



Statens vegvesen

# Sykkelstamveg på Nord-Jæren Stavanger-Forus-Sandnes

Planprogram for kommunedelplaner  
og konsekvensutredning (revidert 24. sept 2009)

RAPPORT

Sør-Rogaland distrikt



Region vest  
Sør-Rogaland distrikt  
Dato: 24. sept 2009



## Forord

Dette dokumentet er et planprogram for planarbeid knyttet til sykkelstamvegen mellom Stavanger og Sandnes.

Planen er å lage en sammenhengende sykkelveg fra Stavanger til Sandnes via Forus med høy standard og fokus på en trygg, sikker og rask transport. 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 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. Stavanger kommune er ansvarlig planmyndighet for kommunedelplanen i Stavanger kommune og Sandnes kommune er ansvarlig planmyndighet for kommunedelplan i Sandnes kommune. Konsekvensutredningen utarbeides parallelt og lages som et felles dokument for hele strekningen.

Arbeidet med kommunedelplaner med konsekvensutredning har som målsetting å bli ferdig til overføring til Sandnes og Stavanger kommuner høsten 2010.

Foreliggende planprogram er utarbeidet av Statens vegvesen i samarbeid med Rogaland fylkeskommune, Sandnes kommune, Sola kommune og Stavanger kommune.

Denne utgaven er blitt justert som følge av innkomne merknader til høringsutgaven av planprogrammet i høringsperioden april-mai 2009. De innkomne uttalelsene till planprogrammet er oppsummert i eget vedlegg sammen med kommentarer og forslag til videre oppfølging av kommentarene.

Stavanger  
24. september 2009

Planprogrammet er også tilgjengelig på [www.vegvesen.no/vegprosjekter/sykelstamvegnordjaren](http://www.vegvesen.no/vegprosjekter/sykelstamvegnordjaren)



# INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>INNLEDNING</b> .....	<b>6</b>
1.1	BAKGRUNN FOR PROSJEKTET .....	6
1.2	GENERELT OM TILTAKET .....	6
1.3	KONSEKVENsutREDNINGSPLIKT .....	6
1.4	PLANNIVÅ .....	6
1.5	OVERSIKTSBILDE.....	8
1.6	MÅLSETTING.....	9
1.7	ORGANISERING AV PLAN- OG UTREDNINGSARBEIDET.....	9
1.8	HISTORIKK .....	9
<b>2</b>	<b>FREMDRIFT OG PLANPROSESS</b> .....	<b>11</b>
2.1	OVERORDNET PLANPROSESS .....	11
2.2	PLANPROGRAM .....	11
2.3	KOMMUNEDELPLAN OG KONSEKVENsutREDNING .....	11
2.4	VIDERE ARBEID .....	11
2.5	TIDSPLAN .....	11
2.6	INFORMASJON OG MEDVIRKNING.....	12
<b>3</b>	<b>RAMMER OG PREMISSE</b> .....	<b>13</b>
3.1	FORMELT PLANGRUNNLAG.....	13
3.2	ANDRE PLANER .....	17
3.3	PLANER UNDER ARBEID .....	17
3.4	BAKGRUNNSDOKUMENTER .....	20
<b>4</b>	<b>VIKTIGE UTFORDRINGER OG PROBLEMSTILLINGER FOR PLANARBEIDET</b> .....	<b>21</b>
4.1	GENERELLE UTFORDRINGER.....	21
4.2	UTFORDRINGER FOR SYKKELSTAMVEGEN .....	21
<b>5</b>	<b>PLANOMRÅDET – DAGENS FORHOLD</b> .....	<b>23</b>
5.1	INNLEDNING.....	23
5.2	SANDNES.....	24
5.3	STAVANGER .....	24
5.4	E39 STAMVEGEN.....	24
5.5	FØRUS/LURA .....	24
5.6	JÅTTÅ-RØYNEBERG OG STOKKA –SOMA .....	24
5.7	TRAFIKKSITUASJONEN I PLANOMRÅDET .....	24
5.8	SYKKELTILBUD .....	25
5.9	AREALBRUK LANGS E39 .....	25
5.10	STØY .....	25
5.11	DELOMRÅDER .....	27
<b>6</b>	<b>BESKRIVELSE AV TILTAKET</b> .....	<b>30</b>
6.1	INNLEDNING.....	30
6.2	STANDARD .....	30
6.3	TRAFIKK.....	30
6.4	ALTERNATIVER .....	30
6.5	DELOMRÅDER .....	30
<b>7</b>	<b>FORSLAG TIL UTREDNINGER</b> .....	<b>34</b>
7.1	FØRHOLD TIL ANNEN PLANLEGGING.....	34
7.2	GANG- OG SYKKELTRAFIKK .....	34
7.3	ANLEGGSTEKNISK GJENNOMFØRING .....	34
7.4	RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE.....	34
7.5	SAMFUNNSØKONOMISK ANALYSE .....	34
7.6	PRISSATTE KONSEKVENSENER .....	35
7.7	IKKE PRISSATTE KONSEKVENSENER.....	35

