

Beregnet til
Statsbygg

Dokument type
Vedlegg reguleringsplan

Dato
20.10.2021

DETALJREGULERING FOR SAMISK VIDEREGÅENDE SKOLE OG REINDRIFTSKOLE OG BEAIVVÁŠ **MOBILITETSPLAN**

DETALJREGULERING FOR SAMISK VIDEREGÅENDE SKOLE OG REINDRIFTSKOLE OG BEAIVVÁŠ MOBILITETSPLAN

Oppdragsnavn **Reguleringsplan Beaivváš og Samisk videregående skole og reindriftsskole**
Prosjekt nr. **1350043269**
Mottaker **Statsbygg**
Dokument type **Vedlegg**
Versjon **[2]**
Dato **20.10.2021**
Utført av **Marte Dahl, Ingvild Hestenes**
Kontrollert av **Kristin Kråkenes**
Godkjent av **Kirsten Svineng**
Beskrivelse **Mobilitetsplan i forbindelse med reguleringsplan for Samisk videregående skole og reindriftsskole og Beaivváš samisk nasjonalteater**

Rambøll
Kobbegate 2
PB 9420 Torgarden
N-7493 Trondheim

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

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	Bakgrunn	2
2.	Eksisterende situasjon	3
2.1	Bosettingsmønster	4
2.2	Vegnett og trafikkmengde	5
2.3	Gang- og sykkelvegnett	8
2.4	Skuterløyper	10
3.	Planforslag	11
3.1	Tilstøtende planer	12
4.	Medvirkning	13
4.1	Kartlegging elever	13
4.2	Reisevaneundersøkelse ansatte	16
4.2.1	Dagens bruk	16
4.2.2	Ny lokalisering	18
4.3	Oppsummering	19
5.	Løsninger for gående og syklende	20
5.1	Bakgrunn	20
5.2	Mulige løsninger	21
5.3	Vurdering	24
5.4	Anbefaling	25
5.5	Videre arbeid	25

1. BAKGRUNN

Det er utarbeidet detaljregulering for Beaivváš samisk nasjonalteater og Samisk videregående skole og reindriftsskole, hvor formålet er å tilrettelegge for etablering av et samlokalisert bygg for skolene og samisk nasjonalteater.

Samisk videregående skole og reindriftsskole i Kautokeino er en statlig videregående skole. Skolen har et overordnet samfunnsansvar for samisk identitet, språk og kultur og er den eneste videregående skolen i landet som har opplæringstilbud i samiske fag som reindrift, duodji og arktisk mat. Skolen har i dag uhensiktsmessige lokaler og har vært gjennom flere forsøk på å realisere nybygg.

Det samiske nasjonalteateret Beaivváš er organisert som et aksjeselskap hvor Sametinget og Kautokeino kommune er hovedaksjonærer med 40 % hver. Sametinget har forvaltningsansvaret for teateret. Beaivváš er et turnéteater som normalt har hovedtyngden av forestillingene på turné i Norge og internasjonalt. Teateret leier i dag lokaler i Kautokeino kommunes kulturhus. Lokalene er små, uhensiktsmessige og med flere mangler når det gjelder arbeidsmiljø.

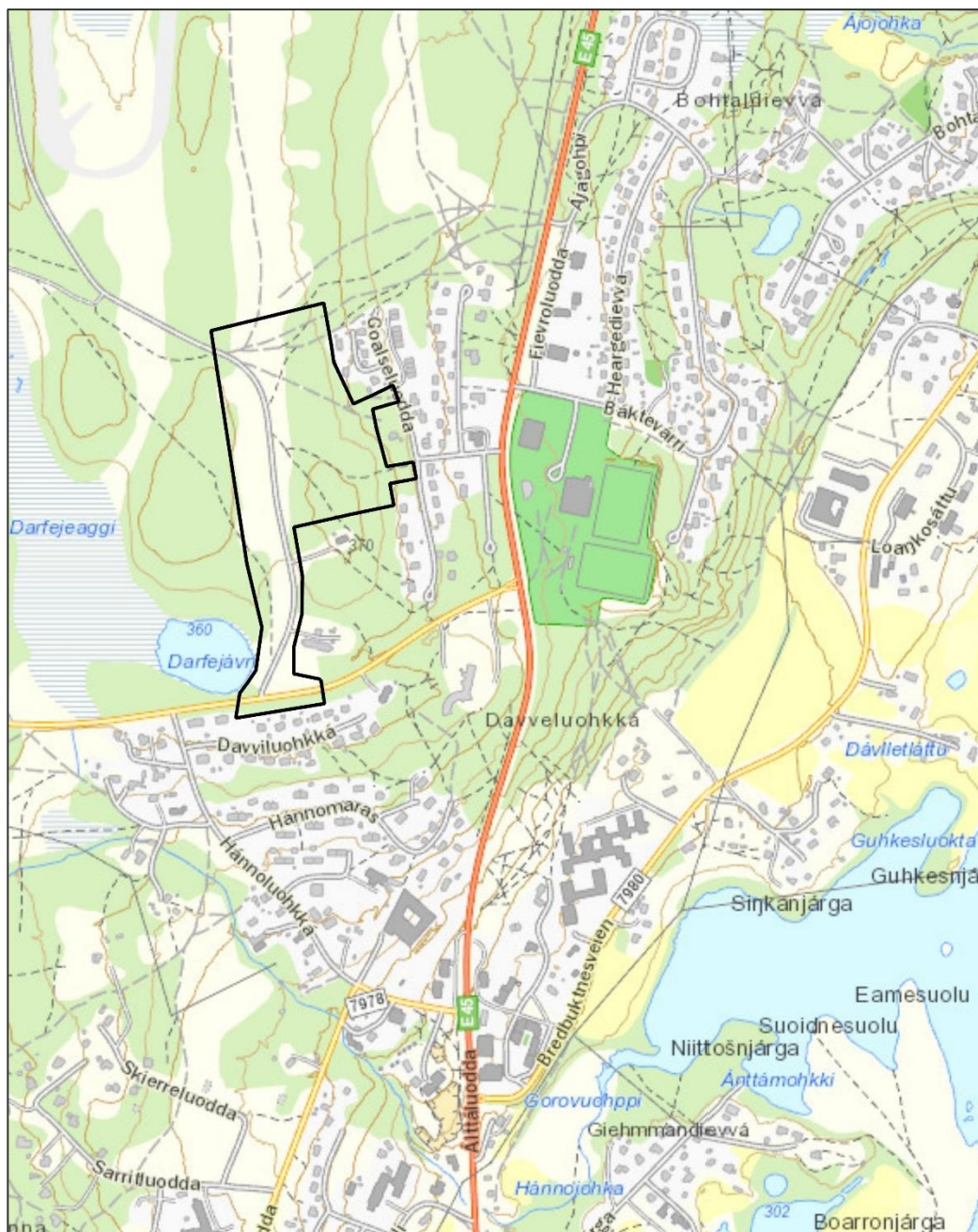
I forbindelse med reguleringen, er det utarbeidet en mobilitetsplan for å se på gangløsninger tilknyttet nytt bygg. Som del av kartleggingsarbeidet har det vært medvirkning med elever på videregående og ansatte ved skolene og teateret i form av spørreundersøkelser.

Hensikten med mobilitetsplanen er å kartlegge og legge til rette for bedre og trygg ankomst til og fra planområdet som flest mulig vil bruke, både for elever, ansatte og de som besøker for eksempel teateret.

2. EKSISTERENDE SITUASJON

Planområdet ligger ca. 1,6 km fra Kautokeino sentrum og ligger i et ubebygget område. Planområdet består i hovedsak av naturområde med stiforbindelser, og en vei som går mot en tidligere flystripe. Byggetomten er lokalisert vest for Goalseluodda og Skoaraluodda boligfelt.

