

# Sykkelstamvegen Stavanger–Forus /Lura–Sandnes



Kommunedelplan med konsekvensutredning  
Fagrappport nærmiljø og friluftsliv



Mars 2011

*Forside: Leke-/friareal sør for Kvadrat*

*Kartgrunnlag: Statens vegvesen og Statens kartverk*

*Foto: Multiconsult AS v/Wenche Torvund*



# Rapport

Oppdrag: **Sykelstamvegen Stavanger–Forus/Lura–Sandnes**  
Emne: **Kommunedelplan og konsekvensutredning**  
Rapport: **Fagrapport nærmiljø og friluftsliv**  
Oppdragsgiver: **Statens vegvesen Region vest**  
Dato: **21.3.2011**  
Oppdrag- / Rapportnr.: **214758/02-b**  
Tilgjengelighet: Åpen

Utarbeidet av:	<b>Wenche Torvund</b>	Fag/Fagområde:	<b>Arealplan</b>
Kontrollert av:	<b>Vegard Meland</b>	Ansvarlig enhet:	<b>Multiconsult</b>
Godkjent av:	<b>Wenche Torvund</b>	Emneord:	<b>Sykelstamveg, konsekvensutredning, kommunedelplan, nærmiljø, friluftsliv</b>

## Sammendrag

Dette er en delutredning til konsekvensutredning av sykkelstamvegen langs E39 fra sør for Schancheholen i Stavanger kommune til Stangelandskrysset i Sandnes kommune for tema nærmiljø og friluftsliv. Parsellen er delt inn i sju delstrekninger, der delstrekning 1 er strekningen nord for denne planen og ikke er inkludert i denne utredningen. Metodikken i Statens vegvesens håndbok 140 er lagt til grunn for vurderingene.

Konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv er i all hovedsak aktuelt for delområdene 2, 3 og 7. I områdene 2 og 7 er det i hovedsak nærmiljø som berøres. I område 3 er det hovedsakelig friluftstinteressene som berøres, da særlig ved alternativ 3B gjennom Sørmarka.

- I delområde 2 vurderes sykkelstamveg å gi en liten negativ konsekvens.
- I delområde 3 vurderes sykkelstamveg å gi en liten negativ konsekvens i alternativet gjennom Sørmarka, og liten positiv i alternativet med tunnel gjennom Auglendshøyden.
- I delområde 4, 5, 6 og alternativ 7A i delområde 7 får man en liten positiv konsekvens.
- I delområde 7 gir alternativ 7B, øst for E39, liten negativ konsekvens.

Det er lagt til grunn at sykkelstamvegen i seg selv vil være et positivt tiltak for friluftsliv, og der den ellers ikke har noen konsekvens for temaet nærmiljø og friluftsliv, vurderes sykkelstamvegen derfor å gi en liten positiv konsekvens.

1.0	21.3 2011	Førstegangsbehandling	30	WT	VM	WT
<b>Utg.</b>	<b>Dato</b>	<b>Tekst</b>	<b>Ant. sider</b>	<b>Utarb. av</b>	<b>Kontr. av</b>	<b>Godkj.av</b>

# Forord

Statens vegvesen Region vest planlegger en ny sammenhengende sykkelveg fra Stavanger til Sandnes via Forus, kalt sykkelstamvegen. Formålet er å legge til rette for overføring av arbeidsreiser på Nord-Jæren fra personbil til sykkel, med hovedfokus på Forus/Lura-området. For å lage et attraktivt tilbud på strekningen planlegges en høy standard på sykkelstamvegen: relativt flat profil, mest mulig planskilte kryssinger med andre trafikantgrupper, atskilt fra gående og bredde som muliggjør forbisykling. Det er også fokusert på å få en trygg, sikker og rask/direkte transport. Sykkelstamvegen er et pilotprosjekt i norsk sammenheng.

For å få avklart konsekvenser av å etablere en sykkelstamveg langs E39 skal Statens vegvesen som tiltakshaver, i samsvar med Plan- og bygningsloven, utarbeide kommunedelplaner med konsekvensutredning. Det utarbeides to kommunedelplaner, én for Stavanger og én for Sandnes, med en fellers konsekvensutredning.

Foreliggende utredning er fagrapporten for tema nærmiljø og friluftsliv. Temaet er vurdert iht. Statens vegvesens håndbok 140 – ikke-prissatte konsekvenser. Et sammendrag av denne er tatt inn i planbeskrivelsen til kommunedelplanen.

Multiconsult AS har utarbeidet planmaterialet på oppdrag fra Statens vegvesen Region vest. Sivilingeniør Wenche Torvund har vært fagansvarlig for deltema nærmiljø og friluftsliv, samt vært Multiconsults oppdragsleder.

Kommunedelplanen er utarbeidet av Statens vegvesen Region vest med Lisa Garpe / Bjørn Åmdal som prosjektleder.

Stavanger, mars 2011.

Multiconsult AS.

# Innholdsfortegnelse

Forord.....	4
Innholdsfortegnelse.....	5
1 Innledning.....	6
1.1 Bakgrunn.....	6
2 Beskrivelse av tiltaket .....	7
2.1 Forutsetninger og generelle prinsipper for sykkelstamvegen.....	7
2.2 Delstrekninger .....	8
3 Metode.....	11
3.1 Planprogram .....	11
3.2 Håndbok 140 .....	11
3.3 Influensområde .....	14
3.4 Innsamling av grunnlagsinformasjon.....	14
4 Dagens situasjon, verdier.....	15
4.1 Generelt .....	15
4.2 Delområde 1: Madlaveien–Schanneholskrysset .....	18
4.3 Delområde 2: Schancheholskrysset–Auglendskrysset .....	18
4.4 Delområde 3: Auglendskrysset–Sørmarka– Granneskrysset .....	19
4.5 Delområde 4: Granneskrysset–Forusbeen.....	19
4.6 Delområde 5: Forusbeen–Løwenstrasse.....	20
4.7 Delområde 6: Løwenstrasse–Kvadratkrysset .....	20
4.8 Delområde 7: Kvadratkrysset–Stangelandskrysset .....	21
5 Konsekvenser.....	22
5.1 Generelt .....	22
5.2 Delområde 2: Schancheholskrysset–Auglendskrysset .....	22
5.3 Delområde 3: Auglendskrysset–Sørmarka–Granneskrysset .....	22
5.4 Delområde 4: Granneskrysset–Forusbeen.....	23
5.5 Delområde 5: Forusbeen–Løwenstrasse.....	24
5.6 Delområde 6: Løwenstrasse–Kvadratkrysset .....	25
5.7 Delområde 7: Kvadratkrysset–Stangelandskrysset .....	25
5.8 Sammendrag.....	26
5.9 Konsekvenser i anleggsperioden .....	27
5.10 Avbøtende tiltak .....	27
5.11 Usikkerhet .....	28
5.12 Oppfølgende undersøkelser .....	28
6 Referanser.....	29

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Utviklingen i Stavanger-regionen med et ekspansivt næringsliv, rask befolkningsvekst og en relativt høy, og stadig økende biltetthet gjør utslag på trafikkveksten. I følge Statistisk Sentralbyrås midlere befolkningsfremskrivning vil befolkningen i de berørte kommunene øke med gjennomsnittlig 1,44 % pr. år fra 2010 til 2030. Dette er sterkere vekst enn i Rogaland ellers og i forhold til landsgjennomsnittet (0,89 %). I løpet av de neste 30 årene viser framskrivingsalternativet ("rask fortetting") for området at antall arbeidsplasser på Forus/Lura vil øke fra ca. 20 000 (i 2010) til ca. 40 000 (i 2040). For å begrense veksten i biltrafikken satses det bl.a. på tiltak for alternative transportmiddel. Satsingen på sykkelstamvegen som en høyverdig sykkel forbindelse mellom Stavanger, Forus/Lura og Sandnes, er et slikt tiltak.

Planen er å lage en sammenhengende høystandard sykkelveg kun for syklist.

Denne fagrapporten tar for seg konsekvensene (positive og negative) sykkelstamvegen vil ha for nærmiljø og friluftsliv. Iht. metodikken i håndbok 140 vurderes områdenes *verdi* og tiltakets *omfang*, for derigjennom å vise *konsekvens* ut fra konsekvensvifta (Figur 3-1).

Rapporten er et supplement til hovedrapporten (planbeskrivelsen/konsekvensutredningen), og må sees i sammenheng med denne. Bl.a. vil tiltaket kun beskrives i hovedrapporten. Hovedrapporten vil inneholde et fyldig sammendrag av fagrapporten, og det skal således ikke være nødvendig å lese fagrapporten i tillegg til hovedrapporten.

I motsetning til de fleste andre vegtiltak som konsekvensutredes iht. håndbok 140, vil sykkelstamvegen ikke medføre konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv mht. støy og luftforurensing. Dette utredes derfor ikke i denne fagrapporten, men vil bli vurdert i hovedrapporten (som "andre konsekvenser") da først og fremst mht. brukerne av sykkelstamvegen.

## 2 Beskrivelse av tiltaket

### 2.1 Forutsetninger og generelle prinsipper for sykkelstamvegen

Sykelstamvegen planlegges i det alt vesentlige å gå langs E39, motorvegen mellom Madlavegen/rv. 509 i nord og Oalsgata/Sandnesveien i sør. Traseen er ca. 13 km lang. På strekningen gjennom Sørmarka skal det vurderes en alternativ trasé gjennom friluftsområdet og et alternativ i tunnel gjennom Auglendshøyden. For strekningen sør for Forusbeen skal traséalternativ vurderes på begge sider av E39. Mellom Forusbeen og Løwenstrasse vurderes om tilbudet skal være tosidig.

