



Eigersund kommune  
Reguleringsplan for GS-veg langs Fv 65,  
Ytstebrødveien, Eigerøy

Utgave: 0  
Dato: 2011-02-08

---

**DOKUMENTINFORMASJON**

Oppdragsgiver: Eigersund kommune  
Rapportnavn: Reguleringsplan for GS-veg langs Fv 65, Ytstebrødveien, Eigerøy  
Utgave/dato: [Revisjon] / [Revisjonsdato]  
Arkivreferanse: -

Oppdrag: 515901 – GS-veg langs Fv 65, Ytstebrødveien, Eigerøy  
Oppdragsbeskrivelse:  
Oppdragsleder: Kristoffer Dørheim  
Fag: Veg  
Tema: GS-veg  
Leveranse: Reguleringsplan

Skrevet av: Martin Mitchell og Kristoffer Dørheim  
Kvalitetskontroll: Kristoffer Dørheim og Margrete Urdal Staple

Asplan Viak AS [www.asplanviak.no](http://www.asplanviak.no)

---

## FORORD

Asplan Viak har vært engasjert av Eigersund kommune for å utarbeide reguleringsplanen for ny GS-veg langs Fv 65 fra Leidland boligfelt og fram til Skadbergsanden. Forslaget til reguleringsplan omfatter:

1. Ny GS-veg langs Fv 65, Ytstebrødveien.
2. Vegareal for Fv 65, Ytstebrødveien, inkludert nødvendige endringer og utvidelser av dagens linjeføring og nye busslommer.
3. Avkjørsler som må legges om.

Reguleringsplanen er varslet i henhold til plan- og bygningslovens regler. Planen er utformet med hensyn til overordnede føringer, innkomne merknader og en konkret vurdering av området. I tillegg til reguleringsplanen pågår det parallelt utarbeiding av detaljplan etter vegvesenets retningslinjer.

Hos Asplan Viak har Kristoffer Dørheim vært oppdragsleder. I tillegg har Martin Mitchell vært med i arbeidet. Margrete U. Staple har vært kvalitetssikrer.

