

Alstahaug kommune
Rådhuset
8805 Sandnessjøen

12/1486-22 13/3206
020 & 30
EKO

Saksb.: Aage Steen Holm
e-post: fmnoaah@fylkesmannen.no
Tlf: 75547858
Vår ref: 2013/1219
Deres ref: 12/1486
Vår dato: 08.03.2013
Deres dato:
Arkivkode: 421.4

Høringssvar - Sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk - Sandnessjøen og omegn - Alstahaug

Fylkesmannen viser til plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i Alstahaug kommune, lagt ut til offentlig ettersyn. På generelt grunnlag er det svært positivt at kommunen lager en slik plan, da planen vil kunne bidra til økt og sikrere framkommelighet for myke trafikanter samt bidra til bedre folkehelse.

Vi oppfatter at planen er en tematisk plan, og ikke en reguleringsplan eller kommunedelplan etter plan- og bygningsloven. I planbeskrivelsen står det at kommunen vil legge inn sykkelveiene i kommunens arealplan ved neste revisjon. Fylkesmannen minner om at tiltak som krever omdisponering av LNFR-områder eller formålsendring i forhold til gjeldende plan, må beskrives og eventuelt konsekvensutredes, for å sikre at tiltakene ikke er i konflikt med viktige miljø- eller samfunnsinteresser. Dette vil gjelde dersom planen legger opp til nye traséer som i dag ikke er bygd. Viktige miljø- og samfunnsinteresser kan eksempelvis være arter i Norsk rødliste, viktige naturtyper eller jordbruksarealer. Fylkesmannen vil ved revisjon av kommuneplanens arealdel, evt. ved offentlig ettersyn av reguleringsplaner, ta stilling til hvorvidt trasévalg kommer i konflikt med regionale eller nasjonale interesser.

Med hilsen

Magne Totland (e.f.)
seksjonsleder

Aage Steen Holm
rådgiver

Dette brevet er godkjent elektronisk og har derfor ikke underskrift.

ALSTADHAUG	
12/1486-19	3016/13
Arkivnr	Q20 8 30
Saksbehandler	EKO
Kjennetegn	

Plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i Sandnessjøen og omegn

HØRINGSINNspill

Jeg viser til høringsutkastet til Plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i Sandnessjøen og omegn, og vil gjerne komme med noen kommentarer.

Først, litt om meg sjøl: 53 år, bor i Novikveien mellom sykehuset og Stamneshallen, jobber som journalist i Helgelands Blad. Er mer eller mindre avhengig av sykkel som framkomstmiddel, og bruker den stort sett daglig; til og fra jobb, på handleturer og på fritida, sommer som vinter (har vært helårssyklist i over 20 år nå, om vinteren legger jeg om til piggdekk). Det gjør at jeg mener å ha et ganske godt grunnlag for å si noe om Sandnessjøens utfordringer som sykkelby.

Dernest vil jeg si at jeg synes det er flott at Sandnessjøen er i ferd med å få en sykkelplan. Når det er sagt, vil jeg legge til: Det er jammen på tide! Slik jeg ser det, må framtidsrettet veg- og byplanlegging ta hensyn til sykkel på lik linje med fotgjengere og biler. Det er det flere grunner til. Planutkastet nevner to, som jeg er helt enig i: Folkehelse og miljøhensyn. Dessuten vil jeg legge til at sykkel kan være et rimelig raskt framkomstmiddel, særlig dersom bilalternativet betyr at du først må bruke tid på å finne parkeringsplass, og deretter må gå videre dit du skal.

Forslaget er omfattende, og mye kan kommenteres. Hovedmålsetningene synes jeg virker fornuftige. Først og fremst vil jeg si noe om de viktigste områdene hvor jeg mener planen er mangelfull. For oversiktens del følger kommentarene punktene i den rekkefølgen de har i utkastet.

2. Generelle utfordringer – eksempler på tiltak.

Tidlig i dette kapitlet står det: "Fartsgrensene på samlevegene er 50 km/t og i bolig gatene 30 km/t. Dette kan regnes som fullverdige sykkeltraseer, og mange steder er det allerede både fint og trygt å sykle i vegbanen". Slik jeg leser dette avsnittet, står det at samlevegene med fartsgrense 50 km/t er å regne som fullverdige sykkeltraseer, *per definisjon*. I så fall innebærer det blant annet at Novikveien fra rundkjøringa ved Stamneshallen og ned mot sentrum er en fullverdig sykkeltrase.