Sykelstamvegen er delt inn i sju delstrekninger der den nordligste (delstrekning nr. 1) er regulert i Plan 2192 "Reguleringsplan med konsekvensutredning Rv. 13 Ryfylkets fastlandsforbindelse (Ryfast) E39 / rv. 13 Stavanger – Solbakk"<sup>[1]</sup>.

#### 2.1.1 Vegteknisk/geometri

Sykelstamvegen planlegges med bredde 4,5 m (0,25 m gruset skuldre og 4,0 m asfaltert kjørebane). For øvrig planlegges den iht. anbefalingene i Statens vegvesens håndbok 233 – Sykkelhåndboka<sup>[6]</sup>. Dette betyr bl.a. maksimal stigning 3,5 % for strekninger lengre enn 200 meter, maks 5 % inntil 200 meters lengde, og maks 7 % inntil 100 meters lengde. Stigninger over 7 % skal i størst mulig grad unngås. Horisontalkurvatur skal være minimum 40 m. På noen kortere strekninger vil det kunne være fravik fra disse anbefalingene. Disse fravikene listes opp, og vurderes.

Det legges i tillegg opp til å ha strengere krav til frisikt i kryss, enn hva håndbøkene 017 og 233 krever. Man skal bestrebe seg på et siktkrav på 6 x 50 m. Dette er ett tilleggskrav som man ikke kan forplikte seg til ved alle kryss.

I kommunedelplanene settes det av areal til murer, støyskjerm/-voll, rekkverk/gjerde, i tillegg til nødvendig areal for traseen med skråningsutslag. For å gi rom for ev. hensiktsmessige justeringer i detaljplanfasen settes det av noe mer areal enn hva som er vist som nødvendig i forbindelse med kommunedelplanene. Dette vil gi seg utslag i et større skissert arealbeslag en hva som sannsynligvis vil bli det endelige resultatet når sykkelstamvegen står ferdig.

#### 2.1.2 Konflikter med annen trafikk

I utgangspunktet skal sykkelstamvegen kun være for syklistene. På de stekninger hvor det kan påregnes fotgjengertrafikk må det som avbøtende tiltak anlegges separat tilbud. Konflikt med biltrafikk skal unngås.

#### 2.1.3 Påkoplinger og kryssinger

Det er viktig å få til gode påkoplinger til et utvalg av eksisterende overordnet gang- og sykkelvegnett i kommunene. Koplinger vurderes i forhold til større bolig- og/eller arbeidsplasskonsentrasjoner, samt viktige friluftsområder og idrettsarenaer.

Det er lagt opp til at det skal være en balanse i antall påkoplinger slik at man får med de viktige, men ikke har så mange at det vesentlig øker sjansen for at sykkelstamvegen blir brukt av andre trafikanter enn syklistene. Dersom sykkelstamvegtraseen blir lagt på vestsiden av E39 (på jordbruksareal) sør for Løwenstrasse, er plassering og utforming av påkoplingspunktene særs viktige, da man vil få en del omveger i forhold til målpunktene som ligger på østsiden av E39.

Antall kryss bør begrenses for å få færrest mulig potensielle ulykkespunkt. Det er også viktig å få til gode løsninger i kryssområder. Alle kryssinger med kjørevei skal være plabskilte. I utgangspunktet skal også kryssing med gang- og sykkelveger og turveier anlegges planskilte, men på to steder i Forusområdet kan det bli to kryssinger i plan for traseen vest for E39. Dette gjelder ved kryssing i Maskinveien ved undergang under E39 til Godesetdalen, og nordøst for undergangen under Forusbeen<sup>1</sup>. Her er det satt av tilstrekkelig areal til å kunne detaljplanlegge gode og trafikksikre løsninger.

#### **2.1.4 Bolig- og næringsområder**

De fleste steder hvor sykkelstamvegen går gjennom bolig- eller næringsområder, er det knapphet på areal i forhold til nødvendig tverrsnitt. Her vil det være viktig å finne løsninger som er akseptable for private-/næringsinteresser, uten at det går på bekostning av standarden på sykkelstamvegen. Ukonvensjonelle løsninger for å få dette til vurderes, men der dette medfører store ekstra kostnader må kostnad i forhold til nytte vurderes.

Statens vegvesen og kommunene (ved administrasjonene) har gitt uttrykk for at det kan være akseptabelt for eksempel å fjerne noen parkeringsplasser på Forus/Lura, da det er igangsatt arbeid for å redusere bilbruken i området (sammen med økt satsing på kollektiv og sykling). Reduksjon av parkeringskapasiteten er en av strategiene for å få redusert bilbruk generelt og i dette området spesielt.

## **2.2 Delstrekninger**

Figur 2-1 og Figur 2-2 viser traseen (inkl. alternativer). For beskrivelse av tiltaket vises til hovedrapport *Sykelstamvegen Stavanger – Forus/Lura - Sandnes - kommunedelplan og konsekvensutredning*, datert 21.3.2011.

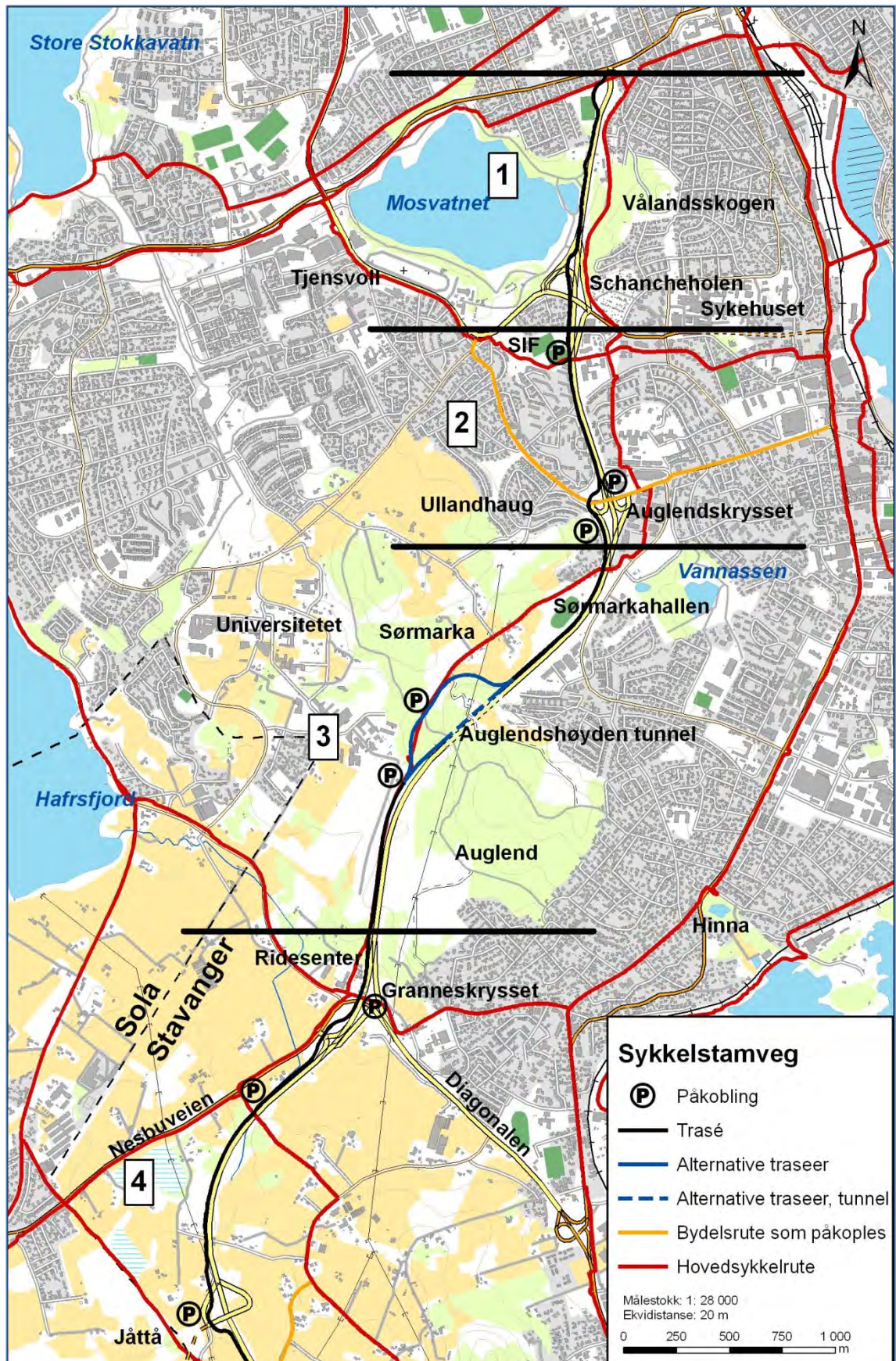
Gjennomgående alternativer som vurderes er:

- Alternativ 1: Vest for E39 - med tunnel gjennom Auglendshøyden.
- Alternativ 2: Vest for E39 til Løwenstrasse, så øst for E39 - med tunnel gjennom Auglendshøyden.