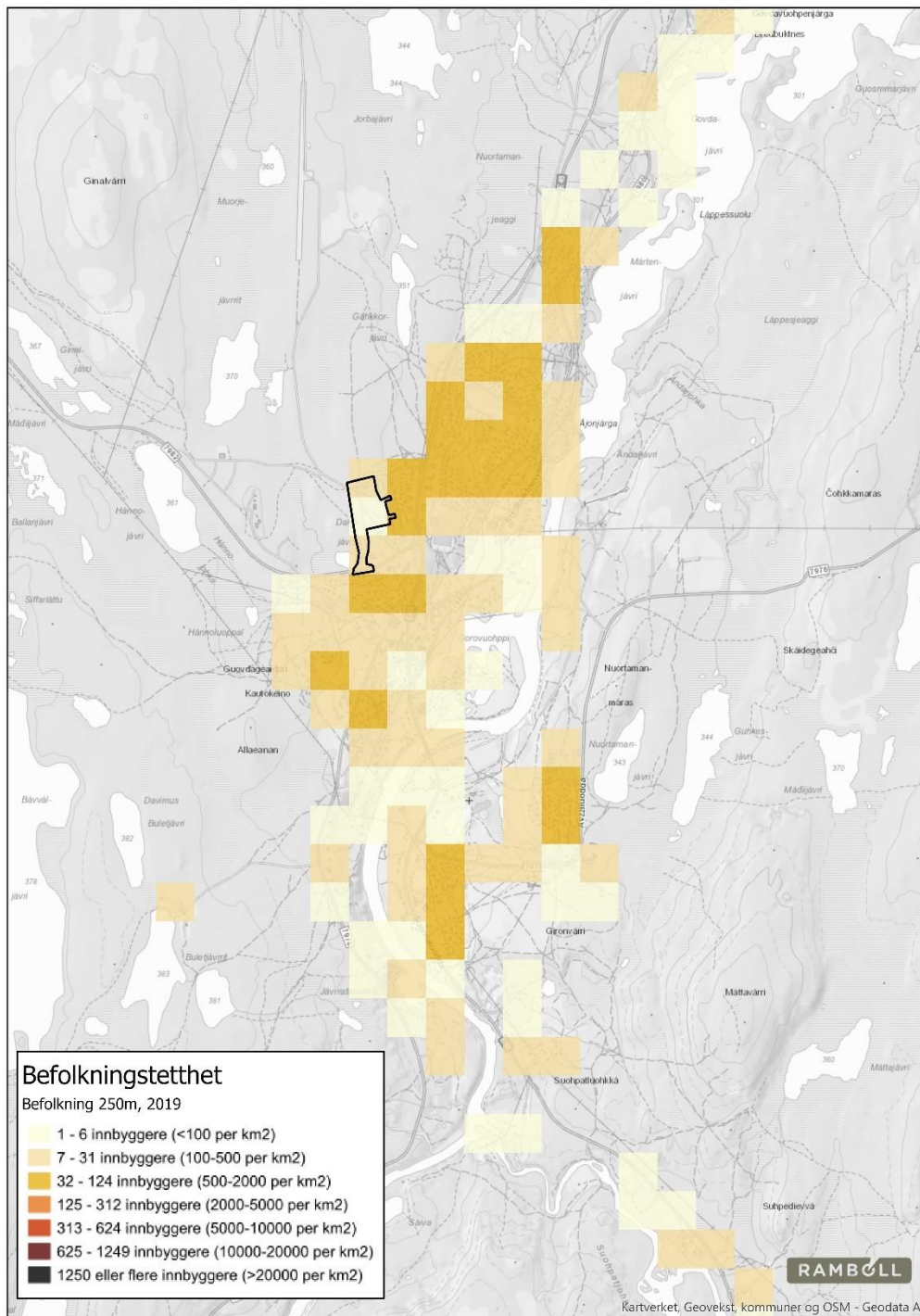
Planområdet blir for det meste brukt som friluftsområde i dag. Tilstøtende arealbruk er skiløyper, boligfelt, bolig og næring og barnehage. I reguleringsplanen Gáhkkočorru med planID 1993001 er det satt av et fremtidig område for en ny barnehage, nord for planområdet. Det er også regulert inn en gangvei, nord for planområdet.



Figur 1 Planområdets beliggenhet

2.1 Bosettingsmønster

Figur 2 viser befolkningstettheten i Kautokeino. Hovedtyngden av bosatte ligger nord for sentrum og planområdet.



Figur 2 Befolkningstetthet

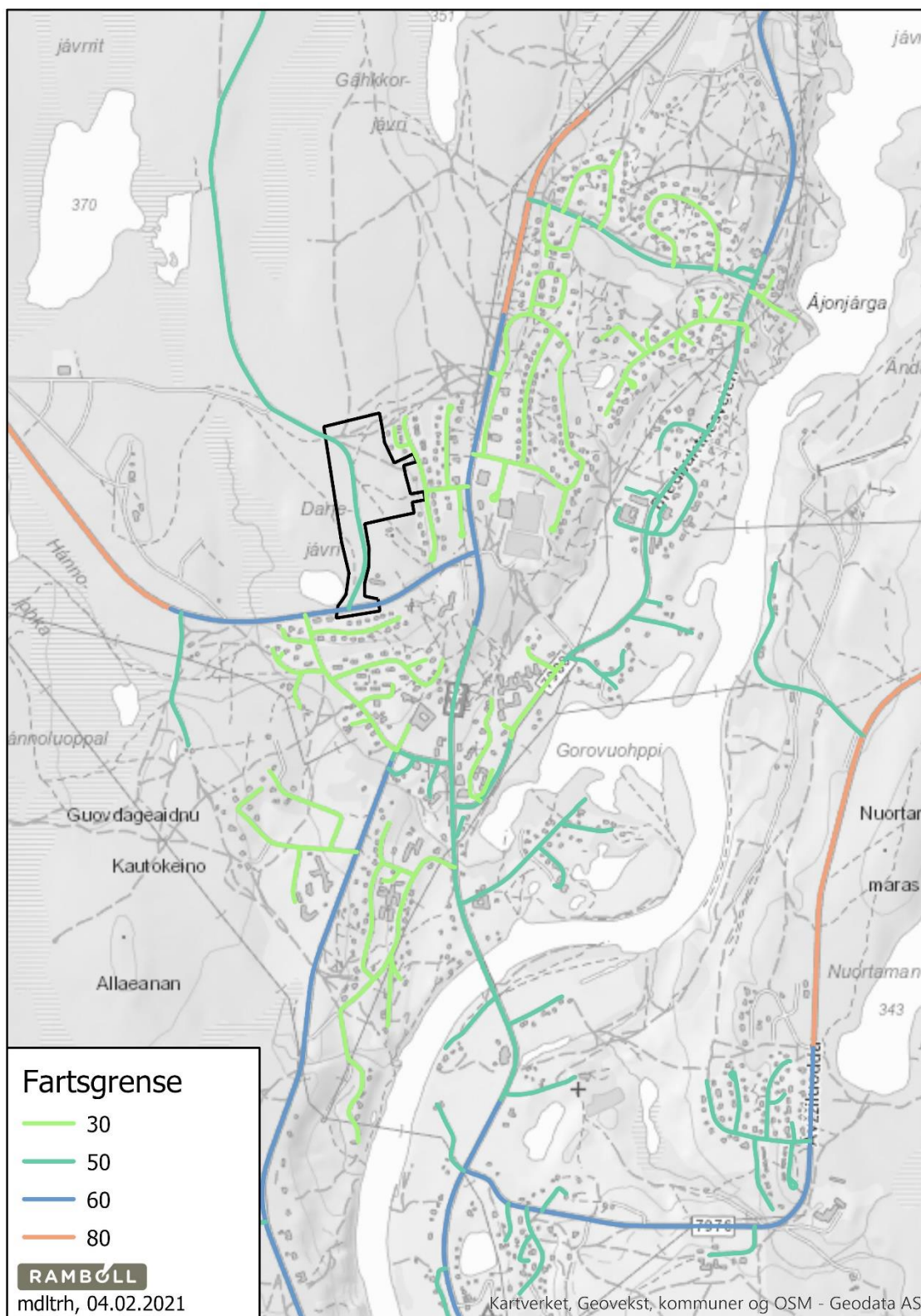
2.2 Vegnett og trafikkmengde

Gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) på hovedvegnettet rundt planområdet er vist i Figur 3. Planområdet vil få adkomst via Gáhkkorluodda fra fv. 7982. Fv. 7982 har i dag en ÅDT på 600 kjt/d. E45 gjennom Kautokeino ligger på en ÅDT mellom 2300 kjt/d i sør for dv 6 og 1100 kjt/d nord. Trafikkgrunnet er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB) fra Statens vegvesen.



