



Statens vegvesen

– En direkte, effektiv og trafiksikker forbindelse som bidrar til økt sykkelbruk – et pionerprosjekt i Norge – en ny måte å tenke sykkelanlegg på



LAMPE
LANDSKAP

SYKKELSTAMVEG

STAVANGER – FORUS/LURA – SANDNES
KOMMUNEDELPLAN OG KONSEKVENsutREDNING

KORTUTGAVE



REGION VEST MARS 2011

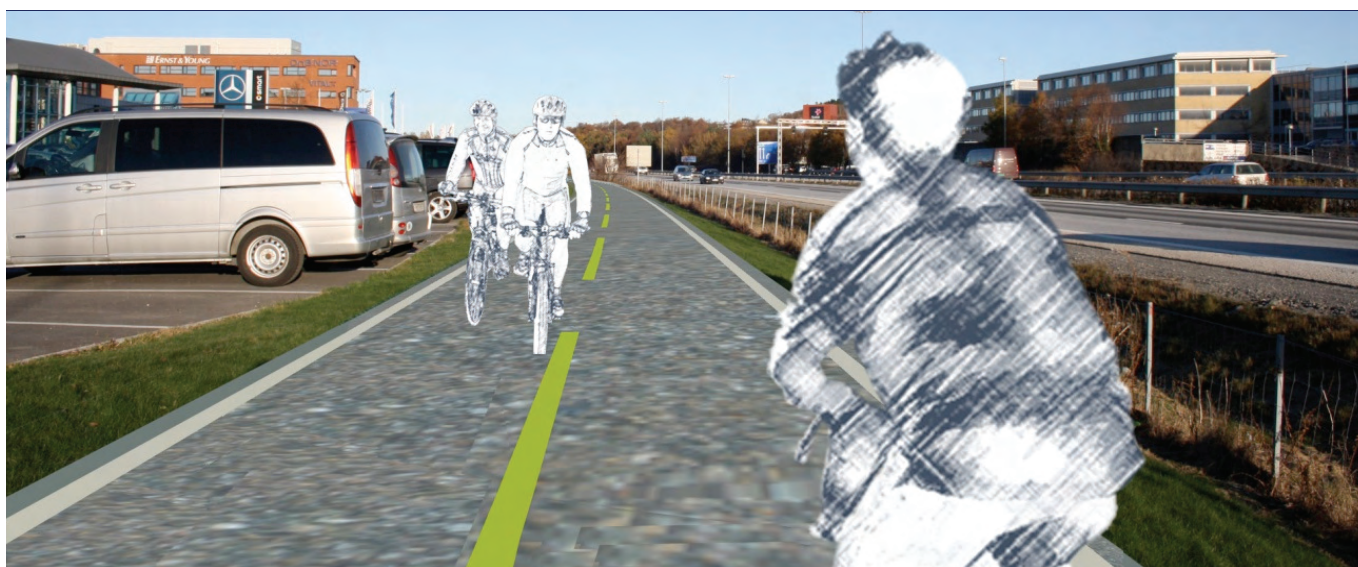


- En direkte, effektiv og trafiksikker forbindelse som bidrar til økt sykkelbruk – Et pionerprosjekt i Norge – en ny måte å tenke sykkelanlegg på

Hva er kommunedelplan og konsekvensutredning?

Statens vegvesen har utarbeidet forslag til kommunedelplan og konsekvensutredning for sykkelstamveg parallelt med E39 mellom Stavanger og Sandnes via Forus / Lura. Kommunedelplanen er en overordnet plan der hensikten er å fastsette plassering, utforming og arealbruk. Konsekvensutredningen skal avklare konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn.

Etter at plan og utredning har vært på høring og offentlig ettersyn behandles innkomne merknader og planen vedtas av Stavanger og Sandnes kommuner. Deretter følger utarbeidelse av reguleringsplan, som er en mer detaljert plan der nøyaktig plassering og endelig arealbruk bestemmes.



Hvorfor sykkelstamveg?

