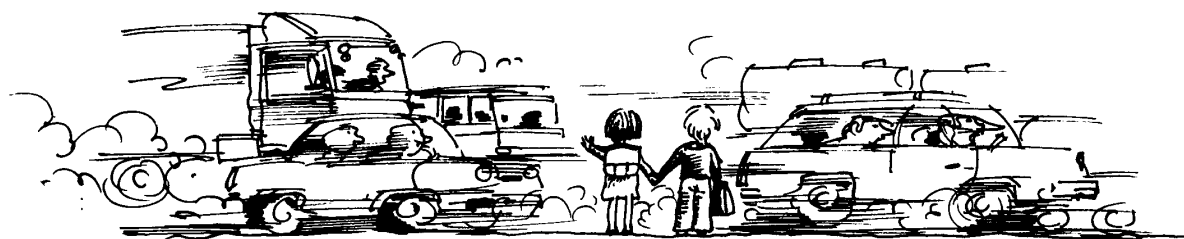




Sogndal Kommune



Hovudplan Trafikktrygging

2009 – 2012

12. juni 2008

Innhald

Forord

1 Orientering

- 1.1 Bakgrunn for kommunal trafikktryggingsplan 1
- 1.2 Aktørar i trafikktryggingsarbeidet 4

2 Presentasjon av kommunen

- 2.1 Busetnad 7
- 2.2 Trafikkmønster 8
 - 2.2.1 Norane 8
 - 2.2.2 Sogndal sentrum 8
 - 2.2.3 Kaupanger 10
 - 2.2.4 Sogndalsdalen 11
 - 2.2.5 Fjærland 11
- 2.3. Trafikktryggingsarbeidet i kommunen 12
 - 2.3.1 Administrasjon og drift 12
 - 2.3.2 Politisk forankring 12

3 Handlingsplanar

- 3.1 Nasjonal handlingsplan 14
- 3.2 Regional handlingsplan 15
- 3.3 Kommunal handlingsplan 16
 - 3.3.1 Barnehagane 17
 - 3.3.2 Skulane 17

4 Prioriterte tiltak

- 4.1 Hovudprioriteringar 19
- 4.2 Innkomne forslag i forhold til skuleområde/nærområde 21
 - 4.2.1 Ylvisåker skulekrins 21
 - 4.2.2 Trudvang skulekrins 21
 - 4.2.3 Kaupanger skulekrins 23
 - 4.2.4 Fjærland skulekrins 24
- 4.3 Fysisk sikring-autovern 25
- 4.4 Planlagde tiltak 2008 28
- 4.5 Andre viktige tiltak 29
- 4.6 Driftstiltak 31
 - 4.6.1 Prioriterte forbetringar drift/vedlikehald 31
- 4.7 Prioriterte tiltak med kostnadar 33

Forord

Hovudplan for trafikktrygging er ein del av kommuneplanen for Sogndal kommune; dvs. ein kommunedelplan. Planen syner kva for tiltak som skal gjennomførast dei neste åra, og vil såleis liggje til grunn for seinare detaljplanlegging/utbygging av einskildanlegg.

Vinkling, innhald og prioriteringar i den framlagde planen er med utgangspunkt i sentrale trafikkstyresmakter sin: "0-0 visjon"; dvs. visjonen om 0 drepne og 0 hardt skadde i trafikken, som byggjer på at trafikantane og styresmaktene har delt ansvar for at trafikken vert avvikla i trygge former.

Brukarmedverknad og dialog med ulike trafikantgrupper er - i dette perspektivet - viktig, både for å få innspel frå aktørar i trafikkbilete, og for å retta fokus mot trafikk og trafikktrygging som ein del av det haldningsskapande arbeidet. Sakskomitéen har difor vore oppteken av å få ein planprosess med så brei kontaktflate som mogeleg, for å få medverknad frå store trafikantgrupper. Med utgangspunkt i den målsetjinga inviterte sakskomitéen til fellesmøter mellom Politi, Statens Vegvesen, skulane og barnehagane i kommunen, eldrerådet, rådet for funksjonshemma og ungdomsrådet.

I denne direkte dialogen med ulike trafikantgrupper, kom det fram erfaringar og innspel til planen. I tillegg til møte har mellom anna grendalag, velforeiningar, ungdomslag, eldreorganisasjonar, folkehøgskulen, lokale næringsverksemdar, Opplev Fjøra og samtlege politiske parti i Sogndal kommune vore invitert til å levere innspel. Gjennom annonse i Sogn Avis vart alle innbyggjarar invitert til å kome med kommentarar til planen, og informasjon om planen var hovudsak på Sogndal Kommune si heimeside heile høringsperioden. Onsdag 21.mai var det synfaring med Statens vegvesen på riksvegar og fylkesvegar i kommunen. Kommunen og komiteen tok opp spørsmål som det var viktig å diskutere før endeleg rapport.

Planen låg ute til offentleg ettersyn i tida 07.04-05.05.08, og det har kome inn mange innspel, både skriftleg og munnleg. I tillegg kjem dei erfaringar, synspunkt og innspel som går fram i møtereferat frå den møteserien som sakskomitéen her gjennomført.

Sakskomiteén har hatt 4 arbeidsmøte, i tillegg til 2 informasjons-/ tilbakemeldingsmøte og 1 møte med Statens Vegvesen.

Sekretær for komitéen har vore Ingrid M Slinde, driftsingeniør Kommunalteknikk.

Karin Vikane (H)

-saksordførar-

Nils Tore Opheim (V)

-komitèmedlem-

Endre Timberlid(Ap)

-komitèmedlem-

Dagfinn Bondevik(FrP)

-komitèmedlem-

Anne Gro Hamre (Sp)

-komitèmedlem-

1 Orientering

1.1 Bakgrunn for kommunal trafikktryggingssplan

På landsbasis miste 233 personar livet i trafikken i 2007, om lag 40.000 vart skadd. To av tre omkomne i trafikkulukker har omkome som bilførarar eller passasjerar. Resten fordelar seg på motorsykkel/moped, sykkel og på fotgjengarar. I Sogn og Fjordane har det dei siste åra vore rundt 8 dødsulukker kvart år.

Den mest ulukkesutsette aldersgruppa er ungdom frå 16 til 26 år, og det er særleg dei minst erfarne førarane av dei ulike typane køyretøy som vert involvert i ulukker.

Dei mange trafikkskadane medfører store konsekvensar, særleg for den einskilde som vert råka, men også for samfunnet i form av store økonomiske konsekvensar m.a. innafor helsesektoren. Vegstyresmaktene reknar at kvar ulukke med personskade kostar samfunnet om lag 2 millionar kroner, og dersom ein berre reknar med dei rapporterte ulukkene (11.581 i 2003), er den samla kostnaden over 20 milliardar kroner pr. år.

Regjeringa har gjennom NTP (Nasjonal transportplan) lagt opp til at nullvisjonen skal vera grunnlaget for trafikktryggleiksarbeidet i Noreg. Nullvisjonen vart først diskutert i Stortinget ved behandling av NTP 2002–2011, og sidan ved behandling av NTP 2006–2015. I «Trafikksikkerhet på veg 2002–2011» har regjeringa sagt at:

”Regjeringa ser på det store antallet skadde og drepte i vegtrafikken som et alvorlig samfunnsproblem. Derfor har vi lagt til grunn for vårt langsiktige trafikksikkerhetsarbeid en visjon om ingen drepte eller livsvarig skadde. Visjonen betyr at regjeringen, i tillegg til å føre en politikk med mål å redusere totalt antall ulykker, vil sette et sterkt fokus på virkemidler som kan redusere de alvorligste ulykkene. Den norske nullvisjonen gjelder hele transportsystemet. Den tar også sikte på å redusere antall ulykker, men legger hovedvekten på de alvorlige ulykkene som fører til drepte og hardt skadde.”

Det er difor i både individet og samfunnet si interesse å auke innsatsen for å redusere desse tala gjennom fokus på trafikktrygging, og som resultat av dette har "0 –0 Visjonen", vakse fram. " 0-0 Visjonen", dvs. 0 drepne og 0 alvorleg skadde i trafikken, som trafikkstyresmaktene har utarbeida, byggjer på at trafikantane og styresmaktene har delt ansvar for at trafikken vert avvikla i trygge former.

Trafikantane har ansvar for si eiga åtferd; dei skal vera aktsame og unngå bevisste regelbrot. I den samanheng vil komitéen nemne nokre av innspela frå elevrådet ved Trudvang skule 1-3 klasse:

- nokre bilar køyrer for fort, rygger utan å sjå seg for*
- bussar må sjå seg for*
- det er ungar som spring etter bussen for å ta på han - det er farleg!*
- det kan vere farleg når nokon dyttar andre ut i trafikken!*
- det er farleg der det er gangveg rett ved sida av hovudvegen!*

Styresmaktene har ansvar for å tilby eit vegsystem som tilrettelegg for mest mogleg sikker åtferd og beskyttar mot fatale konsekvensar av ubevisste feilhandlingar. (Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002-2011).

27.februar 1996 bad Stortinget regjeringa stimulere fleire kommunar til å utarbeide handlingsplanar for trafikksikring m.a. for å få midlar til Aksjon Skuleveg.