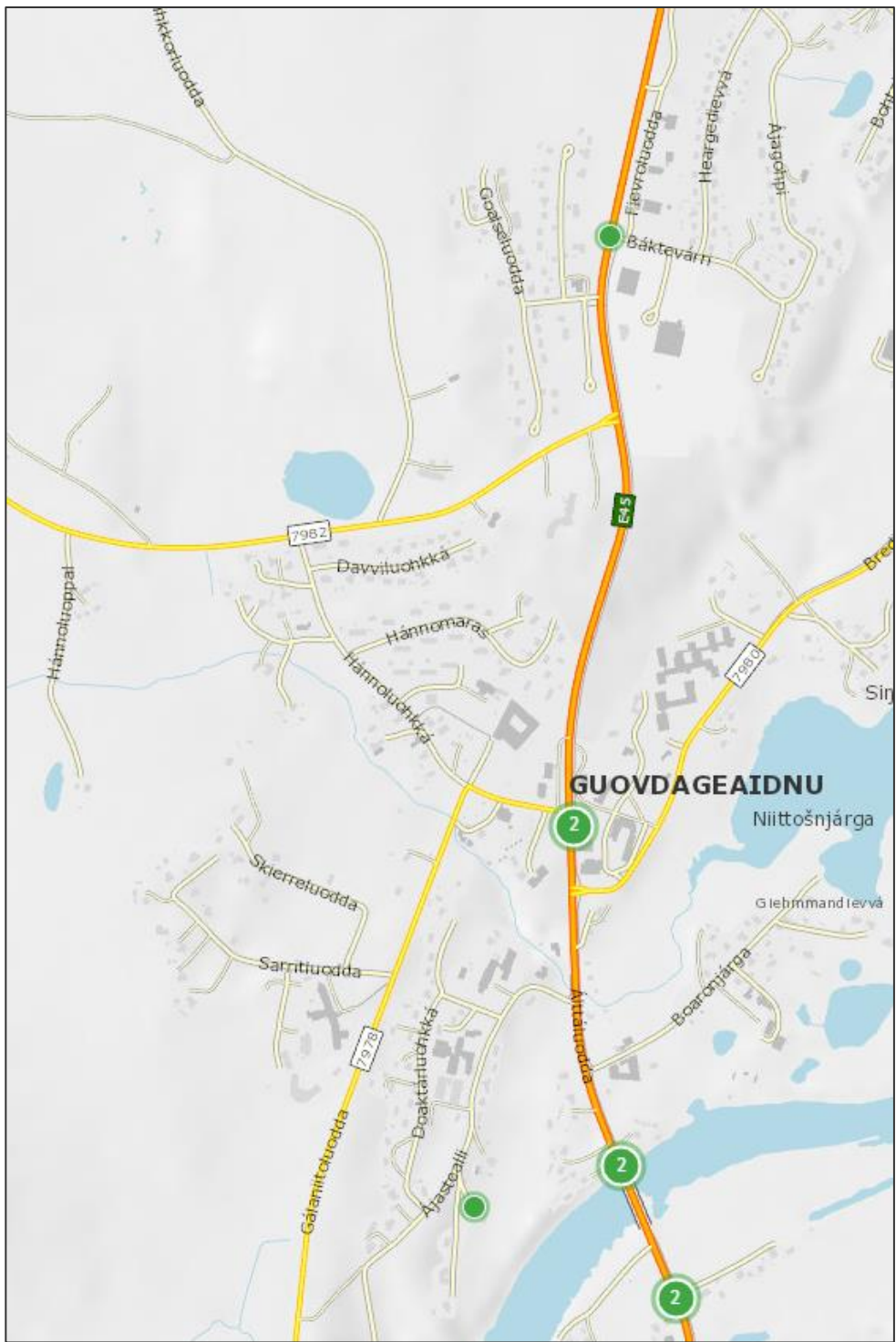
Figur 3 Gjennomsnittlig døgntrafikk

Skiltet fartsgrense for vegnettet rundt planområdet er vist i figuren under (data er hentet fra NVDB).



Figur 4 Oversikt fartsgrenser

En oversikt over antall politiregistrerte trafikulykker i nærheten av planområdet de siste ti årene er vist i figuren under. Ulykkene har i hovedsak skjedd langs E45. Det har skjedd en ulykke med fotgjenger sør for Kautokeinoelva, ved kryssing av veg. Øvrige ulykker er bilulykker. De siste fem årene har det ikke vært noen trafikulykker nær planområdet.



Figur 5 Ulykkesoversikt 2010-2020 (kilde: NVDB)

2.3 Gang- og sykkelvegnett

Dagens gang-sykelvegnett er vist i Figur 6. I tillegg til fortau og gang- og sykkelvegene er det en rekke stier og turløyper, samt skuterløyper i området. Det er ingen direkte gang- og sykkelveger til planområdet i dag, men det går snarveger, turløyper og skuterløype igjennom eller forbi.



Figur 6 Gang- og sykkelvegnett

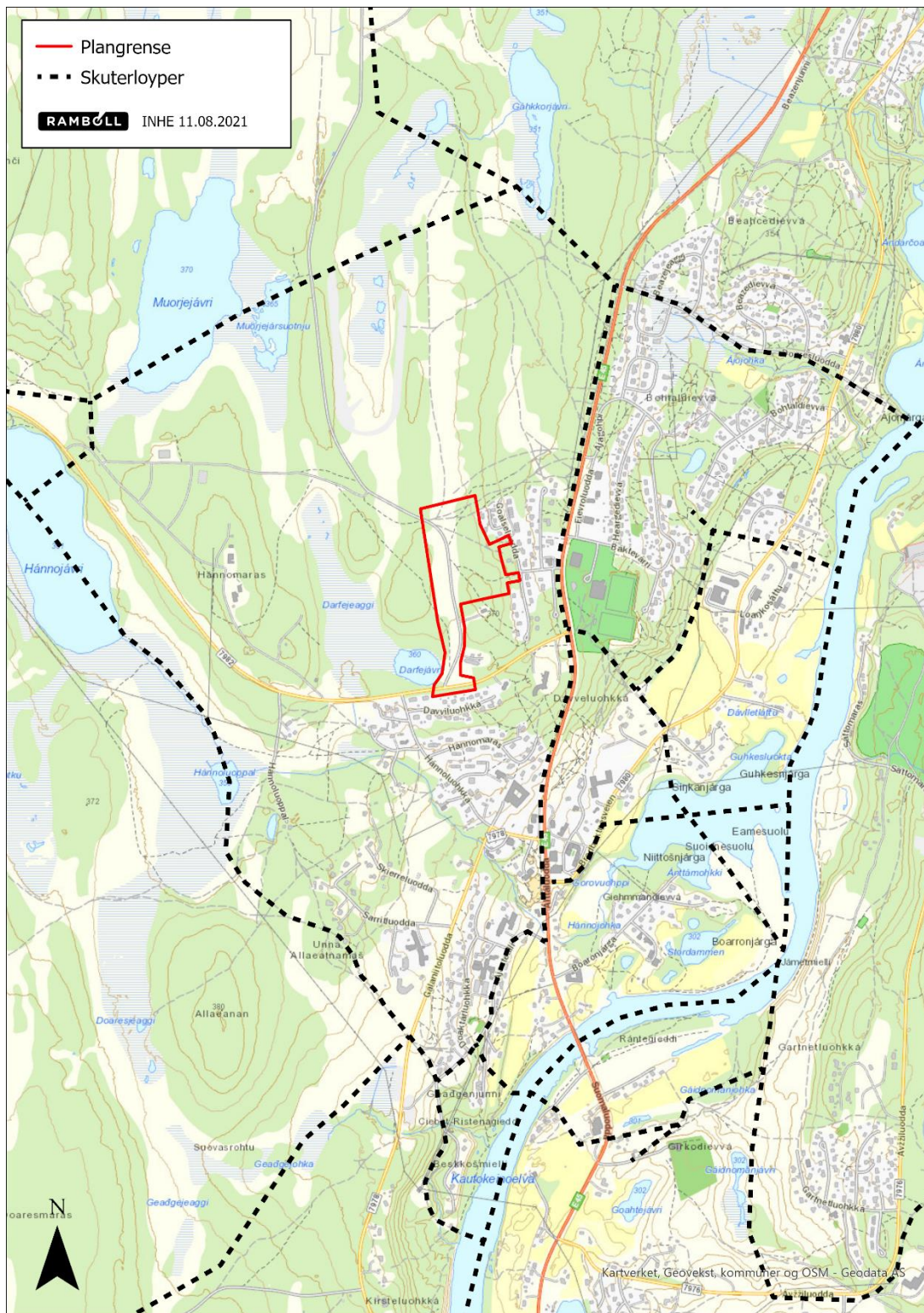
Registrerte skiløyper er vist i Figur 7.



