



NOTAT

Oppdragsnavn: Detaljregulering Kautokeino Samisk barnehage og omsorgsboliger

Oppdragsgiver: Kautokeino kommune
Kontaktperson: Sindre Murud

Emne: Trafikkanalyse

Dokumentkode:

Ansvarlig enhet: Samfunnsutvikling Midt **Utført av:** Kjell Morten Haavet

Tilgjengelighet: [Tilgjengelighet] **Dato:** 06.03.2026



Innholdsfortegnelse

1. Innledning	3
1.1. Bakgrunn	3
1.2. Planområdet.....	3
1.3. Planforslaget	4
2. Dagens situasjon	5
2.1. Områdebeskrivelse	5
2.2. Vegforhold og trafikkdata	6
2.3. Gående og syklende.....	7
2.4. Trafikkulykker.....	7
2.5. Kollektivtilbud	8
2.6. Parkering	8
2.7. Gatebilder fra planområdet	9
3. Trafikkgenerering	11
3.1. Dagens trafikk til planområdet	11
3.2. Trafikkprognoser for 2040	11
3.3. Nyskapt trafikk av tiltaket	12
4. Trafikale konsekvenser	13
4.1. Trafikkløsninger.....	13
4.2. Kapasitet og fremkommelighet	16
4.3. Trafiksikkerhet.....	17
4.4. Tiltak for reduksjon av biltrafikk	18
5. Oppsummering	18

1. INNLEDNING

1.1. BAKGRUNN

Kautokeino kommune har vedtatt å etablere en ny samisk barnehage med kapasitet til 35 barn, samlokalisert med 20 nye omsorgsboliger. Tiltaket er lokalisert på tomten vest for Kautokeino Helsecenter, og skal bidra til effektiv arealbruk, styrket samhandling mellom generasjoner og bedre tilgjengelighet til kommunale tjenester. I denne sammenheng er det utarbeidet en trafikkanalyse som vurderer konsekvensene av tiltaket for trafiksikkerhet, trafikkmengder, adkomst, parkering og forhold for gående og syklende.

1.2. PLANOMRÅDET

Planområdet ligger i Kautokeino tettsted og strekker seg fra området ved Kautokeino Helsecenter, langs Sarritluodda og fylkesveg 7978 (Gálaniitoluodda og Hännoluohkká) frem til krysset med E45. Området preges i dag av spredt boligbebyggelse og institusjoner som Samisk høgskole og Kautokeino Helsecenteret. Sarritluodda fungerer som samleveg for Allaeanan boligfelt og har en skiltet fartsgrense på 30 km/t. Fylkesveg 7978 har en fartsgrense på 50–60 km/t og er den mest trafikkerte vegen innenfor planområdet. Det finnes ikke sammenhengende gang- og sykkelanlegg i området, og myke trafikanter må i stor grad ferdes i blandet trafikk.



Figur 1 Kart over Kautokeino tettsted, planområdet merket i gult

1.3. PLANFORSLAGET

Planforslaget legger til rette for etablering av en ny samisk barnehage og 20 omsorgsboliger i ett samlet bygg. Adkomst til området skjer via Sarritluodda, med separate avkjørsler til barnehage og omsorgsboliger. Innkjøring til omsorgsboligene skjer via eksisterende avkjørsel. Intern vegstruktur er utformet for lav hastighet og trygg trafikkavvikling, med dimensjonering for lastebil og utrykningskjøretøy. Det etableres sammenhengende gang- og sykkelveg fra planområdet til eksisterende anlegg langs E45, samt fortau langs Sarritluodda. Tiltaket inkluderer også etablering av parkeringsplasser for ansatte, besøkende og foreldre, samt sykkelparkering og snumuligheter for varelevering og renovasjon. Utformingen følger gjeldende krav i Statens vegvesens håndbøker, herunder N100 for veg- og gateutforming.

