



FORENKLET STEDSANALYSE OG MULIGHETSSTUDIE HELLELAND

Multiconsult **LINK** ARKITEKTUR

Juni 2018



FORORD

Hva er et sted? Hva gir et sted sin identitet? Hva skal til for at du kjenner at du har kommet *frem* til et sted?

Gode spørsmål. Med svar vi var på jakt etter, for å finne det stedet som skal utvikle seg til *Stedet* Helleland. Vi undersøkte de tre tettbebyggelsene i bygda, og landet på det ene; Brualand/Ramsland. Her fant vi en historisk forankring, vi fant handel og virksomhet, vi fant boliger og behov for flere, vi fant arbeidsplasser. Vi fant kvaliteter, og så muligheter for flere.

Hva skal til for at Helleland faktisk skal kunne utvikle seg til å bli dette stedet?

Vi har laget grunnlaget for en plan, som skal utvikles videre av kommunen. Planen må være god for å bli fulgt, og det må være vilje til å følge planen, slik at en sammen kan bidra til videre vekst og utvikling av bygdesamfunnet.

Vi har troen på at vi har spiren til en slik plan i dette dokumentet. Noen frø er allerede sådd. Nå er det opp til *deg* å ta vare på dette frøet, slik at det kan vokse seg sterkt og robust, slik at Helleland også i fremtiden blir et god sted å leve sitt liv, et godt sted å besøke, et godt sted å vokse opp, arbeide og bo.



Skjerpe

INNHold

FORORD

Den gode landsbygd.....	06
Fellesskapet og det nære miljøet.....	06
Gode og trygge oppvekstvilkår.....	06
Variert boligtilbud.....	06
Arbeidsplasser.....	06
Tilgang til naturen.....	06
Bærekraftig utvikling.....	06
Attraktive omgivelser.....	06

Proessen.....	08
Faser og organisering.....	08
Stedsanalyse og workshop nr. 1.....	08
Konseptutvikling og workshop nr. 2.....	08
Detaljering og workshop nr. 3.....	08
Annen medvirkning.....	09

DEL 1 STEDSANALYSE

Landskapet.....	13
------------------------	-----------

Historiske linjer.....	14
Landskap og bosetning.....	14
Knutepunkt for samferdselen.....	14
Tettstedsutvikling.....	15
Bilbasert funksjonsspredning.....	16
Kulturminneverdier.....	17
Muligheter.....	19

Medvirkning.....	20
Stedsbilder.....	20
De gode møtestedene.....	20
Ungdom.....	20
Bedre før?.....	20

Utfordringer.....	22
Ønsker og drømmer for Helleland.....	22
Naturgitte kvaliteter som kan utnyttes bedre.....	22
Muligheter.....	23

Mobilitet.....	24
Trafikkforhold - nåtid og fremtid.....	24
Dagens kollektivtilbud.....	26
Omlegging av E39.....	26
Gående og syklende.....	26
Muligheter.....	26

Naturkvaliteter.....	28
Flom.....	28
Jakt og fiske.....	28
Padling.....	28
Turløyper.....	28
Kulturlandskap.....	30
Muligheter.....	32

Næringspark på Eigestad.....	33
-------------------------------------	-----------

DEL 2 KONSEPT

Nåsituasjon.....	36
Planområdet.....	36
Oppgaven.....	36
Problemstillinger.....	36

Alternativ 1: Skjerpe og Bens Kafé.....	38
Stedet.....	38
Infrastruktur.....	38

Møteplasser.....	38
Bygninger.....	38
Muligheter.....	38

Alternativ 2: Strømstad.....	40
Stedet.....	40
Infrastruktur.....	40
Møteplasser.....	40
Bygninger.....	40
Muligheter.....	40

Alternativ 3: Ramsland og Brualand.....	42
Stedet.....	42
Infrastruktur.....	42
Møteplasser.....	42
Bygninger.....	42
Muligheter.....	42

DEL 3 DETALJERING

Forslag til utvikling.....	46
Stedet.....	46
Infrastruktur.....	46
Møteplasser.....	46
Bygninger.....	46
Hvem bør gjøre hva?.....	46

Implementering av utbyggingsprosess.....	48
Hovedgrep.....	48
Mindre grep.....	48

Kilder.....	50
--------------------	-----------



Den gode landsbygd

Bygdas vilkår har endret seg i takt med samfunns-utviklingen. Fra i stor grad å klare seg selv gjennom landbruk og lokal næringsdrift, har flere av bygdas funksjoner etter hvert flyttet inn til byen. Befolkningsnedgang er også en økende tendens. For å støtte opp om bygda som lokalsamfunn, er det viktig at den videreutvikles med utgangspunkt i dens potensialer og utfordringer. Men hva kjennetegner egentlig den gode landsbygda?

Felleskapet og det nære miljøet

Bygda har andre kvaliteter og gir andre muligheter enn byene. På bygda er felleskapet og nærmiljøet vesentlige faktorer for trivsel. Å skape gode samlingssteder og rammer for felleskapet er derfor en sentral del av arbeidet med å videreutvikle bygda. Aktive innbyggere er den viktigste drivkraften, og bygda er i større grad avhengig av ildsjeler. En tett dialog mellom kommune og lokalsamfunn er viktig, og likeledes en god organisering knyttet opp mot det frivillige miljøet i lokalsamfunnet.

Gode og trygge oppvekstvilkår

En årsak til å flytte til bygda er gode og trygge oppvekstvilkår. Et godt miljø i tilknytning til barnehage, skole og fritidsaktiviteter er derfor sentralt. Det er viktig å sikre et variert tilbud, også for barn og unge som ikke deltar i den organiserte idretten. Det er viktig å sikre gode forhold for gående og syklende.

Variert boligtilbud

Landsbygda bør ha et variert boligtilbud som tilgodeser nyetablerere så vel som barnefamilier, enslige og

eldre. Mangel på boliger og tomter er en av de største hindrene for tilflytting. Det skal være mulig å leve et helt livsløp på bygda, og et variert tilbud gjør at man kan bli boende dersom livssituasjonen endrer seg.

Arbeidsplasser

Arbeidsplasser er en forutsetning for å styrke utviklingen av bygda. Fremtidig næringsutvikling bør baseres på stedegne potensialer.

Tilgang til naturen

På bygda har man mulighet til å bo tett på naturen. Det er derfor et godt grunnlag for å øke livskvaliteten når man forbedrer mulighetene for å dyrke friluftslivet og tilgjengeligheten til naturen. Dette handler om å synliggjøre de mulighetene som er på stedet, sammen med innbyggerne.

Bærekraftig utvikling

Bilavhengigheten har ført til at bygda har blitt spredt. Det er viktig å samle funksjoner og skape et definert sentrum. Samlokalisering av aktiviteter, korte avstander mellom viktige funksjoner og gode forhold for gående og syklende kan kompensere for et begrenset kollektivtilbud og gjøre innbyggerne mindre avhengige av bilen som fremkomstmiddel.

Attraktive omgivelser

Bygdas omdømme er sårbart, og bygninger som står til forfall gir negative utslag. Bygninger av kulturhistorisk verdi bør settes i stand, og forfalne bygninger bør rives, slik at arealene kan omdisponeres.



Ramsland



Proessen

Stedsanalysen og mulighetsstudien for Helleland er et viktig grunnlag for arbeidet med revidert kommuneplan for Eigersund. Målet med mulighetsstudien er å gjøre Helleland til et attraktivt sted å bo, arbeide, gå på skole og drive næringsvirksomhet i. For å oppnå dette er det viktig å ha et solid kunnskapsgrunnlag. Dette innebærer blant annet å forstå stedets identitet.

Begrepet **stedsidentitet** benyttes for å beskrive et steds kjennetegn, historie, særtrekk og karakter. Men stedsidentitet er ikke et entydig begrep. Steder formes også gjennom opplevelser, handlinger og minner. Det er altså en sosial dimensjon ved stedet som er individuell. Mennesker opplever steder på ulike måter, og steder har derfor ikke én, men flere ulike identiteter som lever side om side. For å få et grep om Helleland som sted, har vi derfor hatt et sterkt fokus på medvirkning. Innbyggerne vet selv best hvor skoen trykker, og vi har gjennomført et medvirkningsopplegg der innbyggere har vært involvert i alle faser av prosessen.

Faser og organisering

Stedsanalysen og mulighetsstudien for Helleland er delt inn i tre faser: **stedsanalyse, konsept og detaljering**. Hver fase inneholder en workshop med utvalgte representanter fra lokalsamfunnet. Dette for å sikre at resultatet svarer til lokalsamfunnets ønsker og behov. I tillegg til workshops har det blitt opprettet en samarbeidssgruppe bestående av representanter fra blant annet landbruket, kommunen, innkjøpslaget, skolen, næringsslivet og frivilligheten. I tillegg til å delta i workshops, har samarbeidsgruppen gitt innspill til stedsanalysen og

konseptfasen, og bidratt med verdifull lokalkunnskap.

Stedsanalyse og workshop nr. 1

I stedsanalysen har vi kartlagt Hellelands historiske utvikling, samt fysiske forhold som beboelsesstruktur, veier, forhold for gående og syklende, naturkvaliteter, osv. Vel så viktig som de fysiske forholdene, er bygdas sosiale liv. Vi har i stedsanalysen jobbet med medvirkning på ulike måter for å tegne et mest mulig komplett bilde av Helleland som sted.

Workshop nr. 1 markerte startskuddet for stedsanalysen. Hovedfokus for workshopen var å besvare følgende spørsmål: hva fungerer, hva fungerer ikke, hva var bedre før og hvilke ønsker og drømmer har dere for Helleland? I tillegg forsøkte vi å kartlegge ulike stedsbilder og oppfatninger av Helleland som sted.

Befaring med Rasmann Polden

For å få innsikt i stedets historiske utvikling ble det gjennomført en befaring med Rasmann Polden, tidligere ordfører og Hellelandspatriot. Befaringen startet på Ramsland, fortsatte deretter mot Helleland stasjon og ble avsluttet med en god kopp kaffe og kringle hjemme hos Polden. Befaringen gav verdifull innsikt i hvordan Helleland har utviklet seg som sted.

Spørreundersøkelse

Hellelands fremtid avhenger i stor grad av at ungdommen ønsker å etablere seg i bygda. Ungdommen kan dessuten gi verdifull innsikt i hvordan det er å ferdes uten bil på Helleland, og hva som fungerer og ikke

fungerer av lokale tilbud, aktiviteter og møtesteder. Det ble gjennomført en spørreundersøkelse på Lagård ungdomsskole og Dalane Videregående skole. 27 ungdommer besvarte spørreundersøkelsen, størsteparten var 8.- og 9.-klassinger. Det var et klart flertall av jenter og lokalt oppvokste. Spørreundersøkelsen tok for seg ungdommens bruk, oppfatninger om, og ønsker for Helleland.

Konseptutvikling og workshop nr. 2

I konseptfasen ble det utarbeidet ulike idéer og forslag på bakgrunn av stedsanalysen. Idéene ble kvalitetssikret med samarbeidsgruppen. Stedsanalysen og de ulike idéene ble presentert og diskutert i workshopen. Deltagernes kom med verdifulle innspill, endringer og kommentarer som ble tatt med videre i prosessen.

Presentasjon for kommuneplanutvalget

Mulighetsstudiet og stedsanalysen ble presentert for kommuneplanutvalget i slutten av mai 2018. Målet med presentasjonen var å skape politisk engasjement og involvering, samt styrke gjennomføringsevnen og gi politikerne eierskap til utviklingen av Helleland.

Detaljering og workshop nr. 3

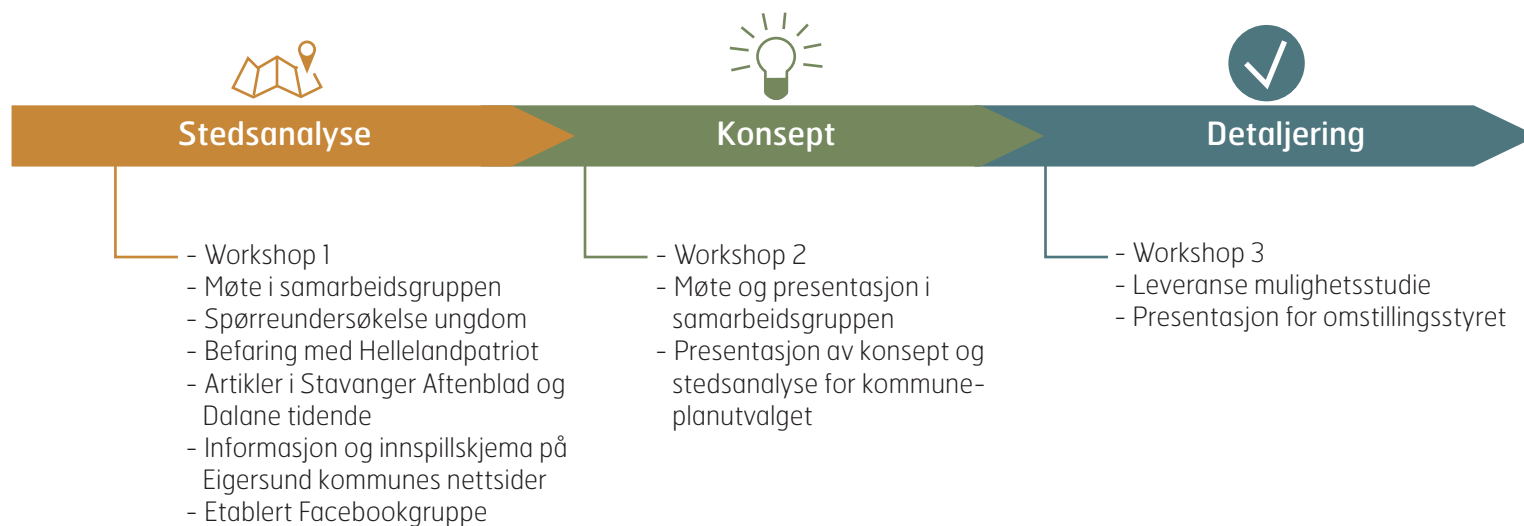
I etterkant av workshop nr. 2 ble konseptet videreutviklet og presentert på workshop nummer 3. Fokus for denne workshopen var strategi for gjennomføring. Hva skal til for å få realisert planen og hva er de største truslene mot at planen blir gjennomført? Hvilke tiltak bør gjøres først, hva bør kommunen gjøre og hva kan innbyggerne selv gjøre? Hvordan kan hedlandsbuen

organisere seg slik at bygda får større gjennomslagskraft i kommunen?

Annen medvirkning

For å sikre gjennomgående medvirkning ble det opprettet en Facebookgruppe som oppmuntret til diskusjon og tilbakemelding. Eigersund kommune hadde også utfyllende informasjon og innspillskjema på sine

nettsider for å høre hvilke behov, muligheter, tilbud og drømmer lokalbeboerne har for Helleland. Videre ble mulighetsstudien og medvirkningsprosessen promotert gjennom nyhetsartikler i lokalavisen Dalane Tidende og Stavanger Aftenblad.







