

Oppdragsnavn: Reguleringsplan Steinerskolen
Oppdragsnummer: 627565-01
Utarbeidet av: Lars Ivar Welle-Nilsen
Dato: 27.06.2023
Tilgjengelighet: Åpen

NOTAT Trafikkanalyse Steinerskolen

1. INNLEDNING	2
2. DAGENS SITUASJON	3
2.1. Planområdet	3
2.2. Trafikkmengder og fartsgrenser	5
2.3. Ulykkessituasjon	7
2.4. Kjøremønster	7
2.5. Parkering og trafikkavvikling.....	11
2.6. Kollektivtilbud	12
2.7. Gående og syklende.....	13
3. PLANLAGT SITUASJON.....	16
3.1. Vegdimensjonering	17
3.2. Parkering og trafikkavvikling.....	18
3.2.1. Kiss `n ride/droppsoner.....	18
3.2.2. Parkeringsplass	19
3.2.3. Renovasjon, varelevering og atkomst store kjøretøy	19
3.2.4. Vegens ÅDT og kapasitet	20
3.2.5. Trafikkløsning vgs.....	20
4. OPPSUMMERING	21

1. INNLEDNING

Bergen kommune ved Bymiljøtaten har stilt krav til at det utarbeides en trafikkanalyse der man ser på fremtidige forhold for trafikk mht. trafikksikkerhet og hjertesone i forbindelse med reguleringsplan for nybygg og tilbygg til Steinerskolen.

Steinerskolen på Skjold drives ihht til godkjenning for 220 elever. Reguleringsplanen legger ikke opp til å øke denne kapasiteten. Reguleringsplanen skal kun sørge for at området defineres/gjennomgås samlet på nytt. Planen skal sikre at det blir mulig å kunne utvide/bygge på eksisterende bygninger, bygge nytt på branntomten, samt sikre hensiktsmessige uteoppholdsarealer for skolens elever.

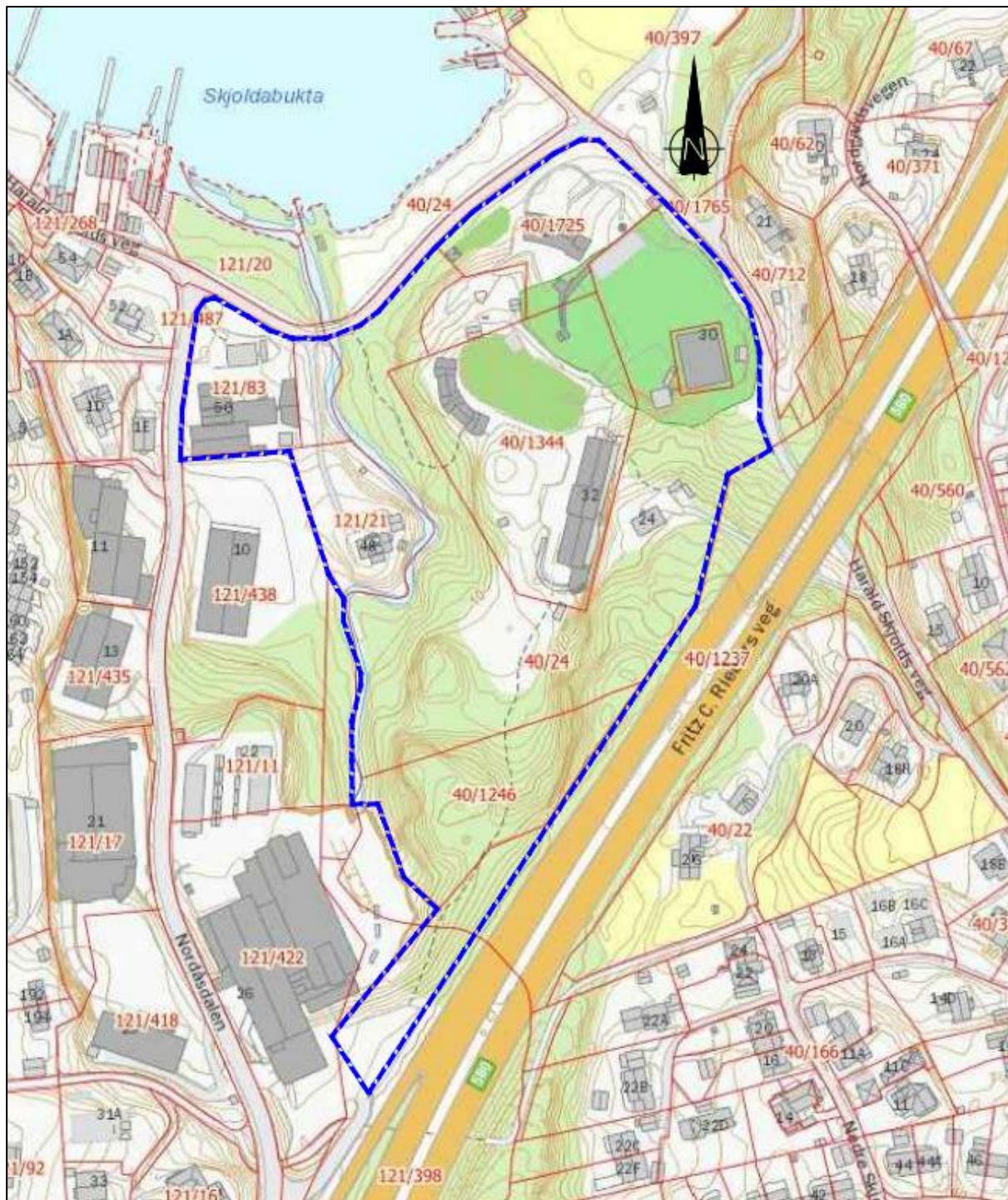


Figur 1-1 Lokalisering planområdet

2. DAGENS SITUASJON

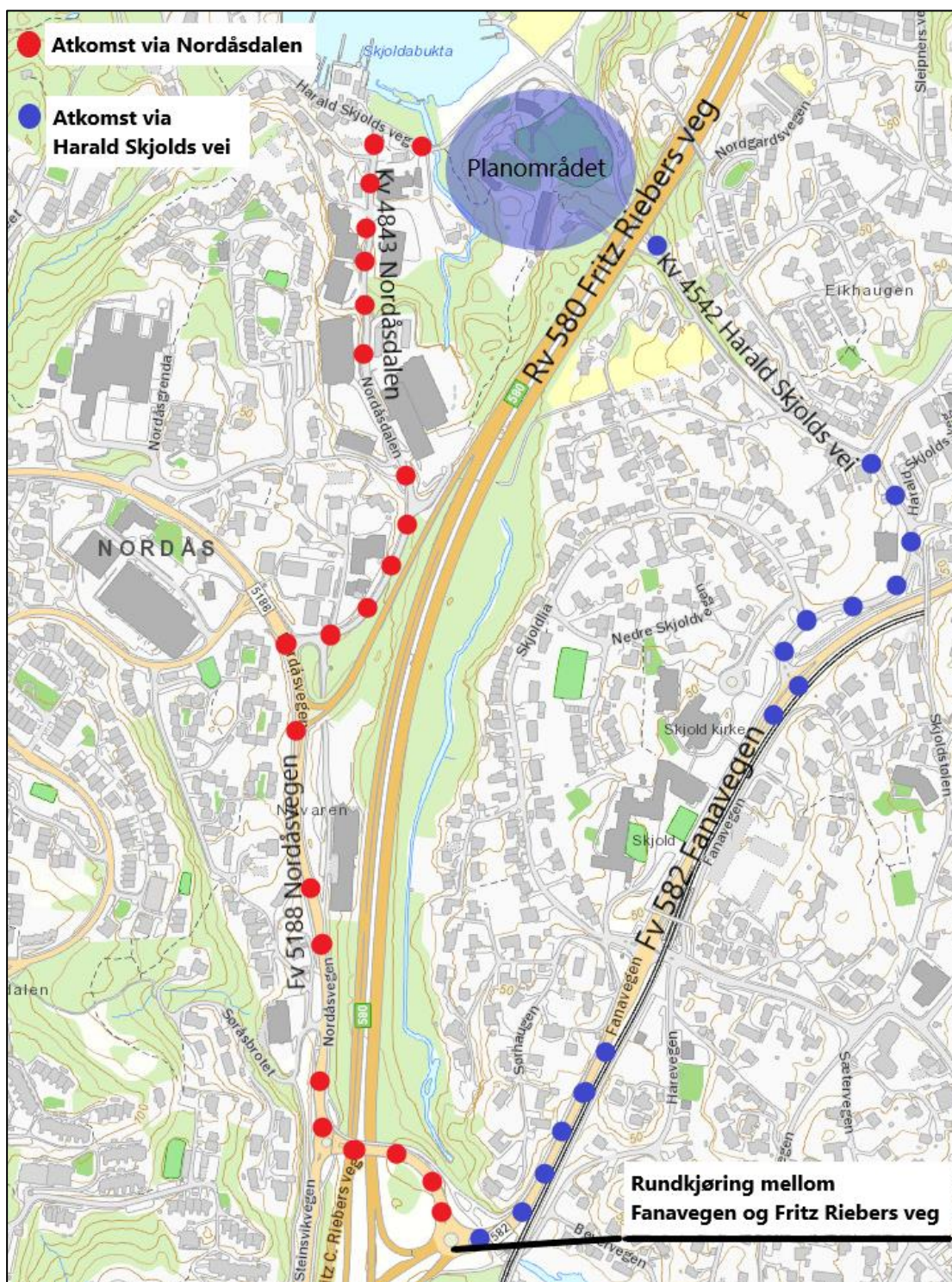
2.1. Planområdet

Planområdet, ref. figur 2-1, er på ca. 42,8 daa og omfatter selve skoletomten (gnr/bnr 40/1344) i senter av planområdet, og de 9 omkringliggende eiendommene (40/1725, 40/24, 40/1344, 40/24, 40/1827, 121/21, 121/882, 121/83 og 40/1418). Deler av tomtene gnr/bnr 40/1237 og 40/398 ligger inne i planområdet sørvest i planområdet og tilhører Statens vegvesen. I tillegg til Steinerskolens bygninger, inkluderer planområdet Steinerskolens barnehage, ballbinge, idrettshall, offentlig parkeringsplass og kulvert til fjellanlegg, samt en privatbolig og en trafo.



