



STORD
kommune

GRØNTSTRUKTUR, TURVEGAR OG GANG- SYKKELVEGAR PÅ STORD

DELPROSJEKT TIL KOMMUNEPLANEN SIN AREALDEL



DEL I GRØNTSTRUKTUR OG TURVEGAR



DEL II HOVUDNETT FOR GANG- OG SYKKELVEGAR

Innhald – Bolk I

0. FORORD	5
1. INNLEIING	6
2. MÅLSETJINGAR	7
2.1 Statlege føringar	7
2.2 Fylkeskommunale føringar	9
2.3 Kommunale målsetjingar	10
2.4 Målsetjing for prosjektet	11
3. DATAINNSAMLING / METODE	12
3.1. Kartregistrering.....	12
3.2. Informasjon frå brukarar	12
4. GRØNTSTRUKTUR.....	13
4.1. Definisjonar – avgrensing	13
4.2. Mål for grøntstruktur	13
4.3. Regionalt viktige rekreasjonsområde i kommunen.....	14
4.4. Registrerte anlegg for friluftsliv.....	16
4.5. Tilgang til rekreasjonsområde. Kriterier	16
4.6. Eksisterande grøntstruktur og tilgang til rekreasjonsområde.....	17
4.7. Framtidig grøntstruktur.....	39
5. TUROMRÅDE OG TURVEGAR.....	42
5.1. Definisjonar / avgrensingar	42
5.2. Merking av turløyper	43
5.3. Kategorisering av turveggar	44
5.4. Kartlagde turområde og turveggar	46
5.5. Framtidig turvegnett – utfordringar / tiltak	79

Innhald – Bolk II

1. Innleiing	83
1.1 Aktuelle planar	84
2.1. Nasjonal Transportplan 2010 – 2019	84
2.2. Nasjonal sykkelstrategi 2010 – 2019	84
2.3. Kommuneplan for Stord kommune 2004 – 2015	84
2.4. Kommunedelplan Leirvik	85
2.5. Klima- og energiplan for Stord kommune	85
2.6. Trafikksikringsplan 2004 – 2007	85
1.2 Helsegevinstar	85
1.3 Korleis auke talet på syklende?	85
1.4 Moglegheiter og utfordringar på Stord	88
2 Mål og strategiar	89
2.1 Målsetjingar	89
2.7. Hovudmål	89
2.8. Delmål	89
2.2 Strategiar	89
2.3 Utfordringar	90
3 System for utforming av gang- og sykkelvegnett	90
3.1 Målgrupper	90
3.2 Gang- og sykkelvegnett – nokre prinsipp	91
2.9. Gangtrafikk	91
2.10. Sykkeltrafikk	92
3.3 Krav til sykkelvegnett	92
2.11. Hovud- og lokalvegnett for sykkel	93
3.4 Ulike system for sykkel	93
2.12. Sykkelfelt	94
2.13. Sykkelveg med fortau og kombinert gang- og sykkelveg	94
2.14. Blanda trafikk	97
2.15. Systemskifte	97
2.16. Oppsummering sykkelsystem	97
3.5 Grunnlag for val av løysingar	97
3.6 Andre tiltak	98
2.17. Sykkelparkering	98
2.18. Skilting	99
4 Lokale høve som grunnlag for framtidig hovudnett	100
4.1 Befolkingskonsentrasjon og viktige målområdeR	100
4.2 Hovudtransportakse	101

5 Forslag til framtidig hovudnett for sykkel	101
5.1 Nasjonale og regionale ruter	101
5.2 Hovudruter Stord.....	103
5.3 Vurdering av hovudruter etter delområde	104
2.19. 1. Hovudruter langs E39, Heiane området, Fjellgardane mm	104
2.20. 2. Hovudruter i området Sagvåg - Litlabø	106
2.21. 3. Hovudruter ved Leirvik sentrum.....	108
2.22. 4. Hovudruter ved Ådland, Hystad, Haga og Rommetveit	109
2.23. 5. Hovudruter på Huglo	111
5.4 Lokale ruter og turvegar	111
6 Andre tiltak	111
6.1 Sykkelparkering	111
6.2 Skilting	112
6.3 Drift og vedlikehold	112
6.4 Informasjon	112
6.5 Nettverks- og kunnskapsoppbygging	112
6.6 Bommar – stengsle – belysning	112
7 Oppsummering og samla tiltaksplan	113

VEDLEGGSEDEL

Vedlegg – bolk I	115
Vedlegg – bolk II	115
Kjelder – bolk I	116
Kjelder – bolk II	117

0. FORORD

Planprosjektet "Grøntstruktur, turveggar og samanhengande gang- og sykkelveggar" er gjennomført som ein del av revideringsarbeidet for kommuneplanen 2010-2021. Prosjektet er sett i gang på bakgrunn av vedtak / målsetjingar i kommuneplanen 2004-2015. Hovudmålsetjinga har vore betring av folkehelsa gjennom tilrettelegging for fysisk aktivitet ved å gje folk i alle aldrar lett tilgjenge til tur- og friluftsområde, og utvikla eit samanhengande gang – og sykkelvegnett frå bustadområde til skule, servicesentra, arbeidsplassar, turområde m.m. I arbeidet med denne rapporten har og andre perspektiv vorte trekt inn, og spesielt målsetjingar knytt til klima og miljø har vore vektlagt.

Plan Vest er engasjert av Stord kommune til å kartleggja og vurdere eksisterande turvegnett, inklusiv gang- og sykkelvegnettet på Stord, og koma med forslag til tiltak for å oppnå eit samanhengande tur-, gang- og sykkelvegnett. Planprosjektet er finansiert av Stord kommune og Hordaland fylkeskommune. Tilskotet frå fylkeskommunen er sterkt medverkande til at kommunen har makta å gjennomføra prosjektet.

Plangruppa for kommuneplanen sin arealdel har fungert som styringsgruppe for prosjektet, og arbeidet er samkjørt med kommuneplanprosessen. Hovuddelen av arbeidet er gjennomført hausten 2009.

Prosjektet har utført eit grunnleggjande og omfattande arbeid med kartlegging og vurdering av grøntstrukturar, turveggar og gang - /sykkelveggar. Hovudkonklusjonar, viktige trasear og strukturar vil bli innarbeidd i kommuneplanen sin arealdel.

Ein har sett det som praktisk å redigera rapporten i følgjande 2 hovudbolkar:

- Bolk I som handlar om grøntstruktur og turveggar
- Bolk II som tek føre seg hovudnettet for gang – og sykkelveggar.

Frå styringsgruppa i Stord kommune / kommuneadministrasjonen har følgjande vore aktivt medverkande i arbeidet:

- Tore Bjelland, prosjektansvarleg
- Sylve Rusten, idretts- og friluftskonsulent
- Tove Agdestein, folkehelsekoordinator
- Audun Torvund, landbrukssjef
- Ove Kvalnes, plansjef
- Harald Oddvar Sæbø, einingsleiar veg

Rapporten er utarbeidd av:

- Samfunnsgeograf Bente Beckstrøm Fuglseth, Plan Vest Bergen as
- Sivilingeniør Terje Vikestrand, Plan Vest Stord as
- Landskapsarkitekt Kari Hope, Plan Vest Stord as

Stord, 24.08.2010

Tore Bjelland
Prosjektansvarleg

BOLK I GRØNTSTRUKTUR OG TURVEGAR

1. INNLEIING

Utgangspunktet for prosjektet "Grøntstruktur, turveggar og samanhengande gang- og sykkelveggar" er trivsel- og folkehelseperspektiv, som er nedfelt i målsetjingar i kommuneplanen. Tilrettelegging av turveg- og sykkelvegnett er ein del av tiltaka innanfor tema Folkehelse.

Prosjektet har til siktemål å kartlegga eksisterande turveggar og gang- og sykkelveggar, vurdere kvaliteten på desse, og kor tilgjengeleg tur- og sykkelvegnettet er for ulike brukargrupper. Ein har valt å dela arbeidet i 2 bolkar:

- I Grøntstruktur og turvegnett
- II Gang- og sykkelveggar.

Arbeidet er samla i ein rapport, men delprosjekta vert også presentert i eigne rapportar. Første bolken er delt i 2 hovudtema: Del 1:Grøntstruktur og Del 2:Turveggar. Under Grøntstruktur har ein vurdert tilgjenge til rekreasjonsområde frå eksisterande og planlagde bustadområde, og frå skular og barnehagar. Vurdering av tilgjenge i høve til universell utforming er også ein viktig del av dette. Del 2 - Turveggar omfattar registrering og kartfesting av eksisterande turvegnett, og har munna ut i forslag til tiltak, ut frå faglege vurderingar og dei målsetjingar som kommunen har sett.

Andre bolken omhandlar gang- og sykkelvegnettet i kommunen. Syklende har lenge vore neglisjert som transportgruppe i planlegginga, og sykkelvegane står fram som ein manglande bit i vegnettet. I arbeidet med eit samanhengande gang- og sykkelvegnett har me tatt utgangspunkt i både nasjonale og lokale målsetjingar knytt til sykkel og transportmiddelfordeling, og kjem med forslag til målsetjingar, strategiar og tiltak for Stord kommune i tråd med desse. Det er gode lokale føresetnader for sykkel på Stord, fyrst og fremst i form av korte avstandar mellom ulike målpunkt. Me vonar at denne planen kan bidra til å leggje til rette for at potensialet for sykkel i Stord kommune vert utnytta og at fleire vel å la bilen stå og nyttar sykkel.

Ein viktig del av arbeidet har vore å koma med retningslinjer for vidare arbeid, når det gjeld prinsipp for lokalisering og tilrettelegging av turveggar, og system for gang- og sykkelveggar.

2. MÅLSETJINGAR

Tema grøntstruktur, turvegar og gang- og sykkelvegar berører mange fagområde, som t.d. arealplanlegging, vegplanlegging, miljøvenleg trafikkavvikling, universell utforming, skule / oppvekst, fysisk fostring og helse.

Retningslinjer innanfor fylgjande tema er særst viktige i denne samanheng:

- Tilrettelegging for friluftsliv
- Tilrettelegging for universell utforming
- Samordna areal- og transportplanlegging
- Tilrettelegging for miljøvenlege transportmiddel, som sykkel

2.1 Statlege føringar

2.1.1 Tilrettelegging for friluftsliv og fysisk aktivitet.

Nasjonale planar gjev grunnlag for utvikling av ein regional aktivitets- og anleggspolitikk. "St.meld. nr. 16 (2002-2003), *Resept for et sunnere Norge*" framhevar verdien av fysisk aktivitet for folk si helse og trivnad. Meldinga skildrar folkehelsearbeidet som samfunnet sin samla innsats for å "svekke det som medfører helserisiko og styrke det som bidrar til betre helse (...) fysisk inaktivitet er framtidens store helseutfordring".

Gjennom "*Handlingsplan for fysisk aktivitet 2005-2009, Sammen for fysisk aktivitet*" vert det nasjonale ansvaret for fysisk aktivitet som verkemiddel til å betre folkehelsa delt på åtte departement. Handlingsplanen er "... en samlet strategi som omfatter tiltak på flere samfunnsområder og arenaer – i barnehage, skole, arbeidsplass, transport, nærmiljø og fritid".

Nasjonale mål for friluftslivet vert skildra i "St.meld. nr. 39 (2000-2001) *Friluftsliv – ein veg til høgare livskvalitet*". Det sentrale i denne planen er at alle skal ha høve til å drive med friluftsliv som helse-fremjande, trivselsskapande og miljøvenleg aktivitet i nærmiljøet og i naturen elles. Allemannsretten, sikring av område, utvikling av samanhengande grøntområde og aktivitetstilbod til barn og unge er sentrale tema i planen.

I Stortingsmeldinga er det påpeika at "Å sikre og utvikle gode høve for friluftsliv i nærmiljøet vil seie å leggje vekt på dei areala som er lettast tilgjengelege for alle grupper i befolkninga. Dette gjeld m.a. grøntstrukturen, bymarka, delar av kulturlandskapet og delar av strandsona. Desse areala har særleg stor verdi for høva til å drive friluftsliv for barn og eldre og for dei som er inaktive og lite motiverte. Ei satsing på å sikre og utvikle attraktive areal i nærmiljøet er naudsynt for å følgje opp målsetjinga om friluftsliv for alle." ¹



Figur 1: Saman for fysisk aktivitet er stikkord for Handlingsplan for fysisk aktivitet 2005-2009

¹ St.meld. 39(2000-2001) kap. 2.4.

Stortingsmeldinga² slår vidare fast at "Departementet har under oppbygging eit resultat-dokumentasjons-system (RDS) med siktemål å kunne overvake innsatsen innan miljøvernarbeidet, m.a. friluftsliv. I samband med dette er det i St.meld. nr. 24 (2000–2001) «Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand» presentert nasjonale nøkkeltal m.a. for friluftslivspolitikken."

I denne og påfølgjande stortingsmelding (*Stortingsmelding nr. 26 (2006-2007) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand*) er det fastsett fire nasjonale resultatmål for friluftsliv, der eitt mål spesifikt omhandlar grøntområde i byar og tettstader;

"Ved bustader, skular og barnehagar skal det vere god tilgang til trygg ferdsel, leik og annan aktivitet i ein variert og samanhengande grøntstruktur med gode samband til omkringliggjande naturområde."

På grunnlag av dei nasjonale måla for friluftsliv er det formulert nøkkeltal som skal bidra til oppfylling av dei nasjonale måla. På **Folkehelseinstituttet** si nettside³ er dette konkretisert nærare under kap. C2.6 Nøkkeltall:

"Noen av de mest sentrale nøkkeltallene for friluftsliv og helse (hentet fra St. meld nr. 26 (2006-2007) – vedlegg 1) er:

- *Befolkningens deltakelse i friluftsliv*
- *Holdninger til og kunnskap om allemannsrett, ferdselskultur, bruk av kart og kompass m.m*
- *Barn og unges deltakelse i friluftaktiviteter*
- *Andel av barn i barne- og ungdomsskolen som drar på leirskole per år*
- *Barnehager og skoler (barnetrinnet) med minimum en dag i uka ute i naturpregede områder (grønnstruktur) i byer og tettsteder*
- *Andel av arealet i 100-metersbeltet langs kysten fra svenskegrensa til og med Hordaland som er tilgjengelig*
- *Totalarealet av offentlige friluftsområder* i den enkelte kommune sett i forhold til befolkningsgrunnlaget. *)Offentlige friluftsområder som stat, kommune eller interkommunale organer (friluftsråd) har skaffet seg rådighet over gjennom kjøp eller avtale, og som tilrettelegges for allmennhetens bruk*
- *Omfang av arealer med dokumenterte friluftsjnteresser sett i forhold til befolkningsgrunnlaget*
- *Andel av boliger, skoler og barnehager som har trygg tilgang på leke- og rekreasjonsareal (minst 5 dekar) i en avstand på 200 meter*
- *Andel av boliger, skoler og barnehager som har tilgang på nærturterreng (større enn 200 dekar) i en avstand på 500 meter*

Av disse nøkkeltallene er befolkningens deltakelse i friluftsliv det en har best oversikt over (jfr. kapittel C.2.3 Status for miljøpåvirkning: deltakelse i friluftsliv). Mer informasjon om status vedrørende nøkkeltall friluftsliv finnes på <http://www.miljostatus.no>.

Nøkkeltal i samband med tilgang på rekreasjonsareal / nær-turterreng vert nærare drøfta i kap. 4.3.

² St.meld. 39(2000-2001), kap 10.1.2

³ Folkehelseinstituttet si nettside (fhi.no)/ tema miljø og helse / friluftsliv og naturkontakt) 1) (s. 5)

2.1.2 Tilrettelegging for universell utforming

Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven) frå 2008 set krav til universell utforming av våre omgjevnader.

Frå Direktoratet for naturforvaltning vert det tilrådd at kommunane har planar for kva for friluftslivsområder og turveggar som skal vera tilrettelagt for personar med funksjonsnedsettingar. I vurderinga av kva område som skal velgast, må nærleik til bustadkonsentrasjonar og tilgjenge (til offentleg transporttilbod) takast med i vurderinga.

2.1.3 Tilrettelegging for sykkelbruk

Nasjonal sykkelstrategi 2010 – 2019 er eit strategidokument utarbeida av Statens vegvesen, og er eit grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2010– 2019. Hovudmålet er at det skal verte tryggare og meir attraktivt å sykle.⁴

Innholdet i dokumentet vert det gjort nærare greie for i del 3- Hovudnett for gang- og sykkelveggar (sjå kap. 6).

2.2 Fylkeskommunale føringar

2.2.1 Overordna planar

Fylkesplanen for perioden 2005-2008 gjev føringar for arealbruken i fylket. Fylkesplanen sine føringar er vidareført gjennom fylkesdelplanen for Sunnhordland.

Fylkesdelplanen for Sunnhordland (vedteken 14.12. 2005) gjev føringar m.a. om grøntstruktur:

- Samanhengande grøntstruktur skal sikra tilgang til regionale friluftsområde.

2.2.2 Tilrettelegging for friluftsliv

Fylkesdelplan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv (2008-2012) Aktiv kvar dag (vedteke 14.10.2008) er ein revisjon av den tidlegare Fylkesdelplanen for friluftsliv (2002-2005).

Planen har som hovudmål at innbyggjarane i Hordaland skal kunne vera 'aktiv kvar dag' etter eigne ønskje og føresetnar på allment tilgjengelege område i naturen og i anlegg i nærleiken av der dei bur. Satsingsområda i planen er :

- Fysisk aktivitet – partnerskap for folkehelse
- Fysisk aktivitet - idrett
- Fysisk aktivitet – friluftsliv
- Anlegg for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv

Plan for idrett, friluftsliv og kulturanlegg i Sunnhordland (vedteke 4.9.2009) omhandlar viktige regionale anlegg. Mellom eksisterande anlegg for friluftsliv i Sunnhordland er nemnt Nordsjøløypene og Nordsjøsykkelruta .

2.2.3 Tilrettelegging for universell utforming

Fylkesdelplanen (2005-2009) 'Deltaking for alle – universell utforming' gir føring for tilrettelegging for alle på ulike arenaer i samfunnet.

Under tema 'Friluftsliv og reiseliv' har planen sett som mål at det skal vera:

- Universelt utforma turløyper i kvar region/destinasjon
- Kvart reisemålsområde skal ha ei kultur- og naturbasert turløype med universell utforming

⁴ Statens vegvesen 2007a

2.3 Kommunale målsetjingar

2.3.1 Målsetjing i kommuneplanen

Kommuneplanen for Stord har som eitt av sine delmål at 'STORD SKAL VERA TRIVSELSKOMMUNEN'.

Som ei konkretisering av denne målformuleringa, er det i kommuneplanen sett opp prioriteringar innanfor fylgjande tema:

- Universell utforming:
Det vert satsa på universell utforming med tilgjenge for alle slik at alle kan nytta uterom, parkar, vegar og bygningar på ein likestilt måte.
- Betre folkehelse:
Gje folk i alle aldrar lett tilgjenge til leikeareal og friluftsområde for lek og fysisk aktivitet.

Tiltak

Som middel for måloppnåing er det innanfor desse tema foreslått fylgjande tiltak i kommuneplanen:

- *Sikring av turområde og leikeareal ved bustadareal, skular og barnehagar*
- *Sikring av grøntkorridorar for turstiar og opparbeiding av stiar frå alle sentra i kommunen som leier fram til større tur- og friluftsområde*
- *Utarbeiding av samla plan for turstiar, med handlingsplan for gjennomføring*
- *Opparbeiding av samanhengande gang-/sykkelveg / kyststi frå Rommetveit / Hystadmarka til Skjersholmane kombinert med ulike forgreiningar. Miljø- og kyststien frå Skjersholmane via Sæbø gard og Eldøysjøen vert ein viktig lekk i desse planane.*
- *Inngangane til turområda vert gjort tilgjengelege ved oppmerking og parkeringsplassar.*

2.3.2 Tilrettelegging for friluftsliv

Kommunedelplan for idrett- og friluftsliv i Stord kommune vart vedteken av kommunestyret 17.02.2000, rullert handlingsprogram vart vedteke des. 2009. Planen sine målsetjingar er:

- Stord kommune vil stimulera alle aldersgrupper til fysisk aktivitet og eit naturvennleg friluftsliv. Kommunen vil prioritera breiddeidrett, idrett for barn, mosjon og friluftsliv framfor elitesatsing.
- Anleggsutbygginga skal
 - fremja målsetjinga om idrett for alle
 - stetta krava til eliteidrett i aktuelle idrettsgreiner
 - leggja til rette for eit variert friluftsliv
- Kommunen vil utvikla og styrkja samarbeidet med idrettslag og velforeiningar i arbeidet for å nå felles målsetjingar.

2.3.3 Tilrettelegging for universell utforming

Stord kommune var i 2007 pilotkommune for universell utforming. I samband med dette var tilrettelegging av friluftsliv eit tema. Kommunen har i samråd med funksjonshemma sine organisasjonar valt ut strekninga Frugarden – Ådlandsvatnet som ein aktuell turveg-strekning for universell utforming. Dette er første steg på vegen, og fleire område må oppgraderast som turområde tilpassa for alle.

I samband med pilotprosjektet er det også utarbeidd vegleiar med prinsipp for utforming av uteromma, med føringslinjer. Jf. rapporten 'Universell utforming i Leirvik sentrum - prinsipp og overordna system for føringslinjer'

2.3.4 Tilrettelegging for sykkelbruk

Kommuneplanen for Stord har fleire delmål som omhandlar sykkelbruk, m.a. fokus på Stord som trivselskommune, vidareutvikling av Stord som kommunikasjonsknutepunkt og Stord som berekraftig by. Dette vert nærare omtala i kap. 6.

2.4 Målsetjing for prosjektet

Prosjektet er ei vidareføring av foreslåtte målsetjingar og tiltak i gjeldande kommuneplan (sjå ovanfor).

Målsetjinga for prosjektet har vore å kartlegga eksisterande turvegnett og gang- og sykkelvegnett, vurderer kvaliteten på dette, og - så langt råd er også vurderer om det er tilfredsstillande for ulike brukargrupper. Vidare har ein sett på tilgjenge i høve til eksisterande og planlagde bustadområde, skular og barnehagar. I prosjektet er det også fremja forslag til tiltak for betring av tur- og gang- og sykkelveg- nettet, der tilgjenge er eit viktig tema. Vurdering av tilgjenge omfattar både tilgang på parkeringsplassar, trase for nye turvegar, gang- og sykkelvegar, standard og utforming av vegnettet, skilting og vedlikehald. Universell utforming er og eit viktig tema i samband med tilgjenge.

Ein viktig del av arbeidet er å koma med retningslinjer for vidare arbeid, når det gjeld prinsipp for lokalisering og tilrettelegging av turvegar og sykkelvegar, og for universell utforming. Arbeidet skal også gi konkrete forslag til løysingar når det gjeld forbetring av turvegnettet, ut frå dei målsetjingar som kommunen har sett.

Det er føresett at dei registreringane og vurderingane som vert gjort, kan nyttast i vidare planarbeid i kommunen, og at konklusjonar frå prosjektet så langt råd er kan trekkjast inn i arealdelen i kommuneplanen. Registrerte turvegar er difor lagt inn i ein digital kartregistrering, som kan leggjast inn i kommunen sitt kartverk.

3. DATAINNSAMLING / METODE

3.1. Kartregistrering

Registreringar av eksisterande forhold (grøntstruktur, turvegar, parkering, sykkelvegar osv.) utgjer ein stor del av arbeidet i prosjektet.

Registrering av turvegar og stiar er utført ved hjelp av kartstudiar, synfaringar, og innhenting av kjente opplysningar frå kommunen sine databasar. Ein del eksisterande turvegar er henta frå kommunens kartdatabase som skogsvegar eller stiar (m/sosikode). Enkelte stiar er henta frå O-kart, og nokre stiar som ikkje framkjem godt nok i kartet er gått opp med GPS, og kartfesta ut frå GPS-koordinatar.

Når det gjeld kartlegging av eksisterande grønntstruktur, har vi nytta kart /flybilette kombinert med kjennskap til grønntkorridorar og turdrag.

Det er ikkje foreteke nokon verdivurdering av turområde / lokale friluftsområde etter mal frå Direktoratet for naturforvaltning (DN).⁵

Registrering av sykkelvegnettet er hovudsakleg gjort ut frå kartstudiar og synfaringar. Dette vert det gjort nærare greie for under kap. 6.

3.2. Informasjon frå brukarar

Det har vore ein intensjon å få ei registrering av kva område som er mest brukt innanfor dei enkelte bustadområde, og av skular og barnehagar. Hausten -09 vart det sendt ut spørjeskjema til alle skulane i kommunen og enkelte barnehagar, med spørsmål om kva område som vart nytta til friluftaktivitetar, og kva tilkomstvegar som vart nytta. Kart vart lagt ved for påteikning. Det har ikkje vore kapasitet til ein tilsvarande spørjeundersøking til Velforeiningar /Grendelag osv. Det vart også vurdert å nytta registreringsmåte 'Barnetråkk', med registrering på nett etter metode utvikla av Norsk Form / Miljøverndepartementet. Dette er nytta i samband med Kommunedelplan for Leirvik, men vart vurdert til å verte altfor arbeidskrevjande til å omfatta heile kommunen.

Spørjeundersøkinga som vart foreteke hausten 2009 blant skular og barnehagar fekk forholdsvis liten respons. 11 skular og 7 barnehagar vart spurde, av desse kom det inn svar frå 1 skule (Sagvåg skule) og 4 barnehagar (Sagvåg og Litlabø barnehage (avd. Sagvåg og Litlabø), Trodlaugaugen barnehage og Sæ barnehage). Det må likevel påpeikast at frå dei som svara, kom det fram verdifull informasjon.

Våren 2010 vart det også gjort ei spørjeundersøking blant barnehagane om bruk av strandsona i kommunen (v/ folkehelsekoordinator Tove Agdestein), som gav viktig informasjon om turvegar og turområde. Kartlegginga er utført delvis ved førespurnad på e-post, og delvis ved intervju av tilsette i barnehagen. 18 av 22 barnehagar har delteke i kartlegginga, alle dei 5 kommunale og 13 private. Resultat frå desse undersøkingane er teke inn i kartlegginga under kap. 4.

I tillegg har vi i enkelte tilfelle nytta skulane sine heimesider til å få informasjon om kva som vert brukt som turområde / turmål av skulen.

⁵ Direktoratet for naturforvaltning, 2004.

4. GRØNTSTRUKTUR

4.1. Definisjonar – avgrensing

Grønstruktur er eit vidt omgrep som omfattar fleire forhold og som skal ivareta fleire omsyn:

- klima
- landbruk
- biologisk mangfald
- friluftsliv
- felles uterom / trivsel
- landskapsverdiar

Denne rapporten tek ikkje mål av seg å gi ei uttømande kartlegging og skildring av grønstrukturen i kommunen, men omtalar viktige grønstrukturar, samtidig som ein vektlegg den betydning grønstrukturen har for friluftslivet. Gjennomgang av grønstrukturen er gjort for å vurdere korleis tilgangen til rekreasjonsområda er frå ulike bustadområde, skular og barnehagar. Når det gjeld tilrettelegging for friluftsliv er det viktig med grønne lungar i nærområdet og grønne korridorar ut mot større rekreasjonsområde.

Omgrepet *grøntområde* er nytta i samband med skildring av grønstrukturen i *bebygde* område. I samsvar med praksis frå tilsvarande studier, omfattar dette alt frå offentlege og private parkanlegg, grønne korridorar, til fellesareal i bustadområde og private hagar.⁶

I beskriving og vurdering av grønstrukturen har vi og teke med landbruksområde og andre kulturpåverka område, fordi landbruksområda er viktige arenaer for friluftaktivitetar om vinteren, og fordi kulturlandskapet representerer ein estetisk verdi for kvardagslandskapet og friluftslivet. Mange av kulturlandskapa er også viktige turområde med høg opplevingsverdi.

Større rekreasjonsområde er ikkje teke med under 'grøntområde', men vert omtala som *turområde* under kap. 5.

4.2. Mål for grønstruktur

I *Stortingsmelding nr. 29/1996-1997) Regional planlegging og arealpolitikk* heiter det at "Miljøverndepartementet ser det som viktig å sikre sentrale sammenhenger i grønstrukturen i byer og tettsteder, slik som grønntkorridorar fra kyst til hei eller markaområder, og arealer langs sentrale vassdrag i byer og tettsteder. Departementet vil igangsette et arbeid for å avklare sentrale sammenhenger i grønstrukturen i de største byområdene, og utvikle veiledende kvalitetskriterier som sikrer barn, unge og voksne tilgang på grønntområder. Departementet vil utrede behovet for endringer i plan- og bygningsloven for å sikre grønstrukturen i byer og tettsteder."

I Direktoratet for naturforvaltning si håndbok DN håndbok 23-2003: *Grøn by – arealplanlegging og grønstruktur* er dette vidareført, og GRØN PLAKAT er lansert som ein metode for kartlegging av grønstrukturen i kommunen. 'Grøn plakat' er ein metode for å systematisera kunnskap om grønstruktur slik at registrerings- og analysearbeidet og bruken etterpå blir mest mulig effektivt.

⁶ Waaseth, 2006

Med bakgrunn i nasjonale og lokale målsetjingar om auka friluftsliv er det viktig å få ein framtidig grøntstruktur med tilgang til grøntområde i bustadområde og kring skular og barnehagar. Felles uterom i sentrum og nærmiljøsentar er også viktige kvalitetar ved grøntstrukturen. Det er viktig å ta vare på grønne lungar, med eksisterande natur- og kulturverdiar, og dermed skapa ei god ramme for oppleving og trivsel.

Viktige kvalitetar ved ein god grøntstruktur er:

- Grønne lungar i bumiljøa og kring skular og barnehagar
- Nærmiljøanlegg (idrettsanlegg / leikeplassar)
- Grøntkorridorar ut mot turområde
- Tilgang til sjøen
- Vern om og omsyn til kulturlandskap
- Vern om og omsyn til naturverdiar
- Bevaring av naturmark og skog i utbyggingsfelt
- Ta vare på dei små, men viktige landskapselementa (eit stort tre, ein steingard osv.)

4.3. Regionalt viktige rekreasjonsområde i kommunen

Stord har store samanhengande naturområde som vert nytta til friluftsliv. Deler av desse områda kan nåast gjennom eit nett av stiar eller skogsvegar. Det har gjennom åra vore eit samarbeid mellom grunneigarar, landbruksetaten og friluftsetaten i kommunen om bruk av skogsvegar og skogområde til friluftsføremål. Bygdevegar og gamle ferdsselsvegar vert også nytta som turvegar.

Enkelte viktige rekreasjonsområde er av stor verdi og utgjer 'felleseige' for alle innbyggjarane i kommunen, uansett kvar ein bur. Dette er i første rekkje fjellområda, frå Stovegolvet i sørvest, til Mehammarsåto i nord. Like viktig for friluftslivet er gjerne området frå Heio og ned mot Lundarstøl. Dei lågareliggjande heiene eller fjellområda vest for Ravatnet (Mennene / Prestavarden m.fl.) er også av stor verdi som eit samanhengande turområde med samband mot Sæterbø og Fitjarfjellet.

Nedanfor fjellområda har vi i kommunen eit samanhengande belte av skog mellom Litlabø og Agdestein, som utgjer eit samanhengande naturområde, berre brote av vegen gjennom Vatnadalen og vegen til Lundarstøl.

Storavatnet ovanfor Sagvåg med øyar og holmar, utgjer ein viktig del av grøntstrukturen i kommunen. Vatnet har direkte tilknytning til større samanhengande naturområde, som har betydning for fleire delar av kommunen. Vassbruksplanen for Storavatnet ⁷ gir føringar når det gjeld bruk av strandsona langs vatnet, og viser badeplassar og turvegar.

Som felles rekreasjonsområde er likevel det samanhengande området Storavatnet – Valvatna – Skjepåsen – Landåsen det mest brukte i kommunen. Området utgjer eit samanhengande naturområde, og har ei geografisk sentral plassering mellom Sagvåg, Litlabø og Leirvik, og er avgrensa av Storavatnet, Sagvågsvegen (rv. 545), E39 og Litlabøvegen (Fv67). I det følgjande vert dette området omtala som Landåsen. Dette omfattar eit areal på om lag 5000da, med eit omfattande nett av skogsvegar.

Fylkesmannen i Hordaland og Hordaland Fylkeskommune har i samarbeid med kommunane kartlagt regionalt viktige friluftslivområde i fylket. ⁸ Regionale friluftsområde er her nytta om område med stort nedslagsfelt og mange brukarar, anten totalt eller i forhold til folkemengda i regionen. Områda

⁷ Stord kommune, 2007.

⁸ Fylkesmannen i Hordaland / Hordaland Fylkeskommune, 2008

kan vera større, samanhengjande tur- og naturområde langs kysten, i skogen eller i fjellet, men kan og vere mindre område med spesielle kvalitetar som gjer at området har regional verdi. Stord har 12 område registrert. Fleire av områda er rangert som regionalt viktige friluftslivområde (A). Dei registrerte områda er delt i fylgjande kategoriar: Utfartsområde, Strandsone og Marka-område (nære turområde).

1. Mehammarsåto – Kattnakken	Utfartsområde	A	
2. Huglo –Storsøy	Strandsone		B
3. Hystadmarkjo	Strandsone	A	
4. Sponavikjo	Strandsone	A	
5. Ådlandsvatnet	Strandsone	A	
6. Baståsen – Grimsåsen	Mark		B
7. Sætreåsen - Bjødnahifjellet	Utfartsområde		C
8. Storavatnet	Strandsone	A	
9. Dåfjorden	Strandsone		B
10. Føyno – Nautøy	Strandsone	A	
11. Digernes	Mark		B
12. Landåsen	Mark		B



Figur 2: Kart over regionale friluftsområde

4.4. Registrerte anlegg for friluftsliv.

På Stord er det registrert 46 anlegg for friluftsliv. Disse er lista opp i vedlegg.⁹ Av desse er det 32 (eksisterande) badeplassar, 1 turløype, 10 (eksisterande og planlagde) turstiar, 3 (2eksisterande og 1 planlagt) turveggar. Dette omfattar anlegg som har fått statleg stønad for opparbeiding og / eller vedlikehald.¹⁰

I vedlagte kart over turområde og turveggar (kap.5) er badeplassane vist, fordi dei ofte representerer viktige turmål, der turvegane er viktig for tilkomsten.

4.5. Tilgang til rekreasjonsområde. Kriterier

Databasen www.miljøstatus.no har nøkkeltal når det gjeld deltaking i friluftsliv og om offentlege friluftsområde.

Direktoratet for naturforvaltning har i *DN håndbok 6-1994: Planlegging av grøntstruktur i byer og tettsteder* utarbeidd følgjande tilrådingar omkring kvalitetskrav til grøntområde i byar og tettstader (DN 1994):

- Overgangssone – belte på 0,5-1km i dei mest by- og tettstadnære delar av natur- og kulturlandskapet.
- Store rekreasjonsareal – Maks. 500m frå bustaden, og store nok til at ein kan gå turar på min. 2km utan å bruka same sti / veg.
- Mindre rekreasjonsareal – Maks. 200m frå bustaden og min. 5 daa. Kryssing i vegar i plan bør ha fartsgrense på maks. 30km/t og eller ÅDT maks. 3000kj./døgn.

Statistisk sentralbyrå (SSB) har gjort undersøkingar av korleis tilgangen til rekreasjonsområde er i byar og tettstader. Dei to indikatorane er andel bustader, skular og barnehagar som har trygg tilgang på høvesvis leike- og rekreasjonsareal (minst 5 daa) i ein avstand på 200 meter og nærturterreng (større enn 200 daa) i ein avstand på 500 meter. Tilgangen til både rekreasjonsareal og naturterreng avheng i stor grad av storleiken og utforminga av tettstadene.

Nyare utrekning viser at andel bebuarar med trygg tilgang til rekreasjonsareal i nærområdet har gått ned i perioden 1999-2009. Pr. 1.1. 2009 hadde 77 % av heile befolkninga i Noreg trygg tilgang til rekreasjonsområde, dette er ein nedgang på 3 prosentpoeng sidan 1999. Blant bybefolkning var dei tilsvarande tala 65-71% i 1999 (varierende etter kor stor byen /tettstaden er), og nedgangen har vore 2-4 prosentpoeng i 10-årsperioden.¹¹

I tillegg til dei konkrete nøkkeltala, vert det rapportert om generell nedbygging og fragmentering av grøntområde.

SSB har ikkje data spesielt for Stord kommune når det gjeld tilgang til rekreasjonsområde. I vårt prosjekt med turveggar, - gang og sykkelveggar, vil ein belysa korleis tilgangen til rekreasjonsområde er frå dei enkelte bygdelag / bydelar. Med utgangspunkt i dei nasjonale måla, og miljøpolitiske nøkkeltal utarbeidd av SSB, har ein sett opp følgjande kriterier for å vurdere tilgang til rekreasjonsområde:

- **Trygg tilgang på leike- og rekreasjonsareal (minst 5 daa) i ein avstand på 200 meter**
- **Trygg tilgang på nærturterreng (større enn 200 daa) i ein avstand på 500 meter.**
- **Trygg tilgang på naturterreng frå skular og barnehagar**

⁹ Vedlegg: Tabell 1 Registrerte anlegg for friluftsliv

¹⁰ Informasjonen er henta frå kulturdepartementet si nettside – www.idrettsanlegg.no

¹¹ SSB 2010

Ein har også, med bakgrunn i målsetjingar for universell utforming, sett opp følgjande kriterium for at området er tilfredsstillande i høve til universell utforming:

- ***Kvart buområde bør ha minst 1 turområde (minimum 1km turveg) som er tilgjengeleg for alle.***¹²

I det følgjande har ein gjort ei vurdering av tilkomst til grøntområde i kommunen, med utgangspunkt i eksisterande bustadområde og oppvekstområde. Nærturterreng (større enn 200da) innanfor eller i grensa mot buområda er kartlagde, og tilgangen til desse, frå bustadområda og frå skulane er vurdert. Enkelte område under 200 da er også teke med. Tilgjenge til strandsona er også vurdert her. Lokale rekreasjonsområde (merka med L) er omtala nærare under dei enkelte oppvekstområde. Store område, eller område som ligg i utkanten av busetnadene, er rekna som felles turområde for heile kommunen. Desse fellesområda (merka med F) og er nærare omtala i kap. 5.

Det er ikkje gjort noko omfattande kartlegging av mindre leike og rekreasjonsareal (5 -200 daa), men regulerte friområde og friluftsområde er registrert, og lokale turdrag er nemnt i skildring av grøntstrukturen for dei enkelte bustadområda.

