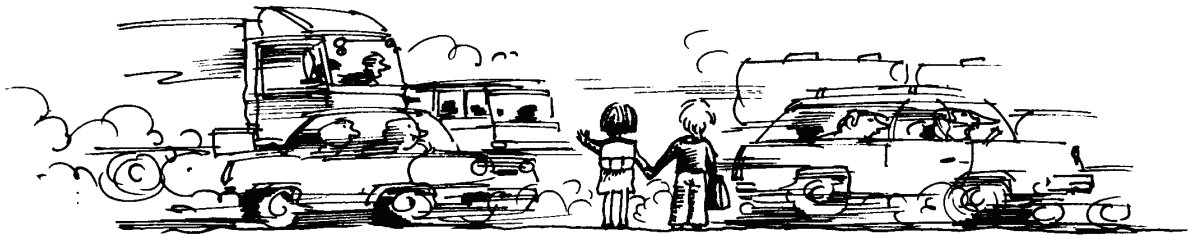




Sogndal Kommune



Hovudplan Trafikktrygging

2013 – 2016

Desember 2012

Innhald

Forord	
1 Orientering	1
1.1 Bakgrunn for kommunal trafikktryggingsplan	1
1.2 Aktørar i trafikktryggingsarbeidet	2
2 Presentasjon av Sogndal kommune	4
2.1 Busetnad	4
2.2 Trafikkmønster	5
2.2.1 Norane	5
2.2.2 Sogndal sentrum	5
2.2.3 Kaupanger	6
2.2.4 Sogndalsdalen	7
2.2.5 Fjærland	7
3 Forankring av trafikktryggingsarbeidet	8
3.1 Administrasjon og drift	8
3.2 Politisk forankring	8
3.3 Handlingsplanar	8
3.3.1 Nasjonal handlingsplan	8
3.3.2 Regional handlingsplan	9
3.3.3 Kommunale handlingsplanar	9
4 Prioriterte tiltak	10
4.1 Prioriterte tiltak med kostnader	11
4.2 Andre viktige moment i trafikktryggingsarbeidet.	11
4.2.1 Statens vegvesen - tiltak på riks- og fylkeskommunale vegar	12
4.2.2 Politiet	12
4.2.3 Driftstiltak	12
5 Vedlegg:	13
5.1 Vedlegg 1: Liste over innkomne forslag	13

Forord

Hovudplan for trafikktrygging er ein av Sogndal kommune sine temaplanar. Planen syner kva kommunen skal fokusere på innan trafikktryggleiksarbeidet i gjeldande periode. I tillegg syner planen kva spesifikke trafikktryggingstiltak som skal gjennomførast dei neste åra.

Innhald og prioriteringar i planen er teke med utgangspunkt i sentrale trafikkstyresmakter sin "0-0 visjon". Det er visjonen om 0 drepne og 0 hardt skadde i trafikken. Visjonen byggjer på at trafikantane og styresmaktene har delt ansvar for at det ikkje vert korkje skada eller drepne i trafikken.

Det er formannskapet i Sogndal kommune som har gjeve ein politisk sakskomité i oppdrag å utføre revisjon av trafikktryggingssplanen. Oppdraget er spesifisert slik: *"Sakskomiteen skal leggja fram revidert Hovudplan for trafikktrygging for kommunestyret seinast til kommunestyremøte 13. desember. Sakskomiteen skal leggja vekt på tiltak som sikrar ein trygg skuleveg og tiltak som fremjar folkehelse. Sakskomiteen må sikre brei medverknad i arbeidet med ny plan".*

Sakskomitéen har vore oppteken av å få ein planprosess med så brei kontaktflate som mogeleg, for å få medverknad frå store trafikantgrupper. Med utgangspunkt i oppdraget frå formannskapet inviterte sakskomitéen til fellesmøter mellom Politi, Statens Vegvesen, Trygg trafikk, skulane og barnehagane i kommunen, eldrerådet, rådet for funksjonshemma og ungdomsrådet. I tillegg vart alle innbyggjarane invitert via heimesida til å kome med innspel før ny revisjon vart utarbeidd.

