

# Barnehage- og skolebehovsplanen 2024-2034 – tilleggsutredning Innstranda skolekrets

- Konsekvenser av mulig nedleggelse av Alstad og Hunstad barneskoler for de berørte skolekretser og kommunen som helhet

|  |    |
|--|----|
| 1. Innledning .....  | 5  |
| 1.1 Formål og bakgrunn .....   | 5  |
| 2. Behov i skolekretsen .....  | 6  |
| 2.1 Prognoser .....  | 6  |
| 2.2 Forventet boligbygging .....   | 6  |
| 2.2.1 Bakgrunn .....   | 6  |
| 2.2.2 Forventet boligbygging.....  | 8  |
| 2.2.3 Vurdering – forventet boligbygging i Byutviklingsområdet.....  | 10 |
| 2.2.4 Vurdering – forventet boligbygging utenfor Byutviklingsområdet .....   | 11 |
| 2.3 Generasjonsskifte og internflytting.....   | 11 |
| 2.4 Kapasitet.....   | 12 |
| 2.5 Nødvendig bufferkapasitet.....   | 12 |
| 2.6 Skolens betydning for nærmiljøet.....  | 12 |
| 2.7 Barnets beste-vurdering – totalvurdering for berørte inntaksområder.....   | 13 |
| 3. Alternativ 1a – Alstad barneskole legges ned (grunnkrets Stokkvik og Hunstadmoen til Hunstad barneskole).....       | 14 |
| 3.1 Berørte grunnkretser .....   | 14 |
| 3.2 Kapasitet etter gjennomføring .....  | 16 |
| 3.3 Trafikkanalyse – Alternativ 1a .....   | 17 |
| 3.3.0 Metoder brukt i trafikkanalyser .....  | 17 |
| 3.3.1 Nye skoleveier .....   | 19 |
| 3.3.2 Overgang ved «Hunstadlokket» .....   | 19 |
| 3.3.3 Undergang ved «Lille Hunstad» .....  | 20 |
| 3.3.4 Undergang Fogdveien/RV80 .....   | 21 |
| 3.3.5 Overgang RV80 Trefelten/Bodøsjøveien/Per Helgesensvei .....  | 22 |
| 3.3.6 Behov for skoleskyss – Alternativ 1a .....   | 24 |
| 3.3.7 Konklusjon trafikkanalyse – Alternativ 1a .....  | 24 |
| 3.4 Klima og miljø.....  | 25 |
| 3.5 Økonomi.....   | 25 |
| 3.7 Konsekvenser av nedleggelse .....  | 25 |
| 3.7.1 Konsekvenser for berørte inntaksområder .....  | 25 |
| 3.7.2 Konsekvenser for kommunen .....  | 26 |
| 4. Alternativ 1b – Alstad barneskole legges ned (grunnkretsene Stokkvik og Hunstadmoen flyttes til Mørkvedbukta) ..... | 26 |
| 4.1 Berørte grunnkretser .....   | 26 |
| 4.2 Kapasitet etter gjennomføring .....  | 27 |

|   |    |
|---|----|
| 4.3 Trafikkanalyse – Alternativ 1b .....                                  | 28 |
| 4.3.1 Nye skoleveier .....  | 28 |
| 4.3.2 Undergang Fogdveien/RV80 .....                                      | 29 |
| 4.3.3 Gang- og sykkelvei langs med RV80 .....                             | 29 |
| 4.3.4 Krysninger og over/underganger ved Forsveien/Circle K-området ..... | 30 |
| 4.3.5 Overganger ved «Hunstadsenteret»-området .....                      | 30 |
| 4.3.6 Behov for skoleskyss – Alternativ 1b .....                          | 31 |
| 4.3.7 Konklusjon trafikkanalyse – Alternativ 1b .....                     | 31 |
| 4.4 Klima og miljø .....  | 32 |
| 4.5 Økonomi .....   | 32 |
| 4.6 Konsekvenser av nedleggelse .....                                     | 33 |
| 4.6.1 Konsekvenser for berørte inntakssoner .....                         | 33 |
| 4.6.2 Konsekvenser for kommunen .....                                     | 33 |
| 5. Alternativ 2 – Hunstad barneskole legges ned .....                     | 33 |
| 5.1 Berørte grunnkretser .....  | 33 |
| 5.2 Kapasitet etter gjennomføring .....                                   | 34 |
| 5.3 Trafikkanalyse – Alternativ 2 .....                                   | 35 |
| 5.3.1 Nye skoleveier .....  | 35 |
| 5.3.2 Overgang ved «Hunstadbrua» .....                                    | 36 |
| 5.3.3 Overgang ved «Mørkvedbrua» .....                                    | 37 |
| 5.3.4 Krysninger og over/underganger ved Forsveien/Circle K-området ..... | 39 |
| 5.3.5 Undergang ved «Lille Hunstad» .....                                 | 39 |
| 5.3.6 Overgang ved «Hunstadlokket» .....                                  | 39 |
| 5.3.7 Behov for skoleskyss – Alternativ 2 .....                           | 39 |
| 5.3.8 Konklusjon trafikkanalyse – Alternativ 2 .....                      | 39 |
| 5.4 Klima og miljø .....  | 40 |
| 5.5 Økonomi .....   | 41 |
| 5.6 Konsekvenser av nedleggelse .....                                     | 41 |
| 5.6.1 Konsekvenser for berørte inntakssoner .....                         | 41 |
| 5.7.2 Konsekvenser for kommunen .....                                     | 41 |
| 6. Nytt alternativ – flytte u-trinnet på Alstad ungdomsskole .....        | 42 |
| 6.1 Beskrivelse av forslaget .....  | 42 |
| 6.2 Fordeling av elevene .....  | 42 |
| 6.3 Prognoser og kapasitet .....  | 42 |
| 6.4 Konsekvenser .....  | 42 |
| 7. Oppsummering .....   | 43 |

|   |    |
|---|----|
| 7.1 Alternativene.....                                  | 43 |
| 7.2 Trafikkanalyse – Oppsummering og konsekvenser ..... | 43 |
| 7.2.1 Trafikkanalyse – Oppsummering .....               | 43 |
| 7.2.2 Trafikkanalyse – Konsekvenser.....                | 45 |
| 7.2.3 Kostnader trafiksikkerhetstiltak.....             | 46 |
| 7.3 Høring.....   | 46 |

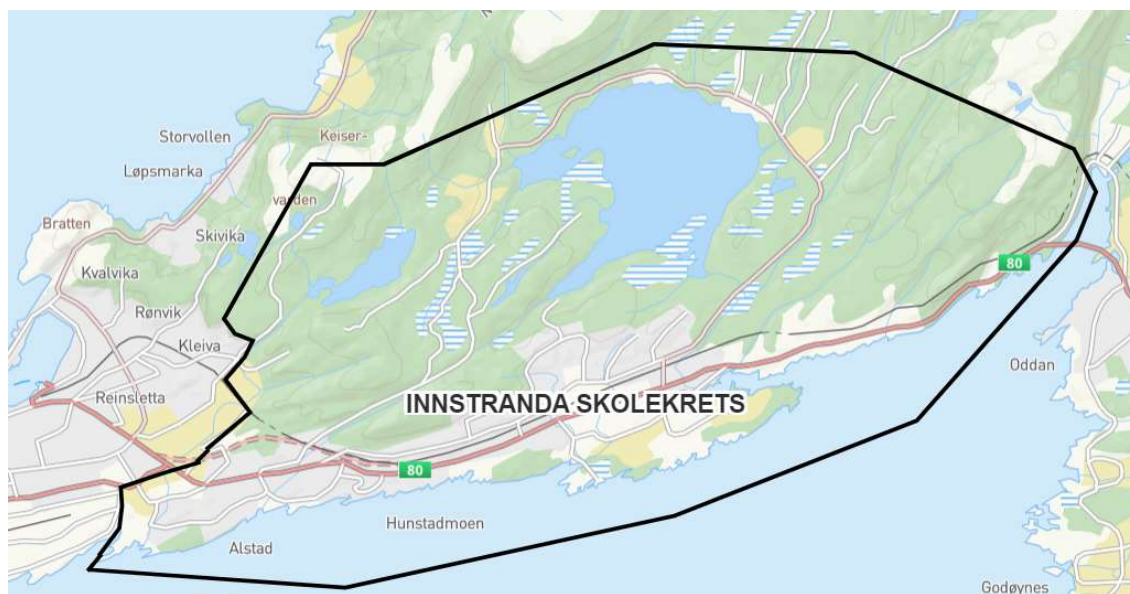
# 1. Innledning

## 1.1 Formål og bakgrunn

Bystyret ber i PS 24/26 Kommunedirektøren om å utarbeide et høringsutkast som viser konsekvensene av en nedleggelse av hhv. Alstad og Hunstad barneskoler for kommunen og de berørte skolekretsene. Oppgaven fra bystyret svares ut i denne utredningen.

En ser innledningsvis behov for en avklaring av begrepene *skolekrets*, *skolenes inntakssone* og *grunnkrets*<sup>1</sup>. Bodø kommune er inndelt i 7 skolekretser for barnetrinnet, hvor hele Innstranden-området utgjør en krets. Innenfor skolekretsen Innstranden er det definert inntakssoner rundt den enkelte barneskole. Inntakssonene er Bodøsjøen, Alstad, Grønnåsen, Hunstad, Mørkvedmarka og Mørkvedbukta. Til hver av inntakssonene hører det et visst antall grunnkretser. Grunnkretsene hører i all hovedsak til en av inntakssonene, men noen grunnkretser er så store at de må deles på flere inntakssoner. Et eksempel på det er grunnkretsen Alsgård 1 som i dag er fordelt mellom Grønnåsen og Alstad inntakssone. Barnehage- og skolekontoret har fullmakt til å justere inntakssonene mellom skolene som inngår i skolekretsen. Når bystyret ber om «konsekvenser av en nedleggelse for de berørte skolekretser», så tolkes det i denne utredningen som at det er konsekvensene for skoleinntakssonene en er ute etter.

Kartutsnittet nedenfor viser avgrensingen av Innstranda skolekrets.



<sup>1</sup> En grunnkrets er en fast inndeling av kommunen i mindre enheter. Formålet med denne inndelingen er å lage små, stabile geografiske enheter som kan gi et fleksibelt grunnlag for kommunal og regional analyse, særlig hos Statistisk sentralbyrå. Kilde: Store norske leksikon.

## 2. Behov i skolekretsen

### 2.1 Prognoser

I Innstranden skolekrets bor det rundt 1700 barn i barneskolealder (trinn 1-7). Antall barn vil synke noe fram mot midten av planperioden for så å ta seg opp igjen til omtrent dagens nivå mot slutten av perioden. Tabellen under viser forventet elevtall i planperioden på skolene som inngår i kretsen.

Det er viktig å merke seg at prognosen er basert på elever som faktisk går i skolen, og for årskullene som ikke har startet på skolen er den basert på de som bor i inntakssonen. En vet ikke om disse skolebegynnere vil velge sin nåværende nærskole når de begynner på skolen. Prognosen tar i tillegg hensyn til at det vil komme flere nye boliger i inntakssonen i Bodøsjøen og Mørkvedbukta.

| Skole          | 2024/25 | 2025/26 | 2026/27 | 2027/28 | 2028/29 | 2029/30 | 2030/31 | 2031/32 | 2032/33 | 2033/34 |
|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Alstad         | 274     | 253     | 253     | 240     | 228     | 214     | 210     | 206     | 206     | 214     |
| Bodøsjøen      | 209     | 210     | 215     | 212     | 215     | 234     | 254     | 271     | 295     | 309     |
| Grønnåsen      | 386     | 380     | 371     | 388     | 374     | 389     | 382     | 388     | 388     | 392     |
| Hunstad        | 234     | 230     | 215     | 214     | 197     | 188     | 183     | 179     | 179     | 178     |
| Mørkvedbukta   | 230     | 236     | 243     | 249     | 254     | 270     | 273     | 280     | 290     | 304     |
| Mørkvedmarka   | 399     | 389     | 375     | 375     | 360     | 353     | 344     | 340     | 330     | 320     |
| Sum barnetrinn | 1732    | 1698    | 1672    | 1678    | 1628    | 1648    | 1646    | 1664    | 1688    | 1717    |

Tabell 1. Elevtallsprognoser i skolekretsen

### 2.2 Forventet boligbygging

#### 2.2.1 Bakgrunn

Dette kapitlet beskriver behov for boliger i Bodø i perioden 2024-2034, samt en vurdering av hvor det er forventet at disse kommer.

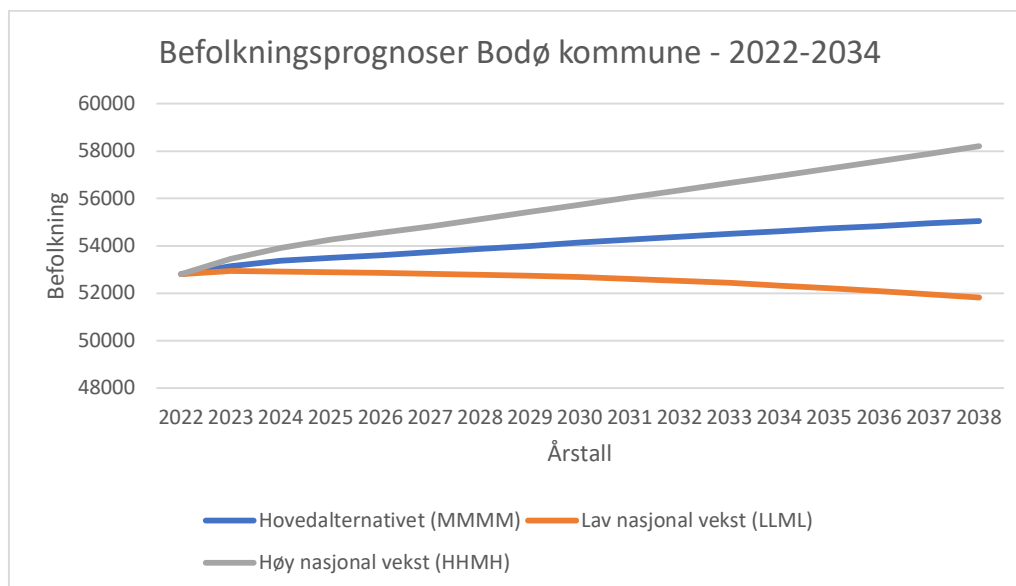
Kartlegging av boligreserven i gjeldende planer viser at denne er flere ganger større enn behovet. For å kunne gi et realistisk estimat på forventet boligbygging er det dermed tatt utgangspunkt i befolkningsprognoser fra SSB. På grunn av at boligreserven er større enn behovet vil det være en usikkerhet knyttet til hvor boligbyggingen vil komme de neste ti årene. Kapitlet beskriver derfor hva som kan forventes, forutsatt at dagens utvikling/trender fortsetter.

#### 2.2.1.1 Befolkningsprognose og boligbehov

Ut fra SSB sine prognoser for befolkningsvekst er det utarbeidet tre scenarier for befolkningsutvikling i Bodø:

- Hovedalternativet (MMMM)
- Høy nasjonal vekst (LLML)
- Lav nasjonal vekst (HHMH)

Figuren under viser de tre ulike scenariene.



Figur 1: Befolkningsprognoser for Bodø for perioden 2022-2034. Figuren viser hovedalternativet (MMMM), lav nasjonal vekst og høy nasjonal vekst. Data fra SSB.

Det er gjort beregning av forventet behov for boliger ved hovedalternativet (tabell 1) og med høy nasjonal vekst (tabell 2). For å beregne boligbehov er det tatt utgangspunkt i at det bor 2 personer per boenhet (snitt fra SSB).

Tabell 2: Befolkningsutvikling i Bodø fra 2022-2034 ved hovedalternativet til SSB (MMMM). Tabellen viser endring i befolkning per år samt beregning av behov for nye boliger.

| Årstall             | 2022  | 2023  | 2024  | 2025  | 2026  | 2027  | 2028  | 2029  | 2030  | 2031  | 2032  | 2033  | 2034  |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Hovedalternativet   | 52803 | 53148 | 53374 | 53488 | 53608 | 53737 | 53870 | 54004 | 54136 | 54264 | 54387 | 54506 | 54620 |
| Endring befolkning  |       | 345   | 226   | 114   | 120   | 129   | 133   | 134   | 132   | 128   | 123   | 119   | 114   |
| Behov nye boenheter |       | 173   | 113   | 57    | 60    | 65    | 67    | 67    | 66    | 64    | 62    | 60    | 57    |

Med prognosen for hovedalternativet til SSB(MMMM) kan det forventes et boligbehov på 1122 boenheter i perioden 2022-2034.

Tabell 3: Tabell 1: Befolkningsutvikling i Bodø fra 2022-2034 ved SSB sitt alternativ for høy nasjonal vekst. Tabellen viser endring i befolkning per år samt beregning av behov for nye boliger.

| Årstall             | 2022  | 2023  | 2024  | 2025  | 2026  | 2027  | 2028  | 2029  | 2030  | 2031  | 2032  | 2033  | 2034  |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Høy nasjonal vekst  | 52803 | 53459 | 53911 | 54268 | 54544 | 54831 | 55128 | 55431 | 55736 | 56044 | 56349 | 56654 | 56959 |
| Endring befolkning  |       | 656   | 452   | 357   | 276   | 287   | 297   | 303   | 305   | 308   | 305   | 305   | 305   |
| Behov nye boenheter |       | 328   | 226   | 179   | 138   | 144   | 149   | 152   | 153   | 154   | 153   | 153   | 153   |

Med prognosen for høy nasjonal vekst kan det forventes et boligbehov på 2699 boenheter i perioden.

### 2.2.1.2 Geografisk avgrensning

Analysen av forventet boligbehov har tatt utgangspunkt i byutviklingsområdet og skolekretsene innenfor Byutviklingsområdet.

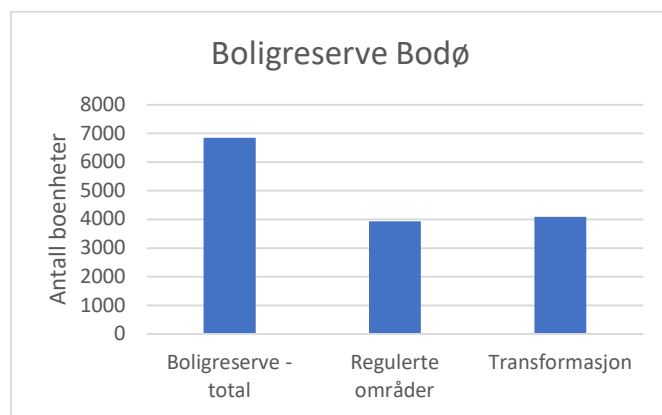
## 2.2.2 Forventet boligbygging

### 2.2.2.1 Eksisterende boligreserver

Som en del av kunnskapsgrunnlaget til kommuneplanens arealdel pågår det kartlegging av boligreservene innenfor Byutviklingsområdet. Det er her sett på boliger under bygging, vedtatte og igangsatte planer for boligbygging, samt arealreserver i kommuneplanens arealdel. Det er også sett på potensial/muligheter for transformasjon og fortetting innenfor allerede bebygde areal. Transformasjon er særlig relevant for sentrum, men også for andre områder, eks. Mørkved og Tverlandet bydelscenter, Stormyra og Bodøsjøen.