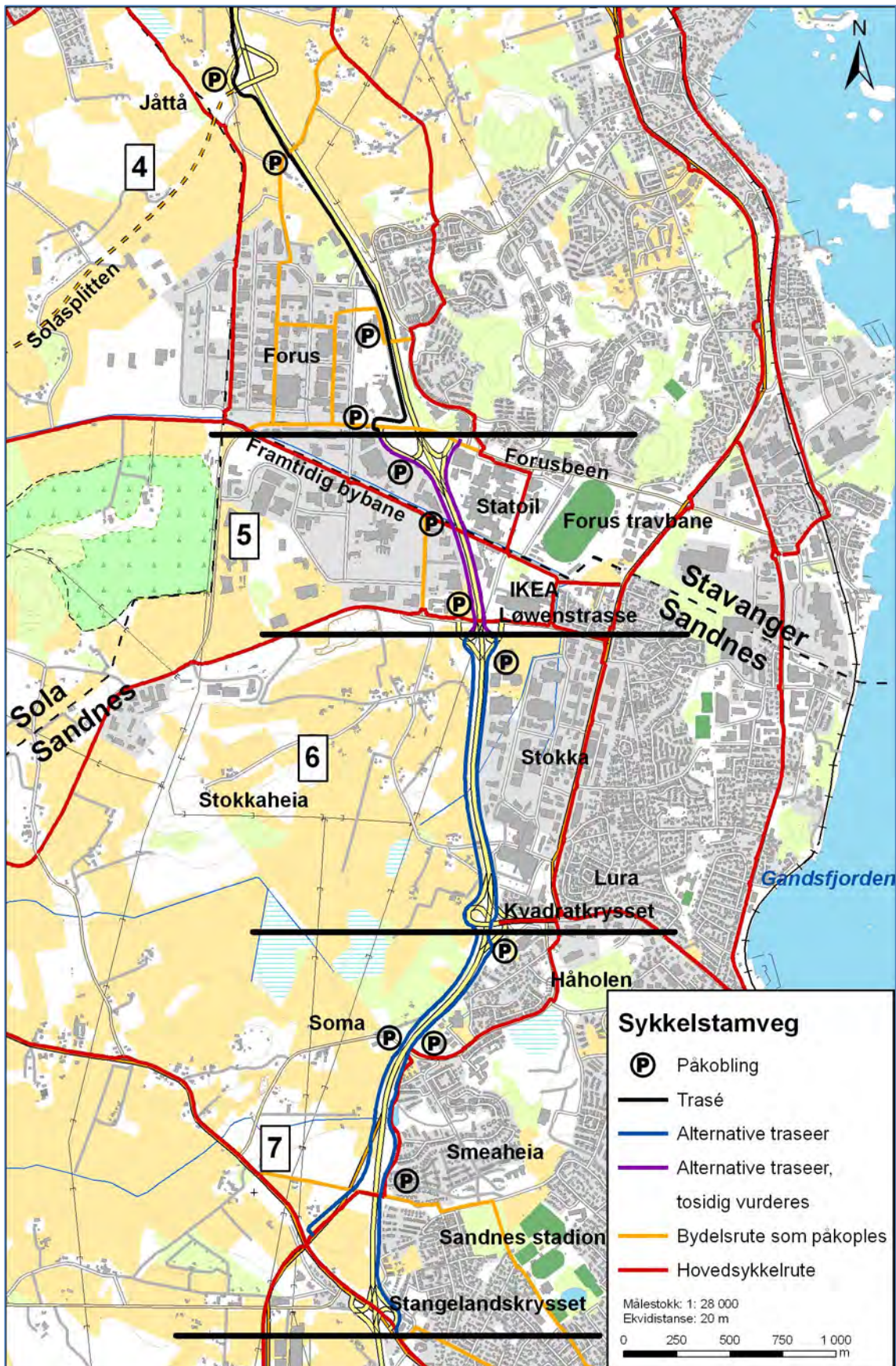
---

<sup>1</sup> Ved Forusbeen vurderes det å endre gjeldende reguleringsplan slik at man kan unngå kryssing i plan.





Figur 2-1 Gjennomgående alternativer som utredes (nord). Ett er lagt parallelt med E39, mens det andre alternativ går i dagen gjennom Sørmarka.



Figur 2-2: Gjennomgående alternativer som utredes (sør). Alternativ 1 ligger vest for E39, mens alternativ 2 er lagt øst for E39 på strekningen Løwenstrasse - Olasgata / Sandnesveien. Mulig tosidig trasé mellom Forusbeen og Løwenstrasse.

# 3 Metode

## 3.1 Planprogram

Planprogrammet spesifiserer at følgende skal utredes innenfor nærmiljø og friluftsliv:

### 7.7.3 Delområde 2 – Schancheholstkryssset– Auglendskryssset

Tiltakets utforming vil kunne få stor innvirkning på dagliglivet for de som skal bo og ferdes i området. Alternativenes konsekvenser for beboerne og brukerne av området beskrives. Ferdselsårer på tvers av tiltaket beskrives og utredes i forhold til tiltaket. Det utredes behov for fortau på deler av strekningen. Barrierevirkning og muligheter for å ferdes og oppholde seg i området skal vurderes.

### 7.7.4 Delområde 3 – Auglendskryssset – Sørmarka – Granneskryssset

Konsekvenser for friluftslivet i Sørmarka og nærmiljøet som berøres skal utredes. Det legges særlig vekt på konflikter med friluftsjakter en fremføring i dagen kan få. Konsekvenser i forhold til at Sørmarka er definert som regional grøntstruktur beskrives.

### 7.7.5 Delområde 4 - Granneskryssset - Forusbeen

Konsekvenser for nærmiljøet som berøres skal utredes. Konsekvenser i forhold til at deler av planområdet er definert som regional grøntstruktur beskrives.

### 7.7.6 Delområde 5 - Forusbeen – Løwenstrasse

Tiltakets konsekvenser for nærmiljøet beskrives. Dette gjelder for beboerne i og brukerne av området. Barrierevirkninger og muligheter for å ferdes i området skal vurderes.

### 7.7.7 Delområde 6 - Løwenstrasse – Kvadratkryssset

Konsekvenser for nærmiljøet som berøres skal utredes.

### 7.7.8 Delområde 7 - Kvadratkryssset – Stangelandskryssset

Alternativenes konsekvenser for beboerne i og brukerne av området beskrives.

Det skal i tillegg også gjøres en helhetsvurdering av strekningen.

## 3.2 Håndbok 140

Metodikken i Statens vegvesens håndbok 140 legges til grunn. Der er nærmiljø og friluftsliv definert slik:

*”Nærmiljø defineres som menneskers daglige livsmiljø. Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begge disse definisjonene beskriver opphold og fysisk aktivitet i friluft knyttet til bolig- og tettstedsnære uteområder, byrom, parker og friluftsområder”.*

### Registreringskategorier

Følgende registreringskategorier er lagt til grunn (relevant fra håndbok 140):

- boliger og heldøgnsinstitusjoner (antall boliger, tetthet, boligens uteplasser, fellesområder for opphold og lek mellom husene)
- skoler, barnehager, kulturinstitusjoner, arbeidsplasser, butikker og servicetilbud (bygninger der mange oppholder seg store deler av dagen)
- møtesteder i byer og tettsteder (type, aktivitet, brukergrupper, beliggenhet, klimatiske forhold, opplevelseskvaliteter og bruksfrekvens).
- felles uteområder i byer og tettsteder (type, aktivitet, brukergrupper, beliggenhet, klimatiske forhold, opplevelseskvaliteter og bruksfrekvens)
- veg- og stinett for gående og syklende (type/funksjon, målpunkter, bruksfrekvens/trafikkomfang, framkommelighet, hindre og barrierer, ubehag/ utrygghet for brukerne, betydning som innfallsport til turområder, opplevelseskvaliteter)

- identitetsskapende områder/elementer (beskrivelse av hva som gjør at området/elementet er identitetsskapende, hvor mange som kjenner til området/elementet, og hvem området har betydning for).
- friluftsområder (omfatter områdetype, størrelse, aktivitet, brukergrupper, beliggenhet, sti- og løypenett, opplevelseskvaliteter og bruksfrekvens)

## Verdikriterier

Kriteriene for verdivurdering er hentet fra håndbok 140 og er gitt i tabellen under.

Tabell 3-1: Utdrag fra kriterier for verdibedømming av nærmiljø og friluftsliv

	Verdi	Kriterier
Vanlige boligfelt og -områder	L	Lav tetthet av boliger og få boliger.
	M	Vanlige boligfelt og boligområder.
	S	Tette konsentrasjoner av boliger.
Øvrige bebygde områder	L	Lav bruks- og oppholdsintensitet. Ingen skoler, barnehager, lite fritidstilbud for barn og unge.
	M	Middels bruks- og oppholdsintensitet. Fritidstilbud der en del barn og unge oppholder seg.
	S	Svært stor bruks- og oppholdsintensitet. Grunnskoler/barnehager /fritidstilbud der mange barn og unge oppholder seg.
Offentlige/felles møtesteder og andre uteområder i	L	Uteområder som er lite brukt.
	M	Uteområder som brukes ofte/av mange. Områder som har betydning for barn og unges fysiske utfoldelse.
	S	Uteområder som brukes svært ofte/av svært mange. Viktige områder for barn og unges fysiske utfoldelse. Områder som har betydning for et større omland.
Veg- og stinett for gående og syklende	L	Veg- og stinett som er lite brukt, og/eller som mange føler ubehag og utrygghet ved å ferdes langs. Ferdslinjer med flere barrierer og/eller som oppleves som omveger og dermed er lite brukt.
	M	Veg- og stinett som er mye brukt. Ferdslinjer til sentrale målpunkter. Ferdslinjer som er en del av sammenhengende ruter.
	S	Sentrale ferdslinjer for gående og syklende som er svært mye brukt, har god framkommelighet, og oppleves som trygge og attraktive å ferdes langs. Hovedferdslinjer til sentrale målpunkter.
Identitets-skapende områder/elementer	L	Områder/elementer som få knytter stedsidentitet til.
	M	Områder/elementer som noen knytter stedsidentitet til.
	S	Områder/elementer som svært mange knytter stedsidentitet til.
Friluftsområder	L	Områder som er mindre brukt til friluftsliv.
	M	Områder som brukes av mange til friluftsliv. Området som er særlig godt egnet til friluftsliv.
	S	Områder som brukes svært ofte/av svært mange. Områder som er en del av sammenhengende områder for langturer over flere dager. Områder som er attraktive nasjonalt og internasjonalt og som i stor grad tilbyr stillhet og naturopplevelse.

