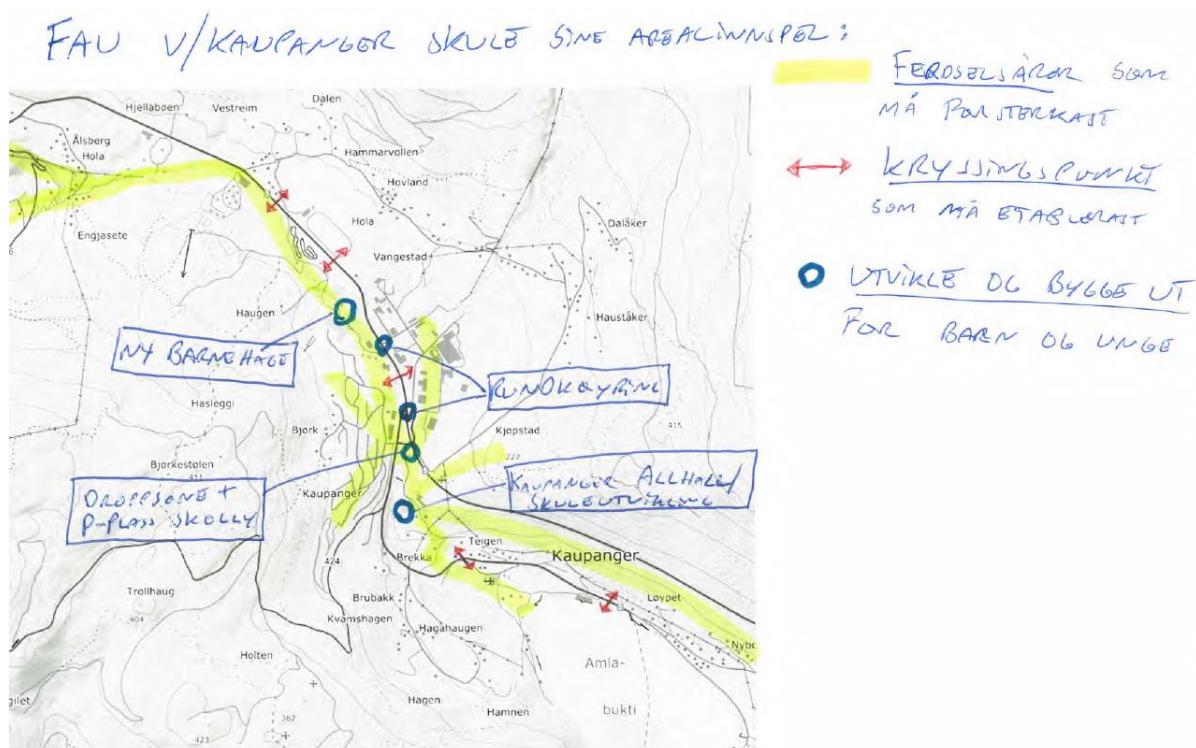


KAUPANGER SKULE FAU SINE INNSPEL TIL KOMMUNALE AREALPLAN

Kaupanger skule sitt arbeidsutval for foreldrerådet (FAU) ønskjer å spele inn til kommunal arealplan for å sikre ei god utvikling av heile Kaupanger skulekrets sine areal med eit fokus på barn og unge sine behov. Vårt innspele er bygd opp rundt kva vi må ta vare på, kva vi må utvikle og kva vi kan bygge ut i Kaupanger. Vi tek ikkje standpunkt til konkrete utbyggingsprosjekt eller -område, men vi spelar inn kva og kor vi tenker det bør byggast og kor det ikkje bør byggast.

Trygge ferdelsårer, som gir rom for god bevegelse men også leik og trivsel, til og frå skulen og andre fritidsaktivitetar har spesielt merksemd frå oss. Vi er spesielt glad for at moglegheitsstudiane har kasta opp nye tankar om sentrumsutvikling, bevegelselinjer og trafikktiltak som kan vera med å utvikle Kaupanger skulekrets i ein god retning. Vi har laga våre eigne skisser for kva vi tenker er viktig å prioritera for å utvikle Kaupanger med fokus på barn og unge sine vilkår. Ideane er visualisert gjennom ei handteikna skisse og forkart i detalj i resten av dette innspelet.



