



Temaplan

Hovedsykkelvegnett i Eigersund kommune



Forord

Å sykle er sunt, billig og miljøvennlig.

Å sykle er individuell dør-til-dør transport, tilgjengelig for nesten alle.

Å sykle er uovertruffent på "mellomdistansene", dvs. på avstander som er for lange til fots, men er for korte (eller upraktiske) til å benytte kollektivtilbud.

Gjennom Nasjonal transportplan for 2010-2019 har myndighetene satt som mål at sykkeltrafikken skal dobles i byer og tettsteder og at 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen.



1. INNLEDNING	5
1.1 Planens innhold, målgruppe og bruksområde	5
1.2 Planstatus og virkning	6
1.3 Hvorfor satse på sykkel?	6
2. DAGENS SITUASJON	7
2.1 Sykkelbruk i Eigersund kommune	8
3. MÅL	10
3.1 Nasjonal sykkelstrategi	10
3.2 Fylkesdelplan for areal og transport i Dalane 2005-2015	10
3.3 Mål for Eigersund kommune	11
4. VURDERING AV SYKKELTILTAK I EIGERSUND	12
4.1 Generelt om syklistgrupper og ulykkestyper	12
4.2 Prinsipp for løsning/utforming av sykkelvegnett	13
4.3 Prinsipp for utforming av hovedsykkelvegnettet i Eigersund	14
4.4 Prioritering av tiltak	15
5. HOVEDSYKKELVEGNETTET	16
5.1 Innledning	16
5.2 Eigersund Sentrum - Jernbanestasjonen	17
5.3 Jernbanestasjonen – Eigerøy	18
5.4 Eigerøy bru – Søndre Eigerøy	19
5.5 Eigerøy bru – Nordre Eigerøy - Ytstebrød	20
5.6 Jernbanestasjonen - Tengs	21
5.7 Sentrum - Hestnes	22

5.8 Jernbanestasjonen – Krossmoen	23
5.9 Jernbanestasjonen – Hellvik	24
5.10 Hadland - Lygre	25
5.11 Oversiktskart	26
5.12 Nordsjøruta	27
 6.0 TETTSTEDER	 28
6.1 Hellvik	28
6.2 Helleland	28
 7.0 SYKKELPARKERING	 29
7.1 Busstasjon/turistinformasjon	29
7.2 Hovedsykkelparkering i sentrum	29
7.3 Jernbanestasjonen	29
7.4 Sykkelparkering i gågate	30
 8.0 DRIFT OG VEDLIKEHOLD	 31
8.1 Sommervedlikehold	31
8.2 Vintervedlikehold	31

1. Innledning

Det er et nasjonalt mål å øke andelen miljøvennlige reiser ved at flere reiser kollektivt, sykler og går.

Mål i Nasjonal transportplan 2010-2019

Hovedmål: ATTRAKTIVT Å SYKLE FOR ALLE

Delmål:

- Sykkelandelen skal økes fra dagens 5 % til 8 % i planperioden
- I byer og tettsteder skal sykkeltrafikken doubles
- 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen

Noen nasjonalpolitiske føringer for arealplanlegging og miljøvennlige bytransportløsninger: ”Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (FOR 1993-08-20 nr. 817)”:

- Bør legge til rette for mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slikt at transportbehovet kan begrenses
- Sykkel som transportform skal tillegges vekt der det ligger til rette for det

Iht. Vegvesenets håndbok 017: I Byer vil det ofte være riktig å dimensjonere deler av veg- og gatenettet etter en balansert trafikkmengde som byområdene tåler, i stedet for etter en tradisjonell prognose for trafikkvekst. Tålegrense for trafikk avklares gjennom en detaljert trafikkanalyse for et større område.

Fylkesdelplan for areal og transport i Dalane 2005-2015:

- Det er et overordnet mål å integrere folkehelseperspektivet i all samfunnsplanlegging i fylket (jf. st.meld,nr16) Utvikling av et tjenlig gang- og sykkelvegnett inngår bl.a. i en slik strategi.”
- Gang-/sykkelvegnettet bidrar til god kommunikasjon når alle aktuelle reisemål kan nå direkte, sikkert og trygt .
- God drift og godt vedlikehold av gang-/sykkelvegnettet er også avgjørende for bruken.
- I tillegg til gang-/sykkelvegene utgjør også turvegene et verdifullt bidrag til det daglige friluftslivet og til reiselivssatsingen.

1.1 Planens innhold, målgruppe og bruksområde

Planen omfatter følgende geografiske områder:

- Egersund by med tilstøtende områder
- Eigerøy

Planen omfatter beskrivelse av dagens situasjon og tiltak i lokalruter på følgende områder:

- Hellvik
- Helleland

Denne planen beskriver fysiske tiltak for å få økt sykkelbruk:

- sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk
- drift, vedlikehold og ansvarsforhold for sykkelanlegg
- sykkelparkering
- sykkelvegvisning
- andre tiltak for å øke sykling

I tillegg kreves en rekke andre tiltak av planmessig og organisatorisk karakter, bl.a. samordnet areal- og transportplanlegging, vilje og evne over tid til å tilrettelegge for miljøvennlig bytransport, kampanjer og informasjonstiltak.