Figur 2-1 Planområdet, eksisterende situasjon.

Planområdet er plasser sør for Bergen sentrum med atkomst fra rundkjøring mellom Rv580 Fritz C. Riebers veg X Rv 582 Fanaveien. Kjørende fra Bergen sør, nord og vest har atkomst til planområdet fra Rv580, via Rv 582 Fanaveien. Øvrig trafikk fra øst ankommer direkte fra Rv 582 Fanaveien. For å komme til undervisningsbygget til Steinerskolen må man fra rundkjøringen mellom Rv580 Fritz C. Riebers veg X Rv 582 Fanaveien følge Rv582 og videre ned Kv4542 Harald Skjolds vei. Alternativt kan man kjøre Nordåsveien og ned Nordåsdaalen, men da kan man kun kjøre frem til vgs. og broen i Harald Skjold veg hvor envegskjøringen starter. Herfra må man gå til skolen enten via fortau langs Harald Skjolds vei, eller via sti langs Apeltunvassdraget. Se kjøremønster i figur 2-3.



Figur 2-2 Atkomst planområdet.

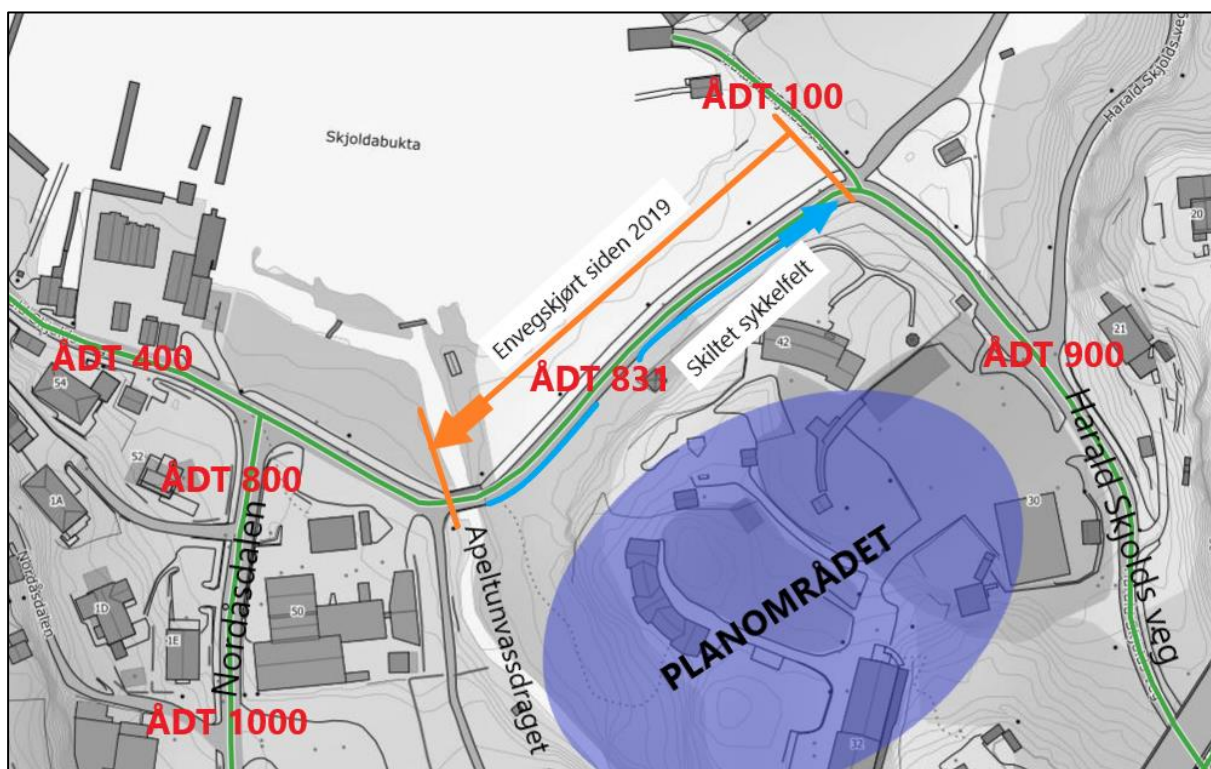
2.2. Trafikkmengder og fartsgrenser

Fartsgrensen i Harald Skjolds er 30 km/t fra Fanaveien i hele vegens utstrekning. Nordåsdalen har fartsgrense 50 km/t fra Harald Skjolds vei til Nordåsvegen.

Trafikkmengdene hentet fra Statens vegvesens vegkart (NVDB) er basert på trafikktegninger utført i 2016. Det er gjort endringer i systemet siden tellingene ble gjennomført som kan tyde på at de gjeldende trafikktallene ikke er like for 2023.

I 2019 ble Harald Skjolds veg envegsregulert mot sør-vest på en 130 meters strekning mellom Skjoldbukta og bro over Apeltunvassdraget. Endring av ÅDT som følge av endret trafikkregulering omtales i pkt 3.2.4.

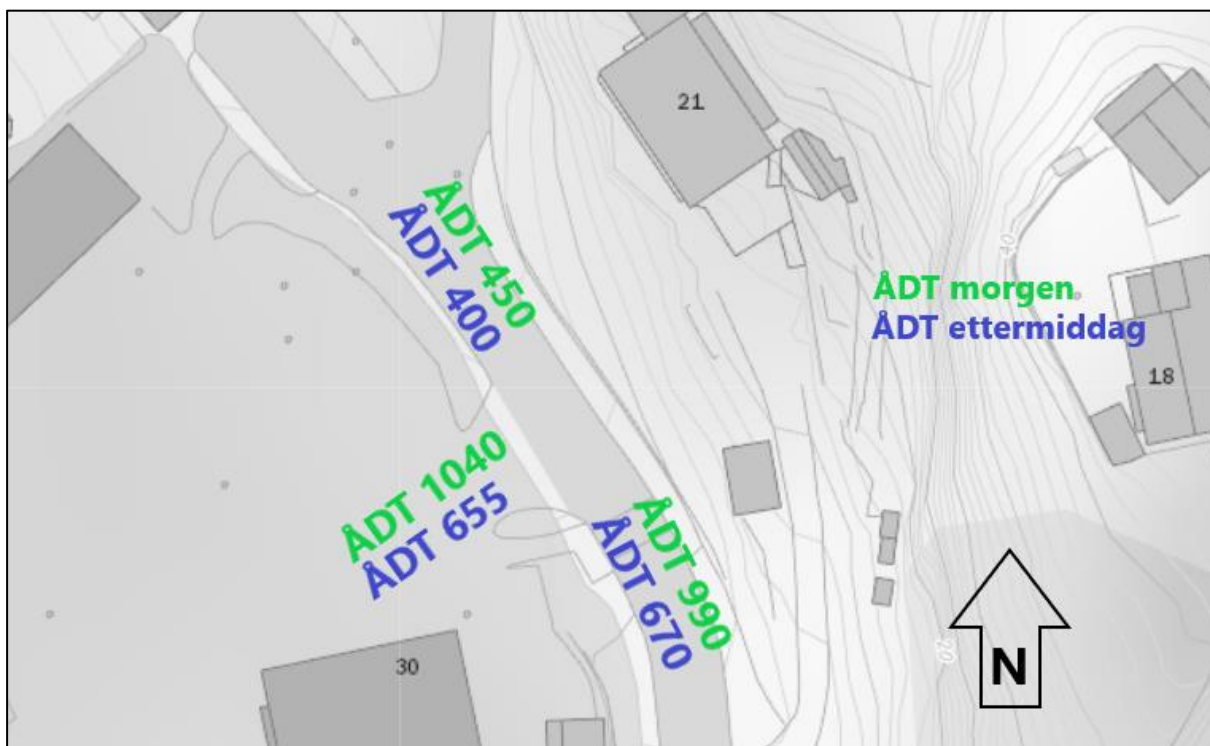
Som følge av skiltet sykkelveg kan ikke biler parkere langs vegen på dette strekket. Det er rimelig å anta at trafikkbelastningen forbi skolen har gått ned som følge av endret kjøremønster og bortfall av parkeringsmulighet langs Harald Skjolds veg.