Figur 7 Registrerte stier og løyper i og i nærheten av planområdet. Kilde Ut.no

2.4 Skuterløyper

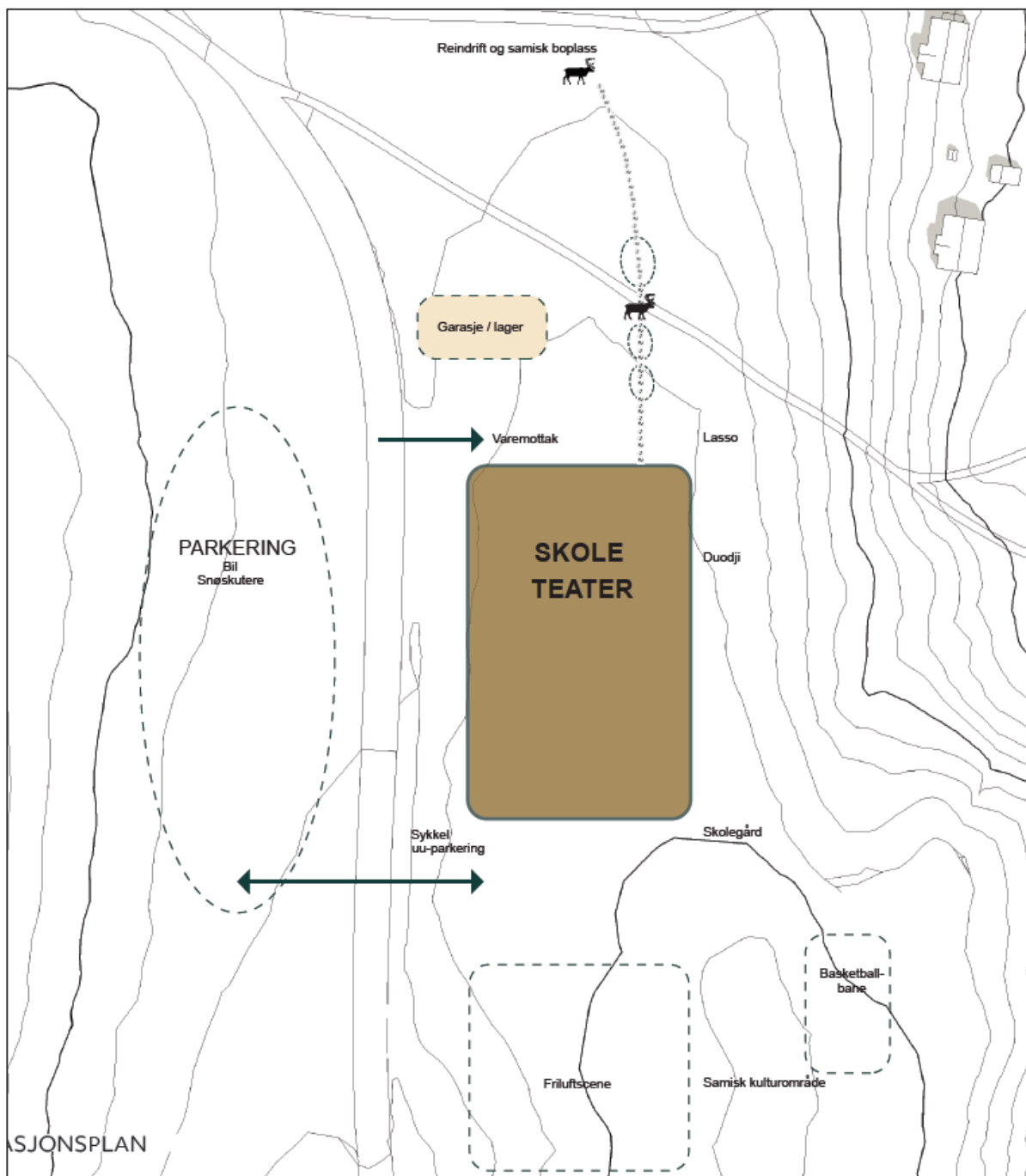
En oversikt over skuterløyper i Kautokeino er vist i Figur 8. Løypene er hentet fra kommunekart.com og skuterløyper for sentrum fra Kautokeino kommune.



Figur 8 Skuterløyper (kilde: kommunekart.com)

3. PLANFORSLAG

Foreløpig situasjonsplan for samlokalisering av Beaivváš samisk nasjonalteater og Samisk videregående skole og reindriftsskole er vist i figuren under. Figuren viser omtrentlig plassering av blant annet selve bygget, varemottak, reindriftsområde, friluftscene og basketballbane. Parkeringsplass for bil og snøskuter er tenkt på vestsiden av Gáhkkorluodda, mens sykkelparkering er tenkt på samme side som skolen.



Figur 9 Foreløpig situasjonsplan

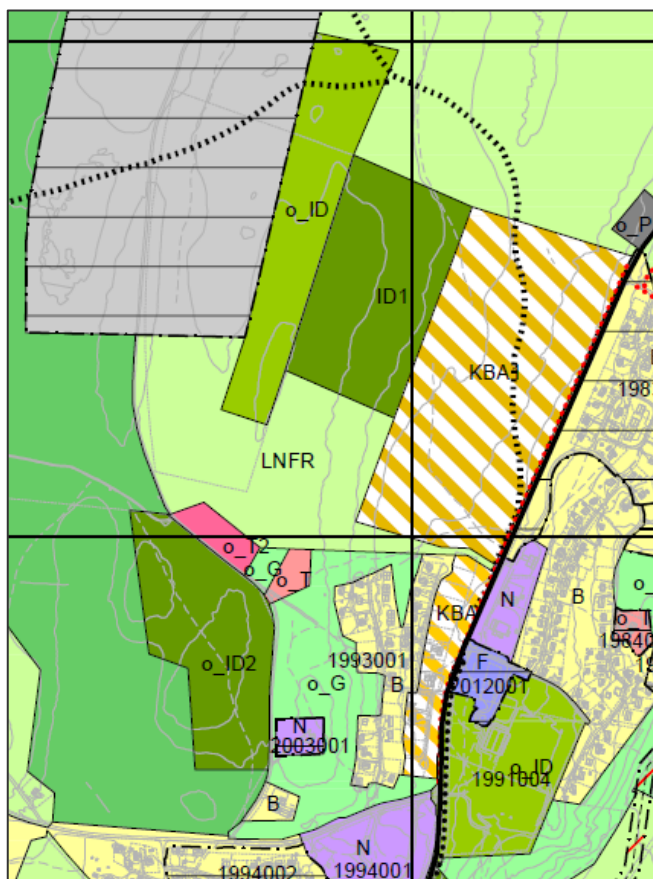
Et av målsettingene for Samisk videregående skole og reindriftsskole er at de innen fem år skal ha et attraktivt og tidsriktig skolebygg som bidrar til økt elevtall. Dimensjonerende antall elever er 115 og ansatte 46.

Samisk Nasjonalteater Beavvváš spiller for et stort, bredt og mangfoldig publikum med opptil 15 000 publikummere totalt, hvorav 2500 publikummere på scenen i Kautokeino. Totalt antall ansatte og skuespillere er 24.

Skolen og teateret ønsker å videreutvikle sin samfunnsrolle som sterk samisk møteplass og være fellesarena for arrangementer som debatter, møter, foredrag, seminarer, omvisninger og utstillinger.

3.1 Tilstøtende planer

I kommunedelplanen for Márkan, er det i nærheten av planområdet områder avsatt til idrett/hesteanlegg, grønnstruktur, bolig, næring og barnehage.



