

Sogndal kommune v/rådmann Jostein Aanestad
Pb 153

6851 Sogndal

Gang og sykkelveg til Norane oppvekstsenter

Samarbeidsutvalet ved Norane oppvekstsenter viser til regjeringa si auka satsing på gang- og sykkelveg. Regjeringa ønskjer særleg å sikre skuleveg. Norane har venta lenge på ei slik prioritering, heilt frå tida Lomelde skule var i drift. Med bygging av Norane skule i 1990, vart grendaskulane i Norane samla til ein felles skule, og behovet for gang og sykkelveg vart forsterka. Vi ber difor om at Sogndal kommune tek initiativ til eit samarbeid med Sogn og Fjordane fylkeskommune for å fremje gang- og sykkelveg til Norane oppvekstsenter i handlingsplan til NTP, så tidleg som mogleg i planperioden.

Syner i det høvet til at gang- og sykkelveg er, og har vore, i kommuneplanen sin arealdel i fleire år.

Syner til gjeldande trafikktryggingsplan for Sogndal kommune:

«3.2 Regional handlingsplan

Satsingsområde C: Tiltak for mjuke trafikantar, særleg barn:

Auka utbyggingstakt for gang- og sykkelveg. Statens vegvesen har ansvaret; Skuleveg/ samarbeid m/kommunar og fylkeskommunen.

Skuleområde: 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). Redusere farten forbi skular. Målsetjing også å redusere biltrafikken til/frå skular, ved å organisere busstransport/samkøyring, samt stimulere elevane til å gå/sykle.»

Syner også til fylkesdeplan 2005-2008, Folkehelse og livsutfalding:

«Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet er ei kjelde til helse og livskvalitet, og er eit sentralt verkemiddel i folkehelsearbeidet.

Sentralt punkt:

- *Offentleg satsing på trygge gang- og sykkelveg er viktig for å få folk til å sykle og gå meir.*

Metode

Nemner spesielt punkt nr 3. Stimulere til fysisk aktivitet for barn og unge.»

Syner også til Trafikktrygging 2006-2009, Handlingsplan for trafikktrygging.

«8 SATSINGSOMRÅDE

Arealbruk og fysiske tiltak har og stor tydnad for trafikktryggleiken, jf.1.2 i kap. 9. Primært skal skulevegen gjerast så trygg at flest mogleg av dei som ikkje har lang veg kan gå eller sykle til skulen, sekundært ynskjer ein størst mogleg overføring av skulebartransporten frå privatbilar til kollektive transportmidlar.

Følgjande skal fokuserast:

- Samordna arealplanlegging - mellom anna med tanke på trygge trafikksamband mellom skule, heim og fritidstilbod

8.2 Fysiske tiltak

Området omfattar m.a. tiltak for å auke tryggleiken for mjuke trafi kantar, t.d. ved skular. Det omfattar konkrete tiltak på vegnettet, skilting, fartsgrenser og avgrensing av bilkøyning. Følgjande skal fokuserast:

- Bygging av gang- og sykkelveggar

Delområde 2.4: Fysiske tiltak for mjuke trafi kantar, særleg born

*Satsingsområde 8.2: 2. Auka utbyggingstakt for gang- og sykkelveggar, ansvarleg: Politisk nivå (stat/fylke), Statens vegvesen
samarbeidspart: Kommunane
Målsetjing/kommentar: Auka løyvingar»*

Som vedlegg følgjer også relevante uttrekk frå forslag til Nasjonal tranport plan NTP 2010-2019. Dei kommunale planane, fylkesplan/-handlingsplan og NTP'en, saman med partiprogram for inneverande periode, ser vi som ei politisk vilje til slik satsing, og håpar difor at tida endeleg er inne for gang- og sykkelveg i Norane.

Norane oppvekstsenter ligg på Ylvisåkerneset, sentralt i bygda Norane midt mellom administrasjonskommunen Leikanger og kommunesenteret Sogndal. Gjennom bygda går RV 55, som bind desse kommunane saman, og er ein viktig gjennomfartsveg for industrien m.a. i Høyanger, Balestrand og Vik. Vegen er også ein viktig turistveg i perioden mai-september med markant auke i sommerdøgntrafikken (SDT).