Etter at nytt forslag til trafikktryggingssplan vart utarbeidd, har den vore på offentleg ettersyn. Det har kome inn mange innspel frå einskildpersonar og organisasjonar i heile kommunen.

Kåre Stokkenes (Ap)

-saksordfører-

Sindre B. Ramung (Sp)

-komitèmedlem-

Mona Svingum (H)

-komitèmedlem-

Kjetil Ertesvåg(FrP)

-komitèmedlem-

Eva Ramstad (V)

-komitèmedlem-

1 Orientering

1.1 Bakgrunn for kommunal trafikktryggingsplan

Sogndal kommune ønsker å vere ein god kommune innan trafikktryggingsarbeidet.

Trafikktryggingsarbeidet er viktig både for å hindre materielle- og personskadar, men og for å skape eit miljø der innbyggjarane føler seg trygge i kvardagen. Det er og viktig at det vert opplevd som trygt å ferdast i alle områda av kommunen.

Trafikktryggingsplanen skal vere ei rettesnor for trafikktryggingsarbeidet i kommunen. Samtidig skal planen vere eit utgangspunkt for søknadar om fylkeskommunale trafikktryggingsmidlar til utføring av einskildtiltak.

Trafikkskadar medfører store konsekvensar. Det gjeld både for den einkilde som vert råka, men og for samfunnet i form av store økonomiske konsekvensar.

Regjeringa har gjennom 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 2010–2013» har regjeringa sagt at:

”Regjeringen 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.”

Gjeldande kommunal hovudplan for trafikktrygging 2009-2012 vart vedteken i juni 2008. Planen går ut i 2012 og må difor reviderast i 2012. Fireårsplanane skal handsamast politisk og rullerast kvart 4. år.

Det er fleire årsaker til at Sogndal kommune ønskjer å ha ein oppdatert trafikktryggingsplan. Gjennom ein oppdatert plan får vi:

- Oversikt over trafikkfarlege stader og stader oppfatta som trafikkfarlege.
- Fokus på haldningsskapande tiltak særskilt retta mot born og unge.
- Danna grunnlag for prioritering av trafikktryggleikstiltak på det offentlege vegnettet.
- Sikre at dei kommunale ressursane blir sett inn der dei gjev størst effekt
- Gje grunnlag for søknad om fylkeskommunale trafikktryggleiksmidlar.

1.2 Aktørar i trafikktryggingsarbeidet

Det er fleire viktige aktørar i trafikktryggingsarbeidet.

Veglova skildrar kven som er styresmakt for vegane.

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 skal syte føre 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. Gjennom felles vegadministrasjon har Vegvesenet fått tildelt ansvaret for drift, vedlikehald og investeringar på fylkesvegnettet. Fylkeskommunen løyver midlar til fylkesvegane og gjer prioriteringar i høve utbygging og utbetring av fylkesvegnettet.

Regionalt og lokalt er det **fylkeskommunar og kommunar** som har ansvar for tilrettelegging av god trafikktryggleik, og saman med frivillige organisasjonar er dei viktige aktørar i trafikktryggingsarbeidet. 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 skalaen, 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 ein regional handlingsplan for trafikktrygging.

Kommunane skal ta utgangspunkt i dei fysiske tilhøva innan kommunegrensene, og organisere og planleggje trafikktryggingsarbeidet i ein planprosess som integrerer flest mogleg aktørar. Gjennom brei deltaking i planprosessen kan utarbeiding av planen også vera ein del av det haldningsskapande arbeidet i kommunen.

2 Presentasjon av Sogndal kommune

2.1 Busetnad

Sogndal kommune kan grovt delast inn i 5 krinsar: Norane, Sogndal sentrum, Kaupanger, Sogndalsdalen og Fjærland. Alle krinsane med unntak av Sogndalsdalen har ein eigen grunnskule.

Norane har spreidd busetnad med unntak av eit bustadfelt. Skulen og barnehagen er på Ylvisåker. Det er få gang- og sykkelveggar i krinsen, og dei fleste nyttar bil eller skuleskyss til og frå skulen og barnehage. I førre planperiode vart det bygd eit gangfelt inn til skulen, og det er meininga at skulebussen og privatbilane ikkje skal køyre heilt inn til skulen med ungane.