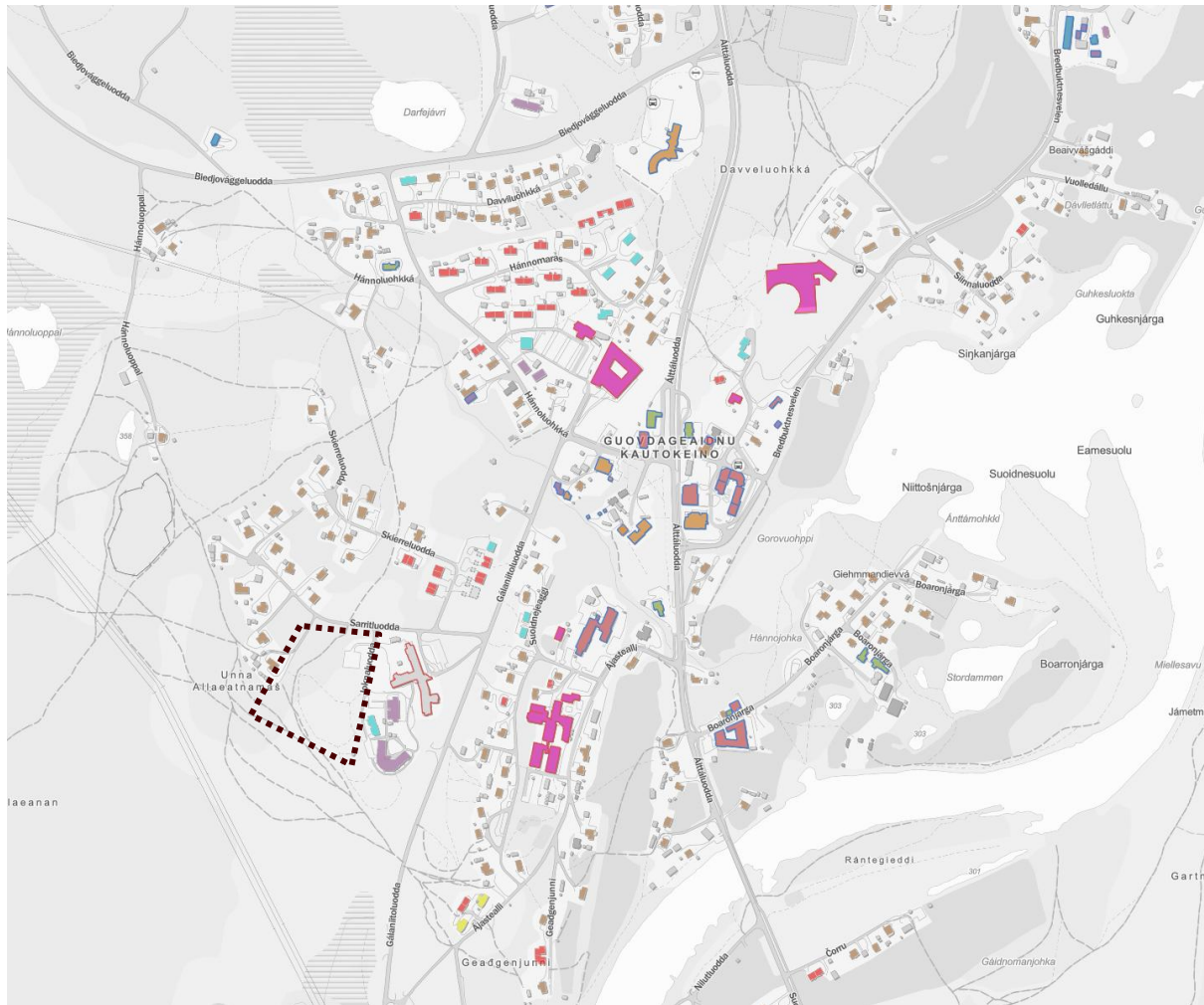


Figur 2 Utklipp fra plankart

2. DAGENS SITUASJON

2.1. OMRÅDEBESKRIVELSE

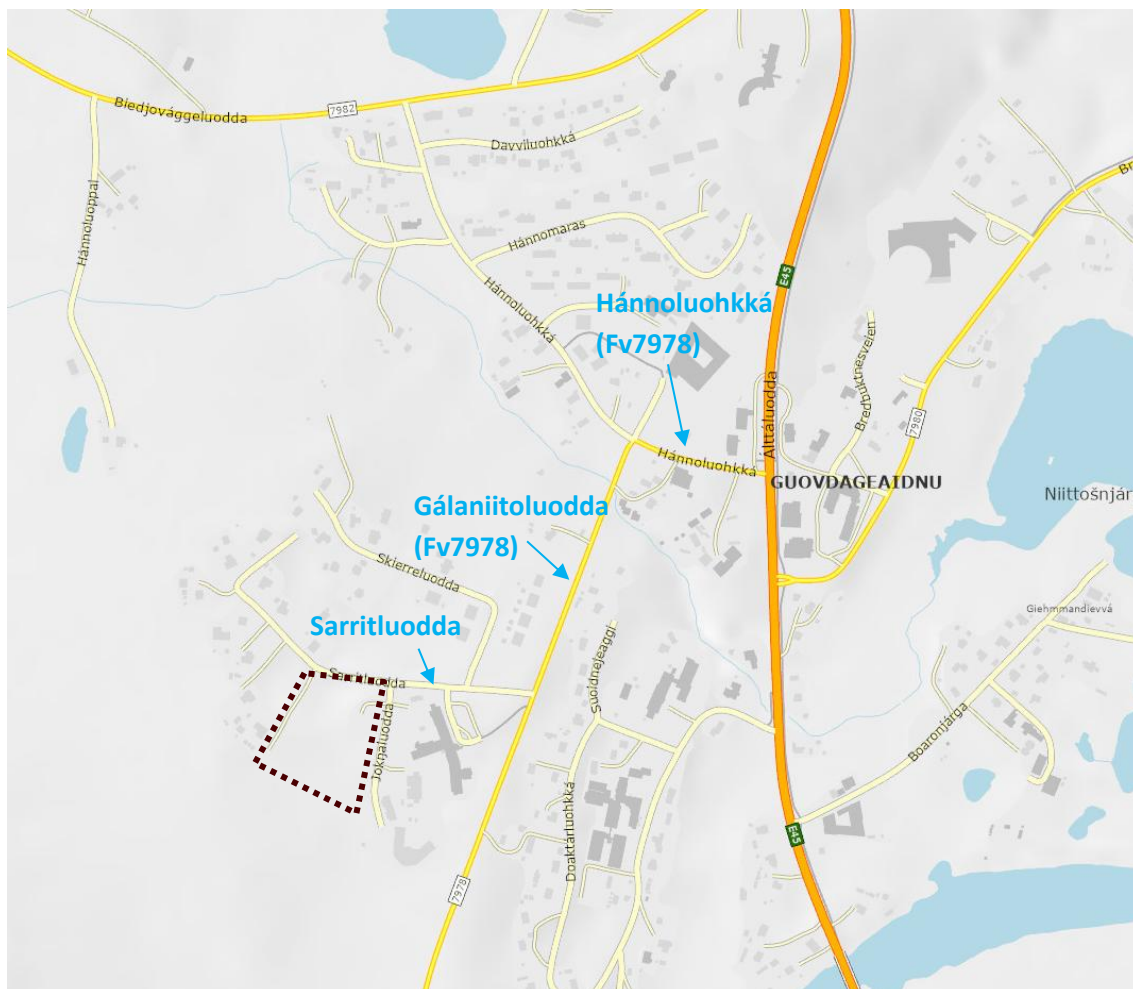
Planområdet ligger i Kautokeino tettsted, vest for Kautokeino helsesenter, og omfatter arealer langs Sarritluodda og fylkesveg 7978 (Gálaniitoluodda og Hánnoluohkká). Området er i dag preget av spredt eneboligbebyggelse, institusjoner som Samisk høgskole og helsesenteret, samt nærliggende friluftsområder. Sarritluodda fungerer som samleveg for Allaeanan boligfelt og gir adkomst til planområdet via Jokŋaluodda. Området har begrenset tilrettelegging for myke trafikanter.



Figur 3 Kart over nærområdet

2.2. VEGFORHOLD OG TRAFIKKDATA

Sarritluodda er asfalterte lokalveger med bredde ca. 4,0 meter og inngår i en skiltet 30-sone. Vegene har boliggatekarakter og lav trafikkbelastning, med anslått årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca. 60 kjøretøy. Fylkesveg 7978 fungerer som lokal adkomstveg til boligområder og Samisk høgskole. Strekingen har vegbredde på ca. 6,0 meter og skiltet fartsgrense på 50–60 km/t. Trafikkmengdene er moderate, med ÅDT på 350 kjøretøy ved Hánnoluohkká og 200 kjøretøy ved Gálaniitoluodda (2024).