Dagens sykkeltilbud mellom Stavanger og Sandnes via Forus er av variabel standard, og det mangler en direkte og sammenhengende trase. Sykkelandelen og kollektivandelen til Forus / Lura er lav i dag. Det er stor vekst i antall arbeidsplasser og bosatte i regionen, og på Forus / Lura forventes veksten i arbeidsplasser å bli spesielt stor. Dagens fremkommelighetsproblemer på vegnettet forventes å øke fremover.

Det er en overordnet målsetting å øke sykkelandelen. I Nasjonal transportplan er det satt et mål om å doble sykkelandelen i byområder.

Forutsetningene er gode med hensyn til topografi, klima, bosettingsmønster og befolkningssammensetning.

Hva skal sykkelstamvegen bidra til?

Hovedmålet med sykkelstamvegen er å bidra til en overføring av arbeidsreiser fra bil til sykkel, med hovedfokus på Forus / Lura. Dette skal man oppnå gjennom en mest mulig **direkte, effektiv og trafikksikker** forbindelse til Forus / Lura fra Stavanger og Sandnes. På denne måten kan sykkel bli et foretrukket og attraktivt transportmiddel for langt flere enn i dag.

Sykelstamvegen vil være et av flere tiltak/virkemidler som bidrar til økt sykkelbruk.

ILLUSTRASJON AV SYKKELSTAMVEGEN SØR FOR GRANNES I STAVANGER (SETT FRA VEST MOT ØST.)
HER VIST UTEN EVENTUELL STØYVOLL



Hva er sykkelstamvegen og hvem er den for?

Sykelstamvegen er en separat, høystandard sykkelveg som planlegges parallelt med E39 mellom Madlaveien i Stavanger via Forus / Lura og til Oalsgata i Sandnes. Strekkningen er på ca 13 km.

Sykelstamvegen er en ny måte å tenke sykkeltiltak på og er et pionerprosjekt i Norge.

Sykelstamvegen skal være forebeholdt syklistene. Målgruppen er transportsyklistene til jobb og skole, men alle syklistene vil kunne ha nytte av den.

Sykelstamvegen kan defineres som en sykkelspressveg, som er gitt følgende definisjon (Syklistenes Landsforening 2010): "Sykkelspressveger er sykkelveger eller sykkelruter for hurtig og direkte sykling over lengre avstander. Sykkelspressveger bygges i første rekke for å dekke behovet til den såkalte transportsyklisten på veg til jobb eller studier, og skal gi et alternativ til bilkjøring og kollektivkjøring. Utformingen kan variere, men formålet er det samme".

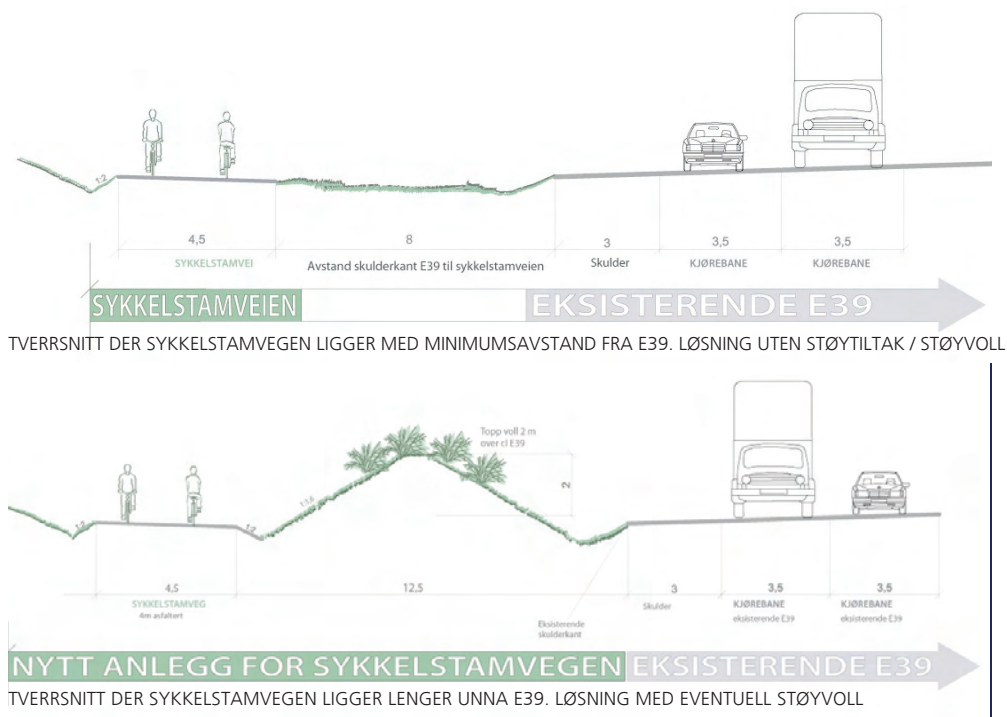
Hvordan er utforming og standard?

