

Date 27/03/2026
Project ID D0237537 Sauda Oppvekst

Recipient
Sauda kommune

Overordnet vurdering av skolevei og trafikksikkerhet rundt skoler i Sauda kommune

Innhold

Innledning	2
Fløgstad.....	4
Trafikknettverk	4
Trygg skolevei	5
Av- og påstigningssone.....	5
Forslag til tiltak.....	6
Austarheim	6
Trafikknettverk	7
Trygg skolevei	7
Av- og påstigningssone.....	8
Forslag til tiltak.....	8
Risvoll skule.....	8
Trafikknettverk	9
Trygg skolevei	9
Av- og påstigningssone.....	10
Forslag til tiltak.....	10
Veslefrikk	10
Trafikknettverk	11
Trygg skolevei	11
Av- og påstigningssone.....	12
Forslag til tiltak.....	13
Konklusjon	13
Referanser.....	13

Innledning

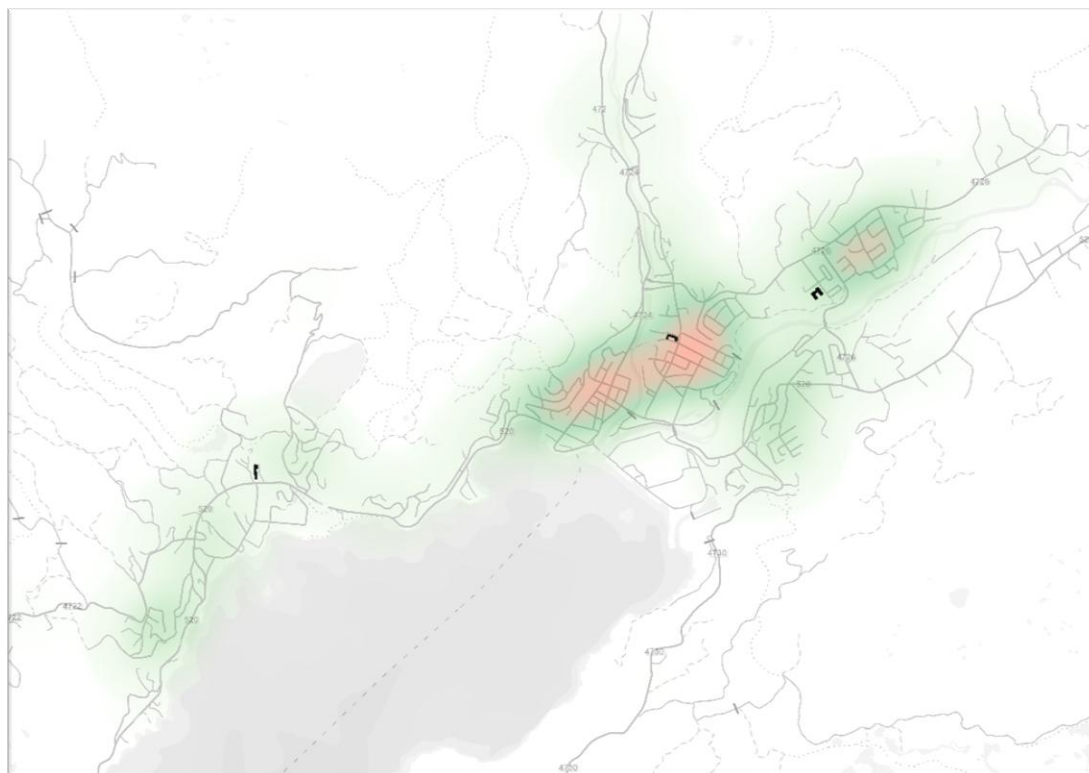
Denne vurderingen gir en overordnet analyse av skoleveier og tilknytning til hovedveinettet for dagens skoler i Sauda kommune, samt for et alternativ med en samlokalisert skole på Veslefrikk.

I tillegg illustreres samtlige tomters nedslagsfelt for skolevei fra 0-2km i grønn og 2-4km i gul. I sammenstilling med illustrasjon for befolkningstyngdepunkt opplyses det hvilke lokaliseringer som bedre tjener befolkningstyngdepunktet i Sauda (se figur 1). Analysen omfatter også en skjønnsmessig vurdering av skolevei og trafikksikkerhet for myke trafikanter på det lokale veinettet i nærheten av de aktuelle skoletomtene. Formålet er å overordnet vurdere hvordan de aktuelle tomtene kobles på hovedvegnettet, med vekt på trafikkflyt og mulige utfordringer knyttet til økt trafikkapasitet, og av- og på-lessing av elever.