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. Tilsvarende gjeld for Hagalandet, Loftesnes og Barsnes. Strekinga frå sentrum til Årøy (8 km), Ølnes (6 km) og Kvam (4 km) er andre bustadområde knytt til Sogndal sentrum som ikkje har gang- og sykkelveg.

I sentrumskjerna er det i stor grad gangfelt knytt til vegane, og det er gang- eller sykkelavstand til alle barnehagar og skular i sentrum.

På Kaupanger bur størsteparten av innbyggjarane i byggjefeltet, men spreidd busetnad strekkjer seg også her ut i eit visst geografisk omfang. På byggjefeltet er det i stor grad gang- og sykkelveggar, medan dette er utbygd i mindre grad utanfor byggjefeltet.

Sogndalsdalen høyrer til Trudvang skulekrins, og strekkjer seg om lag 20 km nordover i retning Fjærland. Området er i hovudsak jordbruksareal med tilhøyrande busetnad, og det er spreidd bustadbygging langs heile dalen. Samanhengande gang- og sykkelvegnett manglar i dette område, med unntak av gang- og sykkelveg på strekinga Åbergevegen – Malthaug - Sentrum.

I **Fjærland** er det i hovudsak spreidd busetnad. Fjærland sentrum har forholdsvis liten geografisk utstrekning og har rimeleg tett busetnad. Riksveg 5, stamvegen mellom Lærdal og Florø - også kalla Fjærlandsvegen - går utanfor sentrumsområde.

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 køyrde 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 kring ungdomshuset om kveldane og i helgane. Desse aktivitetane genererer intern trafikk. Det interne trafikkmønsteret i dette nærmiljøet går føre seg på riksveg 55.

Sogndal sentrum, og i nokon grad også Leikanger, representerer handels- og servicesenteret for innbyggjarane i Norane. Lokal køyring til slike tenester og til arbeid og fritidsaktivitetar er ein del av trafikkmønsteret i krinsen.

2.2.2 Sogndal sentrum

Trafikkmønsteret i Sogndal sentrum kan ikkje skildrast på ein enkel måte. Nokre av hovudpunkta er skildra under.

Fjørevegen frå rundkøyringa ved Hofslund og via Gildevangen til Ålkrysset har eit komplisert trafikkbilete. I dette systemet trafikkerer trailerar til kaien, personbilar, bussar 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. Den aukande busetnaden her har endra trafikksystemet og ført til auka ferdsel både frå køyrande, gåande og syklande.

Riksveg 5 og riksveg 55 går saman gjennom Sogndal sentrum, og det fører til mykje gjennomgangstrafikk gjennom heile året. 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 trafikktryggingsarbeidet.

Område rundt Trudvang skule er også utsett i høve trafikktrygging. Det har lenge vore fokus på den trafikken som foreldre generer i Skulevegen og Dalavegen ved å køyre ungane til og frå skulen. Denne trafikken har same vegsystemet, og kjem samtidig, med ungar som går til skulen og 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.

Fosshaugane Campus har vore i stor utvikling dei seinaste åra. Det er mange studentar, elevar og tilsette på området. Det har skapt større trafikk, både av mjuke og harde trafikantar.

2.2.3 **Kaupanger**

Kaupanger har eigen skule, barnehage, idrettslag samt kor og musikklag. Dette, i tillegg til arbeidskøyring og handling, genererer intern trafikk av både fotgjengarar, syklande og bilar.

Kaupanger har sentrumsfunksjon med butikkar som genererer interntrafikk. Det er og kyrkje og museum som gjev ekstra trafikk i turistsesongen. I tillegg er det industriområde med eit breitt spekter av arbeidsplassar, butikkar og lager/verkstadfunksjon. Tungtrafikken i Kaupanger går på riksvegen, men er også ein del av den interne trafikken på det lokale trafikksystemet. Gang- og sykkelvegnettet på Kaupanger er det best utbygde i kommunen. I område med spreidd busetnad er tilkomsten via bygdeveg med eit felt både for køyrande, gåande og syklande. I store område er det ikkje vegbelysning.

