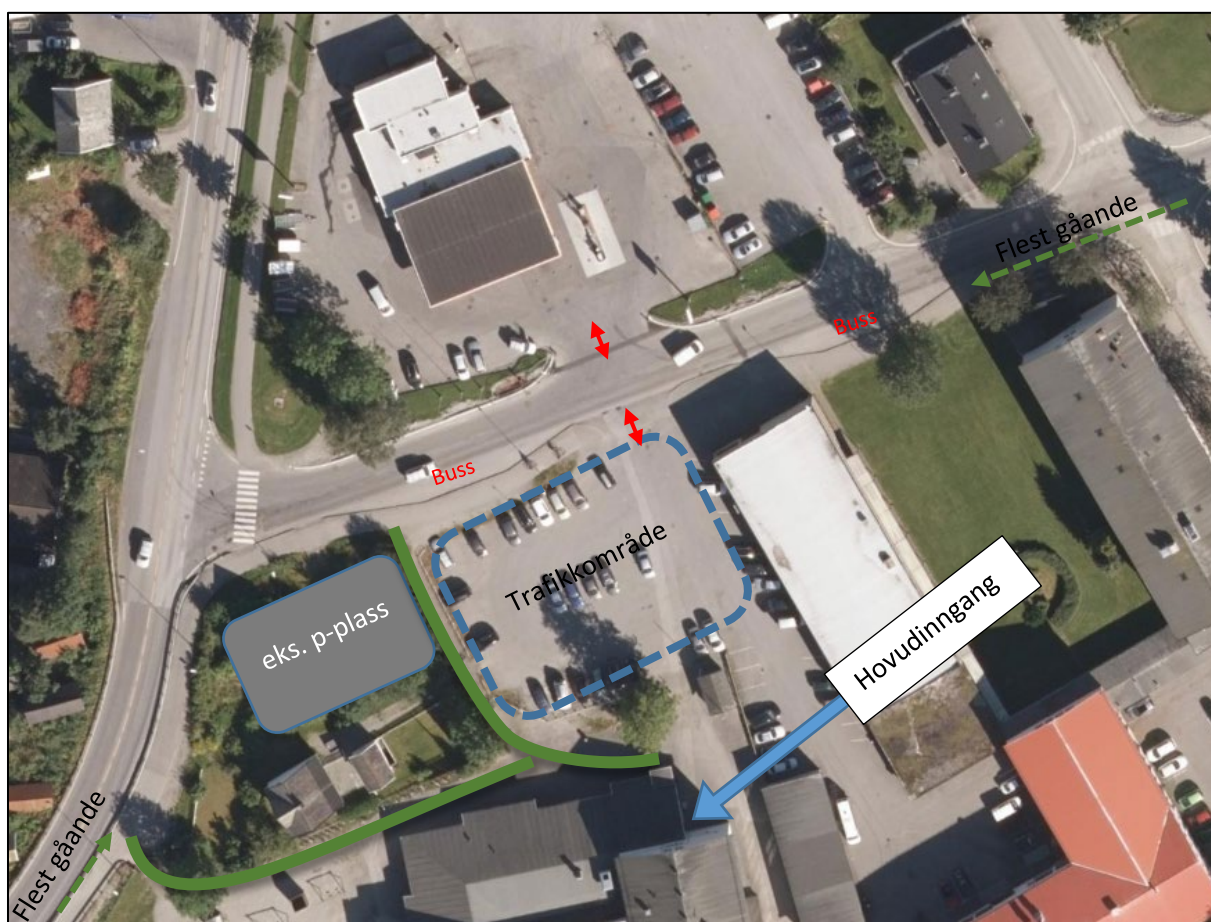


Alternativvurdering kryssløysingar E39 – Anders Hovden-gata

Tidlegare i prosessen og som merknad til planframlegget er det spelt inn behov for å sjå på trafikksituasjonen ved Velle skule, og då spesielt på veg-/kryssløysing i dette området. I perioden ved skulestart- og slutt er det til dels store problem med trafikkavviklinga i området, noko som har resultert i at skulen har fått avviksmelding m.a. på trafikksituasjonen i samband med tilsyn ved skulen.