Arbeidet bygger på analyser gjennomført i GIS-verktøy for kartlegging av veinett og gangavstander, supplert med vurderinger basert på Google Street View, befaring i området og gjennomgang av tidligere relevante rapporter. Det er gjort en vurdering av hvilke strekninger som ikke innlemmes i veinettverket for myke trafikanter grunnet manglende gangfelt og høye fartsgrenser som ikke tas med i veinettet (se figur 2), samt registrerte trafikkulykker (Statens vegvesen, u.å.).

Analysen har enkelte begrensninger. Med unntak av Risvoll skule ligger lokaliseringene i nærhet til etablerte boligområder, og det må derfor antas at elever fra ulike deler av nærområdet bruker et mangfold av smågater og stier på vei til skolen. Hovedveiene og gatene som ligger nærmest skoleområdet, og som har en mer direkte tilknytning til skolens anlegg, vil naturlig nok bli benyttet av flere elever ettersom fottrafikken konsentreres inn mot skoleområdet. Derfor avgrenses vurderingene primært til områdene med størst trafikkbelastning, de viktigste tilførselsvegene og den nære adkomstsonen til skolene.

Det foreligger heller ikke informasjon om hvor elever bor, og boenheter kan i skolens livsløp kan ha ingen eller flere generasjoner med skoleelever. Derfor tas det forbehold at befolkningstettheten baseres på en demografisk homogenitet.



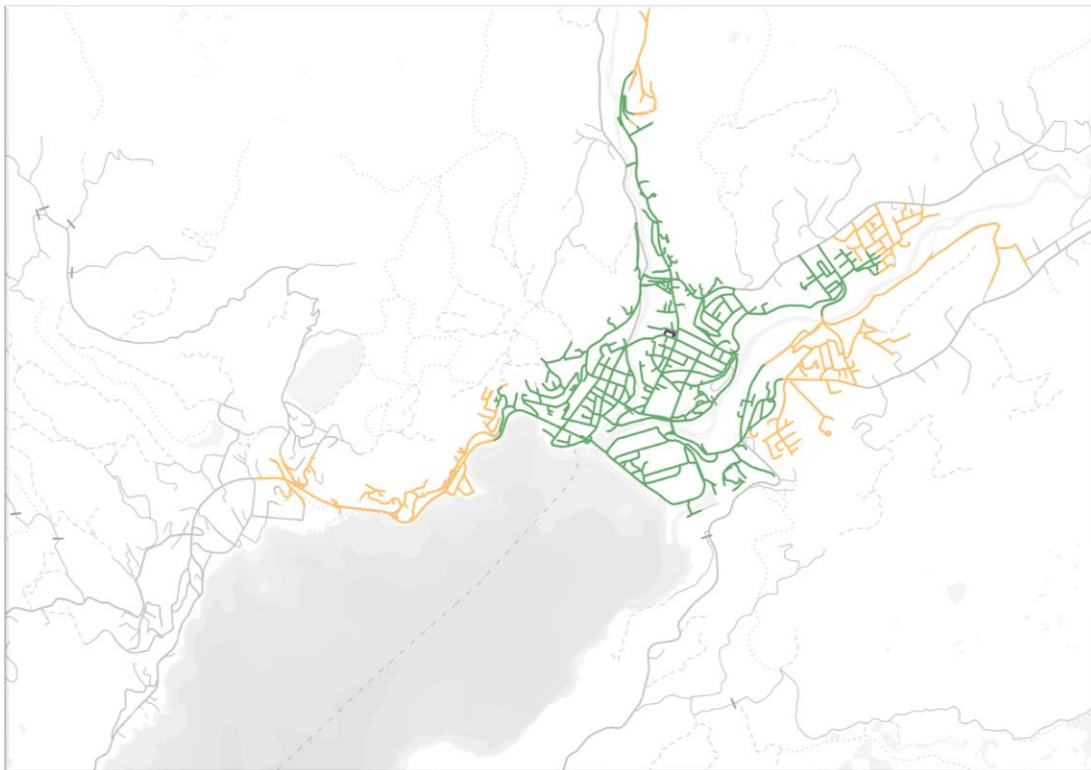
Figur 1 Illustrasjon som viser befolkningstygdepunkt i Sauda kommune. Befolkningstettheten er illustrert i grønn med rød som tyngdepunkt.



Figur 2 Illustrasjon som viser veistrekninger med fartsgrense 50km/t og uten gangfelt i rød. Røde punkter viser trafikkulykker siste 10 år med fotgjenger involvert.