Planen tenkes brukt av både offentlige etater, bedrifter/arbeidsgivere, organisasjoner og privatpersoner:

- Eigersund kommune, Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen kan bruk planen i forbindelse med budsjettarbeid og prioritering av tiltak og som rammer for annen planlegging med mer.
- Bedrifter/Arbeidsgivere, skoler mfl. vil forhåpentligvis få økt kunnskap og motivasjon til å arbeide for å legge til rette for sykling.
- Privatpersoner vil forhåpentligvis kunne få økt bevissthet om egne reisevaner og få motivasjon til å endre disse i mer helse- og miljøvennlig retning: bla.:
- Gå eller sykle mer t/r arbeid, ved daglige ærend og i forbindelse med fritid
- la barna gå eller sykle til skole og fritidsaktiviteter i stedet for å bli kjørt (innarbeide gode vaner i tidlig alder)

1.2 Planstatus og virkning

Plan for sammenhengende sykkelnett for Eigersund kommune har status som temaplan og er således ikke juridisk bindende, men er retningsgivende for kommunens arbeid og prioriteringer. Temaplanen er forankret i kommuneplanens arealdel og skal danne grunnlag for innspill til budsjett og økonomiplan.

1.3 Hvorfor satse på sykkel?

Sykling har mange fordeler både for samfunnet og for den enkelte og det er derfor mange gode grunner for å prioritere sykkel som transportmiddel.

Sykling er en svært effektiv og enkel transportform. Man kan ta seg hurtig frem på kortere avstander uten å måtte tenke på parkeringsplass, parkeringstid, kø og lignende. En sykkel er et pålitelig, smidig og billig transportmiddel.

Sykling gir god mosjon og bidrar til bedre helse. Tilrettelegging for økt sykkelbruk vil være et av flere tiltak for å løse utfordringene man står overfor i forhold til å aktivisere en større andel av befolkningen. Hele 83 % av alle voksne i Norge er ikke i nærheten av å oppfylle helsemyndighetenes anbefaling om moderat fysisk aktivitet minst 30 minutter daglig. Inaktivitet gjør at mange er i risikozonen for å pådra seg sykdom eller nedsatt funksjonsnivå. Helsegevinstene ved regelmessig fysisk aktivitet er godt dokumentert. Regelmessig fysisk aktivitet reduserer risikoen for å utvikle overvekt og fedme, diabetes type 2, hjerte- og karsykdommer, høyt blodtrykk, muskel- og skjelettlidelser og enkelte kreftformer. For mange

er sykling den fysiske aktiviteten som er mest praktisk å få til i hverdagen i tillegg til gange. Fysisk aktivitet er en kilde til glede, livsutfoldelse og mestring og er viktig for å forebygge sykdom.

Bedre tilrettelegging for sykling vil også kunne bidra til å redusere arealbehovet samt støy og luftforurensning som følger med biltrafikk.

2. Dagens situasjon

Eigersund kommune er 429,6 kvadratkilometer. Kommunen har 14636 innbyggere (SSB, mars 2013).

Eigersund er en kystkommune med sykkelvennlig klima hele året.

Kommunesenteret Eigersund har en konsentrert bebyggelse i hovedsak innenfor sykkelavstand til sentrum. Bebyggelsen ligger delvis i kupert område, noe som kan påvirke befolkningens ønsker om å benytte sykkel som transportmiddel.

De to største desentraliserte grendene er Hellvik og Helleland. Fra Hellvik stasjon kan en i dag sykle på gruslagt turvei til Eigersund Sentrum, mens syklende fra Helleland må sykle langs rv 44 frem til Slettebø hvor det i dag er eksisterende gang- og sykkelveg. Det er turveg på deler av strekningen men denne er ikke egnet for sykkel.

Langs deler av hovedvegnettet for bil er det godt utbygget gang- og sykkelvegnett.

2.1 Sykkelbruk i Eigersund kommune

Reisevaneundersøkelse

På oppdrag fra Statens vegvesen gjennomførte Sentio Research en reisevaneundersøkelse i Eigersund.

Formålet med undersøkelsen har vært å kartlegge sykkelbruken, gi en enkelt oversikt over reisemiddelvalg, samt fungere som et grunnlag for vurdering av tiltak. Videre vil undersøkelsen inngå i arbeidet med å vurdere effekten av sykkelsatsningen. Undersøkelsen er gjennomført som en spørreundersøkelse der datainnsamlingen er gjort ved telefonintervju.

Datainnsamlingen ble gjennomført på telefon i perioden 19. mai til 27. juni. Det ble gjennomført 800 intervjuer i Eigersund.

Respondentene ble blant annet spurt om eventuelle sykkelture de hadde gjennomført dagen i forveien. I Eigersund ble det gjennomført 224 sykkelture.

Undersøkelsen viser at personer med følgende kjennetegn har høy sykkelandel:

- Menn
- Aldersgruppe 30-44
- Skoleelever/studenter
- Universitet/høyskoleutdanning på høyere grad

Grupper med lav andel som har syklet er:

- Kvinner
- 60 år og eldre
- Alderspensjonister
- Utdanningsnivå videregående skole

Andelen som har syklet ser også ut til å være større blant de som har tilgang til bil, og andelen som har syklet er størst blant de som har to eller flere biler. Dette fenomenet har vist seg i flere andre tilsvarende undersøkelser.