7.8	SAMMENSTILLING AV SAMFUNNSØKONOMISK ANALYSE.....	37
7.9	SAMFUNNSMESSIGE KONSEKVENSER .....	37
7.10	ANBEFALING .....	37
7.11	MILJØOPPFØLGINGSPROGRAM .....	37

Vedlegg: Uttalelser i forbindelse med høring av planprogram

# 1 INNLEDNING

---

## 1.1 Bakgrunn for prosjektet

Nord-Jæren er en ekspansiv region med stor vekst. Tilveksten skjer dels i nye områder men også gjennom fortetting, særlig i bybåndet mellom Stavanger og Sandnes. Ekspansjonen i regionen leder til en kraftig vekst i transportbehovet, og trykket på eksisterende infrastruktur øker.

Strategisk plassert, mellom Stavanger, Sandnes og Sola, ligger næringsområdet Forus/Lura med omtrent 20 000 arbeidsplasser. Her er noen av landets ledende oljeselskaper, entreprenør- og produksjonsbedrifter, dataselskaper, handel- og servicevirksomheter lokalisert. I følge fremskrivningsalternativet for området ("rask fortetting") forutsettes det en arbeidstilvekst til omlag 40 000 i 2040. Området betjenes i dag hovedsaklig med bil og er med dagens infrastruktur vanskelig å betjene med andre transportmidler.

Utviklingen i Stavanger-regionen med et ekspansivt næringsliv, rask befolkningsvekst og en relativt høy, og stadig økende biltetthet gjør utslag på trafikkveksten. Vegtrafikken har i tiårsperioden 95/96-04/05 økt med hele 32,1 % i Rogaland (personbilene stod for 25 % av veksten). Størst har veksten vært på E39 mellom Stavanger og Sandnes. Dette har ført til betydelige trafikale utfordringer i området. På landsbasis har økningen vært 25,1 % i samme periode.

For å begrense vekst i biltrafikken er det viktig å satse på tiltak for alternative transportmidler.

Satsingen på en høyverdig sykkelforbindelse er et slikt tiltak.

## 1.2 Generelt om tiltaket

Det skal utarbeides kommunedelplan med konsekvensutredning (KU) for sykkelstamvegen.

Med en sykkelstamveg, dvs en sykkelveg med en standard på høyde med det vi i dag forventer av en motorveg for bil tenker man seg:

- *et relativt flatt profil*

- *tilnærmet planskilt kryssing for andre trafikanter*
- *en sykkelveg atskilt fra gående*

Statens vegvesen har prosjektledelsen for arbeidet med sykkelstamvegen og leder en samarbeidsgruppe bestående av representanter fra Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune, Stavanger-, Sandnes- og Sola kommuner. Det er utarbeidet to rapporter, "Sykkelstamveg på Nord-Jæren – et forprosjekt", som er datert 09.05.08 og "Sykkelstamveg Stavanger-Forus-Sandnes, mulighetsstudie", datert 13.10.08. Rapportene konkluderer med at en sykkelstamveg mellom Stavanger og Sandnes via Forus kan skape et godt og attraktivt sykkeltilbud mellom byene og Forusområdet og at E 39 er den beste korridoren for en sykkelstamveg (Figur 1). Korridoren for en fremføring av sykkelstamvegen langs E39 skal konsekvensutredes i henhold til dette planprogrammet.

