



Arendal kommune

ROS-analyse

Skolevei og trafikk

Fremtidens skole - februar 2026





Innholdsfortegnelse

1. Sammendrag	3
2. Innledning	3
2.1 Formål	3
2.2 Bakgrunn	3
2.3 Mandat og føringer	4
3. Omfang og avgrensning	4
4. Metode og datagrunnlag	4
4.1 Hva betyr rød risiko?	6
5. Risikoobjekter	6
6. Foreslåtte tiltak	7
7. Høringsinnspill	8
8. Vurderinger	8
8.1 Stuenes skole	8
8.2 Myra skole	10
8.3 Stinta skole	10
8.4 Hisøy skole	11
8.5 Asdal skole	12
8.6 Nedenes skole	12
8.7 Birkenlund skole	12
9. Oppsummering - Bystyrets foreløpige vedtak	14
10. Kommunedirektørens forslag	14



1. Sammendrag

Denne ROS-analysen vurderer trafikksikkerhet og skolevei for elever som får ny skolevei som følge av endret skolestruktur i Arendal kommune (Fremtidens skole del 1 og 2). Analysen fokuserer på risiko for ulykker mellom myke trafikanter og kjøretøy, særlig ved krysningsspunkter, langs hovedveier og i nærområdene rundt skolene.

Analysen viser at mange elever vil få lengre og mer komplekse skoleveier, ofte langs eller på tvers av allerede høyt trafikkerte veier. Dette gjelder spesielt de yngste elevene. Den største samlede risikoen er knyttet til FV410 i området Barbudalen–Møllebakken, hvor flere krevende krysningsspunkter kombineres med høy trafikkmengde, høy fart og tungtrafikk.

Videre viser analysen at endringene sannsynligvis vil føre til økt biltrafikk rundt skolene, ettersom mange foresatte vil velge å kjøre barna til skolen. Dette skaper uoversiktlige trafikksituasjoner ved levering og henting og forsterker eksisterende utfordringer.

Den største identifiserte risikoen i forslaget som har vært på høring er omleggingen av Stinta skole til ren barneskole og Birkenlund til ren ungdomsskole, da dette medfører at svært mange barneskoleelever må krysse FV410 på utfordrende punkter. For flere andre skoler (Myra, Hisøy, Asdal og Nedenes) vurderes endringene å gi begrensede eller ingen nye trafikksikkerhetsutfordringer.

Analysen konkluderer med at kommunedirektørens alternative forslag reduserer den mest alvorlige risikoen, ved å unngå de mest krevende krysningsspunktene på FV410. Trafikksituasjonen rundt Stuenes skole vurderes likevel som en fortsatt utfordring som må håndteres med organisatoriske og forebyggende tiltak.

2. Innledning

2.1 Formål

Formålet med analysen er å gjøre en risikovurdering av trafikk og skolevei for elever som får ny skolevei som følge av endring av skolestrukturen.

2.2 Bakgrunn

Antallet barn og unge i Arendal synker og prognosene viser en stor nedgang i elevtallet de neste 10-15 årene. Samtidig står kommunen i en krevende økonomisk situasjon.



Dagens skolestruktur er tilpasset langt høyere elevtall, og de fleste skolene har en betydelig overkapasitet. Det betyr at kommunens ressurser er spredt på mange lokasjoner og vi drifter og vedlikeholder skolebygg som delvis står tomme.

Bystyret vedtok 13. november 2025 forslag til ny skolestruktur, som ble lagt på høring. ROS-analyse for trafikk og skolevei utarbeides og legges frem når saken skal endelig behandles i bystyrets møte 26. mars 2026.

2.3 Mandat og føringer

Det er satt ned tverrfaglige arbeidsgrupper til å jobbe med ROS-analyse for trafikk og skolevei, men hovedansvaret for analysen har vært hos virksomhet Mobilitet.

