

Beregnet til
Karasjok kommune

Dokument type
Trafikkanalyse til KU

Dato
13.11.2024

Områderegulering for del av Karasjok sentrum

Trafikkanalyse til KU



Områderegulering for del av Karasjok sentrum

Trafikkanalyse til KU

Oppdragsnavn **Trafikkanalyse områderegulering for del av Karasjok sentrum**
Prosjekt nr. **1350056834**
Mottaker **Karasjok kommune**
Dokument type **Fagrapport trafikk til KU**
Versjon **3.0**
Dato **13.11.2024**
Utført av **Marte Dahl**
Kontrollert av **Marthe Fjellheim**
Godkjent av **Marte Dahl**
Beskrivelse **Trafikkanalyse i forbindelse med områderegulering for helsehus og skoleanlegg i Karasjok sentrum**

Rambøll
Kobbes gate 2
PB 9420 Torgarden
N-7493 Trondheim

T +47 73 84 10 00
<https://no.ramboll.com>

Forsidebilde: Konseptrapport helsesenter (Karasjok kommune, 2022)

Innholdsfortegnelse

1.	Innledning	2
1.1	Bakgrunn	2
1.2	Planavgrensning	2
2.	Dagens situasjon	3
2.1	Parkering	3
2.1.1	Turproduksjon dagens situasjon	4
2.2	Vegsystem og trafikkmengder	5
2.3	Gående og syklende	7
2.4	Kollektiv	7
2.5	Trafikksikkerhet	7
3.	Nullalternativet	9
4.	Forutsetninger og behov for fremtidig situasjon	10
4.1	Funksjoner og parkeringsbehov	11
4.1.1	Helsehus	11
4.1.2	Skoleanlegg	11
4.2	Boliger	12
4.3	Nærmiljøanlegg	12
5.	Planforslag og konsekvenser	13
5.1	Adkomstløsninger	13
5.2	Trafikkmengder	15
5.2.1	Døgntrafikk 2045	16
5.2.2	Fremkommelighet personbil	17
5.3	Kollektiv	19
5.4	Parkering	20
5.5	Sykkelparkering	21
5.6	Henting og bringing	21
5.7	Varelevering	22
5.8	Renovasjon	23
5.9	Utrykning	23
5.10	Gående og syklende	24
5.11	Trafikksikkerhet/skoleveg	25
6.	Oppsummering og konklusjon	27
6.1	Tiltak	28
	Referanser	29
	Vedlegg	30

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

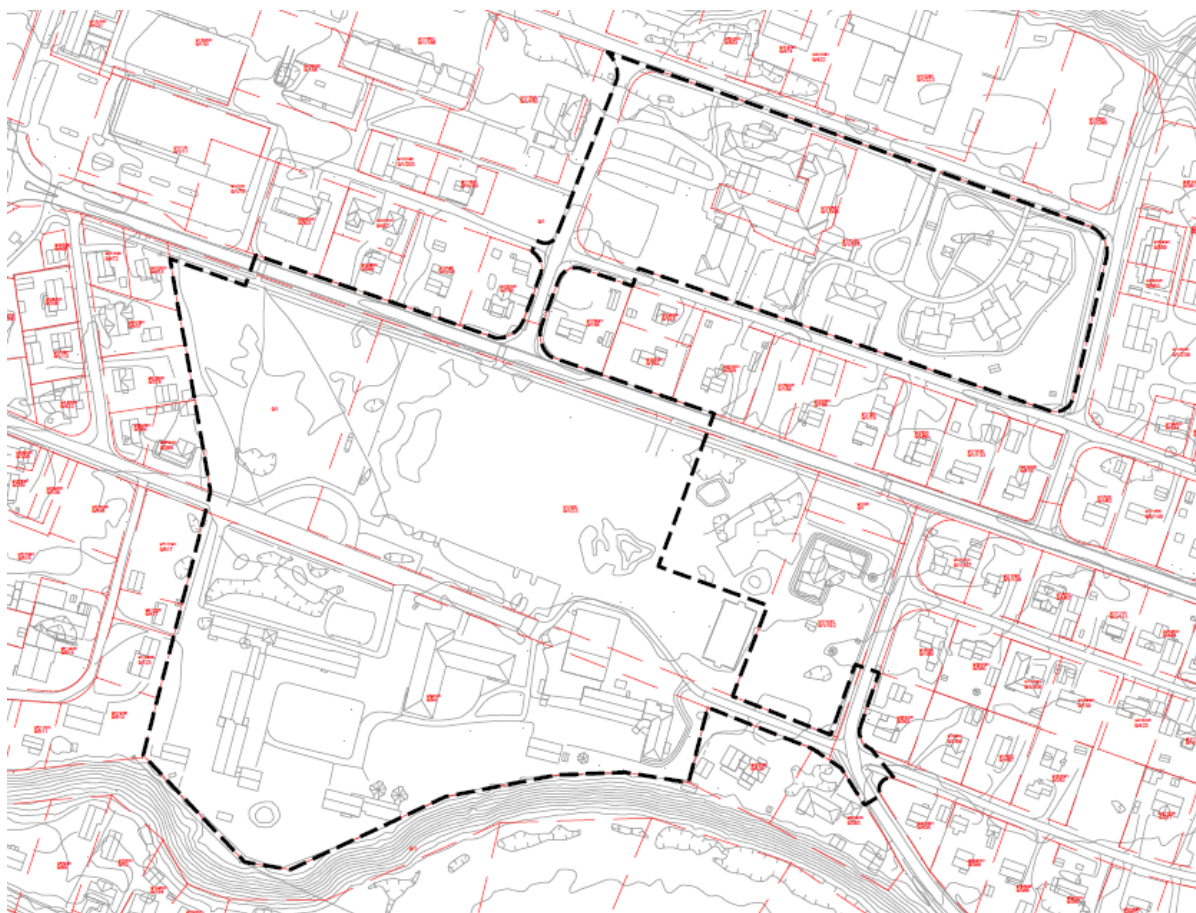
Det skal bygges ny skole og nytt helsesenter i Karasjok sentrum, da bygningsmassen er forfallen og ikke lenger tjenlig til sitt formål. Ny områdeplan skal møte fremtidens behov for området. Dette vil også gjelde infrastruktur som nye atkomstveier, gangveier, parkering og fremtidig behov for VA. Områdereguleringen skal avklare fremtidig arealbruk av de forskjellige områdene innenfor planområdet.

Karasjok kommune er forslagsstiller, og planfaglig konsulent på planarbeidet er Stein Halvorsen Arkitekter AS.

Planprogrammet stiller krav til konsekvensutredning for en rekke tema i forbindelse med områdereguleringen, hvor blant annet temaet trafikk skal utredes. Rambøll er engasjert av kommunen og arkitekt til å utrede trafikk i forbindelse med konsekvensutredningen. Denne rapporten er en trafikktutredning som fagrapport til KU i forbindelse med områdereguleringen.

1.2 Planavgrensning

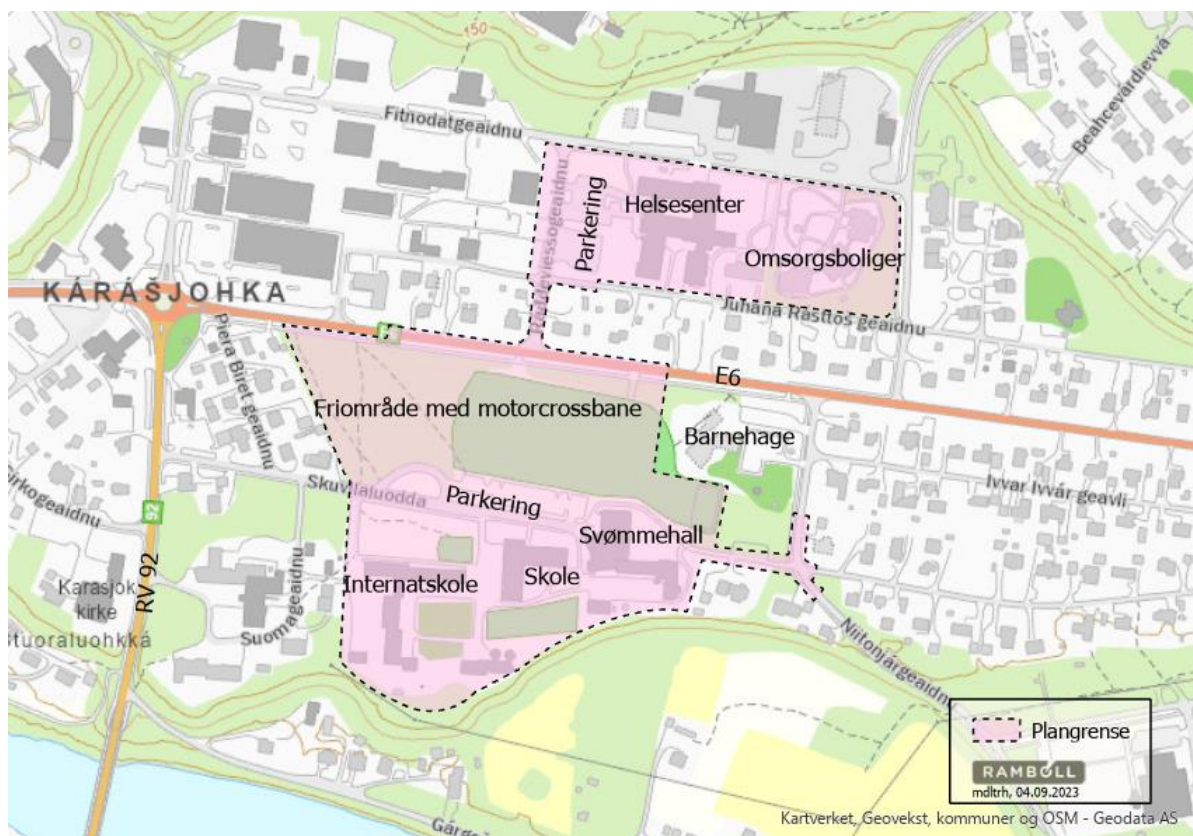
Forslag til planavgrensning er vist i Figur 1.