## 1.3 Konsekvensutredningsplikt

Planer som legges ut på høring etter 1. juli 2009 skal behandles etter ny plandel i plan- og bygningsloven. Den nye plandelen stiller krav om utarbeidelse av planprogram for alle regionale planer og kommuneplaner, og for reguleringsplaner som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Det stilles også krav til planbeskrivelse med redegjørelse for virkninger for alle planer, og særskilt beskrivelse (KU) for planer med vesentlige virkninger for miljø og samfunn. I forbindelse med utarbeidelse av kommunedelplaner for sykkelstamveg i Sandnes og Stavanger kommuner skal det derfor i henhold til plan- og bygningsloven utarbeides konsekvensutredning.

## 1.4 Plannivå

Det skal utarbeides kommunedelplan med konsekvensutredning for sykkelstamvegen.

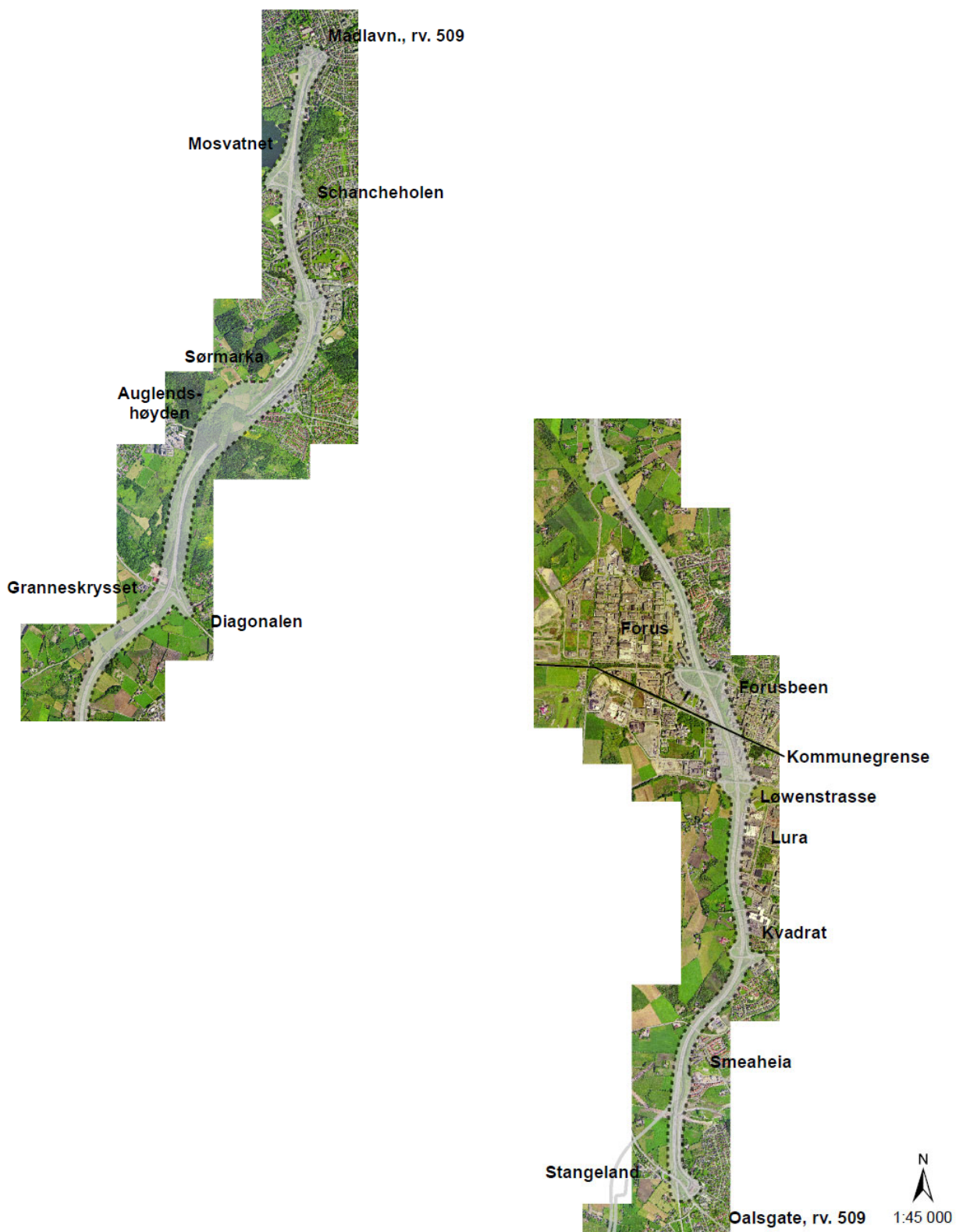
En sykkelstamveg er et pilotprosjekt i norsk sammenheng. Dette understreker viktigheten av å se helheten og strekningen under ett.