2.2.4 Sogndalsdalen

Sogndalsdalen er primærnæringsområde med gardsbruk framover heile dalen med spreidd bustadbygging innimellom. Med unntak av barnehagen på Notsete er det lite tenestetilbod i denne delen av kommunen. Området er ein del av Trudvang skulekrins, og handel og andre servicetilbod for innbyggjarane er i stor grad i Sogndal sentrum.

Dalavegen er i stor grad samferdsleåre for Sogndalsdalen. Det er kombinert sykkeltrafikk og køyrande, noko som representerer ein potensiell trafikkfare.

2.2.5 Fjærland

Mundal er sentrum i Fjærland. Fjærland har om lag 300 innbyggjarar, og ein finn mellom anna skule, kyrkje, hotell og butikkar i bygda. Bokbyen er også lokalisert her. Busetnaden i Mundal er tett, men Fjærland er ei utprega jordbruksbygd med spreidd busetnad og forholdsvis store avstandar mellom gardsbruka. Det genererer intern trafikk då ein er avhengig av køyretøy for å kome seg mellom dei ulike funksjonane.

Turisme er ei stor næring i Fjærland, med internasjonalt kjende attraksjonar som Bokbyen og Bremusèet. I tillegg er det aktivitet på breane i bygda. I turistsesongen er det difor stor trafikk av både personbilar og bussar. Alle desse har trong for oppstillingsplass og parkering. Fjærlandsvegen går gjennom bygda, men utanfor sentrum og skuleområde. Likevel inngår den som ein del av den lokale infrastrukturen og trafikkmønsteret i bygda.

3 Forankring av trafikktryggingsarbeidet

Trafikktryggingsarbeid er eit arbeid på tvers av sektorane i kommunen. Det er fleire aktørar involvert og alle har eit ansvar for trafikktryggingsarbeidet.

3.1 Administrasjon og drift

Sogndal kommune si prioritering og gjennomføring av trafikktryggingsarbeidet vert gjort med utgangspunkt i den vedtekne trafikktryggingsplanen. Det er tenesteeining Kommunalteknikk som har ansvaret for den administrative gjennomføringa av planen. Drift og vedlikehald av kommunale vegar og parkeringsplassar ligg også innfor Kommunalteknikk sitt ansvarsområde.

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 einskildvedtak i Forvaltningsutvalet. Sistnemnde har likevel politisk mynde til å handsame saker etter Plan- og bygningslova og Veglova, og har slik stor påverknad på fysiske trafikktryggingsstiltak og prioriteringar innfor dette feltet. Og i saker der reguleringsendringar, dispensasjonar og tilknytingar skal handsamast, skal trafikktryggingsomsynet vera ein del av grunnlaget for avgjerse.

3.3 Handlingsplanar

Trafikktryggingsplanen i kommunen er det lokale uttrykk for den nasjonalt formulerte 0–0 visjonen. Det betyr at dei naudsynte prioriteringane for tiltak, som må gjerast, må ta omsyn til denne overordna målsetjinga.

3.3.1 Nasjonal handlingsplan

Staten har utarbeidd ein nasjonal handlingsplan: Nasjonal tiltaksplan for trafikktrygghet på veg 2010-2013. Planen er utarbeidd av Vegdirektoratet, Politidirektoratet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk. Planen

bygger på Nasjonal transportplan (NTP) 2010–2019. Ambisjonsnivå og prioriteringar i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesen sitt handlingsprogram 2010–2013, Strategiplan for politiets trafikkteneste 2008–2011, Ulykker i Norge – Nasjonal strategi for forebygging av ulykker som medfører personskade 2009–2014 (tverrdepartemental plan), Trygg Trafikks strategiplan 2010–2013 og fylkeskommunenes handlingsprogram for fylkesvegnettet for perioden 2010–2013.

3.3.2 Regional handlingsplan

Sogn og Fjordane fylkeskommune har eigen handlingsplan for trafikktrygging. Handlingsplanen gjeld for perioden 2010-2013. Fylkeskommunen har vedteke tre satsingsområde for sitt trafikktryggingsarbeid: Unge - Foreldre - Arbeidsgjevarar.