Ta vare på (og utvikle)

Skuleområdet

Skuleområdet, og "skulen i skogen", må hegna om. På dagens kommunale skuleeigde tomt skal det vera skulen sine behov som rår og ein bør ikkje nytte dette arealet eller tilgrensande areal til barnehage, bustadbygging o.l. Skuleområdet skal kunne utviklast for å utvikle skulen der noverande behov er å få til idrettshall og utvida kapasitet til klasse- og spesialrom for å møte veksten. Korleis dette skal løysast er ikkje bestemt, men FAU har spelt inn moglegheitsstudie i skulebehovsplanarbeidet og vil bidra til å utvikle dette vidare gjennom arbeidsgrupper som kommunen skal setja ned.

Bevegelselinjer

Bevegelselinjer til og frå skulen, og andre fritidsaktivitetar må vernast mot utbygging og vidareutviklast. Grøntstrukturar rundt desse må også vernast om slik at ein kan forflytte seg og ha

rom for leik og trivsel saman med god mobilitet til fotos eller sykkel, og ta vare på Kaupanger sine grøne føretrinn. Her følgjer ei punktliste over områder og strekningar som er spesielt viktig og dessutan har vi teikna skisse som illustrerer desse.

- **Sti og skogsveg mellom Kaupanger skule og Amla** i skogen over Kaupanger/under Mannhellerveg til forbi ferjekai. Denne stien + skogsveg er både skuleveg og ei av perlene for turgåing i Kaupanger. Det er relativt liten høgdeskilnad på store delar av traseen. Stien knytter skulen til Amla som eit av ytterpunktene av skulekretsen på ein spesiell og god måte. Bevegelselinja gir rom for mykje god leik og folkehelse og er merka som svært viktig (A-området) i kommunal fritidsplan, men var ikkje merka i moglegheitsstudiane! Stien bør kunne utviklast på enden mot Amla slik at den får ei betre tilkomst for gåande og syklande til ferjekaien som er eit viktig møtepunkt ved bukti.
- **Brekkeflatenvegen** er på oppsida av skulen den viktigaste skulevegen i bygda og på nedsida av skulen også ein viktig skuleveg for mange barn og unge som bur i området rundt Amlabukti. Her er det per dags dato for mykje biltrafikk, kanskje spesielt ved henting på SFO og på aktivitetar kveldstid. Vegen er i også realiteten gang- og sykkelveg som binder Kaupanger skule og Kaupangerskogen med saman med Amlabukti som er eit viktig fritidsområde for bading, leik, fisking, sykling, båtliv og andre fritidsaktivitetar for barn i alle aldre. Denne vegen bør sikrast mot auke i biltrafikk og bør difor få status som kommunal gang-og sykkelveg, og forbod mot gjennomkjøring. Den må vedlikehaldast betre (nedside av skulen) og dette er spelt inn til i det kommunale trafikkarbeidet.
- **Stien frå skulen til Hauståkernakken, samt Skogavegen** og områda rundt denne stien må sikrast som LNF-område. Dette er det mest brukte friluftsområdet for bygda og for skulen, og sikrar Kaupanger skule tilnamnet "skulen i skogen". Det er viktig å ta vare på slike områder for nærfriuftsliv i Kaupanger spesielt i nærliek til skulen, og verne desse mot nedbygging. Kanskje idenen om markagrensa som kom frå moglegheitsstudiet kan vera nyttig vurdere i denne samanheng.
- **Linjene frå Kaupanger skule/Skogly til bustadfelta (Bråtane, Furuli, Bjørk mfl.), og til idrettsanlegg og ViteMeir** må styrkast på begge sider av Kaupangselvi. Her bør det jobbast med trygge kryssingspunkt (mangler heva gangfelt m.m.), utvikling av grøntstrukturar (som ofte manglar) og heilskaplege bevegelselinjer som er trygge for barn.
- **Bråtane til Kaupanger skule:** her må ein få til ei betre kryssing over til Furuli-feltet frå Bråtane og utbetra gang- og sykkelveg. Dette burde vore løyst betre frå dag 1, men lærdommen er at gang- og sykkelveg til skule og aktivitetsområder bør vera eit sjekkpunkt for godkjenning av alle nye bustadfelt.
- **Bustadområdet til næringsområdet v/ViteMeir** bør få utvikla betre bevegelselinjer. Undergang ved Toyota-Shell er under planlegging, men FAU meiner at generell fartsnedsetjing gjennom Kaupanger sentrum og rundkjøyringar også kan gje det mogeleg med heva gangfelt eller senka køyrebane på RV5 (sjå [Utvikle](#)). Senka vegbane med overgang i gåplan eller heva gangfelt er generelt sett betre som universell utforming enn under- og overgangar, og universell utforming er eit viktig punkt for vidare utvikling av Kaupanger.
- **Grusveg frå Idrettspark til Museet/Eidet** gir rom for å gå eller sykle til og frå idrettsanlegg og sentrum, men har nokre opplagde problempunkt. Vegen her bør få status som gang og sykkelveg der kjøring er lovleg til og frå anlegg (idrettsanlegg, motorbane, skytebane, evt. barnehage), men elles ikkje. Det må sikrast fysisk skilje (autovern) på gang- og sykkelveg som går langs RV5 (80 km/t) frå motorbane til Vesterland då dette punktet er potensielt livsfarleg. Vedlikehaldet må styrkast på traseen slik at dette også kan bli gang- og sykkelvegen som går heile vegen til Sogndal. Då må ein gje utbetringar på strekninga frå reiselivsbedriftene