Stavanger, 2010-09-22

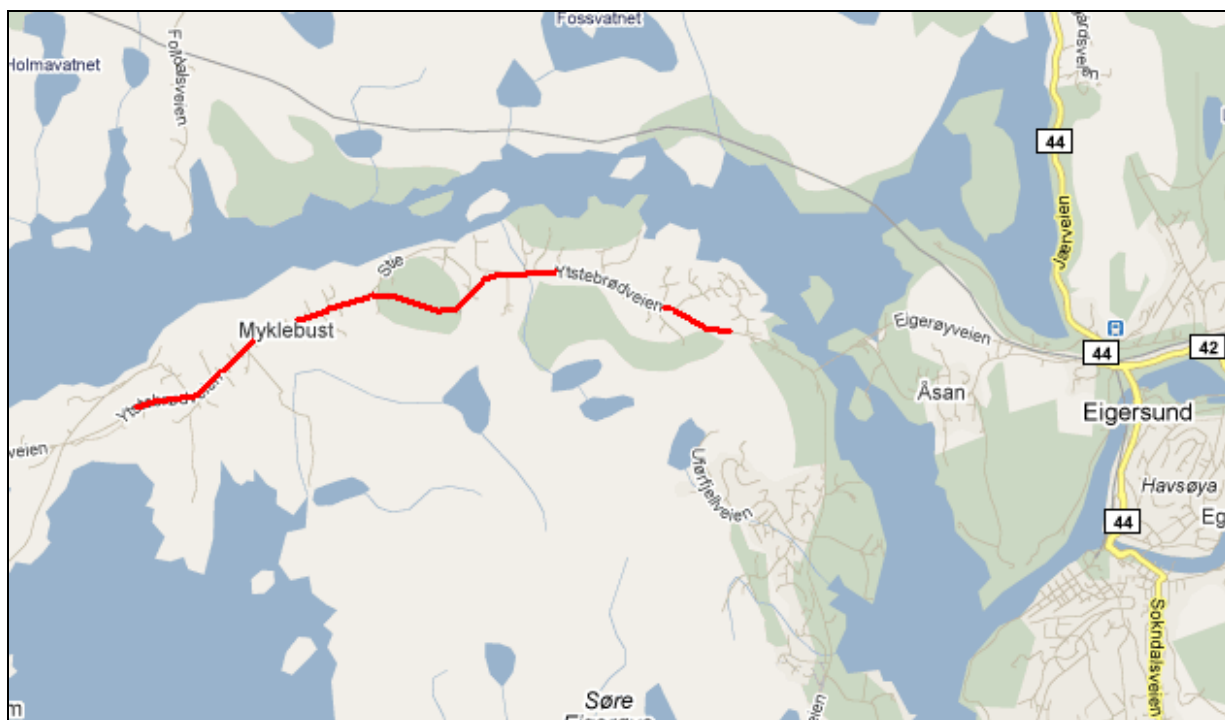
Kristoffer Dørheim  
Oppdragsleder

## Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>INNLEDNING</b> .....	<b>6</b>
1.1	Formålet med planen .....	6
1.2	Gjeldende planer .....	6
1.3	Kunngjøring av planstart .....	7
<b>2</b>	<b>PLANOMRÅDET I DAG</b> .....	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET</b> .....	<b>10</b>
3.1	Valg av trasé .....	10
3.2	Utforming for kjørende.....	10
3.2.1	Kjørebane .....	10
3.2.2	Avkjørsler .....	12
3.2.3	Bussholdeplass .....	12
3.3	Utforming for gående/syklende.....	13
3.3.1	Gang- og sykkelveg .....	13
3.3.2	Universell utforming/tilgjengelighet for alle .....	13
3.3.3	Gangfelt .....	13
<b>4</b>	<b>KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET</b> .....	<b>14</b>
4.1	Konsekvenser for biltrafikken .....	14
4.2	Konsekvenser for gang- og sykkel trafikk .....	14
4.3	Konsekvenser for bebyggelse og beboere .....	14
4.3.1	Kulturmiljø .....	14
4.3.2	Bebyggelse .....	15
4.4	ROS-Analyse .....	15
4.4.1	Hendelser på vei .....	15
4.4.2	Grunnforhold og geologiske forhold.....	15
4.4.3	Naturmiljø.....	15
4.4.4	Kulturmiljø .....	15
4.4.5	Støy .....	16
4.4.6	Sikring av vann og elforsyning.....	16

4.5	Grunnerverv .....	16
4.6	Kostnader.....	17

# 1 INNLEDNING



## 1.1 Formålet med planen

Formålet med planen er å legge til rette for opparbeidelse av ny GS-veg langs Fv 65 Ytstebrødveien, Eigerøy. GS-vegen er på ca. 3,5 km og skal gi en trafiksikker og direkte forbindelse for fotgjengere og syklister på strekningen mellom Leidland boligfelt og Skadbergsanden. I tillegg skal planen vise mindre tiltak til utbedring av Fv 65, og en bedre tilrettelegging for av- og påstigning for buss.

## 1.2 Gjeldende planer

### Kommuneplan

Områdene langs strekningen og videre utover, nord for strekningen, er i hovedsak avsatt til LNF-område i gjeldende kommuneplan, med noen områder avsatt til eksisterende fritidsbebyggelse og enkelte mindre områder for eksisterende boligbebyggelse. Det er satt av to områder for framtidig boligbebyggelse.

### Reguleringsplaner

Det ene gjelder et område sør for Fv 65 omtrent midtveis på strekningen og benevnes Saurdalen. Her foreligger reguleringsplan vedtatt 16.10.06. Planen er regulert til frittliggende og konsentrert boligbebyggelse med adkomst fra Ytstebrødveien. Innenfor planen er det

også medtatt 235 meter av Fv 65 med gang- og sykkelvei langs boligfeltet. I Saurdalen planforslaget er gang- og sykkelveien atskilt fra Fv 65 med 3 meter bred rabatt. Denne strekningen er tatt med på nytt i vårt planforslag, da med en rabatt på 1,5m, tilsvarende som den øvrige strekningen, slik at hele strekningen framstår som en helhet.

Det andre området ligger sør for Fv 65 i starten av strekningen fra Leidland og vestover. Her er det utarbeidet forslag til reguleringsplan for Leidlandshagen boligfelt med adkomst fra Ytstebrødveien via Lasteinveien. Denne er pr. i dag godkjent i kommunen. Planen består i hovedsak av frittliggende og konsentrert boligbebyggelse. Krysset mellom Lasteinveien og Ytstebrødveien, samt avkjørselen til Ytstebrødveien 98, er tatt ut av denne planen og avgrensning mellom de to planene er lagt i vegkanten på fylkesvegen.