I tillegg til tilkomst til Velle skule, er dagens kryss tilkomst til den eksisterande Shell-stasjonen og til området ved Ørsta stadion og fleirbrukshallen, vidaregåande skule og ungdomsskulen. Anders Hovden-gata har også ein viss funksjon for gjennomgangstrafikk. Her er med andre ord andre interesser enn interessene knytt til Velle skule isolert sett som må ivaretakast i ei endra løysing i området. Det er mange funksjonar i området, i tillegg til Velle skule, som bidreg til at mange born og unge ferdast som mjuke trafikkantar i området. Eit naturleg tiltak for å gjere trafikksituasjonen meir oversiktleg ville vere å redusere gjennomgangstrafikken i Anders Hovden-gata.



Utfordringane ein opplever ved skulen skuldast ikkje veg- eller kryssløysinga åleine. Skulen i seg sjølv genererer ein del trafikk då mange av elevane vert køyrde, i tillegg til at dei tilsette har parkeringsplass i same området. Meir trafikk forsterkar opplevinga av eit utrygt og uoversiktleg trafikkbilete, noko som igjen kan føre til at fleire vel å køyre og med det forsterke problemet ytterlegare.

Uavhengig av om krysset vert vidareført, flytta eller stengt er det eit klart behov for eit betre system for å handtere trafikken i området. Mange vil truleg køyre til skulen sjølv om dagens kryss skulle verte stengt, og om ikkje denne trafikken vert handtert på ein oversiktleg måte vil berre ein liten del

av problemet vere løyst. I tillegg til eventuelle tiltak på veg-/kryssløysing bør følgjande tiltak gjennomførast:

- Dedikerte gangsoner der borna kan ferdast utan at bilar kan kome inn på dette arealet. Desse bør ha god breidde, eit dekke som skil seg frå trafikkareala og vere godt belyste. Denne sona/sonene bør ende opp ved hovudinngangen, og ha god tilkomst frå busstopp og den retninga der det kjem flest gåande.
- Fjerne busslomma som ligg nærast E39. Denne ligg tett inn til krysset, og kan skape oppstuing av bilar bak i krysset med E39. I tillegg til busstrafikk vert lomma nytta av privatbilar som vert eit «uromoment» i trafikkbiletet midt mellom krysset og avkøyrsla til skulen.
- Skilje hente-/bringe-trafikk frå langtidsparkering for tilsette. Det bør leggjast til rette for ei eiga løysing som er tilpassa korte stopp for å sleppe av eller ta på borna. Ved korte stopp vil ei «tradisjonell» parkeringsløysing føresette manøvrering med rygging inn/ut frå parkeringsplassane. I ein situasjon der ein berre har korte stopp, og føraren kanskje ikkje forlet bilen i det heile, vil dette vere ei tungvindt og uoversiktleg løysing. Langtidsplassar bør difor plasserast for seg sjølv, og helst ein heilt annan stad (t.d. kombinert bruk ved fleirbrukshallen).
- Informasjon/opplæring til foreldre og tilsette om korleis trafikksystemet skal fungere
- Ev. tilpasse rutiner for t.d. varelevering, slik at dette skjer utanfor hente-/bringe-tidspunkt

Ei mogleg løysing er vist på skissa under.



Skissa er utforma under føresetnad av at skulen ønskte ein relativt stor langtidsparkeringsplass i dette området. Flest mogleg av desse bør som nemnt over, bør flest mogleg av desse flyttast vekk frå skulen sitt område. Det er også eit paradoks å prioritere bruk av knappe areal på skulen sitt område til langtidsparkeringsplass for bilar.

I punkta under følgjer ei omtale av veg- og kryssløysing for dei ulike alternativa. Løysingane som er omtala over er i stor grad uavhengige av valt vegløysing.