Så enkelt er det etter mitt syn ikke. Spesielt i rushtrafikken om morgenen og ettermiddagen er det svært mye biltrafikk opp og ned Novikveien, og en syklist kan føle seg ganske klemt ut mot fortauet eller presset bakfra av køen av biler som har bygd seg opp og vil forbi. Kapitlet virker heller ikke helt samstemt med 1.1., Generelle prinsipper for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk. Her er det bolig gater med fartsgrense 40 km/t eller lavere som regnes som fullverdige sykkeltraseer.

2.2. Drift og vedlikehold.

Her slås det fast at det er store utfordringer knyttet til drift og vedlikehold av sykkelvegnettet, særlig om vinteren, og at det er viktig at gang- og sykkelveger blir brøytet om vinteren sånn at det blir framkommelig med sykkel.

Vinteren, med snø og is i vegbanen, byr på ekstra utfordringer for en syklist. Spesielt all isen denne vinteren har vært et kjempeproblem. Og da ikke isen i seg sjøl (med gode piggdekk går det fint å sykle på et flatt og jevnt isdekk), men alle sporene som bilhjulene etter hvert kjører opp i isen. De blir til slutt til smale renner som du må holde rett kurs i, for hvis forhjulet kommer opp på en kant er det lett å få skrens og velte. Det har jeg sjøl erfart, også med gode piggdekk. Problemet forsterkes de stedene der et slitt asfaltdekk har dype spor etter bilhjulene, som i Novikveien fra krysset "skolebakken" til der den svinger opp mot Håreksgate. Sporete asfalt er sånn sett et større problem for sykler enn for biler, som har et ekstra hjulpar å støtte seg til.

Planforslaget sier at tilrettelegging på eksisterende veger kan gjøre det mer attraktivt å sykle, og at dette forutsetter et økt fokus på drift og vinterhold, spesielt vintervedlikehold. "Med riktig vinterutstyr kan sykling være mer trygt og behagelig enn å gå", står det. Her er jeg helt enig. Men jeg savner ei utdyping i planforslaget om hva vintervedlikehold faktisk betyr, utover brøyting og strøing av gang- og sykkelveger.

Forslaget unnlater også å nevne ei vesentlig problemstilling: Hva med alle de stedene hvor det ikke finnes gang- og sykkelveg, slik det stort sett er i de sentrumsnære områdene i Sandnessjøen? Her er det mange som sykler på fortauet. Hvordan ser planen på det? Her savner jeg ei mer prinsipiell problematisering av forholdet mellom to grupper myke trafikanter – de som går og de som sykler.

Sjøl sykler jeg så å si aldri på fortauet, verken sommer eller vinter, og jeg mener at syklistene stort sett ikke har noe der å gjøre (og nå skiller jeg mellom fortau og breiere gang- og sykkelveger). Som syklist på et smalt fortau risikerer du ofte å støte borti folk som går, og må bremse ned og svinge unna for å unngå sammenstøt. Hvis en motivasjonsfaktor for å få flere til å sykle er at man kan komme seg raskt fram, må man i alle fall ikke legge opp til fortausykling.

Et unntak for eget vedkommende i vinter har vært de gangene vegbanen har hatt så dype isrenner at jeg har sett det som uforsvarlig å sykle der – da har jeg følt meg tvunget til å "søke tilflukt" på fortauet. Så lenge det ikke finnes egne sykkelveger betyr godt vintervedlikehold for syklistene dermed også at bilvegen er godt vedlikeholdt og brøytet, slik at det blir minst mulig dype spor og renner.