I gjennomgang av boligreservene er det ikke sett på bydel Hernes. Det jobbes nå med områdeplaner for første delområde på Hernes og det vil tidligst være aktuelt å flytte inn fra 2031. På sikt er det et mål at størstedelen av befolkningsveksten skal tas på Hernes. Dette vil etter hvert begrense behovet for boligreserver i resten av byutviklingsområdet.

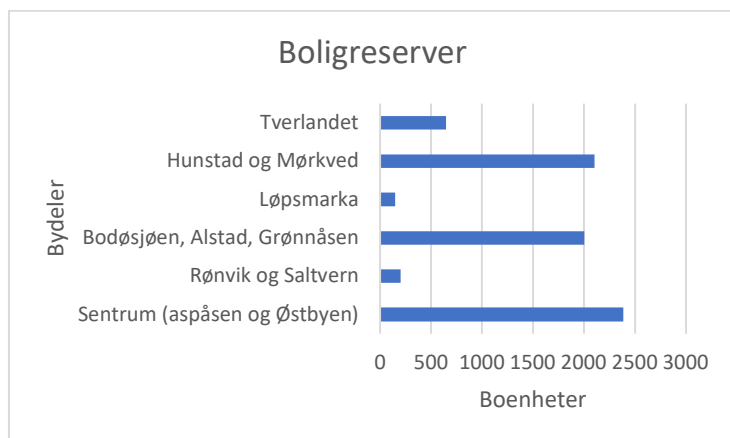
Foreløpige analyser viser at det er en reserve på nærmere 7000 boenheter i gjeldende planer. Figur 2 (under) viser den totale boligreserven, hvor mye av dette som er regulert i dag, og hvor stor andel som er transformasjonsområder. En del av transformasjonsområdene er allerede regulert.



Figur 2: Boligreserver i Bodø. Figuren viser fra venstre til høyre; den totale boligreserven, boligreserve som er regulert i dag samt hvor stort potensialet for transformasjon er. Søyla for transformasjon omfatter både regulerte og uregulerte områder.

Figur 3 viser den totale boligreserven fordelt på de ulike bydelene.





Figur 3: Boligreserver fordelt på de ulike bydelene i Byutviklingsområdet. Her er flere av skolekretsene slått sammen.

#### 2.2.2.2 Forventet boligbygging innenfor Byutviklingsområdet fra 2022-2034

Som oversikten over viser er boligreserven større enn behovet. Det er med bakgrunn i dette vurdert hvor vi kan forvente størst boligbygging. I vurderingen er følgende vektlagt:

- Prosjekter som er under bygging eller der det er gitt byggetillatelse (ramme eller igangsettingstillatelse)
- Nylig vedtatte reguleringsplaner
- Pågående planprosesser

Transformasjonsområder er i noen grad tatt med, men dette vil sannsynligvis være områder som vil utvikles over lengre tid enn 12 år.

I tabell 3 er oversikt over boligreserven fordelt på skolekrets. Det går frem hva det er gitt tillatelse til, hvor mye som omfattes av pågående/nyere planer samt transformasjon. Ut fra dette er det gitt et grovt estimat på forventet boligbygging i perioden. Vi har videre oppsummert forventet boligbygging innenfor de ulike bydelene og gitt en kort kommentar (se tekst i grått).

Tabell 4: Vurdering av forventet boligbygging innenfor de ulike skolekretser/bydeler i perioden 2022-2034.

| Skolekrets                                | Bolig-reserve | Gitt tillatelse | Nyere reg. plan/planprosess pågår  | Transformasjon                           | Forventet i perioden |
|---|---------------|-----------------|--|--|----------------------|
| Aspåsen                                   | 1538          | 52              | 700 <sup>1</sup> (Molobyen, Kvartal 10, Moloveien 12, Storgata 19, Parkveien)                                | 1247 (Molobyen, flere sentrumskvartaler) | 650                  |
| Østbyen                                   | 848           | 146             |  | 818 (sentrumskvartaler, Speiderveien)    | 250                  |
| <b>Bydel sentrum (Aspåsen og Østbyen)</b> |               |                 | <i>Omfatter en rekke områder med potensiale for transformasjon, sentrumskvartal, Molobyen + Speiderveien</i> |  | <b>900</b>           |
| Skivika og Løpsmark                       | 146           | 18              | Oksebakken-Bremnes   |  | 20                   |
| <b>Bydel Løpsmarka</b>                    |               |                 | <i>Begrenset areal avsatt til ny utbygging. Noen reserver i området Oksebakken-Bremnes</i>                   |  | <b>20</b>            |

<sup>1</sup> Det ligger til rette for utbygging av flere enheter innenfor planer som nylig er vedtatt, men områdene vil utvikles over lengre tid enn 10 år. Det er dermed gjort en skjønsmessig vurdering av hva som er sannsynlig innenfor perioden (2024-2034)

|  |                  |     |   |   |             |
|--|------------------|-----|---|---|-------------|
| Rønvik                                   | 26               | 15  |   |   | 20          |
| Saltvern                                 | 176              | 12  | 155 (Herredshuset, Thalleveien)   | Herredshuset, Thalleveien                                     | 130         |
| <i>Bydel Rønvik (Rønvik og Saltvern)</i> |                  |     | <i>Begrenset areal til ny utbygging. Noe fortetting samt transformasjon av Herredshuset og evt. Thalleveien 17</i>  |   | <b>150</b>  |
| Bodøsjøen                                | 1135             | 45  | Ca. 850 (Trålveien 35, Trålveien, 14, 16, 18 og 20, Trålveien 6, 8 og 10, Bodøsjøen B4, Anneråsen)  | 783 (Bodøsjøveien 50, Flere planer i Trålveien)               | 800         |
| Grønnåsen                                | 179              | 5   |   |   | 30          |
| Alstad                                   | 46               | 8   | 16 (Sløyfa)   | 16 (Petter Engens vei)  | 20          |
| <i>Bydel Bodøsjøen Alstad, Grønnåsen</i> |                  |     | <i>Begrenset areal til ny utbygging på Alstad og Grønnåsen. I Bodøsjøen pågår flere planprosesser, dette omfatter både nybygging og transformasjon</i>          |   | <b>850</b>  |
| Hunstad                                  | 706 <sup>2</sup> | 151 | 90 (Nedre Hammarlia)  |   | 50          |
| Mørkvedbukta                             | 991              | 26  | 270 (Hunstad sør, Øveråsen Vest)  | 20 (Støver skole)   | 300         |
| Mørkvedmarka                             | 405              | 26  | 320 (Eventyrhaugen, Mørkved bydelssenter)   | 230 (Mørkved bydelssenter)                                    | 200         |
| <i>Bydel Hunstad og Mørkved</i>          |                  |     | <i>Omfatter utbyggingsområdet Hunstad sør samt noe transformasjon i andre områder. Det vurderes ikke som sannsynlig at hele Hunstad sør bygges ut før 2034.</i> |   | <b>550</b>  |
| Tverlandet                               | 649              | 14  | 250 (Oddan, Solheim, Mølnbakken, Bunesåsen, Steinvollveien)   | 150 (Løding skole, Tverlandet bydelssenter, Tverlandet skole) | 200         |
| <i>Bydel Tverlandet</i>                  |                  |     | <i>Omfatter en rekke områder som nylig er regulert eller der planprosess pågår. I tillegg er det stort potensial for transformasjon i bydelssenteret.</i>       |   | <b>250</b>  |
| <b>Totalt</b>                            | <b>6865</b>      |     |   |   | <b>2770</b> |

### 2.2.3 Vurdering – forventet boligbygging i Byutviklingsområdet

Byutvikling mener tabellen over gir en realistisk vurdering av hva som kan forventes av boligbygging i perioden og hvor denne kan forventes. Anslaget har tatt utgangspunkt i prognose for høy nasjonal vekst. Hovedtrekkene forventes å være de samme og her ser vi at veksten i nye boliger vil komme innenfor skolekretsene:

- Aspåsen
- Østbyen
- Bodøsjøen
- Mørkvedbukta
- Tverlandet

Det er ikke gjort vurdering av boligtyper og hvor det er sannsynlig at det kommer barnefamilier. Frem til nå er det en overvekt av enslige/familier uten barn som bor i sentrum, mens det er en større andel

<sup>2</sup> Inkludert planlagte studentboliger i Skavdalslia og studentboliger under planlegging i Hammarlia.

barnefamilier i deler av Bodøsjøen, Mørkvedbukta og på Tverlandet. Denne trenden kan til en viss grad kan forventes å fortsette, men samtidig er det også et mål å tiltrekke seg en større andel barnefamilier i sentrum. Dette har blant annet vært et viktig fokus i Molobyen.

På Hernes vil det planlegges for etablering av skole i første områdeplan, men tidspunktet for når denne vil bygges vil avhenge av flere faktorer. Det kan være sannsynlig å forvente at man i de første byggetrinnene vil måtte benytte eksisterende skoler, eks. Aspåsen. Det må vurderes hvorvidt dette skal vektlegges som en del av arbeidet med skolebehovsplanen.

#### 2.2.4 Vurdering – forventet boligbygging utenfor Byutviklingsområdet

Det er et mål å legge til rette for boligbygging i distriktet. Dette gjøres blant annet gjennom å sette av områder for spredt boligbygging. I eksisterende planer er det regulert inn boligområder som ikke er bygd ut i Saltstraumen, Misvær, Skjerstad, Breivik, Kjerringøy. Trendene de siste årene er imidlertid en relativ lav utbyggingstakt og prognoser viser redusert befolkning.

For Skau pågår det flere planprosesser som skal legge til rette for flere boliger.

### 2.3 Generasjonsskifte og internflytting

Det er etterspurt en nærmere vurdering av potensialet for generasjonsskifte i de ulike bydelene og mer fakta vedrørende internflytting i Bodø kommune.

Nedenfor vises en oversikt over antall boliger pr bydel og skoleinntakssone som bebos av personer over 55 år.

Tallene viser at det er små forskjeller mellom bydelene når det gjelder potensialet for framtidig generasjonsskifte. Dette innebærer at generasjonsskiftet vil skje der det er muligheter for det, og at det ikke er noen signifikant forskjell mellom bydelene.

Både når det gjelder internflytting og generasjonsskifte vil de endelige beslutningene om framtidig skolestruktur være det som har mest å si for hvilke bydeler som vil oppleve sterkest tilflytting av familier med barn i barnehage- eller skolealder.

---

Analyse av antall boliger som potensielt kan være aktuelle for generasjonsskifte:

Adresser med 1 eller 2 personer over 55 år, og ingen personer under 55 år.

---

| Skoleinntakssone                      | Bydel                              |
|---------------------------------------|------------------------------------|
| Alstad barneskole                     | 336 Bodøsjøen, Alstad og Grønnåsen |
| Bodøsjøen skole                       | 244 Bodøsjøen, Alstad og Grønnåsen |
| Grønnåsen skole                       | 390 Bodøsjøen, Alstad og Grønnåsen |
| <b>Bodøsjøen, Alstad og Grønnåsen</b> | <b>970</b>                         |
| Løpsmark skole                        | 282 Bydel Løpsmark                 |
| <b>Bydel Løpsmark</b>                 | <b>282</b>                         |
| Hunstad barneskole                    | 429 Bydel Mørkved og Hunstad       |
| Mørkvedbukta skole                    | 131 Bydel Mørkved og Hunstad       |
| Mørkvedmarka                          | 570 Bydel Mørkved og Hunstad       |

|                                 |                      |
|---------------------------------|----------------------|
| <b>Bydel Mørkved og Hunstad</b> | <b>1130</b>          |
| Rønvik                          | 1059 Bydel Rønvik    |
| Saltvern skole                  | 829 Bydel Rønvik     |
| <b>Bydel Rønvik</b>             | <b>1888</b>          |
| Aspåsen skole                   | 1460 Bydel Sentrum   |
| Østbyen skole                   | 1034 Bydel Sentrum   |
| <b>Bydel Sentrum</b>            | <b>2494</b>          |
| Løding/Tverlandet               | 490 Bydel Tverlandet |
| <b>Bydel Tverlandet</b>         | <b>490</b>           |

## 2.4 Kapasitet

Kapasiteten i eldre skoler reduseres til 85% av maksimalkapasiteten i beregningene. Dette gjøres bl.a. for å ta hensyn til at skolene er bygd for en annen måte å drive undervisning på enn i dag. For skolene i kretsen gjelder dette alle skoler unntatt Mørkvedbukta som beregnes ut fra maksimalkapasiteten.

Gitt forutsetningene over er beregnet kapasitet i kretsen 2309 elevplasser. Tabellen under viser at det kommende skoleår vil være 577 ledige plasser. I flg. prognosene vil antall ledige plasser øke mot midten av planperioden for så å stabilisere seg omtrent på dagens nivå mot slutten av perioden. Selv om det legges ned en skole i kretsen vil det være betydelig restkapasitet på skolene.

| Skole              | 2024/25 | 2025/26 | 2026/27 | 2027/28 | 2028/29 | 2029/30 | 2030/31 | 2031/32 | 2032/33 | 2033/34 | Maksimal kapasitet | Beregnet kapasitet |
|--------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------------|--------------------|
| Alstad             | 274     | 253     | 253     | 240     | 228     | 214     | 210     | 206     | 206     | 214     | 425                | 361                |
| Bodøsjøen          | 209     | 210     | 215     | 212     | 215     | 234     | 254     | 271     | 295     | 309     | 420                | 357                |
| Grønnåsen          | 386     | 380     | 371     | 388     | 374     | 389     | 382     | 388     | 388     | 392     | 475                | 404                |
| Hunstad            | 234     | 230     | 215     | 214     | 197     | 188     | 183     | 179     | 179     | 178     | 350                | 298                |
| Mørkvedbukta       | 230     | 236     | 243     | 249     | 254     | 270     | 273     | 280     | 290     | 304     | 400                | 400                |
| Mørkvedmarka       | 399     | 389     | 375     | 375     | 360     | 353     | 344     | 340     | 330     | 320     | 575                | 489                |
| Sum barnetrinn     | 1732    | 1698    | 1672    | 1678    | 1628    | 1648    | 1646    | 1664    | 1688    | 1717    | 2645               | 2309               |
| Beregnet kapasitet | 2309    | 2309    | 2309    | 2309    | 2309    | 2309    | 2309    | 2309    | 2309    | 2309    |                    |                    |
| Ledig kapasitet    | 577     | 611     | 637     | 631     | 681     | 661     | 663     | 645     | 621     | 592     |                    |                    |

Tabell 5. Skolenes kapasitet

## 2.5 Nødvendig bufferkapasitet

Skolene må ta høyde for tilflyttende elever med nærskolereett. I tillegg må det tas høyde for årskullvariasjoner og elever med særskilte behov. Det er derfor nødvendig å ha en viss bufferkapasitet når alternativene under vurderes.

## 2.6 Skolens betydning for nærmiljøet

Bodøsamfunnet er mangfoldig og internasjonalt, og består av mennesker med ulike bakgrunn, erfaringer og livssituasjon. Alle som bor i Bodø er tilknyttet en skolekrets, hvor skolene er et sentralt knutepunkt i lokalsamfunnet. I Bodø tilstreber vi sunne og trygge nærmiljø som fremmer trivsel, mestring og tilhørighet. I Bodø kommune tenker vi at gode levevaner legges i barndommen, og at et godt bomiljø, venner og familie, et mangfold av fritidsaktiviteter, møteplasser og deltakelse, er alle forhold som påvirker livsglede og helse, gjennom hele livet. Videre ønsker vi som kommune å legge

til rette for levende og inkluderende lokalsamfunn, der innbyggerne aktivt kan ta del i sitt eget nærmiljø. Det er politisk vedtatt at offentlige bygg skal åpnes opp etter stengetid slik at innbyggerne i kommunen vår kan skape sine lokale møteplasser, og på den måten dekke lokalsamfunnets behov. Det være seg for eksempel møteplasser for barn og unge. Dette mener vi som kommune bidrar til å styrke fellesskapsfølelsen og samarbeid innen nærmiljøet ved å tilby muligheter for frivillig arbeid, foreldreengasjement og samarbeid med lokale bedrifter og organisasjoner. Slike tiltak vet vi gjennom forskning har en forebyggende effekt både mot utenforskap, kriminalitet, vold og rus.

Piloten «skolen som nærmiljøsender» er et av tiltakene for en mer inkluderende og samskapende by. Skolen som navet i samfunnet tilbyr ikke bare utdanning på dagtid, men kan også fungere som en arena for sosial bærekraft. Skolen er en arena for ulike samfunnsarrangementer og aktiviteter, og en møteplass for både barn og voksne. Skolen er også viktig i forhold til områdets attraktivitet og eiendomsverdier. En skole i nærmiljøet kan tiltrekke familier til et område, som igjen kan ha en positiv innvirkning på boligmarkedet og lokaløkonomien. Videre spiller skolene en integrert rolle i nærmiljøene ved å være en sentral institusjon som påvirker både samfunnsliv og lokalsamfunnets utvikling og trivsel. Vi har som mål at Bodø skal være en by hvor barn og unges muligheter til å forme egen fritid, utvikling og medvirke til positive møteplasser og fritidsaktiviteter prioriteres. Det betyr at også kunst og kulturtilbudet skal være tilgjengelig i hele kommunen. For barn er møtet med kunst og kultur i nærområdene av stor betydning.

## 2.7 Barnets beste-vurdering – totalvurdering for berørte inntaksområder

For å ivareta hensynet til barns beste mener kommunedirektøren at det viktigste målet med barnehage- og skolebehovsplanen er å gi et best mulig skoletilbud til alle elever innenfor de rammene som kommunen har til rådighet.

Bystyret har vedtatt å redusere utgiftene til oppvekst- og kultur med kr 208 mill kr i økonomiplanperioden. Oppdraget som bystyret har gitt til kommunedirektøren gjennom sitt vedtak har vært å utrede en plan som sørger for mest mulig samsvar mellom et kvalitetsmessig godt innhold i forhold til barnehage- og skoleareal. Det å redusere areal vil kunne bidra til å omprioritere midler fra areal til kvalitetsmessig innhold i form av for eksempel lærere og læremidler. I valget mellom innhold og areal har kommunedirektøren vurdert kvalitetsmessig innhold som avgjørende av hensynet til barns beste.

Nærskoleprinsippet er nedfelt i opplæringsloven, noe som er godt ivaretatt i Bodø kommune. Hovedvekten av elever på 2. - 10 trinn har en kortere skolevei enn 4 km, elever med lengre skolevei får tilbud om skoleskyss. For elever på 1. trinn er grensa 2 km.

I Bodø kommune kan foreldre velge annen skole i kommunen for sitt barn, fordi fritt skolevalg er politisk bestemt. Dette ut fra muligheten for foreldre til å velge ut fra deres vurdering om hvilken skole som er til deres barns beste.

Elevtallsprognoser for Bodø viser at barnetallet går ned, det blir færre elever i grunnskolen og kommunen får redusert statlige økonomiske overføringer til barn i grunnskolealder. For gruppa barn i Bodø, vil det være det beste at alle får gå på sin nærskole eller den skolen som foreldrene mener er best for deres barn. Dette er også det som er det beste for hovedvekten av barn/elever i Bodø.

Barns beste er å få sin opplæring i tidsriktige skolebygg med god kvalitet blant annen innenfor universell utforming og skolebygg med godt inneklima. Elever vil oppleve det utfordrende at deres skole blir lagt ned, men barns stemme må høres og legges vekt på i gjennomføringen av nødvendige

strukturelle endringer. Det vil være nødvendig å sikre god ivaretagelse av alle barn og deres behov i en slik omstilling.