## Omfang og konsekvenser

For nærmiljøet vil vegens bruksmulighet, barrierevirkning, attraktivitet og eventuelt identitets-skapende betydning være kriterier som må vurderes. Se Tabell 3-2.

Tabell 3-2: Kriterier for å vurdere omfang i forhold til nærmiljø og friluftsliv. Fra Statens vegvesens håndbok 140 (Statens vegvesen Vegdirektoratet, 2006).

	Omfang	Kriterier
Bruksmuligheter	Stort positivt omfang	Tiltaket vil i stor grad bedre bruksmulighetene i området
	Middels positivt omfang	Tiltaket vil bedre bruksmulighetene i området
	Lite/intet omfang	Tiltaket vil ikke endre bruksmulighetene i området
	Middels negativt omfang	Tiltaket vil i redusere bruksmulighetene i området
	Stort negativt omfang	Tiltaket vil i stor grad redusere bruksmulighetene i området
Barriere for ferdsel og opplevelse	Stort positivt omfang	Tiltaket vil fjerne betydelige barrierer mellom viktige målpunkt.
	Middels positivt omfang	Tiltaket vil i none grad redusere barrierer mellom viktige målpunkt.
	Lite/intet omfang	Tiltaket vil i liten grad endre barrierer.
	Middels negativt omfang	Tiltaket vil i noen grad medføre barrierer mellom viktige målpunkt.
	Stort negativt omfang	Tiltaket vil medføre betydelige barrierer mellom viktige målpunkt.
Attraktivitet	Stort positivt omfang	Tiltaket vil i stor grad gjøre området mer attraktivt
	Middels positivt omfang	Tiltaket vil gjøre området mer attraktivt
	Lite/intet omfang	Tiltaket vil stort sett ikke endre områdets attraktivitet
	Middels negativt omfang	Tiltaket vil gjøre området mindre attraktivt
	Stort negativt omfang	Tiltaket vil i stor grad redusere områdets attraktivitet
Identitetsskapende betydning	Stort positivt omfang	Tiltaket vil i stor grad øke områdets identitetsskapende betydning.
	Middels positivt omfang	Tiltaket vil øke områdets identitetsskapende betydning.
	Lite/intet omfang	Tiltaket vil stort sett ikke endre områdets identitetsskapende betydning.
	Middels negativt omfang	Tiltaket vil forringe områdets identitetsskapende betydning.
	Stort negativt omfang	Tiltaket vil ødelegge områdets identitetsskapende betydning.

Konsekvenser omfatter de fordeler og ulemper et tiltak antas å medføre i forhold til alternativ 0 (dagens situasjon). Tiltakets forventede konsekvenser (ikke-prissatte konsekvenser) er vurdert gjennom å sammenholde opplysninger om nærmiljø og friluftslivs verdi med opplysninger om tiltakets omfang. Konsekvensen framkommer ved å sammenholde miljøet/områdets verdi og omfanget. Vifta som er vist i Figur 3-1 er en matrise som angir konsekvensen ut fra gitt verdi og omfang. Som det framgår av figuren, angis konsekvensen på en ni-delt skala fra meget stor positiv konsekvens (+ + +) til meget stor negativ konsekvens (– – –). Midt på figuren er en strek som angir intet omfang og ubetydelig/ingen konsekvens

Verdi ingen verdi	Omfang		
	Liten	Middels	Stor
Stort positivt			Meget stor positiv konsekvens (++++)
			Stor positiv konsekvens (+++)
Middels positivt			Middels positiv konsekvens (++)
			Liten positiv konsekvens (+)
Lite positivt Intet omfang Lite negativt			Ubetydelig (0)
			Liten negativ konsekvens (-)
Middels negativt			Middels negativ konsekvens (- -)
			Stor negativ konsekvens (- - -)
Stort negativt			Meget stor negativ konsekvens (- - - -)

Figur 3-1: Fastsettelse av konsekvens ut fra verdi og omfang. (Statens vegvesen, 2006).

### 3.3 Influensområde

For dette deltemaet settes influensområdet lik planområdet. I tillegg inngår boligområdene i Hjalmar Hansens gate, Polarveien, Gamle Støkkavei og Smeaheia, samt friområdet i Sørmarka og idrettsarealene ved Sørmarka arena.

### 3.4 Innsamling av grunnlagsinformasjon

Grunnlagsinformasjon er i hovedsak innhentet fra følgende kilder:

- digitalt eiendomskart (DEK)
- sykkelkart
- informasjon fra kommunene vedrørende skoleveger og lignende
- egne befaringer
- temakart og flyfoto tilgjengelig via Internett
- kommuneplaner
- ulike rapporter som omhandler temaet
- søk på Internett etter relevant informasjon

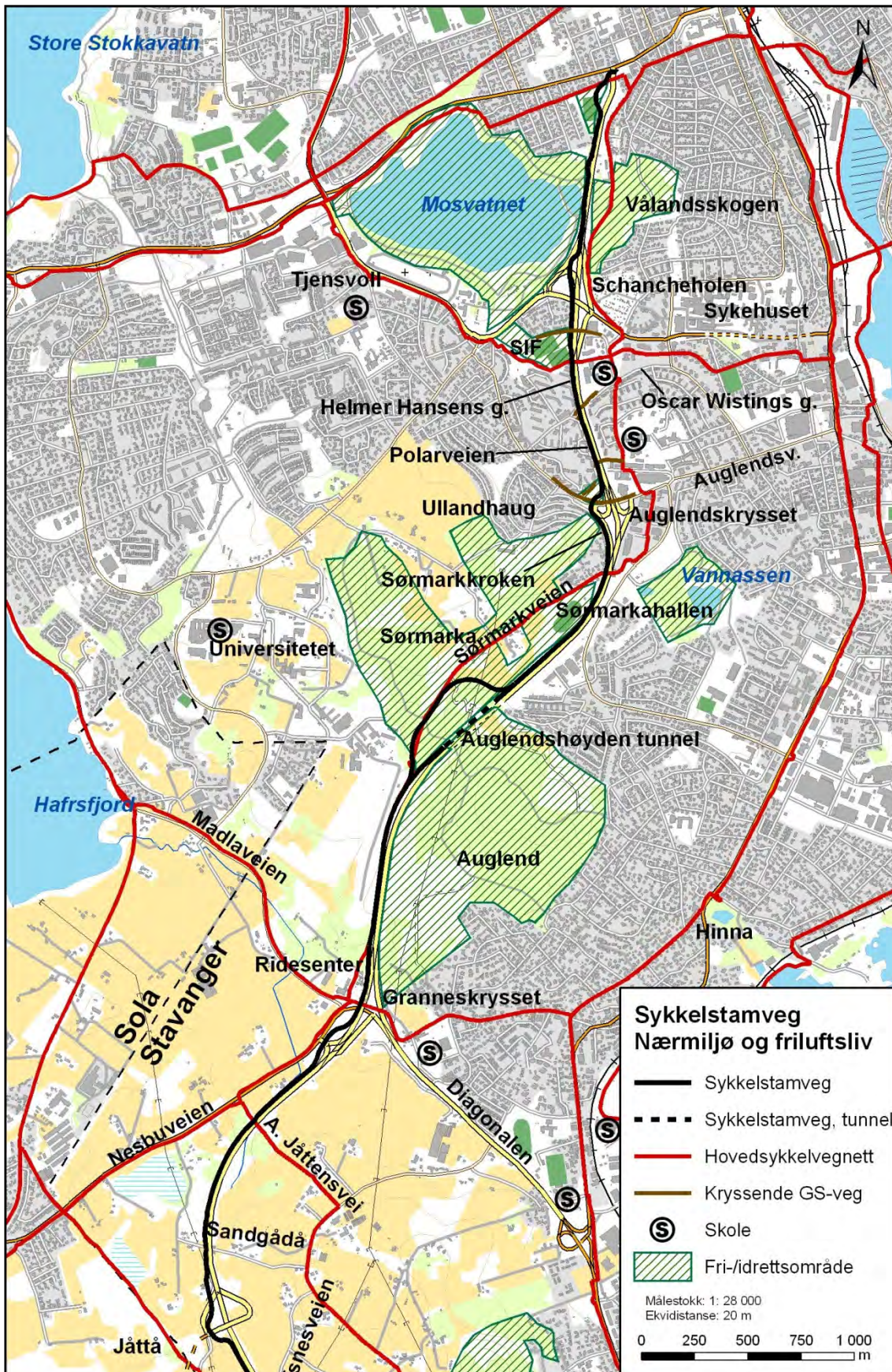
# 4 Dagens situasjon, verdier

## 4.1 Generelt

I dette delkapittelet beskrives dagen situasjon for bolig-, fri-, friluftsliv- og idrettsområder. Det er særlig i delområdene 1, 2, 3, og østsiden i 7 sykkelstamvegen vil få konsekvenser, men hele strekningen vurderes i samlet.