2.3. Hindringer

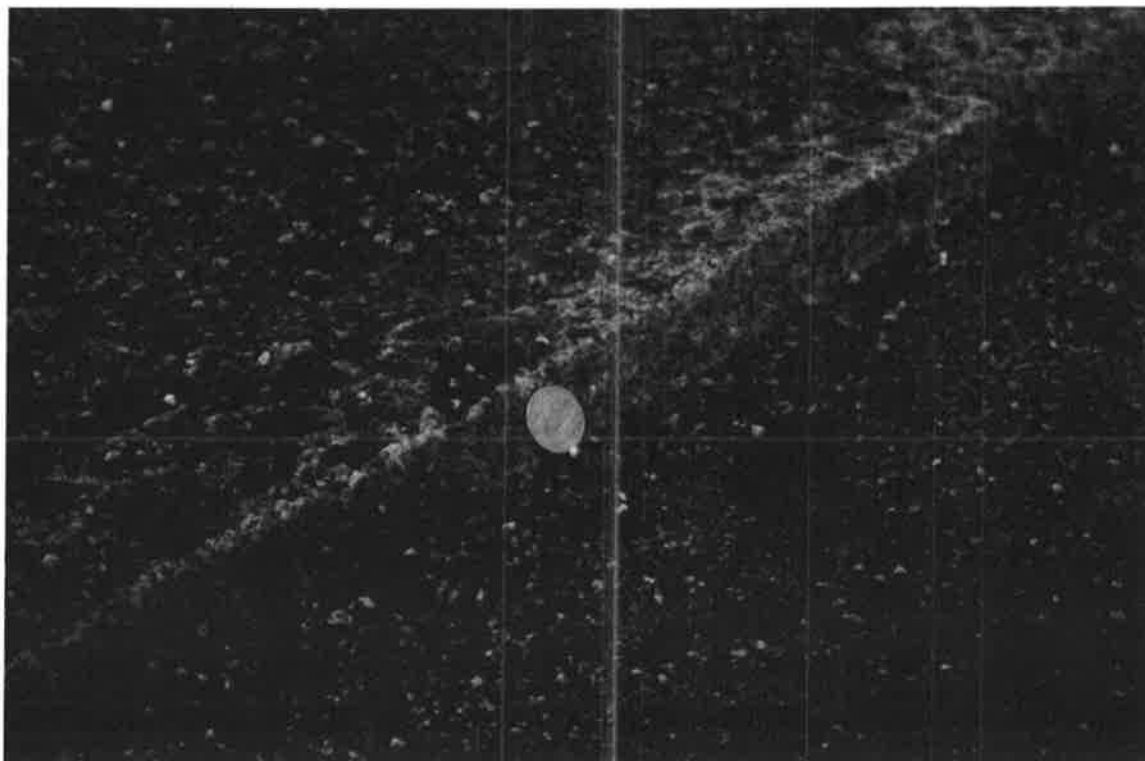
Planforslaget sier at det er viktig å fjerne hindringer i vegbanen. Det er det vanskelig å være uenig i.

Da synes jeg det er på sin plass å påpeke at ikke alle detaljer virker å være like gjennomtenkt når kommunen gjennomfører sykkelvennlige tiltak. Et positivt tiltak er gang- og sykkelvegen som har blitt anlagt fra Ura og ned til Stamneshallen. Flere steder langs denne traseen er kantsteinen mellom gang- og sykkelvegen og bilvegen for høy og ikke minst for skarp der gang- og sykkelvegen krysser bilvegen, også sjøl om kantsteinen er lavere her enn ellers. Noen steder varierer også høyden på kantsteinen ganske mye på disse stedene. Resultatet er en skarp hump, som jeg vil tro i verste fall kan føre til skade på i alle fall lette og smale sykkel felger. Slike detaljer er med andre ord svært viktige når et funksjonelt sykkelnett skal utformes.

Jeg har tatt noen bilder som illustrerer problemstillinga:



Skarp og for høy kantstein i overgang mot kryss i Novikveien vis a vis Rimi. Mynten er en 20-krone.



Nærbilde fra samme sted som på bildet over.



Skarp og for høy kantstein i overgang mot kryss i Novikveien litt før Rema 1000. Mynten er en 20-kr.



Nærbilde fra samme sted som bildet over.

2.4. Sykkelparkering.

For halvannen måned siden ble sykkel min stjålet. Det skjedde en lørdag ettermiddag mens jeg var og handlet inne på Syv søstre kjøpesenter. Sykkelen sto parkert ved siden av hovedinngangen – låst, men ikke låst fast i noe.

Sykkelen var ganske gammel og så ganske slitt ut, og jeg hadde ikke sett på den som et veldig åpenbart tyveriobjekt. Derfor hadde jeg ikke pleid å låse den fast når jeg var ute i et eller annet ærend, men nøyd meg med å låse bakhjulet til ramma.