Vesterland-Lem's hytter, men dette er fullt mogeleg og kan bli den finaste sykkelstien i Sogn som gir trygg forflytting frå Sogndalsfjøra til Amlabukti! Det neste samferdsleprosjektet for sykkelbygdane Kaupanger og Sogndal?

- **Idrettspark til Skogen/Vestreim/Hovland** har ingen gode kryssingspunkt. Her bør det sikrast to kryssingspunkt, eit i kvar ende av motorbana/travbana ved utkøyrslene som ligg på sørsida av vegen. Ungar skal til og frå Travbanetjørnet der det er skøyteis om vinteren og dei skal til og frå Skogavegen der ein del bur. Skogavegen er også ei viktig ferdselsåre for mange i fritida. Om kryssingane skal vera med senka vegbane, under- eller overgangar (sidan det er 80-sone), senka fartsgrense og heva gangfelt, eller berre god belysning og tilrettelegging bør greiaut. Vi veit at desse kryssingane må bli mykje sikrare for barn og unge enn i dag, og det raskt!

Utvikle

Sentrum i Kaupanger bør, slik moglegheitsstudiane peiker på, utviklast og styrkast. Det betyr også at ein må ta vare og utvikle grønstrukturar og forflyttinglinjer i dei grøne lungene slik som området langs elva (sjå [Bevegelselinjer](#)), men også sikre god fortetting og utbygging i dette området framfor mange andre område (sjå neste punkt), og ikkje minst fremje utvikling av eit godt og trygt lokalmiljø.

Moglegheitstudiane peiker også på dette og peiker på Rv 5 som ei stor utfordring for trivsel og utvikling av sentrum på Kaupangerskogen. FAU meiner at vegen var eit planmessig feilgrep sett frå eit lokalt perspektiv. Når dette likevel er ein realitet så har vegmyndigheiter ei plikt til bøte på desse konsekvensane. Våre idear bygger vidare moglegheitstudiane, men fokuserer på tiltak som passar i 10 års perspektivet for arealplanen.

Rv 5 skal ha 50-sone! Vi meiner at så lenge vegen ligg der den ligg så skal den ha 50 km/t fartsgrense. Den går gjennom eit sentrum og ein tettstad (tettstaden har omlag 1200 innbyggjarar og aukande, totalt ca 1600 i skulekretsen) og då skal fartsgrensa normalt vera 50 km/t! Dette er det viktigaste enkelttiltaket for å minske støy, auka trafikktryggleiken og trivselen i Kaupanger. Tiltaket med fartsnedsetjing bør kunne kombinerast med rundkøyringar ved avkøyrsla til ViteMeir og idrettsanlegg og ved Skogly /avkøyrsla til næringsparken. Rundkøyringar er den vanlege måten og sikra god trafikkflyt og fartsreduksjon i tettbygde strøk. At dette ikkje er vurdert gjennomført før er litt merkeleg. Ved slikt tiltak kan det også etablerast heva gangfelt ved busstoppane i tillegg til undergang slik at det tilfredsstiller universell utforming betre. Vi kan, uansett kva løysing som er best, ikkje vente på evt. vegløysingar i tunnell eller bak Kaupanger Næringspark, men må sikre god utvikling av Kaupanger sentrum i planperioden som startar no.