Fløgstad

Fløgstad skule ligger relativt sentralt i Sauda og har et nedslagsfelt som treffer svært godt på befolkningstygndepunkt (se figur 1). Dette gjør at skolen kan betjene en stor andel av potensielle elever innenfor rimelig gangavstand (se figur 3). Elever i Saudasjøen vil ha behov for skoleskysst til Fløgstad skule i tilfellet hvor Fløgstad skule benyttes til samlokalisering.



Figur 3 Illustrasjon som viser nedslagsfeltet til Fløgstad skule for 2km skolevei i grønn, og 2-4km skolevei i gul.

Trafikknettverk

Tomten er godt tilknyttet veinettet via Åbødalsveien, som kobler seg på Fv520 i sør og Fv4726/Austarheimvegen (tidligere Fv714 og Fv715) i nord. Via Fv512 kommer en nord-øst via Birkelandsvegen, og sør-vest videre via Saudaveien. Via Fv4726/Austarheimvegen kan en gå videre nordover til Åbødalen via Solbrekk. Alternativer til dette er: videre nord langs Fv713; eller til sentrum via Espelandsvegen/Rådhusgata og videre sørover via Saudavegen. Åbødalsveien tjener Fløgstad skule, Sauda helsesenter og Åbøbyen.

Trygg skolevei

Åbødalsveien er hovedåren til skolen og har en del utfordringer knyttet til trygg skolevei. Veien har lav fartsgrense og fortau på begge sider, men nærmere skolen står det trær i fortauet som hemmer sikten, smalner gangarealet og kan føre til at elever går på utsiden av trærne, nær kjørebanelen. Veien er lite egnet for sykkeltrafikk, og særlig for barn som ikke kjenner trafikkregler og ikke er komfortable med å sykle i kjørebanelen der det er smale fortau. Sør for skolen, der Wergelandsveien og Odinsveien krysser Åbødalsveien, oppstår det ytterligere utfordringer. Krysset er uoversiktlig fordi kryssingene ikke er parallelle, det mangler fotgjengerfelt, og et tre plassert midt i krysset reduserer sikten. De øvrige gatene i området er boligater med lav hastighet og anses som trygge. Området er ellers godt skiltet med hensyn til skolevei, og inngår i en "herteseone" med tiltak for trygg skolevei.

Elever fra Austarheim har flere gode gangforbindelser igjennom boligfelt ned til Åbø og Fløgstad skule, med nyere kobling mellom Brekkebakken og Brekkeveien (Sauda kommune, 2021). Elever fra sentrumsområdet har også gode muligheter for trygg skolevei til Fløgstad langs Storelva.

Boligfeltene på Sønnå/østsiden av Storelva er fysisk adskilt fra Åbø av elveløpet, noe som gir betydelig lengre skolevei via enten broforbindelsen ved Austarheim skule eller via Fv520/Birkelandsveien. Fv4726 mangler gangfelt øst for Åbødalsveien og har fartsgrense på 50km/t. Vest for Åbødalsveien langs Rådhusgata/Espelandsvegen, delstrekning 12, omtalt i *Syklande Sauda – Plan for sykkelveinett* (Sauda kommune, 2021), er også uten gangfelt, men med gangbru som gir forbindelse til vestsiden av Storelva og sentrum.

Av- og påstigningssone

Fløgstad skole har en droppsone på baksiden av bygget i tilknytting til parkeringsplass. Det anbefales per Torkildsen og Hjorteland (2022) å etablere droppsoner lenger borte fra skolen for å gjøre elevene mer aktive, men også for å redusere biltrafikken på og i skoleområdet under skoledagens start og slutt. Det foreslås å etablere droppsoner i tidligere busslommer, da busstilbudet i Sauda er avviklet til fordel for et «hent meg»-tilbud. Busslommen rett nord for Solbrekk kapell påpekes som en mulighet, i sammenheng med en droppsone i sør ved krysset av Wergelandsveien, Odinsveien og Åbødalsveien som da forutsetter at Odinsveien og Wergelandsveien øst for krysset stenges for biltrafikk (Torkildsen og Hjorteland, 2022). Denne løsningen vil også løse problematikken med det uoversiktlige krysset.