Respondentene i Eigersund opplyser at de sykler i følgende sammenhenger:

- | | |
|---------------------------|------------|
| • Til og fra jobb | 29 prosent |
| • Til og fra skole | 4 prosent |
| • På tur i fritiden | 51 prosent |
| • Steder/ærend i fritiden | 30 prosent |
| • Som trening | 27 prosent |

Samtidig opplyser de at de viktigste årsakene til at de velger sykkelen er:

- | | |
|------------------------|------------|
| • Tidsbesparende | 14 prosent |
| • For å unngå kø | 2 prosent |
| • Mosjon/trening/helse | 54 prosent |
| • Billig | 5 prosent |
| • Gøy | 18 prosent |
| • Lettvint | 14 prosent |
| • Miljøvennlig | 6 prosent |
| • Vanskelig å parkere | 2 prosent |

På begge ovennevnte datasett var det mulig med flere svar (maks tre). Derfor overstiger totalen 100 prosent.

Undersøkelsen gir verdifulle data for fremtidig arbeid med sykkelsatsningen. Den gir indikatorer på hvor en må fokusere mot målgrupper for å øke sykkelandelen.

Undersøkelsen danner også grunnlag for fremtidig arbeid med sykkelregnskap.

Sykelregnskap

Sykelbyen Egersund er forpliktet gjennom sykkelbyavtalen å gjennomføre et sykkelregnskap.

Ett sykkelregnskap viser resultatene av felles offentlig innsats fra stat, fylke og kommune for økt sykkelbruk i et geografisk avgrenset område, som en kommune eller en by.

Sykelregnskap gir datagrunnlag som viser utviklingstrender over tid.

Sykelregnskapet beskriver indikatorer som vil vise utviklingen i sykkeltrafikken.

- Sykeltrafikk
- Trafikksikkerhet
- Bygging og tilrettelegging
- Drift og vedlikehold
- Syklistenes tilfredshet
- Holdningsskapende arbeid

Kommunen kan legge til egne indikatorer om det er spesielle innsatsområder eller resultater som ønskes målt.

Sykelregnskapet kan være kommunens verktøy for å måle resultatene av innsatsen. Det vil gi kommunen grunnlag for å vurdere sammenhengen mellom politikk, handling og regnskap.

3. Mål

3.1 Nasjonal sykkelstrategi

I den nasjonale sykkelstrategien som ble utarbeidet som grunnlag for Nasjonal transportplan er det satt følgende hovedmål:

- Sykkeltrafikken i Norge utgjør 8 prosent av alle reiser innen 2023

I tillegg ble det satt fire delmål for å konkretisere hovedmålet:

- Fremme sykkel som transportform
- Sykkeltrafikken i byer og tettsteder er minst doblet
- Bedre framkommelighet og trafiksikkerhet for syklister
- 80 prosent av barn og unge skal sykle eller gå til skolen

3.2 Fylkesdelplan for areal og transport i Dalane 2005-2015

I den regionale delplanen for Dalane er det satt blant annet følgende hovedmål:

- Det skal utvikles et sammenhengende gang/sykkelvegnett i og ved tettstedene
- Gang-/sykkelvegnettet i og nær tettstedene skal stimulere til økt gangtrafikk på de korteste rutene og økt sykkelbruk på reiser inntil 5 km
- De mest brukte reisemål nær tettstedene skal kunne nås via gang-/sykkelvegnettet med sikre krysningspunkt med bilveger og jernbanetraseer

For å nå hovedmålene er det lagt til grunn blant andre, følgende delmål:

- Ved offentlig bygg, buss og togterminaler samt butikker og større arbeidsplasser skal det være tilrettelagt for sykkelparkering nær hovedinngang.
- Mellom boligområder med minst 100 innbyggere og sentrale reisemål som skoler, idrettsanlegg, større arbeidsplasser m.v. skal det være tilrettelagt for gang - /sykkeltrafikk
- Det skal være enkelt og rimelig å ta med sykkel på buss og tog
- Gang-/sykkelvegnettet skal kunne benyttes hver dag hele året

3.3 Mål for Eigersund kommune

Eigersund kommune, Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune er partene i sykkelsatsingen. Det er signert en bindende og forpliktende avtale som har en varighet på 4 år med utgangspunkt i 2013.

Det overordnede målet for sykkelsatsingen i Eigersund kommune følger av målene satt i avtalen for sykkelbyen Eigersund

- Øke sykkelbruken på kort sikt (4 år) gjennom å gjøre det trygt effektivt og attraktivt for alle å sykle, blant annet med å overføre reiser fra bil til sykkel. Sykkel skal fremstå som et godt og hensiktsmessig alternativ som transportmiddel for kortere turer opp mot 5 kilometers lende, også vinterstid.

For å nå målet for sykkelsatsingen er det skissert følgende virkemidler som partene skal medvirke til:

- Utbedre prioriterte sykkelanlegg, med utgangspunkt i plan for sammenhengende hovednett for sykkel
- Starte reguleringsarbeid for nye sykkelanlegg med utgangspunkt i plan for sammenhengende hovednett for sykkel
- Identifisere risiko/utrygghetspunkter for syklistene som en del av trafiksikkerhetsplanarbeidet, og foreslå utbedringer
- Utvikle og gjennomføre ulike holdnings- og handlingsskapende tiltak rettet mot alle grupper av eksisterende og potensielle syklistene.
- Ta i bruk sykkelregnskap for å måle utviklingen

4. Vurdering av sykkeltiltak i Eigersund

4.1 Generelt om syklistgrupper og ulykkestyper

Syklister er ikke en ensartet gruppe. De finnes i alle aldersgrupper og har svært ulike reisevaner og behov. Syklister kan inndeles i tre hovedgrupper:

Arbeidsreisende/transportsyklister består av voksne og ungdom på veg til arbeid, videregående skole og utdanning. Særpreg for denne gruppen er faste reisetider og reisemål. Arbeidsreisende velger kjøremåte ut fra ønske om fremkommelighet mer en komfort og opplevelse. Kravet til sykkelnettet er kortest mulige ruter og høy hastighet. Aktuelle sykkelruter for arbeidsreisende er ofte sammenfallende med hovedvegnettet inn mot bysentrum og større næringsområder.