3.3.3 Kommunale handlingsplanar

Den viktigaste planen for trafikktryggingsarbeidet er denne planen: Hovudplan for trafikktrygging. Planen er ein vidareføring av dei statlege og fylkeskommunale planane.

Sogndal kommune har fokus på trafikktryggingsarbeidet gjennom fleire planar. Likeins gjev fleire planar, til dømes kommuneplanen sin arealdel og samfunnsdel, viktige bidrag til og premisser for trafikktryggingsarbeidet. Planar som særskilt har fokus på trafikktrygging og dei mjuke trafikantane er Sykkelpelen og Planen for grøntkorridorar i Sogndal sentrum.

4 Prioriterte tiltak

I dette kapitlet vil dei tiltaka som er dei viktigaste for å fremje trafikktryggleik skildrast. Fleire av tiltaka som er viktige, kan ikkje gjennomførast av kommunen. I dette kapitlet er det difor også lista opp tiltak som andre aktørar vert oppmoda om å gjennomføre. I tillegg til gjennomføring av einskildtiltak, er det særskild viktig å tenke trafikktrygging i drift og vedlikehald av vegnettet. Viktige moment som gjeld dette er og skildra. Desse tiltaka gjeld for alle vegar, også dei fylkeskommunale- og statlege vegane.

Fylkeskommunen lyser kvart år ut midlar til trafikktrygging, og Sogndal kommune søker på tiltak i høve dei prioriterte tiltaka i denne planen og budsjetttramma i budsjettet for kvart år. Kva tiltak som vert gjennomført er avhengig av stønaden frå fylkeskommunen.

4.1 Prioriterte tiltak med kostnader

Tabellen under syner dei høgast prioriterte tiltaka i perioden. Kvar tiltak er gjeve opp med planlagt periode for gjennomføring og eit grovt kostnadsanslag.

Prioriterte tiltak med kostnader. Alle tal i 1000-kroner	2013	2014	2015	2016
Sykkelfelt i Fossvegen	220			
Gangvegssystem i høve reguleringsplan "Leitevegen nord"	200			
Trygging av Fjørevegen for mjuke trafikantar				
- Vurdering og merking av gangfelt				
- Gode kryssingar og god sikt				
- Gode gangveggar og reine gangfelt	30			
Forbetring av sikt i krysset Fosshaugen-Trolladalen	50			
Sykkelparkering i høve gjennomføring av sykkelplanen		150		
Fartsdumper ved Kaupanger ferjekai og skilting av 30-sone		50		
Fartsdump i Einevegen ved innkøyring til Blåbærvegen		20		
Oppgradering skuleveg Kaupanger skule – Brekkeflata		150		
Kyrkjegota Kaupanger - 30 sone		20		
Fartsdumper Strondi Kaupanger		30		
Skilting for ridande – Skogavegen		15		
Merking i vegbana ved Shell Kaupanger		15		
Gangveg Haukåssvingen – Prix Kaupanger: Oppgradering og oppsetting av gatelys			400	
Fysisk sperring mellom Åbergevegen og Bårdsenvegen			35	
Fysisk sperring av veg mellom Rutlinslid og psykiatrisenteret			15	
Gatelys Skogavegen frå Vesterheim. Ca 250 meter				200
Forbetre av- og påstigning for elevar på Fjærland skule				100
Lys gangveggar frå Rutlin til Kvåle skule				150
Sum	500	450	450	450

4.2 Andre viktige moment i trafikktryggingsarbeidet.

For at Sogndal kommune skal lukkast i trafikktryggleiksarbeidet er det viktige at fleire aktørar spelar på lag med kommunen. I dei neste delkapitla er det skildra kva vi

meiner dei andre aktørane må fokusere på. I tillegg er driftstiltak lista opp. Driftstiltak gjeld for alle vegane, også riks- og fylkesvegar.