Sykelstamvegen skal ha høy standard både når det gjelder bredde, kurvatur og stigning. Bredden skal være tilstrekkelig til å kunne møte eller sykle forbi andre syklistene og syklistene skal kunne holde høy fart. Bredden er 4,5 m, derav 4,0 m asfaltert. Kryssinger med turveier, skoleveier og andre gang-/sykkelveger skal i all hovedsak være planskilt. Kryssing med biltrafikk skal være planskilt.

Sykelstamvegen går i egen trase, for det meste parallelt med E39. På flere strekninger går den bak eksisterende og foreslått ny støyskjerming. Avstanden fra E39 varierer, men er i hovedsak mellom 8 og 20 m fra vegkant.

Det legges vekt på få, men sentrale påkoblingspunkter mellom sykkelstamvegen og øvrige sykkelveger.

Det skal holdes en høy drifts- og vedlikeholdsstandard på sykkelstamvegen.





Hvor skal sykkelstamvegen gå?

I Stavanger er det foreslått at traseen legges på vestsiden av E39. Første del av strekningen mellom Madlaveien og Schancheholen ligger inne i vedtatt reguleringsplan for E39 Eiganestunnelen / rv. 13 Ryfast. Gjennom Sørmarka er det sett på to alternative traseer, en i tunnel og en i dagen. I Sandnes foreligger det to alternative løsninger, en vest for E39 (alternativ 1) og en øst for E39 (alternativ 2). Bytte av side skjer i Løwenstrasse på Forus.

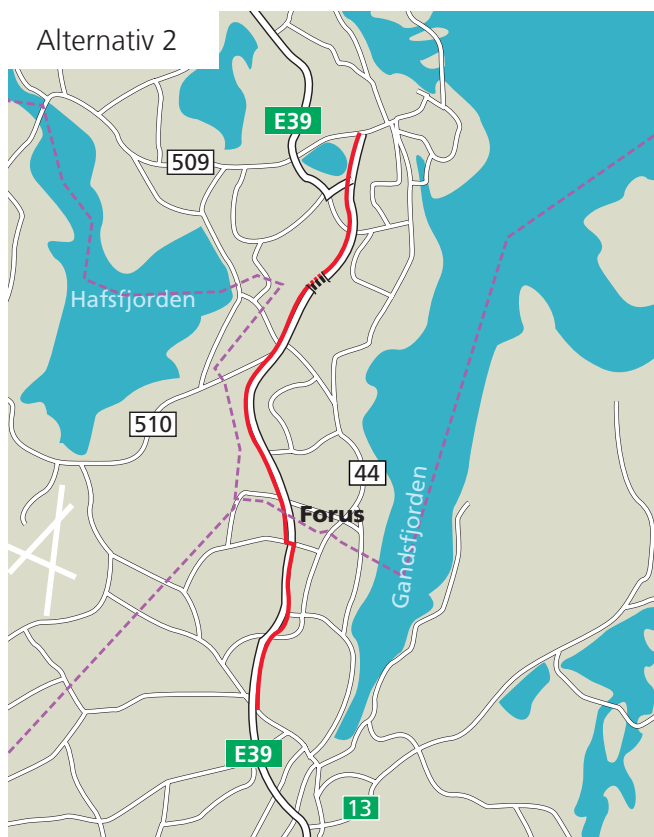
Statens vegvesen anbefaler trase i tunnel gjennom Sørmarka (Auglendshøyden) og på østsiden av E39 i Sandnes (alternativ 2). Begrunnelsen for å gå i tunnel gjennom Sørmarka er at denne er kortere og har bedre stigningsforhold, at man unngår inngrep i friområdet og unngår konflikt med gående. Begrunnelsen for å anbefale alternativ 2 sør for Løwenstrasse er at traseen her ligger nærmere der folk bor og arbeider, samt at inngrep på dyrket mark unngås på denne strekningen.