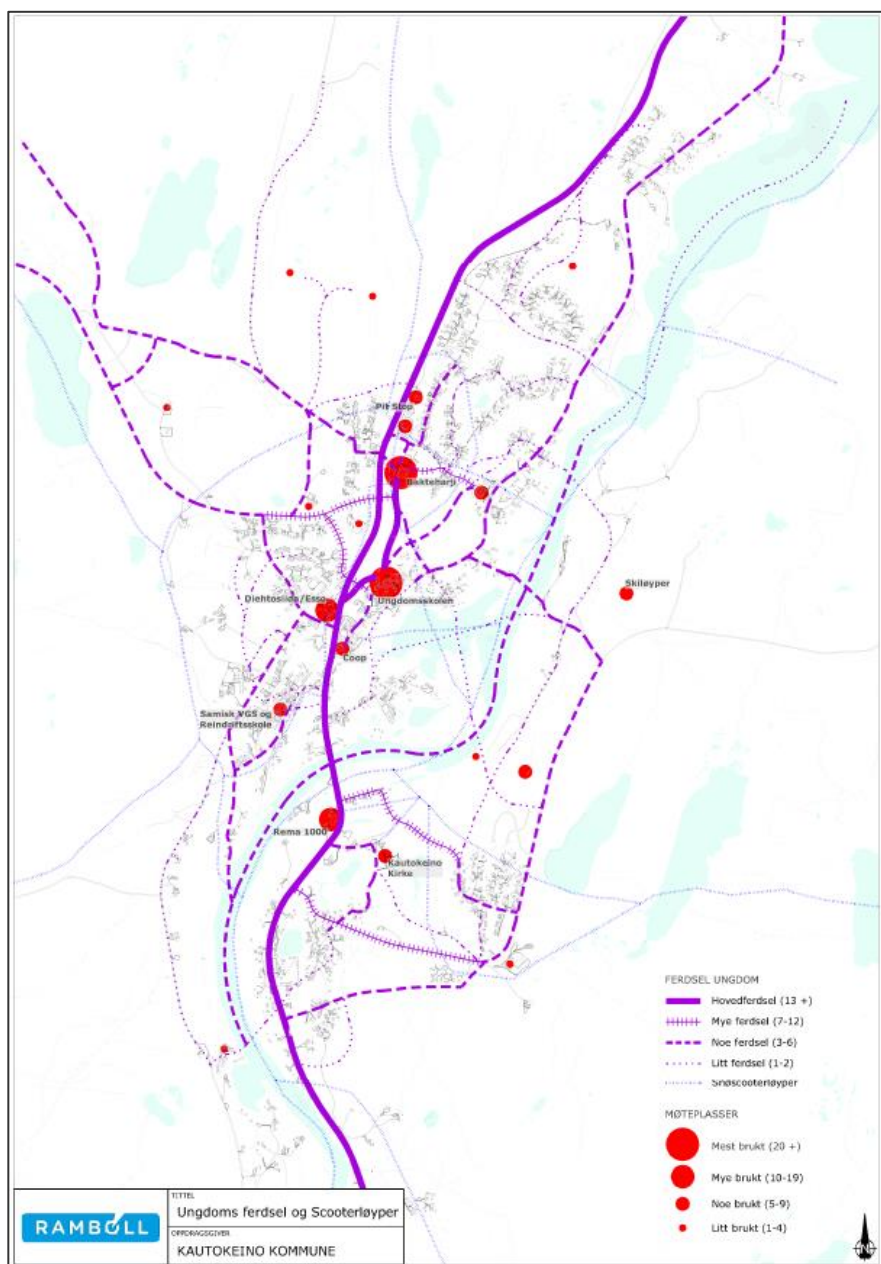
Figur 10 Utsnitt KDP Márkan

4. MEDVIRKNING

Som en del av kartleggingsarbeidet er det gjennomført en undersøkelse blant elevene på Samisk videregående og reindriftsskolen, samt en reisevaneundersøkelse for ansatte ved skolene og Beaviváš.

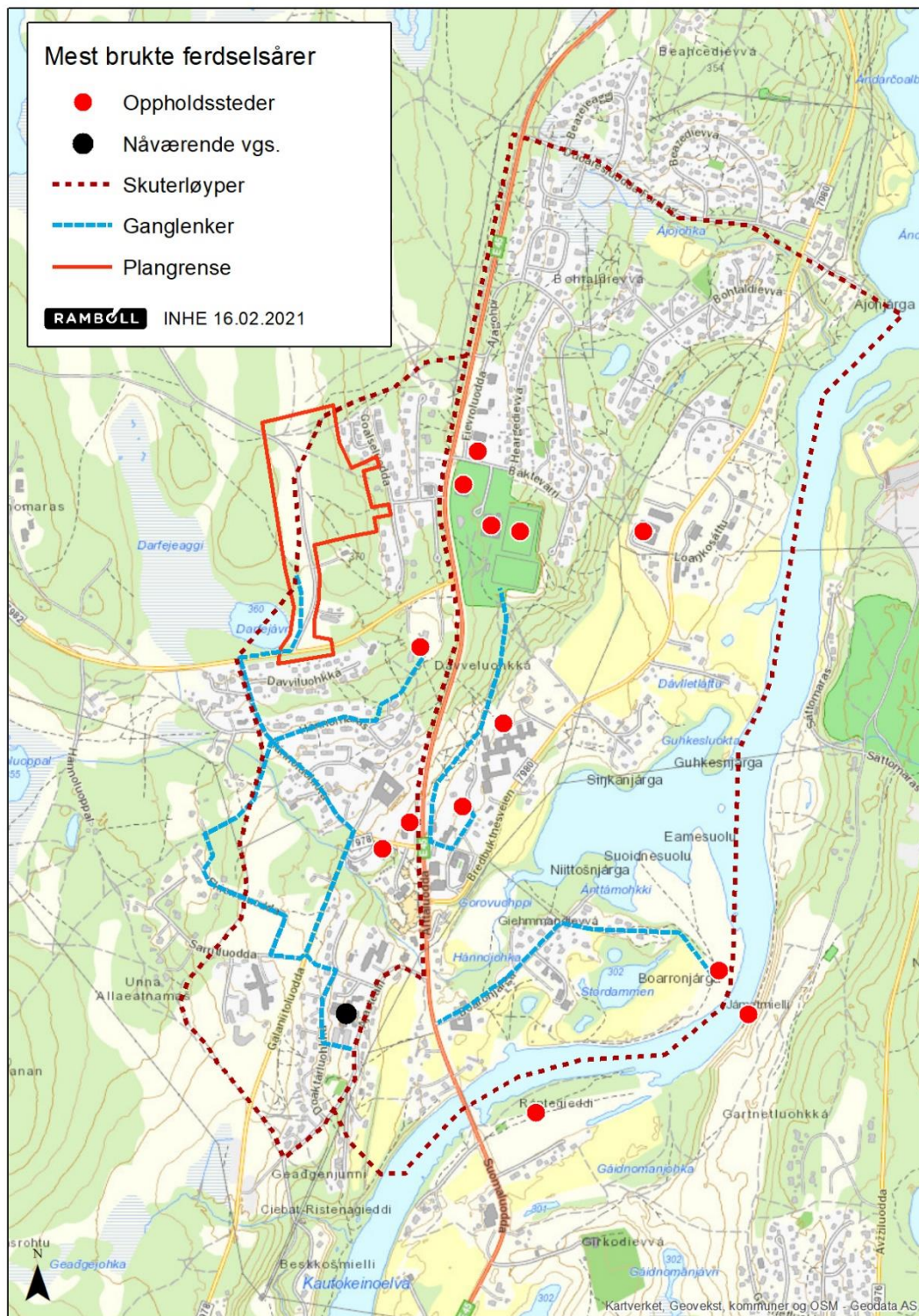
4.1 Kartlegging elever

I forbindelse med kommunedelplan for Márkan, ble det gjennomført en tilsvarende undersøkelse blant ungdomsskoleelevene, men med en noe større utstrekning enn det som er gjort i forbindelse med samlokaliseringen. Resultatet fra undersøkelsen i forbindelse med KDP Márkan er vist i figuren under.