På den aktuelle strekka frå Norane til Fardal er vegen sterkt trafikert, og har ein årstdøgndtrafikk (ÅDT) på omlag 2200 - bilar i døgnet. Vegen er smal og i hovudsak utan midtstripe, med lita eller inga skulder. Fotgjengarar og syklistar vert ofte utsett for farlege episodar der dei vert pressa mellom rekkverk/vegmurar og møtande bilar. I tillegg til ei rekkje skader har det også vore dødsulukker med fotgjengarar involvert. På grunn av den farlege skulevegen er ungane som bur innafor gangavstand til skulen også innvilga skuleskyss.

Skulevegen til Norane skule er truleg ein av dei mest traffikerte utanfor tettbygde strøk, og på grunn av fartstrensane ein av dei farlegaste i fylket. Framlegg til NTP 2010-2019 opnar etter vårt syn for ei prioritering av skulevegen i Norane. Når det gjeld fokuset på stamvegnettet, ber vi om at Sogndal kommune og Sogn og Fjordane fylkeskommune arbeider for at fokuset i NTP også vert retta mot andre viktige regionale veggar med høge trafikktal og høgt skadepotensiale.

I tilknytning til Norane oppvekstsenter ligg også grenda sin barnehage, samt eit godt idrettsanlegg, med skytehall/gymnastikkhall, fotballbane, tennisbane, sandvolleyballbane, badeplass, småbåtham med meir. Området er mykje brukt til ei rekkje tilstellingar mellom anna turneringar, 17. mai feiring, sanktansfeiring osb.

Innafor gangavstand til skulen ligg fleire grender. I aust det gamle knutepunktet Fardal 1,3 km (tidlegare butikk, post med meir) - med veg opp til Øvstedalen og veg vidare til Eskestrand 3 km og Sogndal. I vest ligg grenda Ølmheim 1,3 km samt byggjefeltet på Nornes 2,8 km

(Lomelde 4 km). Gang og sykkelveg vil gjere at ungane på eige hand i større grad kan ta seg fram til skulen og fritidstilboda ved oppvekstsenteret, og leggje eit betre helsegrunnlag for desse.

På strekninga frå avkjøringa til Nornesfeltet og til Fardal finst i tillegg til oppvekstesenteret, Norum kyrkje og Norane ungdomshus (grendahus). Grendahuset er aktivt i bruk til mellom anna kor- og korpsøvingar, 4H, ungdomsklubb, bingo, internettkveld, juletreffest og nyttårsfest, pubkveldar, marknad mv. Grendahuset vert også leigd ut til bryllaup, konfirmasjonar mv. På Norneset ligg også området som var sentralt i slaget ved Fimreite i 1184, der mellom anna den regionalt viktige badestranda Leirviki er plassert - ei av relativt få småbarnsvenlege badestrender i regionen. Langs strekka, og/eller i tilknytning til, ligg ei rekkje bustader og gardar samt turvegar og utleigehyttar. Langs strekninga er det fleire trafikkfarlege avkjørslar til bustadhus, som kan utbetrast i samband med utbygging av gang- og sykkelveg.

Vegen mellom Hermannsverk - Sogndal er også ein del brukt til trim- og treningssykling i tillegg til "sykle til jobben" strekke. Med unntak av dei ivrigaste treningssyklistane vil fleire som nyttar sykkelen til trim ha nytte av tiltaket i tillegg til turistsyklende. Som kjend er sykkelturen inn Sognefjorden nyleg kåra til ein av verdas vakraste sykkelreiser. Med gang- og sykkelveg i Norane, vil 2/3 av sykkelreisa mellom Hermannsverk og Sogndal verte bilfri, og danne eit godt grunnlag for folkehelseaktivitet. Dette vil kome i tillegg til eksisterande sykkelveg mellom Leikanger og Hermannsverk/Kløvi og Stedje – Kjørnes. Tilrettelegginga av turveg på gamle RV 55 - Stedjeberget, syner at det er behov for, og ønskjeleg med tilrettelegging langs fjorden.