Dropsone og parkering ved Skogly. Området rundt Skogly bør bli utvikla slik at det kan bli ein betre portal inn til skulen samstundes som ein reduserer bilbruken inn mot skulen. Her bør det kunne utviklast dropsone ("rundkøring") for ungar som skal til skulen eller fritidsaktivitetar på skulen på kveldstid (idrett og kultur). Det bør også vera betre parkeringsareal for alle dei som nyttar Kaupanger som friluftsområde, spesielt syklistar, eller skulen på kveldstid. Parkeringsarealet må ha god nok kapasitet, men ikkje verka massivt og ta vare på dei grøne elementa som finst i Skogly-området. Ei dropsone her vil også redusere bilbruken og fremje folkehelsa i Kaupanger.

Bygge ut

Kaupanger skule må byggast ut for å møte veksten og bør planleggast for minst 300 elevar, eller det elevtalet som prognosane føreskriv i eit 40-års perspektiv. Alt innan 2026 vil skulen ha for små og få klasserom og spesialrom, og gymsal vil ikkje kunne møte krav for kroppsøving og behov for samlingslokaler på skulen. Skulen har ei fantastisk tomt som bør utviklast for skuleføremål, men som

også bør hegna om mellom anna gjennom ei buffersone rundt eksisterande skule som er garantert utbyggingsfri.

Den gamle fotballbana, no kalla skulebana, er eit areal som kan eigne seg godt for utbygging av idrettshall og for å skape eit betre uteareal for skulen. Arealet der den gamle gymsalen ligg kan eigna seg for eit nytt skulebygg som rommar fleire klasserom, spesialrom og fasilitetar for f.eks. SFO.

Vi viser til FAU sitt eige moglegheitsstudie for Kaupanger skule som blei laga som innspel til skulebehovsplanen for Sogndal kommune hausten 2021, og er vedlagt for sikkerheits skuld.

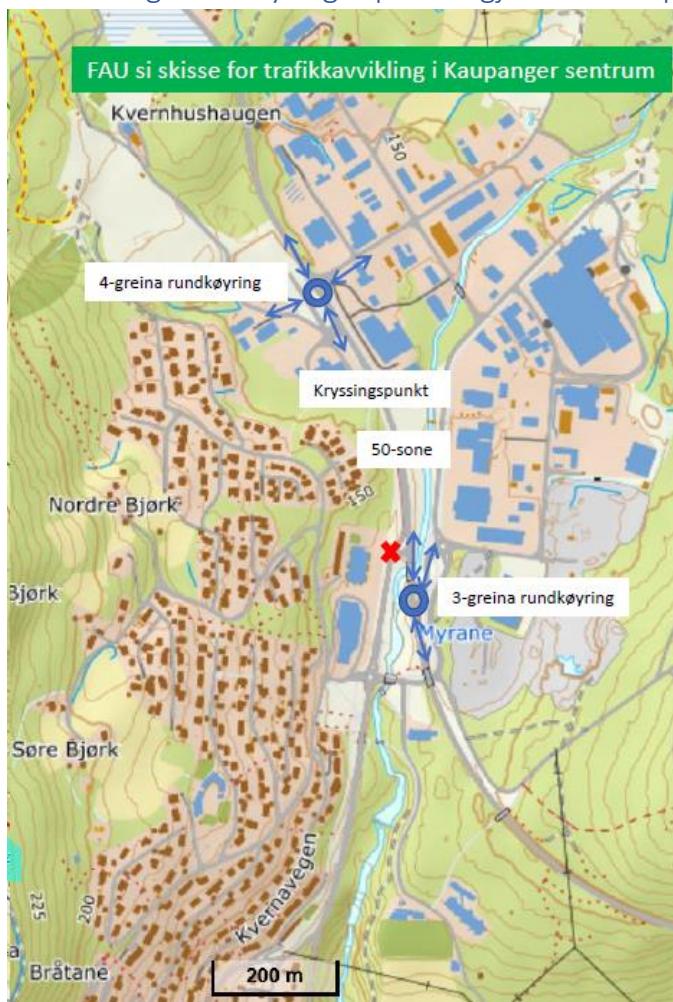
Ny barnehage er viktig for Kaupanger! Denne barnehagen må ligga ein stad der det er mogleg å flytte seg ved å gå eller sykle, men også med bil utan at det skapar trafikk på "feil" stad (t.d. mot skulen eller på tvers av sentrum o.l.). Barnehagen bør heller ikkje ligge for nære skulen då det bør vera eit klart skilje mellom barnehage og skule. Spesielt ved ein 1-10 skule, som vi har i Kaupanger, kan barn og unge lett bli leie av å vera på det same området frå 1-16 år. Ved å plassere barnehage i skule-/Skogly-området så vil ein også auke biltrafikken langs skulevegane. Dessutan er det ved to barnehagar i bygda uheldig om ein skal vera tett på skulen og den andre ligge lenger unna og dermed bli ein B-barnehage i samarbeidet med skulen. Utbygging av barnehage i Kvernhushaugen-området ved idrettsanlegget er etter vår mening best på alle måtar. Her er det lite høgdeskilnad med bustadfelt som kan sikre meir ferdsel til fots og sykkel til og frå barnehage, evt. på veg til jobb i Kaupanger Næringspark. Ved bruk av bil ved levering og henting på veg til og frå Sogndal så er det gode vegar som kan bindast til RV 5 og som kan vidareutviklast for gåande og syklande.