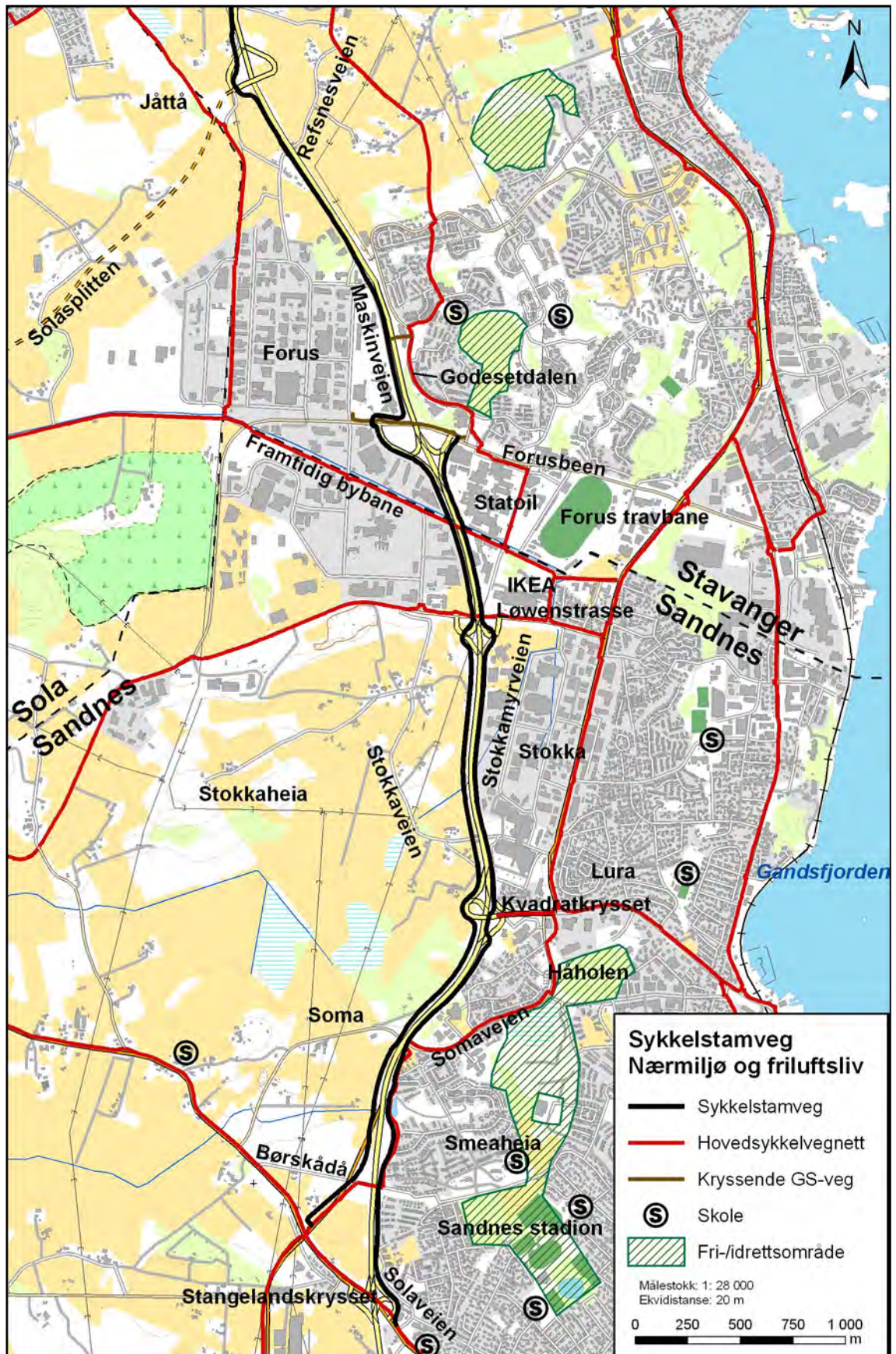
Figur 4-1 viser oversikt nærmiljø og friluftsliv (nord).

Figur 4-2 viser oversikt nærmiljø og friluftsliv (sør).



Figur 4-1 Nærmiljø og friluftsliv (nord)





Figur 4-2: Nærmiljø og friluftsliv (sør).

## 4.2 Delområde 1: Madlaveien- Schancheholskrysset

I delområde 1 ligger Mosvatnparken hvor det også er kopling mot Vålandsskogen, som begge er svært mye brukte tur- og friområder. Fotballbanen ”Kiellandsmyrå” (vest for E39 i nord) og badeanlegget Gamlingen (øst for E39) er mye brukte idrettsanlegg i området. Her er et tur- og gang- og sykkelvegnett som i dag også betjener transportsyklistene. Det er to gang- og sykkelvegbruer og en undergang som binder sammen friområder og boligområder på begge sider av E39. I tillegg er det planlagt en nesten 160 m lang kulvert over E39 (i reguleringsplan for Eiganestunnelen). Denne vil erstatte den sørligste av eksisterende bruer og gi mulighet for både turveg- og gang- og sykkelvegtraseer.

Sykelstamvegtraseen er planlagt i Ryfast-planen (plan 2192), mellom Mosvatnet og E39, vest for E39. Sykelstamveg vil være separert fra turvegsystemet.

## 4.3 Delområde 2: Schancheholskrysset- Auglendskrysset

Lengst nord i delområde 2 vil sykkelstamvegen gå i ytterkant av et boligområde (Bakkesvingen/Schanchehol sveien). Her finnes en gang- og sykkelveg som fortsetter sørover langs SIF-banen, mellom denne og E39. Mellom gang- og sykkelvegen og E39 går en støyvoll. Lengst sør i området for SIF-banen er en undergang under E39 som er en viktig gang- og sykkelvegkopling til bl.a. Ullandhaug skole og sykehuset (SuS).

Planområdet går videre langs Helmer Hansens gate, som er atkomstveg og inngangssoner til lavblokk-bebyggelsen, inkl. garasjeanlegg. Her er i dag ingen egne tilbud (fortau/gang- og sykkelveg) for gående og syklende. Tilgjengelig tverrsnitt er ellers svært knapt her. Det er støyskjerm mot E39 langs gata.

Oscar Wistings gate krysser under E39 (gang- og sykkelveg og kollektivtrasé). Planområdet krysser over Oscar Wistings gate, som også gir atkomst til bl.a. Ullandhaug skole. Sørover fra Oscar Wistings gate er det en forholdsvis bratt bakke opp til Polarveien.

Polarveien er atkomstveg og inngangssoner til rekkehusbebyggelse og har forholdsvis smalt tverrsnitt. Sør i Polarveien er det en gang- og sykkelveg i bru over E39. Dette er en viktig skoleveg. Det er støyskjerm mot E39 langs Polarveien. Lengst sør i delområde 2 vil traseen gå gjennom/langs et friområde/lekeområde (sør for Polarveien), og krysser så under Auglendsveien.



Foto 1 Ved Polarveien



Foto 2 Friområde sør for Polarveien

Boligområdene i delområde 2 defineres som ”vanlige” boligområder iht. definisjon i håndbok 140. Uteområdene brukes ofte og av mange og har betydning for barn og unges fysiske utfoldelse. I området er det veg- og stinett som er mye brukt, bl.a. til sykkelrutenettet som

fungerer som ferdselslinjer til sentrale målpunkt (skoler, sykehus m.m.). SIF-banen vil være et sted folk utenom de som bor i området også vil kunne knytte en viss stedsidentitet til. Her er det ikke områder for friluftsliv, men friområdet/lekeplassen sør i Polarveien er viktig for nærområdet.

Delområder vurderes til å ha **middels verdi** for nærmiljø og friluftsliv.

#### 4.4 Delområde 3: Auglendskrysset–Sørmarka–Granneskrysset

Nord i delområde 3 går planområdet langs Sørmarkkroken og påkjøringsrampe (E39) mot sør. Lengst i nord har Sørmarkkroken funksjon som gang- og sykkelveg. Denne binder sammen to boligområder, og gir atkomst til et mindre grønt-/turdrag mellom disse. Videre sørover er Sørmarkkroken kjøreveg som gir atkomst til 8 eneboliger. Sørmarkkroken og Sørmarkveien har en viktig atkomstfunksjon for turgåere og syklister som skal til Sørmarka idretts-/friområde (nordfra). Sørmarka friområde er for øvrig et område med sterke friluftstinteresser og er en del av den regionale grøntstrukturen.

Videre sørover fra brua (Sørmarkveien) over E39 går planområdet mellom E39 og Sørmarka arena/-idrettspark. I forlengelsen av dette området ligger Sørmarka friområde, som er et viktig rekreasjonsområde med et nett av turveger og –stier. Auglendshøyden tunnel bidrar til at Sørmarka er et friområde med turvegssystem som strekker seg på begge sider av E39. I dag går det en hovedsykkelrute (Sørmarkruta) i Sørmarkveien og videre sørover på turvegssystemet gjennom Sørmarka. Sørmarkruta er i dag brukt av transportsyklister til Forus/Lura.

Sør i delområdet er det anlagt ridesti (parallelt med E39), som betjener ridesenteret som ligger lengst sør i delområdet. Ridestien er også en del av en lengre rundløype som ligger på begge sider av E39. Den må legges om på en strekning som følge av sykkelstamvegen. Dagens sykkelrute – Sørmarkruta – går på turveg gjennom området, og har en forholdsvis dårlig utforming og stigningsforhold til å være en transportåre.

Boligområdet i Sørmarkkroken defineres som ”vanlige” boligområder. Uteområdene brukes ofte/ og av mange, og har betydning for barn og unges fysiske utfoldelse. I området er det veg- og stinett som er mye brukt, bl.a. vises til sykkelrutenettet som fungerer som ferdselslinjer til sentrale målpunkt (universitetsområdet, Sørmarka arena, ridesenteret m.m.). Sørmarka arena og Sørmarka friområde har en stor bruks- og oppholdsintensitet. Dette området har betydning for et større omland og vil være et område som noen knytter stedsidentitet til. Sørmarka brukes av mange til friluftsliv. Delområdet vurderes til å ha **middels til stor verdi** for nærmiljø og friluftsliv.

#### 4.5 Delområde 4: Granneskrysset–Forusbeen

Delstrekningen starter ca. 200 m nord for Granneskrysset.

Ridesenteret ligger nord i delområdet (like nord for Madlaveien). Senteret skal flyttes, men det er ikke vedtatt når dette vil skje. Planen må derfor utformes slik at det i en overgangsperiode kan være mulig med en sameksistens mellom sykkelstamveg og ridesenteret (dagens plassering) inkl. ridesenterets behov for ridestier. Dagens sykkeltrasé (Sørmarksruta) går på turveg gjennom området. Traseen har en dårlig utforming, plassering og stigningsforhold gjennom ridesenterets område. Hovedsykkelruta – Hafrsfjordruta - går langs Madlaveien til Hafrsfjord/Madla, og mot øst går sykkelruta til Jåttåvågen og Hinna sentrum, via Grannesveien. Hafrsfjordruta binder sammen Sørmarkruta, Hinnaruta og Gandsfjordruta/ Nordsjøsykkelruta. Den sistnevnte forbindelsen går via bydelsruter.