Skolebarns reiser er også tids- og stedbundet (skolereiser). Men tidspunkt er noe forskjøvet i forhold til transportsyklistene. Skolebarnas reiser skjer mest lokalt, nær boligen og skolen. Deres behov er trafikksikre sykkelveger med minst mulig kontakt med biltrafikk.

Fritissyklende sykler mest utenom rushtid og har både lokale, sentrale og mer fjerne reisemål. De ønsker opplevelse, komfort, trygghet, godt dekkevedlikehold og god framkommelighet. I den gruppen finner vi blant annet ungdom til/fra fritidsaktiviteter, de eldre syklistene og familier på søndagstur.

Også de som driver aktiv sports- og treningssykling har sin rettmessige plass i trafikken. Stor fart og krav til dekkekvalitet gjør at disse ofte velger kjørebane som arena. Sykkelfelter i kjørebane er et tiltak som gir færre konflikter mellom treningssyklister og bilister og bedre fremkommelighet for alle.

Sykkellulykker

Generelt er det betydelig underrapportering av sykkellulykker. Ulykkesstatistikk på landsbasis viser at 80% av sykkellulykker skjer i tettbygd strøk, og 75% av disse skjer i kryss og avkjørsler eller ved kryssing av vegen. Eneulykker er ulykker der syklende har blitt skadet ved velt eller utforkjøring uten at andre trafikanter er involvert og utgjør 73% av sykehusregistrerte sykkellulykker. Mellom 25% og 50% av alle eneulykker skyldes faktorer ved sykkelvegen (hull, velt og utforkjøring).

Sykkellulykker i kryss utgjør i overkant av 10% av sykehusregistrerte sykkellulykker. Disse ulykkene involverer sykkel og bil, og er de alvorligste sykkellulykkene. Både norske og utenlandske undersøkelser viser at det er høy ulykkesrisiko forbundet med å sykle i ”feil retning” på fortau. Fortausløsninger skal derfor ikke inngå i hovedrutenettet for syklister. Dette har selvsagt også stor betydning for fotgjengernes trygghet.

4.2 Prinsipper for løsning/utforming av sykkelvegnett

Det finnes i hovedsak tre prinsipper som bør legges til grunn ved valg av løsning

1. Syklister er kjørende

Forskjellig regelverk gjelder avhengig om syklisten ferdes på fortau, i kjørebanen eller på sykkelveg. I henhold til trafikkreglene er syklister kjørende. Det er derfor viktig å utforme sykkelanlegg som bygger opp om det gjeldende regelverket.

2. Kontinuitet i tilbudet

Ved valg av løsning er det ikke nok å se på en gate eller en kort del av en sykkelrute. Overgangen mellom forskjellige typer sykkelanlegg må vurderes nøye. Kryssområder er ofte kritiske punkter langs en sykkelrute.

3. Syklende og gående bør skilles

Gående er den svakeste gruppen i trafikkbildet. Sykling på fortau er tillatt på visse vilkår, men kan skape problemer for gående. For å unngå konflikter mellom gående og syklende, bør det i størst mulig grad være separate tilbud til gående og syklister. Det gjelder særlig i sentrum og andre områder der det er mange trafikanttyper på trange arealer.

Det er i hovedsak 5 prinsipper for utforming av sykkelanlegg:

1. Blandet med biltrafikk

Syklende kjører i kjørebanen sammen med andre kjørende (biler, busser osv). Anbefalt fartsgrense 30 km/t (byer og tettsteder). Viktige ruter bør skiltes.

2. Sykkelfelt

Eget kjørefelt for sykkeltrafikk (enveis) på begge sider av vegen. Løsningen brukes ved fartsgrenser opp mot 60 km/t, og ned til 30 km/t. Det er viktig å synliggjøre hovednettets for sykkeltrafikk overfor syklende og ikke minst som signal til bilkjørende om at det eksisterer et godt tilbud til syklister. Sykkelfelt i kjørebanen skal være skiltet og merket som eget felt i kjørebanen.

3. Gang- og sykkelveger

Separat veg for gående og syklende. Anlegges gjerne der fartsgrensen er lik eller over 60 km/t, eller hvis forholdene ellers ligger godt til rette. Sykkelveg med fortau for de gående, adskilt med ikke-avvisende kantstein, er en foretrukket variant av denne løsningen.

4. Sykling på vegskulder

I landlige omgivelser med liten trafikk og få syklistere kan sykling på en utvidet vegskulder være et alternativ. Årsdøgntrafikken skal ikke være over 4000, fartsnivået lik, eller lavere enn 60 km/t og skulderbredden være minst 1,5 meter på begge sider av bilvegen. Dette omtales i Håndbok 100 som er en ny betegnelse på Håndbok 017.

5. Krysningspunkt og systemskifte

Prosjektets målsetning om at det skal være trygt og attraktivt å sykle setter store krav til sykkelanleggenes kvalitet både sikkerhetsmessig og for at syklisten skal føle seg verdsatt. De fleste alvorlige ulykker med syklistere involvert finner sted i kryss og avkjørsler.

Sikring av gående og syklende både i sentrum og resten av kommunen må vektlegges under planlegging av lengre strekningstiltak og punktvisse utbedringer. Dette er spesielt viktig der man går fra en prinsippløsning til en annen (systemskifte).