4.6. Eksisterande grøntstruktur og tilgang til rekreasjonsområde

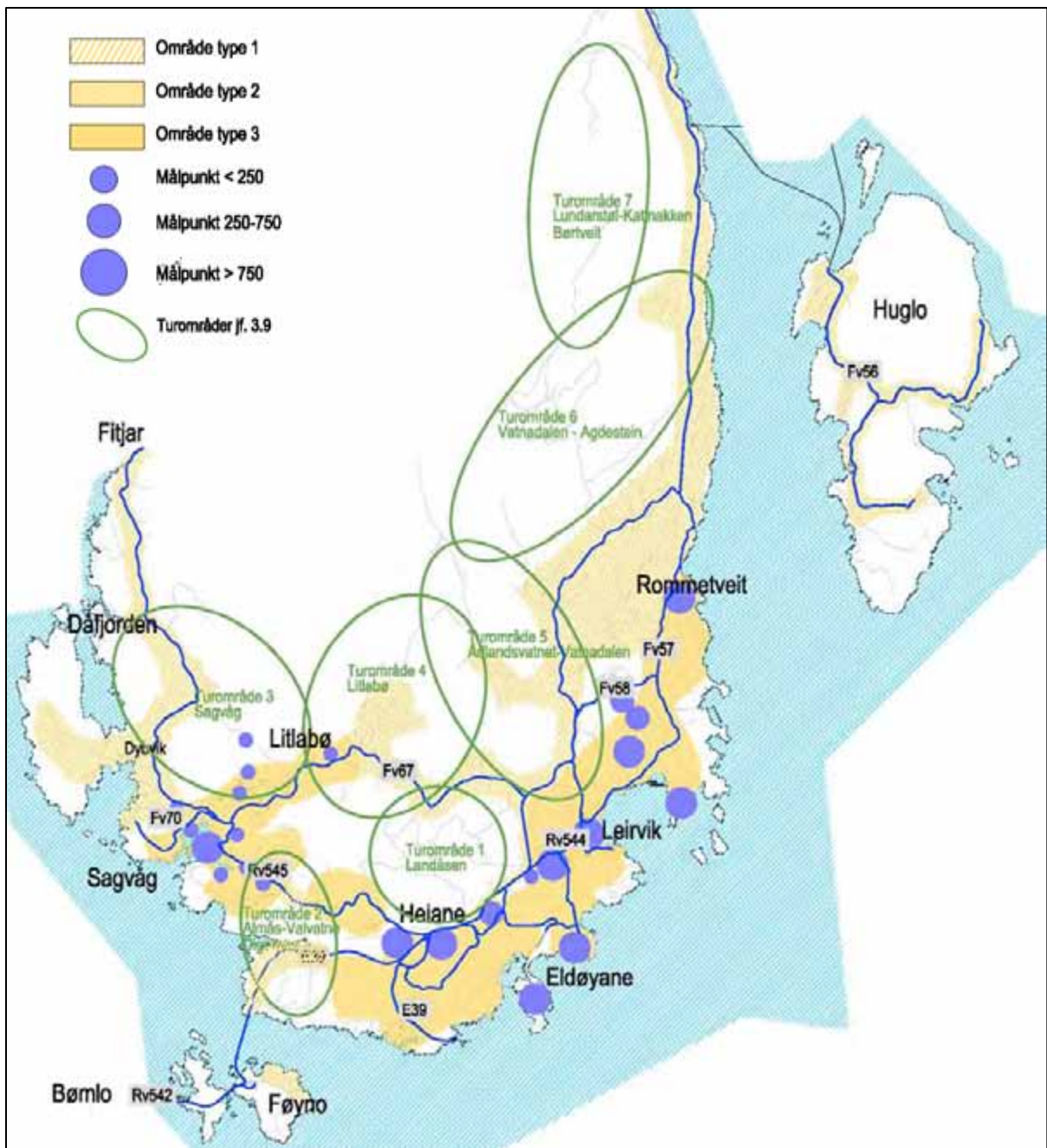
Stord kommune har over tid utvikla ein busetnadsstruktur der busetnaden i stor grad er konsentrert kring tettstadene Leirvik og Sagvåg. Med utbygginga på Heiane har desse tettstadene nærast blitt knytt saman, og det er pr. i dag berre ein smal korridor mellom Leirvik og Sagvåg (mellom Heiane og Valvatna) som ikkje er bebygd. Tettstaden Leirvik omfattar også busetnad nordover mot Haga og Rommetveit. Grovt sett kan ein seia at busetnaden er lagt i kyststripa sør og aust for E39, medan områda innanfor hovudsakleg er naturområde.

Grøntstrukturen i kommunen er eit resultat av utbyggingspolitikken, og avspeglar dels bevisste val, men også tilfeldige følgjer av ulike utbyggingsprosjekt. Internt i dei ulike bustadfelt er det gjerne lagt inn areal til leik og friluftsliv, men det er ikkje alltid sikra ein samanhengande grøntkorridor mellom dei ulike bustadfelta, og mellom bustader og større friluftsområde eller til sjøen/strandlina.

I prosjektet har det ikkje vore høve til å gå inn på dei endringar som har skjedd i grøntstrukturen på Stord, men ein har berre registrert dagens situasjon. I det følgjande har ein delt kommunen i soner, med utgangspunkt i dei ulike oppvekstsoner (bydelar), og beskrive grøntstrukturen for dei ulike delar av kommunen. Ein har grovt delt kommunen inn i Sagvåg, Leirvik og Rommetveit. Huglo og Føyno er ikkje vurdert i høve til grøntstruktur.

Hovudsiktemålet med dette er å beskriva tilgjengelege rekreasjonsområde innanfor kvart område, og å vurdere korleis tilgjenge til større turområde (naturterreng) og til strandlinja er. For kvart oppvekstområde (Sagvåg / Leirvik / Rommetveit) har ein ei oppsummering over korleis tilgangen til rekreasjonsområde er, med utgangspunkt i SSB sine indikatorar (jf. pkt. 4.3).

¹² Rekkevidda av turområdet bør vera innanfor 500m frå bustaden.



Figur 3: Busetnadskonsentrasjonar i Stord kommune. Skular og store verksemdar er vist som målpunkt. Områdetype 1=spreidd busetnad, 2=middels tett busetnad, 3= tett busetnad

GRØNTSTRUKTUR - SAGVÅG



Tettstaden Sagvåg omfattar området frå Vikanes til Valvatna, og busetnaden på Litlabø og Nysæter. Området har ein vekslende topografi og er omkransa av bratte fjellparti (Rukjen, Utslettefjellet, Litlabøfjellet, Høgåsen). Busetnaden er hovudsakleg konsentrert til sona mellom fjellfoten og sjøen eller vatnet (Storavatnet). Innanfor Sagvåg-Litlabø- området er det ein del større og mindre naturområde som er viktige for friluftslivet, og som utgjer ein viktig del av grøntstrukturen. Mange av desse områda er knytte til sjø og vatn.

REKREASJONSOMRÅDE I SAGVÅG*

	F= felles L= lokalt	Under 200da	Over 200da.	Merknad	Sjå område nr. (jf. kap.5)
Kroktjødno - Valvatnavågen	F		X		2
Nesskogen	F		X		2
Utslettefjellet	F		X		3
Dyvikesåto	F		X		3
Hustredalen	F		X		3
Storedalen	F		X		4
Ulvatjødno	F		X		4
Rossneset	L		X		
Storavatnet	F		X		2
Landåsen**	F		X		2
Almåsskogen	L		X	Planlagt til bustad	

*Badeplassar: sjå vedlegg- Tabell 1

**Landåsen = heile det samanhengande området mellom Storavatnet, Sagvågsvegen (rv. 545), E39 og Litlabøvegen (Fv67).

Felles rekreasjonsområde

Sagvågsområdet grensar til store naturområde nord for Sagvåg og Litlabø, og i sør mot Digernes og Valvatna og Digernes. Desse områda vert rekna som felles rekreasjonsområde for heile kommunen, og vert nærare omtala i kap.5 om Turområde og turveg.

Storavatnet ligg sentralt i Sagvåg og har stor betydning for friluftslivet. Vatnet er ca 1,5km², og grensar til friluftsområdet i Landåsen. Vatnet med øyar og holmar er ideelt for padling om sommaren. I islagte periodar på vinterstid er vatnet mykje nytta til skeising eller skigåing. Enkelte stader er strandlina langs vatnet bebygd og privatisert, men store deler av strandlina langs vatnet består av urørt natur, og er allment tilgjengeleg.

Storavatnet er regulert som friområde og er allment tilgjengeleg. Nokre område (t.d. stranda ved Vaskeriplanet) er opparbeidd som park, andre er kulturmark eller naturområde. Det er etablerte badeplassar ved Fletaneset, Nysæterneset, Vaskeriplanet, Båtsvik og Rosneset (Osøløpet).¹³

Område som er avsett til friområde /friluftsområde langs Storavatnet er:

- Vaskeriplanet
- Nysæterneset
- Buneset
- Strandsone ved Almåstre
- Sagvågselva (mellom Storavatnet og sjøen)

Lokale rekreasjonsområde – Sagvåg

Rosneset er eit mykje brukt turområde med utgangspunkt frå Hillarhaugen og Båtsvikjø. Området vekslar mellom planta granskog og naturleg blandingsskog. Skogsveggar i området gjer området godt tilgjengeleg, men det manglar stiar ned mot sjøen.

Banevegen (gang- og sykkelveg) som går langs vestsida av Storavatnet representerer eit viktig gangveg / turvegsamband mellom Litlabø og Sagvåg, og fungerer som grøntkorridor mot vatnet og badeplassane. I gjeldande kommuneplan er det planar om å knytta Banevegen til Landåsen via ny turveg over Knurrøya og Almås, med bru over sundet til Valvatnafleet .

Innanfor Sagvågs-området er det også fleire mindre område som lokalt tener som rekreasjonsområde. Desse vert nærare omtala nedanfor som ein del av grøntstrukturen i dei ulike bustadområde.

ULIKE BUSTADOMRÅDE SIN TILGANG TIL - OG BRUK AV – REKREASJONSOMRÅDE

Litlabø og Nysæter

Området har middels tett busetnad. Frå Litlabø er det tilgjenge til Storedalen via Gruvene / Rødkleiv, til området kring Isdal med Ulvatjødno. Både Litlabø og Nysæterområdet har tilgjenge til turveggar i Hustredalen og Rutle. Området har også nær tilknytning til Storavatnet.

¹³ Registrerte anlegg for friluftsliv i www.idrettsanlegg.no

Dyvik - Vikanes

Frå Sagvåg og utover mot Vikanes og Dyvik er det hovudsakleg spreidd busetnad, som for det meste er lagt til dei sjønære områda. Terrenget er bratt, og tilgjenge til sjøen og fjellet er difor vanskeleg. Det er ei viss tilgjenge til stranda via private kaiar og sjøvegar, men ingen offentlege badeplassar. Det er badeplass ved Petarteig.

Grøntkorridorar mot skog / fjellområda ovanfor busetnaden er sikra gjennom etablerte stiar til Utslettefjellet og Dyvikesåto. Området ligg mindre enn 200 m frå Dyvikesåto og Utslettefjellet, men ein må kryssa eller gå langs rv. 545 for å koma til desse turområda.

Sagvåg

Busetnaden i sjølve Sagvåg er orientert mot sjøen. Dei fleste bustader kring Sagvågen ligg mindre enn 400m frå sjøen, men tilgjenge til sjøen kan likevel vera variabel. Bratte berg gjer strandlina lite tilgjengeleg. I tillegg er mykje av strandlina privatisert eller nytta til næringsføremål, og allment tilgjenge er avgrensa til offentlege kaiar og særskilt avsette friområde.

Kailine med allmenn tilgjenge finst i Sagvåg hamn / Skjepavågen, på tidlegare ferjekai og på Jensaneset. Jensaneset er regulert til næringsområde, men har i praksis preg av offentleg kai. Sagvågen kystlag brukar dette området som base for aktivitetar knytta til kystkultur, og området har stor verdi som allment tilgjengeleg kaiområde og strandline.

Sagvågselva knyter saman Storavatnet og sjøen, og utgjer ein viktig grønntkorridor. Storavatnet er ein viktig del av grønntstrukturen også for det sentrale Sagvåg, Buneset og Vassneset.

Mellom Einarsdalen og Sagvågselva går det i dag ein bustadveg /gangveg som fungerer som turveg, og knyter områda saman. I reguleringsplanen er det vist stiar i området. Området bør utviklast vidare som grøn lunge i tettstaden, med tursti langs sjøen, slik som vist i regulerings-plan. Via rv. 545 er det tilgang til Utslettefjellet og Dyviksåto. Opp mot Rukjen er det stiar frå Vikanes og Vikaneskleivo, og det etablert sti frå nye Sagvåg skule.

Område som er avsett til friområde langs sjøen i Sagvåg er:

- Sydnes/Tjøregrovneset
- Einarsdalen
- Sagvågselva
- Parti langs vegen til ferjekaien

Almås

Almås har pr. i dag spreidd utbygging, og kulturmark pregar området. Frå Almåsgrenda går det turvegar /stiar inn mot Almåsskogen, og opp mot lokale utsiktspunkt: Almåsen og Lamannen. Frå Almåsskogen er det stisamband vidare til Justagjerdet.

Almås har også nær tilknytning til Storavatnet. Strandlina langs vatnet er delvis bebyggt, men det er gjennom reguleringsplan sikra område for friluftsliv, m.a. ved Almåstre og Sandvik.

Område som er avsett til friområde /friluftsområde i området er:

- Strandsone ved Almåstre
- Sandvik
- Lamannen
- Almåsen
- Bekkedraget ved Løkjen

Sætrevik - Nes

Sætrevik og dei høgareliggjande områda ved Høgåsen og austover mot Nes-garden er bebygde område. Utanom ballplassar og nærleikeplassar er det få grøntområde innanfor sjølve

bustadområdet , men bustadområdet grensar til store naturområde: Grunnavågen, Høgåsen, Podlen, Nesskogen og Valvatnavågen.

Nesskogen og Valvatnavågen er omtala som felles turområde under kap. 5, dei andre vert rekna som lokale område. Området er kupert, med Høgåsen (68m) som høgaste punkt. Høgåsen er terrengmessig vanskeleg tilgjengeleg, men har gangtilkomst via offentleg friområde. Omkring Tjødnalio skule er det etablert natursti langs Podlen.

Nesskogen har eit nett av turstiar, med ulike tilknytingspunkt frå tilgrensande bustadområde. Frå dette området fell terrenget bratt ned mot Valvatnavågen, og strandlina er vanskeleg tilgjengeleg pga høgdeskilnader. Det er likevel enkelte sti-far ned mot private båtstøer. Utsiktspunkt med bord/benk langs stien.

Det er tilrettelagte badeplassar i Sætrevik og ved Bleikjo (Søre Hillesvågen og Bleikjevikjo) Frå busetnaden i Høgåsen er det gangvegsamband ned mot Grunnavågen og Sætrevik. Ned mot badeplassane er det berre stiar. Det er også tilrettelagt badeplass ved Fredriksstranda. Område som er avsett til friområde /friluftsområde i området er:

- Sætrevik (badeplass)
- Høgåsen

Valvatna

Den opphavlege busetnaden på Valvatna strekkjer seg frå Krokstjødn i vest og austover mot Hillesgjerdet, langs begge sider av vegen. Busetnaden er spreidd, og har eit oppe og grønt preg. Den nyare – og tettare busetnaden i

Valvatnafeltet ligg sør for sjølve Valvatna, og strekkjer seg austover mot Tornehaugen ved Heiane. Mellom 'gamle' og 'nye' Valvatna ligg eit grøntområde kring

Skitnatjødn, med gangvegsamband mot begge bustadområda. Herifrå er det tilgjenge til naturområda kring Krokstjødn og Valvatnavågen, og vidare mot Digernes. Frå Valvatnafeltet er det stisamband mot øvre del av Djupadalen, med tilknytningar mot Hatland. Valvatnaområdet har også turvegsamband mot Landåsen ved Røyrstjødn.



Figur 4 Parti ved Valvatnavågen

Det er tilrettelagt badeplass i Buvikjo ved Valvatnafleet, med gangtilkomst frå Hillesgjerdet. Tilkomsten her er svært bratt, med trapper ned mot vatnet.

SKULAR OG BARNEHAGAR SIN BRUK AV NATUROMRÅDE

Gjennom spørjeundersøkingar¹⁴ har ein kartlagt skulane og barnehagar sin bruk av naturområde til turar, utflukter og / eller undervisning. I Sagvågsområdet har ein fått tilbakemelding om viktige **turområde frå fylgjande skular og barnehagar: Sagvåg skule, Sagvåg og Litlabø barnehage – avd. Litlabø, Sagvåg og Litlabø barnehage – avd. Sagvåg, Sagvåg maritime barnehage, Tjødnalio barnehage og Valvatna barnehage.**

Bruk av strandområde

Tabellen nedanfor viser kva strandområde som vert nytta (til undervisning / turar / utflukter), og kva tilkomstveg / stiar som vert nytta for å koma til stranda.

¹⁴ Sjå kap. 3.2.

SKULE /BARNEHAGE	STRANDOMRÅDE	TILKOMSTVEG	MERKNAD/ FORSLAG TIL TILTAK
Sagvåg skule	Melkevik Fletaneset Grunnavågen		
Sagvåg og Litlabø barnehage	Fletaneset (Storavatnet)	Gangveg frå kyrkja til Nysætervegen, smal veg ned i Myro, banevegen	Gamlevegen til Myro er viktig tilkomstveg
Sagvåg maritime	Holmen i Sagvåg, elveosen ved saga, Sagvåg kai, området mot ferjekaien og Flatholmen. Fletaneset, Sætrevik, Jensanes-verven	Sti gjennom Einarsdalen til Sagvåg og Buneset, banevegen til Fletaneset, Jensanesvegen, minibuss til Sætravik	Stien gjennom Einarsdalen forbi saga er viktig. Båtplass på Holmen.
Tjødnalio	Sætravik, Sagvåg kai, Nestjørna	Langs veg til Sagvåg og Sætravik. Sti til Nestjørna	Skogsområdet ned mot Nestjørna er viktig
Valvatna barnehage	Dagfinnsvikjo, Hystadmarka, Alnavågen, Breivikjo, Valvatnavågen, Sponavikjo, Sætravikjo	Sti frå Valvatnafeltet mot Valvatnavågen, nyttar bil til andre område	

Bruk av andre turområde

Tabellen nedanfor viser kva turområde som vert nytta (til undervisning / turar / utflukter), kva tilkomstvegar / stiar som vert nytta for å koma til området, og eventuelle merknader.

BARNEHAGE	TUOMRÅDE /TURMÅL	TILKOMSTVEG	MERKNAD/ FORSLAG TIL TILTAK.
Sagvåg skule	Utslettefjellet Dalskardsvatnet Litlabøfjellet Dyviksåto Hustredalen Fiskarelvo		Klyppa sti rundt Dalskardsvatnet. Etablere fortau på veg til Dyviksåto.
Sagvåg og Litlabø – avd. Sagvåg	Fletaneset. Gapahuk ved vasshandssamingsstasjonen Dynamitten Kyrkjehaugen/bekkedrag nedanfor kyrkja		Treng betre vedlikehald av sti i Hustredalen og vedlikehald av tunnel (banevegen)
Sagvåg og Litlabø – avd. Litlabø	Fiskarelva Hustredalen Trollskogen (Rossneset)		Sti til gruveområdet manglar sikring mot elva Fliser på bakken på Vaskeriplanet bør takast vekk (glatt), turvegane er for ulendte for barnevogn, roten skog på stien bak gruvetårnet bør ryddast bort

TILGJENGE TIL REKREASJONSOMRÅDE I SAGVÅG - TRYGG TILGANG PÅ NATURTERRENG

Tabellen nedanfor viser ei oppsummering når det gjeld bustadområda sin tilgang til rekreasjonsområde. I oversikta er berre område over 200m² teke med. Registreringa er basert på kriterier i kap.4.3.

TILGJENGE TIL REKREASJONSOMRÅDE - SAGVÅG												
	Nysæter	Vikanes - Dyvik	Sagvåg	Almås	Sætrevik- Nes	Valvatna	Litlabø	Under 200da	Over 200da.	F= felles L=lokalt	Sjå område nr. (jf. kap.5)	Merknad
Kroktjødn - Valvatnavågen					x	x			*	F	2	
Nesskogen					x	x			*	F	2	
Utslettefjellet	x	(x)							*	F	3	1)
Dyvikesåto		(x)							*	F	3	1) 2)
Hustredalen	x						x		*	F	3	
Storedalen/Ulvatjødn	x						x		*	F	4	3)
Rossneset							x		*	L	*	
Storavatnet /Landåsen	x			x		x	x		*	F	2	
Rukjen		(x)	(x)					*		L		1)
Almås skogen				x				*		L		

x= trygg tilgang innan ein avstand av 500 m (X) = deler av området har trygg tilgang

Merknader:

Ingen tilkomstveggar / stiar har universell utforming.

- 1) Frå enkelte område (Jensaneset) er avstanden over 500m.
- 2) Farleg kryssing av rv. 545 eller utrygg ferdsel langs vegen.
- 3) Tilkomst frå Nysæter via Hustredalen

Tilkomstveggar/stiar har ikkje universell utforming

Tabellen viser at dei fleste område har trygg tilgang til naturterreng innanfor 500m. Enkelte bustadområde, som Jensaneset, har likevel for stor avstand til rekreasjonsområde. For mange buområde utgjør rv. 545 ein barriere mellom busetnaden og rekreasjonsområda. Turvegane manglar tilrettelegging med universell utforming.

UTFORDRINGAR

Turområde

Sagvåg har fleire fjelltoppar som tener som lokale turmål. Tilgjenge til desse er god via stiar og interne veggar, men det manglar tilrettelegging for alle. Stiane går dels i bratt terreng og er difor vanskeleg å tilrettelegga for universell utforming.

Turområde som ligg i meir flatlendt terreng bør gjerast allment tilgjengeleg gjennom å tilrettelegga med universell utforming på tilkomstveggar og avgrensa strekningar innanfor turområde. Trafikkforholda utgjer også ei barriere for tilkomst til turområde. Skilting og merking av turområda bør betrast, og parkeringstilhøva må utbetrast.

Badeplassar

Ein stor del av strandlina langs Storavatnet er sikra som friområde, men manglar praktisk tilrettelegging med omsyn til tilgjenge for ålmenta og universell utforming. Det bør tilretteleggast for gang samband mellom Nysæterneset og Knurrøya og vidare turvegsamband mot Valvatnafleet og Landåsen.

Båtsvikjo, Nysæterneset og Fletaneset er mykje brukte badeplassar. Badeplassane på Litlabø (Vaskeriplanet) og ved Fletaneset i Buneset ligg sentralt til i Sagvåg /Litlabø, og bør tilretteleggast med universell utforming. Fletaneset må oppgraderast som badeplass.

Strandsona

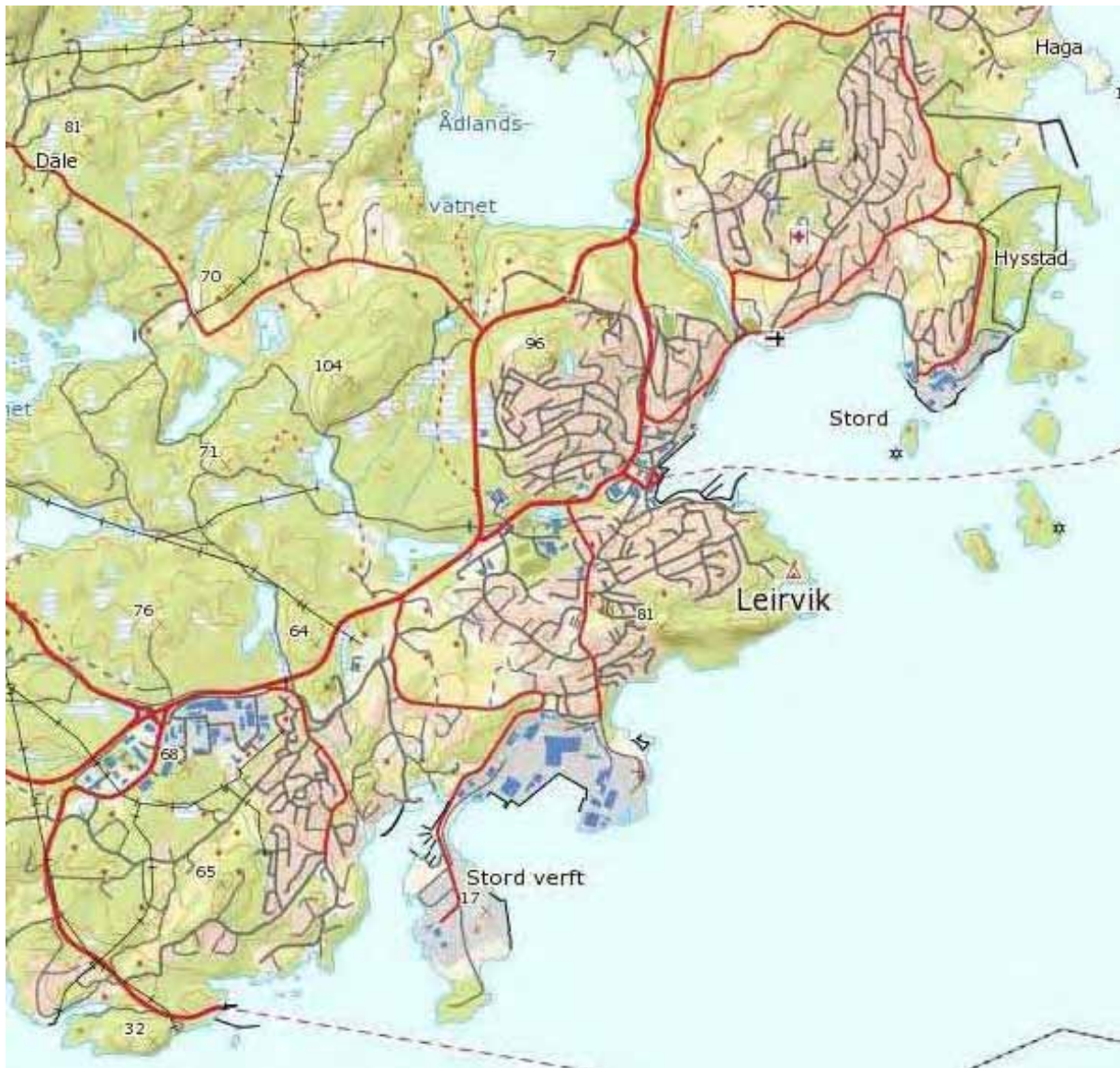
Tilgjengelege område ned mot sjøen er fragmenterte, og gir ikkje moglegheit for samanhengande rekreasjonsområde. Det er viktig å oppretthalda og utvikla dei grøntkorridorane som finst mot sjøen. Jensaneset, Holmen, Einarsdalen og partiet langs Sagvågselva er viktige grøntdrag, og kan utviklast nærare som allment tilgjengelege område. Det bør også vurderast å gjera Flatholmen og området kring Sjøpodlen meir tilgjengeleg for ålmenta.

Gangtilkomst frå Valvatnafeltet til stinettet i sør bør gjerast betre tilgjengeleg, og buffersoner bør etablerast mellom turveg og utbyggingsområde.

Ved vidare utbygging (Rukjen, Almås osv.) må det sørgjast for at eksisterande grøntkorridorar mot skogen og sjøareala vert oppretthalde eller betra.

GRØNTSTRUKTUR - UTFORDRINGAR I SAGVÅGSOMRÅDET

- *Oppnå sikker kryssing av Rv 545 ved Dyvik og veg til Utslettefjellet.*
- *Framtidig turveg (universelt utforma) frå Nysæterneset til Almås og Valvatnafleet*
- *Universell utforming av*
 - *badestrender m/ tilkomstveggar: Fletaneset og Litlabø (Vaskeriplanet)*
 - *tilkomstveg til Bleikjevikjo.*
 - *turvegar i Nesskogen og på Litlabø.*
- *Betra parkering*
- *Merking og skilting av turvegar*



Grøntstrukturen i Leirviksområdet er eit resultat av ei utvikling frå etablering av dei første gardane til ei gradvis fortetting og utbygging av bustadfelt. Det busette området sør for Leirvik omfattar gardane Digernes, Hatland, Byrkjeland, Horneland, Eldøy, Kårevik, Langeland, Høyland og Bjelland. Området nord for sentrum omfattar Frugarden, Ådland, Hystad og Haga. Området nord for Haga vert her rekna til Rommetveit.

Mellom Hornelandsvågen og Leirvik har det skjedd ei feltvis utbygging av bustader som gradvis har tetta igjen det opne kulturlandskapet. I dag har ein eit landskap som vekslar mellom kulturmark, område med spreidd busetnad, og nyare regulerte bustadfelt med forholdsvis tett utbygging. Sær verdfulle kulturlandskap finn ein på Horneland, på Høyland/ Tveita. Kulturlandskap kring Hatland, Langeland, Eldøy og Bjelland utgjer også viktige grønne lungar i området. Deler av strandsona sør for Leirvik er bebygt med naust, kaianlegg og næring, men her er og samanhengande natur og tilgjengeleg strandsona.

Nord for Leirvik har det vore ei sterk utbygging av området kring Hystad, Ådland og Haga. Også i denne delen av kommunen vekslar det mellom landbruk, spreidd utbygging og tettare bustadutbygging. Her utgjer Frugarden, Ådlandsgarden og Haga viktige kulturlandskap, som har

stor betydning for grøntstrukturen. Tilknytning til sjøen er viktig for busetnaden i Leirvik-området, og rekreasjonsområda langs strandlina (og øyane utanfor) har stor betydning for friluftsliv og rekreasjon.

REKREASJONSOMRÅDE I LEIRVIK*

	F= felles L= lokalt	Under 200da	Over 200da.	Merknad	Sjå område nr. (kap.5)
Landåsen**	F		X		1
Digernesskogen	F		X		2
Ådlandsvatnet m/Frugardselva	F		X		5
Alnavågen – Sæbø	L	X			8
Gullberg	L		X		8
Hystadmarkjo	L		X		8
Frugardsskogen	L				
Ådlandsskogen	L		X		

*Badeplassar: SJÅ VEDLEGG

**Landåsen = heile det samanhengande naturområdet mellom Storavatnet , Sagvågsvegen (rv. 545), E39 og Litlabøvegen (Fv67). (jf.kap.4.3)

Felles rekreasjonsområde

I grensa mot busetnaden i Leirviksområdet finn ein Digernesskogen, Landåsen og Ådlandsvatnet med omgjevnader. Dette er store naturområde som vert rekna som felles rekreasjonsområde for heile kommunen, og vert nærare omtala i kap.5 om Turområde og turveggar. Gullberg og Hystadmarka utgjer også store samanhengande naturområde som har stor betydning for grøntstrukturen i heile Leirvikområdet. Desse er likevel omtala som lokale område (sjå nedanfor).

Lokale rekreasjonsområde - Leirvik-sør

Innanfor Leirvik sør (området Horneland – Leirvik) er fylgjande område regulert til offentleg friområde:

- Alnavågen
- Sæbø / Dagfinnsvikjo
- Todlarneset med Eldøysjøen
- Sponavikjo-Gullberg
- Naustvågen / Håklubben

Alnavågen er ei perle som på trass av nærleik til ferjekaien ligg svært usjenert til. Bekken ned mot vågen er noko ureina (frå jordbruk), elles er dette eit flott naturområde. Stranda er tilrettelagt med bord/ benk og vert dels nytta til bading. Området har gangvegtilkomst frå Skjersholmane, men manglar tilfredsstillande gangveg mot bustadområda. Eksisterande sti vidare langs sjøen går i skogsterreng fram til grensa til Sæbø gard, og vidare opp mot Kårevikmarkjo. Gangsti frå bekkedraget og opp mot brua ved Kårevikmarkjo er for bratt i høve til universell utforming. Det bør anleggjast gangveg som kan nyttast av vogner og rullestol fram til Vågavegen.

Sæbø gard (i kommunal eige) har mange funksjonar, og har mellom anna ein viktig funksjon som grøn lunge og turområde for nærliggjande bumiljø i Kårevikområdet. Sæbø friområde og Dagfinnsvikjo grensar til garden og er i praksis ein del av det same grøntområdet. Det er tilgang til området via Sæbøvegen og gangsti frå Kåreviksmarkjo. Det manglar vidareføring av gangsti frå Sæbø til Alnavågen langs stranda. Høgt gjerde kring eigedomen hindrar fri ferdsle, og gjer tilgangen langs stranda vanskeleg.

Hybelsneset og Todlarneset utgjer små, men viktige friområde langs stranda på strekninga mellom Sæbø og Eldøyane, eit område som elles i stor grad er disponert til naust og båtfeste, og som er vanskeleg tilgjengeleg for ålmenta. Todlarneset og Eldøysjøen er opparbeid med benkar, bord og grillmuligheter og tilrettelagt badeplassar.

Gullberg er eit samanhengande naturområde på over 400da, som ligg mellom sjøen og busetnaden på Leirvik / Bjelland. Området har vekslende natur, og fleire turveggar som har tilkomst frå Sponavikjo, Skotaberg og Bjelland. Utsiktspunkt på Gullbergtoppen, og kulturminne knytta til siste verdskrigen gjer området særst interessant som turområde.

Lokale rekreasjonsområde – Leirvik sentrum

Rekreasjonsområde i sentrum av Leirvik er begrensa, men her finst små, men viktige grønne lungar, som må takast vare på og gjerne utviklast vidare. Dei viktigaste grønne lungene er:

- Parken
- Åsskogen
- Lønningsåsen (parkdrag)
- Torget / Bandadalsplasset

Parken ved Vikastemmo og bekkedraget ned mot Kulturhuset utgjer ein viktig grøntkorridor mellom sentrum og naturområda i Landåsen.



Figur 5 Det gamle vassverket i Lønningsåsen

Det gamle vassverket (stemmo) i Lønningsåsen er ei bortgøymt, men spennande grøn lunge i sentrum (sjå bilete), som også blir brukt som badeplass. Her går turveg langs vasskanten, med tilkomst frå Lønningsåsen, Myraskogen og Kattatveit.

Parken er det viktigaste offentlege grøntområdet i sentrum, men området bør utviklast til å bli eit meir funksjonelt byrom, der skogen og nabolaget til Sunnhordland museum kan utnyttast til å skapa ei spanande grøn lunge i Leirvik.

Torget med Rådhusplassen og Bandadalsplasset har potensiale til å bli gode uterom for rekreasjon. Parkområdet ved moloen og kaiareala i sentrum er allment tilgjengeleg og kan utviklast vidare som strandpromenade frå Sponavikjo til Møllebrua og vidare til kyrkja (sjå kap.5).

Åsskogen er ein sentrumsnært naturområde som fungerer som turområde for barnehagar og busetnaden i sentrum. Området har stinett til Frugardelva og Ådland. Via bustadveggar og kryssing av hovudvegen i Sæ, er det også samband mot Kattatveit og Lønning.

Rekreasjonsområde - Leirvik nord

Leirvik nord omfattar området frå Møllebrua til Haga. Områda nord for Vestlivegen vert i denne samanheng rekna for ein del av Rommetveitområdet.

Innanfor området Leirvik nord er dei viktigaste lokale områda:

- Hystadøyane
- Hystadmarkjo
- Ådlandsskogen
- Frugardselva
- Strandområde – Øklandslio

Hystadmarkjo og Hystadøyane omfattar heile det kystnære området frå Straumen (ved Aslaksvikjo) til Sævarhagsvikjo. Deler av området er naturreservat, medan deler av området er avsett til friluftsområde. Det er fleire badeplassar i området, i Apalvikjo, Melkevikjo og på Tyneset. Kolerakyrkjegarden på Tyneset er eit viktig kulturminne og interessant turmål. Turvegen gjennom Hystadmarka er omtalt i kap. 5 (Område 8 – Kyststi)

Ådlandsskogen ligg nord for Ådlandsgarden og utgjer nærområde for Hystad skule og Nordbygdo ungdomsskule, og tener også som grøntkorridor mot Ådlandsvatnet. E39 utgjer imidlertid ein barriere mot Ådlandsvatnet, og hindrar sikker ferdsle mellom desse områda.

Frugardselva og området i kring er nytta som fiskeelv og til turgåing. Området er omtala som ein del av turområde 5 (kap.5)

Sævarhagsvikjo er lokalitet for Rommetveit båtlag sin båthamn, men området nord for denne utgjer eit stort samanhengande grøntområde som strekkjer seg ut mot Hovaneset og nordover mot busetnaden i Haga og Kviteluren.

Området består hovudsakleg av landbruksareal, med eit stort våtmarksområde utanfor. Landbruksarealet strekkjer seg ut mot sjøen, men på enkelte parti er det ei smal stripe med naturmark. Tursti går dels gjennom naturmarka, og dels i kanten av den dyrka marka.

Det er ein viss brukskonflikt

mellom landbruk og friluftsliv i området, og det er ønskjeleg å få tilrettelagt for friluftsliv på ein måte som ikkje hindrar bruk av området til landbruk. Sjå kap.5 (område 8).



Figur 6 Parti frå Sævarhagsvikjo

ULIKE BUSTADOMRÅDE SIN TILGANG TIL – OG BRUK AV – REKREASJONSOMRÅDE

Horneland

For Horneland og Hornelandsvågen utgjør Heiane næringsområde ein barriere for tilgjenge til det sentrale turområdet i Landåsen. Frå Hornelandsvågen er det ca 2km til inngangen til turområdet ved Skjerpåsen. Hornelandsområdet har derimot kort veg til naturterreng i Hatland-Digernesområdet, men det manglar enno noko sikring på deler av hovudvegen (Skjersholmane – Heiane) fram til Hatland og Digernesvegen for at denne kan reknast som trygg. Gangsti frå Tømmervik-terminalen er eit alternativ så lenge det er liten trafikk langs Tømmervikvegen. Frå Horneland kan gardsveg frå Byrkjeland til undergang under E39 kan også nyttast som tilkomst til naturområde.

Kårevik-området

Skjerpåsen (del av turområde Landåsen) representerer eit viktig turområde for Kårevikområdet, men for Kårevikmarkjo, Hjortåsen og Kårevik er tilkomstvegen til dette turområdet over 500m. Dette området manglar god tilkomst til større rekreasjonsområde, men for Kårevikmarkjo er det tilgjenge til Hatland- Digernes-området via bustadvegar og gardsvegar over Horneland. Eksisterande sti over bakkane mellom Hjortåsen og Horneland bedehus er også ein mykje brukt 'snarveg'. Nedre del av Kårevikområdet har også god tilgang til Sæbø og Alnavågen.

Trodlahaugen, Friarkvilet og Langelandsåsen har god tilgang til Landåsen via innfallsporten ved Skjephaugetvatnet, medan avstanden mot Hatland- Digernes- området herifrå er over 500m.

Eldøy – Langeland- Bjelland

Eldøy og Langelandsområdet har via internvegar tilgjenge til Landåsen frå 'inngangsporten' ved Skjerpåsen, eller via gardsveg frå Tveita. For store deler av bustadområda i nedre del av Eldøy er avstanden til naturområdet i Landåsen over 500m.

Dei fleste bustader i Bjellands-området har tilgang til Gullberg-området (og vidare mot Sponavikjo) via turvegar frå Gullskar og Gullbergvegen, eller til Landåsen via undergangen på Vabakkjen. For sørvestre del av området (vest for Kjøtteinsvegen) er imidlertid avstanden til desse områda større enn 500m, og herifrå er det heller ikkje god tilgang til sjøen. Områda på nedre del av Bjelland har god tilgang til sjø i Naustvågen og Håklubben.

Leirvik sentrum

Ein stor del av Leirvik har god tilgang til naturområde i Landåsen, Gullberg og Frugardselva/ Ådlandsvatnet. For dei mest sentrale områda (frå Sæ til Evjo/Kjøtteinsbakken) er likevel avstanden over 500m, både mot inngangsporten til Landåsen på Vabakkjen og til dei andre områda. Men om ein reknar grøntkorridoren frå Kulturhuset og oppover mot Vikastemmo som ein del av det same rekreasjonsområdet, er tilgangen tilfredsstillande også for det meste av sentrumsområdet. Turnett frå Ås (via Frugardsskogen) gir også bustadområda i Sæ god tilgang til naturområde.

Hystad

Frå Storhaug og Aslaksbrekko er det godt tilgjenge til Hystadmarka naturområde innan 500m, men frå resten av Hystad-området er avstanden langs eksisterande vegar / turstiar for stor (0.5-1.5km) Turvegsamband mot Storhaugvegen vil gjera Hystadmarka betre tilgjengeleg for den sentrale del av Hystad. Den vestre del av området har godt tilgjenge til Ådlandsvatnet via grøntkorridoren langs Frugardselva, men også her er avstanden for stor for dei fleste bustadene på Hystad.