I Stortingsmelding nr. 37, om Norsk Veg og Vegtrafikkplan 1998 – 2007 vart det sagt at for tildeling av statlege midlar til trafikktryggingstiltak (tidlegare Aksjon skuleveg) burde det føresetjast at kommunane har utarbeidd ein lokal trafikktryggingsplan med prioriterte tiltak innan kommunen. Plankravet vart gjort gjeldande frå og med år 2001.

Gjeldande kommunal hovudplan for trafikktrygging 2005-2008 vart vedteken 10. juni 2004 og skal difor reviderast i 2008. Ny fireårsplan skal handsamast politisk i samsvar med plan- og bygningslova og rullerast i kvar valperiode.

Bakgrunn for utarbeiding av kommunal trafikktryggingsplan er å få:

- Oversikt over trafikkfarlege stader og stader oppfatta som trafikkfarlege.
- Fokusere på haldningsskapande tiltak gjennom at born og unge blir trekt inn i Trafikktryggleiksarbeidet.
- Danne grunnlag for prioritering av trafikktryggleikstiltak på det offentlege vegnettet.
- Sikre at dei kommunale ressursane blir sett inn der dei gjer størst effekt
- Gje grunnlag for søknad om statlege trafikktryggleiksmidlar.

Utvalet har i det etterfølgjande dokumentet utarbeidd ein enkel, handlingsretta trafikktryggingsplan basert på innspel frå skular, barnehagar, politi, vegvesen, grendalag, bedrifter, ungdomsråd, eldreråd, råd for funksjonshemma og einskildpersonar. Merknadane er komne gjennom møte, telefonsamtalar eller munnlege og skriftlege innspel. Merknadane er bearbeida og vurdert nærare av Komiteen for trafikktrygging. Komiteen vonar at trafikktryggingsplanen kan bli eit tenleg reiskap for å betre trafikktryggleiken i Sogndal kommune.

1.2 Aktørar i trafikktryggingsarbeidet

Utdrag frå Veglova §9: ”Sentralstyremakt for riksvegar er eit vegdirektorat under leiing av ein vegdirektør. Kongen gir nærare føresegner om korleis Vegdirektoratet skal vere organisert, og kva styringsområde det skal ha, og gir instruks for vegdirektøren. Vegdirektoratet kan etter nærare føresegner fastsett av departementet delegere styremakt til fylkeskommunen, vegkontor og kommunen. Vegkontoret kan etter nærare føresegner gitt av Vegdirektoratet delegere til kommunen styremakt som vegkontoret har etter denne lova når det gjeld riksvegar.

Vegstyremakt for fylkesvegar er fylkeskommunen. Fylkeskommunen kan delegere styremakt til vegkontoret og kommunen. Dette gjeld òg delegert styremakt etter første ledd. Vegkontoret kan etter nærare føresegner gitt av fylkeskommunen delegere til kommunen styremakt som det har etter denne lova når det gjeld fylkesvegar. Vegstyremakt for kommunale vegar er kommunen.”

Statens Vegvesen har det overordna ansvaret for systemtrygginga og må sørge for kontinuerleg kvalitetsforbetring av vegtrafikksystemet, og saman med Politiet er dei hovudaktørar i arbeidet for å nå ”0-0 Visjonen”.

Sogn og Fjordane fylkeskommune har ansvaret for fylkesvegane i fylket. **Statens Vegvesen** har fagansvaret for fylkesvegane i Sogn og Fjordane. Det betyr at vegvesenet har ansvaret for drift, vedlikehald og investeringar på fylkesvegnettet. Fylkeskommunen løyver midlar til fylkesvegane og gjer prioriteringar i høve til utbygging og utbetring av fylkesvegnettet.

Regionalt og lokalt er det **fylkeskommunar og kommunar** som har ansvar for tilrettelegging av systemtrygging, og saman med frivillige organisasjonar er dei viktige aktørar i trafikktryggingsarbeidet.

Fylkeskommunen og kommunen si rolle for å nå ”0-0 Visjonen”, kan i denne samanhengen sjåast som ei omformingsrolle, der planar og visjonar vert omsett til konkret handling i regional og lokal skala, der prioritering av handlingane kjem fram i ein slik trafikktryggingsplan som dette.

Fylkeskommunen sitt ansvarsområde er heimla i Vegtrafikklova § 40, der det går

fram at fylkeskommunen har eit sjølvstendig ansvar i å fremje trafikktrygginga i den regionale skala, gjennom å tilrå og samordne tiltak for fremjing av trafikktrygginga i fylket.

Fylkeskommunen har delegert dette ansvaret vidare til Fylkestryggingsutvalet (FTU), der Statens vegvesen har sekretærrolla - og med det - det praktiske ansvaret for utarbeiding av handlingsplanen.

- A) Tiltak innafor vidaregåande skule
- B) Lokale transporttilbod
- C) Tiltak for mjuke trafikantar og spesielt born
- D) Fysiske tiltak mot møte- og utforkøyringsulukker
- E) Trafikktryggingsretta kontroll og overvaking

Det er valt ut tiltak innafor dei ulike satsingsområda som går nærare fram i planen. I desse tiltaka er kommunane nemnt spesielt, der "Aksjon skuleveg", er eit målretta samarbeid om trafikktrygging mellom fylkeskommunen og kommunane.

Kommunane skal ta utgangspunkt i dei fysiske tilhøva innan kommunegrensene, og organisere og planlegge trafikktryggingsarbeidet i ein planprosess som integrerer flest mogleg aktørar, for slik å få planen forankra i det politiske og administrative systemet. Men brei deltaking i planprosessen kan også vera ein del av det haldningsskapande arbeidet retta mot m.a. born og ungdom gjennom å ta dei med undervegs i planarbeidet.

I kommunane er det viktig at trafikktryggleiksarbeidet har god politisk og administrativ forankring. Det er relativt få kommunar som har eigne kommunale trafikktryggingsutval, medan ca 90% har eigne Trafikktryggingsplanar, deriblant Sogndal kommune. Samordninga av det kommunale trafikktryggingsarbeidet skjer difor i hovudsak gjennom dei kommunale trafikktryggingsplanane, som normalt inngår i kommunen sine ordinære planverk. Sekretariatet for denne planen er Tenesteeining for kommunalteknikk.

Utarbeiding og gjennomføring av det kommunale arbeidet med trafikktryggleik er også ein del av kommunen sitt ulukkesførebyggjande arbeid, som igjen er ein del av Miljøretta helsevern. Meininga med ein trafikktryggingsplan er at ein gjennom dette fagfeltet skal sjå heile kommunen under eitt. Trafikkfarlege område skal registrerast, og planen skal beskrive og prioritere målretta tiltak som går i retning av "0-0 Visjonen", på kommunale og fylkeskommunale vegar samt på riksvegar.

Haldningsskapande tiltak er eit anna viktig område innafor trafikktrygginga, og prioriterte forslag til langsiktige og kortsiktige tiltak innafor dette område skal gå fram i planen. Og i sistnemnde tiltak er det viktig å få dialog med og engasjement frå **frivillige organisasjonar**, som aktør i dette arbeidet.

Den vedtekne Trafikktryggingsplanen skal danne grunnlag for kommunen sin prioriterte innsats på dette området, og den skal liggje til grunn for søknader om tilskot til tiltak som betrar systemtryggleiken og samspelet mellom trafikanten, køyretøyet, vegen og omgjevnadane rundt vegen.

2 Presentasjon av kommunen

2.1 Busetnad

Sogndal kommune kan grovt delast inn i 5 krinsar: Norane, Sogndal sentrum, Kaupanger, Sogndalsdalen og Fjærland, der alle har eigen grunnskule, med unntak av Sogndalsdalen som krinsar til Sogndal sentrum.

Norane har spreidd busetnad med unntak av 1 bustadfelt.

Sogndal sentrum er tett utbygd med regulert busetnad i gangavstand til sentrumsfunksjonane i Fjøra. Bustadfeltet på Kjørnes ligg omlag 4 km frå sentrum, og høyrer under sentrum grunnskulekrins. Området kan ikkje reknast som gangavstand, sjølv om det er gang- og sykkelveg til feltet. Årsaken er den manglande gang- og sykkelvegstrekinga over Loftesnesbrua. Tilsvarande gjeld for Hagalandet, Loftesnes og Barsnes. Strekinga frå sentrum til Årøy (8 km), Ølnes (6 km) og Kvam (4 km) er andre bustadområde i Sogndal sentrum som ikkje er tilknytt gang- og sykkelveg.

Kaupanger: Størsteparten av innbyggjarane i Kaupanger bur innafor det regulerte området, men spreidd busetnad strekkjer seg også her ut i eit visst geografisk omfang.

Sogndalsdalen høyrer til Trudvang skulekrins, og strekkjer seg om lag 20 km nordover, i retning Fjærland. Område er i hovudsak jordbruksareal med tilhøyrande busetnad, men det er spreidd bustadbygging framover. Samanhangande gang- og sykkelvegnett manglar i dette område, med unntak av fortau/gang- og sykkelveg på strekinga Åbergevegen – Malthaug - Sentrum. Skuleungar får gratis skuleskyss med hovudregel i avstand mellom heim og skule 4 km (2 km for 6-åringar). Det betyr at m.a. Bjelde og Gurvin fell utanfor denne ordninga, men 1 og 2 klassingar får likevel gratis skuleskyss i tidsrommet desember – februar grunna vurdering av skulevegen i dette tidsrommet som trafikkfarleg.