Etter tyveriet har jeg blitt veldig bevisst på at min nye sykkel skal låses fast. Dét har igjen fått øynene mine opp for noe jeg ikke var klar over: Sandnessjøen er et katastrofeområde når det gjelder å finne egnede plasser for å låse fast sykler. Jeg vet knapt om en eneste butikk eller annet lokale i sentrum som har sykkelstativ utenfor. Løsninga blir dermed å leite etter en passende lyktestolpe eller takrenne i nærheten av stedet hvor du ønsker å parkere. De står gjerne ukurant til, for eksempel midt i regnet eller på en sånn måte at det er vanskelig å få tredd et sykkellås rundt.

Et viktig tiltak for å gjøre Sandnessjøen til en sykkelvennlig by er derfor å få satt opp sykkelstativer som sykkel kan låses fast i rundt om i byen, helst utenfor alle store forretninger og institusjoner av typen Posthuset.

En viktig detalj i den forbindelse: Dersom sykkelstativet er av typen hvor man setter hjulet inn mellom to stenger, må bredden mellom stengene være så stor at det er plass til de breieste offroad-dekkene og til piggdekk. Forleden fant jeg omsider en butikk som hadde sykkelstativ utenfor, men avstanden mellom stengene som skulle holde hjulet var så liten at det ikke var plass til piggdekkene på sykkel min.

4.1. Hovedruter

Planforslaget skisserer opp noen hovedruter for sykkel, samt lokale ruter som kobler seg på hovedrutene. Sjølve rutenettet har jeg ingen innvendinger til. Men jeg synes forslaget tar for lettvint på noe som jeg opplever som et hovedproblem som syklist i dag: Manglende sykkelveg etter Stamneshallen når man skal videre mot sentrum, langs det som er hovedruta for svært mange som skal til eller fra jobb, eller som har andre ærender i byen.

De siste åra har det blitt tilrettelagt gang- og sykkelsti fra boområdene i Ura og ned til skolene og hallen på Stamnes – et bra tiltak! Men etter Stamneshallen er det stopp. Der må syklistene krysse vegbanen for å fortsette nedover på høyresida av Novikveien. (Alternativet – hvis du skal til sentrum – er å svinge ned til venstre, forsette ned Bakkelygata og deretter svinge ned til Kirkeveien eller Strandgata; etter mi mening et lite gunstig alternativ, siden det gir en uryddig og svingete trasé).

Slik jeg ser det, bør man derfor se på muligheten for å videreføre gang- og sykkelvegen fra Stamneshallen og ned mot sentrum. Hva slags arealmessige begrensninger som finnes for å gjøre dette, vet jeg lite om. Men jeg tror ikke Novikveien er spesielt mye smalere nord enn sør for Stamneshallen, og hus og hager ligger like nært inntil vegen på begge sidene. Så når man har fått det til på sørsida av hallen skulle det vel også være mulig på nordsida?

Utkastet nevner nedsatt hastighet og forkjørsvog langs Novikveien som alternativer som bør vurderes. Det første – nedsatt hastighet – mener jeg kan være et fornuftig tiltak, kanskje i kombinasjon med lysregulering i spesielt farlige kryss. Det andre – forkjørsvog – vil jeg advare sterkt mot. I dag er det mye råkjøring i Novikveien, og forkjørsvog tror jeg vil ha den bieffekten at bilistene trykker enda hardere på gasspedalen. Nei til forkjørsvog er for øvrig i tråd med tidligere innspill fra Foreldrerådets arbeidsutvalg (FAU) ved Bjarnetjønna skole.

4.4. Prinsipp for valg av løsning

I dette kapitlet sies det at egne sykkelfelt "kan være aktuelt i veier og gater med fartsgrense mellom 40-60 km/t". Dette synes jeg er alt for vagt. Jeg mener at målet må være at det blir etablert sykkelveg/felt på mye trafikkerte veger som også er definert som hovedrute for sykkel i alle fall når fartsgrensa har kommet opp i 50. Novikveien fra Stamneshallen mot sentrum er et godt eksempel i så måte.