3. Omfang og avgrensning

Vedtaket for Fremtidens skole del 1 og 2 omfatter en omfattende endring av skolestrukturen og mange elever vil få en ny skolevei. Analysen skal ta for seg farer langs skolevei og se på trafiksikkerheten for elevene. Alle veier en elev går på fra de forlater boligen sin, vil være en del av skoleveien. Ros-analysen ser først og fremst på farer langs hovedveier på skoleveiene og områdene nær skolene. Det vil alltid være en viss fare for myke trafikanter å bevege seg i trafikken, men det å gå inne i boligfelt anses ikke som en ekstraordinær fare som vil inngå i denne ROS-analysen. Analysen avgrenses også til å gjelde ny skolevei for elever som får ny nærscole.

Kommunen har grunn til å tro at trafikkmengden vil øke fordi flere foresatte velger å kjøre barna til skolen. Dette inngår ikke direkte inn i ROS-analysen, men det at trafikken øker nær skolene eller på hovedveiene vil påvirke sannsynlighetsvurderingen i analysen. Økning i trafikkbelastning og forsinkelser som følge av dette inngår ikke i denne analysen. Denne analysen ser hovedsakelig på fare for ulykker mellom elever og kjøretøy på vei til eller fra skole.

Analysen vil ikke inneholde vurdering av skolevei for elever som ikke bytter skole. Den vil heller ikke vurdere forhold på deler av skolevei som blir lik som dagen situasjon for elever som må bytte skole.

Identifiserte farer er knyttet mot ny skole og hvilken skole elevene kommer fra. Det betyr at det kan være flere identifiserte farer på samme punkt eller strekning.

4. Metode og datagrunnlag

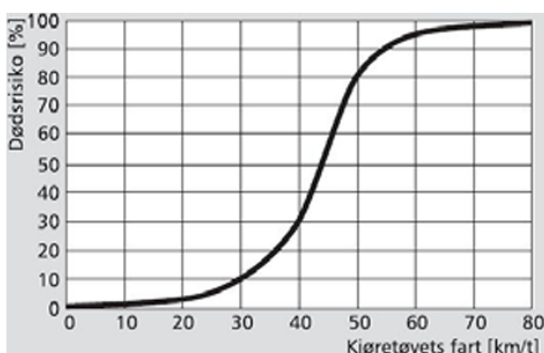
Innhenting av risikoobjekter er hovedsakelig gjort basert på kjent kunnskap med veinettet i Arendal og erfaringer vi har fra før, men også fra skriftlige høringsinnspill og momenter som har fremkommet på dialogmøter. Det er virksomhet Mobilitet som har utarbeidet analysen og arbeidet har vært gjennomgått med kommunens administrative trafiksikkerhetsutvalg, representanter fra Agder



fylkeskommune avdeling Strategi og Mobilitet og arbeidsgruppe Skolevei og trafikk i arbeidet med Fremtidens skole.

Sannsynlighet og konsekvens er vurdert mellom 1 og 5 i henhold til kriterier gjengitt i tabell 1. Hvert risikoobjekt som er vurdert i analysen, har fått en tallverdi basert på produktet av den sannsynlighet og konsekvens som risikoobjektet har fått. Tallverdien risikoobjektet har fått plasseres inn i risikomatrisen vist i tabell 2.

Sannsynlighet vurderes ut fra trafikkmengde på stedet og hvor mange barn som forventes å bevege seg i området. Når det gjelder konsekvenser vil man i denne analysen alltid få en relativt høy konsekvens ettersom analysen i hovedsak tar for seg situasjoner der det forekommer ulykker mellom myke trafikanter og kjøretøy. Det er likevel ikke satt konsekvens 5 på alle risikoobjekter, selv om det stort sett alltid kan være et mulig utfall. Dette er ikke gjort i et forsøk på å la situasjonen se bedre ut enn det er, men for å få en realistisk fremstilling av risiko basert på at fartsnivå har stor betydning ved en ulykke mellom gående og kjøretøy.