Utover dette eksisterer det ikke gjeldende reguleringsplaner for Fv 65, Ytstebrødveien.

### 1.3 Kunngjøring av planstart

Oppstart av planarbeidet for GS-veg langs Fv 65 ble varslet ved kunngjøring i Dalane tidende og Stavanger Aftenblad den 26.09.2007. Berørte grunneiere, rettighetshavere og offentlige etater ble varslet i eget brev datert 12.09.07, frist for merknader ble satt til 01.11.2007. Det kom inn 4 merknader til varsel om start, 3 fra offentlige etater og 1 fra private.

Innkomne merknader ved varsel om oppstart:

#### Brev fra vegvesenet datert 24.10.2007

Viser til fakta om vegstandard, trafikkgrunnlag, fartsgrense mv. som må ligge til grunn for planforslaget. Dimensjoneringsklasse Sa2 som normalprofil skal legges til grunn, men kan av vikes der terrengforholdene, eksisterende bygninger og konstruksjoner gjør dette nødvendig. Bussholdeplasser må lokaliseres hvor normalkrav til funksjonalitet kan tilfredsstilles. Det må innreguleres leskur.

For avkjørsler må håndbok 017 og retningslinjer i rammeplanen 2006-2009 legges til grunn for utformingen. Sanering må tilstrebes.

*Kommentar:*

*Normalprofilen er lagt til grunn for utformingen med angitte unntak som vist på illustrasjonsplan. Bussholdeplasser med leskur er lokalisert og det er gjennomført befarings med vegvesenet med hensyn på avkjørselsanering.*

#### Brev fra Rogaland fylkeskommune, fylkesrådmannen ved Regionalutviklingsavdelingen datert 20.10.2007.

Ber om at bussholdeplasser og gangveier utformes i henhold til prinsipper om universell utforming. Påpeker på at det er registrert flere automatisk freda kulturminner og at det er ønskelig med befarings for å vurdere potensialet for ikke-synlige kulturminner.

*Kommentar:*

*Holdeplassene er utformet et er prinsipper for universell utforming og gang- og sykkelveien er tilrettelagt så langt terrenget tillater. For kulturminner se egen kommentar fra kulturseksjonen.*

Brev fra Rogaland fylkeskommune, fylkesrådmannen ved regionalutviklingsavdelingen kulturseksjonen datert 06.11.2007

Har foretatt befarings i området for vurdering av potensialet for ikke synlige kulturminner. Det er potensial for kulturminner langs begge sider av traseen over Myklebust. Her ligger i tillegg to registrerte automatisk freda kulturminner på nordsiden, i tillegg er det et registrert et automatisk freda kulturminne på Skjelbrei.

*Kommentar:*

*GS-veien er plassert på sørsiden av veien over Myklebust, kommer dermed ikke i konflikt med de automatisk registrerte kulturminnene. Det er heller ikke konflikt med registreringa på Skjelbrei. Vi ser ikke behov for prøvegraving før vedtak da det er potensial for kulturminner på begge sider av veien og et skifte GS-vei fra side til side ikke er ønskelig.*

Brev fra Samslått Auto v/ Jimmy Samslått, Ydstebrødv. 361

Driver i dag bilverksted og 4 utleieleiligheter i Ydstebrødv. 361. Frykter for å miste parkeringsplasser slik at det går ut over næringsvirksomheten.

*Kommentar:*

*Eiendommen ligger på et trangt parti med Skadbergfjellet på andre siden av veien. Med en løsning med redusert tverrprofil skal det være mulig å få til en løsning uten å berøre eksisterende mur, forutsatt at de geologiske forholdene i Skadbergfjellet tillater inngrep.*



## 2 PLANOMRÅDET I DAG

Fv 65, Ytstebrødveien, er adkomstveien til Nordre Eigerøy fra Eigerøy bru. Veien er i all hovedsak et gammelt veiløp som bebyggelsen langs strekningen har vokst fram langs. Bebyggelsen på Nordre Eigerøy består av kystsmåbruk og spredt bebyggelse knyttet til fiske og havrettet næringsvirksomhet. Bebyggelsen er i noen grad fortettet ved tilfeldig fradeling av tomter fra de opprinnelige brukene. Det er også etablert fritidsbebyggelse langs nordre sundet og ved Eigerøy fyr. Nordre Eigerøy har viktige friområder som Eigerøy fyr og Skadbergsanden. Områdene er viktige turmål for hele byen og regionen.