6. Oppfølging av planen.

Til slutt i utkastet står det at det er et mål at en handlingsplan blir vedtatt sommeren 2014 – altså om nesten ett og et halvt år. Det er mulig at utarbeidelse av kommunale planer tar så lang tid, men jeg håper dette ikke betyr at vi må vente så lenge før kommunen begynner å vedta sykkelvennlige tiltak for Sandnessjøen (blir de vedtatt om halvannet år er de vel neppe gjennomført før tidligst om to).

I den forbindelse vil jeg rette søkelys mot et område som planen bare så vidt er innom: De store endringene som skjer i Sandnessjøen sentrum som en følge av bygging av badeland og kulturhus.

Bygging av et stort parkeringshus for biler er en del av badeland/kulturhus-prosjektet. Jeg har også registrert at det foregår debatt om bilparkeringsproblematikken rundt prosjektet generelt.

Her mener jeg det er svært viktig at også sykkel blir en del av planleggingshorisonten – både når det gjelder sykkeltrasé fram til bygget og de viktigste inngangene, og parkeringsløsninger. Dersom sykkelplanen for Sandnessjøen skal ta sine egne ord om å få flere til å sykle på alvor, må tilrettelegging for sykkel være en integrert del av planlegginga av et sentrumsbygg som det vil gå en jevn strøm av mennesker til og fra.

I 2014 skal badeland/kulturhus stå ferdig. Da sier deg seg sjøl at kommunen ikke kan vente til sommeren 2014 med å vedta sykkelhandlingsplanens del som blir berørt av dette prosjektet.

Sandnessjøen, 1. mars 2013

Vennlig hilsen



Leif Steinholt

Novikveien 21, 8800 Sandnessjøen / Tlf. 95038391

Høringsinnspill

«Plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i Sandnessjøen og omegn»

Lokalnett

Høringsutkastet er godt, og rutene som er foreslått er gjennomgående gode. Når det gjelder forslag til Lokalnett på nedsida og øversida Novikveien må følgende bemerkes:

Øversida:

Ruta er en naturlig trase for sykling fra sentrum til øvre del av byen helt ut til Ura. Dersom det bygges sykkelveg fra Askeladdveien til Ura skole er det etablert ei god sykkelrute.

Nedsida Novikveien:

Slik traseen er tegnet i forslag følger den ikke naturlig korteste/enkleste veg fra Ura til sentrum. For at ruta skal bli vellykket må den følge det naturlige valget ved sykling i de eksisterende veiene. Det er derfor viktig at traseen legges i følgende gater:

- Havnegata
- Kirkeveien
- Jonas Liesgt
- Ibsensgate
- Ole Rølvågsgate
- Oskar Braatensgt
- Sigrid Undsetsgt (øvre del langs stærkassene)
- H Wildenveisgt
- Mikjel Fønhusgt
- Nermarka (nedre del)
- Uraveien

Med denne trassen får man en naturlig sykkelveg fra byen og helt ut til nedre del av Ura uten for mye stigning, og uten unødvendige omveier.

Øvre del av Ura dekkes av det naturlige valget å sykle øvre trase.

Prioriteringer

De rutene som er nevnt ovenfor bør kunne prioriteres høyt, da disse kan etableres kun med kostnaden for skilting.

Videre bør følgende prioriteres:

1. Sykkelvei langs FV 17 til Kleivskaret
2. Sykkelvei langs FV 17 til eksisterende sykkelvei på Søvik
3. Sykkelmeter fra Søvik til Tjøtta
4. Sykkelveg rundt Nesset til Vågen

Sykkelmeter fra Alstahaug til Tjøtta bør kunne begrunnes med satsing på turisme i tillegg til andre gode argument.

Ved etablering av sykkelparkering (i for eksempel sentrum) må det legges vekt på å få etablert sykkelstativ med moderne og funksjonell utforming som sikrer mulighet til å låse fast sykkel i sykkelramma.