Figur 1 Planavgrensning datert 22.05.2023 (Stein Halvorsen Arkitekter AS, 2022)

2. Dagens situasjon

Planområdet ligger sør og nord for E6 og øst for rv. 92. Den sørlige delen av området består i dag av barne- og ungdomsskole, internatskole, svømmehall, friområde og motocrossbane. Svømmehallen ble bygd i 2007. Dagens helsesenter ligger på den nordlige delen av planområdet, til sammen med kommunale omsorgsboliger og sansehage. Se oversikt over dagens funksjoner på planområdet i Figur 2.



Figur 2 Dagens funksjoner på planområdet

Det er i dag en nedlagt fotballbane på området mellom skolen og E6. Den nedlagte fotballbanen har siden påsken 1984 blitt brukt til å arrangere snøscootercross på, og har stor lokal betydning for innbyggerne. Det gjennomføres arrangementer både vinter- og sommerstid som samler hele bygda. Banen benyttes også av barn og ungdom som sykkelbane utenom arrangementer.

Det ligger en barnehage øst for planområdet sør for E6. Denne skal også oppgraderes, men inngår ikke i planområdet og inkluderes derfor ikke i denne analysen.

2.1 Parkering

Dagens parkeringsplass på den sørlige delen av planområdet ligger på nordsiden av Skuvllaluodda, og betjener svømmehall og skolen. Totalt er det 52 parkeringsplasser hvorav 5 er HC-plasser.

Parkering til dagens helsesenter ligger vest for helsesenteret, og har ca. 70 parkeringsplasser grovt estimert fra tilgjengelig areal.

2.1.1 Turproduksjon dagens situasjon

Turproduksjon for eksisterende situasjon for planområdet er beregnet ut fra antall elever og ansatte ved skolen. I dag er det 231 elever (Nasjonalt skoleregister, 2024) og 53 ansatte (minskole.no/karasjok, 2024) ved Karasjok skole, i tillegg til estimat for svømmehall. Følgende forutsetninger er gjort:

- 30 % av elevene blir kjørt til skolen
- 10% reduksjon for samkjøring (søsken i samme bil)
- En levering gir to bilturer

Resultater er vist i Tabell 1.

Tabell 1 Turproduksjon dagens skole

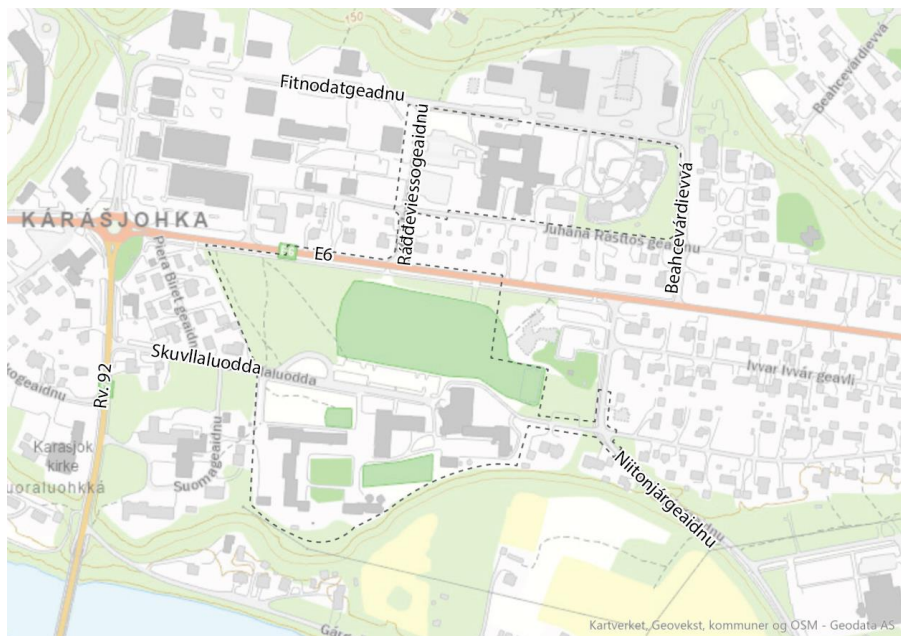
Skole		antall	faktor	Envegs bilturer
	Ansatte	53	2	106
	Elever	231		
Andel kjøres	30 %	69		
Andel samkjøring	10 %	62	4	249
Svømmehall, idrett				50
Turproduksjon skole og svømmehall				405

I tillegg har 11 boliger, Sami Daiddaguovddas og en kafé adkomst via Skuvllaluodda, som til sammen antas å utgjøre en trafikkmengde på 70 kjt/d.

Dette gir en ÅDT for Skuvllaluodda på 500 kjt/d.

2.2 Vegsystem og trafikkmengder

I forbindelse med bygging av omsorgsboligene (ferdigstilt i 2000) i den nordlige delen av planområdet, ble det etablert en ny adkomst fra Fitnodatgeaidnu, og vegsystemet her er dimensjonert for å tåle økt bruk. Det er mulig å komme seg til området både via Beahcevárdievvá og Ráđđevissogeaidnu fra E6, i tillegg til Fitnodatgeaidnu fra rundkjøringen med E6/rv. 92.



Figur 3 Vegnett

Hovedatkomsten til planområdet i sør går via Skuvllaluodda fra rv. 92, som ender i parkeringsplass utenfor svømmehallen. I tillegg er det snuplass for busser i området vest for parkeringsplassen. Piera Biret Geaidnu som går mellom E6 og Skuvllaluodda er stengt for gjennomkjøring.

Trafikkmengder for 2022 er hentet fra Statens vegvesens nasjonale vegdatabank (NVDB), og er illustrert i Figur 4. Forbi planområdet ligger E6 med en gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) på 1200-1800 kjt/d, med en tungandel på 15-18 % ifølge NVDB. Rv. 92 har ÅDT på 3600 kjt/d inn mot rundkjøringen med E6, med tungandel på 14%. Det er ingen trafikktegnere på kommunale veger. Det er usikkerhet knyttet til trafikkmengdene, da ÅDT langs E6 mot vest i øst-vestgående retning ikke er på nivå med E6 i vest i nord/sørgående retning.



Figur 4 Gjennomsnittlig døgntrafikk 2023 (NVDB, 202)

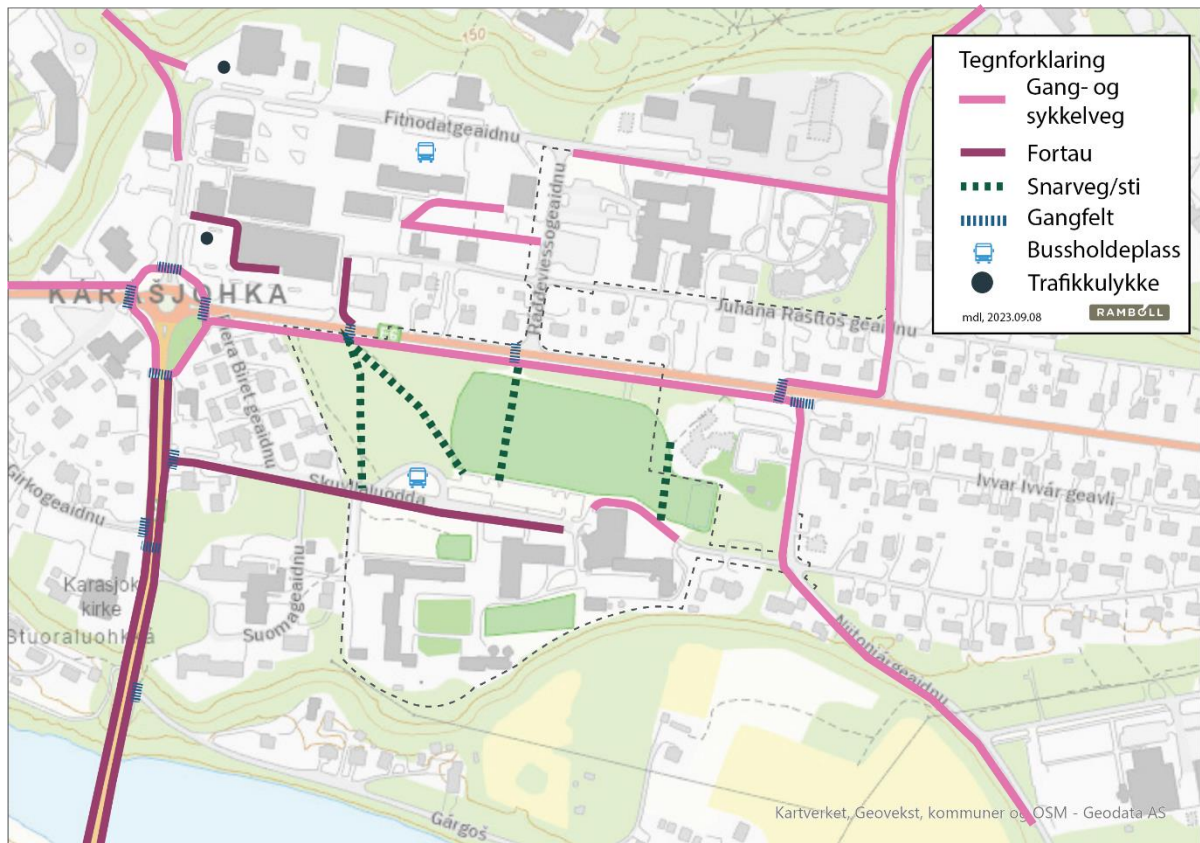
Det er saktegående trafikk og kødannelser inn til rundkjøringen på E6 med Rv. 92 ved planområdet i morgen- og ettermiddagsrush.

Inn/utkjøring til Skuvllaluodda kan oppleves som utfordrende i rush da det er personbiltrafikk og buss som skal inn og ut samtidig, men det er ingen betydelige avviklingsproblemer.