Men for Norane er det viktigste at vi har venta lenge på å få betre tryggleiken for barna våre, og for grunnlaget for busetnaden i grenda. Norane ligg som kjent sentralt mellom Sogndal og Hermannsverk, og er såleis eit viktig supplement til busetnad i desse sentra.

Dersom Sogndal kommune og fylkeskommunen ikkje lukkast i å få tiltaket inn i handlingsplanen til NTP, ber samarbeidsutvalet om eit møte for å drøfte alternativ finansiering.

Med venleg helsing

Geir Lyngaas
- Leiar samarbeidsutvalet Norane oppvekstsenter -

Oddny Else Ylvisåker
- Norane Idrettslag -

Oddvar Ølmheim
- Leiar Norane Ungdomslag -

Hilde Bøtun
- Leiar Norane skule og ungdomskorps -

Kopi: Ordførar Jarle Aarvoll
Norane oppvekstesenter
Statens vegvesen, region vest

Vedlegg: Relevante uttrekk frå forslag til Nasjonal tranport plan NTP 2010-2019

SAMMENHENGENDE NASJONALT TRANSPORTNETT

SIDE 81

› Gang- og sykkelveger

Statens vegvesen mener at satsingen på særskilte gang- og sykkeltiltak bør økes og foreslår derfor 220 mill. kr per år til gang- og sykkelveger langs stamveger. Dette innebærer en dobling sammenlignet med handlingsprogrammet for perioden 2006–2009. Forslaget medfører at det kan bygges eller tilrettelegges 30–40 km gang- og sykkelanlegg per år. I tillegg vil gang- og sykkelvegnettet bygges ut som del av større investeringsprosjekter. Trass i den økte satsingen vil det fortsatt være store udekkede behov. For å bygge ut et sammenhengende hovednett for sykkel langs stamveger i byer og dekke behovene for tiltak langs stamveger utenfor byområder i løpet av en 20-årsperiode, må det i gjennomsnitt bygges 46 km gang- og sykkelveger per år. Dette krever en årlig ramme på om lag 350 mill. kr der halvparten av midlene bør gå til byområdene. **I tillegg er det behov for utbedringer for å gjøre skoleveger sikrere og mer framkommelige for gående og syklende.** Nærmere omtale av Nasjonal sykkelstrategi er gitt i kapittel 8.

Etappemål F4: Framkommelighet for gående og syklende

SIDE 156–157

Framkommeligheten for gående og syklende skal økes i perioden

Indikatorer:

- › F4.1 Antall km sammenhengende hovednett for sykkel i utvalgte byer og tettsteder
- › F4.2 Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt

For å øke framkommeligheten for gående og syklende anbefaler transportetatene følgende tiltak:

- › Utvikling av sammenhengende hovedvegnett for sykkel i byer og tettsteder
- › Utbygging av gang- og sykkelveger langs stamvegnettet utenfor byer og tettsteder
- › **Utbedring av gang- og sykkelveger langs skoleveger 4 km ut fra skoler for barne- og ungdomstrinnet**

Med midlene som foreslås til gang- og sykkelanlegg langs stamvegnettet kan det bygges eller tilrettelegges for omlag 300 km i planperioden, hvorav om lag 125 km i byer og tettsteder og 175 km utenfor. I tillegg vil det inngå om lag 35 km gang- og sykkelveger i større stamvegprosjekter. Det vil også bli brukt bompenger til gang- og sykkeltiltak i Oslo, Bergen og Stavanger. **For å øke framkommeligheten for gående og syklende ytterligere, må også fylkeskommuner og kommuner prioritere slike anlegg langs regionale og kommunale veger.** Her kan en belønningsordning gi effekt. Statens vegvesen har oppdatert Nasjonal sykkelstrategi, der et bredere utvalg av tiltak og virkemidler vurderes. Den inneholder også mål for sykkelbruk i Norge.

Nasjonal sykkelstrategi

SIDE

188

Nasjonal sykkelstrategi ble lansert i Nasjonal transportplan 2006–2015 og rulleres som en del av Nasjonal transportplan 2010–2019.

Sykelstrategien har som mål å gjøre det attraktivt å sykle for alle, med følgende delmål:

- › Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8 prosent av alle reiser
- › I byer og tettsteder skal sykkeltrafikken dobles
- › **80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen**

I St.meld. nr 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk foreslår regjeringen et mål om en nasjonal sykkelandel på 10 prosent. Statens vegvesen mener det er realistisk, men ambisiøst, å øke sykkelandelen til 8 prosent som er det mål Statens vegvesen hittil har arbeidet mot. For at sykkelandelen skal øke fra 5 til 8 prosent for landet som helhet, må sykkeltrafikken dobles i gjennomsnitt, fordi det totale reiseomfanget øker hele tiden. Regjeringens forslag til mål om 10 prosent sykkelandel krever mer enn en dobling av sykkeltrafikken. I

byer og tettsteder må økningen være vesentlig større. Sykkeltrafikken sto for 5 prosent av antall reiser i 2005. For 2001 var tallet 4 prosent. Gjennomsnittsturen er på 3,3 Km.

....Barn og unge går og sykler mer enn resten av befolkningen. Sykkelen er et effektivt transportmiddel på korte reiser ved god tilrettelegging. Potensialet for overføring av korte bilreiser til sykling er ikke utnyttet i Norge. På grunn av helseeffekten er mer sykling i seg selv positivt, selv om det ikke gir reduksjon i antall bilreiser....

SIDE 190-191

› Mer sykling er god samfunnsøkonomi og gir bedre helse

Mer sykling gir bedre helse for den enkelte, og det bidrar til bedre miljø dersom sykling erstatter bilreiser. TØI-rapport 567/2002 viser at dette gir en positiv samfunnsøkonomisk gevinst, til tross for at syklistene pr transportkilometer er mer utsatt for ulykker enn bilister. En studie av helse og reisemønster blant 15 000 personer i København viser at helsegevinsten ved å sykle en halv time hver dag langt overstiger tapet ved ulykker. Dødeligheten er redusert med 30 prosent for de som sykler i forhold til de som ikke sykler til jobben. En aktiv sykkelpolitikk er en viktig del av mer miljøvennlig by- og tettstedspolitikk, og bidrar noe til reduserte utslipp av klimagasser.

Statens vegvesen kan imidlertid først og fremst påvirke framkommeligheten. Tiltak for å legge til rette for gående og syklende er prioritert høyt i perioden 2010–2019. Statens vegvesens sektoransvar for økt bruk av sykkel omfatter mer enn ansvaret som vegholder for stamvegnettet. **Etatens viktigste tiltak for økt sykkelbruk er:**

› Å etablere et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder over 5 000 innbyggere i perioden 2010–2013, i samarbeid med kommunene. **Statens vegvesen vil videre være pådriver for at regioner og kommuner utarbeider tverrsektorielle planer for økt sykling basert på lokale forutsetninger og i samarbeid med Statens vegvesen.** Bedre skilting og oppmerking av sykkelruter, lavere fart for bil i gater, sykkelfelt i gater, sykkelparkering, samt bedre framkommelighet og sikkerhet ved kryss og overgangssteder prioriteres.

› **En vesentlig økning av investeringer i nye gang- og sykkelanlegg og utbedringer av eksisterende anlegg.**

Innenfor planrammen foreslås en dobling av midlene til gang- og sykkeltiltak langs stamvegene i perioden 2010–2019.

› **Utenfor tettbygde strøk prioriteres skoleveger.**

Et forslag til økonomiske incentiver for å stimulere til tiltak for miljøvennligtransport er presentert i kapittel 4. I første fireårsperiode prioriteres inspeksjoner av gang- og sykkelruter og utbedringer på skoleveg innenfor skoleskyssgrensen på 4 km radius rundt skoler til og med ungdomstrinnet.