Figur 4: kart vegsystem, utklipp fra www.vegkart.no

Tabell 1 Trafikkmengder og vegstandard i nærområdet

Vegstrekning	Fartsgrense	ÅDT (2024)	Fortau/GS-veg	Gatebelysning	Vegbredde
Fv. 7978 Hánnoluohkká	50 km/t	350	Adskilt GS-veg på deler av strekning	Ja	6,0 m
Fv. 7978 Gálaniitoluodda	60 km/t	200	Nei	Ja	6,0 m
Sarritluodda	30 km/t	60	Nei	Nei	4,0 m



Figur 5 Dagens trafikkmengder i nærheten av planområdet (Kilde: trafikkmengder NVDB)

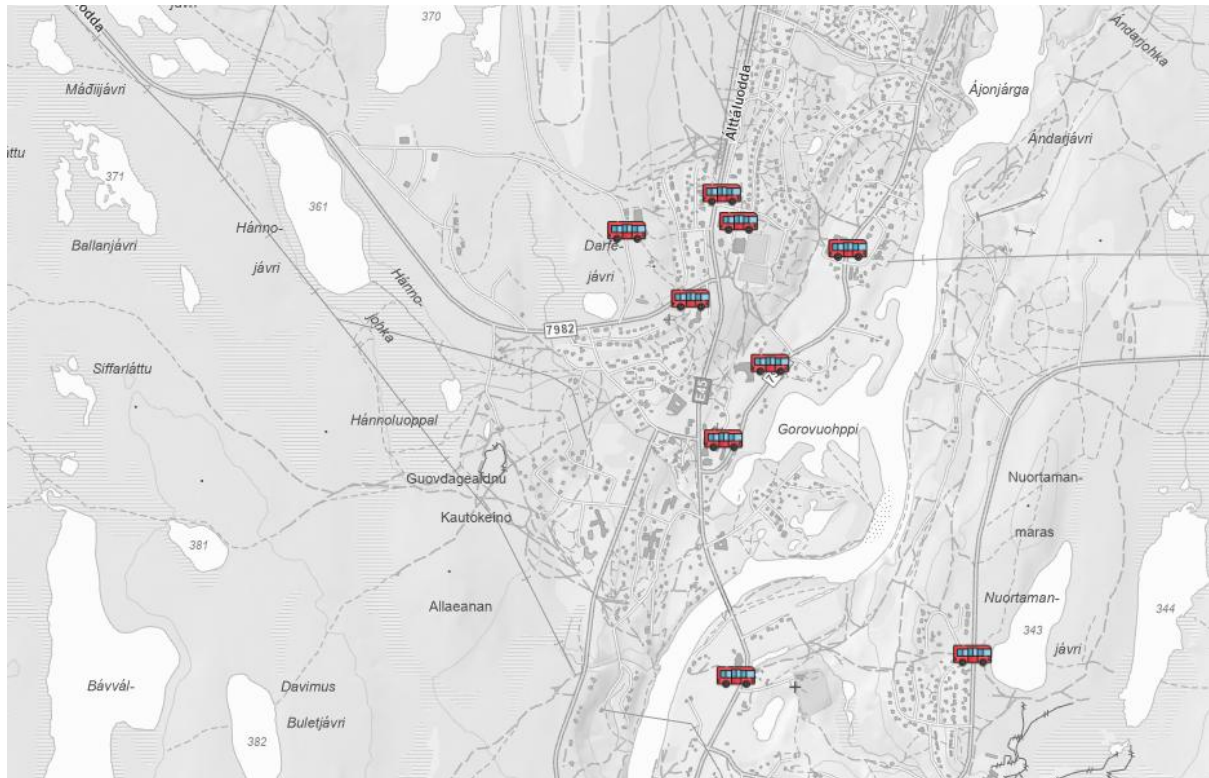
2.3. GÅENDE OG SYKLENDE

Tilretteleggingen for myke trafikanter i området er begrenset. Det finnes ikke sammenhengende gang- og sykkelanlegg i tilknytning til planområdet. Gang- og sykkeltrafikk foregår i dag i blandet trafikk på lokalvegnettet. Det er etablert en kort strekning med adskilt gang- og sykkelveg langs Hännoluohkká (ca. 80 meter), men denne gir ikke sammenhengende forbindelse til planområdet. Manglende fortau og GS-veg langs Gálaniitluodda og Sarrituodda medfører at gående og syklende må dele kjørearealet med biltrafikken, noe som gir økt konfliktpotensial, særlig for barn og eldre.

2.4. TRAFIKKULYKKER

Det er kun registrert én trafikkulykke med personskade innenfor planområdet siden 2006. Ulykken inntraff i 2013 i krysset mellom fylkesveg 7978 og E45. Dette indikerer et generelt lavt ulykkesnivå i området, noe som samsvarer med de lave trafikkmengdene og fartsgrensene.

2.5. KOLLEKTIVTILBUD



Figur 6 Bussholdeplasser (kilde: Placepoint)

Kollektivtilbudet i Kautokeino er begrenset. Det finnes en regional bussrute (linje 170 Kautokeino–Alta) med få daglige avganger, hovedsakelig på morgenen og formiddagen. I tillegg finnes en lokalrute (linje 220 Kautokeino–Sunnennjárga) med en avgang på hverdager, samt et bestillingsbasert Flexx-tilbud. Det er holdeplasser i gangavstand fra planområdet, men lav frekvens og begrenset fleksibilitet gjør at kollektivtilbudet i liten grad dekker daglige transportbehov for ansatte, beboere eller foreldre.

Tabell 2 : Kollektivtilbud i Kautokeino

Rute	Strekning	Frekvens
170 Alta	Kautokeino – Alta	Daglige avganger, få per døgn
220 Kautokeino	Kautokeino – Sunnennjárga	Én avgang på hverdager
Flexx	Lokale reiser i kommunen	Etter bestilling, tilpasses behov

2.6. PARKERING

Parkering skjer i hovedsak langs veg eller på eksisterende arealer ved Kautokeino Helsesenter. Det er ikke etablert egne HC-plasser eller sykkelparkering. Behovet for strukturert parkering og tilrettelegging for ulike brukergrupper (ansatte, besøkende, foreldre, beboere) er stort ved en fremtidig utbygging.