I en egen, tidligere studie ble det vurdert om sykkelstamvegen kunne gå langs fv. 44. Det ble konkludert med at antall syklist vil være større langs E39 og at det vil være vanskelig å oppnå ønsket standard og trafiksikkerhet langs fv. 44 (mange konflikt-punkter).

OVERSIKTSTEGNING ALTERNATIV 1 – HELE TRASEEN VEST FOR E39



OVERSIKTSTEGNING ALTERNATIV 2 – TRASE VEST FOR E39 TIL LØWENSTRASSE OG ØST FOR E39 FRA LØWENSTRASSE



Hva oppnår vi med sykkelstamvegen?

Sykelstamvegen vil gi økt trafiksikkerhet ved at den er forbeholdt syklister, har høy standard og få konfliktpunkter.

Reisetiden mellom Madlaveien i Stavanger og Forus reduseres med gjennomsnitt ca. 5 minutter, og mellom Oalsgata i Sandnes og Forus gjennomsnittlig med 3–4 minutter.

Med de forutsetninger som er lagt til grunn er det beregnet at antall syklister vil mer enn dobles frem til 2040. Sykkelandelen på hele strekningen / influensområdet vil øke fra ca 3 % i dag til i overkant av 5 % i 2040, og det er en betydelig økning. Nærmere Forus / Lura vil sykkelandelen bli enda høyere. Dette betyr en god måloppnåelse i forhold til det definerte hovedmålet for tiltaket: "Legge til rette for overføring av arbeidsreiser på Nord-Jæren fra personbil til sykkel med hovedfokus på Forus/Lura-området."

Det er beregnet at sykkelstamvegen er et lønnsomt prosjekt, dvs. at den totale nytten for samfunnet er klart større enn kostnaden. I denne beregningen inngår blant annet investeringskostnader, tidskostnader, ulykkeskostnader og helsegevinster. Det understrekes at beregningen er forbundet med usikkerhet.

Sykkelandelen vil øke ytterligere dersom det legges til rette for sykkelparke- ring/garderober på arbeidsplassene, innføres restriksjoner mht parkering, vegprising og gjennomføres sykkeltiltak i tilstøtende områder. Dette er tiltak som ikke er en del av sykkelstamvegprosjektet.



POLARVEIEN I STAVANGER (UTFORMING AV FYSISK SKILLE MELLOM SYKKEL- STAMVEGEN OG POLARVEIEN ER IKKE BESTEMT - DETTE SKAL DETALJERES I REGULERINGSPLAN).



Hvilke konsekvenser har utbyggingen?

Arealinngrep

Sykelstamvegen vil medføre beslag av areal, men ingen større bygninger eller boliger er direkte berørt.

Det vil være nødvendig å legge om adkomstveger, og enkelte steder blir det nærføring til og beslag av deler av boligeiendommer.

På Forus vil det bli inngrep i næringsarealer, adkomstveger, parkeringsplasser og utenomhusarealer. Sør for Løwenstrasse medfører alternativ 2 (øst for E39) større inngrep i slike arealer enn alternativ 1 (vest for E39), som i hovedsak går på dyrket mark.