Figur 2-3 Trafikkmengder (2016) og endret trafikkregulering (2019) i KV4542 Harald Skjolds vei (Kilde: NVDB)

Trafikktellinger for atkomsten inn til skolen ble gjennomført 6. og 27. April 2022 mellom kl. 07:00 - 09:00 og kl. 14:30 – 16:30. Basert på gjennomsnitt av disse tellingene er makstimer på morgen mellom kl. 08:00 - 09:00, og ettermiddag mellom kl. 15:30 – 16:30. Setter makstimen til å være 10% av ÅDT, som gir en trafikkfordeling i atkomsten som vis i figur 2-4.

Trafikktallene er ikke korrigert for døgn-, ukes- og årsvariasjonsfaktorer.



Figur 2-4 ÅDT beregnet fra makstimer morgen og ettermiddag basert på tellinger.

2.3. Ulykkesituasjon

Fra Statens vegvesen vegkart.no er det hentet ut ulykkesstatistikk for tilgrensende veger utenfor planavgrensningen i reguleringsplanen. Det ble søkt etter alle ulykker i lokalvegnettet mellom Fv582 Fanavegen og Fv5188 Nordåsvegen, hvor det er kun registrert én ulykke i lokalvegnettet rundt skolen.

I figur under er den politiregistrerte ulykken i området rundt skolen markert med grønn prikk (kilde: NVDB).

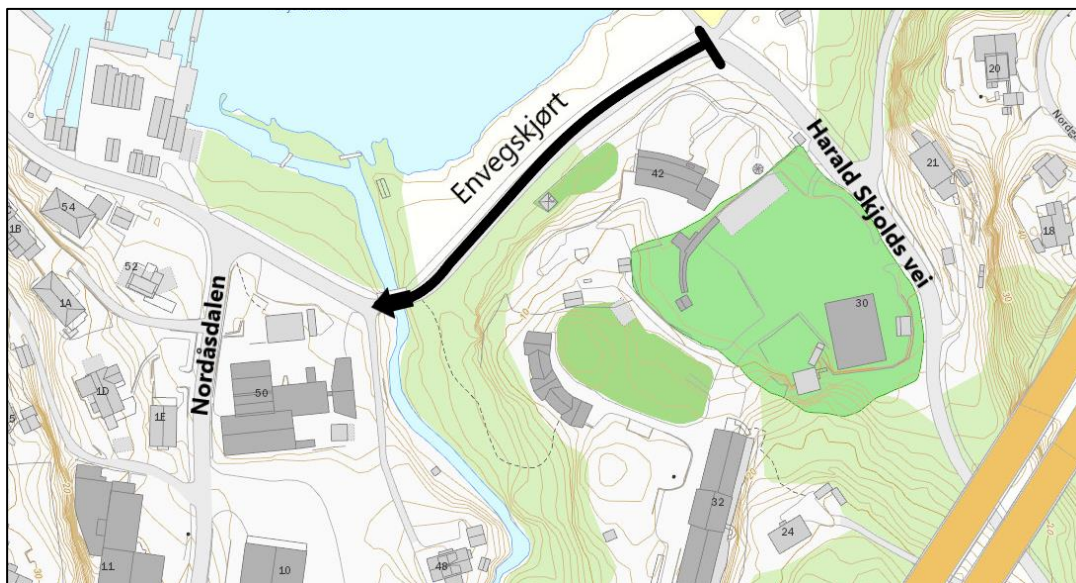
Dette var en ulykke med uklart forløp hvor 2 fotgjengere gikk langs eller oppholdt seg i kjørebanen på broen, og ble påkjørt av en personbil. Ulykke skjedde i daglys på tørr, bar veg 22.04.2015 ca kl 09 på morgenen. Begge fotgjengerne var elever ved Steinerskolen som kom fra stiforbindelsen (stiplet sort linje i figur under) igjennom skogen på vei til Skolens lokaler i Harald Skjolds vei 50.



Figur 2-5 Politiregistrerte trafikulykker. (Kilde:NVDB)

2.4. Kjøremonster

Harald Skjolds vei fra Rv582 er en tovegskjørt samleveg igjennom et boligområde ned til Skjoldabukta. Fra atkomst inn til Skjoldabukta i retning vest frem til og med broen er vegen envegskjørt. Se figur under. Denne strekningen har også skiltet sykkelfelt på høyre siden av vegen i motgående retning. Fra Harald Skjolds vei leder vegen Nordåsdalen frem til Fv580 via Nordåsvegen.

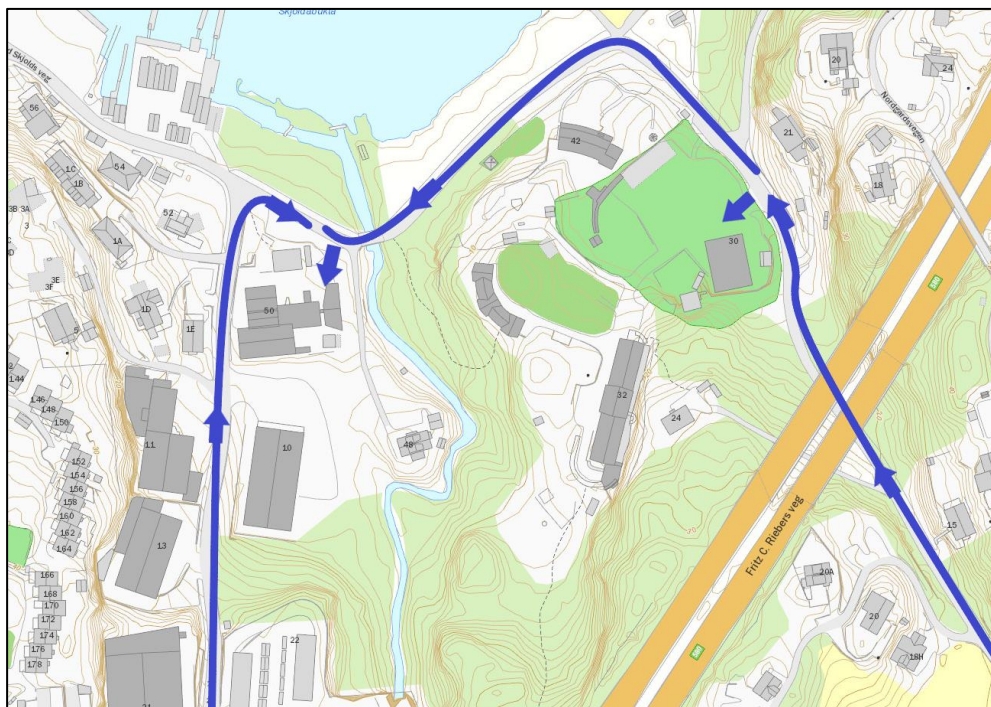


Figur 2-6 Harald Skjold veg envegskjørt med kjøreretning mot vest og motgående sykkelfelt.



Figur 2-7 Harald Skjolds vei envegskjørt mot vest, og skiltet sykkelfelt.

Ved kjøring *til* skolens undervisningsbygg, barnehage og administrasjonsbygg benyttes Harald Skjolds veg fra øst. Kjøring til Steinerskolens lokaler i Harald Skjold veg 50 nordvest i planområdet kan man kjøre om Nordåsdalen, men det er også mulig å komme via Harald Skjold vei fra øst/envegskjøringen.



Figur 2-8 Kjøring til planområdet.

Ved kjøring *fra* skolens undervisningsbygg og barnehage kan man kjøre tilbake samme veg tilbake opp til Fanavegen, eller kjøre via Nordåsdalen. Fra administrasjonsbygg må man kjøre via Nordåsdalen.



Figur 2-9 Kjøring fra planområdet.

Avlevering av barn skjer i dag mellom parkeringsplass og Idrettshall på flaten og ved barnehagen. Elever med skoleskyss ankommer om morgenen, og forlater skolen på ettermiddagen fra samme sted.



Figur 2-10 Kommunal parkeringsplass hvor barn ankommer og blir hentet fra.