Det er valgt å bruke kommunedelplan pga. strekningens lengde på rundt 13 km, og at den går over to kommuner. Det skal utarbeides to kommunedelplaner, en i Sandnes kommune, og en i Stavanger kommune.

Planarbeidet skal være tilstrekkelig detaljert til å sikre at tiltaket er mulig å gjennomføre.



## 1.5 Oversiktsbilde



Figur 1: Oversiktsbilde over planområdet.

## 1.6 Målsetting

### 1.6.1 Mål med sykkelstamvegen

Det overordnede målet for prosjektet er å legge til rette for overføring av arbeidsreiser på Nord-Jæren fra bil til sykkel med hovedfokus på Forus/Lura. Hensikten er at ansatte i næringsområdene (Forus/ Lura) skal tilbys et godt, sikkert, sunt og rimelig alternativ til å sitte i bilkø hver morgen og kveld. Overføring av arbeidsreiser fra bil til sykkel vil bidra til å frigi vegkapasitet til nytte/næringstrafikk og medvirke til at behovet for parkeringsplasser ikke øker like mye som antall nye arbeidsplasser. Sykkel vil være et godt alternativ til bil, og området savner i dag et godt tilbud i en nord-sør akse.

Følgende foreslås som hovedmål og delmål for sykkelstamvegen:

#### Hovedmål:

Legge til rette for overføring av arbeidsreiser på Nord-Jæren fra personbil til sykkel med hovedfokus på Forus/Lura-området.

#### Delmål:

- Skape en trygg, sikker og rask transport for syklende.
- Få, men strategiske påkoblingspunkter mellom sykkelstamvegen og eksisterende hovednett for sykkel.
- Økt sykkelandel til Forus – Lura og i aksene Stavanger - Sandnes sentrum.

### 1.6.2 Mål med planprogrammet

Formålet med planprogrammet er å informere om planarbeidet og få inn synspunkter i tidlig fase av planarbeidet.

Planprogrammet skal avklare:

- Rammer, premisser og målsettinger for prosjektet
- Hvilke konsekvenser som er vesentlige, og hvordan en tar sikte på å klargjøre disse i planforslaget (og KU)
- Hvilke tema som er relevant for planarbeidet, og hvilke tema som krever ytterligere kartlegging og utredning
- Løsning for informasjon og medvirkning underveis i planprosessen.

## 1.7 Organisering av plan- og utredningsarbeidet

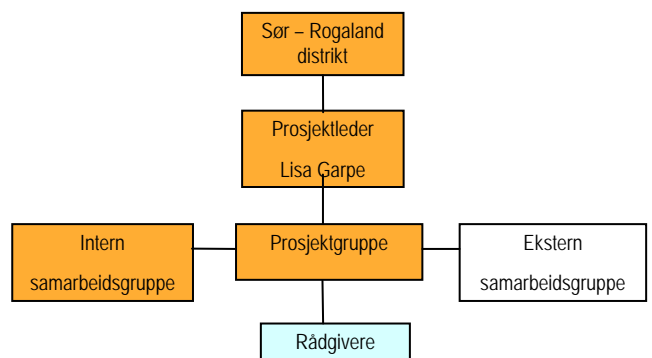
### Tiltakshaver

Tiltakshaver er Statens vegvesen Region vest. Tiltakshaver står ansvarlig for å utarbeide planprogram, konsekvensutredning og kommunedelplaner for både Sandnes og Stavanger kommuner i samsvar med kravene som blir stilt i Plan- og bygningssloven.