Veien har i dag en Ådt på 650 kjt/døgn. Den har en eksisterende kjørebane på ca. 5,5m, men den kan variere ned mot 4,5m. Fartsgrensen fra Eigerøy bru og fram til adkomsten ved Saurdalen boligfelt er 60km/t, og deretter 50km/t videre fram til Skadbergsanden.

Fra Leidland til raet over Myklebust er terrenget langs vegen til dels svært sidebratt. Sideområdene består av knauser, skog, utmark, dyrka marka og hager. Over ryggen ved Myklebust ligger veien på toppen av ryggen, med bebyggelsen knyttet til veien med mange avkjørsler, mellom bebyggelsen er det dyrka mark. I enden av ryggen mot Skadbergsanden reiser Skadbergfjellet seg bratt opp rett fra veien. Innenfor planområdet langs Fv 65 er det 36 avkjørsler på nordsiden og 34 avkjørsler på sørsiden av veien.

### 3 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

#### 3.1 Valg av trasé

Gang og sykkelvegen skal, i øst ved Leidland, ta utgangspunkt i den eksisterende GS-veg nord for Ytstebrødveien og ende i dagens gangveg ned til Skadbergsanden på sørsiden av vegen.

Det har vært to hovedmålsettinger med etableringen av traseen:

1. Å etablere en mest mulig trafikksikker trasé for gående og syklende som skal bevege seg langs hele eller deler av strekningen. Den mest risikoutsatte situasjonen er kryssing av vegen. Det er derfor ikke ønskelig at gang- og sykkelforbindelsen gjør stadige skifte fra side til side. Bebyggelsen ligger nokså jevnt fordelt på begge sider av veien. Trafikk til og fra den enkelte bolig som blir liggende på motsatt side av gang- og sykkelvegen må krysse vegen, men har en først kommet på gang- og sykkelvegen ønskes kryssningene redusert til et minimum. Foreslått løsningen legger opp til kun et skifte som er nødvendig for å komme fra start og målpunkt som er på forskjellig side.
2. Inngrep i sideterreng skal søkes redusert mest mulig av to hensyn. For det første å redusere kostbare terrenginngrep med store skjæringer og fyllinger eller murer i det sidebratte terrenget langs vegen og for det andre redusere inngrepene i dyrka mark og hager langs traseen. I samråd med vegvesenet har vi derfor blitt enig om et redusert profil ned til 1,5 m på rabatten mellom gang- og sykkelvegen, som om nødvendig kan reduseres ytterligere der terrenget er spesielt vanskelig.

#### 3.2 Utforming for kjørende

##### 3.2.1 Kjørebane

Utformingen av vegstrekningen Fv 65 fra Leidland boligfelt og fram til Skadbergsanden er lagt Sa2 samleveg i henhold til vegvesenets håndboka 017. Standard profil blir en kjørebanebredde på 5,5m med en 0,5m asfaltert skulder på siden som vender vekk fra GS-vegen. Mot den nye GS-vegen blir det en rabatt på 1,5m avgrenset med kantstein. I kurvene er det i tillegg lagt inn nødvendige breddeutvidelser, i henhold til normalens krav. Disse er tegnet inn i planen og målsatt. Der GS-vegen krysser Fv 65 ved Ytstebrødveien 97 er lagt et 3m bredt gangfelt.

Flere plasser langs strekningen er fylkesvegen forskjøvet. Dette er gjort utifra to hensyn. For det første å kunne bedre kurvatur og sikt i kurven. For det andre er det punkt der forskyving er valgt for å kunne holde gang- og sykkelvegen gjennomgående på samme side forbi kritiske og kostbare punkt. En forskyving av vegbanen er da valgt som en billigere og bedre løsning.