Tilsvarande vurderingar av trafikktryggleiken til skulevegen er gjort for heile kommunen, og er like mykje ein del av grunnlaget for innvilging av gratis skuleskyss som avstand i tal kilometer.

Fjærland: I Fjærland er det også mest spreidd busetnad, men Fjærland sentrum har forholdsvis liten geografisk utstrekning og står fram med rimeleg tett busetnad. Riksveg 5, stamvegen mellom Lærdal og Florø - også kalla Fjærlandsvegen - går utanfor sentrumsområde, men representerer likevel ein trafikkfare for busetnaden som ligg inntil denne trafikkerte vege.

2.2 Trafikkmønster

2.2.1 Norane

Norane har eigen skule for barnetrinnet og mellomtrinnet, medan ungdomsskuleelevar vert skyssa i skulebuss til ungdomsskulen i sentrum. Dei fleste ungane i Norane vert køyrt i skulebuss grunna store avstandar og manglande gang- og sykkelvegnett.

Norane har også eige idrettslag, med idrettsbane i tilknytning til skuleområde. Det er eige musikklag og eit aktivt miljø rundt ungdomshuset om kveldane og i helgane. Desse aktivitetane genererer intern trafikk; dvs. mest personbilar som køyrer deltakarane til og frå. Det interne trafikkmønsteret i dette nærmiljøet går føre seg på riksveg 55.

Sogndal sentrum, evt. Leikanger representerer handels- og servicesenteret for innbyggjarane i Norane, og lokal køyring til slike tenester, eller til arbeid og fritidsaktivitetar er ein del av trafikkmønsteret.

2.2.2 Sogndal sentrum

Fjørevegen frå rundkøyringa v/Hofslund og via Gildevangen til Ålkrysset har eit svært uklart trafikkbilete, med dårleg kvalitet på vegbana, manglande fortau/gangveg og nokre utydelege fotgjengarovergangar.

I dette systemet trafikkerer trailerar til syltetøyfabrikken på kaien, personbiltrafikk, varelevering og mjuke trafikantar som syklistar og fotgjengarar inkludert born på veg til skulen.

”Nedste Fjøra”, er område for handels- og servicenæringar, men det er også bustadområde for eldre, studentar og småbarnsfamiliar. Den aukande busetnaden her har endra trafikksystemet og ført til auka ferdsel både frå køyrande og gåande/syklende trafikantar.

”Sentrumsplanen” inneheld tiltak som påverkar trafikksituasjonen for aktørane i denne delen av Sogndal, mellom anna opparbeiding av Sentrumspark og fleire leilegheiter som vil innverke på trafikksituasjonen. Desse to tiltaka vil gje eit ryddigare trafikkbilete innafor sine dekningsområde når dei er gjennomførte, men kryssing av Fjørevegen vil framleis vera eit viktig område å ha skarpt fokus på i trafikktryggingssamanheng.

Innkøyringa på Gravensteinsgata, frå Gildevangen dvs. Ålkrysset er også lite oversiktleg og lite tydeleg for køyrande som skal unngå kollisjon med kryssande trafikk, særleg frå vest (Leikanger). Bilen må langt inn i vegbana før ein kan sjå om bana er klar. For fotgjengarar/syklistar er det tilsvarande trongt og utydeleg på begge sider av Gildevangen. Både fortau frå aust (Kaupanger) og gangveg frå vest (Leikanger) sluttar brått i vegkanten.

Fjærlandsvegen og riksveg 55 går i saman gjennom Sogndal sentrum akkurat i dette området, og det fører til mykje gjennomgangstrafikk året rundt. I tillegg går store deler av lokaltrafikken på den same strekninga.

Det fører til at vegstrekninga mellom Loftesnes og Stedje bru er ein av dei mest trafikkerte i fylket. I ”rushtidene”, er trafikksituasjonen i dette område uoversiktleg, og representerer ei utfordring for trafikktryggingssarbeidet.

Område rundt Trudvang skule er også utsett i høve trafikktrygging. Det har lenge vore fokus på den trafikken som foreldre generer i Skulevegen/Dalavegen ved å køyre ungane til/frå skulen.

Denne trafikken har same vegsystemet, og kjem samtidig, med ungar som går til skulen i tillegg til ungar som kjem med skulebussen. Oppstilling, stopp og parkering av skulebussane er eit anna område som genererer stor tettleik av ulike trafikantar, og som set store krav til samspelet mellom trafikanten, køyretøyet, vegen og omgjevnadane rundt vegen.

Dalavegen er under utbetring og vert ferdigstilt før sommaren 2008. Det skal byggast gangveg/opphøga gangfelt/ asfalterast, skiltast og merkast med fotgjengarovergangar.

Ungdomshuset Nortun samlar ein del på kveldstid, i tillegg til Sogndal Kulturhus, Sogndal Idrettshall og skulane. Sogndal sentrum er i stadig utvikling og det er viktig å vere klar over at framtidige utbyggingar/etableringar kan virke inn på trafikksituasjonen. Dette særleg med omsyn til meir trafikk i visse utbygde område, som bustadfelt og etablering av næringsverksemdar.

2.2.3 Kaupanger

Kaupanger har eigen skule, barnehage, idrettslag samt kor- og musikklag som genererer intern trafikk av både fotgjengarar, sykkeltrafikk i sesongen og biltrafikk, både frå bustadfeltet i nærmiljøet som ligg i gangavstand frå skulen, men også frå andre område.

Kaupanger har sentrumsfunksjon/butikkar som genererer intern trafikk, og industriområde med eit breitt spekter av arbeidsplassar samt butikkar og lager/verkstadsfunksjon. Tungtrafikken i Kaupanger går difor gjennom område på riksvegen, men er også ein del av den interne trafikken på det lokale trafikksystemet. Gang- og sykkelvegnettet er det mest utbygde i kommunen, særleg i bustadfeltet og rundt riksveg 5. I område med spreidd busetnad er tilkomsten via einfelts bygdeveg både for køyrande, gåande og syklande.

2.2.4 Sogndalsdalen

Sogndalsdalen er primærnæringsområde med gardsbruk framover heile dalen, men med spreidd bustadbygging innimellom. Busetnaden ligg langs Fylkesvegen (Dalavegen) og den kommunale vegen mot sørsida av Sogndalselvi; Notsete/Lerheim/Gjerde.

Med unntak av barnehagen på Notsete og Hodlekve sag er det ikkje tenestetilbod i denne delen av kommunen; dvs. området er ein del av Trudvang skulekrins og handel, og andre servicetilbod for innbyggjarane er i Sogndal sentrum. Trafikken til og frå arbeidsstaden går også i retning sentrum.

Etter at Fjærlandsvegen var ferdig i 1995, endra trafikksituasjonen seg, ved at store deler av trafikken vart overført til denne nye vegen. Det offentlege kommunikasjonstilbodet vart betre for dei som er busett i gangavstand til Fjærlandsvegen.

Dalavegen er likevel samferdsleåre for Sogndalsdalen, men med mindre biltrafikk. Derimot er sykkeltrafikken ganske stor på Dalavegen og kombinasjonen syklistar og bil/trailer/busstrafikk i stor fart representerer ei potensiell trafikkfare.

2.2.5 Fjærland

Mundal er sentrum i bygda med om lag 300 innbyggjarar, der ein finn m.a. skule, kyrkje og butikkar. Bokbyen er også lokalisert i hus/uthus i strandsona rundt Fjærlandsfjorden og ved ferjekaien. Busetnaden i Mundal er tett, men Fjærland er ei utprega jordbruksbygd med spreidd busetnad og forholdsvis store avstandar mellom gardsbruka. Det genererer intern trafikk som er avhengig av køyretøy som personbil eller traktor.

Turisme er ei anna stor næring i Fjærland, med internasjonalt kjende attraksjonar som Bokbyen og Bremusèet, i tillegg til den aktiviteten som er rundt breane i bygda. I sesongen er det difor stor trafikk av både personbilar, bussar og turistbussar som skal fram - og som treng oppstillingsplass og parkering. Som nemnt over går Fjærlandsvegen gjennom bygda, men utanfor sentrum/skuleområde. Men den inngår som ein del av infrastrukturen og trafikkmønsteret i bygda.

2.3 Trafikktryggingsarbeidet i kommunen

Trafikktryggingsarbeid er eit arbeid på tvers av sektorane, som mange aktørar er involvert i – og har ansvaret for. Og eit av måla er faktisk å involvere så mange som mogleg, der sjølve integreringa inngår som ein del av arbeidet.

2.3.1 Administrasjon og drift

Sogndal kommune si prioritering og gjennomføring av dette arbeidet vert gjort med utgangspunkt i vedteken kommunedelplan: "Hovudplan for Trafikktrygging" (2009 - 2012), og det er Tenesteeining kommunalteknikk (KOMTEK) som har fått delegert ansvar for den administrative delen av planen. Planlagd gjennomføring av trafikktryggingstiltak i inneverande år er ei vidareføring av dette.