Sandnessjøen, 8. mars 2013

Magne Kr Steinholt

Ann Karin Grande

Fra: Ellen Karin Kolle
Sendt: 6. mars 2013 21:59
Til: Post Alstahaug
Emne: VS: Informasjonsmøte om forslag til plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i Sandnessjøen og omegn

Il registrering på sak 12/1486

Med vennlig hilsen
Ellen Karin Kolle
Arealplanlegger



Alstahaug kommune
Plansektor
Rådhuset 8805 Sandnessjøen
Direkte: 75075607 | 95186508
Sentralbord: 750 75000
post@alstahaug.kommune.no
www.alstahaug.kommune.no
Om Alstahaug kommune

tenk miljø før du skriver ut denne e-posten

ALSTAHAUG KOMMUNE	
Sak nr. 12/1486-21	Opp.nr. 3093/13
07 MAR 2013	
Arbeidsnr. Q20 & 30	
Saksbeh. EKO	Gradenug
Kopi til	

Fra: Kristin Marie Larssen [<mailto:kristin@visithelgeland.com>]

Sendt: 6. mars 2013 17:52

Til: Ellen Karin Kolle

Emne: SV: Informasjonsmøte om forslag til plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i Sandnessjøen og omegn

Hei,

Jeg kommer meg ikke på møtet i dag dessverre. Synes forslaget ser bra ut, håper skilting kan komme på plass snart og at sykkelløype så langt som til Alstahaug forblir stående på planen!

Mvh,
Kristin Larssen, HR

Sendt fra en Samsung Mobil

Ellen Karin Kolle <ellen.karin.kolle@alstahaug.kommune.no> skrev:

Med vennlig hilsen
Ellen Karin Kolle

Vedlagt oversendes informasjon om ovennevnte møte den 6. mars. Vi ber om at informasjon om møtet viderefremmes. Det legges til at samme annonsen er tilgjengelig på kommunens hjemmeside.

Velkommen til møte.

Hilsen

Prosjektgruppa

Ann Karin Grande

Fra: Ellen Karin Kolle
Sendt: 6. mars 2013 21:59
Til: Post Alstahaug
Emne: VS: SV: Informasjonsmøte om forslag til plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i Sandnessjøen og omegn

Til registrering på sak 12/1486

Med vennlig hilsen
Ellen Karin Kolle
Arealplanlegger



Alstahaug kommune
Plansektor
Rådhuset 8805 Sandnessjøen
Direkte: 75075607 | 95186608
Sentralbord: 750 75000
post@alstahaug.kommune.no
www.alstahaug.kommune.no
[Om Alstahaug kommune](#)

tenk miljø før du skriver ut denne e-posten

ALSTAHAUG KOMMUNE	
12/1486-20	Dir. nr 3092/13
07 MAR 2013	
Ansvr:	Q20 & 30
Saksbe:	EKO Grønting
Kopi til:	

Fra: kai simonsen [<mailto:kaisimonsen@hotmail.no>]

Sendt: 6. mars 2013 19:26

Til: Ellen Karin Kolle

Emne: RE: SV: Informasjonsmøte om forslag til plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i Sandnessjøen og omegn

Hei.

Jeg har ikke anledning i dag å komme på møtet.

Jeg er forøvrig enig i kommentarene til Leif Steinholt.

Det burde legges opp til flere sykkelparkeringer i sentrum,

Gjerne ved Skansen, Coop og Rica hotel.

Sykkelvei fra Stamneshallen via Kirkeveien til Sentrum og naturligvis rivning av gjerdet i krysset Havnegata og Kirkeveien.

Dette er den beste løsningen tror jeg.

Jeg håper også at dette ikke tar for lang tid. Men jeg frykter det verste slik så med sykkeltraseen langs r.17 til Breimokrysset, som har stått slik i trede år.

Vi gleder oss over at thor Bergesen er funnet verdig til Kongens fortjenstmetalje i sølv.

Til slutt ber jeg dere ta kontakt med Helgelands friluftsråd som kan støtte økonomisk og bidra med søknader.

Med vennlig hilsen Kai Simonsen

Subject: SV: Informasjonsmøte om forslag til plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i Sandnessjøen og omegn

Date: Wed, 6 Mar 2013 14:51:39 +0100

From: ellen.karin.kolle@alstahaug.kommune.no

To: kaisimonsen@hotmail.no

Det har kommet en høringsuttalelse til planforslaget. Denne følger som vedlegg til mailen.

Kommer du på informasjonsmøte i dag?