4.2.1 **Statens vegvesen - tiltak på riks- og fylkeskommunale vegar**

- Forbetre inn-, utkøyringar og kryssingar på Rv. 5 frå Museet til Kaupangsenteret.
- Gang- og sykkelveg mellom Kjørnes og Kaupanger, mellom Årøy og Nestangen og mellom Nornes og Ylvisåker
- Sykkelveg gjennom Sogndal sentrum
- Ny Loftesnes bru

4.2.2 **Politiet**

- Fartskontrollar i og kring Sogndal sentrum
- Fartskontrollar langs rv.5 Kaupangerskogen
- Kontroll av ulovleg køyring i Trehestebakken og Teodorbakken

4.2.3 **Driftstiltak**

- Godt vintervedlikehald i form av brøyting og strøing
- Sommarvedlikehald, som til dømes feiing og fjerning av sand
- Oppmåling av fotgjengarovergangar og p-plassar for handikappa.
- Oppretthalde god vegstandard og god vegmerking
- Oppretthalde oversiktlege avkøyrslar med god sikt – til dømes er klipping av offentlege og private hekkar viktig.

Særskilte driftstiltak som bør gjennomførast:

- Tydeligare skilting i Teodorbakken ved Rones barnehage
- Parkeringskontrollar utanfor parkeringsplassar på kveldstid
- Merking av gangfelt særskilt på skulevegane på Kaupanger og i Sogndal sentrum

Vedlegg:

4.3 Vedlegg 1: Liste over innkomne forslag fordelt på krins

Nedanføre er hovudinnhaldet i dei einskilde innkomne forslaga lista opp.

Kaupanger

- Trafikktrygging Strondi Kaupanger
- Veg frå Kaupanger skule til Amla via Brekkeflata, Kaupangerhøgdi og gang- og sykkelveg mellom Storebrui og ferjekaia
- Trafikktrygging Kyrkjegota Kaupanger
- Reduksjon av fart på vegen ned til ferjekaia
- Diverse tiltak på skulevegen til Kaupager skule
- Lys på Kaupangerskogen og trygg avkøyning frå rv. 5
- Fartsdump i Einevegen
- Skogavegen ved avkøyning frå rv. 5: lys, redusert fart, skilting for hest
- Forbetring av avkøyning frå rv. 5 mot Skogavegen
- Gang- og sykkelveg frå Valeberg til Kaupanger
- Skogavegen ved avkøyning frå rv. 5: lys, redusert fart, skilting for hest
- Strondi Kaupanger: redusert fart, skilting og fartsdumpar
- Redusert fart ved ballbingen på Kaupanger
- Trafikktrygging Kaupangerskogen: lys, skilting for hest
- Redusert fart på rv. 5 frå Valeberg til Skogly
- Forbetring av skuleveg på Brekkeflaten
- Forbetring av trafikktryggleik kring rideanlegget
- Forbetring av trafikktryggleik kring rideanlegget
- Merking av overgang frå Shell til idrettsanlegget ved Kvernhusvegen
- Gatelys og skilting for hest ved rideanlegget
- Skule- og bygdaveg på Brekkeflaten

Sogndal sentrum

- Avkøyrsløse frå rv. 5 ved Kjørnes barnehage
- Kryss Trolladalen-Fosshaugen
- Trafikksituasjonen i Teodorbakken ved Rones barnehage
- Fartsdup i Leitevegen ved Markavegen
- Trafikksituasjonen bak Kulturhuset
- Gangfelt og generell sikkerheit for gåande bak Kulturhuset
- Fartsdumper ved Stedje gartneri
- Diverse tiltak for forbetring av tryggleiken ved Trudvang skule
- Diverse innspel frå rådet for funksjonshemma
- Diverse tiltak kring Rones barnehage
- Avkøyning frå rv. 5 ved Kjørnes barnehage
- Uroe for situasjonen kring Trudvang ved bygging av ny SOS

- Forbetring av trafikktryggleiken i Teodorbakken ved Rones barnehage
- Regulering av parkeringssituasjonen i Elvabakken

Sogndalsdalen

- Ingen innkome forslag

Norane

- Sikker veg til skule og fritidsområde på Ylvisåker

Fjærland

- Forbetra på- og avstigning for skulebuss, gangveg langs fv. 159, rekkverk langs elvekantar
- Snuplass for skulebussen
- Redusert fart gjennom gardstun og forbi bygdahuset
- Fortgang på bygging av ny avkøyring, farlege situasjonar på rv. 5 ved gamle bommen, manglande rekkverk