hensyn på trafikksikkerhet, og å vurdere eventuelle trafikksikkerhetstiltak.

4.2 Identifisere sikkerhetsproblemer

Sikkerhetsproblemene er identifisert ved en forenklet trafikksikkerhetsinspeksjon. Grunnlaget for inspeksjonen er befarings i området, ulykkesdata fra NVDB, gatebilder fra Google Street View, og prosjekteiers lokalkunnskap og erfaringer fra området. Tabellen nedenfor viser en sjekklister for identifisering av sikkerhetsproblemer ved eksisterende vei i området. Tabellen er hentet fra Statens vegvesens håndbok V721.

Tabell 1: Sjekklister for identifisering av sikkerhetsproblemer ved Husabø skole (hentet fra håndbok V721)

Sikkerhetskritiske forhold	Risikofaktor	Aktuelt i området
Logisk og lettlest	Kryss, på/avkjøringer, kurver, gangfelt	Tett mellom kryss
Informativ og ukomplisert	Veimiljø, sikt, veiutstyr, skilting og oppmerking.	Informativt, mye tett inntil veien
Invitere til ønsket fart	Linjeføring, geometri, veibredde	Veien og omgivelsene begrenser fartsnivået
Beskyttende barrierer	Rekkverk, sideterrang	Fortauskanter og støttemurer
Fartsnivå tilpasset menneskers tåleevne	Gangfelt, kryss, hinder	Trolig lavt fartsnivå, mindre enn 30 km/t.
Trafikkmengde	Veistandard, variasjon, andel tunge kjøretøy	Lite trafikk, og nesten ikke tungtransport, med unntak av skolebusser til Egersundhallen
Drift og vedlikehold	Friksjon, sikt, rekkverk, spordybde	OK vedlikehold
Belysning	Mørkeulykker	Vanlig gatebelysning
Registrerte ulykker	Antall, type og alvorlighetsgrad	Kun en. Bilulykke i Fløygaten. Ingen eller kun lettere personskade
Andre forhold		Mange myke trafikanter, barn, skolevei

Det er mange gående og syklende langs Husabøveien og de andre veiene i området, og mange av disse er barn. Det er lite trafikk, men med markante topper på morgen og ettermiddag. Trafikktoppen på morgen er i samme tidsrom som mange barn går eller sykler til skolen. Det er tett mellom kryss, veiene er smale, det er krappe kurver og bratte bakker, og det er bygninger, støttemurer, gjerder og lignende tett inntil veibanen. Fartsgrensen er 30 km/t, og veienes og omgivelsenes utforming begrenser fartsnivået.

Med bakgrunn i disse vurderingene og sjekklisten, er følgende sikkerhetsproblemer identifisert.

Tabell 2: Identifiserte sikkerhetsproblemer ved Husabø ungdomsskole

ID	Sikkerhetsproblem	Aktuelt i området
1	Påkjørsel av myke trafikanter	Mange myke trafikanter og mange barn, stedvis manglende fortau, gangfelt
2	Kollisjon mellom kjøretøy	Mye aktivitet langs veien, mange kryss, redusert sikt
3	Kollisjon med gjenstander tett inntil veibanen	Bygninger, murer, gjerder, parkerte biler mm. er tett inntil veibanen i området

4.3 Vurdere risiko

Risiko = frekvens (sannsynlighet) x konsekvens. Risikoen vurderes med en risikomatrix. Inndeling i ulike kategorier for frekvens og konsekvens, samt fargekodene for vurdering av tiltak, følger eksempelet fra håndbok V721. Hver av de tre identifiserte sikkerhetsproblemene plasseres i sikkerhetsmatrisen (se tabell 2). Med foreliggende ulykkesstatistikk kan ulykkesfrekvensen beregnes. For sikkerhetsproblemene hvor det ikke er registrerte ulykker, settes frekvensen til svært sjeldent. Det gjøres en vurdering for hvilken skadegrad av ulykkene som er sannsynlig. Lavt fartsnivå i området medfører relativt liten konsekvens ved uønskede hendelser.