### Planmyndighet for KU og kommunedelplan

Planmyndighet for kommunedelplaner med konsekvensutredning er Sandnes- og Stavanger kommune. De er ansvarlige for behandling av KU og kommunedelplaner etter Plan- og bygningsslovens regler. Planmyndighetene skal godkjenne planprogrammet for KU. De skal sjekke ut at utredningsplikten er oppfylt og godkjenne konsekvensutredningen.

Oppgaveeier i Statens vegvesen er Sør-Rogaland distrikt (Figur 2). Den eksterne samarbeidsgruppa består av representanter fra Rogaland fylkeskommune, Sandnes, Stavanger og Sola kommuner og Statens vegvesen.



Figur 2: Organisering

## 1.8 Historikk

### Stavanger kommunes utkast til kommunedelplan for sykkel og syklist

Sykkelstamvegen ble opprinnelig lansert i forbindelse med Stavanger kommunes utkast til kommunedelplan for sykkel og syklist i 2006. Bakgrunn for forslaget var å legge til rette for en overflytting av arbeidsreiser fra bil til sykkel.

## Storbyanalysen, innspill til NTP

I forbindelse med regionens innspill til Nasjonal transportplan 2010-19 for storbyområdet på Nord-Jæren ble det utarbeidet en storbyanalyse, Byanalysen 2007. Å etablere et godt og attraktivt sykkelvegnett til Forus – Lura -området er sett på som svært viktig ut fra de gjennomførte analysene og vurderingene i Byanalysen. I Rogaland fylkeskommunes innspill til NTP 2010- 19 er derfor sykkelstamveg mellom Stavanger og Sandnes via Forus/Lura et av de foreslåtte investeringstiltakene.

## Vurdering av alternativer

Statens vegvesen tok på seg ansvaret for å arbeide videre med sykkelstamvegen. Det var allerede satt sammen en arbeidsgruppe, sykkelgruppen i FAFOT, med representanter fra Rogaland fylkeskommune, Sandnes, Stavanger og Sola kommuner og Statens vegvesen. Gruppen arbeidet videre med forslag til sykkelforbindelsen Stavanger-Forus/ Lura-Sandnes.

Arbeidsgruppen har vurdert mulige alternativer for sykkelforbindelsen. I hovedsak er det to traseer som har blitt vurdert:

- Framføring langs E39 Stavanger – Forus – Sandnes
- Langs rv. 44 Stavanger - Hinna – Jåttå – Forus, videre langs E39 Forus – Sandnes.

Trafikkmessig er de to traseene de mest sentrale i regionen. Ved vurdering av rv. 44 ble det også sett på en alternativ trasé langs jernbanen.

Ved vurdering av traseene ble det lagt vekt på forhold som potensial for økt sykkelandel, trafikksikkerhet, systemskifter og standard, konkurranseflate mot andre transportmiddel, arealbeslag og miljø/opplevelse. Basert på rapporten ”*Sykelstamveg på Nord-Jæren – et forprosjekt*” konkluderte arbeidsgruppen med at en trasé i korridoren for E39 var det klart beste traséalternativet for sykkelstamvegen.

Kommunalstyret for byutvikling i Stavanger kommune behandlet forprosjektet for sykkelstamvegen 23.10.2008. Her ble trasé for sykkelstamvegen mellom Stavanger og Sandnes via Forus vedtatt lagt langs E39. Det ble også vedtatt at Stavanger kommune i samarbeid med Statens vegvesen og prosjektgruppen skulle starte arbeidet med kommunedelplan og konsekvensutredning for sykkelstamvegen.