De strekninger langs Fv 65 som er forskjøvet/lagt om er:

- Svingen ved Ytstebrødveien 69 og 83 er forskjøvet innover i terrenget på sørsiden av vegen. En unngår dermed store fyllinger øst for Ytstebrødveien 69 og store inngrepene i hagene. Felles avkjørsel mellom nr 69 og 83 trenger da ikke justeres. f til eiendommene unngås. Løsningen gir også bedre sikt i innerkurven, blant annet mot gangfeltet lenger vest.
- Svingen imellom Ytstebrødveien 99 og 109 er forskjøvet mot nord slik at GS-vegen på sørsiden kan passere Ytstebrødveien 106 uten større inngrep i eiendommen og omlegging av atkomst til denne.
- I svingen ved Ytstebrødveien 178 og 179 er kurven forskjøvet mot nord. Da kan gang- og sykkelvegen med redusert rabatt legges slik at det unngås store inngrep i fjellknausen sør for vegen og at atkomsten til Ytstebrødveien 178 opprettholdes. Dette medfører noe større fylling på sørsiden av vegen og at avkjørselen til Ytstebrødveien 179 må legges noe om. Avkjørselen til Ytstebrødveien 175 forutsettes stengt i henhold til tidligere vedtatt plan. Øket kurveradius gjennom kurven forbedrer sikten.
- Vegstrekningen mellom Ytstebrødveien 236 og fram til eiendom 273 er forskjøvet mot nord. Dette bedrer vegens linjeføring gjennom en utretting av en liten kontrakurve umiddelbart etter den store kurven ved Ytstebrødveien 236. Tiltaket reduserer inngrepet i eiendommene på sørsiden av vegen. Flere av eiendommene har til dels bratte avkjørsler opp til fylkesvegen som dermed ikke forverres og eksisterende trafokiosk sør for Ytstebrødveien ved eiendommen 248, og atkomsten til denne, ikke berøres. Tiltaket vil forbedre sikten i innerkurven.
- Svingen vest for Ytstebrødveien 368 er forskjøvet nordover slik at gang- og sykkelvegen kan passere forbi bygningene på Ytstebrødveien 368 som ligger kloss i veien.

Rabatten mellom Fv 65 og den nye gang- og sykkelvegen har i utgangspunktet en fast bredde på 1,5m, men er på enkelte steder redusert grunnet trangt profil. Dette skyldes nærhet til eksisterende bebyggelse kombinert med til dels bratt og kostbart sideterreng.

Tilfellene der dette er aktuelt er:

- Kurven mellom Ytstebrødveien 174-180, hvor rabattbredde 0,5m foreslås. En unngår dermed store inngrep i knausen på sørsiden av vegen samt at avkjørselen til Ytstebrødveien 178 kan opprettholdes. Samtidig som utfylling på eiendommene til Ytstebrødveien 175 og 179 kan holdes på et akseptabelt nivå.
- Svingen ved Ytstebrødveien 236-240, hvor rabattbredde 1,0m foreslås. Dette for å redusere omfanget av mur i ytterkurven på kjørebanelen.
- På strekningen mellom Ytstebrødveien 358 og 368, hvor rabattbredden reduseres til 0,26m, eller en dobbel kantsteinsrekke. Her er profilet meget trangt, med Skadbergfjellet på sørsiden, med en naturlig skrent på nærmere 10m rett ned mot veien på sørsiden, sammen med boliger og næringsvirksomhet beliggende tett inntil på nordsiden blir det trangt.

Fartsgrensen foreslås uendret i forhold til dagens situasjon.

### 3.2.2 Avkjørsler

De fleste avkjørsler mot Fv 65 opprettholdes som uendret i forhold til dagens situasjon. Vegvesenet har foretatt en runde med sanering av avkjørsler og utbedring av disse. Da avkjørslene ligger nokså spredt langs traseen er det vanskelig å få samlet disse ytterligere. Å benytte gang- og sykkelvegen som felles avkjørsel er ikke funnet tjenelig på noen del av strekningen. Ulempen ved å tillate kjøring langs gang- og sykkelvegen er vurdert større i forhold til å slippe av- og påkjørende trafikk direkte ut på fylkesvegen, den reduserte trafikken og hastighetsnivået tatt i betraktning. Å legge samleveger for avkjørslene langs fylkesvegen er heller ikke funnet hensiktsmessig i forhold til kostnadene ved det areal de måtte beslaglegge, i hovedsak jordbruksareal og hageareal. Det er foretatt befaringsammen med vegvesenet hvor avkjørselssituasjonen er vurdert.

Alle avkjørslene som krysser den nye GS-vegen ut til Fv 65 vil få bedret siktforhold i forhold til denne, da gang og sykkelvegen med rabatt gir en sone på 4-5m fri sikt inn fra veien. I tillegg er det lagt inn nødvendige siktsoner for avkjørslene i forhold til gang- og sykkelvegen, slik at konfliktnivået dempes.