Når kommunens økonomiske situasjon er slik den er, må ulike løsninger vurderes. Dersom en skole legges ned, blir spørsmålet hvordan en kan ivareta det enkelte barn/ungdom/elev på en god måte i prosessen.

Dersom det blir bestemt at skolen skal legges ned, må det sikres at barna/elevene har det best mulig i overgangen. Dette er et ansvar som flere må ta del i som voksen-personer; - enten som skoleeier, ledelse, ansatte i skole eller foresatte. Å ivareta elevene på en trygg og god måte i en overgang er et anliggende for voksne.

Barna må bli hørt, men når det ikke er økonomi for å ivareta alle de byggene vi allerede har, så må det sikres at barns beste blir ivaretatt i prosessen. Elevene skal være sikre på at de blir ivaretatt i overføring til en ny skole. De må få gode argumenter for at de skal ha det like trygt og godt på den nye skolen, der de fortsatt vil møte venner og ansatte fra skolen som ble nedlagt.

I en sak som berører barnehage- og skolebehovsstruktur vil barnets beste alltid blir utfordret. Forslagene i planen vil oppleves å ha positiv betydning for noen barn og unge, og negative for andre. Det vil derfor være ei subjektiv vurdering av hvordan tiltakene virker og hvem som er best egnet til å vurdere hva som er barns beste. I en sak som denne der det må gjøres avveininger og ulike hensyn settes opp mot hverandre, vil det alltid være noen som vil kunne hevde at barns beste ikke er godt nok ivaretatt, fordi de valgte løsningene har negative konsekvenser som berører enkelte.

### 3. Alternativ 1a – Alstad barneskole legges ned (grunnkrets Stokkvik og Hunstadmoen til Hunstad barneskole)

#### 3.1 Berørte grunnkretser

Før gjennomføring av tiltaket er grunnkretsene i skolekretsen fordelt på følgende inntakssoner (skoler):

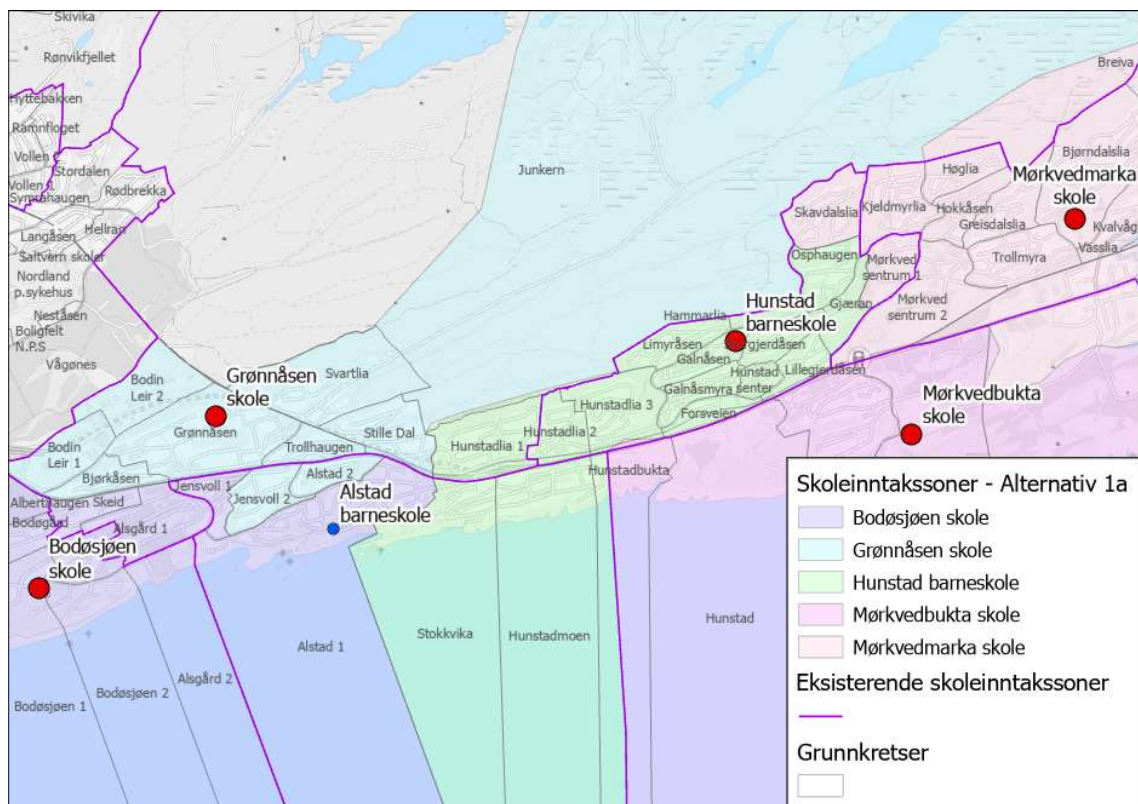
| Inntakssoner |                    |                    |                 |                    |                     |
|--------------|--------------------|--------------------|-----------------|--------------------|---------------------|
| Alstad b     | Bodøsjøen skole    | Grønnåsen skole    | Hunstad b       | Mørkvedbukta       | Mørkvedmarka        |
| GRUNNKRETSE  | GRUNNKRETSE        | GRUNNKRETSE        | GRUNNKRETSE     | GRUNNKRETSE        | GRUNNKRETSE         |
| Jensvoll 1   | Alberthaugen       | Deler av Alsgård 1 | Hunstadlia 2    | Bertnes (stor del) | Kjeldmyrli          |
| Jensvoll 2   | Bodøsjøen 1        | Skeid              | Hunstadlia 3    | Hunstadbukta       | Høgli               |
| Alstad 1     | Bodøgård           | Bjørkåsen          | Limyråsen       | Hunstad            | Hokkåsen            |
| Alstad 2     | Bodøsjøen 2        | Bodin leir 1       | Galnåsen        | Brækka             | Mørkved Sentrum 2   |
| Stokkvika    | Alsgård 2          | Bodin leir 2       | Galnåsmyra      | Mørkved            | Trollmyra           |
| Hunstadmoen  | Deler av Alsgård 1 | Grønnåsen skole    | Forsveien       |                    | Greisdalsli         |
|              |                    | Svartlia           | Hunstad senter  |                    | Bjørndal            |
|              |                    | Trollhaugen        | Storgjerdåsen   |                    | Vassli              |
|              |                    | Stille dal         | Lillegjerdåsen  |                    | Soløya              |
|              |                    | Hunstadlia 1       | Hammarli        |                    | Kvalvåg             |
|              |                    |                    | Osphaugen       |                    | Vikan               |
|              |                    |                    | Gjæran          |                    | Bertnes (liten del) |
|              |                    |                    | Mørkved sentrum |                    |                     |
|              |                    |                    | Skavdalsli      |                    |                     |

Tabell 6. Dagens fordeling av grunnkretser mellom inntakssonene (skolene)

Tiltaket innebærer at grunnkretsene som ligger under Alstad må fordeles på de øvrige skolene. Bodøsjøen, Grønnåsen og Hunstad tar hver over to av grunnkretsene fra Alstad. I tillegg omfordeles også noen av grunnkretsene mellom de øvrige skolene. Tabellen under viser situasjonen etter gjennomføring. Dersom bystyret velger alternativ 1a vil administrasjonen ha som intensjon å iverksette tiltaket med skolebegynnerne først. Elever som allerede går på de forskjellige skolene skal i størst mulig grad få fullføre skolegangen der.

| Inntakssoner |                    |                 |                |                    |                     |
|--------------|--------------------|-----------------|----------------|--------------------|---------------------|
| Alstad b     | Bodøsjøen skole    | Grønnåsen skole | Hunstad b      | Mørkvedbukta       | Mørkvedmarka        |
| GRUNNKRETSE  | GRUNNKRETSE        | GRUNNKRETSE     | GRUNNKRETSE    | GRUNNKRETSE        | GRUNNKRETSE         |
|              | Alberthaugen       | Jensvoll 2      | Hunstadlia 2   | Bertnes (stor del) | Kjeldmyrli          |
|              | Bodøsjøen 1        | Alstad 2        | Hunstadlia 3   | Hunstadbukta       | Høgli               |
|              | Bodøgård           | Bjørkåsen       | Limyråsen      | Hunstad            | Hokkåsen            |
|              | Bodøsjøen 2        | Bodin leir 1    | Galnåsen       | Brækka             | Mørkved Sentrum 2   |
|              | Alsgård 2          | Bodin leir 2    | Galnåsmyra     | Mørkved            | Trollmyra           |
|              | Deler av Alsgård 1 | Grønnåsen skole | Forsveien      |                    | Greisdalsli         |
|              | Deler av Alsgård 1 | Svartlia        | Hunstad senter |                    | Bjørndal            |
|              | Skeid              | Trollhaugen     | Storgjerdåsen  |                    | Vassli              |
|              | Jensvoll 1         | Stille dal      | Lillegjerdåsen |                    | Soløya              |
|              | Alstad 1           | Hunstadlia 1    | Hammarli       |                    | Kvalvåg             |
|              |                    |                 | Osphaugen      |                    | Vikan               |
|              |                    |                 | Gjæran         |                    | Bertnes (liten del) |
|              |                    |                 | Stokkvika      |                    | Mørkved sentrum     |
|              |                    |                 | Hunstadmoen    |                    | Skavdalsli          |

Tabell 7. Fordeling av grunnkretser etter nedleggelse av Alstad barneskole (alt. 1a)



Figur 4. Eksisterende skoleinntakssoner (lilla) og foreslåtte skoleinntakssoner i alternativ 1a. Grunnkretser er vist i bakgrunnen.

### 3.2 Kapasitet etter gjennomføring

Alstad barneskole har en beregnet kapasitet (85% av maksimalkapasitet) på 361 elever. Etter nedleggelse av skolen vil kapasiteten i skolekretsen være redusert til 1948 plasser. Tilsvarende vil antall ledige plasser være redusert til 186 for skoleåret 2024/25. Tabellen under viser de nye elevtallene på de andre skolene i kretsen etter nedleggelse av Alstad barneskole. Grønnåsen og særlig Hunstad barneskole vil overstige 85% av maksimalkapasiteten de første årene etter nedleggelsen, men vil samtidig holde seg godt under det elevtallet som skolen ble bygd for (maksimalkapasiteten).

| Skole              | 2024/25 | 2025/26 | 2026/27 | 2027/28 | 2028/29 | 2029/30 | 2030/31 | 2031/32 | 2032/33 | 2033/34 | Maksimal kapasitet | Beregnet kapasitet |
|--------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------------|--------------------|
| Alstad             |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |                    |                    |
| Bodøsjøen          | 336     | 332     | 329     | 322     | 337     | 326     |         |         |         |         | 420                | 357                |
| Grønnåsen          | 419     | 396     | 379     | 382     | 356     | 340     |         |         |         |         | 475                | 404                |
| Hunstad            | 330     | 314     | 298     | 294     | 274     | 270     |         |         |         |         | 350                | 298                |
| Mørkvedbukta       | 228     | 229     | 233     | 238     | 240     | 255     |         |         |         |         | 400                | 400                |
| Mørkvedmark        | 449     | 435     | 418     | 422     | 404     | 395     |         |         |         |         | 575                | 489                |
| Sum Barnetrinn     | 1762    | 1706    | 1657    | 1658    | 1611    | 1586    |         |         |         |         | 2220               | 1948               |
| Beregnet kapasitet | 1948    | 1948    | 1948    | 1948    | 1948    | 1948    |         |         |         |         |                    |                    |
| Ledig kapasitet    | 186     | 242     | 291     | 290     | 337     | 362     |         |         |         |         |                    |                    |

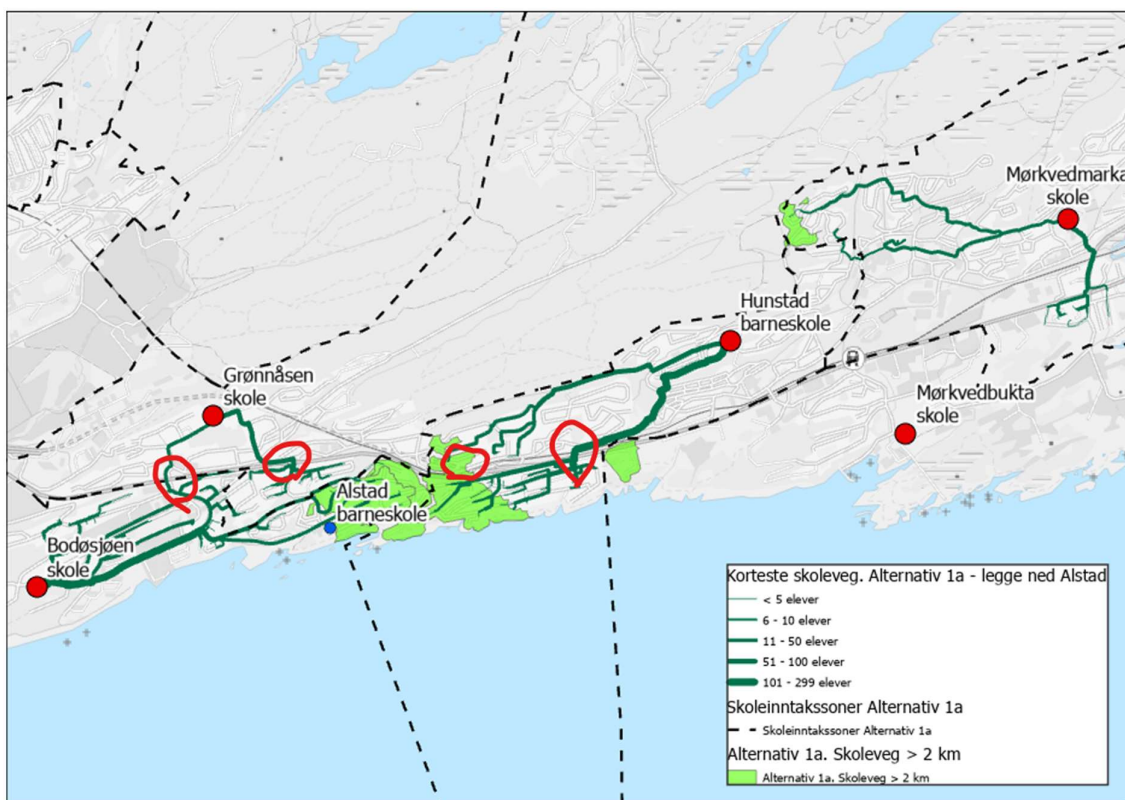
Tabell 8. Kapasitet i skolekretsen ved nedleggelse av Alstad barneskole (alt. 1a)

Sum barnetrinn i tabellen avviker noe fra tilsvarende tall i tabell 2. Årsaken til det er at i tabell 2 oppgis faktisk antall barn som går på skolene, mens i tabell 5 oppgis antall barn som har bostedsadresse i grunnkretsene. Noen av barna som har bostedsadresse i en grunnkrets kan f.eks. gå på privatskole eller gå på skole i en grunnkrets hvor den andre foreldereren bor.



### 3.3 Trafikkanalyse – Alternativ 1a

Alternativ 1a innebærer nedlegging av Alstad barneskole. Elevene vil bli fordelt mellom Hunstad barneskole, Bodøsjøen skole og Grønnåsen skole. Elever vil også bli flyttet mellom Grønnåsen og Bodøsjøen skoler, mellom Grønnåsen og Hunstad skoler og mellom Mørkvedmarka og Mørkvedbukta skoler. Alternativet medfører at ganske mange elever fra Alstad må krysse RV80, både til Grønnåsen skole og Hunstad barneskole. Nedleggningen vil og føre til at et ganske stort område vil ligge mer enn 2 km fra aktuell skole og dermed gi rett på fri skoleskyss for førsteklassinger.



Figur 5. Alternativ 1a. Korteste skoleveier ved nedlegging av Alstad barneskole. Elevene fra Alstad vil hovedsakelig flyttes til Bodøsjøen skole, Grønnåsen skole og Hunstad barneskole. Skoleinntakssonene blir også justert mellom andre skoler. Kartet viser nye skoleveier til alle elever som skal til annen skole enn de går på i dag. Grønne felt viser områder som får mer enn 2 km skolevei. I disse områdene vil førsteklassinger ha rett på gratis skoleskyss. Områder markert med rødt er omtalt i påfølgende underkapitler.

#### 3.3.0 Metoder brukt i trafikkanalyser

Det er brukt samme metodikk for å vurdere alle alternativer i denne saken. Korteste skolevei, avstander fra skole, skoleskyss og annen statistikk er gjort i en nettverksmodell. Denne modellen inneholder alle eksisterende veier, i tillegg til kjente stier, traktorveier og snarveier. Korteste skolevei er den matematiske korteste veien fra en boligadresse til skolen. Befolkningsdata baserer seg på uttrekk fra folkeregisteret i november 2023, som er det nyeste datasett kommunen har. Datasettet inneholder opplysninger på individnivå, der adresse og alder er brukt. Til grunn for skoleveikartene har vi brukt alle som i dag er i barneskolealder, i tillegg alle som ennå ikke har begynt på skolen.

Ut ifra trafikkanalysene er det tatt et utvalg av de mest kritiske trafikale punkt, i form av kryssninger, over- og underganger, for de foreslåtte alternative skoleveiene. Disse punktene er beskrevet i form av tekst og bilder under punkt 3, 4 og 5. Dette for å vise hvilken type trafikksituasjon som gjelder for barneskoleelever som ferdes langs med disse skoleveiene. Og videre vise til hvilke behov de ulike alternativene har for tiltak for å sikre tryggest mulige skoleveier.

Trafikkanalysens kartleggingsgrunnlag i form av befolkningsdata, skolestruktur, kartdata, befaringer, bilder og øvrig informasjon er i henhold til Norges lov om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven). Det er ingen sensitive persondata i figurer, kart, tabeller m.m. som presenteres og vises i denne rapporten. I tilfeller der det er mulig å personifisere data på elev- eller individnivå, vil rapporten kun vise data på et mer overordnet nivå.

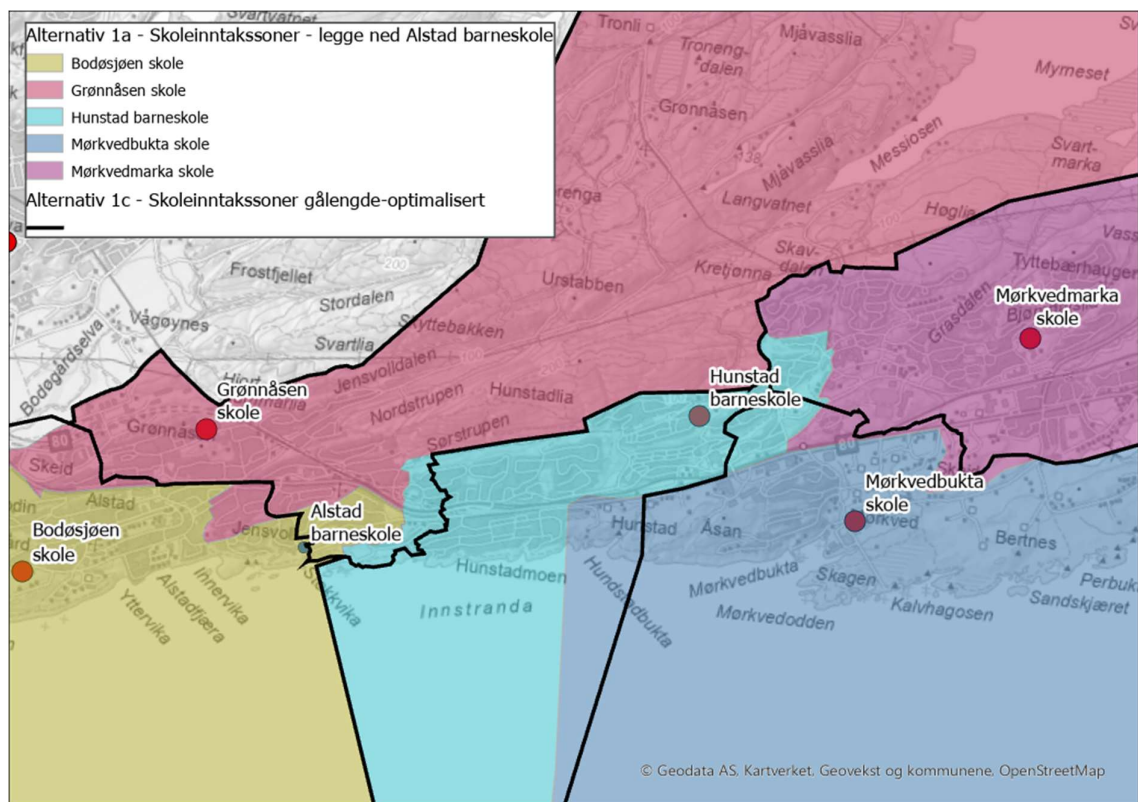
### **Skoleinntakssoner**

Det er vanlig å bruke grunnkretser som utgangspunkt for å lage skoleinntakssoner. Dette er også gjort i dette dokumentet. Antall elever, antall skoler og kapasitet på skolene er utgangspunktet, uavhengig av hva som blir brukt for å lage inntakssonene. For å vise et alternativ har vi laget inntakssoner basert på korteste gåavstand dersom Alstad skole blir lagt ned (alternativ 1c). I fastsetting av grenser mellom Hunstad barneskole og Mørkvedbukta har vi lagt til grunn at Hunstadbrua er trafikkfarlig. Vi har derfor flyttet elever som har gangbrua lenger øst over riksvei 80 og jernbane som korteste vei til Mørkvedbukta skole.

En inndeling basert på korteste skoleveg skiller seg fra inndeling basert på grunnkretser. Det store bildet er forholdsvis likt, men en slik inndeling fjerner de lengste skoleveiene som oppstår ved grunnkretsinnndeling. Eksempelvis er lengste skoleveg for elever på Alstad i alternativ 1a 2670 meter, i alternativ 1c er lengste skoleveg 2306 meter, en forskjell på 364 meter.

Legger en kun korteste skoleveg til grunn vil et stort antall elever få Hunstad barneskole som sin nærskole. Dette vises ved at østgrensa mot Mørkvedbukta og Mørkvedmarka dratt langt ganske nært Hunstad barneskole i alternativ 1c.

Kartet under viser skoleinntakssoner ved nedlegging av Alstad barneskole (Alternativ 1a) og et nytt alternativ 1c der skoleveglengde er brukt.



### 3.3.1 Nye skoleveier

Dagens barneskoleelever unngår i stor grad å krysse jernbane og RV80. Unntaket er elevene fra Skeidhaugen som i dag krysser RV80 på gangbru over til Grønnåsen skole. Elevene på Alstad skole har i dag i snitt knappe 1 km skolevei. Ved nedleggelse av Alstad skole vil elevene etter nedleggelse ha knapt 1,7 km skolevei i gjennomsnitt. Lengste skoleveg vil være ca 2,7 km. Lengste skoleveg i dag er ca 1,9 km. Det er nedre Hunstadmoen som har lengst skoleveg, både i dag og ved eventuell nedleggelse av Alstad skole etter alternativ 1.

### 3.3.2 Overgang ved «Hunstadlokket»

Beskrivelse av skolevei for de skoleelever som må til/fra Hunstad barneskole.

Elevene som skal bevege seg mellom Alstad skolekrets og Hunstad skole må forholde seg til krysning av RV80. Det er flere trafikale utfordringer som elevene må forholde seg til. Det er stort sett til krysningsmuligheter av RV80, men en hel del små og mellomstore veier på vei til disse to krysningspunktene. Analysen omtaler i hovedsak de to krysningsmulighetene, og viser hvilke trafikale utfordringer disse har.

Et alternativ for elevene som skal bevege seg mellom Alstad skolekrets og Hunstad skole, er å krysse RV80 ved «Hunstadlokket». Her er det flere overganger/gangfelt, kryss og en rundkjøring som ligger på oversiden av Bodøtunnelen. Elevene trenger ikke da å forholde seg til RV80, men til de ulike funksjonene som er etablert på «Hunstadlokket». Inn mot og ut av dette området er det høyere fartsgrense, på 60 km/t, mens på selve trafikkmaskinen er det 40 km/t.

Biler og busser kan kjøre inn i dette området uten å ha nedjustert farten, eventuelt være i ferd med å akselerere opp farten, i nærheten av overganger og kryssinger hvor elever går eller sykler.



*Bildet viser flere overganger og alternative veier over «Hunstadlokket».*

Selve området er relativt oversiktlig, belyst og godt skiltet. Hvis området skal trafikkeres av skolebarn vil det likevel være behov for en grundigere kartlegging slik at trafikksikkerheten kan bedres gjennom for eksempel skilting og forsterket belysning. Det er flere forskjellige trafikale forhold som elevene må hensynta på "Hunstadlokket", med høy gjennomgangstrafikk av biler og busser. Det er også mange ulike alternative gå-traseer før elevene kommer på en mindre trafikkert skolevei. Skoleveien videre, etter å ha gått eller syklet over Hunstadlokket, kan være gjennom en undergang som kommer opp i den nordlige delen av Hunstadveien. Denne undergangen er lys, oversiktlig og har god fremkommelighet. På veien opp mot Hunstadveien fra undergangen er det manglende skilt og belysning ved krysningen av Hunstadveien. Her er det fortau på kun én side av veien, så elevene må krysse veien her, men veien er lite trafikkert og har ikke gjennomgangstrafikk.

### 3.3.3 Undergang ved «Lille Hunstad»

Beskrivelse av skolevei for de skoleelever som må til/fra Hunstad barneskole.

Elever fra Alstad barneskolekrets som bor på «Nedre Hunstad» på nedsiden av RV80, må gå eller sykle denne hovedveien for å komme seg til Hunstad skole. Nettverksanalysene tilsier at den korteste skoleveien for disse elevene vil være via undergangen som er ved «Lille Hunstad». Før man kommer til «Lille Hunstad» og undergangen under RV80 er det flere småveier som fører hit. De fleste veiene har ikke fortau, men til gjengjeld er det lite gjennomgangstrafikk og 30 km/t på Nedre Hunstad. Det går også en gang- og sykkelsti langs med RV80 bortover til undergangen.

Selve undergangen fremstår som mørk, skummel, mye søppel og støv, og med høyt lydnivå fra trafikken over.

Etter undergangen er det en trapp opp, og deretter en bratt oppoverbakke. Det er også en bussholdeplass på RV80 retning sentrum, så det fins en mulighet for at elever kan gå feil og havne på bussholdeplassen på RV80. Undergangen er trafikksikker og er korteste alternativ for elevene, men den fremstår som et lite attraktivt alternativt.



*Bildet viser den bratte, uoversiktlige bakken for myke trafikanter fra undergangen opp mot Hunstadveien.*

Når eleven har gått eller syklet gjennom undergangen og opp påfølgende bakke kommer eleven til en overgang i Hunstadveien. Denne overgangen er meget uoversiktig for bilister, der myke trafikanter ikke er synlige før de mer eller mindre står i veien. Dette på grunn av den bratte bakken som ender opp i et gangfelt. Dette gangfeltet er skiltet på begge sider av veien, men er dårlig opplyst. I Hunstadveien kjører to av Bodøs bybussruter, i tillegg til øvrig trafikk. På Hunstadveiens sørlige side er det ikke fortau, og elevene må derfor krysse veien for å kunne gå videre. Krysningen er uoversiktig og utfordrende for myke trafikanter. Skoleveien videre har flere gode alternativer for gående og syklende, med GS-veier og snarveier via boligområder med lite trafikk.

### 3.3.4 Undergang Fogdveien/RV80

Beskrivelse av skolevei for de skoleelever som må til/fra Grønnåsen barneskole.

Et alternativ er å krysse RV80 trefelten via undergangen i krysset RV80 trefelten og Fogdveien. De elever som bor omkring Alstad skole, Alstadmyra eller Fogdveien vil sannsynligvis benytte seg av denne undergangen. Mot Grønnåsen, på Alstad-siden, har Fogdveien fortau som leder mot undergangen. Her går også busser og en god del annen trafikk. I krysset RV80 trefelten og Fogdveien er det mye trafikk, men ved å bruke undergangen kan elevene gå eller sykle uten å være i mikset trafikk.

Undergangen har bratt ned- og oppstigning, og tidvis mørkt og vått betonggulv som flyter over av vann. Det er derfor etablert en strekkmetallrist inni undergangen, så man kan komme seg tørrskodd gjennom. Undergangen Fogdveien/RV80 er et kjent oversvømmelsesområde i Bodø.



*Bildet viser undergangen ved Fogdveien under RV80, sett fra sørsiden av riksveien.*

Etter undergangen går skoleveien videre til krysset Soløyvannsveien og Varghaugen. Her er det skiltet for gangfelt og oppmerket i asfalt, men krysset har lite belysning. Overgangen og krysset er delvis plassert i en sving, så siktlinjen for bilister er ikke optimal. Muligheten for at syklende kan komme i stor fart er til stede, og krysset kan fremstå som komplisert for elever som skal gå eller sykle over.

Veien videre mot Grønnåsen skole går på gang- og sykkelvei langs Soløyvannsveien, der en trafikkert Bunnpris-parkering må passeres. Eventuelt kan elevene ta veien opp langs fortauet i en mindre trafikkert Varghaugen. Begge veivalg ender opp i Prestmarkveien, som fører til Grønnåsen skole.

### 3.3.5 Overgang RV80 Trefelten/Bodøsjøveien/Per Helgesensvei

Beskrivelse av skolevei for de skoleelever som må til/fra Grønnåsen barneskole.

For å komme seg til overgangen til RV80 "Trefelten" må eleven gå eller sykle til området rundt krysset Bodøsjøveien og Per Helgesensvei ved «Alsgården». Her bidrar ulike aktører som butikker og treningssenter til å øke trafikken inn i området, noe som dermed kompliserer trafikkbildet for myke trafikanter. Selve overgangen og bruene over RV80 Trefelten er godt tilrettelagt for gående og syklende, med gode/sikre rekkverk og bredt gangfelt over bruene. Belysningen er noe begrenset og fremkommeligheten er avhengig av god vinterdrift.

Kommer elever nede fra Alstad skolekrets som gående og syklende langs med Bodøsjøveiens nordlige side, er fremkommeligheten rimelig god. Her er det gang- og sykkelvei nesten helt opp mot

Per Helgesensvei, helt til den opphører ved gangfeltet. For å komme seg videre mot overgangen til RV80, må elevene krysse over til Bodøsjøveiens sørvestlige side. Det er skilting for fotgjengerovergang, men kun noe belysning. Overgangen er i en sving, med fartsgrense på 50 km/t. Bilister kan her ha utfordringer med å se elever som skal krysse Bodøsjøveien.

For å komme seg videre må elevene krysse Per Helgesensvei. Denne krysningen er noe mer oversiktlig og bilene må ofte sakke farten og stoppe opp, da det er forkjøringsvei inn i Bodøsjøveien. Mye biler kjører inn og ut denne veien, for å komme seg til ulike tilbud i og omkring «Alsgården». Dette kompliserer trafikkbildet for elevene.

Hvis elever kommer syklende ned fra overgangen over RV80 Trefelten, fra Grønnåsen-siden, er det en risiko for at de kan få for stor fart inn mot krysning og gangfelt i Per Helgesensvei. Her bør det gjøres tiltak for å forebygge stor fart for syklister.

I underkant av overgangen til RV80 er det muligheter for å krysse Bodøsjøveien i et lysregulert gangfelt som ligger i krysset RV80/Bodøsjøveien. Etter å ha krysset denne veien, er det en godt anlagt gang- og sykkelsti til bussholdeplass på RV80 og videre vei opp mot nevnte overgang. Denne delen av elevenes skolevei fremstår som oversiktlig og god. Til tross for mye trafikk inn og ut av lyskryssene på RV80, så er elevene trygt adskilt fra øvrig trafikk.



*Bildet viser fortauet fra gangfelt over Bodøsjøveien mot krysset til Per Helgesensvei og RV80 overgangen.*

Etter å ha beveget seg på den andre siden av overgangen til RV80, er det gode fortau resten av strekningen frem til Grønnåsen skole. Her er det bra med markeringer på asfalt, skilting og belysning. Til tross for dette er det også her rom for optimalisering, for å sikre en tryggest mulig skolevei for gående og syklende elever.

### 3.3.6 Behov for skoleskyss – Alternativ 1a

Alternativ 1a vil gi om lag 19 førsteklassinger i året rett på fri skoleskyss. Tallene er basert på antall som bor i området per november 2023. Både elever som blir sendt til Hunstad barneskole og Bodøsjøen skole vil få skoleveger over 2 km, se kartet under punkt 3.3. Totalt vil 381 adresser i disse områdene ligge mer enn 2 km fra skolen de sokner til.

### 3.3.7 Konklusjon trafikkanalyse – Alternativ 1a

Alle krysninger, over- og underganger på gjeldende skoleveier under alternativ 1a er allerede etablerte alternativer for at skoleelever skal kunne gå og sykle på de mest utsatte krysningene, over- og underganger. Trafikkløsningene for myke trafikanter er relativt gode, men de er ikke optimale med tanke på at barneskoleelever skal ferdes i til dels kompliserte trafikkbilder. Tiltak som øker trafikksikkerheten til skoleelever bør vurderes, uavhengig av endringer i skolestrukturen.

På generelt grunnlag bør kommunen øke fokuset omkring tilrettelegging og tilpasning av gang/sykkelvei og strekning på skoleveier med tanke på skoleelevers trafikksikkerhet, helse og miljø. Særlig viktig er prioritert vinterdrift langs med gjeldende skoleveiers gang/sykkelveier, med økt fokus på hvor/hvordan brøyting og snødeponi håndteres på hovedfartsårene på gjeldende skoleveier. Det er også et behov for bedre og forsterket belysning langs med GS-veiene, slik at de er tilrettelagt og tilpasset for skoleelevers ferdsel langs med skoleveier.

Skoleveien blir lengre for alle de skoleelever som blir berørte av endringene i skolestrukturen. Dette vil sannsynligvis bidra til at foreldrekjøring i skoleområdet økes markant inn mot gjeldende skolekrets og skoleveier. I takt med økte reiselengder vil behovet for skoleskyss også økes.

### **Tiltak og behov for å bedre trafikksikkerheten for gående og syklende skoleelever – alternativ 1a:**

Gjelder tiltak og behov utover utbedring og forsterking av belysning, skilting og gangfelt for gående og syklende, samt vinterdrift med økt fokus på hvor/hvordan brøyting og snødeponi håndteres.

- a) Overgang ved Hunstadløkka:
  - Universell utformet bru for syklende og gående er optimalt den beste løsningen. Dette krever mye areal, og er kostnadskrevende.
  - Lysreguleringer på alle krysninger er minst kostnadskrevende.
  - Ny reguleringsplan må muligens påregnes.
- b) Undergang ved Lille Hunstad:
  - Behov for etablering av bedre utforming ved inn- og utgang av undergangen, særlig med tanke på trafikkavviklingen ved Hunstadveien.
  - Optimal løsning er med nytt fortau og lysregulering.
  - Gjennomføring av arbeidet forventes å være utfordrende, på grunn av nærhet til Bane Nor og Statens Vegvesens veier, eiendommer og areal.
- c) Undergang Fogdveien/RV80:
  - Behov for tiltak for å bli kvitt overvann ved kulvert. Ikke tilfredsstillende løsning som ikke hensyntar de krav som gjelder for skolevei. VA-avdelingen i Bodø kommune må antageligvis bytte ut cirka 1000 meters ledningstrase.
- d) Overgang RV80 Trefelten/Bodøsjøveien/Per Helgesensvei:
  - Lysregulere overganger i området, særlig med tanke på overgang i Bodøsjøveien.



### 3.4 Klima og miljø

Tiltaket muliggjør økt arealutnyttelse av kommunens skolebygg, og er slik et effektivt tiltak for å redusere energibruk og materialbruk knyttet til vedlikehold.

Å legge ned Alstad barneskole kutter kommunens årlige energibruk med 540 000 kWh/år (2022 ref.), tilsvarende 27 tonn CO<sub>2</sub> årlig. De flyttede elevene estimeres ikke å medføre økt energibruk i skolene de flytter til.

Bygget er i dårlig forfatning, og krever renovering eller rivning og nybygg for videre drift. Dette er utslipp kommunen slipper hvis skolen legges ned. Klimagassutslippene unngås imidlertid kun dersom videre bruk ikke medfører rivning og nybygging eller renovering (nybygg: ca 1500 tonn CO<sub>2</sub>; totalrenovering: ca 590 tonn CO<sub>2</sub>). Ved videre bruk eller salg av bygget bør klimahensyn vektlegges.

Alternativ 1a vil bidra til betydelig økt skoleveg for flere av elevene ved dagens Alstad barneskole. Det foreligger ikke tilstrekkelig godt grunnlag til å gi et godt estimat for økt trafikk ved de ulike endringene. Ved antagelse om 100 ekstra biler på vegen som kun kjører mellom hjem og skole (ikke på veg til noe) medfører økt trafikk for tiltaket omtrent 17 tonn CO<sub>2</sub>/år. Dette antas å være et høyt og svært usikkert estimat.

### 3.5 Økonomi

Alstad barneskole har et stort investeringsbehov. Skal skoledriften opprettholdes på sikt må det investeres i ny skolebygning. Dette er også bakgrunnen for at kommunen startet planleggingen av ny skole allerede i 2021. Investeringskostnadene knyttet til dette er vurdert til 286 mill. Årlige renter og avdrag på et slikt låneopptak vil utgjøre ca. 18,5 mill. kr (5% rente, 30 år).

Skal dagens skolebygning benyttes videre må det investeres i nytt ventilasjonsanlegg. FDVU har kostnadsberegnet dette til ca. 8,7 mill. Det understrekes at dette er tiltak som er nødvendig for å opprettholde forsvarlig drift i bygget i noen få år før det saneres, men bygningen vil også etter disse utbedringstiltakene betraktes som teknisk og bygningsmessig utdatert på andre områder.

Kostnader til bygningsmessig drift (inkl. strøm og renhold) utgjør ca. 2 mill. i året. Legges skolen ned kan kommunen i tillegg unngå kostnader ca. 5,4 mill. i årlige knyttet til årlig skoledrift.

Vedtas alternativ 1a vil ca. 20 førsteklassinger ha rett på gratis skoleskyss. Dette medfører ca. 80.000 kr. i årlige kostnader for kommunen. Her må det tilføyes at de fleste førsteklassinger går på SFO og dermed mest sannsynlig vil bli kjørt til skolen av foreldrene.

### 3.7 Konsekvenser av nedleggelse

#### 3.7.1 Konsekvenser for berørte inntakssoner

Alternativet medfører at skolene Bodøsjøen, Grønnåsen og Hunstad får tildelt to grunnkretser hver fra Alstad. I tillegg flyttes to av grunnkretsene som i dag tilhører Grønnåsen skole til Bodøsjøen skole. Mørkvedmarka skole tar over grunnkretsene Mørkved sentrum og Skavdalslia fra Hunstad b.

Når nærskolen forsvinner vil elevene få lengre skolevei. Elevene på Alstad har i dag i snitt under 1 km til skolen. Etter nedleggelse vil snittdistansen være 1,7 km. I tillegg vil skoleveien bli mer utfordrende

for en del av elevene. Bortsett fra elevene på Skeid som går på Grønnåsen, er det i dag ingen kryssninger av RV 80. Etter nedleggelse av Alstad b vil en få flere kryssningspunkter som drøftet over.

### 3.7.2 Konsekvenser for kommunen

En nedleggelse av Alstad barneskole bidrar til å oppfylle ambisjonen om å ta ned overflødig barneskolekapasitet i Innstranden skolekrets. Alstad barneskole har en beregnet kapasitet på 361 elever og kommunens skolekapasitet reduseres tilsvarende.

For kommunen medfører en nedleggelse at en unngår å investere i et nytt skolebygg. I tillegg frigjøres årlige midler fra bygnings- og skoledrift på i størrelsesorden 7,5 mill. kr. Tiltaket vil imidlertid føre til lengre skolevei for mange. Anslagsvis vil 19 førsteklassinger ha rett på gratis skoleskyss, men dette vil bare påvirke kommunebudsjettet i begrenset grad.

Med en nedleggelse av Alstad barneskole vil kommunen både kutte sitt energiforbruk og samtidig unngå klimagassutslipp knyttet til oppføring av et nytt bygg. Begge deler bidrar til at kommunen kan oppfylle sine målsetninger i klima- og energiplanen, selv om det er grunn til å anta at en nedleggelse av skolen også vil medføre økt bilbruk og dermed noe klimagassutslipp knyttet til dette.

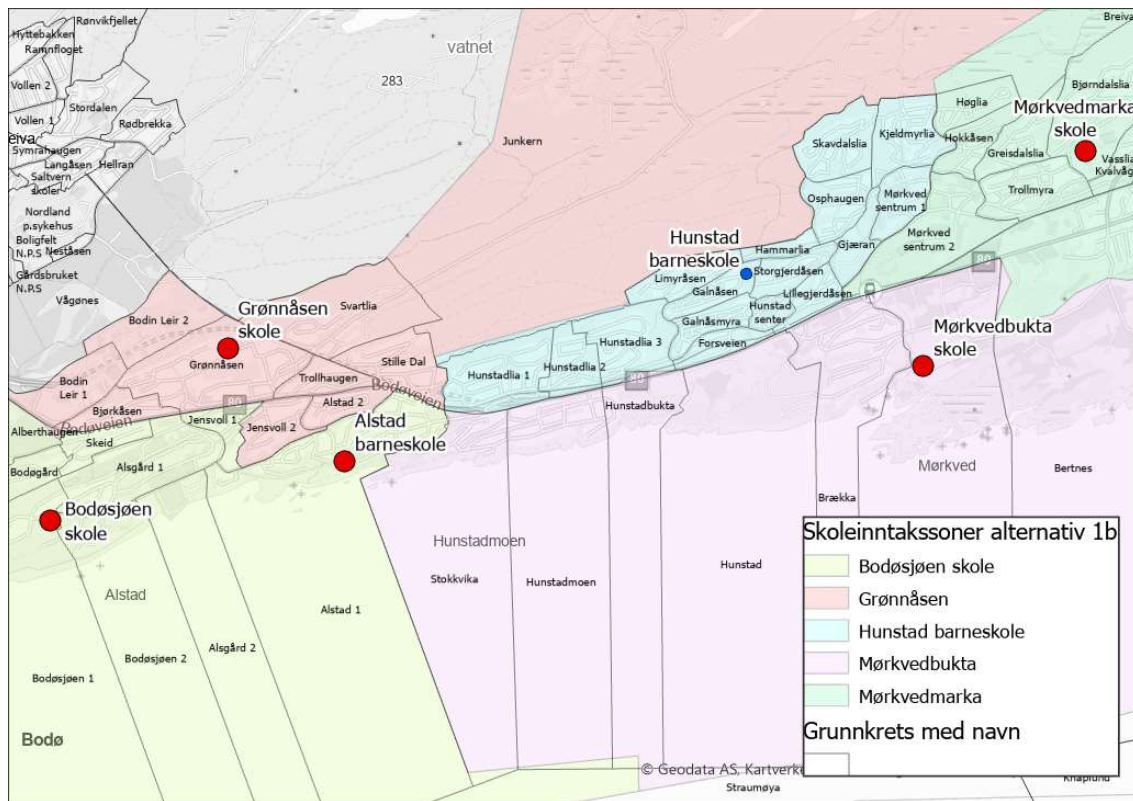
## 4. Alternativ 1b – Alstad barneskole legges ned (grunnkretsene Stokkvika og Hunstadmoen flyttes til Mørkvedbukta)

### 4.1 Berørte grunnkretser

Hovedforskjellen mellom alternativ 1a og 1b er at grunnkretsene Stokkvika og Hunstadmoen flyttes til Mørkvedbukta skole i stedet for til Hunstad b, se tabellen under. Også for dette alternativet vil administrasjonen ha som intensjon å iverksette tiltaket med skolebegynnerne først. Elever som allerede går på de forskjellige skolene skal i størst mulig grad få fullføre skolegangen der.

| Inntakssoner |                    |                 |                 |                    |                     |
|--------------|--------------------|-----------------|-----------------|--------------------|---------------------|
| Alstad b     | Bodøsjøen skole    | Grønnåsen skole | Hunstad b       | Mørkvadbukta       | Mørkvedmarka        |
| GRUNNKRETSE  | GRUNNKRETSE        | GRUNNKRETSE     | GRUNNKRETSE     | GRUNNKRETSE        | GRUNNKRETSE         |
|              | Alberthaugen       | Bjørkåsen       | Hunstadlia 2    | Bertnes (stor del) | Høgla               |
|              | Bodøsjøen 1        | Bodin leir 1    | Hunstadlia 3    | Hunstadbukta       | Hokkåsen            |
|              | Bodøgård           | Bodin leir 2    | Limyråsen       | Hunstad            | Mørkved Sentrum 2   |
|              | Bodøsjøen 2        | Grønnåsen skole | Galnåsen        | Brækka             | Trollmyra           |
|              | Alsgård 2          | Svartlia        | Galnåsmyra      | Mørkved            | Greisdalslia        |
|              | Deler av Alsgård 1 | Trollhaugen     | Forsveien       | Stokkvika          | Bjørndal            |
|              | Deler av Alsgård 1 | Stille dal      | Hunstad senter  | Hunstadmoen        | Vasslia             |
|              | Skeid              | Jensvoll 2      | Storgjerdåsen   |                    | Soløya              |
|              | Alstad 1           | Alstad 2        | Lillegjerdåsen  |                    | Kvalvåg             |
|              | Jensvoll 1         |                 | Hammarlia       |                    | Vikan               |
|              |                    |                 | Osphaugen       |                    | Bertnes (liten del) |
|              |                    |                 | Gjæran          |                    |                     |
|              |                    |                 | Mørkved sentrum |                    |                     |
|              |                    |                 | Skavdalslia     |                    |                     |
|              |                    |                 | Hunstadlia 1    |                    |                     |
|              |                    |                 | Kjeldmyrlia     |                    |                     |

Tabell 9. Fordeling av grunnskretser etter nedleggelse av Alstad b (alt. 1b). Grunnskretsene Stokkvika og Hunstadmoen flyttes til Mørkvadbukta skole.



Figur 10. Kart som viser nye skoleinntakssoner for Alternativ 1b. Grunnskretser er vist med tynn strek og navn.

#### 4.2 Kapasitet etter gjennomføring

Som for alt. 1a blir restkapasiteten i skolekretsen etter nedleggelse av Alstad barneskole 1948 plasser, men elevfordelingen mellom skolene blir annerledes:

| Skole              | 2024/25 | 2025/26 | 2026/27 | 2027/28 | 2028/29 | 2029/30 | 2030/31 | 2031/32 | 2032/33 | 2033/34 | Maksimal kapasitet | Beregnet kapasitet |
|--------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------------|--------------------|
| Alstad B           |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |                    |                    |
| Bodøsjøen          | 340     | 339     | 339     | 333     | 352     | 341     |         |         |         |         | 420                | 357                |
| Grønnåsen          | 384     | 368     | 354     | 356     | 329     | 320     |         |         |         |         | 475                | 404                |
| Hunstad B          | 317     | 308     | 286     | 289     | 277     | 288     |         |         |         |         | 350                | 298                |
| Mørkvedbukta       | 308     | 290     | 281     | 275     | 263     | 258     |         |         |         |         | 400                | 400                |
| Mørkvedmarka       | 413     | 401     | 397     | 405     | 390     | 379     |         |         |         |         | 575                | 489                |
| Sum Barnetrinn     | 1762    | 1706    | 1657    | 1658    | 1611    | 1586    |         |         |         |         | 2220               | 1948               |
| Beregnet kapasitet | 1948    | 1948    | 1948    | 1948    | 1948    | 1948    |         |         |         |         |                    |                    |
| Ledig kapasitet    | 186     | 242     | 291     | 290     | 337     | 362     |         |         |         |         |                    |                    |

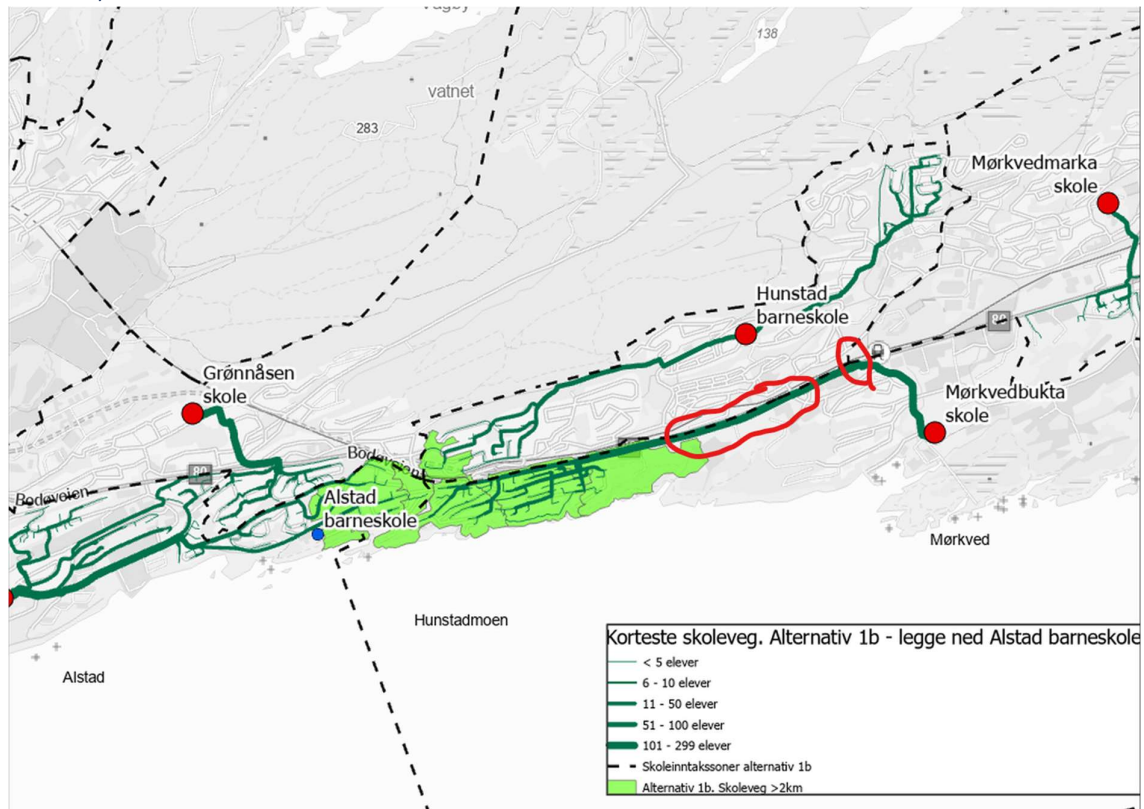
Tabell 11. Kapasitet i skolekretsen ved nedleggelse av Alstad barneskole (alt. 1b)

For Hunstad b vil en også for dette alternativet ligge noe over beregnet kapasitet (85% av maksimalkapasiteten) de første årene, men noe mindre enn en gjør i alt. 1a. Sum barnetrinn i tabell 7 avviker fra sum barnetrinn i tabell 2 av samme årsak som forklart i kap. 3.2.

### 4.3 Trafikkanalyse – Alternativ 1b

Alternativ 1b er ganske likt 1a med en hovedforskjell. I stedet for å sende elever fra Alstad barneskole til Hunstad barneskole blir disse sendt til Mørkvedbukta skole. I tillegg er det en del endringer i andre skoleinntakssoner. Ved å sende elevene til Mørkvedbukta skole vil de ikke trenge å krysse RV80. Skolevegen blir til dels betydelig lengre enn i alternativ 1a.

#### 4.3.1 Nye skoleveier



Figur 7. Alternativ 1b. Korteste skoleveier ved nedlegging av Alstad barneskole. Hovedforskjellen fra alternativ 1a er at elever fra Alstad skal gå på Mørkvedbukta skole, ikke Hunstad skole, og dermed ikke krysse RV80. Skoleinntakssonene blir også justert mellom andre skoler. Kartet viser nye skoleveier til alle elever som blir berørt. Grønne felt viser områder som får mer enn 2 km skolevei. I disse områdene vil førsteklasinger ha rett på gratis skoleskys.

I alternativ 1b vil elever fra Stokkvika og Nedre Hunstadmoen gå til Mørkvedbukta. Korteste og beste veg vil være gang- og sykkelvegen langs RV80. Når kyststien etter planen blir ferdigstilt i 2025 vil den være korteste veg for noen på Nedre Hunstadmoen, men den vil kun være et par hundre meter kortere enn gang- og sykkelvegen. Kyststien vil og ha mangelfullt vintervedlikehold, og kan være utrygg på dager med dårlig føre eller sterk vind.

For elever fra Alstad som skal til Bodøsjøen eller Grønnåsen vil skoleveiene være lik som i alternativ 1a. I snitt for alle elever på Alstad barneskole vil ny skoleveg være vel 2,1 km mot ca 1 km i dag. Skolevegen til Mørkvedbukta blir lenger. Korteste skoleveg er 2,3 km, lengste er 3,6 km og gjennomsnittet er 2,9 km. Utvalgte områder langs skoleveien er beskrevet under.

#### 4.3.2 Undergang Fogdveien/RV80

Beskrivelse av skolevei for de skoleelever som må til/fra Grønnåsen barneskole. [Se beskrivelse under punkt 3.3.4](#)

#### 4.3.3 Gang- og sykkelvei langs med RV80

Beskrivelse av skolevei for de skoleelever som må til/fra Mørkvedbukta barneskole.

I områdene mellom Alstad, Jensvoll og Nedre Hunstad frem til Mørkvedbukta er det flere kilometer med gang- og sykkelvei (GS) langs med riksvei 80 (RV80).

RV80 har 80 km/t og 4-felts motorvei på strekningen mellom Nedre Hunstad og CircleK-området. Videre mot Hunstadsenteret er det fortsatt 4-felts motorvei, men da med redusert hastighet til 60 km/t. GS-veien fungerer godt som bindeledd for gående og syklende mellom de ulike boområdene og er en av hovedfartsårene inn/ut av Bodø sentrum for blant annet jobbreiser, mosjonister o.l.

På deler av strekningen mangler det fysisk skille og/eller støyskjerm mellom GS-veien og motorveien. Avstanden mellom bilister og skoleelever vil derfor til dels svært kort og nærheten til motorveien vil kunne føles fysisk på kroppen. Både i form av vindkast fra trafikken og også følelsen av utrygghet pga. nærhet. Belysningen langs med GS-veien er begrenset og i hovedsak tilpasset biltrafikken. Det er flere lyspunkt langs med RV80, men alle lyktestolper fremmer belysning for bilister på motorveien. Altså vil GS-veien kunne oppleves som ikke tilstrekkelig belyst på vinterstid. Støynivået langs med denne strekningen er meget høyt grunnet nærhet til 4-felts motorvei og luftkvaliteten bærer også preg av tungtransport og mye trafikk. Dette kan medføre mye svevestøv og partikler i luften som igjen gir dårlig luftkvalitet på skoleveien.

Vinterdrift på strekningen er ikke kartlagt, men sannsynligvis er det utfordringer som påvirker GS-veien med brøyting langs med RV80, der denne også saltet på vinterstid. Sannsynligvis vil salt, snø og slaps bli kastet over på GS-veien på de strekninger som mangler støyskjermer. Dette gjelder både når motorveien brøytes og når trafikken ellers kjører langs med GS-veien. Skal denne GS-veien og strekningen være en forsvarlig skolevei, må den ha høy prioritet når det gjelder belysning, vinterdrift og vedlikehold.

Det er flere boliger som ligger i tilknytning til GS-veien mellom Nedre Hunstad og Hunstadsenteret. Disse husstandene har ingen andre alternative bilveier til/fra boligene sine, og benytter GS-veien som atkomst. Det vil derfor oppstå situasjoner der skoleelever må vike for bilister som skal til/fra husene sine. Observasjoner viser at disse husstandene og bilistene tar godt hensyn opp mot trafikksikkerheten og har meget lav hastighet når det kjøres på GS-veien. Det betyr dog ikke at skoleelever eller foreldre opplever denne trafikksituasjonen som trafikksikkert og trygt.

#### 4.3.4 Krysninger og over/underganger ved Forsveien/Circle K-området

Beskrivelse av skolevei for de skoleelever som må til/fra Mørkvedbukta barneskole.

Området ved Forsveien som ligger nord for RV80 og Circle K-området som ligger sør for RV80 er begge nært tilknyttet motorveien og GS-veien som går langs med riksveien. Områdets lyskryss, krysninger og over/underganger oppsummerer de alternativer som skoleelever har dersom de skal gå eller sykle til skolen.

For de elever som skal fra/til Alstad og Nedre Hunstad frem til Mørkvedbukta er det ikke aktuelt å krysse RV80, og derfor er ikke undergangen ved Forsveien aktuell for disse skoleelevene.

Krysninger og over/underganger langs med RV80 og i området rundt bensinstasjonen CircleK har flere alternative overganger for gående og syklende. Når det gjelder biltrafikk på GS-vei på denne strekningen og i dette området, er trafikkbildet det samme som beskrivelsen på punkt 4.3.3. Biler som kjører fra Nedre Hunstad og vest på GS-veien har utkjørsel til veinettverket på CircleK-området.

Lyskrysset ved CircleK er ikke trafiksikkert sett opp mot skoleelevers ferdsel. Årsaken til dette er bl.a. at lyskrysset har alt for kort tidsperiode med grønt lys for gående og syklende som skal over 3 bilfelt for å ferdes videre langs med GS-veien. Det er per i dag under 15 sekunder med grønt lys på GS-veien. Et annet aspekt er at biltrafikken har grønt lys samtidig som GS-veien, slik at det er mulig for bilister som kommer fra vest å ta høyresving inn mot CircleK-området og over GS-veien samtidig som det er grønt lys for fotgjengere. Det er 60 km/t sone på motorveien og sannsynligvis høy fart inn og gjennom lyskrysset. Sikten for bilister som skal inn i området er ok, men lyskrysset kan med fordel ha forsterket belysning for å synliggjøre GS-veien enda bedre.

15/20 m sør for lyskrysset er det enda en GS-vei som er mulig å benytte av gående og syklende. Dette er en del av veien som går inn mot Circle K-området. Denne GS-veien knytter sammen bl.a. undergangen til/fra Forsveien, og fungerer også som utkjørsel for bilister som skal til/fra sine eiendommer lengre vest. Det er mulig for gående og syklende å komme seg både vestover og østover på GS-vei fra denne overgangen. Krysningen har ikke tilfredsstillende gangfelt, skilt eller belysning og fremstår som uoversiktlig og vil sannsynligvis ha behov for økt trafiksikkerhetstiltak dersom dette blir en del av en skolevei.

Angående vinterdrift, støynivå og luftkvalitet vil sannsynlige konsekvenser og resultater på dette området gjelde på samme måte som beskrevet i punkt 4.3.3.

Ved gjennomføring av kartleggingen er det registrert en alternativ reiserute som fremstår som mer trafiksikker enn å la skoleelever krysse lyskryss og ikke-formaliserte krysninger som begge ligger tett opp mot RV80. Dette kan være fordelaktig og en forbedring for alle trafikanter i området og særlig med tanke på skoleelevers trafiksikkerhet. Denne veistrekningen er ikke ferdigstilt og vil kreve prosjektering og oppbygging av ny infrastruktur i form av ny GS-vei. Det må vurderes nærmere om det er behov for reguleringsplan.

Denne strekningen vil da gå sør for CircleK, gjennom parkeringsplassen til «Caravan-senteret» og opp mot Spar, Nye Byggmakker og Hunstadsenteret. Fra dette punktet og ned mot Mørkvedbukta er det rimelig gode alternativer for gående og syklende, uten at skoleelever må forholde seg til store mengder biler i stor fart, og mindre antall utfordrende og trafikkfarlige krysninger. Denne løsningen ville bidratt til å øke trafiksikkerheten betraktelig for skoleveien og for alle som velger å gå eller sykle i området.

#### 4.3.5 Overganger ved «Hunstadsenteret»-området

Beskrivelse av skolevei for de skoleelever som må til/fra Mørkvedbukta barneskole.

Hunstadsenteret ligger rett sør for RV80 og er et populært kjøpesenter og et område som genererer mye biltrafikk med tilhørende større butikker i nærområdet. Det er inn/utkjørsel til RV80 fra dette området, som benyttes av flere enn fastboende da det er mange ulike butikker og næringer i dette området. I umiddelbar nærhet av kjøpesenteret er det bl.a. en bensin- og ladestasjon, Byggmakker og en Spar butikk. Alle disse forretningene er i hovedsak bilbaserte. Rett ved kjøpesenteret er det en meget trafikkert rundkjøring og trafikmaskin som skal lose bilistene til/fra Hunstad, Mørkved og øvrige boligområder i nærheten. Trafikkavviklingen på RV80 opp mot Hunstadsenteret og videre utover trafikknnettverket er preget av et høyt antall biler. Det er få tilrettelagte overganger og kryssinger for myke trafikanter i Hunstadsenteret-området. Dette til tross for gode GS-veier på RV80 og i tilknytning opp mot kjøpesenteret. Etter GS-veiene på RV80 opphører ved Hunstadsenteret er det ikke godt tilrettelagt for å gå eller sykle mellom de nevnte butikkene og kjøpesenteret. Det er også løsninger for gående og syklende som fremstår halvferdige og som kan fremstå forvirrende for gående og syklende. Enkelte butikkområder har ingen eller manglende gangfelt, skilt og/eller belysning. Utformingene av GS- og bilveinnettverket er tilrettelagt og utformet på bilistenes vegne. Området og veien mellom Hunstadsenteret og Byggmakker/Spar kan med fordel utforme og etablere bedre GS- løsninger mellom disse butikkene. Dette vil ha «slått sammen» de gode GS-forholdene som på den ene siden fins langs RV80 og på den andre siden langs med sørsiden av Innstrandveien hele veien ned mot Mørkvedbukta.

Rundkjøringen ved Hunstadsenteret har 50 km/t, etter å ha kjørt av RV80 som nærmest avkjørselen har 60 km/t og lengre unna 80 km/t. Det er 50 km/t på veien mellom Hunstadsenteret og Byggmakker/Spar, noe som tilsier at den eneste fotgjengerovergangen mellom disse butikkene er i en 50-sone. Innstrandveien har gode fortau hele veien ned mot Mørkvedbukta, og fremstår som et godt alternativ for gående og syklende i denne delen av området. Trafikale utfordringer her er at det er 50 km/t fra Hunstadsenteret til man kommer ned i svingen rett før Plantasjen. Derifra er det 30-sone ned til Mørkvedbukta.

Det kan med fordel ses på tilknytninger, kryssinger og tilrettelegging for gående og syklende i hele næringsområdet mellom GS-vei på RV80 og Innstrandveien. Flere punkter på GS-veien langs med RV80 fungerer i dag som snarvei for de som skal til Innstrandveien, der parkeringsplasser på næringsområder blir brukt av gående og syklende. Dette gjelder bl.a. Esso, Jula, Jysk og Plantasjen. Per i dag har ingen av disse butikkene noen form for GS-løsninger, med et lite unntak på kryssingen ved Plantasjen. Etablering av gangfelt er nødvendig så man kan i større grad unngå at myke trafikanter krysser fra disse områdene opp mot Innstrandveien, uten å ha gode alternativer og formulerte gangfelt, skilt og belysning.

#### 4.3.6 Behov for skoleskyss – Alternativ 1b

Alternativ 1b vil gi om lag 25 førsteklasinger i året rett på fri skoleskyss. Tallene er gjennomsnittet av antall barn i aktuell alder som bor i området i dag. Både elever som blir sendt til Mørkvedbukta skole, Bodøsjøen skole og Hunstad barneskole vil få skoleveger over 2 km, se kartet under punkt 4.3.1. Totalt vil 590 adresser i disse områdene ligge mer enn 2 km fra skolen de sokner til.

#### 4.3.7 Konklusjon trafikkanalyse – Alternativ 1b

Alle kryssinger, over- og underganger på gjeldende skoleveier under alternativ 1b er allerede etablerte alternativer for at skoleelever skal kunne gå og sykle på de mest utsatte kryssingene, over- og underganger. Trafikkløsningene for myke trafikanter er relativt gode, men de er ikke optimale med tanke på at barneskoleelever skal ferdes i til dels kompliserte trafikkbilder. Tiltak som øker trafikksikkerheten til skoleelever bør vurderes, uavhengig av endringer i skolestrukturen.

På generelt grunnlag bør kommunen øke fokuset omkring tilrettelegging og tilpasning av GS-vei og strekning på skoleveier med tanke på skoleelevers trafikksikkerhet, helse og miljø. Særlig viktig er prioritert vinterdrift langs med gjeldende skoleveiers GS-veier, der økt fokus på hvor/hvordan brøyting og snødeponi håndteres på hovedfartsårene på gjeldende skoleveier. Det er også et behov for bedre og forsterket belysning langs med GS-veiene, slik at de faktisk er tilrettelagt og tilpasset for skoleveier.

Skoleveien blir lengre for alle de skoleelever som blir berørte av endringene i skolestrukturen. Dette vil sannsynligvis bidra til at foreldrekjøring i skoleområdet er økes markant inn mot gjeldende skolekrets og skoleveier.

#### **Tiltak og behov for å bedre trafikksikkerheten for gående og syklende skoleelever – alternativ 1b:**

Gjelder tiltak og behov utover utbedring og forsterking av belysning, skilting og gangfelt for gående og syklende. Samt vinterdrift med økt fokus på hvor/hvordan brøyting og snødeponi håndteres.

- a) Undergang Fogdveien/RV80:
  - Behov for tiltak for å bli kvitt overvann ved kulvert. Ikke tilfredsstillende løsning som ikke hensyntar de krav som gjelder for skolevei. VA-avdelingen i Bodø kommune må antageligvis bytte ut cirka 1000 meters ledningstrase.
- b) Gang- og sykkelvei langs med RV80:
  - Etablere cirka 250 meter med autovern og/eller støyskjermer på de strekningene langs med RV80 og GS-veien som mangler dette.
- c) Krysninger og over/underganger ved Forsveien/Circle K-området:
  - Prioritert lyskryss for syklende og gående, som hindrer høyresving for kjøretøy inn fra RV80. «Grønn mann» med høyere antall sekunder ved passering.
  - Etablering av cirka 350 meter ny gang- og sykkelvei vest og sør for Circle K, samt utbedring av området rundt Forsveien. Sannsynlig behov for ny reguleringsplan samt omregulering av hele områdets kommunale og private eiendommer, som inkluderer Forsveien og Circle K-området.
- d) Overgang ved Hunstadsenteret-området:
  - Etablere lysregulering på overgangen ved Innstrandveien/Hunstadsenteret.
  - Etablere noen nye gang- og sykkelfelt fra nord til sør i Innstrandveien. Mellom sykkelsti ved RV80, Esso og Julia til eksisterende gangfelt i Innstrandveien.
  - Redusere fartsgrensen i Innstrandveien. Gjelder veien østover fra rundkjøringen ved Hunstadsenteret i Innstrandveien.

#### 4.4 Klima og miljø

For energibruk gjelder de samme vurderinger som ved alternativ 1a.

Alternativ 1b vil bidra til en noe lengre skoleveg enn 1a for mange elever. Det antas noe mer kjøring ved dette tiltaket og beregnes til omtrent 25 tonn CO<sub>2</sub>/år. Dette antas å være et høyt og svært usikkert estimat.

#### 4.5 Økonomi

Som for alt. 1a. Noen flere elever vil ha rett på gratis skoleskys for dette alternativet.



## 4.6 Konsekvenser av nedleggelse

### 4.6.1 Konsekvenser for berørte inntakssoner

Sammenlignet med alternativ 1a flyttes nå grunnkretsene Stokkvika og Hunstadmoen til Mørkvedbukta i stedet for til Hunstad. Kretsene Mørkved sentrum og Skavdalslia skal fremdeles tilhøre Hunstad b. Hunstab b får i stedet to nye grunnkretser; Hunstadlia 1 fra Grønnåsen og Kjeldmyrlia fra Mørkvedmarka.

Alternativ 1b gir lengre skolevei enn alternativ 1a. Gjennomsnittlig skolevei øker fra dagens 1 km til 2,1 km. Det er spesielt elevene fra grunnkretsene Stokkvika og Hunstadmoen (og som nå skal til Mørkvedbukta) som får lengre vei.

Som drøftet over er dette alternativet vesentlig bedre i forhold til trafiksikkerhet enn alternativ 1a, ettersom en unngår nye kryssinger av RV80.

### 4.6.2 Konsekvenser for kommunen

Konsekvensene for kommunen blir stort sett de samme som for alternativ 1a, men flere førsteklasinger (25) vil ha rett på gratis skoleskyss for dette alternativet.

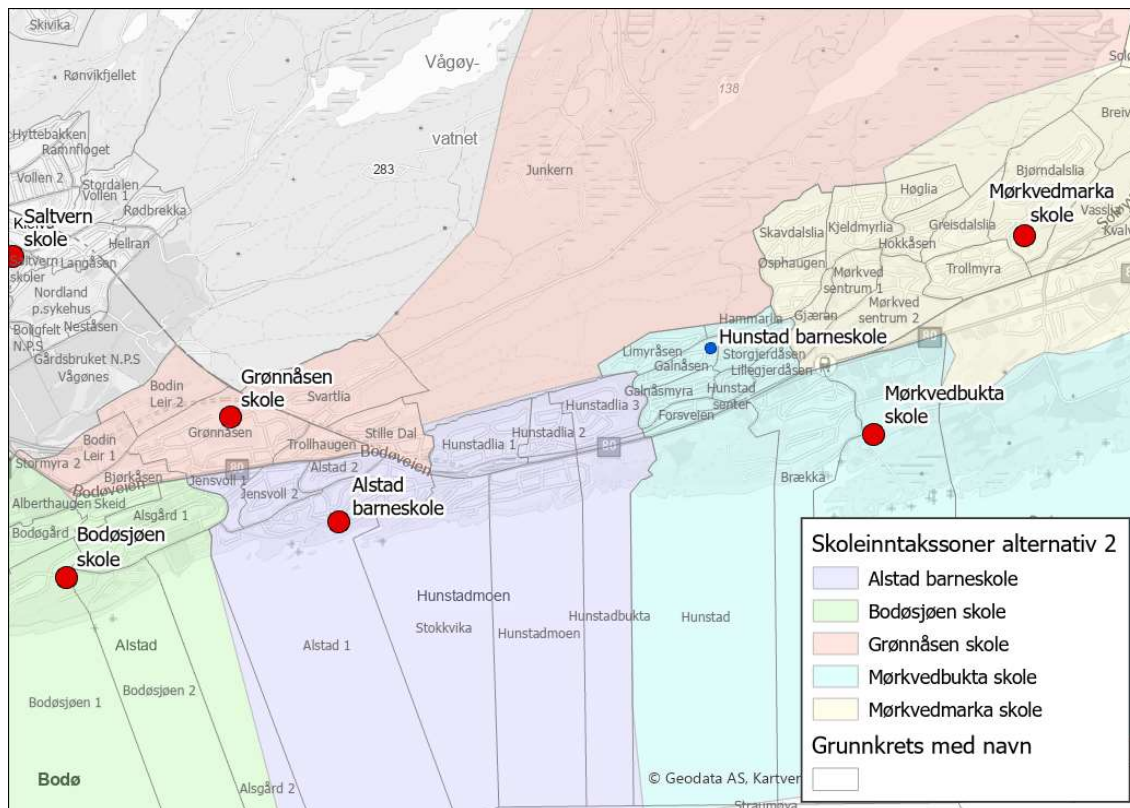
## 5. Alternativ 2 – Hunstad barneskole legges ned

### 5.1 Berørte grunnkretser

Ved en nedleggelse av Hunstad barneskole fordeles grunnkretsene på Alstad barneskole, Mørkvedbukta og Mørkvedmarka. Samtidig flyttes tre av grunnkretsene på Grønnåsen til hhv. Alstad barneskole og Bodøsjøen skole. Også for dette alternativet vil administrasjonen ha som intensjon å iverksette tiltaket med skolebegynnerne først. Elever som allerede går på de forskjellige skolene skal i størst mulig grad få fullføre skolegangen der.

| Inntakssoner |                    |                 |             |                    |                     |
|--------------|--------------------|-----------------|-------------|--------------------|---------------------|
| Alstad b     | Bodøsjøen skole    | Grønnåsen skole | Hunstad b   | Mørkvedbukta       | Mørkvedmarka        |
| GRUNNKRETSE  | GRUNNKRETSE        | GRUNNKRETSE     | GRUNNKRETSE | GRUNNKRETSE        | GRUNNKRETSE         |
| Jensvoll 1   | Alberthaugen       | Bjørkåsen       |             | Bertnes (stor del) | Kjeldmyrli          |
| Jensvoll 2   | Bodøsjøen 1        | Bodin leir 1    |             | Hunstadbukta       | Høgla               |
| Alstad 1     | Bodøgård           | Bodin leir 2    |             | Hunstad            | Hokkåsen            |
| Alstad 2     | Bodøsjøen 2        | Grønnåsen       |             | Brækka             | Mørkved Sentrum 2   |
| Stokkvika    | Alsgård 2          | Svartlia        |             | Mørkved            | Trollmyra           |
| Hunstadmoen  | Deler av Alsgård 1 | Trollhaugen     |             | Limyråsen          | Greisdalslia        |
| Hunstadlia 2 | Deler av Alsgård 1 | Stille dal      |             | Hammarlia          | Bjørndal            |
| Hunstadlia 3 | Skeid              |                 |             | Galnåsen           | Vasslia             |
| Hunstadlia 1 |                    |                 |             | Storgjerdåsen      | Soløya              |
|              |                    |                 |             | Galnåsmyra         | Kvalvåg             |
|              |                    |                 |             | Forsveien          | Vikan               |
|              |                    |                 |             | Hunstad senter     | Bertnes (liten del) |
|              |                    |                 |             | Lillegjerdåsen     | Osphaugen           |
|              |                    |                 |             |                    | Gjæran              |
|              |                    |                 |             |                    | Mørkved sentrum     |
|              |                    |                 |             |                    | Skavdalslia         |

Tabell 12. Fordeling av grunnkretser etter nedleggelse av Hunstad b.



Figur 8. Nye skoleinntakssoner ved alternativ 2 – legge ned Hunstad barneskole. Grunnkretser vist i bakgrunnene med navn.

## 5.2 Kapasitet etter gjennomføring

Hunstad b har en beregnet kapasitet på 298 elever. Etter nedleggelse av skolen vil kapasiteten i skolekretsen være 2011 plasser. Tabellen under viser elevtallet på de andre skolene i kretsen etter nedleggelse. For dette alternativet vil Mørkvedmarka få et høyere elevtall enn beregnet (85% av maksimalkapasiteten) et par år før det igjen synker under beregnet verdi.

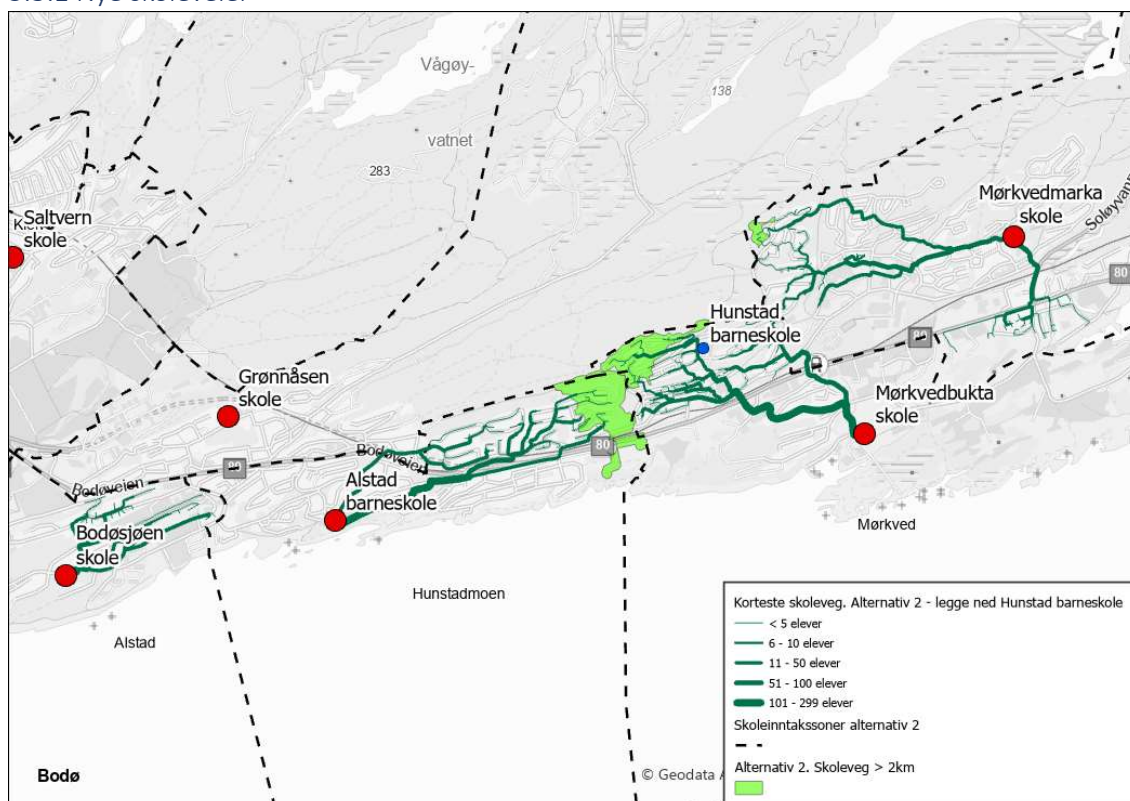
| Skole              | 2024/25 | 2025/26 | 2026/27 | 2027/28 | 2028/29 | 2029/30 | 2030/31 | 2031/32 | 2032/33 | 2033/34 | Maksimal kapasitet | Beregnet kapasitet |
|--------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------------|--------------------|
| Alstad B           | 341     | 311     | 319     | 314     | 302     | 302     |         |         |         |         | 425                | 361                |
| Bodøsjøen          | 248     | 250     | 246     | 248     | 261     | 262     |         |         |         |         | 420                | 357                |
| Grønnåsen          | 333     | 322     | 302     | 309     | 289     | 282     |         |         |         |         | 475                | 404                |
| Hunstad B          |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |                    |                    |
| Mørkvedbukta       | 329     | 321     | 307     | 296     | 281     | 268     |         |         |         |         | 400                | 400                |
| Mørkvedmarka       | 511     | 502     | 483     | 491     | 478     | 472     |         |         |         |         | 575                | 489                |
| Sum Barnetrinn     | 1762    | 1706    | 1657    | 1658    | 1611    | 1586    |         |         |         |         | 2295               | 2011               |
| Beregnet kapasitet | 2011    | 2011    | 2011    | 2011    | 2011    | 2011    |         |         |         |         |                    |                    |
| Ledig kapasitet    | 249     | 305     | 354     | 353     | 400     | 425     |         |         |         |         |                    |                    |

Tabell 13. Kapasitet i skolekretsen ved nedleggelse av Hunstad barneskole.

### 5.3 Trafikkanalyse – Alternativ 2

Alternativ 2 er tenkt gjennomført ved å flytte elever i øst mot Mørkvedmarka, de fleste elevene rundt Hunstad barneskole ned til Mørkvedbukta og elever i vest ned til Alstad barneskole. Elever som skal til Alstad vil i stor grad følge samme skoleveier som elever fra Alstad vil gjøre i alternativ 1a og 1b, bare i motsatt retning. RV80 vil bli krysset ved Hunstadlokket og i undergang ved Lille Hunstad. Elever som skal til Mørkvedbukta vil ha korteste skoleveg via Hunstadsenterbrua. En del av de som bor lengst øst vil ha korteste skoleveg via gangbrua over veg og jernbane lenger øst – Mørkvedbrua. En alternativ vei er undergangen under jernbane og riksvei 80 ved Forsveien.

#### 5.3.1 Nye skoleveier



Figur 9, alternativ 2a. Korteste skoleveier ved nedleggelse av Hunstad barneskole. Kartet viser nye skoleveier til alle elever som blir berørt. Grønne felt viser områder som får mer enn 2 km skolevei. I disse områdene vil førsteklasselever ha rett på gratis skoleskyss. Kartet viser korteste gangvei. Det er små forskjeller i gålengde når

*Hunstadbrua er kryssa, så det er også aktuelt å gå ned på gang- og sykkelvegen langs riksvegen eller bruke undergangen ved Forsveien i stedet for Hunstadbrua.*

### 5.3.2 Overgang ved «Hunstadbrua»

Beskrivelse av skolevei for de elever som bor på Galnåsen/Storgjerdåsen som må fra/til Mørkvedbukta skole.

Hunstadbrua krysser over RV80 og fungerer som en av hovedfartsårene inn/ut fra ett av Bodøs tettes bebodde boligområder. Krysset Hunstadringen og Hunstadbrua er sterkt trafikkert og er ikke godt tilrettelagt for store kjøretøyer, der busser, lastebiler og vogntog må over i andre kjørefelt for å kunne kjøre ut av bruene og til høyre i Hunstadringen. Samme utfordringer gjelder om større kjøretøy kommer fra vest i Hunstadringen og skal ta en høyresving inn på bruene. Hunstadringen østover mot Nord universitet har 50 km/t og vestover 40 km/t. Hunstad ungdomsskole ligger rett ved Hunstadbrua og benyttes daglig av myke trafikanter og skoleelever som skal til/fra Hunstadsenterets butikker.

Krysset Hunstadringen og Hunstadbrua har gangfelt, er skiltet og har noe belysning for gående og syklende, men krysningen fra Hunstadringen over til Hunstadbrua er meget uoversiktlig, spesielt for de yngste barna som må lese dette utfordrende trafikkbildet. Krysningen kan anses som trafikkfarlig for barneskoleelever.

Selve Hunstadbrua har et veldig smalt fortau etter dagens standard på GS- og skoleveier. Det er også manglende belysning for gående og syklende, da all belysning er på motsatt side som fortauet. Rekkverket på brua dekker ikke dagens krav som tilsier at slike bruer og rekkverk skal være ikke-klatrevennlig. Slik løsningen er i dag er det fullt mulig for skoleelever å klatre opp, imellom og utpå rekkverket. De samme utfordringer og klatremulighetene gjelder også når det kommer til utplassert veiskilt for bilister nede på RV80 som er plassert på utsiden og midt på brua. Sett fra barneskoleelevers perspektiv anses krysningen av Hunstadbrua som trafikkfarlig.



*Bildet viser manglende brøyting av fortau på Hunstadbrua, ingen belysning og et klatrevennlig rekkverk.*

Fortauet over brua er i dag for lavt i forhold til standard løsning, der avvisende kantstein skal være minst 12 cm. I dag er kantstein cirka mellom 6-8 cm. Fortauet over brua har allerede i dag utfordringer med brøyting og plass om vinteren, som tidvis tvinger gående ut i veibanen. Dette vil sannsynligvis skape trafikkfarlige situasjoner og vil ikke være forenelig med en trygg skolevei for barn. Skal Hunstadbruen benyttes som skolevei for barneskoleelever må vinterdrift og brøyting av fortauene, krysningene og GS-veiene ha førsteprioritet framfor biltrafikken. I tillegg må belysning forsterkes, ikke bare på Hunstadbrua, men også på alle krysninger på skoleveien i gjeldende område. Utover dette må utformingen av fortau og kantstein utbedres, og rekkverk må byttes ut til en mer trafiksikker løsning.

### 5.3.3 Overgang ved «Mørkvedbrua»

Beskrivelse av skolevei for de elever som bor på Galnåsen/Storgjerdåsen som må fra/til Mørkvedbukta skole.

Mørkvedbrua (bru over jernbane og RV80 øst for lyskrysset ved Shell) fremstår isolert sett som en moderne, trafiksikker og god broløsning for gående og syklende. Broen er etablert for å dekke myke trafikanters behov for å krysse RV80, men også for å ha gode reisealternativer for å gå eller sykle til Mørkved togstasjon og bussholdeplassene på begge sider av riksveien. Området nærmest RV80 har bratt utforming på begge sider og selve broen består av flere «bro-armer» som leder til de ulike holdeplassene og over RV80. Rett nord for broen er den høyt trafikkerte Mørkvedveien. Her er det nylig etablert bedre belysning og den har både gangfelt og skilt. Tross dette er det en utfordrende

krysning av veien, som er en av hovedfartsårene inn/ut av Hunstad og Mørkved. Her ligger også Bodin VGS og Nord universitet, og Mørkvedveien trafikkeres med hyppige bussavganger.



*Bildet viser Mørkvedbrua og RV80, med utsikt mot sørsiden av brua.*

Det er etablert en bro over Mørkvedveien i nærheten av studenthjemmene som fremstår som eksemplarisk med tanke på trafikksikkerhet. For skoleelever som skal til Mørkvedbukta kan denne med fordel benyttes fremfor å krysse Mørkvedveien. Krysset Mørkvedveien / Hunstadringen fremstår også som noe utfordrende for gående og syklende. I dette T-krysset er det mange bilister og 50 km/t. Inn og utkjøring fra Hunstadringen til Mørkvedveien kan være uoversiktlig både for små myke trafikanter og bilister som skal krysse motgående trafikk. Her må bilister ha oversikt på hva som står av skoleelever i bakkant av biler som venter på å kjøre videre inn i Mørkvedveien, da disse kan stå to i bredden i etterkant av gangfeltet. Skoleelever som går eller sykler til/fra dette området vil sannsynligvis i alle tilfeller krysse Mørkvedveien, etter å ha passert overgangen i Hunstadringen.

Mellom Mørkvedveien og Mørkvedbrua renner det en elv rett ved GS-stien som leder ned mot broen. Denne elven fremstår antageligvis som en spennende lekeplass da elva er usikret for ferdsel for skoleelever. Det samme gjelder togstasjonen som ligger ned på samme plan som riksveien. Her er det fritt frem for små og store skoleelever å leke på eller langs med togslekkene. Noe som dessverre fremstår som et sannsynlig scenario og som vil fremstå som meget trafikkfarlig. Mulighetene for å forville seg ned på feil bussholdeplass på RV80 og er også et sannsynlig scenario, der slike tilfeller kan bidra til at skoleelever tar en snarvei direkte over den trafikkerte riksveien.

På den sørlige siden av Mørkvedbrua ledes myke trafikanter ned mot et godt etablert GS-område i tilknytning til RV80 og i nærheten av Plantasjen. Disse GS-veiene leder gående og syklende videre ned mot Innstrandveien. Her kan skoleelever ferdes over det eksiterende gangfeltet over til den godt etablerte GS-veien og 30-sonen som gjelder hele veien til/fra Mørkvedbukta.

#### 5.3.4 Krysninger og over/underganger ved Forsveien/Circle K-området

Beskrivelse av skolevei for de elever som bor på Galnåsen/Storgjerdåsen som må fra/til Mørkvedbukta skole. Se beskrivelse på punkt 4.3.4.

#### 5.3.5 Undergang ved «Lille Hunstad»

Beskrivelse av skolevei for de elever som bor på Høgåsen som må til/fra Alstad barneskole. Se beskrivelse på punkt 3.3.3.

#### 5.3.6 Overgang ved «Hunstadlokket»

Beskrivelse av skolevei for de elever som bor på Høgåsen som må til/fra Alstad barneskole. Se beskrivelse på punkt 3.3.2.

#### 5.3.7 Behov for skoleskyss – Alternativ 2

Alternativ 2 vil gi om lag 13 førsteklassinger i året rett på fri skoleskyss. Tallene er gjennomsnittet av antall barn i aktuell alder som bor i området i dag. Både elever som blir sendt til Mørkvedbukta skole og Alstad barneskole vil få skoleveger over 2 km, se kartet under punkt 5.3.1. Det er deler av grunnkretsene Limyråsen og Hunstadlia 3 dette vil gjelde. Totalt vil 215 adresser i disse områdene ligge mer enn 2 km fra skolen de sokner til.

#### 5.3.8 Konklusjon trafikkanalyse – Alternativ 2

De fleste krysninger, over- og underganger på gjeldende skoleveier under alternativ 2 er allerede etablerte alternativer for at skoleelever skal kunne gå og sykle på de mest utsatte krysningene, over- og underganger. Trafikkløsningene for myke trafikanter er tilstede, men de er ikke optimale med tanke på at barneskoleelever skal ferdes i til dels kompliserte trafikkbilder.

Alternativ 2 har enkelte krysninger og over- og underganger som per i dag ikke egner seg som skolevei for barneskoleelever.

Tiltak som øker trafikksikkerheten til skoleelever bør vurderes, uavhengig av endringer i skolestrukturen. Dette gjelder spesielt Hunstadbrua-området, som fremstår som direkte trafikkfarlig for barneskoleelever. Også Mørkvedbrua-området med sin nærhet til RV80 og togstasjon fremstår som et fristende område for lek og utfordrende trafikksikre veivalg for barneskoleelever. Begge nevnte områder har et høyt antall trafikanter i form av gjennomkjørende biltrafikk.

På generelt grunnlag bør kommunen øke fokuset omkring tilrettelegging og tilpasning av GS-vei og strekning på skoleveier med tanke på skoleelevers trafikksikkerhet, helse og miljø. Særlig viktig er prioritert vinterdrift langs med gjeldende skoleveiers GS-veier. Det er også et behov for bedre og forsterket belysning langs med GS-veiene, slik at de faktisk er tilrettelagt og tilpasset for skoleveier.

Skoleveien blir lengre for alle de skoleelever som blir berørte av endringene i skolestrukturen. Dette vil sannsynligvis bidra til at foreldrekjøring i skoleområdet er økes markant inn mot gjeldende skolekrets og skoleveier.

#### **Tiltak og behov for å bedre trafikksikkerheten for gående og syklende skoleelever – alternativ 2:**

Gjelder tiltak og behov utover utbedring og forsterking av belysning, skilting og gangfelt for gående og syklende. Samt vinterdrift med økt fokus på hvor/hvordan brøyting og snødeponi håndteres.

##### a) Overgang ved Hunstadbrua:

- Etablere ny bru for gående og syklende, som hensyntar skolebarns trafikksikkerhet.

- Vurdere og om mulig etablere løsninger på eksisterende bru så denne dekker de krav som gjelder skoleveier. Dette gjelder blant annet overganger før/etter brua, fortauets bredde på brua utvides, bruas rekkverk høynes og muligheter for klatring fjernes m.m.
  - Etablere lysregulering på overgangen for gående og syklende på Hunstadringen ved Hunstadbrua.
- b) Overgang ved Mørkvedbrua:
- Etablere lysregulering på overgangen for gående og syklende ved Mørkvedveien ned mot Mørkvedbrua.
  - Økte sikkerhetstiltak for området rundt og til/fra Mørkvedbrua, for å hindre uønsket ferdsel og lek i nærheten av RV80 og togstasjonen på Mørkved.
- c) Kryssinger og over/underganger ved Forsveien/Circle K-området:
- Prioritert lyskryss for syklende og gående, som hindrer høyresving for kjøretøy inn fra RV80. «Grønn mann» med høyere antall sekunder ved passering.
  - Etablering av cirka 350 meter ny gang- og sykkelvei vest og sør for Circle K, samt utbedring av området rundt Forsveien. Sannsynlig behov for ny reguleringsplan samt omregulering av hele områdets kommunale og private eiendommer, som inkluderer Forsveien og Circle K-området.
- d) Undergang ved Lille Hunstad:
- Behov for etablering av bedre utforminger ved inn og utgang av undergangen, særlig med tanke på trafikkavviklingen ved Hunstadveien. Optimal løsning er med nytt fortau og lysregulering. Utfordrende arbeid for gjennomføring av arbeidet med tanke på nærhet til Bane Nor og Statens Vegvesens veier, eiendommer og areal.
- e) Overgang ved Hunstadlokket:
- Universell utformet bru for syklende og gående er optimalt den beste løsningen. Krever mye areal, og er kostnadskrevenne. Lysreguleringer på alle kryssinger er minst kostnadskrevenne.
  - Ny reguleringsplan må sannsynligvis påregnes.

## 5.4 Klima og miljø

Tiltaket muliggjør økt arealutnyttelse av kommunens skolebygg, og er slikt et effektivt tiltak for å redusere energibruk og materialbruk knyttet til vedlikehold.

Nedleggelse av Hunstad barneskole kutter kommunens energibruk med 450 000 kWh/år (2022 ref.), tilsvarende 23 tonn CO<sub>2</sub> årlig. De flyttede elevene estimeres ikke å medføre økt energibruk i skolene de flytter til.

Fordi nedleggelse av Hunstad barneskole innebærer å videreføre drift ved Alstad barneskole, medfører dette tiltaket økte klimagassutslipp knyttet til bygging og vedlikehold. Alstad B. er i dårlig forfatning, og videre bruk vil kreve totalrenovering av dagens bygg, eller rivning og oppføring av nytt skolebygg.

Dersom Alstad barneskole rives og det oppføres et nytt bygg, er klimagassutslippene beregnet til å utgjøre omtrent 1500 tonn CO<sub>2</sub>.

Dersom Alstad barneskole får en totalrenovering av dagens bygg, er klimagassutslippene beregnet til å utgjøre omtrent 590 tonn CO<sub>2</sub>.



At nedleggelse av Hunstad barneskole medfører økte utslipp tilknyttet nybygg/totalreovering ved Alstad barneskole, gjør at det kommer negativt ut i et klima- og miljøperspektiv. Tilstandsrapporten fra Rambøll viser at Hunstad barneskole, i motsetning til Alstad, er i god stand og har et minimalt utbedringsbehov.

Alternativ 2 antas å bidra med omtrent tilsvarende økning i kjøring som alternativ 1a. Økte utslipp fra tiltaket estimeres til omtrent 17 tonn CO<sub>2</sub>/år. Dette antas å være et høyt og svært usikkert estimat.

## 5.5 Økonomi

Det er nylig gjennomført en tilstandsanalyse av Hunstad barneskole. Skolen framstår som godt vedlikeholdt og med minimale utbedringsbehov. Skolen holder et godt B-nivå iht. kommunens ABC-modell for klassifisering av bygninger. Nødvendig vedlikehold i kommende 4-årsperiode er vurdert til ca. 1,3 mill. kr.

Skal skolen oppgraderes til et A-bygg iht. ABC-modellen vil dette kreve en investering på ca. 157 mill. kr. Bygningsmassen vil da bli oppgradert til dagens tekniske standard, og i tillegg holde passivhusnivå.

Kostnader til bygningsmessig drift (inkl. strøm og renhold) utgjør ca. 1,7 mill. kr i året. Legges skolen ned kan kommunen i tillegg unngå kostnader på ca. 5,1 mill. knyttet til årlig skoledrift.

Vedtas alternativ 2 vil ca. 15 førsteklassinger ha rett på gratis skoleskyss. Dette medfører ca. 60.000 kr. i årlige kostnader for kommunen. Det må også her tilføyes at de fleste førsteklassinger går på SFO og dermed mest sannsynlig blir kjørt til skolen av foreldrene.

## 5.6 Konsekvenser av nedleggelse

### 5.6.1 Konsekvenser for berørte inntakssoner

Inntakssonen for Hunstad b består av mange grunnkretser. Ved en nedleggelse overføres de fleste til Mørkvedbukta, men to av kretsene overføres til Alstad og fire til Mørkvedmarka. I tillegg blir tre av grunnkretsene som i dag tilhører Grønnåsen berørt, da de overføres til hhv. Alstad og Bodøsjøen.

Dette alternativet vil også medføre lengre skolevei for de som er berørt. I tillegg er det flere trafikale utfordringer, dette gjelder i hovedsak ved krysning av riksveien. Dette er nærmere drøftet i kap. 5.3.

### 5.7.2 Konsekvenser for kommunen

Ved nedleggelse av Hunstad barneskole vil kommunen redusere overkapasiteten på barnetrinnet med ca. 300 elever.

En nedleggelse vil redusere årlige midler til bygnings- og skoledrift med ca. 6,8 mill. Skolen har ikke behov for oppgradering, så en nedleggelse vil ikke redusere kommunens investeringsbehov slik tilfellet er på Alstad. Tiltaket medfører at ca. 13 førsteklassinger vil få rett på gratis skoleskyss. Kostnader knyttet til dette må kommunen dekke overfor NFK.

I liket med Alstad vil også en nedleggelse av Hunstad redusere energiforbruket og tilhørende klimagassutslipp. En nedleggelse av Hunstad vil imidlertid føre til at ny skole må bygges på Alstad. Alternativet med å legge ned Hunstad vil derfor totalt sett komme negativt ut i et klima- og miljøperspektiv.

Det må også nevnes at Hunstad barneskole i dag fungerer som mottaksskole for fremmedspråklige elever. Ved en nedleggelse må kommunen finne andre skoler som kan overta denne funksjonen.

## 6. Nytt alternativ – flytte u-trinnet på Alstad ungdomsskole

### 6.1 Beskrivelse av forslaget

I forbindelse med utredningen av barneskolene på Alstad og Hunstad er det også sett på om andre alternativer i skolekretsen kan være aktuelle. I den forbindelse er det vurdert om flytting av ungdomstrinnet på Alstad ungdomsskole kan være en mulighet.

Forslaget innebærer at ungdomstrinnet flytter fra skolen for å gi plass til elevene fra Alstad barneskole. Dagens Alstad barneskole legges ned og kommunen unngår dermed investeringer i en ny skolebygning. Det understrekes at dette forslaget ikke vil gjøre noe med overkapasiteten i barneskolekretsen. Tvert imot innebærer alternativet en oppbygging av ny kapasitet på ungdomstrinnet.

### 6.2 Fordeling av elevene

Kommunen ser i utgangspunktet to muligheter for fordeling av ungdomsskoleelevene:

Alternativ 1 innebærer at elevene fordeles på Hunstad U og Bankgata. Bankgata vil ha en restkapasitet på ca. 50 elever etter at elevene fra Bodøsjøen er overført dit. Hunstad U er full pr. i dag og vil ikke komme under 85%-grensen før i 2032. Hunstad U kan derfor ikke ta imot elever fra Alstad U, noe som betyr at alternativ 1 ikke kan gjennomføres.

Alternativ 2 innebærer at elevene flyttes til Mørkvedmarka og Mørkvedbukta i tillegg til Bankgata. Det må da opprettes ungdomstrinn både på Mørkvedmarka og i Mørkvedbukta. Mørkvedbukta, Mørkvedmarka og Bankgata har i sum en ledig kapasitet inneværende skoleår på 323 elevplasser. Alstad U har 324 elever dette skoleåret, og elevtallet går ned i årene framover. Alternativ 2 kan gjennomføres. Det må likevel understrekes at en del av elevene må påregne å bytte ungdomsskole underveis i skolegangen for å få dette til å gå opp.

### 6.3 Prognoser og kapasitet

Elevtallet på Alstad U går ned i planperioden, det samme vil ifølge prognosene skje på Mørkvedmarka. Mørkvedbukta skole forventes å få en økning i elevtall som følge av økt boligbygging. Kapasiteten på Mørkvedmarka og Mørkvedbukta vil likevel i sum være stabil. I takt med et stadig fallende ungdomstrinn på Alstad U vil det derfor ikke bli kapasitetsproblemer om tiltaket gjennomføres.

### 6.4 Konsekvenser

Opprettelse av nye ungdomstrinn på Mørkvedmarka og Mørkvedbukta vil være å gå imot anbefalingen i BSBP om store og robuste ungdomstrinn. Ungdomstrinnene på skolene vil bli små med de negative konsekvensene det får. Her kan nevnes utfordringer med små fagmiljø og problemer med å fylle timeplanen for lærerne, og et smalere utvalg av språk- og valgfag for elevene.

Skolene må også tilpasses bygningsmessig. Dette vil for Mørkvedbukta sin del sannsynligvis innebære påbygging av en klasseromsfløy med 6 klasserom (spesialrommene er allerede etablert). I Mørkvedmarka kan det være mulig å bygge om hus 1 til klasserom/spesialrom, men da må Familiesenteret flytte. Totalt sett fordrer den nye situasjonen 12 klasserom på Mørkvedmarka og Mørkvedbukta.

Som nevnt innledningsvis vil ikke dette alternativet ta ned overkapasiteten på barnetrinnet i skolekretsen, men en unngår å investere i ny barneskole på Alstad. Men dette har «sin pris» både i forhold til bygningsmessige utbyggings- og tilpasningskostnader, økte skole driftskostnader og kostnader til skoleskyss for elevene som skal til Bankgata.

## 7. Oppsummering

### 7.1 Alternativene

Følgende alternative endringer i skolestrukturen for Innstranden skolekrets foreligger:

**Alternativ 1a** – Alstad barneskole legges ned (grunnkretsene Stokkvika og Hunstadmoen overføres til Hunstad barneskole)

**Alternativ 1b** – Alstad barneskole legges ned (grunnkretsene Stokkvika og Hunstadmoen overføres til Mørkvedbukta)

**Alternativ 2** – Hunstad barneskole legges ned

**Nytt alternativ** – Flytte ungdomstrinnet på Alstad ungdomsskole til Mørkvedmarka, Mørkvedbukta og Bankgata. Alstad barneskole legges ned og elevene tar over lokalene etter Alstad ungdomsskole

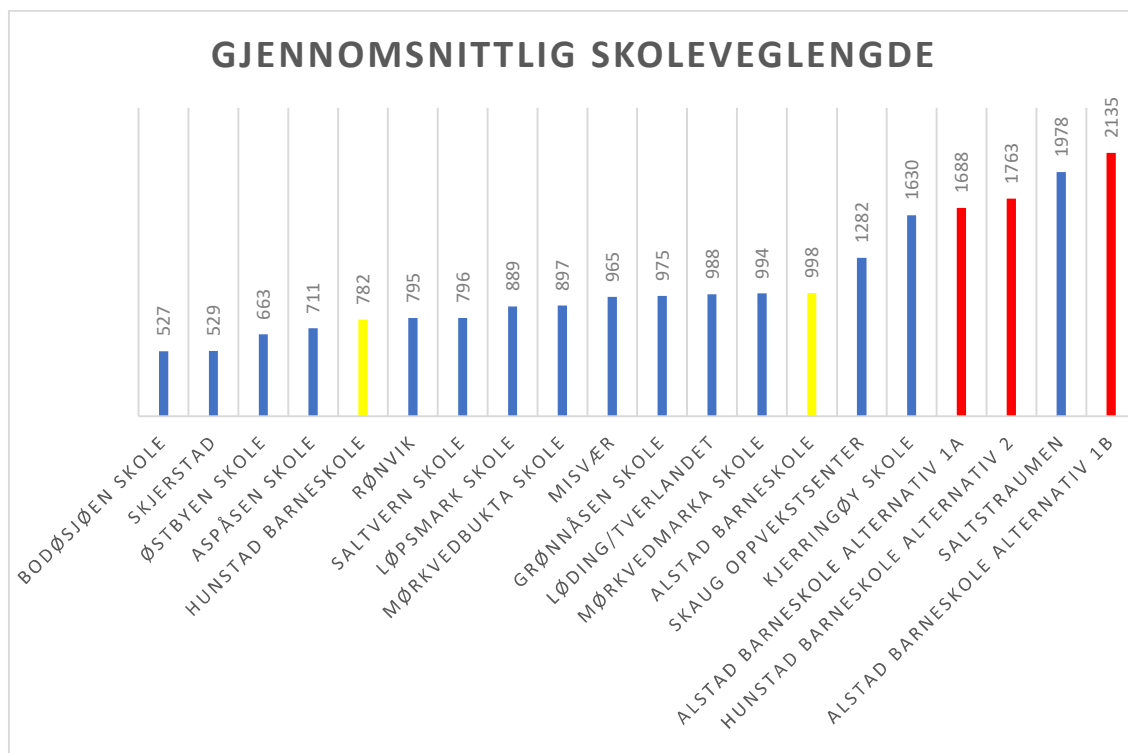
### 7.2 Trafikkanalyse – Oppsummering og konsekvenser

Hovedfokuset i trafikkanalysen har vært å synliggjøre den kartleggingen og de analyser som er gjennomført på grunnlag av relevant kartinformasjon, trafikkdata og statistikk. Målet har vært å belyse de trafikale utfordringene som følger ved å endre på dagens skoleveier og videre bidra til et bedre grunnlag for medvirkning og beslutninger omkring endringer av skolestrukturen i Bodø.

#### 7.2.1 Trafikkanalyse – Oppsummering

På generell basis kan vi konkludere med at endringene som er foreslått sannsynligvis vil påvirke alle involverte bydeler og skolekretser i stor grad. Rapporten viser hvordan mobiliteten til elevene endrer seg og hvordan de ved bruk av gange, sykkel, buss og bil kan komme seg til og fra nye skolekretser. Endringene påvirker ikke bare de elevene som må bytte skole, dette påvirker i tillegg eksisterende skoler som får nye elever til seg. I sum påvirker dette også trafikkstrømmer og trafikkmengde som sannsynligvis vil øke. Vi har ikke funnet grunnlag for at elever vil få en bedre skolevei med bakgrunn i endringene som er foreslått. Skoleveien blir lengre, og flere elever vil måtte krysse store trafikale barrierer som RV80. Endringene som er foreslått vil sannsynligvis også påvirke foreldrenes mobilitetsvaner. Særlig gjelder dette foreldre med elever på barneskolene.

Nedlegging av skoler gir lengre skolevei for elevene som må til ny skole. Nedlegging av skoler kan også gi trafikk sikkerhetsutfordringer på de nye skoleveiene. Både nedlegging av Alstad barneskole eller nedlegging av Hunstad barneskole gjør at barn i disse bydelene får klart lengst skolevei av alle skoleelever i den bymessige delen av Bodø. Distrikts-skoler som Kjerringøy, Saltstraumen og Skau har skoleveilengder som er i nærheten av det vi får ved å legge ned Alstad eller Hunstad barneskole. Dette er belyst i figuren under.



Figuren viser gjennomsnittlig skoleveglengde for barneskoleelever i Bodø. Elever med lengre skoleveg enn 4 km er ikke tatt med i beregningen, de har rett på skoleskyss. Dagens skoleveglengde for de to skolene som er foreslått nedlagt er vist i med gul farge. De tre alternativene med forslag til nedlegging av skoler er vist med rød farge. Tallene viser gjennomsnittlig skoleveglengde i meter.

Lang skolevei gir også flere førsteklassinger rett på fri skoleskyss. Førsteklassinger har rett på fri skoleskyss dersom skoleveien er lengre enn 2 km. Ved nedlegging av Alstad barneskole vil større områder mellom Alstad og Nedre Hunstadmoen få lengre skolevei enn 2 km. Ved nedlegging av Hunstad skole vil en del områder høyt på Øvre Hunstad få skoleveilengder over 2 km. Dette vil berøre et betydelig antall adresser. Tabellen under oppsummerer dette.

| Alternativ              | Fødselsår |          |      |          |          |          |          | Gj. snitt år | Berørt adresse |
|-------------------------|-----------|----------|------|----------|----------|----------|----------|--------------|----------------|
|                         | 2017      | 2018     | 2019 | 2020     | 2021     | 2022     | 2023     |              |                |
| Alternativ 1a           | 19        | 17       | 14   | 29       | 19       | 15       | 17       | 18,5         | 381            |
| Alternativ 1b           | 23        | 25       | 21   | 38       | 25       | 22       | 20       | 24,9         | 590            |
| Alternativ 2            | 13        | 12       | 9    | 13       | 15       | 10       | 16       | 12,6         | 215            |
| <b>Dagens situasjon</b> | <b>2</b>  | <b>3</b> |      | <b>7</b> | <b>8</b> | <b>4</b> | <b>7</b> | <b>4,4</b>   | <b>113</b>     |

Tabellen viser førsteklassinger som har eller vil få rett på fri skoleskyss fordelt på fødselsår og alternativer. Kartene under de ulike delkapitlene viser hvilke områder disse barna bor i. Siste kolonne viser hvor mange adresser som vil ligge mer enn 2 km fra skolen de sokner til.

Alle tre nedleggingsalternativene gir til dels betydelig lengre skolevei enn det disse elevene har i dag. Videre vil alle tre alternativer gi mange førsteklassinger rett til fri skoleskyss.

## 7.2.2 Trafikkanalyse – Konsekvenser

De skisserte endringene i skolestrukturen i Bodø vil gi nye trafikale utfordringer på skoleveien. Noen av konsekvensene ved de foreslåtte endringene i skolestrukturen vises i punktene under:

- a) **Skoleveien blir lengre:** Alle foreslåtte endringer resulterer i at elevene får lengre skolevei. Hvis ny skolestruktur medfører økt gangavstand er det viktig å tilrettelegge for god fremkommelighet. Det kan være nødvendig å heve nivået på vinterdriften av hensyn til dette.
- a) **Trafikksikkerheten blir dårligere:** Når flere skoleelever enn i dag må krysse RV80, bidrar det til at trafikksikkerheten til elevene blir lavere enn den ville vært uten de foreslåtte endringene av skolestrukturen. Analysen peker på Alternativ 2 som den løsningen som gir størst utfordringer for trafikksikker skolevei, og med stor grad av sannsynlighet vil det også være det mest kostnadsdrivende alternativet for å trygge skolevegen for berørte elever.
- b) **Andel foreldrekjøring forventes å øke:** Når skoleveien blir lengre er det sannsynlig at andelen foreldrekjøring vil øke. Fordi trafikksituasjonen for eksisterende elever kan bli forverret av at elever med lang skolevei blir kjørt til skolen, kan andelen foreldrekjøring øke også for de eksisterende elevene. Dette kan gi utfordringer for hjertesoner og droppsoner, som potensielt vil overstige sin kapasitet. Denne økte biltrafikken vil forsterke de trafikale utfordringene i større grad, og vil sannsynligvis gi en lavere trafikksikkerhet enn per i dag.
- c) **Konflikt med mål om utvikling av kompakt by med nullvekst i biltrafikk:** Bodø kommune har forpliktet seg til å planlegge en kompakt by med mål om nullvekst i biltrafikken.
- d) **Bybussenes traséer og holdeplasser:** Disse er i liten grad plassert slik at de utgjør en naturlig skolevei for elevene. Gangavstand fra/til holdeplass og skolene er i de fleste tilfellene lengre enn anbefalt.
- e) **Kostnader ved utforming og tilrettelegging av skoleveier:** Flere områder, veistrekninger, kryss, under- og overganger omtalt i rapporten er ikke planlagt eller utformet som skolevei. Selv om flere av utfordringene eksisterer i dag vil utfordringene bli mer komplekse hvis trafikken øker. Endringene i skolevei vil forutsette grundig kartlegging og oppgradering, herunder skilting og belysning. Dette vil medføre endringer i reguleringsplaner, utarbeidelse av ny infrastruktur, forsterket belysning m.m., som videre vil bidra til økte kostnader i form av økt investering, vedlikehold og drift.

Konsekvensene av de foreslåtte endringene i skolestruktur vil i utgangspunktet resultere i en lengre og sannsynligvis mer utrygg skolevei for elever som påvirkes av endringen. Det er sannsynlig med en økning i foreldrekjøring av elever. Dette vil kunne bidra til en forverring av det trafikale nærmiljøet for de gjeldende skolekretsene. Avhengig av hvilket av forslagene som velges, må det iverksettes utbedringstiltak iht. pkt. 3.3.7, 4.3.7 og 5.3.8 forut for gjennomføring. Oppgaven i denne utredningen har imidlertid først og fremst vært å analysere og identifisere problemområdene.

Trafikkanalysen har også pekt på trafikale utfordringspunkter på eksisterende skolekretsers gang- og sykkelveier. Noen av disse bør utbedres allerede ut fra dagens etablerte trafikk, uavhengig av endring i skolestruktur.

### 7.2.3 Kostnader trafiksikkerhetstiltak

Det er foretatt en overslagsmessig kostnadsvurdering av nødvendige trafiksikkerhetstiltak for hvert av alternativene. Dette er gjort både for å få en indikasjon på kostnadsbildet, men først og fremst for å få fram forskjellene mellom alternativene. Når bystyret har valgt alternativ må trafiksikkerhetstiltakene prosjekteres. Først da kan det foretas en mer nøyaktig kostnadsvurdering. Som vurderingen under viser er alternativ 1a minst kostnadskrevene (10,4 mill.) og alternativ 2 mest kostnadskrevene (56,4 mill.).

| Kostnadsoverslag - endringer i skoleveier                          |            |        |  |           |                  |                |  |
|--|------------|--------|--|-----------|------------------|----------------|--|
| Strekning, vei eller område  | Alternativ | Antall | Notat  | Ansvarlig | Kostnader        | Avklart Ja/Nei | Kommentar  |
| Overgang «Hunstadlokket» RV80/Sigrid Undsets vei/Knut Hamsunds vei | 1a         | 2      | Vil bli dårligere flyt i trafikk ved skolestart/slutt                                  |           | kr 4 500 000,00  |                | Bru er beste løsning: Skal være universelt utformet. Krever mye areal. Og er kostnadskrevene. Lysregulering av begge krysninger er minst |
| Undergang "Lille Hunstad" / RV80/Hunstadveien                      | 1a         | 2      |  |           | kr 3 400 000,00  |                | Etablering av lys,mottak og lysregulering  |
| Undergang Fogdveien /RV80/Stille dal                               | 1a         | 1b     |  |           | kr 1 000 000,00  |                | Meget kostnadskrevene tiltak å bli kvitt overvann i kulvert. VA-avdelingen må bytte ut ca 1000 meter ledningstrase.                      |
| Overgang RV80 Trefeltn/Bodøjsjøveien/Per Helgesensvei              |            | 1a     | Del av plan til SVV  |           | kr 1 500 000,00  |                | Lysregulere overgang   |
| Gang og sykkelvei langs med RV80                                   |            | 1b     | 250 meter med støyskjerm   |           | kr 900 000,00    |                | Rekkverk N2 høyde 120  |
| Krysninger og over/underganger ved Forsveien/Circle K-området      | 1b         | 2      | 350 meter G/S  |           | kr 7 000 000,00  |                |  |
| Overganger ved «Hunstadsenteret»-området                           | 1b         | 2      | Ingen gode løsninger, Evt overgang. Men fallforhold gjør dette tiltaket svært kostbart |           | kr 20 000 000,00 |                | Gangbro universelt utformet  |
| Overgang ved «Hunstadbrua»   |            | 2      |  |           | kr 20 000 000,00 |                | Budsjettpriser fra SVV   |
| Overgang Hunstadveien ved «Merkvedbrua»                            |            | 2      | Lysreguleres/forsterket belysning.   |           | kr 1 500 000,00  |                |  |
|  |            |        |  |           | Alternativ       |                |  |
|  |            |        |  |           | Kostnader        |                |  |
|  |            |        |  |           | 1a               | kr             | 10 400 000,00  |
|  |            |        |  |           | 1b               | kr             | 28 900 000,00  |
|  |            |        |  |           | 2                | kr             | 56 400 000,00  |

Tabell 14. Kostnadsvurdering av trafiksikkerhetstiltak

### 7.3 Høring

Det finnes ingen optimal løsning på strukturutfordringene i skolekretsen. Kommunedirektøren er opptatt av at alternativet som totalt sett er best for skolekretsen blir vedtatt. En har i tilleggsutredningen forsøkt å belyse konsekvensene av alternativene, men ønsker innspill fra alle berørte i saken før det konkluderes. Utredningen legges derfor ut på høring uten noen anbefaling. Kommunedirektøren vil legge fram sin anbefaling først etter at innspillene er gjennomgått.

Denne tilleggsutredningen legges ut med 6 ukers høringsfrist. I og med at dette er en tilleggsutredning til barnehage- og skolebehovsplanen, vurderes det som tilstrekkelig med 6 uker.

Høringsfristen settes til 30/6.