FAU går ikkje inn i andre sine enkeltinnspel om utbyggingsareal, men vi vil påpeike at utbyggingar av bustadfelt fortrinnsvis bør skje der det er moglegheit for å gå og sykle til skule og sentrum, og der utbygginga ikkje aukar trafikk på vegar som ikkje er tilrettelagd for gåande og syklande. Ei Markagrense, slik moglegheitsstudiet fremma, kan vera eit tiltak som er med å sikre at det er kort veg til naturen for barn og unge i Kaupanger, og at utviklinga i Kaupanger blir meir konsentrert og dermed fremjar god sentrumsutvikling og 5 minuttssamfunnet og andre prinsipp som ligg til arealplanarbeidet.

Vedlegg: Realiser hjartesaka di-innspela

Desse er posta som eigne saker på nettløysinga.

50-sone og rundkøyringar på RV5 gjennom Kaupanger



RV 5 splittar tettstaden Kaupangerskogen og hindrar god sentrumsutvikling. Vegen skapar også mykje støy og hindrar at barn og unge kan krysse vegen trygt, bruke bygda si fritt, og gå eller sykle til aktivitetar.

Ved å etablera ein rundkøyring ved ViteMeir som kan sikre trafikkfordeling til idrettsanlegg, bensinstasjon og næringspark, og ein ved dagens avkøyrslle mot næringsparken så kan ein bøte på nokon av konsekvensane av at vegen er plassert der den er.

To rundkøyringar kan gjere at ein også kan fjerne den trafikkfarlege avkøyrsla frå RV 5 mot Kaupangsenteret/Bjørkehagen som FAU har karakterisert som livsfarleg i sin gjennomgang av trafikktryggleik i Kaupanger skulekrets. I ei 50-sone kan det også etablerast fleire kryssingspunkt.

RV 5 kan bli lagt rundt Kaupanger ein gong i framtida, men forslaget om 50 km-sone og rundkøyringar på RV5 gjennom Kaupanger er eit tiltak som let seg realisera i løpet av få år.