Alternativ 2 medfører minst beslag av dyrket mark med ca 11 dekar, mens alternativ 1 beslaglegger ca 37 dekar.

Det vil også bli noe inngrep i friområder og grøntarealer.

Støy

Det foreligger ikke krav til skjerming mot støy for syklister, men i dette tilfellet er temaet vurdert med tanke på sykkelstamvegens attraktivitet.

På flere strekninger er det vurdert nye støytiltak eller det er støytiltak i dag, og flere steder ligger også sykkelstamvegen noe lenger unna E39. Det er beregnet at støyen da vil ligge mellom 65 og 75 dBA. Der det ikke er støyskjerming og sykkelstamvegen ligger nært inntil E39 kan støyen bli opptil 80 dBA. Til sammenligning tilsvarer en normal stemme på 1 m avstand 55 – 60 dBA, mens en motorsag tilsvarer 115 dBA. På fortau i sterkt trafikkert gate vil støyen vanligvis ligge mellom 75 – 80 dBA. Helse relatert regelverk angir en tiltaksgrense på 85 dBA regnet over 8 timer.

Målgruppen for sykkelstamvegen er transportsyklister og disse antas å være mindre opptatt av støy. Støy fra E39 vil i hovedsak oppleves som et jevnt sus, og vil også kunne bli kamuflert av vindstøy / sus fra sykkelhjem.

Det er vurdert at støysituasjonen vil være akseptabel for brukerne av sykkelstamvegen.



Luftforurensning

Det er utført beregninger som viser at det inntil 10 – 15 m fra vegkant fra E39 kan forekomme overskridelser av grenseverdier i nasjonalt mål og forurensningsforskriften for svevestøv PM10. Beregningene er konservative, og det er stor sannsynlighet for at verdiene vil være lavere enn beregnet. Vær- og klimaforholdene gjør at overskridelser trolig vil forekomme svært sjeldent. På flere strekninger ligger sykkelstamvegen lenger unna E39 enn 10 – 15 m.

Avstanden til E39 kunne med fordel vært økt flere steder, men dette har betydelige arealmessige konsekvenser. Med bakgrunn i at det forventes at det svært sjeldent blir overskridelser av grenseverdier er det vurdert at den foreslåtte plasseringen er akseptabel.

Landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø, naturressurser og kulturminner (ikke-prissatte konsekvenser)

I konsekvensutredningen er det sett på hvilke konsekvenser utbyggingen har for landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø, naturressurser og kulturminner. Det er konkludert med at alternativ 2 samlet sett er det beste og at dette har relativt små konsekvenser.

Kostnader

Kostnaden for det anbefalte alternativ 2 er beregnet til ca 440 mill kr, med prisnivå 2010 og med en usikkerhet på 25 %. Kostnaden ligger da i intervallet 350 – 550 mill kr.

Alternativ 1 har en kostnad på ca 390 mill kr med 25 % usikkerhet, dvs. i intervallet 300 – 500 mill kr.

Årsaken til kostnadsforskjellen er i hovedsak dyrere grunnverv og mer kompliserte omlegginger / kryssinger i alternativ 2.

Når kommer sykkelstamvegen?

Før endelig beslutning om utbyggingen må det foreligge vedtatte planer og en løsning på finansieringen.

Dersom det foreligger vedtatte kommunedelplaner i løpet av 2011, vedtatte reguleringsplaner i 2013 og finansiering blir avklart som en del av Nasjonal Transportplan 2014 - 2023 kan tidligste anleggsstart være i 2014. En etappevis utbygging kan være aktuelt.





Statens vegvesen

Statens vegvesen Region vest
Askedalen 4, 6863 Leikanger
Telefon 815 44 010
firmapost-vest@vegvesen.no

Kontaktperson: Bjørn Åmdal
bjorn.amdal@vegvesen.no
Telefon: 950 33 576

www.vegvesen.no/vegprosjekter/sykkelstamvegnordjaren