Figur 1.1 Prinsippskisse for dødsrisiko for gående ved påkjørsel av motorkjøretøy¹

¹ Höskuldur R.G. Kröyer, Thomas Jonsson, András Várhelyi (2014): Relative fatality risk curve to describe the effect of change in the impact speed on fatality risk of pedestrians struck by a motor vehicle. Accident Analysis and Prevention 62 (2014) 143–152

Sannsynlighet	Konsekvens
Svært lav (1) Inntreffer med 0-5 % sannsynlighet.	Ikke alvorlig (1): Liv/Helse: Ubetydelige helseplager (fysisk/psykisk). Ingen sykefravær. Ikke helsehjelp.
Lav (2): Inntreffer med 5-10 % sannsynlighet.	Lav (2): Liv/Helse: Mindre alvorlig helseplager (fysisk/psykisk) og/eller sykefravær <16 dager. Helsehjelp.
Middels (3): Inntreffer med 10-30 % sannsynlighet.	Moderat (3): Liv/Helse: Moderate helseplager (fysisk/psykisk.) Kan medføre sykefravær 16 dager-3 mnd.
Høy (4): Inntreffer med 30-70 % sannsynlighet.	Alvorlig (4): Liv/Helse: Alvorlige, varige helseplager (fysisk/psykisk) Kan medføre sykefravær >3 mnd. Flere syke/skade.
Svært høy (5): Inntreffer med 70-100 % sannsynlighet.	Svært alvorlig (5): Liv/Helse: Svært alvorlige helseplager (fysisk/psykisk) Arbeidsuførhet. Dødsfall / mange skadd

Tabell 1: Vurderingskriterier for sannsynlighet og konsekvens



Sannsynlighet	Konsekvens					
		Ikke alvorlig (1)	Lav (2)	Moderat (3)	Alvorlig (4)	Svært alvorlig (5)
	Svært høy (5)	5	10	15	20	25
	Høy (4)	4	8	12	16	20
	Middels (3)	3	6	9	12	15
	Lav (2)	2	4	6	8	10
	Svært lav (1)	1	2	3	4	5

Tabell 2: Risikomatrise

4.1 Hva betyr rød risiko?

Å ferdes i trafikken vil alltid innebære en viss risiko. Foresatte har ansvar for å gi barna alderstilpasset trafikkopplæring, og barna trenger erfaring gjennom å øve på skoleveien sammen med en voksen.

Risikomatrisen som er benyttet i denne ROS-analysen vil alltid gi rød risiko dersom konsekvensen er høy. Skoleveien kan allikevel anses trygg nok selv om den får en høy risikograd i analysen.

Det presiseres her at vurderingen av hvorvidt en elev får særlig farlig eller vanskelig skolevei jf. opplæringslova § 4-1 annet ledd, ikke nødvendigvis henger sammen med ROS-analysen. Det er heller ikke noe automatikk i at de risikoobjektene som blir rød må utbedres med fysiske tiltak.

5. Risikoobjekter

De ulike risikoobjektene vi har identifisert er kategorisert inn i 5 hovedtema:

- **Krysningspunkt:** Omfatter punkt der elever forventes å krysse veien. Det kan være i gangfelt, tilrettelagt krysningspunkt eller bare steder der det forventes at elevene vil krysse veien.
- **Tilrettelegging for myke trafikanter:** Omfatter strekninger som enten mangler tilrettelegging som fortau eller gang- og sykkelvei, eller som har dårlig tilrettelegging for myke trafikanter.



- **Busstopp:** Omfatter bussholdeplasser elever må benytte i forbindelse med skoleskyss.
- **Nærområde rundt skole:** Omfatter veier og steder nær skolene som benyttes til levering av elever.
- **Annet:** Andre forhold som ikke passer inn i overnevnte tema.

Risikoobjekter er hovedsakelig identifisert basert på erfaringer og kjent kunnskap om veinettet i Arendal, konkrete innspill fra høringsrunden og dialogmøter med FAU på de skolene som er berørt av mulig nedleggelse og endringer i skolestrukturen.

6. Foreslåtte tiltak

Det er foreslått ulike tiltak for å redusere risiko, men det er ikke gjort en vurdering om det er mulig å gjennomføre innen endring i skolestruktur, eller om det i det hele tatt er gjennomførbart. Noen av de foreslåtte tiltakene kan redusere risiko i stor grad, mens andre tiltak antas å redusere risiko i liten eller ingen grad.