4.3 Prinsipper for utforming av hovedsykkelvegnettet i Eigersund

Prinsipper som er lagt til grunn ved valg av løsning

Det er allerede bygd gang- og sykkelveger med 2-3 meters bredde langs store deler av hovedvegnettet i Eigersund. Et poeng med temaplanen er å kunne gjennomføre tiltak som på kort sikt vil forbedre forholdene for syklistene. Følgende er tillagt vekt ved valg av prinsippløsning for sykkelbyen Eigersund:

- Framkommelighet for transportsyklistere/arbeidsreisende
- Sikkerhet for alle trafikkgrupper

Hovedruter

Hovedrutene går hovedsakelig langs riks- og fylkesveger, fordi disse er de korteste rutene mellom viktige knutepunkt og gir best framkommelighet.

Valgte løsninger på hovedsykkelvegnettet

Basert på gjennomgangen i kapittel 4.1 og 4.2 er følgende prinsippløsninger valgt for sykkelbyen Eigersund

- Separate gang- og sykkelveger og/eller sykkelveg med fortau
- Syklistere i blandet trafikk med biler

Eksisterende gang- og sykkelvegnett utgjør en viktig premiss for valg av løsninger på de ulike strekningene.

Overgang mellom ulike typer sykkelanlegg

Systemskifter betyr at en type sykkelanlegg slutter og en annen starter. I Eigersund kommune vil overgang mellom gang- sykkelveg til blandet trafikk være en aktuell problemstilling. Det er viktig å markere overgangen mellom systemskifter slik at både syklende og andre trafikanter oppfatter systemskiftet. Generelt anbefales at overganger mellom ulike typer anlegg skjer i kryss, ved gangfelt eller andre etablerte naturlige krysningspunkter.

4.4 Prioritering av tiltak

Det er hensiktsmessig og prioritere tiltakene som gir positive gevinster for flest mulig syklende. En må derfor prioritere å utbedre strekningene som benyttes av flest myke trafikanter.

Alle planens tiltak vil gi syklende bedre tilbud, men Sentrum – Jernbanestasjonen og Eigerøy bro – Nyåskaien er strekningene med mange syklende, og må gis høyeste prioritet.

5. hovedsykkelvegnettet

5.1 Innledning

Denne planen inndeler hovedrutene. En egen plan vil inndele lokalruter.

Målet for de fleste rutene er Egersund sentrum. Prinsippene er at hovedrutene går fra sentrum og ut mot de viktigste bolig- og næringsområdene. Hovedrutene følger i hovedsak innfartsvegene mot sentrum og skal være et tilbud til transportsyklistene. Sykkelnettet er vist på vedlagte kart.

Følgende ruter er definert som hovedsykkelnettet i Eigersund kommune:

- Rute 1 Egersund Sentrum – Jernbanestasjonen
- Rute 2 Jernbanestasjonen – Eigerøy
- Rute 3 Eigerøy bru – Søndre Eigerøy
- Rute 4 Eigerøy bru – Nordre Eigerøy - Ytstebrød
- Rute 5 Jernbanestasjonen - Tenges
- Rute 6 Sentrum – Hestnes
- Rute 7 Jernbanestasjonen – Krossmoen
- Rute 8 Jernbanestasjonen – Hellvik Stasjon

De etterfølgende kapitlene inneholder en nærmere beskrivelse av de hovedrutene.

Beskrivelsen av rutene er et grunnlag for den videre detalj- og reguleringsplanlegging.

I en detaljert forprosjekt- og detaljfase vil det kunne komme endringer i bredder på kjørefelt, fortau og gang- og sykkelveger. Nærmere studier av trafikksituasjonen på enkeltstrekninger kan resultere i at man velger en annen prinsippløsning for eksempel sykkelveg med fortau i stedet for ordinær gang- og sykkelveg.

Beskrivelsen for hovedrutene består av følgende deler:

- Beskrivelse av dagens situasjon og forslag til tiltak
- Kart som angir strekningen

Beskrivelse av dagens forhold inneholder en tilstandsvurdering av områdekarakter og situasjonsanalyse.

5.2 Egersund Sentrum - Jernbanestasjonen

Strekning:

Ruta starter i Egersund sentrum og følger FV 44 nordover til rundkjøringen ved jernbanestasjonen. Langs ruten finnes busstasjon og turistinformasjon. Strekningen er markert med sort linje i kartet.

Dagens forhold:

- Det er gang- og sykkelveg med 3 meter bredde langs hele strekket.
- Det er nedlagt taktile heller med 0,3 meter bredde. Disse er lagt inn 0,7 meter fra gjerde på venstre side. Til sammen gjenstår 2 meter hvor trafikken bestående av gående og syklende i hovedsak benytter.
- Strekket har 5 steder hvor gående og syklende krysser utkjøring fra parkering og næringsområder. Krysningspunktene er i forbindelse med rundkjøring og/eller utkjørslr og kjørende holder generelt lav hastighet.
- Adkomst til jernbanen skjer ved kryssing av RV 502/FV 44 Eigerøyveien.

Ulykker mellom myke trafikanter:

Politimeldte møteulykker som innbefatter møte mellom syklende og gående er ikke registrert i perioden 2007 – 2013. TØI hevder at mange sykkelulykker blir unnlatt innrapportert til politiet. Bakgrunnen er manglende kunnskap blant syklende og gående om at ulykker med personskade skal meldes til politiet.