De eiendommene med avkjørsler som er lagt om og regulert på nytt, på grunn av vegutvidelser, endringer i veiens linjeføring eller lite arealer ved passerende GS-veg, er regulert til kjøreveg. Tabellen under definerer hvilke eiendommer dette gjelder for og hvilket eierforhold hver avkjørsel har.

Avkjørsels benevnelse i planen	Gnr. / Bnr.	Adresse	Eierforhold
A1	5/41	Ytstebrødveien 286	Privat
A2	6/45	Ytstebrødveien 179	Privat
A3	6/37 og 6/29 og 6/15	Ytstebrødveien 174	Privat
A4	7/180	Ytstebrødveien 124	Privat
A5	7/234 og 7/248	Ytstebrødveien 120	Privat
A6	7/14	Ytstebrødveien 109	Privat

Avkjørselen ved Ytstebrødveien 69 stenges mot Fv 65 og en ny er regulert ut mot Raudestadveien. Avkjørselen til Ytstebrødveien 175 stenges mot Fv 65 og avkjørsel legges om i henhold til tidligere vedtatt plan.

### 3.2.3 Bussholdeplass

Bussrutene som betjener Nordre Eigerøy bruker Ytstebrødveien i begge retninger da dette er eneste atkomsten. Passasjerer fra sentrum stiger av bussen på veg utover og passasjerer i retning sentrum går på bussen i retning innover. Av denne grunn finnes det kun busstopp på den søndre siden av veien, mange utstyrt med leskur men bussene stopper i vegbanen. Rutefrekvensen i dagens situasjon er slik at busser ikke møtes på den aktuelle strekningen.

I planforslaget er plasseringen av bussholdeplassene gjennomgått og justert til en plassering på mellom 300-500m jevnt langs hele strekningen. Plasseringen av holdeplassene er

vurdert ut i fra eksisterende stoppested langs vegen, tilgjengelige arealer, siktkrav og krav til distanser mellom holdeplassene.

Det er regulert busslommer på begge sider av vegbanen. Holdeplassene har en bredde på 3m og er utformet iht. Rogalands krav til universell utforming (20m-20m-15m) og plass for leskur er lagt inn. Holdeplassene på sørsiden vil bli opparbeidet sammen med og som en del av gang- og sykkelvegen. Trafikkgrunnlaget av både gående og syklende antas å være så lite at et skille mellom holdeplass og GS-veg ikke er lagt inn.

Holdeplassene på nordsiden av Fv 65 (retning utover fra sentrum) opparbeides ved eventuelt behov, men angitt trafikkmønster viser at holdeplassene på sørsiden (retning innover mot sentrum) er viktigst å få etablert. Holdeplassene på nordsiden er regulert med et 3m bredt fortau for å sikre trygge av- og påstigninger også på denne siden.

### **3.3 Utforming for gående/syklende**

#### **3.3.1 Gang- og sykkelveg**

I dagens situasjon er det en ca. 3m bred gang- og sykkelvei på nordsiden av Fv 65 fra Eigerøy bru og fram til bussholdeplassen ved Leidland boligfelt der den tar slutt. Videreføring av GS-vegen langs Fv 65 tar utgangspunkt i den eksisterende traseen øst for bussholdeplassen. Den nye GS-vegen fortsetter på nordsiden av fylkesvegen fram til eiendom nr. 97 der den krysser vegen i gangfelt. Det er behov for et sikkerhetsgjærde mot bratt terreng for en del av denne strekningen. Videre vestover føres traseen på sørsiden av fylkesvegen. Her krysser GS-vegen flere eksisterende avkjørsler, som må tilpasses til denne.

Langs hele strekningen har GS-vegen en asfaltert bredde på 3m og er skilt fra kjørebanelen med en fysisk rabatt med 1,5m bredde med noen partier redusert rabatt som angitt under pkt 3.2.1.

#### **3.3.2 Universell utforming/tilgjengelighet for alle**

Den nye gang og sykkelvegen føres parallelt til Fv 65, og følger vegens vertikale linjeføring. Stigningene blir da liggende under 7% over hele strekningen bortsett fra stigningene til og fra ryggen over Myklebust. Her kommer stigningen opp i 8%. Det er ikke mulig å plassere gang- og sykkeltraseen i egen trasè som tilfredsstillende kravene til universell utforming.

Fotgjengerkryssingen foreslås utformet med knottelement i henhold til deltasenterets retningslinjer. Bussholdeplassene foreslås satt med høy kantstein (vis =17) og retningsindikator i framkant av holdeplassene slik som vegvesenets retningslinjer for universell utforming av holdeplasser i Sør-Rogaland angir. For langsgående leding vil kantiing mot kantstein eller innerkant av fortau/GS-veg fungere som ledelinje.

#### **3.3.3 Gangfelt**

I reguleringsplanen foreslås det etablert ett gangfelt over Fv 65, Ytstebrødveien, ved eiendom 97. Plasseringen oppfyller nødvendige siktkrav og er lagt til et punkt der den kan brukes som krysningspunkt hvor også lokal gangtrafikk mellom bebyggelse på sørsiden og nordsiden vil finne det naturlig å krysse.

## 4 KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

### 4.1 Konsekvenser for biltrafikken

Tiltaket i seg selv forventes ikke å bidra til å redusere trafikkbelastningen på Fv 65, men bredere kjørebane og bredere asfalterte skuldre vil øke kjøresikkerheten langs hele strekningen. Den langsgående GS-vegen vil forbedre sikten til avkjørsler langs traseen og i kurver. Der veglinjen forskyves vil også siktforholdene forbedres.

Kjørehastigheten endres ikke fra dagens hastighet.

Kollektivtrafikken får bedret framkommelighet gjennom bredere vegprofil, i tillegg legges holdeplassene i egne lommer utenfor kjørebanen. Dette gir bedret sikkerhet rundt av- og påstigningen og en unngår kører bak bussene og farlige forbikjøringer.

### 4.2 Konsekvenser for gang- og sykkel trafikk

Den nye planlagte 3m brede GS-vegen som er adskilt med rabatt fra kjørebanen gir tryggere framkommelighet og mer skjermede arealer for fotgjengere/syklister.

Tiltaket gir et sammenhengende gang- og sykkeltilbud langs strekningen fra Leidland boligfelt og fram til Skadbergsanden. Det er kun nødvendig med en kryssing av Fv 65 i plan.

Et forbedret tilbud for gående og syklende vil trolig føre til øket gang- og sykkeltrafikk. Terskelen for beboerne langs strekningen og nord for strekningen til å bruke sykkel eller gå blir lavere idet daglige, mellom boliger, skole, fritidsaktiviteter og jobb, både langs strekningen, på søndre Eigerøy og til sentrum.

Gang- og sykkelvegen vil også øke attraktiviteten til å bruke sykkel for å nå de populære friluftsområdene på nordre Eigerøy. På populære utfartsdager kan biltrafikken være stor og parkeringsbelastningen på utfartsområdene tilsvarende stor. Med et sammenhengende sykkeltilbud vil flere beboere i Egersund by og søndre Eigerøy kunne velge sykkel som transportmiddel til rekreasjonsområdene på nordre Eigerøy.

Bedre og større areal ved på- og avstigning for busstrafikken samt dobbeltsidige busslommer gir økt sikkerhet for kollektivreisende.

### 4.3 Konsekvenser for bebyggelse og beboere

Gang og sykkelvegen vil gi en tryggere ferdsel beboerne seg i mellom langs strekningen. Den vil også bedre tilgjengeligheten til kollektivtilbudet. Flere vil få utbedret atkomsten til boligen og bedre sikt ved utkjøringen.

#### 4.3.1 Kulturmiljø

Med bruk av liten rabatt vil det totale inngrep reduseres og det eksisterende kulturmiljø langs veien i stor grad bestå, både jordbruksareal, skog og fjell.

### 4.3.2 Bebyggelse

Enkelte boliger vil få inngrep i hageareal, men alle vil få beholde attraktive uteoppholdsareal. Inngrepene vil i hovedsak skje på nordsiden av husene sør for vegen. Det er ingen bygninger som må rives eller ombygges.

## 4.4 ROS-Analyse

### 4.4.1 Hendelser på vei

Ytstebrødveien får en bedre tverrprofil, noe som fører til tryggere kjøreforhold langs hele strekningen.

I perioden 1991 til 2002 er det politiregistrert 7 trafikkulykker med personskade på den aktuelle strekningen. 2 av ulykkene involverte sykkel, en var fotgjengerulykke. Utifra rapportene er det vanskelig å trekke noe entydig mønster, men andelen myke trafikanter er høy. Et tilrettelagt tilbud for de myke trafikantene med klarere atskillelse fra de kjørende vil styrke sikkerheten for denne gruppen.