Langs Nesbuveien, rv. 510 mot Røyneberg/Sola går hovedsykkelruta Sørmarkruta på gang- og sykkelveg parallelt med kjørevegen. Bortsett fra denne er det ingen tilbud eller målpunkt for nærmiljø og friluftsliv langs traseen i delområde 4. Resten av delområde 4 er næringsområde og har ingen/liten funksjon i forhold til nærmiljø og friluftsliv i dag.

I nordre del av delområdet er det veg- og stinett i øst-vest retning, bl.a. fungerer sykkelrutenettet som ferdselslinjer til sentrale målpunkt (universitetsområdet, ridesenteret, Hinna m.m.). Ridesenteret og omkringliggende ridestier har betydning for et større omland og vil være et område som noen knytter stedsidentitet til. Delområdet sør for Madlaveien har liten verdi for nærmiljø og friluftsliv.

Delområdet har samlet sett **liten verdi** for nærmiljø og friluftsliv.

#### 4.6 Delområde 5: Forusbeen–Løwenstrasse

Området er nærings-/industriområde med liten funksjon for nærmiljø og friluftsliv. Det går en forholdsvis mye brukt gang- og sykkelveg/bydelsrute (sykkelrute) langs Forusbeen, og en hovedsykkelrute (Forusruta) langs Løwenstrasse. Begge disse har større betydning for tilkomst til arbeidsplasser enn for nærmiljø og friluftsliv.

Delområdet, både øst og vest for E39, har **liten verdi** for nærmiljø og friluftsliv.

#### 4.7 Delområde 6: Løwenstrasse–Kvadratkrysset

Stokkaveien er en skoleveg som krysser over E39, som man må sikre at sykkelstamvegen ikke kommer i konflikt med.

Vest for E39 er det landbruksområder uten betydning for nærmiljø og friluftsliv. Delområdet på vestsiden av E39 har **liten verdi** for nærmiljø og friluftsliv.

Øst for E39 går foreslåtte trasé for sykkelstamvegen langs nærings-/industriområde, langs kjøpesenteret Kvadrats parkeringsområde og forbi et lite boligområde sør for Kvadrat. Her er grønn buffer mellom E39, og atkomstvegen til Kvadrat og boligene. For øvrig har området ingen/liten funksjon i forhold til nærmiljø og friluftsliv i dag.



Foto 3 Lekeareal ved boliger rett sør for Kvadrat.

Boligområdet defineres som ”vanlige” boligområder. Uteområdene er for det meste private uteområder for bedrifter og brukes lite. Bortsett fra Stokkaveien er veg- og stinett for fotgjengere og syklende lite utbygd. Det er ikke områder for friluftsliv og heller ingen øvrige ferdselsårer til slike i delområdet.

Delområdet på østsiden av E39 har **liten verdi** for nærmiljø og friluftsliv.

## 4.8 Delområde 7: Kvadratkrysset- Stangelandskrysset

Vest for E39 er det landbruksområder uten betydning for nærmiljø og friluftsliv. Delområdet på vestsiden av E39 har **liten verdi** for nærmiljø og friluftsliv.

Øst for E39 ligger planlagt trasé mellom E39 og fv. 328, Somaveien. Her er en del nærings-/industribebyggelse, samt et boligområde i Gamle Somavei. Ved/langs Somaveien er et eksisterende gang- og sykkelvegnett.

Sør for fv. 328, Somaveien ligger boligområdet Smeaheia. Dette er atskilt fra E39 med en høy og bred støyvoll. I tillegg til vollen er det et grøntdrag (som vollen er en del av) og en gang- og sykkelveg mellom boligområdet og E39. Gang- og sykkelvegen fungerer både som en intern gang- og sykkelveg og som en transportåre for syklister. Den koples til gang- og sykkelvegenettet langs Somaveien nordover, og bl.a. mot gang- og sykkelveg langs fv. 44 sørover. Planområdet vil ligge mellom E39 og eksisterende gang og sykkelveg. Det er ikke behov for å krysse sykkelstamvegen på strekningen før man kommer sør til Børskådå.



Foto 4 Ved Smeaheia(støyvoll mot E39 til venstre i bildet).

Eksisterende undergang under E39 (Børskådå) har en viktig funksjon som gir atkomst til flere skoler og idrettsanleggene ved Sandnes stadion / Giskehallen. Undergangen fungerer som en "åpning" i barrieren som E39 utgjør, mellom spredt bebyggelse, barneskole, samt hovedsykkelrute mot Sola (i vest), og skoler og Sandnes sentrum (i sørøst). Den gir også en kopling mellom sykkelstamvegen og hovedsykkelruta "Sandnes vest" langs fv. 44 mot Sandved og Ganddal. Sør for Børskådå ligger planområdet i et smalt grøntdrag mellom E39 og Solaveien.

Boligområdene i Gamle Somavei og Smeaheia defineres som "vanlige" boligområder, iht. definisjonen i håndbok 140. Uteområdene mellom Kvadratkrysset og Somaveien (sør) er for det meste private uteområder for boliger/bedrifter. Ved Smeaheia blir uteområdene brukt ofte og av mange. Stinettet er mye brukt og fungerer som ferdselslinjer mot sentrale målpunkt. Det er ikke områder for friluftsliv, men det er som nevnt viktige ferdselsårer til slike områder i delområdet.

Delområdet på østsiden av E39 har **middels verdi** for nærmiljø og friluftsliv.

# 5 Konsekvenser

## 5.1 Generelt

Konsekvenser for dette temaet er i all hovedsak knyttet til eventuelle barrierevirkninger og inngrep i eksisterende arealbruk, som sykkelstamvegen vil gi for ferdsel i nærområde, til/fra målpunkt og friområder. I noen delområder vil sykkelstamvegen ha konsekvens for områdets bruksmulighet, attraktivitet og identitetsskapende betydning.

Sykelstamvegen er i seg selv positivt for dette temaet. Den gir folk i nærmiljøene bedre mulighet til å bruke sykkel, sykling er en del av friluftslivet og det vil forhåpentligvis gi mindre trafikk i nærmiljøene siden folk erstatter bilbruk med sykkel.

Støy vurderes i et eget kapittel i hovedrapporten og som egen delrapport, da dette tiltaket ikke vil medføre ekstra støy for nærmiljø og friluftsliv. Støy blir dermed et tema som må vurderes i forhold til brukerne av anlegget (syklisten). Anleggsvirksomheten vil gi forbigående støyproblemer. Eventuelle uheldige konsekvenser av anleggstrafikken vurderes for øvrig i ROS-analysen.

Delområde 1 er regulert i plan 2192 og er ikke en del av kommunedelplanen, og er derfor ikke vurdert her, men det gjøres en overordnet vurdering av prosjektet som helhet.

## 5.2 Delområde 2: Schancheholskrysset– Auglendskrysset

Da sykkelstamvegen i det alt vesentlige ligger inntil E39, har den ingen / minimal betydning for delområdets attraktivitet eller identitetsskaping. Bruksmulighetene vil i liten grad bli påvirket. I sørlige ende av Polarveien blir et friområde berørt. Bruksmuligheten blir opprettholdt, men arealet blir noe redusert. En del kantvegetasjon som barn i dag kan bruke til utforskning, klarting og lignende, vil bli redusert.

Noen gatetverrsnitt blir redusert som følge av sykkelstamvegen, men tiltaket vil i liten grad endre barrierer, da det ligger inntil E39 som allerede er en stor barriere. I Helmer Hansens gate vil sykkelstamvegtraseen i bru over gateplan kunne medføre at flere beboere vil sjeneres av innsyn til boligen. Påkopling ved SIF-banen og ved Auglendskrysset / Sørmarkkroken gir beboerne i området bedre mulighet til å bruke sykkel, bl.a. til friområde i Sørmarka. Sykling er en viktig del av friluftslivet.

Omfanget er **lite negativt**.



Verdien er vurdert som middels. Konsekvensen blir **liten negativ (-)**.

## 5.3 Delområde 3: Auglendskrysset–Sørmarka– Granneskrysset

Delstrekningen avsluttes ca. 200 m nord for Granneskrysset.

### 5.3.1 Tunnel gjennom Auglendshøyden (alt. 3A)

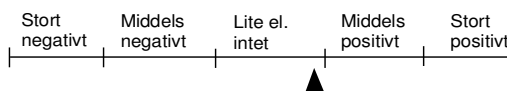
Traseen legges langs E39 og medfører dermed ingen nyskapt barriere. Tiltaket har heller ikke innvirkning på den identitetsskapende betydningen for området. Arealer tas ikke fra viktige nærmiljø eller friluftsområder og bruksmulighetene i området forblir uendret. Langs

Sørmarkkroken vil eksisterende atkomstveg/gang- og sykkelveg bli flyttet mot vest for å gi plass for sykkelstamvegen. Dette medfører reduksjon av hageareal for 3-4 boligeiendommer, og noe friområde. Bruksmuligheten opprettholdes, men kvaliteten (i form av areal og avstand til offentlig gang- og sykkelveg) reduseres.

Området ved Sørmarka arena og idrettsparken kan få økt attraktivitet som følge av tiltaket dersom man legger til rette for en kopling mellom sykkelstamvegen og idrettsområde/-hallen og sykkelstamvegen. Sykkelstamvegen gir folk bedre mulighet til å bruke sykkel, og sykling er en viktig del av friluftslivet.