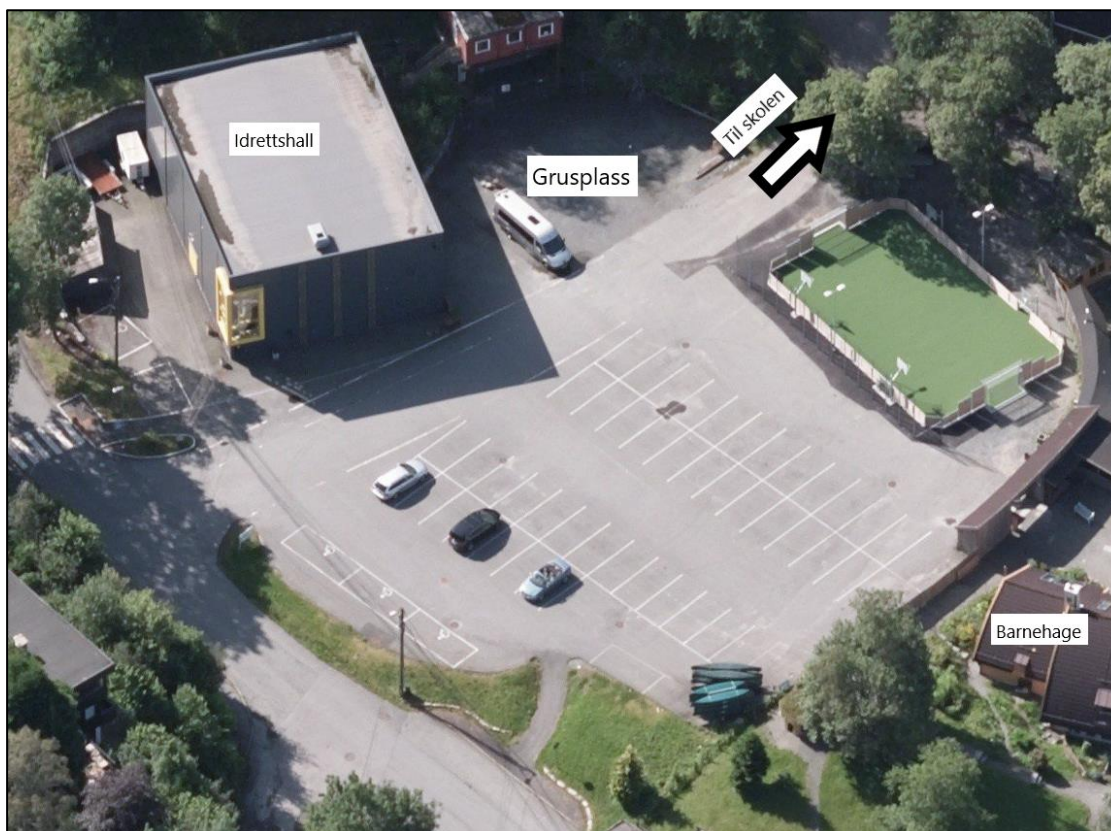
2.5. Parkering og trafikkavvikling

Parkeringsplassen ved atkomsten til planområdet er en kommunal parkeringsplass som i hovedsak er til brukere av friområdet. Det er antatt lite samtidig bruk av parkering knyttet til bruk av friområdet og parkering til skole og barnehage.

Området er midlertidig svært dårlig tilrettelagt for dagens bruk med kjøring og henting av barn til barnehage og elever til skolen, og som skjer via minibuss, taxi og personbiltrafikk.

Samme område benyttes til varelevering og renovasjon. Ved behov for varelevering av større kolli må dette skje fra skoleplassen som ligger på et høyere nivå enn parkeringsplassen. Slike leveranser er sjeldne og tidspunkt for leveranse utenfor friminutt avtales.

I dagens situasjon er det en grusplass ved siden av idrettshallen som blir brukt til manøvreringsareal og avsetning av elever til skolen. Parkeringsplassen benyttes i større grad av barnehagen enn av skolen.

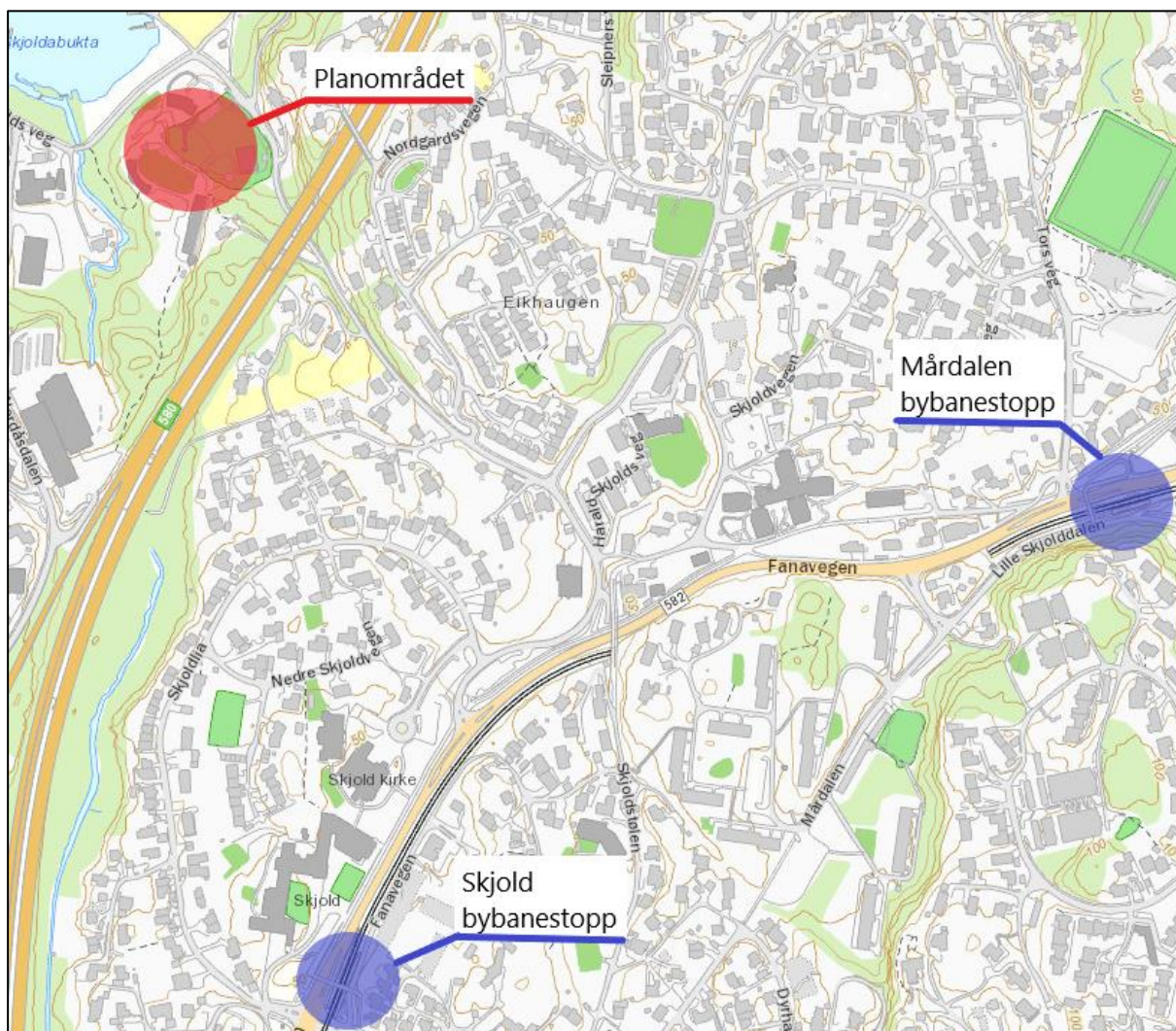


Figur 2-11 Parkeringsplass og avlevering / henting av elever.

2.6. Kollektivtilbud

Fra Mårdalen og Skjold bybanestopp er det ca. 15 min. gange eller 5 min sykkeltur til skolen. Det er tilbud for myke trafikanter helt til skolen. Se kapittel 2.7.

Ved særlig vanskelig/lang skolevei kan elever søke om drosjeskys til og fra skolen. Det samme gjelder elever med funksjonshemninger. Skolen har eget tilpasset opplegg for elever med ulike funksjonshemninger. Andelen funksjonshemmede ved skolen regner vi derfor å være relativt høy. Det vises til planbeskrivelse for mer utfyllende informasjon.



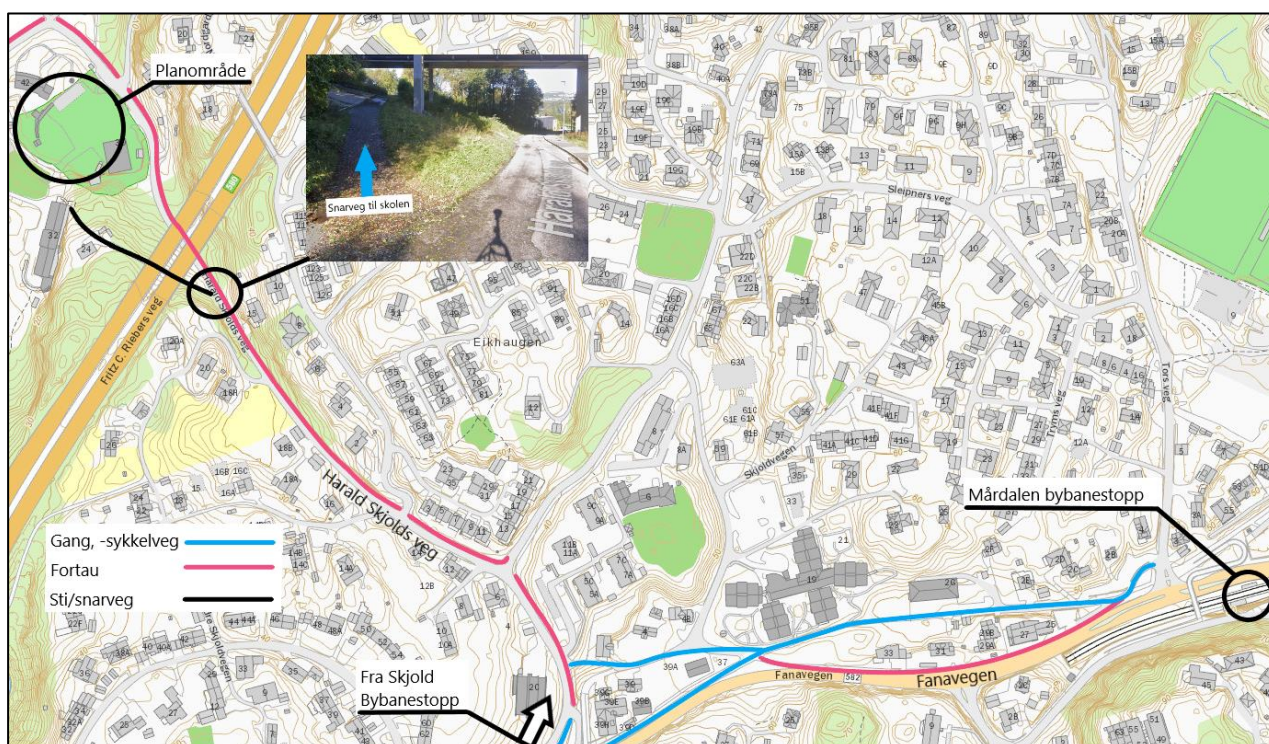
Figur 2-12 Oversikt bybanestopp.