Forslag til tiltak

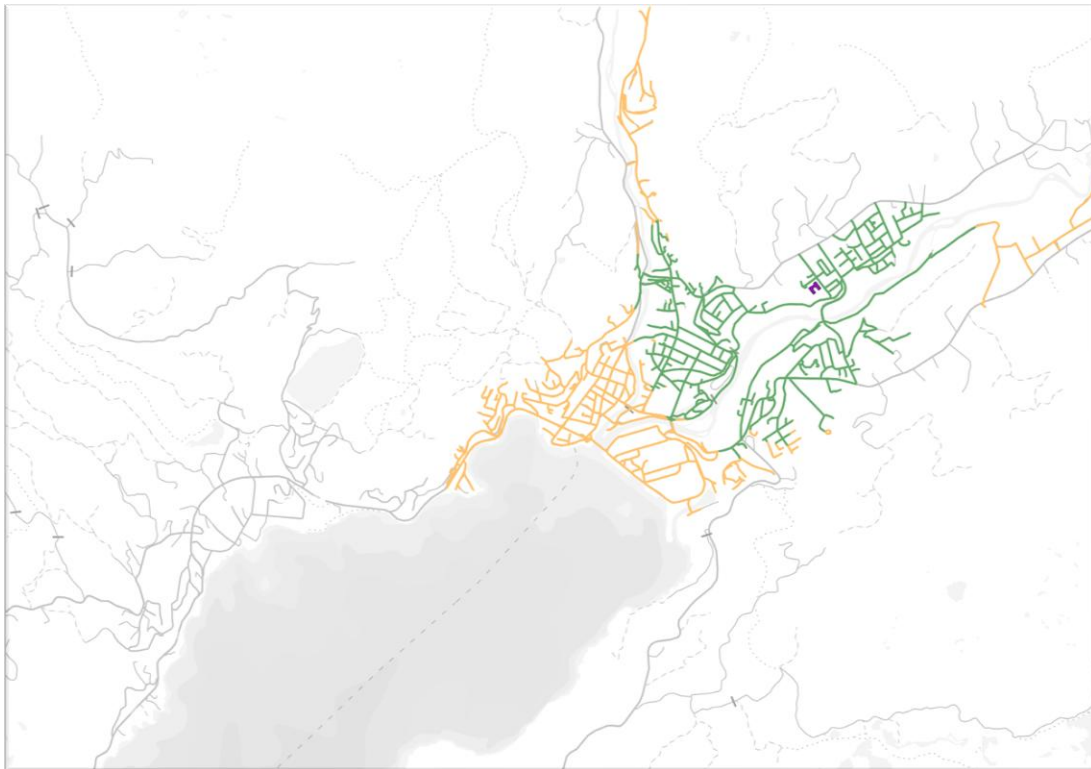
Etablering av enveiskjøring og merket sykkelfelt i eksisterende kjørebane i Åbødalsveien vil kunne avvikle mange av utfordringene på en enkel måte. *Analyse Åbødalsveien med tiltak* (Torkildsen og Hjorteland, 2022) viser at flere delstrekninger av Åbødalsveien kan utvide veiprofilene til 10 meter med mer plass til myke trafikanter og vil være en bedre, men mer ressurskrevende løsning. Den løsningen kan likevel ha utfordringer knyttet til vern, da området inngår i *Reguleringsbestemmelser for spesialområde Åbø-byen* (Plan-ID 1135_1983003, vedtatt 26.09.1983), som bestemmer at området skal *videreføre beplantning, gatemiljø, og parkanlegg*. Derfor vil en løsning med enveiskjøring og markert sykkelfelt i dagens kjørebane være en enklere løsning, som også kan beholde Åbøbyens avenyer og karakter.

Det bør vurderes å etablere nye droppsoner for elever som blir kjørt til og fra skolen et stykke unna skoleanlegget for å redusere biltrafikken rundt skoleanlegget og legge til rette for at elevene er mer aktive.

Det har tidligere vært vurdert å etablere en ny gangbru Søndenaålia – Lillebekk ved Veslefrikk. Denne broforbindelsen bør vurderes på nytt da den vil integrere østsiden på en god måte for myke trafikanter. Gangfelt kan etableres langs Fv4726/Austarheimvegen for å gi en tryggere skolevei uten behov for å reise igjennom Lillebekk for elever beboende nord-øst for Austarheim skule. Etablering av gangfelt på Espelandsvegen langs strekningen sør for møtet med Fv4726 ned til Rådhusgata vil også gi en bedre og tryggere kobling for myke trafikanter.

Austarheim

Austarheim skule ligger mindre sentralt i Sauda. Det medfører at større deler av befolkningen får større avstander enn Fløgstad skule, hvor store deler av også sentrum vil få skolevei lengre enn 2km (se figur 1 og figur 3). Lokaliseringen treffer likevel godt på tyngdepunktene Austarheim og Åbøbyen. Elever fra Saudasjøen tidligere tilhørende Risvoll skule vil ha behov for skyss til Austarheim hvis Austarheim skule blir lokalisering for en samlet skole.



Figur 4 Illustrasjon som viser nedslagsfeltet til Austarheim skule for 2km skolevei i grønn, og 2-4km skolevei i gul.