Ådland

Bustadfeltet på Ådland har god tilgjenge til Ådlandsskogen og til turstiar langs Ådlandsvatnet, via turveg på austsida av Frugardselva (via Krækjen).

Dalen – Tyselio

Dette området ligg sentralt i høve til Prestegardsskogen og Ådlandsskogen. Frå deler av området er det enkel tilgang til Sævarhagsvikjo og Hystadmarkjo, men avstanden til er over 500m, og Hystadvegen må kryssast.

Tilgang til strandsona

Strandlina frå Digernes til Leirvik er dels naturområde, dels nytta til naust, båthamner og næringsareal.

Frå bustadfeltet i Hornelandsvågen er det tilgang til strandsona vest for sjølve vågen, medan mykje av strandlina i sjølve Hornelandsvågen er privat og / eller nytta til naust og båtplassar. Frå Horneland og Hornelandsvågen er det også tilgang til Alnavågen.

Kårevikmarkjo, Hjortåsen og Trodlaugaugen har tilgang til sjøen ved Alnavågen, Sæbø og Dagfinnsvikjo.

Frå Eldøy og Langeland-området er det tilgang til Todlarneset og Eldøysjøen via lokale bustadvegar, men avstanden frå skulen og enkelte bustadområde er over 500m.

Strandlina vidare frå Eldøysjøen til Naustvågen (Eldøyane og Kjøtteinen) er disponert til næringsformål og store område er utilgjengeleg for ålmenta. Noko av strandlina på Eldøyane er likevel framleis tilgjengeleg, og pynten på Eldøyane er ein mykje nytta fiskeplass. Det er viktig at denne delen av strandlina framleis kan vera allment tilgjengeleg naturmark.

Strandområdet aust for Kjøtteinen er delvis tilgjengeleg for ålmenta. Området frå Naustvågen til Håklubben er dels disponert til naust, dels avsett til offentleg friområde, og det er tilrettelagt turveg langs ein del av stranda. Det manglar imidlertid samanhengande tilkomst langs stranda vest for Urastranda.

Deler av strandlina frå kyrkja til Aslaksvikjo er privatisert og lite tilgjengeleg. Unntak er sjølve Hystadvikjo, der det er naust og badeplass. Strekinga frå Aslaksvikjo til Valevågen (Straumen) er næringsområde og ikkje tilgjengeleg for ålmenta.

I området Straumen – Sævarhagsvikjo og vidare mot Hovaneset er strandlinja tilgjengeleg, men avstanden frå bustadfelte vest for Hystadvegen / Rommetveitvegen er noko stor (>500m).

Tilkomstvegar til strandsona er ikkje tilrettelagt for alle. Det er enkelte stader opparbeidd stiar eller gangvegar fram til stranda, men stigningsforhold eller standard på veggen er ikkje god nok i høve til krav til universell utforming.

SKULAR OG BARNEHAGAR SIN BRUK AV NATUROMRÅDE

Gjennom spørjeundersøkingar¹⁵ har ein kartlagt skulane og barnehagar sin bruk av naturområde til turar, utflukter og/eller undervisning. I Leirviksområdet har ein fått tilbakemelding om viktige turområde frå 11 barnehagar om bruk av strandområde, og om bruk av turområde generelt.

Bruk av strandområde - Leirvik

Tabellen nedanfor viser kva strandområde som vert nytta (til undervisning/turar/utflukter), og kva tilkomstvegar / stiar som vert nytta for å koma til stranda.

¹⁵ Jf. Kap. 3.2

BARNEHAGE	STRANDOMRÅDE	TILKOMSTVEG	MERKNAD
Olderdalen barnehage	Sæbø gard	Gangveg/veg	
Trodlahaugen barnehage	Strandområde ved Sæbø gard, Alnavågen, Hybelsneset, Dagfinnsvikjo, Eldøy, Skjephagsvatnet	Gangveg forbi Kåreviksmarka b.h., sti over til Sæbø gard, gangveg/veg til Hybelsneset, sti til sjøen/veg videre til Eldøy, veg til Skjepåsen	Sti over til Sæbø gard er viktig
Kåreviksmarka barnehage	Alnavågen, Sæbøvikjo, Dagfinnsvikjo	Sti til Sæbø gard, sti/klatretau til Alnavågen	Sti over Sæbø gard er viktig
Frien familiebarnehage	Alnavågen, Skjepåsvatnet	Veg mellom gardane på Horneland, sti til Alnavågen, veg til Skjepåsen	Tilkomstveg forbi gardane på Horneland
Vikahaugen barnehage	Urdastranda, Gullbergstranda, Landåsvatnet	Veg til Gullberg – Håklubben, sti ned Uradalen, sti til Gullbegstranda	Veg forbi Bergly barnehage, båt i Landåsvatnet
Skogatufto barnehage	Sponavik, Gullbergstranda, Urdastranda, Vikastemmo, Landåsvatnet, Hystadmarka	Langs veg, buss til Hystadmarka	
Naustvågen barnehage	Naustvågen, Urdastranda	Sti til Naustvågen, veg til Håklubben	Stien vert også nytta av speidargruppe som ynskjer å utbetre denne
Bergly familiebarnehage	Urdastranda, Sponavikjo	Sti gjennom Uradalen eller om Håklubben, skogsveg over Gullberg til Sponavik, evt veg over Skotaberg	
Ås barnehage	Kyrkjeberget, Møllebrua, Ådlandsvatnet	Sti forbi Åsmyra, veg forbi bedehuset, sti gjennom Frugardsskogen til gangbru over elva	Sti gjennom Frugardsskogen viktig
Stuastølen gardsbarnehage	Ådlandsvatnet	Skogsveg/sti gjennom skogen til vatnet	
Furuly barnehage	Hystadvikjo, Hystadmarko, Møllebrua, Ådlandsvatnet	Tverrgardsvegen og sti til Villavegen, kryssar Hystadvegen og veg/sti mellom eigedomane til Hystadvikjo/Aslaksvikjo, gangveg langs kyrkjegard og langs vegen til Møllebrua, veg til Krækjen og sti til Ådlandsvatnet	Gamle stiar/vegar mellom eigedomane ned mot sjøen er viktige

Bruk av andre turområde –Leirvik

Tabellen nedanfor viser kva turområde som vert nytta (til undervisning / turar / utflukter), kva tilkomstveggar / stiar som vert nytta for å koma til området, og eventuelle merknader.

BARNEHAGE	TUROMRÅDE/TURMÅL	TILKOMSTVEG	MERKNAD
Trodlahaugen barnehage	Friarkvilet Speidardalen ved Horneland bedehus Leikeplass i Hjortåsen Sykkelbanen /Løkjabrotet Fotb.bana og skogen i Hjortåsen Skiphaugvegen – Landåsen Fotballbana og skogen bak Langeland skule		Manglar fortau langs mesteparten av Hornelandsvegen Ynskjer oppgradering og inngjerding av sykkelbanen
Frien private Familiebarnehage	Leikepl. Skyttarhaugsvegen Område nordaust for sjukehuset Frugardsskogen		Stiane kan ikkje brukast av rullestoll-brukarar slik dei er i dag.

TILGJENGE TIL REKREASJONSOMRÅDE I LEIRVIK - TRYGG TILGANG PÅ NATURTERRENG

Tabellen nedanfor viser ei oppsummering når det gjeld bustadområde sin tilgang til rekreasjonsområde. I oversikta er berre område over 200m2 teke med. Registreringa er basert på kriterier i kap.4.3.

TILGJENGE TIL REKREASJONSOMRÅDE – LEIRVIK													
Bustadområde	Horneland- Hatland	Kårevik-området	Eldøy – Langel.-Bjelland	Leirvik sentrum	Hystad	Ådland	Dalen / Tyselio	Haga	Under 200da	Over 200da.	F= felles L=lokalt	Sjå område nr. (jf.kap.5)	Merknad
Rekreasjonsområde													
Digernesskogen- Djupadalen	(x)									*	F	2	
Hornelandsvågen - Alnavågen	(x)	(x)								*	L		
Landåsen		(x)	x	(x)						*	F	1	
Ådlandsvatnet / Frugardselva				(x)	x	x				*	F	5	
Sponavikjo - Gullberg				(x)						*	L		
Hystadmarka					x		x			*	L		
Eldøysjøen m/Todlarneset			x							*	L		
Sæbø / Dagfinnsvikjo		x								*	L		

x= trygg tilgang innan ein avstand av 500 m (X) = deler av området har trygg tilgang

Merknader:

- 1) Frå mange bustadveggar er avstanden over 500m.
- 2) For ein del av sentrum er avstanden over 500m.

Tilkomstveggar/stiar har ikkje universell utforming

Tabellen ovanfor viser at mange område har trygg tilgang til naturterreng innanfor 500m, men ein del buområde har over 500 m til naturterreng. Tilkomstvegane manglar tilrettelegging med universell utforming.



Figur 7 Sti langs Frugardselva gjev tilgjenge frå Leirvik til Ådlandsvatnet

UTFORDRINGAR

Pga tett utbygging i Leirvik-området har mange bustadområde for lang avstand til naturområde (rekreasjonsområde). Viss tilkomstvegen fram til turområde kan følgja grøntkorridorar som er attraktive som turveg, kan dette vera med å skapa gode opplevingar langs vegen fram til rekreasjonsområdet. Det er viktig å skapa trygge gangveggar og gode grøntkorridorar fram til turområda, og å tilretteleggja for parkering ved innfallsportane til naturområda.

GRØNTSTRUKTUR - UTFORDRINGAR I LEIRVIKSOMRÅDET ER:

- *Opparbeiding av kyststi / strandpromenade*
- *Gangveg Sentrum – Sæ – Ådlandsvatnet*
- *Trygg kryssing av E39 ved Ådlandsvatnet frå Ådland og Haga*
- *Oppgradering av turveg frå Knutsåsen til Landåsen gjennom Lønningsdalen*
- *Gangveg langs Fv.67 Gruvevegen (Stua –Lønning) Vegen er mykje brukt som del av turløype rundt Ådlandsvatnet*
- *Merking og skilting av turveggar*
- *Elvepromenade langs Frugardselva (m/ universell utforming)*

GRØNTSTRUKTUR - ROMMETVEIT

Grøntstrukturen i Rommetveit-området er prega av det samanhengande jordbrukslandskapet frå Tyse til Kyvik vest for Rommetveitvegen, og Nedre Økland og Haga aust for vegen.

Med unntak av noko spreidd utbygging av bustader ved Kyvik, har gardane på vestsida (Tveita, Lunde, Lundemannsverk, Rommetveit) hovudsakleg behalde sin karakter som landbruksområde. Jorda på prestegarden (Tyse) er omregulert til golfbane, og er ikkje lenger i drift. Elles er området prega av aktivt jordbruk.

E39 er lagt i kanten av landbruksområda, og områda vest for E39 (Hundsåsen/ Lundaråsen) er for det meste skog og utmarksområde.

Bustadutbygginga i Rommetveit-området har hovudsakleg skjedd i området mellom Rommetveitvegen og sjøen (innanfor gnr. 23 Nedre Økland og gnr. 24 Haga). I dag er det difor samanhengande utbygging langs sjøen frå Rommetveit til Haga. Landbruksområda og golfbanen utgjør ein viktig del av grøntstrukturen i området. Eit nett av gardsvegar fungerer som tilkomstvegar frå busetnaden til rekreasjonsområda i Hundåsåsen / Lundaråsen. Turveg langs golfbanen utgjør sambandslinjer som kan nyttast av ålmenta, og knyter saman ulike bustadområde og turområde. På vinterstid når golfanlegget ikkje er i bruk, vert området mykje nytta til skigåing og aking.



REKREASJONSOMRÅDE PÅ ROMMETVEIT

	F= felles L= lokalt	Under 200da	Over 200da.	Merknad	Sjå område nr. (kap.5)
Kvernaneset	L	*(70=			
Breivikjo /Seminarhagen	L /F	*			8
Golfbanen	L		*	Begrensa allmenn bruk	
Prestagardsskogen/ Ådlandsskogen	L		*		
Hovaneset - Sævarhagsvikjo	F		*	Landbruksdrift set grense for allmenn bruk.	8
Ådlandsvatnet	F				5
Hundsåsen / Lundaråsen	F		*		7

ULIKE BUSTADOMRÅDE SIN TILGANG TIL - OG BRUK AV – REKREASJONSOMRÅDE

Haga - Hagastølen

Deler av Haga ligg geografisk nært Sævarhagsvikjo og Hystadmarka, men tilgangen til området er noko vanskeleg, pga manglande samband forbi bustadeigedomar og over landbruksmark. Golfbanen ligg nær busetnaden, og kan nyttast som rekreasjonsområde deler av året. 'Prestavegen' og gangveg langs golfbanen kan nyttast som turveg. Frå Haga-området er det tilkomst til turområde i Hundsåsen og vidare oppover, via bustadvegar og gardsvegar. Frå området er det også tilgjenge til Ådlandsvatnet via turvegar gjennom Prestegardsskogen og Ådlandsskogen, men avstanden til desse rekreasjonsområda er over 500m, og områda kan berre nåast ved å kryssa E39.

Øklandslio - Kviteluren

Innanfor dei utbygde områda i Øklandslio / Strongalio er det avsett fleire friområde eller friluftsområde langs stranda, men manglande opparbeiding gjer at deler av området har vakse til og er vanskeleg tilgjengeleg. Tilgjenge til strandsona er difor begrensa, sjølv om området ligg nært sjøen.

Sambandet frå Kviteluren og sørover mot Hovaneset og Sævarhagsvikjo er ikkje tilfredsstillande. Her er vanskeleg å ta seg fram, dels av terrengmessige grunnar, dels at strandsona fleire stader er privatisert. Frå Kviteluren er det likevel ein viss tilgjenge til Hovaneset og Sævarhagsvikjo via stiar og bustadvegar (via Haga).

Bustadområda i Øklandslio, Strongalio og Kviteluren har ikkje tilfredsstillande tilgjenge til rekreasjonsområde som er over 200m².

Kyvik – Rommetveit

Kyvik og det sentrale Rommetveit har god tilgang til strandsona i Fuglavikjo og Breivikjo innanfor 500m. Det er pr i dag ikkje tilgjenge langs sjøen vidare til Hovaneset / Sævarhagsvikjo og Hystadmarka, men desse områda kan nåast via bustadvegar på Haga. Kyvik har via fortau også god tilgang til Kvernaneset, men for ein del av busetnaden på Rommetveit er avstanden til friområdet over 500m. Via gardsvegar og undergang under E39 er det frå Kyvik og gardstuna på Rommetveit tilgang til rekreasjonsområda vest for E39 (Hundsåsen). For det meste av busetnaden på Rommetveit er imidlertid avstanden til Hundsåsen / Lundaråsen for stor til at det kan reknast som tilfredsstillande tilgjenge.

Rommetveit sør til Krokane har ikkje tilfredsstillande tilgjenge til store rekreasjonsområda, men bygdevegar og turvegar i kulturlandskapet gir gode grøntkorridorar fram til turområda.



Figur 8 Gangveg ved Klingenbergkaien

SKULAR OG BARNEHAGAR SIN BRUK AV NATUROMRÅDE

Gjennom spørjeundersøking hausten – 09 og våren -10 har ein kartlagt skulane og barnehagar sin bruk av naturområde til turar, utflukter og / eller undervisning. I Rommetveitområdet har ein fått tilbakemelding om viktige turområde frå fylgjande barnehagar:
Dalen barnehage, Prestegardsskogen barnehage og Sævarhagen barnehage. Ingen skular har svara.

Bruk av strandområde / turområde - Rommetveit

Tabellen nedanfor viser kva strandområde som vert nytta (til undervisning/turar/utflukter), og kva tilkomstveg / stiar som vert nytta for å koma til stranda.

Barnehage	Strandområde/Turområde	Tilkomstveg	Merknad
Dalen	Hystadmarkjo	Langs vegen	
Prestegardsskogen barnehage	Hystadmarkjo, Breivikjo, Ådlandsvatnet		Ikkje kartlagt tilkomstveg
Sævarhagen barnehage	Hovaneset, Hystadmarkjo	Sti frå barnehagen, sti/kjerreveg over naboeigedom (gard)	

TILGJENGE TIL REKREASJONSOMRÅDE PÅ ROMMETVEIT - TRYGG TILGANG PÅ NATURTERRENG

Tabellen nedanfor viser ei oppsummering når det gjeld bustadområde sin tilgang til rekreasjonsområde. I oversikta er berre område over 200m² teke med. Registreringa er basert på kriterier i kap.4.3.

TILGJENGE TIL REKREASJONSOMRÅDE – ROMMETVEIT													
Bustadområde	Kyvik	Rommetveit	Haga-Hagastølen	Øklandslia - Kviteluren					Under 200da	Over 200da.	F= felles L=lokalt	Sjå område nr. (jf. kap.5)	Merknad
Rekreasjonsområde													
Golfbanen		(x)	x										
Ådlandsskogen - Prestegardsskogen			(x)										
Hovaneset / Sævarhagsvikjo			(X)	(X)									
Hundsåsen / Lundaråsen	(x)												
Hystadmarka													

x= trygg tilgang innan ein avstand av 500 m (X) = deler av området har trygg tilgang

Tilkomstveg/stiar har ikkje universell utforming

Tabellen ovanfor viser at mange område har trygg tilgang til naturterreng innanfor 500m, men ein del buområde har over 500 m til naturterreng. Tilkomstvegane manglar tilrettelegging med universell utforming.



Figur 9 Del av kyststi frå Øklandslio til Rommetveit

UTFORDRINGAR

Rommetveitområdet ligg godt til rette med nærleik til lokale rekreasjonsområde (strand) og større naturområde, ved å nytta gamle bygdevegar og gardsvegar. Det er viktig at gamle gardsvegar kan oppretthaldast som ferdelsvegar for alle. E39 er ein barriere not store naturområde i vest, men kan sikrast via undergangar. Undergangar må gjerast tilgjengeleg med universell utforming. Tilgjenge til sjøen og passasje langs sjøen er ei utfordring i det bebygde område frå Rommetveit til Haga.

GRØNTSTRUKTUR - UTFORDRINGAR PÅ ROMMETVEIT

- *Kyststi Øklandslio – Haga*
- *Universell utforming av turvegar*
- *Gangveg langs Vestlivegen*
- *Trygg kryssing av E39*
- *Oppgradering av gamle gardsvegar som turvegar*

4.7. Framtidig grøntstruktur

Ei god utvikling av grøntstrukturen i kommunen er gjerne resultat av ei medviten offentlig planlegging, men føreset også at alle aktørane i samfunnet har fokus på trivsel og utemiljø. Dette gjeld i særleg grad ved etablering av nye utbyggingsområde. Kommunale planar kan gi føringar, setja av areal til grøntkorridorar og leggja til rette for tilgjenge. Ved nye utbyggingsprosjekt bør det stillast krav til ivaretaking av natur, og kvalitet på terrenghandsaming.

Grøntstruktur som gagnar alle set også krav til universell utforming av vegar og turstiar.

Storleik

Det er og viktig å sikra at grøntkorridorar vert tilstrekkeleg store. For at eksisterande natur og vegetasjon skal kunna bevarast, må grøntområdet vera av ein viss storleik.

Tilgjengeleg strandsone

Tilgang til sjø for alle er viktig. Så godt som alle bustadområde på Stord (inkludert Fjellgardane) har mindre enn 2 km til sjø, og det bør leggjast til rette for at alle bustadområde har gangtilkomst til sjøen, både til badeplassar og til kai og strandområde elles.

Kyststi

Som ein del av grøntstrukturen på Stord vert det lagt opp til å etablera ein samanhengande tursti langs den bebygde delen av kyststripa. Det er ei målsetjing å opparbeida kyststi frå Rommetveit til Leirvik, strandpromenade gjennom Leirvik og kyststi vidare sørover til Hornelandsvågen. Målet er at heile kyststien skal vera tilgjengeleg for alle og ha universell utforming.

Dette vil gi alle bustadområde frå Hornelandsvågen til Kyvik tilgang til kyststien. Kyststripa frå Hornelandsvågen og vidare mot Digernes, Sagvåg og Vikanes er brattare og meir utilgjengeleg enn området lenger aust. Det bør likevel vera eit siktemål å få til ein tilsvarande kyststi på deler av denne strekninga, t.d. mellom Sætrevik og Jensaneset. For områda nord for Kyvik, er det ikkje samanhengande busetnad, og her er det lite aktuelt å etablera tilsvarande turvegsamband. Det bør likevel sikrast allment tilgjenge til sjøen frå alle buområda i denne delen av kommunen. Med unntak av område med industrihamner, etablerte slippar og verft, eller annan verksemd som treng direkte tilgang til sjø, bør strandsona haldast tilgjengeleg for ålmenta. Bygging i strandsona som hindrar allment tilgjenge er etter ny planlov ikkje tillate utan etter særskilt reguleringsplan.

Pr. i dag er det berre parsellen frå Sævarhagsvikjo til Straumen som er etablert som turveg / kyststi. Denne turvegen, som går gjennom Hystadmarkjo, er svært populær, og gir tilgjenge til fleire badeplassar. Gangstien er ikkje i samsvar med universell utforming når det gjeld stigningstilhøve, men med omsyn til breidde og overflate er den godt farbar for vogner og rullestol. Forutan gangvegen gjennom Hystadmarka, som utgjer ein strekning på ca 2km, er det etablert gangvegar på små strekningar, som t.d. frå Kråkeholmen til Brevikjo på Rommetveit og over Sæbø gard. Gjennom Leirvik er det tilgjenge langs deler av kailinja, men det er ingen opparbeiding av strandpromenaden.

Framtidig kyststi må byggjast ut etappevis. Planlagt kyststi frå Rommetveit (Kyvik) til Hystadmarkjo er første del av denne traseen (jf. kart –figur 10). Største utfordringa på denne strekninga er partiet mellom Kviteluren og Hovanaset, der bratt terreng og etablerte naust og kaianlegg i strandsona skapar vanskar for framføring av kyststien langs stranda. Vidare langs Sævarhagsvikjo er utfordringa å finna ei løysing som tener både friluftsliv og landbruksinterresser, ettersom det i dette området er dyrka mark heilt ned til stranda.

Eksisterende turstiar for kyststien er nærare omtala under kap. 5 (område 8).



Figur 10 Forslag til kyststi - strekningen Rommetveit – Sævarhagen

Gjennom Hystadmarkjo (i kanten av naturvernområdet) er det etablert grusa gangsti frå Sævarhagsvikjo til Straumen og vidare opp til parkeringsplass ved Storhaugvegen. Det er ønskeleg å få vidareført denne kyststien frå Straumen/Aslaksvikjo til Leirvik sentrum. Trase for denne er foreslått å følgja Valevegen og Hystadvegen fram til Kyrkja og Frugardselva. Frå Møllebrua og sørover mot sentrum er det foreslått å følgja Borggata fram til Nesjaberget. Alternativt kan kyststien leggjast via gamle Møllebrua (eller ny gangbru under vegbrua) og følgja strandlina fram til Spelemannseset. Herifrå bør strandpromenaden følgja sjøkanten og førast fram til noverande strandpromenade langs Bråtalio. Gjennom Lerivik sentrum er det i kommunedelplan for Leirvik vist strandpromenade som følgjer kailina frå Bråtalio til moloen og vidare til Sponavikjo. Forbi Gullberg vil det vera naturleg å følgja eksisterande turstiar gjennom skogen fram til Håklubben, og ikkje berøre den urørte strandlina. Mellom Håklubben og Naustvågen er det regulert gangsti langs sjøen, denne må tilretteleggjast betre. Frå Naustvågen og vidare mot Eldøysjøen er strandlina tatt i bruk som næringsområde, og kyststien må her leggjast på ein anna nivå. Det vert forelått at kyststien følgjer Nedre Hageby og vegen til Eldøyane, og vidare går via Krono til Eldøysjøen. Vidare sørover må det tilretteleggjast for samband mot Hybelsneset og vidare til Kårevik. Etablert turveg over Sæbø gard må vidareførast langs stranda og knyttast på turstien mot Alnavågen.



Figur 11 Høgt gjerde hindrar tilgjenge til Sæbø gard frå turvegen frå Alnavågen.

5. TUROMRÅDE OG TURVEGAR

5.1. Definisjonar / avgrensingar

I rapporten vert det brukt ulike omgrep som gjeld friluftsliv, turområde og turveggar. For å unngå misforståingar, vert det her gjort greie for kva som er meint med dei ulike omgrepa.

FRILUFTSLIV er opphald og fysisk aktivitet i friluft i fritida, med sikte på miløforandringar og naturoppleving (DIRNAT-håndbok 25-2004)

TUROMRÅDE er i rapporten brukt som eit samlebegrep for naturområde (med turveggar / turstiar) som vert nytta til rekreasjon og friluftsliv. Turområde har i denne samanheng om lag same tyding som rekreasjonsområde eller friluftslivområde. Turområde vert nytta her fordi ordet er i allmenn bruk, og fordi det kan knyttast til turvegnettet.

REKREASJONSOMRÅDE

Rekreasjonsområde er område nytta til rekreasjon og friluftsliv.

FRILUFTSLIVOMRÅDE (jf. DIRNAT-håndbok 25-2004)

Omgrepet friluftslivområde eller 'område for friluftsliv' gjeld område som vert nytta eller er tenkt nytta til friluftsliv.

Direktoratet for Naturforvaltning (DIRNAT) har utarbeidd ei Håndbok 25-2004 : Kartlegging og verdsetjing av friluftslivområder. Denne er m.a. nytta som grunnlag for utvelgjing av verdfulle område for friluftsliv i Hordaland.

FRILUFTSOMRÅDE.

Omgrepet 'friluftsområde' /område for friluftsliv omhandlar spesifikt eit eige arealformål i planlova (tidlegare spesialområde friluftsområde). Friluftsområde er nytta for større, samanhengande naturområde, som er brukt eller skal brukast av ålmenta til friluftsliv. Som hovudregel skal friluftsområde omfatta naturområde utan opparbeidde tiltak.

FRIOMRÅDE

Friområde er avgrensa og gjerne mindre område for rekreasjon og opphald for ålmenta. Friområda er som hovudregel offentlege område, og inneber at kommunen enten skal eiga områda eller disponera dei ved varig bruksrett som er sikra i avtale med grunneigar og tinglyst som hefte på eigedom. Friområde kan til dømes vera offentleg tilgjengelege parkar og leikeplassar, badeplassar, idrettsbaner og idrettshallar, opne for alminneleg bruk, bryggeanlegg i samband med friområde på land, offentlege plassar opparbeidd for rasting og leirslagning, lysløyper og turveggar, båt plassar og brygger for alminnelig bruk m.v.

TURVEGAR OG -STIAR

Turvegar er gangveggar /gangstiar som vert nytta for å *koma til* eller *bevega seg* i friluftsområde / rekreasjonsområde. Turveggar kan og vera sambandslinjer mellom ulike turområde. Turveggar kan ha ulik standard og karakter etter kva turområde dei går i (t.d. fjell / skog mm). Bergen kommunes friluftsmelding (handlingsprogram 2005-2009) har gitt følgjande definisjon av turveggar / turstiar:

Ein turveg ...

- er ein opparbeida og grusa veg med breidde på 1,5 - 2,5m
- er opparbeidd for ferdsel til fots og skal vera fri for motorisert ferdsel
- er som oftast knytta til ein bydel eller eit strøk, eller den kan vera ein forbindelse mellom desse
- kan ha svært varierende lengde, avhengig av funksjon, dvs. om den utgjør ein liten delstrekning eller om den er eit meir sjølvstendig turalternativ.
- vert som oftast etablert i bustadnære, men likevel natur- og utmarksprega område

Ein tursti...

- er i utgangspunktet eit trakk, der regelmessig bruk er den beste skjøtsel
- kan ha behov for enkel tilrettelegging, som rekkverk, trappetrinn, plankar over myrar/ bekker, små bruer osv.
- utgjer ofte ein forbindelse mellom busetnaden og større naturområde, men kan også vera knytta til bydelar og strøk, og vera eit samband mellom desse
- ligg i naturområde

Ei trimløype/ skiløype....

- er ein trase for ferdsel til fots og/ eller på ski, der grunnen kan vere opparbeidd i større eller mindre grad
- breidden er minst 1,5m og traseen er vanlegvis merka

TURLØYPE er i rapporten nytta som omgrep for ei samanhengande sløyfe av turveggar /turstiar.

TURVEGNETT er summen av turveggar i eit område. I mange tilfelle gir turvegnettet høve til å velga fleire turløyper innanfor same område.

5.2. Merking av turløyper

T-merka ruter

Den norske turistforening (www.turistforeningen.no) har eit nett av turveggar, merka med raud T. Dette er innarbeidd og velkjent på ruter i fjellet. På Stord er det fleire T-merka ruter i fjellet mellom Heio og nordover mot Mehammarsåto, og vestover mot Rydlandssago og Sæterbø. Ingen av desse er med på Turistforeningens sitt planleggingskart , men er vist på turkartet: Turkart Stord- Fitjar. I følge turkartet er det også T-merka ruter på Utslettefjellet og frå Fjellstova til Rydlandssago og Vatnadalen.

Turistforeninga har ingen vintermerka ruter på Stord. (jf. www.turistforeningen.no: kart over vintermerka ruter)

Nordsjøløypa (<http://nordsjøløypa.ivist.no/>) er eit anna merkesystem som markerer turløyper langs kysten. Nordsjøløypa (North Sea Trail) er eit nettverk av vandreruter i 6 fylke i Noreg og fleire regionar i Sverige, Danmark, Tyskland, Nederland, England og Skottland.

Løypene har gjerne rot i kulturhistorie og er knytta til gamle ferdselsveggar i skog og mark. På Stord finn ein Nordsjøløypa på strekninga frå Sæterbø i Fitjar til Leirvik via Vatnadalen, og vidare til Stord kyrkje. Frå Vatna og sørover går det 2 trasear: Ei løype går på nord- og austsida av Ådlandsvatnet og langs Frugardselva til Møllebruo og Stord kyrkje, og ein løypearm går til Vabakken via Stuva og Landåsen.

Samarbeidet for Sunnhordland har vedteke at Nordsjøløypa har regional status som anlegg for friluftsliv.¹⁶ Løype-traseane er skildra nærare i kap. 5.6.

Løypemerking

Innovativ Fjellturisme (www.fjellturisme.no) har utarbeidd standard for merking og gradering av stiar og løyper i utmark. Merkinga har inndeling for vandring, skigåing og sykling, og er delt inn i enkel(grøn), middels (blå), krevjande (raud) og 'ekspert' (svart). Denne merkingsstandarda er først

¹⁶ Fylkesdelplan for Sunnhordland, 2009.

og fremst berekna på løypetrasear i fjellet og tilknyttaste destinasjonsnære og 'kommersielle' løypenett som ikkje inngår i det tradisjonelle DNT-nettverket. Dette merkesystemet er hittil ikkje nytta på turløyper på Stord, men kommunen har i gang arbeid der ein tek sikte på å nytta dette systemet.

Anna merking

Turløyper - Gruvo

Venelaget for Gruvo (<http://museumsnett.no/gruvo/>) har sidan 2004 hatt merka turstiar i Gruveområdet på Litlabø. Dette er i hovudsak gamle vegar frå den tid det var drift i gravene, men også nye stiar er rydda. Løypene er merka med ulike fargar, og opplysningar om løypene er sett opp ved Stigerkontoret nedanfor Heistårnet på Litlabø.

Trimløyper – Landåsen

Ved etablering av turvegane i Landåsen vart desse merka med ulike fargar, og tavler sett opp på sentrale stader langs løypa. Desse merkepålane og tavlene er no nokså slitt og vanskeleg å orientera seg etter. Løypene bør difor merkast på nytt.

Sjå elles nettsidene vist nedanfor, der fleire område for friluftsliv på Stord er skildra:

www.turistforeningen.no/stord-fitjar/

www.visitsunnhordland.no/no/aktiviteter/vandring/

<http://www.bilvandring.com>

<http://hsh1.hveem.no/friluftsliv>

<http://ut.no>

5.3. Kategorisering av turveg

Turområde kan kategoriserast ut frå nærleik eller storleik:

- Nærmiljø – inntil 1times tur
- Turområde - 1-2 timars tur
- Utfartsområde– dagstur (fjellet o.a.)

Turløyper kan kategoriserast ut frå funksjon:

	<i>Krav til underlag:</i>	<i>Skal vera farbar med:</i>
• Tursti (trim / utfart)	natur/ skogsvei	Fjellsko / gummistøvlar
• Joggeløype / lysløype	grus	Joggesko/ terrengsykkel/ski
• Rulleski / rullestol	asfalt/ fin grus	Jogge-spasersko/rulleski /rullestol
• Sykkeltur (trim/ utfart)	asfalt/grus	Sykkel/ jogge-spasersko/rullestol

Ved kartlegging av turveg og turstiar er det registrert standard på turvegane. Turvegane har svært ulik standard, og ulik grad av tilgjenge (Synlighet / merking /universell utforming).

I registreringsarbeidet som er gjort i dette prosjektet, har me delt turveg i kategori frå A*, A, B og C etter standard, som også avspeglar kva funksjon turvegen kan ha. Sjå nærare under kap.5.6.

Standard og vedlikehald

På Stord har ein få særskilt opparbeidde turveg, men vegane er gjerne gamle bygdeveg eller skogsveg som etter kvart har fått ein utvida bruk som turveg eller skiløype, gjerne etter bruksavtale mellom grunneigar og kommune.

I dei fleste tilfelle er sambruk av skogsveg / turveg ei god løysing. Men vegens funksjon som skogsveg kan i enkelte tilfelle vera i konflikt med bruk og vedlikehald av vegen som turveg.

Opparbeiding av turveggar med universell utforming inneber ein standard som ikkje utan vidare kan kombinerast med vegens funksjon som skogsveg. Det er difor viktig å avklare kva funksjon som skal prioriterast ved opparbeiding og vedlikehald av ulike skogsveggar / turveggar.

Tilgjenge / universell utforming – kriterier

Tilgjenge til rekreasjonsområde frå ulike buområde i kommunen er omtala under kap. 4 (Grøntstruktur) og i kap. 5.6 under dei ulike turområde. Forhold som er viktige for å vurdere tilgjenge er m.a. parkering, skilting og universell utforming. At alle skal ha tilgang til rekreasjonsområdet, betyr at turvegen skal ha universell utforming, og at den er tilgjengeleg frå bustaden / skulen / barnehagen eller frå parkeringsplass. Høve for handicap-parkering må vera tilstades.

Det vil ikkje vera realistisk å ha universell utforming på alle turveggar /turstiar i kommunen, det er difor viktig å ha ei bevisst haldning til kva turveggar som skal vera tilgjengeleg for alle. Fylkesdelplanen for universell utforming¹⁷ har setts om mål at det skal vera universelt utforma turløyper i kvar region/destinasjon , utan å talfesta dette nærare.

Det vil vera ønskjeleg å ha større grad av tilrettelegging på dei områda som ligg nærmast busetnad / skule og barnehage. Men det er også viktig at *alle* kan ha moglegheit for å bevega seg i andre område enn nærområdet, om enn i ein avgrensa del av dette. Tilgjenge til strand- og fjellområde er også viktig for alle.

For å kunna fastleggja kva grad av tilgjenge ein skal leggja seg på må ein vurdere dei ulike typar turområde, plassering / storleik, og kva funksjon dei har.

Ein må sjå på korleis dei vert nytta i dag og evt. kan nyttast ved betra tilgjenge.

Her bør det gjerne gjerast meir omfattande brukarundersøkingar, men innleiingsvis kan ein gjerne dela turområda grovt inn i ulike kategoriar etter funksjon og etter storleik/lokalisering.

KRAV TIL ANLEGG MED UNIVERSELL UTFORMING (TILRÅDINGAR FRÅ DIRNAT):

Parkering

- Skal ha fast dekke (evt. jamnt grusdekke), jf. krav til vegar
- Skal ha minst 2 plassar reservert for rørslehemma

Skilting

- Skilta skal plasserast tilgjengeleg for rullestolbrukar
- Det skal vera mogeleg å koma heilt inntil skiltet
- Skiltplata må ha god kontrast til omgjevnadene
- Bokstavane / teksten skal ha god kontrast til skiltplata
- Informasjonsskilt skal ha bokstavar i stor skrift
- Ved kort tekst kan opphøya relieffskrift vera hensiktsmessing

Turvegar

- Fast vegdekke / overflatestruktur
- Akseptable stigningstilhøve (Ved stigning større enn 1:20 må vegen ha dobbelt rekkverk, vegbr. 0,9m)
- Vegbreidde 1,5 - 2m (1,8m bruksbreidde)
- God kontrast mellom veg og omgjevnadene (markert overgang mellom dekke og vegetasjon)
- Sikring av farlege stader (vurder)
- Ingen nivåforskjell mellom gangveg og evt. bruer / ramper
- Vurder behov for sidestopp

¹⁷ Fylkesdelplanen (2005-2009) 'Deltaking for alle – universell utforming'

- Bruer og ramper skal ha rekkverk på begge sider, som er min. 30cm lengre enn brua på kvar side

Kristiansand kommune har sett fylgjande dimensjonering til grunn ved planlegging og prosjektering av område for friluftsliv:

- Dimensjonerande grunnlag for universell utforming er elektrisk scooter / rullestol, stigning skal normalt ikkje vera brattare enn 1:12, maks 1:10.
- Utomhusanlegg i sentrumsområde skal dimensjonerast for rullator, med maks stigning 1:20 for vegar og plassar, maks tersklar 2 cm, og med føringsliine ('ledelinje') for synshemma.
- Fast dekke skal ha føringslinjer, markert kantstein eller sinusheller med god kontrast.
- Grusdekke skal ha markert kant av kantstein (urbane anlegg) eller vegetasjonsdekke.

5.4. Kartlagde turområde og turvegar

Store, samanhengande område, som fungerer som felles turområde og som gjerne har samband mot fleire grender og bustadområde, vert nærare omtala nedanfor. Desse områda er :

1. Landåsen
2. Valvatna – Digernes
3. Sagvåg (Dåfjorden – Sagvåg – Nysæter)
4. Litlabø
5. Ådlandsvatnet – Vatnadalen
6. Vatnadalen – Agdestein
7. Hundsåsen
8. Strandlina Rommetveit – Leirvik – Skjersholmane (kyststi)
9. Føyno – Nautøy
10. Huglo
11. Fjellet
12. Sætreåsen - Mennene

Desse områda omhandlar både regionale område (sjå kap. 5.4) og område av lokal verdi for kommunen. Grøntområde tilknytta dei enkelte bustadområde og grendelag, som har lokal betydning i høve til grøntstruktur og rekreasjon vert ikkje medteke her, men er omtala under kap. 4 om grøntstruktur. Enkelte av desse områda vert også brukt som turområde av folk frå andre deler av kommunen, men vert likevel nemnt som lokale turområde. Som vedlegg til kap. 5.5 er kartvedlegg som viser dei ulike turområda og turvegane.

Turveg-kategoriar

I registreringsarbeidet har ein skilt mellom følgjande kategoriar:

- A* Turvegar med universell utforming
- A Turvegar med god standard – jamn overflate og utan bratte kneikar
- B Turvegar med skogsvegstandard
- C Turstiar utan opparbeiding, i terreng

Kategori A tilsvarar grøn løype i mal for gradering og merking av turløyper.