Det er ingen snøskuterløyper som leder direkte til planområdet.

2.3 Gående og syklende

Gang- og sykkeltilbudet rundt planområdet består av gang- og sykkelveg langs E6, Fitnodatgeaidnu og Beahcevárdievvá, samt fortau langs rv. 92. Dette er illustrert i Figur 5, sammen med snarveger/tråkk og eksisterende gangfelt. Fra gang- og sykkelvegen langs E6 er det en rekke tråkk mot skolen, som indikerer at elever går raskeste rute til skoleområdet. Det er flere krysningspunkt over E6 i plan. Langs de mindre trafikkerte vegene, som for eksempel boligater, går elever i blandet trafikk.



Figur 5 Gang- og sykkeltilbud, bussholdeplasser og trafikkulykker

2.4 Kollektiv

Det er bussholdeplass inne på skoleområdet i dag, med snulomme for bussen. Hit går rute 254, 255, 256 og 257, som alle er skolebuss med avganger/ankomst ved skolestart og -slutt. Alle bussene går også innom Karasjok bussterminal langs Fitnodatgeaidnu.

Til Karasjok bussterminal går også bussrute 813 mellom Kautokeino og Karasjok, samt 820 mellom Varangerbotn og Karasjok. I tillegg er det en rekke FLEX-ruter. Disse rutene forhåndsbestilles, og kjører kun dersom reisende har bestilt plass innen den oppsatte fristen.

2.5 Trafikksikkerhet

De siste 10 årene har det vært to politirapporterte trafikkulykker i nærheten av planområdet, se Figur 5. Dette er ulykker som har skjedd på parkeringsplass. I den sørligste ulykken, ved Coop Prix, var fotgjenger og personbil involvert. I den nordligste ulykken ved Rema 1000, var det to personbiler involvert. Planområdet er ikke spesielt ulykkesutsatt.

Både Rv. 92 og Skuvllaluodda er smale, med ca. 6 m bredde. Dette er en fordel med tanke på begrensning av hastigheten, men ettersom det går busser her vil spesielt Skuvllaluodda oppleves som smal og utrygg i møte med buss. Det er tosidig fortau langs Rv. 92, og fortauet på østsiden er 2,5 m mens fortauet på vestsiden er noe smalere. Det er ensidig fortau langs Skuvllaluodda, på sørsiden av vegen. Fortausbredden varierer mellom 2-2,4 m. Noen korte strekninger har fortausbredde over 2,5 m. Det er belysning langs begge gatene, men Skuvllaluodda oppleves som mørk.

I krysset mellom Rv. 92 og Skuvllaluodda er det gangfelt over Skuvllaluodda. Eksisterende trær står ikke i siktsonen, men med trær i full blomst oppleves det at krysset har dårlig sikt.



Figur 6 Kryss mellom Rv. 92 og Skuvllaluodda

3. Nullalternativet

Planforslaget skal sammenlignes med et nullalternativ. Nullalternativet er ca. 20 år fram i tid, dersom planforslaget ikke gjennomføres. Det er valgt å beregne et nullalternativ for år 2045 til sammenligning.

Dagens trafikkmengder er fremskrevet til 2045 ved hjelp av *Framskrivninger for persontransport til NTP 2025-2036* (TØI, 2022). Dette gir en trafikkvekst på 5 % for lette og tunge kjøretøy fra 2023 til 2045. Ingen øvrig utbygging er forutsatt i nullalternativet.

Gjennomsnittlig døgnetrafikk (ÅDT) for 2045 er vist i Figur 7.

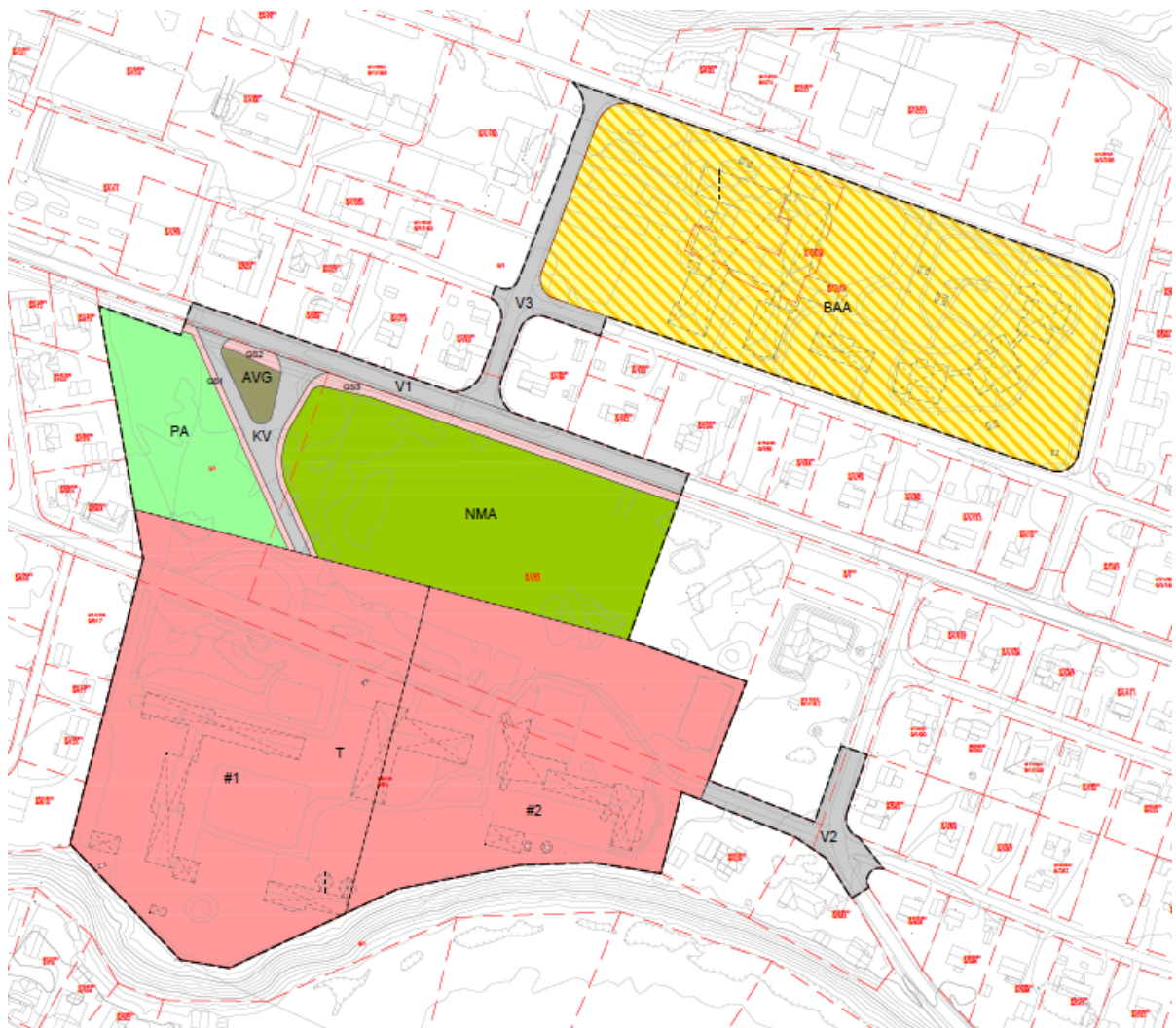


Figur 7 ÅDT 2045 for nullalternativet

4. Forutsetninger og behov for fremtidig situasjon

Denne rapporten tar utgangspunkt i alternativ 4 fra *Konseptrapport helsesenter* (Karasjok kommune, 2022), hvor det skal bygges nytt helsesenter og skoleanlegg på dagens internattomt og skoletomt.

Reguleringsformål for planområdet er vist i Figur 8. I nord skal det etableres boliger, mens det sør for E6 planlegges offentlig tjenesteyting med helsehus i vest og skole i øst. Parkanlegg samt nærmiljøanlegg danner en buffer mot E6.



Figur 8 Foreløpig reguleringsplan datert 14.09.2023 (Stein Halvorsen Arkitekter AS, 2023)

4.1 Funksjoner og parkeringsbehov

Karasjok kommune har ingen egen parkeringsnorm, men både skolen og helsehuset har kommet med innspill på parkeringsbehovet for sine funksjoner. De ulike helse- og skolefunksjonene, samt parkeringsbehov er beskrevet i videre delkapitler.

4.1.1 Helsehus

Helsehuset skal inneholde blant annet hjemmetjeneste, dagsenter, omsorgsboliger, legesenter, helsestasjon, legevakt, fysio- og ergoterapi og rus/psykiatri. Det vil være totalt 85 ansatte, hvorav 59 er på dagvakt, 25 på kveldsvakt og 11 på nattvakt.

Planlagte helsefunksjoner med ønsket parkering på dagtid er listet opp i Tabell 2.

Tabell 2 Parkeringsbehov for helsefunksjoner på dagtid

Helsefunksjon	Parkeringsbehov
Dagsenter/sjåfør	4
Sykestue	2
Helsestasjon	2-3
Legestasjon	12
PPT	3
Langtidsplasser	5
Skjermet avdeling	2
Omsorgsbolig	3 inkl. fagleder
Enhetsledere	5
Husvert	1?
Rus/psykiatri	3 inkl. psykolog
Ergo/fysio	3
Hjemmetjenesten	6 inkl. fagleder
Kjøkken	3
Totalt	55

I tillegg til helsefunksjonene oppgitt i Tabell 2 vil det være noe trafikk i forbindelse med vaktmestertjenester og servicepersonell, besøkende og pårørende, samt utrykning. Ambulansetjenesten vil ha personell på to til fire på vakt samtidig.

Det er oppgitt at trafikkavviklingen ved parkeringsplassene fungerer dårlig i tidsperioden når vaktene på helsehuset overlapper hverandre, som kveldsvaktene/dagvaktene og nattvaktene/dagvaktene. Det er viktig å påpeke at dette er parkeringsbehov gitt at alle kjører til arbeid.

4.1.2 Skoleanlegg

Det er oppgitt at parkeringsplassen ved svømmehallen med 52 plasser fylles opp på dagtid. I tillegg parkerer noen bak internatskolen også. Det er ingen hente/bringe-sone på området, som betyr at foresatte som leverer og henter barn på skole/SFO benytter seg av vanlige parkeringsplasser som korttidsparkering.

Det planlegges ikke for en utvidelse av skolen. Det planlegges for en elevkapasitet på 200 elever og ca. 35 ansatte. På området til skolen skal eksisterende svømmehall beholdes, og det skal etableres ny scene, kultursal, idrettshall og folkebibliotek.

4.2 Boliger

Tomten hvor helsehuset ligger i dag skal gjøres om til sentrumsnære boliger/eldreboliger/rekkehus eller lignende, med maksimalt to etasjer. Ved utbygging av omsorgsboligene ved dagens helsehus ble det som nevnt tidligere etablert en ny avkjørsel fra E6 og inn mot Fitnodatgeaidnu. Kommunen oppgir at avkjørselen ble bygget med tanke på økt trafikkbelastning i fremtiden.

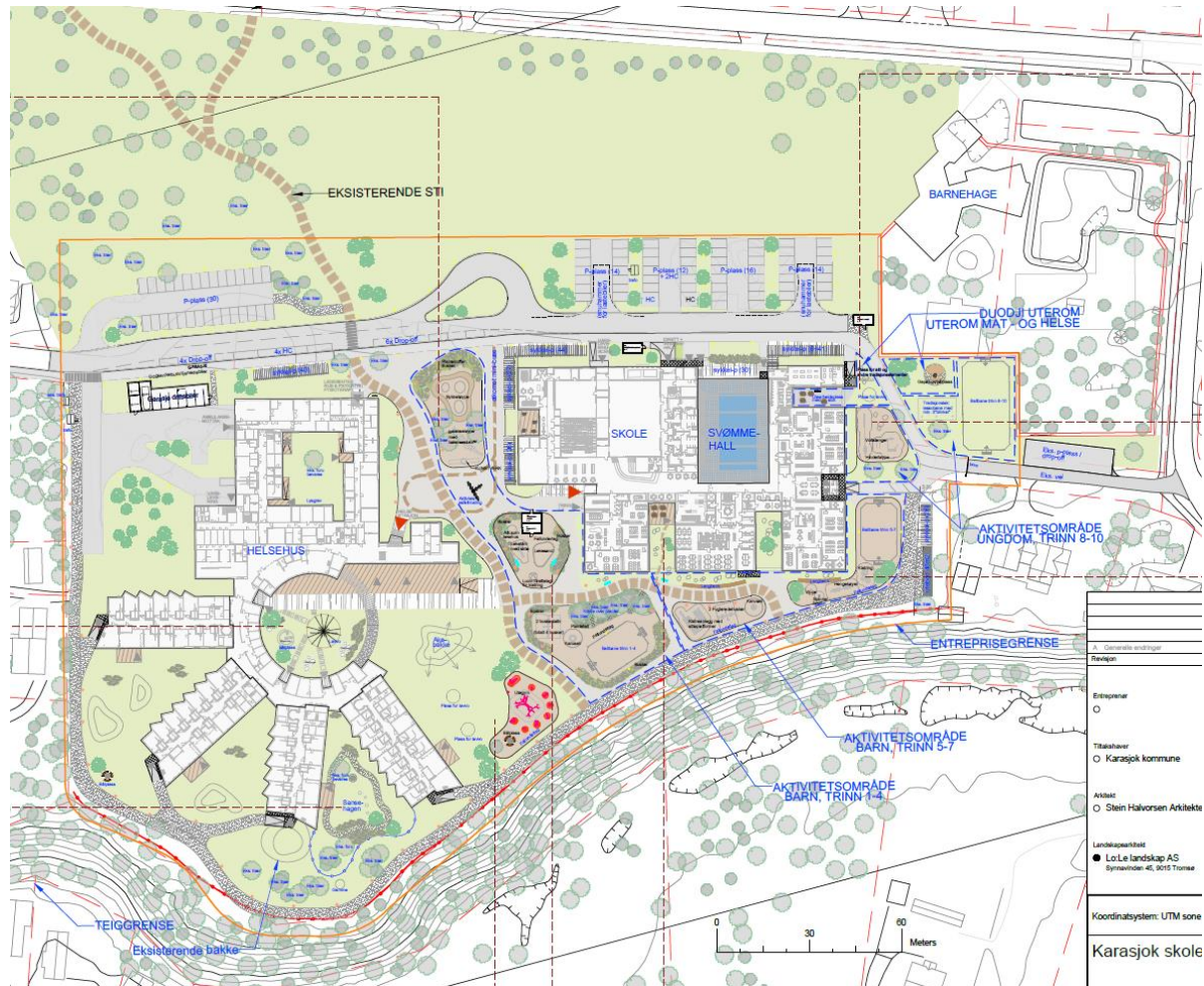
Området skal detaljreguleres på et senere tidspunkt. Rambøll anbefaler at det gjennomføres egne trafikkvurderinger knyttet til reguleringen, da det foreligger for lite informasjon til å kunne vurdere konsekvenser i denne rapporten.

4.3 Nærmiljøanlegg

Området med det nedlagte fotballbanen som benyttes til motorcrossarrangement i forbindelse med påsken, reguleres til nærmiljøanlegg.

5. Planforslag og konsekvenser

Dette kapittelet tar for seg en beskrivelse av planforslaget, samt vurdering av konsekvenser. Det er i hovedsak fokus på området for skole og helsehus, da boligområdet nord for E6 skal detaljreguleres på et senere tidspunkt. Situasjonsplan er vist i Figur 9.



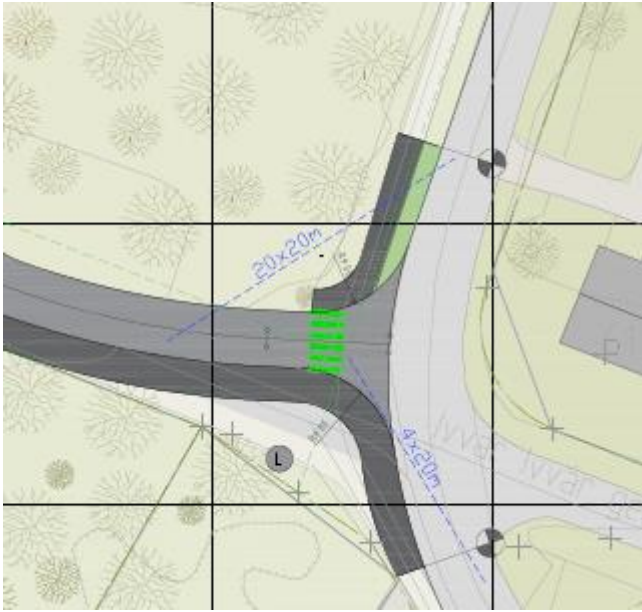
Figur 9 Foreløpig situasjonsplan (Stein Halvorsen Arkitekter, 2024)

5.1 Adkomstløsninger

Planområdet beholder dagens adkomst via Skuvlaluodda fra rv.92, som er hovedadkomst. Denne leder til parkeringsarealene på nordsiden av skolebygget, samt torg mellom skolen og helsehus, med mulighet å slippe av passasjerer med bevegelsehindringer.

Adkomsten via Niitonjargeaidnu i øst, leder til en mindre parkeringsplass som skal fungere som en hente/bringe-sone der man følger elevene til skolen. Parkeringsplassen vil fungere som korttidsparkering, med tidsbestemt regulering for å unngå at plassene blir fylt opp av biler som står parkert hele dagen.

Det er ikke gjennomkjøring fra Rv. 92 til Niitonjargeaidnu gjennom planområdet. Traséen stenges med fysisk bom øst for skolebygget. Krysset med Niitonjargeaidnu foreslås strammet opp, da dette er svært utflytende i dag, se Figur 10.



Figur 10 Oppstramming av kryss med Niitonjargeaidnu

Dagens holdeplass for skolebuss langs Skuvllaluodda flyttes til E6, og etableres som ny lomme.

Rv. 92 har tosidig fortau, trær på begge sider, ligger i tilknytning til sentrumsområdet og i et tettsted. Rv. 92 karakteriseres som en gate og ikke veg, og det er derfor ikke behov for kanalisering i sidevegen (Skuvllaluodda).

5.2 Trafikkmengder

For beregning av fremtidige trafikkmengder er det for skolen benyttet samme forutsetninger som beskrevet i kap. 2.1.1.

For helsehuset er det antatt 2,5 envegs bilturer per ansatt. I tillegg er det plass til ca. 44 beboere, og det antas at 20% av disse får besøk daglig. Besøkende skaper to bilturer per døgn.

For dagsbesøkende til helsesenteret (dagsenter, legesenter og fysio- og ergoterapi) er det antatt totalt ca.50 besøkende som ikke er på langtidsopphold.

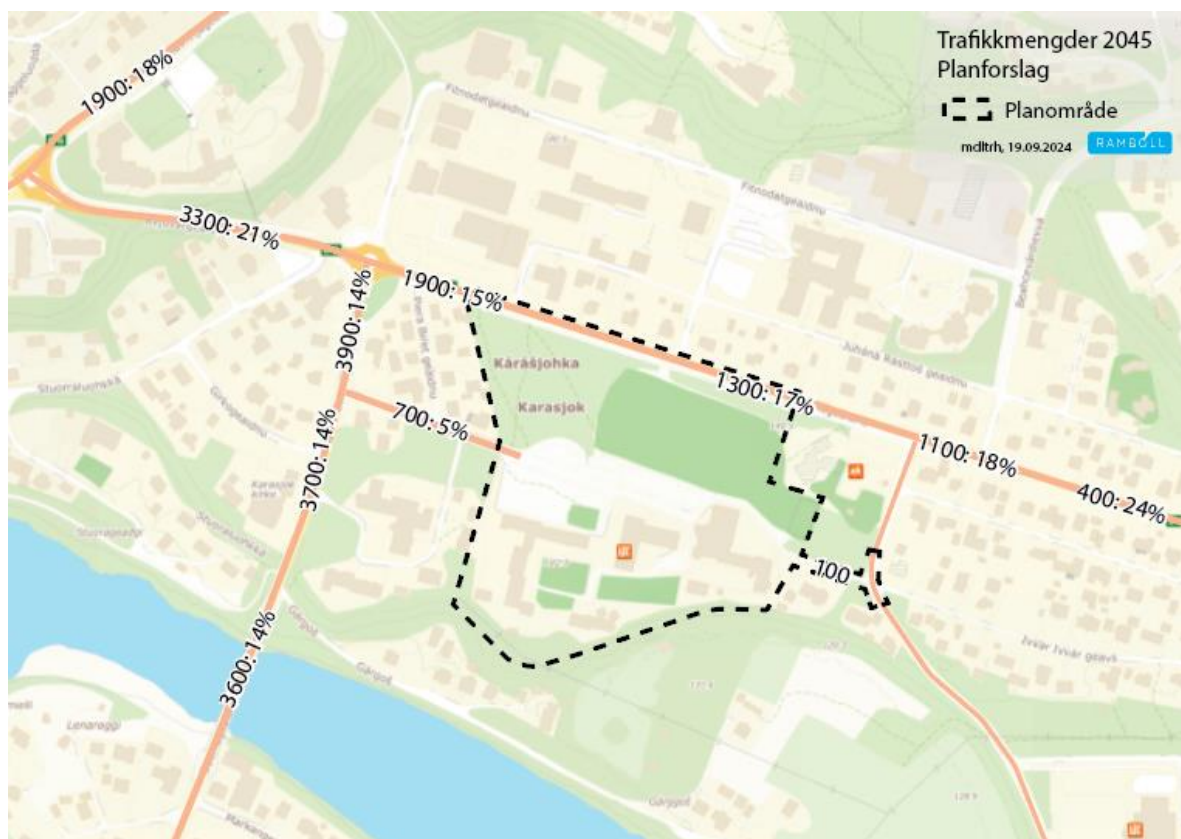
Fremtidig situasjon		Antall	Bilturer per antall	Envegs bilturer per døgn
Skole				
	Ansatte	35	2	70
	Elever	200		
Andel kjøres	30 %	60		
Andel samkjøring	10 %	54	4	216
Svømmehall, kultur, drett				100
Helsehus				
	Dagvakt	51		
	Kveldsvakt	24		
	Nattvakt	10		
	Ansatte tot	85	2,5	213
Beboere		44		
Besøk (20%)		9	2	18
Dagsbesøk helsesenter		50		
Andel med bil	60 %	30	2	60
Andel med taxi eller blir levert og hentet	20 %	10	4	40
Total turproduksjon				716

Dette gir en total turproduksjon på 700 kjt/d for fremtidig situasjon, hvorav 300 kjt/d er nyskapt trafikk. Dette anslaget baserer seg på at alle kjører.

5.2.1 Døgntrafikk 2045

Planforslaget er beregnet til å utgjøre totalt 700 kjt/d, i tillegg til eksisterende trafikk. Trafikkmengder på hovedvegnettet er fremskrevet med fylkesvise trafikkprognoser (TØI, 2022). Trafikken fra planområdet er fordelt i adkomst øst og vest ved å anta at 25% av elevene hentes/leveres i øst.

Trafikkmengder for 2045 er vist i Figur 11.



Figur 11 ÅDT 2045

5.2.2 Fremkommelighet personbil

Eksisterende adkomst fra Skuvllaluodda vil betjene mesteparten av trafikken til planområdet. Nyskapt trafikkmengde i denne adkomsten er 200 kjt/d. Det er gjennomført kapasitetsberegninger av krysset for å avdekke behov for venstresvingefelt. Morgenrush er dimensjonerende time, med mest trafikk inn til planområdet.

Timetrafikk morgen utgjør

- Dagvakt Helsehus ankommer (51 ansatte)
- Nattvakt Helsehus drar (10 ansatte)
- Ansatte ankommer skolen (35 ansatte)
- Elever som blir kjørt til skolen (54 elever, biltur til og fra planområdet i samme rush)

Makstime til og fra planforslaget er vist i Tabell 3. Timetrafikk langs rv. 92 er hentet fra periodisk tellepunkt like sør for Skuvllaluodda. For mer detaljert input og utregninger, se vedlegg.

Tabell 3 Timetrafikk til/fra planområdet (kjt/t)

Morgen		Ettermiddag	
Ut	inn	Ut	inn
76	213	213	111

Kapasitetsberegningene er gjennomført i SIDRA. Resultater som er hentet ut er:

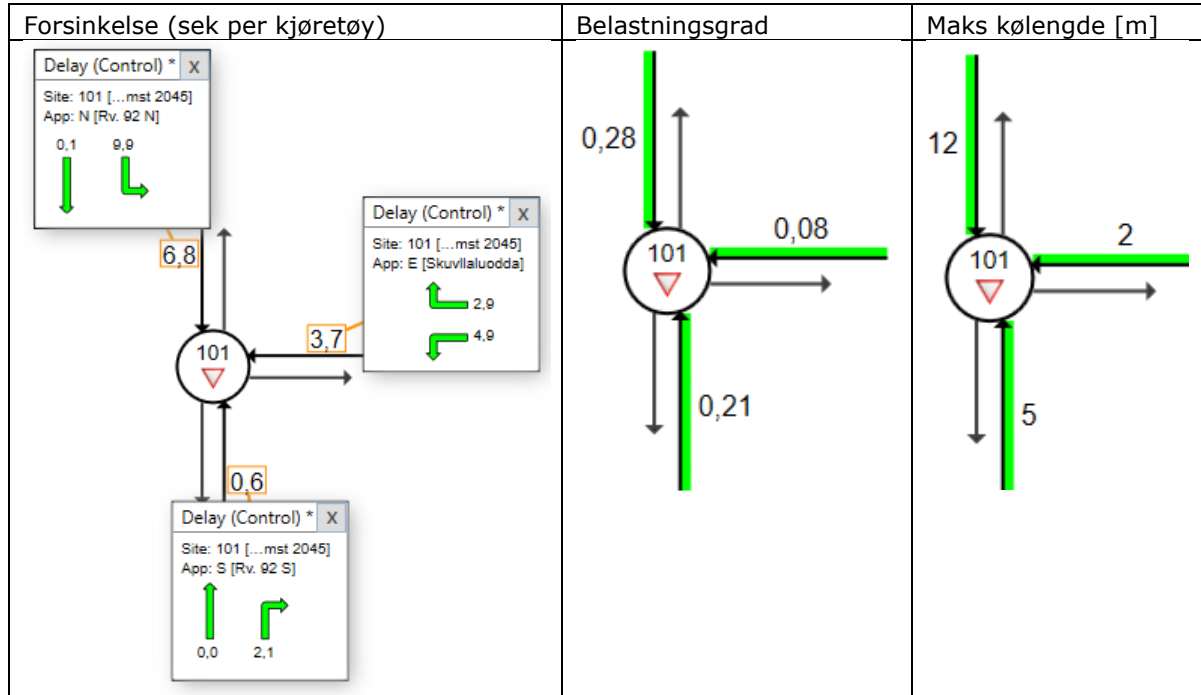
- Forsinkelse, sekunder per kjøretøy
- Maks kølengde i meter (95-persentilen)
- Belastningsgrad, se Tabell 4

Tabell 4 Tegnforklaring belastningsgrad

Farge	Belastningsgrad (x)	Avvikling
	$<0,6$	Svært god trafikkflyt
	$0,6 < x \leq 0,7$	God trafikkflyt
	$0,7 < x \leq 0,8$	Tilfredsstillende
	$0,8 < x \leq 0,9$	Høy trafikkbelastning
	$0,9 < x \leq 1,0$	Svært høy trafikkbelastning, nært sammenbrudd
	>1	Totalt sammenbrudd

Beregningene viser god avvikling i T-krysset. Kølengden som oppstår langs rv. 92 på grunn av venstresvingende trafikk er beregnet til maks 12 m, dvs 2-3 kjt. Dette ansees som uproblematisk. Det er ikke behov for venstresvingefelt langs rv. 92. Ettermiddagsrush er ikke beregnet, da er trafikkmengden ut fra planområdet størst og køen vil bli stående i Skuvllaluodda og ikke hindre trafikken på riksvegen.

Tabell 5 Beregningsresultater adkomst, 2045-trafikk, morgenrush

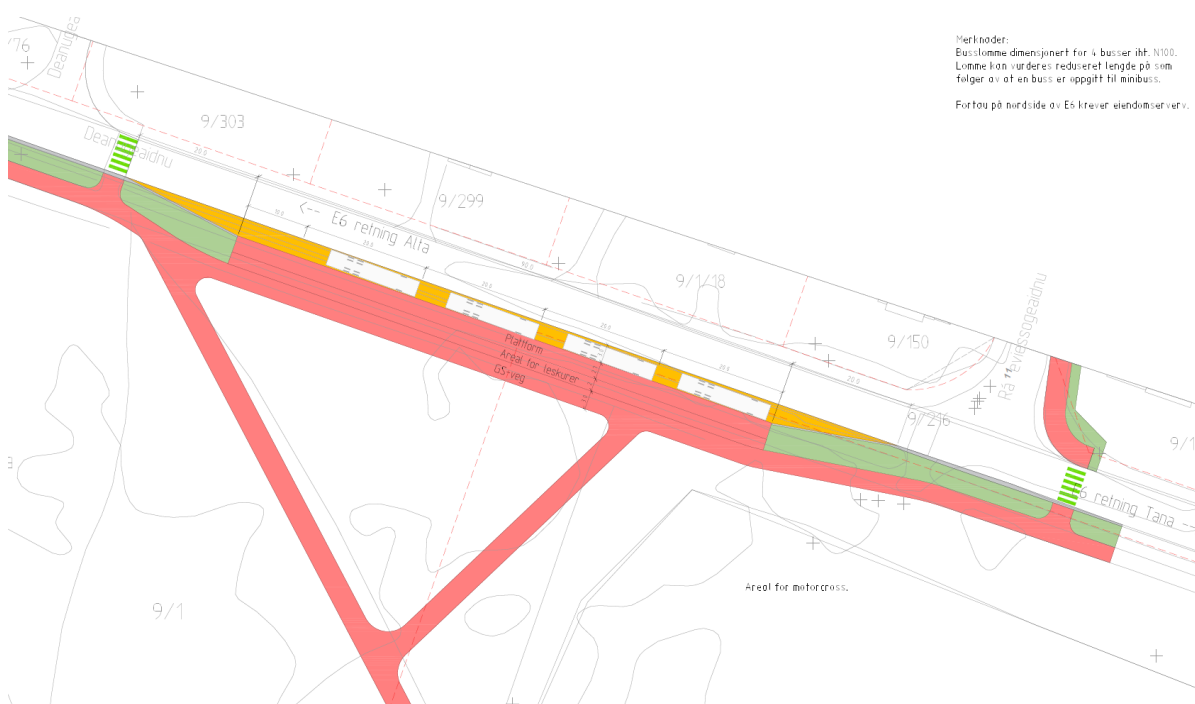


Rundkjøringen mellom E6 og rv. 92 vil få noe økt trafikk ved flytting av helsehuset fra nordsiden av E6 til sørsiden. I forhold til trafikkmengdene som er i rundkjøringen i dag, samt trafikkmengder beregnet for år 2045, er det restkapasitet i rundkjøringen.

5.3 Kollektiv

Eksisterende bussholdeplass i Skuvllaluodda skal avvikles som følge av stenging av normaltrafikk inn til planområdet fra denne adkomsten. Ny bussholdeplass etableres langs E6. Bussholdeplassen har kapasitet til dagens fire skolebuss. Holdeplassen kan benyttes av rutebuss, men dette bør ikke foregå samtidig med henting/levering av elever til skolen, da det ikke vil være tilstrekkelig kapasitet.

Henting og levering foregår på samme side av vegen for at elevene skal slippe å krysse E6. Dette betyr at busser som skal mot vest må benytte Rådhusgata eller Beahcevárdievvá for å komme seg til Fitnodatgeaidnu og inn til rundkjøringen mellom E6 og rv. 92. Dette gir lengre kjøreruter for buss som skal mot vest, men til fordel for trafikksikkerheten for gående. Buss fra øst snur i rundkjøring for å komme inn til holdeplassen.



Figur 12 Utforming ny bussholdeplass

Løsningen gjør at gangfelt over E6 fra Rådhusgata, må flyttes til østsiden av krysset for at buss ut fra holdeplass ikke skal komme rett på gangfelt ved utkjøring. Det er ikke fortou langs Rådhusgata i dag, noe som bør etableres dersom man etablerer nytt gangfelt. Dersom dette skal etableres, kreves det eiendomserverv.

Holdeplassen utformes slik at plattform og gang- og sykkelveg separeres. Fra leskurets vegg til kantstein ved holdeplass skal det være minimum 2,7 m. Gang og sykkelveg bak leskur planlegges med 3 m bredde.

Tiltak:

- Sørg for tilstrekkelig antall/størrelse på leskur ved plattformen, da det er en del elever som benytter buss
- Mulig tiltak: Etablere attraktivt uteareal i grøntområdet sør for bussholdeplassen, med mulighet beskyttelse fra vær og vind

5.4 Parkering

Det planlegges et parkeringsområde mellom nytt skoleanlegg og motocrossbane med omtrent 56 plasser. Ved helsehuset etableres det 30 plasser vest i planområdet. Parkeringsplassene betjener også svømmehall og bibliotek, i tillegg til skole og helsehus. Det antas at større arrangementer i forbindelse med nærmiljøanlegget vil foregå i helger og såpass sjelden, slik at parkering ikke vil være et problem. Blant annet vil arrangementer med motocross eller snøscooter kreve en del parkeringsareal ettersom disse ofte fraktes på henger.

Driftsbiler for helsehuset har egen garasje like vest for helsehuset.



Figur 13 Utsnitt illustrasjonsplan, parkering

Etablering av 86 plasser tilsier at parkeringsdekningen ligger på rundt 70 % for ansatte ved helsehuset og ved skolen, men ettersom det arbeides på skift ved helsehuset er det kapasitet til alle ansatte på dagtid. Ved vaktskifte ettermiddag kan det potensielt være noe overlapp i behovet for parkeringsplasser, da kveldsvakt ankommer før dagvakt er over. For ettermiddagsaktiviteter i forbindelse med svømmehall, idrettshall ol. vil det være god kapasitet.

For å sikre parkering til besøkende og pårørende bør det reserveres besøksparkering for et gitt antall plasser. Dette reduserer parkeringsdekningen noe. Parkeringsdekningen er likevel svært høy i forhold til at man ønsker at flere skal kunne gå og sykle. Det er mulig å innføre behovsprøvd parkering, dvs. at man må søke om å få parkeringsplass og bevise at det er et reelt behov (for eksempel lange avstander, eller andre særskilte behov).

Tiltak parkering:

- Reservere besøksparkering for pårørende ved helsehuset
- Innføre behovsprøvd parkering for ansatte ved skolen og helsehuset, slik at de som virkelig må kjøre får parkeringsplass

5.5 Sykkelparkering

Det settes av 200 parkeringsplasser for sykkel tilknyttet skolen og 40 sykkelparkeringsplasser knyttet til Helsehuset. Disse skal i stor grad være overdekket, og benyttes av både elever og ansatte. Sykkelparkeringene plasseres i tilknytning til inngangene for de ulike klassetrinnene. Parkeringsdekningen for sykkelparkering anses som tilstrekkelig.

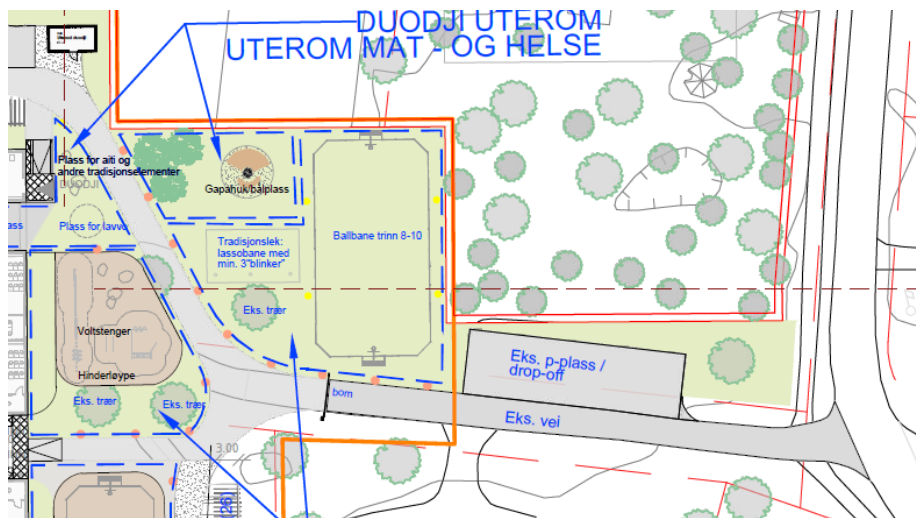
Parkering for sykkel skal være overbygget og ligge nært inngangspartier eller uteoppholdsareal. Det skal være mulig å låse sykkel til fast innretning.

5.6 Henting og bringing

Langs Skuvllaluodda etableres det 4 HC-plasser og 10 plasser i hente/bringe-soner til skole og helsehus. Det etableres snuplass mellom de to parkeringsområdene, og parkeringsarealene ved skolen er dimensjonert slik at lastebil kan snu.

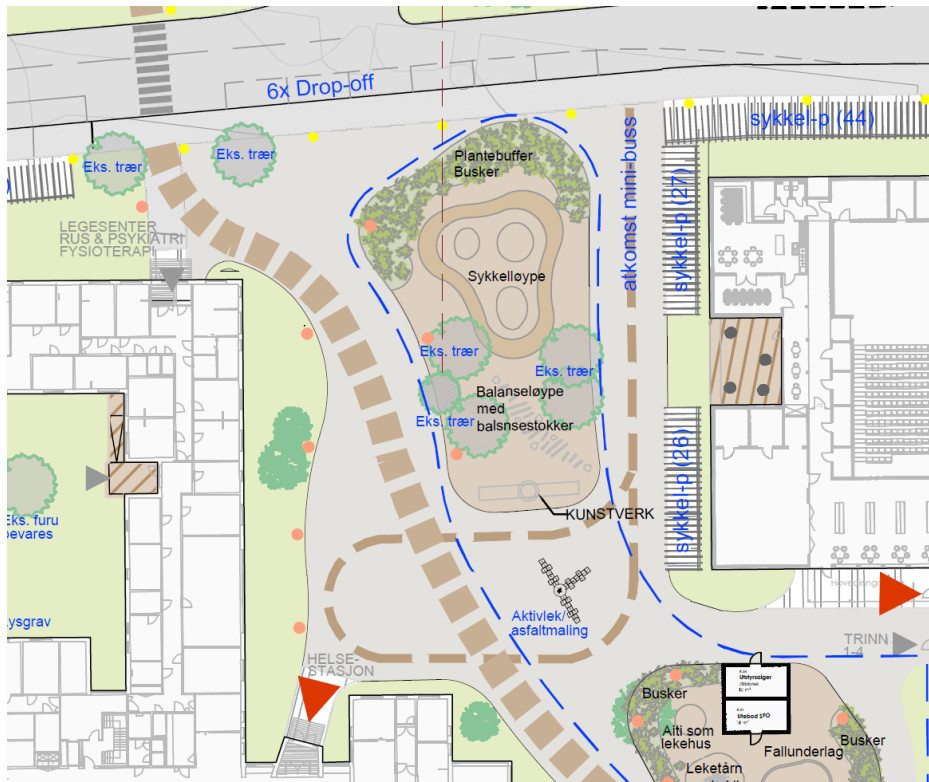
I tillegg planlegges det å etablere en mindre parkeringsplass øst på området med ca. 10 plasser, som skal fungere som hente/bringe-soner/korttidsparkering til skolen. De minste barna vil kunne kreve følge helt inn og foresatte har behov for å stå noe lengre enn bare å slippe av barna. Det er derfor foreslått å sette av areal for å kunne snu, dersom parkeringsplassen er full.