2.7. Gående og syklende

Steinerskolen er et alternativ til den offentlige skolen, og har derfor ikke en tradisjonell skolekrets slik som offentlige skoler har. Steinerskolens har ca 220 elever som kommer fra hele Bergensregionen.

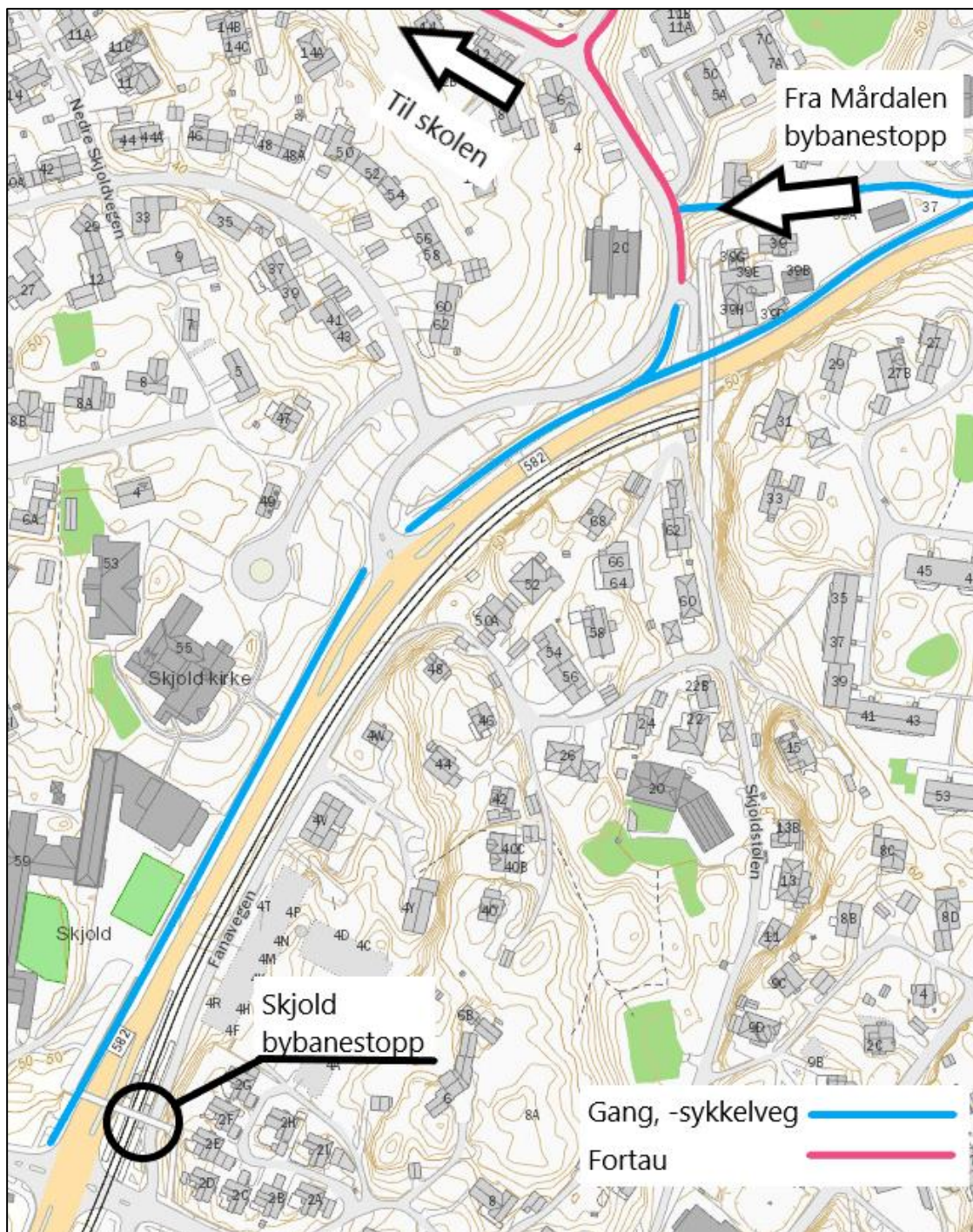
Figurer under gir en oversikt over tilgjengelig infrastruktur for myke trafikanter til planområdet. Infrastrukturen består av fortau eller gang-, sykkelveg.

Nærmeste kollektivstopp er Mårdalen og Skjold bybanestopp som er i lik avstand til Steinerskolen. Det er ca. 1 km å gå/sykle til skolen fra bybanestoppene. Fra Mårdalen bybanestopp kan myke trafikanter velge å følge fortau eller gang-, sykkelveg frem til fortauet i Harald Skjolds vei. Derfra er det et sammenhengende fortau som leder helt frem til skolen. Det er snarveg/turveg under broen mellom Harald Skjolds vei og skolen.



Figur 2-13 Tilbud myke trafikanter fra Mårdalen bybanestopp.

Fra Skjold bybanestopp er det belyst fortau og sykkelveg med fortau frem til hvor fortauet i Harald Skjolds vei starter. Fortau langs Harald Skjolds veg er smale, men det er vurdert at det er tilgjengelig areal mellom fortau og murer/grøntarealer for mulig utvidelse av fortauet i hele vegens utstrekning.



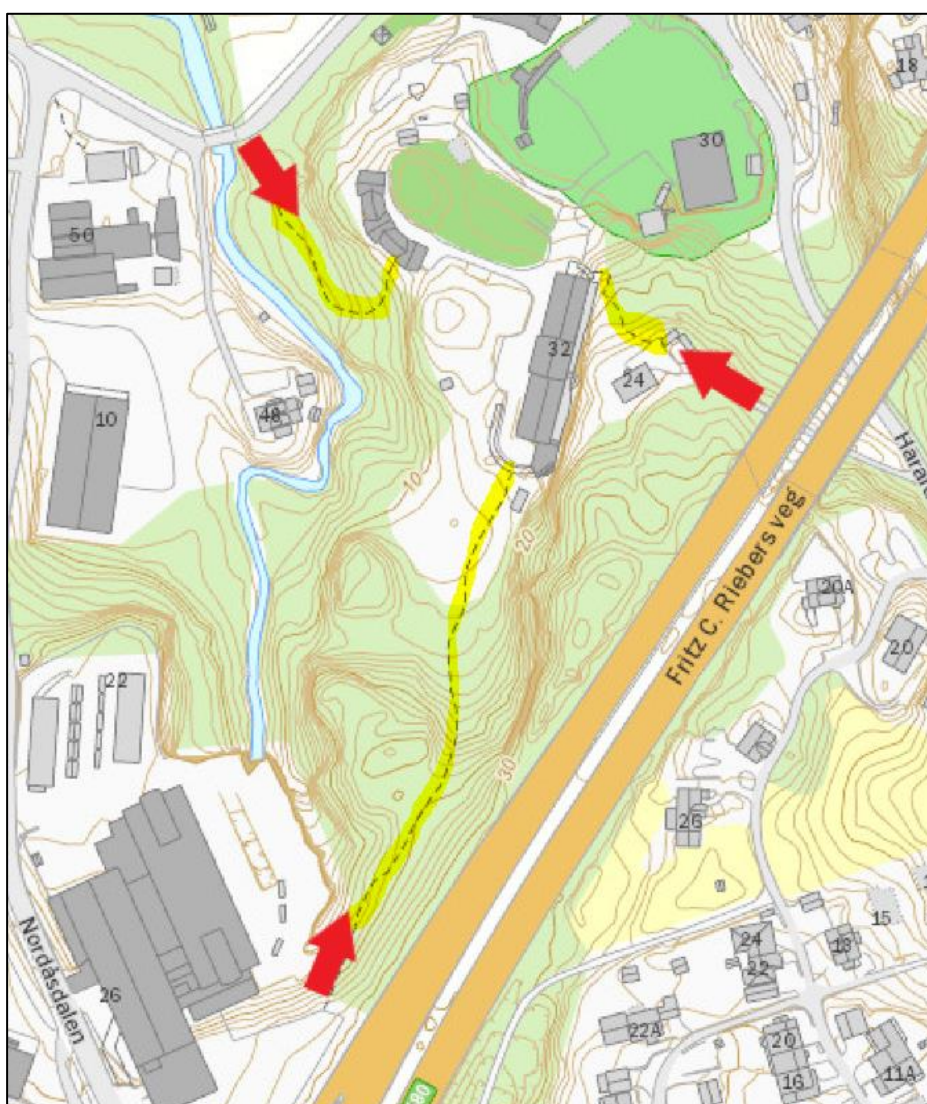
Figur 2-14 Tilbud myke trafikanter fra Skjold bybanestopp.