Med vennlig hilsen

Ellen Karin Kolle

Arbeidsplanlegger



Alstahaug kommune

Plansektor

Rådhuset 8305 Sandnessjøen

Direkte: 75075607 | 95186608

Sentralbord: 750 75000

post@alstahaug.kommune.no

www.alstahaug.kommune.no

[Om Alstahaug kommune](#)

tenk miljø før du skriver ut denne e-posten

Fra: kai simonsen [<mailto:kaisimonsen@hotmail.no>]

Sendt: 5. mars 2013 18:59

Til: Ellen Karin Kolle

Emne: RE: Informasjonsmøte om forslag til plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i Sandnessjøen og omegn

Hei.

Jeg lurte på om det er kommet flere innspill enn de vi allerede har kommet med.

Med vennlig hilsen Kai Simonsen

Subject: Informasjonsmøte om forslag til plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i Sandnessjøen og omegn

Date: Mon, 4 Mar 2013 08:57:03 +0100

From: ellen.karin.kolle@alstahaug.kommune.no

To: kari.mentzoni@alstahaug.nhn.no; kaisimonsen@hotmail.no; florian@pois.org; kristin@visithelgeland.com

CC: trond.bargel@alstahaug.kommune.no; Kari.Christensen@alstahaug.kommune.no; hedvig.pedersen.holm@vegvesen.no

Med vennlig hilsen

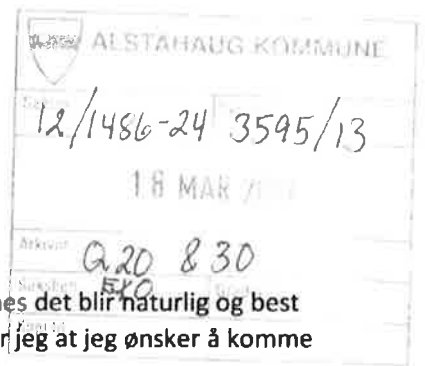
Ellen Karin Kolle

Vedlagt oversendes informasjon om ovennevnte møte den 6. mars. Vi ber om at informasjon om møtet viderefremmes. Det legges til at samme annonsen er tilgjengelig på kommunens hjemmeside.

Velkommen til møte.

Hilsen

Prosjektgruppa



Innsøill til plan for sykkelnett

Hei

Jeg har tatt for meg mine sykkelvaner for å gi dere innspill for hvor jeg synes det blir naturlig og best fremkommelig å ha sykkeltrasseer. Mitt fokus er «jobbsykling» i det legger jeg at jeg ønsker å komme meg så effektivt som mulig mellom de ulike bydelene i Sandnessjøen og omegn.

Mitt andre fokus er tursykling. I det legger jeg vekt på at det skal være enkle grusstier som kan benyttes av syklende med vogn, rullestolbrukere, gående med vogn. Et poeng her er at det er knyttet til grøntarealer.

Jeg benytter meg lite av Novikveien og Torolv Kveldulson fordi her er det mye trafikk av bil og gående. Her er også mange hindringer i form av dårlige fortauskanter, ~~stok~~ skiftninger i trafikkbildet (må bytte side av veien)

Se vedlagt kart og med nummereringer sammen med beskrivelser. Se på tykke streker

De første rutene er effektive jobbruter merket grønn tykk strek.

Rute 1: Sentrum- Ura nedre trasse: (Kjapt til og fra jobb rute) Denne traseen er egentlig bare å skilte fordi veiene kan brukes som de er. En liten forbedring kan gjøres akkurat forbi Slipen og «dørhølet» ut til Flatøy møbler. Dere har her benyttet Strandgt, den bruker ikke jeg som sykkeltrasse fordi her er det etablert en vei som bilister naturlig følger. Her er opp og ned av fortauene og ikke tilrettelagt for sykkel. I tillegg er siste delen hovedruten for tungtransport til Slipen sammen med Elias Blix gt.

Rute 2: Segelbergan- Ura Skole (evt Gongstein): (Kjapt til og fra rute) Denne traseen er også bare å skilte

Rute 4: Diagonalen mellom øvre og nedre sentrumsrute: Denne må til for å nå menighetskulen og jektskaret. Her trengs nok forbedringer av veibanen, eksempelvis sykkelskulder.