Parkeringsplassen bør skiltes med tidsbegrenset parkering, slik at den ikke benyttes til langtidsparkering.



Figur 14 Hente- og bringeområde i øst

Det planlegges et torg på vestsiden av skolebygget som fungerer som en av- og påstigningsone og snuplass, som i utgangspunktet kun er tiltenkt benyttet av minibusser og lignende til utflukter knyttet til helsesenteret, eller besøkende til bibliotek for eldre og andre som er dårlige til beins. Torget vil ha annet dekket, være opphøyd og utformes på en måte som gjør det tydelig at det ikke er vanlig kjøreareal. Det kan være vanskelig å regulere et slikt område, men det er ønskelig at området skal ha så lite trafikk som mulig. Det skal ikke erstatte de andre tilrettelagte hente/bringe-sonene.

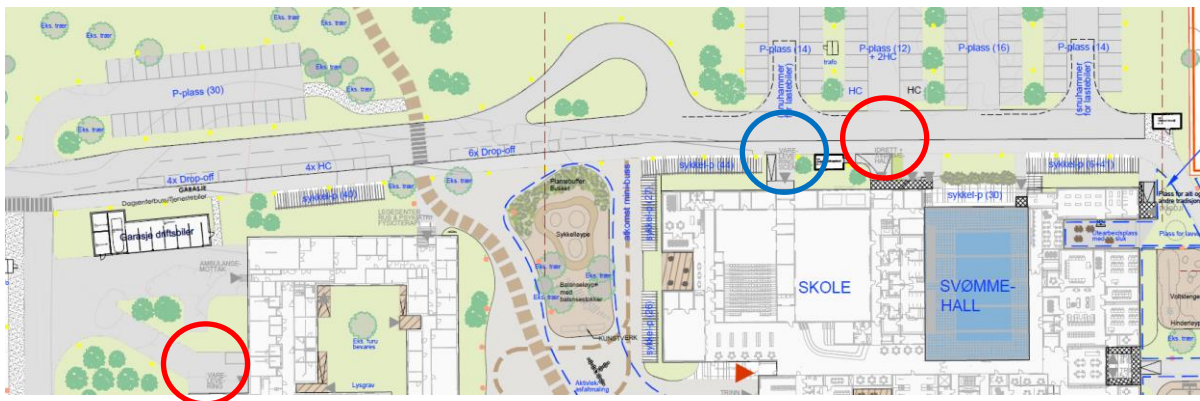


Figur 15 Utsnitt illustrasjonsplan, torg

5.7 Varelevering

Det er planlagt to vareleveringspunkt på nordsiden av skolebygget, sør for parkeringsplassen. Det ene punktet er i forbindelse med kultursalen, og det andre punktet er lenger øst nærmere svømmehallen. Ved varemottaket i øst parkerer varebil parallelt med bygget, og varer trilles over fortau. Det er lagt opp til at kjøretøyene for varetransport benytter areal av parkeringsplassen til å kunne snu i området.

Ved arrangementer der det er behov for større kjøretøy (teaterbuss ol.), vil det være nødvendig å stenge av noen av parkeringsplassene slik at bussen kan stilles opp vinkelrett på varemottaket i vest. Det antas at slike arrangementer vil oppstå svært sjelden og ikke i skoletid. Varetransport vil som all normaltrafikk benytte seg av Skuvllaluodda fra Rv. 92.



Figur 16 Vareleveranser

For helsehuset er det planlagt et vareleveringspunkt i vest, med innkjøring fra Skuvllaluodda, ved siden av nedkjøringsrampa til garasjeanlegget. Det er satt av areal til manøvrering inne på området til helsehuset.

5.8 Renovasjon

Skolen har avfallspunkt på nordsiden av bygget med adgang via Skuvllaluodda, og manøvrerer på samme måte som varelevering. Renovasjon til helsehuset foregår på samme sted som vareleveranse.



Figur 17 Renovasjonspunkt for skolebygget og helsehuset

5.9 Utrykning

Helsehuset planlegges med ambulansmottak på vestsiden. Adkomst fra Skuvllaluodda vest i planområdet, og er ikke i konflikt med parkeringsplasser eller hente/bringesoner.

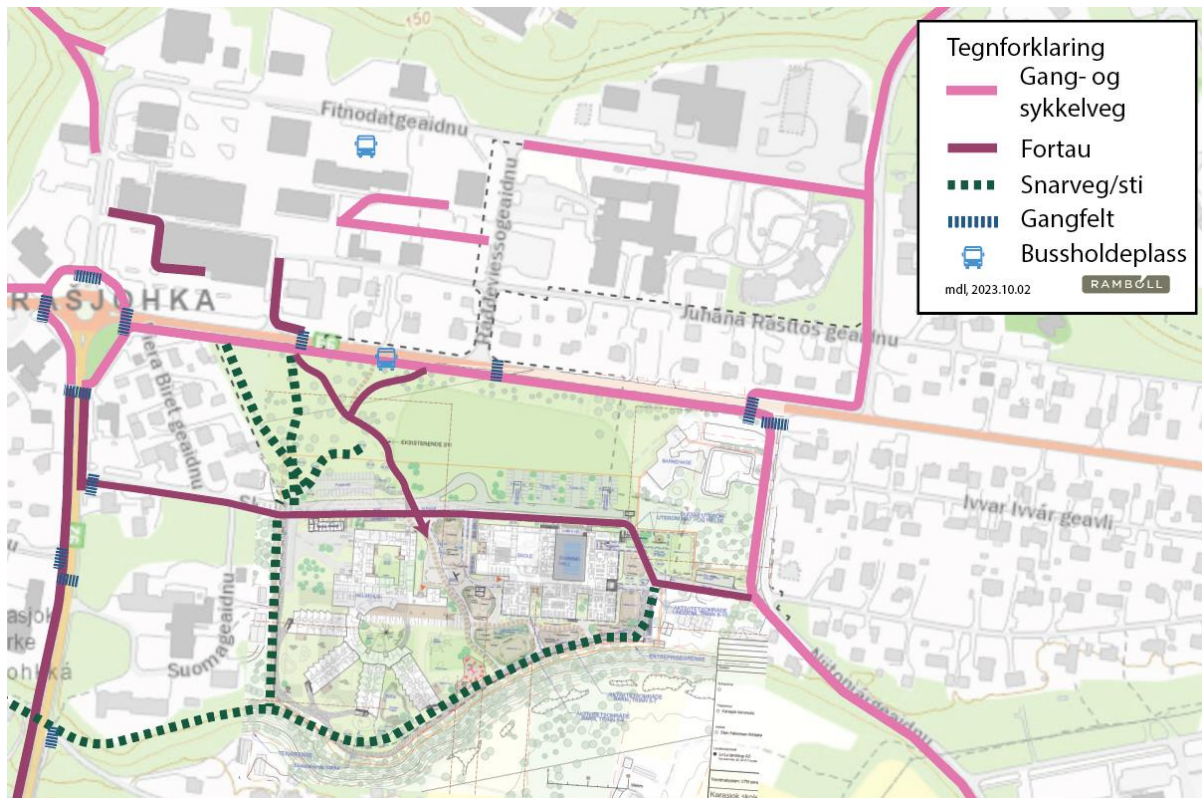
Adkomst for utrykning til skole og helsehus (brann og andre nødetater) er ivarettatt ved at det er mulig å komme seg til byggene fra flere kanter via gang- og sykkelveger som etableres i området.

5.10 Gående og syklende

Karasjok skole har en blanding av elever som er avhengig av skolebuss, og elever som har gang- eller sykkelavstand til skolen. For de som har mulighet til å benytte seg av gange og sykkel til skolen, er det viktig at skolevegene er og oppleves som trygge. For å sikre dette er det viktig å separere kjøreveg med gang- og sykkelveg der man kan, og tilrettelegge for trygge og oversiktlige krysningspunkt der dette er nødvendig.

Med flytting av bussholdeplass og nytt planforslag er det viktig å vurdere hvor nye gang- og sykkeltraséer eventuelt kommer til å gå. Langs planområdet er det tilrettelagt med brede fortau og gangfelt over internveger der det vil være naturlig å krysse som gående.

Figur 18 viser en oversikt som illustrerer fremtidig gang- og sykkelssystem til området. Figuren viser kun hovedrutene. Det legges til rette for flere gangsoner og gangforbindelser internt på området. Se situasjonsplan for fullstendig plan.



Figur 18 Skisse fremtidig gang- og sykkevegssystem

Dagens fortau langs Skuvllaluodda forlenges til å gå forbi skolen og svømmehall, med gangforbindelse til Niitonjárgeaidnu. Ettersom ny bussholdeplass er planlagt etablert langs E6, er det lagt opp til fortau og gangfelt for å sikre trygg ferdsel mellom bussholdeplass og skole.

Det er en god del stier og snarveger som leder til planområdet i dag. Flere av disse antas benyttet også i fremtiden. Det er flere større grøntareal hvor det naturlig kan danne seg flere stier og tråkk ved nytt planforslag.

5.11 Trafikksikkerhet/skoleveg

Planforslaget legger opp til utbedret gangadkomst langs eksisterende tråkk fra gang og sykkelveg langs E6. Dette gir bedre adkomstforhold for gående fra nord. I tillegg opparbeides turveg på sørsiden av planområdet, som knytter seg mot delvis etablert tursti mot Sametinget.

Vurderinger og tiltak for skoleveg går ut over planområdets grenser.

Skuvllaluodda

Eksisterende fortau langs Skuvllaluodda er noe smalt på deler av strekningen utenfor planområdet. Dette kan med fordel utbedres dersom dette gir problemer med vinterdrift. Det er 30-sone i Skuvllaluodda i dag, men skiltingen starter ikke før 50 m inne på gaten. Skilt bør flyttes nærmere. Det er også behov for siktrydding i kryss med Rv. 92, da vegetasjon er til hinder. Det er behov for bedre belysning langs Skuvllaluodda.

Rv. 92

Buss skal ikke lengre kjøre inn via Skuvllaluodda, noe som er en fordel for krysset mellom Rv. 92 og Skuvllaluodda. Fartsgrensen langs gaten er 50 km/t. Det bør vurderes å redusere fartsgrensen langs Rv. 92 fra 50 km/t til 40 km/t, på strekningen mellom rundkjøringen og brua, da dette er skoleveg. Det bør i så fall gjøres en måling for å kontrollere faktisk fartsnivå. Reduksjon av fartsgrense bør suppleres med fartsreducerende tiltak for å sikre lavere hastighetsnivå. Vegen er relativt smal, som bidrar til å holde hastighetsnivået nede. Nærhet til rundkjøring er en fordel knyttet til fartsnivå. Behov for bedre belysning langs Rv. 92 må vurderes. Det er i dag ensidig belysning, og det er usikkert hvor sterk denne er. Det er usikkerhet om det er behov for tosidig belysning, men ekstra belysning ved gangfelt anbefales.

Ny bussholdeplass ved E6

Ny bussholdeplass ved E6 skal betjene skolen, og det vil være mange elever som skal av eller på bussene samtidig. Dette medfører mye aktivitet på og rundt plattformen. Derfor er gang- og sykkelveg separert fra plattform og areal for leskur. På den måten kan gående og syklende komme seg forbi holdeplass relativt uhindret. Selv om sykkelandelen i Karasjok er lav, er ruta del av skoleveg til videregående og det kan forventes syklister på strekningen. Dette ville utgjort en trafikksikkerhetsrisiko om ruta gikk via plattform og foran leskur.



Figur 19 Forslag til utforming holdeplass

Andre tiltak

Kommunen bør vurdere stenging av Piera Biret geaidnu fra E6, for færre krysningspunkt for gående på gang- og sykkelveg langs E6. Adkomsten ligger i dag svært tett på rundkjøringen mellom E6 og Rv 92. Trafikken må da gå via Skuvllaluodda, men det er kun to hus samt taxisentral som berøres, og det er dermed begrenset med trafikkmengder som flyttes.

6. Oppsummering og konklusjon

Det skal bygges ny skole og nytt helsesenter i Karasjok sentrum, da bygningsmassen er forfallen og ikke lenger tjenlig til sitt formål. Ny områdeplan skal møte fremtidens behov for området.

Dagens adkomst fra Skuvllaluodda beholdes som hovedadkomst, og betjener skole og nytt helsehus samt varelevering og renovasjon til området. Det planlegges også adkomst fra Niitonjárgeidnu inn til hente/bringelomme ved skolen.

Samling av Helsehus og skole vil bidra til økt trafikk til planområdet, og mesteparten av trafikken vil gå via Rv. 92 og Skuvllaluodda. Planområdet er beregnet til å generere ca. 700 bilturer per døgn, mot dagens ca. 500 kjt/d. Nyskapt trafikk ligger på 300 kjt/d. Etersom helsesenteret flyttes, blir det noe omfordeling av trafikkstrømmer. Det vil bli noe økt trafikk i rundkjøringen mellom Rv. 92 og E6, men rundkjøringen er vurdert til å ha restkapasitet slik at det ikke får store konsekvenser for avviklingen. Det er gjennomført kapasitetsberegninger for kryss mellom Skuvllaluodda og Rv. 92, som viser god kapasitet og ikke behov for venstresvingefelt.

Skolebussen får i nytt planforslag busslomme E6 i stedet for dagens snuplass i Skuvllaluodda. Henting og levering foregår på samme side av vegen, for at elevene skal slippe å krysse E6. Dette medfører en lengre kjørerute gjennom sentrum for bussene som skal mot vest for å komme seg i riktig retning, men til gjengjeld slipper man elever som må krysse vegen til bussen.

Det er tilrettelagt for hente- og bringeplasser langs Skuvllaluodda, samt i øst. Det er ikke gjennomkjøring gjennom planområdet mellom øst og vest.

Planforslaget legger til rette for flere gang- og sykkelforbindelser til området, og det er god fremkommelighet. Langs planområdet er det tilrettelagt med brede fortau og gangfelt over internveger der det vil være naturlig å krysse som gående.

Området planlegges med høy parkeringsdekning. Det kan i perioder med overlapp mellom vaktskift være utfordrende med å finne parkeringsplasser, dersom alle parkeringsplassene blir benyttet dagtid. For å sikre plasser til pårørende bør det reserveres besøksparkering for et gitt antall plasser. Dette reduserer parkeringsdekningen ytterligere. Parkeringsdekningen er likevel svært høy med tanke på at man ønsker at flere skal kunne gå og sykle. Det er mulig å innføre behovsprøvd parkering, dvs. at man må søke om å få parkeringsplass og bevise at det er et reelt behov (for eksempel lange avstander, eller andre særskilte behov).

Varelevering og renovasjon har adkomst via Skuvllaluodda. Renovasjon og varelevering ved skolen medfører vending på deler av parkeringsarealet ved skolen, og bør ikke foregå ved skolestart eller skoleslutt. Ved helsehuset foregår varelevering og renovasjon på et område separert fra annen trafikk.

Tomten hvor helsehuset ligger i dag, skal gjøres om til sentrumsnære boliger/eldreboliger/rekkehus eller lignende, med maksimalt to etasjer. Ved utbygging av omsorgsboligene ved dagens helsehus ble det etablert en ny avkjørsel fra E6 og inn mot Fitnodatgeaidnu. Kommunen oppgir at avkjørselen ble bygget med tanke på økt trafikkbelastning i fremtiden. Området skal detaljreguleres på et senere tidspunkt. Rambøll anbefaler at det gjennomføres egne trafikkvurderinger knyttet til reguleringen.

6.1 Tiltak

Det er foreslått en rekke tiltak for videre arbeid med planområdet. Her oppsummeres de ulike tiltakene for de respektive kategoriene:

Parkeringsplasser:

- Reservere besøksparkering for pårørende ved helsehuset
- Innføre behovsprøvd parkering for ansatte ved skolen og helsehuset, slik at de som virkelig må kjøre får parkeringsplass

Hente- og bringeplasser:

- Skilte med tidsbegrenset parkering i øst ved hente- og bringeområdet

Kollektiv/bussholdeplass

- Sørge for tilstrekkelig antall/størrelse på leskur ved plattformen, da det er en del elever som benytter buss
- Mulig tiltak: Etablere attraktivt uteareal i grøntområdet sør for bussholdeplassen, med mulighet beskyttelse fra vær og vind

Varelevering/renovasjon

- Koordinere varelevering og renovasjon slik at det ikke foregår ved skolestart eller skoleslutt, da det vil foregå rygging om manøvrering ved parkeringsareal nært skolen.

I tillegg er det sett på trafiksikkerhetstiltak knyttet til skoleveg. Disse tiltakene gjelder Skuvllaluodda, Rv. 92 og E6 utenfor planområdet.

Tiltak Skuvllaluodda:

- Flytte 30-sone skilt nærmere kryss med Rv. 92.
- Forbedret belysning/forsterket belysning gangfelt
- Belysning langs Skuvllaluodda
- Siktrydding i kryss med Rv. 92

Tiltak Rv. 92:

- Det bør vurderes å redusere fartsgrensen langs Rv. 92 fra 50 km/t til 40 km/t, på strekningen mellom rundkjøringen og brua, da dette er skoleveg. Må følges opp med kontroll av faktisk fartsnivå.
- Reduksjon av fartsgrense bør suppleres med fartsreduserende tiltak for å sikre lavere hastighetsnivå. Nærhet til rundkjøring er en fordel for å holde fartsnivået nede.
- Behov for bedre belysning langs Rv. 92 må vurderes. Tosidig belysning, eller bedre belysning ved gangfelt.

Andre tiltak:

Kommunen bør vurdere stenging av Piera Biret geaidnu fra E6, for færre krysningspunkt for gående på gang- og sykkelveg langs E6. Adkomsten ligger i dag svært tett på rundkjøringen mellom E6 og Rv 92. Trafikken må da gå via Skuvllaluodda, men det er kun to hus samt taxisentral som berøres, og det er dermed begrenset med trafikkmengder som flyttes.

Referanser

minskole.no/karasjok. (2024, september 18). Hentet fra *minskole.no/karasjok*:
<https://www.minskole.no/karasjok/Underside/15126>

Nasjonalt skoleregister. (2024, september 18). Hentet fra Utdanningsdirektoratet:
<https://nsr.udir.no/enheter/974599406>

Stein Halvorsen Arkitekter AS. (2022). *Planprogram for områderegulering for del av Karasjok sentrum*.

TØI. (2022). *Fremskrivinger for persontransport til NTP 2025-2036*.

Vedlegg

Grunnlag timetrafikk til SIDRA.

Turproduksjon makstime:

	Timetrafikk vest, fremtidig		Morgen		Ettermiddag	
	antall	Timetrafikk	Ut	inn	Ut	inn
Dagvakt	51	128			128	128
Kveldsvak	24	60	0	0		60
Nattvakt	10	25	25		0	0
Skole						
Ansatte	35	70			35	35
Elever	54	81	41	41	41	41
Besøk		20	10	10	10	10

Total trafikk til/fra planområdet:

Morgen		Ettermiddag	
Ut	inn	Ut	inn
76	213	213	111

Input trafikkmengder SIDRA. Timetrafikk langs rv. 92 er hentet fra tellepunkt.