2.7. GATEBILDER FRA PLANOMRÅDET



Figur 7 Sarrituodda mot Gálaniitoluodda ved adkomst til planområdet på høyre side



Figur 8 Gálaniitoluodda med innkjørsel til Sarrituodda på høyre side



Figur 9 Nordover langs Gálaniioluodda



Figur 10 Kryss Gálaniioluodda – Hannoluohkka, Samisk høgskole rett frem



Figur 11 Kryss Hannoluohkka - E45. Innkjørsel til Esso på venstre side

3. TRAFIKKGENERERING

3.1. DAGENS TRAFIKK TIL PLANOMRÅDET

Planområdet har i dag begrenset aktivitet og gir opphav til et lavt trafikkvolum. Trafikken består i hovedsak av lokal boligtrafikk samt trafikk knyttet til ansatte og besøkende ved helsesenteret og nærliggende institusjoner. Trafikktall for fylkesvegnettet er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB), mens trafikkmengden på Sarritluodda er et anslag, basert på vegens funksjon og eksisterende bruk og øvrig trafikk i nærområdet.

- Fylkesveg ved kryss mot E45: ÅDT ca. 900 (2024)
- Fylkesveg 7978 Hännoluohkká: ÅDT ca. 350 (2024)
- Fylkesveg 7978 Gálaniitoluodda: ÅDT ca. 140 (2024)
- Sarritluodda: anslått ÅDT ca. 60

Den eksisterende trafikkbelastningen på Sarritluodda og fylkesveg 7978 vurderes som lav og uten kapasitetsmessige utfordringer.

3.2. TRAFIKKPROGNOSE FOR 2040

Trafikkprognosene er utarbeidet i henhold til gjeldende fylkesvise trafikkprognoser fra Statens vegvesen. Prognosene bygger på historisk trafikkutvikling registrert i Nasjonal vegdatabank (NVDB), samt nasjonale og regionale forutsetninger for trafikkutvikling slik disse er lagt til grunn i Nasjonal transportplan. For Finnmark fylke legges det til grunn en gjennomgående lav til moderat trafikkvekst fram mot 2040. Prognosene benyttes som et overordnet grunnlag for vurdering av framtidige trafikkmengder på fylkes- og riksvegnettet.

Tabellen nedenfor viser forventet årsdøgntrafikk (ÅDT) og døgnfordeling for relevante vegstrekninger i prognoseåret 2040.

Tabell 3 Forventet ÅDT og døgnfordeling (2040)

Veistrekning	Fartsgrense	ÅDT 2040	Andel tungtrafikk	Dag (%)	Kveld (%)	Natt (%)
Gálaniitoluodda	60 km/t	200	9 %	74 %	16 %	10 %
Hännoluohkká	50 km/t	400	7 %	74 %	16 %	10 %
Álttáluodda sør (E45)	50 km/t	900	18 %	74 %	16 %	10 %
Álttáluodda nord (E45)	50 km/t	1500	16 %	74 %	16 %	10 %
Sarritluodda	30 km/t	Ca 60	7 %	74 %	16 %	10 %

Prognosene viser at trafikkmengdene på det overordnede vegnettet ikke forventes å øke vesentlig fram mot 2040, og at trafikken i området fortsatt vil være relativt lav. For Sarritluodda, som er en lokal adkomstveg uten registrerte trafikktegninger, legges det til grunn uendrede trafikkmengder utover bidraget fra planlagt utbygging, jf. vurdering av nyskapt trafikk i kapittel 3.3.

3.3. NYSKAPT TRAFIKK AV TILTAKET

Beregningene er basert på erfaringstall fra tilsvarende anlegg og Statens vegvesens håndbok V713, samt prosjektspesifikke forutsetninger for bruk av biltransport. Det er lagt til grunn at alle barn leveres og hentes med bil, og at alle ansatte kjører til og fra arbeidsplassen.

På dette grunnlaget kan følgende trafikkgenerering anslås:

- **Barnehage (35 barn og 12 ansatte):** Levering og henting av barn gir om lag 70 bilturer per virkedøgn, mens ansatte bidrar med ytterligere ca. 24 bilturer per virkedøgn. Samlet gir dette en trafikkgenerering fra barnehagen på om lag 90 bilturer per virkedøgn.
- **Omsorgsboliger (20 enheter):** Trafikk knyttet til ansatte, besøkende og tjenestereiser anslås til ca. 60 bilturer per virkedøgn.
- **Varelevering og renovasjon:** Ca. 2–4 bilturer per virkedøgn.

Samlet nyskapt trafikk fra tiltaket anslås dermed til ca. 150–155 bilturer per virkedøgn. Sammen med eksisterende trafikk gir dette en samlet trafikkmengde på rundt 210–215 kjøretøy per døgn (ÅDT) på Sarritluodda.

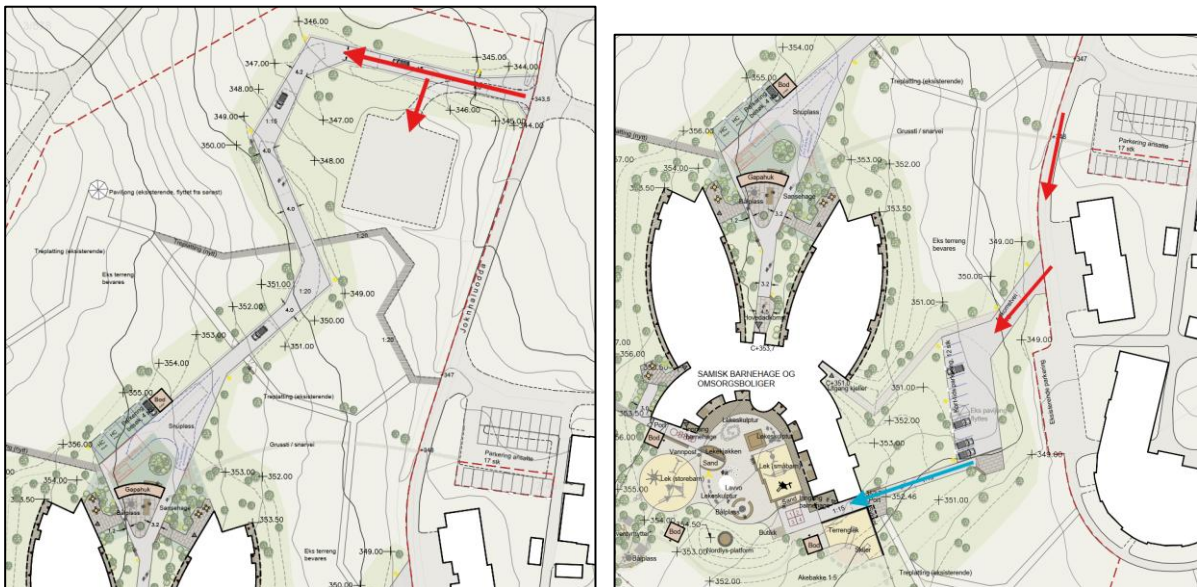
Den nyskapte trafikken er i hovedsak konsentrert til morgen- og ettermiddagsperiodene, særlig knyttet til levering og henting i barnehagen. I dimensjonerende time forventes det om lag 65–70 kjøretøy. Trafikkmengden vurderes å ligge godt innenfor kapasiteten for lokalvegnettet og gir ikke behov for kapasitetsøkende tiltak.

4. TRAFIKALE KONSEKVENSER

4.1. TRAFIKKLØSNINGER

4.1.1. ADKOMST

Adkomsten til ny barnehage og omsorgsboliger er lagt slik at både barnehagen og omsorgssenteret får en oversiktig innkjøring. Innkjøring til omsorgssentret skjer via dagens avkjørsel. Plasseringen er valgt for å sikre gode siktforhold og en ryddig fordeling av trafikken inn i området. Avkjørslene gir direkte forbindelse videre til interne funksjoner som parkering og varelevering, samtidig som gående og syklende ledes inn på separate forbindelser. Løsningen gir en tydelig og effektiv hovedadkomst for alle brukere av området.



Figur 12 Skissen viser planlagt kjøremønster innenfor planområdet

4.1.2. KJØREVEG

Kjørevegene i planområdet er utformet for å gi trygg og funksjonell intern trafikkavvikling. Vegsystemet knytter seg til eksisterende adkomst og gir tydelige føringer til parkeringsarealer og øvrige nødvendige funksjoner i området. Veg til omsorgsboligene etableres med minimum kjørebanebredde på 4,0 m, med breddeutvidelser i kurver der dette er nødvendig for å sikre framkommelighet.

Vegens geometri er tilpasset terrenget for å redusere terrenginngrep, og stigningsforholdene følger i hovedsak eksisterende naturlige nivåer. Utforming av kurvatur, bredder og siktsoner er i samsvar med gjeldende normer for lavtrafikkerte adkomstveger og gir tilfredsstillende framkommelighet for personbiler, varetransport og utrykningskjøretøy. Dimensjonerende kjøretøy er satt til lastebil.

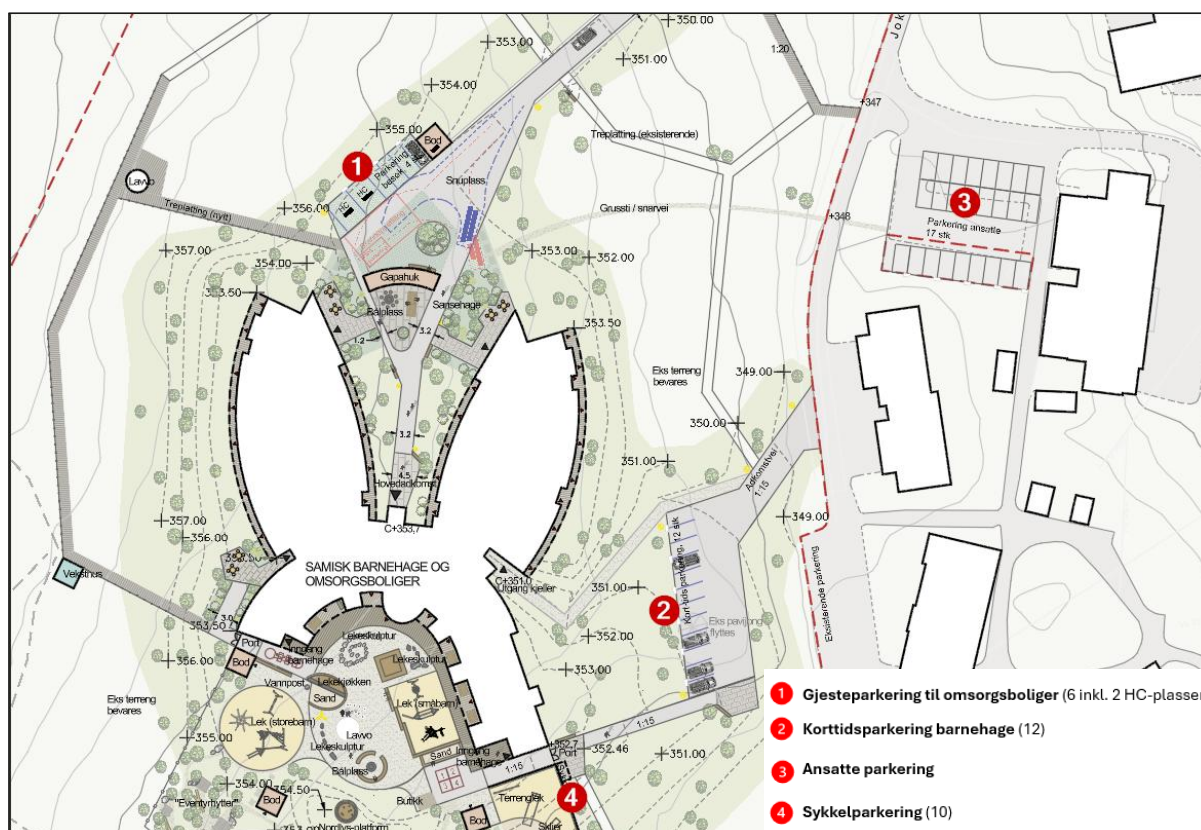
I henhold til Statens vegvesens håndbok N100 regnes boligater med årsgdntrafikk (ÅDT) rundt 200 som lavtrafikkerte lokalveger. For slike gater med fartsgrense 30 km/t stilles det ikke krav om bestemt kjørebanebredde basert på trafikkmengde alene. Utforming skal tilpasses vegens funksjon, fartsnivå og hensynet til myke trafikanter. Med etablering av fortau og lavt fartsnivå vurderes eksisterende kjørebanebredde som tilstrekkelig, og det anses ikke som nødvendig med breddeutvidelse av kjørevegen.

4.1.3. PARKERING

Det etableres totalt 35 parkeringsplasser i planområdet:

- 17 plasser for ansatte (barnehage og omsorgsboliger)
- 6 gjesteparkingsplasser ved omsorgsboligene, inkludert 2 HC-plasser
- 12 korttidsplasser for foreldre ved barnehagens inngang

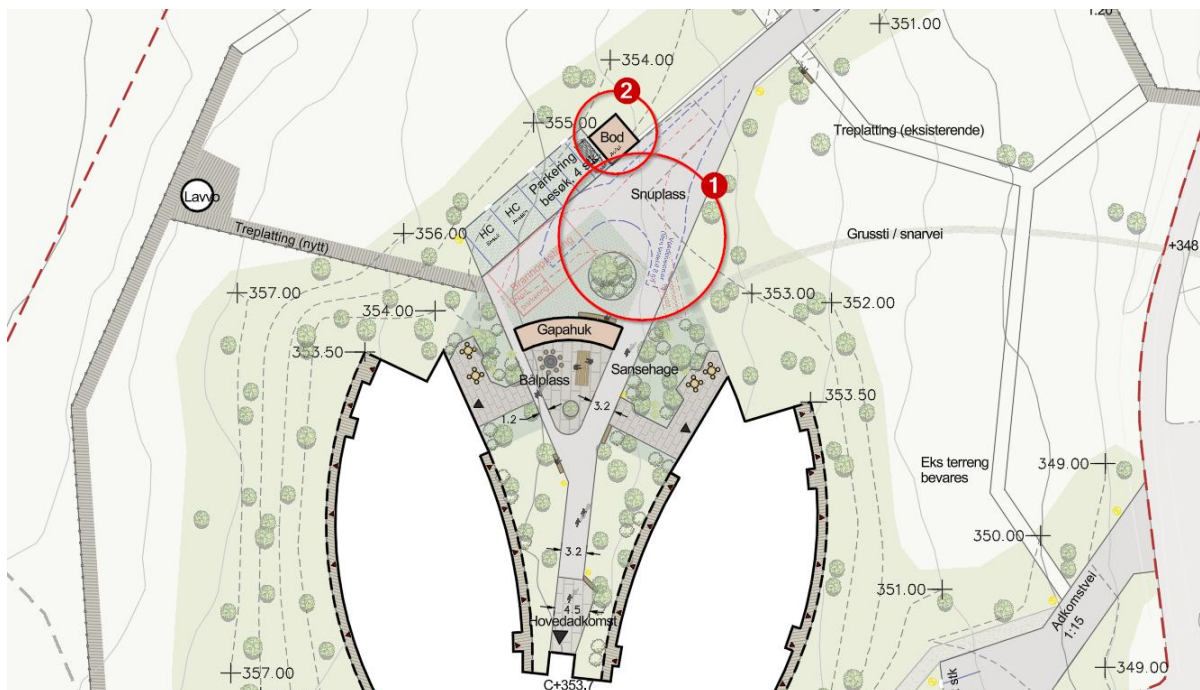
I tillegg etableres 10 sykkelparkeringsplasser ved hovedadkomsten. Parkeringsplassene er plassert nær inngangene og utformet i henhold til gjeldende normer. Det er lagt vekt på god tilgjengelighet og trygg ferdsel, med gangarealer adskilt fra manøvreringsarealer. Parkeringskapasiteten vurderes som tilstrekkelig for å dekke behovet uten å skape fremmedparkering i nærliggende boligområder.



Figur 13 Utklipp fra Landskapsplan

4.1.4. RENOVASJON OG VARELEVERING

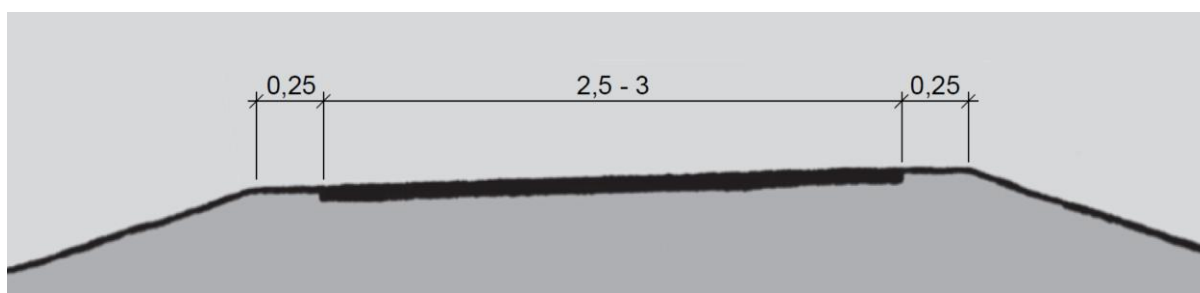
Varelevering og renovasjon skjer via egne adkomster med snumulighet for mindre lastebil. Det etableres snumhammer nord for omsorgsboligene, og avfallsbod plasseres i tilknytning til snuplassen. Løsningen gir god fremkommelighet og forutsigbarhet for renovasjons- og varetransport, og reduserer risiko for konflikt med myke trafikanter.



4.1.5. GÅENDE OG SYKLENDE

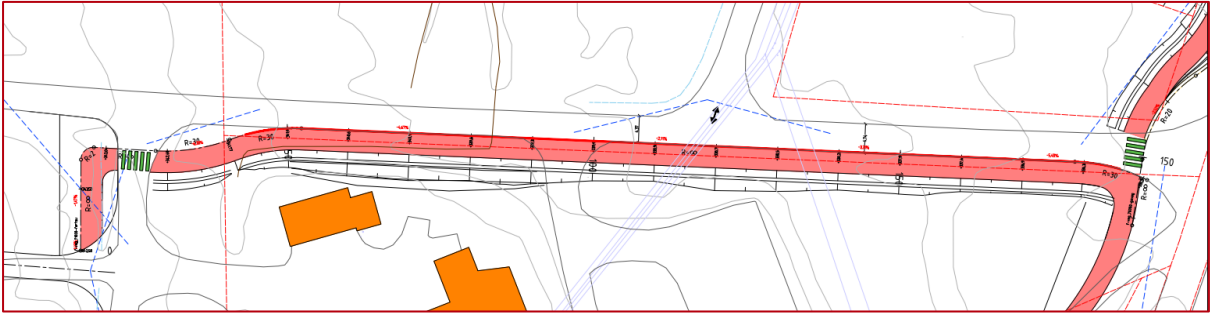
Tiltaket innebærer en betydelig forbedring for myke trafikanter. Det etableres nytt fortau langs Sarritluodda og sammenhengende gang- og sykkelveg langs fylkesveg 7978 frem til E45. Internt i planområdet etableres separate gang- og sykkelforbindelser mellom barnehage, omsorgsboliger og tilknyttede funksjoner.

Gang- og sykkelanleggene bygges med 3,0 m asfaltert bredde og 0,25 m skulder, med fysisk separasjon fra kjøreveg. Dette gir trygg og oversiktig ferdsel for barn, eldre og andre sårbare trafikanter. Løsningene er tilpasset terreng og vinterdrift, og følger kravene i Statens vegvesens håndbok N100.



Figur 14 Standard gang- og sykkelveg. Kilde (Statens vegvesen N100)

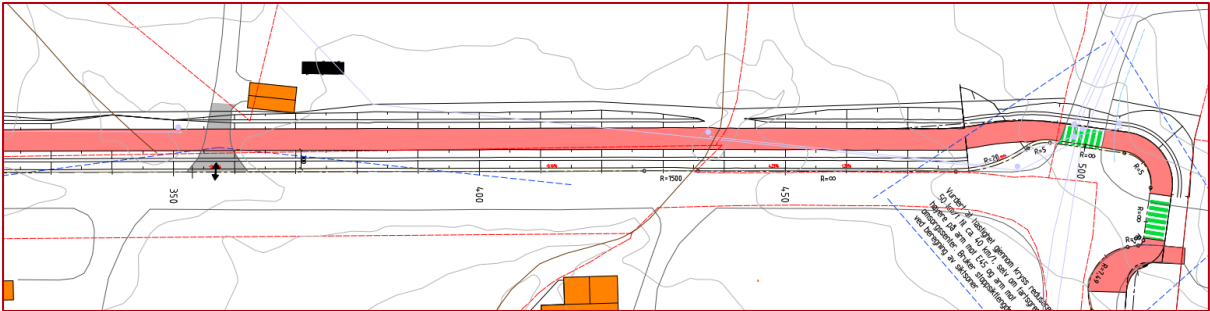
Statens vegvesen håndbok N100 stiller krav om belysning av gangfelt (intensivbelysning eller forsterket belysning), kryssende gang- og sykkelveier og veger med parallelført gang- og sykkelveg. Vanlig for slike prosjekter er å belyse kjøreveg med strøbelysning mot fortau og gs-veger.



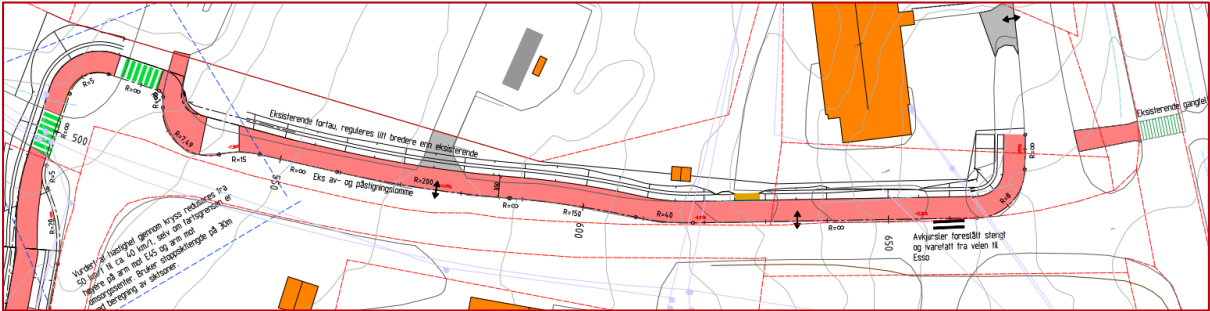
Figur 15 Fortau langs Sarritluodda med gangfelt i krysset mot Gälaniitluodda



Figur 16 Gang- og sykkelveg langs Gälaniitluodda



Figur 17 Gang- og sykkelveg langs Gälaniitluodda til kryss Hännoluohkká



Figur 18 Fortau langs Hännoluohkká, avsluttes mot gangfelt på E45

4.1.6. KOLLEKTIVTILBUD

Tiltaket forventes ikke å ha vesentlig innvirkning på kollektivtrafikken i området.

4.2. KAPASITET OG FREMKOMMELIGHET

Den forventede trafikkøkningen som følge av tiltaket er anslått til om lag 160 bilturer per døgn,, noe som innebærer en moderat økning sammenlignet med dagens situasjon. Den nyskapte trafikken er i hovedsak konsentrert til morgen- og ettermiddagsperiodene, særlig knyttet til levering og henting i barnehagen. I dimensjonerende time forventes det om lag 65–70 kjøretøy., hvilket fortsatt er lavt og godt innenfor kapasitetsnivået for lokalvegnettet.

Sarritluodda har funksjon som øvrig boliggate og inngår i en 30-sone med boligpreg og lokal målpunktstrafikk. Trafikkavviklingen preges av lav hastighet og begrenset gjennomgangstrafikk. Fylkesveg 7978, som fungerer som overordnet adkomstveg til området, har registrerte trafikkmengder i størrelsesorden ÅDT 200–350 kjøretøy, og har god restkapasitet. Trafikkøkningen som følge av tiltaket vurderes ikke å medføre kapasitetsproblemer i kryss eller på tilstøtende vegnett.

Framkommeligheten for både motorisert trafikk og myke trafikanter vurderes som tilfredsstillende. Etablering av fortau langs Sarritluodda bidrar til tydelig separasjon mellom gående og kjørende, reduserer konfliktpotensialet og styrker trafiksikkerheten uten å påvirke kjørekapasiteten negativt.

Med en kjørebanebredde på ca. 4,0 m er det ikke tilrettelagt for kontinuerlig møte mellom to store kjøretøy. Dette vurderes som akseptabelt og normriktig for en øvrig boliggate med lav trafikkmengde og skiltet fartsgrense 30 km/t. Møter mellom større kjøretøy, som renovasjonsbil og utrykningskjøretøy, vil kunne løses ved lav hastighet og bruk av tilgjengelige breddeutvidelser, avkjørsler eller korte stopp. Slike situasjoner forventes å forekomme sjeldent og gir ikke grunnlag for kapasitets- eller framkommelighetsproblemer.