Trafikknettverk

Austarheim skule knytter seg på veinettverket via Fv4726 i vest via veien Rustå. Det er registrert to trafikkulykker på denne koblingen i henholdsvis 1993 og 2001. Fv4726 leder videre nord-øst til boligfelt på Austarheim, sørvest ned til Åbø og sentrum, og sør-øst til Sønnå/østsiden av Storelva via Fv4726.

Trygg skolevei

Fv4726, delstrekning 14 per *Syklande Sauda – Plan for sykkelveinett* (Sauda kommune, 2021), har ikke gangfelt og fartsgrense på 50km/t, dette reduserer tryggheten for skolevei. For fotgjengertrafikk finnes det koblinger på Fv4726 som har bredt og (separat) gang- og sykkelvei og kobles på østsiden av Storelva. I sør for tomten er det gode stiforbindelser til Åbø igjennom et skogfelt, Lillebekk, langs Storelva. Etablering av fotgjengerfelt langs deler av Fv4726 vil positivt påvirke tilgangen til Austarheim skule for myke trafikanter.

Av- og påstigningssone

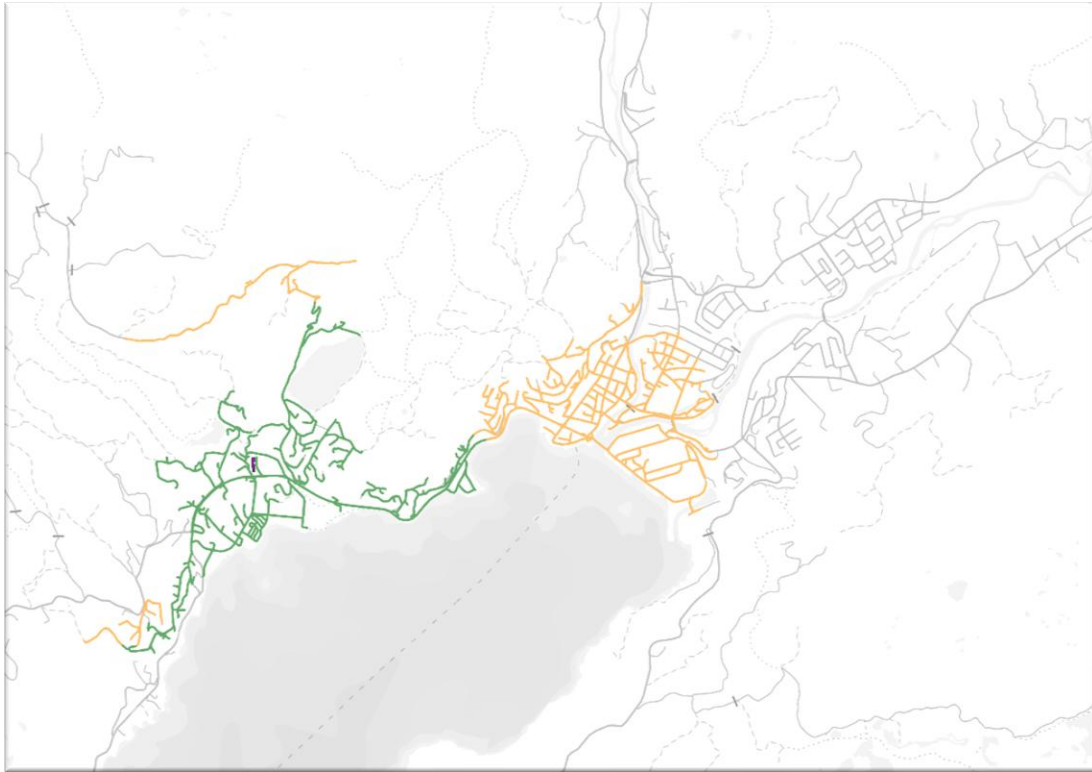
Skolen ligger adskilt fra hovedveier inne i et boligfelt. Det gjør det utfordrende å etablere droppsoner i rimelig avstand fra skolen. En løsning kan være å etablere droppsoner ved parkeringsplassen til Gunnarsmoen gravlund og benytte undergang under Fv4726 til skoleanlegget for å minimere biltrafikk i direkte nærhet av skoleanlegget. Droppsonen kan tjene trafikken som kommer både fra øst via Fv4726/Austarheimsvegen og vest langs Fv4726.

Forslag til tiltak

Gangfelt kan etableres langs Fv4726/Austarheimvegen for å gi en tryggere skolevei beboende nord-øst og vest for Austarheim skule, og gi en bedre og tryggere kobling til Åbødalen. Etablering av droppsoner ved Gunnarsmoen gravlund ved undergang under Fv4726 kan redusere biltrafikk rundt skoleanlegget og resultere i økt trygghet for samtlige elever, og økt aktivitet blant elever som får skoleskyss.