Kategori B tilsvarar blå løype i mal for gradering og merking av turløyper eller terrengsykkelløyper¹⁸

¹⁸ Løypemerking frå www.fjellturisme.no



Figur 12 Frå Skjephaugetvatnet

Lokalisering

Landåsen vert her definert som området mellom Storavatnet / Valvatnafleet i vest, rv. 545 og E39 i sør og aust, og busetnaden langs Litlabøvegen (Vassenden-/Stuva) i nord. Dette er eit stort, samanhengande skogsområde, med fleire fine vatn, skogsvegar og stiar, som vert mykje nytta til rekreasjon. Landåsen er eit sentralt friluftsområde, som kan nåast både frå Sagvåg, Litlabø og Leirvik-området. Godt etablerte skogsvegar gir høve til å koma ut i skogen med barnevogner, sykkel og til dels med rullestol (ikkje heilt tilgjengeleg enno). Det er etablert lysløype i Landåsen, med tilknytning til idrettsanlegget på Vikahaugane, lysløypa vert brukt av mosjonistar, joggjarar og av skigåarar.

Tilgjenge /parkering

Landåsen har tilkomst frå Lønning , Hadlabrekko, Vabakkjen, Heiane(Meatjørn og Langelandsvegen), Valvatna og frå Vassenden. Det er også tilkomst til turvegnettet frå Storavatnet.

Det er lagt til rette for parkering ved alle 'inngangar' til løypetrasear i Landåsen, men parkeringstilhøva er avgrensa. Ingen av desse p-plassane har fast dekke.

Leirvik:	Parkeringsplass (ca 400m ²) ved innkjøring frå Vabakken med plass til 10-15 bilar. Det er også høve til parkering ved Stord VGS-Vabakken (Yrkesskulen), og på andre sida av riksvegen. Plassen er dårleg arrondert, og kan ved enkel utviding få plass til fleire bilar.
Heiane:	Avgrensa parkering (maks 4 bilar) ved innkjøring til Skjepåsvatnet frå Langelandsvegen , + 2 plassar ved vegutviding før undergangen. Plassen er svært ujamn, og manglar opparbeiding. Vanskeleg tilkomst for rullestol / vogn forbi bommen (passasjen er noko utbetra). Parkering er også mogeleg på Heiane eller ved Meatjørn, m tilkomst til stinett ved Heiane Sag via gangbru / undergang.

Valvatna: God parkeringsplass for ca 10-15 bilar ved Valvatna. Parkeringsplassen er vanskeleg å sjå frå hovudvegen.

Vassenden: Snuplass med avgrensa parkering (1-3 bilar). Låst grind over veggen er uråd å passera for rullestol / vogn.

Det er også tilgjenge for gåande frå Tveita, Hadlabrekko og Lønning, men her er ikkje tilrettelagt for parkering.

Universell utforming

Turvegane har ulik grad av tilgjenge. Ingen av vegane er spesielt tilrettelagt med universell utforming, men turvegane langs Landåsvatnet og Skjepåsvatnet er jamne og av god standard. Terrenget i området er likevel slik at nokon av turvegane bør kunna gjerast tilgjengeleg for alle.

Asfaltering av parkeringsplassar og merking av HC-plassar vil gjera tilkomsten lettare for rørslehemma. Bommar og grunder inn mot området må også gjerast tilgjengeleg for passasje for vogner, sykklar og rullestolar.



Figur 13 Grind ved Vassenden

Turvegar

Innanfor Landåsen er det eit samla turvegnett på over 10 km. Dette er hovudsakleg skogsvegar av varierende standard. I tillegg til turvegane kjem mindre, umerka stiar mellom desse turvegane. Enkelte av stiane er registrert i kartet, men ikkje omtala i teksten.

1.1 VABAKKJEN – LANDÅSVATNET - HADLABREKKO /LØNNING (Lysløyppa)

Grusa skogsveg 2-3m brei. Lengde 2,5km Kategori B/A Kart nr. 2.1

Del 1 Vabakkjen – Landåsvatnet N (kryss med løype 1.4)

Del 2 Kryss med løype 1.2 – Hadlabrekko (v. undergang E39)

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Del 1	Grusa , jamn veg	2-3m.	Enkelte bratte parti langs Tveitavatnet, men hovudsakleg flatt lende. Nokre parti kan leggjast om.	Del av Nordsjøløypa	Lysløyppa

Del 2	Skogsveg med ujamnt underlag	2-3m.	Varierende. Bratt bakke opp frå Landåsvatnet, og opp til Hadlabrekko. Vegarm til Lønning har OK stigning.		Lysløype
-------	------------------------------	-------	---	--	----------

Lysløypa frå Vabakkjen til Hadlabrekko er mykje brukt som turveg og joggeløype. Enkelte bratte parti hindrar at vegen stigningsmessig kan tilfredsstilla krav til universell utforming. Vegen er i dag i ein god kategori B, del 1 er i kat.A. Heile løypa kan utbetrast til kategori A, føresett at traseen vert lagt om på enkelte stader, og andre krav til UU vert stetta.

1.2 SKIPHAUGVATNET – RØYRTJØDNEDALEN - VASSENDEN

Grusa skogsveg 2-3m brei. Lengde 2,8km Kategori B **Kart nr.2.1**

Del 1 Skiphaugsvatnet – Røyrtjødnedalen (x med løype 1.3)

Del 2 Røyrtjødnedalen – Vassenden

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Del 1	Skogsveg, jamn veg langs Skjephaugetvatnet, noko ujamn ned mot Røyrtjødnedalen	2-3m	Maks. 1:12 Flatt lende fram til enden av Skiphaugsvatnet, noko stigning opp frå Skiphaugsvatnet og ned mot Røyrtjødnedalen	Dårleg merking i kryss	
Del 2	Ujamn skogsveg	1,5-3m	Bratt siste partiet ned mot Storavatnet, elles forholdsvis flatt lende.	Manglar merking mot Vassenden	

Dette er ein viktig port til Landåsen frå Heiane og Kårevik-området. Vegen langs Skjephaugetvatnet fram til dynamitt-lageret er jamn og av god standard (kat.A), men resten av vegen er av ujamn standard.

1.3 LANDÅSVATNET – VINDFADLEHAUGEN - RØYRTJØDNEDALEN

Grusa skogsveg 2-3m brei. Lengde 1,4km Kategori B/A **Kart nr. 2.1**

Del 1 Landåsvatnet S (x med 1.1) – Vindfadlehaugen (x med 1.5)

Del 2 Vindfadlehaugen – Røyrtjødnedalen (x med 1.2)

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Del 1	Skogsveg av ujamn standard. Parti med berg i dagen *	2-3m	Vegen går i forholdsvis flatt lende, men har nokre parti med lokalt stor stigning. (delvis utbetra 2010)	Dårleg merking i kryss	*Vegen er nyleg utbetra
Del 2	Ujamn skogsveg / sti på mindre strekning*	1,5-3m	Svært bratt ned mot Røyrtjødnedalen		*Vegen er nyleg utbetra

Turvegen bind saman 1.1 og 1.2, og er mykje brukt som turvegsamband mellom Skjepåsen og Landåsen. Turvegen går i forholdsvis flatt lende. Vegen er nyleg oppgradert (2010) ved at vegen er utvida og nokre bratte parti er jevna ut. Bratt stigning og til dels ujamn grusoverflate hindrar likevel at vegen kan tilfredsstilla krav til universell utforming. Løypa kan utbetrast til kategori A viss turvegen får ei jamnare overflate, og enkelte bratte parti vert lagt om.

1.4 VASSENDEN – MORTJØDNO – LANDÅSVATNET

Grusa skogsveg 1-3m brei.

Lengde 2,0km

Kategori B/C

Kart nr. 2.1

Del 1 Vassenden (kryss med 1.2) – Mortjødno (kryss med 1.5)

Del 2 Mortjødno (kryss med 1.5) – Landåsvatnet N (kryss med 1.1)

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Del 1	Skogsveg, svært ujamn	2-3m	Svært kupert landskap, stor stigning opp frå Storavatnet og ned/opp frå Mortjødna.	Dårleg merking i kryss	
Del 2	Ujamn skogsveg	1-3m	Forholdsvis flatt lende, men lokalt stor stigning på enkelte parti langs Mortjødno.	Dårleg merking i kryss	

Turvegen er ein del av turvegsambandet mellom Skjepåsen og Landåsen. Bratt stigning og til dels ujamn veg hindrar at vegen kan tilfredsstilla krav til universell utforming. Løypa kan utbetrast til kategori B ved noko utbetring.

1.5 MORTJØDNO – VINDFADLEHAUGEN

Grusa skogsveg 1-3m brei.

Lengde 0,3km

Kategori C/B

Kart nr. 2.1

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Skogsveg, noko ujamn	2-3m	Forholdsvis bratt stigning opp mot Vindfadlehaugen.	Dårleg merking i kryss	'Eventyrsti'

Sambandsveg mellom løype 1.2 og 1.3. Denne strekninga blir passert av dei fleste tursløyfene i området. Utplasserte eventyrfigurar i naturen gir ein ekstra kvalitet til turvegen. Bratt stigning og til dels ujamn veg hindrar at vegen kan tilfredsstilla krav til universell utforming.

1.6 VALVATNA - RØYRTJØDNO

Skogsveg 2-3m brei.

Lengde 1,4km

Kategori B/C

Kart nr. 2.1

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Skogsveg m/ vekslende standard. Stort sett jamn overflate.	2-3m	Forholdsvis flatt lende, men noko bratt ved passering av bekke drag vest for Røyrtjødno.	Manglar skilt / merking	

Løypa går i forholdsvis flatt lende, med unntak av eit parti ved utløpet av Røyrtjødno. Løypa **kan** utbetrast til kategori A eller B, ved at stien vert utbeta og grusa, og det bratte partiet vert lagt om.

1.7 VALVATNA – HEIANE SAG

Smal skogsveg / sti 1m brei.

Lengde 1,1km

Kategori C

Kart nr. 2.1

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Skogsveg / sti med vekslende standard. Kryssande bekkefar	1m	Forholdsvis flatt lende,	Manglar skilt / merking	

Løypa tar av frå sykkelvegen ved rv. 545 og går nærast parallelt med riksvegen fram til saga på Heiane, og har derifrå samband mot Skjepåsen gjennom skogen, ca 20 m frå E39. Det er tilknytingssti frå gangveg ved Valvatnafeltet. Dette er ein viktig turveg som gir fleire moglegheiter for rundløyper, og tilknytning mellom Landåsen og Valvatnaområdet. Stien bør merkast og gjerast meir tilgjengeleg

ved oppgradering av standarden. Løypa går i forholdsvis flatt lende. Myrlendte parti (bekkefar) treng drenering.

1.8 LANDÅSVATNET - STUVA

Skogsveg / sti

Lengde 1,3km

Kategori B/C

Kart nr. 2.1

Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Skogsveg m/vekslande standard.	2-3m	Forholdsvis flatt lende, fram til bakkane ved Stuva, bratt ned mot vegen.	Manglar skilt / merking	Del av Nordsjøløypa

Enkelte myrlendte parti treng drenering. Traseen for Nordsjøløypa vidare mot Vatna kan vera vanskeleg å finna.

TURSTIAR

Forutan turvegane som er nemnt ovanfor, har Landåsen eit nett av turstiar, som vert brukt av joggarar og turgåarar, skular og barnehagar. Dei mest brukte stiane er vist på kart 2.1.



Figur 14 Frå Landåsen (Mortjødno)

TUROMRÅDE LANDÅSEN – FORSLAG TIL TILTAK

- Opparbeida kortare sløyfer med universell utforming
- Ved enkel omlegging på enkelte strekningar med stor stigning, kan lysløypa (1.1) oppfylle krava til kategori A med omsyn til stigning. Ein tek atterhald om at belysninga må vurderast i høve til universell utforming. Behov for fleire lyspunkt ?
- Utbetring / utviding av parkeringsplass ved Skjepåsen og betra tilkomst forbi bom.
- Asfaltering (og evt. utviding) av parkeringsplass ved Vabakken, merking av HC-plass
- Utbetring og tilrettelegging av 1.6 -strekning nærast Valvatna, for universell utforming
- Frå Røyrtjødno (1.6) kan det opparbeidast turvegsamband mot Almås og Nysæter via Valvatnafleet og Knurrøyo.



Figur 15 Rasteplass ved Valvatnavågen

Lokalisering

Dette området utgjør geografisk eit samanhengande naturområde, men er delt opp av E39 mellom Digernes og Heiane. Området er avgrensa av rv. 545 i nord og i aust til Landåsen og Heiane næringsområde, i sør til sjøen og i vest busetnad i Sagvåg (Tjødnalio/Nes).

Området består av fleire mykje nytta turområde: Nesskogen, området kring Valvatnavågen og Digernesskogen. Området har og samband med Landåsen-området (1) via undergang ved Valvatnafeltet og gang-/sykkelvegen langs rv. 545, alternativt turstien langs denne.

Nesskogen (med turvegane 2.1, 2.2 og 2.3) er eit mykje brukt turområde, som lett kan nåast frå bustadfeltet i Sætrevik, Nes og Høgåsen. Området er også lett tilgjengeleg frå Tjødnalio skule. Mykje av området består av tett skog, til dels planta granskog, men det er også opnare parti med glissen furuskog.

Digernesskogen er eit samanhengande skogområde med eit nett av skogsveggar, stiar og dyretrakk.

Tilgjenge /parkering

Området har fleire moglege tilknytingspunkt, - frå tilliggjande bustadområde på Valvatna og Nes / Sætrevik-området, og frå Horneland og Heiane.

Bustadvegar og gang/sykkelvegar i bustadfelt og langs hovudvegane er viktige tilkomstvegar til turområda. Digernesvegen (kommunal veg m/ fast dekke) fungerer som tilkomstveg, men er også ein viktig turveg.

Det er få tilrettelagde parkeringsplassar. Digernesvegen er ein viktig tilkomstveg til området, men her er det ingen høve til parkering. Langs E39 på strekningen Digernes – Heiane er det berre parkering like nord for Stordbrua, men her må ein gå ca 1,5km langs sykkelvegen for å få tilgang til turvegnettet. Det manglar også samband frå busslomma mot Digernes-gardane, og grøntdraget mot sjøen (under E39 ved miljøtunnelen).

Langs rv. 545 er det god parkering på Valvatne (ved tidlegare fyllplass), og ved turveg vest for Meatjødno (på sørsida av riksvegen). Ved Hatland er det pr. i dag mogeleg å parkera ved anleggsområdet, men plassen er uryddig og svært avgrensa. Tømmervikterminalen, som ligg i utkanten av området, har gode parkeringshøve, men ligg usentralt i høve til dei viktigaste turområda.

Samla sett gjer manglande informasjon om parkering og turvegsamband at det er vanskeleg å finna eigna parkering. Med unntak av parkeringsplassen / rasteplassen langs E39 miljøtunnelen, er det ingen opparbeidde parkeringsplassar.

Universell utforming

Innanfor området er det ingen turvegar som er tilrettelagt for universell utforming.

På enkelte strekningar gjer terrengmessige forhold det uråd å tilretteleggja for alle, men området inneheld også fleire turvegstrekingar der tilrettelegging med UU kan vera mogeleg.

Turvegar

2.1 NESSKOGEN

Skogsveg 2-3m brei Lengde 1,0km Kategori B **Kart nr. 2.1**

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Skogsveg m/ middels standard	2-3m	For det meste flatt, nokre bratte parti.	Ingen	

Vegen ligg hovudsakleg i flatt lende, og kan med noko utbetring leggjast til rette for universell utforming (A /A*)

2.2 NESSKOGEN - VALVATNAVÅGEN

Skogsveg 2-3m brei Lengde 0,4km Kategori B-C **Kart nr. 2.1**

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Skogsveg / sti	-	Bratt parti ned mot sjøen.	Ingen	

Vegen tar av frå 2.1, og går i noko bratt terreng ned mot Valvatnavågen. Utsiktspunkt (sjå bilete på føregående side) med benk / bord er viktig turmål på denne strekningen.

2.3 NESSKOGEN

Sti Lengde 1,3km Kategori C **Kart nr. 2.1**

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Sti	-	Varierende	Ingen	

Viktig sambandssti frå 2.1 til bustadfelt i Nes / Høgåsen. Det ligg terrengmessig til rette for at stien kan utbetrast til kat. B, evt. A.

2.4 VALVATNA - VALVATNAVÅGEN

Sjøveg (kjørbar)

Lengde 0,6 km

Kategori B

Kart nr. 2.1

Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Bustadveg / sjøveg	3m	Noko bratt ned mot kaien		

Vegen er kjørbar ned mot Valvatnavågen. Vegen kan tena som sambandsveg til andre turvegar i området. Det manglar samband langs stranda mot stiar som kjem ned i Djupadalen.

2.5 DIGERNES - VALVATNAVÅGEN

Skogsveg 2-3m brei.

Lengde 1km

Kategori B-C

Kart nr. 2.1

Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Skogsveg m/ god standard	2-3m	For det meste flatt, nokre bratte parti.	Ingen	Bom + Grind Undergang under E39

Frå Digernesvegen og fram til undergang ved E39 er det god skogsvegstandard. Det er 1 bom og 1 grind på vegstrekninga, bommen er uråd å passera for rullestol. Ved passering av E39 er det undergang under europavegen, og vegen går vidare mot Valvatnavågen på ein noko gjengrodd skogsveg. Ved Valvatnavågen er det samband med stiar til Kroktjødno og Valvatna, via smal klopp over bekken frå Djupadalen. Vegen manglar tilknytning til sykkelvegen langs E39.

2.6 ÅSEN – MEATJØDNO

Skogsveg / sti

Lengde 1,3km

Kategori B-C

Kart nr. 2.1

Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Brei sti, deler av vegen nokså jamn skogsveg.	varierer	Austre del går i slakt terreng, brattare parti i vestre del.	Ingen	

Vegen startar vest for næringsområdet Heiane Vest, og går i sørenden av Valvatnafeltet fram til kryss med turveg 2.7. Det er samband mot Valvatnafeltet via smale stiar.

2.7 DJUPADALEN

Skogsveg 2-3m brei.

Lengde 1km

Kategori B-C

Kart nr. 2.1

Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Skogsveg	2-3m	Varierende		

Vegen er ein traktorveg / skogsveg som går nærast parallelt med (på nordsida av) E39, i undergang under hovudvegen og fortset på nordsida av E93 langs Djupadalen. Turvegen følgjer Djupadalen eit stykke, men eit samanhengande gjerde tvers over dalen stengjer sambandet vidare ned mot Valvatnavågen. Turvegen manglar også samband mot Digernes og Valvatnavågen, og mot gang- og sykkelvegen langs E39. Det er samband til turveg 2.6, via ein bratt sti.

Anleggsarbeid ved Hatland gjer starten på vegen noko utydeleg. Buffersone med skog hindrar innsikt frå E39, og trass i nærleik mot hovudvegen er dette ein attraktiv turveg og joggeløype. Vegen er også viktig som del av ein større framtidig turvegtrase.

2.8 TØMMERVIK

Gardsveg 2-3m brei / sti. Lengde 0,5km Kategori B-C **Kart nr. 2.1**

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Del 1	Jamn grusa veg	Ca 3m	Nokså bratt veg		
Del 2	Ujamn sti	1,5m	Stien går i flatt lende.		

Turvegen følgjer gardsveg frå Digernesvegen og går over til sti langs grensa til småbruket Tømmervik, fram til Tømmervikterminalen.

2.9 KROKTJØDNO - VALVATNAVÅGEN

Sti. Lengde 0,7km Kategori C **Kart nr. 2.1**

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Sti m/ varierande dekke. Noko myrlendt.	-	Først flatt lende langs Kroktjødno, elles enkelte bratte og ulendte parti.	Ingen	Bru over bekken frå Kroktjødno.

Turvegen går i variert og spennande natur, som startar frå gangvegen langs Skitnatjødno, går langs Kroktjødno og kjem ned i Djupadalen inst i Valvatnevågen. Noko vanskeleg terreng. Provisorisk bru over elva som kjem frå Djupadalen knyter vegen mot turveg frå Digernes (2.5). Sambandet over elva og oppover Djupadalen bør betrast. Frå turstien tar det av ein dårleg merka sti fram til kjørevegen i nordre del av Valvatnavågen (2.4).

Andre turstiar

Sti mellom 2.6 og 2.7 utgjer eit viktig samband mellom Valvatna og Digernesområdet. Denne er bratt, gjerde langs Djupadalen må forserast via trapp.

Digernesvegen er ikkje nemnd som turveg, men utgjer ein viktig del av turløypenettet i området. Turvegane gjer høve til fleire ulike sløyfer, men det manglar viktige sambandsliner. Gjerde tvers over Djupadalen og langs E39 ved Digernes hindrar fri ferdsle mellom turvegane. I Valvatnavågen manglar også gode turvegsamband langs stranda og over elva inst i vågen.

TUROMRÅDE VALVATNA / DIGERNES – FORSLAG TIL TILTAK

- Opparbeida strekningar med universell utforming på turvegsløyfe gjennom Nesskogen (del av noverande turnett)
- Tilretteleggja vegen mellom Digernesvegen og Valvatnavågen (turveg 2.5) med universell utforming. Det må gjerast tilpassingar for passering av bom og grind
- Etablera gangsamband langs skrenten i sjøkanten inst i Valvatnavågen
- Oppretta samband Djupadalen – Valvatnavågen (gjerde stengjer for samband i dag)
- Betra stitilknyttinga frå Valvatnafeltet mot turveg 2.6 og Djupadalen
- Oppretta samband frå P-plass ved E39 mot Digernesklubben og Digernesvegen



Figur 16 Hustredalsvatnet

Lokalisering

Turområdet Sagvåg omfattar heile området frå grensa Petarteig / Dåfjorden til Storavatnet. Hustredalen er også teke med innanfor dette området, sjølv om det ligg i grensa mot Litlabø. Området har turvegsamband mot Storedalen på Litlabø (område 4). Området representerer eit variert og svært kupert område, som er eigna for mindre 'toppturar'. Dyvikesaåto og Utslettefjellet er kjende turmål, det er plassert bok for signering begge stader. Til området høyrer også skogsområdet nord for Rutle, med mange fiskevatn og forholdsvis inngrepsfri natur. Frå dette området er det samband til Prestavarden (Fitjar), Mennene og vidare nordaustover mot Stordfjellet. Stinettet i denne del av området er imidlertid avgrensa, og terrenget er vanskeleg tilgjengeleg.

Tilgienge (parkering / universell utforming)

Det er parkering på Vaskeriplanet og ved Rutle (privat p.plass). Elles er det høve til parkering langs rv. 545 ved Dyvik. Parkering er kommentert nærare under kvar enkelt turveg. Området har svært kupert terreng, og det er vanskeleg å finna turveggar som kan tilretteleggjast for universell utforming i dette området.

Turvegar/turstiar

3.1 DYVIKSÅTA (Frå Petarteigen)

Tursti (T) Lengde 1,3km (ca) Kategori C **Kart nr. 2.2**

Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
			T-merka	Ikkje registrert

3.2 DYVIKSÅTA (Frå Dyvik)

Tursti (T) Lengde 1,5km (ca) Kategori C **Kart nr. 2.2**

Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Steinete, ujamnt.	0,5-1m	Stigning på ca 100m. Enkelte bratte parti.	T-merka (svak)	

Stien går gjennom skogsterreng og myr. Det meste av stien har stigning, nokre bratte og ulendte parti ved passering av ein skrent, før terrenget flatar seg ut mot toppen. Fint utsiktspunkt på toppen. Terrenghøva hindrar tilrettelegging for UU.

Parkering langs begge sider av riksvegen (=noko trafikkfarleg løysing)

3.3 DYVIK - UTSLETTEFJELLET

Tursti (T). Lengde 1km Kategori C **Kart nr. 2.2**

Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Steinete, ujamnt.	Sti	Berg og bratte parti.	T-merka (svak)	

Nedste del av stien går gjennom Øykjadalen, i skogsterreng og i bekkefar, øvste del over myr og på berg. Stien har sterk stigning, med fleire bratte parti . Fint utsiktspunkt på toppen. Mål for topptur (bok). Terrenghøva hindrar tilrettelegging for UU.

Parkering: I samband med plassering av massar frå veganlegg, er det anlagt ein midlertidig parkeringsplass. Denne har god kapasitet, men har dårleg standard og vanskeleg utkjøring til riksvegen.

3.4 NYSÆTER – UTSLETTEFJELLET (stikryss)

Tursti (T). Lengde 0,8km Kategori C **Kart nr. 2.2**

Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Steinete, svært ujamnt.	Sti	Fleire svært bratte parti.	T-merka (svak)	

Frå Nysæter idrettsplass går stien gjennom eit bratt dalsøkk, lenger oppe går stien over myr og på berg. Stien har sterk stigning, med nokre vanskelege (bratte) parti .

Terrenghøva hindrar tilrettelegging for UU.

3.5 HUSTREDALEN (VASKERIPLANET - MC-BANEN)

Kjørbar veg 3-4m brei. Lengde 1,6km (ca) Kategori A-B **Kart nr. 2.2**

Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Grusa, for det meste jamn veg.	Ca 3m.	Tilnærma flat trase.	Umerka	Kan tilretteleggjast for universell utf.

Hustredalsvegen (kjørbar veg) frå Vaskeriplanet til inste del av Hustredalsvatnet er utgangspunkt for fleire turtrasear. Kjørevegen, som går fram til Motocross-banen, er teke med som ein del av turvegnettet, ettersom vegen har begrensa trafikk og vert mykje nytta som turveg.

Det bør vurderast å tilretteleggja ein snarveg m/ bru over til holmane i Hustredalsvatnet, med påkopling til turvegen frå Rødkleiv (4.2). I planen er det også føresett parkering langs Hustredalsvegen 2-300m før MC-banen. Det er planar for lysløype på strekninga. Turvegen har samband sørover mot Nysæter (3.7) og nordover mot Rødkleiv (4.2)

3.6 HUSTREDALEN – RUTLE- DALSKARDSVATNET

Skogsveg 2-3m brei /sti. Lengde 1,9km Kategori B-C **Kart nr. 2.2**

Del 1 Hustredalen (frå ved MC-banen og oppover)

Del 2 Hustredalen – Rutle

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Del 1	Skogsveg, ujamn standard	2-3m.	Tilnærma flat trase.		Kan tilretteleggjast for universell utf.
Del 2	Sti over mot Rutle.	-	Sterk stigning over mot Rutle		

I reguleringsplanen for Hustredalen er det vist ei omlegging av ein del av turvegen (del 1) frå MC-banen og mot Rutle.

Vegen gjennom Hustredalen, fram til stien tar av mot Rutle, er slak og vil vera mogeleg å tilretteleggja for universell utforming. Etablering av rasteplass ved enden av dalen kan gjera dette til eit attraktivt målpunkt.

For resten av veggen (del 2 og 3) hindrar terrengetilhøva tilrettelegging for UU.

Parkering på vaskeriplanet eller langs Hustredalsvegen.

Stien har også tilkomst frå rv. 545 ved Rutle, og via tilkomstveg til Stord konferansesenter. Privat parkeringsplass her bør gjerast tilgjengeleg for turgåarar.



Figur 17 Turveg gjennom Hustredalen

3.7 HUSTREDALEN – NYSÆTER IDRETTSANLEGG

Skogsveg /sti

Lengde 0,5 km

Kategori B-C

Kart nr. 2.2

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Skogsveg, ujamn veg.	Ca 3m.	Sterk stigning	-	

Turvegen gir samband mellom Nysæter (bustadområde og skular) og Hustredalen, og er ein viktig inngang til turområdet i Hustredalen og i Gruveområdet på Litlabø.

Terrenget er vanskeleg, og for evt. tilrettelegging for UU må stien leggjast om. Plan for Hustredalen viser ny gangveg med stigning 1:20. Turvegen har og 'avstikkar' til bustadfelt i Longamyrvegen.

3.8 HUSTREDALEN - RØDKLEIV

Skogsveg 2-3m brei.

Lengde 1,5 km

Kategori B-C

Kart nr. 2.2

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Grusa, noko ujamn veg.	Ca 2m.	Sterk stiging opp frå Hustredalsv.	Del av turvegnett i Gruva	

langs turvegen. Dette er eit viktig turvegsamband mellom Hustredalen og turområde nord for Litlabø (gruvene). Det er planar for lysløype på strekningen.

Bratt terreng på deler av traseen gjer det uråd med tilrettelegging for UU på heile strekninga, men øvre del (mot Rødkleiv) bør kunna tilretteleggjast for alle.

3.9 RUTLE- DALSKARDSVATNET

Sti

Lengde 2,1 km

Kategori C

Kart nr. 2.2

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Sti i kupert terreng	-	Sterk stiging		

Stien har tilkomst frå turveg nr. 3.6 i Hustredalen og frå 4.8 i Store dalen (Litabø).

3.9 LANGAVATNET – NORDRE DÅFJORDEN

Skogsveg

Lengde 1,4 km

Kategori B-C

Kart nr. 2.2

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna

Vegen tek av frå hovudvegen ved midten av Langavatnet, og følgjer skogsveg fram til Dåfjorden. (Vegen er ikkje synfart) Turvegen har forgreiningar nordover mot Petarteig.

Andre turstiar

I området mellom Dyvik og Rydlandsaga er det ein del turvegar opp mot Sætreåsen og Mennene (Sjå turområde 12).

TUROMRÅDE SAGVÅG – FORSLAG TIL TILTAK

- Universell utforming av turveg frå Nysæter idrettsanlegg til Hustredalen
- Oppgradera turveg 3.8 frå Hustredalen til Rødkleiv m/ lys.
- Betra parkering i Dyvik (Dyviksåto / Utslettefjellet)



Figur 18 Startpunkt for turvegnett i Gruvo

Lokalisering

Turområdet Litlabø ligg nord for busetnaden på Litlabø, og omfattar skogområda til gardane Dale og Isdal i Storedalen. Gruvene er hjarta i dette området. Pga gruvedrifta er det her eit nett av anleggsvegar som no fungerer som turvegar. Venelaget for Gruvo har merka løypene og laga kart over området, som er plassert ved heishuset i Gruvene.

Innanfor turområdet er det viktige kulturminne frå gruvedrifta, som gruveopningar, vegar og damanlegg. Jappaløkjen eller Storestemmo er eit kunstig basseng, som i dag framstår som eit idyllisk vatn.

Tilgjenge /parkering

Området er tilgjengeleg frå Gruvene, Rødkleiv og vegen til skytebana på Isdal. Det er parkeringsplass ved skytebana, ved Gruvemuseet, og ved enden av Rødkleiv. Det er også mogleg for parkering langs Rødkleiv-vegen.

Parkering:

- Langs Rødkleivvegen ved brua (1-2 bilar). Parkeringstilhøva bør betrast.
- Ved Øvre Rødkleiv – plass til ca 5 bilar. (Sjå turveg 3.5)



Figur 19 Kart over turvegar i Gruveområdet - Litlabø

Universell utforming

Det er ikkje tilrettelagt for universell utforming. Turvegane som startar frå Gruvemuseet går i bratt og ulendt terreng. Turvegen som startar ved brua i Rødkleiv er slakare, men har bom som er uråd å passera for rullestol. Her manglar også sikring langs elva.

Turvegar

4.1 RØDKLEIV - STOREDALEN

Skogsveg 2-3m brei

Lengde 2,1km

Kategori B-C

Kart nr. 2.2

	Overflate	Breidde	Stiging	Merking	Anna
	Grusa skogsveg, noko ujamn	Ca 2m.	Sterk stiging opp frå Hustredalsv.	Del av turvegnett i Gruva	Gangbru over 'Fiskarelvo'

Vegen er ein av hovud-turvegane som går ut frå Gruvene, vegen går frå brua ved Rødkleiv via Rødkleivbanen (tidl. idrettsplass) og gangbru over 'Fiskarelvo'. Gruveopningar og andre kulturminne frå gruvedrifta langs turvegen. Sløyfe ut mot Jappaløkjen bør utbetrast, gjerne med rasteplass ved vatnet. Området er mykje brukt, og elvesletta ved 'Fiskarelvo' er mål for skular, barnehagar og familieturar. Benkar / bord er plassert her.



Figur 20 Fiskarelvo i Hustredalen er eit populært turmål.

Nokre bratte parti og ujamnt underlag gjer at turvegen ikkje er tilgjengeleg for alle. Brua over elva er vanskeleg tilgjengeleg (0,5m nivåforskjell mot terreng) og må utbetrast for å tilfredsstilla krav til UU. Området aust for brua har

slakare terreng, og oppgradering av turveg mot Øvre Rødkleiv (sjå 4.2) kan gjera dette området betre tilgjengeleg. Sikring mot elva i nedre del må vurderast.

Turvegar til Mennene og Bjødnahiet / Bjødnastegen går ut frå denne.

Turvegen har samband med 4.2, 4.4 og 4.5, med samband til 4.3 over Hjartåsen.

4.2 RØDKLEIV (frå kryss med 3.5 til kryss med 4.1)

Skogsveg / sti

Lengde 0,7km

Kategori C

Kart nr. 2.2

	Overflate	Breidde	Stiging	Merking	Anna
	Grusa skogsveg, noko ujamn	Ca 2m.	Sterk stiging opp frå Hustredalsv.	Del av turvegnett i Gruva	Bru over 'Fiskarelvo'

Vegen er ein del av løypenettet som går ut frå Gruvene. Kulturminne frå gruvedrifta (demning ved Jappaløkjen) langs turvegen.

Skogsveg /anleggsveg nærast Rødkleiv, som går over til smal sti. Stien går i flatt lende, men er smal og ujamn. Ved utbetring av stien kan turvegen verte meir tilgjengeleg (sjå også 4.1).

Opparbeiding for UU er mogeleg. Turvegen har samband til 3.5 og 4.1.

4.3 ISDAL – REVASTEINANE - SETRALIO

Skogsveg 2-3m brei.

Lengde ca 2 km

Kategori B-C

Kart nr. 2.2

Del 1 Isdal – Revasteinane

Del 2 Revasteinane – Sætralio

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Del 1	Grusa skogsveg, noko ujamn.	2-3m.	Slakt fram til Revasteinane		
Del 2	Utydeleg sti /skogsveg	--	Enkelte bratte parti		

Vegen startar frå Isdalsvegen, og har samband med 4.4 og 4.6. Grusa bustadveg første 500m, deretter skogsveg av varierende standard fram til Revasteinane.

Vidare austover mot Sætralio er det eit parti med svært utydeleg sti, som er vanskeleg tilgjengeleg (vist som manglande turveg på kartet). Stien som tar av frå skogsvegen er vanskeleg å finna, og bør merkast betre.

På siste strekningen ned mot skogsvegen til Økland (4.6) er det opparbeidd skogsveg.

4.4 STOREDALEN - ISDAL

Skogsveg 2-3m brei. / sti

Lengde 0,5km

Kategori B-C

Kart nr. 2.2

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Del 1	Grusa, noko ujamn veg.	Ca 2m.	Sterk stiging opp frå Isdal.	Ingen	

Vegen bind saman 4.1 og 4.3. Det meste av turvegen er skogsveg / gardsveg, men ein mindre del av vegen består av lite opparbeidd sti. Vegen stig bratt opp frå Isdal, elles går vegen i slakt terreng.

4.5 STUVASETERSMOGET

Sti.

Lengde 0,6km

Kategori B-C

Kart nr. 2.2

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Del 1	Sti, dels myrlendt		Bratt opp mot Hjartåsen frå SA.	Ingen (treng merking)	

Turvegen bind saman 4.1 og 4.3, og gjev saman med turveg 4.4. høve til fine rundløyper. Stien tar av frå 4.1 der denne kryssar elva gjennom Storedalen. Stien går i dels myrlendt terreng, dels i lett skogsterreng. Fint parti over Hjartåsen med utsiktpunkt austover.

Stien kan med enkel opparbeiding gjerast betre tilgjengeleg (kat.B), men kan vanskeleg tilfredsstilla krav til UU.

Stien bør også merkast betre, spesielt der den tar av frå Storedalen (4.1).

4.6 ISDAL – ØVRE ØKLAND

Skogsveg 2-3m brei.

Lengde 3,4km

Kategori B-C

Kart nr. 2.2

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Del 1	Skogsveg, noko ujamn.	2-3m	Kupert terreng, nokre bratte parti.	Ingen	Passering av elvar utan bru

Dette er eit viktig turvegsamband som bind saman turvegnettet på Litlabø med området Vad / Øvre Økland. Turvegen startar ved skytebana på Isdal, og går på skogsveg langs Ulvatjørna og vidare gjennom daldraget sør for Sætraåsen. Turvegen svingar så austover mot Vatnadalen og endar nord for gardane på Øvre Økland. Frå Vatnadalsvegen er det samband til turveg vidare austover til Vad.

Frå turvegen går det sti langs nordsida av Ulvatjørna mot Revasteinane (4.3). Fin rasteplass langs vatnet.

Andre turstiar

Frå Storedalen er det stitrakk vidare oppover langs Storedalen, og opp mot fjellområda Mennene (4.7) og Dalskardsvatnet (4.8). Desse er ikkje merka, og er vanskeleg å finna.

4.7 STOREDALEN - MENNENE

Umerka sti Lengde 1,7km Kategori C **Kart nr. 2.2**

4.8 STOREDALEN - DALSKARDSVATNET

Umerka sti Lengde 3,4km Kategori C **Kart nr. 2.2**

Innanfor gruveområdet finst det også fleire stiar som ikkje er medtekne her eller kartfesta.

Alle stiane som går ut frå Litlabø (Dale og Isdal) er bundne saman, men deler av stinettet er av dårleg standard eller svært mangelfullt merka. Frå dette stinettet er det turvegar vidare austover mot Vatnadalen og Vad, slik at ein i prinsippet kan gå frå Hustredalen til Grov, berre avbrote av veg til Vad og vegen til Fjellstova.



Figur 21 Turveg langs Jappaløkjen

TUROMRÅDE LITLABØ – FORSLAG TIL TILTAK

- Universell utforming av turveg 4.2 og 4.1 på strekning frå Rødkleiv til rasteplass ved Fiskarelvo
- Oppgradera turveg 4.6 fram til Ulvatjødnø for universell utforming
- Merka og oppgradera stien frå Revasteinane til Sætraliø.
- Merka sti til utsiktsplass i Hjartåsen
- Merka og oppgradera stien frå Ulvatjødnø til Revasteinane



Figur 22 Frå Ådlandsvatnet bade plass

Lokalisering

Turområdet omfattar Ådlandsvatnet og tilgrensande område, og vassdraget frå Ravatnet og nedover mot Frugarden. Dette er hovudsakleg naturterreng, men influert av menneskeleg verksemd, både når det gjeld vegar og landbruksverksemd (ved Frugarden, på Stuva, Vatna og Øvre Økland). E39 kryssar vassdraget ved Ådland bru og kan opplevast som ein barriere i turområdet. Andre kjørevegar i området vert gjerne nytta som turvegar, t.d. vegen til Vatna og Øvre Økland, som går langs nordsida av vatnet. Ådlandsvassdraget er viktig som fiskevatn. ¹⁹

Tilgjenge/parkering

Turområdet har tilkomst frå Møllebrua ved Stord kyrkje, frå Saneset, frå Vatnadalsvegen og frå Gruvevegen ved Stuva. Området har også gangtilkomst frå Krækjen og Ådland bru, via ny gangbru over Frugardselva.

Det er parkeringsplassar ved Møllebrua og Saneset, elles er det ingen offentlege parkeringsplassar langs tilkomstvegane til turområdet. Parkering kan også skje langs Gruvevegen (evt. ved Stuva gamle skule) og i kryss med Vatnadalsvegen og skogsveg til Stuva. Parkering bør løysast betre, spesielt i Vatnadalen og langs Gruvevegen ved Stuva.

Universell utforming

Turvegane i området er i stor grad stiar og skogsvegar, som ikkje er tilrettelagt for alle. Enkelte turvegar går i terreng der det vil vera mogeleg å oppnå universell utforming. Dette er kommentert nærare under den enkelte turveg.