Framkommeligheten for utrykningskjøretøy og renovasjon vurderes samlet sett som tilfredsstillende. Vegsystemets utforming, lave trafikkmengder og oversiktlige kjøremønstre gir tilstrekkelig funksjonalitet også i dimensjonerende situasjoner.

4.3. TRAFIKKSikkerhet

Trafiksikkerheten i området vurderes som moderat i dagens situasjon, preget av lav trafikkmengde og skiltet fartsgrense 30 km/t på lokalvegnettet. Samtidig medfører manglende fortau og gang- og sykkelveg at gående i dag må ferdes i eller tett inntil kjørearealet. Dette gir et økt konfliktpotensial mellom gående og kjørende, særlig i forbindelse med skole- og barnehagereiser samt ferdsel for eldre og bevegelsehemmede.

Det planlagte tiltaket innebærer etablering av separate gang- og sykkelanlegg, inkludert nytt fortau langs Sarritluodda og sammenhengende gang- og sykkelveg langs fylkesveg 7978. Dette gir tydelig separasjon mellom trafikantgruppene og reduserer sannsynligheten for konflikt mellom kjøretøy og myke trafikanter. Krysningspunkter er utformet oversiktlig og i kombinasjon med lavt fartsnivå, noe som bidrar til god oppmerksomhet og forutsigbarhet i trafikkbildet. For Sarritluodda foreslås det etablering fartshumper som et fartsreducerende tiltak på strekningen forbi barnehagen.

Intern vegstruktur og adkomstløsninger innenfor planområdet er utformet med lavt fartsnivå, korte kjørelengder og god oversikt, noe som reduserer risikoen for ulykker knyttet til manøvrering, rygging og hente-/bringesituasjoner ved barnehagen. Trafikkøkningen som følge av tiltaket er begrenset og vurderes ikke å medføre økt ulykkesrisiko på det omkringliggende vegnettet.

Samlet sett vurderes trafiksikkerheten i området å bli betydelig forbedret som følge av tiltaket. Særlig vil etablering av fortau og gang- og sykkelveg gi tryggere ferdsel for barn, eldre og andre myke trafikanter. Utformingen er i tråd med nullvisjonen, der målet er å redusere risikoen for alvorlige ulykker og begrense skadeomfanget dersom ulykker likevel skulle inntreffe.

4.4. TILTAK FOR REDUKSJON AV BILTRAFIKK

Planforslaget legger til rette for å redusere bilavhengigheten gjennom en kombinasjon av fysisk tilrettelegging og arealbruksmessige grep. Det etableres sykkelparkering ved hovedadkomster og gode, sammenhengende gangforbindelser internt i planområdet og mot omkringliggende vegnett. Dette gir gode forutsetninger for at ansatte, besøkende og beboere kan velge gange og sykling på korte reiser.

Samlokalisering av barnehage og omsorgsboliger bidrar til å redusere transportbehovet ved å muliggjøre sambruk av funksjoner, tjenester og arealer. Dette begrenser interne transporter og reduserer behovet for separate reiser knyttet til drift, besøk og hverdagsaktiviteter.

Parkeringsdekningen er tilpasset det faktiske behovet for ansatte, foreldre og besøkende, uten overdimensjonering. Det er ikke lagt opp til overskudd av parkeringsplasser for besøkende, noe som kan bidra til å dempe unødvendig bilbruk og stimulere til mer bærekraftige transportvalg der dette er mulig.

Trafikkgenereringen fra tiltaket vurderes samlet sett å være moderat, og transportmønsteret vil i hovedsak være lokalt og målrettet. Tiltaket forventes derfor å ha et lavt samlet transportomfang, og det vurderes ikke å utløse behov for ytterligere trafikkreduserende eller kapasitetsøkende tiltak utenfor planområdet.

5. OPPSUMMERING

Det planlagte tiltaket omfatter etablering av ny samisk barnehage med kapasitet til 35 barn samt 20 omsorgsboliger på tomt vest for Kautokeino helsesenter. Tiltaket inkluderer også etablering av ny infrastruktur for adkomst, parkering, gang- og sykkelveger samt løsninger for varelevering og renovasjon.

Med etablering av nytt fortau langs Sarritluodda vil gående og kjørende få separate trafikkarealer. Dette reduserer konfliktpotensialet mellom trafikantgruppene og gir god trafiksikkerhet for myke trafikanter.

Som følge av utbyggingen forventes trafikken i Sarritluodda å øke noe. Den nyskapte trafikken er i hovedsak konsentrert til morgen- og ettermiddagsperiodene, særlig knyttet til levering og henting i barnehagen. I dimensjonerende time forventes det om lag 65–70 kjøretøy. Trafikkmengden vil fortsatt være lav, og vegen vil ha karakter som lokal boligveg med skiltet fartsgrense 30 km/t.

Eksisterende kjørebanebredde på ca. 4,0 m vurderes som tilstrekkelig for den forventede trafikkmengden. Med etablering av nytt fortau vurderes det ikke som nødvendig med breddeutvidelse av kjørebanen. Trafikkøkningen gir ikke kapasitetsmessige utfordringer for vegen.

Trafiksikkerheten i området vurderes å bli betydelig forbedret som følge av tiltaket. Etablering av sammenhengende gang- og sykkelveg langs fylkesveg 7978 samt nytt fortau langs Sarritluodda vil gi tryggere ferdsel for myke trafikanter. Intern vegstruktur og adkomstløsninger er utformet med lavt fartsnivå, god oversikt og tydelige kjøremønstre, i tråd med prinsippene i Statens vegvesens håndbok N100 og nullvisjonen.

Det etableres tilstrekkelig parkeringskapasitet for ansatte, foreldre og besøkende, samt sykkelparkering ved hovedadkomstene. Varelevering og renovasjon er løst med egne snumuligheter og adkomst ved hovedinngang til omsorgsboligene, uten konflikt med gående.

Kollektivtilbudet i området er begrenset, og tiltaket forventes ikke å påvirke dette i vesentlig grad. Det legges imidlertid til rette for trygg gangadkomst til eksisterende kollektivholdeplasser.

Samlet sett vurderes tiltaket å ha en positiv effekt på trafikksikkerheten og mobiliteten i området. Tiltaket gir forbedret tilgjengelighet, tryggere skole- og barnehageveger samt robuste løsninger for framtidig trafikk. Tiltaket kan gjennomføres uten behov for større trafikale tiltak utenfor planområdet.