



Trafikktryggleiksplan

For Sogndal kommune 2023-2026

Vedteke av kommunestyret i sak 62/2022, 15.12.2022



Sogndal kommune /// Livskvalitet og utviklingskraft i Sogn

Innhald

1. Innleiing.....	4
2. Arbeidet med ny trafikktryggingsplan	4
2.1 Arbeidsform, deltaking og medverknad.....	5
3. Føringar for trafikktryggingsarbeidet	5
3.1 FN sine berekraftsmål	5
3.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikktryggingsarbeidet – samordning og organisering.....	6
3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033.....	7
3.3.1 Barnas transportplan	7
3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2022-2025	7
3.5 Regional transportplan	8
3.6 Kommunale planar	8
3.7 Ulike vegkategoriar og ansvar	9
4. Ulukkessituasjon og utvikling	9
4.1 Nasjonal og regional utvikling	9
4.1.1 Kostnadar ved trafikkulukker	10
4.1.2 Registrering av ulukker	11
4.2 Trafikkulukker i kommunane Leikanger, Balestrand og Sogndal dei siste 10 åra	11
5 Mål og strategi.....	13
5.1 Strategi.....	14
6 Mål og innsatsområde.....	15
6.1 Fart.....	15
6.2 Rus.....	15
6.3 Beltebruk og rett sikring av barn.....	16
6.4 Barn (0-14 år).....	16
6.5 Ungdom og unge førarar	17
6.6 Eldre trafikantar og trafikantar med nedsett funksjonsevne	17
6.7 Gåande og syklende	17
6.8 Drift og vedlikehald.....	18
6.9 Trafikktryggleiksarbeid i offentlege og private verksemdar	18
7 Finansiering av trafikktryggingstiltak	19
7.1 Kommunen si eigenfinansiering	19
7.2 Søknadsordningar for tilskot til trafikktryggingstiltak.....	19

8	Tiltaksliste for trafikktryggingsarbeidet i Sogndal kommune.....	19
8.1	Fysiske tiltak, kommunale vegar	19
8.2	Innspel til fylkes- og riksvegar	21
8.3	Andre	24
8.5	Innspel, fylkes- og riksvegar	25
9.	Handlingsprogram 2023-2026	26
9.1	Investeringar	26
9.2	Driftstiltak	28
10.	Vedlegg	29
9.1	Tabell drepne, hardt skadde og lettere skadde.....	29
9.2	Innkomne innspel.....	29

1. Innleiing

Kommunal transportplan (KTP) skal vere eit styringsdokument for samferdsle- og transportarbeidet i Sogndal kommune. KTP består av tre delar – trafikktryggleiksplan med tiltak, tilstandsrapport på kommunale vegar, og innspel til RTP.

Trafikktryggleiksplanen er ein temaplan med mellom anna konkrete fysiske og haldningsskapande tiltak for å nå dei nasjonale måla for trafikktryggleik 2023-2026.

Kommunen har ansvar for investeringar, drift og vedlikehald av det kommunale vegnettet. Som vegeigar har kommunen også eit ansvar for trafikktryggingstiltak på vegane. Plan- og bygningslova og folkehelselova gjev kommunen eit generelt ansvar for å førebygga skader ogulukker lokalt. Som eigar, arbeidsgjevar og innkjøpar, har kommunen ansvar og verkemiddel som kan bidra til auka innsats i det lokale trafikktryggingsarbeidet.

Trafikktryggleik handlar om å kunna bevega seg trygt i sitt lokalmiljø, anten ein er gåande, trillande eller bilist – barn, ungdom, vaksen eller eldre.

Denne planen skal leggja grunnlaget for kommunen sitt trafikktryggingsarbeid, og byggjer på regjeringa sin nullvisjon om tal drepne og hardt skadde i trafikken.

Føremålet med ein kommunal trafikktryggleiksplan er å auka kommunen sin innsats i trafikktryggleiksarbeidet. Kommunen har fleire roller og oppgåver som inneber at ein direkte eller indirekte har mange moglegheiter til å betra trafikktryggleiken, som:

- Vegeigar.
- Planmyndigheit.
- Skule- og barnehageeigar.
- Arbeidsgjevar.
- Transportkjøpar.
- Folkehelseaktør (ved å førebygga sjukdom og skade hjå innbyggjarane).

Sidan 2001 har trafikktryggleiksplanar vore ein føresetnad for å få statleg stønad til planlegging og gjennomføring av tiltak for å sikra barn sin skuleveg på både fylkes- og kommunale vegar.

2. Arbeidet med ny trafikktryggingsplan

Trafikktryggleiksarbeidet er forankra politisk og administrativt i Sogndal kommune. Arbeidet er lagt til vegavdelinga. Dei einskilte sektorane har ansvar for at tiltaka i planen vert gjennomført.

I arbeidet med planen er det oppnemnt ei prosjektgruppe med prosjektleiar og fagressurs, med fokus på brei innbyggjarinvolvering. Prosjektgruppa har søkt råd og kunnskap hjå Vestland fylkeskommune, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet.

Prosjektgruppa er glad for, og set pris på, gode diskusjonar og mange innspel til planen. Dette syner at trafikktryggleik skapar engasjement i heile kommunen.

2.1 Arbeidsform, deltaking og medverknad

Trafikktryggleiksplanen inngår i det kommunale planhierarkiet, og vert gjeven politisk handsaming i samsvar med dette.

I april gjennomførte prosjektgruppa tre arbeidsverkstadar i kommunen. På arbeidsverkstadane i Balestrand, Leikanger og Sogndal møtte det totalt 27 personar. Dette har vore ei vidareføring av konseptet *bygdelab* der kommunen ønskjer at så mange som mogleg får høve til å komma med innspel til relevante tema og område som angår dei. Kommunen har særskilt invitert barnehagar og skular til å komma med innspel, i tillegg til FAU. I tillegg har me søkt innspel frå næringslivet, då særskilt dei som driv med transport av varer og tenester. Det vart også posta informasjon om møta på kommunen si heimeside og Facebok, SoMe (Sogndal hjelper Sogndal, Opplev Leikanger, og Det skjer i Balestrand), pluss ein artikkel i Sogn Avis.

I tillegg til arbeidsmøta har innbyggjarane hatt høve til å koma med innspel via skjema på kommunen si heimeside. Der kom det inn innspel frå 65 personar. Totalt er det komme inn i overkant av 200 innspel.

I arbeidet med arealdelen til samfunnsplanen kom det også inn ein del innspel knytt til trafikktryggleik. Dei er også tekne med i dette arbeidet. For Sogndal kommune er det viktig at me også inviterer og inkluderer barn og ungdom til å seie si meining. Det vart gjennomført eit eige arbeidsmøte med ungdomsrådet i mai der dei fekk informasjon om planarbeid i kommunen, samt høve til å koma med innspel til planen.

Barnetråkk syner elevar korleis deltaking i planprosessar fungerer, og korleis dei kan ta vare på rettane sine i ung alder. Dette er ikkje berre ein fordel for ungane, men også for det demokratiske samfunnet som heilheit. Der er gjennomført på Kaupanger skule i mai 2022. Kvåle, Fjærland, Leikanger, Norane og Sagatun gjennomførte Barnetråkk i 2021.

3. Føringer for trafikktryggingsarbeidet

For å sikra ein raud tråd i arbeidet, frå nasjonalt til lokalt nivå, er følgjande styringsdokument lagt til grunn:

- FN sine berekraftsmål.
- Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering.
- Medl. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033.
 - Barnas transportplan.
- Regional transportplan for Vestland fylke.

3.1 FN sine berekraftsmål

FN sine berekraftsmål er verdas felles arbeidsplan for å utrydda fattigdom, kjempa mot ulikskap og stogga klimaendringane innan 2030.

Dei mest relevante punkta for kommunen sitt trafikktryggingsarbeid innan berekraftsmåla er:

- Mål 3 God helse
Delmål 3.6 Innan 2030 halvera tal dødsfall og skadar i verda forårsaka av trafikkulukker.
- Mål 4 God utdanning
Delmål 4.7 Innan 2030 sikra at alle elevar og studentar tileignar seg den kompetansen som er naudsynt for å fremja berekraftig utvikling (...).
- Mål 11 Berekraftige byar og samfunn
Delmål 11.2 Innan 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelege og berekraftige transportsystem til ein overkommeleg pris, og betra sikkerheita på vegane (...) med særleg vekt på behova til (...) barn (...).
- Mål 17 Samarbeid for å nå måla
Delmål 17.17 Stimulera til og fremja velfungerande partnerskap i det offentlege, mellom det offentlege og private, og i det sivile samfunn (...).

3.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikktryggingsarbeidet – samordning og organisering

Regjeringa legg til grunn at Norge er verdsléiande innan trafikktryggleik på veg, som følge av målretta, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats.

Trafikkulukker utgjer likevel eit betydeleg samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikktryggleik må difor framleis ha høg prioritet, med nullvisjonen om eit av hovudmåla for transportpolitikken.



drepte og hardt skadde

ETIKK - Ett hvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.

VITENSKAPELIGHET - Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av veisystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en

kollisjon skal legge premissene for valg av løsninger og tiltak. Veitrafikksystemet skal lede trafikantene til en sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kunnskap om trafiksikkerhetsvirkninger skal legges til grunn ved prioritering av tiltak.

ANSVAR - Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafiksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd, de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar

for å tilby et veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Transportkjøpere og -tilbydere har ansvar for å legge til rette for sikker transport. Kjøretøyleverandørene og -produsentene har ansvar for å tilby, utvikle og produsere trafiksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafiksikkerheten blir best mulig.

I stortingsmeldinga presenterer regjeringa seks satsingsområde der eitt omhandlar forankring av tverrsektorielt trafikktryggjingsarbeid på overordna nivå.

Generelt vil regjeringa vidareføra ei brei tilnærming i trafikktryggjingsarbeidet, og ein målretta innsats mot dei mest alvorlege ulukkestypene og ein målretta innsats mot risikogrupper. Det trafikantretta trafikktryggjingsarbeidet skal vektleggast.

3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Det overordna målet for Nasjonal transportplan 2022-2033 er:

«Eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem i 2025.»

Nullvisjonen er ein av fem likestilte handlingsstrategiar i Nasjonal transportplan, og ligg til grunn for trafikktryggjingsarbeidet i Norge.

Etappemål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepne i vegtrafikkulukker, med maksimalt 50 drepne, samstundes som det er eit mål om null drepne i vegtrafikkulukker innan 2050.

I NTP 2022-2033 har regjeringa lagt vekt på å utvikla eit godt transportsystem som gjev fridom og moglegheit for alle, aukar livskvaliteten, bidreg til verdiskaping, beskyttar og reddar liv, og bidreg til betre helse, miljø og klima.

3.3.1 Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og framtidas trafikantar. Eit godt transportsystem skal vera trafikksikkert og tilpassa elle, og let barn og unge leva aktive liv i by og bygd. God trafikk- og arealplanlegging tek omsyn til dei yngste og deira behov. Barn og unge er sårbare, og deira ferdsel i trafikken krev målretta tiltak.

Regjeringa vil (utdrag frå Barnas transportplan):

- Gje barn gode moglegheiter til å vera aktive og sjølvstendige trafikantar.
- Ta omsyn til barn og unge sine behov i areal- og transportplanlegginga.
- Prioritere ei ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som betrar trafikktryggleiken for barn og unge, samt etablera ei tilskotsordning for å stimulera til lokalt arbeid for trygge skuleveggar og nærmiljø.
- Jobba for nullvisjonen, det vil sei at ingen menneske skal bli hardt skadd eller drepne i trafikken.

3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2022-2025

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit 2022-2025 er utarbeidd av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunane, og åtte storbykommunar.

Planen byggjer på Meld. St. 20 (2020-2021) NTP og Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikktryggjingsarbeidet. Ambisjonsnivå og prioriteringar i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesen sitt handlingsprogram 2018-2023 (2029).

Føremålet med tiltaksplanen er å presentera eit samla og vidt spekter av fagleg forankra tiltak, i tillegg til å styrka samarbeidet mellom dei sentrale trafikktryggleiksaktørane. Tiltaka i tiltaksplanen skal sikra at me har stø kurs mot etappemålet i NTP.

I planen er det peika på 15 innsatsområde:

- Fart.
- Rus.
- Beltebruk og rett sikring av barn.
- Uoppmerksamheit.
- Barn (0-14 år).
- Ungdom og unge førarar.
- Eldre trafikantar.
- Gåande og syklende.
- Motorsyssel og moped.
- Godstransport på veg.
- Møteulukker og utforkøyringsulukker.
- Drift og vedlikehald.
- Bruk av ny teknologi i trafikktryggleiksarbeidet.
- Trafikktryggleiksarbeid i offentlege og private verksemdar.
- Arbeid for å styrka kunnskapsgrunnlaget.

3.5 Regional transportplan

I [Regional transportplan for Vestland](#) (RTP) er hovudmålet at Vestland skal ha eit effektivt, trygt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling. Mellom anna skal det verta meir attraktivt å vera mjuk trafikant. Planen og tiltaka skal koordinerast opp mot Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik 2022-2025.

3.6 Kommunale planar

Samfunnsplanen med sine mål og satsingsområde skal speglast i alle delar av kommunen sitt virke, trafikktryggleiksplanen er såleis ikkje eit unntak.

Det er viktig og naudsynt at planverka til kommunen heng saman. Samfunnsplanen vår seier at me skal vera best på oppvekst der ungane som veks opp skal vera trygge og aktive barn. Vidare seier den at me skal ha miljøvenlege og helsefremjande tettstadar. I tillegg skal kommunen skal vera skapt for aktiv livsstil, dvs. at me må leggja til rette for gode, attraktive og trygge val for gåande og trillande i heile kommunen.

Det er og utarbeidd prinsipp for arealdelen av kommuneplanen som seier noko om biltrafikk, og gange og sykkel. Som hovudregel skal gjennomfartstrafikk leggjast utanom sentrum, og ein skal leggja til rette for å redusere både biltrafikk og parkeringsareal i sentrumskjerner. Me skal sikra areal til saumlause og universelt utforma gang- og sykkelveggar, og snarveggar, i sentrumsområda og mellom

bustadområde, barnehagar og fritidsaktivitetar. Det skal og sikrast infrastruktur for syklende.

Trafikktryggleiksplanen kan vera ein reiskap for å nå desse måla og levera på prinsippa ved å t.d. leggja til rette for trygg ferdsel i trafikken. Mellom anna skal det setjast krav ved utbygging av nye bustadfelt at det skal leggjast til rette for universelt utforma infrastruktur for gåande og trillande.

Kommunestyret vedtok 09.12.21 [Trafikktryggleiksplan for Sogndal kommune 2022-25](#). Her er det peika på 14 tiltak som skal gjennomførast i løpet av 2022. Det er og peika på tre langsiktige tiltak som skal gjennomførast i perioden 2023-26, desse er tekne inn i planen for 2023-27:

1. Norneshaugane opp til Nornesfeltet – etablere fortau.
2. Balavegen – etablere fortau.
3. Sti mellom Dalavegen og Trolladalen.

3.7 Ulike vegkategoriar og ansvar

I Norge består vegnettet av fleire vegtypar; riksvegar, europavegar, fylkesvegar, kommunale vegar og private vegar. Ansvaret for forvaltning av desse vegane vert delt mellom fleire institusjonar. Statens vegvesen har ansvaret for riks- og europavegar, medan kommunen har ansvar for kommunale vegar.

Nye Veier vart stifta i 2015, og selskapet si portefølje vart kraftig utvida i 2021, og omfattar no om lag 12% av riksvegnettet. På desse strekningane har Nye Veier ansvar for planlegging og bygging av nye vegprosjekt, samt drift og vedlikehald. I dette ligg også ansvaret for trafikksikkerheit.

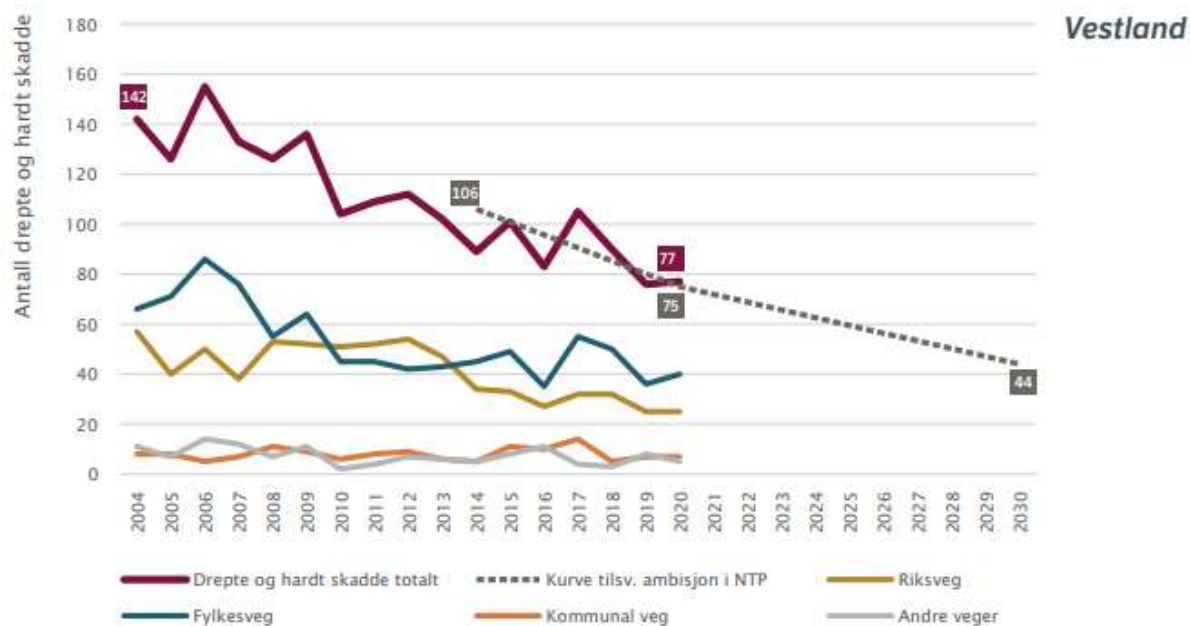
Regionreforma 01.01.20 medførte at det faglege og administrative ansvaret for fylkesvegnettet vart overført frå Statens vegvesen til fylkeskommunane. Som ein konsekvens har fylkeskommunane fått ei enda meir sentral rolle i trafikktryggingsarbeidet.

I trafikktryggleiksplanen vil dei fysiske tiltaka berre vera retta mot offentlege vegar, dette utelet difor tiltak på private vegar.

4. Ulukkessituasjon og utvikling

4.1 Nasjonal og regional utvikling

I 2020 omkom 93 personar i trafikkulukker i Norge. Dersom risikoen for å bli drept per køyrde km hadde vore den same som i 1970 hadde ein hatt i overkant av 1800 drepne. Dei siste 30 åra har med andre ord risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken (per km) blitt redusert for dei største trafikantgruppene. Likevel har det blitt fleire av nokre grupper som syklistar og motorsyklistar, og hjå dei har det vore ein aukande trend i tal drepne og hardt skadde. Tal drepne og hardt skadde er redusert i alle aldersgrupper, men med tydelege skilnadar i utvikling. Barn er utan tvil den aldersgruppa ein har lukkast best med. I 1969 omkom heile 103 barn i alderen 0-14 år, medan det i 2019 for første gong ikkje omkom nokon barn.



Vegkategori er også ein sentral variabel. På riksvegnettet har det vore ein jamn reduksjon i tal drepne og hardt skadde. På fylkesvegnettet var det positiv utvikling frå 2004-2011, men tala har vore uendra sidan da. På det kommunale vegnettet var situasjonen relativt uendra frå 2004-2015. Frå 2015-2019 var det samla nær ei halvering av drepne og hardt skadde, men med ei auke frå 2019-2020. Frå 2017-2020 syner statistikken at det på riksvegnettet var 11,1 drepne og hardt skadde per mrd. køyretøykilometer, på fylkesvegnettet var 20,9 drepne og hardt skadde per mrd. køyretøykilometer, og på det kommunale vegnettet var 12,4 drepne og hardt skadde per mrd. køyretøykilometer. På riksvegane er møteulukker den største utfordringa. Tilsvarende er møteulukker den største utfordringa på fylkesvegnettet, og ulukker med gåande og syklande er den største utfordringa på det kommunale vegnettet.

4.1.1 Kostnader ved trafikkulukker

Ein nyttar samfunnsøkonomiske analysar for å vega fordelar og ulemper ved tiltak. Trafikktryggleik inngår som eit viktig element i slike analysar, og reduserte ulukker og personskadar verdsetjast som ei økonomisk nytte. For å fastsetja kostnadane knytt til dei ulike skadegradene ligg det fagleg arbeid til grunn. Omrekna til 2020-kr legg ein til grunn at dei totale ulukkeskostnadane per skadetilfelle er 32,2 mill. kr for ein drepen, 11,7 mill. kr for ein hardt skadd, og 774 000 kr for ein lettare skadd. Basert på desse tala kan ein slå fast at personskadar i vegtrafikkulukker kostar samfunnet om lag 13,2 mrd. kr i 2020. Basert på statistikk for forsikringsutbetalingar hadde vegtrafikkulukker materielle skadar til ein samla kostnad på 10 mrd. kr i 2020. Det er to delar ein ser på ved utrekningane. Den realøkonomiske som omfattar medisinske, materielle og administrative kostnader. Og velferdstapet trafikkskadde og pårørande opplever som følgje av redusert livskvalitet ved tap av helse eller leveår.

Av tala over ser at ein det løner seg å førebygga!

4.1.2 Registrering av ulukker

I tillegg til dei registrerte ulukkene er det også eit høgt tal trafikkrelaterte skadar som ikkje vert registrert. Dette gjeld særskilt ulukker på sykkel eller til fots der ingen andre er involvert (eineulukker). Desse vert ikkje rapportert til politiet og inngår difor ikkje i den offisielle ulukkesstatistikken. Utan samanlikning forøvrig syner ei kartlegging i 2014 at 2184 syklistar fekk behandling på Oslo skadelegevakt. Same år var det offisielle talet på sykkelulukker for heile landet «berre» 555. Ei tilsvarande kartlegging syner at over 6000 fotgjengarar var behandla for skadar i 2016. Særs mange av desse skjedde på vinteren og kunne difor truleg vore førebygd gjennom betre vedlikehald på vegane med strøing og brøyting. Det ligg ikkje føre tal for Sogndal kommune.

Underrapportering av trafikkulukker er eit problem fordi grunnlaget for det førebyggjande arbeidet vert feil. Det vert jobba på nasjonalt nivå med å laga eit register der mellom andre fastlegar og legevakt må rapportera inn årsaker til behandling av skadar.

4.2 Trafikkulukker i kommunane Leikanger, Balestrand og Sogndal dei siste 10 åra

Definisjonar

Drepne: Ein person som døyr med ein gogn eller innan 30 dagar som eit resultat av ei vegtrafikkulukke.

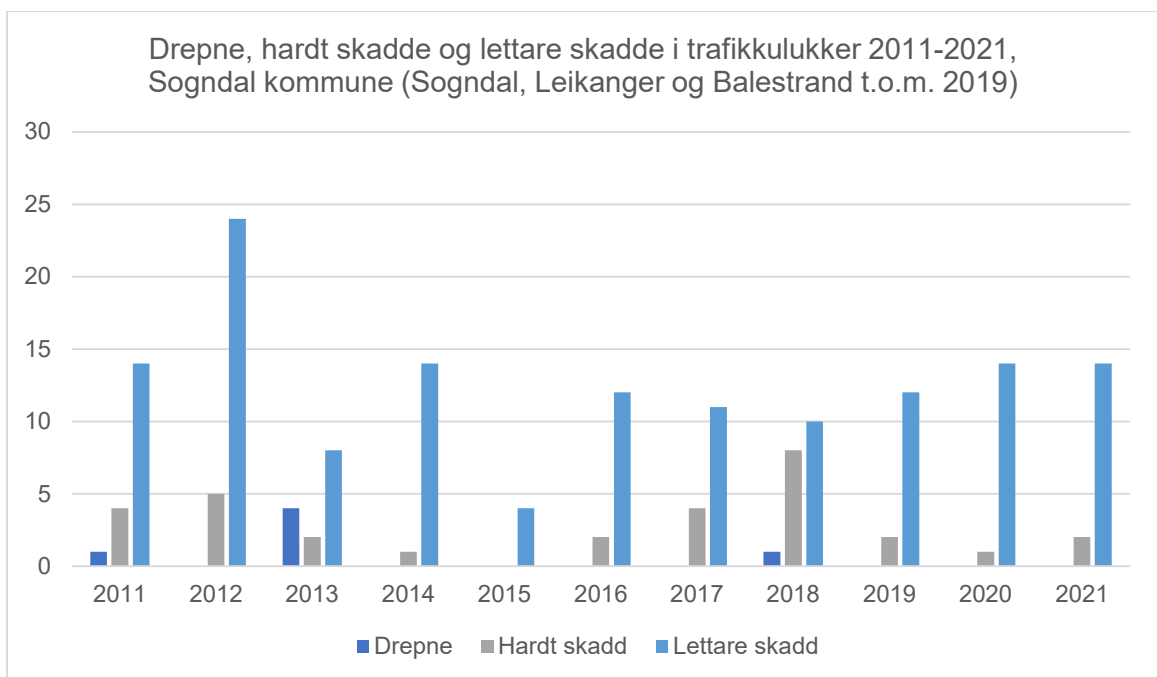
Hardt skadd: Ei fellesnemning på særskild alvorleg- og alvorleg skadde.

- Særskild alvorleg skadd: Alle skadar som trugar pasienten sitt liv, eller som fører til varige men (t.d. opne hovudskadar, brot i ryggen med permanent eller langvarig lamming, innvendig bløding, knusingsskade av armar/bein, respiratorbehandling).
- Alvorleg skadd: T.d. kraftig hjerneristing, kranie- og ansiktsbrot, brot i ryggen utan lamming, mindre indre blødingar, større brot på armar/bein som må setjast på plass eller opererast.

Lettare skadd: T.d. lettare hjerneristing, små brot i ryggen som ikkje krev sjukehusinnlegging, enkle ribbeinsbrot, mindre sene- og muskelskadar, hudsår som ikkje krev sjukehusinnlegging.

I Sogndal kommune (Sogndal, Leikanger og Balestrand før 01.01.20) er det i perioden 2011-2021 registrert 174 trafikkulukker. Av desse var 137 lettare skadd, 31 hardt skadd og 6 drepne.

I 2015 vart det ikkje registrert verken drepne eller hardt skadde i kommunen.



Trafikantgruppe	Tal ulukker med drepne eller særs alvorleg skadde 2011-2021 (BLS)
Bilførar	15
Bilpassasjer	13
Lett motorsykkel	12
Anna motorsykkel	2
Moped	1
Sykkel	3
Andre	1

Alder	Tal ulukker med drepne eller sær s alvorleg skadde 2011-2021 (BLS)
6-15	1
16-17	2
18-19	4
20-24	4
25-34	2
35-44	5
45-54	4
55-64	12
65-74	3
75-84	4

Av statistikken sidan 2011 ser ein at bilførar og passasjerar er den mest utsette trafikantgruppa. Personar i alderen 55-64 år peikar seg og ut på statistikken for Sogndal kommune (tidlegare Sogndal, Balestrand og Leikanger).

Med stadig utbetring og utbygging av gang- og sykkelstiar i kommunen vil truleg statistikken endra seg i åra som kjem som følgje av at fleire sykklar og går. Det er viktig å driva kunnskaps- og førebyggjande arbeid opp mot dei mjuke trafikantane framover.

5 Mål og strategi

Nullvisjonen om ingen drepne eller hardt skadde i trafikken ligg til grunn og set mål for trafikktryggleiksarbeidet i Sogndal kommune. Etappemålet for nullvisjonen seier at det i 2030 skal vera maksimalt 350 drepne eller hardt skadde i trafikken. Sogndal kommune har hatt ei stabil utvikling, og vil vera med å bidra til at dette målet vert nådd.

For perioden 2022-2032 vil trafikktryggleiksarbeidet i Sogndal kommune ha som mål å:

- Redusera tal ulukker for kvart år.
- Ha ein samanhengande periode på 12 månadar utan drepne eller hardt skadde i vegtrafikken.
- Redusera konsekvensen av dei ulukkene som skjer.
- Vektleggja tilhøva for mjuke trafikantar som første prioritet framfor biltrafikk i alt planarbeid.
- Setja krav til nye byggjeprojekt om at framkommelegheita for mjuke trafikantar skal vektleggjast og å ha høg standard.
- Ha strengare krav til omskilting der det er absolutt naudsynt for å gjera framkommelegheita i trafikken forutsigbar.
- Særleg leggja vekt på barn og unge sine behov i trafikktryggingsarbeidet.
- Sjå område med fleire innspel i samanheng, og det skal utarbeidast ein felles plan for å løysa utfordringane.

- Vurdere einvegskøyering på kommunale vegar som ikkje er breie nok til å bygga gang- og sykkelnett i bustadområde, for å gjera trafikken tryggare for mjuke trafikantar.
- Dei neste 10 åra prioritere flaskehalsar og koplingspunkt for å knyta saman gang- og sykkelnettet, og grønne snarvegar i tettstadane som betrar tilhøva for mjuke trafikantar. Kommunen bør vurdere kryssingsfritt som standard på vegar med høg ÅDT.
- Gjennomføra dialogmøte med Vestland fylkeskommune for gjennomgang av utfordringar og tiltak for neste økonomiplanperiode.
- Utarbeida Barnas trafikktryggleiksplan som er særskilt skriven og tilpassa slik at barn og unge i kommunen på ein enkel måte forstår trafikktryggleik og planverket som ligg til grunn. Dette bør gjerast saman med t.d. ungdomsrådet.
- Bli ein trafikksikker kommune innan 2026.
- Etablera hjartesonar rundt alle skular og barnehagar innan 2026.
- Jobba for å få på plass lokal registrering på behandlingsstad for eineulukker.

5.1 Strategi

For å oppnå trafikktryggleiksmåla vil trafikktryggleiksarbeidet ha fem hovudstrategiar:

1. Utbetra farlege strekningar og punkt.

Basert på innspel frå innbyggjarane, politi, Trygg Trafikk og Statens vegvesen vil me jobba særskilt med å få på plass tiltak på strekningar og punkt som blir vurdert til å ha høgare ulukkesrisiko enn andre stadar, og med det førebyggja ulukker.

2. Høg standard på drift og vedlikehald av vegnettet for alle trafikantar, både gåande og trillande.

I første del av perioden vil det bli særleg jobba med merking av veg, t.d. striper og kryssingspunkt. Sogndal kommune vil prioritera godt vedlikehald heile året i form av brøyting, strøing og kosting, også på hovudnettet for syklistane.

God sikt er også viktig for trafikktryggleiken. Kommunen vil difor jobba for god sikt i trafikken, mellom anna ved å oppmoda private om å klyppa hekkar ol.

3. Jobba for å verta ein trafikksikker kommune og innføra hjartesonar.

For å verta godkjend som [trafikksikker kommune](#) må kommunen mellom anna sørga for at skular og barnehagar vert godkjende som trafikksikre av Trykk trafikk. Dette betyr at skulane t.d. må ha opplæring i trafikkreglane for fotgjengarar og bruk av sansane i trafikken.

Kommunen vil saman med skular, barnehage, FAU og andre jobba for at det vert fleire hjartesonar.

4. Fremja gode haldningar og god åtferd i trafikken.

Trygg ferdsel i trafikken startar alt i barnehage og skule. Foreldre og føresette har også eit stort ansvar for at barn og unge lærer å ferdast trygt i trafikken. Ute i trafikken er politiet sin innsats viktig, særskilt for å unngå at ein køyrer påverka av

rus, bryt fartsgrenser og køyrer utan korrekt bruk av tryggleiksutstyr. Som medmenneske, vener og familie har me alle eit ansvar for å sei i frå, slik at me alle kan ferdast trygt i trafikken.

5. Tiltak retta mot utsette trafikantgrupper.

Mjuke trafikantar, særleg barn og unge, ferske sjåførar og personar med nedsett funksjonsevne er utsett i trafikken og møter ulike utfordringar. Det skal difor utarbeidast tiltak retta mot desse trafikantgruppene i samskaping med t.d. aktuelle råd og utval.

6 Mål og innsatsområde

I den Nasjonale tiltaksplanen (2022-2025) er det sett mål for tilstandsutvikling innanfor område der tilstandsending er av vesentleg tyding for utviklinga i tal drepne og hardt skadde. Måla er sett innanfor 15 ulike innsatsområde (sjå kap. 3.4).

Her vil me sjå på 9 av dei nasjonale tilstandsmåla som Sogndal kommune finn mest relevant å jobba vidare med i gjeldande temaplan. Under kvart av områda er dei kommunale tiltaka som skal bidra til å nå dei nasjonale måla konkretisert.

6.1 Fart

Nasjonale mål:

Innan 2026 skal 72% av køyretøya halda fartsgrensa.

Kommunale tiltak:

- Som arbeidsgjevar skal kommunen påverka sine tilsette i teneste til å opptre med minst mogleg risiko i trafikken.
- Kommunen sine tilsette skal gjennomføra e-læringskurs i trafikktryggleik og HMS. Denne er utvikla på KS-læring plattform av Trygg Trafikk.
- Trafikktryggleik skal vera eit årleg tema i kommunen sitt arbeidsmiljøutval (AMU), og ein del av ansvaret til verneomboda.
- Som innkjøpar skal kommunen stilla krav til samarbeidspartnarar om trafikksikker åtferd, dette gjeld særleg transporttenester og veg- og veldikehaldstenester. Dette skal innarbeidast i anbodsdokument.

6.2 Rus

Nasjonale mål:

Innan 2026 skal maksimalt:

- 0,1 prosent av trafikkarbeidet utførast under påverknad av alkohol over 0,2 promille.
- 0,4 prosent av trafikkarbeidet utførast under påverknad av narkotika over straffbarheitsgrensa.

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeida aktivt for å hindra at tilsette er påverka av rus i tenesta. Det skal vera låg terskel for tilsette å be om hjelp dersom dei har behov og dette skal tydeleg kommuniserast gjennom AKAN-arbeidet.
- Ved kjøp eller leasing av nye bilar skal alkoholås innarbeidast som ein del av anbodsgrunnlaget.

6.3 Beltebruk og rett sikring av barn

Nasjonale mål:

Innen 2026 skal:

- 98,5 prosent av alle førarar og forsetepassasjerar i lette bilar nytta bilbelte.
- 95 prosent av alle førarar i tunge godsbilar nytta bilbelte.
- 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år vera sikra bakover vendt når dei sit i bil.
- 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år vera rett sikra i bil.

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal alltid velja bussar med 3-punktsbelte ved leige av bussar i kommunal regi.
- Kommunen har ei klar forventning om at tilsette nyttar bilbelte ved transport i teneste.
- Tilsette ved helsestasjonen skal aktivt informera om temaet barn i bil, særskilt at barn skal sitja bakover vendt i bil til dei er fire år.
- Kommunen og barnehagane gjennomfører tiltak for å informera om sikring av barn i bil i samarbeid med Trygg Trafikk.

6.4 Barn (0-14 år)

Nasjonale mål:

I planperioden 2023-2026 skal det vera minst vera to år utan omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I same periode skal det i gjennomsnitt ikkje vera einn 15 drepne og hardt skadde barn per år.

Kommunale tiltak:

- I samarbeid med føresette skal barnehagar og skular samarbeida for å møta kriteria for [trafikkssikker barnehage og skule](#).
- Kommunen skal saman med skulen og verktøyet Barnetråkk gjennomføra kartlegging av skulevegen.
- Kommunen skal saman med skular, barnehagar, FAU og andre jobba for trafikkssikre soner, såkalla hjartesoner.
- Kommunen skal avgrensa moglegheita for å køyra inn på skuleområde.
- Kommunen skal leggja til rette for at fleire kan gå og trilla til skulen.

- Skulane skal sørgja for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- Kommunen skal oppmoda private barnehagar om å føl nemnde tiltak.

6.5 Ungdom og unge førarar

Nasjonale mål:

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittleg risiko for bilførarar i alderen 18 til 19 år å bli drepne eller hardt skadde vera 25% lågare en gjennomsnittet for åra 2018 og 2019.

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal sørgja for at alle ungdomsskulane har naudsynt kompetanse for å tilby valfaget trafikk med trafikalt grunnkurs på ungdomstrinnet.
- Kommunen har dialog og samarbeid med vidaregåande skule for å sikra gjennomføring av t.d. haldnings- og trafikktryggleikskampanjen #edrusjåfør retta mot russen.
- Kommunen vil sørgja for at ungdomsrådet får høve til å koma med uttala i saker knytt til trafikktryggleik. Kommunen vil også utfordra dei på gode kampanjar for å nå den målgruppa.

6.6 Eldre trafikantar og trafikantar med nedsett funksjonsevne

Nasjonale mål:

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittleg risiko for:

- Bilførarar i aldersgruppa 75+ å bli drepne eller hardt skadd vera 25 prosent lågare enn i åra 2018 og 2019 (per køyrde km).
- Fotgjengarar i aldersgruppa 75+ å bli drepne eller hardt skadd vera 25 prosent lågare enn i årene 2018 og 2019 (per gå-km).

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal leggja til grunn universell utforming ved fysisk utforming av vegar og gangfelt.
- Kommunen skal, etter innspel, vurdere om eldre vegar, gangfelt og kryssingspunkt bør oppgraderast for å gjera det enklare og tryggare for fleire å ferdast.
- Kommunen skal gjennom råd og utval koma med innspel til trafikktryggleiksplanen.

6.7 Gåande og syklande

Nasjonale mål:

I planperioden for 2022-2025 skal gjennomsnittleg risiko for:

- Fotgjengarar å bli drepne eller hardt skadd vera 25 prosent lågare enn i åra 2018 og 2019 (per gå-km).

- Syklistar å bli drepne eller hardt skadd vera 25 prosent lågare enn i åra 2018 og 2019 (per sykkel-km).

Innan 2026 skal:

- 75 prosent av syklistane nytta sykkelhjelm.

- 53 prosent av fotgjengarar nytta refleks på belyst veg i mørke.

Kommunale tiltak:

- Der kommunen har sykklar tilgjengeleg for utlån til tilsette skal det også vera mogleg å låna hjelm og refleks.
- Barnehage, skule og helsestasjon skal informera om tydinga av at syklistar og fotgjengarar nyttar personleg verneutstyr i trafikken (sykkelhjelm, refleks).
- Kommunen vil lage haldningskampanjar særleg retta mot gåande og syklande grunna stadig utbygging av infrastruktur og fleire som ferdast.

6.8 Drift og vedlikehald

Kommunale tiltak:

- Kommunen prioriterer drift og vedlikehald av vegnettet for både harde og mjuke trafikantar heile året.
- Kommunen er i dialog med Vestland fylke om drift og vedlikehald av fylkesvegane i kommunen.

6.9 Trafikktryggleiksarbeid i offentlege og private verksemder

Nasjonale mål:

Innan 01.01.2026 skal:

- Mist 200 kommunar vera godkjend som Trafikksikker kommune.

- Flest mogleg fylkeskommunar vera godkjend som Trafikksikker fylkeskommune.

- Det finst og vera tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafikktryggingsarbeid som er relevante for alle private verksemder der ferdsel i vegtrafikken er ein sentral del av verksemda.

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeida for å bli godkjend som trafikksikker kommune innan 01.01.2026.

7 Finansiering av trafikkskyggingsiltak

7.1 Kommunen si eigenfinansiering

Det er sett av 8 millionar per år i gjeldande økonomiplanperiode. Desse midlane skal dekkja tiltak på kommunale vegar, trafikkskyggingsiltak, maskiner og utstyr, samt IKT-programvare knytt til styring av vegdrift. Det er eit stort etterslep på veg i heile kommunen. Frå 2023 føreslår ein at kommunen set av midlar øyremerkt trafikkskyggingsiltak. Ved å gje ei rammeløyving til heile veg- og grøntdrift risikerer ein at trafikkskyggingsiltak vert nedprioritert. Det er viktig at Sogndal kommune tek ansvar for sine innbyggjarar som ferdast både til fots, på sykkel og i bil. Skadar som følgje av vegrelaterte uhell kostar samfunnet dyrt kvart år, og førebygging løner seg.

Driftsbudsjettet legg ikkje opp til bruk av midlar til trafikkskyggingsiltak med unntak av brøyting og kosting. Å auka driftsbudsjettet vil gje høgare standard på vegane våre heile året. Fleire av innspela som er komne inn til trafikkskyggingsplanen gjeld ønskje om betre brøyting og kosting.

7.2 Søknadsordningar for tilskot til trafikkskyggingsiltak

Kommunen kan søka om tilskot til trafikkskyggingsiltak frå mellom andre [Vestland fylkeskommune](#). Dette fungerer slik at me får inntil 50% av kostnaden som tilskot, mot at kommunen stiller med dei resterande 50% i pengar eller arbeidskraft.

Ein kan også som både kommune og t.d. lag og organisasjon [søka Samferdsledepartementet](#) om støtte til tiltak.

8 Tiltaksliste for trafikkskyggingsarbeidet i Sogndal kommune

Transportøkonomisk institutt (TØI) si [trafikkskyggingshandbok](#) ligg tilgjengeleg på nett. Dei har også oppretta [ei nettside](#) med forslag til konkrete tiltak knytt til mellom anna trafikkskyggingsleik som kommunar og andre har testa. Denne basen skal Sogndal kommune nytta både til inspirasjon og kunnskap, men også dela vidare av våre erfaringar.

Dei to neste åra vil me få betre oversyn over ÅDT (årleg døgntrafikk) og tilstand på dei kommunale vegane, dette kan også påverka prioriteringa for perioden 2025-2026.

8.1 Fysiske tiltak, kommunale vegar

Vedlegg 9.2 gjev full oversikt over alle innkomne innspel frå arbeidsverkstadar, skjemainnspel via kommunen si heimeside, gjennomført Barnetrakk, samt innspel til arealplanen som er relevante for trafikkskyggingsleik. Fana «Innspel» samlar skjeminnspel via heimeside og innspel frå arbeidsverkstadane, og det er innspela omtala i denne fana ein har vald å ha fokus på i denne perioden. T.d. må gjerast ei vurdering på innspel som er komne for tiltak i sommar- og vinterhalvåret. Dette må sjåast i samanheng med den ramma som er tildelt, og kva ressursar og vekting t.d.

brøyting og kosting skal ha. Tiltak for sommar- og vinterhalvåret vil bli vurdert i det vidare arbeidet.

Me har også fått inn innspel som går på barnehage- og skuleveg. Desse vil gå inn i prosjektet Hjartesoner (sjå punkt 8.3). Det er og komme inn innspel til arealplanen som går på trafikktryggleik, desse vil ein sjå nærare på innan neste revisjon. I tillegg er det komme inn mange innspel som gjeld spesifikt for sommar- og vinterhalvåret. Mange handlar om brøyting og kosting av t.d. gang- og sykkelfelt. Dette vil kommunen ta med seg når ramma skal fordelast ved neste økonomiplanperiode.

Tiltaka som er valde for perioden 2023-26 er prioritert ut i frå høve til støtte frå Vestland fylkeskommune, samt tiltak som særleg tryggar barn og unge. Tiltak som skal utførast på fylkesveg vert oversendt Vestland fylke for vidare oppfølging.

Dei ulike tiltaka har ulik prioritering og år for gjennomføring avhengig av behov for prosjektering og omregulering. Tabellen syner når me har mål om å ha tiltaket ferdig utført.

Prosjekt	Prosjekterast	Regulerast	Gjennomførast	Innspel nummer¹
Busshaldeplass nedre Kjørnes	2023	2023	2024	26
Gangveg Bråtane - "gamle feltet"	2023	2023	2024	16, 20, 21, 1.14
Fortau i svingen frå Nortun mot Nordnes-feltet	2022	2023	2023	51, 52
Sykkelfelt og fartsreduserande tiltak opp Trolladalen	2024	2024	2025	58, 61, 81, 84, 1.29, 1.37
Nøye gjennomgang av hjartesoner på alle skuler/barnehagar	2023			35, 46, 51, 65, 73, 86, 100, 1.27, 1.34, 1.35
Autovern og gatelys Øyragrendi, Alpen - Skarsbø	2022		2023	55, 56, 57
Vurdere fartsreduserande tiltak i Leitevegen	2023		2024	67
Utbetre og sette lys på gangstien mellom	2023	-	2023	84, 91, 1.39

¹ Innspelsnummer finn du att i kolonne A i fana Skjemainnspel i vedlegg 9.2 Innspel til trafikktryggleiksplanen 2022.

Dalavegen og Trolladalen				
Montere manglande rekkverk på gangveg over bru mellom Hellebergvegen og Eplehagen på Leikanger			2023	102
Utbedre snareveg frå Fjærlandsvegen til Stedjetunet	2023		2024	1.43

I tillegg er det nokre andre aktuelle tiltak, mellom anna frå førre plan. Tiltak som skal bli gjennomført er innarbeida med økonomisk ramme i handlingsprogram for 2023-2026 i kap. 9.

8.2 Innspel til fylkes- og riksvegar

Innspel til Fylkeskommunen			
Sone	Vegnr	Kommentar	Innspel nr ²
Balestrand	FV55 S15D1	Dårleg vegdekket på gang- og sykkelveien langs fylkesveien mellom avkjørselen til Grania/Sande/Brattland og til undergangen på Bala.	2
Balestrand	FV55 S15D1	FV55 Fjærestad-Bruhjel. Ønskjer gatelys, fortau og fartsgrensa burde vorte satt ned til 60kmt. Ønskjer fotgjengarovergang frå snarveg ned frå brattlandsfeltet og ned til brua ved skaasheimselve ved FV55	4, 5
Kaupanger	FV424 S1D1	Ønskjer ganglys. Ønskjer utbetring av asfalt. Ønskjer gangveg frå Haukåssvingen til rundkøyring Kaupanger sentrum. Ønskjer fotgjengarfelt over fylkesveg frå Porsmyrvegen til Haukåssvingen	13, 66
Kaupanger	FV424 S1D1	Ønskjer vikepliktskilt frå bustadfelt og inn på fylkesveg innkjørselen til feltet.	17
Leikanger	FV5609 S1D1	Ønskjer fortau langs Njøsavegen frå riksveg til eksisterande fortau mot barneskulen. Store utfordringar med mykje trafikk kombinert med skuleveg	29, 32, 35, 36, 40, 43, 46, 48
Leikanger	FV5609 S1D1	Reparere autovern over Njøsaelva	29, 42

² Innspelsnummer finn du att i kolonne A i fana Skjemainnspele i vedlegg 9.2 Innspel til trafikktryggleiksplanen 2022.

Leikanger	FV5609 S1D1	Toppen av Njøsabakken (som vart utbedtra for nokre år sidan, men ender ut i ein innsnevring. Med tanke på tungtrafikken på Njøsavegen; bussar, transportkøyretøy mm til/fra barneskule, idrettsbane, industriområde, miljøstasjon i møte med mjuke trafikkantar (samt personbilar). Mini-rundbuss kan avlasta for gåande, som ikkje har plass på vegen, eventuelt service-transport for funksjonsnedsette. Njøsabakken-toppen må senkast og utvidast.	31
Leikanger	FV5609 S1D1	Betre brøyting av Njøsavegen	41
Sogndal, Dalavegen	FV5613 S1D1	Ønskjer gangfelt over til fortau på andre sida av fylkesvegen. Fleire nye bustader på nedsida der, som nyttar dette som skuleveg, i tillegg til alle som nyttar dette som snarveg ned til Trolladalen	59, 70, 71
Ølnes	FV55 S12D1	Ønskjer utbetring av uoversikteleg utkøyrse. Eventuelt redusert fartsgrense på riksvegen	62
Sogndal, Dalavegen	FV5613 S1D1	Ønskjer trygg og tydeleg passering av Dalavegen mellom Åbergevegen/Kvåle.	79
Sogndal, Dalavegen	FV5613 S1D1	Dalavegen, innkøyrsla til gamle legesenteret: Gjera sikta betre ved å t.d. senka muren/ha lågare murar. Ønskjer at vegeigar pålegg grunneigar oppretthalding av siktzone, eventuelt i samarbeid med kommunen	1.28
Fjærland	FV5617 S1D1	Krysset FV5617/Mundalsvegen ved kyrkja er uoversiktleg. Her og er det utarbeidd framlegg til utbetring. Ønskjer at vegeigar pålegg grunneigar oppretthalding av siktzone, eventuelt i samarbeid med kommunen	1.6
Fjærland	FV5617 S1D1	Frå ferjekaien til skulen er vegen smalare, og det er mykje tung- og landbrukstrafikk. Her syner me til detaljert framlegg til oppgradering av FV5617, utarbeidd av Bygdautvalet i Fjærland.	1.4, 1.5

Innspel til Statens vegvesen

Kaupanger	RV5 S4D30	Ønskjer ganglys. Ønskjer utbetring av asfalt. Ønskjer gangveg frå Haukåssvingen til rundkøyring Kaupanger sentrum.	13
Kjørnes	RV5 S5D1	Ønskje om undergang/overgang over RV5 ved avkøyrse til Kjørnes Camping. Veldig	23

		mange bur på nedsida av riksvegen, og nyttar ikkje eksisterande undergang.	
Kjørnes	RV5 S5D1	A. Manglande brøyting av gangveg langs Kjørnessvingane. Dette er også ei rasutsett strekning. B. Kryssing av riksveg ved avkøyring nedre Kjørnes byggjefelt. C. Kryssing av riksveg ved avkøyring Vikanevegen/Kjørnes camping. D. Utsette punkt på gangveg langs Hagalandet: Ønskjer berre ein avkøyring til det gamle "Maskinsenteret", samt tryggare trafikkavvikling ved "XL-bygg"	26
Leikanger	RV13 S46D1	Ønskjer tiltak for dårleg sikt innover når ein skal ut på riksvegen - bae sikt til gangveg og riksveg	33
Leikanger	RV13 S46D1	Fotgjengeroverganger i sentrum: Ønskjer betre lys, særskild ved Prix.	34
Leikanger	RV13 S46D1	Ønskje om betre løysing for kryssing av riksveg som skuleveg, bae mot Leite og frå Hermansverk	38
Leikanger	RV13 S46D1	Ønskje om trygg kryssing av riksvegen for gåande og syklande for alle som bur på fjordsida av riksvegen ved Sognefjordvegen 64.	47
Leikanger	RV13 S46D1	Ønskje om fartsreduserande tiltak mellom ungdomshuset og Knausen. Eventuelle fartshumpar må vere laga for farta dei skal halde, og ikkje for "rund".	47
Slinde	RV13 S47D1	Ønskje om gangveg mellom Fatlaberget og Ylvisåker.	49
Ytre Slinde	RV13 S47D1	Ønskje om å forlenge 60-sona til Fatlatunnellen. Det er 5 private avkøyringar, og eit umerka kryss som kjem ut i 80-sona.	53
Fardal	RV13 S48D1	Ønskjeleg med ei trygg kryssing av riksvegen i Fardal. Anten kulvert, lysregulering eller gangfelt.	54
Stedje	RV13 S48D1	Lange fotgjengarfelt og mykje trafikk av bilar og mjuke trafikkantar, gjer kryssa mot Coop Extra og Rema 100 uoversikteleg. Ønskjer ei løysing her, mogleg rundkøyring med fysisk delt køyrefelt, og samle utkøyringane frå coop, rema, og kyrkjevegen?	68
Stedje	RV5 S7D1	Ønsjeleg med fortau langs Fjærlandsvegen mellom Kyrkjebakken og snøggvegen «studentane nyttar»	85, 1.41
Inga fossen	RV5 S7D1	Treng betre sikt ved krysset Inga fossen. Det er også vorte ei normal ferdselsåre for	90

		mjuke trafikkantar over RV5 mellom FV 5614 og gangvegen. Her bør det sperrast eller tilretteleggast for trygg kryssing	
Leikanger	RV13 S46D1	Utfordrande for syklande barn til skulen. Kantsteinen går for langt på begge sider. Dette gjer at ungane må sykle langt ut mot vegen for å komma forbi ved start/slutt på busslomma. Hadde ein fjerna to av kantsteinane på fortauet, hadde ungane kunne sykla meir rett fram.	95
Norane	RV13 S47D1	Det manglar gatelys på busstopp ved Lomelde	96
Slinde	RV13 S47D1	Manglande gatelys frå Slinde til Nornes	97
Leikanger	RV13 S46D1	Manglande gatelys og rekkverk langs Sognefjordvegen	1.22, 1.23
Fjærland	RV5 S10D1	Det finst ingen trygg måte å kryssa RV5 på for mjuke trafikantar. Dette gjel skuleelevar i alle aldrar, samt alle andre.	1.7

8.3 Andre

[Trafikksikker kommune](#) byggjer på ei godkjeningsordning. Å bli godkjend tyder ikkje at det ikkje skjer trafikkulukker, men den er eit kvalitetsstempel for godt, målbevisst og heilskapleg arbeid med trafikksikkerheit i kommunen. Kriteria for å bli godkjend tek utgangspunkt i lover og forskrifter kommunen er pålagt å følgja, slik sett medfører det ikkje ekstraarbeid for kommunen, men ei systematisering av trafikktryggleiksarbeidet.

Ut i frå kriteria som ligg føre er Sogndal kommune alt på god veg til å kunna bli godkjend som trafikksikker kommune, men det står att noko arbeid.

Å få på plass [Hjartesoner](#) rundt alle skular og barnehagar er ein omfattande jobb som krev både fysiske tiltak òg haldningsskapande arbeid. I 2023 er det lagt opp til full gjennomgang av dagens situasjon rundt alle skular og barnehagar med utgangspunkt i enkeltinnspel, samla innspel frå FAU, og Barnetrakk. Resultatet frå dette arbeidet vil laga grunnlaget for tiltak frå 2024.

[Barnas trafikkklubb](#) frå Trygg Trafikk er barna, barnehagar, småskulen, og foreldre sitt verktøy for å utforska, øva, leika og læra om trafikk, slik at barna vert trygge trafikantar. Her finn ein m.a. lydbøker, videoar, aktivitetshäfte og anna opplæringsmateriell.

[Sykkeldyktig.no](#) er ein plattform lansert i 2020. Dette er ein læringsplattform som skal hjelpa barn og unge å bli gode og trygge trafikantar som har glede av sykkel som eit effektivt, sosialt og miljøvenleg transportalternativ. Nettsida er ein ressurs for å læra barn gode ferdigheiter i sykling, og grunnleggjande kunnskap og reglar i trafikken og trafikktryggleik. Verktøyet kan nyttast av lærarar som har ansvar for kroppsøvingsplanen, men også av foreldre og barna sjølve.

Med stadig utvikling av tettstadane våre, no sist med gang- og sykkelsti i Sogndal sentrum vert fokus på trafikktryggleik og kunnskap om å ferdast i trafikken stadig viktigare, både for unge og vaksne. I tillegg til dei verktøya som er omtala over, som i størst grad rettar seg mot barn og unge, kan det vera hensiktsmessig og også vurdere informasjon- og haldningskampanjar retta mot vaksne. Under ser ein døme på ein ev. informasjonskampanje.



LAT BILEN STÅ, TA SYKKELEN!

- Saman for eit meir miljøvenleg lokalsamfunn -



GODT SYKKELVET

#1 Stopp for kryssande i gangfelt



GODT SYKKELVET

#2 Hald til høgre på gang- og sykkelveg



GODT SYKKELVET

#3 Ver merksam, og søk augekontakt
med andre i trafikken



8.5 Innspel, fylkes- og riksvegar

9. Handlingsprogram 2023-2026

9.1 Investeringar

Handlingsprogram for investeringar er sett opp detaljert for 2023-2026 slik:

Pri	Tiltak	Fin.	2023	2024	2025	2026
1	Fartshumpar	R	500	500		
2	Fortau Nornesfeltet til busstopp på Rv 13	R	3000			
3	Busstopp Nedre Kjøres	R	100	2500		
4	Trafikkløysing Leikanger barneskule	L	500	2500		
5	Gangveg mellom bustadfelt på Bråtane	R		100	1500	
6	Oppgradering av Kvålevegen/gangvegar	L	10000	10000		
7	Sti mellom Dalavegen og Trolladalen	R			500	
8	Hjartesone – Norane oppvekstsenter	R		100	1500	
9	Fortau Balavegen til Sagatun barnehage	R			100	2500
	Totalt		14200	15700	3600	2500

Alle tal i heile 1000. Finansiering: R-rammeløyving veg/L-eiga løyving i Budsjett - Økonomiplan 2023-2026

1. Fartshumpar

Vidareføre arbeidet med etablering av fartsreducerande tiltak i bustadområde og i tilknytning til skuleveg. Det vert supplert med fartshumpar på Fjærestad og i Kreklingen kring skulen i Balestrand. På Leikanger vert Gjertrudbakken prioritert, og det vert vurdert tiltak i Leitebakkane. I 2024 vart Bråtanefeltet på Kaupanger prioritert.

2. Fortau Nornesfeltet

Det vert etablert fortau frå busstopp ved Rv 13 opp i Nornesfeltet. Det føresett gjennomført som eit samarbeid med Nortun ungdomslag i samband med etablering av parkering til Nortun, og med Lomelde strand med legging av vassleidning langs kommunevegen opp til Nornes bustadfelt. Tiltaket er føresett gjennomført i 2023.

3. Busstopp Nedre Kjørnes

Busstopp for Nedre Kjørnes har vore problematisert då det er svært mange barn på busstoppet oppom riksvegen. Det har vore vurdert ulike løysingar internt og det er trekt inn ekstern kompetanse. Det er utfordrande å få til ei god løysing, og aktuelle løysingar vil avvike frå gjeldande reguleringsplan. Det vert ut i frå dette lagt opp til planavklaring i 2023 og gjennomføring i 2024. Det er viktig å få ei god og framtidsretta løysing då det framleis er stor utbygging i Nedre Kjørnes, og vidare også lagt inn nye utbyggingsareal i dette området i ny arealplan. Kostnad vil avhenge av løysing og er med det usikker. Løysinga som så langt peiker seg ut er rundkøyning og busshaldeplass aust for Kjørnes barnehage. Løysinga vil krevje ein del utskyting og muring og er ut i frå det relativt kostbar. Det er likevel så langt vurdert som best då den er sentralt plassert, gjev ei trafikkssikker løysing for skuleungane samstundes som den gjev god for manøvrering av bussar. Det vert lagt

opp til å jobbe vidare med endelege avklaringar opp mot føresette, skule/barnehage busselskap og planavdeling i kommunen.

4. Trafikkløysing Leikanger barneskule

Det er føresett å gå gjennom trafikksituasjonen kring Leikanger barneskule i samband med mogelegheitsstudie for 1-10 skule på Leikanger i 2022. Det er med utgangspunkt i dette sett av ei eiga løyving direkte i budsjett/økonomiplanen på 3 mill. kr til å planlegge og gjennomføre trafikksikringstiltak fordelt med 0,5 mill. kroner i 2023 og 2,5 mill. kr i 2024.

5. Gangveg mellom bustadfelt på Bråtane

Det vart bygd nytt bustadfelt på Bråtane, men ikkje gjennomført samanknytning av feltet med gangveg. Slik gangveg vil fungere som skuleveg og er vurdert viktig å få etablert. Det er sett av planmidlar i 2023 og føresett gjennomføring av tiltaket i 2024.

6. Oppgradering av Kvålevegen/gangveg

Opprusting av Kvålevegen og etablering av gangveg i samsvar med områdeplanen for Campus, er viktig for utvikling av området uavhengig av kva som vert realisert av skule- og barnehage i området. I tillegg vil kommunen som følgje av kommunestyresak 44/22 og samarbeidsavtale med Studentsamskipnaden på Vestlandet om erverv og bygging av ny barnehage på Kvåle måtte gjere naudsynt oppgradering av infrastruktur. Mykje av denne tilrettelegginga vil bli gjort for å ha trafikksikker tilkomst til ny barnehage og til området uavhengig av framtidig bruk. Planlagt opning av barnehagen er barnehagestart hausten 2024. Dette betyr at kommunale investeringar må vere gjennomført før 01.08.2024. Arbeid med reguleringsplanen er sett i gang sommaren 2022. Det er først når denne er vedteken at kommunen har fasit på løysingane for kommunal infrastruktur som skal byggast. Gjennomføring av investeringar kan ut i frå dette skje tidlegast 2. halvår av 2023 og vidare 1. halvår 2024. Så snart planløysingar er avklart, vert det gjennomført prosjektering og utarbeida kalkylar som vert lagt til grunn for endeleg budsjetttramme. Det er difor tilrådd å sette av midlar til dette tiltaket direkte i budsjett/økonomiplan med 10 mill. kroner i 2023 og 10 mill. kroner i 2024.

7. Sti mellom Dalavegen og Trolladalen

Stien her er dårleg og blir brukt av svært mange barn på veg til vidaregåande samt Kvåle skule. Det er etablert intensivbelysning på Dalavegen, men dette manglar nede i Trolladalen. I tillegg kjem stien i dag rett ut i vegen på ein uoversiktleg plass der det er heller ikkje noko god oppstilling for mjuke trafikantar for å vente på at bilar stoppar. Det vert lagt opp til å flytte gangfeltet omlag 10m oppover, etablere intensivbelysning samt rekkverk ut mot vegen og ei god oppstillingssone for mjuketrafikkantar som ventar på å komme over. Ein bør truleg erverve ein del av tomte samt flytte postkassestativ m.m. I tillegg bør heile stien oppjusterast og belysast. Tiltaket er sett til 2025 slik at det kan inngå i ei samla vurdering av trafikksituasjonen i Trolladalen.

8. Norane oppvekstsenter – hjartesonetiltak

FAU har spelt inn tiltak for betring av trafikktilhøva kring Norane oppvekstsenter, med busstopp, parkering og tilkomstveg/gangveg til oppvekstsenteret. Dette er gode

døme på fysiske tiltak i samband med hjartesone for oppvekstsenteret. Tiltaka vert vurdert nærare i 2024 og føresett gjennomført i 2025.

9. Fortau Balavegen

Balavegen er tilkomst frå alle bustadfelta til Sagatun barnehage. Veggen er smal og har ein del trafikk spesielt morgon og ettermiddag. Et fortau vil kople saman gangveg/fortau frå bustadområda og skulen til barnehagen og friområda på Balasletta. Tiltaket er sett inn med prosjektering i 2025 og gjennomføring i 2026.

9.2 Driftstiltak

Det er ikkje sett opp eit særskild handlingsprogram for driftstiltak, men er føresett at følgjande oppgåver vert prioritert innfor driftsbudsjett:

- **Hjartesoner kring skular og barnehagar**
Gjennomføra kartlegging og fastsette [hjartesoner](#) kring skular og barnehagar. Vurdere fysiske tiltak i tillegg til haldningsskapande tiltak. Krev aktiv involvering og eigarskap frå skule, elevar og FAU.
- **Godkjend som trafikksikker kommune**
Arbeide for å bli godkjent innan 01.01.2026.
- **Brøyting av gangveg og fortau**
Vurdere betre brøyting av gangveg og fortau. Klargjere auka kostnader slik at tiltak kan innarbeidast i budsjett/økonomiplan.
- **Gjennomføre mindre trafikksikkerheitstiltak over drift**
Prioritere tiltak som har effekt for å betre trafikksikkerheit. Dette gjeld skilting, merking, speglar, vegetasjonsrydding m.v.
- **Gjennomkøyring ved Kaupanger skule**
Avklare om det er mogeleg å betre forholda ved Kaupanger skule der det er gjennomkøyring mellom skule og delar av uteområdet.
- **Førebyggjande arbeid for eigne tilsette**
Kommunen sine tilsette skal gjennomføra e-læringskurs i trafikksikkerheit og HMS. Denne er utvikla på KS-lærings plattform av Trygg Trafikk.
- **Røysavegen**
Røysavegen blir opna att umiddelbart frå og med fredag 16.12.2022. Saka om Røysavegen vert teken oppatt, der meirbelastning, konsekvensar og aktuelle tryggingstiltak for både Røysavegen og fv. 509 Njøsavegen er kartlagde og vurderte meir i samanhen

Det vert vidare vist til kap. 6 i planen med mål og konkrete tiltak.

10. Vedlegg

9.1 Tabell drepne, hardt skadde og lettare skadde Leikanger, Balestrand og Sogndal – 2011-2021.

	Drepne	Hardt skadd	Lettare skadd
2011	1	4	14
2012	0	5	24
2013	4	2	8
2014	0	1	14
2015	0	0	4
2016	0	2	12
2017	0	4	11
2018	1	8	10
2019	0	2	12
2020	0	1	14
2021 ³	0	2	14
Totalt	6	31	137

Hordaland og Sogn og fjordane (Vestland) – 2011-2021.

	Drepne		Hardt skadd		Lettare skadd	
	Hordaland	S&F	Hordaland	S&F	Hordaland	S&F
2011	19	7	66	16	707	152
2012	15	4	69	23	657	155
2013	15	12	56	19	484	109
2014	11	1	64	13	450	120
2015	7	5	68	21	401	70
2016	7	4	56	17	380	95
2017	11	5	71	17	387	103
2018	8	7	47	29	334	116
2019	6	5	52	15	353	101
2020	6		71		427	
2021						

9.2 Innkomne innspel

Til dokumentet «Innspel til trafikktryggleiksplanen 2023-2026» er kommentarane utarbeidd av tenesteleiar for veg og parkering i Sogndal kommune.

³ Mellombelse tal januar-november 2021, SSB