Risvoll skule

Risvoll skule ligger adskilt fra de øvrige skolene samt sentrum av Sauda. Dette medfører at nedslagsfeltet til skolen tjener en mindre andel av befolkningen (se figur 5). Det medfører at det potensielt er store deler av elevene som vil ha skolevei lenger enn 2km, og mange vil ha behov for skyss (se figur 1 og 5). Risvoll skule inngår ikke i vurderingen som lokalisering for en samlet skole.



Figur 5 Illustrasjon som viser nedslagsfeltet til Risvoll skule for 2km skolevei i grønn, og 2-4km skolevei i gul.

Trafikknettverk

Risvoll skule ligger tett på Fv520, Saudavegen. Det gir gode forbindelser til veinettverket videre øst til sentrum eller videre sør-vest i motsatt retning. Forbindelse så tett på en hovedvei skaper problematikk med trafikkavvikling. Saudavegen er en tofeltsvei og det er ikke svingefelt. Det kan medføre stopp i trafikk, spesielt da trafikken også skal krysse en gang- og sykkelvei. Det er henholdsvis registrert trafikkulykker rett utenfor skolen i 1980, 1994, 2003 og 2004.

Trygg skolevei

Saudavegen, som fungerer som hovedåren til skolen, har et godt utbygd gang- og sykkelvei med fysisk barriere mot kjørebanelen. I vest avsluttes imidlertid gangfeltet ved Saua Gard, og enkelte tilknyttede veger er holdt utenfor vurderingen på grunn av manglende gangarealer og høye fartsgrenser (se figur 2).

Rett foran skolen oppstår det flere utfordringer knyttet til kryssende trafikk. Særlig ved innkjøringene til både øvre og nedre del av skoleområdet er det potensial for konflikt mellom myke trafikanter og bilister. Strekingen ligger i en nedoverbakke, noe som gjør at syklister lett kan komme i høy hastighet

samtidig som bilførere kan oppleve press i trafikken når de skal svinge av. Dette bidrar til en uoversiktlig situasjon med økt risiko for uønskede hendelser.

Av- og påstigningssone

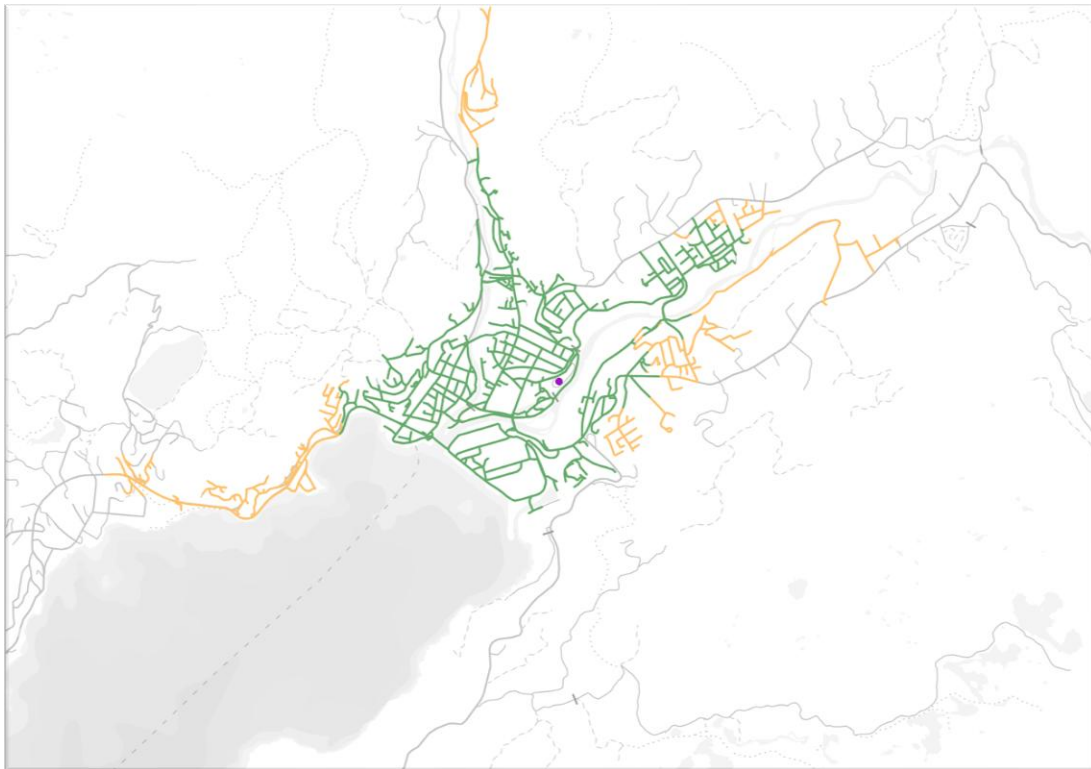
Skolen har per i dag en droppsonerett på østsiden av skoleanlegget. Ny droppsonerett kan etableres vest for skolen ved avkjørsel til Fosstveitvegen for å gi elever med skoleskyss en litt mer aktiv hverdag, samt begrense trafikk og biler som krysser gangveien utenfor skoleanlegget.