Mange steder er det foreslått tiltak som holdningskampanjer, opplæring og forebyggende arbeid. Det er en forutsetning at elever får riktig opplæring av foresatte før de skal bevege seg i trafikkbildet, særlig når det skal ut på nye skoleveier, men det kan være viktig med ekstra fokus fra flere hold, som skolen, FAU og kommunens administrasjon. Arendal kommune er godkjent som «Trafikksikker kommune». Det er en godkjenningsordning som viser at kommunen i alle sektorer jobber systematisk for at ulykker ikke skal skje. Alle skolene er godkjent som «Trafikksikker skole» og har utarbeidet trafikksikkerhetsplan og for hvordan de skal ivareta kriteriene for «Trafikksikker skole». Ved en endring i skolestrukturen blir det derfor viktig at alle skolene oppdaterer sine trafikksikkerhetsplaner i tråd med den nye strukturen.

Mange punkt og strekninger som er identifisert i denne ROS-analysen gjelder på fylkesveinettet, hvor det er Agder fylkeskommune som er veieier og eventuelt må utføre fysiske tiltak. Kommunen har hatt dialog med Agder fylkeskommune i arbeidet med ROS-analysen. De har tydelig signalisert at de ikke har ekstra midler til gjennomføring av tiltak, og at kommunene må sende innspill på vanlig måte (mindre trafikksikkerhetstiltak kan spilles inn en gang i året med frist 15. september hvert år og større innspill må inn via Handlingsprogram for regional mobilitet for Agder, 2030-2033). Det ble også signalisert at tidligere tildelte midler til prosjekter i Arendal i handlingsprogram for regional mobilitet for Agder 2026-2029 eventuelt må settes på vent dersom det er andre prosjekter som kommunen anses som viktigere nå som følge av endring i skolestruktur.

Det er mange kryssningspunkt som er med i ROS-analysen, både kryssinger i og utenfor gangfelt. Oppmerking av gangfelt kan i noen tilfeller være et aktuelt tiltak, men det er viktig å påpeke at gangfelt først og fremst er et fremkommelighetstiltak, og ikke et trafikksikkerhetstiltak.



7. Høringsinnspill

Det er mottatt mange høringsinnspill og en stor andel av disse tar opp bekymringen for trafiksikkerheten ved de nye skoleveiene. Mange som i dag har kort vei og trygg skolevei vil få en lenger og mer utrygg skolevei dersom ny skolestruktur vedtas.

Ingen av innspillene siteres direkte i ROS-analysen, men innspillene ligger til grunn for vurderingen i kap. 8.

Det som er gjentakende i de fleste innspillene som omfatter trafiksikkerhet og skolevei er at elevene vil få lang skolevei som går langs, og innebærer kryssing av, allerede svært høyt trafikkerte veier. Hovedtyngden av de innspillene som er konkret på hvilke veier / områder som er trafikkfarlige, er nærområdene tett ved mottaksskolene, krysningspunktene på FV 410 Kystveien / Møllebakken / Barbudalen, spesielt i Møllebakken / Barbudalen. Dette som følge av foreslåtte endring av Birkenlund / Stinta i 2027. Dalenveien er også trukket frem.

Den aller største utfordringen som trekkes frem i høringsinnspillene, er den økte trafikken som kommer til å skje nær alle skolene. I dialogmøtene med FAU ved alle skolene kommer det frem at det må forventes at mange foreldre vil kjøre elevene helt til skolen. Dette vil forsterke de trafiksikkerhetsutfordringene som allerede finnes.

8. Vurderinger

Ved endring i skolestruktur vil mange få lenger skolevei enn det de har i dag, men ikke nødvendigvis så lang skolevei at det utløser rett til skoleskyss. Dette i kombinasjon med at mange elever vil få en skolevei som krever forflytning via allerede høyt trafikkerte strekninger, medfører at mange foreldre uttaler at de kommer til å kjøre barna til skolen. Dette vil forsterke problemer med mye trafikk nær skolene og skape uoversiktlige trafiksituasjoner.