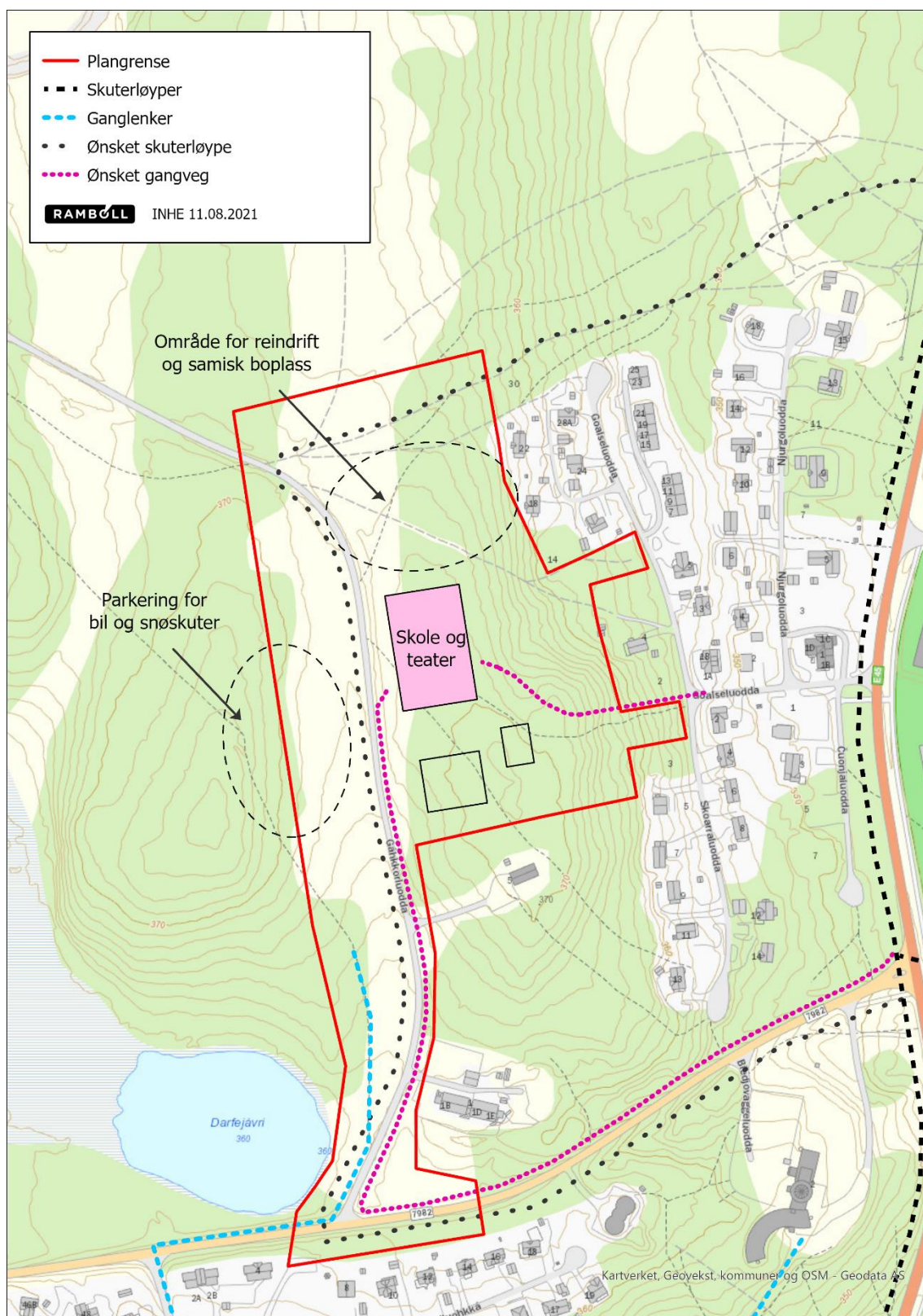
Figur 11 Ungdoms ferdsel, kartlegging

Undersøkelsen ble gjort i 2013, men kartet er stort sett fremdeles gjeldende. Som supplerende undersøkelse er tilsvarende undersøkelse sendt til samisk videregående og reindriftsskole i starten av 2021. Innspillene fra elevene ble samlet av lærerne og presentert på kart. Resultatet er vist i figuren under.



Figur 12 Ungdoms ferdsel, 2021

Elevene ble også forespurt om å tegne inn ønskede adkomster til ny plassering av skolen. Innspillene er oppsummert i figuren under.



Figur 13 Innspill fra elever

4.2 Reisevaneundersøkelse ansatte

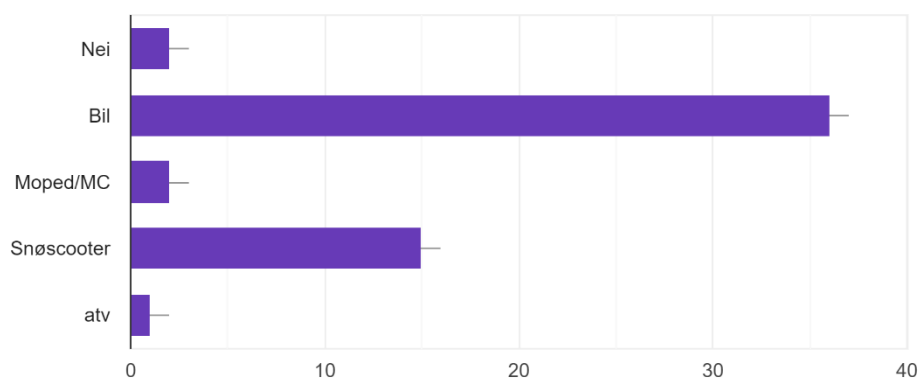
Ansatte ved skole og teater antas å i betydelig større grad enn elevene kjøre til jobb. Det ble derfor sendt ut en forenklet reisevaneundersøkelse (RVU). Hovedresultatene er presentert i dette kapitlet. Av totalt 70 ansatte, ble det mottatt 38 svar. Dette er en svarandel på 54 % og resultatene er representative.

4.2.1 Dagens bruk

Disponering av motorkjøretøy har vanligvis stor innvirkning på reisemiddelvalg på arbeidsreisen. Stort sett alle ansatte disponerer bil og 40 % av de ansatte disponerer snøskuter. De aller fleste ansatte er på arbeidsplassens lokaler 5 dager i uka ved normalsituasjon. Litt i underkant av 8% er på arbeidsplassen 6-7 dager i uka.

Disponerer du motorkjøretøy?

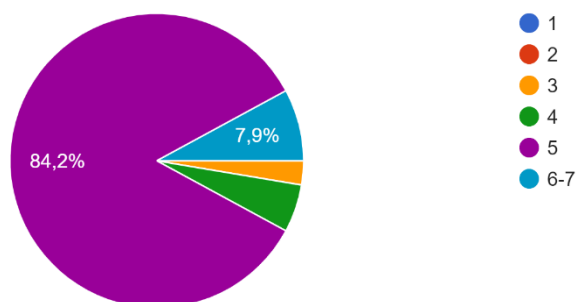
38 svar



Figur 14 RVU - disponering av kjøretøy

Hvor mange dager i uka møter du vanligvis på jobb i arbeidsgivers lokaler?

38 svar

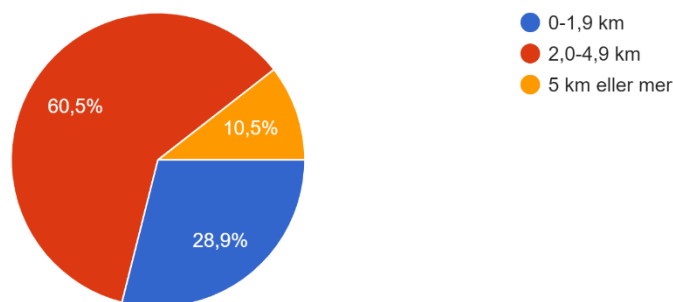


Figur 15 RVU – arbeidsdager

Avstand til arbeidsplassen er også en faktor som påvirker reisemiddelvalget på arbeidsreisen, men sier også noe om potensialet. Mesteparten av de ansatte bor mellom 2 og 5 km fra dagens arbeidssted, mens ca. 30% bor under 2 km fra arbeidsstedet. 10,5 % bor over 5 km fra arbeidsstedet.

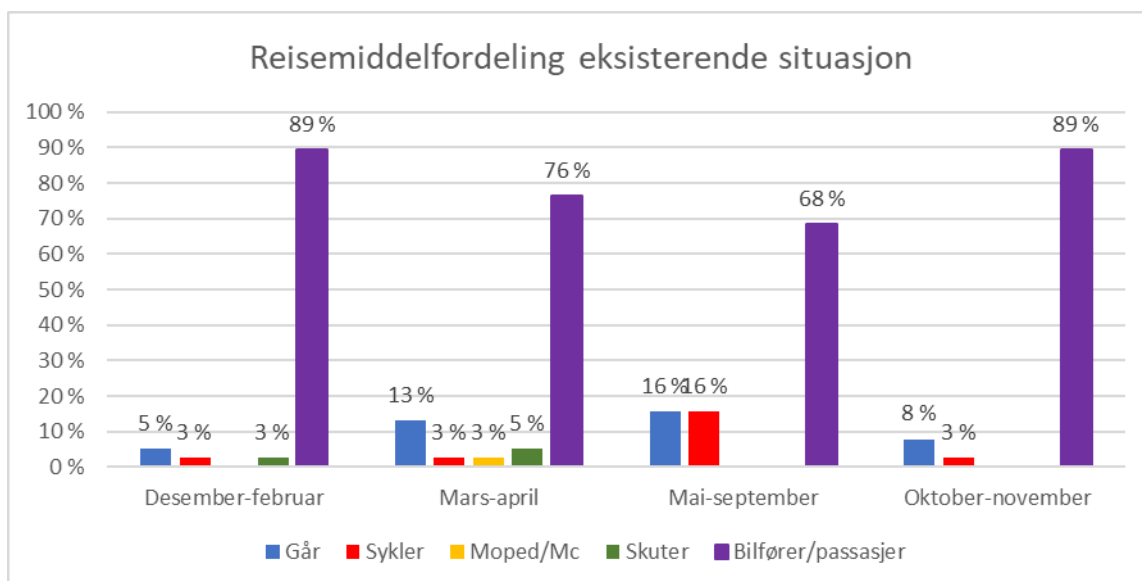
Hvor langt er det mellom ditt bosted og ditt arbeidssted?

38 svar



Figur 16 RVU – avstand til jobb

Dagens reisemiddelfordeling for ansattes turer til/fra jobb er vist i grafen under. Det er spurt om hvordan de ansatte vanligvis reiser til jobb på de ulike årstidene.