Forslag til tiltak

Etablering av svingefelt for venstresving vestfra, svingefelt for høyresving østfra. Eventuelt kan det etableres en stopplomme for drop-off. Stenge av avkjørsel på enten nedre eller øvre del av skolen, og ha personalparkering og droppsonerett på samme avkjørsel for å gjøre kryssningene færre og mer oversiktlige. Eventuelt etablere ny droppsonerett ved Fosstveitvegen.

Veslefrikk

Veslefrikk inngår som en mulig lokalisering for én samlet skole. Tomten ligger relativt sentralt som gjør at en skole på tomten kan betjene en stor andel av innbyggerne innenfor rimelig gangavstand (se figur 1 og figur 6). Elever i Saudasjøen vil ha behov for skyss til en samlet skole på Veslefrikk.



Figur 6 Illustrasjon som viser nedslagsfeltet til ny skole på Veslefrikk, for 2km skolevei i grønn, og 2-4km skolevei i gul.

Trafikknettverk

Tomten har tilknytning til veinettet via Torsveien mot Åbødalsveien i øst, og via Haakonsgaten mot Birkelandsvegen/Fv520 i sør. Det finnes også adkomst fra nord gjennom Brekkeveien.

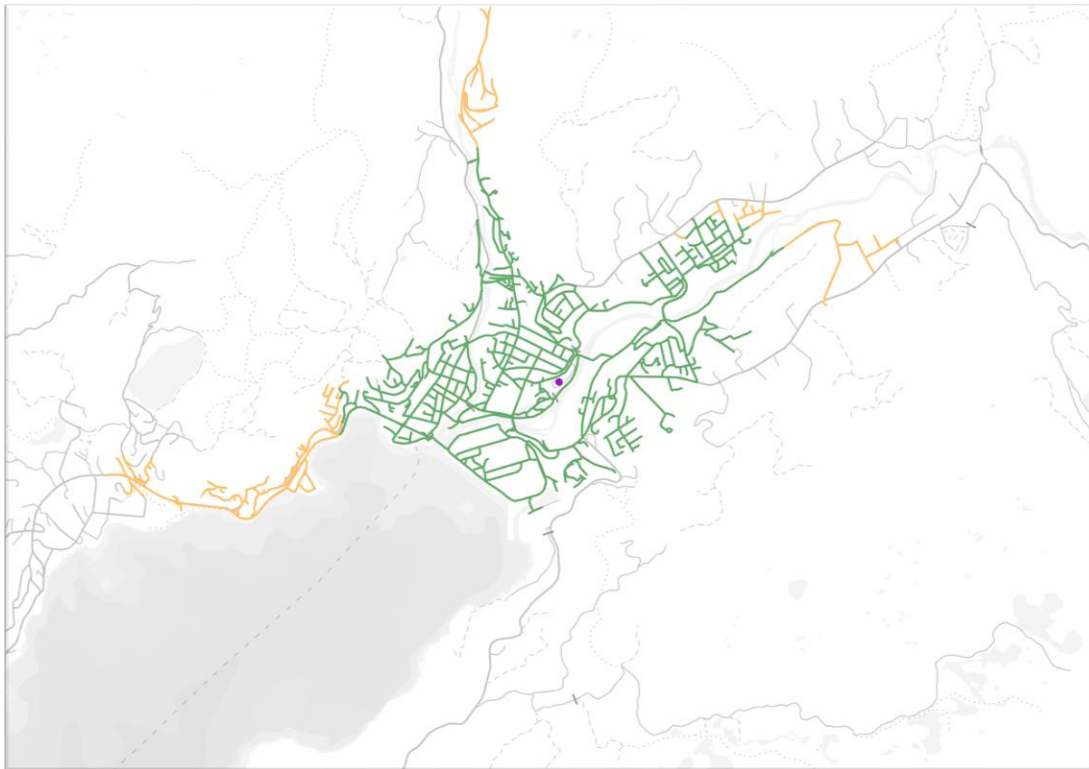
Trygg skolevei

Åbøbyens smågater er preget av avenyer med trekker på begge sider, noe som gir redusert sikt, smalere gangarealer og økt risiko for at elever kommer nær kjørebane, særlig utfordrende for syklende elever. Etablering av enveiskjøring og merket sykkelfelt i eksisterende kjørebane vil kunne avvikle mange av disse utfordringene.