8.1 Stuenes skole

8.1.1 Mottatte innspill

Hovedtyngden av innspillene som er mottatt som knytter seg til Stuenes skole er området fra Saltrød senter og opp til skolen, Dalenveien fra Nesheim og Kystveien fra Eydehavn.

8.1.2 Vurdering av trafikk og skolevei

8.1.2.1 Skolebakken fra kryss ved Saltrød Senter til Stuenes skole

Stuenes skole ligger drøye 200 meter fra parkeringsplassen til Saltrød Senter. Det er et fortau langs veien, men for elever som kommer gående, syklende eller med rutebuss må de krysse veien i Skolebakken for å komme til fortauet. Elever som kommer med skolebuss, trenger ikke å krysse veien



her. Videre må elevene gå langs Stuenesveien på fortau, og krysse veien over til skolen på toppen. I seg selv er ikke dette en utfordrende veistrekning å gå eller sykle for elevene, men det er mange foresatte som velger å kjøre barna helt opp til skolen. Når nye elever kommer fra Nesheim og Eydehavn forventes det en stor økning av trafikk som følge av dette.

Hovedtyngden av trafikken ved skolestart / skoleslutt vil nok være levering / henting ved skolen. Det er 40-50 boliger som har denne veien som adkomstvei, så det er ikke mulig å stenge veien for trafikk.

Veien fra Saltrød Senter og opp til skolen er stedvis veldig bratt, over 11 % stigning. Det vil derfor være en ekstra utsatt strekning på vinterstid når det er glatt og mye trafikk. Dette bør derfor være en strekning som kommunen prioriterer å strø når det er glatt.

8.1.2.2 Dalenveien

Dalenveien er smal, og det er ikke gang- og sykkelvei her. Som det ble nevnt i kap. 3 Omfang og avgrensning, vil ROS-analysen ta for seg endringer som følge av vedtaket. Mange av elevene vil få skoleskyss fordi avstandene til Stuenes er lenger enn 4 km. De har derfor busskyss langs hele Dalenveien. Elever som bor langs Dalenveien i dag har skyss til Nesheim på grunn av særlig farlig skolevei, og kommunen vurderer det dithen at situasjonen derfor ikke endres for disse elevene fra dagens situasjon da de allerede tar buss til skolen.

8.1.2.3 Kystveien

Fra Eydehavn til Stuenes skole er det gang- og sykkelvei, men elevene vil måtte krysse veien et par steder. Dette er steder hvor det er gangfelt og god sikt.

Elever som bor i Gartaområdet vil få skoleskyss på grunn av avstanden. Kryssing av Kystveien til fots for disse elevene vil skje på et uoversiktlig sted med høy fartsgrense og stor andel tungtrafikk. Dette anses som en uakseptabel trafiksikkerhetsrisiko som må løses i forbindelse med skyssplanleggingen. Elever i nærliggende områder har tidligere fått taxiskyss som følge av samme utfordring.

8.1.3 Konklusjon

Den største utfordringen ved Stuenes skole er område fra krysset inn til Saltrød Senter og opp til Stuenes skole. Det er i dag allerede mange skolebusser på området, elever som går og sykler, og mange som kjøres helt opp til skolen. Mange av de nye elevene som flyttes til Stuenes skole vil også komme med buss.

Når elevantallet øker så mye som det er planlagt for, bør man vurdere forskjøvet skolestarttidspunkt for en jevnere fordeling av trafikken til skolen.

Det vil likevel også måtte jobbes systematisk med holdningkampanjer og forebyggende tiltak for å endre transportmønsteret slik at flere velger å gå eller sykle og færre blir kjørt. Det bør settes av ressurser fra skolen, i alle fall i den første tiden, til å ha vakter nede ved bussholdeplassen/krysningspunkt i Skolebakken for å trygge elever som kommer til skolen. Skolen og



FAU må belage seg på å legge inn en del arbeid med holdningsarbeid, og bør tilstrebe å få hjelp av ressurser som jobber med holdningsarbeid og trafikksikkerhet, som f.eks Nullvisjonen Agder.