Drift og vedlikehald av vegar, parkeringsplassar o.l, ligg også innafør KOMTEK sitt arbeidsområde, og kommunal mynde - som går fram i Veglova - er delegert til KOMTEK. Gjennom desse mandata ligg den fysiske gjennomføringa av trafikktryggingstiltak innafør KOMTEK sitt arbeidsområde og budsjett, og det er KOMTEK som har initiativet og samordningsansvaret for revidering av den gjeldande Trafikktryggingsplanen.

2.3.2 Politisk forankring

Politisk handsaming av trafikktryggingsarbeidet i kommunen er ikkje retta mot eit enkelt utval, komité eller budsjettpost, men er ein integrert del av det politiske arbeidet og prioriteringane. Bevisstgjerung om dette feltet, og det kommunale ansvaret, kjem like gjerne fram i kommuneplanen og i budsjettet som i enkeltvedtak i Forvaltningsutvalet. Sistnemnde har likevel politisk mynde over Plan- og bygningslova og Veglova, og har slik stor påverknad på fysiske trafikksikringstiltak og prioriteringar innafør dette feltet. Og i saker, der reguleringsendringar, dispensasjonar og tilknytningar skal handsamast, skal trafikktryggingsomsynet vera ein del av vurderingsgrunnlaget.

Bevisstgjerung og fokus på trafikktrygging må også framover inngå som ein integrert del av utviklinga i Sogndal kommune. Ved å tenkje førebyggjande trafikktrygging, inngår tema som ein integrert del av utviklinga på brei basis.

Ved å leggje ein slik langsiktig strategi til grunn i nye saker – eller ombyggingssaker, kan ein oppnå varige resultat. Samtidig må ein ha fokus på bøtande tiltak for å betre den eksisterande situasjonen, og få innspel frå eit breitt spekter av aktørar i trafikken.

Slik sett kan ein seie at sjølve planprosessen og revidering av gjeldande "Handlingsplan for Trafikktrygging", er trafikktryggingstiltak i seg sjølv ved å setje tema på dagsorden både for politikarar, unge-, eldre- og funksjonshemma "mjuke" og "harde" trafikantar.

3 Handlingsplanar

Som nemnt, er denne Trafikktryggingsplanen det lokale uttrykk for den nasjonalt formulerte 0-0 visjonen. Visjonen om 0 drepne og 0 hardt skadde i trafikken skal omsetjast i handling. Det betyr at dei naudsynte prioriteringane for tiltak, som må gjerast, må ta omsyn til denne overordna målsetjinga.

Både staten v/Statens Vegvesen, Politidirektoratet, og Fylkeskommunen har definert sine målretta satsingsområde og prioriterte handlingar i samsvar med 0-0 visjonen. I "Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg, 2002 – 2011", er det gjort tydelege prioriteringar av tiltak i denne retninga, og det same gjeld i Fylkeskommunen sin handlingsplan ("Trafikktrygging 2002 – 2005 handlingsplan for Sogn og Fjordane").

Den kommunale handlingsplanen for trafikktrygging 2009 – 2012, skal vera ei vidareføring av dei nasjonale og regionale handlingsplanane i lokal skala.

3.1 Nasjonal handlingsplan

Utbetring av eksisterande vegar, (kap. 7):

Gatelys: Oppsetjing av veglys kan redusere tal skadde med 30 %, og tal drepne med om lag 65 %. Verknaden på fotgjengarulukker er særleg stor. Desse tala gjeld veglys på riksveg.

Kryssing av veg: Ulukker der fotgjengarar og syklistar er innblanda, er ofte svært alvorleg, og i samanheng med 0-0 visjonen er det viktig å hindre at slike ulukker skjer. Dei fleste alvorlege ulukker som involverer nemnde trafikantar, skjer ved kryssing av vegen i byar og tettstader.

Tiltak kan vera å sikre viktige gangfelt med fartsdempande tiltak, betre belysning, ledegjerde eller signalregulering. Vanlege gangfelt som er oppmerka og skilta gir dårleg tryggleik for dei mjuke trafikantane. TØI (Transportøkonomisk institutt) har rekna ut at det er samfunns-økonomisk svært lønsamt å utbetre dårleg sikra gangfelt, og at potensiale er stort i høve å redusere tal ulukker. I dette inngår å vurdere å fjerne feilplasserte gangfelt. Vanlege oppmerka gangfelt fører til auke i tal ulukker, medan opphøga gangfelt gir redusert tal ulukker både for fotgjengarar og køyretøy. I systemtenkinga som er lagt til grunn her, har dette samanheng med trafikantane sine forventningar og åtferd.

I Transportsikkerheitshandboka er det anteke at ulukkesrisikoen for ein fotgjengar eller syklist som kryssar vegen, vert redusert med 20 % dersom feilplasserte gangfelt vert fjerna.

Vegkryss: Ca 40 % av alle ulukkene med personskade skjer i vegkryss, men del av alvorlege ulukker er liten. Dei alvorlegaste ulukkene skjer ved kollisjon i kryss på vegar med høgt fartsnivå og ved påkøyrse av mjuke trafikantar i kryss i tettbygde strok.

I trafikktryggingssamanheng vil ofte dei mest effektive tiltaka i ulukkesutsette vegkryss vera mindre utbetring av geometri, betre den frie sikten eller opparbeide passeringslommer. Tilrettelegging for sykkistar og fotgjengarar i vegkryss, vil ofte vera ei utfordring i tettbygde strok.

3.2 Regional handlingsplan

Tiltak for mjuke trafikantar, særleg born:

- Tryggare skuleveg/skuleområde.
- Auka utbyggingstakt for gang- og sykkelvegar. Statens Vegvesen har ansvaret i samarbeid med kommunar og fylkeskommunen.
- Utarbeide retningslinjer for utforming av trafikkområda nær skular, og for skilting og oppmerking av vegar/gater forbi skular. Målet er å etablere bilfrie område rundt skular (skilje mellom biltrafikk og mjuke trafikantar) og redusere farten forbi skular.

- Målsetjing også å redusera biltrafikken til/frå skular, ved å organisere busstransport/samkøyring, samt stimulere elevane til å gå/sykle.

Fartsgrense: Auka bruk av fartsgrense 30 km/t i sentrum av tettstader.

3.3 Kommunal handlingsplan

Kommunen har som mål å auka innsatsen i det haldningsskapande arbeidet, særleg retta mot born og unge. Innsatsen er tufta på samarbeid mellom Statens Vegvesen, politi, skular og barnehagar.

Det er viktig å:

- Prioritere innsatsen i nærområde til skule og barnehage, med fokus på trafikksystemet, trafikkregulering, trafikkgenerering, busstransport og mjuke trafikantar. Målet er å få heilskap i trafikktryggingsarbeidet slik at trafikanten, køyretøyet/a, vegen og omgjevnadane vert tilpassa kvarandre.
- Trygge skulevegen/veg til barnehagen slik at flest muleg av dei som ikkje har lang veg kan gå eller sykle til skulen. Prioritert fokus vil vere retta mot veglys, redusert fart, opphøga gangfelt og geometri i kryss (ved nybygg).
- Sentrum/tettstadar: Trygge mjuke trafikantar sin situasjon i sentrum og tettstader.
- Trygge kommunale vegar med fysisk sikring.

Det haldningsskapande arbeidet i Sogndal kommune er særleg retta mot born og unge, og mykje av arbeidet skjer i nært samarbeid med skule/barnehage, og Lensmannskontoret, Statens Vegvesen og Trygg Trafikk. Følgjande tiltak vert gjennomført eller prioritert gjennomført:

3.3.1 Barnehagane :

- Om hausten: Samtalar om bruk av refleks i mørketida, Politibamsen Eddy.
- Om våren: Samtalar om kvar ein skal leike, kvar det kan vere farleg å leike, og korleis ein skal gå etter vegen når ein skal på t.d. butikken eller biblioteket.

3.3.2 Skulane:

1 – 4 klasse:

- Skuleveg 6-åringar
- Busse og Rulle
- Refleks/gangfelt
- Kvar skal vi leika?
- Sykkelopplæring
- Vinter og trafikk
- Trafikkskilt
- Aking

5 – 7 klasse:

- Trafikk
- Sykkelhjelm
- Åtferd som gåande og syklande
- Oppførsel i samband med skulebuss/stoppestad
- Sykkeldag

8 – 10 klasse:

- Sykkelprøve
- "Ikkje tøft å vera død"
- Haldningsskapande arbeid: *Herunder har Sogndal Ungdomsskule gjennomført prosjektarbeid med tittelen: "Trafikk og ungdom". Og Sogndal Trafikkstasjon har gitt økonomisk tilskot til dramatisering av prosjektarbeidet for framføring. Denne forma for haldningsskapande arbeid har vist seg å vere svært populært, og i følge ungdomane sjølve, er det ei god form for å gi forståing og skape haldningar til trafikk og trafikktrygging. Ungdomane ynskjer utviding av dette tiltaket til også å gjelde Kaupanger skule og Fjærland skule.*
- Førstehjelp
- Trafikalt grunnkurs 10.klasse

Vidaregåande skule (Fylkeskommunalt ansvar):

- Kvar haust (september) får alle elevar på grunnkurs i dei ulike avdelingane ein times informasjon av politiet om mellom anna ferdsel i trafikken og faren som mange utset seg for som passasjer i bil med t.d. rusa førar (Sei i frå – kampanjen).
- Kvar vår (mars) har politiet og Statens Vegvesen to timar orientering og samtale om "russ og rus", for avgangselevane på alle avdelingar. Tema er russefeiring, russ i trafikken, trafikkføresegnene, godkjenning av russebilar og forhold som rusmiddel og uaktsam bilkøyring.
- Skulen (lærarar og andre tilsette) tek kontakt med politiet om observasjonar av uforsvarleg bilkøyring på skuleområdet.