Turvegar/turstiar

5.1 FRUGARDEN – ÅDLAND BRU

Sti

Lengde 0,9km

Kategori C

Kart nr. 2.3

¹⁹ Vassbruksplanen for Ådlandsvatnet.

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Ujamn sti		For det meste flatlendt, bratt kneik ved Krækjen	Merka som ein del av Nordsjøløypa	Skilting om fiskemoglegheiter langs elva.

Turstien startar ved gamle Møllebrua, og går langs sørsida av Frugardselvo, forbi Gildeskålbakken og fram til gangbru over elva. Det er nyleg bygt trebru like nedanfor oset i Ådlandsvatnet, som knytter stien til turvegen langs Ådlandsvatnet (5.2). Vegene er starten på Nordsjøløypa som går frå kyrkja til Fitjar via Saneset og Vatnadalen. Ved Møllebrua er det oppslagstavle som informerer om turløypa. Stord kommune har planar om å oppjustera denne strekninga som universelt utforma turveg. Turvegen har samband med 5.2.



Figur 23 Turveg ved Saneset

5.2 ÅDLAND BRU – SANESET

Grusa veg /sti 1-1,5m brei.

Lengde 1,1 km

Kategori C (B) **Kart nr. 2.3**

Del 1 Saneset – Badeplass

Del 2 Badeplass – Ådland bru.

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Del 1	Grusa veg.	Ca 1m +- nokre parti for smale for rullestol.	Til dels bratt. Nokre parti kan leggjast om, men vanskeleg parti i starten (0-200m)	Ingen merking (N)	Oppslagstavle ved p.plass om fiskemoglegheiter.
Del 2	For det meste ok, men nokre ujamne parti. Vegene er utsett for utrasing. Utbeta 2009	Ca 1m +-	Tilfredsstillande, med nokre unntak. Bratt bakke opp mot gangbru over Frugardselva bør utbetrast.	Ingen merking (N)	Trengst sikring langs vatnet. Problem med utrasing, og usikkert fjell.

Gangvegen er mykje brukt som tilkomst til badeplassen ved Ådlandsvatnet, og som turveg for nærmiljøet. Samband til Møllebrua og kyrkja via tursti langs Frugardselva (5.1) og til turområde Litlabø og Vatnadalen / Vad via lokalveg til Øvre Økland og Fjellgardane (5.3). Strekingen er ein del av Nordsjøløypa.

I høve til universell utforming er vegen for bratt, og til dels for smal for rullestol. Vegen kan leggjast om på enkelte strekningar med stor stigning, men vil ikkje kunna oppfylle krava til kategori A*. Kan oppnå kategori A med visse forbetringar.

5.3 SANESSET - VATNA – ØVRE ØKLAND (INNTAKSDAM)

Gardsveg /Skogsveg 2-3m brei. Lengde 2,5km

Kategori B-C **Kart nr. 2.3**

Del 1: Saneset – Vatna

Del 2: Vatna – Øvre Økland

Del 3 Øvre Økland – Inntaksdam

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Del 1	Asfaltert veg	4-5m	Noko kupert	Merking manglar	
Del 2	Asfaltert veg.	4-5m	For det meste slakt terreng	Merka med N som del av Nordsjøruta.	Parkering manglar
Del 2	Grusa skogsveg	2-3m	For det meste slakt terreng	Merka med N som del av Nordsjøruta.	Bomveg frå Øvre Økland Parkering manglar

Bygdevegen frå Saneset til Øvre Økland er ein del av det samanhengande turvegnettet i området. Turvegen består av kjørbar gardsveg (open for allmen ferdsel) mellom Saneset og Øvre Økland, frå Ø. Økland til inntaksdammen er det kjørbar bomveg (skogsveg). Bomvegen er kjørbar veg fram til inntaksdammen, der det er ein liten p-plass. Det manglar høve til parkering langs vegen før bommen. Vegen er noko kupert langs nordsida av Ådlandsvatnet, fram til Vatna. Vegen går deretter i flatt lende, med noko stigning opp frå brua over Vatnaelva og opp mot snuplass ved inntaksdammen. Frå inntaksdammen går det tursti vidare til Ravatnet og Stordfjellet (sjå område 11). Turveg 5.3 utgjer, saman med turveg 5.1 og 5.2 og 5.4, ein del av den merka Nordsjøløypa. Nordsjøløypa tar av frå turvegen til Ravatnet, og går vidare mot Prestavarden og Sæterbø i Fitjar.

5.4 STUVA - VATNA

Skogsveg 2-3m brei.

Lengde 2km

Kategori B

Kart nr. 2.3

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Jamn skogsveg, delvis grusa	Ca 3m	For det meste slakt terreng	Del av Nordsjøruta	Grinder langs vegen. Manglar høve til parkering.

Turvegen har tilkomst frå Vatnadalsvegen og frå Gruvevegen ved Stuva. Vekslande område med skog og kulturlandskap. Vegen har rimeleg god skogsvegstandard, men er noko ujamn for rullestol / vogn. Mykje brukt turveg som bør oppgraderast til kat. A.

5.5 STUVA – ØVRE ØKLAND

Skogsveg / sti

Lengde 1,9km

Kategori C

Kart nr. 2.3

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Ujamn skogsveg /sti, enkelte fuktige parti.	2-3m /sti	Hovudsakleg slak vegføring. Ikkje tilfredsstillande for kat. A.		

Vegen tar av frå 5.4 og fylgjer skogsveg ca 700m, og deretter sti (850m) og skogsveg (400m) innover mot Ø. Økland via Baståsen. Stien har fleire forgreiningar mot turveg 5.4. og mot Isdal / Litlabø (4.6). Noko vekslande terreng og ujamn sti.

5.6 HYSTAD SKULE - ÅDLANDSVATNET

Skogsveg 2-3m brei.

Lengde 1km (ca)

Kategori B

Kart nr. 2.3

Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
-	2-3m /sti	Varierende , bratt opp frå E39		

Turvegen følgjer eksisterande skogsveg gjennom Ådlandsskogen fram til kryssområdet E39/Ådlandsvegen. Vegen blir brukt som gangtilkomst til Ådlandsvatnet frå Hystad skule og Nordbygdo ungdomsskule. Turvegen har også tilkomst frå bustadområde på Ådland nord via stiar. Det manglar trygg kryssing av E39.

5.7 VATNADALEN – VAD

Skogsveg 2-3m brei.

Lengde 1,3km

Kategori B

Kart nr. 2.3

Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Skogsveg, noko ujamn.	2-3m	Middels	Ingen	

Vegen følgjer skogsveg som tar av frå Vatnadalsvegen, og går gjennom skogsterreng fram til Vad.

Andre turstiar i område 5

Det går fleire stiar frå Vatna og Lønning ned mot Ådlandsvatnet, og enkelte stader langs vatnet. Nokre av desse er registrert i kartet. Det manglar imidlertid ein samanhengande sti langs vatnet. Topografien langs vatnet gjer at enkelte område er vanskeleg tilgjengeleg, og kan vera vanskeleg å opparbeida som tursti.

Frå turvegen nord for Stuva (5.5) er det stisamband mot Isdal og vidare fram til turvegen langs Ulvatjødno (4.6).

TUROMRÅDE ÅDLANDSVATNET – VATNADALEN – FORSLAG TIL TILTAK

- Betre merking av Nordsjøløypa
- Turvegsambandet mot Landåsen (ved Stuva) bør merkast betre.
- Tiltak for eksisterande turveg langs Ådlandsvatnet (5.2):
 - Omlegging av enkelte bratte strekningar.
 - Opparbeida møteplassar (for rullestol el. barnevogner) og rasteplassar m/ benkar
 - Tilknytning mot gangbru ved Ådland Bru må utbetrast
- Det bør leggjast til rette for tursti langs sørsida av Ådlandsvatnet frå Ådland bru til Vatna. Denne strekninga er vist som planlagt tursti i gjeldande kommuneplan.
- Det bør opparbeidast turveg langs nordsida av vatnet frå Saneset til Vatna (alternativ til bruk av bygdevegen)
- Parkeringsplassar bør opparbeidast ved Øvre Økland og ved Stuva.
- Opparbeiding av universelt utforma turveg langs Frugardselva



Figur 24 Vadelvo ved Hauglandskvedno

Lokalisering

Området frå Vatnadalen og austover mot Grov og Agdestein utgjer eit samanhengande skogsområde, berre avdelt av Lundssetervegen. Området representerer eit utmarksområde med store myrar og skogsterreng som er mykje brukt som turområde for dei som ønskje litt lengre turar i utmark. Vadelvo og Grovaelvo går gjennom turområdet. Innanfor dette området ligg også Fjellstova og Lundarstøl, som er eit attraktivt utfartsområde.

Store deler av området følgjer eit terrengdrag med høgde kring 100moh, mellom Fjellgardane og lia opp mot Fjellstova. Sjoalemyro naturreservat er ein del av dette terrengdraget. Hauglandskvedno ved Vadelvo er eit viktig turmål i området.

Tilgjenge/parkering

Turområdet har tilkomst frå Fjellgardsvegen/Vadvegen, Lundssetervegen, og E39 ved Grov. Det er opparbeidd parkeringsplassar ved Vad, langs Lundssetervegen ved Sjoalemyra og skistadion, ved Fjellstova og ved Tyse kraftstasjon.

Alle parkeringsplassane har god kapasitet, men ved store utfartsdagar vinterstid kan det bli trangt langs vegen der lysløypa startar. Ved Grov manglar opparbeidd parkeringsplass, men det er høve til parkering på lunneplass langs vegen. Parkeringsplassen ved Vad er plassert bratt ned frå Vadvegen (startpunkt for turen), og er difor vanskeleg tilgjengeleg for rørslehemma. Fleire av skogsvegane i området har bom eller grind som kan vera vanskeleg å forsera for vogn / rullestol.

Universell utforming

Turvegane manglar universell utforming.

Turveggar/turstiar

6.1 VAD - HAUGLANDSKVEDNO

Skogsveg 2-3m brei.

Lengde 1,1km

Kategori B

Kart nr. 2.4

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Skogsveg med ujamn overflate	Ca 2m	Forholdsviis flatt terreng		

Bortsett frå bratt veg opp frå parkeringsplassen ved Vad går turvegen i slakt terreng, og er lett å gå. Vegen er tilgjengeleg for joggevoyn og liknande. Hauglandskvedno, som er ivaretatt som kulturminne, er eit mykje besøkt turmål for familiar. Ved målpunktet er det benkar og bord for rasting samt bok for signering. Turvegen bør tilretteleggjast for universell utforming (A*).

6.2 VAD - SJOALEMYRO

Skogsveg 2-3m brei.

Lengde 1,9 km

Kategori B-C

Kart nr. 2.4

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Skogsveg med ujamn overflate / sti	2-3m / sti	Varierende		

Vegen går i kanten av Sjoalemyro, og følgjer dels skogsvegtrasear, men sørlege del med samband mot Vadvegen følgjer ein umerka sti.

6.3 VATNADALEN – FJELLSTOVA

Umerka sti

Lengde 2,5km

Kategori B-C

Kart nr. 2.4

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Sti, dels våtlendt		Enkelte bratte parti	Delvis T-merka	

Vegen følgjer lia oppover frå Vatnadalen mot Fjellstova. Turstien er i turkartet* vist som merka fotrute, men merkinga kan på deler av strekninga vera vanskeleg å følgja. Frå stien er det ein stiarm som går ned mot Vadelvo og Hauglandskvedno (med samband mot 6.1)

6.4 HETLESÆTER

Skogsveg /bygdeveg 2-3m brei.

Lengde 1,2km

Kategori B-C

Kart nr. 2.4

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Kjørbar grusveg, varierende standard	2-3m	Deler av strekninga er svært bratt		

Turvegen er tilkomstveg til busetnaden på Hetlesæter, men er av svært dårleg standard, og har preg av skogsveg. Vegen går gjennom eit variert skogsområde med vekslende terreng fram til kulturlandskapet ved Hetlesæter. Frå vegen er det tilkomst til stiar opp mot Lundseter. Det manglar parkering langs E39, men parkering langs sideveg (i kryssområdet) er mogeleg.

6.5 AGDESTEIN

Skogsveg 2-3m brei.

Lengde 1km

Kategori B-C

Kart nr. 2.4

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna

(Vegen er registrert, men ikkje synfare)

6.6 SJOALEMYRO - GROV

Skogsveg 2-3m brei.

Lengde 2,4km

Kategori C/B

Kart nr. 2.4

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Noko ujamn skogsveg	2-3m	Noko stigning i nordre		

			del		
--	--	--	-----	--	--

Turvegen startar ved P-plass ved Lundssetervegen og følgjer Grovaelvo i forholdsvis flatt lende dei første km. Lenger nord er terrenget meir kupert.

6.7 SJOALEMYRO - GROVAELVO

Skogsveg / sti. Lengde 2km Kategori C Kart nr. 2.4

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Vekslande, til dels våtlendt og smal sti.		Bratt ned mot Grovaelva.		

Turvegen tar av frå Lundssetervegen ca 200m ovanfor parkeringsplassen og følgjer dels skogsveg, dels sti nordover og ned mot Grovaelvo, der det er gangbru over elva. Saman med turveg 6.6 dannar denne ei sløyfe på ca 5 km. Stien er dels smal og kryssar bekkefar.

6.8 LYSLØYPA (LUNDARSTØL)

Skogsveg 2-3m brei. Lengde 4 km Kategori B-C Kart nr. 2.4

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Ujamn skogsveg	3m	Vekslande, enkelte bratte parti.	Km-merking	Lys

Lysløyipa ved Lundarstøl vert først og fremst brukt som skiløyipe i vintermånadene. Løyipa har skogsvegstandard, og kan også nyttast som 'sommarløyipe', sjølv om vestre del av løyipa (frå Lundarstøl og nedover langs Vadelvo) er noko myrlendt. Frå turløyipa går det dårleg merka sti mot Hetleseter. Frå Lundarstøl er det samband med kjørbar veg frå Fjellstova til Kattnakken (open for gåande i sommarhalvåret).

Andre turstiar

Mellom Hauglandskvedno og Fjellstova går det ei T-merka sti.

I området nedanfor Fjellstova er det ein del skogsvegar som også vert nytta som turvegar. Det går også skogsvegar og stiar ut frå Førland, Eskeland, Presthaug og Haugland. Nokre av desse er vist på vedlagt kart. Fjellgardsvegen og mindre gardsvegar mellom busetnaden på Fjellgardane, Grov og Agdestein tener og som turvegar for nærområdet, men er ikkje registrerte her. Turstiar frå Fjellstova ved Lundsseter opp mot fjellet er nærare omtala i kap. 11.

TUROMRÅDE VATNADALEN / AGDESTEIN - FORSLAG TIL TILTAK

- Universell utforming av turveg mellom Vad og Hauglandskvedno
- Etablering av parkering for rørslehemma langs Vadvegen.
- Etablera betre stisamband mellom Hauglandskvedno og Fjellstova.
- Utvida parkering ved skistadion (start på lysløyipa)



Figur 25 Frå Hundsåsen

Lokalisering

Hundsåsen er eit lite turområde mellom Kyvik / Nordre Tveita og Fjellgardane. Området tener som nær-turområde både for busetnadene i Rommetveit-området og på Fjellgardane. Området består av skogsmark, i veksling med beitemark ned mot Lunde og N. Tveita.

Tilgjenge/parkering

Området er tilgjengeleg frå gardsvegar på Rommetveit, frå E 39 og frå Fjellgardane. Det er ingen parkeringsplassar langs E39 eller Fjellgardsvegen. Noko parkering skjer likevel tilfeldig langs Fjellgardsvegen.

Tilkomst frå Rommetveit- området (strekninga Tyse – Kyvik) skjer dels via undergang under E39, men enkelte stader må gåande gå langs og/ eller kryssa hovudvegen i plan for å koma til turområdet.

Usikre tilkomsttilhøve, og store terrengvariasjonar gjer området vanskeleg å tilretteleggja turvegar for universell utforming. Ein føresetnad for at turvegar kan tilretteleggjast med universell utforming er difor at det vert etablert sikre krysningar av hovudvegen og trygg parkering.

Universell utforming

Turvegane går i område med til dels sterk stigning, og dette gjer området vanskeleg å leggja til rette for universell utforming.

Turvegar/turstiar

7.1 LUNDARÅSEN

Skogsveg 2-3m brei.

Lengde 1,1km

Kategori B-C

Kart nr. 2.5

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Skogsveg		Dels bratt		

Turvegen følgjer skogsveg frå Kyvik til Solhaug over Lundaråsen.

7.2 HUNDSÅSEN

Skogsveg 2-3m brei.

Lengde 1,8km

Kategori B-C

Kart nr. 2.5

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna

7.3 IGLATJØDNO

Skogsveg 2-3m brei.

Lengde 1km

Kategori B-C

Kart nr. 2.5

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna

7.4 MODELLFLYPLASS --

Skogsveg 2-3m brei.

Lengde 0,5km

Kategori B-C

Kart nr. 2.5

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
			Slakt terreng		

TUROMRÅDE HUNDSÅSEN - FORSLAG TIL TILTAK

- Etablering av sikker kryssing av E39
- Universell utforming av turveg 7.4



Figur 26 Frå Seminarhagen (Rommetveit)

Lokalisering

Området omfattar kyststripa frå Rommetveit til Skjersholmane. Området varierer når det gjeld naturforhold, topografi og arealbruk, og strandsona vekslar mellom naturmark, landbruk, bebygde område og industri/næringsområde.

Tilgjenge/parkering

Pr. i dag er det etablert kyststi på deler av strekninga, frå Rommetveit til Øklandslio og frå Sævarhagsvikjo til Straumen / Storhaugvegen. Gjennom Leirvik er det dels tilgjenge langs kaikanten, mot moloen, og det ligg planar om strandpromenade frå kyrkja til moloen.

Det er eit mål å få etablert ein samanhengande kyststi på heile strekninga frå Rommetveit til Skjersholmane, der strandpromenaden i Leirvik vert ein del av det samanhengande systemet. Trasevalget er ein av utfordringane, og det kan vera aktuelt å foreslå alternative trasear.

Det må sikrast tilkomst til traseen frå dei kystnære bustadområda, frå båthamner og offentlege parkeringsplassar.

Universell utforming

Det er eit mål å oppnå universell utforming på heile strekninga. Pr. i dag er det varierende standard på det som finst av turveggar og gangveggar på strekninga.

Eksisterande turveggar

På strekninga er det opparbeidd gangveg eller etablert turstiar på enkelte strekningar. Desse vert beskrive nærare nedanfor.

Turvegar/turstiar

8.1 ROMMETVEIT (BREIVIK) – KLINGENBERGVEGEN

Turveg 1-2m brei.

Lengde 0,5km

Kategori B

Kart nr. 2.6

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Grusa, jann veg	Ca 2m	Forholdsvis slak	Ingen merking	

Turvegen går frå Ballbanen på høgskuleområdet (ved Granheim) ned mot sjøen, og sørover gjennom skogen mot Brevikjo badeplass. Veggen følgjer kystlinja 20-50 m frå strandkanten. Området er dels naturleg skog, dels opparbeidd parkområde som høyrer til høgskuleeigedom.



Figur 27 Sti frå Klingenbergkaien

Frå Brevikjo kan ein følgja eksisterande bustadveg fram til Klingenbergvegen og Klingenbergkaien. Det er etablert ein ny promenadeveg (jf. bilete) langs strandkanten frå Klingenbergkaien og austover mot Brevikjo, men denne er ikkje ført heilt fram til vegenden ved Brevikjo. Vidare framføring av turveg her vil koma i konflikt med privat eigedom eller naturleg strand.

Frå Klingenbergvegen går det gangveg langs den bratte strandkanten opp mot Øklandslio. Veggen er skuleveg til Rommetveit skule, og sikra med veglys og rekkverk. Veggen har samband til bustadvegane i Øklandslio og Strongalio, og stikkvegar ned mot naust og badeplassar ved sjøen. Det manglar ein samanhengande gangveg / tursti vidare sørover mot Sævarhagsvikjo.

8.2 HYSTADMARKJO

Turveg 1-2m brei.

Lengde 2km

Kategori B

Kart nr. 2.6

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Grusa, jann veg	1-2m	Enkelte bratte parti		

Veggen gjennom Hystadmarka, frå Sævarhagsvikjo til Straumen, vart etablert i samband med sikring av Hystadmarka naturreservat (svartorskog). Veggen gjev tilgang til eit attraktivt naturområde, og kanaliserer ferdsel utanom sårbare område. Frå turvegen er det tilgjenge til badeplassar i Apalvikjo og Melkevikjo. Turvegen er mykje nytta, og har god tilgjenge frå parkeringsplassen ved båthamna i Sævarhagsvikjo, og frå parkeringsplassen ved Storhaugvegen. Grusvegen er bygd lett i terrenget, og er godt tilpassa terreng og vegetasjon ved at den snor seg gjennom området. Det meste av traseen går i flatt lende, og er lett tilgjengeleg. Sterk stigning på enkelte parti, spesielt mellom Straumen og parkeringsplassen ved Storhaugvegen gjer imidlertid at deler av veggen er vanskeleg tilgjengeleg for rørslehemma.

Strandlina sørvest for Straumen er næringsområde og ikkje open for allmenn ferdsle. Samband vidare sørover mot Leirvik går i dag via Storhaugvegen, Valevegen og Hystadvegen.

8.3 STRANDPROMENADE - LEIRVIK

Turveg langs kai.

Lengde 2km

Kategori B

Kart nr. 2.6

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
	Betongkai	Ca 2m	Ingen stigning		



Strandpromenaden vert teke med her, sjølv om det pr. i dag ikkje er nokon samanhengande strandpromenade gjennom Leirvik. Enkelte deler av kailinja er lagt til rette som promenadeveg (gangveg). Dette gjeld m.a. strekninga langs Bråtalo (jf. biletet) og kailinja på sørsida av hamna langs Hamnegata. Det meste av kaiarealet frå Bråtalo til moloen har fast dekke (betong). Frå Bråtalo og nordover manglar tilgang langs stranda.

Figur 28 Strandpromenade langs Bråtalo

8.4 SPONAVIKJO – HÅKLUBBEN

Sti / Skogsveg 2-3m brei / sti.

Lengde 1,4km

Kategori B/C

Kart nr. 2.6

Del 1 Sponavikjo- Gullberg

Del 2 Gullberg – Håklubben

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Del 1	Skogsveg, noko ujamn	1-2m	Til dels bratt.	Ingen merking	
Del 2	Ujamn sti, både mot Gullbergvegen og Håklubben	-	Bratt opp mot Gullbergvegen Stiarm mot Håklubben noko slakare.	Ingen merking	

Turvegen går noko bratt opp mot Gullbergtoppen frå Sponavikjo, og fortset på vestsida av Gullberg gjennom skogen fram til badeplass ved Urastrando, og vidare fram til Gullbergvegen og Håklubben. Turvegen har også samband mot Sponavikdalen, Gullskar og Øvre Hageby

Turvegen går gjennom Gullbergområdet, som er eit interessant område både med omsyn til natur, terreng og kulturhistorie. Stora Gullbergstova er ei hole i sjølve Gullbergtoppen. Gullbergområdet har holer etter tidlegare gruvedrift. Gruvedrifta i Gullberg var den første på Stord, først datert til 1689. Siste gong det var drift i Gullberg var i 1860/70-åra. Området var og nytta militært under krigen, og har ein del kulturminne frå aktiviteten då (m.a. signalstasjon på toppen av Gullberg frå 1943 og grunnmur etter 'tyskarhuset').



Figur 29 Turveg frå Sponavik mot Gullberg

Turvegen gjennom området har preg av skogsveg, og er noko ujamn og bratt. Det manglar merking eller kart over området, som kan vegleia dei som er ukjent i området. Turvegen er tilgjengeleg frå parkeringsplass i Sponavikjo.

8.5 KÅREVIK – SÆBØ GARD

Del 1 Kårevik – Sæbø gard

Del 2 Sæbø gard – Skjersholmane

	Overflate	Breidde	Stigning	Merking	Anna
Del 1	Asfaltert veg	1-2m	Til dels bratt.	Ingen merking	
Del 2	Ujamn sti,	-	Bratt opp frå Sæbø	Ingen merking	

Framtidig trase for kyststi

Det er ei målsetjing å opparbeida kyststi frå Rommetveit til Leirvik, strandpromenade gjennom Leirvik og kyststi vidare til Hornelandsvågen. Målet er at heile kyststien skal vera tilgjengeleg for alle og ha universell utforming.

TUROMRÅDE ROMMETVEIT – LEIRVIK – SKJERSHOLMANE (KYSTSTI) - FORSLAG TIL TILTAK

- Samband mellom Kviteluren og Sævarhagsvikjo
- Etablere strandpromenade gjennom Leirvik sentrum, og frå moloen til Sponavikjo.
- Turveg langs sjøen i Øklandslio og Strongalio
- Gangsamband langs sjøen mellom Sæbø og Alnavågen
- Gangvegsamband langs sjøen mellom Kårevik og Eldøy.
- Etablering av samband mellom Bråtatio og Spelmannsneset
- Eins utforming / gjenkjenning av strandpromenaden i sentrum
- Universell utforming av heile kyststien.

TUROMRÅDE 9: FØYNO - NAUTØY

Turvegar på Føyno og Nautøy er ikkje registrerte. Standard og behov for nye turvegar må vurderast nærare. **Kart nr. 2.7** viser enkelte trasear der det er ønskjeleg å få etablert turvegar.

TUROMRÅDE 10: HUGLO

Turvegar på Huglo er vist på **kart nr. 2.8**. Når det gjeld forslag til tiltak vert det vist til KDP Huglo.

10.1	HUGLAHAMMAREN			
	Skogsveg 2-3m brei.	Lengde 1km	Kategori B-C	Kart nr. 2.8
10.2	SVINASTEINEN			
	Skogsveg 2-3m brei.	Lengde 1,2km	Kategori B-C	Kart nr. 2.8

TUROMRÅDE 11: FJELLET

Turvegar / stiar i fjellet er ikkje vurderte i høve til standard og tilgjenge, men er teke med i lista nedanfor.

11.1	BØRTVEIT – SVARTAVATNET			
	Skogsveg 2-3m brei.	Lengde 3,1km	Kategori B-C	Kart nr. 2.9
11.2	HEIO – MEHAMMARSÅTO – FITJAR			
	Sti	Lengde...	Kategori C	Kart nr. 2.9
11.3	HEIO – KVELVE – KATTNAKKEN			
	Sti	Lengde 1,0km	Kategori C	Kart nr. 2.9
11.4	HEIO – STEINEN – SVARTAVATNET			
	Sti	Lengde 3,4km	Kategori C	Kart nr. 2.9
11.3	HEIO – KVELVE – STOVEGOLVET			
	Sti	Lengde	Kategori C	Kart nr. 2.9
11.4	LUNDSÆTER – TYSESKARET - STOVEGOLVET (- KVELVE – HEIO)			
	Sti	Lengde	Kategori C	Kart nr. 2.9
11.5	LUNDSÆTER – L.DYRDAL – STOVEGOLVET – LUNDSÆTER			
	Sti	Lengde....	Kategori C	Kart nr. 2.9

11.6	LUNDSÆTER – VAULANE – RAVATN – HOVTRONG – TYSEBOTN –	LUNDSÆTER		
Sti	Lengde ...	Kategori C	Kart nr. 2.9	
11.7	LUNDSÆTER – SØRLIVATN - SÆTERBØ			
Sti	Lengde ...	Kategori C	Kart nr. 2.9	
11.8	LUNDSÆTER- SØRLILEITET – STORE TJØDNADALEN –	MEHAMARSÅTO (- ST-TJØDNADALEN		
Sti	– HEIO)	Lengde ..	Kategori C	Kart nr. 2.9
11.9	VATNADALEN – RAVATNET – LUNDSÆTER			
Sti	Lengde ...	Kategori C	Kart nr. 2.9	
11.10	VATNADALEN – PRESTASTEGEN – SÆTERBØ (NORSJØLØYPE)			
Sti	Lengde ...	Kategori C	Kart nr. 2.9	
11.11	VATNADALEN – HOVTRONG – TYSEBOTN – VAULANDE – RAVATNET –	VATNADALEN		
Sti	Lengde ...	Kategori C	Kart nr. 2.9	
11.12	RYDLANDSSAGO – FUGLATJØRN – PRESTAVARDEN - VATNADALEN			
Sti	Lengde ...	Kategori C	Kart nr. 2.9	

TUROMRÅDE 12: SÆTREÅSEN - MENNENE

Turstiane er ikkje vurderte i høve til standard og tilgjenge, men er teke med i lista nedanfor, og vist på kart nr. 2.9. Turstiane går i skogsterreng, og er hovudsakleg stiar utan opparbeiding.

12.1	ELLINGSDALSVATNET			
Sti	Lengde 2,8 km	Kategori C	Kart nr. 2.2	
12.2	LANGAVATNET -			
Sti	Lengde 2,0 km	Kategori C	Kart nr. 2.2	
12.3	ØVRE PETARTEIGSVATNET (frå rv. 545 til kryss med 12.2)			
Sti	Lengde 0,7 km	Kategori C	Kart nr. 2.2	

5.5. Framtidig turvegnett – utfordringar / tiltak

Kartlegginga i kap. 5.4 viser at Stord har eit omfattande nett av turveggar som kan nyttast til ulike formål. Turvegnettet vert nytta til trening (jogging/skigåing), turorientering og generelt som rekreasjon.

Generelt er utfordringane når det gjeld turveggar låg standard, og at det manglar tilkomst til turområde, gode parkeringstilhøve osv. Målsetjingar om universell utforming er også ei stor utfordring. Låg standard og vanskelege punkt på turvegane kan gjera at vegane er vanskeleg tilgjengeleg for alle. Hinder som må utbetrast er passering av bommar og grunder, og kloppar /bruer over bekkefar. Stor stigning og ujamn veg også ei sterk begrensing for tilgjenget. Merking av vegar er også eit viktig tiltak for å gjera turvegane meir tilgjengelege.

Utfordringar med forslag til tiltak er lista opp under det enkelte turområde. Tiltaka kan delast i ulike kategoriar. Nedanfor er dei ulike tiltaka sett opp under følgjande hovudpunkt: Nye turveggar, oppgradering av turveggar / stiar, parkeringstiltak og merking. Bak kvart tiltak er det gitt eit nummer, som refererer til vedlagt kart nr. 2.10. Dei ulike tiltaka er også vist i fig. 29.

NYE TURVEGAR

I enkelte område kan nye turveggar eller -stiar opna opp for nye turtrasear, og auka bruken av turområda. Turvegsamband som vert foreslått etablert er:

LANDÅSEN:	Frå Røyrtjødno (1.6) til Almås og Nysæter via Valvatnafleet og Knurrøyo. A-1
VALVATNAVÅGEN:	Etablera gangsamband langs skrenten i sjøkanten inst i Valvatnavågen. A-2
DJUPADALEN:	Frå Djupadalen til Valvatnavågen (gjerde stengjer for samband i dag). A-3
VALVATNAFELTET:	Betra stitilknytninga frå Valvatnafeltet mot turveg 2.6 og Djupadalen. A-4
DIGERNES:	Samband frå busslomme ved E39 mot Digernesvegen og Digernesklubben. A-5
ÅDLANDSVATNET :	Tursti langs sørsida av Ådlandsvatnet frå Ådland bru til Vatna. A-6
ÅDLANDSVATNET:	Turveg langs nordsida av vatnet frå Saneset til Vatna. A-7
HAUGLANSKVEDNO:	Etablera betre stisamband mellom Hauglandskvedno og Fjellstova. A-8
KYSTSTI :	Samband mellom Kviteluren og Sævarhagsvikjo. A-9
KYSTSTI:	Turveg langs sjøen i Øklandslio og Strongalio. A-10
KYSTSTI:	Gangvegsamband langs sjøen mellom Alnavågen og Eldøy (via Sæbø). A-11
KYSTSTI:	Etablering av samband mellom Bråtalo og Spelemannseset. A-12
KYSTSTI:	Etablera samanhengande tursti frå Alnavågen til Sæbø og Kårevik. A-13

OPPGRADERING AV EKSISTERANDE STIAR TIL MERKA TURSTIAR (B/C):

LITLABØ:	Merka og oppgradera stien frå Revasteinane til Sætralo. B-1
LITLABØ:	Merka og oppgradera stien frå Ulvatjødno til Revasteinane. B-2
LITLABØ:	Oppgradera turveg 3.8 frå Hustredalen til Rødkleiv m/ lys. B-3
LITLABØ:	Merka sti til utsikts plass i Hjartåsen. B-4

OPPGRADERING AV EKSISTERANDE STI /TURVEG TIL UNIVERSELLT UTFORMA TURVEG (A/A*):

LANDÅSEN:	Opparbeida kortare sløyfer med universell utforming. C-1
LANDÅSEN:	Ved enkel omlegging på enkelte strekningar med stor stigning, kan lysløypa (1.1) oppfylle krava til kategori A med omsyn til

	stigning. Ein tek atterhald om at belysninga må vurderast i høve til universell utforming. Behov for fleire lyspunkt ? C-2
VALVATNA:	Utbetring og tilrettelegging av 1.6 -strekning nærmast Valvatna, for universell utforming. C-3
NESSKOGEN:	Opparbeida strekningar med universell utforming på turvegsløyfe gjennom Nesskogen (del av noverande turnett). C-4
DIGERNES / VALVATNA:	Tilretteleggja vegen mellom Digernesvegen og Valvatnavågen (turveg 2.5) med universell utforming. Det må gjerast tilpassingar for passering av bom og grind. C-5
SAGVÅG:	Universell utforming av turveg frå Nysæter idrettsanlegg til Hustredalen. C-6
LITLABØ:	Universell utforming av turveg 4.2 og 4.1 på strekning frå Rødkleiv til rasteplass ved Fiskarelvo. C-7
LITLABØ:	Oppgradera turveg 4.6 fram til Ulvatjødno for universell utforming. C-8
ÅDLANDSVATNET:	Tiltak for eksisterande turveg langs Ådlandsvatnet (5.2): C-9 <ul style="list-style-type: none"> • Omlegging av enkelte bratte strekningar. • Opparbeida møteplassar (for rullestol el. barnevogner) og rasteplassar m/benkar. • Tilknytting mot gangbru ved Ådland Bru må utbetrast.
ÅDLANDSVATNET:	Opparbeiding av universelt utforma turveg langs Frugardselva. C-10
ÅDLANDSVATNET:	Universell utforming av turveg mellom Vad og Hauglandskvedno. C-11
KYSTSTI:	Universell utforming av heile kyststien C-12
HUNDSÅSEN:	Universell utforming av turveg 7.4. C-13

PARKERING

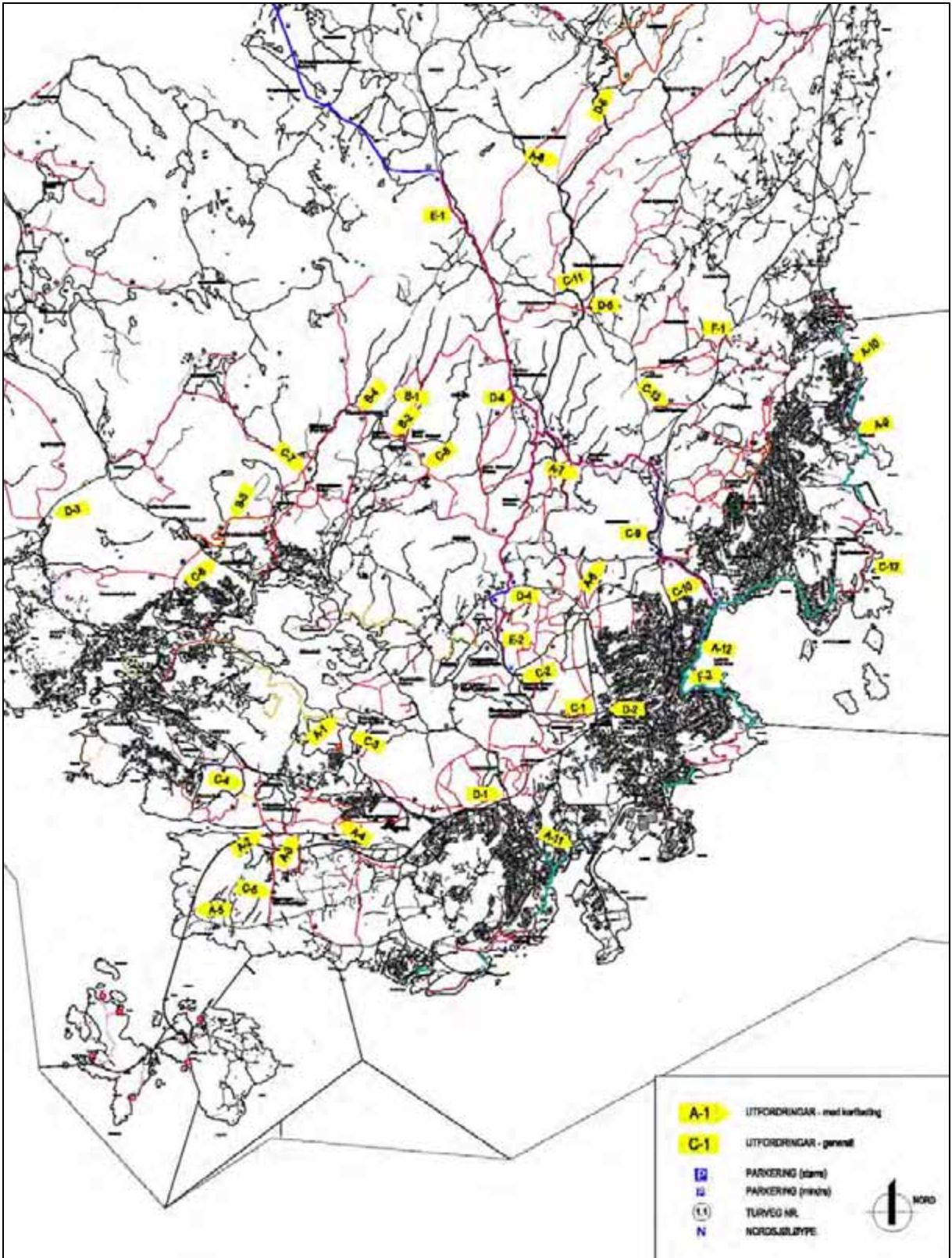
LANDÅSEN:	Utbetring /utviding av parkeringsplass ved Skjepåsen og betra tilkomst forbi bom. D-1
LANDÅSEN:	Asfaltering (og evt. utviding) av parkeringsplass ved Vabakken, merking av HC-plass. D-2
SAGVÅG:	Betra parkering i Dyvik (Dyviksåto /Utslettefjellet). D-3
ÅDLANDSVATNET:	Parkeringsplassar bør opparbeidast ved Øvre Økland og ved Stuva. D-4
ÅDLANDSVATNET:	Etablering av parkering for rørslehemma langs Vadvegen. D-5
VATNADALEN:	Utvida parkering ved skistadion (start på lysløypa). D-6

MERKING

VATNADALEN:	Betre merking av Nordsjøløypa. E-1
LANDÅSEN:	Betre merking av Nordsjøløypa. E-2

ANDRE TILTAK

ROMMETVEIT:	Etablering av sikker kryssing av E39. F-1
KYSTSTI:	Eins utforming /gjenkjenning av strandpromenaden i sentrum. F-2



Figur 30

BOLK II HOVUDNETT FOR GANG- OG SYKKELVEGAR

1. INNLEIING

Eit samanhengande gang- og sykkelvegnett er naudsynt for å leggje til rette for gåande og syklande. Den nasjonale reisevaneundersøkinga frå 2005 syner at ein av fire reiser skjer til fots eller med sykkel; 20 % skjer til fots og 5% med sykkel. Syklande og gåande vart i lang tid sett på som ei felles gruppe med felles løysingar. Gåande var likevel hovudmålgruppa, med det resultat at løysingar i første rekkje har vore på dei gåandes premisser med system som fortau eller gang- og sykkelveggar. Handbøkene skil no mellom gåande og syklande. Syklande vert behandla som køyrande, og det vert presisert at fortau *aldri* skal inngå i løysingar for sykkel. Kombinerte gang- og sykkelveggar der syklande og gåande deler areal kan godtas der det er få som sykklar og går, med der det er mange som går og sykklar skal desse to gruppene skiljast. Dette gjer at gåande i dag i stor grad har eit tilbod, mens dette i mindre grad er tilfelle for syklande. Sykkelvegnett står difor fram som ein manglande bit i vegsystemet. Slik er og situasjonen i Stord kommune. I denne delen vil me difor i første rekkje sjå på sykkel ettersom denne transportgruppa lenge har vore neglisjert i planlegginga.