Forslag til tiltak

- Skilting av ruta



5.3 Jernbanestasjonen – Eigerøy

Strekning:

Ruta går på gang- og sykkelvei langs RV 502 før den går langs Gamle Eigerøyvei (kommunal vei). Syklende og gående kommer inn på RV 502 rett før Eigerøy bro. Broen krysses på egen gang- og sykkelvei. Strekningen er markert med grønt.



Dagens forhold:

- Store deler av ruten går på kommunal(KV1729) vei gjennom etablert boligareal med lite trafikk og redusert fartsgrense ved hjelp av 30 sone.
- Det er skiltet gjennomkjøring forbudt. Det er ikke gjort unntak for syklende.
- Ved begynnelsen av Gamle Eigerøyvei er det gang- og sykkelvei. Denne slutter omtrent 100 meter før 30 sone.
- Eigersund Arena som ligger i begynnelsen av ruten medfører en del biltrafikk, og kjørende krysser den naturlige banen for syklende.
- Ruten avviker fra vanlig bilrute på grunn av tunell(forbudt for gående og syklende) langs RV 502, noe som medfører at gående og syklende opplever turen som noe lenger.
- Asfaltert dekke er slitt på deler av strekningen
- Vegen benyttes som omkjøringsvei ved arbeid i tunnelen.
- Det er en usikret skråning som viste seg da noen trær ble fjernet for 2-3 år siden.

Forslag til tiltak

- Innføre 30 sone langs strekning med manglende gang- og sykkelveg. Etablere fartsdempende humper for å få ønsket fartsreduksjon.
- Sikring av skråning, der trær tidligere opplevdes som en form for sikring.
- Utbedre dekke
- Skilting av ruta
- Trygge krysningspunkter

5.4 Eigerøy bru – Søndre Eigerøy

Strekning:

Ruta går langs Hovlandsveien fra Eigerøy bro til Aker Egersund AS. Ruten er markert med gult på kartet

Dagens forhold:

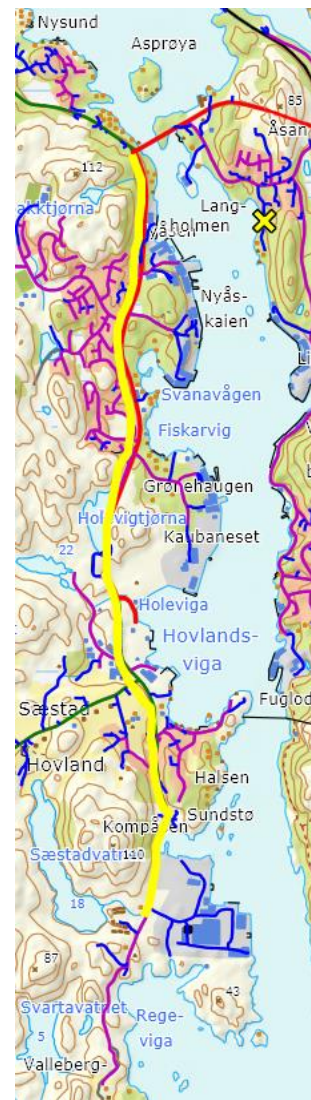
- Langs RV 502 Hovlandsveien, på strekningen fra Eigerøy bro og sørover mot Nyåskaiaen er det i dag kun et smalt fortau. Dette er et lite attraktivt tilbud til myke trafikanter og er spesielt en dårlig løsning for syklister.
- Strekningen er eneste vegforbindelse fra søndre Eigerøy mot nordre Eigerøy og Egersund sentrum.
- Myke trafikanter må krysse Hovlandsveien ved Nyåskaivegen for å kunne følge gang- og sykkelveg videre sørover.
- Gang- og sykkelvei videre sør holder god standard.

Annet:

Eigerøy har mye industri og næringsliv. Mange av de største arbeidsplassene i kommunen er lagt til områder som går langs strekningen. Dette medfører mye privatkjøring, næringskjøring og tungtransport.

Forslag til tiltak:

- Statens vegvesen planlegger utbedring av strekningen fra Eigerøy bro til Nyåskaivegen (Plan-ID 19820004-01). Det viktigste hensynet i prosjektet er å øke trafiksikkerhet og tilgjengelighet for gående og syklende.
- På grunn av mange arbeidsreisende bør en ved fremtidig reguleringsarbeid forsøke å tilrettelegge for å opparbeide sykkelveg med fortau
- Skilting av ruta



5.5 Eigerøy bru – Nordre Eigerøy - Ytstebrød

Strekning:

Ruta går langs FV 65 fra Eigerøy bro til Ytstebrød. Ruten er markert med rødt i kartet.

Dagens forhold:

- Det er etablert gang- og sykkelvei fra brua til boligfelt på Leidland. En strekning på omtrent 400 m.
- Utover dette eksisterer det ikke tilbud til gående og syklende.
- Gående og syklende må derfor benytte kjørebanelen. Dette oppleves svært utrygt for beboere og besøkende i området.
- I forbindelse med utbygging Saurdalen boligfelt blir det opparbeidet 350 meter gang- og sykkelvei.
- Det foreligger godkjent reguleringsplan for gang- og sykkelvei på hele strekningen.



Annet:

Det er en rekke populære utfartsområder rekreasjonsområder langs strekningen. Det medfører tidvis høy trafikal belastning.