Elever beboende i boligfeltene rundt Austarheim skule har gode stiforbindelser til tomten igjennom Lillebekk. Delen av Birkelandsveien som knytter tomten til boligområdene på Sønnå/østsiden av Storelva har en fartsgrense på 50 km/t, og gangfeltet langs strekningen er relativt smalt, uskjermet og ligger på en svingete veitrase. Dette skaper særlig utfordringer for sykkeltrafikk, og det anbefales å vurdere tiltak.

Nedslagsfeltanalyse som inkluderer tidligere planlagt gangbru Søndena – Lillebekk over Storelva øst viser at en slik bru vil inkludere boligfeltene på

Sønnå/østsiden innenfor 2 km gangavstand til tomten (se figur 7 sammenlignet med figur 6).



Figur 7 Illustrasjon som viser nedslagsfeltet til ny skole på Veslefrikk med etablering av ny gangbru for 2km skolevei i grønn, og 2-4km skolevei i gul.

De tre registrerte bilulykkene med fotgjenger involvert langs Fv520 de siste ti årene bør vies særskilt oppmerksomhet (se figur 2). Tomtens plassering innebærer at elever fra sør-vest/sentrum kan benytte denne strekningen ved kryssing av Storelva via Birkelandsveien, og det bør gjøres ytterligere analyse om det bør gjøres tiltak.

Av- og påstigningssone

Det kan vurderes å etablere en ny vei som går parallelt med Andedammen fra sør-enden av Haakongsgaten som møter eksisterende avlessingsområde til Veslefrikk barnehage for å bedre håndtere trafikkapasiteten ved en samlet skole ved av- og pålessing samt varelevering/renovasjonskjøretøy. En annen mulighet er å etablere en droppsone ved eksisterende parkeringsplass sør for Andedammen og la varelevering, renovasjon og de med behov for nærmere tilgang til skoleanlegget benytte Torsveien. Dette vil redusere biltrafikken i skoleområdet, og bidra til at elever som får skoleskyss er i mer bevegelse. Samtidig kan det etableres en droppsone i nordsiden av tomten ved Brekkeveien, dette vil medføre økt biltrafikk i Åbøbyens smale gater, men kan fungere som en sekundær droppsone.

Forslag til tiltak

Det kan etableres barriere mellom mellom kjørebane og fortau (evt gang- og sykkelvei) langs Birkelandsvegen i likhet med eksisterende situasjon på Saudavegen utenfor Risvoll skule for å øke sikkerheten. I likhet med en lokalisering på Fløgstad skule vil ny gangbru over Søndnålia – Lillebekk ha positiv effekt for bedre og tryggere skolevei for elever på øst-siden av Storelva. Videre vil samme løsninger som på Fløgstad skule med å opprette enveiskjøring og sykkelfelt i dagens kjørebane være et enkelt tiltak for å lage en bedre og tryggere skolevei. Ny droppsoner kan etableres sør for Andedammen for å begrense biltrafikk inne i Åbøbyen og nær det nye etablerte skoleanlegget.

Konklusjon

Samtlige skoler og Veslefrikk har gode forbindelser til veinettverket. Lokaliseringene, med unntak av Risvoll, ligger skjermet fra hovedtrafikkåre som gjør at trafikkflyt og avvikling ikke fremstår problematisk. Lokaliseringene stiller relativt likt med tanke på trygg skoleveg som kan ytterligere forbedres med enkle inngrep, med unntak av Risvoll skule som ligger tett på en hovedvei. Samtlige lokaliseringer kan etablere droppsoner i større avstand fra skolene enn eksisterende løsninger for å redusere trafikk i direkte nærhet til skoleanlegg.

Tiltak i Åbøbyens alleer bør vurderes for å sikre tryggere og mer oversiktlig skoleveg for elever ved Fløgstad skule, Austarheim skule, samt Veslefrikk. De samme skolene vil også tjenes godt av etablering av ny gangbruforbindelse over Storelva til boligfeltene på østsiden.

Referanser

Sauda kommune. (2021). Plan for sykkelvegnett: Syklende Sauda. Vedtatt 03.02.2021, sak 008/2021.

Statens vegvesen (u.å.). Vegkart. <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>

Torkildsen, J., & Hjorteland, K. (2022). Analyse Åbødalsveien med tiltak (2. utgave, 21.12.2022). Prosjektil AS.