4 Prioriterte tiltak

4.1 Hovudprioriteringar

Verkemiddel som Sogndal kommune rår over i trafikktryggingsarbeidet, er haldningsskapande tiltak særleg retta mot grunnskule og barnehage i kommunen, samt fysiske tiltak på dei kommunale vegane. Eitt døme på planlagt haldningsskapande tiltak er val av trasè langs skulevegen frå Stedjebrua opp Dalavegen. Får ein elevane til å nytte gangvegen på venstre side av Dalavegen, vil det gjere trafikksituasjon mykje betre og tryggare.

Vidare skal Sogndal kommune prioritere tiltak på fylkesvegane og riksvegane innafor kommunegrensene, men på desse vegane er det Statens Vegvesen sine budsjett og tiltaksplanar som rår.

Det føregår likevel eit utstrekt samarbeid mellom dei ulike instansane både innan finansiering av tiltak og prioriteringar av tiltak. Fortau og gatelys er t.d. vanleg at kommunane finansierer på både fylkes- og riksvegstrekningar.

Trafikkomiteen var, som nemnt i forordet, med på møte mellom Statens Vegvesen og Sogndal Kommune 21.mai. Der vart det informert om mellom anna ein **TS (TrafikkSikkerhet)** - inspeksjon av riksveg 55 frå Stedjeberggtunellen og heilt inn til Kaupangersenteret. Denne vert utført i løpet av 2008. Statens Vegvesen leiger inn konsulent til å gjennomføre inspeksjon av riksvegen. Statens Vegvesen melder at det ikkje er økonomi til tiltak inneverande år, men er grunnlag for vidare vurdering av strekninga. Alle innspel til komitèen som gjeld denne strekninga er oversendt vegvesenet eller nemnt på møtet 21.mai. Denne planlagde inspeksjonen har og hatt ein viss innverknad på komitèen sine prioriteringar i denne planen.

Andre kommunale prioriteringar veg tungt i høve tiltak som skal gjerast på fylkes- eller riksvegar innafor kommunegrensa.

Den kommunale handlingsplanen byggjer på den nasjonale– og fylkeskommunale handlingsplanen ved at prioriterte tiltak på kommunale vegar, og kommunale område, er ei vidareføring av desse handlingsplanane ned på det lokale nivået.

Prioritering av tiltak på fylkes- og riksvegane innafor kommunegrensa føl den same malen.

Nokre av dei tiltaka som er nemnde i denne planen vert ikkje tekne med i utarbeidd prioriteringsliste grunna økonomisk storleik og Statens Vegvesen sitt ansvarsområde.

Dette er tiltak som kjem inn under:

- nasjonal transportplan eller
- er med på Vegvesenet si prioriteringsliste eller
- er med på ti på topp-lista i Sogndal Kommune

Viser til kapittel 4.5-andre viktige tiltak.

4.2 Innkomne forslag i forhold til skuleområde/ nærområde

Nedanfor er ei liste med nye innspel i tillegg til tidlegare innspel frå trafikktryggleiksplanen 2005-2008. Punkta er lista opp i tilfeldig rekkefølge og er delt inn i Sogndal kommune og Statens Vegvesen sine ansvarsområde.

4.2.1 Ylvisåker skulekrins

- *Nornesfeltet*: Setje opp veglys, 6 punkt, i øvre del av byggjefeltet (om lag 200 meter).
- *Ylvisåker*: Busshaldeplass, forholda både for bussane og ungane er ikkje gode. Det hadde vore ønskeleg å fått nytta område ved riksvegen til busshaldeplass. Dette er kommunalt område.
- *Ylvisåker friområde*: Gjere tilkomst og parkering til badeplass/friluftsområde betre. Forslag: betre skilting og parkering.
- *Øvstedalen-Skarsbø*: Etablering av autovern.
- *Nornes*: Etablere gangsti på nedsida av rekkverket frå avkøyrsla til Nornes og inn til busstoppen, ca. 50 meter. Borna frå Nornes (nedsida av vegen) må gå på/langs riksvegen til skulebussen.

Ansvar Statens Vegvesen:

- *Ylvisåker skule*: etablere avkøyringsfil.
- *Nornessvingen*: Ønskeleg at svingen vert utbetra.
- *Nornes-Ølmheim*; gatelys frå Nornes i retning Ølmheim. Born går langs riksvegen (skulevegen) og det er behov for 5-7 lysstolpar.

4.2.2 Trudvang skulekrins:

- *Hodlekvebrui*: Denne er i dårleg forfatning og må utbetrast.
- *Dalavegen-Haukareid (Notsetevegen)*:
"dårleg veg som gjev vanskelege møtesituasjonar, som det kun er gjort naudtiltak på etter flaumar og som bør prioriterast".
Kommentar Sogndal Kommune: Denne vert oppgradert og asfaltert i 2008.
- *Flugheimsvegen*: Det er 80 km/t på Fjærlandsvegen og 50 på Dalavegen. Det er difor ønske om skilt med 60-soner i Fjærlandsvegen.
- *Busshaldeplass Ingafossen*: Busshaldeplassen er i dag ikkje merka slik at elevane oppheldt seg mykje i skråninga mot vegen ved Kvåle stadion. Dette kan føre til ein del farlege situasjonar. Eit busstur/tak og betre skilting vil betre situasjonen for både elevane og bussjåførane.
- *Lunnamyri*: Ønske om gangveg frå Ingafossen til skulane. Sidan det her er noko trafikk til næringsdrivande/skulane har det oppstått ein del farlege situasjonar
- *Åbergevegen*: Den delen av Åbergevegen som ikkje vert opparbeidd i samband med Gurvin-utbygginga, er smal, uoversikteleg og manglar fartsdempingar. Tiltak: fartsdempingar.
- *Åbergevegen/Rutlinslid*: Fleire trapper på gangveg ved Åbergevegen 19/21 og Rutlinslid 35/37.
- *Rutlinsvegen*: Her manglar det fortau, elevane føler seg utrygge.
- *Rutlinslid*: Alle 30-soner generelt-bør sikrast med fartsdempingar og dei mest nytta skulevegane bør prioriterast. *Sogndal Kommune: Det vert fartshump og gangfelt mot leikeplassen i Rutlinslid i 2008.*

- *Rutlinslid/Leitevegen*: Betre parkeringstilhøve. Farleg med parkering etter vegen, vurdere evt. einvegskøyring.
- *Rutlinslid*: I tillegg til 2 fartsdemparar i området vil det verte behov for fleire tiltak etter kvart som leikeplassen vert utbygd.
- *Lunnamyri*: Veg Lunnamyri/Kvålsgota er i svært dårleg forfatning. Vegen er svært smal og bratt, noko som gjer farlege situasjonar, særleg om vinteren.
- *Gangvegen frå Navarsetevegen-Rutlin-Kvåle/ungdomskulen*: er mykje brukt, Ønskje om lys frå Rutlin og ned til Kvåle skule. Ønskje om å begrense sykkeltrafikk/mopedtrafikk på denne vegen. Forslag: opprusting, stenging og vurdering av gjeldande skilting.
Kommentar Sogndal Kommune: Bom frå Kvåle er sett opp. Frå øvre bebygging i Lunnamyri og opp til Kvåle er det utifrå skilting ingen køyreveg!
- *Krysset Kvålslid Vest-Kvålsgota*: Er svært trafikkfarleg. Vurdere fjerning av mur/gjerde innanfor regulert frisiktsone.
- *Kvåle*: Frå avkøyrsla i Dalavegen og ned til Fjærlandsvegen må det setjast opp skilt om fartsgrense og lagast fartsdumpar.
- *Klippavegen*: Setje opp hinder/skilt eller liknande, i Klippavegen der gangvegen frå Røvhauge endar. Må gjerast i samråd med Grendalaget.
- *Kongabergvegen*: Elevar som kjem frå Kongabergvegen, ned trappa til Rutlinsvegen- tykkjer det er farleg og vanskeleg å krysse vegen og gå nedover Leitevegen til dei kjem til fortauet. Forslag skilting, fortau.
- *Leite*: manglar autovern eller gjerde. *Viktigast: autovern som sikrar bekkeløpet aust for Rutlinslid 22. Sogndal kommune: Kjem i 2008.*
- *Leitevegen*: Ønskje om vikepliktskilt ved innkøyring frå Leitevegen til Hovevegen bak Kulturhuset.
- *Leite*: Gangveg/system, snarvegar/trapper. (Er under arbeid gjennom kommande kommunal reguleringsplan).
- *Markavegen*: «det er utrygt å gå frå Markavegen og ut i Leitevegen sidan ein ikkje kan gå heilt i vegkanten då ein ikkje ser bilane som kjem».
- *Fossvegen*: Forholda-særleg om vinteren-må verte betre.
- *Fossvegen*: Veldig humpete fortau som gjer det vanskeleg å sykle.
- *Skulane*: Generelt fleire gangfelt.
- *Generell opprusting av skuleområdet*: Trudvang/Skulevegen/Dalavegen.
- *Frå Trolladalen*: einvegskøyring forbi studentheimen og ut i Dalavegen ved studentbarnehagen.
- *Stedjeåsen*: Gangfeltet er ikkje skilta.
- *Stedjeåsen*: Fartsgrense 30 km/t Forslag: Skilting i heile Stedjeåsen.
- *Stedjeåsen*: Solid merking av gangfelt samt belysning av desse.
- *Stedjeåsen*: Utbetring av eksisterande fartsdump ved kryss Rødstokken.
- *Stedjeåsen*: Betre skilting av sidevegar med tilhøyrande husnummer (meldt plan/næring).
- *Stedjeåsen*: Skilting med parkeringsforbod langs vegen i Stedjeåsen, sjå punkt Kommunal økonomiplan kapittel 4.5-andre viktige tiltak.
- *Stedje*: Det manglar fortau på vegen frå Shell og opp til kyrkja.
- *Øyane*: Dårlig sikt frå kommunal veg Kyrkjebakken.
- *Stedjeåsen*: Fjerning av steinane og oppsetjing av fysisk hindring som brannmannskap kan fjerna. T.d. sykkelsluse (gjeld gangveg frå Stedjeåsen 10-28 i retning Øvre Stedjeveg/Pildalen).
- *Kulturhuset/Sogningen*: Gangfelt bak bygga.