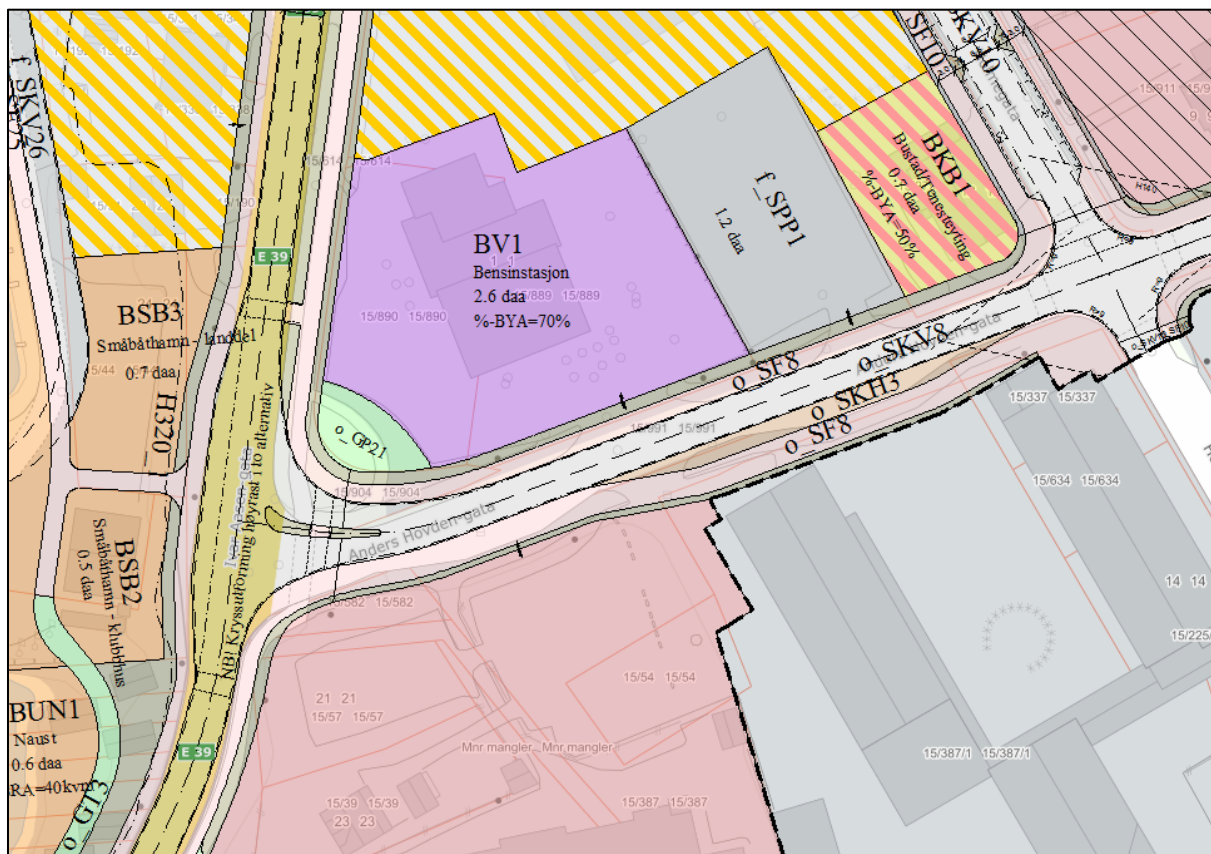
Dagens løysing



Dagens løysing er eit ordinært ukanalisert T-kryss. Anders Hovden-gata er ei rett og forholdsvis brei gate med tosidig fortau. På strekninga mellom E39 og Holmegata (om lag 135 m) er det plassert to busslommer, tre gangfelt og tre avkøyrslar.

Fordelar	Ulemper
- Fridom i køyremønster i kryss med E39	- Mange element gir eit uoversiktleg gatebilette - Plassering av avkøyrslar hindrar god gangsoner for gåande frå Anders Hovden-gata til hovudinngangen på Velle skule - Trafikkavviklingsproblem i kryss E39 – A.H.-gata som også gir trafikktryggingproblem -

Alt. 1 i planframlegget

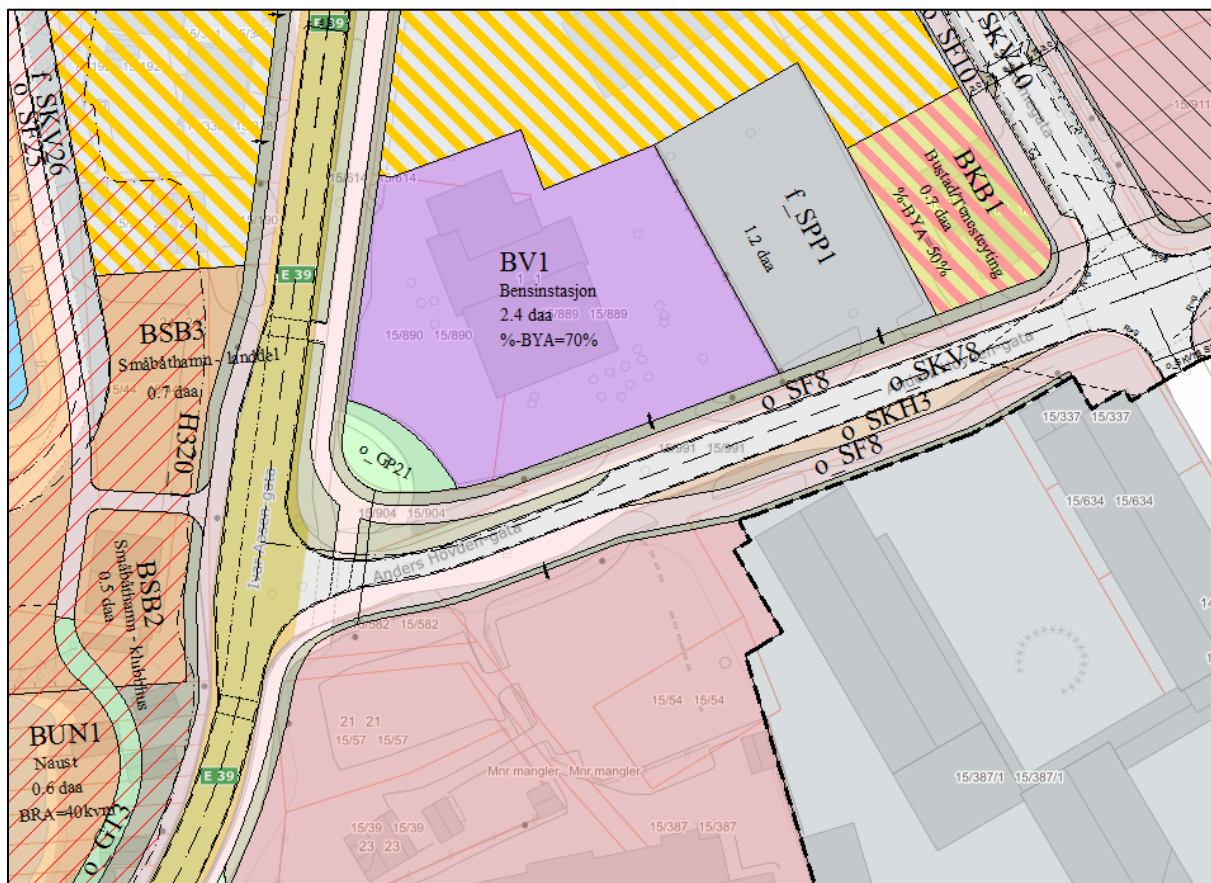


Alt.1 slik det låg føre ved offentlig ettersyn er også ein variant av eit kanalisert T-kryss, men med tvungen høgresving inn på E39. Køyrande langs Anders Hovden-gata får difor ikkje svinge i retning Volda i krysset. Føremålet med dette grepet er å redusere trafikken i denne delen av Anders Hovden-gata ved at folk lærer seg andre køyremønster*. I tillegg er det lagt til rette for ei dobbel busslomme ved dagens vidaregåande skule. Eitt av gangfeltet må med dette fjernast, og avkøyrsla til skulen vert flytta lengre vest enn i dag.

Fordelar	Ulemper
- Betre avstand mellom kryss med E39 og avkøyrsla/busstopp - Kan gje noko redusert trafikk inn mot E39 - Mogleg med tydelege skilje mellom trafikkantgrupper, jf. illustrasjonen på side 2 (god gangsone)	- Mister eitt gangfelt

* - Det er meir rasjonelt å anten følgje fv655 via rundkøyringa, ev. å svinge av i Holmegata og køyre via rundkøyringa, enn å følgje Anders Hovden-gata til endes for så å måtte køyre om rundkøyringa likevel. Dette vil føre til redusert bruk av denne køyreretninga som gjennomkøyringsveg. Truleg kan reduksjonen ved dette alternativet vere så mykje som 80% sett i høve alternativ 2 (einvegskøyring).

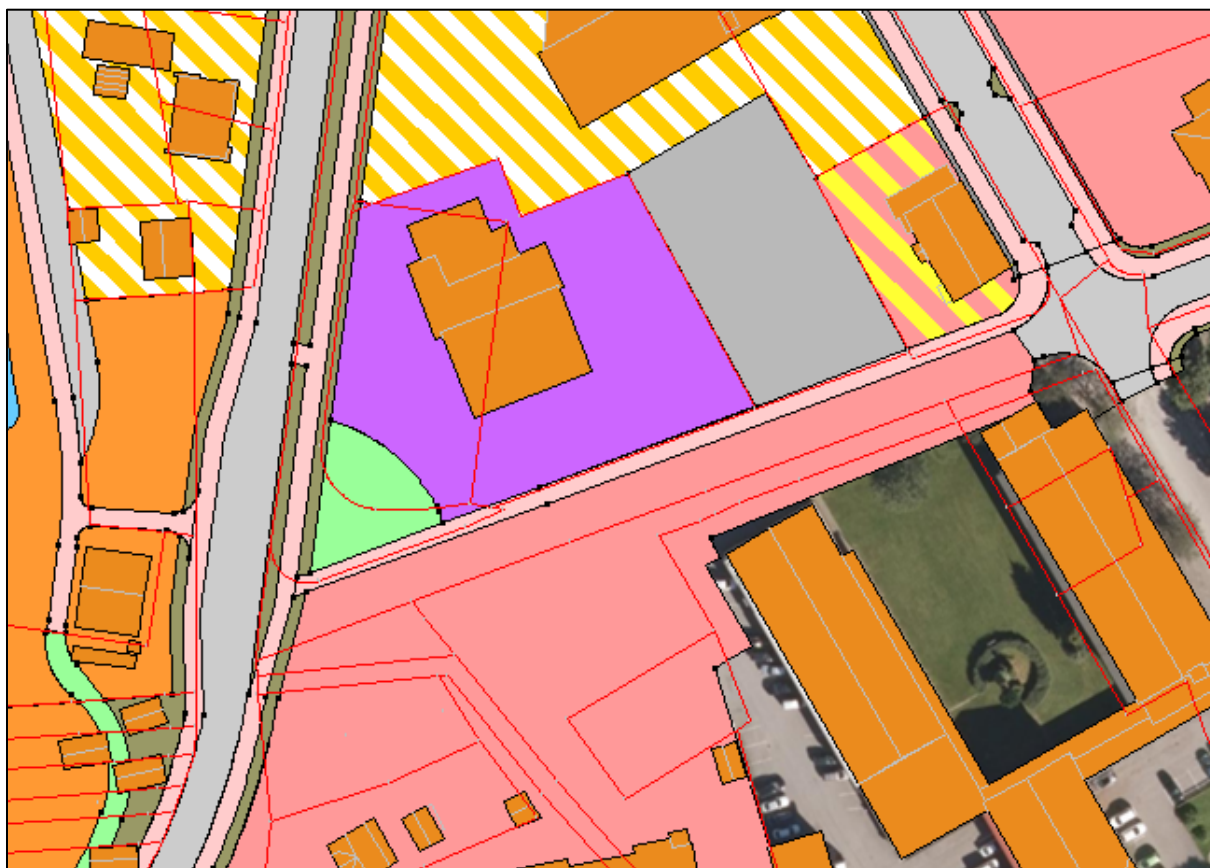
Alt. 2 i planframlegget



Alt. 2 slik det låg føre til offentlig ettersyn er relativt likt alt. 1, men føreset einvegskøyning av kryss mellom Anders Hovden-gata og E39, og bruken av denne køyreretninga som gjennomkøyringsveg vil verte enno meir redusert enn i alt.1 (tvungen høgresving). Med denne løysinga kan ein ikkje køyre frå Anders Hovden-gata og direkte til E39. Også i dette alternativet er det lagt til rette for dobbel busslomme, og avkøyrsla til Velle skule er flytta vestover.

Fordelar	Ulemper
- Betre avstand mellom kryss med E39 og avkøyrsla/busstopp - Vil gje redusert trafikk i nedre del av Anders Hovden-gata og i kryss med E39 spesielt - Mogleg med tydelege skilje mellom trafikkantgrupper, jf. illustrasjonen på side 2 (god gangsone)	- Mister eitt gangfelt - Medfører trafikkauke i andre gater - Mindre gunstig løysing for Shell-stasjonen

Alt. 3 – Stenging av krysset



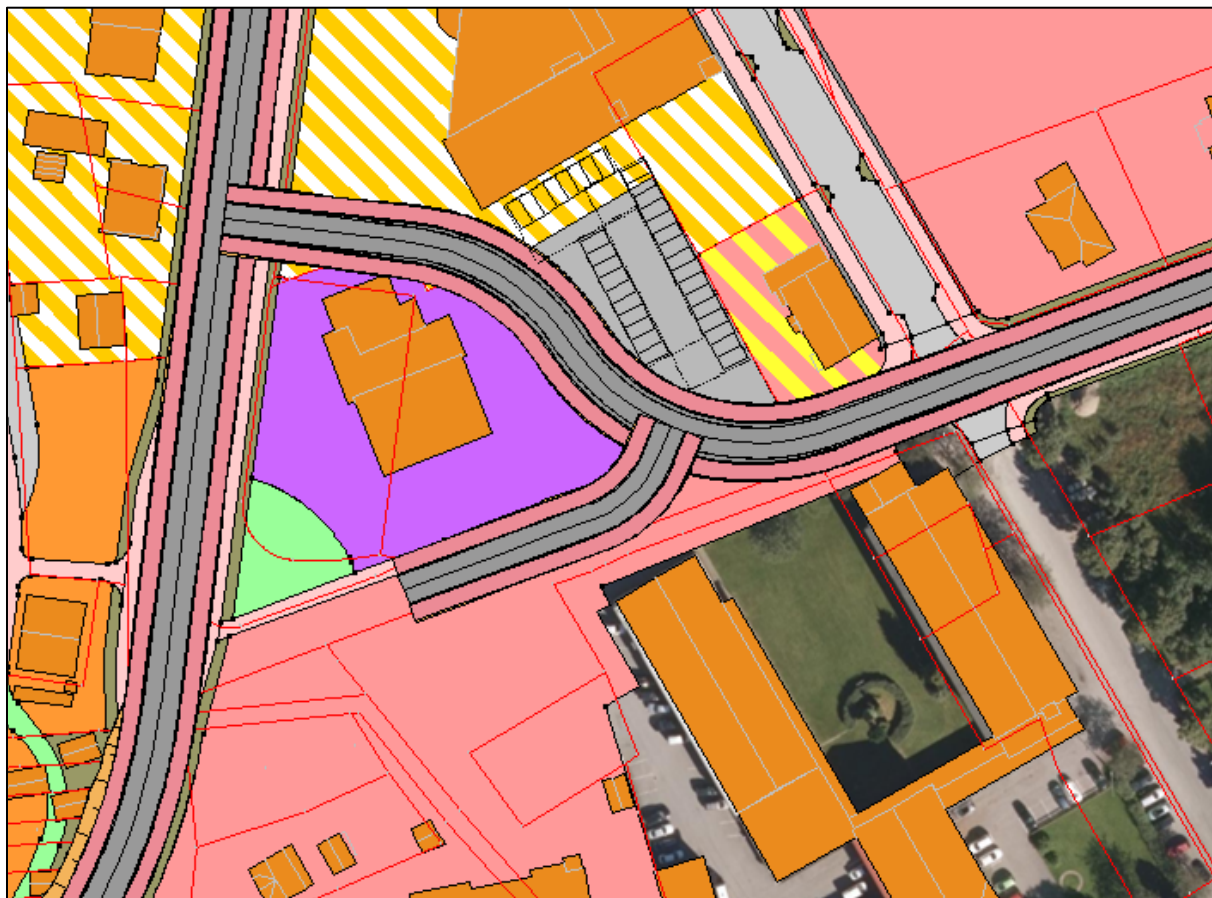
Ei total stenging av krysset vil openbart vere ei gunstig løysing for Velle skule, då ein eliminerer all trafikk som ikkje skal til skulen. Ein må rekne med ei trafikkauke i Holmegata som følgje av eit slikt grep. Jf. omtalen over må ein uansett ta høgde for køyretilkomst og tiltak i høve trafikksituasjonen inne på skulen sitt areal, då skulen i seg sjølv genererer mykje trafikk.

Eit openbart spørsmål knytt til dette alternativet er korleis tilkomsten til Shell-stasjonen skal løysast. Det vert truleg eit behov/krav om ny direkteavkøyrsla frå E39, då ein tilkomst via Holmegata og ned langs skulen sitt areal ikkje vil vere ei god nok løysing. Då bør avkøyrsla også gje ny tilkomst til Fjordtorget. Ei mogleg løysing er illustrert i kartutsnittet under. Her er det vist tilkomst til Velle skule, Shell og Fjordtorget frå E39. Den øvrige delen av Anders Hovden-gata vert stengt for gjennomkøyring, anna enn for bussar.

Fordelar	Ulemper
- Redusert trafikk ved skulen - Redusert gjennomgangstrafikk i resten av Anders Hovden-gata - Mogleg med tydelege skilje mellom trafikkantgrupper, jf. illustrasjonen under (god gangsone)	- Medfører trafikkauke i andre gater. Dette vert særleg merkbart ved store arr. i Ørstahallen (normalt utanfor skuletida) - Ugunstig løysing for Shell-stasjonen, ev. behov for direkteavkøyring frå E39 - Mindre gunstig løysing for buss (behov for manøvreringsareal og busstopp inne på skulen sitt område, eller ha moglegheit for gjennomkøyring kun for buss jf. illustrasjon under)



Alt. 4 – Alternativ kryssplassering



Ved å flytte krysset lengre nord vil ein oppnå noko av den same effekta som å stenge krysset heilt; trafikken vert leia vekk frå skulen sitt område. Ei utfordring med denne løysinga er at det nye krysset vil ligge midt mellom avkøyrslene til Circle-K-stasjonen vest for E39. Dette er vegfagleg sett ei uheldig- og ikkje tilrådeleg løysing. Det vil også gje utfordringar for organisering av internttrafikk på området til t.d. Shell-stasjonen (tilkomst for tankbil, tilkomst til vaskehall).

Fordelar	Ulemper
- Redusert trafikk ved skulen - Betra tilkomst til Fjordtorget	- Medfører trafikkauke i andre gater - Mindre gunstig løysing for buss (behov for manøvreringsareal og busstopp inne på skulen sitt område) - Medfører behov for flytting av vaskehallen til Shell-stasjonen - P-plassen sør for Fjordtorget vert redusert - Meir kostbar omlegging

Konklusjon

Trafikksituasjonen i nedre del av Anders Hovden-gata er utfordrande slik situasjonen er i dag. Der er dårleg skilje mellom mjuke trafikkantar og køyrande, og der er fleire ulike mål; Velle skule, Fjordtorget/ Shell, gjennomgangstrafikk og trafikk til Holmegata (kulturhus og idrettsområde). Ein kan oppnå ei viss effekt, primært på trafikktalet, t.d. ved å stenge nedre del av Anders Hovden-gata for gjennomgangstrafikk. Størst effekt for opplevd tryggleik for mjuke trafikkantar vil ein truleg få dersom ein etablerer eit betre skilje mellom mjuke trafikkantar og køyrande, t.d. gjennom dei grepa som er foreslått innleiingsvis i dette notatet.

Alternativet med omlegging av vegen (alt. 4) er ikkje ei tilrådeleg løysing slik situasjonen er i dag. Det nye krysset må plasserast i området der avkøyrslene til Circle-K-stasjonen ligg, noko som vil vere ei uforsvarleg løysing vegfagleg sett. I tillegg må det etablerast relativt mange meter ny veg i forhold til kva nytte ein vil ha av omlegginga.

Av dei to alternativa med tvungen høgresving (alt. 1) eller einvegskøyning i kryss med E39 (alt. 2) er der ulike nyansar som skil alternativa. Løysinga med einvegskøyning frå E39 vil truleg redusere trafikktalet meir enn alternativet med tvungen høgresving. Likevel vil einvegskøyning medføre auka trafikk i Holmegata mot rundkøyninga, også i dei tidene av døgnet der det ikkje er trafikk til og frå Velle skule. Løysinga med tvungen høgresving gir større fleksibilitet og betre trafikkfordeling gjennom heile døgnet, sjølv om det kan vere litt høgare trafikktalet enn ved einvegskøyning. Av desse to alternativa vurderer vi alternativet med tvungen høgresving til å vere best for trafikksystemet samla sett.

I alternativet med stenging for gjennomkøyning i nedre del av Anders Hovden-gata (alt. 3) er det truleg ein føresetnad at det eksisterande krysset (ev. med redusert storleik) må haldast open som tilkomst til Velle skule, Shell-stasjonen og Fjordtorget. Det kan finnast avkøyrsløysingar lenger nord, men dette vil truleg vere ei dårlegare løysing samla sett, og det er uvisst om ein kan få aksept for ei slik løysing. Løysinga som er skissert under omtalen av alt. 3 (stenging for gjennomkøyning) kan godt vere eit realistisk alternativ som reduserer trafikkmengde, samstundes som gjennomkøyning for buss og tilkomstbehov til skulen, Shell-stasjonen og Fjordtorget er ivarteke.

Med det ein veit no er dagens løysing med tvungen høgresving i kryss med E39 (alt. 1) og alternativet med stenging for gjennomkøyning (med unntak for buss) (alt. 3) dei mest realistiske alternativa. Korleis den framtidige situasjonen for Velle skule vil vere er framleis usikker. Dersom skulen vert flytta vil det vere heilt andre føresetnader i området, og dersom det er 5.-7. trinn som skal gå på Velle skule vil dette kunne ha innverknad på korleis elevane ferdast. Det er også usikkert når, og kva som vil verte situasjonen når den nye vidaregåande skulen står klar. Dersom dei bygningane på dagens vidaregåande skule vert rivne, og heile tomte vert tilgjengeleg for sentrumsskulen, kan dette gje eit heilt anna trafikkbilete og moglegheit for heilt andre løysingar.

Løysinga med tvungen høgresving (alt. 1 til offentleg ettersyn) er den løysinga som er enklast å gjennomføre, og eventuelt endre dersom dei framtidige føresetnadane tilseier det. Dersom ein kombinerer dette med betre tilrettelegging inne på skulen sitt areal og bruk av p-plassen ved Ørstahallen til tilsette-/langtidsparkering, vil dette gje umiddelbar betring med relativt enkle grep. Avklaringane for korleis området ved Velle skule skal utvikle seg vil truleg ikkje ligge langt fram i tid. Når ei eventuell utbygging her skal planleggast bør ein sjå på samanhengen mellom skulearealet og trafikksystemet ikring i lys av den framtidige situasjonen. Det har ein ikkje grunnlag til å seie noko om no.

Alternativ 1, tvungen høgresving, vert tilrådd løysing for områdeplan for Ørsta sentrum.