Figur 17 RVU - Reisemiddelfordeling eksisterende situasjon

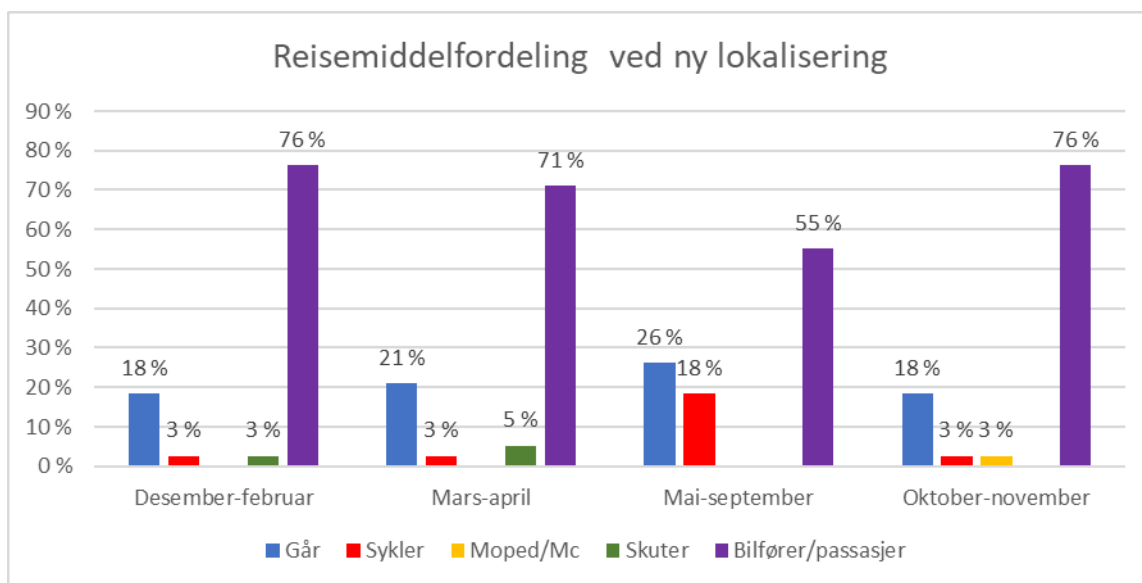
Bil er naturlig nok det mest brukte reisemiddelet på arbeidsreiser til og fra skolen og teateret på grunn av værforhold. Vi ser også at mot vår/sommer-månedene reduseres bilbruken og flere går og sykler til jobb. Gående og syklende utgjør 32 % til sammen i perioden mai-september. Ser man på bo avstand fra arbeidssted, er det potensiale for en økning i andelen gående og syklende. Det er selvsagt også andre faktorer enn avstand som påvirker reisemiddelvalget, som tilrettelegging på sykkel- og gangruter, fasiliteter på jobb osv.

De ansatte er spurt om hva som har betydning for dem for at de skal gå eller sykle til jobb. Hovedpunktene er oppsummert her:

- Trim på vei til og fra jobb og værforhold/føre er de største avgjørende faktorene for å velge å sykle eller gå til jobb
- 16 % oppgir at det er lite aktuelt å gå eller sykle til jobb på grunn av levering av barn i barnehage eller skole på vei til jobb
- 11% svarer at gange og sykkel til jobb gjør at de ansatte føler seg kvikkere og mer konsentrert i løpet av arbeidsdagen, og at det er en fin start/avslutning på arbeidsdagen
- 8% oppgir at de velger å gå eller sykle for å være miljøvennlig
- 6% oppgir at det å spare penger som ellers ville gått til bil, har betydning
- 5% oppgir at de misliker å gå eller sykle da man blir svett/må ha med klesskifte og må bruke egnede ytterklær
- Avstand har betydning, 10 % av de ansatte mener at det er for langt eller tar for lang tid å gå eller sykle til jobb

4.2.2 Ny lokalisering

De ansatte ble vist omtrentlig ny lokalisering for deres arbeidssted og ble spurt om hvilket reisemiddel de vanligvis vil bruke til og fra jobb ved ny lokalisering. Resultatet er vist i grafen under.



Figur 18 RVU- Antatt reisemiddelfordeling ved ny lokalisering

Sammenlignet med reisemiddelfordelingen fra dagens situasjon, er det en betydelig lavere bilandel for ny lokalisering. Grafen viser en reduksjon i bilandel på 13% med unntak av mars-april (8%), og økning i gangandelen mellom 8% og 13%. 3% økning i sykkelandel rundt mai-september. Ingen endring i sykkelandel i de øvrige månedene, som henger tett sammen med vær og temperatur. I sum betyr dette at det er et potensiale for redusert bilandel i fremtiden og økt antall gående og syklende.

Vi spurte også de ansatte om hvilken tilrettelegging på arbeidsplassen som er viktig for å velge å sykle til jobb. Hovedresultatet ble som følgende:

- Garderobe med mulighet for omklodning og dusj
- Personlige skap for oppbevaring av klær
- Tilrettelagt sykkelparkering utendørs (45%). 8 % ønsker innendørs sykkelparkering og 13% eget rom for sykkelparkeringen
- Halvparten svarte også at trygge gang- og sykkelveger var viktig
- 20% svarte at det ikke var aktuelt å sykle til jobb

Av øvrige innspill som kom var det et klart ønske om at *sykkelparkeringen dimensjoneres med tilstrekkelig sykkelparkeringsplasser, både for ansatte og elever.*

Selv om det spesifikt ble spurt om tiltak for sykling, så vil fasiliteter som garderobe og trygge gang og sykkelveger også ha positiv innvirkning på andelen gående til jobb.

4.3 Oppsummering

Elevene ved dagens Samisk videregående skole og reindriftsskole har skissert på kart hvilke gange og skuterløyper som brukes til skole og målpunkt i dag, samt ønskede ruter for fremtidig plassering av skolen. I tillegg til gang- og sykkelveg langs bilvegene er det foreslått adkomst i forlengelsen av Goalseluodda og adkomst for snøskuter via eksisterende løyper.

For ansatte ved Beaivváš samisk nasjonalteater og Samisk videregående skole og reindriftsskole er bilandelen i dag mellom 70 -90%, avhengig av årstid, mens gangandelen ligger på 5-16% og sykkelandelen 3-16%. Spørreundersøkelse blant ansatte viser at det er et potensiale med økt andel gående og noe for syklende ved ny lokalisering av arbeidsplassen. Temperatur og vær vil selvsagt være noe begrensende deler av året. Det er et sterkt ønske om trygge gang- og sykkelveger, garderobefasiliteter og tilstrekkelig med sykkelparkeringsplasser, for både de ansatte og elevene.

5. LØSNINGER FOR GÅENDE OG SYKLENDE

5.1 Bakgrunn

Kommuneplanens arealdel 2017-2030 har satt mål for arealbruk i Kautokeino, som blant annet omfatter:

- **Utbyggingsstrategi:** Utbyggingsområder skal lokaliseres og planlegges slik at de bidrar til:
 - Levende bygder i kommunen
 - Effektiv utnyttning av eksisterende teknisk og sosial infrastruktur
 - Muligheter for å gå eller sykle trygt mellom daglige gjøremål, - eventuelt reise kollektivt
- **Samferdsel:** Riksvegene gjennom kommunen skal utformes med tanke på trafiksikkerhet, særlig gjennom Márkan/Kautokeino sentrum.
- **Universell utforming:** Ved alle nye planer og tiltak skal det vurderes større grad av universell utforming enn teknisk forskrift krever

I tillegg ble det i forbindelse med medvirkning avdekket at det er en etterspørsel i befolkningen etter flere gang- og sykkelveger, bedre kollektivtilbud og generell oppgradering av vegnettet.

I Kautokeino er tilgjengelighet med bil viktig. Bilandelen er høy på turer til jobb, skole, levering og henting av barn i barnehage og skole. Ofte er avstandene korte, men lave temperaturer vinterstid gjør at bil er det foretrukne transportmiddelet. Halvparten av energiforbruket i kommunen kommer fra bensin og diesel (klima og energiplan 2011). Å tilrettelegge for gående og syklende kan føre til økt andel gående og syklende, og redusert bilandel. Ut fra reisevaneundersøkelsen hos ansatte på skolen og teateret ser vi at det er villighet til å endre reisevaner, og tiltak bør tilrettelegges deretter.

Det er likevel ikke et krav til separat gang og sykkeløsning i henhold til Statens vegvesens håndbok N100 (lokalveg):

Gang/sykkelveg bør bygges hvis ÅDT er over 1000 og hvis potensiale for gående og syklende er over 50 i et normaldøgn, eller hvis strekningen er skoleveg. 1,5 m skulder på begge sider kan vurderes der gang/sykkelveg er vanskelig å få til, men anbefales ikke på strekning definert som skoleveg.