- *Rones barnehage*; Ønskjer belysning ved p-plass. Betre skilting.
- *Rones barnehage*: Fleire øyremerka parkeringsplassar.
- *Solhov*: Gangfelt på vegen over Solhov/Helgheim.
- *Barsnes*: Autovern Rv.5.

Ansvar Statens vegvesen:

- *Dalavegen*: Opphøga gangfelt der gangvegen frå gangbrua kryssar Dalavegen på sørsida av skysstasjonen.
- *Dalavegen*: Opphøga gangfelt ved skysstasjonen og helsesenteret.
- *Dalavegen*: Skilting skuleveg Dalavegen/Trolladalen.
- *Dalavegen*: Elevane som kjem frå nytt byggjefelt Kvåle/Gurvin og elevar frå Elvatunet saknar fortau deler av vegen til skulen.
- *Dalavegen*: Ønskjer fortau der gangvegen mellom Rutlin og Trolladalen kryssar Dalavegen.
- *Dalavegen*: Opphøga gangfelt ved viktige krysningpunkt;
 - der tilførselsvegen til psykiatrisenteret munnar ut i Dalavegen.
 - der gangvegen mellom Rutlinslid og Trolladalen kryssar Dalavegen
 - ved avkjørsle mellom Dalavegen 22 og 52, som også er gangsti ned til Lunnamyri.
- *Dalavegen*: Gangfelt frå studentbarnehagen til gangveg ovanfor Prestagarden.
- *Ålkrysset*: Lite oversikteleg, særleg ut i frå Fjørevegen mot Sogndal Hotell
 Forslag: Periodar med utkjøring forbode til venstre mot Leikanger frå Fjørevegen og til venstre ned til Fjora.
- *Gravensteinsgata*: Betre belysning.
- *Sogndal – Kaupanger*: Gang/sykkelveg (Gjeld Kaupangerskogen til Kaupanger, Kaupangerskogen til Vesterland, Vesterland til Valeberg og over Loftesnesbrua).
- *Stedjevegen*: Fartsdempande tiltak Stedjevegen: opphøga gangfelt mellom rundkjøring og nytt opphøga gangfelt frå busstopp nedanfor REMA mot bustadar Øyane.
- *Fjærlandsvegen mot sør*: Ønskje om fortau/gangfelt langs muren i retning Kyrkjebakken/Raunehaug/parkeringsplass Høgskulen.
- *Fjærlandsvegen* Lage gangveg frå busstopp til undergang ved parkeringsplass Høgskulen.
- *Rv 55 og Fv 5*: Oppheva gangfelt/fotgjengarovergangar.
- *Rones barnehage*: Ønskje om innkjørings/ventefil for austgåande trafikk.
- *Kvam*: Saknar fortau for skuleelevane over til busshaldeplass.
- *Stedje*: Det manglar gangfelt mellom Shell og Rema.
- *Fimreite*: Elevar frå Fimreite ønskjer fleire gatelys.
- *Vikane*: Fotgjengarovergang ved avkjøring til Vikane.
Vegvesenet: Her er det 70-soner. Det er ikkje aktuelt med gangfelt i 70-soner.
- *Hagalandet*: Fotgjengarovergang.
Vegvesenet: Her er det 70-soner. Det er ikkje aktuelt med gangfelt i 70-soner.
- *Kjørnes*: Lite oversikteleg ved buss-stoppen på Kjørnes (over svingen).
Sogndal kommune: Avkjørsle frå feltet mot Sogndal vert stengd.
- *Barsnes*: Dobbelt sperrelinje og avkjøringsfil.

4.2.3 Kaupanger skulekrins:

- *Eidsgrenda*: Asfaltering kommunevegen ved Riksveg 5.
- *Skogly – Kaupanger skule*: Gangveg frå Skogly til skulen.

- *Frå Kaupangerskogen mot skulen:* Problem for syklende inn i rundkøyring. Bilistane tek ikkje omsyn. Kan løysast med evt. spegel/vikepliktskilt.
- *Kaupanger skule:* Utviding av parkeringsplassen, fleire gatelys langs vegen.
- *Kaupanger skule:* Utbetring av vegen.
- *Amla:* Gangveg i Amla frå kai til badeplass.
- *Amla.* etablere veglys på kommunevegen 1 000 m, Nedre Amla og resten av Øvre Amla.

Ansvar Statens Vegvesen:

- *Kaupangersenteret mot Sogndal:* Betre innpåkøyring.
Sitat: "trafikkfarleg, alt ei dødsulukke".. Forslag til Statens Vegvesen: Stopp-skilt. Viktig å halde vegetasjonen nede.
- *Avkøyrsløse mot Kaupanger:* Ønskjer 60-sone inn mot Kaupangersenteret. Statens Vegvesen har fått innspel og vurderer saken Vegvesenet ser på løysing.
- *Flyplassvegen:* Redusert fartsgrense frå 60-40 km/t frå riksveg 5 gjennom bustadområde. *Statens Vegvesen: Dette er sendt ut på høyring mai 2008.*
- *Sogndal – Kaupanger: Gang-/sykkelveg* (Gjeld Kaupangerskogen til Kaupanger, Kaupangerskogen til Vesterland og Vesterland til Valeberg, Loftesnesbrua) *Statens Vegvesen: Ingen planar om gang-sykkelveg no. Vil avvente ny Loftesnesbru.*
- *Riksvegen mot Mannheller:* Hjortegjerde på nedsida av riksvegen mot Amla
- *Amla:* Fartsdempar/opphøgd gangfelt ved ballbingen.
- *Amla:* Ferjekaien er riksveg, denne startar ved Fjordmuseet og går heilt inn i Amla. I dag er det 50 km fartsgrense ned på kaien. Ballbinge er komen i området, og det er ønskje om 30 km-sone over Kaupanger Ferjekai. Det er og ønskjeleg med fleire fartsdemparar. Forslag: redusere fartsgrense og evt. andre fartsdempande tiltak.

4.2.4 Fjærland skulekrins:

- *Fjærland sentrum/ Mundalsdalen:* utbetre krysset ved kyrkja, fjerne deler av hekken og utbetre vegen inn Mundalsdalen.
Sitat: "Eit punkt som mange har reagert på er krysset mellom vegen fra Mundal forbi kyrkja mot Distad og vegen mot Mundalsdalen."
- *Fjærland skule:* tverrfagleg plan; sjå heile trafikksituasjonen under eitt på tvers av fagleg og sektoriell grense. Særleg i høve av- og påstigning av buss. Sjå kommentar frå Statens Vegvesen under kapittel 4.3 om fartsgrense.
- *Fjærland:* gang- og sykkelveg.
- *Bøyum camping:* Ønskje om fartsdempar sidan det her er etablert ein del nye hus og er mykje trafikk særleg om sommaren.
- *Kommuneveg inn til Bøyabreen:* Ønskje om asfaltering.