Risiko for ulykke/påkjørsel ved fotgjengerovergangen økes men denne er plassert gunstig med hensyn til sikt langs veien og også ved eventuelle alternativer med flere kryssingspunkt.

Det er ingen virksomhet på nordre Eigerøy som genererer behov for transport av farlig gods i noe omfang.

### 4.4.2 Grunnforhold og geologiske forhold

Det er ikke kjent partier med dårlig bæreevne. Det finnes partier med fjellknauser som går tett inntil og delvis inn i trasèen. Det gjelder sørsiden av kurven mellom Ytstebrødveien 174-180 og på strekningen mellom Ytstebrødveien 360 og 368 hvor Skadbergfjellet går helt inntil vegen. Ved Skadbergfjellet sees tydelige slepper i fjellet. Disse bør vurderes av geolog før eventuell sprengning utføres.

### 4.4.3 Naturmiljø

Rabatten mellom Fv 65 og den nye GS-vegen er liten og egner seg best for tilsåing av gressplen. Den smale rabatten ivaretar imidlertid mer av sideområdene hvor det grønne preget fra landbruksområder, hager og skog gir en grønn ramme for traseen. Det er ikke kjent spesielle naturtyper langs traseen som blir berørt av tiltaket.

### 4.4.4 Kulturmiljø

Det er registrert tre kjente automatisk fredete kulturminner langs traseen, en på Skjelbrei og 2 på nordsiden av vegen ved Myklebust. Tiltaket kommer ikke i konflikt med disse. I tillegg har fylkesrådmannens kulturavdeling vurdert at det kan være potensial for automatisk fredete kulturminner på begge sider av vegen på strekningen over Myklebust og anbefaler prøvegraving.

Da traseen må følge en av sidene og det trafiksikkerhetsmessig er gunstigst å holde sørsiden over Myklebust har vi ikke foretatt prøvegravinger på dette tidspunkt.

#### 4.4.5 Støy

Tiltaket er et miljøtiltak og øker ikke trafikkmengden langs stekningen. ÅDT på strekningen er beregnet til mellom 600 og 700 i ÅDT. Dette er relativt lite og sammen med tiltakets miljøprofil er det derfor ikke utført støyberegninger.

#### 4.4.6 Sikring av vann og elforsyning.

Hovedvannforsyning ligger i hovedsak langs Fv 65 utover. Tiltaket vil ikke berøre denne, men det må vises nødvendig aktsomhet i forhold til denne i anleggsgjennomføringen. På Myklebust ligger det to trafokiosker langs traseen. Planer tilpasset slik at gang og sykkelvegen går klar av disse, samt at atkomsten til dem er ivarettatt. Videre detaljer avklares i byggeplan.

### 4.5 Grunnerverv

Tiltaket berører i alt 49 eiendommer, inngrepene varierer i størrelse, men hindrer ikke dagens funksjoner på de aktuelle eiendommene. De fleste av de berørte eiendommene ligger på den siden som GS-vegen skal ligge.

Liste over berørte eiendommer

Gnr/ Bnr	Areal m <sup>2</sup>
7/2	232 + 337 +26
7/50	26 + 9 +16
7/230	94
7/29	88
7/9	37
7/677	18
7/14	530 + 333
7/180	50
7/21	471
6/2	191
6/8	25 + 149
6/15	41 + 317
6/33	5
6/23	163
6/22	136
6/6	422
5/126	147
5/9	1163
5/8	354
5/6	43 + 294
5/39	81
5/30	350
5/5	33
5/57	25
5/56	53

Gnr/ Bnr	Areal m <sup>2</sup>
5/43	48
5/3	628
5/41	244
5/1	281
5/24	109
5/36	239
5/49	108
5/7	30
5/68	52
5/10	219
5/23	148
5/76	43
5/14	266
5/58	141
4/3	398
4/4	398
4/19	243
4/12	16
4/16	26
4/41	40
4/8	355
4/6	207 + 184
4/115	49
4/11	606 + 590

Arealene må betraktes som foreløpige, endelig avklaring ved oppmåling etter bygging.



## **4.6 Kostnader**

Kostnader for tiltaket er ikke vurdert eller utarbeidet på dette stadiet.