5.2 Mulige løsninger

Basert på bosettingsmønster og målpunkt i Kautokeino, er det i hovedsak aktuelt med adkomst fra sør og øst. Sett i sammenheng med øvrig boligutbygging nord for planområdet, kan det være aktuelt med adkomst fra nord også.



Figur 19 Adkomstretninger

Adkomst fra nord

Her er det aktuelt å videreføre dagens skuterløype vinterstid med noen små justeringer for å unngå området for rein.

På sommerstid kan løypa brukes som tursti/snarveg til planområdet.

Ved utbygging av KBA3 kan det være aktuelt å opparbeide en full gang- og sykkelveg på denne strekningen.

Fordel: Allerede etablert skuterløype, som kan brukes som snarveg/tursti når det ikke er snø.

Ulempe: Ikke tilrettelagt kryssing over E45 slik det er i dag. Hovedvegen må krysses ved Goalseluodda.

I forbindelse med utbygging av KBA3 området, vil det bli etablert en GS-veg fra Goalseluodda til KBA3.



Adkomst fra øst

Som adkomst fra øst faller det naturlig å videreføre/forsterke stien fra Goalseluodda, eksisterende boliggate som går over i tursti opp til planområdet.

Fordel: Knytter seg til eksisterende snarveger, videreføring av rute fra gangfelt over E45 ved Goalseluodda og gang- og sykkelveg langs E45.

Ulempe: Stigning er ca 14 %. Det er ikke mulig å få til universell utforming uten stort terrengingrep.

Adkomsten anbefales opparbeidet, men kan ikke være eneste adkomst av hensyn til universell utforming.



Adkomst fra sør – alternativ 1

Adkomsten er skissert med to varianter A og B.

Alternativ 1 Variant A – GS-veg eller fortau langs nordsiden av fv. 7982, nytt gangfelt i kryss med E45.

Alternativ 1 Variant B – Forlengelse av GS-veg på sørsiden av fv. 7982, krysser fv. 7982 ved adkomst til hotell fortsetter i trasé til variant A.

Fordel: Gode muligheter for universell utforming

Ulempe: «omvei» sammenlignet med de øvrige alternativene.
Ny kryssing av E45 eller over fv7982. Variant A må også krysse skuterløype, og det kan oppstå konflikt mellom gående og kjørende på skuter.



Adkomst fra sør – alternativ 2

Alternativ 2 har to varianter som alternativ 1 i sør.

GS-veg eller fortau som går over i GS-veg mellom Gáhkkorluodda og boligfeltet Gáhkkorčorru, med samme varianter for kryssing av E45 eller fv. 7982 som alternativ 1.

Fordel: Mulig å opparbeide med en stigning som tilfredsstillende krav til universell utforming.

Ulempe: Bryter landskapet, nærhet til privat eiendom



5.3 Vurdering

Som grunnlag for vurdering av de ulike løsningene ligger trafiksikkerhet og universell utforming til grunn.

Adkomst nord er best egnet som tursti når det ikke er snø, og skuterløype vinterstid, inntil boligområdet for KBA3 er etablert. Vet utbygging av boligområdet bør det ses på en gangløsning som knytter seg til Gáhkkorluoda, som gir tilgang til skole/teater og turløyper, og ikke er i konflikt med skuterløype.

Adkomst øst virker umiddelbart som en av de mest attraktive løsningene da den gir en direkte kobling til gang og sykkelveg langs E45 og til idrettsanlegget, og det er en sti som allerede er i bruk. På grunn av stigningsforholdene her, vil en sti som følger terrenget være ca 14%. Kravet til universell utforming vil være vanskelig å tilfredsstille. Anbefalt stigning på strekning mellom 35-100 m er 7%, og for lengre strekninger 5%. Som naturområde kan man gjøre unntak, men dette vil ikke være aktuelt som hovedadkomst for gående til skole og teater. Løsningen anbefales som en snarveg til skolen via eksisterende tursti.

Adkomst fra sør lar seg opparbeide i henhold til universell utforming, noe som vil være viktig da skolen og teateret bør være tilgjengelig for alle. Alternativ 1 følger dagens bilveg fram til skole og teater, mens alternativ 2 tar «snarvegen» mellom Gáhkkorluodda og Gáhkkorčorru boligfelt.

Fordelen med å følge vegen slik foreslått i alternativ 1 er at tilbudet blir tilgjengelig for flere enn brukere av skole og teater, og kan forlenges til videre utbygging av idrett og hesteanlegg når det er aktuelt å bygge dette. Ulempen er at den kan oppleves som en omvei. Fordelen med alternativ 2 er at den gir kortere gangavstand for de fleste. Samtidig går den igjennom grøntområde og leder eventuelle turgåere som ønsker å bruke denne, rett inn i skolegården. For elever, ansatte og besøkende som kommer fra sørvest for E45, er Gáhkkorluodda den naturlige ruta, og vil sannsynligvis bli brukt selv om alternativ 2 bygges.

Med trafikkmengden som forventes i Gáhkkorluodda (ca +150 kjt/d for samlokalisering av skole og teater), er det ikke noe krav til separat gangsystem. Løsning med utvidet skulder kan vurderes. Dagens veg er smal, og utvidet skulder blir fort en del av kjørevegen ved møting av biler. Vegoppmerking for å definere skulderen dersom vegen asfalteres, men slites fort bort og har ingen nytte vinterstid.

Med tanke på at ruten er skoleveg, vil gang og sykkelveg eller fortau være et tiltak for å øke trafiksikkerheten. Fortau reduserer i snitt risikoen for ulykker med rundt 40%, og med 88% når man bare ser på ulykker hvor en fotgjenger går langs vegen. Effekten kan, i tillegg til fysisk separering, forklares med at økt antall fotgjengere medfører redusert risiko for hver enkelt fotgjenger (Elvik og Bjørnskau 2017).

For adkomst sør, er det skissert to varianter av løsningen mot E45. I variant A går løsningen gjennomgående på nordsiden. Dette medfører behov for en ny forgjengerkryssing over E45 på nordsiden av krysset. Løsningen gir også konflikt med skuterløype. Et alternativ er å forlenge eksisterende GS-veg på sørsiden og krysse fylkesvegen ved hotellet. Det er allerede tråkket opp sti på denne ruten i dag. Dette gir også en ny fotgjengerkryssing, men fylkesvegen har betydelig mindre trafikk enn E45. Kryssing av fylkesvegen like ved krysset med E45 anbefales ikke da det forventes høyt fartsnivå på biler i høyresving fra nord.

Når det gjelder fortau eller gang og sykkelveg, benyttes fortau ved gater, ofte i by med begrenset med areal, og gang- og sykkelveg ved veger. Muligheten for å etablere fortau i stedet for gang-

og sykkelveg bør vurderes ut ifra vegens helning og dreneringsmuligheter, samt vinterdriftforhold.

5.4 Anbefaling

For å tilfredsstille universell utforming anbefales det å etablere en adkomst fra sør. Fra E45 anbefales det å videreføre dagens gang- og sykkelveg på sørsiden og krysse over fylkesvegen ved adkomsten til hotellet over i gang- og sykkelveg eller fortau på nordsiden av fylkesvegen. Videre er det alternativ 2, som tar av før Gáhkkorluodda, vest for Gáhkkorčorra som gir den korteste ruten for gående til skole og teater for de fleste. Det anbefales å gå videre med denne for å sjekke om denne er løsbar.

Et alternativ til adkomst sør er utvidet skulder, men separat løsning er å foretrekke av hensyn til trafiksikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende.

Tursti fra øst, i forlengelsen av Goalseluodda anbefales oppretthold, og at det legges opp til adkomst til skolen fra denne. Ikke grunnlag for fullverdig gang – og sykkelveg på grunn av stigningsforhold.

I forbindelse med utbyggingen av KBA3 bør det sees på gang -og sykkelveg fra området mot Gáhkkorluodda som også kan brukes som skoleveg og adkomst til teater. Dersom denne blir aktuell å bygge før skole og teater, kan man ta en ny vurdering av om dette bør være hoved gang- og sykkeladkomst.

5.5 Videre arbeid

Ved videre arbeider med planen, vil bygget detaljeres. Det er behov for å en ny gjennomgang av forslag til gangadkomst for å se det i sammenheng med innganger til bygget.

Øvrig bør prosjektet ta med seg innspillene fra medvirkningen videre, med tanke på antall sykkelparkeringsplasser og bilparkeringsplasser. Kryssingen fra parkeringsplass til skole og teater må være trafiksikker, men det er ikke behov for gangfelt. Det er god sikt hvor kryssing antas å foregå, og man trenger bare å passe på at det ikke etableres noe i siktsonen.