Ansvar Statens Vegvesen:

- *Fjærland skule:* tverrfagleg plan; sjå heile trafikksituasjonen under eitt på tvers av fagleg og sektoriell grense. Særleg i høve av- og påstigning av buss. Sjå kommentar under kap.4.3. *Statens Vegvesen: Frå 50 til 40-sone ute på høyring mai -08.*
- *Fjærland:* Gang og sykkelveg.
- *Riksvegen til Mundal sentrum/Bremuseet:* Rundkøyring i staden for T-kryss i avkøyring frå riksvegen. Kommentrar: *Statens Vegvesen melder at her er det avkøyringsfil frå Sogndal. Det er difor ikkje aktuelt med endringar no.*

4.3 Fysisk sikring/autovern

Lista som følger er ei vidareføring av **prioriterte vegstrekningar** som bør sikrast, og kostnad knytt til sikring av den **prioriterte delen på kvar veg**:

Kommunale vegar som treng vegsikring (autovern)	Totalt tal m som bør sikrast på Strekninga	Tal meter prioritert	Ans- varleg	Kostnads- overslag (kr)
Navarsetevegen Rekkverk/Støypekant	30	30	KOMTEK	30000
Rutlinslid	500	12	KOMTEK	25 000
Skjeldest xFv212- Kvåle bru x Rv 5	400	100	KOMTEK	100 000
xRv 5 – Barsnes	300	80	KOMTEK	60 000
Øvstedalen-Skarsbø		100	KOMTEK	80 000
Kvam	25	25	KOMTEK	28 000

Vidare opplisting av vegar som treng fysisk sikring – overført frå den gamle planen. Vegane er ikkje sett opp i prioritert rekkjefølgje, og sakskomiteèn har ikkje gjort vurderingar i høve opplistinga.

Kommunale vegar som treng vegsikring (autovern)	Totalt tal m som bør sikrast på strekninga	Ans- varleg	Kostnads- overslag (kr)
Norane:		KOMTEK	
xRv55 - Slinde	130	"-"	90 000
xRv 55 - Nornes Bustadfelt	700	"-"	350 000
xRv55 - Ylvisåker	50	"-"	35 000
xRv55 - Raunehaug	2 300	"-"	1 150 000
xRv55 - Naglatun	240	"-"	160 000
Sogndal Sentrum:			
Rutlinslid	500	"-"	300 000
Kongabergvegen	300	"-"	200 000
Fjellvegen	100	"-"	70 000
Bårdsenvegen	40	"-"	35 000
Røvhaugvegen	70	"-"	50 000
Navarsetevegen	250	"-"	160 000
Markavegen	50	"-"	40 000
Klippavegen	60	"-"	50 000
Kvålgota	30	--"	30 000
Hovsmarki	80	"-"	75 000

Kommunale vegar som treng vegsikring (autovern)	Totalt tal m som bør sikrast på strekninga	Ans- varleg	Kostnads- overslag (kr)
Kvålslid-xFv211	40	KOMTEK	35 000
Rusebakken	40	"-	35 000
Fjørevegen	30	"-	30 000
Elvabakken ("Strykejernet")	100	"-	70 000
Øvre Stedjeveg	30	"-	30 000
Stedjebakken	20	"-	20 000
Kyrkjevegen	200	"-	140 000
Årøy bru-Kraftstasjon-xRv55	600	"-	380 000
xRv55-Naglø-Årøy bru	200	"-	140 000
xRv55 -Kvam-Flåten	200	"-	140 000
Ølnes - England	900	"-	560 000
Tjødnali 2 - 28	200	"-	140 000
Kjørnesplatået/-svingen	350	"-	230 000
Sogndalsdalen:			
xRv5 - Hollekve	300	"-	200 000
xRv5 -Notsete-xFv211	200	"-	150 000
Kvåle bru xRv 5-Kvåle-xFv211	100	"-	70 000
xRv5 – Kollsete m/arm	200	"-	140 000
x Fv 211 - Fretland	500	"-	300 000
x Fv211 - Elvagjeng	250	"-	160 000
xFv211 - Eggja	500	"-	300 000
Stemmebakken-xFv211	150	"-	105 000
xFv211 - Flugeim - Rv5	150	"-	105 000
xRv5-Gjerde m/arm til Reppen	250	"-	160 000
Vegarm til Vassli	50	"-	40 000
xFv212 - Flatane	400	"-	260 000
Lereim - xRv5 Tylden bru	500	"-	300 000
Kaupanger skulekrins			
Kaup.ferjekai-Gml.kai N.Amla	600	"-	380 000
xFv211 -Haukareid-xFv211	200	"-	140 000
Bjørkavegen	50	"-	40 000
Vetlevegen	80	"-	75 000
Kvernavegen	200	"-	140 000
xRv 5 - Engeseter	100	"-	70 000
Storebruvegen	80	"-	75 000
Steinhaugvegen	60	"-	45 000
Haukåssvingen	150	"-	105 000
xRv5 - Hagen	300	"-	200 000

Kommunale vegar som treng vegsikring (autovern)	Totalt tal m som bør sikrast på strekninga	Ans- varleg	Kostnads- overslag (kr)
xRv5 - Knagenhjelm	100	KOMTEK	70 000
Kaupanger ferjekai - Øvre Amla	600	-"-	380 000
xRv5 - Vestreim - Olstad	500	-"-	300 000
Olstad-Dalaker	500	-"-	300 000
xRv5 - Dalaker/Hauståker	1500	-"-	900 000
Fjærland skulekrins			
Våtevik-Skarestad bru	200	-"-	140 000
Distad-Jordal	5000	-"-	3 000 000
Jordal - Raudboti	1000	-"-	600 000
Stølen - Skarestad	200	-"-	140 000
Skeie bru - Skeie/vårstølen	150	-"-	105 000
SUM	22 930		14 240 000

4.4. Planlagde tiltak 2008

Statens Vegvesen sine svar er notert ved kvart enkelt punkt.

- ✓ *Kaupanger:* Det er bestilt og vert montert lederekkverk på gangfelt ved Kaupangersenteret
- ✓ *Kaupanger:* Redusere fartsgrensa til 60 km/t ved Kaupangersenteret og vegen til industrifeltet,
Svar: Dette gjeld tiltak på riksveg og stettar derfor ikkje vilkåra til ASV-tilskot. Vegvesenet vil vurdere denne saka på nytt, men kan ikkje seie noko om dei vil gå for tilbodet. Tiltaket vert ikkje tildelt ASV -tilskot.
- ✓ *Frå fylkesvegen mot Sogndal flyplass:* Redusere fartsgrensa frå 60 km/t til 30 km/t på strekninga frå riksvegen til Kaupanger og 500 meter mot flyplassen,
Svar: Vegvesenet vil vurdere denne fartsgrensa. Dersom det kjem fram at det bør vera 30 km/t eller 40 km/t, vil vi ta opp saka med kommunen eller politiet. Vegvesenet tek eventuelle kostnadar med skilt. Tiltaket vert ikkje tildelt ASV-tilskot Det er sendt ut på høyring mai 2008. 40 km/t.
- ✓ *Vikane:* Etablering av autovern Rv 5 - *Vikane*
Svar: Tiltaket har fått ASV-tilskot på 37 720,-
- ✓ *Sogndal kommune:* Etablering av opphøga gangfelt, skilting i kommunen
Svar: tiltaket har fått tilskot på 37 700.-
- ✓ *Rundkøyninga ved Sogndalselva:* Uoversiktleg gangfelt. Framlegg til tiltak: Opphøga gangfelt og betre skilting.
Svar: Dette gjeld tiltak på riksveg og stettar derfor ikkje vilkåra til ASV (Aksjon Skuleveg)-tilskot. Opphøga gangfelt er lite aktuelt ved rundkøyring då rundkøyninga i seg sjølv reduserer farten. Vi ser ikkje dette tiltaket som aktuelt.
- ✓ *Kyrkjebakken:* Setje opp skilt 142 "Barn" ved barnehagen
Svar: Tiltaket har fått ASV-tilskot på 2 400,-
- ✓ *Nornesfeltet:* etablere veglys (om lag 200 meter).
Svar: Tiltaket stettar vilkåra for tilskot, men ved denne tildelinga vert tiltak nedanfør prioritert føre. Tiltaket vert ikkje tildelt ASV-tilskot. Merknad komite; Er ført opp på nytt på lista i kap.4.7.
- ✓ *Fjærland skule:* Setje ned fartsgrensa til 30 km/t kombinert med fartsdumpar og skilt 142 "Barn" Svar: Her vil vegvesenet vurdere forlenging av strekninga vidare gjennom sentrum. Det kan vere aktuelt med fartsgrense (evnt.40 km/t) på ei lenger strekning. Vegvesenet må fatte vedtak på fartsgrense og vil vurdere det nærare, Vegvesenet dekkar eigenandelen. Tiltaket har fått ASV-tilskot på kr. 11 700, Sogn Distrikt administrerar tiltaket. Er sendt ut på høyring mai 2008.
- ✓ *Våteviki:* Skilt med varsel om gardstun evnt. etablere fartsreducerande tiltak ved gardstunet til Våteviki i Fjærland.

Svar: tiltaket har fått ASV-tilskot på 4 680,- .

- ✓ *Bøyum Camping*- Skilt om varsel om gardstun frå Bøyum camping til riksveg 5. Etablering av fartsreduserande tiltak
Svar: tiltaket har fått ASV-tilskot på 6 000,-
- ✓ *Skifte og forlengje rekkverket på brua over Mundalselvi*:
Svar: Vegvesenet vil planleggja og utføre dette arbeidet og dekke eigendelen.
Tiltaket har fått ASV-tilskot på kr. 78 000,- Sogn distrikt administrer tiltaket.