Forslag til tiltak

- Opparbeide sammenhengende gang- og sykkelvei.
- Skilting av ruta

5.6 Jernbanestasjonen - Tengs

Strekning:

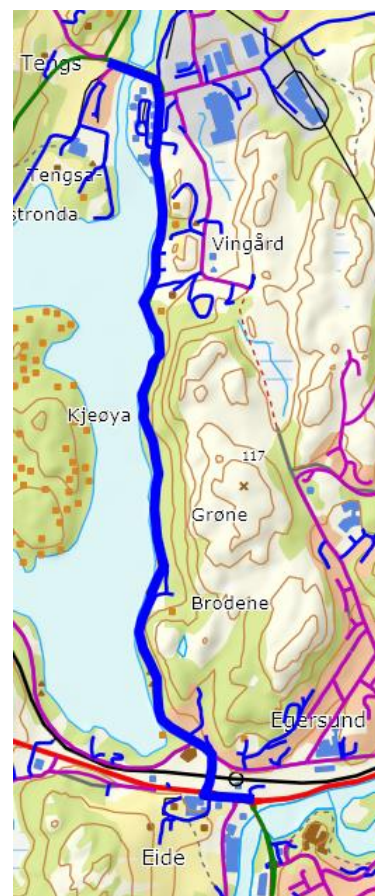
Ruta går langs FV 44, Jærveien.

Dagens forhold:

- Eksisterende Jernbanebru på eie er fra 1945 og er svært dårlig egnet for myke trafikanter. Parallell bru for gående og syklende er under oppføring.
- Opparbeidet gang- og sykkelvei fra 2001-2002 oppleves som trygg og oversiktlig.
- Kryssning av fv44 foregår i dag over gangfelt på fartsdempende hump ca 60 meter vest for krysset med Kvidafjellveien. Hastigheten på strekningen er 40 km/t.

Forslag til tiltak

- Skilting av ruta
- Utbedre kryssning over fv44



5.7 Sentrum - Hestnes

Strekning:

Begynnelsen av ruta går på gang- og sykkelvei langs FV 44, Sokndalsveien.

En tar så inn på Gamle Sokndalsveien. En benytter her blandet trafikk som system.

Ruta fortsetter på Hestnesveien. Første del av Hestnesveien er stengt for gjennomkjøring.

Fra bru på Hestnesveien er det opparbeidet gang- og sykkelvei frem til Kabelhusveien.

Dagens forhold:

- På delen av ruta som går langs FV 44, er det en del smale partier som kan skape konflikt mellom syklende og gående. Det forekommer en del uoversiktlige utkjørsler.
- Krysningsspunkt fra gang- og sykkelvei inn til Gamle Sokndalsvei er uoversiktlig for kjørende som kommer fra Hoværøget på grunn av sving i forkant av gangfelt.
- Gamle Sokndalsvei er lite trafikkert, men har en del gjennomgangstrafikk til nærings- og handelsområdet.
- Gamle Hestnesvei er tidvis smal og det oppleves at bilister trosser gjennomkjøringsforbudet.
- Gang og sykkelvei langs Hestnesveien er av nyere dato og har en tilfredstillende standard.

Forslag til tiltak

- Opphevet gangfelt ved Fuglseth Trykkeri for å øke tryggheten til gående og syklende på vei mot sentrum.
- Utbedre krysningsspunkt ved Hoværøget med hastighetssenkende tiltak for eksempel opphevet gangfelt.
- Fysiske tiltak for å hindre gjennomkjøring fra Gamle Hestnesvei til Sokndalsveien. For eksempel hev- og senkbar pullert for å sikre adkomst for kollektivtrafikk og utrykningskjøretøy.



5.8 Jernbanestasjonen – Krossmoen

Strekning

Ruta går langs fv 42 fra Jernbanestasjonen til Krossmoen ved e39

Dagens forhold

Det er i dag opparbeidet gang- og sykkelveg til Slettebø. Gang- og sykkelvegen utvides med om lag 750 meter. Utvidelsen er ferdig til mai 2015 og vil da gi et bedre tilbud til beboere og besøkende på Slettebø.

Forslag til tiltak

- Utvide gang- og sykkelveg fra Slettebø til Krossmoen
- Skilte ruta



5.9 Jernbanestasjonen – Hellvik

Dagens situasjon

Syklende til og fra Hellvik har To alternative ruter.

En kan velge å sykle via bilveg Langs fv 44 hvor det er opparbeidet gang- og sykkelveg til tengs. Eventuelt kan en benytte turveg. Turvegen har grusdekke og er ikke vintervedlikeholdt.



Ved å benytte turvegen har en som syklende ett trygt og bilfritt alternativ som også er kortere i distanse.

Forslag til tiltak

- Utrede mulighet for vintervedlikehold av turveg
- Skilte ruta

5.10 Hadland - Lygre

Strekning

Langs FV 44, fra Hadland til Lygre og videre inn på bro som fører til Hestnesveien.

Dagens forhold

Det er i dag ikke opparbeidet gang- og sykkelveg fra Hadland langs FV44 Sokndalsveien.

Gang- og sykkelvegen begynner først ved bro til Hestnesveien.

Strekningen Dyrnesveien – Lygre er i Eigersund kommunes trafikksikkerhetsplan skissert utarbeidet i 2020 - 2022

Forslag til tiltak

- Ny gang- og sykkelvei.



5.11 Oversiktskart



5.12 Nordsjøruta

Nordsjøruta i Rogaland går gjennom den sørligste delen av fjord Norge til Egersund. Herfra går sykkelruta langs den gamle bilfrie Vestlandske hovedvei til Ognå. Videre følges den gamle Kongeveien langs kysten.

Nordsjøruta viser Rogalandsnaturen på sitt vakreste og er ei attraktiv sykkelrute for fastboende og turister som ønsker naturopplevelser.



6.0 Tettsteder

Eigersund kommune har to tettsteder som ikke er naturlig å ta med i hovedrutenettet grunnet avstand til Eigersund sentrum.

Innbyggere på tettstedene har behov for oppgradert gang- og sykkelveinett. De tas derfor med i denne planen selv om de ikke er knyttet opp mot resten av hovednettet.

6.1 Hellvik

Innbyggere på Hellvik som ønsker å gå eller sykle for å komme til jernbanestasjonen (Hellvik stasjon) benytter i dag hovedvegnettet.

Det er hensiktsmessig å se på muligheter for en mer direkte adkomst for gående og syklende til jernbanestasjon. Dette kan ses på i forbindelse med behov for adkomstendring, i forbindelse med planlagt utbyggingsområde.

For å bedre tilbudet til myke trafikanter bør fv 67 opprustes med gang-/sykkelvei fra krysset ved rv 44 til Marren. Første del er i dag opparbeidet i forbindelse med nytt boligfelt. Dette vil være hovedatkomst til fremtidige boligfelt på Hellvik.

Det må prioriteres lukket sykkelparkering på jernbanestasjonen.



6.2 Helleland

Eksisterende gang- og sykkelvei går i dag fra Sirdalsveien til Skjerpe langs E39. Det foreligger reguleringsplan for videreføring fra Skjerpe til Krossmoen.

Opparbeidelse av ny gang- og sykkelvei bør sees i sammenheng med opparbeidelse av vann og avløpsledninger (VA) til planlagt industriområde på Eigestad.



7.0 Sykkelparkering

Det må foretas en registrering av eksisterende sykkelparkering i sentrumsområdet og på knutepunkter. Mange syklende investerer mye i sine fremkomstmidler og er ikke komfortable med å parkere disse i uteområder hvor mulighetene for å låse sykkel på en forsvarlig måte er manglende.

Ved å tilby parkering i låsbare anlegg hvor uvedkommende ikke har adgang gir en flere mulighet til å benytte sykkel.



7.1 Busstasjon/turistinformasjon

For at flere skal kunne benytte sykkel i forbindelse med kollektivtrafikk må det tilstrebes tilbud om låsbart sykkelparkeringsanlegg ved busstasjon.

7.2 Hovedsykkelparkering i sentrum

Mange som jobber i sentrum, benytter i dag bil til jobb selv om avstanden fra hjemmet til arbeidssted er forholdsvis kort. På den måten opptar ansatte i Egersund sentrum en stor andel av de tilgjengelige parkeringsplassene.

Ved å etablere ett sykkelparkeringsanlegg i sentrum vil en bidra til at flere kan oppbevare sykkel trygt og uten at de er utsatt for elementene.

Det anbefales å etablere et låsbart sykkelparkeringsanlegg i Egersund sentrum basert på abonnementsordning.

7.3 Jernbanestasjonen

Det er i dag etablert 168 sykkelparkeringsplasser i overbygget anlegg ved Egersund stasjon. Jernbaneverket arbeider for å få til en ordning med betalt parkering og vurdere blant annet å nytte eksisterende garasje på stasjonen til formålet. Dette vil komme i tillegg til dagens løsning.

7.4 Sykkelparkering i gågate

Syklende med ærend i handlegate/gågate parkerer gjerne sykkelen opp til vegg eller lignende løsninger. Ordinære sykkelstativ hvor sykkelen står ut i gata er ikke å anbefale da det kan komme i konflikt med hensynet til mennesker med synshemming, bevegelseshemming og lignende. Ved å benytte stativ som festes på for eksempel gatebelysning i gangretning begrenser en muligheten for konflikt.



8.0 Drift og vedlikehold

For at sykling skal være et godt alternativ til bil hele året er det viktig at sykkelanlegget holder høy standard og blir godt vedlikeholdt.

Ansvar for vedlikehold av hovedsykkelrutene er delt mellom Eigersund kommune og Statens vegvesen.

Vedlikehold av gang- og sykkelveger må gis høyeste prioritet.

8.1 Sommervedlikehold

Sommervedlikehold består av rydding av friskt, renhold, lapping av hull, tømning av sluk, mindre reparasjoner for å ivareta sykkelveiens funksjon og fjerning av strøsand, grus, jord, glass, søppel og andre forurensninger som er viktige for trafiksikkerheten.

Strøsand skal fjernes så snart vintersesongen er over.

8.2 Vintervedlikehold

Årstidsvariasjoner fører til frafall av syklister. Snø, is og kulde hemmer sykkelbruk på hverdagsreiser. Frafallet kan reduseres ved å heve nivået på vinterdriften. For å tilrettelegge for helårssykling, må bar vei-standard gjennomføres på alle hovedsykkelrutene. Følgende er nødvendig for å oppnå bar vei-standard:

- Hovedrutene for sykkel skal være gjennombrøytet innen klokken 06:00
- Ved snøfall skal brøyting igangsettes når snødybden er 1 centimeter. Vegbanen skal være tilnærmet bar innen to timer etter avsluttet snøfall.
- Ved dårlig friksjon grunnet glatt veg skal strøing gjennomføres innen klokken 06:00 eller etter maksimalt to timer
- Utrede bruk av salt, som alternativ til strøsand på hovedsykkelvegnettet.
- Under ekstreme værforhold kan kravene fravikes.