8.2 Myra skole

8.2.1 Mottatte innspill

Det er ikke mottatt noen konkrete innspill på trafikk og skolevei til Myra skole.

8.2.2 Vurdering av trafikk og skolevei

8.2.2.1 Rundkjøringen foran Myra skole

Myra skole er i hovedsak skjermet med biltrafikk med unntak for Myraveien som går forbi. Ved skolen er det en rundkjøring som brukes til bussholdeplass for elever som kommer med buss, men også som en droppsone som brukes av foresatte som kjører elevene til skolen.

Kommunedirektøren er ikke kjent med at det er noen særskilte utfordringer med dette, men mer trafikk til skolen kan medføre større press på dette arealet.

8.2.3 Konklusjon

De fleste elevene som flyttes til Myra vil få lang avstand og dermed busskyss. Det kan føre til økt trafikk både av buss og biler, men det anses ikke å være noen særskilte faremomenter ved dette.

8.3 Stinta skole

8.3.1 Mottatte innspill

Hovedtyngden av innspillene som er mottatt som knytter seg til Stinta skole er Gjennomskjæringen og Stinteveien opp til skolen og krysningspunktene i Langsækrysset / Barbudalen / Møllebakken. Veiene nær Stinta skole er smale og høyt trafikkerte allerede i dag.

8.3.2 Vurdering av trafikk og skolevei

Stinta FAU har bedt kommunen om å ta hensyn til tidligere arbeid om kartlegging som trafikkgruppa på Stinta FAU har gjennomført. Som tidligere er presisert, avgrenses denne ROS-analysen til ny skolevei som følge av endring i skolestruktur. Alle momenter som trafikkgruppa på Stinta FAU har kommet frem til tidligere er derfor ikke vurdert. Dette da ikke alt er relevant for ny skolestruktur.

8.3.2.1 Gjennomskjæringen og Stinteveien til Stinta skole

Stinta skole har en opparbeidet droppsone i Strømsbuveien / Gjennomskjæringen. Her er det ikke plass til mange biler samtidig, og det kan fort oppstå trafikale problemer dersom trafikken til skolen øker. Det vil kunne føre til at mange vil velge å kjøre opp til Stintehallen for å levere elevene der. Stinteveien er smal vei og deler av strekningen er ikke tilrettelagt for myke trafikanter. Det er mange boliger rundt skolen som har Stinteveien som sin adkomstvei. Likevel er nok mye av trafikken langs



veien biler som kjører til skolen. Endring i skolestrukturen der Stinta blir ren barneskole vil medføre betraktelig økt trafikk til skolen.

8.3.2.2 Krysningpunkter på FV410 Barbudalen / Møllebakken

Strekningen er svært høyt trafikkert, og det er flere av krysningpunktene her som er vanskelige for små barn. Spesielt utfordrende er krysningpunktet på toppen av Møllebakken, hvor det historisk sett har vært mange påkjørsler av fotgjengere som krysser i gangfeltet.

8.3.3 Konklusjon Stinta skole

Hvis Stinta skole blir en ren barneskole og man legger ned barneskolene på Moltemyr og Birkenlund, vil det føre til at mange små barn vil få en lang og mer kompleks skolevei. Elever som kommer fra Birkenlund og Moltemyr må krysse FV 410 i Barbudalen. Krysningpunktet ved Møllebakken anses å utgjøre en stor trafikkrisiko.

Endringen vil også føre til at mange foresatte vil velge å kjøre barna sine fordi de ikke er komfortabel med å la barna gå til skolen. Dette vil igjen øke trafikkutfordringene nær skolen.

Når vi vurderer skoleveien som en helhet – både for elever som skal gå fra Birkenlund-området og fra Moltemyr-området utgjør den samlede kompleksiteten i trafikkbildet på strekningen trafikkrisiko. Derfor anbefales det ikke å gjøre Stinta om til en ren barneskole samtidig som både Birkenlund barneskole og Moltemyr barneskole legges ned.

8.4 Hisøy skole

8.4.1 Mottatte innspill

Det er ikke mottatt noen konkrete innspill på trafikk og skolevei til Hisøy skole.

8.4.2 Vurdering av trafikk og skolevei

Hisøy skole har også få omkringingliggende veier tett på skolen, annet enn Trommestadveien som går rett forbi skolen. Det er etablert en løsning for levering av elever både med bil og buss mellom Trommestadveien og skolen. Det er en adskilt løsning der biler og busser ikke kjører inn på samme område.

8.4.3 Konklusjon Hisøy skole

De fleste elevene som flyttes til Hisøy vil få skoleskyss, enten på grunn av avstand eller på grunn av særlig farlig skolevei. Det kan føre til økt trafikk både av buss og biler, men det anses ikke å være noen særskilte faremomenter ved dette.



8.5 Asdal skole

8.5.1 Mottatte innspill

Det er ikke mottatt noen konkrete innspill på trafikk og skolevei til Asdal skole, annet enn at det påpekes at trafikksituasjonen ved skolen er tilfredsstillende etter tiltakene som ble gjennomført sommeren 2023.

8.5.2 Vurdering av trafikk og skolevei

Det ble i 2023 etablert droppsone for levering av barn med bil samtidig som kjøremønsteret er regulert slik at det er innkjøring og utkjøring på ulike steder. Dette medfører at det ikke vil være behov for rygging. Det er noe trafikk til boliger i Madshaven, i tillegg til barnehage og til Lunderød skole og ressurscenter, men ellers er trafikken her hovedsakelig til Asdal skole.

8.5.3 Konklusjon Asdal skole

Det er ingenting særskilte faremomenter knyttet til endringen.

8.6 Nedenes skole

8.6.1 Mottatte innspill

Det er ikke mottatt noen konkrete innspill på trafikk og skolevei til Nedenes skole.

8.6.2 Vurdering av trafikk og skolevei

Nedenes skole er en del av vedtaket og får justert kretsgrensene noe. Justeringen innebærer at deler av det som i dag er Nedenes skole blir flyttet til Hisøy skole.

8.6.3 Konklusjon Nedenes skole

Ettersom den eneste endringen for Nedenes skole er justering av kretsgrensen, slik at noen elever som går fra Nedenes til Hisøy skole, så er det ingen endringer å vurdere her.

8.7 Birkenlund skole

8.7.1 Mottatte innspill

Det er ikke så mange konkrete strekninger som nevnes, men hovedtyngden av innspillene går ut på at det er utfordrende at skolekretsen blir stor geografisk. Når avstandene til skolen blir så store, vil de foresatte i større grad kjøre elevene til skolen. Av konkrete punkt som knytter seg til endringen for Birkenlund skole er krysningspunktet i Møllebakken trukket frem.



8.7.2 Vurdering av trafikk og skolevei

Som det kommer frem av innspillene, er det lange avstander for mange. For ungdomstrinnet er det derfor viktig at det er gode sykkelmuligheter til skolen. For mange av elevene som blir berørt av endringen er må de gå enten langs boliggate med lav trafikkmengde og lav hastighet eller på vei med fortau. Dette fungerer godt når man går til skolen, men det er ikke særlig godt egnet som en sykkelvei til skolen.

8.7.2.1 Parkeringsplassen ved Coop Extra Birkenlund

FAU og skolen oppfordrer i dag til at elever blir sluppet av ved Coop Extra Birkenlund og går siste del til skolen. Dette for å redusere trafikken nær skolen. Parkeringsplassen er ikke veldig stor og en økning i antall biler kan skape flere farlige situasjoner her, særlig i forbindelse med rygging. I tillegg er det to utkjøringer fra parkeringsplassen, hvorav den ene krysser fortau der det går elever.

8.7.2.2 Gamle Songevei

Det er fortau langs Gamles Songevei helt frem til skolen, men det kan være en utfordring for elevene som går og sykler til skolen dersom biltrafikken øker mye, særlig helt nær skolen. Gamle Songevei mellom Vollene og Coop Extra er smal og det er problematisk når buss og bil møtes.