Det er eit mål at sykkelandelen i Noreg skal auke frå 5% til 8% innan 2019. Dette inneber i praksis ein auke i sykkelbruken på 50 % samanlikna med sykkelnivået i dag. Ein viktig bakgrunn for denne målsettinga er at vegtrafikken står for ein betydeleg del av klimagassutsleppa i dag, og at denne delen aukar. Samstundes er det eit stort potensiale for å overføre reiser frå bil til sykkel. Halvparten av reisene er under 5 km, og halvparten av desse vert utført med bil. TØI har berekna at det er eit potensiale for å overføre 37 % av desse reisene til gange og sykkel. Eit anna viktig argument for ein auke i sykkelbruken er å redusere inaktivitet og legge til rette for meir fysisk aktivitet. Ein studie som er gjort i København syner at helsegevinsten ved å sykle ein halv time om dagen langt overgår tapet ved fleire ulykker.¹ Ein annan studie har sett på den samfunnsøkonomiske nytten ved å byggje ut gang- og sykkelvegnett som mellom anna omfattar utryggleik, trafikkulykker, reisetid og helseeffektar. Den syner at det er lønsamt å bygge ut gang- og sykkelvegnett.²

Sykkeldelen i Noreg er svært låg samanlikna med andre land. Mellom anna har våre naboland Sverige og Danmark sykkeldel på høvesvis 12 % og 17 %. Dette skuldast ikkje vår og topografi aleine. Til dømes har Västerås som ligg på omtrent same breiddegrad som Stord ein sykkeldel på 30 %. Stord har ein topografi og bystruktur som på mange måtar legg til rette for sykling. Det er relativt korte avstandar mellom målpunkt samstundes som landskapet er lite kupert. Når dette er sagt er det ein rekkje andre forhold som og har betyding for kor høg sykkeldelen vil verte, til dømes kvalitetar ved sykkelvegnettet, sykkelparkering og restriksjonar på bruk av bil. Erfaringar frå byar i Europa syner at det er ein klar samheng mellom god infrastruktur for sykling og sykkelbruk. Eit samanhengande sykkelvegnett som legg til rette for trygg, effektiv og komfortabel sykling er ein viktig føresetnad for ein stor del syklande. For å auke delen syklande er det ikkje berre naudsynt at fleire sykklar, men at fleire vel sykkel i staden for andre transportmiddel. For å oppnå dette må sykkel kunne konkurrere med bil som transportmiddel. Det er ikkje tilstrekkeleg å leggje til rette for sykkel, konkurranseforholdet mellom bil og sykkel må verte endra i favør av sykkel.

I denne delen av rapporten skal me sjå nærmare på moglegheiter for å etablere eit samanhengande hovudsykkelvegnett på Stord. I den fyrste delen (6.1) presenterer me nokre viktige planar som er relevante i denne samanhengen, både nasjonale og lokale. Me vil og gå litt inn på helsegevinstar ved å sykle og nokre viktige føresetnader for å auke sykkelbruken. I 6.2 kjem me med forslag til målsetjingar og strategiar for Stord kommune, samt utfordringar knytt til å oppnå desse. I neste del (6.3) vil me med utgangspunkt i handbøkene sjå på aktuelle system for gang- og sykkelvegnett. Her tar me for oss ulike målgrupper, viktige prinsipp og krav, ulike system og grunnlag for val av løysingar. I 6.4 går me gjennom lokale høve som grunnlag for vurdering av hovudnettet, før me i 6.5 kjem med forslag til eit

¹ Statens vegvesen 2007a

² Sælensminde 2002

framtidig hovudnett for sykkel i Stord kommune. I 6.6 tar me for oss andre tiltak som er naudsynte med tanke på å nå målsetingar om høgare sykkeldel. Til slutt vil me i 6.7 oppsummere og presentere eit forslag til samla tiltaksplan.

1.1 AKTUELLE PLANAR

Nasjonal Transportplan 2010 – 2019

I Nasjonal transportplan legg regjeringa fram sine mål og strategiar for transportpolitikken dei neste ti åra. Det overordna målet for Nasjonal transportplan 2010 – 2019 er å "...tilby eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert og miljøvennleg transportsystem som dekkar samfunnets behov for transport og fremmar regional utvikling".³ Planen har fire hovudinnsatsområde med kvar si hovudmålsetjing:

1. Regional utvikling og eit betre transporttilbod til folk og næringsliv i heile landet: Betre framkomst og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekrafta i næringslivet og for å bidra til å oppretthalde hovudtrekka i busettingsmønsteret
2. Eit sikkert transportsystem: Transportpolitikken skal byggas på en visjon om at det ikkje skal førekomme ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren.
3. Eit berekraftig transportsystem: Transportpolitikken skal bidra til å avgrense klimagassutslepp, redusere miljøskadelege verknader av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Noregs internasjonale plikter på miljøområdet.
4. Transport for alle: Transportsystemet skal vere universelt utforma.

Nasjonal sykkelstrategi 2010 – 2019

Nasjonal sykkelstrategi 2010 – 2019 er eit strategidokument utarbeida av Statens vegvesen, og er eit grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2010 – 2019. Hovudmålet er at det skal verte tryggare og meir attraktivt å sykle.⁴ I tillegg har strategien følgjande delmål:

1. *Sykkeldelen skal auke til 8 % innan 2019.* På grunn av generell vegtrafikkvekst må sykkelbruken i praksis doblast for å nå dette målet. Det må leggjast til rette for sykkel over heile landet, men potensialet og effekten vil være størst i byer og tettstader over 5 000 innbyggjarar.
2. *I byer og tettstader skal sykkeltrafikken doblast.* Dette er vurdert til å vere eit realistisk potensiale, og det vert foreslått at byar og tettstader utarbeidar eigne planar, strategiar og tiltak for sykling, i samarbeid med Statens vegvesen, basert på lokale føresetnader og politikk. Desse planane bør i tillegg til infrastruktur også omhandle arealforvaltning, drift og vedlikehald, skilting, oppmerking, informasjon, kampanjar, lågare hastigheit osv.
3. *80 % av barn og unge skal gå eller sykle til og frå skulen.* I aldersgruppa 6 - 15 år er allereie sykkeldelen på 60 %, og målet vert difor vurdert som realistisk. Ein viktig bakgrunn for spesielt fokus på barn og unge er ei utvikling mot inaktivitet og overvekt for denne gruppa.

Kommuneplan for Stord kommune 2004 – 2015

I kommuneplanen for Stord er det fire delmål som omhandlar sykkel direkte:

- *Vidareutvikling av Stord som kommunikasjonsknutepunkt.* Utbygging av gang- og sykkelvegnett er eit av tiltaka for å oppnå dette. Meir spesifikt vert det peika på eit samanhengande regionalt gang- og sykkelvegnett knytt opp mot "Nordsjøløypa".
- *Stord skal vere "trivselskommunen".* Friluftsområde for leik og fysisk aktivitet skal vere lett tilgjengelege for alle. Eit samanhengande gang- og sykkelvegnett er eit viktig tiltak for å oppnå dette.

³ St.meld. nr 16:47

⁴ Statens vegvesen 2007a

- *Interne sambandslinjer skal vere tiltalande og vakre.* Det skal vere ei positiv oppleving å gå og sykle, samstundes som det skal vere lett å kome seg frå ein stad til ein annan. På denne måten kan sykkel verte eit reelt alternativ til bil.
- *Stord skal vere den berekraftige byen.* Miljøby-prinsipp skal leggest til grunn for fysisk utforming av sentrumsområda. Elles nemnes bilfri sone i sentrum, miljøgater og parkeringsrestriksjonar som aktuelle tiltak.

Kommunedelplan Leirvik

Kommunedelplanen si hovudmålsetting er at Stord skal vere ein attraktiv kystby og det naturlege senteret i regionen. Samstundes skal Leirvik vitaliserast som sentrum i byen. I tråd med kommuneplanen der det vert understreka at Stord skal vere ein miljøby, har planen mellom anna fokus på mjuke trafikantar og gang- og sykkelvegnett. Det vert framheva at gang- og sykkelvegnettet skal leggje til rette for både transport- og fritidssykling. I tillegg til gang- og sykkelnett legg planen vekt på behovet for sykkelparkering, og at dette bør verte integrert i den fysiske infrastrukturen.

Klima- og energiplan for Stord kommune

Klima- og energiplanen for Stord kommune vart vedteken i 2008. Hovudmålet med planen er å redusere klimagassutsleppa i tråd med Kyoto-protokollen og skape eit meir energieffektivt lokalsamfunn. Planen legg fram seks delmål for å nå denne målsetjinga. Å redusere klimagassutsleppa i tråd med Kyoto-protokollen er ein av desse, og det er under denne at sykkel vert omtalt. Vegtrafikken er den viktigaste bidragsytaren til klimagassutsleppa i kommunen med 50 % av dei totale utsleppa.⁵ Løysingar for å redusere utslepp frå biltrafikken vert dermed sentrale for å nå denne målsetjinga. Ein av strategiane i planen er å auke tilgangen og etablere vegnett for mjuke trafikantar. Dette skal gjerast gjennom å prioritere investeringar og vedlikehald av gang- og sykkelvegnett. I tillegg skal skiltinga for både gang- og sykkelvegane verte betre.

Trafikksikringsplan 2004 – 2007

Trafikksikringsplanen 2004 – 2007 hadde som hovudmål at talet på personskader skulle verte redusert i høve til nivået som vart lagt til grunn i planen. I tillegg skulle talet på drepne og alvorleg skadde syne ein markant nedgang. I planen kjem det fram at ulykkesnivået i Stord kommune auka på 1990-talet. Samanlikna med andre kommunar kom likevel Stord ut med eit lågare tal på skadde i forhold til folketal. Når det gjeld fotgjengarar hadde Stord på den andre sida ein høgare ulykkesdel enn resten av fylket. Det vart understreka at sykkelulykker generelt er kraftig underrapportert, men av fire alvorlege sykkelulykker som vart rapportert (1995-1999) var tre barn i alderen 10-13 år. Totalt syner statistikken at ungdom var den dominerande aldersgruppa på ulykkesstatistikken. I planen vert det differensiert mellom ikkje-fysiske og fysiske tiltak. Eit av dei ikkje-fysiske tiltaka er ein heilskapleg plan for gang- og sykkelveggar i kommunen. I tillegg er gang- og sykkelveggar inkludert i fleire av dei fysiske tiltaka.

1.2 HELSEGEVINSTAR

Inaktivitet og helseproblem knytt til dette er ein aukande utfordring. Resultatet kan både vere korttids sjukdommar og alvorlege sjukdommar og langtids sjukefråvær. Regelmessig aktivitet kan redusere omfanget av ei rekkje sjukdommar. Studiar syner at auka bruk av sykkel kan gje store helsegevinstar og redusert sjukefråvær. Til tross for ulykkesrisiko ved sykling syner berekningar at helsegevinsten ved å sykle er heile 16 gongar høgare enn tapet ved ulykker. Levetida vert gjennomsnittleg forlenga med seks år, og då er ulykkene tatt med i reknestykket.⁶ Ei ny undersøking gjort av SINTEF i Grimstad syner at kommunen sparte 15 årsverk eller 6 millionar kroner som følgje av at fleire parkerte bilen.⁷

⁵ Stord kommune 2008:11

⁶ Statens vegvesen 2007a

⁷ Sparte seks millionar på økt bruk av sykkel, Grimstad Adressetidende. 11.01.2010.

1.3 KORLEIS AUKE TALET PÅ SYKLANDE?

Den nasjonale reisevaneundersøkinga frå 2005 syner at sykling utgjer 5 % av alle reiser for personar over 13 år.⁸ Som me var inne på innleiingsvis er dette lågt samanlikna med andre land. Sykkeldelen i Noreg har vore relativt stabil sidan reisevaneundersøkinga i 2001, men ligg godt under 1992-nivået då sykkel stod for 7 % av alle reiser.⁹

Det er store variasjonar mellom dei ulike byane og tettstadene på kor stor sykkeldelen er. I 2005 varierte til dømes delen syklande i dei seks største byane i Noreg frå 2,7 til 8,5 %.¹⁰ Det er ikkje tilgjengelege data for sykkelbruken på Stord. Sykkeldelen kan difor både vere høgare og lågare enn talet i den nasjonale reisevaneundersøkinga.

Den nasjonale reisevaneundersøkinga syner at kvar sykkelturn i gjennomsnitt er 3,2 km lang og varer i 16 minuttar. Om lag halvparten av sykkelturnane er 2 km eller lengre, mens 19 % er over 5 km.¹¹ Det er ein klar samanheng mellom reiseføremål og reiselengde. Til dømes er turføremål og arbeidsreiser lengre enn ei gjennomsnittleg sykkelreise, høvesvis 10,9 og 3,7 km. Ser ein på reiser med sykkel etter føremål, er arbeidsreiser den viktigaste enkeltkategorien med 23 % av sykkelreisene. Deretter følgjer besøk (14 %), skule (12 %), organisert fritid (11 %) og daglegvareinnkjøp (11 %).¹²

For å auke sykkeldelen er det ikkje berre viktig at fleire sykklar, men at det skjer ein overgang frå andre transportmiddel til sykkel. Spesielt vil ein overgang frå bil til sykkel vere viktig ut i frå eit miljø- og klimaperspektiv. I dag skjer 2/3 av alle reiser med bil. Det er i fyrste omgang reiser under 5 km som har potensiale til å verte overført til sykkel. Med ein gjennomsnittleg hastigheit på 15 km/t vil ein sykkelturn på 5 km ta 20 minuttar. Dette er overkommeleg for mange. Meir enn halvparten av alle reiser er under 5 km, og 2/3 er under 3 km. For reiser mellom 1 og 3 km vert bil brukt på 61 % av reisene. Det er dermed eit stort potensiale for å overføre bilreiser til sykkel. Lodden (2002) har berekna potensialet for å overføre reiser frå bil til sykkel ut i frå bilreiser under 5 km. Dette utgjer som vi har vore inne på meir enn halvparten av alle reiser. I følge Lodden (2002) er det potensiale for å overføre 16 % av alle reiser, eller 35 % av reiser under 5 km frå bil til gange eller sykkel. Dette kan gje ein auke i gang- og sykkeltrafikken på 37 %. Potensialet for overføring av bilreiser er størst for arbeids- og fritidsreiser.

Me vil no gå nærare inn på nokre viktige forhold som vil vere av betydning for å auke sykkeldelen.

- SAMANHENGANDE HOVUDNETT FOR SYKKEL

Fleire studiar avdekkar at eit samanhengande sykkelvegnett er det viktigaste enkelttiltaket for å auke sykkelbruken. Ein studie syner at samanlikna med ein situasjon der syklistar må sykle i vegbanen utan eige felt, vil ein separat sykkelveg på heile strekninga auke sykkelbruken blant bilistane med 87 %. Det er viktig å understreke viktigheita av eit samanhengande nett av sykkelfelt/separate sykkelveggar for å få ein slik radikal auke i sykkeltrafikken.¹³ Kvaliteten på hovudnettet er difor viktig med tanke på å få fleire til å sykle. Andre eigenskapar som er av betydning er eit einskapleg nett med få systemskifte, godt vegdekk og gode kryssmoglegheiter. Nettet må gjere det mogleg å sykle raskt og effektivt. Ein studie av sykkelbruk i Skedsmo og Tønsberg syner at sykkel vert brukt oftare når tidsforskjellen mellom å sykle og køyre bil vert mindre.¹⁴ Drift og vedlikehald av nettet er og av stor betydning, og sykkelbruken kan gå ned så mykje som 25-50 % dersom standarden på sykkelvegnettet er dårlegare enn bilvegen.¹⁵

⁸ Vågane 2006:3

⁹ Statens vegvesen 2007a:15

¹⁰ Statens vegvesen 2007a:15

¹¹ Vågane 2006:3

¹² Vågane 2006:14

¹³ Norheim og Kjørstad 2009:16

¹⁴ Tretvik 2008

¹⁵ Mysen og Frøysdal 1995

- **TOPOGRAFI OG KLIMA**

Topografi er en viktig føresetnad for bruk av sykkel. Dette er eit naturgitt forhold som det er vanskeleg å kompensere for gjennom plangrep og andre tiltak. Byar med høg sykkeldel har relativt små høgdeforskjellar mellom bustad- og sentrumsområde. Ein studie frå Danmark syner at sykkeldelen varierer frå 21 % ved heilt flatt terreng til 10 % med ein høgdeforskjell på 35 meter.¹⁶

Temperatur, vêrforhold, ljusforhold, vedlikehald av vegar/snømoking og ureining kan gjere sykling om vinteren vanskeleg. Den same danske studien syner og konsekvensar for sykkelbruk ved lågare temperatur. Sykkeldelen vert redusert frå 21 % til 14 % når temperaturen er på frysepunktet.¹⁷ Samstundes syner erfaringar frå svenske byar at det og er mogleg med høg sykkeldel på "norske" breiddegrader og vinterforhold. Vel og merke om ein har eit samanhengande sykkelvegnett som er godt vedlikehalde.

- **RESTRIKSJONAR PÅ BILTRAFIKKEN**

Erfaringar frå andre byar syner at det ikkje er tilstrekkeleg å legge til rette for sykkel, dersom andre transportmiddel får tilsvarande fordelar. Konkurransforholdet mellom bil på den eine sida og sykkel, gange og kollektivtransport på den andre sida, må endras i favør av dei miljøvennlige alternativa for at dei skal auke sin del. Døme på tiltak kan vere hastighets- og trafikkdempande tiltak, parkeringsrestriksjonar og bompengar/vegprising. Eit eksempel som det ofte vert vist til er Stockholm. Her auka sykkeltrafikken med 10-30 % på enkelte strekningar etter at kjøprising vart innført.

- **BYSTRUKTUR OG AREALBRUK**

Avstand frå viktige målpunkt og samlokalisering av funksjonar verkar inn på bruk av sykkel. Blanding av funksjonar og høg tettleik er difor forhold som legg til rette for høg sykkeldel. Som me har vore inne på er dei fleste av sykkelreisene under 5 km, og studiar syner at sykkeldelen vert redusert når avstanden stig.¹⁸ Tett bystruktur er difor ein viktig føresetnad for ein høg sykkeldel.¹⁹ Studiar syner at det vert sykla mest i dei mellomstore og mindre byane, og minst i dei største byane og på landsbygda, truleg nettopp på grunn av avstand mellom funksjonar.²⁰

- **SYKKELPARKERING**

Alle sykkelturnar startar og endar med ein parkert sykkel. Ein auke i sykkelbruk vil difor og medføre ein auke i behov for sykkelparkering. Ad hoc parkering er mogleg i et visst omfang, men dette kan fort verte rotete ved stort omfang. Sykkelparkering kan og sikre sykklar mot tjuveri og holde sykkelen tørr, noko som er av betydning for dei som sykklar.²¹ Avlåst sykkelparkering eller sykkelparkering under tak er av Urbanet Analyse vurdert til å kunne auke bruken av sykkel med 15 %.²²

¹⁶ Norheim og Kjørstad 2009

¹⁷ Christensen og Jensen 2008 i Norheim og Kjørstad 2009:46

¹⁸ Tretvik 2008

¹⁹ Engebretsen 2003

²⁰ Røvik m. fl 1999

²¹ Statens vegvesen 2007b

²² Norheim og Kjørstad 2009:17

- **KVALITET PÅ KOLLEKTIVTILBODET**

Undersøkingar syner at ein går og sykklar meir i område med godt kollektivtilbod. Kollektivtrafikk er i like stor grad eit supplement som ein konkurrent til sykkel. Dette skuldast at mange skiftar mellom å gå, sykle og nytte kollektivtransport.²³ Samstundes kan sykkel og kollektivtrafikk komplementere kvarandre i form av kombinerte reiser der sykkel og kollektivtrafikk vert nytta på ulike deler av reisa.

1.4 MOGLEGHEITER OG UTFORDRINGAR PÅ STORD

Som me har vore inne på er det ikkje gjort reisevaneundersøkingar eller sykkelteljingar i Stord kommune. Det er difor ikkje mogleg å fastsetje dagens bruk av sykkel på Stord, eller talfeste potensialet for å auke sykkeldelen. Me vil i staden vurdere mulighetar og utfordringar for å auke sykkelandelen med utgangspunkt i dei eigenskapar og kvalitetar ein finn i Stord kommune.

- **SAMANHENGANDE HOVUDNETT FOR SYKKEL**

Statens vegvesen gjorde i 1997 ein behovsvurdering av gang- og sykkelveggar langs riks- og fylkesvegane i Hordaland. Dei fleste av strekningane der det vart vurdert behov for tiltak, er i dag bygd ut. Denne rapporten hadde fokus på kombinerte gang- og sykkelveggar, og differensierte ikkje mellom ulike system for syklande. Dette har resultert i at dei løysingane som finst fleire stader ikkje er tilfredsstillande for syklistar, mens gåande i stor grad har eit tilbod.

- **KLIMA OG TOPOGRAFI**

Temperaturnormalar syner at Stord i gjennomsnitt har relativt milde vintrar med temperaturar i snitt over 0 gradar. Samanliknar ein temperaturnormalane på Stord med norske kommunar med høg sykkeldel som Trondheim og Tønsberg, kjem Stord best ut med høgaste temperaturar. Når dette er sagt syner nedbørsstatistikken at det kjem nesten dobbelt så mykje nedbør på Stord som i dei to sykkelkommunane.

Topografisk ligg hovudtynga av utbyggingsområda i Stord kommune innafor ei topografisk grense på mellom kote 3 til kote 90. Store deler av denne utbyggingsmassen ligg frå sjø og innover eit platå som raskt går frå kote 0 til 40/50. Hovudvegane ligg hovudsakelig innafor dette topografiske nivået. Landskapet i vest er småkupert, medan det i aust er mindre kupert med terreng lange åsar og meir langstrakt karakter.

- **BYSTRUKTUR OG AREALBRUK**

88 % av befolkninga i Stord kommune bur i tettbygde strøk.²⁴ Det er relativt korte avstandar mellom bustadområde og viktige målpunkt som sentrum, skular og arbeidsplasskonsentrasjonar. Figur 7 syner område som ligg i 5 km avstand frå sentrum, og kor sykkel bør kunne vere eit attraktivt transportmiddel. Korte avstandar mellom målpunkt gjer at det er eit stort potensiale for sykkel på Stord.

- **SYKKELPARKERING**

Det er mangel på tilrettelagte sykkelparkeringsplassar ved sentrale målpunkt i dag. I føresegnene til kommunedelplan for Leirvik er det krav til at det skal leggast til rette for sykkelparkering, utan at det er satt tal på kor mange parkeringsplassar det skal leggjast til rette for.

²³ Norheim og Renolen 1997

²⁴ SSB 2009

- **KVALITET PÅ KOLLEKTIVTILBODET**
Kollektivtilbudet i Stord kommune har vorte betre dei siste åra, men er ikkje av ein slik kvalitet at det er fullgodt for alle.
- **RESTRIKSJONAR PÅ BRUK AV PRIVATBIL**
Det er ca 1200 parkeringsplassar i sentrum, der 60 % er utan avgift. Både kommuneplanen og kommunedelplanen for Leirvik vurderer at det er eit behov for fleire parkeringsplassar. Andre restriksjonar på bil som bompengar og hastigheitsdempande tiltak finn me heller ikkje på Stord, og det er difor få insentiv for folk å bruke andre transportmiddel enn bil.

Når det gjeld naturgitte føresetnader som topografi og klima er det relativt gode forhold for sykkel på Stord. Unntaket er mykje nedbør. Bystruktur og arealbruk er og føresetnader som på mange måtar er fastlagt og som er vanskeleg å endre. Her og har Stord gode forhold for sykkel med relativt korte avstandar mellom sentrale målpunkt. Dei andre faktorane som har betydning for sykkelbruk legg i mindre grad til rette for bruk av sykkel. Her er det i større grad rom for endring gjennom å setje i verk tiltak. Det kan og gjennomførast tiltak for å kompensere for mykje nedbør. Dette kan til dømes vere sykkelparkering med tak og moglegheit for å skifte på arbeidsplassen. Me vil difor konkludere med at det er eit stort potensiale for å auke sykkeldelen på Stord.

2 MÅL OG STRATEGIAR

2.1 MÅLSETJINGAR

Denne planen har som mål å kartleggje det eksisterande gang- og sykkeltilbodet i Stord kommune, og kome med forslag til framtidige løysingar for eit samanhengande sykkelvegnett. I denne samanhengen bør det og formulerast nokre mål og visjonar for sykkelbruken i Stord. I Nasjonal transportplan ligg eit mål om at sykkelandelen innan 2019 skal vere på 8%. I byar og tettstader bør denne delen vere høgare ettersom forholda for å auke sykkelbruken ligg betre til rette her enn i område med meir spreidd busetnad. Som me har vore inne på ligg forholda på Stord godt til rette for å auke sykkeldelen.

Å fastsette ei målsetjing for sykkeldelen i Stord kommune utan å ha kunnskap om kva sykkeldelen er i dag vil ikkje vere hensiktsmessig. I fyrste omgang bør det difor gjennomførast ei reisevaneundersøking for å fastsette sykkeldelen, eventuelt sykkelteljing på sentrale målpunkt. Med utgangspunkt i mål i NTP og Nasjonal sykkelstrategi vil me likevel foreslå hovudmålsetjingar og delmål. Det er viktig å understreke at desse føreset at det vert gjennomført reisevaneundersøking og/eller sykkelteljing.

Hovudmål

1. *Sykklande skal auke sin del av reisene i Stord kommune ved at fleire vel å sykle i staden for å køyre bil.*
2. *Sykkel skal stå fram som eit trygt og attraktivt reisemiddelval for turar opp mot 5 km, og på vinterstid.*

Delmål

1. *Sykkeldelen skal vere minst 10 % av alle reiser innan 2019*
2. *Talet på trafikkulykker der syklistar er involvert skal verte redusert i same periode*
3. *Befolkninga skal oppleve at det vert enklare, raskare og tryggare å sykle*

2.2 STRATEGIAR

For å nå målsetjingane er det naudsynt med følgjande strategiar:

- **Samanhengande gang- og sykkelvegnett**: Eit samanhengande hovudnett for sykkel skal vere utbygd innan 2019. Dette nettet skal binde viktige målområde som arbeidsplasskonsentrasjonar og turvegar/turområde, samt andre område for fritid og rekreasjon, saman med befolkningskonsentrasjonar.
- **Sykkelparkering**: Parkeringsplassar for sykkel skal verte opparbeida i sentrum og ved sentrale målpunkt. Det skal verte utarbeida ein plan for sykkelparkering
- **Skilting**: Gang- og sykkelvegnettet skal verte skilte på ein einskapleg måte. Det skal verte utarbeida ein skiltplan for sykkel
- **Drift og vedlikehald**: Gang- og sykkelvegnettet skal verte vedlikehalde slik at det er attraktivt og trygt å sykle og gå gjennom heile året. Det skal verte utarbeida ein plan for drift- og vedlikehald av gang- og sykkelvegnettet
- **Statistikk og reisevanar**: Det skal gjennomførast ein reisevaneundersøking, alternativt sykkeltelingar, for å kunne prioritere gjennomføring av konkrete tiltak, evaluere effekt av tiltak og vurdere måloppnåing.
- **Nettverks- og kunnskapsoppbygging**: Stord kommune skal verte medlem av Sykkelbynettverket
- **Informasjon**: Det skal gjennomførast ein informasjonskampanje for å gjere befolkninga merksame på sykkeltiltaka som vert gjennomført, og dei positive helsegevinstane ved å sykle
- **Restriksjonar på bruk av bil**: Det er ikkje mogleg å auke sykkeldelen radikalt utan at det og vert satt i gang restriktive tiltak mot bruk av bil. Det er naudsynt å integrere tiltak for å fremme bruk av sykkel i ein heilskapleg transportstrategi der alle transportmidla inngår.

2.3 UTFORDRINGAR

Det er ein rekkje utfordringar knytt til å nå desse målsetjingane:

- Prioritering av midlar til å etablere og vedlikehalde sykkelanlegg.
- Vedta planar for aktuelle prosjekt.
- Samarbeid og koordinering mellom stat, fylke og kommune: Eit samanhengande sykkelvegnett vil krysse mellom statlige og kommunale vegar.
- Mangel på areal: Sykkelvegnettet vil i hovudsak gå gjennom bygd område der det er lite ledig areal.
- Manglande statistikk og data om reisevanar: Naudsynt både for å kunne dimensjonere anlegg, evaluere effektar av tiltak, vurdere måloppnåing og gjere det lettare å prioritere bygging av nye anlegg.
- Motstridande interesser mellom dei ulike transportmiddel: Det kan vere vanskeleg å få aksept for tiltak som til dømes går ut over framkomsten til privatbilen.
- Heilskapleg gjennomføring: Ei stykkevis/rutevis utbygging av sykkelvegnettet kan gjere heilskaplege løysingar vanskelege. Dette gjeld spesielt systemskifte og faren ved at ein på enkelte strekningar veljer enklare løysingar som ikkje er i tråd med overordna sykkelplan.

3 SYSTEM FOR UTFORMING AV GANG- OG SYKKELVEGNETT

3.1 MÅLGRUPPER

Me vil skilje mellom to ulike målgrupper; fotgjengarar og syklande. Syklande er igjen inndelt i ulike undergrupper etter behov/føremål. Ein viktig føresetnad for utvikling av eit hovudnett for gang og sykkel er differensiering mellom dei to gruppene når det gjeld løysingar og system. Syklande skal til dømes betraktast som køyrande, og fortau skal aldri inngå i løysing for sykkel.

Målgrupper:

- i. **Fotgjengarar:** Dette er barn, ungdom og vaksne som går til og frå skule, arbeid, fritidsaktivitetar, butikkar og rekreasjonsområde. For gåande er tryggleik, oppleving og avstand viktige forhold. Det er viktig med snarvegar som kortar ned avstanden og går utanom dei store transportårene.
- ii. **Syklande:**
 - **Transportsyklisten:** Dette er ungdom og vaksne som sykklar til skule og arbeid. Denne gruppa set krav til hurtig framkomst. Dei vel som regel kortast rute sjølv om dette betyr sykling langs trafikkerte vegar.
 - **Tryggleikssøkande syklistar:** Dette er barn som sykklar til skule og eldre. Tryggleik er den viktigaste enkeltfaktoren for denne gruppa. Dei har låg fart, og sykklar gjerne omvegar for å vere skild frå biltrafikken.
 - **Fritidssyklisten:** Dette er menneske i alle aldrar som nyttar sykkelen til rekreasjon, turar, feriar, leik osv. Opplevinga står i sentrum, og krava til framkomst er lågare enn for transportsyklisten. Dei veljer difor gjerne ruter som går utanom bilvegen.
 - **Treningssyklisten:** Denne gruppa nyttar sykkelen til treningsturar. Dei har høg fart og nyttar som oftast køyrebana. Gang- og sykkelveggar vil som regel ikkje vere tilfredsstillande for denne gruppa.

Sjølv om det i fyrste rekkje er transportreisene sykkel har potensial til å erstatte bilereiser med, vil planen ha som føremål å leggje til rette for alle dei ulike brukargruppene. Dei stiller forskjellige krav til gang- og sykkelvegnettet, noko som gjer det vanskeleg å finne eit tilbod som vil dekke alle behova. Det kan difor i enkelte tilfelle vere naudsynt å etablere meir enn eit tilbod. Spesielt gjeld dette for strekningar som både vert nytta av barn på veg til skule og transportsyklistar på veg til arbeid.

3.2 GANG- OG SYKKELVEGNETT – NOKRE PRINSIPP

Som me har vore inne på er det viktig å differensiere mellom gåande og syklende. Eit overordna prinsipp er at fortau aldri skal inngå i løysing for syklende.²⁵ Rett nok er det i dag tillate å sykle på fortau i Noreg, som einaste land i Europa. Vel og merke dersom gangtrafikken er liten og sykling ikkje medfører fare eller er til hinder for gåande. Passering av gåande skal skje i tilnærma gangfart.²⁶ Sykling på fortau kan difor vere tilfredsstillande for den tryggleikssøkande syklisten, men er ikkje ein løysing for transportsyklisten.

Sjølv om det er tillate å sykle på fortau, er sykkelhandboka tydeleg på at fortau ikkje skal planleggast å inngå som ein del av løysingane for sykkeltrafikken.²⁷ Ved vurdering av eksisterande tilbod og forslag til framtidige løysingar for sykkel vil difor fortau ikkje inngå. Handbøkene har klare retingslinjer for utforming av eit hovudanlegg for sykkel og kva for løysingar som skal velgast ut i frå bestemte føresetnader. Dette vil vi kome tilbake til i 6.3.4 og 6.3.5. Fyrst vil me gå inn på nokre overordna prinsipp for gang- og sykkelveggar.

Gangtrafikk

I vegnormalen vert det anbefalt å planleggje eit samanhengande nett for gåande i byar og tettstader. Det er ein føresetnad at dette nettet vert universelt utforma. Nettet skal og planleggjast slik at det å gå vert opplevd som trygt og attraktivt.

²⁵ Statens vegvesen 2003

²⁶ Samferdselsdepartementet 2008

²⁷ Statens vegvesen 2003

Avstand er eit nøkkelord for gåande. Snarvegar vert difor eit viktige ledd i eit effektivt nett for gåande. Dette kan vere trapper, stiar, smug osv. Samstundes er opplevinga sentral; ein veg som byr på gode opplevingar kan virke kortare ved at det er mykje å sjå på og erfare undervegs.

Det skal vere ein hovudregel at kryssing skal skje i plan. Gåande er følsame for omvegar, både vertikalt og horisontalt, og dette må ein søke å unngå. Spesielt undergangar kan verte opplevd som uttrygge og lite attraktive.²⁸

Tosidige fortau er hovudløysing for gåande. Gang- og sykkelvegar er alternative løysingar der det er liten gang- og sykkeltrafikk og få avkjøringar og kryss.

Sykeltrafikk

Som me har vore inne på er det ei nasjonal målsetjing at det skal etablerast samanhengane hovudvegnett for sykkel i byar og tettstader. Vegnormalen angjev viktige prinsipp for utviklinga av sykkelvegnett:

- Syklende er kjørande
- Den syklende skal oppleve kontinuitet i hovudnettet
- Det skal vere god tilgjengelegheit mellom viktige målpunkt
- Utforminga skal bidra til at sykling vert opplevd som sikkert og attraktivt

Vidare vert det sagt at lenkar i sykkelnettet kan bestå av sykkelfelt, separate sykkelvegar, kollektivfelt, gang - og sykkelvegar eller i køyrebane blanda med anna trafikk.

Hovudvegnett for sykkel skal leggje til rette for hurtig og direkte sykling i 25 – 30 km/t. Hovudregelen er at kryssing skal skje i plan. Syklende er som gåande svært følsame for omvegar, både vertikalt og horisontalt.

3.3 KRAV TIL SYKKELVEGNETT

Som me har vore inne på er kvalitetar ved sykkelvegnettet av betydning for effekten av tiltaket. I Sykkelhandboka vert det lagt vekt på følgjande element:

- **HEILSKAP**
Løysingar for sykkeltrafikken må verte tilpassa dei lokale trafikkforholda, og inngå i ein heilskapleg transportplan. Sykkeltransportssystemet må også omfatte løysingar for parkering av sykkel. Løysingar for biltrafikken har innverknad for om sykkelvegnettet vil fungere godt, og virke inn på val av reisemiddel. Dette kan vere parkeringspolitikk, fartsdemping og restriksjonar på biltrafikken. Transportsystemet skal gje syklende tilstrekkeleg plass i vegnettet og gje eit trafikksikkert samspel mellom trafikantgruppene.
- **EINSARTA**
Eit velfungerande sykkelvegnett må verte utforma som eit einsarta system der dei same elementa går igjen. På den måten vil systemet verte tydeleg og attkjenneleg både for bilførarar, gåande og syklistar.
- **ENKELT**
Det er viktig med løysingar som er synlege og lette å forstå for alle trafikantgrupper. Løysingane må ikkje kunne misforståast og verte oppfatta forskjellig av bilførarar og syklistar.

²⁸ Dahlman 2005

Dette er spesielt viktig med tanke på at ein stor del av dei syklende manglar trafikantopplæring, og ikkje har den same kunnskapen om lover og reglar som bilførarar.

- **ATTRAKTIVT FOR SYKLANDE**

Gode løysingar skal gje tryggleik og framkomst for syklende. Her er følgjande forhold viktig:

- Vertikalprofilar; unødvendige stigningar bør unngåas
- Kantar, hull og andre hindringar fungerer og som barrierer
- Vegbredde som er stor nok til at syklende kan passere kvarandre på ein sikker måte
- Utforming som sikrar at ikkje sykkelanlegget verte brukt av gåande og bilistar på ein måte som kan redusere framkomst og tryggleik.
- Sykkelanlegget bør gi tidsbesparinger i forhold til å køyre bil for å legge til rette for auka sykkelandel

- **TRAFIKKTRYGGLEIK**

Bilførar og syklistar må ha moglegheit til å sjå kvarandre i god tid:

- God sikt i kryss
- Sykkelfelt i staden for sykkelveg gjer at bilistar ser syklende betre

- **VEGVISNING**

Skilting er avgjerande for at eit sykkelanlegg skal fungere. Spesielt er dette viktig der sykkelvegen ikkje følgjer hovudvegen. Skilting må verte gjort på ein heilskapleg og konsekvent måte.

- **GOD DRIFT OG VEDLIKEHALD**

Det er viktig at sykkelvegnettet kan verte vedlikehalde og drifta på ein enkel måte. Sykkelvegnettet skal ha like god vedlikehaldsstandard som parallell veg. Til dømes gjer syklende om vinteren uttrykk for at det ikkje er kulde eller mørke som hindrar sykkelbruk om vinteren, men dårleg brøyting, glatt snø eller is. God drift og vedlikehald kan gjere at sykkelvegnettet vert brukt av fleire, og i fleire av årets månader.

- **SYKKELPARKERING**

Trygg sykkelparkering er viktig for at fleire skal velje å bruke sykkel. Dette kan vere for nokre timar, ein dag, over natta eller fleire døger.

Hovud- og lokalvegnett for sykkel

I byar og tettstader med over 5 000 innbyggjarar kan det vere aktuelt å differensiere mellom eit hovudvegnett og eit lokalvegnett for sykkel. Hovudvegnettet skal binde saman bydelar med kvarande og sentrum, samt andre viktige målområde som arbeidsplasskonsentrasjonar, skular og rekreasjonsområde. Slike sykkelvegnett bør verte utforma slik at det er trygt og komfortabelt å sykle i 30 km/t. Lokalvegnettet for sykkel er forbindelsar innan og mellom bustadområde. Dette nettet gjer forbindelsar til hovudvegnettet, busstopp, skular, nærbutikkar osv. Eit slikt nett skal ha høg grad av tryggleik, og skal brukast av vaksne så vel som barn.