Sør for Auglendshøyden tunnel er traseen delvis lagt på eksisterende ridesti. Her vil man altså få en ny veg i tillegg til E39, ridesti, turveg og Professor Olav Hansens veg (testtrasé for gassledning) innenfor et forholdsvis smalt tverrsnitt. Da traseene allerede ligger tett her, ansees ikke sykkelstamveg å redusere bruksmuligheten, skape nye barrierer eller ha betydning for identitetsskapingen. Ridesenteret ved Madlaveien er vedtatt skal flyttes, men tidspunktet for flytting er ikke fastsatt. Dersom ridesenteret ikke flyttes før sykkelstamvegen etableres må man vurdere om ridestien skal legges om. Det må da også vurderes om det skal etableres fysisk skille mellom ridesti og sykkelstamveg for å hindre hester å komme inn på sykkelstamvegen. Kopling mellom sykkelstamvegen og Universitetet, sør for Auglendshøyden tunnel, vil øke bruksmuligheten for syklistene sørfra som skal til/fra Universitetet.

Omfanget vurderes ut fra dette å være **lite positivt**.



Verdien er vurdert som stor og konsekvensen blir **liten positiv (+)**.

### 5.3.2 Gjennom friområde/grøntstruktur i Sørmarka (alt. 3B)

Alternativ 3B er identisk med alternativ 3A bortsett fra at traseen legges gjennom Sørmarka og ikke i tunnel. I Sørmarka forutsettes det at kryssingene med turveger blir planskilte, men på grunn av områdets karakter som friluftsområde må det påregnes at folk (og dyr) vil kunne krysse sykkelstamvegen utenom de planskilte kryssingene. Dette kan medføre økt følt barriere for turgåere og redusert framkommelighet for syklistene. I tillegg vil muligheten for at turgåere krysser sykkelstamvegen utenom undergangene medføre økt trafikkfare (fare for kollisjon mellom fotgjengere og syklistene). Inngjerding av hele traseen gjennom friområdet er et alternativ for å øke sikkerheten, men dette vil også øke barrieren og være lite heldig mht. estetikk (landskapsbilde).

Området ved Sørmarka arena og idrettspark vil få økt attraktivitet som følge av tiltaket fordi det blir enklere å sykle til området. Det kan vurderes en egen påkopling mellom sykkelstamvegen og idrettsområdet, ellers skjer påkoplingen ved Sørmarkkroken (for de som kommer nordfra) og i friområdet (for de som kommer sørfra). Sykkelstamvegen gir folk bedre mulighet til å bruke sykkel, og sykling er en viktig del av friluftslivet.

Omfanget for hele delområdet vurderes som **lite negativt**.



Verdien er vurdert som stor og konsekvensen blir **lite negativ (-)**.

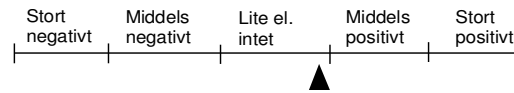
## 5.4 Delområde 4: Granneskrysset–Forusbeen

Delstrekningen starter ca. 200 m nord for Granneskrysset.

### 5.4.1 I bru langs E39 (alt. 4A)

Dette alternativet ligger helt inntil E39 og får ingen innvirkning for nærmiljø og friluftsliv. Sør for Granneskrysset ligger traseen langs E39 på jordbruksarealer og omfanget av sykkelstamvegen har ingen direkte betydning for nærmiljø og friluftslivs bruksmulighet, attraktivitet, identitetsskaping. Sykelstamvegen vil heller ikke medføre endring av barriereeffekten.

Sykelstamvegen gir folk bedre mulighet til fysisk aktivitet (sykling), og sykling er en del av friluftslivet, omfanget vurderes derfor som **lite positivt**.



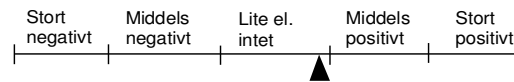
Verdien er vurdert som liten, konsekvensen blir **liten positiv (+)**.

### 5.4.2 Gjennom ridesenteret på Grannes (alt. 4B)

Ridesenteret er vedtatt flyttet, men det er uklart når flyttingen vil skje. Det kan derfor være at arealene ved ridesenteret må omstruktureres midlertidig for å gi plass til sykkelstamvegen. Det blir liggende noe areal mellom E39 og sykkelstamvegen som ikke vil være tilgjengelig. For at området skal kunne brukes som ridesenter må arealet som blir utilgjengelig sannsynligvis erstattes av omkringliggende arealer, og det må utarbeides reguleringsplan/avtale for dette.

Sør for Granneskrysset ligger traseen langs E39 på jordbruksarealer og omfanget av sykkelstamvegen har ingen direkte betydning for nærmiljø og friluftslivs bruksmulighet, attraktivitet, identitetsskaping. Sykelstamvegen vil heller ikke medføre endring av barriereeffekten.

Sykelstamvegen gir folk bedre mulighet til fysisk aktivitet (sykling), og sykling er en del av friluftslivet, og omfanget vurderes som **lite positivt**.



Verdien er vurdert som liten, konsekvensen blir **liten positiv (+)**.

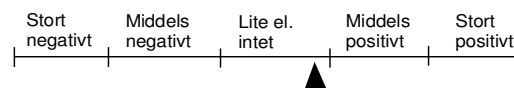
## 5.5 Delområde 5: Forusbeen–Løwenstrasse

### 5.5.1 Vest for E39 (alt. 5A)

I dette delområdet går traseen inntil E39, gjennom et nærings-/industriområde.

Sykelstamvegen vil således ha liten betydning for bruksmulighet, barriere, attraktivitet eller identitetsskaping med henblikk på nærmiljø og friluftsliv. Men sykkelstamvegen gir folk bedre mulighet til fysisk aktivitet (sykling), som er en del av friluftslivet.

Omfanget vurderes derfor som **lite positivt**.



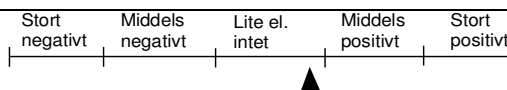
Verdien er vurdert som liten, konsekvensen blir **liten positiv (+)**.

### 5.5.2 Øst for E39 (alt. 5B - supplerende tiltak)

De samme vurderingene som for alternativ 5A gjelder også for alternativ 5B.

Omfanget er **lite positivt**.





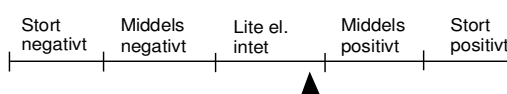
Verdien er vurdert som liten og konsekvensen blir **liten positiv (+)**.

## 5.6 Delområde 6: Løwenstrasse–Kvadratkrysset

### 5.6.1 Vest for E39 (alt. 6A)

Mellom Løwenstrasse og Kvadratkrysset ligger traseen langs E39 på jordbruksarealer og omfanget av sykkelstamvegen har ingen direkte betydning for nærmiljø og friluftslivs bruksmulighet, attraktivitet, identitetsskaping eller barriere. Men sykkelstamvegen gir folk bedre mulighet til fysisk aktivitet (sykling), og sykling er en del av friluftslivet.

Omfanget vurderes derfor som **lite positivt**.

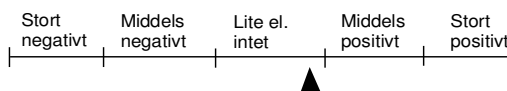


Verdien er vurdert som liten, konsekvensen blir **liten positiv (+)**.

### 5.6.2 Øst for E39 (alt. 6B)

I dette delområdet går traseen inntil E39, gjennom et nærings-/industriområde og forbi et lite boligområde (sør for Kvadrat). Sykkelstamvegen vil således ha minimal betydning for bruksmulighet, barriere, attraktivitet eller identitetsskaping med henblikk på nærmiljø og friluftsliv. Sykkelstamvegen gir folk bedre mulighet til fysisk aktivitet (sykling), og sykling er en del av friluftslivet. En del av fri-/lekeområdet ved boligene sør for Kvadrat blir berørt.

Omfanget vurderes derfor som **lite positivt**.



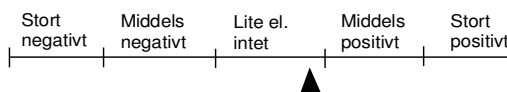
Verdien er vurdert som liten, konsekvensen blir **liten positiv (+)**.

## 5.7 Delområde 7: Kvadratkrysset-Stangelandskrysset

### 5.7.1 Vest for E39 (alt. 7A)

Mellom Kvadratkrysset og Stangelandskrysset ligger traseen langs E39 på jordbruksarealer og omfanget av sykkelstamvegen har ingen direkte betydning for nærmiljø og friluftslivs bruksmulighet, attraktivitet eller identitetsskaping. Sykkelstamvegen vil heller ikke medføre endring av barriereeffekten. Men sykkelstamvegen gir folk bedre mulighet til fysisk aktivitet (sykling), og sykling er en del av friluftslivet.

Omfanget vurderes derfor som **lite positivt**.



Verdien er vurdert som liten, konsekvensen blir **liten positiv (+)**.