8.7.2.3 Krysningspunkt i Møllebakken, FV410

Strekningen er svært høyt trafikkert. Krysningspunktet på toppen av Møllebakken, hvor det historisk sett har vært mange påkjørsler av fotgjengere som krysser i gangfeltet, kan være spesielt utfordrende for skoleelever.

8.7.3 Konklusjon Birkenlund skole

Den største risikoen ved å endre Birkenlund til en ren ungdomsskole vil være for elevene som i dag går på Stinta skole og som må krysse Møllebakken. Det er ikke identifisert stor risiko å gå fra Moltemyrområdet til Birkenlund skole.

Skoleveiene fra Stintaområdet til Birkenlund anses ikke som like komplekst for elever på ungdomstrinnet som for elever på barnetrinnet. Ungdomsskoleelever kan i større grad også sykle til skolen, så en potensiell utfordring er at det ikke er veldig bra tilrettelagt for sykling.

Det vil også være sannsynlig at trafikken til skolen øker fordi elever kjøres til skolen fordi avstandene blir for lange til at elever og / eller foresatte synes det er forsvarlig å gå eller sykle.

Skolen og FAU bør jobbe med holdningsendringer og forebyggende arbeid for å redusere trafikken inn til skolen. Det er i dag en del som slipper av elever i den lille "rundkjøringen" nær skolen. Dette er ikke en droppsone og ikke et egnet sted å slippe av elever. Det gjør også trafikksituasjonen mer utfordrende for de som går og sykler til skolen.



Det er ikke lenger lov å kjøre direkte inn på Birkenlundveien. Trafikken styres nå via «rundkjøringen». Tiltaket ble satt inn for å redusere hastigheten inn på Birkenlundveien som var svært høy. En konsekvens av dette er at arealet i rundkjøringen ikke kan benyttes til droppsone slik som tidligere.

Det bør også vurderes om det er mulig å benytte flere områder for levering for å avlaste parkeringsplassen til Coop Extra. Dette for å redusere sannsynligheten for ulykker i forbindelse med levering.

9. Oppsummering - Bystyrets foreløpige vedtak

Som det ble nevnt over, er konsekvensene av trafikkrisiko som følge av endringer i skolestrukturen alvorlige, alvorlige, og mange av punktene vil få rød risiko i analysen. Felles for de aller fleste punktene er at det er svært liten sannsynlighet for at en ulykke inntreffer, er i seg selv ikke en veldig stor utfordring for skoleelever. Dette forutsatt at eleven har fått nødvendig opplæring av foreldre / foresatte. Vi ser likevel at kompleksiteten av trafikkbildet når vi ser på skoleveien samlet sett kan bli svært utfordrende, spesielt for de yngste elevene. Mange av veiene har fortau, som gjør at det er gode skoleveier når man kan gå til skolen, men mange elever får så lang avstand at det er viktig at skoleveien fungerer bra for sykling.

Den aller største risikoen vi har identifisert er FV 410, fra Barbudalen til Møllebakken og FV410 fra Krøgenes til Barbu. Slik forslaget til skolestruktur er lagt opp er det mange elever som har behov for å krysse FV 410 på ulike steder, flere av dem anses som svært utfordrende.

På bakgrunn av dette mener kommunedirektøren at det er omlegging av Stinta skole som ren barneskole og Birkenlund som ren ungdomsskole som utgjør den største risikoen i forslaget som har vært på høring. Dersom dette gjennomføres, vil svært mange elever måtte krysse FV410 i området mellom Langsækrysset og Møllebakken.

10. Kommunedirektørens forslag

Ved å velge kommunedirektørens alternative forslag vil man unngå risikoen ved krysningspunktene i Barbudalen / Møllebakken.

Den største risikoen ved kommunedirektørens alternative forslag vil være trafikksituasjonen rundt Stuenes skole. Risikoen for Stuenes skole er lik ved kommunedirektørens forslag som ved forslaget som ble vedtatt lagt ut på høring 13.11.2025.