Tabell 3: Risikomatrix ved Husabø ungdomsskole

Frekvens	Konsekvens			
	Lettere skadd	Hardt skadd	Drept	Flere drepte
Svært ofte (minst 1 gang pr. år)				
Ofte (1 gang hvert 2.-10. år)				
Sjelden (1 gang hvert 10.-30. år)	3			
Svært sjelden (sjeldnere enn hvert 30. år)	1,2	1		

Uønskede hendelser: 1) Påkjørsel av myke trafikanter, 2) kollisjon mellom kjøretøy, 3) kollisjon med gjenstander tett inntil veibanen.

Fargekodene angir en vurderingsskala for risiko og kan tolkes slik:

Tiltak ikke nødvendig
Tiltak bør vurderes
Tiltak skal vurderes
Tiltak nødvendig

5. Forslag til tiltak

Tiltakene foreslås med bakgrunn i risikomatriksen, samt observasjoner og rapporter av hvordan trafikksituasjonen i området oppleves.

Ifølge risikomatriksen på forrige side, vil det ikke være behov for tiltak. Dette skyldes kombinasjonen av få eller ingen rapporterte ulykker (mindre enn 1 av 5 ulykker blir rapportert), og antatt lavt fartsnivå (fartsgrense 30 km/t) som begrenser skadeomfanget. Kollisjon med gjenstander langs eller inntil veibanen, samt kollisjon mellom kjøretøy vil kun gi lettere skader siden fartsnivået i området er lavt. Påkjørsel av myke trafikanter kan få mer alvorlige konsekvenser, men også for slike typer ulykker vil et lavt fartsnivå i enda større grad redusere skadeomfanget.

Det vurderes likevel at det vil være behov for tiltak for å bedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten i området rundt skolen. Dette skyldes at det ferdes mange barn i området, og rapporter fra skolens ansatte om trafikkarfarlige situasjoner.

5.1 Permanente tiltak

Egersund kommune og skoleledelsen bør vurdere om det skal etableres en *Hjertesone* rundt skolene. Hjertesoner er et initiativ fra *Trygg Trafikk* for å gi en tryggere skolevei. «En hjertesone rundt skolen gjør det sikrere for elevene å gå eller sykle. Mindre biltrafikk og tryggere stopp- og hentesoner er bra for alle!» Det finnes mange måter å lage en hjertesone på. Se <https://www.tryggtrafikk.no/skole/hjertesone/>

Nedenfor beskrives tiltak som bør etableres. Det viktigste er å sikre trygg skolevei for alle. Det bør fokuseres på å etablere nye veiløsninger som reduserer konfliktene mellom motoriserte kjøretøy og myke trafikanter. Mulighetene for å gjennomføre tiltakene, og detaljert utforming av tiltakene gjøres i forbindelse med reguleringsplanen for området (som er under arbeid).

Det bør sikres en helårs gangforbindelse langs Husabøveien, sør for Prestegårdsveien. Dette kan enten løses ved å etablere fortau langs Husabøveien, eller oppgradere eksisterende gangpassasje inne på stadionområdet, bl.a. slik at den kan brøytes om vinteren.

Det bør etableres sikre og effektive løsninger for av- og påstigning, som i minst mulig grad gir konflikter med myke trafikanter og annen veitrafikk.

Parkeringsplassen ved stadion bør få oppmerkede plasser. Dette for å bedre sikkerheten og fremkommeligheten på parkeringsplassen og hindre feilparkering.

5.2 Tiltak i anleggsperioden

I en fremtidig anleggsperiode for arbeidet med å renovere eller bygge ny ungdomsskole, bør følgende generelle tiltak iverksettes (ved behov):

- Sikkerhet for alle trafikanter
- Sikre anleggsområdet
- Sikre krysningspunkt mellom anleggstrafikk og myke trafikanter
- Sikre god fremkommelighet for myke trafikanter
- Unngå kjøring av anleggstrafikk utenfor anleggsområdet i en periode ved skolestart og skoleslutt.
- Unngå å redusere veibredden, da veibredden er smal allerede i dag.

- Dersom veibredden må reduseres, vurder midlertidige reguleringer for å få enveistrafikk, f.eks. ved enveisregulering av gater og gatesnitt, eller skyttelsignalanlegg. Unngå omveier for myke trafikanter.