Det er naturstier/snarveger til Steinerskolen fra sør, øst og vest, ref. figur under.

Sti mellom nord og sør går mellom enden av parkeringsplassen til Norddåsdalen 26 (næringsbygg) til skole.

Fra vest er det en sti fra broen til skolen som blir benyttet som snarveg mellom undervisningsbyggene og administrasjonsbygget (nr 50) i tillegg som snarveg til og fra skolen. Vegen over broen er smal og ikke tilrettelagt for at gående skal krysse over broen i vegbanen her. Det er fortau over broen på nordsiden, men det er lite trolig at gående skifter side kun for å krysse broen.

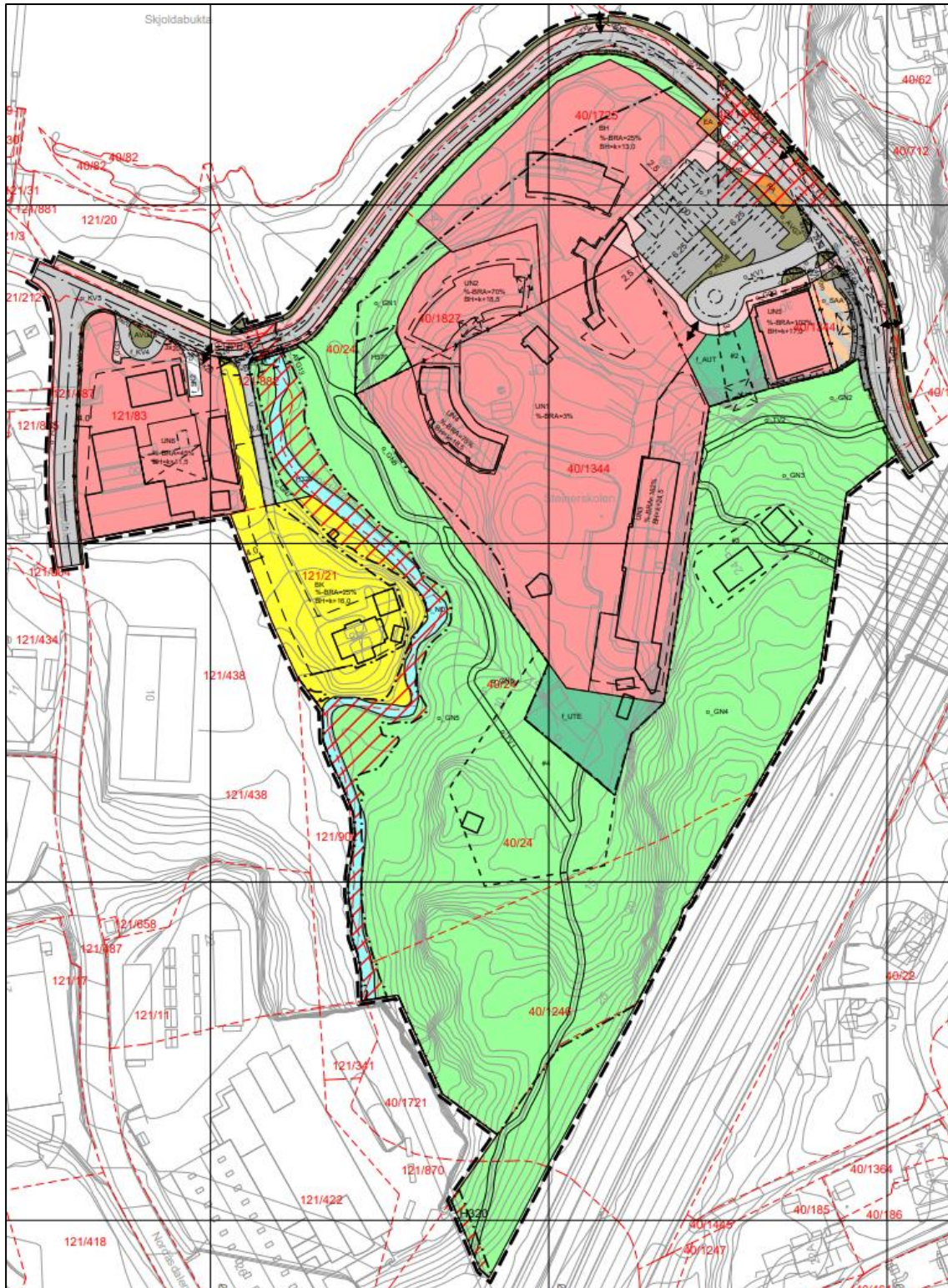
Fra øst er det en tidligere omtalt veg som går fra Harald Skjolds vei og under broen frem til en sti ned til undervisningsbygget. Denne stien er stedvis bratt, og kan være glatt spesielt høst og vinterstid med både snø og løv.



Figur 2-15 Stiforbindelser til Steinerskolen

3. PLANLAGT SITUASJON

Planen omfatter en detaljplan utarbeidet for å avgrense områder der det er tillatt å bygge til, og på eksisterende bygninger, samt å konstruere nybygg på branntomten etter den nedbrente bygningen. Planen tar også sikte på å sikre egnede uteoppholdsområder for elevene på skolen. Skolens kapasitet skal ikke økes fra dagens kapasitet på 220 elever. Inkludert i planen er tilgrensede veier til planområdet.



Figur 3-1 Plankart, datert 20.06.23

3.1. Vegdimensjonering

Vegene som planforslaget inkluderer er Harald skjolds veg fra planområdet start i øst, frem til og inn Nordåsdalen hvor ca 80 m av veggen er inkludert i planforslaget.

På østsiden av planområdet er Harald Skjolds vei utformet som en boligveg med følgende vegstandard: en kjørebanebredde på 5 meter, i tillegg til skuldre på henholdsvis 0,5 meter og 0,25 meter. Dette gir en total vegbredde på 5,75 meter frem til svingen i Skjoldabukta, hvor veien blir enveiskjørt i retning vestover. Denne delen av Harald Skjolds vei er utformet med en kjørebanebredde på 4 meter, med en skulder på 0,25 meter mot fortauet, samt et sykkelfelt på 1,5 meter inkludert skulder.

Ifølge Statens vegvesens håndbok N100 anbefales en sykkelfeltbredde på 1,5-2 meter. I dette tilfellet er det valgt å prosjektere med en sykkelfeltbredde på 1,5 meter. Veien har en lav hastighet og et daglig gjennomsnittlig trafikkvolum (ÅDT) som tar hensyn til brukernes trygghetsfølelse. Sykkelfeltet avsluttes sideveis mot terreng, og ikke mot kantstein. Ved avslutning mot kantstein kan den faktiske bredden på sykkelfeltet bli redusert på grunn av oppsamling av snø/is, løv og skitt/gjørme. Dette kan i stor grad unngås ved å ha en ensidig fall på veien og sykkelfeltet mot terrenget som forutsatt.