Dropsone og parkering ved Skogly + gang og sykkelveg på Brekkeflaten

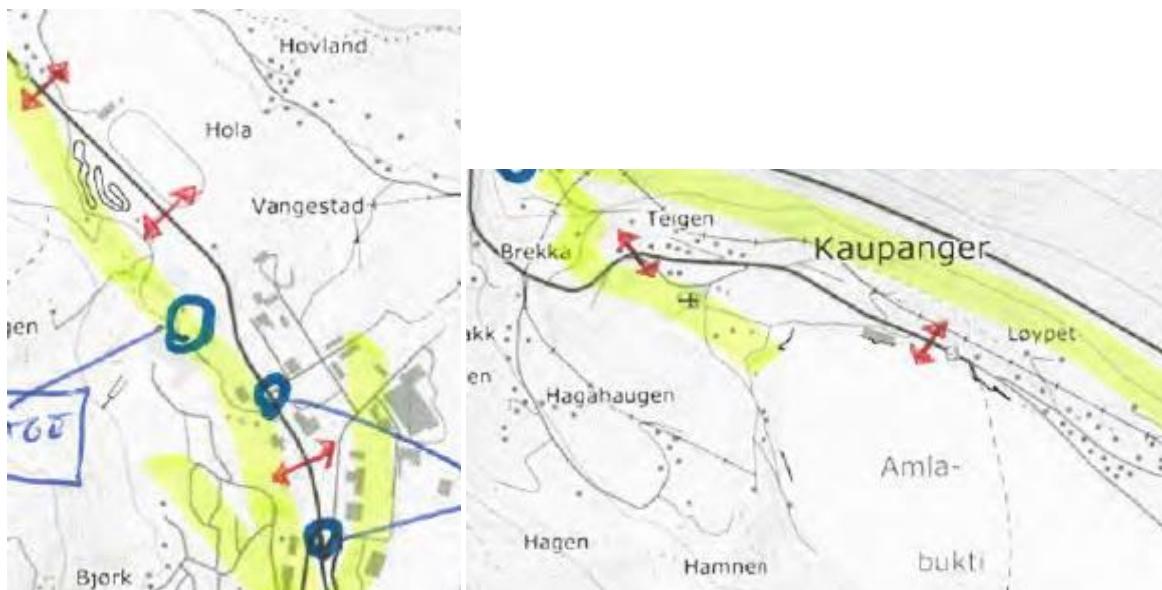
FAU ønskjer å fremja tiltak som reduserer biltrafikk på skulevegar, på skuleområdet og der barn og unge oppheld seg i fritida, og samstundes fremjar folkehelse. Dersom ein får etablert ei dropsone

ved Skogly samt ein parkeringsplass så kan både skulebruk og fritidsbruk med bil kanaliserast til ein stad (m.a. droppe droppsona ved bedehuset).

Dersom ein definerer Brekkeflatenvegen som ein gang- og sykkelveg, med forbod mot gjennomkjøring, så vil ein kunne oppnå betre trafikktryggleik, betre folkehelse, og i tillegg mindre slitasje på ein grusveg som krev jamleg vedlikehald.

Fleire trygge kryssingspunkt av Rv 5 på Kaupangerskogen og i Kaupanger!

Rv 5 er svært dårlig tilrettelagd for barn og unge sin ferdsel i Kaupanger. Vegen bør få minimum tre trygge kryssingar på strekninga Skogly til Vesterland. A) Sentrumskryssing ved dei nye busstoppa; B) Kryssing ved idrettspark og austenden av travbana; C) Kryssing ved Vestreimsskrysset og avkjørsla til skytebane, og to trygge kryssingspunkt nede i Kaupanger ved D) Kaupanger stavkyrkje/Båthavn/Bjørkanausti badepllass; og E) på Kaupanger Ferjekai (gangfelt + fartsreduserande tiltak).



Førstrukke kryssing på Kaupangerskogen er at vegen vert senka og at ein får kryssingar i gåplanet, altså tilrettelagd for dei mjuke trafikante, ikkje bilane. Senka veg og slik kryssing gir også den beste universelle utforminga, og betre enn under- eller overgangar. Vegen frå avkjøring til skytebane og til Vesterland må fysisk skiljast frå gang- og sykkelvegen som går langs 80-sona då dette representerer livsfare. Sentrumskryssinga kan også tenkast som eit heva gangfelt ved etablering av to rundkjøringar og 50-sone (sjå også eige innspel). Nede i Kaupanger må det bli tilrettelagd betre for kryssing minst to stadar, gjerne med heva gangfelt.