Denne planen tar for seg eit hovudnett for sykkel mellom bustadkonsentrasjonar og sentrale målpunkt som sentrum, store arbeidsplasskonsentrasjonar, turvegssystemet og skular.

Alle gater som inngår i eit hovudnett for sykkel skal ha sykkelfelt dersom:

- ÅDT > 4 000 eller
- fartsgrense 50 km/t

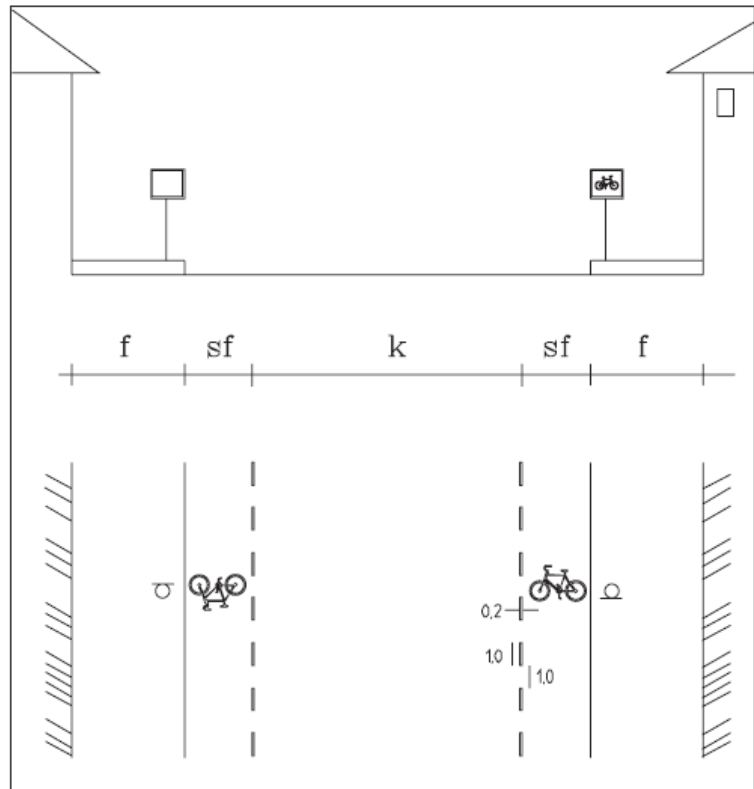
3.4 ULIKE SYSTEM FOR SYKKEL

Det er tre ulike løysingar for sykkel: i) sykkelfelt, ii) sykkelveg og gang- og sykkelveg og iii) blanda trafikk. I denne delen vil me gå nærare inn på dei ulike løysingane.

Sykkelfelt

Sykkelfelt er eit avmerka felt i køyrebanelen som er reservert for syklande. Ein viktig fordel med å nytte sykkelfelt som løysing er at bilfører og syklisk vert meir merksame på kvarandre og syner auka aktsemd overfor kvarandre. Dette betrar trafikktryggleiken. Samstundes får syklande eit eige køyrefelt, noko som legg til rette for sykling i høg fart. Sykkelfelt er difor i fyrste rekke ei løysing for transportsyklistane, og ikkje ei god løysing for til dømes skulebarn.

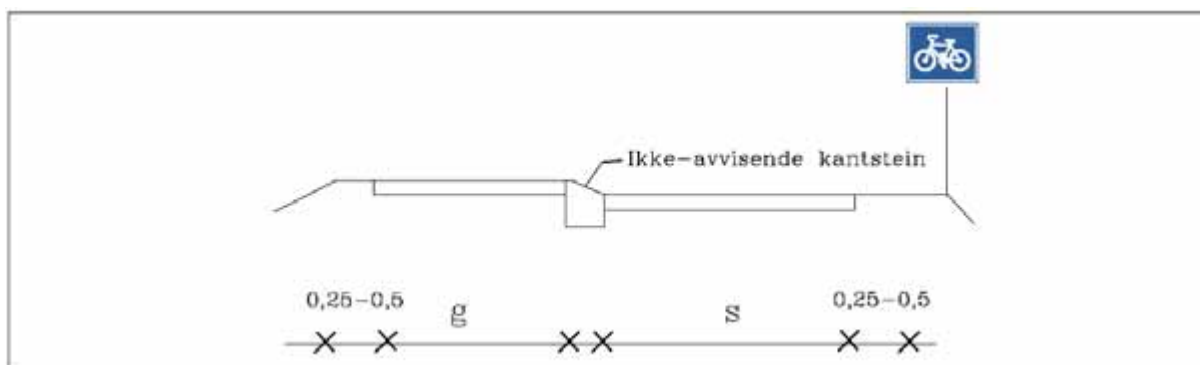
Det er eit viktig prinsipp at sykkelfelt alltid skal vere tosidig, elles kan det oppstå tovegs sykling i sykkelfeltet. Det skal normalt vere tosidig fortau der det vert etablert sykkelfelt, men eit felt kan tillatast dersom det er få eller ingen målpunkt på den eine sida. Anbefalt breidde på sykkelfeltet er 1,5 meter. Minimumsbreidda er satt til 1,3 meter, maksimumsbreidda til 1,8 meter. Figur 1 syner prinsipløysing for sykkelfelt.



Figur 1: Prinsipløysing for sykkelfelt (Statens vegvesen 2003:40)

Sykelveg med fortau og kombinert gang- og sykkelveg

Sykelveggar med fortau og kombinerte gang- og sykkelveggar er skilt frå ein veg med til dømes grasplen, grøft, gjerde eller kantstein. Reine sykkelveggar er berre for syklande, mens kombinerte gang- og sykkelveggar er ei felles løysing der gåande og syklande nyttar same areal. I Noreg er det etablert få reine sykkelveggar, det er i hovudsak nytta kombinerte løysingar. Ved bruk av kombinert gang- og sykkelveg kan det oppstå konflikt mellom gåande og syklande. Deling i form av fortau kan vere ei løysing for å hindre slike konflikter, spesielt der det er eit høgt tal på gåande og syklande. Figur 2 syner prinsipløysing for sykkelveg med fortau og figur .3 syner eit eksempel på sykkelveg med fortau i København. Tabell 1 angjev anbefalt løysing (sykkelveg med fortau eller kombinert gang- og sykkelveg) og breidde avhengig av talet på gåande og syklande i makstimen.



Figur 2: Prinsippløsning sykkelveg med fortau (Statens vegvesen 2003:59)



Figur 3: Eksempel på sykkelveg med fortau fra København

Sykkelveggar med fortau og kombinerte gang- og sykkelveggar skal i fyrste rekkje verte nytta i område utanfor tettbygde strøk, i mindre tettstader og der det er få vegkryss, og der farten og/eller høg trafikkmengde gjør at sykling i køyrebana ikkje er forsvarleg. Sykkelveggar og gang- og sykkelveggar er i all hovudsak ein-sidede løysingar, noko som gjer utfordringar i kryss og ved overgang til andre system. Slike løysingar bør difor i størst mogleg grad verte lagt samanhengande på ei side.

Gående pr time Syklende pr. time	< 50	50 – 100	> 100
0 - 50	Gang- og sykkelveg = 3	Sykkelveg = 2 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5
50 – 100	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5
100 – 300	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2
> 300	Sykkelveg = 3 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3 Fortau = 2	Sykkelveg = 3 Fortau = 2

Tabell 1: Anbefalt løsning og bredde avhengig av talet på gåande og syklende i makstimen (Statens vegvesen)

SYKKELSYSTEM	PROFIL
Figur 4.1: Sykkelfelt	
Figur 4.2: Kombinert gang- og sykkelfelt	
Figur 4.3: Sykkelveg med forttau	
Figur 4.4: Blanda trafikk	

Figur 4: Ulike sykkelsystem

Blanda trafikk

Med blanda trafikk vert det ikkje etablert spesielle anlegg for sykkel. Dette er i fyrste rekke på strekningar der trafikken er liten og farten låg. Ved bruk av denne type løysing er skilting spesielt viktig for å syne at denne inngår i eit samanhengande nett for sykkel. Det bør alltid vurderast om det skal setjast i verk fartsregulerande tiltak for å sikre at bilar held fartsgrensa. Utvida skulder er eit anna tiltak som kan betre tryggleiken for syklistane.

Systemskifte

Systemskifte er overgang mellom dei ulike løysingane for sykkelanlegg, til dømes frå gang- og sykkelveg på ei side av vegen til sykkelveg på begge sider av vegen eller frå gang- og sykkelveg til blanda trafikk. Slike skifte må verte markert med skilt slik at både syklande og køyrande er klar over at det kjem eit systemskifte. Det bør leggjast vekt på å redusere talet på systemskifte til eit minimum.

Oppsummering sykkelsystem

Figur 4 syner ein samla oversikt over dei ulike sykkelsystema, samt tverrprofilar for dei enkelte løysingane.

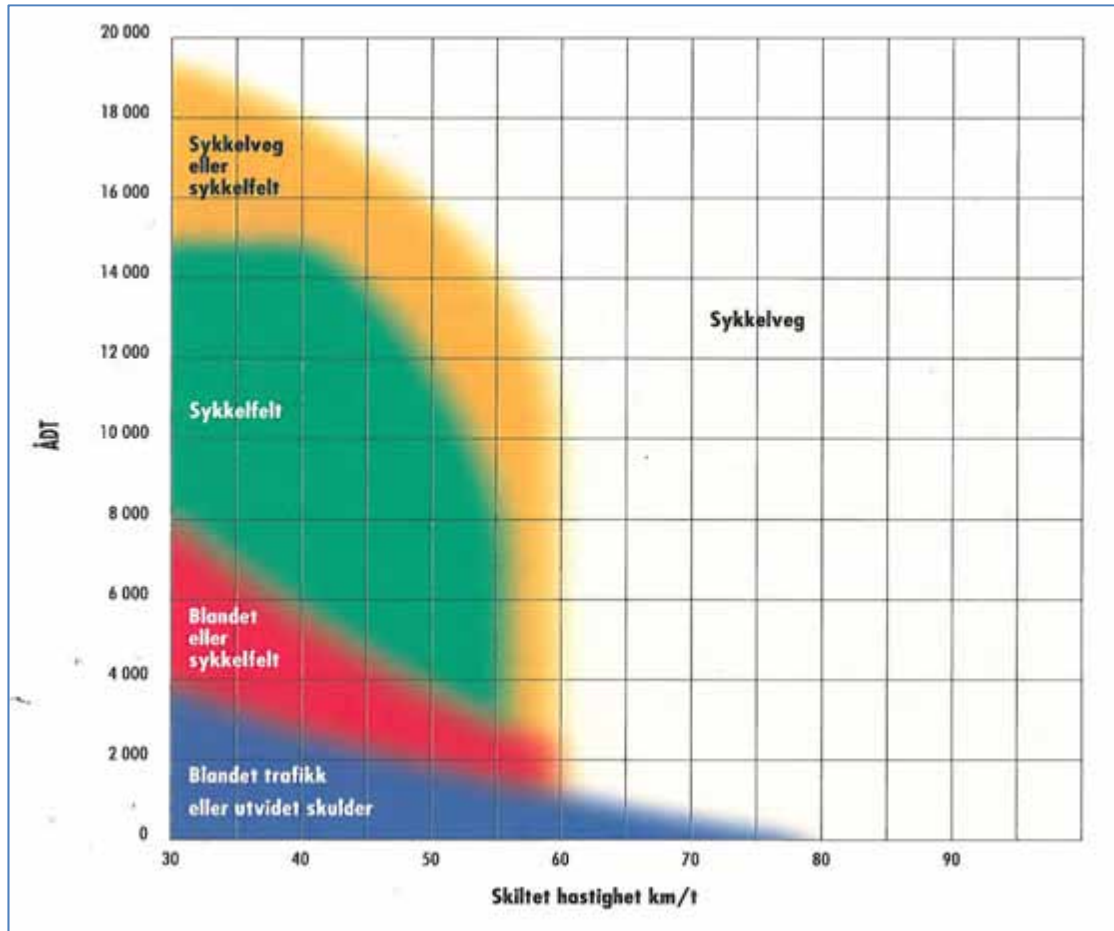
3.5 GRUNNLAG FOR VAL AV LØYSINGAR

Sysselhandboka differensierer mellom ulike områdetypar, og kva for løysingar som skal veljast. Dei ulike områdetypane er i) ubebygd eller spreidd busetnad, ii) middels tett busetnad og iii) tett busetnad. Felles for alle områdetypane er at fortau aldri skal inngå i løysingar for sykkel. Tabell 2 syner ulike aktuelle system for sykkel etter områdetype.

Områdetype 1 Ubebygde eller spreidd busetnad	Områdetype 2 Middels tett busetnad	Områdetype 3 Tett busetnad
Område utanfor byar og tettstader og område med spreidd randbusetnad.	Område som er utbyggingsområde, tomteområde, drabantbyar, mindre tettstader og område utanom sentrum	Område som sentrumsområde, gater, kvartal, samanhengande fasaderekke og tung busetnad
Fartsgrensa ligg ofte på mellom 70 og 100 km/t, normalt 80 km/t. Det er forbode å sykle i motorveg	Fartsgrensa ligg normalt på 50, 60 eller 70 km/t	Fartsgrensa ligg normalt på 50 km/t eller lågare
I desse områda vil normalløysing som oftast vere: - Sykkelvegar med fortau, gang- og sykkelveg - Ingen spesielle tilbod; syklande må bruke køyrebanane eller skulder NB! Fortau skal aldri planleggast å inngå som ein del av løysingane for sykkeltrafikken	I desse områda vil fleire løysingar vere aktuelle: - Sykkelfelt - Sykkelveg med fortau, kombinert gang- og sykkelveg - Blanda trafikk Når områdetype 2 går over i områdetype 1 veljer ein sykkelfelt. Når områdetype 2 ligg mellom områdetype 1 på kvar side (til døme ein liten tettstad) bør hovedregelen vere sykkelveg med fortau NB! Fortau skal aldri planleggast å inngå som ein del av løysingane for sykkeltrafikken	Aktuelle løysingar i desse områda er: - Kombinert gang- og sykkelveg eller sykkelveg med fortau gjennom parkar - Blanda trafikk der det er begrensa trafikk og hastigheit under 50 km/t (helst 30 km/t) - Blanda trafikk og regulering av heile område til 30 km/t-soner - Sykkelfelt og 30 km/t-soner ved stor trafikkmengde - Trafikkregulerande tiltak NB! Fortau skal aldri planleggast å inngå som ein del av løysingane for sykkeltrafikken

Tabell 2: Områdetype som grunnlag for val av løysingar for sykkeltrafikken (Statens vegvesen 2003:27)

Figur 5 syner samanhengen mellom ÅDT og hastigheit, og kva for løysingar som kan veljast.



Figur 5: Samanheng mellom trafikkmengde (ÅDT), fart og val av løysingar for sykkel (Statens vegvesen 2003:28)

3.6 ANDRE TILTAK

Sykkelparkering

Som me har vore inne på er sykkelparkering svært viktig for å legge til rette for at fleire skal sykle. I Sykkelhandboka vert det tilrådd at sykkelparkering inngår i plan for sykkel. I tillegg til omtale av sykkelparkering i handboka har Statens vegvesen utarbeida ein eigen rettleiar for sykkelparkering. Her er det lagt vekt på at sykkelparkeringa skal:

- liggje så tett ved reisemålet, og så nær ruta til syklisten, som mogleg
- vere lett å få auge på og vere innbydande
- sikre sykkelen mot tjuveri og vær
- lett å reinhalde og vedlikehalde
- lett å bruke
- passe til alle typar syklar
- ha eit tilstrekkelig tal plassar

Det er tilrådd at krav til sykkelparkering bør verte innarbeida i parkeringsnormene til kommunen i samsvar med Sykkelhandboka og rettleiaren.

Skilting

Skilting er ein viktig del av eit hovudnett for sykkel og viktig for at nettet skal fungere etter intensjonane. Skilting omfattar både visningsskilting av ruter (751-757) og opplysningsskilting av system (520-522).



522 Gang- og sykkelveg



520 Sykkelveg



521 Sykkelfelt



757 Avstandsskilt for sykkelrute



751 Vegviser for sykkelrute



755 Sykkelruteskilt



753 Tabellvegviser for sykkelrute

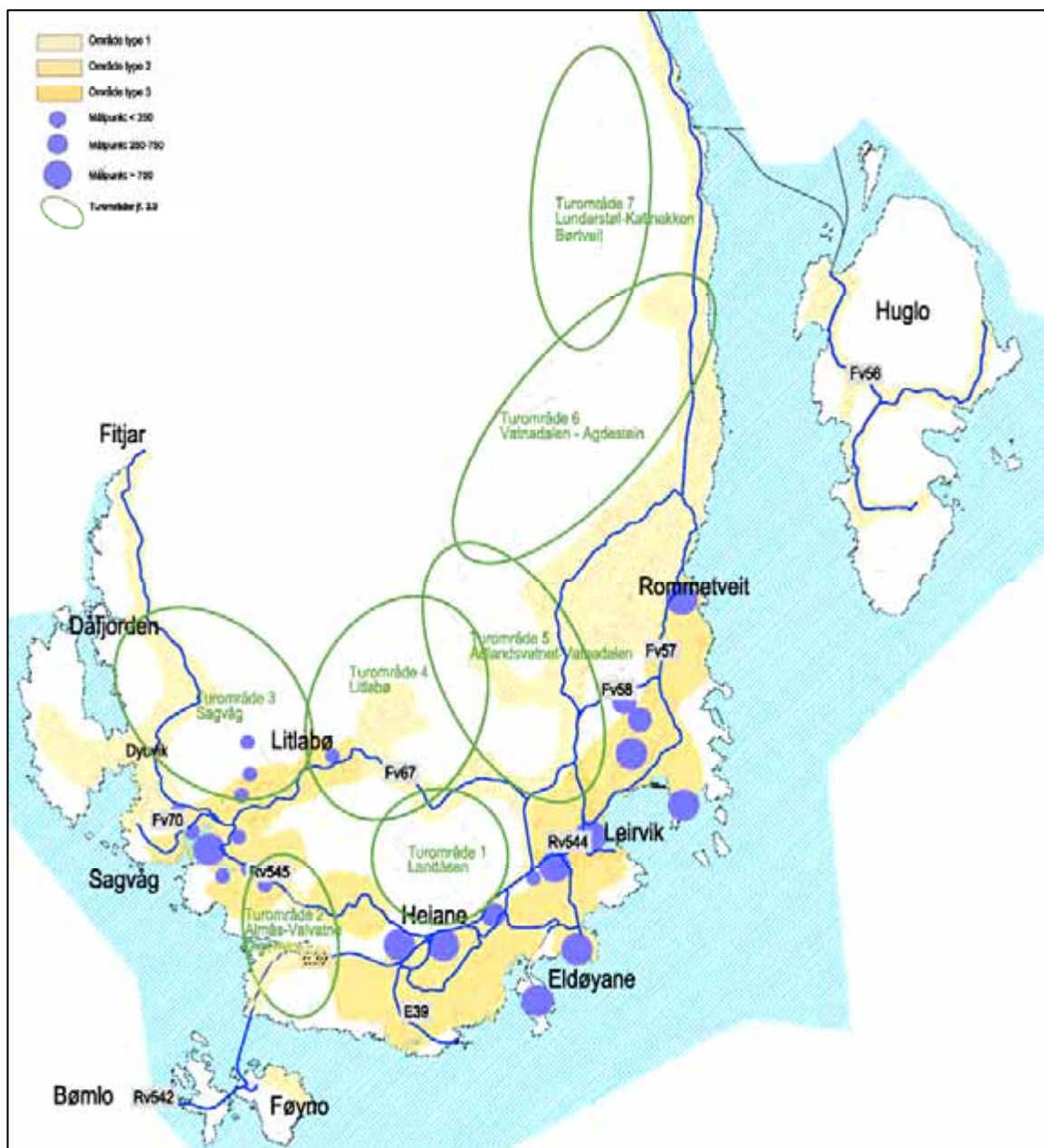
Kontinuitet i vegvisninga er viktig. Det er difor viktig at strekkingar som vert skilta inngår i ei rute der det er kontinuerlig skilting. Sykkelhandboka tilrår difor å vente med skilting til det føreligg ein plan for hovudrutenett for sykkel. Visningsmål fastsettes etter ein samla plan for ruta/rutenettet.

4 LOKALE HØVE SOM GRUNNLAG FOR FRAMTIDIG HOVDNETT

4.1 BEFOLKNINGSKONSENTRASJON OG VIKTIGE MÅLOMRÅDER

Stord kommune hadde per 1. Januar 2009, 17 289 innbyggjarar. Som me har vore inne på bur ein stor del innanfor tettbygde strøk med relativt korte avstandar mellom dei ulike bustadområda og målområde som Leirvik sentrum, andre store arbeidskonsentrasjonar og viktige rekreasjonsområde. Figur 6 syner dei viktigaste målpunkta i Stord kommune, samt befolkningskonsentrasjonar kategorisert etter områdetype med ulik tettheit (om områdetype sjå tabell 2).

Aker Solutions (ca 1200 tilsette), Apply Leirvik (ca 300) og Eldøyane næringspark huser ulike verksemder med til saman ca 500 tilsette, dette er blant dei største arbeidsplassane. Utover dette er Leirvik sentrum og Heiane næringsområde store arbeidsplasskonsentrasjonar. Skular, idrettsparkar samt HSH Høgskulen Stord Haugesund er andre sentralt målpunkt med mange potensielle mjuke trafikantar.



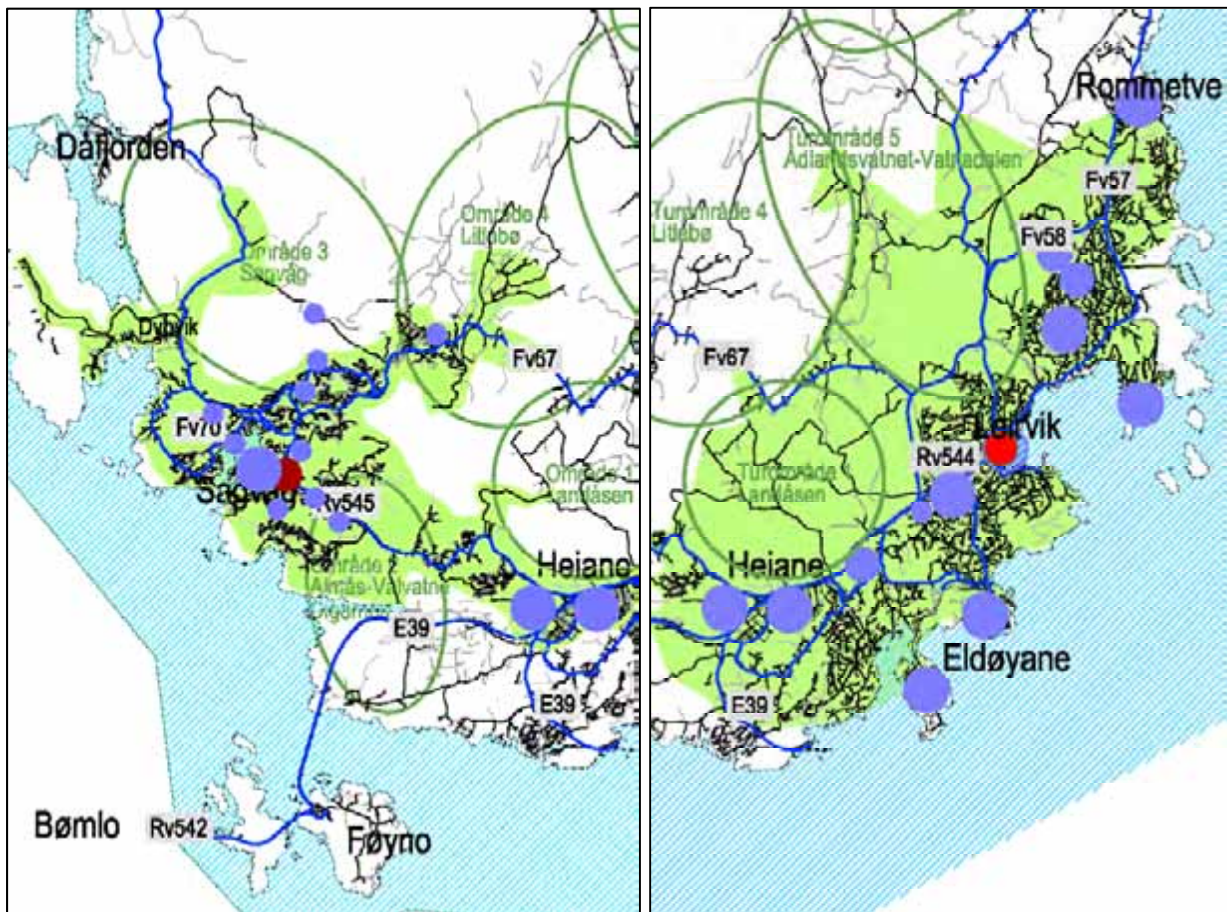
Figur 6: Målområde og befolkningskonsentrasjonar

Sentrale friluftsområde er og viktige mål i den daglege aktiviteten. Det er i denne sammenhengen nautsynt med gode forbindelsar til sentrale turveggar og turområde. Dette vil være viktig spesielt for fritidssyklisten som brukar sykkel til rekreasjon og turar. For denne gruppa er vegar som går utanom bilvegane, som til dømes turveggar, å føretrekke framfor raskast mogleg rute. Me vil ha spesielt fokus på inngangsportalane til turområda, og å skape gode forbindelsar mellom desse og store bustadkonsentrasjonar.

Skular og idrettsanlegg er målpunkt som er spesielt viktige for barn og unge.

4.2 HOVUDTRANSPORTAKSE

I Stord Kommune er strekninga Sagvåg - Heiane – Leirvik – Rommetveit ein sentral transportakse for syklistar. Her går dei største trafikkstraumane mellom daglige aktivitetar og sentrale målområde. Figur 7 syner kor langt ein kjem frå Leirvik og Sagvåg sentrum med sykkel på 20 minutt med ein gjennomsnittsfart på 15 km/t (avstand 5 km). Dette er ein overkommeleg sykkelavstand for mange. Som det kjem fram av figurane ligg dei fleste målpunkta innan ein slik sykkelavstand. Startpunktene er markert med raudt.



Figur 7: Rekkevidde sykkel 5 km frå Sagvåg sentrum og Leirvik sentrum (20 minutt med snittfart 15 km/t)

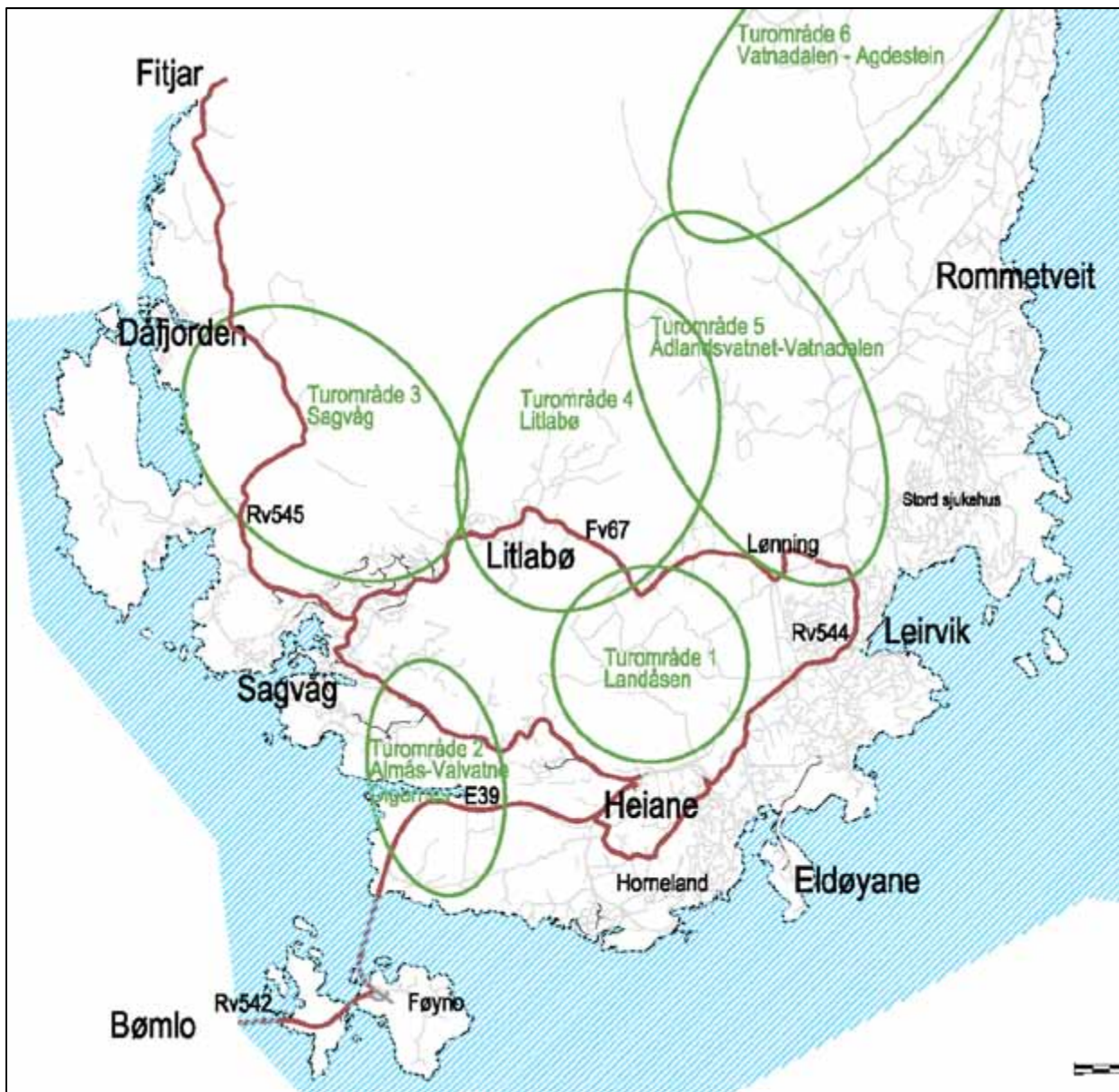
5 FORSLAG TIL FRAMTIDIG HOVUDNETT FOR SYKKEL

5.1 NASJONALE OG REGIONALE RUTER

Nasjonal sykkelrute 1 går over Stord. Sykkelruta er del av North Sea Cykel Route, NSCR, ei internasjonal rute som går gjennom 8 forskjellige land. I Noreg går ruta langs kysten frå Svinesund via Kristiansand til Bergen. Lokalt har ruta fått namnet Nordsjøruta og går frå Bømlo via E39 til

Heiane. Frå Heiane er det to alternative ruter, ei som går mot Sagvåg langs fv. 545 og ei som går via Leirvik over Litlabø til Sagvåg. Figur 8 syner Nordsjøruta over Stord, samt viktige turområde i Stord kommune.

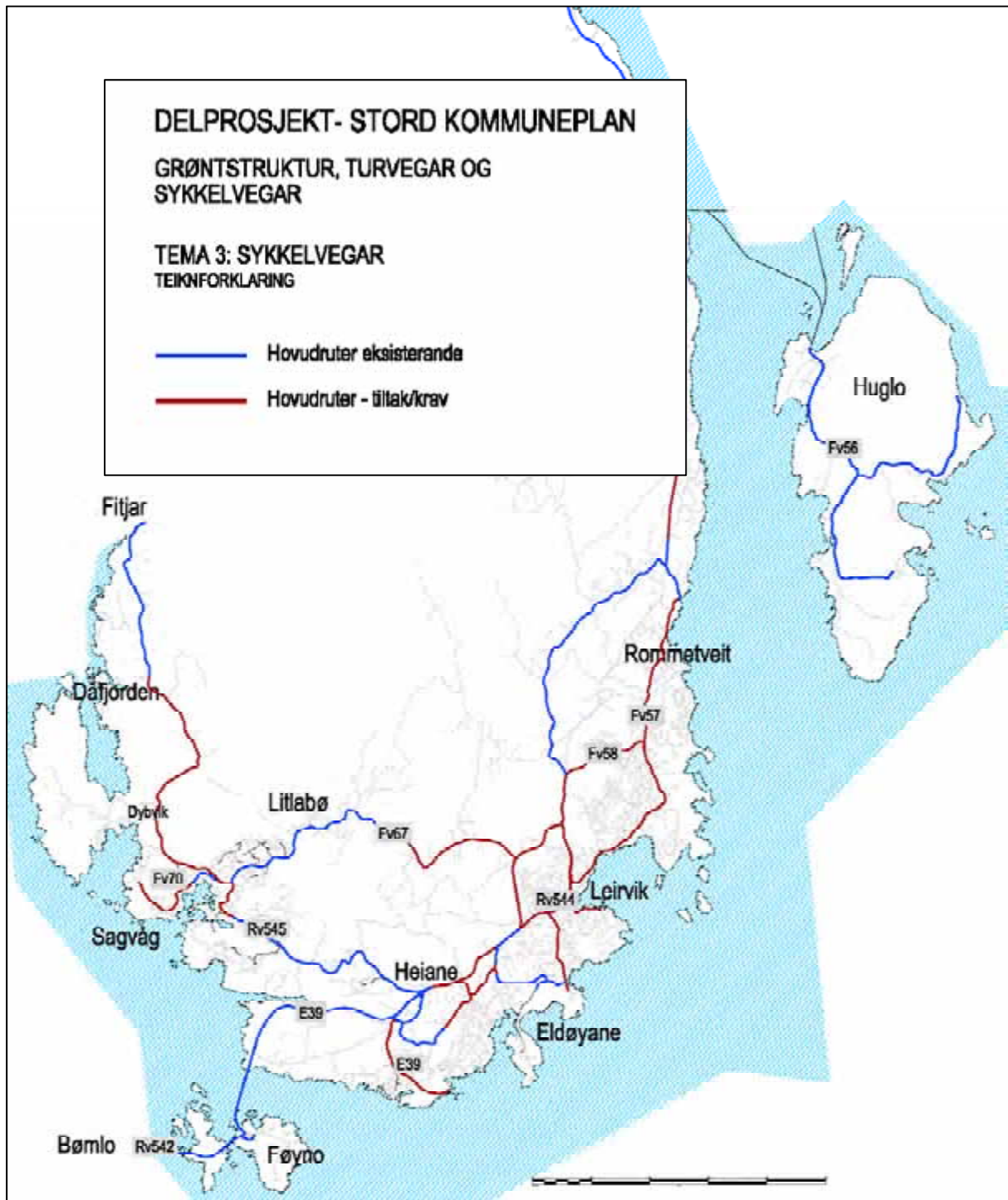
Ei av hovudmålsettingane med Nordsjøruta var å utvikle denne til ei ryggrad i den regionale- og lokale sykkelrutesatsinga. Dette har ført til ei utvikling av fleire sykkelruter lokalt i distriktet. Av regionale ruter i Sunnhordland kan me nemne Fjord- og fjellturen, frå Leirvik til Sunde, via Rosendal, Matre, Skånevik, Utåker og tilbake til Stord, og Skjergardsturen som er under utvikling mellom Bømlo – Stord/Fitjar – Austevoll.



Figur 8: Nordsjøruta over Stord, 2 alternative ruter, samt viktige turområde

Figuren over syner Nordsjøruta i samband med viktige turområde i Stord kommune. Som det kjem fram av figuren går denne ruta gjennom dei fleste av desse områda. Med utgangspunkt i Nordsjøruta har ein og tilkomst til en stor del av turvegane som går gjennom desse turområda.

5.2 HOVUDRUTER STORD



Figur 9: Framtidig hovudnett for gang og sykkel

I denne delen vil me presentere eit forslag til eit framtidig hovudnett for sykkel på Stord. Denne vurderinga er gjort med bakgrunn i viktige kvalitetar og tiltak som vil auke bruk av sykkel, lokale tilhøve som befolkingskonsentrasjonar, målpunkt og transportaksar og prinsipp, retningslinjer og grunnlag handbøkene seier skal leggst til grunn for gode sykkelvegløysingar.

Figur 9 syner eit samla hovudnett for gang og sykkel på til saman 78 km. Hovudnettet består av mange lenkjer som saman utgjer eit hovudnett. Rutene som inngår i hovudnettet er per i dag ikkje fullt utbygd. Det gjenstår ca 32 km før ein har eit samanhengande utbygd system.

Me vil rutevis vurdere dagens tilhøve langs hovudrutene og kome med forslag til tiltaksplan for å skape eit samanhengande hovudruteneitt for gang og sykkel i Stord kommune. Forbettringspotensialet og type løysingar for framtidig hovudsykkelnett blir vurdert i høve til områdetype rutene til ei kvar tid går gjennom (sjå tabell 2) og trafikkmengde og skilta fart for gjeldane rute (sjå figur 4), samt andre prinsipp i Sykkelhandboka.

Følgjande hovudruter innafor ulike delområde vert vurdert:

1. Hovudruter langs E39, Heiane området og Fjellgardane
2. Hovudruter i området Sagvåg - Litlabø
3. Hovudruter i Leirvik sentrum
4. Hovudruter ved Ådland, Hystad, Haga og Rommetveitområdet
5. Hovudruter på Huglo

Kartvedlegg av delområde med same namn som punkta 1 - 6 over ligg vedlagt.

5.3 VURDERING AV HOVUDRUTER ETTER DELOMRÅDE

1. Hovudruter langs E39, Heiane området, Fjellgardane mm

Strekningar:

Hovudrute langs E39 og Heiane området utgjer følgjande strekningar:

- E39 gjennom Stord kommune
- E39 Heiane til Skjersholmane.
- Fv. 59 mellom Tveita til Eldøyane næringspark
- Hornelandsvegen - Langelandsvegen mellom Heiane og Tveita

Samla rutelengde 34,7 km. Sjå kartvedlegg 6.1.

Funksjon:

E39 er bindeledd mellom nabokommunane Sveio, Bømlo, Tysnes, Kvinnherad og Fitjar. E39 er og hovudtransportåre for lokaltrafikk i aksen mellom Sagvåg – Heiane – Leirvik – Rommetveit. Vegen går hovudsakelig gjennom spreidd busetnad i utkanten av sentrum og sentrale målområde.

Fv. 59 har transportfunksjon mellom E39 og Aker Solutions/Eldøyane Næringspark, i tillegg til å vere tilkomstveg for bustadområda langs vegen. Langelandsvegen er skuleveg og eit viktig bindeledd mellom bustadområde, Leirvik sentrum og Aker Solutions/Eldøyane næringspark med relativt stor gang- og sykkeltrafikk. Hornelandsvegen er del av Nordsjøruta for strekinga mellom Heiane og Leirvik.

Karakter:

Det er opparbeidd samanhengande gang- og sykkelveg frå grensa til Bømlo kommune og til Heiane. Tverrsnittet er gang- og sykkelveg skilt frå vegen med 3 m rabatt.

Ved Heiane kryssar gang- og sykkelvegen E39 tre gongar før syklende vert leda inn på Heianevegen. For å redusere talet på kryssingar bør det verte etablert gang- og sykkelveg langs Heiane vest parallelt med E39 til toplanskrysset. Vidare bør ny gang- og sykkelvegbru plasserast med ei retning som gir naturleg linjeføring og leder mot ein ny gang – og sykkelveg mellom Heiane og Tveita. Dagens tilbod for sykkeltrafikken er langs denne strekinga utydelig og lite lesbart.