ASV- tilskotet gjeld for 2008 og skal vere gjennomført og administrert av Sogndal Kommune i løpet av året.

4.5 Andre viktige tiltak:

Dei fleste tiltaka her er Statens Vegvesen sitt område og ofte av ein økonomisk storleik som gjer det umogleg å prioritere med dei midlane trafikktrykingsgruppa rår over, men det er viktig å ta dei med:

- **Loftesnesbrua**
"noko av det mest trafikkfarlege me har i kommunen" Etablere trygt gangvegsamband over Loftesnessundet.
Status pr dato er at Vegvesenet vurderer å byggje heilt ny køyrebru med gangbru; dvs den eksisterande brua må rivast. Bakgrunn er at kurvaturen, som brua har, ikkje kan nyttast. Men dette er ikkje avklara. Tiltaket krev store investeringar som må inn i handlingsplanen til Nasjonal Transportplan. Handlingsplanen til sistnemnde vart vedteken i 2005, og gjeld for den neste 10-års perioden; dvs. fram til 2015, men den vert rullert kvart 4. år. Politisk press må til for å få ny bru over Loftesnessundet inn i den første 4-års perioden, og kanskje også for den neste 10-års perioden.
Statens vegvesen
- Ønskje om gang og sykkelveg Fardal /Ylvisåker/Norane oppvekstsenter.
- Separerte gang-og sykkelveg langs Gravensteinsgata.
- Gang/sykkelveg Loftesnes-Årøy.
- Gang sykkelveg Fardal-Ylvisåke.r
- Betre framkommelegheit for særleg rullestolbrukarar. Særleg gangbrua over Sogndalselva til Stedje.
- Etablere dobbelt sperrelinje i riksveg 5 ved avkøyring til Barsnesvegen.
- Gravensteinsgata 40 km/t.
- Lyst vegdekke Hagelin-Loftesnes.
- Miljøtiltak Gravensteinsgata.
- Leite - gangvegssystem er under arbeid i samband med kommunal reguleringsplan.
- Viktig å halde vegetasjonen nede både på kommunal/fylkesveg og riksveg.
- Slinde v/Lunden ferieleilegheiter – Framlegg: etablering av fotgjengarovergang.
- Heim for ein 50-lapp. Bør halde fram.
- Ølmheim kyrkje- Ytre Slinde, etablere gatelys.

- Kommunal økonomiplan 2008 -2011:
 - Det er vedteken reguleringsplan for utbygging av barnehage og parkering ved Stedje kyrkje. Kostnadene til utbygging av parkeringsplass ved kyrkja og fortau langs Kyrkjevegen er vurdert samla til 3 mill kroner. På grunn av den økonomiske situasjonen vert det ikkje sett av midlar til dette i 2008, men dette vert vurdert i samband med framtidige økonomiplanar. Opparbeiding av fortau og fleire parkeringsplassar ved Kyrkjevegen er planlagd.
 - Utbygging av Kvåle – Gurvin vil krevje omlegging av Åbergevegen. Samankopling av Åbergevegen med utbygginga på Kvåle-Gurvin vil verta drøfta med utbyggjar av Kvåle-Gurvin. Det er også trong for å utvide Åbergevegen fram til Rutlinslid. Samla kostnad for utbetring og samankopling av veg frå dagens grense mellom bustadområde og LNF-område fram til krysset ved Rutlinslid er vurdert til om lag 3 mill kroner med tillegg for kjøp av grunn. På grunn av den økonomiske situasjonen vert det ikkje sett av midlar til dette tiltaket i 2008, men vurdert i samband med økonomiplanen for 2009-2012.
 - Sogndal kommune skal ha utvikla eit kvalitativt betre sentrum, ved å ha bygd ut sentrumsparken og parkering under bakken.
 - Sogndal kommune skal gjera standsona i Sogndal sentrum tilgjengeleg for allmenta ved å etablere friområde med badelagune på Øyane, etablere cruise-mottak i området, byggje ny bru over Sogndalselva og fullføre fjordstien frå Rusebakken til Loftesnesbrua og ruste opp geilane og området ved kaia
 - Sogndal kommune skal i 2008 lage plan for opprusting av Mundal sentrum og starte gjennomføring av planen.
 - Sogndal kommune skal bidra til utbygging av ein sikker, miljøforsvarleg og effektiv veg frå Sogndal sentrum til Kaupanger med miljølok i Gravensteinsgata og ny Loftesnesbru.
 - Sogndal kommune skal leggja til rette for å utvikla Sogndalsdalen for allmenta og i reiselivssamanheng, med auka hyttebygging, utbygging av Hodlekve skisenter og betre tilrettlegging for bruk av Dalavatnet.

4.6 Driftstiltak

Godt vintervedlikehald i form av brøyting og strøing er ein del av driftsoppgåvene til Tenesteeining kommunalteknikk (KOMTEK), og dette er også viktige tiltak innafor trafikktryggingsarbeidet. Tilsvarande har innsatsen til sommarvedlikehald, som t.d. kosting og fjerning av sand, stor verknad på trafikksituasjonen og tryggleiken. Likeeins ny oppmåling av fotgjengarovergangar og p-plassar for handikappa. Vegstandard, vegmerking og avkøyrslar er andre faktorar som vert rekna som viktige i trafikktryggingsarbeidet, og som ligg inne i KOMTEK sitt ansvarsområde og budsjett. Drifts- og investeringsbudsjettet til KOMTEK inngår slik som ein del av trafikktryggings-satsinga i kommunen.

4.6.1 Prioriterte forbetringar drift/vedlikehald

Kommunalt vedlikehald av vegar i kommunen.

Rydde kantar og overgangar mellom fortau og veg for å unngå at det byggjer seg opp hindring som vert vanskeleg å forsere med rullestol, barnevogner, rullatorar og anna liknande hjelpemiddel. Byte ut kantstein til skrå overgangar der fortau/gangfelt sluttar.

Viktig at Sogndal Kommune merkar gangfelt/parkeringsplassar.

Det er viktig å halde vegetasjonen nede langs kommunal/fylkesveg og riksveg

Lage brøyteplan/sandeplan som prioriterer ein gjennomgåande trasè for fortau. Dvs. konsentrere seg om ei strekning, frå dei ulike bustadområda (Leite, Øyane, Kvåle osv.) som gjer at sentrumsfunksjonane vert tilgjengeleg for mjuke trafikantar som har bruk for hjelpemiddel m/hjul.

Ved brøyting av HC- parkeringsplassar er det viktig at snøen blir fjerna, slik at sjåføren kan kome seg ut av bilen ved hjelp av rampe på sida.

Auka tiltak med strøing av kommunale vegar.

Forsere brøyting av gang- og sykkelvegar.

Viktig med brøyting nær skular, barnehagar, helsesenter, omsorgssenter m.m. i kommunen.

Halde nede brøytekantane for å betre sikt.

Innkjøp og utplassering av sandkassar til strøing.

4.7. Prioriterte tiltak med kostnader

Prioriterte tiltak m/kostnader. Vedteke i Kommunestyret 12.06.2008	2009	2010	2011	2012
Prioriterte tiltak Ylvisåker/Nornes/Ølmheim				
1. Gatelys Nornes-Ølmheim Rv 5	170			
2. Rundkøyning med busstopp Ylvisåker		100		
3. Gangsti utanom rekkverket Nornes inntil busstoppen		10		
4. Nornesfeltet (nye) – Etablere veglys (om lag 200 m)				160
Prioriterte tiltak Trudvang				
Skuleområdet - Trudvang/Skulevegen/Dalavegen: Tverrfagleg plan	10	10	10	10
Leite : Gangvegssystem, snarvegar/trapper. Utarbeide reguleringsplan og plan for gjennomføring			100	100
Fotgjengarovergang/skilting Kongabergvegen			15	
Trafikksituasjon Sogndal Storsenter	50	30	50	50
Einvegskøyning levering studentbarnehagen		10		
Skilting Ronas barnehage			10	
Busskur Ingafossen-skilting Ingafossen	100			
Gangveg- i følgje reguleringsplanen mot Øen frå busshaldeplass til ungdomsskulen		80		
Lys Rutlin/Kvåle skule				100
Fjerne mur innanfor frisktsona-Kvålslid Vest			50	
Stedjeåsen 30-sone, skilting av gangfelt	35			
Prioriterte tiltak Kaupanger				
To fartshumpar ved ballbingen Kaupanger kai + 30 km sone		50		
Gangveg etter vege, Kaupanger skule		100		
Prioriterte tiltak Fjærland				
Sentrumsplan	10	10	10	10
Fjerning av hekk ved krysset mot Mundalsdalen			15	
Fartsdump Bøyum camping				10
Generelle tiltak				
Eablering av opphøga gangfelt, veglys og skilting i kommunen	50	50	50	50
Fysisk sikring på kommunale vegar (autovern)				
Autovern x riksveg 5 Barsnes			60	
Navarsetevegen Rekkverk/Støypekant	30			
Rutlinslid	25			
Skjeldestad xFv212- Kvåle bru x Rv 5			100	
Kvam			30	
Øvstedalen-Skarsbø	80			
Sum	560	450	500	490