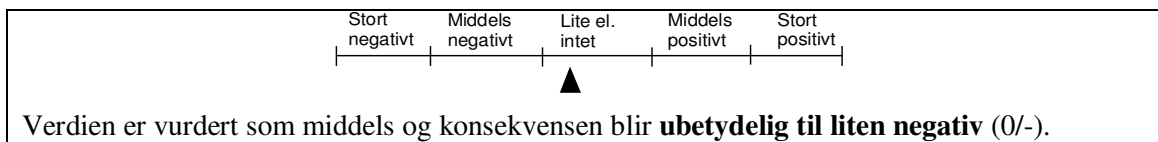
## 5.7.2 Øst for E39 (alt. 7B)

Mellom Kvadratkrysset og Børskådå ligger traseen langs E39 på næringsarealer, hagearealer for 6 boliger, samt i grøntdrag (uten friluftsverdier) og noe friareal som er avsatt til næring og bolig i kommuneplanens arealdel<sup>8/</sup>. Sykelstamvegen vil redusere boligeiendommenes bruksmulighet og attraktivitet, og vil gi et negativt omfang for disse eiendommene. Sykelstamvegen gjennom det regulerte, framtidige boligarealet langs E39 ved Gamle Somavei, kan føre til at området blir for smalt til å gi en god utnyttelse til boligformål. Fra Børskådå til Stangelandskrysset legges sykelstamveg mellom E39 og Solaveien, og får ingen betydning for temaet. Plassering av en eventuell bybanetrasé er ikke fastlagt, men dersom den legges parallelt med Solaveien vil dette medføre at Solaveien og gang- og sykkelvegen på en kort strekning må flyttes nærmere bebyggelsen i Gartnerveien. Inngrep blir forholdsvis små og kommer i arealer som kan defineres som "restarealer", og har lite/ingen betydning for nærmiljø og friluftsliv.

Sykelstamvegen, slik den er foreslått, vil ha minimal betydning for nærmiljø og friluftsliv. Men sykelstamvegen gir folk bedre mulighet til fysisk aktivitet (sykling), og sykling er en del av friluftslivet.

Bybanen, som er foreslått lagt i Solaveien, vil på samme måte som sykelstamvegen beslaglegge areal, uten å være en ekstra barriere mht. nærmiljø og friluftsliv. Konsekvensene bybanen inkl. stoppested får for nærmiljø, friluftsliv og sykelstamvegen, må konsekvensutredes i plan for bybanen.

Omfanget vurderes samlet sett som **lite/intet til lite negativt**.



## 5.8 Sammendrag

I delområde 2 vil sykelstamvegen gi en liten negativ konsekvens, særlig pga. at den ligger tett inntil inngangssonene i Helmer Hansens gate og Polarveien.

I delområde 3 får man for temaet nærmiljø og friluftsliv en liten positiv konsekvens ved valg av alternativ med tunnel gjennom Auglendshøyden. Dette pga. områdets verdi og den generelt positive konsekvensen man får ved å muliggjøre en mer aktiv hverdag for deler av befolkningen. For alternativet gjennom Sørmarka, gir sykelstamvegen en liten negativ konsekvens. Dette på grunn av områdets verdi som bl.a. regionalt grøntdrag og rekreasjonsområde. Den mulige konflikten mellom en høystandard sykkelveg for transportsyklister, og rekreasjonsområde hvor mennesker og dyr beveger seg fritt på grusetur stier eller utenom disse, er også av betydning.

I delområdene 4, 5 og 6 får tiltaket liten positiv konsekvens. Dette fordi sykelstamvegen ikke gir noen konsekvens utenom den positive konsekvensen den gir ved at den øker menneskers mulighet for fysisk aktivitet. Det samme gjelder for alternativ vest for E39 i delområde 7. Alternativet øst for E39 i delområde 7 vil ha liten negativ konsekvens på grunn av områdets verdi og redusering av allerede små hagearealer ved Gamle Somavei.

Tabellen under viser en oppsummering av verdi-, omfangs- og konsekvensvurderingene som er gjort for hver delstrekning.

Tabell 5-1: Samlet vurdering av alternativer for nærmiljø og friluftsliv

Delstrekning	A	B
2. Schancheholstkrysset–Auglendskrysset	–	–
3. Auglendskrysset–Sørmarka–Granneskrysset (A = i tunnel, B = i dagen gjennom Sørmarka)	+	–
4. Granneskrysset–Forusbeen (A = i bru og vider langs E39, B = gjennom ridesenteret, langs Nesbuveien så langs E39).	+	+
5. Forusbeen–Løwenstrasse A = vest for E39, B = øst for E39)	+	+
6. Løwenstrasse–Kvadratkrysset (A = vest for E39, B = øst for E39)	+	+
7. Kvadratkrysset–Stangelandskrysset (A = vest for E39, B = øst for E39)	+	–

Mht. valg av alternativer er det små forskjeller for deltemaet nærmiljø og friluftsliv. Men i delområde 3 peker tunnel-alternativet seg ut som det beste, og i delområde 7 er alternativet vest for E39 det beste.

## 5.9 Konsekvenser i anleggsperioden

Anleggsfasen vil alltid være til en viss belastning for omgivelsene, både i form av anleggstrafikk og støy fra denne, eventuelle midlertidige omlegginger av trafikkmønster for en eller flere trafikantgrupper, og midlertidig beslaglegging av arealer. Det er ikke krav om etappevis utbygging, men på grunn av tiltakets lengde / utstrekning vil det være en fordel å ferdigstille enkelte deler av strekningen for å korte inn på anleggsperioden i nærmiljøer. For eksempel på strekninger mellom motorveggrampene, slik at anleggsperioden i det gjeldene området ikke trekker for langt ut i tid. Det stilles alltid krav til entreprenørene om å ivareta sikkerheten i anleggsperioden, både for folk flest og for egne ansatte.

Særlige hensyn må tas der anleggsarbeidet foregår i bolig- og friområder, og langs ferdselsårer til skoler og friområder. God og ”rett-tidig” dialog med skoler, borettslag, velforeninger og lignende vil redusere sjansen for uheldige hendelser og dårlig omdømme (se for øvrig ROS-analysen, datert 21.3.2011).

## 5.10 Avbøtende tiltak

### Detaljplanlegging

Valgt alternativ vil bli detaljert i regulerings-/detaljplan og byggeplan. Det er viktig at en i detaljfasen ser på mulighetene for å lage fysisk skille mellom sykkelstamvegen og bolig-friområder, samt skoleveger og gang- og sykkelveger / turstier som leder til viktige friområder. Der det er naturlig bør barrieren være i form av nivå- / høydeforskjeller som gjør at det ikke er naturlig for personer i omkringliggende områder å ta seg opp/ ned på sykkelstamvegen. Ellers vil barrierene måtte være i form av murer, gjerder, beplantning el. l., som ikke er enkle å klatre på / over / gjennom. Det er viktig at fotgjengere har et så godt tilbud at det ikke er attraktivt å bruke sykkelstamvegen.

Kryssing av kjøreveger skal være planskilte. Det skal også i det alt vesentlige legges opp til planskilte kryssinger av både gang- og sykkelveger og turstier. Et par steder på Forus<sup>2</sup> vil det være kryssing i plan mellom sykkelstamvegen og gang- og sykkelveg. På disse stedene må utformingen av krysset vies ekstra oppmerksomhet. Dette er områder hvor sykkelstamvegen har liten konsekvens for nærmiljø og friluftsliv.

Påkoplingspunktene må få en utforming som er trafikksikker og som gi tydelig signaler om at man beveger seg fra sykkelstamveg med høyt fartsnivå, til et ”vanlig” gang- og sykkelvegnett med lavere fart, flere hindringer og sykkeltrafikk som blandes med fotgjengere.

<sup>2</sup> På Forus kan gjeldende reguleringsplan for gang- og sykkelveg /undergang blir endret slik at kryssing med sykkelstamvegen blir planskilt.

## **Informasjon og kommunikasjon**

Et godt avbøtende tiltak i forhold til nærmiljø er informasjon og kommunikasjon. Byggherre må informere berørte grunneiere og brukere av nærmiljøet godt og i god tid før anleggsstart. Ved å ha en dialog med berørte kan byggherren også få nyttig informasjon som kan være viktig for det videre arbeidet. Atkomst til boliger og nær-friområder, samt skoleveger må vies ekstra stor oppmerksomhet før og i anleggsperioden. Det bør opprettes kontakt med Sørmarka arena og ridesenteret i god tid før anleggsstart, for å avklare om det er planlagt store arrangementer som man må ta hensyn til.

### **5.11 Usikkerhet**

Ingen registrerte usikkerheter for temaet nærmiljø og friluftsliv.

### **5.12 Oppfølgende undersøkelser**

Ingen for temaet nærmiljø og friluftsliv.

## 6 Referanser

- /1/ Statens vegvesen Region vest (2009). Planprogram for kommunedelplaner og konsekvensutredning. Sykkelstamvegen på Nord-Jæren Stavanger-Forus-, september 2009.
- /2/ Statens vegvesen Region vest (2008). Sykkelstamveg på Nord-Jæren – et forprosjekt. Datert 5.9.2008.
- /3/ Asplan Viak (2008). Mulighetsstudie (datert 13.10.2008)
- /4/ Statens vegvesen Vegdirektoratet 2006. Håndbok 140. Konsekvensanalyser. Veiledning.
- /5/ Statens vegvesen Region vest (2010). Sykkelstamvegen Stavanger–Forus–Sandnes. Skisseprosjektrapport (for kommunedelplaner og konsekvensutredning). Utarbeidet av Multiconsult, datert 15.4.2010.
- /6/ Statens vegvesen Vegdirektoratet (2003). Håndbok 233 Sykkelhåndboka. Veiledning
- /7/ Statens vegvesene og Stavanger kommune (2008). Plan 2192 - ”Reguleringsplan for rv. 13 Ryfylkets fastlandeforbindelse (Ryfast)
- /8/ Sandnes kommune (2007). Kommuneplanens arealdel, 2007 – 2020.
- /9/ Sandnes kommune (2009). Plan 2008 117 Reguleringsplan for del av kollektivtrasé, kollektivbru over E39 (vedtatt 16.6.2009).
- /10/ Stavanger kommune (2009). Plan 2268 Reguleringsplan for del av kollektivtrasé kollektivbru over E39 (vedtatt 15.6.2009).
- /11/ Bybanekontoret (2010). Vedlegg E1 Tegningshefte – konkurransegrunnlag for kommunedelplan, konsekvensutredning og teknisk hovedplan (27.8.2010).