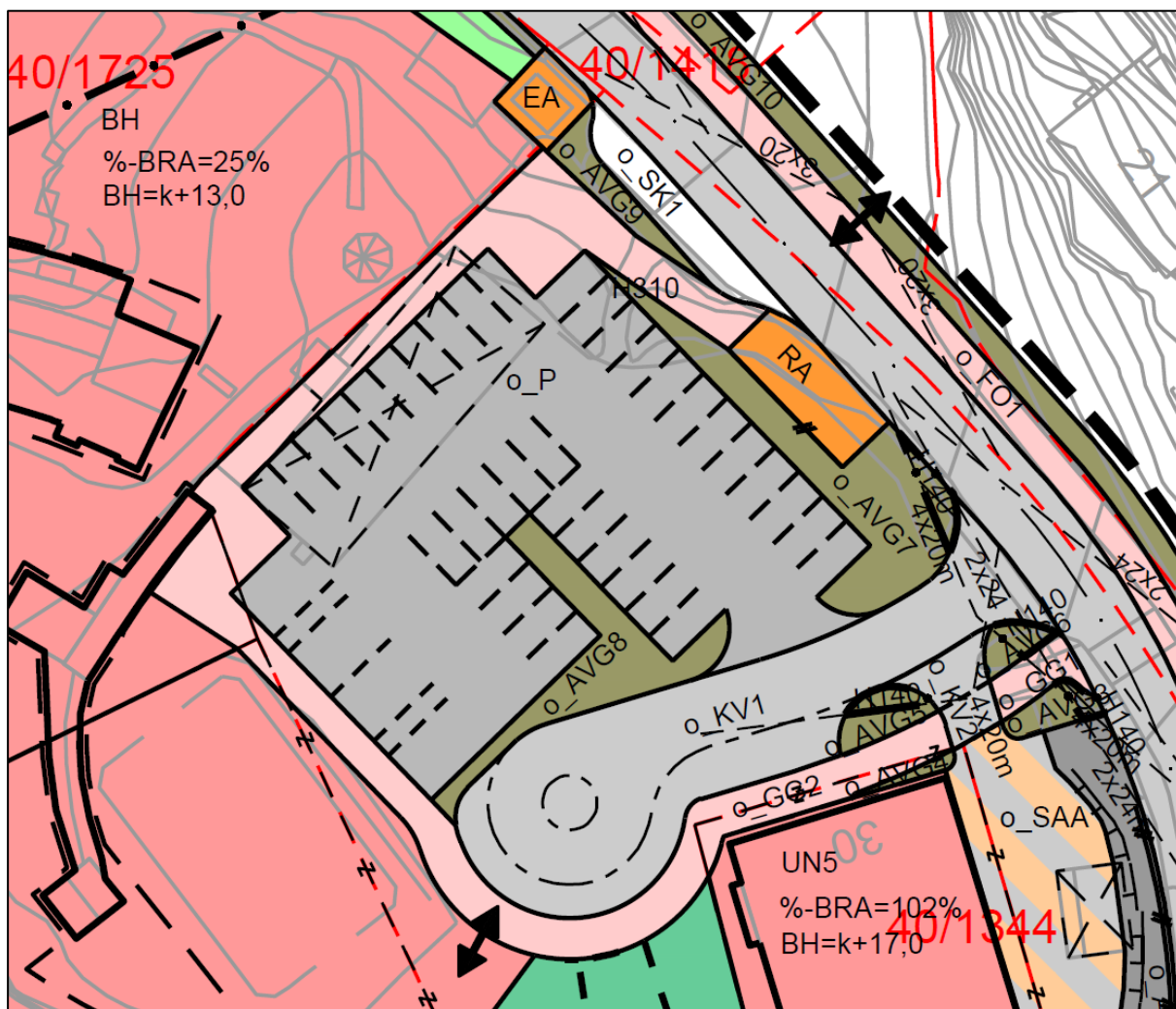
Sykkelfeltet ender i svingen mot nordøst hvor Harald Skjolds vei går over til en tofelts veg. Fordi dette er starten av to-feltvegen har syklistene kjørefeltet for seg selv rundt svingen og videre mot sørøst. I tillegg er kurven prosjektert med en større radius som gir bedre sikt gjennom svingen. Som et forbedringspotensiale for sikt kan det vurderes å beskjære/løfte trekronen på treet som står i innerkurve.



Figur 3-2 Sykkelfelt avsluttes før høyresvingen og treet i innerkurve.

3.2. Parkering og trafikkavvikling

I foreslått situasjon blir trafikkarealene for hente – og bringesituasjonen strammet opp og tydelig definerte uten unødvendige kryssinger mellom forskjellige trafikantgrupper. Se figur under.



Figur 3-3 Regulert løsning for parkeringsplass, kiss `n ride, renovasjon og gangsoner.

Atkomsten til skolen fra Harald Skjolds er noe strammet opp sammen med fortauet fra dagens gangfelt i Harald Skjolds vei. Fra o_KV1 er det en atkomst over gangveien til et areal o_SAA tiltenkt brukt til oppstilling av tilhengere ol. tilhørende skolen. Atkomsten vil kun sporadisk bli brukt, og bør vurderes utført med kantstein vis 3-5cm for å sikre lav fart over gangsonen. Elever til/fra sør benytter fortau i Harald Skjold vei og gangveg/portau videre inn til skolen. Fra vest er det sti gjennom skogen inn til skolen. Det er derfor i svært liten grad kryssing mellom ulike trafikanter.

3.2.1. Kiss `n ride/droppsoner

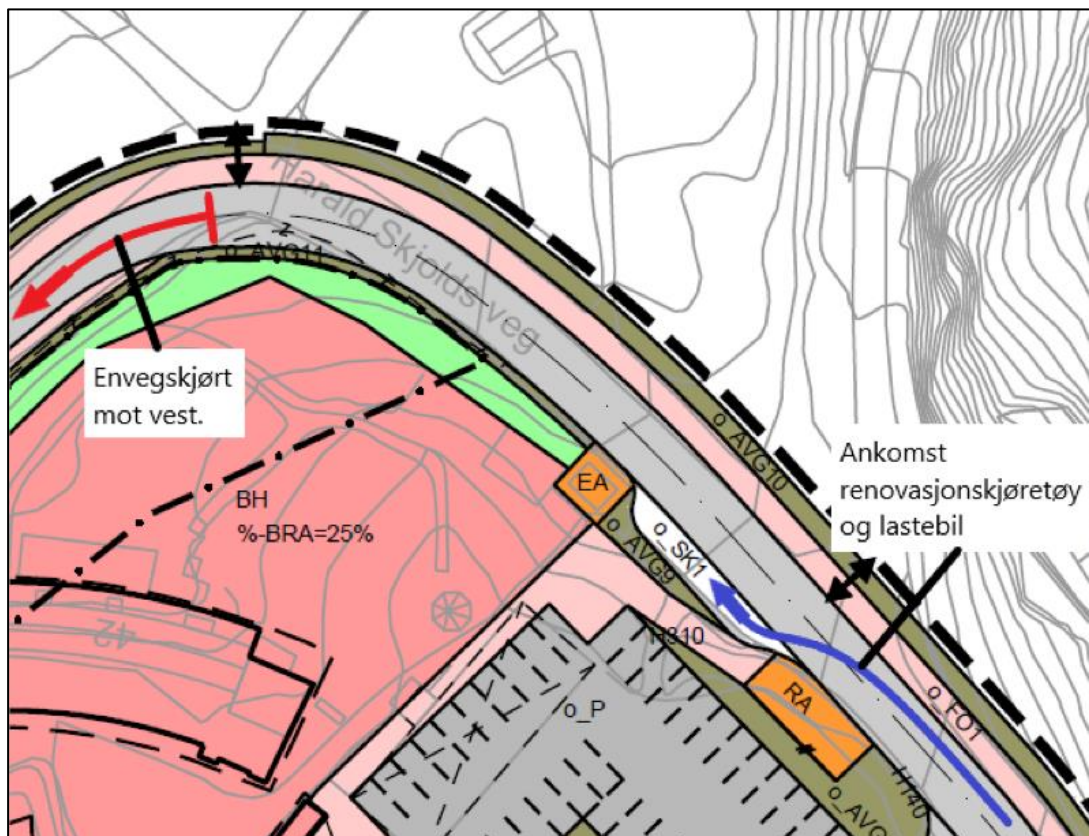
Droppsonen er dimensjonert med en diameter på 12m pluss parkeringssone rundt med en ytterligere bredde på 2,5m. Her er det rom for inntil 5-6 samtidige biler med uavhengig ankomst og avgang. Oppstillingen skjer inntil et bredt fortau som starter ved gangfelt i offentlig veg. I enden av sнопlassen senkes kantsteinen med vis på mellom 5-7 cm for å muliggjøre atkomst for varelevering opp til skoleplassen. Se figur 3-3.

3.2.2. Parkeringsplass

Parkeringsplassen o_P har en felles innkjørsel/utkjørsel fra o_KV1. Parkeringsplassen utformes som en hestesko hvor HC-parkering er sentralt plassert på vestsiden med atkomst mot både skolen og barnehagen. Korttidsparkering for foreldre som skal levere i barnehagen er plassert i nordenden av parkeringsplassen hvor plassene er vinkelrett mot barnehagen. Øvrige plasser kan benyttes til langtids-parkering.

3.2.3. Renovasjon, varelevering og atkomst store kjøretøy

Renovasjonskjøretøy og ordinær varelevering med lastebil må ankomme fra sør i Harald Skjolds veg og ta oppstilling i lomme på vegens venstre side. Kjøretøyet krysser motgående kjørefelt inn på lomme o_SK1. Eneste motgående trafikk er eventuelt fra forlengelsen av Harald Skjold vei ned mot sjøen til naust/brygge ved start på envegskjøringen mot vest. Varer fraktes via rampe til toppen hvor varer tas imot av vaktmester som i dagens situasjon. Det mottas stort sett ikke store volum, da Steinerskolen benytter egne lastesykler til å handle dagligvarer samt at de ikke har ordning for skolemelk.



Figur 3-4 Atkomst til lomme for renovasjon og varelevering med lastebil.

Vareleveranser med mindre kjøretøy kan skje via snuplass/droppzone, og gjennomføre leveransen fra oppstillingsplassen foran idrettshallen. Leveranser til skole og barnehage er i hovedsak lette varer i små volum. Større leveranser avtales på forhånd å leveres så nært mottaksstedet som mulig med rygghjelp. Vareleveringen via snuplass bør skje utenfor morgen-, og ettermiddagsrushet, og helst utenom friminutt.