Over Heiane er det fortau langs Heianevegen som er bunde saman med gang- og sykkeltilbodet over Langeland og Tveita, medan dei syklende ferdast saman med biltrafikken langs Heianevegen via Langeland. Eit nytt tilbod mellom Heiane og Tveita vil føre til eit betre og raskare sykkeltilbod mellom Heiane og Leirvik. Samstundes bør tiltak som separering av gåande og syklende, betre skilting og betre generelt vedlikehald langs Langelandsvegen.

Mellom Tveita og Vabakken er det opparbeidd gang- og sykkelveg som er skild frå E39 med rekkverk. E39 frå Vabakken over Lønning, vidare over Ådlandsbrua og fram til Førlandskrysset, er i dag utan tilbod for gåande og syklende. Eit overordna gang- og sykkeltilbod langs E39 frå Vabakken til Ådlandkrysset vil kunne fange opp syklende frå Litlabø, Leirvik og Rommetveit og vere ein alternativ trasé mot Vikahaugane, Heiane og Eldøyane næringspark.

For strekningane E39 mellom Vabakken og Ådlandsbrua langs E39 finst det alternative sykkelvegar via Leirvik sentrum, samt trasear av meir lokal karakter via lokale bustadvegar og turvegar over Lønningsåsen, Lønning og Kattatveit.

For strekninga mellom Ådlandskrysset – Førlandskrysset finst det og alternative trasear via Rommetveit og over Fjellgardane. Tilsvarande er det mogeleg for syklende og gåande å ta seg fram på lokale vegar frå Førlandskrysset og nordover til Grov. Frå Grov og vidare til kommunegrensa står det enda att nokre strekkingar utan gang- og sykkelveg.

E39 mellom Heiane og Skjersholmane manglar tilbod for syklende og gåande. Stadvis vert dette no opparbeid, men det bør etablerast eit samanhengande gang- og sykkelveg tilbod heilt fram til Skjersholmane ferjekai, både som eit fullendt tiltak for gang- og sykkelvegsambandet mot Kvinnherad, men og for å knytte bustadområda langs strekinga saman.

Hornelandsvegen er på mange måtar ein omveg for syklende mellom Heiane og Leirvik. Vegen er del av hovudnettlet som følgje av at Nordsjøruta går denne vegen. Vegen har relativ lite trafikk slik at for syklende er dagens vegstandard tilstrekkelig. Men det manglar tilbod for gåande på deler av strekninga ca 800m.

Tiltaksplan for hovudruter langs E39 og Heiane området:							
	Frå – til	Km/t	ÅDT	Område type	Dagens Standard / tilbod	Framtidig standard/ tilbod	Tiltaksbehov Lengde rute 1: 13.2 km.
1.1	Grense Bømlo K – Føyno	80	2400	1	Gang- og sykkelveg	Gang- og sykkelveg som i dag	Ingen tiltaksbehov
1.2	Føyno – Heiane	80	4900	1	Gang- og sykkelveg dels fortau	Gang- og sykkelveg	Skilting og generelt info om vegval. GS-veg løysing går over i fortau ved Heiane vest. Sykkeltrafikk bør ikkje leiast via fortau.
1.3	Heiane - Tveita	80	15000	2	Fortau langs Heianevegen. Blanda trafikk. Gang- og sykkelveg i Langelandsv.	Gang- og sykkelveg frå Heiane - Tveita langs E39. Fortau langs Heiane-vegen vert oppretthaldt	Opparbeide nytt tverrsnitt: Gang- og sykkelveg langs E39 skilt med min 3 m rabatt.
1.4	Langelands - vegen	30	Ca. 3000	2	Gang- og sykkelveg	Gang- og sykkelveg	Utbetre dagens alternativ, ved å auke breidda og separere

							mellom gåande og syklande jf. figur 4.3
1.5	Tveita – Vabakken	60/70	15000	1	Gang- og sykkelveg Veksler frå hs – vs ved Valvatna. Tidvis smalt og dårleg standard.	Gang- og sykkelveg som i dag	Vurdere behov å skilje mellom syklande og gåande. Utvide breidda på dagens gang- og sykkelveg til 3 m og vurder 3 m rabatt mellom kjørvveg og gang- og sykkelvegen i staden for rekkverk.
1.6	Vabakken – Ådlandbru	70	8000 / 6000	1	Ingen løysing. Finnes lokale alternativ	Gang- og sykkelveg langs E39	Opparbeide nytt tverrsnitt: Gang- og sykkelveg langs E39 skilt med min 3m rabatt
1.7	Ådlandbru – Vestlivegen	70	4500	1	Ingen løysing		Opparbeide nytt tverrsnitt: Gang- og sykkelveg langs E39 skilt med min 3 m rabatt
1.8	Grov – grense Fitjar kommune	80 (60)	3300	1	Gang- og sykkelveg. Delstrekninga manglar gang- og sykkelveg	Gang- og sykkelveg som i dag.	Opparbeide nytt tverrsnitt: Gang- og sykkelveg langs E39 skilt med min 3 m rabatt der det manglar.
1.9	E39 Skjersholme - Heiane	60	1500	2	Gang- og sykkelveg. Manglar gs-veg frå Tømmervikv. Til Skjersh.	Gang- og sykkelveg	Gang- og sykkelveg langs E39 der det manglar.
1.10	Hornelandsvegen	50	Antatt ca. 1000	2	Blanda trafikk og fortau på deler av vegen.	Blanda trafikk m/fortau	Manglar ca 800 m fortau.
1.11	Fv. 59 Verftsvegen	50	4500	2	Gang- og sykkelveg. Manglar 150 m gs- veg mot Tveita.	Gang- og sykkelveg	Opparbeide 150 m gang- og sykkelveg ved Tveita.
1.12	Fjellgardsvegen	50	Antatt ca 1500.	1	Ingen løysing – blanda trafikk	Blanda trafikk m/fortau	

2. Hovudruter i området Sagvåg - Litlabø

Strekningar:

Hovudrute ved Sagvåg - Litlabø utgjer følgjande strekingar:

- Rv. 545 frå grense vest med Fitjar kommune, gjennom Sagvåg sentrum til Heiane ,
- Fv. 70 Jensanesvegen
- Fv. 67 Nysætervegen/Gruvevegen via Litlabø til Lønning.

Samla rutelengde 21,5 km. Sjå kartvedlegg 6.2.

Funksjon:

Rv. 545 er strekninga mellom Fitjar, Sagvåg og Heiane. Vegen har funksjon som hovudtransportåre mellom Heiane og Sagvåg. Vegen har og funksjon som skuleveg både til Rukjen skule, Tjødnalio skule og Nysæter ungdomsskule. Fv. 70 Jensanesvegen og fv. 67 Nysætervegen/Gruvevegen er sentrale vegaksar mot bustadområde og turområde. Litlabø baneskule, Nysæter kyrkje, Nysæter ungdomsskule og idrettspark ligg langs aksene mellom Sagvåg og Litlabø.

Karakter:

Frå kommunegrensa i vest og til Dåfjorden og Dyvik er det ikkje opparbeid tilbod for gåande og syklande. Området er til dels lite utbygd med nokre bustadar ved Dåfjorden. Gang- og sykkelveg bør

eventuelt kunne etablerast mellom Dåfjorden og Dyvik for å binde bustadene i Dåfjorden samane med resten av hovudnett, med Sagvåg og Rukjen barneskule.

Frå Dyvik er det opparbeid samanhengande gang- og sykkelveg gjennom Sagvåg til Heiane av varierende karakter og standard. Naudsynte tiltak er alt frå breiddeutviding med separering av gåande og syklande på enkelte strekningar, til betre skilting og vedlikehald.

Gjennom Sagvåg sentrum bør ein gjennomføre tiltak for å styrkje gatepreget. Gang- og sykkelvegen slik den står fram i dag uttrykker uheldige vegegenskapar som prioriterer bilen. Eit mjukare gatebilette der syklande og gåande har meir plass og vert prioritert, bør vurderast. Følgjande alternative vegprofil/løysingar bør vurderast:

Alt 1. Sykkelfelt jf. figur 4.1

Alt 2. Gang- og sykkelveg åtskilt med rabatt der gåande og syklande også vert separert frå kvarandre jf. figur 4.3

Begge alternativa vil styrke vegens funksjon som gate i kombinasjon med reduserte fartsgrenser.

Fv. 70 Jensanesvegen har opparbeid gang- og sykkelveg på deler av strekninga. Resterande vegstrekning vil verte utbygd i nær framtid.

Fv. 67 Nysætervegen/Gruvevegen mellom Sagvåg og Isdal har eit samanhengande utbygd gang- og sykkelvegtilbod, men det er smalt og er svært dårlig vegstandard. Tiltak som angitt ovanfor for strekninga gjennom Sagvåg sentrum bør vurderast og gjerast gjeldande for deler av denne strekninga fram til gangveg opp til Nysæterstølen. Vidare fram til Litlabø skule har noverande gang- og sykkelveg brukbar standard.

Gruvevegen frå Isdal til Lønning har ikkje opparbeidde løysingar for gåande og syklande. På strekninga mellom Kannalønning og Lønning bør det etablerast gang- og sykkelveg. Resterande delar av strekninga har lite eller ingen gangtrafikk, syklande kan her blandast med anna trafikk i køyrebana.

Tiltaksplan for hovudruter i området Sagvåg - Litlabø:							
	Frå – til	Km/t	ÅDT	Område type	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaksbehov Område type Lengde rute 1: 13.2 km.
2.1	Fv. 545 Grense. F. K – Dyvik	80	2000	1	Ingen tilbod for gåande og syklande	Gang- og sykkelveg mellom Dåfjorden og Dyvik	Opparbeide gang- og sykkelveg, åtskilt frå rv med rabatt. Skilting av sykkelveg.
2.2	Fv. 545 Dyvik –	60/ 50	3000	1/2	Gang- og sykkelveg	Gang- og sykkelveg som i dag	Ok standard
2.3	Fv. 545 Sagvåg sentrum (Nysætervegen – Lyngneset)	50	5000	2	Gang- og sykkelveg – gjennomgåande på same side. Tidvis tosidig gang- og sykkelveg	Sykkelfelt Tosidig fortau og ny køyrebane opparbeidast	Opparbeide nytt tverrsnitt: Sykkelfelt, fortau, køyrebane med opparbeiding av miljøgate. Opphøgde gangfelt og redusert fart bør vurderast.
2.4	Fv. 545 Sagvåg – Heiane	60	5600	2/1	Gang- og sykkelveg Veksler frå hs – vs ved Valvatna. Tidvis smalt og dårleg standard.	Gang- og sykkelveg som i dag	Utvide breidda på dagens gang- og sykkelveg til 3 m . Vurdere behov å skilje mellom syklande og gåande jf. Figur 4.3.

2.5	Fv. 70 Jensanesvegen	50	1600	2	Gang- og sykkelveg deler av strekninga	Gang- og sykkelveg for heile strekninga	Gang- og sykkelveg på resterande del er under prosjektering
2.6	Fv. 67 Nysætervegen	50	1600	2	Gang- og sykkelveg	Sykkelveg/fort au. Gang- og sykkelveg	Vurder utbetringstiltak på deler av strekninga. Avklare grenser for kor sentrumsløysingar bør etablerast.
27	Fv. 67 Gruevegen	50/80	1600	1	Blanda trafikk Ingen tilbod for gåande	Gang- og sykkelveg	Utviding av vegprofilen med gang- og sykkelveg- åtskilt med 3m rabatt.

3. Hovudruter ved Leirvik sentrum

Strekningar:

Hovudruter ved Leirvik sentrum utgjer følgjande streningar:

- Fv. 544 frå Vabakken gjennom Leirvik sentrum til Ådland bru
- Fv. 68 Saghaugen - Kjøtteinsvegen til Aker Stord - Eldøyane næringspark.
- Fv. 61 Skrivarvegen/Borggata del av sentrumskjernen.

Samla rutelengde 6,4 km. Sjå kartvedlegg 6.3.

Funksjon:

Fv. 544 er hovudtrase gjennom Leirvik sentrum, med sentrale knutepunkt ved fv. 68, fv. 61 og E39 ved Vabakkjen og Ådland bru. Fleire store bustadområde ved Skotaberg, Bjelland, Lønningåsen, Studalen og Ås er direkte tilknytt hovudrutene gjennom Leirvik sentrum. Deler av verftstrafikken til Aker/Eldøyane går via fv. 68 som elles har Stord og Almås Hotell som sentrale målpunkt. Fv. 61 er ein av hovudtraseane mellom Leirvik og Ådland, Haga og Rommetveit.

Karakter:

Frå Vabakken til Leirvik sentrum (Hamnegata) er det gang- og sykkelveg tilbod både langs riksvegen og gjennom grønt området som går mellom Vabakken og Kulturhuset. Tilbodet vert nytta både av gåande og syklende. Vidare langs rv. 544 Leirvik sentrum gjennom Sæ er det fortausløysingar som utgjer tilbodet for mjuke trafikantar.

Vidare frå Sæ til Ådland bru er det ikkje tilbod for gåande og syklende. Vegen til Kattatveit og Lønning er skilta som del av Nordsjøruta - sykkelrute 1 kor sykkelvegen er del av køyreveg.

Kommunedelplanen for Leirvik peikar på aksen langs rv. 544 frå Sæ til Ådland bru som eit framtidig utviklingsområde av Leirvik sentrum med næringslokale og kollektivterminal. Ut over dette er det viktig å knytte friluftsområda ved Ådlandsvatnet opp mot Leirvik sentrum og betre tilgangen til dette friluftsområdet for mjuke trafikantar. Det bør difor etablerast eit samanhengande tilbod mellom Vabakkjen og Ådland bru for å få eit samanhengande heilskapleg og godt tilbod både med omsyn på gåande og syklende.

Gågate/Borggata vert nytta som transportåre vidare mot Ådland/Haga/Rommetveit. Dette er ikkje eit fullgodt alternativ som sykkelveg, då gågata er eit myldreområde med stor aktivitet utan ein tydelig tilrettelagt sykkelveg. Det bør etablerast eit tilbod langs fv. 61 med kopling til rv. 544.

Tiltaksplan for hovudruter i Leirvik sentrum:							
	Frå – til	Km/t	ÅDT	Område type	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaksbehov Lengde rute 1: 13.2 km
3.1	Rv. 544 Vabakkjen – Hamnegata	40	10500 - 12000	2/3	Gang- og sykkelveg	Sykkelfelt og tosidig fortau. Gang- og sykkelveg gjennom park som i dag.	Etablere gjennomgåande sykkelfelt tosidig fortau med gode overgangssystem ved systemskifta. Betre vedlikehald og skilting av eks. sykkelveg.
3.2	Rv. 544 Hamnegata – Kattatveit	40	12000	3	Fortau. Blanda trafikk.	Sykkelfelt og tosidig fortau	Som str.3.1
3.3	Rv. 544 Kattatveit – Ådland bru	40/ 70	4500	2	Ingen løysing. Blanda trafikk.	Sykkelfelt og tosidig fortau	Som Str.3.1
3.4	Fv. 68 Saghaugen / Kjøtteinsvegen	40	1500	3/2	Fortau/ blanda trafikk. Gang- og sykkelveg på deler av strekninga	Sykkelfelt eller blanda trafikk med fortau	Gjennomgåande løysing med sykkelfelt /fortau eller blanda trafikk med fortau
3.5	Fv. 61 Skrivarvegen/ Borggata	50	7000	3	Ingen løysing til fortau/ gang- og sykkelveg.	Sykkelfelt med ein- /tosidig fortau	Som Str.3.1
3.6	Hamnegata	50	12000 /-	3	Fortau. Blanda trafikk.	Sykkelfelt og tosidig fortau	Som Str.3.1

4. Hovudruter ved Ådland, Hystad, Haga og Rommetveit

Strekningar:

Hovudrute ved Ådland, Hystad, Haga og Rommetveitsområdet utgjer følgjande strekningar:

- Fv. 61 er strekninga frå Møllebrua til Rommetveit
- E39 Førlandskrysset
- Storhaugvegen til Apply Leirvik
- Fv. 68 Tysevegen til Stord sjukehus
- Fv. 58 Vestlivegen mellom Haga og Ådlandskrysset med E39

Samla rutelengde 7,5 km. Sjå kartvedlegg 6.4.

Funksjon:

Fv. 61 er hovudtrafikkåre for store deler av trafikken mellom Lervik og dei største bustadområda på Stord. Fleire sentrale målområde som Stord Sjukehus, Apply Leirvik, Hystad skule, Nordbygdo ungdomsskule, HSH og Rommetveit skule ligg langs eller nær til hovudrutene. Fv. 68 Ådlandsvegen/ Tysevegen er ei sentral åre

Karakter

Strekninga langs fv. 61 frå Møllebrua til Rommetveit manglar eit gjennomgåande sykkeltilbod, det er i dag opparbeidd fortau langs strekninga. Både fortauet og køyrebanen vert nytta som sykkelveg. Området er middelstett utbygd med stor grad av nærleik til sentrum og vegen framstår som gate.

Ein tilrår at det vert tilrettelagt ei gjennomgåande løysing med sykkelfelt frå Leirvik sentrum til HSH på Rommetveit. Fortaua bør utvidast på strekninga og ein bør også vurdere behovet for eit tosidig fortau der det er busetnad på begge sider av vegen. Ei målsetting bør vere å ha eit gjennomgåande fortau på ei side for heile strekninga som er av høg kvalitet. Som trafikksikringstiltak bør ein også vurdere

redusert fart frå 50 km/t til 40 Km/t og fartsdumper. Dette vil trygge situasjonen for syklende men kan også vera eit middel for å leie gjennomgangstrafikken utanom denne traseen.

Frå HSH til Førlandskrysset er løysing med fortau og blanda trafikk tilstrekkelig løysing som følgje av liten trafikkmengde.

Strekninga mellom Hystad og Apply Leirvik har gang- og sykkelveg. Naudsynte tiltak er å finne gode overgangar mellom dei ulike systema frå gang- og sykkelveg til sykkelfelt når dette vert etablert i Hystadvegen. Sykkeltrafikk frå aust (Rommetveit sida) vil antakelig nytte Storhaugvegen, medan syklende frå vest (Leirvik sida) mest sannsynlig nyttar lokal veg gjennom Hystadvikjo, denne vegen vert også i stor gard nytta som skuleveg til Hystad skule og Norbygdo ungdomsskule. Langs Storhaugvegen er det opparbeidd gang- og sykkelveg som er ei fullgod løysing med omsyn til vegens karakter og standard, men medfører eit systemskifte mot ei eventuell sykkelfelt løysing i Hystadvegen. Den kommunale vegen gjennom Hystadvikjo antar vi har relativ lågt fartsnivå og små trafikkmengder. Det er opparbeidd fortau på deler av strekninga. Syklende kan her sykle i kjørebana.

Fv. 58 Vestlivegen er omkjøringsveg mot E39 og Leirvik for mykje av trafikken frå Haga/Rommetveit. Vegen er også tilkomstveg til Nordbygdo ungdomsskule og Prestegardsskogen idrettspark. Austre del av strekninga har opparbeidd fortau, syklistar sykklar her i køyrebana/fortau. Vidare vestover mot Ådlandskrysset er det ikkje opparbeidd fortau eller gang og sykkelveg. Denne strekninga har relativt stor trafikk og fart, det bør derfor etablerast gang- og sykkelveg som løysing mot friluftsområda og Leirvik sentrum/ E39 Vabakken.

Fv. 68 Ådlandsvegen/ Tysevegen til Stord sjukehus bør også tilretteleggast med sykkelfelt og separat gangveg. Strekninga langs Ådlandsvegen opp til øvre/midtre gravplassen er det ønskje om å etablere ein prosesjonsveg. Prosesjonsvegen bør kunne kombinerast med gangvegen langs Ådlandsvegen/ Tysevegen og skiljast frå kjørevegen med rabatt. Rabatten bør utformast som ein alle' med ei breidd på min 2m. Gangvegen/ prosesjonsvegen bør etablerast på austsida som følgje av at hovud tyngda av utbyggingsområde/ Stord sjukehus ligg på denne sida av vegen, og slik at den kan nyttast saman med eksisterande gs-vegen frå Ådland. Frå øvre/midtre kyrkjegard opp til Stord sjukehus bør ein forsette med sykkelfelt i kombinasjon med fortau på begge sider av vegen.

Tiltaksplan for hovudruter i område Ådland, Hystad, Haga og Rommetveit							
	Frå – til	Km/t	ÅDT	Område type	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaksbehov Lengde rute 1: 13.2 km.
4.1	Fv. 57 Hystad - vegen - Møllebrua – Vestlivegen)	50	4500 - 3500	3/2	Blanda trafikk med fortau	Sykkelfelt med fortau ein-/tosidig	Sykkelfelt, fortau, køyrebane med opparbeiding av miljøgate. Opphøgde gangfelt og redusert fart bør vurderast
4.2	Fv. 61 Rommetveitvegen til HSH	50	2000	2	Blanda trafikk med fortau	Sykkelfelt med fortau ein-/tosidig	Som 4.1
4.3	Fv. 61 Rommetveit til Førlands - krysset	50	500	2/1	Blanda trafikk med fortau	Blanda trafikk med fortau	Som 4.1
4.4	Fv. 68 Tysevegen	50	3000	2	Blanda trafikk med fortau	Sykkelfelt med fortau ein-/tosidig / gangveg - prosesjonsveg	Sykkelfelt i kombinasjon med gangveg/prosesjonsveg. Miljøgatepreg bør leggast til grunn for utforming. Vurdere redusert hastighet.
4.5	Fv. 61 Storhaugvegen	50	500	2	Gang- og sykkelveg	Gang- og sykkelveg	Ingen naudsynte tiltak.
4.6	Fv. 58 Vestlivegen	50/ 80	3000	2/1	Fortau, blanda trafikk	Gang- og sykkelveg	Etablere gang- og sykkelveg

5. Hovudruter på Huglo

Strekningar:

Hovudrute på Huglo utgjer følgjande strekning:

- Fv. 56 frå Huglavika til Tveita og Haukanes.

Samla rutelengde 8,5 km. Sjå kartvedlegg 6.5.

Funksjon:

Fv. 56 er tilkomstveg til spreidd busetnad på Huglo som også har funksjon som skuleveg.

Karakter:

Det er ikkje opparbeidd eige tilbod for gåande og syklende på Huglo. All gang- og sykkeltrafikk går i same vegbane som biltrafikken. Trafikken er relativt liten, under 150 kjt/d. Vegane er smale og til tider uoversiktlige. Eventuelle naudsynte tiltak er moderate vegutbetringar, i så tilfelle bør ein vurdere å etablere fortau. Syklende kan sykle i køyrebanen eller på utvida skulder. Fartsgrense 50 km/t eller lågare vert anbefalt.

Tiltaksplan for hovudruter på Huglo							
	Frå – til	Km/t	ÅDT	Område type	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaksbehov Lengde rute ca 7 km.
5.1	Fv. 56 Huglavik - Tveit / Haukanes	50	140 - 60	1	Blanda trafikk – inga løysing for gåande	Brei skulder/ fortau	Nødvendige tiltak må vurderast

5.4 LOKALE RUTER OG TURVEGAR

Lokale sykkelvegar skapar forbindelse innan og mellom bustadområde, til bustader, skular, nærbutikk osv, samt til hovudsykkelnettet. Målgruppa for desse er i fyrste rekkje barn og unge og andre tryggleikssøkande syklistar.

Turvegane kan vere eit system for å bevege seg i eit rekreasjonsområde, og dei kan skape forbindelsar til og mellom rekreasjonsområde. Kartlegginga av turvegar i kapittel 5 syner at det er eit tett nett av slike vegar i kommunen. Forslaget til hovud- og lokalvegnett for sykkel gjer forbindelsar til dei aller fleste av desse turvegane. Det er lagt spesielt vekt på gode forbindelsar til inngangsportalar til viktige turområde.

6 ANDRE TILTAK

6.1 SYKKELPARKERING

Som me har vore inne på er sykkelparkering ein viktig del i ein heilskapleg satsing for å leggje til rette for auka bruk av sykkel. Sykkelparkering ved sentrale målpunkt er difor ein sentral strategi. Det er i dag ikkje tilfredstillande sykkelparkering på Stord, både når det gjelder tal på parkeringsplassar og skilting av desse.

Krav til sykkelparkering bør verte innarbeida i Stord kommune sine parkeringsnormer for å sikre integrering av sykkelparkering i framtidige planar. Her bør det setjast krav til tal på sykkelparkeringsplassar ut frå type verksemd/arealbruk. Samstundes bør det verte utarbeida ein plan for sykkelparkering i tilknytning til eksisterande målpunkt. Desse bør verte skilta som parkeringsplass for sykkel. Sykkelparkeringsplassar bør vere overbygde der det er mogleg og ha fastmonterte stativ

for å sikre mot nedbør og tjuveri. Statens vegvesen har utarbeida ein rapport om sykkelparkering som bør verte brukt som underlag for val av løysingar.²⁹

6.2 SKILTING

Registrering av skilting langs gang- og sykkelvegnettet avdekker at skiltinga fleire stader er motstridande og lite konsekvent. Det må verte uarbeida ein skiltplan når hovudnettet for sykkel er vedtatt. Sentrale element i denne planen er kontinuitet og konsistens i skiltinga.

6.3 DRIFT OG VEDLIKEHALD

Drift og vedlikehald er av stor betydning for kvaliteten på gang- og sykkelvegnettet. Forslag til viktige tiltak for Stord kommune er:

- Det skal verte gjennomført ein sykkelveginspeksjon av heile hovudnettet i tråd med Handbok 249
- Opprette eit nettbasert skjema for tilbakemeldingar frå sykkistar på manglar og skadar på sykkelvegnettet
- Sykkelvegnettet skal ha like høg standard som bilvegane, dette gjeld og om vinteren. Strøing og salting om vinteren, og feiing om våren er viktig.
- Avklaring av vedlikehaldsrutinar mellom dei ulike veghaldarane og integrering av desse i vedlikehaldsplan for resten av vegnettet.



Figur 10: Motstridande skilting

6.4 INFORMASJON

Informasjon er heilt sentralt for at nye tiltak skal verte kjent i befolkninga. Kommunen sine nettsider, oppslag/annonser i Sunnhordland og informasjonsskriv til husstandane er nokre informasjonskanalar. Samarbeid med bedrifter, til dømes i samband med kampanjar som Sykle til jobben, er og viktig for å spreie informasjon om sykkel og oppmuntre fleire til å sykla. Det bør og verte utarbeida eit kart som syner hovudnettet for sykkel, samt sykkelparkeringsplassar. Sykkelbynettverket er eit viktig forum for byar som vil satse på sykkel, og Stord kommune bør verte medlem for å sikre nettverksbygging og kunnskapsoverføring.

6.5 NETTVERKS- OG KUNNSKAPSOPPBYGGING

Det er naudsynt med eit betre kunnskapsgrunnlag både for å kunne dimensjonere gang- og sykkelanlegg og for å evaluere effekten av dei. Sykkelteljingar må difor verte gjennomført. I tillegg må ein ha data om reisevanar for å fastslå sykkeldelen. Slike tal vil gje eit grunnlag for å vurdere måloppnåing, samt kva for supplerande tiltak som er naudsynt for å nå målsetjingane. Supplerande tiltak kan til dømes vere restriksjonar på bruk av privatbil og kollektivtiltak, eller andre tiltak som kan gje ein overgang frå bruk av bil til sykkel.

6.6 BOMMAR – STENGSLER – BELYSNING

Fleire stader er det registrert bommar som utgjør ein fare for sykkistar, spesielt der desse kjem overraskande på sykkistar i stor fart. Nokre stader er dette stor steinar. I tillegg utgjør desse bommane ein barriere ettersom sykkistane må bremse ned og i enkelte tilfelle, gå av sykkelen, for å kunne passere dei. Der intensjonane med bommane er å stengje for bilar bør desse verte erstatta av løysingar som berre sperrar for bil, men ikkje for sykkel. I tilfelle der bommar vert brukt som

²⁹ Sjå Statens vegvesen 2007b

fartsregulerande tiltak for syklistar kan saksegjerde, rumlestriper eller humpar vere aktuelle løysingar. Det er viktig at slike tiltak vert utforma slik at syklisten ikkje må gå av sykkelen.

Andre stader langs viktige ruter har ein registrert manglande belysning, stadvis men og over lengre strekker. Det var belysning ein gong, men vedlikehaldet er uteblitt og belysningsmaterialet, stolpe og armatur er blitt ramponert og må kort og godt skiftast ut. Å sykle skal vere mest mogeleg utan fare, vere attraktivt og effektivt for å nå målsettinga om å auke delen av syklande. Tilstrekkeleg belysning i tråd med Sykkelhandboka bør verte etablert langs hovudrutene.

7 OPPSUMMERING OG SAMLA TILTAKSPLAN

Tabellen under syner ein oversikt over naudsynte tiltak for å få eit samanhengande hovudnett for gåande og syklande i Stord kommune.

HOVDUNETT FOR GANG OG SYKKEL		
Generelt	<ul style="list-style-type: none"> - Detaljerte strekingsvise planer - Prioritering av tiltak og kostnader 	
Område	Strekning	Tiltak
1. E39 og Heiane	Føyno - Heiane	Skilting og generelt info om vegval
	Heiane - Tveita	Opparbeide nytt tverrsnitt: Gang- og sykkelveg langs E39 skilt med min 3 m rabatt.
	Langelandsvegen	Sykelveg med fortau
	Tveita - Vabakken	Utvide breidda på dagens gang- og sykkelveg til 3 m. Vurdere behov for sykkelveg med fortau
	Vabakken – Ådland bru - Vestlivegen	Opparbeide nytt tverrsnitt: Gang- og sykkelveg langs E39 skilt med min 3m rabatt
	Grov - grense Fitjar kommune	Opparbeide nytt tverrsnitt: Gang- og sykkelveg langs E39 skilt med min 3m rabatt
	E39 Skjersholmane - Heiane	Opparbeide nytt tverrsnitt: Gang- og sykkelveg langs E39 skilt med min 3 m rabatt der det manglar.
	Hornelandsvegen	Manglar ca 800 m fortau.
	Fv. 59 Verftsvegen	Opparbeide 150 m gang- og sykkelveg ved Tveita.
	Fjellgardsvegen	Fortau/ brei skulder vurdere behov for tiltak
2. Sagvåg – Litlabø	Fv. 545 Grense. F. K - Dyvik	Opparbeide gang- og sykkelveg åtskilt frå rv. med rabatt. Skilting av sykkelveg.
	Fv. 545 Sagvåg sentrum	Opparbeide nytt tverrsnitt: Sykkelfelt, fortau, køyrebane med opparbeiding av miljøgate.
	Fv. 545 Sagvåg - Heiane	Utvide breidda på dagens gang- og sykkelveg til 3 m. Vurdere behov for sykkelveg med fortau
	Fv. 70 Jensanesvegen	Gang- og sykkelveg på resterande del (er under prosjektering)
	Fv. 67 Gruvevegen	Utviding av vegprofil med gang- og sykkelveg åtskilt med 3 m rabatt
3. Leirvik sentrum	Rv. 544 Vabakkjen - Hamnegata - Kattatveit - Ådland bru	Tosidig fortau og gjennomgåande sykkelfelt mellom gode overgangssystem ved systemskifta. Betre vedlikehald og skilting av sykkelveg.
	Fv. 68 Saghaugen / Kjøtteinsvegen	Gjennomgåande løysing med sykkelfelt/fortau eller blanda trafikk/fortau
	Skrivarvegen/Borggata	Tosidig fortau og gjennomgåande sykkelfelt mellom gode overgangssystem ved systemskifta. Betre vedlikehald
4. Ådland, Hystad, Haga og Rommetveit	Fv. 61 Hystadvegen - Rommetveitvegen - HSH	Tosidig fortau og gjennomgåande sykkelfelt. Betre vedlikehald og skilting av sykkelveg
	Fv. 68 Ådlandsvegen / Tysevegen	Prosesjonsveg/ gangveg/ fortau og gjennomgåande sykkelfelt. Betre vedlikehald og skilting av sykkelveg
	Fv. 58 Vestlivegen	Etablere gang- og sykkelveg
5. Huglo	Fv. 56 Huglavik - Tveit/Haukanes	Fortau/brei skulder vurdere behov for tiltak
ANDRE TILTAK		
Parkering	<ul style="list-style-type: none"> - Plan for sykkelparkering - Krav til sykkelparkering i Stord kommune sine parkeringsnormer 	
Skilting	<ul style="list-style-type: none"> - Plan for skilting langs hovudrutene 	
Informasjon	<ul style="list-style-type: none"> - Kart som syner hovudrutene for sykkel og sykkelparkering - Informasjonskampanje for å informere om sykkeltiltak 	
Drift og vedlikehald	<ul style="list-style-type: none"> - Gjennomføring av ein sykkelveginspeksjon av heile hovudnett (innan 10 år?) - Opprette nettbasert skjema for tilbakemeldingar frå syklistar om manglar og skader på sykkelvegnettet - Avklaring og integrering av vedlikehaldsrutinar mellom dei ulike veghaldarane - Sikre god standard gjennom strøing/salting og feiing 	
Nettverks- og kunnskapsoppbygging	<ul style="list-style-type: none"> - Gjennomføring av reisevaneundersøking/ - Sykkelteljingar - Melde seg inn i Sykkelbynettverket 	
Bommar -stengsle -belysning	<ul style="list-style-type: none"> - Tilstrekkeleg belysning - Fjerning/utbetring av bommar og stengsle langs sykkelruter 	

VEDLEGG

Vedlegg - Bolk I

Tabell 1:	Registrerte anlegg for friluftsliv.
Kart nr. 2.1	Område 1 og 2
Kart nr. 2.2	Område 3 og 4
Kart nr. 2.3	Område 5
Kart nr. 2.4	Område 6
Kart nr. 2.5	Område 7
Kart nr. 2.6	Område 8
Kart nr. 2.7	Område 9
Kart nr. 2.8	Område 10
Kart nr. 2.9	Område 11 og 12

Vedlegg – Bolk II

Kart nr. 3.5	Oversiktskart - Hovudruter
Kart nr. 3.6	Hovudruter langs E39
Kart nr. 3.7	Hovudruter langs E39
Kart nr. 3.8	Hovudruter langs E39
Kart nr. 3.9	Heiane, Langeland, Tveita, Kårevik og Horneland
Kart nr. 3.10	Hovudruter i området Sagvåg og Litlabø
Kart nr. 3.11	Hovudruter i Leirvik sentrum
Kart nr. 3.12	Hovudruter ved Ådland, Hystad, Haga og Rommetveit
Kart nr. 3.13	Hovudruter på Huglo

KJELDER

Kjelder - Bolk I

Litteratur:

Den norske Turistforening / Forbundet Kysten/ Friluftsrådernes landsforbund 2009: Merkehandboka. Håndbok for tilrettelegging og merking av turruter i fjellet, skogen og langs kysten.

Departementene, 2005: Saman for fysisk aktivitet. Handlingsplan for fysisk aktivitet 2005-2009

Direktoratet for naturforvaltning, 1994: Planlegging av grøntstruktur i byer og tettsteder. (DN-håndbok 6-1994)

Direktoratet for naturforvaltning, 2004: Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder (Håndbok 25-2004)

Direktoratet for naturforvaltning, 2003: Grønn by .. arealplanlegging og grønnstruktur (Håndbok 23-2003)

Direktoratet for naturforvaltning, 2003: Marka. Planlegging av by- og tettstedsnære naturområder (Håndbok 24-2003)

Fylkesmannen i Hordaland /Hordaland Fylkeskommune 2008: Område for friluftsliv. Kartlegging og verdsetting av regionalt viktige område i Hordaland. Prosjektrapport 2008.

Hordaland Fylkeskommune 2006: Deltaking for alle – universell utforming. Fylkesdelplan for funksjonshemma. Fylkesdelplan 2005-2009.

Hordaland Fylkeskommune 2008: Aktiv kvar dag. Fylkesdelplan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv 2008-2012.

Innovativ Fjellturisme 2006: Merking og gradering av stier og løyper.

Kristiansand kommune 2007: Tekniske normaler for utomhusanlegg i Kristiansand kommune.

Samarbeidsrådet for Sunnhordland 2009: Plan for idrett, friluftsliv og kulturanlegg i Sunnhordland 2009-2013.

Samarbeidsrådet for Sunnhordland 2009: Handlingsplan for reiselivssatsinga i Sunnhordland 2009.

Stortingsmeld. nr. 16 (2002-2003) Resept for et sunnere Norge

Stortingsmelding nr. 39 (2000-2001) Friluftsliv – ein veg til høgare livskvalitet.

Stord kommune. 2007: Vassbruksplanen for Storavatnet. Arealbruk, miljømål og forvaltning

Waaseth, Grethe. 2006: Virkning av grøntområder på menneskers helse og trivsel. (Bioforsk Fokus vol.1 2006).

Internett sider:

Direktoratet for naturforvaltning: Naturvennlig tilrettelegging for friluftsliv.
<http://www.dirnat.no/content.ap?thisId=500023719>

Folkehelseinstituttet si nettside (www.fhi.no)/tema miljø og helse/friluftsliv og naturkontakt)

SSB. 2010: Statistisk sentralbyrå. Tall for tilgang til rekreasjonsareal i nærområdet.
(<http://www.ssb.no/vis/magasinet/miljo/art-2009-12-23-01.html>)

www.sagvaagen-kystlag.no

www.idrettsanlegg.no

www.fjellturisme.no

Kjelder – Bolk II

Dahlman, Inge. 2005. Gåboka. Oslo: Statens vegvesen

Elvik, Rune, Marika Kolbenstvedt og Ingunn Stangby. 1999. Gå eller sykle? Fakta om omfang, sikkerhet og miljø. TØI rapport 432/1999. Oslo: Transportøkonomisk institutt

Engebretsen, Øystein. 2003. Byreiser. TØI rapport 677/2003. Oslo: Transportøkonomisk institutt

Mysen, Anne Borger og Edvin Frøysdal. 1995. C17 Vedlikehold av sykkelanlegg. www.miljoveg.toi.no

Norheim, Bård og Karine Kjørstad. 2009. Klimakur. Tiltak for å øke kollektiv- og sykkelandelen. Rapport 13/2009. Oslo: Urbanet Analyse

Norheim, Bård og Heidi Renolen. 1997. Kollektivtransportens utvikling i Norge 1982-94. TØI rapport 362/1997. Oslo: Transportøkonomisk institutt

Samferdselsdepartementet. 2008. Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler). Lovdata

SSB. 2009. Tall om Stord kommune: <http://www.ssb.no/kommuner/faktaark3.cgi?region=1221>
(henta 08.01.2010)

Stord kommune. 2008. Klima- og energiplan. Stord: Stord kommune

Statens vegvesen. 2007a. Nasjonal sykkelstrategi - attraktivt å sykle for alle. Grunnlagsdokument for NTP 2010-2019 Vegdirektoratet. UTB-rapport 10/07. Oslo: Statens vegvesen Vegdirektoratet

Statens vegvesen 2007b. Sykkelparkering. Rapport 2007/08. Oslo: Statens vegvesen

Statens vegvesen. 2003. Håndbok 233 – Sykkelhåndboka. Oslo: Statens vegvesen

St.mld.nr 16. 2009. Nasjonal transportplan 2010 - 2019

Sælensminde, Kjartan. 2002. Gang- og sykkelvegnett i norske byer. Nytte- kostnadsanalyser inkludert helseeffekter og eksterna kostnader av motorisert trafikk. TØI rapport 567/2002. Oslo: Transportøkonomisk institutt

Tretvik, Terje. 2008. Forklaringer på transportmiddelbruk – casestudie sykkel. SINTEF rapport A7057. Trondheim: SINTEF Teknologi og samfunn

Vågane, Liva. 2006. Turer til fots og sykkel. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005. TØI rapport 858/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt