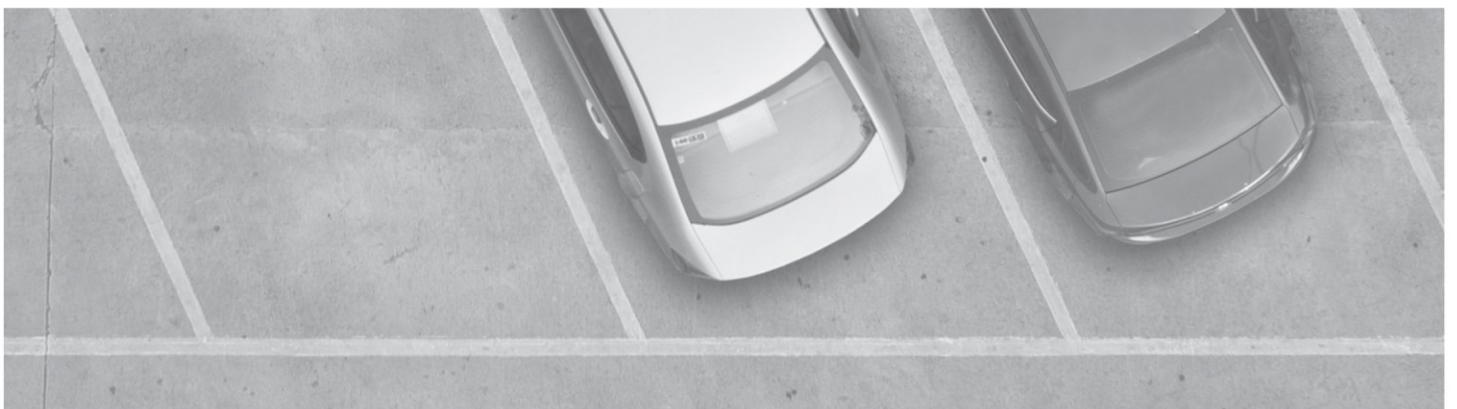




NÆRBØ NORDVEST
HÅ KOMMUNE

Trafikknotat – områdeplan

12.06.2025



RAPPORT – INFORMASJONSARK**DOKUMENT NR.**

109059-NOT-001-V02

RAPPORT NR. / ANTALL SIDER

01 / 49 (inkl. vedlegg)

PROSJEKTLEDER – OPPDRAGSGIVER

Sunniva Hidle Kristoffersen

PROSJEKTLEDER – EFLA

Ewa Gadek

EMNEORD

Trafikk, trafiksikkerhet, skoleveg, parkeringsbehov, områdeplan, adkomstløsninger.

RAPPORT STATUS

- ☐ Under utarbeidelse
☐ Utkast
☒ Ferdig

DISTRIBUSJON

- ☐ Åpen
☒ Med oppdragsgivers tillatelse
☐ Konfidensiell

RAPPORT TITTEL

Områderegulering for Nærbø nordvest - trafikknotat

PROSJEKT / OPPDRAG

Nærbø nordvest

OPPDRAGSGIVER

Hå kommune

UTARBEIDET AV

Vilde Bredholt Jørgensen, Ewa Gadek

UTDRAG

EFLA AS er engasjert i forbindelse med arbeid med områdeplan for Nærbø nordvest i Hå kommune. Planen skal tilrettelegge for fortetting og langsiktig utvikling av området, samt løse utfordringer som berører ulike aktører i området, og gi bedre verktøy for å realisere regulert rundkjøring.

EFLA har i dette notatet vurdert de trafikale konsekvensene av planforslaget for å synliggjøre trafikkforholdene i planområdet og tilgrensende områder.

VERSJONER

NR.	UTARBEIDET AV	DATO	KONTROLL	DATO	GODKJENT	DATO
01	EG/VBJ	13.05.25	VBJ	14.05.25	EG	16.05.25
	Første utkast					
02	EG	23.05.25	VBJ	28.05.25	EG	12.06.25
	Oppdatering etter merknader fra kommunen og etter revidering av plankartet					

INNHALDSFORTEGNELSE

INNHALDSFORTEGNELSE	5
FIGURLISTE	6
TABELLISTE	7
1. INNLEDNING	9
1.1 Generelt	9
1.2 Metode	9
1.3 Overordnede føringer	10
2. EKSISTERENDE SITUASJON	13
2.1 Dagens trafikkmengder	14
2.2 Myke trafikanter i dag, skoleveg	19
2.3 Dagens kollektivtilbud	22
2.4 Parkering i dag	24
2.5 Trafikkulykker og trafiksikkerhet	24
3. FREMTIDIG SITUASJON - PLANFORSLAG	26
3.1 Fremtidig trafikkmengde	27
3.2 Fremtidig situasjon for myke trafikanter	31
3.3 Adkomst til Tryggheim skule	33
3.4 Adkomst til barnehage	40
3.5 Adkomst til idrettshall	41
3.6 Avkjørsler langs Bernervegen, Fv. 4360	41
3.7 Fremtidig kollektivtilbud	43
3.8 Parkering, varelevering og renovasjon	44
4. TRAFIKALE KONSEKVENSER	45
4.1 Biltrafikk	45
4.2 Gående og syklende	45
4.3 Kollektivtrafikk	46
4.4 Anleggsperioden	46
5. OPPSUMMERING	48
6. REFERANSER	49

FIGURLISTE

FIGUR 1 Utklipp fra gjeldende kommuneplan 2024-2036. _____	10
FIGUR 2 Gjeldende reguleringsplaner i planområdet Nærbø nordvest. Planområdet markeres med oransje sirkel- Kilde: Geolnnsyn. _____	11
FIGUR 3 Utklipp fra kommunedelplan for sentrum som grenser/overlapper til planforslaget. Planområdet markeres med oransje sirkel. Kilde: Geolnnsyn. _____	12
FIGUR 4 Oversiktsbilde. Planområdet er lokalisert på Nærbø. Kilde: Planprogram. _____	13
FIGUR 5 Planområdets beliggenhet på Nærbø (hvitt omriss). Kilde: Planprogram. _____	13
FIGUR 6 Nærliggende vegnett med kommunale og private veger (rosa farge) og fylkesveger (grønn farge). ____	14
FIGUR 7 Trafikkmengde, ÅDT fra NVDB (røde tall) og fra tellinger (lilla tall), samt fartsgrense for nærliggende vegnett. Bakgrunnskart: vegkart. _____	15
FIGUR 8 Oversikt over fordeling over kommuner og distrikter i Rogaland. Kilde: snl.no/jæren. _____	16
FIGUR 9 Reisemiddelvalg i Rogaland (Bayer, RVU Haugalandet 2017. Reisevaneundersøkelse for Haugalandet 2017, 2018; Bayer, RVU Dalane 2017. Reisevaneundersøkelse for Dalane 2017, 2018; Statens vegvesen, 2020.) _____	17
FIGUR 10 Antall daglige reiser. Kilde: (16) _____	17
FIGUR 11 Transportmiddel til/fra arbeid. Kilde: (16). _____	18
FIGUR 12 Transportmiddel ved fritidsaktiviteter. Kilde: (16). _____	18
FIGUR 13 Transportmiddelfordeling, Nord-Jæren 2020-2024. Kilde: (16). _____	19
FIGUR 14 Prinsipper for sykkelforbindelser. Kilde: (15). _____	19
FIGUR 15 Transportmiddel til/fra skole. Kilde: (16). _____	20
FIGUR 16 Plan for turnett på Nærbø. Kilde: Planprogram og ref. (14). Ca. planområde er markert med oransje sirkel. _____	21
FIGUR 17 Barnetråkk: Registrerte skoleveger til barneskole (blått) og ungdomsskole (rødt). _____	22
FIGUR 18 Skoler og andre gangmål _____	22
FIGUR 19 Bussholdeplasser og jernbanestasjon i området. (entur.no) _____	23
FIGUR 20 Kollektiv transportmiddel til/fra arbeid (2024). Kilde: (16) _____	23
FIGUR 21 Krav til parkeringsdekning fra kommuneplan. _____	24
FIGUR 22 Skjermbilde fra vegkart.no, som viser trafikkulykker de siste 10 årene (2015-2025). _____	25
FIGUR 23 Trafikk - utklipp fra kart 4.3.5 fra (10). _____	25
FIGUR 24 Foreløpig plankart datert 20.05.25. _____	26
FIGUR 25 Forslag til et nytt boligområde, Trianten/Bjorlandstunet. _____	28
FIGUR 26 Eiendommer foreslått til formål forretning/industri og forretning/kontor/tjenesteyting. Kilde: 1881 kart og plankart. _____	29
FIGUR 27 Eiendom for ny idrettshall. Kilde: flyfoto fra kommunekart. _____	30
FIGUR 28 Temakart for gang- og sykkelveger. Kilde: Kommunedelplan for Nærbø sentrum. _____	32
FIGUR 29 Skolekretser på Nærbø. Kilde: Hå kommune. _____	33
FIGUR 30 Eksisterende adkomst til skole fra nord (grønn linje) og forslag for ny adkomst fra skole (rød linje). _____	34
FIGUR 31 Utklipp fra gjeldende kommuneplan ved skole og næringsområdet i nord. _____	34
FIGUR 32 Adkomst fra Bjorhaugslettå. Kilde: Google Street view. _____	35
FIGUR 33 G/S-veg fra nord inn til skolen. Kilde: utklipp fra plankart og Google Street view. _____	36
FIGUR 34 Adkomst fra Krossmyra. Kilde: Google Street view. _____	36

FIGUR 35 Adkomst fra Krossmyra - utklipp fra forslag til plankart. _____	37
FIGUR 36 Adkomst fra Tryggheimvegen. Kilde: Google Street view, juni 2019. _____	37
FIGUR 37 Adkomst fra Tryggheimvegen. Utklipp fra forslag til plankart og fra 1881.kart. _____	38
FIGUR 38 Flyfoto over området ved Tryggheim skule. Kilde: bilde fra kommunen. _____	39
FIGUR 39 Utklipp fra plankart med forslag til løsninger sør for Bernervegen. _____	40
FIGUR 40 Forslag til adkomst til barnehage. Utklipp fra forslag til plankartet. _____	40
FIGUR 41 Forslag til adkomst til idrettshall. Utklipp fra forslag til plankartet t.v. og flyfoto t.h. _____	41
FIGUR 42 Eksisterende avkjørsel ved bensinstasjon. Kilde: Google maps _____	42
FIGUR 43 Adkomst til boligområdet sør-øst for ny rundkjøring på Bernervegen. _____	42
FIGUR 44 Eksisterende bussholdeplasser ved kryss Bernervegen x Krossmyra. Kilde: Google maps _____	43
FIGUR 45 Eksisterende busslommer ved kryss Bernervegen x Bjorlandsvegen. Kilde: Google maps _____	44

TABELLISTE

TABELL 1 Resultater fra tellinger - trafikkmengde _____	14
TABELL 2 Resultater fra tellinger – hastighet _____	15
TABELL 3 Av- og påstigningstall for 2024 for holdeplasser innenfor planområdet. Kilde: Kolumbus _____	23
TABELL 4 Oversikt over eiendommer foreslått til formål forretning/industri og forretning/kontor/tjenesteyting _____	28
TABELL 5 Trafikkmengde fra NVDB/tellinger, samt beregnet ÅDT-prognose iht. NTP for 2030 og 2050 (+20 år). _____	31
TABELL 6 Bredder for gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau, eksklusive skuldre (mål i m). Kilde N100 _____	32
TABELL 7 Sammenstilling og oppsummering av anbefalinger og tiltak i forbindelse med trafikale konsekvenser. _____	48

1. INNLEDNING

1.1 Generelt

I forbindelse med områderegulering for Nærbø Nordvest skal EFLA utarbeide et trafikknnotat. Notatet tar utgangspunkt i eksisterende situasjon, samt foreløpige planer for fremtidig situasjon.

Hensikten med områdeplan er å samle eksisterende reguleringsplaner og foreslå eventuelle tiltak, tilpasninger. Det er foreslått følgende endringer:

- Fotballbane ved Tryggheim blir regulert om til idrettshall.
- Det legges opp til ny innkjørsel til Tryggheim barnehage over tomt 16/37, det skal da ikke kunne kjøres gjennom Tryggheimvegen for å komme til barnehagen.
- Tomt 21/18 reguleres om fra bolig til industri.
- Planen legger også til rette for at det er lettere å realisere boligbygging på tomt 16/37 og 23/4.

1.2 Metode

Trafikkvurderingen skal redegjøre for utbyggingsalternativenes påvirkning på trafikksituasjonen og trafikkavviklingen lokalt i området, inkludert tilstøtende vegsystem.

Grunnlag:

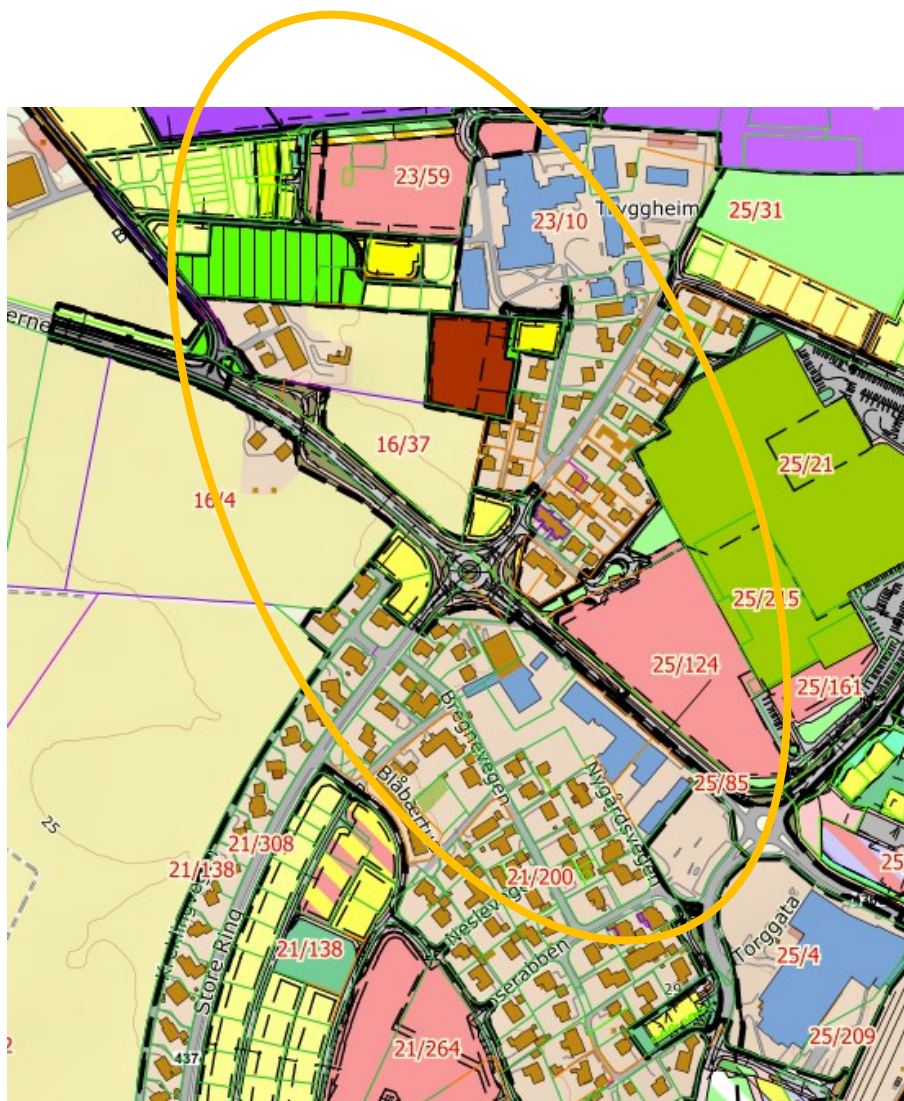
- Trafikktall og ulykkesdata. I begynnelsen av april har kommunen gjennomført egne trafikktellinger.
- Innledende utredninger knyttet til trafikk fra området og andre planer i området
- Gjennomførte arbeidsmøte, e-postkorrespondanse med oppdragsgiver

Metode:

- Trafikkvurderingen omfatter vurderinger med redegjørelse for:
 - Nåværende og framtidig trafikkvolum
 - Trafikkløsning
 - Fremkommelighet for gående, syklende og biltrafikk (privatbil, kollektiv, vare/næring og beredskap)
 - Trafikksikkerhet
 - Parkering
 - Adkomst
- Alternative løsninger/variasjoner som er relevante skal drøftes for å belyse fordeler og ulemper ved forslagsstillers alternativ.
- Eventuelle avbøtende tiltak beskrives.

- Gjeldende reguleringsplaner som inngår i planområdet Nærbø nordvest, bl.a.:

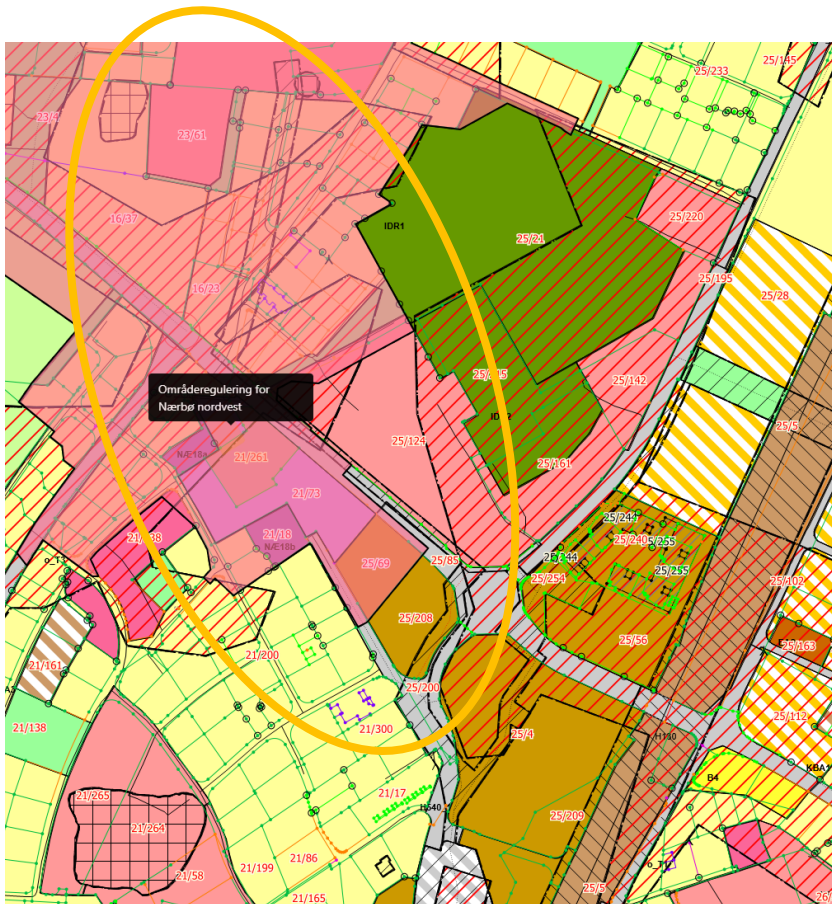
- Bjorlandsmarka, Nærbø. Planid: 1076A, 1076D, 1076E.
- Krusemarka. Planid: 1050-2.
- Lunden. Planid: 999.
- Skule- og idrettsområde Nye Loen. Planid: 1185.
- Rundkjøring Bernervegen. Planid: 1146
- Nærbø sentrum. Planid: 997
- Nærbø sentrum nord. Planid: 1017



FIGUR 2 Gjeldende reguleringsplaner i planområdet Nærbø nordvest. Planområdet markeres med oransje sirkel- Kilde: Geolnnsyn.

- Kommunedelplan for Nærbø (sentrumsplanen)

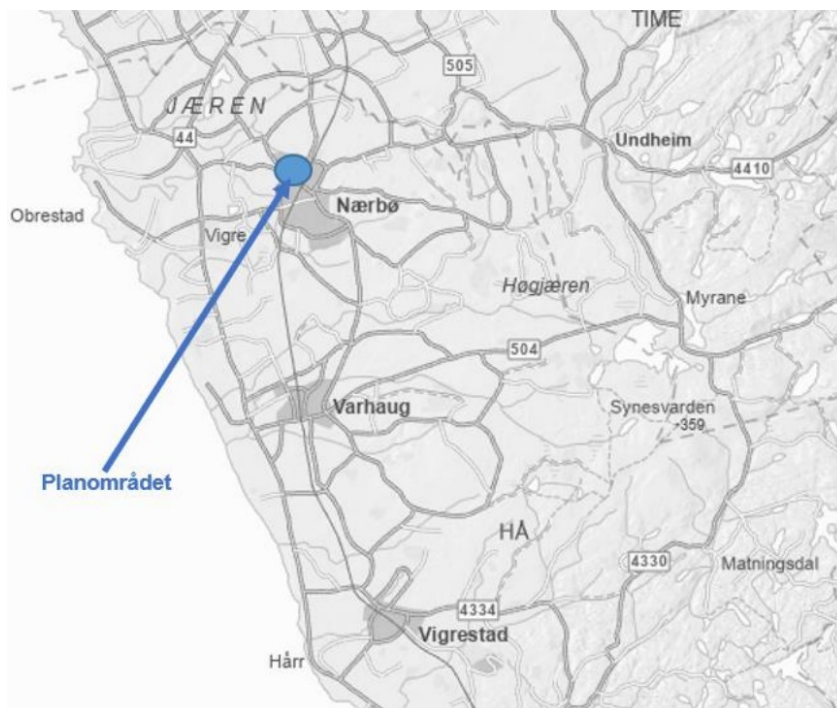
Planen ble vedtatt i 2018 og definerer en ny sentrumskerne som integrerer jernbanestasjonen, torget og parken, og dagens største handelsområder i et mer kompakt og velfungerende sentrum. Sentrumsplanen legger også til rette for transformasjon og mange nye boliger i Nærbø sentrum.



FIGUR 3 Utklipp fra kommunedelplan for sentrum som grenser/overlapper til planforslaget. Planområdet markeres med oransje sirkel. Kilde: Geolnnsyn.

2. EKSISTERENDE SITUASJON

Planområdet ligger i tettstedet Nærbø i Hå kommune, sør på Jæren i Rogaland, se Figur 4. Det er et tettsted med rundt 7500 innbyggere.



FIGUR 4 Oversiktsbilde. Planområdet er lokalisert på Nærbø. Kilde: Planprogram.

Plangrense for områdeplan vises i Figur 16 med hvitt omriss.



FIGUR 5 Planområdets beliggenhet på Nærbø (hvitt omriss). Kilde: Planprogram.

Vegnettet innenfor planområdet består hovedsakelig av kommunale veger og private veger/avkjørsler, samt fylkesveger. Disse er markert med rosa og grønn farge i Figur 6. Hovedadkomst til/fra planområdet er via Fv. 4360 Bernervegen og Fv. 4380 Torlandsvegen. Vegene vurderes til å ha Hø2-vegklasse iht. håndbok N100 Veg- og gateutforming: *Dimensjoneringsklasse Hø2 skal benyttes for øvrige hovedveger og andre veger hvor arealdisponering og aktivitet inntil vegen gjør at fartsgrensen settes til 60 km/t.*

Planområdet består av skole, barnehage, private boliger og næringer/industri (bilsenter?). Trafikk til/fra skole og barnehage skjer om morgenen og ettermiddagen.

Planområdet grenser til et stort industri- og næringsområde som genererer en del tungtrafikk. Hovedadkomsten til industriområdet i nord skjer via Bjorlandsringen, som ligger utenfor planområdet.



FIGUR 6 Nærliggende vegnett med kommunale og private veger (rosa farge) og fylkesveger (grønn farge).

2.1 Dagens trafikkmengder

I begynnelsen av 2025 har Hå kommune gjennomført tellinger på fem plasseringer på Nærbø. Resultater fra tellingene vises i Tabell 1 og Tabell 2.

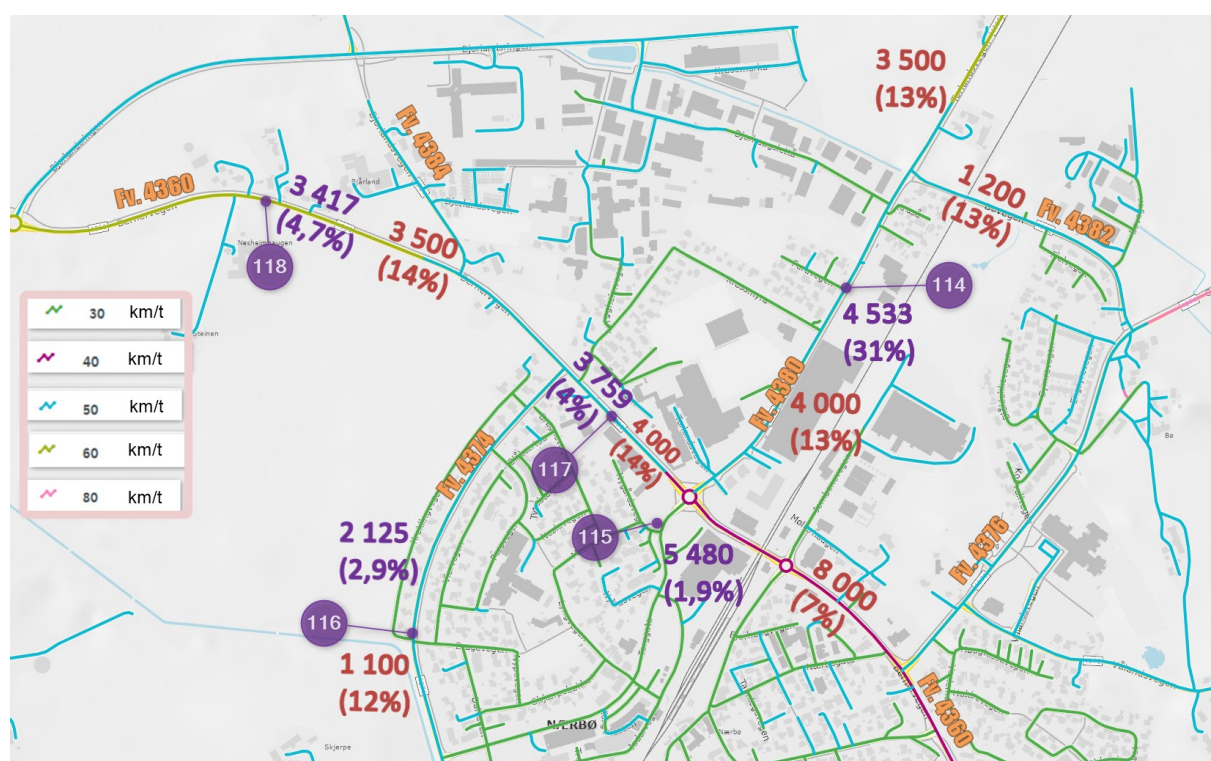
TABELL 1 Resultater fra tellinger - trafikkmengde

NR.	PLASSERING	ÅDT	% STORE KJØRETØY	MEST TRAFIKKERTE TIME	DAG	KLOKKESLETT
114	Torlandsvegen	4533	3,1	580	onsdag	15-16
115	Torggata	5480	1,9	671	fredag	15-16
116	Store Ring	2125	2,9	313	torsdag	15-16
117	Bernervegen	3759	4,0	483	fredag	15-16
118	Bernervegen 2	3417	4,7	423	fredag	15-16

TABELL 2 Resultater fra tellinger – hastighet

NR.	PLASSERING	FARTS- GRENSE	GJ. FART	85 %	MAX V	DAG	KLOKKE- SLETT	KOMMENTAR	FRA DATO	TIL DATO
114	Torlandsvegen	50	47	53	123	tirsdag	13:06	Målinger sørover	29.jan	05.feb
115	Torggata	30	31	36	69	torsdag	14:31	Målinger nordover	05.feb	10.feb
116	Store Ring	50	46	53	103	tirsdag	10:05	Målinger nordover	04.mar	11.mar
117	Bernervegen	50	38	50	112	lørdag	23:40	Målinger vestover	12.mar	18.mar
118	Bernervegen 2	60	61	69	125	tirsdag	19:45	Målinger østover	26.mar	02.apr
Forklaring til tabellene: - Gj. fart: Gjennomsnittlig hastighet pr dag i perioden 85%-fraktal: Viser hvilken hastighet 15% av kjøretøyene ligger OVER - Max V: Maksimal registrert hastighet i perioden - Store kjøretøy - lastebil										

Resultater fra tellingene (lilla tall) presenteres også i figuren under sammen med ÅDT fra vegkart (røde tall) og skiltet fartsgrense for nærliggende vegnett. Plassering av tellepunkter til kommunen vises med lilla sirkler. Den mest trafikkerte timen ble registrert om ettermiddagen mellom klokka 15 og 16. Trafikkmengde registrert i løpet av tellingene samsvarer sånn ca. med ÅDT fra vegkart for fylkesvegene. Prosentandel lange kjøretøy avviker noe mellom data fra NVDB og tellinger. En mulig forklaring kan være definisjon på stort kjøretøy: Langt kjøretøy iht. NVDB er en bil lengre enn 5,6 m, stort kjøretøy i kommunen sine tellinger er definert som lastebil. Lastebil iht. N100 har en lengde på 12 m. Det er ikke opplyst om noen spesielle kapasitetsutfordringer innenfor planområdet.



FIGUR 7 Trafikkmengde, ÅDT fra NVDB (røde tall) og fra tellinger (lilla tall), samt fartsgrense for nærliggende vegnett. Bakgrunnskart: vegkart.

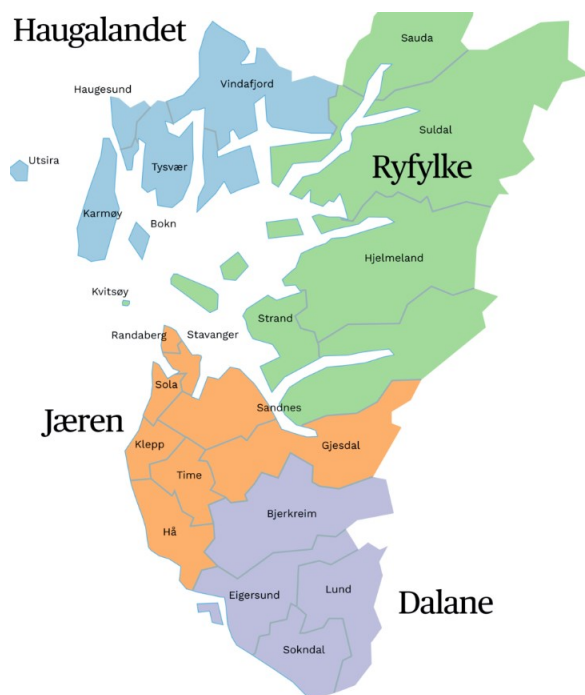
Innenfor planområdet er det skiltet 30 eller 50 km/t, se Figur 7. Registreringene viser at gjennomsnittlig fart er stort sett overholdt av bilsjåfører, bortsett fra på Bernervegen. Bernervegen har 50 km/t fartsgrense, men gjennomsnittlig hastighet er registrert/beregnet til å være 38 km/t – dette fordi punkt 117 ble plassert foran et gangfelt på Fv. 4360 (bremsing, akselerering ifm. kryssing).

Maksimal registrert hastighet ligger over 100 km/t for nesten alle tellepunkter, men 85%-fraktilen (viser hvilken hastighet 15% av kjøretøyene ligger OVER) avviker ikke veldig mye fra skiltet fartsgrense. Maksimal hastighet er trolig et resultat av høyhastighetskjøring i løpet av natten.

2.1.1 Reisemiddelfordeling i Rogaland

Reisemiddelfordelinger viser hvordan mennesker velger å reise. Fordelingen kan bidra til å prioritere tiltak for å prøve å endre reisevaner. Undersøkelsene kalles reisevaneundersøkelse (RVU), og gjøres både nasjonalt og lokalt. I forbindelse med reisemiddelfordeling for eksisterende og fremtidig situasjon tas det utgangspunkt i både overordnede føringer, jfr. kap. 1, og trafikk tall fra gjennomførte reisevaneundersøkelser.

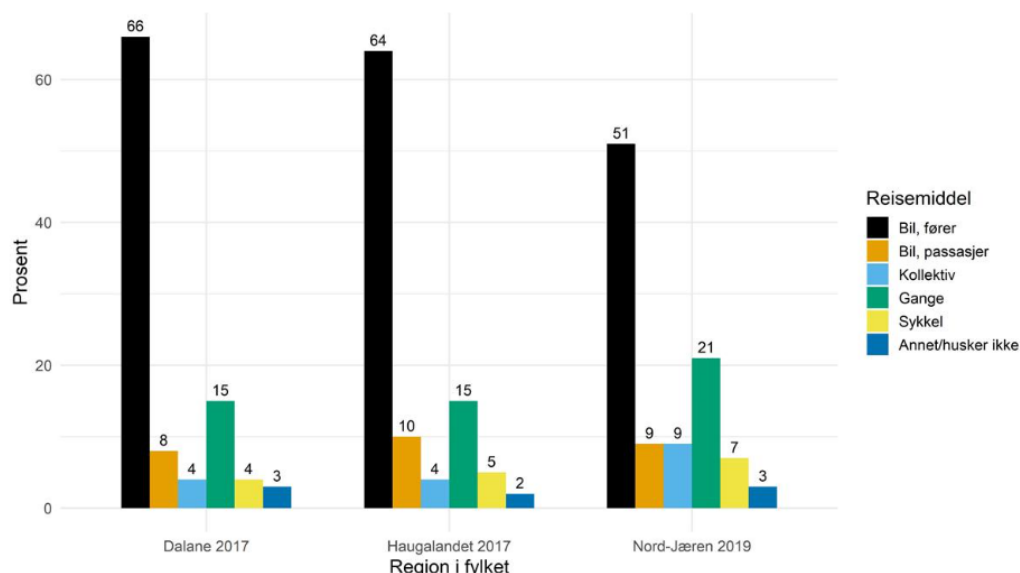
I TØI rapport 1430/2015 (ref. 11) står det at det bør gjøres en sammenligning av trafikk tellinger og RVU-data på lokalt nivå, fordi den nasjonale RVU-en viser at det er store geografiske forskjeller på bruk av de ulike transportmetodene. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2024 gir oversikt over reisemiddelbruk på Nord-Jæren. Byene Stavanger og Sandnes ligger innenfor distriktet Nord-Jæren, og gir et stort bidrag til reisemiddelfordelingen for Nord-Jæren som ikke nødvendigvis representerer tettsteder slik som Nærbø. Det er på oppdrag fra Rogaland fylkeskommune gjennomført lokale reisevaneundersøkelser for Haugalandet og Dalane i 2017, se Figur 9. Det benyttes derfor tall fra Haugalandet og Dalane, da disse er mer sammenlignbare med Nærbø. En oversikt over områdene vises i Figur 8.



FIGUR 8 Oversikt over fordeling over kommuner og distrikter i Rogaland. Kilde: snl.no/jæren.

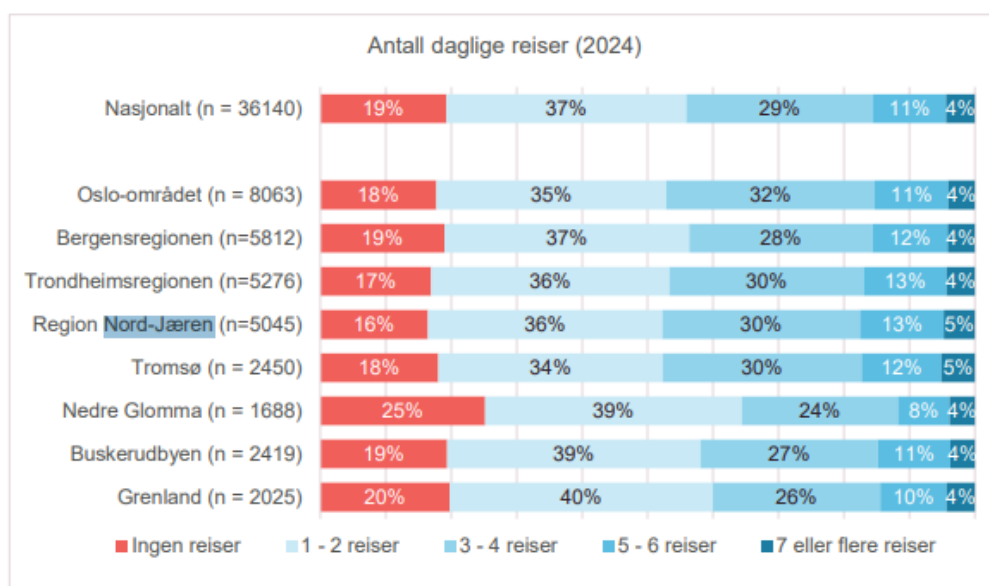
Personbil er det mest utbredte transportmiddelet i Rogaland. Bilen er hyppig brukt i spredtbygde områder, fordi lengre avstander gjør det vanskelig å rekke alle gjøremål uten å bruke bil.

På Haugalandet og Dalane bruker rundt 74% av alle reiser bil som transportmiddel. Det er enten som sjåfør eller som passasjer. I disse områdene gjøres 15% av reisene til fots, 4-5% med sykkel og 5% med kollektivtransport, se Figur 9.



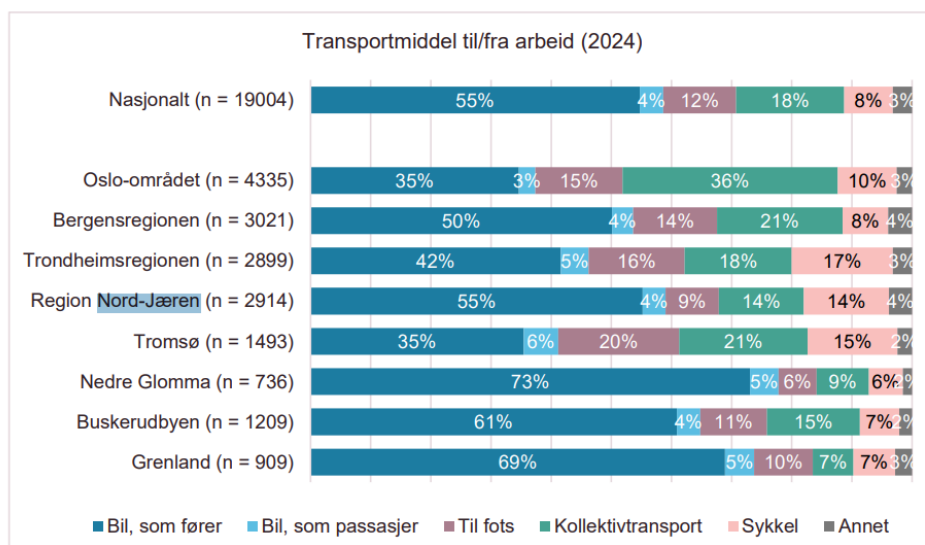
FIGUR 9 Reisemiddelvalg i Rogaland (Bayer, RVU Haugalandet 2017. Reisevaneundersøkelse for Haugalandet 2017, 2018; Bayer, RVU Dalane 2017. Reisevaneundersøkelse for Dalane 2017, 2018; Statens vegvesen, 2020.)

Det er publisert en rapport om reisevaner i de 8 største byregionene med tilleggsutvalg 2024, Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU, ref. 16). I region Nord-Jæren er det 36 % som foretar 1-2 reiser per dag, 30 % reiser 3-4 ganger og 13 % foretar 5-6 reiser daglig. Det er også 16 % som ikke foretar reiser i det hele tatt ila. dagen, jfr. Figur 10.



FIGUR 10 Antall daglige reiser. Kilde: (16)

Ifølge undersøkelsen, foretas det i Nord-Jæren til sammen 59 % av arbeidsreiser med bil som fører eller passasjer, 14 % med kollektiv og 9 % til fots, 14 % av arbeidsreiser er sykelturer. Se Figur 11.

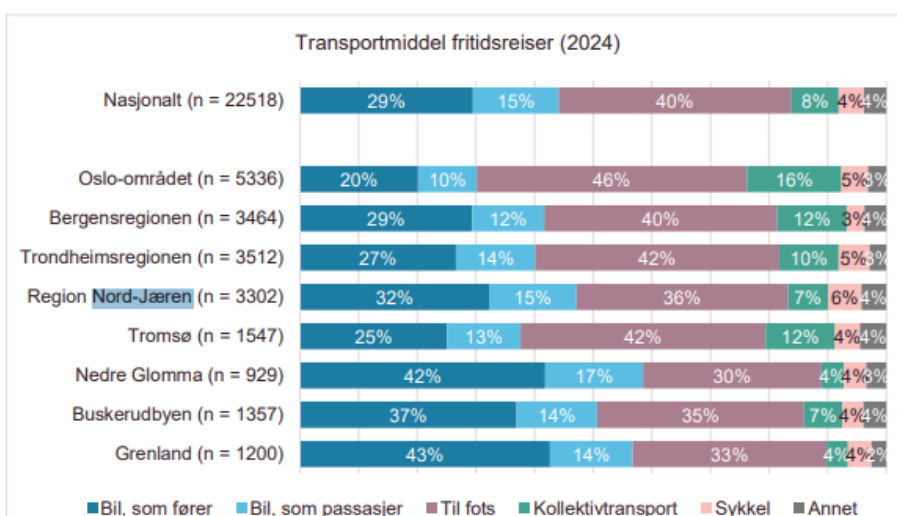


«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk og t-bane

«Annet» inkluderer fly, drosje, ferje, båt, moped/MC og annet

FIGUR 11 Transportmiddel til/fra arbeid. Kilde: (16).

Undersøkelsen viser at 36 % av fritidsreiser tas til fots og 47 % er bilreiser, hvorav 15 % er som passasjerer, se Figur 12.

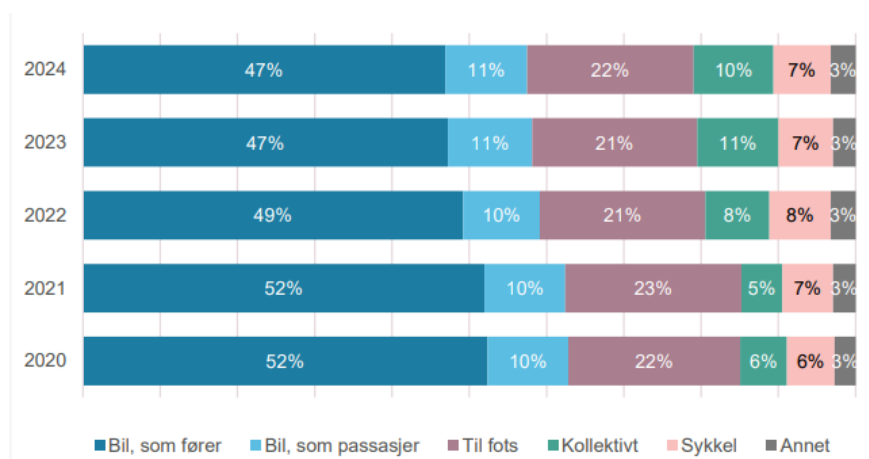


«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk og t-bane

«Annet» inkluderer fly, drosje, ferje, båt, moped/MC og annet

FIGUR 12 Transportmiddel ved fritidsaktiviteter. Kilde: (16).

Figur 13 illustrerer endringer i transportmiddelfordeling, Nord-Jæren i tidsperioden 2020-2024. Registrert bilbruk har gått ned med 4 prosentpunkt og kollektivandel har økt med 4 prosentpunkt fra år 2020 til 2024.



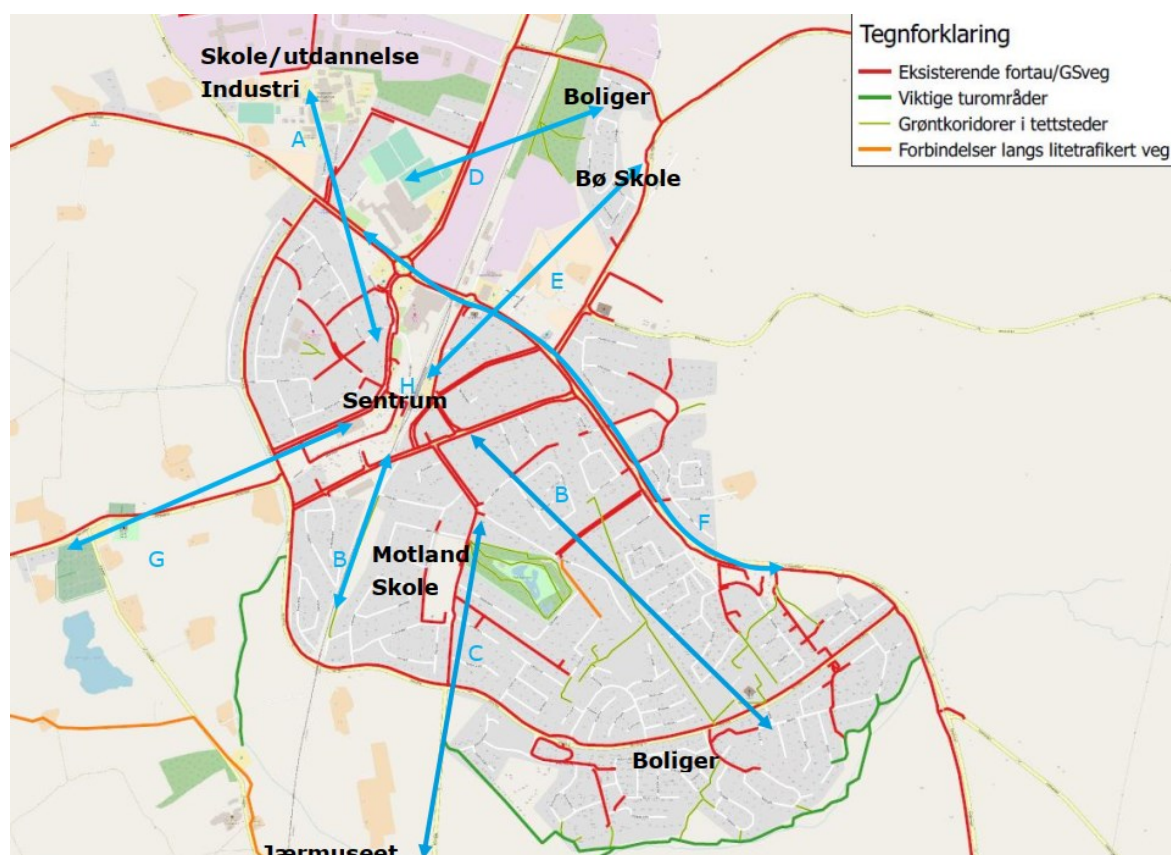
«Kollektivt» inkluderer buss, tog, trikk og t-bane

«Annet» inkluderer fly, drosje, ferje, båt, moped/MC og annet

FIGUR 13 Transportmiddelfordeling, Nord-Jæren 2020-2024. Kilde: (16).

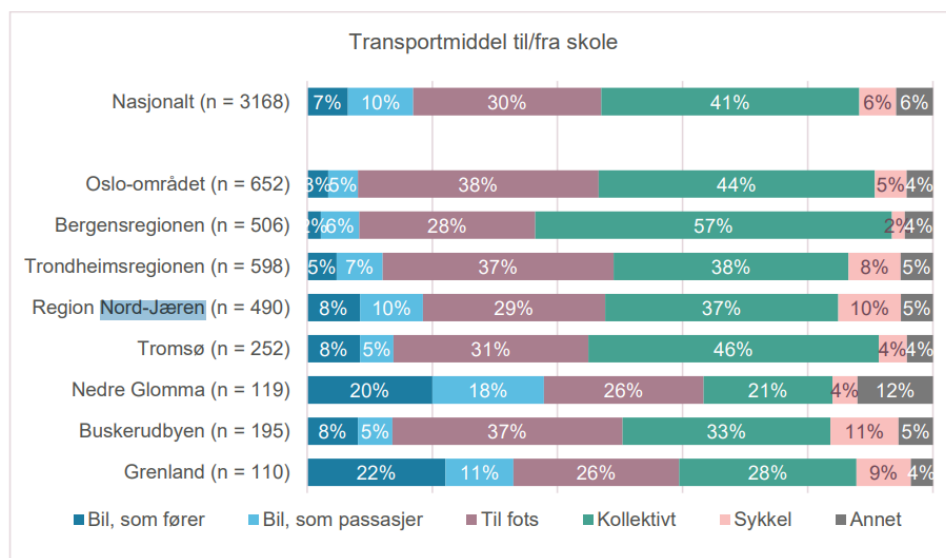
2.2 Myke trafikanter i dag, skoleveg

I planområdet er det flere skoler og barnehage. I tillegg er det flere lekeområder, samt friluftsområder som blir brukt av barn og unge. I tidligere trafikkanalyse (ref. 15) ble det illustrert/kartlagt G/S-forbindelser for området, se Figur 14. Figuren viser skisse over viktige forbindelser samt overordnede mål som kan bidra til å øke sykkeltrafikken på Nærbø.



FIGUR 14 Prinsipper for sykkelforbindelser. Kilde: (15).

Reisevaner i de 8 største byregionene (ref. 16) viser at i region Nordre Jæren 37 % av skolereiser foretas med kollektivtransport, 29 % til fots og 18 % med bil (hvorav 8 % som fører og 19 % som passasjer). 10 % av skolereiser er sykkelture. Se Figur 15.



«Kollektivt» inkluderer buss, tog, trikk og t-bane

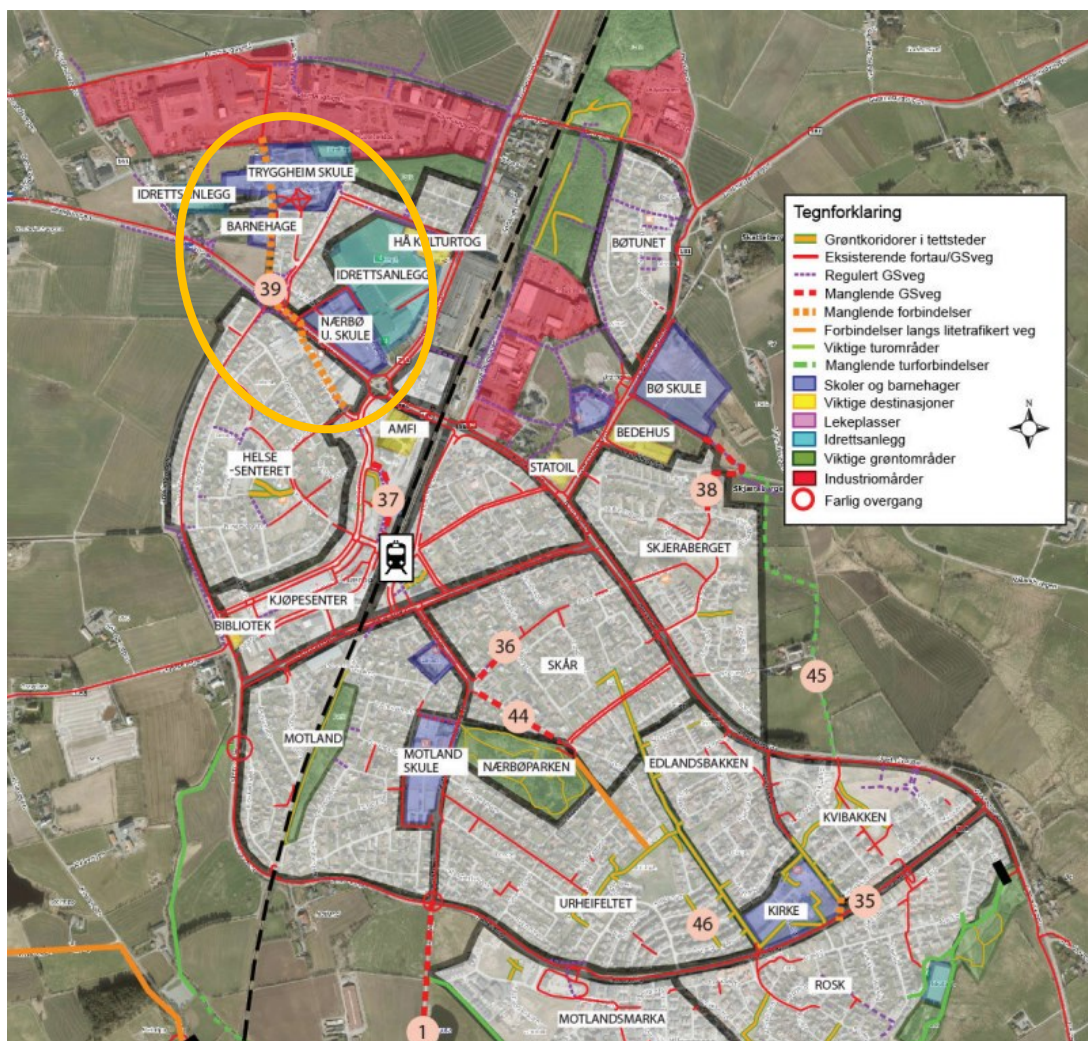
«Annet» inkluderer fly, drosje, ferje, båt, moped/MC og annet

FIGUR 15 Transportmiddel til/fra skole. Kilde: (16).

2.2.1 Plan for turnett i Hå kommune

Hå kommune har i 2017 utarbeidet Plan for turnett (ref. 14). Planen inneholder analyser av nåværende turnett, og viser mangler, behov og muligheter i kommunen. Turnett og oppholdsområder for Nærbø ble registrert og kart fra denne planen vist i Figur 16.

Mellom Tryggheim skule og sentrum er det markert med oransje stiptet linje – *manglende forbindelse*. Dette er også en forbindelse som er registrert til/fra ungdomsskole i barnetråkk. Sør for Bernervegen går forbindelsen gjennom næringsområdet med udefinerte arealer for myke trafikanter og langs Nygårdsvegen til fortau langs Torggata. Det er ikke et separat tilbud for myke trafikanter langs Nygårdsvegen fra avkjørsler til p-plass. Siden 2022 er næringsområdet avgrenset med gjerde og port i enden av Nygårdsvegen.



FIGUR 16 Plan for turnett på Nærbø. Kilde: Planprogram og ref. (14). Ca. planområdet er markert med oransje sirkel.

Eksisterende gang- og sykkelveg/fortau er markert med røde linjer. Dagens tilbud langs Torlandsvegen, Bernervegen og Bjorlandsringen har alle forbindelser inn mot planområdet.

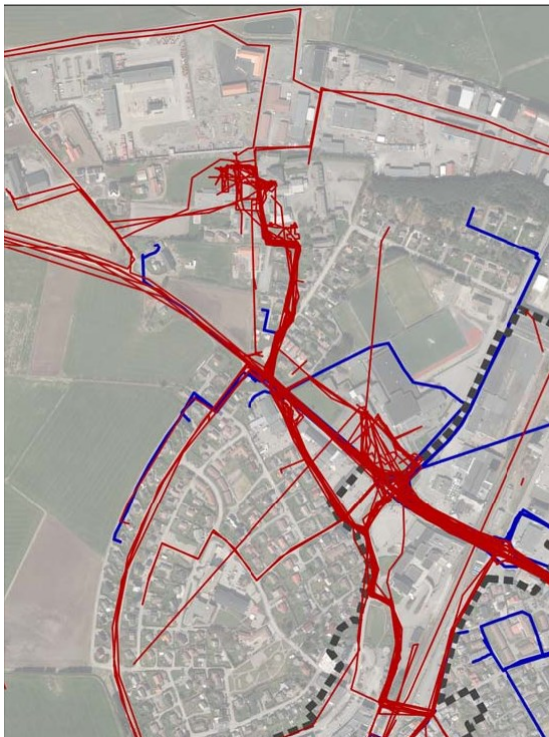
I planen, innenfor planområdet, er det markert forbindelse fra togstasjonen mot industriområdet langs Nygårdsvegen til Bernervegen og videre – nr. 39/oransje stiplede linje i Figur 16. I notatet anbefales det å bevare forbindelsen i framtidige planer: *Forbindelsen går på privat eiendom og er mye brukt som naturlig snarveg fra stasjonen mot Tryggheim og industriområdet.* Forbindelsen over Reime & Lode ble bestemt stengt med port av grunneier pga. farlige situasjoner.

Det er regulert gang- og sykkelveg fra idrettsanlegget, Tryggheim og barnehagen mot næringsområdet i nord og Bernervegen i sør. Markert manglende forbindelse fra Bernervegen, gjennom barnehagen og mot Tryggheim skule kan erstattes med gang- og sykkelveger vest (forslag til framtidig) og øst for barnehagen.

2.2.2 Barnetråkkregistreringer på Nærbø

Barnetråkk er en metode for innsamling av informasjon om hvordan barn og unge bruker og opplever deres fysiske omgivelser. Registrerte skoleveger til barneskole (markert med blått) og ungdomsskule (markert med rødt) vises i Figur 17. Skoler og andre gangmål vises i Figur 18.

Mange elever bruker Bernervegen til og fra skolen. Skoler tilknyttet planområdet er Bø barneskule, Nærbø Ungdomsskule og Tryggheim Ungdomsskule. Noen elever kommer med tog.



FIGUR 17 Barnetråkk: Registrerte skoleveger til barneskole (blått) og ungdomsskule (rødt).



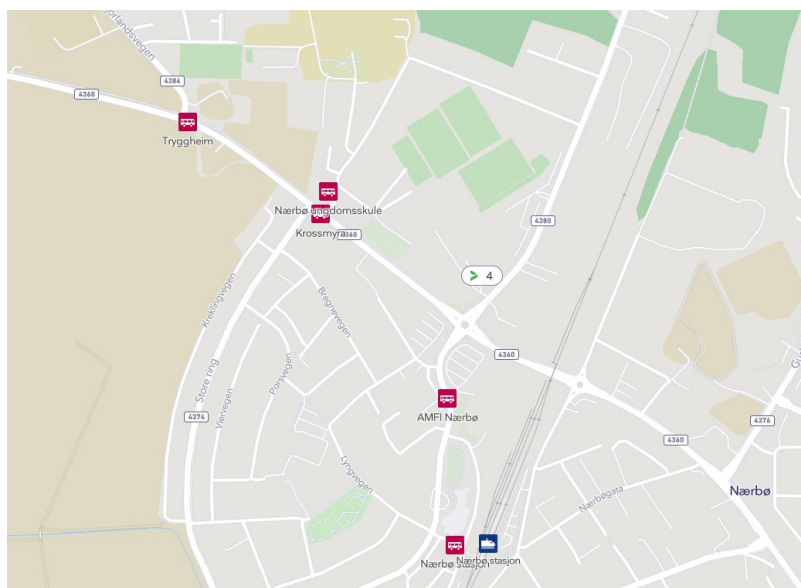
FIGUR 18 Skoler og andre gangmål

2.3 Dagens kollektivtilbud

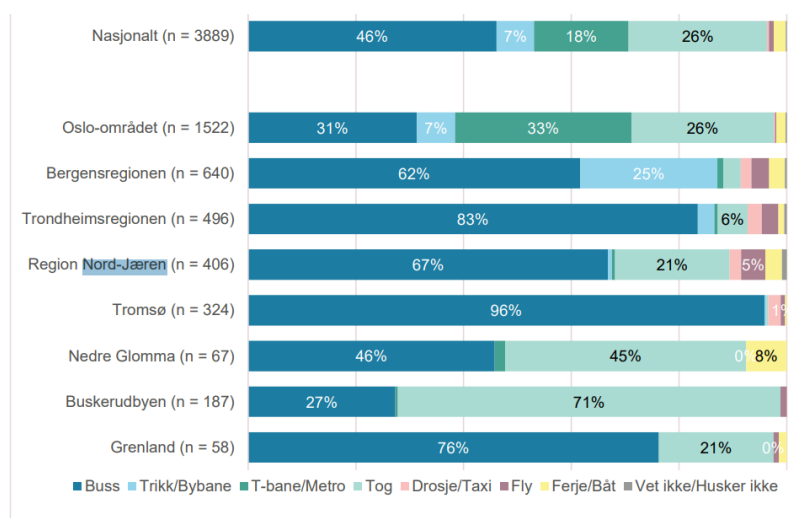
Kollektivbetjeningen i Hå kommune består hovedsakelig av tog supplert med tre skolebusslinjer med relativt få avganger. Fra Nærbø jernbanestasjon går det tog til Stavanger og Egersund.

Det er i dag et ganske begrenset busstilbud i og omkring Nærbø. Innenfor planområdet ligger bussholdeplassene Tryggheim, Nærbø ungdomsskule, Krossmyra og Amfi Nærbø. Bussrute 57 kjører mellom Nærbø og Bryne med én avgang hver veg og med noen ekstra skoleavganger på skoledager. SK1909 og SK1910 har én avgang hver veg, og noen dager med ekstra avganger: [Skoleruter i Hå kommune - Kolumbus AS](#). Av- og påstigningstall for 2024 for holdeplasser innenfor planområdet og for Nærbø stasjon mottatt fra Kolumbus presenteres Tabell 3. Passasjertallene viser at mange elever kommer med skolebuss, men det var få passasjerer ila. 2024 som benytter seg av holdeplass Krossmyra og Tryggheim.

Mnd	1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		11		12 Total	
Holdeplass	På	Av	På	Av	På	Av	På	Av	På	Av	På	Av	På	Av	På	Av	På	Av	På	Av	På	Av	På	Av
Krossmyra (11191789)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Krossmyra (11191790)	0	0	0	0	0	0	2	1	3	0	3	0	0	0	0	0	2	0	2	2	6	0	1	1
Nærbe stasjon																								
(11196881)	0	63	20	63	18	29	18	77	20	101	53	78	35	23	27	51	23	88	26	87	19	77	9	65
Tryggheim (11191791)	0	0	0	1	0	3	0	3	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Tryggheim (11191792)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reime (11194676)	0	0	6	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reime (11197307)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nærbe ungdomsskule																								
(11194565)	53	0	105	136	217	295	228	355	194	242	114	188	147			182	289	350	235	274	242	260	157	183
Nærbe ungdomsskule																								
(11194565)	212	307	181	250	145	243	180	304	143	212	69	145	151			182	239	332	172	261	220	345	177	206



Av gjennomførte arbeidsreiser med kollektiv er det 67 % som bruker buss og 21 % som tar tog. 5 % av arbeidsreisene foregår med fly, noen med ferje/båt og drosje iht. RVU ref. 16 for 2024. For Nærbø vurderes det at andelen av kollektivreiser innenfor kommunegrensen med tog er omtrent 95%, med buss/drosje 5% og de andre transportmidlene er 0%.



EFLA AS RÅDGIVENDE INGENIØRER

2.4 Parkering i dag

Innenfor planområdet er det etablerte parkeringsplasser ifm. skole, barnehage og næring. Det er også private p-plasser på egne eiendommer, gateparkering langs Krossmyra, samt p-plasser i sentrum ved Torggata og Nygårdsvegen.

Kommuneplan for 2024-2036 definerer følgende parkeringsdekning for sykkel (minst) og bil (maks).

Figur 21 presenterer krav til parkeringsdekning hentet fra bestemmelsene:

- For sykkelparkering viser kravet i tabellen minste tall på parkeringsplasser per bolig, eller 100 m² bruksareal for andre formål i tabellen. Inkluderer gjesteparkering.
- For bilparkering viser kravet i tabellen største tall på parkeringsplasser per bolig, eller 100 m² bruksareal for andre formål i tabellen. Inkluderer gjesteparkering.

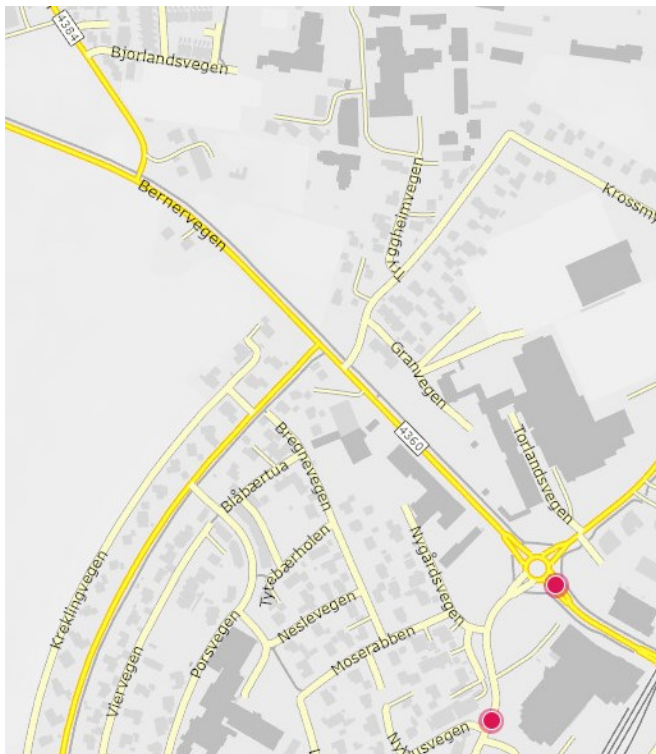
Føremål	Sykkelparkering (minst)	Bilparkering (maksimalt)
Sentrum, tenesteyting, forretning, kjøpesenter, nærservice og komb. funksj., næring (Høg arbeidsplass- og besøksintensitet)	5,0	0,9
Bustad i leilegheitsbygg og bygningar med kombinerte funksjonar	2,5	1,5
Bustad i område for konsentrert småhus	2,5	1,8
Bustad i område for frittliggande småhus	3,0	2,1
Næringsområde med allsidige verksemdar (Middels arbeidsplass- og besøksintensitet og arealutnytting)	5,0	0,9
Næringsområde for arealkrevjande verksemdar (Låg arbeidsplass- og besøksintensitet og låg arealutnytting)	0,5	0,5
Fritidsbustadar	-	1,0
Andre bygg	For andre bygg (publikumsretta funksjonar, skular, barnehagar, kyrkjor, idrettsanlegg m.m.) skal krav til parkering vurderast og fastsettast av kommunen i kvart enkelt tilfelle.	

FIGUR 21 Krav til parkeringsdekning fra kommuneplan.

2.5 Trafikkulykker og trafiksikkerhet

2.5.1 Trafikkulykker

De siste 10 årene er det registrert to ulykker innenfor planområdet. Ulykken i rundkjøringen var med uklart forløp og ulykken i boligområdet var en ulykke med fotgjenger som krysset kjørebane utenfor kryss.



FIGUR 22 Skjerm bilde fra vegkart.no, som viser trafikkulykker de siste 10 årene (2015-2025).

2.5.2 Trafikksikkerhet

De fleste trafikksikkerhetsutfordringer for mange trafikanter innenfor planområdet er i forbindelse med kryssing av det eksisterende vegnettet. I tidligere notater ble det påpekt manglende forbindelser eller tilrettelegging for mange trafikanter ifm. skoleveg. I barnetråkkregistre, ref. 10, skiller seg Krossmyra og Tryggheimvegen mht. trafikk blant barn og ungdom langs de vegene, se Figur 23.



FIGUR 23 Trafikk - utklipp fra kart 4.3.5 fra (10).

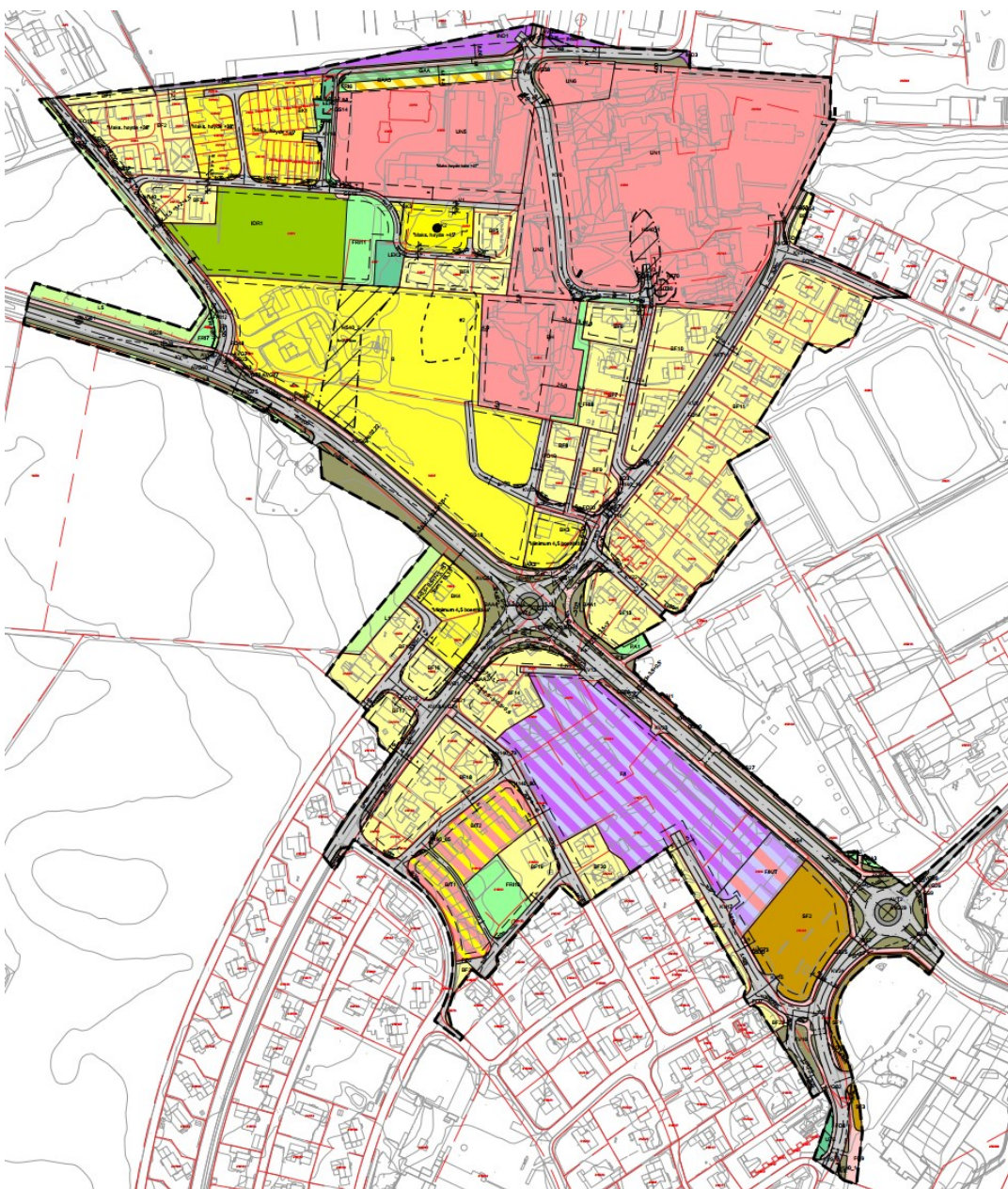
I sentrumsplan for Nærbø er det også diskutert og vurdert tiltak som bl.a. bilfritt sentrum og utbedring av forbindelser for mange trafikanter. Disse punktene innenfor planområdet skal vurderes videre i notatet.

De fleste bolig gatene i dag har fartsgrense på 30 km/t og noen av de er utført med fartshumper – noe som er eksempel på TS-tiltak og tilpasning av gatestruktur på fotgjengeres premisser.

3. FREMTIDIG SITUASJON - PLANFORSLAG

Formålet med planarbeidet er å løse utfordringer som berører ulike aktører i området, og gi bedre verktøy for å realisere regulert rundkjøring, fortetting og langsiktig utvikling av området. Det er følgende hovedendringer/tiltak som foreslås i planen:

- Fotballbane ved Tryggheim blir regulert om til idrettshall.
- Det legges opp til ny innkjørsel til Tryggheim barnehage over tomt 16/37. Eksisterende adkomst gjennom Tryggheimvegen fjernes.
- Tomt 21/18 reguleres om fra bolig til industri.
- Planen legger også til rette for at det er lettere å realisere boligbygging på tomt 16/37 og 23/4- et nytt boligområde Trianten/Bjorlandstunet.



FIGUR 24 Foreløpig plankart datert 20.05.25.

3.1 Fremtidig trafikkmengde

Ved vurdering av kapasitet i vegnettet legges det til grunn en dimensjonerende trafikkmengde. Normalt planlegges det for en forventet trafikkmengde 20 år etter åpningsåret. Trafikkmengden i prognoseåret legges til grunn for dimensjonering av veg. For plankryss og avkjørsler er prognoseåret gjerne satt til 10 år etter forventet åpningsår (ref. 2).

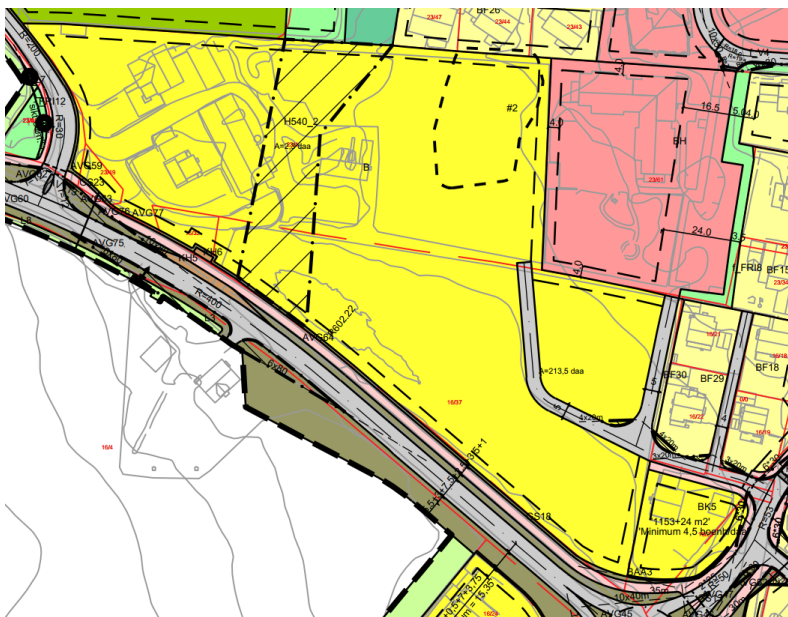
Turproduksjon er summen av alle turer som gjøres inn og ut av et område/sone/bygning, uavhengig av om de gjøres med bil, sykkel, gange eller med kollektivtransport. I dette notatet beregnes det kun til bilturproduksjon, som er andelen av turene som gjøres med personbil. For å beregne bilturproduksjonen er det brukt erfaringstall for boliger, næring og flerbrukshall. Erfaringstall i Statens vegvesen sin håndbok V713 *Trafikkberegninger* (ref. 3) og Prosam rapport (ref. 17) er begrenset når det kommer til erfaringstall for disse virksomhetene. Planforslaget legger opp til et nytt boligområdet Trikanten/Bjorlandstunet, utvidelse av eksisterende næringsområde Reime&Lode og en ny idrettshall ved Tryggheim skule. Videre redegjøres det kort for trafikk til/fra de foreslåtte endringene/nye formålene i planforslaget.

3.1.1 Nye boliger

Boligbygging på tomt 16/37 og 23/4 er vist i gjeldende kommuneplan. Kommuneplanen stiller krav til 4,5 boenheter per dekar og BRA på 60-100 %. Størrelse på eiendommer er totalt ca. 21 dekar. Dvs. at mulig BRA er mellom ca. 13 og 21,7 dekar og videre at maksimalt antall boenheter vil ligge på omtrent 58-97 boenheter.

Det nye boligområdet Trikanten/Bjorlandstunet vil mest sannsynlig bestå av en blanding av lavblokker og rekkehus. Antall boenheter/etasjer som skal bygges ut på området vil bli bestemt i en detaljreguleringsplan for området. Med bestemmelser fra kommuneplan og størrelse på området, samt gjennomsnittlig bilturproduksjon på ca. 4,5 bilturer (ut fra bl.a. beliggenhet og type bolig), kan man estimere trafikken til/fra området til å være omtrent mellom 264-440 kjt/døgn.

Planen legger opp til at boligområdet får adkomst fra den nye rundkjøringen på Bernervegen via Krossmyra, se Figur 25. ÅDT for Krossmyra er ukjent, da det ikke er gjennomført trafikktellinger i denne gaten. Trafikken i Krossmyra består i dag hovedsakelig av boligtrafikk, samt trafikk til/fra Tryggheim skule og barnehage. ÅDT estimeres til å være omtrent 2 000 kjt/døgn. Vegen og ny rundkjøring vil mest sannsynlig tåle trafikkvekst fra foreslått boligbygging på Trikanten/Bjorlandstunet. Det anbefales å gjennomføre mer detaljerte vurderinger/beregninger i reguleringsplan.



FIGUR 25 Forslag til et nytt boligområde, Trikant/Bjørlandstunet.

3.1.2 Utvidelse av næringsarealene

I planforslaget foreslås det å regulere eksisterende næringsarealer med en liten utvidelse iht. kommuneplan. Eiendommer foreslått til formål *forretning/industri* (F/I) og *forretning/kontor/tjenesteyting* (F/K/T) består av eiendommer vist i tabell og figur under. Tabellen viser også dagens og fremtidig bruk av eiendommer med estimert dagens trafikk og estimert fremtidig BRA iht. kommuneplan.

TABELL 4 Oversikt over eiendommer foreslått til formål forretning/industri og forretning/kontor/tjenesteyting

NR.	G/BNR.	STØRRELSE M ²	EKSISTERENDE VIRKSOMHET	DAGENS TRAFIKK PER DAG	FORMÅL I PLANFOR- SLAGET	BRA 60 % M ²	BRA 140% M ²
1.	21/73	6 952,8	Reime&Lode Bilsalg, verksted	Ca. 10-11 ansatte → ca. 20 - 30 turer	F/I	4 171,68	9 733,92
2.	21/261	3 066,8	Bensinstasjon Uno- X Nærbø, ubemannet	Kunder+ påfyll av drivstoff en gang i uke → ca.	F/I	1 840,08	4 293,52
3.	21/73	6 952,8	Bilsalg, verksted, lager, parkering	Del av Reime&Lode	F/I	858,96	2 004,24
4.	25/69	3 018,8	Kontor, parkering, garasjer, Jæren Everk	12 ansatte → ca. 20 - 30 turer	F/I og F/K/T	566,1	1 320,9
5.	21/18	1 431,6	Enebolig, parkering (NÆ18b)	Del Reime&Lode	F/I	858,96	2 004,24
6.	21/90	943,5	Enebolig (NÆ18a)	Ca. 5 bilturer	F/I	566,1	1320,9
Sum av 5 og 6		2 375				1 425	3 325



FIGUR 26 Eiendommer foreslått til formål forretning/industri og forretning/kontor/tjenesteyting. Kilde: 1881 kart og plankart.

Det fleste eiendommene er eksisterende og godt etablerte virksomheter. Det er ikke gjennomført tellinger eller registrering av trafikk til/fra området. Basert på type tjenester og beliggenhet, samt tilsvarende bedrifter/erfaringstall fra andre steder kan man estimere at gjennomsnittlig trafikk til/fra Reime&Lode er ca. 20-30 daglige turer som er generert av ansatte og noen kunder. Tilsvarende trafikkmengde estimeres for Jæren Everk (eier og drifter strømmettet i Hå kommune) som har 12 ansatte og muligens noen få kunder på besøk. Trafikk til/fra bensinstasjonen kan variere mye ilt. dagen og uka og kan estimeres til å være mellom 100 og 300 kjøretøy per dag. Tallene er ikke sjekket med bedriften.

De nye områdene: NÆ18a og NÆ18b, har totalt areal på ca. 2 375 m². Begge eiendommene består i dag av enebolig, delvis garasje/lager og parkering, og er allerede del av den eksisterende næringsvirksomheten. I gjeldende kommuneplan er eiendommene kategorisert som *Næringsområde kategori 2* med BRA mellom 60-140 %. Tabell 4 viser teoretisk størrelse av BRA for alle eiendommene for min 60 % BRA og maksimum 140 % BRA iht. kommuneplan. Fremtidig trafikkmengde er vanskelig å estimere da variasjonsområdet for turproduksjon innen arealbruk innen *forretning/industri/kontor/tjenesteyting* er ganske stor og avhengig av type bedrift. Det anbefales å presisere mulig fremtidig utbygging gjennom bestemmelsene for områdeplan og/eller avklare detaljer i videre fase (detaljregulering/ byggesøknad) for å unngå uønsket utvikling av arealene som kan føre til mye mer trafikk enn de to avkjørslene kan tåle.

Adkomst til området skjer i dag via Bernervegen og i planforslaget er det foreslått begrensning av adkomstmuligheter fra fylkesvegen, med to adkomster ved eksisterende bensinstasjon. Jæren Everk har i dag direkte avkjørslar til fylkesvegen og det foreslås at de mister adkomst og p-plassene mot Bernervegen i fordel for G/S-veg langs veien. Eiendom g/bnr. 25/69 får regulert dagens adkomst via Nygårdsvegen. Forslaget vurderes som positivt med hensyn til trafiksikkerhet og trafikkavvikling på fylkesvegen. Det henvises også til kap. 3.6. Ved eventuelle endringer/nye bedrifter på området anbefales det å gjennomføre analyse av trafikkmengde og ev. sporingsanalyse for dimensjonerende kjøretøy.

3.1.3 Ny idrettshall

Planforslag legger opp til etablering av en ny idrettshall på eiendommen ved siden av skolen, som i gjeldende reguleringsplan er avsatt til fotballbane, se Figur 27.



FIGUR 27 Eiendom for ny idrettshall. Kilde: flyfoto fra kommune kart.

Den nye idrettshallen vil primært bli benyttet av skolebarn. Det forventes også andre aktiviteter, som f.eks. trening med idrettslag etter skoletid om ettermiddagen/kvelden og i helgene. Hallen kan også bli leid ut til andre av Tryggheim skule. Eventuelle arrangementer vil mest sannsynlig skje i helgene.

Boligområder og internatet ligger i gangavstand til flerbrukshallen. Tryggheim skule opplyser på sine nettsider at de har 550 elever (per 2024) og at 210 av de bor på skolen sitt internat.

Elever og ansatte som allerede er på skolen og benytter seg av hallen genererer ikke ekstra trafikk. Elever som bor på internat, genererer heller ikke biltrafikk til/fra hallen. Ved bruk av hallen på ettermiddager eller i helgen kan man forutsatte at iht. RVU (jfr. kap. 2.1.1) er det ca. 32 % av elever og ca. 60 % av ansatte som kommer med bil til/fra fritidsaktiviteter. For større arrangementer i helgene, kan det i tillegg legges til rette for parkering andre steder med gåavstand til hallen.

Til beregningene forutsettes det ca. 40 -100 brukere samtidig i hallen på ettermiddag eller i helgene. Med ovennevnte tall vil trafikken til/fra hallen ligge på ca. 30-120 bilturer per ettermiddag/helg avhengig av størrelse på arrangementer/trening. Det antas noe samkjøring.

Estimert trafikk vurderes å ikke påvirke eksisterende T-kryss med fylkesvegen i stor grad. Imidlertid bør det legges opp til en trafiksikker og effektiv løsning for parkering, henting/levering, jfr. kap. 3.5. Det bør legges opp til at de fleste kan sykle og gå til aktiviteter etter skolen.

3.1.4 Trafikkvekst – oppsummering

For å beregne fremtidig trafikkvekst benyttes beregninger i henhold til NTP (Nasjonal transportplan) om generell trafikkvekst. Dagens ÅDT kan man hente fra vegkart/NVDB eller gjennomførte tellinger. Tabell 5 viser trafikkmengde fra trafikktellinger, samt fremskrevet trafikk for 2030 og 2050. NTP 2025-2036 oppgir en forventet gjennomsnittlig årlig vekst for Rogaland på 2,08 % fra 2020 til 2030 og 0,38 % fra 2030 til 2060.

TABELL 5 Trafikkmengde fra NVDB/tellinger, samt beregnet ÅDT-prognose iht. NTP for 2030 og 2050 (+20 år).

PLASSERING	DAGENS SITUASJON		NTP *	
	NVDB 2024	Tellinger 2025	2030	2050
114 Torlandsvegen	4000	4533	5024	5219
115 Torggata	-	5480	6074	6309
116 Store Ring	1100	2125	2355	2446
117 Bernervegen	4000	3759	4167	4328
118 Bernervegen 2	3500	3417	3787	3934
114 Torlandsvegen	4000	4533	5024	5219

NTP - Framskrivninger for persontransport i Norge. Beregnet trafikkarbeid med personbil for korte og lange reiser innenlands i hvert fylke.*

Trafikkmengden fra planområdet/nye formål vurderes å ikke påvirke det overordnede vegnettet i stor grad. Det anbefales å gjennomføre mer detaljerte vurderinger/beregninger i reguleringsplan hvis ovennevnte forutsetninger endrer seg. Det bemerkes også at det er generelt stor usikkerhet knyttet til beregning av fremtidig trafikk ved bruk av turproduksjonsfaktorer og erfaringstall, samt at utbygningsplanene (størrelse) i områdeplanen ikke var detaljerte.

3.2 Fremtidig situasjon for myke trafikanter

Det er ikke mottatt illustrasjoner over ev. endringer/detaljerte planer for de arealene innenfor planområdet. Plangrensen ble utvidet til å omfatte et større område, slik at man kan sikre gjennomføring av ulike trafiksikkerhetstiltak. I planforslaget gjennomføres det og sikres ny løsning for kollektivtrafikk. Det vil være viktig å sikre gjennomgående forbindelser og trygge kryssingspunkt for myke trafikanter. Det anbefales generelt at dagens naturlige ganglinjer følges i området, samt at ganglinjene er direkte og ikke oppleves som unødvendige omveger.

En fotgjengerundergang under Bernervegen fjernes fra planforslaget. For Hø2-vegklasse skal det være planskilt kryssing av vegen ved ÅDT over 6 000 kjt/døgn iht. N100. Gjennomførte trafikktellinger viser at vegene innenfor planområdet har trafikkmengde under 5 500 kjt/døgn (Torggata), med omtrent 3 800 kjt/døgn på Bernervegen per i dag, og fremskrevet trafikk hhv. ca. 6 000 og 4 200 kjt/døgn for år 2030, jfr. Tabell 5. Dvs. at det ikke er direkte krav for planskilt kryssing over/under Bernervegen for de nærmeste årene:

N100: Krav 3.3.5—13 SKAL: *Eventuell kryssing mellom gang- og sykkelveg og veg skal være planskilt eller signalregulert ved ÅDT > 6 000.*

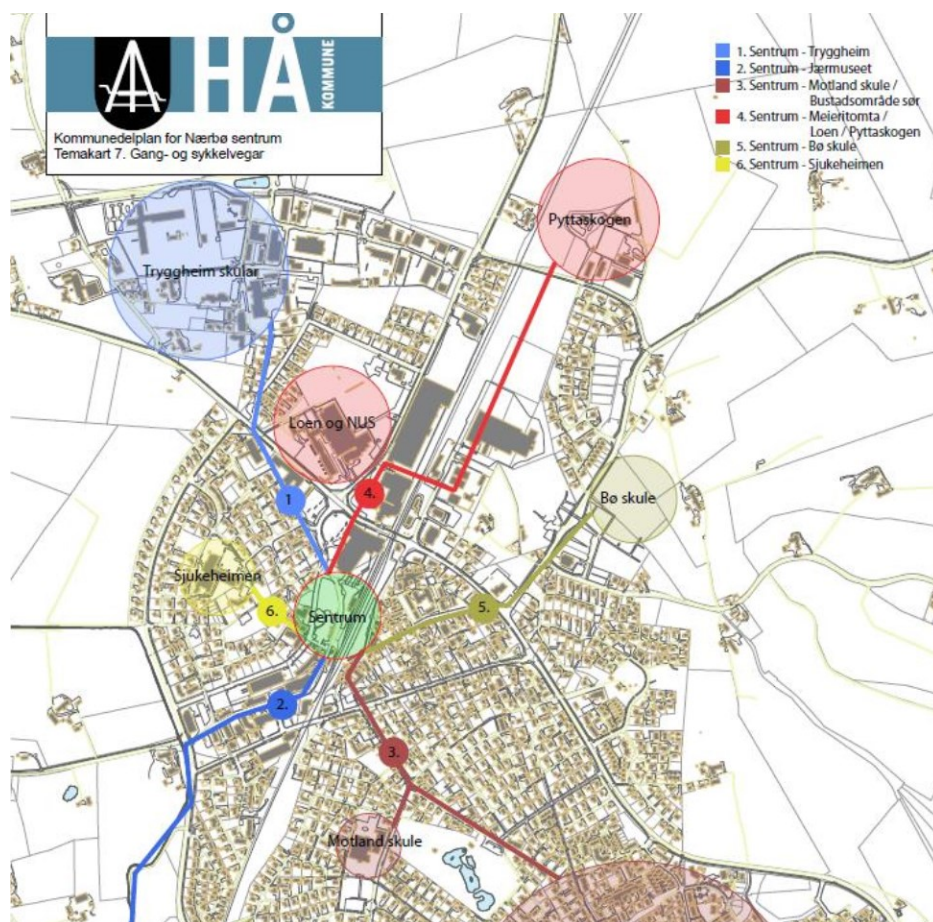
Det anbefales å sikre minimum 2 meter ferdselsbredde på fortau og minimum 2,5-3 meter brede gang- og sykkelveger iht. N100, avhengig av antall gående og syklende, jfr. Tabell 6:

N100: Krav 2.3.1—3 SKAL: *Alle fortau skal ha ferdselssone og denne skal være minst 2 m bred. Dersom fortauet har møbleringssone skal ferdselsarealet økes til 2,5 m for å gi plass for maskinell snørydding o.l.*

TABELL 6 Bredder for gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau, eksklusive skuldre (mål i m). Kilde N100

Syklende per time	Gående per time			
	< 15	15 - 100	100 - 200	> 200
< 15	Gang- og sykkelveg=2,5	Gang- og sykkelveg=3,0		
15 - 300	Gang- og sykkelveg=3,0	Sykkelveg=2,5 Fortau=1,5		Sykkelveg=2,5 Fortau=2,0
300 - 1500	Sykkelveg=3,0 Fortau=1,5	Sykkelveg=3,0 Fortau=2,0		
> 1500	Sykkelveg=4,0 Fortau=1,5	Sykkelveg=4,0 Fortau=2,0		Sykkelveg=4,0 Fortau=2,5

Det bør også tas hensyn til nullvekstmål som vektlegger at en betydelig del av transportveksten fremover kan håndteres med sykling og gange, forutsatt at forholdene forbedres. Hvor mye av ferdselsarealet som reguleres til myke trafikanter langs adkomstgater vil være avheng av hvor de myke trafikantenes startpunkt er, hvor de ferdes og hvilke ruter som foretrekkes. I trafikkanalyse for Nærbø (15) ble det illustrert prinsipper for sykkelforbindelser på lang sikt. Kommunedelplan for Nærbø sentrum definerer gang- og sykkelveger/akser for området, se Figur 28.



FIGUR 28 Temakart for gang- og sykkelveger. Kilde: Kommunedelplan for Nærbø sentrum.

Kommunen opplyser om at det jobbes med å få Kolumbus-sykler rundt om i kommunen. Foreløpig er det plassert ut sykler ved Nærbø togstasjon, Loen (idrettsanlegg) og Nærbø kirke.

Mange elever gikk til Tryggheim skule gjennom næringsområdet, jfr. Barnetråkkregistre, Figur 17 og Figur 28, hvor forbindelsen er markert med nr. 1 i temakart fra kommunedelplan. Deler av denne forbindelsen (over Reime & Lode) ble bestemt stengt med port av grunneier pga. farlige situasjoner. Områdeplanen legger til rette for gang- og sykkelveg langs Bernervegen på begge sider av fylkesvegen, og langs Store Ring (en side), samt gangfelt ved den nye rundkjøring med Krossmyra og ved skolen. Forslag til plankartet viser også fortau bl.a. langs Krossmyra, Torggata og delvis langs Bjorlandsvegen.

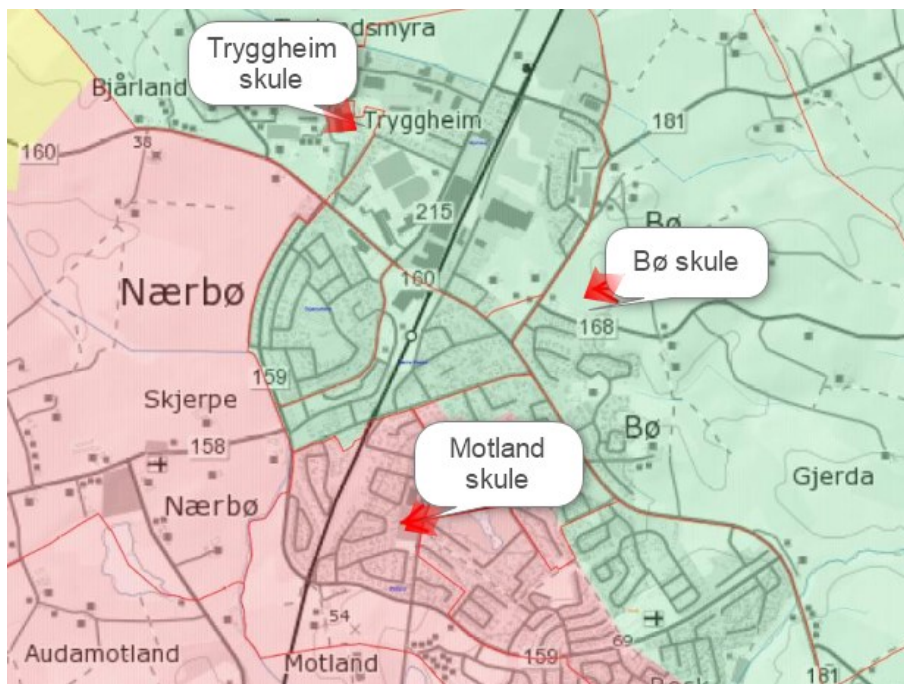
Forslaget til plankartet strekker seg mot sentrum og ivaretar gang- og sykkelforbindelser til kjøpesenteret og stasjonen, noe som er i tråd med sentrumsplanen og ønsket om et bilfritt område i Nærbø sentrum. Det bør også vurderes å legge til rette for direkte forbindelse fra Nygårdsvegen mellom p-plass og F/K/T til G/S-veg langs Bernervegen.

Eksisterende fartshumper langs bl.a. Krossmyra og Bregnervegen bør opprettholdes, da vegene er en del av skolevegen for mange elever.

Et sammenhengende nett av fortau/gang- og sykkelveger, med prioritering av skoleveger og universell utforming er en viktig forutsetning for fremtidig utvikling. Dette er i sammenheng med nullvekstmålet, og vil bidra til reduksjon av biltrafikk internt på Nærbø. Videre i notatet redegjøres det mer om adkomst til Tryggheim skule, barnehage, idrettshallen og kollektivtilbud.

3.3 Adkomst til Tryggheim skule

Tryggheim skule er både ungdomsskule og videregående skule, og har biladkomst både fra nord og sør. Skolekrets for Tryggheim vises med grønn farget i Figur 29.

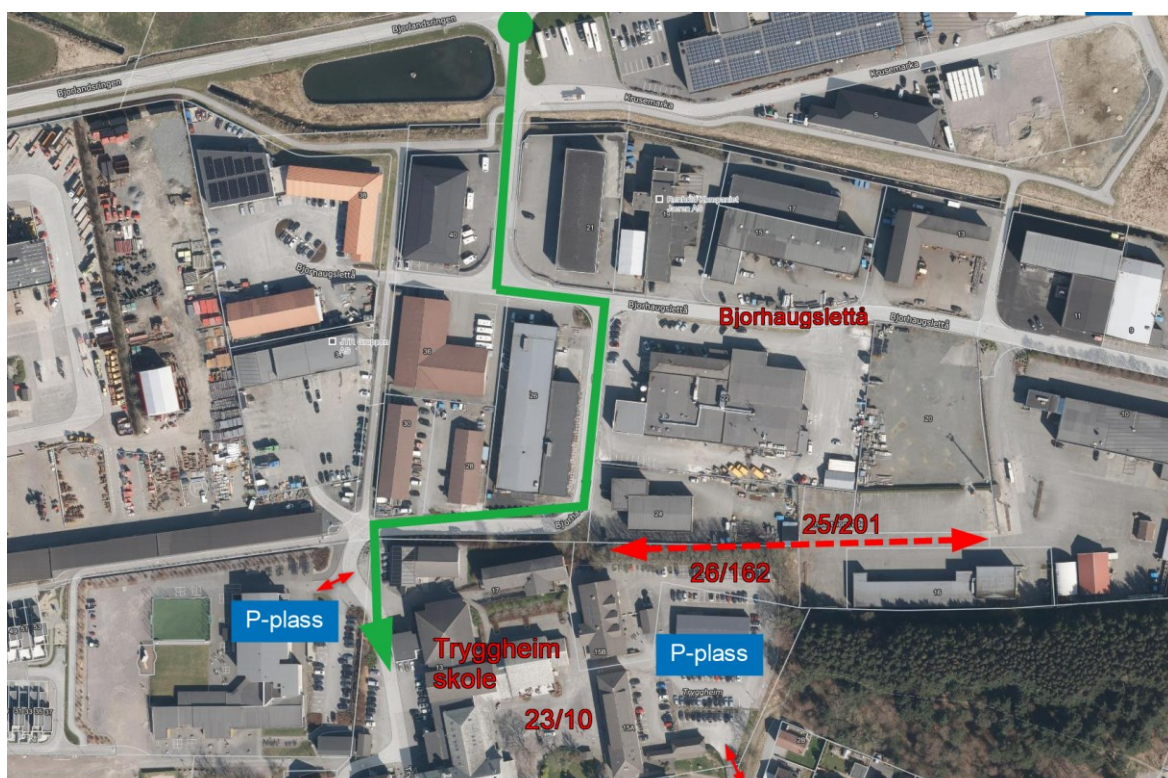


FIGUR 29 Skolekretser på Nærbø. Kilde: Hå kommune.

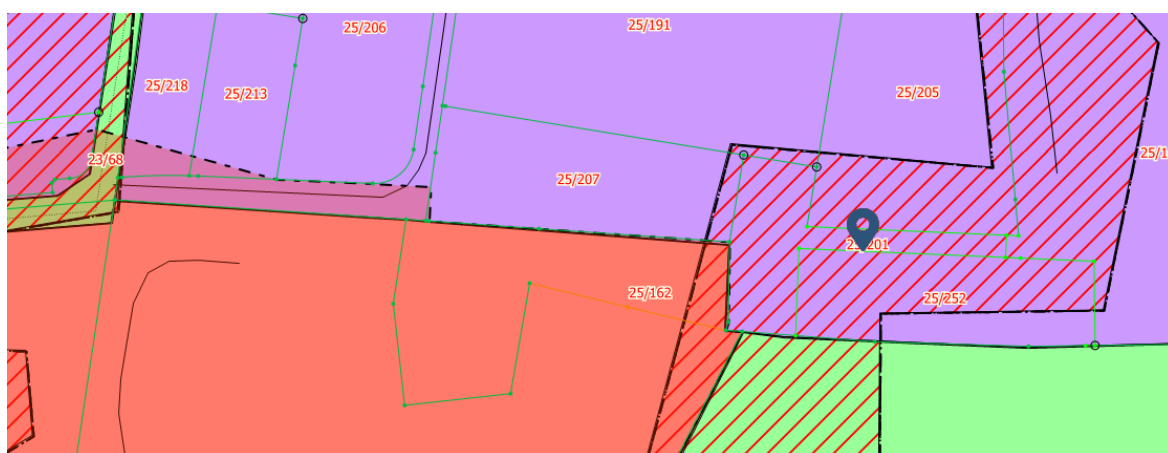
Adkomst for myke trafikanter til skolen kan i tillegg deles inn i nord og sør for Bernervegen.

Biladkomst til skolen i nord går via Bjorlandsringen og videre gjennom næringsområdet og Bjorhaugslettå, se grønn linje i Figur 30. Det er også en direkte adkomst fra Krossmyra og en via Tryggheimvegen.

Tryggheim skule har foreslått å anlegge permanent vegadkomst fra g/bnr. 25/201 og inn på skolens eiendom g/bnr. 25/162 og 23/10, rød linje i Figur 30. Det er planlagt et nytt internatbygg med kjeller som kunne fått direkte adkomst fra eiendom g/bnr. 25/201. Skolen påpeker at direkte adkomst fra g/bnr. 25/162 og inn på skolens område vil kunne redusere trafikk gjennom boligområde i Krossmyra/Tryggheimvegen.



FIGUR 30 Eksisterende adkomst til skole fra nord (grønn linje) og forslag for ny adkomst fra skole (rød linje).



FIGUR 31 Utlipp fra gjeldende kommuneplan ved skole og næringsområdet i nord.

Eiendommene som skolen har foreslått til adkomst er regulerte til næring i gjeldende plan, og er utenfor planområdet for områdeplan, se Figur 31. Det er ikke heller etablert/adskilt veg mellom Bjorhaugslettå og eiendom g/bnr. 25/201. Kommunen er negativ til biltrafikk fra Tryggheim gjennom næringsområdet.

Det er ikke gjennomført tellinger som viser trafikkmengde i de forskjellige adkomstene til skolen. Ut fra plassering av boligområder kan man se at de fleste bor sør-øst for skolen. Adkomstene fra Krossmyra og Tryggheimvegen er mer direkte for beboere, mens adkomst fra nord via Bjorhaugslettå er antakelig mer brukt av reisende utenfor Nærø. Imidlertid trenger alle tre adkomstmuligheter utbedringstiltak med hensyn til geometrisk utforming og trafikksikkerhet.

- Adkomst fra Bjorhaugslettå er et kryss med fem armer, hvorav to av dem er G/S-forbindelser, én er avkjørsel til næringsområdet og én er adkomst til skole. Vegene har linjeføring med kurve og bratt stigning, se Figur 32.



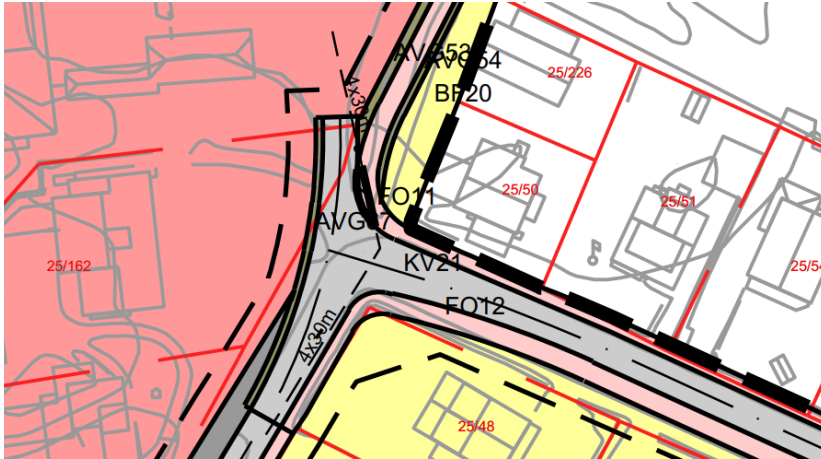
FIGUR 32 Adkomst fra Bjorhaugslettå. Kilde: Google Street view.

[illegible]

- Adkomst fra Krossmyra er en avkjørsel med bom som ligger i en 90 graders sving og ved en gangforbindelse/snarveg fra nord/øst, se Figur 34.



Arealet bør reguleres med vekt på å oppnå tilstrekkelig sikt og tydelige vikepliktsregler ved avkjørselen og langs vegen. Geometrisk utforming bør tydeliggjøre hva som er hovedvegen og hva som er avkjørselen. Det bør sikres trygg plassering av kryssing over Krossmyra mellom regulerte fortau på begge sider. Det bør sikres/tegnes frisisiklinjer i avkjørsler og mot G/S-veg og kryssingspunkt for fotgjengere.



FIGUR 35 Adkomst fra Krossmyra - utklipp fra forslag til plankart.

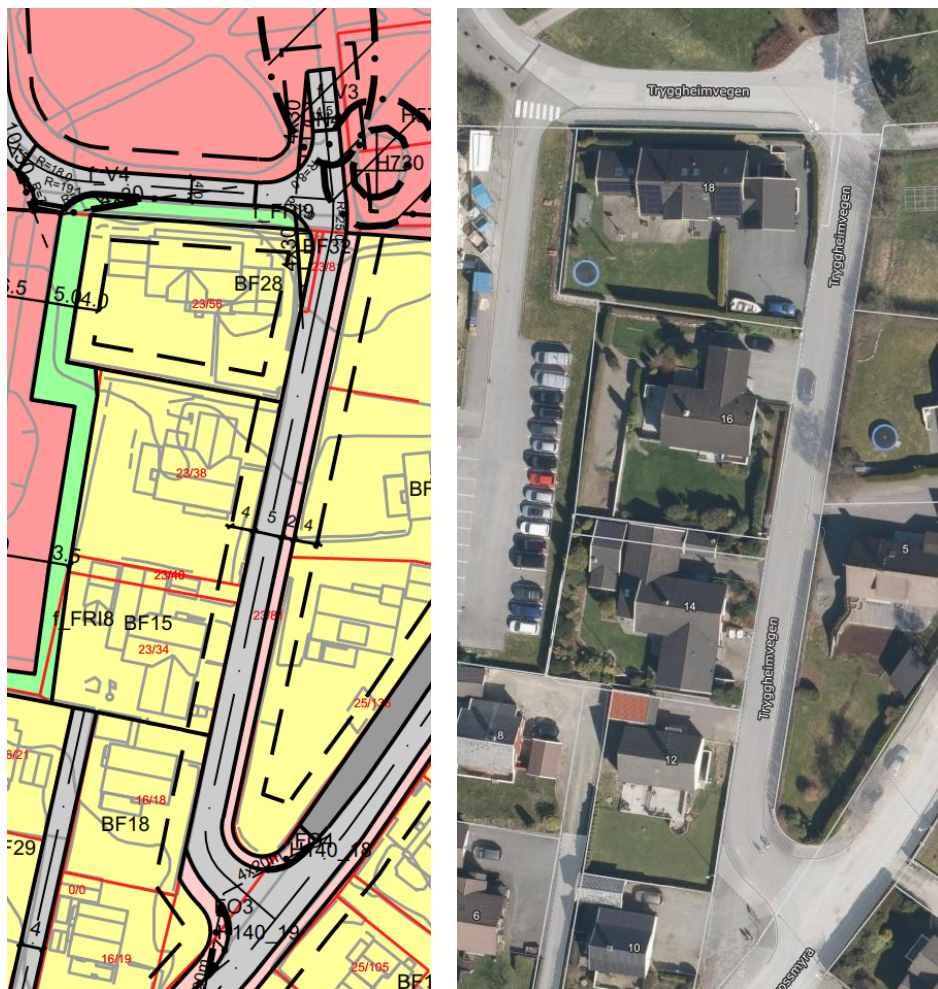
- Adkomst fra Krossmyra via Tryggheimvegen går via et uregulert T-kryss. Tryggheimvegen er en gate med ca. 5 meter bredde, flere private avkjørsler og ensidig fortau, se Figur 36. Videre adkomst til skoleområdet er sperret med bom og arealet foran bommen brukes som snuplass.



FIGUR 36 Adkomst fra Tryggheimvegen. Kilde: Google Street view, juni 2019.

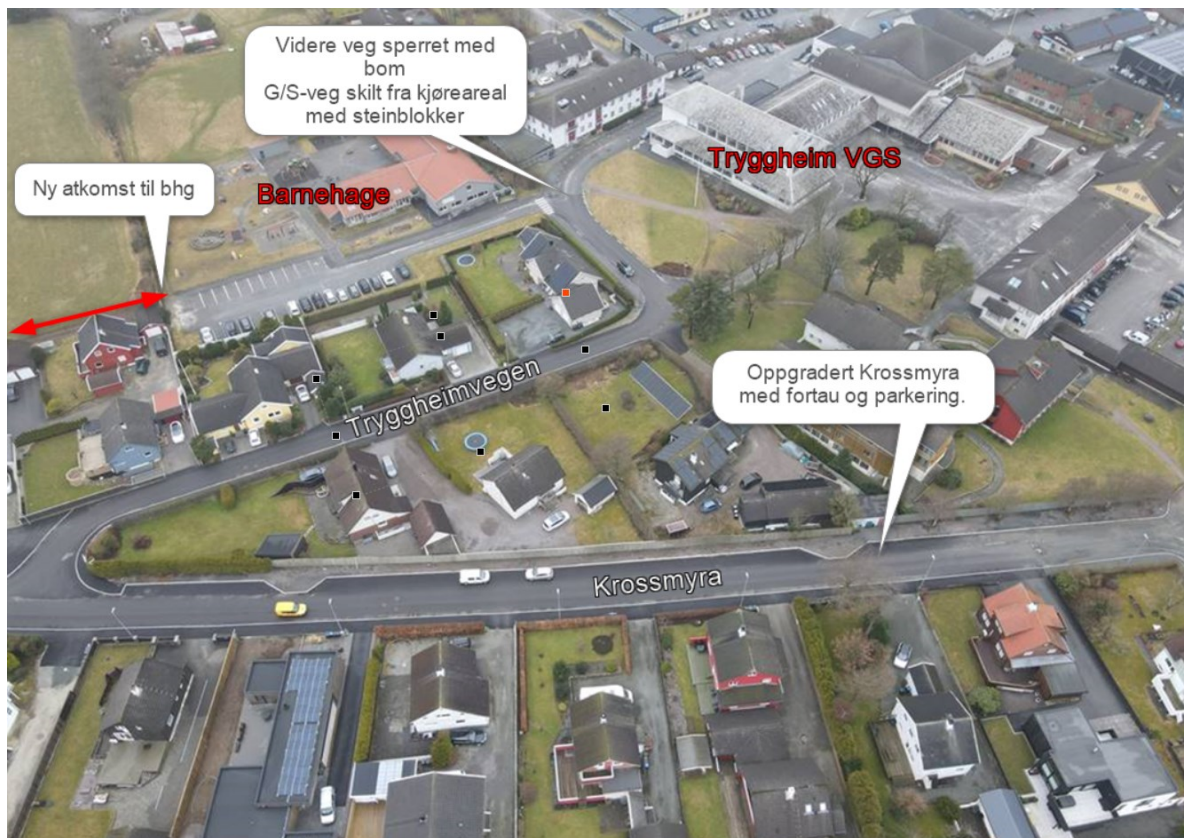
Planforslaget sikrer etablert fortau og det reguleres adkomst inn på skoleområdet i nordenden av vegen, uten snuplass, se Figur 37. I videre arbeid ved ev. detaljering av skoleområdet bør det vurderes snumuligheter for varelevering, renovasjonsbil e.l. Spesielt siden videre adkomst til skoleområdet er sperret med bom. Det bør unngås rygging med hensyn til skolebarn som ferdes langs vegen og på området.

Det bør også legges til rette for trygge og attraktive forbindelser fra fortauet langs gata inn på og gjennom skoleområdet, med fokus på å skille myke trafikanter og biltrafikk. Gjennomgående biltrafikk over skoleområdet bør unngås. Området får mindre trafikk i fremtiden da planen legger opp til stenging av adkomst til barnehagen fra Tryggheimvegen, se også kap. 3.4.



FIGUR 37 Adkomst fra Tryggheimvegen. Utklipp fra forslag til plankart og fra 1881.kart.

Krossmyra og Tryggheimvegen ble nylig reasfaltert, se Figur 38, og langsgående parkering langs Krossmyra ble tydeliggjort. Det anbefales å forkjørregulere krysset mellom Krossmyra og Tryggheimvegen for å tydeliggjøre vikepliktsregler i området.



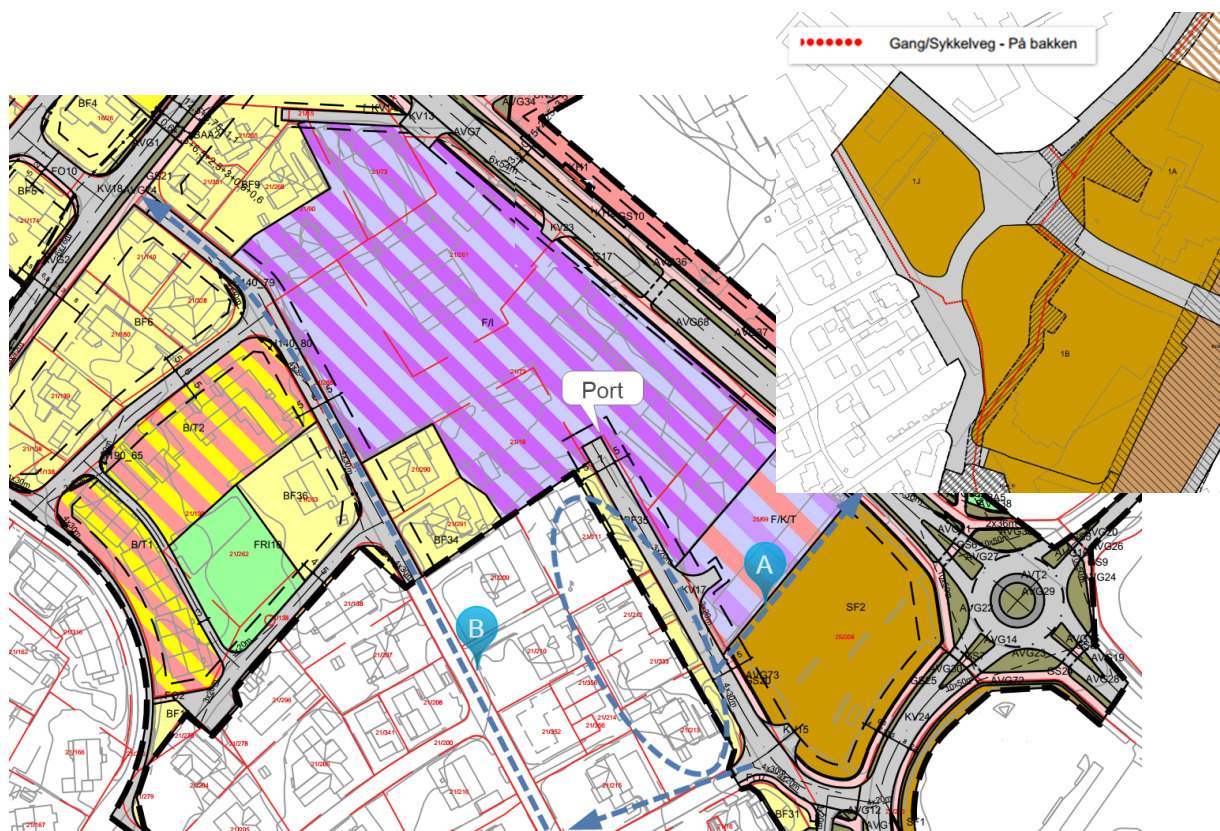
FIGUR 38 Flyfoto over området ved Trygghheim skule. Kilde: bilde fra kommunen.

Adkomst for myke trafikanter sør for Bernervegen for gående/syklende fra nærområdet eller fra Nærbø stasjon går gjennom boligområder til Store Ring og Bernervegen. Planforslaget ivaretar dagens G/S-veg langs Store Ring og legger til rette for tosidig G/S-veg langs Bernervegen. I dag er det kun G/S-veg langs nordre del av Fv. 4360 og langs sørsiden er det fortau med varierende kantsteinsvis og avkjørsler/kjøring over fortau. Det anbefales at G/S-veg langs fylkesvegen reguleres som et gjennomgående tilbud med prioritering av myke trafikanter, se også kap. 3.6.

I planen foreslås det også å flytte eksisterende hevet gangfelt nærmere idrettsbaner ved ungdomsskole og ny holdeplass, i tillegg til et nytt kryssingspunkt i forbindelse med ny rundkjøring med Krossmyra. Skiltet hastighet langs Bernervegen mellom Krossmyra og Torlandsvegen er 50 km/t og strekningen er ca. 300 m lang. En ny rundkjøring vil fungere fartsdempende på strekningen. Det anbefales at gangfeltet på midten av strekingen er hevet eller at det etableres fartshumper hvis hevet gangfelt fører til problemer med vannavrenning. Kryssingspunktene bør også være tilstrekkelig belyst og det bør sikres tilfredsstillende sikt mellom kjørende og myke trafikanter.

I bolig gatene gjennom området som fører til G/S-veg langs Store Ring og Bernervegen er det 30-sone. Bolig gatene mangler fortau. Etablerte fartshumper på Bregnevegen bør opprettholdes.

Sentrumsplan viser G/S-forbindelse helt inntil næringsområder via Nygårdsvegen, se utklipp fra planen i høyre hjørne i Figur 39. Det anbefales å opprettholde sperring av adkomst for mye trafikanter gjennom næringsområdet fra Nygårdsvegen. Det bør heller sikres forbindelse til G/S-veg langs Bernervegen fra Nygårdsvegen mellom eksisterende p-plass og området regulert til F/K/T, forbindelse A, og/eller gjennom Moserabben og Bregnevegen til Store Ring, forbindelse B i Figur 39.



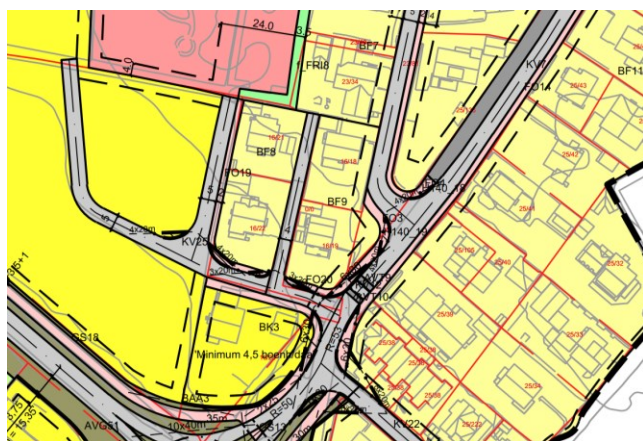
FIGUR 39 Utklipp fra plankart med forslag til løsninger sør for Bernervegen.

3.4 Adkomst til barnehage

Planforslaget legger til rette for ny adkomst til Tryggheim barnehage. Ny adkomst foreslås som forlengelse av eksisterende boliggate fra Krossmyra og via vestsiden av eksisterende boligfelt. Eksisterende adkomst fra Tryggheimvegen er regulert strengt på plankartet.

Barnehagen har allerede i dag etablert parkeringsplass. Løsningen bør i videre arbeid tilpasses til ny avkjørsel med fokus på trafiksikker adkomst for myke trafikanter og bl.a. effektiv hente-/levereløsning, snumulighet og renovasjonsløsning.

Det foreslås også et nytt gjennomgående fortau fra kryss med Krossmyra og helt inn til barnehageområdet, se Figur 40.



FIGUR 40 Forslag til adkomst til barnehage. Utklipp fra forslag til plankartet.

3.5 Adkomst til idrettshall

Ny idrettshall foreslås med direkte adkomst og parkering fra Bjorlandsvegen. Vegen i dag er ca. 5 m bred og fungerer for adkomstveg til noen gårder og boliger ved siden av skolen.

Ut fra boligstruktur, langsiktig grense for jordvern vurderes det som mest hensiktsmessig å etablere fortau langs østsiden av vegen. Det anbefales at det avsettes tilfredsstillende bredde for både vegen og fortauet (min 2 m bredde iht. N100). Planforslaget bør vurdere om det er mulig å forlenge fortauet inn til G/S-veg til undergang under Bjorlandsringen. Det anbefales å avsette nok plass til parkering med snumulighet mellom veg og idrettshall. Den nye p-plassen kan også fungere som parkering for ansatte ved Tryggheim skule. Dette vil begrense biltrafikk til skole fra nord via industriområdet. Adkomsten til skole fra nord kan da beholdes for besøkende til skolen og bevegelsehemmede.

T-kryss med fylkesvegen er forkjørregulert. Krysset reguleres med gangkryssing og trafikkøy i sekundærvegen, Bjorlandsvegen. Det bør gjennomføres sporingsanalyse i Bjorlandsvegen for å sikre nok breddeutvidelse i svingen, med horisontal radius $R=30$ m.



FIGUR 41 Forslag til adkomst til idrettshall. Utklipp fra forslag til plankartet t.v. og flyfoto t.h.

3.6 Avkjørsler langs Bernervegen, Fv. 4360

Generelt bør alle adkomster, eksisterende og nye, vises enten med pil eller med geometrisk utforming. Planforslaget legger til rette for sanering av avkjørsler langs Bernervegen og endrer ikke dagens forhold langs Store Ring. Fylkeskommunen har uttalt seg om Bernervegen og Store Ring og krever at de er avkjørselsfrie. Håndbok N100 krav 3.3.5—10 for HØ2-veg sier følgende om avkjørsler:

For veger med ÅDT < 8 000 kan et begrenset antall avkjørsler tillates. Antall og plassering forutsettes avklart gjennom planer for arealdisponeringen.

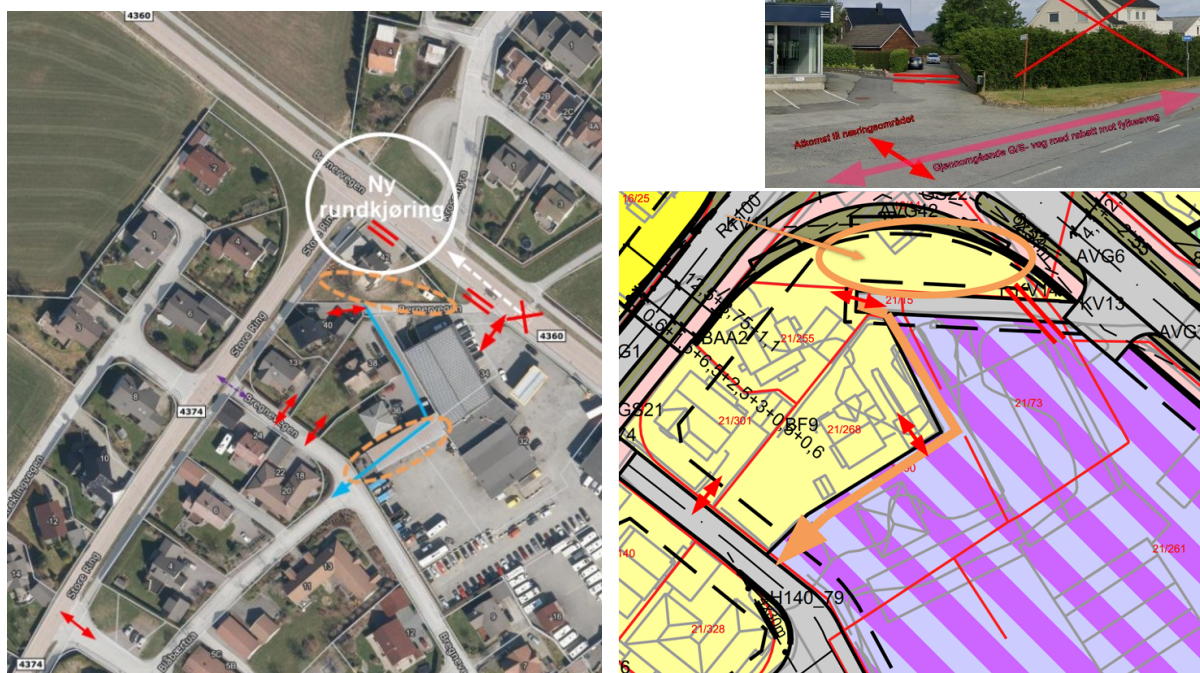
Bernervegen langs eksisterende næringsområde i sør foreslås med to felles avkjørsler ved eksisterende bensinstasjon. Separat inn- og utkjøring til bensinstasjonen vurderes som fordelaktig mht. effektiv avvikling av trafikken. Ved å skille inn- og utkjøring minimerer man konfliktpunkter på området, det er også enklere og tryggere å manøvrere, spesielt store kjøretøy. Videre sanering av avkjørsel kan ev. vurderes på nytt hvis man bestemmer seg for å stenge stasjonen.

Løsningen vurderes som en utbedring av dagens trafikk- og trafikksikkerhetsforhold på strekningen, med prioritering av trafikken langs fylkesvegen. Det anbefales også at den nye G/S-vegen reguleres som gjennomgående med hensyn til prioritering av myke trafikanter.



FIGUR 42 Eksisterende avkjørsel ved bensinstasjon. Kilde: Google maps

Felles avkjørsel ved bensinstasjon fungerer i dag også som adkomst for fire boliger, se Figur 42 og Figur 43. Adkomstvegen har uheldig vinkel og noe begrenset sikt. Eiendommen nærmest eksisterende kryss med Store Ring må rives for å få plass til ny rundkjøring. Arealet vises fortsatt som boligformål på forslaget til plankartet. Det anbefales å revurdere adkomstløsning i det området og omdisponere areal slik at eiendommene kan få adkomst via Bregnevegen. Dersom det er mulig å diskutere eiendomsforhold, se foreslått løsning i Figur 43. Løsningen vil gi mer ryddige adkomstforhold og bedre trafikksikkerhet, samt utnyttelse av bolig- og næringsarealer. Det vil bli bedre plass til støyskjerm og uteareal/ lekeplass/grønt.



FIGUR 43 Adkomst til boligområdet sør-øst for ny rundkjøring på Bernervegen.

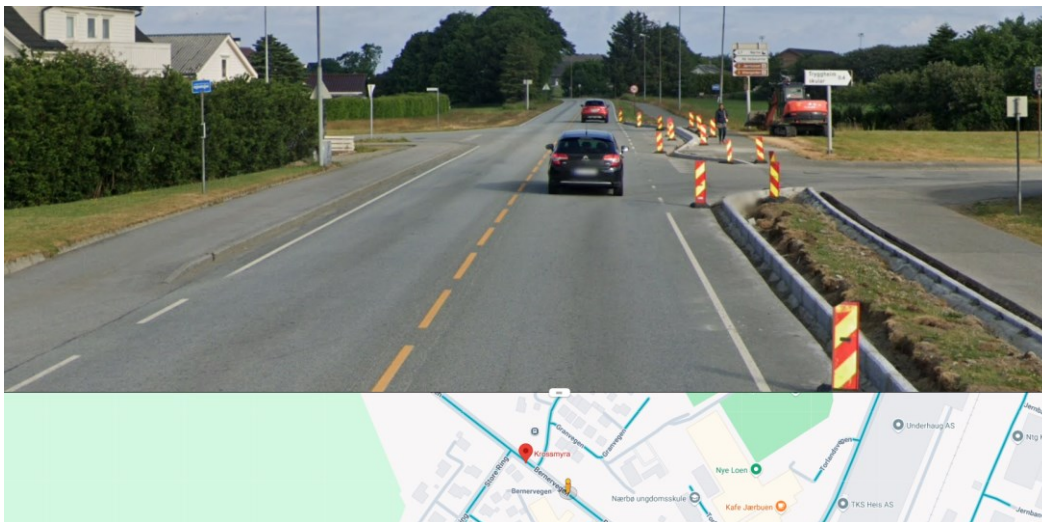
3.7 Fremtidig kollektivtilbud

Utkast til plankartet viser forslag til plassering av busslommer langs Bernervegen. For aktuell vegklasse sier håndbok N100 følgende om kollektivløsning langs vegen:

N100 Krav 3.3.5—14 SKAL: *Holdeplass skal utformes som busslomme uten trafikkdeker eller kantstopp.*

Holdeplass bør utformes med plattform med 16-18 cm vis og tilfredsstillende lengde iht. kollektivhåndbok (V123). Det bør vurderes etablering av leskur, samt montering av rutetabell og busskilt.

Hverken eksisterende reguleringsplan og planforslaget viser løsning for buss for østgående retning. I dag er det satt opp et busskilt før avkjørselen til bensinstasjon, se Figur 44. Figuren viser situasjon per juni 2023 med vegarbeid langs fylkesvegen, hvor bl.a. eksisterende lomme i vestgående retning er under oppgradering.



FIGUR 44 Eksisterende bussholdeplasser ved kryss Bernervegen x Krossmyra. Kilde: Google maps

Ved kryss Bernervegen x Bjorlandsvegen er det i dag busslomme «etter krysset». Lommen trenger oppgradering for å oppfylle gjeldende krav til bl.a. lengde og kantsteinsvis. I gjeldende plan med undergang under fylkesvegen ble busslommen flyttet «før krysset», trolig ifm. planlagt undergang og nytt boligfelt. N100 anbefaler at bussholdeplasser plasseres «etter krysset», med mindre andre forhold har større vekt. Undergangen fjernes i dette planforslaget. Plassering av busslomme må vurderes ut fra antall fremtidige passasjerer, samt fremtidige og eksisterende forbindelser. Med foreslått boligutbygging og planlagte G/S-forbindelser fremstår plasseringen «før krysset» som en mer hensiktsmessig løsning i dette tilfellet.

I dag er det også en busslomme i motsatt retning, men tall mottatt fra Kolumbus, jfr. Tabell 3, viser nesten ingen passasjerer i østgående retning. Utbygging i henhold til planforslaget vil kunne gi noe økt passasjergrunnlag for kollektivtrafikken.

Det er hovedsakelig skolebuss som kjører i området. I dag er det etablert snuplass for buss ved skolen, og ny løsning for snuplass er også sikret i gjeldende reguleringsplaner for Skule- og idrettsområde nye Loen.



FIGUR 45 Eksisterende busslommer ved kryss Bernervegen x Bjorlandsvegen. Kilde: Google maps

3.8 Parkering, varelevering og renovasjon

Iht. gjeldende kommuneplan 2024-2036 i § 6.1. *Parkering* skal parkering primært løses som fellesanlegg med hensyn til bl.a. sambruk og terrengtilpasning. Det stilles også krav til at minimum 5% av parkeringsplassene er HC-plasser, samt at man legger til rette for ladestasjoner for el-biler.

Planforslaget regulerer eksisterende p-plass ved sentrum til sentrumsformål. Detaljert utforming og antall parkeringsplasser for de enkelte formålene som skole, barnehage, idrett eller næring, bør bestemmes i videre arbeid i detaljregulering for å sikre utvikling i henhold til fremtidige strategier for Nærbø.

Trafikk generert av varelevering og renovasjon for formål som skole eller barnehage er ubetydelige for trafikkavviklingen i området. Trafikkmengder for varelevering kan variere og er avhengig av type næring.

Det forutsettes at varelevering og avfallshåndtering plasseres med hensyn til trafiksikkerhet. Det skal ikke skje unødvendig rygging på oppholdsareal for skolebarn eller fortau, og stigning og sikt for renovasjonsbil/lastebil i avkjørsel skal være ivarettatt. Det bør avsettes tilfredsstillende plass til lastebil for snumulighet utenfor oppholdsareal for barn for å unngå uheldige situasjoner. Varelevering bør helst skje utenfor rushtidstrafikk til og fra skolen.

4. TRAFIKALE KONSEKVENSER

Når utbygging av områder planlegges, er det viktig å kartlegge og vurdere de trafikale konsekvensene av tiltakene.

4.1 Biltrafikk

Det er gjort grove antakelser og forenklinger for å estimere trafikken til/fra foreslått utbygging. Det er vesentlig usikkerhet knyttet til trafikk tall, trafikkprognoser og fordeling av trafikk. Estimert trafikk mengde fra planområdet vurderes å ikke påvirke det overordnede vegnettet i stor grad. Det anbefales å gjennomføre mer detaljerte vurderinger/ beregninger i reguleringsplan hvis forutsetningene endrer seg.

Det er foreslått ny løsning for adkomst for barnehage som vurderes positiv i forhold til dagens situasjon med tanke på trafikkavvikling og trafikksikkerhet for området. Det kan vurderes å vikepliktsregulere kryssene langs bl.a. Krossmyra. Endringen vil ikke påvirke kapasitet i krysset spesielt, men kan gjøre vikepliktsreglene mer klare for trafikantene.

Adkomst til ny idrettshall bør også detaljeres med hensyn til plassering av p-plass og tilfredsstillende forbindelser for myke trafikanter. Bjorlandsvegen er planlagt med nytt fortau, og det anbefales at fortauet plasseres på samme side som boliger og hallen, med tilpasninger i T-kryss med fylkesvegen, Bernervegen. Utformingen av T-krysset med trafikkøy og tilpasset kryssing for myke trafikanter anses som gunstig, og løsningen vil være i samsvar med gjeldende krav og normer.

Det er foreslått ny rundkjøring langs Bernervegen iht. eksisterende plan, som vil forbedre trafikkavvikling i området. Rundkjøring forventes også å ha en positiv virkning på trafikksikkerhet med ryddigere vikepliktsregler og fartsreducerende effekt.

Sanering av avkjørsler langs Bernervegen vurderes som positivt både for bilister og myke trafikanter, som får gjennomgående tilbud langs fylkesvegen.

Næringsområdet sør for fylkesvegen får to definerte avkjørsler via en felles adkomst ved eksisterende bensinstasjon og en adkomst fra Nygårdsvegen. Ved videre utvikling av området, f.eks. endring av eksisterende bedrifter, anbefales det å gjennomføre nærmere vurderinger av trafikksituasjon med sporingsanalyse og avklaring av trafikk mengder/trafikkgenerering til/fra nye bedrifter.

4.2 Gående og syklende

Å legge til rette for gode og trygge forbindelser for myke trafikanter er viktig i en planprosess. Mennesker er kjent for å velge korteste rute, slik at forbindelser for myke trafikanter bør være logiske og naturlige. Det er derfor viktig at planforslaget ser på bevegelsesmønster og antar naturlige linjer i fremtidig situasjon for myke trafikanter. Det anbefales at eksisterende og nye gangforbindelser styrkes.

Eksisterende skole, barnehage og ny idrettshall ligger på motsatt side av vegen i forhold til mange eksisterende boligområder. Det er viktig å sikre tilfredsstillende koblinger på tvers av Bernervegen.

Fotgjengerkryssinger må også sees i sammenheng med bussholdeplasser. Holdeplasser bør ikke ligge slik at bussen stanser nærmere enn 5 m foran et gangfelt eller minst 1 m etter gangfeltet (bussens bakpart). Oppmerking av gangfelt øker som regel antall kryssende fotgjengere og reduserer fotgjengeres ventetid i forhold til et ikke-oppmerket kryssingssted eller signalregulert kryssingssted. Gangfelt er primært et fremkommelighetstiltak for myke trafikanter og i mindre grad et trafikk-sikkerhetstiltak. For å sikre kryssende bedre, kan man eventuelt oppheve gangfeltene og dermed sikre lavere hastighet i kryssingspunktene. Gangfelt skal være belyst. Gangfelt bør også være universelt utformet så flest mulig mennesker, herunder bevegelses- og synshemmede, kan bruke gangfeltet.

Tilfredsstillende gangveger og sykkelveger er det viktigste virkemiddelet for å redusere behovet for bil og gi flest mulig muligheten til å gå og sykle til daglige gjøremål. Følgende tiltak vil bidra til et områdeløft og bedre trafiksikkerhet for myke trafikanter i forbindelse med planforslaget:

- Planforslaget bør vurdere om det er mulig med bredere fortau langs adkomstvegene og videre sanering av avkjørsler langs Bernervegen.
- Det foreslås en gjennomgående løsning med G/S-veger eller fortau uten for mange systemskifter. Løsninger bør ha tilfredsstillende bredde i henhold til Statens vegvesen sine normaler.
- Fortauet langs Bjorlandsvegen anbefales plassert på østsiden av vegen og være gjennomgående over avkjørselen til ny idrettshall og helst helt inn til G/S-veg til undergang under Bjorlandsringen.
- Kryssområdet med adkomst til skole i nord og fra Krossmyra bør utformes med fokus på prioritering av myke trafikanter og klare vikepliktsregler.
- Det anbefales å avsette nok plass til separat løsning for myke trafikanter langs ny adkomst til barnehage, sammenhengende løsning fra nord og sør og helt inntil barnehage.
- Det bør sikres alternative forbindelser fra sør og fra stasjonen til ny G/S-veg langs Bernervegen.

4.3 Kollektivtrafikk

Utbygging i henhold til planforslaget vil kunne gi noe økt passasjergrunnlag for kollektivtrafikken. Nye gang- og sykkelforbindelser vil gjøre adkomsten til holdeplassene bedre. Nye holdeplasser vil forbedre kollektivtilbudet i området.

4.4 Anleggsperioden

Dagens skole og barnehage forventes å være i drift samtidig med utbygging av ny idrettshallen. Det er viktig at det etableres gode rutiner, og et godt samarbeid mellom barnehagen, skolen, idrettsanlegget og entreprenør, og at det lages gode og forutsigbare planer som alle parter må gjøres kjent med til enhver tid.

Avfallshåndteringen i anleggs- og driftsfasen skal alltid foregå slik at det har minimal påvirkning på miljøet. Det bør legges til rette for kildesortering, slik at mest mulig av avfallet kan gjenbrukes eller benyttes i energiproduksjon.

Følgende hendelser kan forekomme i anleggsperioden:

- Ulykker under lek og fritid på anleggsområdet. Barn som leker i området, kan ta seg inn på anleggsområdet og skade seg på maskiner og utstyr.
- Trafikkulykker med anleggskjøretøy/-maskiner. Anleggskjøretøy kan kollidere med andre kjøretøy eller kjøre på myke trafikanter.
- Vibrasjoner og støy (spesielt mtp. utelek og soving for barnehagebarna som er nærmest).
- Mennesker som befinner seg rett under rivningsarbeid eller fallende last.
- I forbindelse med anleggsarbeid etableres det ofte byggegroper som kan fylles med vann ved nedbørsperioder hvor det er fare for drukning.
- Økt trafikk på grunn av anleggsarbeid og rivningsarbeid kan forårsake økt støynivå i planområdet.

Anleggsperioden vil være forbundet med økt risiko i en bestemt periode. Det er derfor viktig at tilstrekkelige tiltak iverksettes for å forhindre ulykker. Det er ikke identifisert farer som er unike i anleggsperioden sammenlignet med andre lignende plantiltak. Anleggsområdet må sikres etter gjeldende krav i forhold til inngjerding for å forebygge uønskede hendelser. Samlet risiko vurderes som økt sammenlignet med dagens situasjon.

5. OPPSUMMERING

Hovedformålet med trafikkvurderingen er å kartlegge og synliggjøre alle trafikale konsekvenser av utbyggingen av planforslaget, samt vurdering av alternative adkomstløsninger. Økt antall trafikanter i alle trafikantgrupper gir en generell potensiell fare for en økning i antall trafikkulykker. Planområdet vurderes imidlertid ikke å være mindre sikkert enn andre utbyggingsområder for å håndtere økt trafikk. For å forebygge eventuelle negative konsekvenser av utbyggingen legger planforslaget til rette for tiltak, presentert i Tabell 7.

TABELL 7 Sammenstilling og oppsummering av anbefalinger og tiltak i forbindelse med trafikale konsekvenser.

TEMA	ANBEFALINGER OG TILTAK
Adkomst til skole	Planen legger opp til fordeling av trafikk på følgende adkomster: - Adkomst fra nord – eksisterende adkomst som bør ha begrenset trafikk. - Adkomst fra Krossmyra – direkte adkomst til P-plass, utforming bør utbedres - Adkomst fra idrettshall – ny adkomst fra Bjorlandsvegen som kan fungere både for skole og idrettshall.
Adkomst til barnehage	Barnehage får ny adkomst fra Krossmyra. Løsning for parkering/henting/levering mm. bør tilpasses til den nye adkomstvegen. Det bør avsettes tilfredsstillende plass til fortau langs vegen helt inn til barnehagen.
Adkomst til idrettshallen	Ny avkjørsel fra Bjorlandsvegen som kan fungere både for skole og idrettshall.
Avvikling i kryss med fylkesveger	- T-kryss Bjorlandsvegen x Bernervegen vises utbedret med trafikkøy og gangfelt over sekundærvæg. - Kryss mellom Store Ring, Krossmyra og Bernervegen bygges om til rundkjøring - Kryss langs Krossmyra anbefales å vikepliktsregulere. - Avkjørsler langs Bernervegen saneres til en felles avkjørsel ved bensinstasjon. - Det anbefales å vurdere å stenge eksisterende adkomst til eiendommer i kryss mellom Bernervegen og Store Ring og koble eiendommene via vegnettet i sør
Gang- og sykkelforbindelser	Styrke eksisterende og nye gangforbindelser. Gjennomgående fortau og G/S-veg inn til skole, barnehage og idrettshallen fra nærliggende boligområder og sentrum. Det bør også vurderes å legge til rette for direkte forbindelse fra Nygårdsgaten mellom p-plass og F/K/T til G/S-veg langs Bernervegen. Trafikksikre kryssinger over Bernervegen ifm. ny rundkjøring og nye holdeplasser.
Kollektivtilbud	Nye/utbedret holdeplasser langs Bernervegen utformet iht. V123.
Parkering	Tilpasning av eksisterende parkeringsplasser ved skole og barnehage. Ny p-plass ved idrettshallen som også kan brukes av skoleansatte. Felles p-plass ved sentrum. P-løsning inn på næringsarealer uten adkomst eller parkeringsmulighet fra/langs Bernervegen.

6. REFERANSER

1. Statens vegvesen. (2023). Håndbok N100 Veg- og gateutforming.
2. Statens vegvesen. (2023). Håndbok V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss.
3. Statens vegvesen. (1989). Håndbok V713 Trafikkberegninger.
4. Statens vegvesen. (2011). Håndbok V714 Vegleder i trafikkdata.
5. Statens vegvesen. (2017). Håndbok V127 Kryssingssteder for gående.
6. Statens vegvesen. (2019). Håndbok V128 Fartsdempende tiltak.
7. Statens Vegvesen. (u.d.). Hentet fra Vegkart: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>
8. Statens Vegvesen. (u.d) *Klipp hekker og busker*. Hentet 14.08.2024.
<https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/lanG/S-vegen/vegetasjonsrydding/>
9. Rogaland fylkeskommune (2024) Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033. Kap. 6. Status, utviklingstrekk og utfordringer: <https://www.rogfk.no/vare-tjenester/planlegging/gjeldende-planer-og-strategier/bolig-areal-og-transport/samferdselsstrategi-for-rogaland-2022-2033/status-utviklingstrekk-og-utfordringer/>
10. Hå kommune (2022) Samlerapport for Barnetråkk på Vigrestad. Hausten 2022
11. TØI rapport 1430/2015: Sammenligning av nasjonale reisevaneundersøkelser, regionale reisevaneundersøkelser og trafikktegninger. Dato 09.2015. Hentet fra <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=41435>
12. Maria Lindøen (2012) Masteroppgave: Etablering av turproduksjonstall for barnehager. Juni 2012. NTNU. Hentet fra https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/bitstream/handle/11250/232038/565908_FULLTEXT01.pdf?sequence=2&isAllowed=y
13. Hå kommune (2024) Arealplan med føresegner – kommuneplan for Hå – Avgrensa høyringsutgave april 2024. Hentet fra https://www.ha.no/innsyn_drum/wfdocument.ashx?journalpostid=2024013549&dokid=973266&versjon=1&variant=A&
14. Plan for turnett i Hå kommune: <https://www.ha.no/planar/temaplanar/samfunn/plan-for-turnett-i-ha/>
15. Trafikkanalyse for Nærbø. Cowi, november 2017
16. Reisevaner i de 8 største byregionene med tilleggsutvalg 2024. Opinion 19.03.2025
17. PROSAM-rapport 137. Turproduksjonstall for boligbebyggelse i Oslo og Akershus
18. <https://www.udir.no/tall-og-forskning/statistikk/statistikk-videregaende-skole/>