Andre store kjøretøy som f.eks. busser må ta oppstilling i vegen mot fortau vis a vis o_SK1 slik at kjøretøyet ikke blokkerer trafikk fra boligatkomst mot sør i bakkant, og eventuell mot- og gjennomgående trafikk. Ved oppstilling med buss i skolens regi ledes elever via gangfelt over vegen og ned til bussen via fortauet. Dette er f.eks. i forbindelse med ekskursjoner og andre turer som kun

skjer sporadisk. Ankomst av buss skjer i god tid før avgang slik at det ikke blir konflikt mellom trafikanter. Denne typen aktiviteter må planlegges utført utenfor ordinære tider for renovasjon. Med bakgrunn i lavt fartsnivå og små trafikkmengder, spesielt utenom makstimer, vurderes dette som en akseptabel løsning med få potensielle konflikter mellom de ulike trafikantene og funksjonene.

3.2.4. Vegens ÅDT og kapasitet

Ved analyse av tellinger gjennomført i April -22, ref. figur 2-4, viser det en endring av ÅDT.

Den envegskjørte delen av Harald Skjolds veg har hatt mer enn en halvering av trafikkmengden med kun en mindre endring av ÅDT frem til atkomst til planområdet fra 900 til 990 basert på makstimen morgen. Denne endringen indikerer at trafikk som tidligere kom fra Nordåsdaalen og forbi planområdet nå kommer fra andre siden for å kjøre tilbake samme veg som fører til et ekstra ÅDT-bidrag frem til skolen. Totalt sett vurderes trafikkmengden rundt planområdet redusert siden 2016.

I arm mot nord er det tilknyttet 9 privatboliger som beregningsvis genererer ca. 3,5-4 kjøreturer pr. døgn. Dette er vurdert til å gi et ÅDT-bidrag lik 315- 360. Det er derfor rimelig å anta mesteparten av ÅDT i arm mot nord er knyttet til disse boligene, og at kun et mindre antall biler til og fra planområdet benytter vegen rundt Nordåsdaalen som retur. Dette indikerer at kapasiteten til Harald Skjold veg er god, spesielt m.h.t at ÅDT via Nordåsdaalen er redusert.

En vurdering av trafikkteilingene sammenlignet med Statens vegvesens trafikk tall fra 2016 så ser det ut til at trafikkmengden rundt planområdet blitt redusert.

Når det gjelder fotgjengere, viser tellingene at om morgenen kommer elevene til skolen hovedsakelig gjennom skogen i sørøst. På ettermiddagen benytter elevene hovedsakelig fortauet langs Harald Skjolds veg på vei tilbake.

For 1-felts veger av ideell utforming nyttes 180 Pe/h (ÅDT 1800) som dimensjonerende kapasitet ved en trafikkhastighet på 50 km/h. Av kapasitetsreducerende faktorer som dårlig geometri, stigninger, kryss, kryssende gangtrafikk og dårlig sikt mellom møteplasser er det ingen faktorer til stede som man med rimelig sikkerhet kan sies å redusere vegens kapasitet lavere enn dagens belastning.

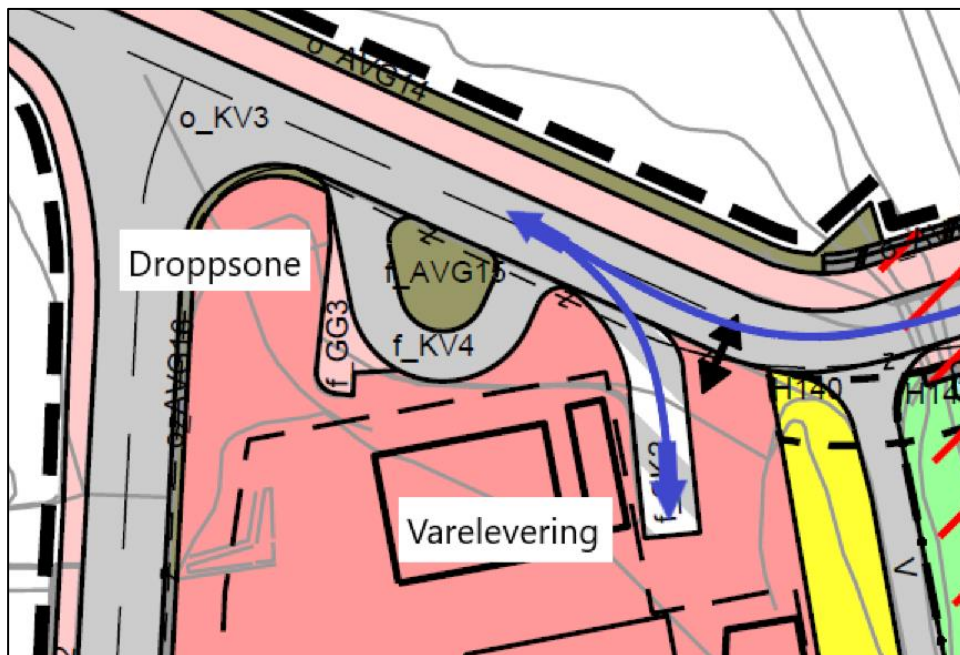
Harald Skjold vei er opparbeidet med en jevn asfaltert vegbredde på 5m i hele vegens utstrekning med antatt lavt fartsnivå fordi vegen beskaffenhet ikke inviterer til fart. Det er god sikt mellom møteplasser og fortau langs hele vegens utstrekning.

Belastningsgraden for en veg kan være 0,85 av vegens kapasitet før det oppleves forsinkelser og avviklingsproblemer. For Harald Skjolds veg kan kapasiteten reduseres med ÅDT 600 før grensen på 0,85 nås gitt dagens ÅDT 990. Dvs. at Harald Skjolds veg kan ha en kapasitetsreduksjon på inntil 33% uten at det oppstår forsinkelser i makstimen.

3.2.5. Trafikkløsning vgs.

Ved vgs.-skolebygget i Harald Skjolds vei 50 er det lagt opp til en droppsone, varelevering og 3 parkeringsplasser på egen tomt iht. krav i KPA. Atkomst til skoletomten er 3,5m på det smaleste mellom varelevering og langsgående parkering i atkomsten som sikrer fremkommelighet for utrykningskjøretøy.

Droppsonen er dimensjonert med en kapasitet på 1-2 samtidige biler med avhengig ankomst og avgang. Mens biler som benytter droppsone kan ankomme fra begge sider, kan lastebil til vareleveringen kun ankomme fra øst og kjøre frem foran droppsonen, og rygge seg inn til varemottaket som vist i figur 3-5. Varemottakets vinkel mot vegen sikrer at kjøretøyets overheng ikke går over fortauet langs vegen. Pga. området arealknapphet er det ikke mulig å rette opp varemottakets vinkel. Varemottakets kantlinjer mot veg og atkomst bør vurderes skilt med overkjørbar kantstein med vis 3-5 cm for å separere trafikkarealene. Arealene vil være atskilt og fremstå som mer tydelig og ryddig.



Figur 3-5 Droppsoner og varelevering ved vgs.

Elever som ankommer fra vest, enten som myk trafikant eller avlevert med bil i droppsonen, vil benytte stiforbindelse mellom fortau f_GG3 og skolen. Fra øst er korteste vei inn atkomsten til skolen. Det er derfor ingen elever som vil ha sin naturlige gangrute forbi vareleveringen som da er atskilt fra myke trafikanter. Ved vareleveranse med lastebil, vil kjøretøyet midlertidig blokkere for utkjøring fra droppsonen. Sannsynligheten for samtidig bruk droppsonen og vareleveringen er imidlertid svært lav. Med lav ÅDT i denne delen av Harald Skjolds vei er det også lite sannsynlig med konflikt med biler fra øst.

4. OPPSUMMERING

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for å kunne bygge på, og utvide eksisterende bygninger, og bygge nytt på branntomten, samt sikre gode uteoppholdsarealer for skolens elever. Antallet elever og lærere vil ikke øke, og derfor vil endringene i trafikkmengder som følge tiltaket være knyttet til hvor eleven reiser fra, og hvordan de kommer seg til skolen, og ikke økt bruk.

Skolens parkering planlegges etablert med en atkomst i sambruk med barnehage og frilufts-areal. Droppsonen har plass til ca. 5-6 samtidige biler og muliggjør varelevering via sнопlass ved idrettshall utenfor morgen-, og ettermiddagsrushet selv om det meste av vareleveranser skjer fra lomme i Harald Skjolds veg hvor også renovasjonen er lokalisert.

Ved vgs. i Harald Skjold veg 50 etableres det også en egen droppsoner, samt varelevering/renovasjon separert fra gangsoner.

Det er viktig å sikre gode gangforbindelser til, fra og rundt trafikkmengdene, samt separere myke trafikanter fra renovasjon. Dette sikres med gode og attraktive gangsoner hvor det er naturlige for gående å ankomme og forlate skolen.

Basert på trafikktegninger og vegens mulige kapasitet er det god avvikling i Harald Skjolds veg.