DEL 1

STEDSANALYSE



Denne første delen av mulighetsstudien er en forenklet stedsanalyse som gir innsikt i Hellelands historiske linjer, lokalbefolkningens bruk- og ønsker for stedet, mobilitet og stedets naturgitte kvaliteter.





Landskapet

Helleland tilhører landskapsregion 18 «Heibygdene i Dalane og Jæren» og underregion «Dalane». Elva som bukker seg gjennom planområdet, er et markant og typisk landskapselement i regionen. U-dalen som omkranser elven med kuperte og bølgende fjellformasjoner er også karakteristisk. Dalsidene er vekselvis kledd med åpen jordbruksmark og tett løv- eller barskog. Elva binder sammen flere små og store krokete vann. Inntil elva er det stedvis mindre kuperte landskap med løsmasser av morene- og skredavsetninger. På nord-siden av elva, på de flatere partiene, ligger størsteparten av den spredte småhus- og gårdsbebyggelsen. Elvas buktninger og den kuperte landformen skaper flere småskala landskapsrom. Det er i disse landskapsrommene at en finner tettbebyggelsene på Helleland; Brualand/Ramsland, Strømstad og Skjerpe.



Historiske linjer

Studieområdet dekker et noe over 4 kvadratkilometer stort areal i hoveddalføret gjennom Helleland. Det omfatter grovt sett området fra Brynje og langs Hellelandsvassdraget forbi kirkestedet, Skjerpe, Strømstad og boligbebyggelsen nordover langs Eftelandsveien og Helleland skole, Svålestad, Ramsland og videre langs Sirdalsveien i retning Gyadalen, og tar med seg landskapsrommet langs E39 øst for vassdraget, det vil si tettbebyggelsen rundt stasjonsområdet og frem til Berge.

Landskap og bosetning

Området har terreng typisk for Dalane, med karakteristiske mindre daldrag som krysser inn i heiene i sør og nord, og der de skogkledte dalsidene går over i heier med mindre vegetasjonsdekke mellom dalførene. Hellelandselva har sitt utspring 700 m.o.h. i Sirdal, og renner gjennom den trange Gyadalen og den såkalte «Skakksida», der heiene går svært bratt helt ned mot elva, og så inn i Helleland, der den møter Teksa, som kommer fra Heskestad. Ved Berge danner elva den første av flere brede «høler» på strekningen ned mot Helleland kirke. Vekslingen mellom de ulike landskapspartiene gir området særpreg og intimitet.

Bosetningen følger i stor grad hoveddalføret og de litt større sidedalene. Der det finnes løsmasser, har det vært plass til gårdsbebyggelse og enkelte steder hele grender. I historisk tid har det vært sammenhengende bosetning i hoveddalføret, med unntak av den tynt befolkede Skakksida i nord. På tilsvarende vis har gårdene ligget nokså tett på Hetlandsheia, som er dalføret som

går fra bygdesenteret og over til Sokndal, og i dalføret som fører fra studieområdet og inn i Heskestad. Hellelandsvassdraget med betydelige fiskeressurser har også vært en lokaliseringsfaktor.

Jordsmonnet er godt, men består for en stor del av grunn morenejord. Helleland har tradisjonelt vært en jordbruksbygd, etter hvert med vekt på sauehold og senere melkeproduksjon. På grunn av det relativt milde været og begrensede snømengder kunne sauen gå ute og beite på lyngen gjennom det meste av vinteren. Sommerbeite foregikk i høgheiene i Sirdal og Setesdal. Tidligere ble sauen drevet til heis i store drifter som kunne ta en uke og mer. Helleland lå langt fremme i avlsarbeidet, og da rygjasauen ble godkjent som egen rase på 1920-tallet, var det med utgangspunkt i den lokale sauerasen her. Frem til de store endringene i bondesamfunnet («hamskiftet») satte inn etter 1850, var åkerdyrkingen av større betydning, og innmarka ble først og fremst brukt til korn, mens foret ble samlet inn i utmarka og på heia. Kornet ble malt på flomkverner, som fantes på så å si hver eneste gård.

Den lange og arbeidskrevende slåttonna krevde mange hender, og frem til midt på 1800-tallet fantes det en rekke husmannsplasser og underbruk i bygda; hamskiftet kom da jordbruket ble handelsnæring, med meieri, skiftebruk og bruk av kunstgjødsel, og de fleste plasser og underbruk ble da lagt inn i kulturbeitet på hjemgården. Plassfolk og mange av dem som bodde på de mindre, veiløse gårdene inne på heia flyttet vekk; mange reiste til Amerika, en utvikling som fortsatte helt

frem til perioden etter 2. verdenskrig, men også til byer, tettsteder, industri og anlegg her hjemme.

Knutepunkt for samferdselen

I et lengre historisk perspektiv lå bygdesenteret på Helleland i tilknytning til kirken og prestegården, som frem til 1867 lå samlet ute på elveneset der Helleland kirke fremdeles ligger. Presten på Helleland betjente et stort prestegjeld. Reisen fra prestegården til Egersund tok to timer med karjol, fortalte Valborg Isaachsen, som var prestefrue i Helleland fra 1896 til 1905. Derfra tok det tre timer med Jærbanen til Stavanger:

«Først her har jeg lært hva ensomhet innebærer. Først syntes jeg at vi bodde avsides. Men etter hellelandske forhold ligger prestegården ikke avsides. Her kjører karjolene på vei til og fra byen, og posten kommer to ganger i uken,» skrev hun.

På et tidlig tidspunkt ble Helleland et knutepunkt for samferdselen mellom bygdene. Postveien «til Fields fra Stavanger til Aaen Sire» var en ridevei som gikk gjennom Helleland fra 1600-tallet av (poståpneriet lå på Strømstad, og senere på prestegården), og både ved Prestegården og i området Svålestad/Hogstad krysset postveien andre rideveier av mer lokal betydning. Kom Frederik den 4. reiste gjennom Helleland på sin Norgesreise i 1704, og en av kongens ledsagere førte dagbok fra turen. Det kongelige følget kom fra Flekkefjord over Flikkeid, videre med båtskyss over Hovsvatn og dels på hesteryggen og dels til fots til Helleland prestegård, der



de overnattet. Dagbokforfatteren beskrev veien som «den aller slemmeste vei jeg i mine levedager har reist», og tvilte på at «noget skikkelig menneske før kongen har reist den».

Helleland ble et viktigere samferdselsknutepunkt da Vestlandske hovedvei ble lagt gjennom bygda på 1840-tallet, og en ny steinhvelvbru oppført over elva ved Svålestad. I tiårene som fulgte, stod flere andre kjøreveier ferdig – Gamleveien over Hetlandsheia, Gyaveien, Bjerkreimsveien og flere bygdeveier.

I 1904 kom jernbanen til bygda, da Flekkefjordbanen ble åpnet mellom Egersund og Flekkefjord. Helleland stasjon ble lagt på Hogstad, og dit ble også poståpneriet flyttet. Dessuten kom det stasjon også på Klungland, mens Årrestad fikk en ubetjent stoppeplass. Fra 1944 var Helleland stasjon på Sørlandsbanen.

Tettstedsutvikling

Særlig jernbanen fikk store konsekvenser for Helleland, og for utviklingen i bygda. Nærhet til stasjonen ble snart en viktig lokaliseringfaktor, og i løpet av få år vokste det frem et tettsted i tilknytning til stasjonsområdet, som snart kom til å erstatte Krossmoen med kirken og prestegården som det lokale sentrum.

Butikker og annet næringsliv etablerte seg rundt stasjonen, her kom meieriet (1911), banken (1912) og skolen (Brualand skolehus bygd 1900, ny skole stod ferdig 1938), og her ble Dalheim amtsskole etablert (1905); skolen samlet bygdeungdom fra Jæren og Dalane. Vei-

ene til Sokndal og Sirdal kom også til å gå ut fra dette området, og det ble bygd en hel del bolighus her.

I de første årene etter 2. verdenskrig rådde en viss fremtidsoptimisme i bygda. Helleland var fremdeles en egen kommune, og selv om mer marginale gårder og bruk ble nedlagt, var innbyggertallet i ferd med å ta seg opp igjen etter en markant nedgang i årene før krigen. Saueholdet som tidligere hadde dominert jordbruket i bygda, minsket i betydning på bekostning av melkeproduksjonen.



Figur 1: (Ø) Postveien gjennom Helleland med forløperen til Svålestadbrua, her på et kart fra 1750. Stedsnavnet Brualand indikerer at det har vært bro på dette stedet i mange hundre år (Statens kartverk).

Figur 2: (N)Lenge før den moderne veiutbyggingen var Helleland et knutepunkt for lokal og regional samferdsel, slik dette militærkartet fra 1816 viser (Statens kartverk).



I 1950 var det 1012 personer bosatt på Helleland, og flere enn noen gang tidligere hadde både bolig og arbeidsplass i tettstedet. På 1950-tallet fantes det fire dagligbutikker i området, togene på Sørlandsbanen stoppet jevnlig på Helleland stasjon, og det var faste, daglige bussruter fra stasjonen til Egersund, Sokndal og Sirdal. En hadde også et bakeri, et snekkerverksted og to smier. Frem til 1948 hadde Helleland sentrum med meieriet blitt forsynt med strøm fra et privat kraftverk i Ramslandsbekken; i 1952 hadde man fått kommunalt e-verk som leverte kraft også til en stor del av Heskestad. I 1955 ble det tidligere banklokalet tatt i bruk som bygdas første aldershjem; bygningen ved Svålestadbrua var i sin tid blitt bygd som hotell og pensjonat. Få år etter stod et nytt, moderne meieri ferdig på Ramsland.

Bilbasert funksjonsspredning

Men jernbanestasjonen var ikke den eneste lokaliseringsfaktoren på Helleland, og deri ligger en del av forklaringen på at bygda tross alt ikke har ett tydelig senter, men flere små. Det resterende kan langt på vei forklares ved hjelp av topografi og jordvernensyn.

Kyststamveien, dagens E39, tidligere kalt E18 og før det Rv40, har vært en lokaliseringsfaktor i seg selv, og det samme gjelder i noen grad det historiske sentrum rundt kirken og prestegården. Det var ikke unaturlig at bilbaserte virksomheter som bygdas bensinstasjon kom på Skjerpe, der gjennomgangstrafikken likevel måtte forbi, eller at Ben's kafé og motell fulgte etter på samme sted på slutten av 60-tallet. I kjølvannet av disse etableringene fikk man så boligfeltet på Skjerpe i årene deretter (første reguleringsplan vedtatt 1966).

På slutten av 1990-tallet anla så Statens vegvesen sin kontrollstasjon på Krossmoen, der det også finnes et etablert næringsområde i tilknytning til E39. Utenfor



Figur 3: (Ø) Helleland med jernbanestasjonen i 1948 (Norsk Jernbanemuseum)

Figur 4: (N) I 1896 var det få tegn til at området på begge sider av den gamle steinhvelvbrua på Brualand i løpet av få år skulle vokse til et tettsted (Dalane Folkemuseum).



studieområdet ble reguleringsplanen for Eigersund Næringspark på Eigestad vedtatt i 2013.

I 1950 var nær en femtedel av innbyggerne i den daværende kommunen medlemmer av kirkesamfunn utenfor statskirken, med egne kirker, kirkegårder og skoler. Det var i 1890 at 151 «sterktroende» personer i Helleland meldte seg ut av statskirken og stiftet menigheten «Samfundet» som bygde sin egen kirke på Krossmoen. Senere etablerte «Det almindelige Samfund» seg i bygda og oppførte sin egen kirke, også på Krossmoen. I 1952 kom så «Det almindelige Lutherske Samfund, som fikk sin egen gravplass på Krossmoen.

I senere tid har det vært planlagt et nytt boligområde på Strømstad (første reguleringsplan vedtatt 1977, ny plan vedtatt 2005). Til Strømstad flyttet man også skolen i 1968, og her kom senere barnehage, idrettsanlegg og grendehus. I tilknytning til tettstedet er det nylig lagt til rette for fortetting i form av småhus på Ramsland (2016).

Hellelands funksjon som knutepunkt for samferdselen ble svekket da Helleland stasjon ble nedlagt i 1990. I 2018 pågår arbeidet med en statlig reguleringsplan for ny E39 Lyngdal vest – Sandnes, der ingen av alternativene følger dagens trasé gjennom Helleland.

Kulturminneverdier

Antallet kulturminner med formelt vern er det ikke så mange av i studieområdet. Når det gjelder automatisk fredete kulturminner (forminner) dreier det seg om gravminner på Brynnesland (Askeladden-ID 4802, 14144, 43830, 65428, 71974 og 226710) og på Ulshaug på Hogstad (ID 23058), samt bosetningsspor langs Sørlandsveien på Krossmoen (ID 122627), foruten flere lokaliteter med uavklart vernestatus. Selve kirkestedet

(ID 84537) med røtter i middelalderen har også status som automatisk fredet, mens Linstows kirke fra 1832 har vernestatus automatisk listeført.

13 bygninger oppført før 1900 er oppført i Sefrak-registeret, derav 4 med antatt byggeår før 1850: ett våningshus på Prestegården, ID 1101-0603-001; to våningshus på Strømstad, ID 1101-0603-004 og 1101-0603-010; ett våningshus på Litle Hogstad (1101-0603-017). Klockargården fra ca. 1850 (ID 1101-0603-003) er også Sefrak-registrert. Det lave antallet Sefrak-registrerte bygninger viser først og fremst at tettstedsutviklingen på Helleland i stor grad fant sted etter at Helleland stasjon ble etablert i 1904.



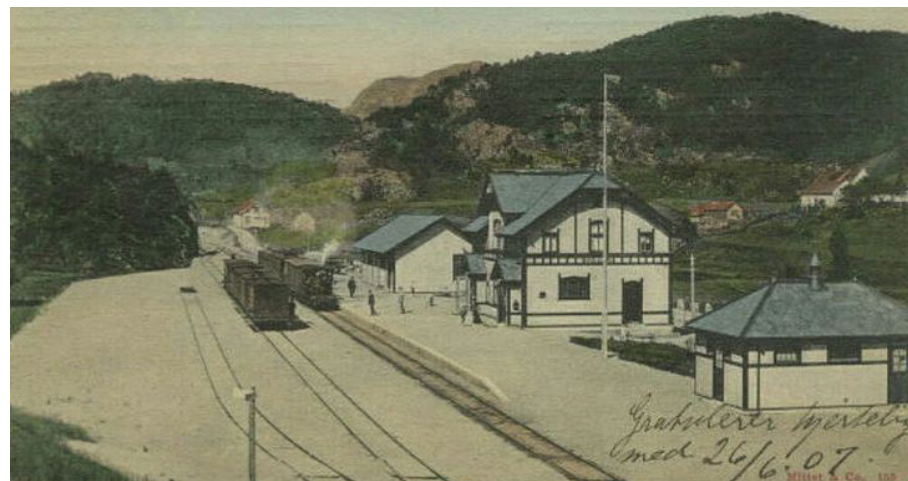
Figur 5: (Ø) Bensinstasjonen på Skjerpe under åpningen (Statsarkivet i Stavanger).

Figur 6: (N) Helleland med meieriet, Dalheim og jernbanestasjonen, 1967 (Dalane Folkemuseum).



STEDSANALYSE HISTORISKE LINJER

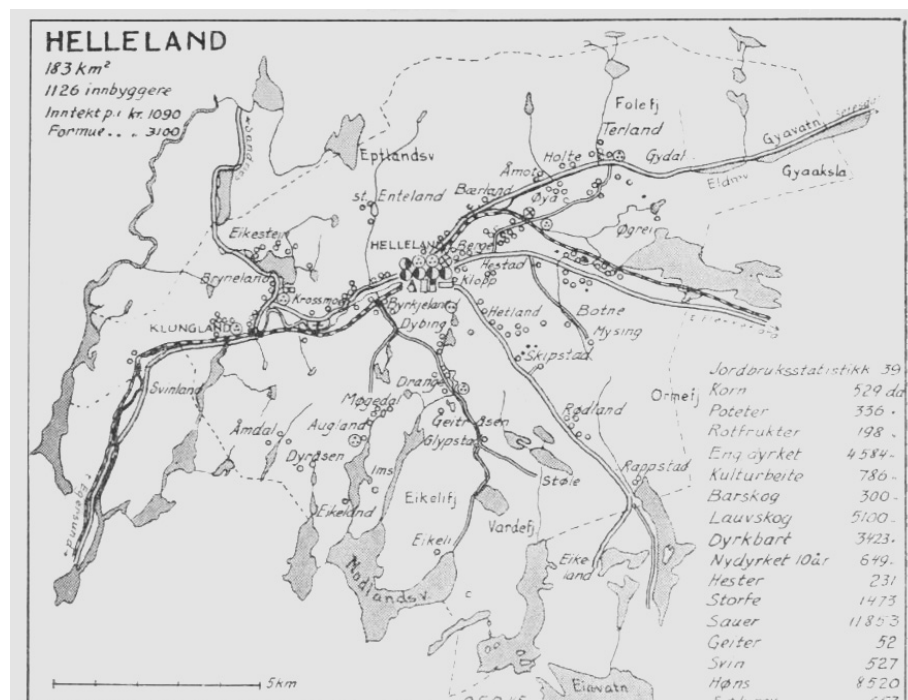
Stasjonsområdet med stasjonsbygning, godshus og privét er regulert til bevaring i en reguleringsplan fra 2002, og i tilknytning til tettstedet finnes andre bygninger og anlegg med verneverdi. Gamlebrua er et flott og monumentalt kulturminne som binder sammen sentrumsområdene på begge sider av elva, som på sin side fremstår som en helhet med klare kvaliteter som kulturmiljø. «Det er hus utan nokon sermerkt arkitektur, frå kassehus til bungalow», het er det i en beskrivelse fra 1958, og «bygginga har gått for seg utan plan». I dag er det kanskje nettopp dette «tilfeldige» preget som gir karakter til sentrumsområdet, med sin blanding av hustypologier og volumer. Av enkeltbygninger som er miljøskapende og bidrar til tidsdybden i området, er det tidligere banklokalet, den tidligere Helleland skole og Dalheim.



Figur 7: (HØ) I 1904 ble Helleland en av stasjonene på den nyåpnede Flekkefjordbanen. Paul Armin Due var arkitekten bak samtlige stasjonsbygninger langs banen. Snart vokste det frem et moderne tettsted i tilknytning til Helleland stasjon. Stasjonen ble fjernstyrt i 1966 og nedlagt i 1990.

Figur 8: (HN) Helleland i 1950 – folketallet vokste, og jordbruket var fremdeles hovednæring (kart gjengitt etter Det norske næringsliv. Rogaland Fylkesleksikon)

Figur 9: (V) Klockergården (Dalane Tidende)





MULIGHETER

• «Stasjonsbyen» på Brualand utgjør sammen med Gamlebrua og tidligere Helleland stasjon et fint og karakteristisk kulturmiljø som bør bevares. Kulturmiljøet kan rendyrkes og forsterkes gjennom noen enkle grep:

- Gjennomtenkt fargepalett
- Forsiktig tilbakeføring av vinduer og fasader
- Fortetting på kulturmiljøets premisser

På sikt kan Brualand bli en slags «gamleby» i tilknytning til dagens tettsted på Ramsland

• Bebyggelsen på Ramsland er av yngre dato, men har en fin variasjon av ulike hustypologier, og flere interessante enkeltbygg med lokal verneverdi, og som desuten er identitetsskapende. Tidligere Helleland skole og det gamle banklokalet bør søkes bevart.

• Utenfor tettstedet finnes flere enkeltbygg med klar verneverdi, så som Klokkergården på Skjerpe. Denne bør bevares som et historiefortellende og identitetsskapende element.

• Det er mange kulturminner som rommer spennende historier i området. Det gjelder bl.a.:

- Eldre veisystemer i form av rideveier og Vestlandske hovedvei
- Kirken og prestegården
- Helleland stasjon

Kulturminnene bør formidles bedre enn i dag, gjennom skilting og skjøtsel, samt bedre tilrettelegging i form av parkering etc. I flere tilfeller ligger det til rette for å knytte kulturminnene sammen i form av sammenhengende løyper.



Figur 10: (Ø) Variert bebyggelse på Ramsland med den gamle skolen i sentrum (Eigersund kommune).

Figur 11: (N) Stasjonsbyen og Gamlebrua på Brualand (Multiconsult)



Medvirkning

Gjennom workshops, spørreundersøkelser og befaring med lokalkjente har vi søkt å flytte blikket fra de fysiske og historiske aspektene ved Helleland over til de sosiale forholdene ved bygda. Hvordan ser hedlandsbuen på seg selv, og hvordan ser utenforstående på bygda? Hvor er de gode stedene på Helleland? Hva fungerer, hva fungerer ikke og hva mangler? Hvordan var det før, hvordan er det nå og hvilken fremtid ønskes for Helleland? Dette er sentrale spørsmål som har lært oss en hel del om lokalsamfunnet, og hvilke behov, ønsker og drømmer innbyggerne har for bygda.

Stedsbilder

Stedsbilder er fortellinger og forestillinger knyttet til ulike oppfattingen av stedet. For utenforstående er det trolig Bens kafé som først og fremst forbindes med Helleland. Helleland er kanskje en utkant for noen, og et glemt sted for kommunen og politikerne, som i større grad prioriterer Hellvik og Eigerøy. Men for lokalbefolkningen er det samholdet, nærheten til naturen, de trivelige ansatte på Coopen og den karakteristiske stasjonsbygningen man forbinder med bygda.

Helleland er et sted hvor «alle kjenner alle», på godt og vondt. Det er godt samhold i bygda, men det å være annerledes kan være en utfordring. Sterke personligheter får dessuten stor makt i et lite samfunn som Helleland. Ungdom som ikke interesserer seg for idrett eller andre organiserte aktiviteter, faller gjerne utenfor. Det kreves også en innsats for at tilflyttere skal bli en del av lokalsamfunnet. Dugnadsånden er sterk, og det er et stort engasjement innen foreningslivet og idrettslagene

som holder til i Grendehuset.

De gode møtestedene

Helleland har flere gode møtesteder. Det avtegner seg tre kjerneområder for sosial aktivitet: Ben's kafé på Skjerpe, Grendehuset på Strømstad og Coopen på Ramsland. Den tydeligste møteplassen på Helleland er Grendehuset. Grendehuset har et rikt aktivitetstilbud og her finner en også barneskolen, barnehagen og idrettsbanen. Her arrangeres blant annet 17. maifeiring, dametrim, gubbetrim, dans og turn. Huset er også basen for korpset, fritidsklubben og skytterlaget.

Lokalet for Coop, Dalane innkjøpslag, Landbrukssenteret og Sosialen er også viktige møtesteder.

På Sosialen får man kjøpt kaffe og kake, men tilbudet er mest rettet mot den eldre garde. Ungdommen møtes helst hjemme hos hverandre, på Grendehuset eller idrettsbanen i forbindelse med organiserte aktiviteter, eller på 7 Eleven ved bensinstasjonen.

Naturen er bygdas juvel. Helleland har et terreng som det er enkelt å ferdes i og turløypene er lett tilgjengelige. Badeplassen på Tveida og Birkelandsbakken og Skogens kafé i Birkelandsmarka er viktige møtesteder. Elva innbyr til fiske, kajakk og bading. Jaktmiljøet har også hatt en positiv utvikling i seinere tid.

Bedehuset var tidligere et møtepunkt på Helleland. Huset er nå privateid og har mistet sin funksjon i lokalsamfunnet. Kirkene fungerer også som viktige møte-

steder.

Ungdom

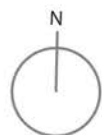
Ungdommen er Hellelands fremtid, og det er positivt at over 50 % svarer at de ønsker å bli boende på Helleland etter endt utdanning. De øvrige deltakerne ønsker å flytte til et større sted med bedre jobbtilbud, samt bredere aktivitetstilbud og større sosialt nettverk.

Av spørreundersøkelsen kom det også frem at ungdommen stort sett er fornøyd med, og er sterkt knyttet til, hjembygda. Aktivitetstilbudet oppleves som noe mangelfullt. Av aktiviteter og tilbud som savnes, nevnes treningssenter, cheerleading, boksing, kirkestue og ungdomsklubb. Barn og unge mangler et tilbud utover organiserte aktiviteter, dette gjelder spesielt for unge over 12 år. Et ungdomshus hvor folk kan samles for bare å henge, eller som kan brukes til mer organiserte aktiviteter, er kjærkomment.

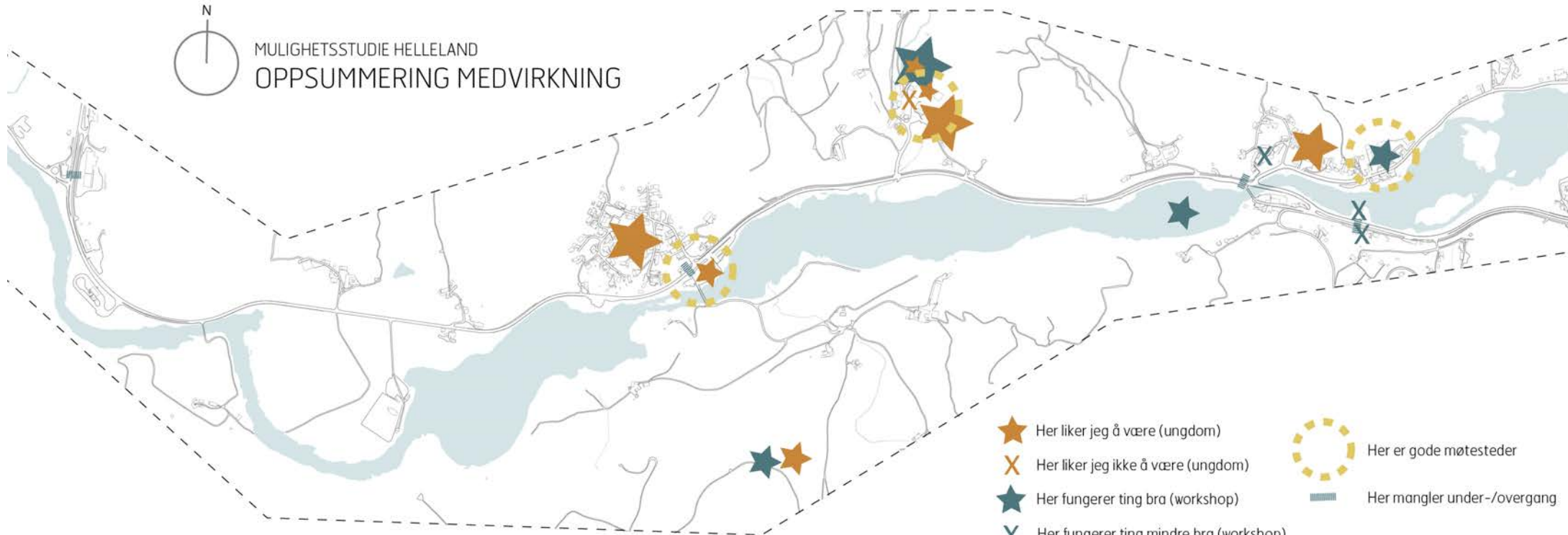
Ungdommen er i stor grad avhengig av å bli kjørt til og fra aktiviteter og venner. De yngste blir også kjørt til og fra skolen grunnet mangel på trafiksikker skolevei med kryssinger over og under E39. Et velfungerende kollektivtilbud og trygge og gode kryssinger av veien står derfor høyt på ønskelisten.

Bedre før?

Den generelle oppfatningen er at mye var bedre før på Helleland. Kollektivtilbudet var bedre, med busstilbud og togstopp på Brualand. Det var eldreboliger med døgnvakt, flere tilgjengelige tomter, bibliotek og et aktivt



MULIGHETSSTUDIE HELLELAND
OPPSUMMERING MEDVIRKNING





senter på Brualand. Nedleggelsen av ungdomsskolen har ført til at ungdommen i større grad trekkes mot byen. Dette oppfattes hovedsakelig som et problem for foreldregenerasjonen, det kan for ungdommen tvert imot være positivt å bli en del av et større miljø.

Utfordringer

Den største utfordringen på Helleland er ifølge informantene et mangelfullt boligtilbud og få ledige tomter. Dette hindrer tilflytting og gjør det vanskelig å etablere ny næringsvirksomhet. Eldreboligene på Folhammaren er i dårlig stand etter at nattevakttilbudet ble lagt ned, og blir nå blant annet brukt som bosted for rusmisbrukere og vanskeligstilte. Dette forringer bomiljøet og bidrar til at området får en lav status blant innbyggerne på Helleland.

Kollektivtransporten er nærmest ikke-eksisterende, dette gjør at hedlandsbuen er avhengige av bilen som fremkomstmiddel. Likevel er det for dårlig tilrettelagt for parkering. Skoleveien oppleves som utrygg da det finnes hverken over- eller underganger langs E39. Brualand og Birkeland er spesielt utsatte områder da størsteparten av boligbebyggelsen ligger her. Veien er samtidig svært flomutsatt.

Det er flere flotte turløyper i nærområdet, men ingen er belyst. Brukstiden blir derfor kraftig redusert på høsten og om vinteren. Lokalbefolkningen savner også en bedre tilrettelagt badeplass ved Tveida, og at laksen skal komme tilbake til elva.

Dårlig internettdekning gjør at følelsen av å være en utkant blir forsterket. Hedlandsbuen har et sterkt ønske om bredbånd til alle.

Ønsker og drømmer for Helleland

For å få til befolkningsvekst, flere arbeidsplasser og skape grunnlag for et bredere spekter av aktiviteter på Helleland ønsker innbyggerne seg attraktive bolig- og næringsområder. Det er ønsker om byggefelt med spredt bebyggelse, men også flere eldreboliger og en større variasjon i boligtilbudet. Det er enighet om at eldreboligene på Folhammaren bør legges ut for salg for å bedre bomiljøet. Boligene kan enten selges billig til nyetablerere, eller rives for å gi plass til nye boliger. De ledige kontorlokalene ønskes brukt til kommunale arbeidsplasser som kan styrke arbeidsmarkedet på bygda. Flere hjørnesteinsbedrifter bør dessuten legges til bygda.

Savnet etter et bedre tilbud for unge og eldre er stort. Ungdommene ønsker seg et samlingssted og et bredere aktivitetstilbud. Eksempler på dette er muligheter for å drive egentrening, et større miljø for hest og lysløype på Birkeland. Eldre mangler også et samlingssted, samt tilrettelagte eldreboliger. Det savnes også kombinasjonsløsninger med kafé for unge/eldre på dagtid og pub på kveldstid. Flere ønsker seg biblioteket tilbake til bygda.

E39 fører med seg store mengder gjennomgangstrafikk. Med omleggingen av veien vil trafikken bli kraftig redusert, dette sees på som positivt blant de fleste, selv om det er delte meninger om hva det vil bety for Helleland. Det vil imidlertid ta lang tid før omleggingen blir realisert, og i mellomtiden er det et sterkt ønske om å bedre trafiksikkerheten langs veien. Det er et behov for over- eller underganger ved Brualand og Birkeland og gang- og sykkelvei helt til Egersund. Innbyggerne ønsker seg også et bedre kollektivtilbud, og at jernbanestasjonen blir gjenåpnet.

Naturgitte kvaliteter som kan utnyttes bedre

Helleland er ei bygd omkranset av storslått natur. Det kommer frem av workshopene at Helleland har mange naturkvaliteter og kulturminner som bør fremheves og tilrettelegges. Mysinghålla, krigsminnene, toppturer og Birkelandsmarka er gode eksempler på dette. Helleland kan også tilby klatremuligheter og kanopadling.

Det ønskes at kommunen markedsfører og utnytter disse naturkvalitetene bedre ved hjelp av turisthytter, rasteplasser, skilting langs vei, lysløyper og markedsføring av severdigheter. Helleland har også gode jakt- og fiskemuligheter og hedlandsbuen ønsker seg laksen tilbake i Hellelandsvassdraget, og at vassdraget blir mer tilgjengelig.



MULIGHETER

Helleland velforening

En av de viktigste idéene som kom ut av workshopene var forslaget om å opprette en velforening for Helleland. Ved å organisere seg på denne måten vil det bli enklere for kommunen å komme i kontakt med frivilligheten på Helleland. Det er dessuten en stor fordel å snakke med én stemme inn i det politiske systemet.

En velforening vil kunne samle idretten og organisasjonslivet og gjøre det enklere for lokalbefolkningen å sette i gang dugnadsbaserte prosjekt. Deltagerne på workshopen uttrykte forståelse for at kommunen ikke kan gjøre alt, og dugnadsånden på bygda er sterk.

Tiltak som ble diskutert som mulige dugnadsbaserte prosjekt, var opprustning av badeplassen på Tveida, tarzanløype ved lavvoen ved Grendehuset og mekkeverksted for ungdom.

Samle aktiviteter

For å kunne skape et mest mulig variert aktivitetstilbud er det viktig å tenke sambruk. Kan man tenke seg bibliotek, pub, eldrekafe og ungdomshus i samme bygg, men med ulike åpningstider? Boligutbygging, næringsutvikling, tjenestetilbud og aktiviteter bør samles om et definert sentrum. Dette vil bidra til å øke aktiviteten i området og kan understøtte et bredere tilbud.

Tilrettelegging og markedsføring av naturen

Det ligger et stort potensial i markedsføring og tilrettelegging av naturen og naturressursene på Helleland. Lysløyper og turløyper med fokus på kulturminner er gode tiltak. Turløyper bør forlenges slik at man får flere rundturer. En rasteplass med utsikt mot Gamlebrua vil bidra til å synliggjøre den vakre brua og kan kanskje bidra til å løfte det gamle senteret på Brualand? Vi går nærmere inn på tematikken i kapittelet «Naturkvaliteter».

Næringsvirksomhet med utgangspunkt i lokale ressurser

Helleland har en stor og god drikkevannskilde. Denne vannkilden kan eksempelvis benyttes til ølbrygging. Betongproduksjon nevnes også som et eksempel på vannkrevende industri som kan ha et potensial. Andre idéer som ble spilt inn på workshopene var gårds- turisme, leirskole, laksefiske, lokalmat på Brualand, turisthytter og campingplass.



Figur 12: Rasmann Polden forteller om Hellelands historiske utvikling og potensiale.
Foto: Multiconsult

Mobilitet

Veier og gater er arealstrukturerende elementer og essensielle byggeklosser i tettstedsutviklingen. E39 skal legges om Helleland innen 2027. Dette vil få store konsekvenser for arealdisponeringen i bygda og tilgjengeligheten på tvers av veien. I mellomtiden må bygda leve med store mengder gjennomgangstrafikk. I dette kapittelet vil vi se nærmere på trafikkmengder, kollektivtransport og forhold for gående og syklende. Hvilke muligheter gir omleggingen av E39 for Helleland? Og hvilke tiltak bør utføres på kort sikt?

Trafikkforhold - nåtid og fremtid

Trafikken på Helleland består for det meste av gjennomgangstrafikk på E39, med høy andel tungtrafikk (inntil 24 %). På Krossmoen er det kryss mellom to nasjonale hovedveger, der riksvei 42 går til Egersund. På Hogstad er det kryss mellom E39 og fylkesvei 42 til Tonstad og videre mot Evje og Arendal, samt kryss

mellom E39 og fylkesvei 32 til Eia og videre mot Sokndal. Det har siden 1970-tallet vært stor trafik-
køking på E39 og riksvei 42 Krossmoveien, mens trafikkmengden de siste 20 årene har vært stabil på fylkesvei 42 Sirdals- veien og fylkesvei 32 Eiaveien. Det er størst prosentvis økning i gjennomgangstrafikken på E39, hvor det har vært en dobling av trafikkmengden de siste 20 årene.

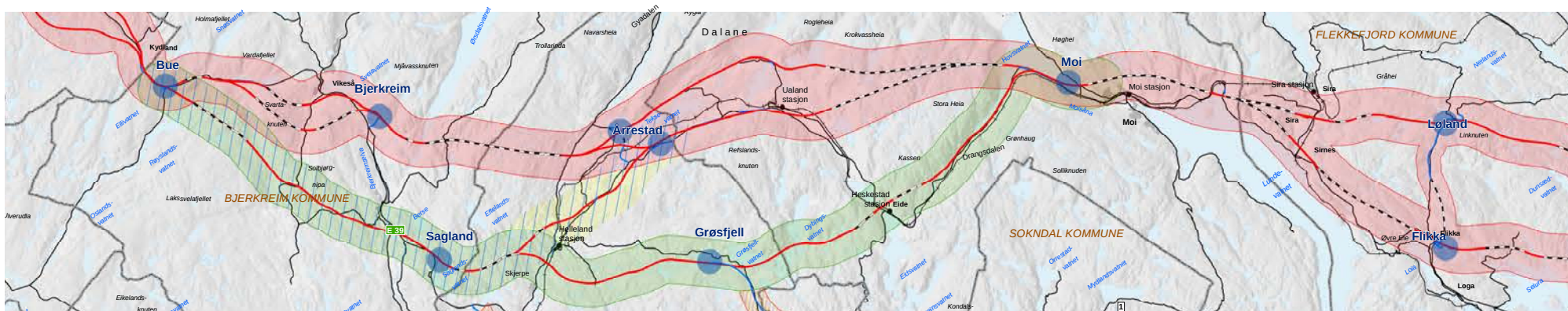
E39 skal legges utenom Helleland innen 2027. På strekningen mellom Moi og Bue er det tre ulike alter-
native traséer (korridorer) som vurderes som aktuelle. Trafikken på eksisterende veier på Helleland vil derfor bli betraktelig redusert. Hvor mye, er avhengig av hvilken trasé som velges. Kryssene på E39 har ulik plassering i alternativene. Også utbyggingsgraden på nærings-
området på Eigestad og bompenger vil være med på å påvirke trafikkmengden på Helleland.

Statens vegvesen vil i sitt arbeid med kommunedelplan for ny E39 på strekningen Lyngdal vest – Sandnes utar-
beide konsekvensutredning for trafikale konsekvenser. I utredningen vil det være med beregnet trafikk for åpningsår for hele strekningen (2030) og 20 år frem i tid (2050). Siden rapport med trafikale konsekvenser ikke er utarbeidet, har vi foretatt grovt overslag over fremtidige trafikkmengder på Helleland i de tre ulike alternativene for ny E39:

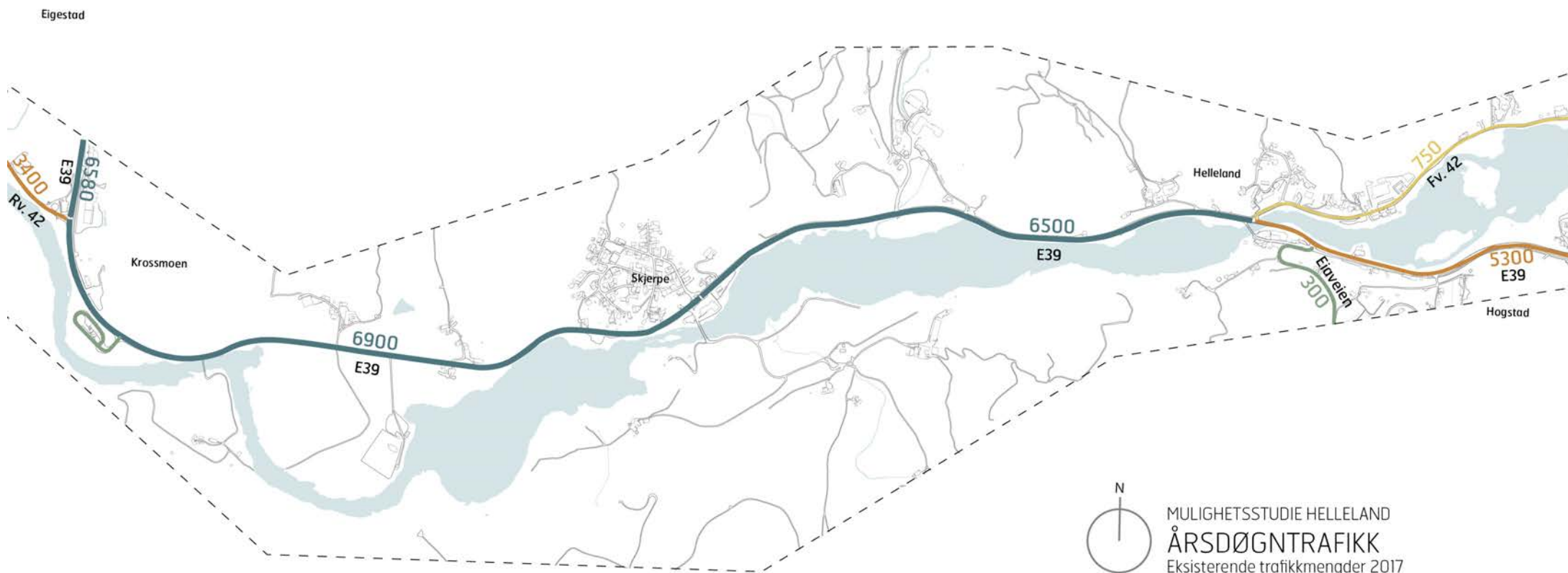
Alternativ 1: E39 via kryss Moi, Årrestad, Vikeså og Bue.

Alternativ 2: E39 via kryss Moi, Årrestad, Sagland og Bue. Vi har forutsatt ny rv. 42 fra Lomeland til Eigestad og ny sideveg fra Årrestad til eksisterende fv. 42 i områ-
det Åmot-Terland. Øvrige veier beholdes.

Alternativ 3: E39 via kryss Moi, Grøsfjell, Sagland og Bue. Vi har forutsatt ny rv. 42 fra Lomeland til Eigestad og opprusting av fv. 501 fra Grøsfjell til Sokndal. Øvrige veier beholdes.



Figur 13: Tráséalternativ for ny E39, utsnitt mellom Bue og Moi. Kilde: Statens vegsen



	1978	1991	1997	2002	2005	2015	2017
E39 ved Hogstad	1 630	2 000	2 761	2 995	3 300	4 700	5 300
E39 ved Helleland	2 500	-	3 822	4 147	4 500	6 600	6 900
E39 ved Eigestad	1 800	3 550	3 716	4 032	4 400	6 400	6 580
Rv. 42 Krossmoveien	1 340	2 000	2 442	2 766	3 100	3 200	3 400
Fv. 42 Sirdalsveien	-	-	711	805	900	700	750
Fv. 32 Eiaveien	-	-	300	300	350	300	300

Figur 14: Tabellen viser trafikkmengder (ÅDT) i utvalgte år fra 1978 til 2017.

	Alt. 1 2030	Alt. 1 2050	Alt. 2 2030	Alt. 2 2050	Alt. 3 2030	Alt. 3 2050
E39 ved Hogstad	1 600	2 400	700	1 100	500	800
E39 ved Helleland	2 500	3 300	1 600	2 000	2 300	2 800
E39 ved Eigestad	3 800	4 600	900	1 200	1 100	1 400
Rv. 42 Krossmoveien	5 700	6 800	800	1 000	1 300	1 600
Fv. 42 Sirdalsveien	300	400	300	400	700	900
Fv. 32 Eiaveien	300	300	300	300	200	200

Figur 15: Tabellen viser vårt anslag for omtrentlige trafikkmengder (ÅDT) i 2030 og 2050.



Dagens kollektivtilbud

I dag går det to skolebusser til og fra Helleland skole; én til Terland og Helleren, og én til Skailand og Sokndal. Skolebussene går kun ved skolestart- og slutt, og kun på skoledager. Det går i tillegg to lokalbusser, 96 og 98, gjennom planområdet. 98 går fra Egersund til Moi, via fylkesvei 42 og E39. 96 går fra Egersund til Ton-stad, hovedsakelig via fylkesvei 42. Helleland har også tilgang til ekspressbuss mellom storbyene Stavanger, Kristiansand og Oslo. Ekspressbussene er de eneste som har bussavgang i helgen, med forholdsvis to og fem avganger i døgnet. Ingen av lokalbussene har avgang etter kl. 15.35 fra Helleland. Busstoppene ligger i tilknytning til tettbebyggelsene på Skjerpe, Strømstad og Brualand/Ramsland. Det er i tillegg busstopp i krysset mellom E39 og fylkesvei 42 Krossmoveien, som går inn mot Egersund by.

Dagens kollektivtilbud er mangelfullt, og det er kun bussavgang i skoletid og hovedsakelig på skoledager. Dette betyr at det i helgene kun går buss mellom storbyene, med begrensende avgangstider. Togstasjonen på Helleland ble lagt ned i 1990, toget passerer i dag stasjonen uten å stanse. Transport til og fra fritidsaktiviteter og andre sammenkomster etter skoletid vil med andre ord hovedsakelig foregå med bil.

Omlegging av E39

Ved omlegging av E39 vil kollektivtilbudet sannsynligvis bli dårligere på Helleland enn i dagens situasjon. Ekspressbussene som følger E39 vil neppe gå innom Helleland, og en mister da helgetilbudet. Lokalbussene og skolebussene sannsynligvis fortsette å kjøre tilsvarende ruter som i dag, men da kun i skoletid.

På lik linje med ekspressbussene vil tungtrafikken gjennom Helleland forsvinne. Dette er positivt, da det

vil bli mindre støy og en redusert fysisk barriere langs dagens E39. Mobiliteten for gående og syklende blir dermed bedre.

Ny E39, alternativ 2 og 3, vil innebære inngrep i turterrenget på Skjerpe og Birkeland. Omfanget av inngrepet er usikkert, men veien vil trolig krysse turveiene og skape en fysisk barriere for turgåere. Det vil i tillegg bli mye støy fra E39, noe som vil forringe naturopplevelsen i områdene langs veien.

Gående og syklende

Det er nå ingen over- eller underganger som krysser E39 gjennom Helleland. Mangel på krysningsmulighet, kombinert med store mengder trafikk skaper en utrygg skolevei og utgjør en barriere for gående og syklende.

Det bygges i dag en gang- og sykkelvei mellom Skjerpe og Krossmoen. Gang- og sykkelveien vil skape en sammenhengende strekning mellom Coopen på Ramsland og badeplassen på Tveida. Fra Krossmoen til Egersund mangler det fremdeles en sammenhengende forbindelse for gående og syklende. Det mangler også en forbindelse mellom Tveida og næringsområdet på Eigestad. Forbindelsen vil være en viktig faktor i valg av transportmiddel til og fra næringsområdet.

Flere turløyper har utgangspunkt fra tettbebyggelsene på Helleland. Disse er blant annet markert som viktige gangdrag på kartet «Mobilitet gående og syklende». Den snart sammenhengende gang- og sykkelveien mellom Tveida og Ramsland vil gjøre det enklere å komme seg til og fra de ulike turløypene på Helleland, spesielt Koparknuden. Likevel er det enkelte turløyper som mangler forbindelser for å kunne skape en attraktiv rundløype (se kartet «Utviklingsmulighet naturkvaliteter»).

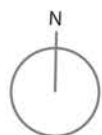
MULIGHETER

Ved omleggingen av E39 vil trafikken gjennom Helleland bli kraftig redusert, og veien vil ikke lengre utgjøre en stor barriere. Dette gir store muligheter til å forbedre koblingene på tvers av veien, gjøre elva og turområdene mer tilgjengelige, skape nye arealer for boligutvikling og aktivere det kulturhistoriske miljøet på Brualand.

Den reduserte trafikkmengden gjør det også mulig å innsnevre veiarealet og redusere hastigheten på veien. Krysningsmuligheten i plan forbedres dermed drastisk. På kort sikt er det imidlertid viktig å forbedre forholdene for gående og syklende ved å etablere over- eller underganger ved Skjerpe, Strømstad og Ramsland. Dersom en får en videre gang- og sykkelforbindelse fra Krossmoen til Egersund, langs fylkesvei 42, vil det være spesielt viktig med en trygg krysningsmulighet i krysset mellom dagens E39 og fylkesvei 42 mot Egersund. Dersom næringsparken på Eigestad realiseres, bør gang- og sykkelveien forlenges fra Tveida til Eigestad.

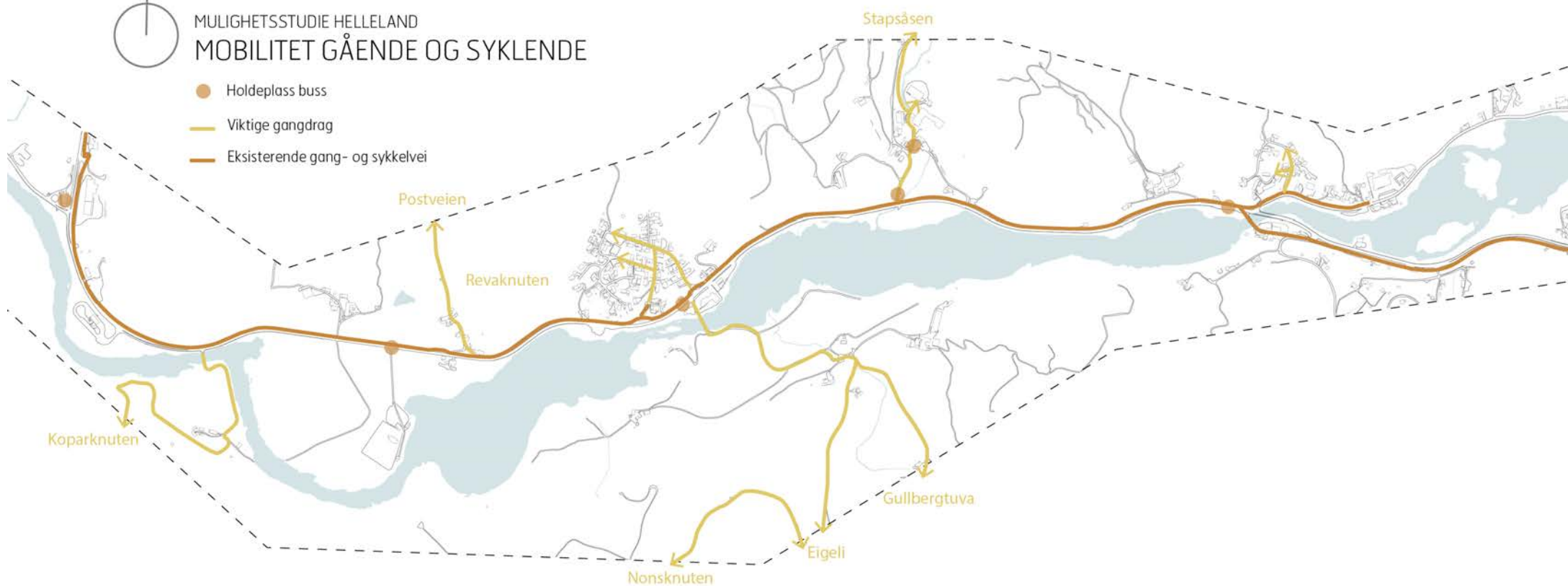
Turløypene på Helleland har et potensial til å bli svært attraktive rundløyper for lokale så vel som for besøkende. For å få til dette må løypene bearbeides og markedsføres.

Det manglende kollektivtilbudet på Helleland har skapt en bilavhengighet blant lokalbefolkningen. For å redusere bilbruken bør det sees på alternative løsninger som bestilling av buss og tog med app og bruk av minibusser eller selvkjørende busser.



MULIGHETSSTUDIE HELLELAND
MOBILITET GÅENDE OG SYKLENDE

- Holdeplass buss
- Viktige gangdrag
- Eksisterende gang- og sykkelvei





Naturkvaliteter

Helleland er et myldreområde for friluftsjinteresserte. Den markante elva og det småkuperte landskapet gir vakker og langstrakt utsikt, og et godt turterreng. Det er mulighet for å bade, padle, gå tur, besøke krigsminner, jakte og fiske. Mulighetene er mange, men stort sett ukjente for andre enn hedlandsbuene. Hvilke kvaliteter finnes, og kan man benytte disse til å skape en tiltrekningskraft til Helleland?



Flom

Fra Helleland kan en se de snødekte sirdalsfjellene i horisonten. Det er her Hellelandsvassdraget starter før det slynger seg gjennom dallandskap til dallandskap og renner ut i havet midt i Egersund by. Vassdraget er 46 km langt og har et nedbørsfelt på 236 km². De flate partiene inntil vassdraget er sterkt utsatt for flom og erosjon. På Helleland betyr dette at store jordbruksareal på Strømstad og Skjerpe ligger utsatt ved en tohundreårsflom.

Dagens hovedvei mellom Stavanger og Kristiansand, E39, ligger tett inntil- og slynger seg med elvas buktninger. På Helleland vil store deler av veien ligge under vann ved en tohundreårsflom, noe som vil gi store trafikale konsekvenser.



Jakt og fiske

Det varierte landskapet gjør Helleland godt egnet for jakt- og fiske. Eigersund jeger- og fiskeforening har en målsetning om å få barn og ungdom mer engasjerte og aktive innen utøvelse av jakt og fiske. I den forbindelse arrangerer foreningen

flere aktiviteter for målgruppen, også på Helleland. I 2017/18 ble det blant annet arrangert fiskekonkurranse av Helleland elveeierlag, småviltjakt på Dyråsen og fiske av laks, sjøaure og aure i elva. Helleland Sau og Geit, samt Helleland bondelag utbetaler i tillegg skuddpremier.

Hovedmålet til Egersund og Helleland elveeierlag er å øke laks- og sjøaurebestanden oppover i Hellelandsvassdraget og bedre tilgjengeligheten av fiske for allmenheten. I dag er det kun de siste 5,7km nedstrøms i Øgreidsvassdraget som har bestand av blant annet sjøaure og laks. Dette fordi de øvre deler av vassdraget er sterkt påvirket av forsuring. De årlige flommene gjør forholdene for laksen vanskelige. Det er dermed lite fiske av laks i Hellelandsvassdraget innenfor planområdet.



Padling

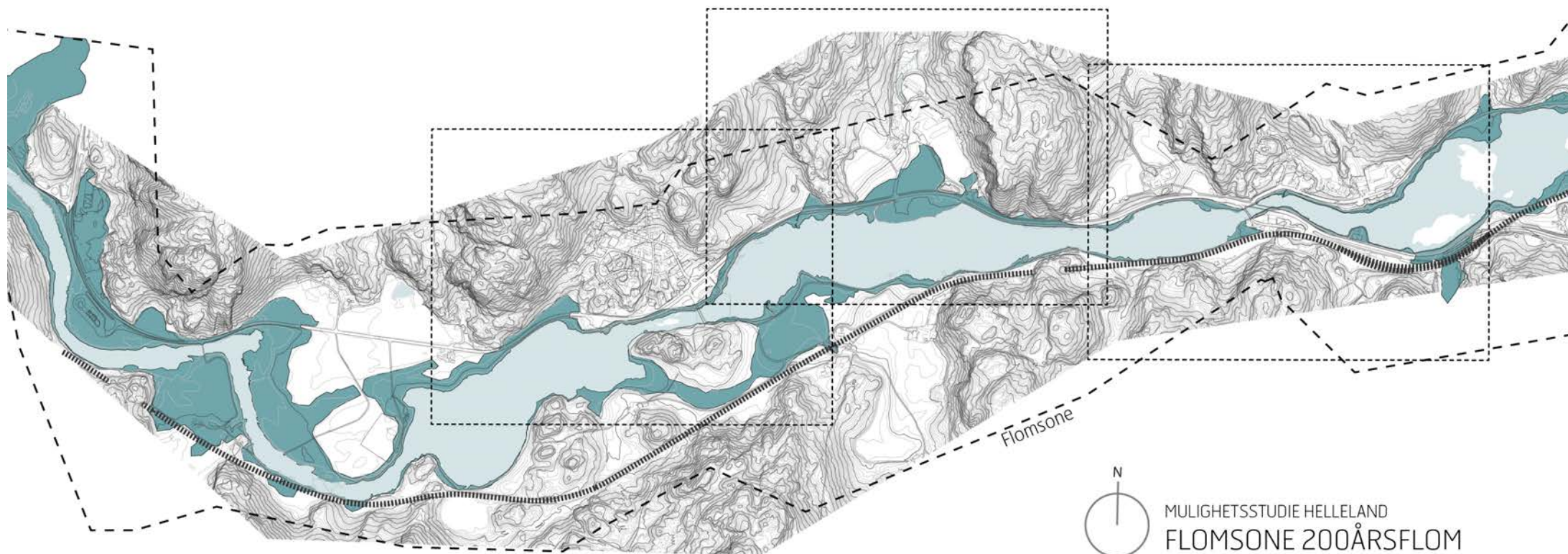
Hellelandsvassdraget, mellom Helleland og Øgrei, er godt egnet for padling. Det er lite fall, hvor enkelte steder må fløte kanoen/kajakken ved lav vannstand. Reisen tar ca. 5 timer og starter ved landbrukssenteret på Helleland, i Hogstadstølen, og avsluttes ved Øgreivatnet.



Turløyper

I kort avstand fra bebyggelsen på Helleland finner man som nevnt flere turmål. Stapsåsen er en lett tur som gir storslått utsikt over dalanelandskapet. Turen har utgangspunkt fra blant annet Strømstad på Helleland. Storlibu (140 moh.) er

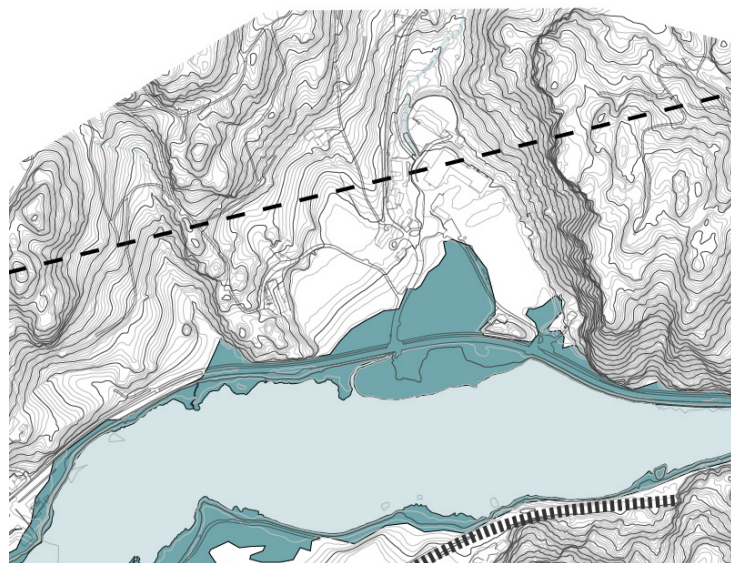
Friluftsrådets hytte ved Nodlandsvatnet som er åpen og kan benyttes av alle. Hytten ligger sørøst for delområdet. Mysinghåla er et annet turmål som ligger i samme retning. Turattraksjonen består av en merkelig steinformasjon som ble laget under andre verdenskrig for å skjule seg for tyskerne. Turen mellom parkeringsplassen og skjulestedet tar omtrent to timer og anbefales både grunnet flott terreng så vel som den historiske fortellingen rundt stedet. Andre store turer som kan nevnes er Gyaakslå på Gya.



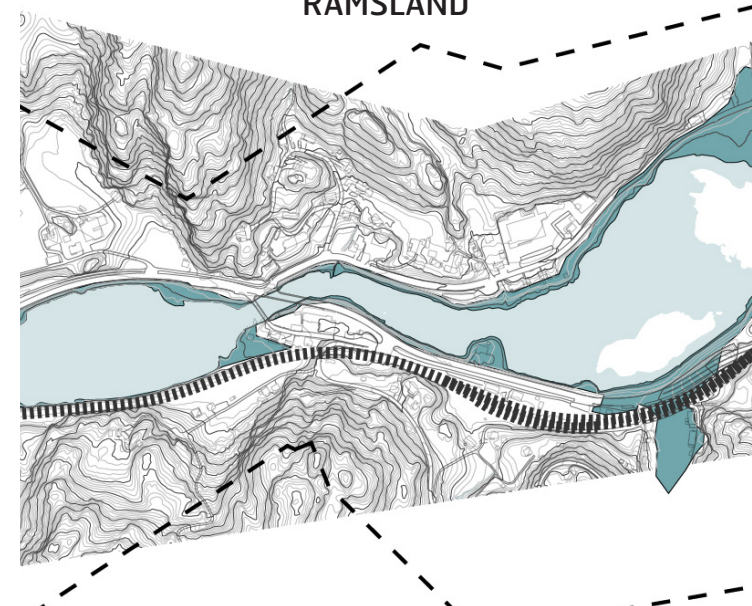
SKJERPE



STRØMSTAD



RAMSLAND





Kulturlandskap

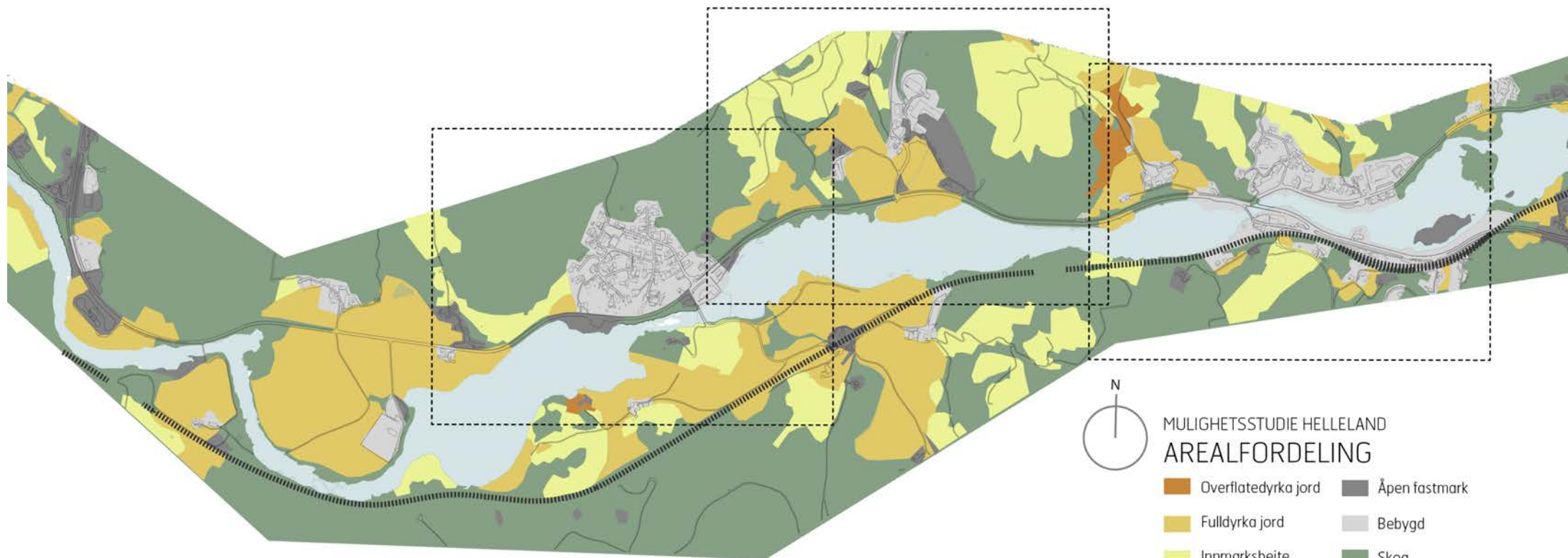
Landbruket er en viktig del av Hellelands og hedlandsbuens identitet, sammen med de store utmarksarealene. Bærebjelken i landbruket er kjøtt- og melkeproduksjon. Fra gammelt av har særlig saueholdet i bygda vært stort og godt, og Eigersund er fortsatt en av landets største sauekommuner.

Driftsomlegging og reduksjon av antallet bruk er et generelt utviklingstrekk. For Hellelands del betyr det for eksempel at utmarksbeiter er en lite utnyttet ressurs, slik at utmarka mange steder preges av gjengroing. Slike områder er likevel viktige i rekreasjonssammenheng.

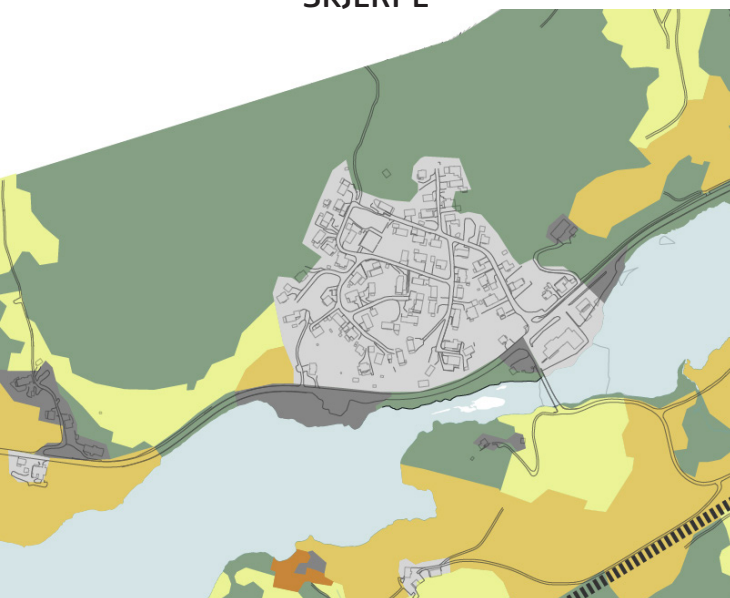
I sentrale deler av bygda er det jordbrukets åpne kulturlandskap med tun, åker og kulturbeite som dominerer. Det er viktig at landbruksarealene i størst mulig grad beholdes og landbrukets behov blir ivaretatt i den videre utviklingen av Helleland. Dette er et argument for å samle ny bebyggelse i og rundt det eksisterende tettstedet. Også av hensyn til det åpne kulturlandskapet bør en begrense spredt utbygging.



Figur 16: Kulturlandskap ved Skjerpe med utsikt mot E39, retning vest. Foto: Eigersund kommune.



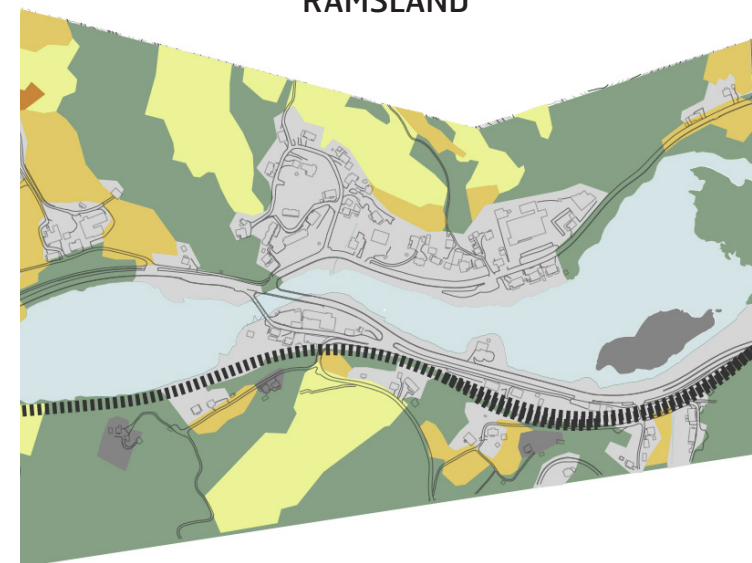
SKJERPE



STRØMSTAD



RAMSLAND



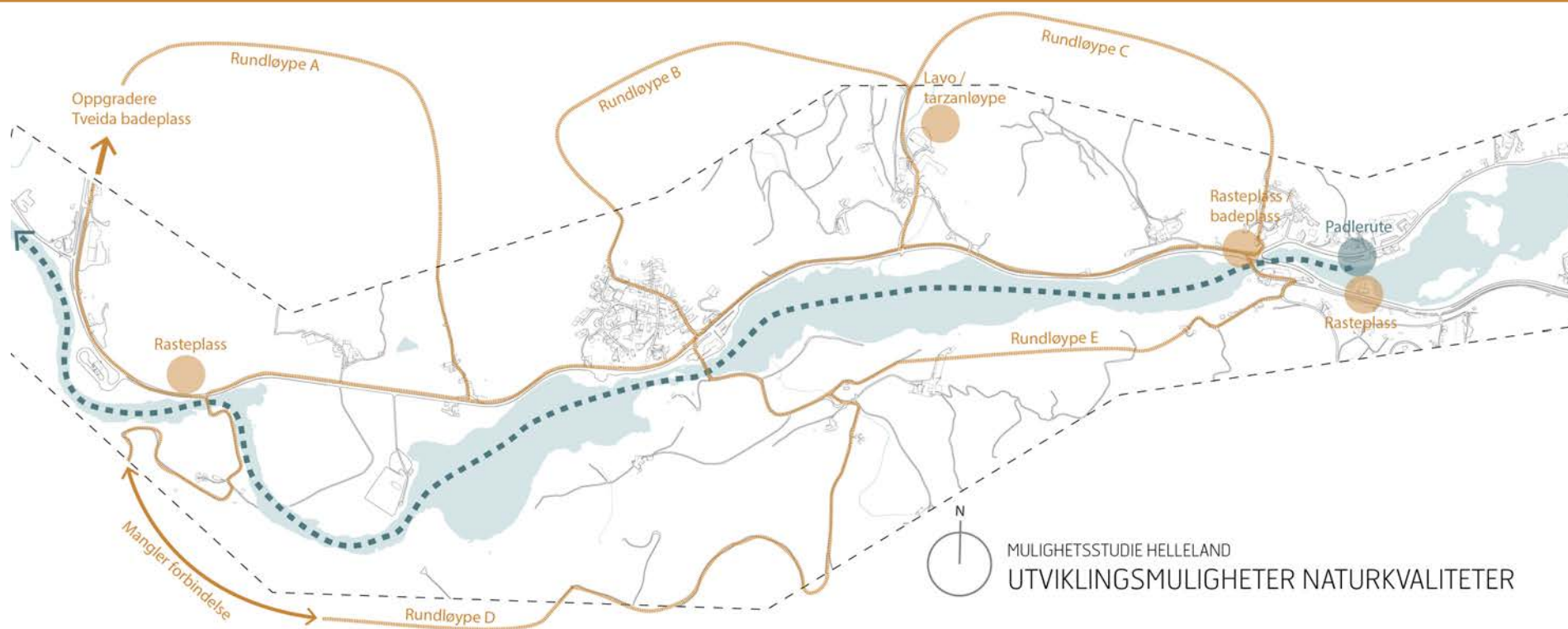


MULIGHETER

For å styrke Helleland som friluftssenter kan det gjøres flere små og store grep. Det største og viktigste vil være å markedsføre mulighetene gjennom et tur- og opplevelseskart for Helleland. Kartet bør publiseres på Dalane Friluftsråds nettside, Eigersund kommunes nettside, i de lokale avisene, Den Norske Turistforenings nettsider og deles ut ved hotell, restauranter, informasjonssentre og tursentraler i regionen. Videre vil det være viktig å oppruste eksisterende- og utvikle nye muligheter. En kan markere, belyse og fullføre rundløyper, samt skilte og lage parkeringsplasser ved løypestart. På motsatt side av Coop kan man bygge en brygge inntil Sirdalsvegen hvor en kan bruke egne eller arrangere utlån av

Dalane friluftsråds kajaker for å padle nedover vassdraget. En annen mulighet kan være å skape rasteplasser ved Brualand, Vattakleiva og den gamle togstasjonen på Helleland som formidler historien til stedet. Vattakleiva bør utformes hovedsakelig som ladestasjon for syklende- og gående som ferdes til og fra badeplassen på Tveida. Ved rasteplassene kan en også tilrettelegge for bade-plasser.

Hellelandsvassdraget oppleves som lite tilgjengelig og en dårlig utnyttet ressurs. Elven kan tilgjengeliggjøres via rasteplassene, med nedtrapping mot vannflaten og brygger for fritidsfiskere. En bør samtidig gjøre tiltak for å få laks videre oppstrøms i Hellelandsvassdraget. Rasteplassene kan i tillegg utvikles som en del av et flomsikringstiltak for E39.





Næringspark på Eigestad

Det jobbes med å utvikle en næringspark på Eigestad på 450 daa. Næringsparken vil ligge nordvest for Helleland, langs E39. Tanken om en næringspark på Eigestad oppstod i 2008, da betongfabrikken Bertelsen og Garpestad lanserte ideen. Utfordringen har vært å få enighet mellom Vegvesenet og utbygger om kryssløsning på E39. Vegvesenet ønsker en toplans-løsning, mens utbygger ville ha et rimeligere t-kryss. T-krysset er etter hvert blitt godkjent som en midlertidig løsning, og byggingen kan i utgangspunktet begynne. Ny E39 vil derimot påvirke utbyggingspotensialet til næringsparken. Dersom ny E39 ikke får en god tilknytning til næringsparken, vil attraktiviteten reduseres kraftig. Statens vegvesen har uttalt at de er kjent med reguleringsplanen og vil prøve å begrense ulempene for næringsparken (Statens vegvesen, 2018).

I følge Egersund næringspark vil det være av stor samfunnsmessig betydning å få etablert differensierte industriområder utover de rene sjø- og fiskerirelaterte. Plasseringen nær E39 åpner også opp for nye typer næringer. Industriområdet vil derfor kunne ha stor betydning for Helleland som tettsted og gi grunnlag for økt bosetning.



Figur 17: Illustrasjon av enkelt t-kryss ved næringsparken ved Eigestad. Kilde: Dalane Tidende





DEL 2

KONSEPT



Andre del av mulighetsstudien innebærer utvikling av konsept med utgangspunkt i stedsanalysen.



Nåsituasjon

Planområdet

Planområdet er ca. 4,3 km².

Oppgaven

Formålet med mulighetsstudien er å vise forslag til tiltak som kan gjennomføres for å gjøre området til en fremtidsrettet og attraktiv del av kommunen, samtidig som viktige samferdselsutfordringer ivaretas for alle trafikantgrupper. Løsningene som velges skal være fleksible og ta opp i seg endringspotensialet på areal- og samferdselssiden.

Det legges til grunn at E39 innen 10-15 år er lagt utenfor Helleland, uten at det tas stilling til hvilket av de tre hovedalternativene for ny E39 på strekningen Lyngdal Vest – Sandnes som blir valgt. Dette vil innebære at en stor del av gjennomgangstrafikken på dagens E39 vil bli overført til ny traseen.

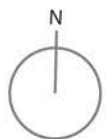
Helleland skal være et område der det er attraktivt å bo, arbeide, gå på skole, drive næringsvirksomhet. Det skal også være et godt sted å stoppe opp, for de som passere gjennom til fots, på sykkel eller i bil.

Problemstillinger

Helleland har vokst frem med en punktvis bebyggelsesstruktur langs E39, fra det gamle stasjonsstedet rundt Brualand i øst, Helleland skole og barnehage i midten, og Bens kafé og boligfeltet på Skjerpe i sydvest.

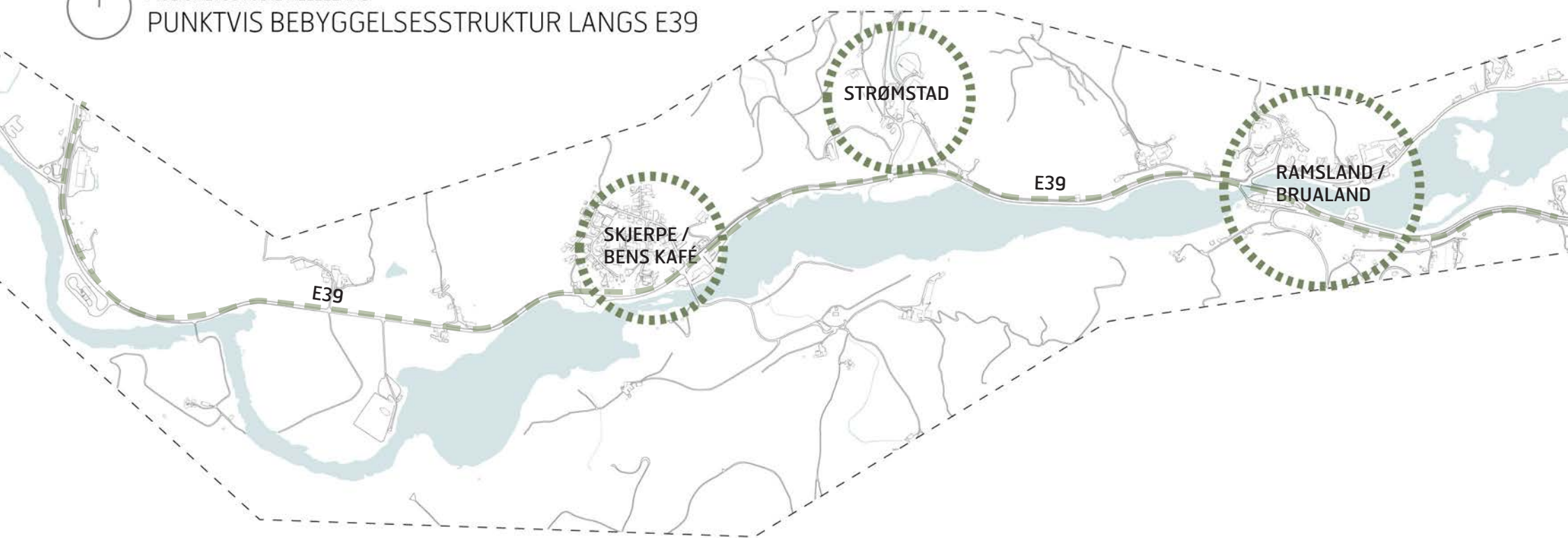
Følgende problemstillinger ønsket belyst:

- Hvor er `Stedet` Helleland?
- Hvordan løse infrastrukturen? Herunder trygge under /overganger, levelig gjennomgangstrafikk, sykkelveier, fotgjengere og parkering?
- Hvordan løse møteplassene? Torg og plass for daglig bruk, samt til fest og samling?
- Hvor kan et senter dannes? Hvor skal nye boliger bygges? Hvilke andre byggeklosser har vi?



MULIGHETSSTUDIE HELLELAND

PUNKTVIS BEBYGGELSESSTRUKTUR LANGS E39





Alternativ 1: Skjerpe og Bens kafé

Stedet

Bens kafé og bensinstasjon ligger på vestsiden av E 39, mellom veien og vannene Langhølen og Hestvikhølen. På nordvestsiden av veien ligger ca. 60 eneboliger. Revaknuten ligger mot syd og Smørknuten mot nordøst.

Infrastruktur

E 39 ligger der som en trafikkert hovedvei, Skjerpeveien gir kobling mellom E39 og boligfeltet. Stikkveiene Orredalsveien, Karjolveien, Sledeveien, Kjerreveien og Klokkegårdsveien ligger organisk formet i den sydvendte skråningen.

Møteplasser

Bens kafé og Shell/7 Eleven er et naturlig stoppested for gjennomreisende, men brukes også av lokalbefolkningen. Byggefeltet har også en lekeplass med ballbinge, lokalisert nordøst i byggefeltet.

Bygninger

Næringsbygg rundt Bens kafé, ellers primært frittliggende eneboliger med garasjer.

Muligheter

Det er lite tilgjengelig areal for å etablere et senter rundt Bens kafé. Området ligger klemmt mellom veien og vannet. Boligfeltet er et homogent boligområde, uten et egnet areal for senterutvikling.

Imidlertid kan området rundt Bens kafé videreutvikles til et ressursområde for beboerne på Skjerpe, og for gjennomgangstrafikanter. Kryssingen av E 39 må sikres bedre. Kontakten til vannene Langhølen og Hestvikhølen bør bedres, med en badeplass/brygge ved sjøen.

Omlegging av trafikken på E 39 vil på sikt føre til lavere gjennomgang av trafikanter. Alternativ turisme, med tilbud i nærområdet bør undersøkes. Kan Skjerpe endres til et sted med tilbud for naturbasert turisme? Områdene rundt er "snille" naturområder, velegnet for især småbarnsfamilier, bevegelseshemmede, og mennesker som ikke søker vill og dramatisk natur.

Området er ikke egnet til sentrumsutvikling.



15 eldre flytter fra sine eneboliger
som blir gjort tilgjengelige for barnefamilier

Bygger 15 leiligheter a 100m2 over Ben's Kafè



Alternativ 2: Strømstad

Stedet

Stedet ligger i et nord-syd-orientert dalsøkk, som stiger mot nord fra Sørlandsveien/ E 39, med landskapshøyden Åsen mot øst, og videre innover til Homura, Roshagen og Storevollbakken.

Her finner vi Helleland barneskole og barnehage, samt idrettsanlegg.

Infrastruktur

Eftelandsveien tar av på nordsiden av E 39, og følger terrenget opp dalsøkket til barnehagen og skolen. Veien fortsetter nordover, forbi et boligfelt og ender ved Møssingtjørna.

Møteplasser

Idrettsplassen, parkeringsplassen, barnehagen og skolen.

Bygninger

Barnehagen, Skolen med driftsbygninger, frittliggende eneboliger/garder, nord for barnehagen ca 14 eneboliger orientert nord-syd langs veien i klynge. Ytterligere 6-7 stykker ligger spredt langs veien videre nord.

Muligheter

Barnehagen, skolen og idrettsanleggene er naturlig samlingspunkt for barna og ungdommene som går i barnehagen og på skolen, likeledes for ansatte ved skolen og barnehagen.

Foreldre kjører barna til og fra både til barnehagen, skolen og til idrettsanleggene. Stedet er et sted mange mennesker på Helleland besøker opptil flere ganger i døgnet.

Områdets egnethet for videre utvikling er blitt vurdert. Området ligger plassert mellom landbruks- og naturområder. Området kan videreutvikles som natur- og friluftsområde, især for barna og ungdommene på skolen og i barnehagen, men er ikke egnet for videre utvikling til sentrum, dette trass i muligheten for arealer til utbyggingsformål.

Stedet er utpreget landlig og mangler både en historisk forankring, tetthet og funksjoner utover skole, barnehage og idrett/natur.



Grendehuset

Tarzanløype?

Helleland bhg.

Helleland skole

Idrettsbane

Eptelandsveien

Sørlandsveien / E39



Alternativ 3: Ramsland og Brualand

Stedet

Stedet ligger i krysningspunktet mellom Langhølen i syd og Hogstadhølen i nord. Her ble det i sin tid etablert et krysningspunkt over vannet på sitt smaleste, med en bru, som ga stedet navn Brualand. Postveien gikk her, i flere hundre år. På sydsiden av Hogstadhølen ligger jernbanelinjen, med en nå nedlagt jernbanestasjon, Helleland stasjon. Stasjonsbygningen ligger imellom jernbanelinjen og E39. Vest for stasjonen og øst for steinbrua ligger det gamle handelssenteret Brualand, som i sin tid rommet 4 dagligvarebutikker.

På den nordsiden av vannet ligger Svålestad og Ramsland og det lille senteret Helleland Post i butikk, COOP Høyland og Jæren, samt Helleland Bil og Landbruk AS/MECA.

Infrastruktur

Jernbanelinjen med den nedlagte stasjonen ligger på sydsiden av vannet. Parallelt med jernbanen ligger Sørlandsveien E39, som krysser vannet parallelt med den gamle steinbrua, med en ny bru. Organisk lagt etter terreng går Eiaveien syd for stasjonen. Den lille stasjonsbyen er etablert lineært mellom jernbanelinjen og E 39, langs en gate kalt Brualand.

Nord for bruen møtes E39 – Sørlandsveien og Fv. 42 – Sirdalsveien. Folhammaren snor seg organisk etter terrenget nord for Sirdalsveien.

Møteplasser

Fra gammelt av vadestedet, senere brua, senere stasjonen, nå er butikkene naturlige samlingspunkt.

Rundt stasjonen utviklet det seg et tettsted med etterhvert flere butikker, bank, meieri, skole, gardsbruk og boliger.

I dag er stasjonen nedlagt, og det naturlige møtestedet er rundt COOP-en og Landbrukssenteret.

Bygninger

Det er flere gamle bygninger i området rundt Helleland, hele fire er registret i SEFRAK-registeret, deriblant stasjonsbygningene. I tillegg har Helleland en stor, nedlagte skolebygning, en gammel bank, og en gammel husmorskole.

Brualand, den bittelille stasjonsbyen bestående av en gate, har flere eldre bygninger.

I underkant av 30 frittliggende eneboliger er etablert på nordsiden av vannet. På sydsiden er det, utover Brualand og stasjonen kun spredt boligbebyggelse og enkelte gardsbruk.

Helleland Post i Butikk, COOP, Landbrukssenteret, sammen med Helleland Bil og Landbruk AS/MECA utgjør bygningsmassen rundt det som danner et naturlig senter i dag.

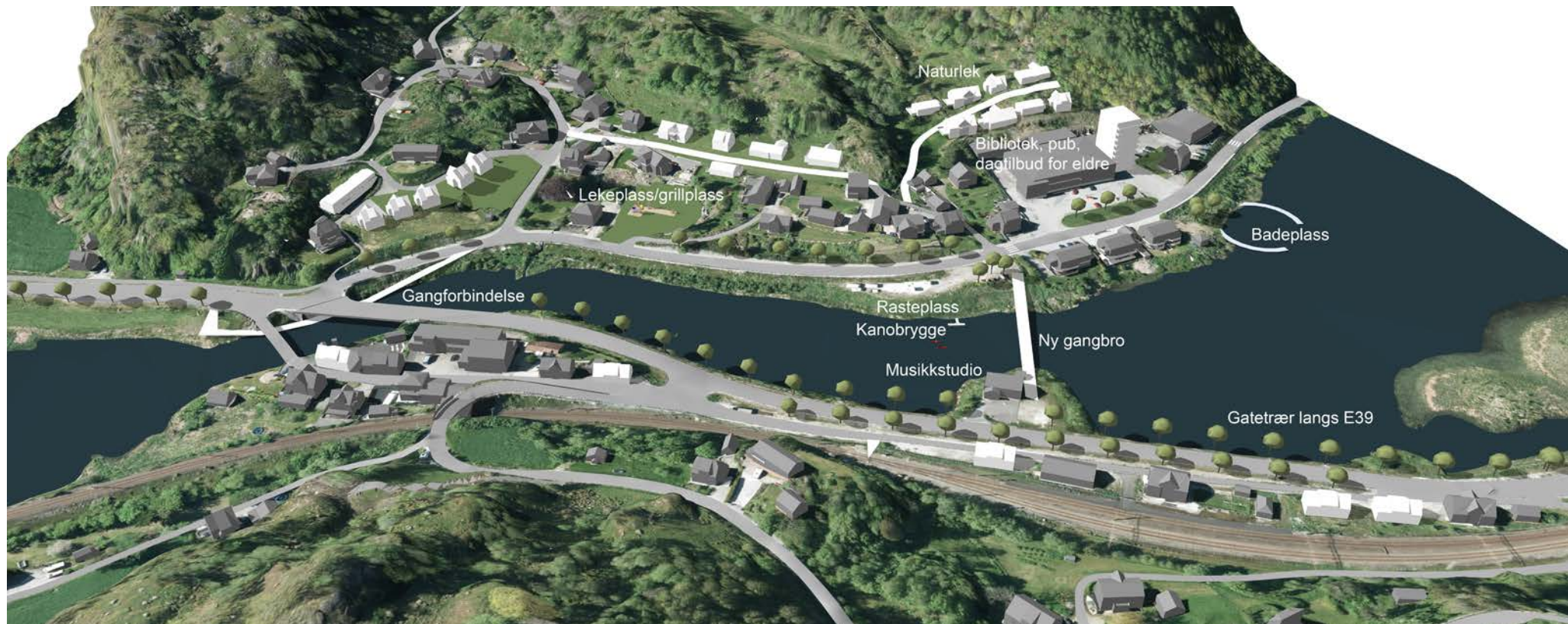
Muligheter

Helleland utpeker seg som både det historiske senteret, og det stedet vi ser best potensiale for å kunne utvikles til et bygdesenter. Stedet har en historisk tyngde med jernbanen, bruene. Det er også et gammelt knutepunkt med forbindelsen til Sirdal, Vestlandet og Sørlandet.

I utgangspunktet ble det lille strekket Brualand undersøkt med tanke på en videre sentrumsutbygging, men områdets geografiske utstrekning, samt volumene på den eldre bebyggelsen setter begrensninger.

Det ble derfor sett på muligheten for å videreutvikle området rundt COOP til et fremtidig tyngdepunkt.

Vi har laget en mulighetsstudie av området rundt vannet som ett sted, bundet sammen av to broer.







DEL 3

DETALJERING



Tredje, og siste del, av mulighetsstudien innebærer detaljering av valgt konsept. Det er laget en implementeringsmodell for å realisere utbyggingen, samt illustrasjoner av mulighetene for Helleland.



Forslag til utvikling

Stedet

Stedet Helleland bør utvikles rundt sydenden av Hogstadhølen, mellom Ramsland og Brualand, fra nå av kalt Helleland. Stedet skal utvikle seg rundt vannet, i første omgang på nordsiden, for å forsterke området rundt de nye møteplassene.

Infrastruktur

Trafikkmengden på E39 vil være stor frem til en omlegging av trafikken på ny trasé for E 39. Trafikkmengde og høy hastighet er et problem i forhold til sikkerhet.

Følgende tiltak foreslås:

- a.)** Undergang under E 39 øst for brua etableres
- b.)** Fartsreducerende tiltak fra den nye undergangen til et lite stykke øst for stasjonen.
- c.)** Fartsreducerende tiltak nord for COOP-en på Fv. 42 – Sirdalsveien
- d.)** Belysning langs begge disse to veistrekkene
- e.)** Beplantning (allé, dvs. på hver side av veien) på begge disse veistrekkene
- f.)** Gangbru over Hogstadhølen, fra nedsiden av COOP-en over til det gamle bedehuset (som skal bli musikkstudio).

Møteplasser

- a.)** Området rundt COOP-en forsterkes som møteplass. Benker, beplantning og belysning må etableres og brukes som virkemidler for å forsterke plassen.
- b.)** Det etableres en stor lekeplass for barn og unge og voksne og eldre /grillplass/langbord sentralt i

boligområdet på Helleland.

- c.)** Brualand bør forsterkes som gate, og gis en estetisk opprusting med benker, blomster, belysning etc.
- d.)** Rasteplass/bobil-plass på nedsiden av COOP/ Sirdalsveien, ved den nye gangbruen.
- e.)** Rasteplass/badeplass vest for den gamle steinbrua, med toalettanlegg, p-plasser, samt badeplasser.

Bygninger

- a.)** Høyhus i 8-9 etasjer ved COOP-en. Dette vil markere stedet visuelt som sted, frigjøre eneboliger, og gi et mer variert boligtilbud til Hellelands befolkning, herunder eldreboliger. Eldre, eller andre som ønsker seg en leilighet i Helleland har i dag ikke et tilbud, og må flytte til Egersund for å få seg et høvelig sted å bo.
- b.)** Senteret COOP-Landbrukssenteret, Helleland Bil og Landbruk AS/MECA får utarbeidet en lanskapsplan.
- c.)** Nye eneboliger, og evt. rekkehus/tomannsboliger, etableres ved fortetting i eksisterende boligområde.
- d.)** Ny boliggate etableres nord for eksisterende bebyggelse, samt nord-vest for COOP-en.
- e.)** De gamle trygdeboligene rives og erstattes med nye eneboliger.
- f.)** Brualand fortettes med "infill av nye bygninger der det er "hull i tanngarden". Området bør være åpent for næring/bolig/tjenesteyting.
- g.)** Den gamle banken og den gamle skolen bør, om mulig rehabiliteres og gjenbrukes. Gamle bygninger bærer i seg stedets historie, i det ligger kjernen til et steds identitet og det vi kaller et steds sjel. Den gamle husmorskolen bør vurderes som en mulig leirskole/ vandrerhjem i turistsammenheng.

Hvem bør gjøre hva?

Statens vegvesen:

1. Undergang under E39
2. Fartsreducerende tiltak E39 og Sirdalsveien
3. Belysning langs E39 og Sirdalsveien
4. Rasteplass langt E 39, øst for den gamle steinbrua
5. Overgang mellom COOP og ny gangbru
6. Overgang over E39 mellom gangbru og stasjonen
7. Overgang mellom boligfeltet på Skjerpe og Bens kafè
8. Gang- og sykkelvei fra Krossmoen til Egersund

Fylkeskommunen / Kolumbus:

1. Bussforbindelse til Egersund –Stavanger – Kristiansand

Kommunen:

1. Legge til rette for utvikling igjennom planverktøyet
2. Etablere infrastruktur for nye boliger
3. Etablere felles lek/samlingsplass

Innbyggerne:

1. Etablere felles velforening for hele Helleland
2. Være trofaste mot planen

Figur 18: Illustrasjon av høyhus, ny gangbro over elva, kano-brygge, badeplass, rasteplass og fortetting i Helleland.
Illustrasjon: K2 Visuals og LINK Arkitektur



Figur 18: Illustrasjon av hvordan Helleland kan se ut. Kilde: K2



Implementering av utbyggingsprosess

Små tiltak kan gjennomføres tidlig for å skape engasjement og for å vise at noe skjer. Illustrasjonen viser et forslag til implementeringsplan for utviklingen av Helleland med små og større tiltak.

Utviklingen av Helleland kan deles inn i to ulike typer grep; hovedgrep og mindre grep. Hovedgrepene omhandler i stor grad oppbyggingen av de fysiske strukturene. De mindre grepene omhandler kan dreie seg om mobilisering og sosiale tiltak. For å en god stedsutvikling bør de ulike grepene samhandle med og komplementere hverandre.

Hovedgrep

Hovedgrepene er markert med mørk grå i illustrasjonen. Mangel på nye boliger og tilgang på tomter i Helleland blir sett på som en utfordring og blir fremhevet av befolkningen. For å bote på dette bør et første hovedgrep være å ferdigstille reguleringsplan med nye tomter og parallelt legge ut ferdigregulerte tomter for salg. På den måten vil det åpnes opp for nye bosettere. Neste hovedgrep bør være å utarbeide manglende overganger, både over E39 og ny gangbru på Ramsland. De nye overgangene vil styrke mobiliteten for innbyggerne på Helleland. Den nye brua vil kunne bli et monument som markerer inngangen til Helleland. Den vil kunne fungere som et blikkfang fra E39 og på den måten oppføre seg som en farts-reducerer ved å bevisstgjøre overgangen til tettstedet.

Neste hovedgrep kan være å videreutvikle «sentrumsfunksjoner» og etablere fysiske møteplasser. Her bør det undersøkes muligheten for å få en større og bedre

matbutikk.

De to siste hovedgrepene omhandler å ferdigstille sykkelvei til Egersund og opparbeide nye rasteplasser langs hovedveien. Disse grepene avhenger i stor grad av en avklaring av trase for ny E39, både for reduksjon av trafikken på dagens vei og for finansiering av tiltakene.

Mindre grep

De mindre grepene er markert med oransje i illustrasjonen. Som et første tiltak for den sosiale utviklingen av bygda vil det være hensiktsmessig å opprette Helleland velforening. Dette vil være et tiltak for mer organisert aktivitet i bygda og velet vil kunne være en pådriver for dugnadsprosjekter. Videre vil velet kunne fungere som kontaktorgan opp mot kommune for å fremme bygdas ønsker og hjelpe kommunen å komme i kontakt med lokale frivillige. Under velforeningen bør det opprettes en ungdomsklubb drevet av lokal ungdom. Ungdommen i bygda påpeker selv at de mangler sosiale møteplasser og fritidstilbud. Ungdomsklubben kan bli en møteplass for bygdas ungdommer som kan organisere aktiviteter som mekkekvelder, rideturer, fjellturer, spillekvelder ol. Samtidig kan det være en arena for uorganiserte hverdagsaktiviteter.

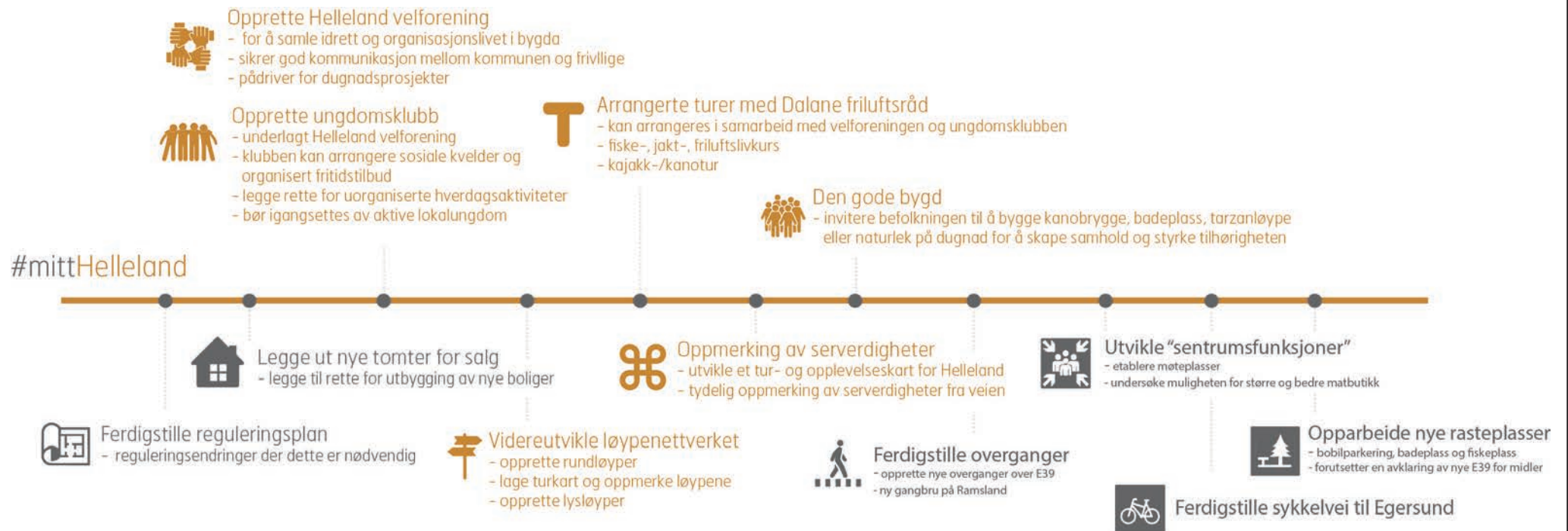
Befolkningen på Helleland er svært opptatte av friluftsliv og det skal små grep til for å forbedre turmulighetene. Opprettelsen av turkart samt oppmerking og markedsføring av løyper er tiltak som lett kan implementeres. Videre bør det opprettes flere rundløyper og oppgradere noen av turløypene til lysløyper. Kart og oppmerking

kan utvikles i samarbeid med engasjerte friluftsmenn og nye rundløyper kan utvikles på dugnad.

For å etablere velforeningen og ungdomsklubben i lokalsamfunnet og engasjere folk til å benytte seg av de ulike friluftstiltakene kan det arrangeres turer og kurs i samarbeid med Dalane friluftsråd og Stavanger Turistforening. Dette kan være ulike gå- og padleturer eller fiske-, jakt- og friluftslivkurs. Det kan arrangere flere kurs rettet mot ulike aldersgrupper for å aktivisere hele befolkningen. Her vil også markedsføring av turmuligheter og muligheter for leie av utstyr være viktig.

Et annet tiltak for bygda er å forsterke severdigheter og opplevelsene som allerede finnes på Helleland. Det bør derfor settes opp skilt som tydelig markerer veien til de ulike severdighetene. Videre bør det utarbeides et opplevelseskart som tydeliggjør de ulike mulighetene på Helleland. Kartet kan deles ut på lokalsentrene og settes som informasjonstavle de nye rasteplassene som opparbeides.

På Helleland står dugnadsånden sterkt, for å understreke dette kan befolkningen inviteres til å delta på utviklingen av de permanente tiltakene som skal etableres i bygda. Dette kan være kanobrygga, bade-plassen, tarzan-lek eller naturlekeområdet. Dette vil styrke følelsen av samhold blant befolkningen og knytte en større tilhørighet til tiltaket.





Kilder

Alle kart og illustrasjoner, med mindre annet er nevnt, er utarbeidet av Multiconsult eller LINK Arkitektur.

Alle stedsbilder, med mindre annet er nevnt, eies av Eigersund kommune.

Litteratur:

Hallvard Berge 1961. *Helleland meieri 50 år 1911-1961*. Helleland: Helleland meieri.

Dalane. Noen historiske data og opplysninger om by og bygd i anledning 100-års jubileet for formannskapsloven. Utgitt av kommunene i Dalane. Stavanger: Dreyer, 1939.

Helleland kirke. Helleland. Menighetsrådet, 2002. Kommunedelplan for Helleland med indre strøk.

Rasmann Polden 2013. *Der ingen lenger bur. Fraflyttede buplasser i Helleland*. Egersund: Dalane Folkemuseum.

Kirsti Rødseth/Petrus Valand 1979. *Dalane Elektrisitetslag 1949-1977. En epoke av elektrisitetsforsyningens historie i Dalane*. Egersund: Dalane Elektrisitetslag.

Jon Stangeland 1995. *Med kraft og spenning gjennom 90 år. Elektrisitetsproduksjon og -forsyning i Dalane 1905-1995*. Egersund: Dalane Elverk.

Hanna de Vries Stavland 2000. *Bygdeliv rundt 1900. Den nederlandske prestefruen Valborg Isaachsen for-*

teller fra Helleland. Egersund: Dalane Tidende. Hallvard Svello 1958. *Helleland. Norges bebyggelse. Herredsbindet for Rogaland Søndre del*. Oslo: Norsk faglitteratur.

Johs. Sæterskar (red.) 1950. *Det norske næringsliv. Rogaland Fylkesleksikon*. Bergen: Det Norske Næringsliv Forlag.

Hvor mange trossamfunn får støtte i Eigersund? Stavanger Aftenblad, 19. juni 2015.

Vakre landskap i Rogaland. Rogaland fylkeskommune, 1993.

Petrus Valand og Olav Heskestad 1971. *Hetland skipreide i 450 år. Gard, ætt og folk. B. 2. Helleland sokn*. Egersund: Eigersund og Lund kommuner.

Web-ressurser:

Egersund byhistoriske leksikon (<https://www.dalane-folkemuseum.no/leksikon/>)

Paul Tengesdal: Ferdselveger gjennom Bjerkreim i 1820-årene (<http://www.bjerkreim.info/pdf/Ferdseveier%20i%20Bjerkreim%201820.pdf>)

Ikast Brande. 2015. *Den gode by og den gode landsby*. Planstrategi 2015. <http://www.ikast-brande.dk/media/9627305/planstrategi-2015.pdf>

Grimsrud, Gro Marit og Aure, Marit. 2013. *Tilflytting*

for enhver pris? En studie av tilflyttingsarbeid i norske distriktskommuner. <http://distriktssenteret.no/wp-content/uploads/2013/06/tilflytting-for-en-hver-pris.pdf>

Multiconsult **LINK** ARKITEKTUR