Rute 5: Sentrum- Ura Øvre.(Kjapt til og fra) Forbedringer fra Hårekgate til kulturhuset. Det trengs en forlengelse av Askeladdveien til ura skole. Ellers bare å skilte.

Rute 6: Ura- Hornes: (Kjapt til og fra jobb) Her kan første del av rute 4 benyttes. Den nye ruten dere har foreslått langs jordene frem til meieriet blir her super da slipper en ned i sandnesdalen og opp igjen. På denne ruten er det flere tiltak som må kombineres. Men enn så lenge er den jo brukans ved å sykle gjennom sandnesdalen. Merknad her er at det er en del trafikk av betongbiler og <lastebilen ut fra Nordnes betong. Kanskje en skulder i bakken opp til coop byggmiks hadde gjort seg i mellomtiden. Jeg er noe usikker på om der er god sykkelvei fra sykkelstien og over til Shell og videre forbi Sinus. Overgang fra tunell til «jordene» og overgang ved meieriet til eksisterende undergang må komme med ny rute langs jordene. Denne kan skiltes i dag igjennom sandnesdalen.

Rute 6: (Kjapt til og fra) Ura-Strendene. Bare å skilte.

Rutene 4 5 og 6 vil få en forbedring ved at Askeladdveien forlenges til uraskolen.

Rute 7: (Kjapt til og fra) Diagonalen mellom nedre og øvre sentrumsrute. Dette gir et godt alternativ til dem som skal til sykehuset på jobb eller har andre ærender der. Her trengs bare skilting.

.å til de mer ambisiøse forslagene mine 😊 Det er her for det meste snakk om tur sykling merket rød
rødt strek. Orange der det i dag er sti men den trenger utbedring for å kunne benyttes av flere. Gult
der nye stier/gang og sykkelstier må lages

Sort markerer hindringer i dag.

Rute 8: Liten runde i åsen

Rute 9: Stor runde i åsen. Her er gang og sykkelsti langs FV

Rute 10: Denne diagonalen vil muliggjøre bruk av åsen på vei til jobb (sommerstid). Kryssing
sandnes/sandnessjøen. En kan da sykle ura- sandnes uten å følge trafikert vei.

Rute 11: Dette forslaget er ment som et alternativ til gang og sykkelsti opp langs eksisterende vei i
kleivskaret. Spørsmålet er om det kan gjøres noe slakkere stigning på denne måten.

Rute 12: Utvidelse av rute 1.

Rute 13: Til Søvik, Her er det bare merking som mangler.

Rute 14: Sentrum-sandnes. Mulig løsning her er bru opp til Jektskaret

Prioritet:

Dere spurte også om hva skal prioriteringene være. Jeg synes at det på delt førsteplass skal være
skilting av de grønne rutene 1, 2,4,5 og 6 som allerede ligger klare og gang og sykkelstier til
kleivskaret. Disse to tiltakene tror jeg vil ha mest å si for de fleste. Det vil gjøre det enklere og sikrere
å ferdes med sykkel både i hverdagen og på tur. Jeg tror folk flest vil bli mer bevisst sykling som
fremkomstmiddel bare med at skiltene kommer opp. En sykkelsti rundt kleivskaret vil gi prosjektet
den seriositet som forventes hos folk. Neste prioritet synes jeg skal være utbedring av de grønne
rutene med fokus på sikkerhet og fremkommelighet, det som mangler for at de blir mer praktisk i
bruk. Etter det kan der prioriteres Gule sommer stier i åsen. Jeg synes Asen vel kan motiveres til at de
i dag utbedrer de stier som er. Asen vel bør kunne motta rester av bygging eks drenerør, stein, grus
eller annen høvelig masse for å bygge opp enkle grusstier.

Småting:

Jeg ville tenkt mer bru enn undergrunner, det er penere og egner seg godt på steder der det er
høydeforskjeller. En link/henvisning til planen kunne godt ha vært lagt ut/hengt opp på mer
folkelige steder. Type ^{+ legemiljø} helsestasjonen, matbutikken, stamneshallen eller treningssenterene ol der folk
ferdes. Se rød strek på kartet merket nr 15 er en glemt sti som fremdeles er i bruk av gående som
skal mellom sandnes skole og bjarnetjønna/ungdomskolen. Kan den forbedres??

Godt jobbet til dere og lykke til videre

Mvh Veronica Wing