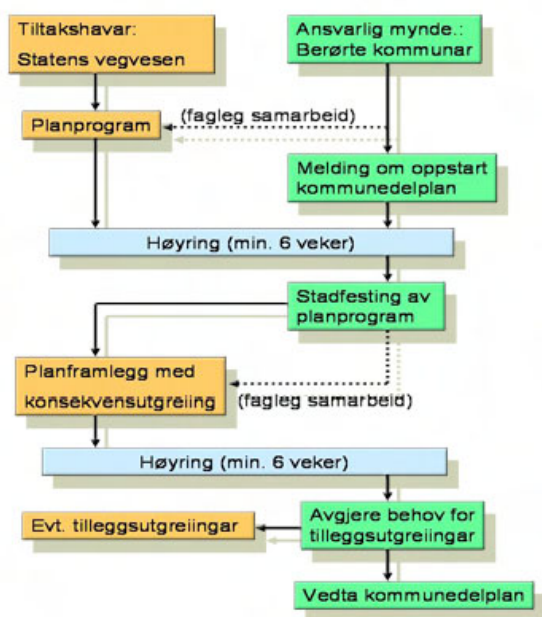
Kommuneplankomiteen i Sandnes kommune behandlet forprosjektet for sykkelstamvegen 24.11.2008. Her ble forprosjektrapporten og mulighetsstudien tatt til orientering. Det ble vedtatt at Sandnes kommune skal delta i prosjektgruppen som skal arbeide med kommunedelplan og konsekvensutredning for sykkelstamvegen.

## 2 FREMDRIFT OG PLANPROSESS

### 2.1 Overordnet planprosess

Det skal utarbeides kommunedelplan med konsekvensutredning for en sykkelstamveg langs E39 mellom Sandnes og Stavanger sentrum.

Det er lagt opp til følgende overordnede planprosess (Figur 3):



Figur 3. Oversikt over aktiviteter og rekkefølge.

### 2.2 Planprogram

Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planen, slå fast hvilke alternativer som skal utredes og hvilke konsekvenser det er behov for å utrede, samt sikre åpenhet og medvirkning i planprosessen. Forslag til planprogram blir lagt ut på høring og offentlig ettersyn i 6 uker. Alle som ønsker det, kan komme med innspill til planprogrammet. Når høringsfristen er gått ut vil Statens vegvesen Region vest gå gjennom alle merknadene og vurdere dem. Det vil bli laget en oppsummering av merknadene med Statens vegvesen Region vest sine kommentarer. Forslaget til planprogram kan bli revidert, og deretter sendt til kommunene for fastsetting.

### 2.3 Kommunedelplan og konsekvensutredning

Formålet med en konsekvensutredning er å sikre at hensynet til miljø, naturressurser og samfunn blir ivaretatt i utarbeidelsen av planer eller tiltak, og når det tas stilling til om, og eventuelt på hvilke vilkår, planer eller tiltak kan gjennomføres.

Statens vegvesen Region vest vil utarbeide konsekvensutredning i tråd med det som står i det fastsatte planprogrammet. Den vil bli sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn. Alle som ønsker det, kan komme med kommentarer til konsekvensutredningen.

Parallelt med konsekvensutredningen blir det utarbeidet forslag til kommunedelplaner for sykkelstamvegen for både Sandnes og Stavanger kommuner. Planforslagene blir sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn sammen med konsekvensutredningen.

### 2.4 Videre arbeid

Etter at kommunedelplanen er vedtatt skal det utarbeides reguleringsplan for tiltaket. Reguleringsplanen er mer detaljert enn kommunedelplanen og fastsetter fysiske rammer for utforming og arealbehov for tiltaket.

### 2.5 Tidsplan

Arbeidet med kommunedelplan med konsekvensutredning har som målsetting å bli ferdig til oversending til Sandnes og Stavanger kommuner i løpet av høsten 2010. Ellers er viktige milepæler i prosjektet som vist under (Tabell 1).

Tabell 1: Milepæler i prosjektet.

Aktivitet	Ca. tidsplan
Planprogrammet legges ut til høring og det varsles oppstart av kommunedelplaner	April 2009
Planprogrammet fastsettes av Stavanger og Sandnes kommune	Sensommer/høst 2009
Oppstart av kommunedelplan og konsekvensutredning	Sensommer/høst 2009
Forslag til kommunedelplaner og konsekvensutredning til høring	Høst 2010
Konsekvensutredning godkjennes og kommunedelplaner vedtas av Stavanger og Sandnes kommune	Vedtak vinter 2010/2011

## 2.6 Informasjon og medvirkning

Statens vegvesen skal gi god og åpen informasjon om planarbeidet for å sikre demokratiske prosesser, og slik at alle parter skal ha en god forståelse for løsninger og konsekvenser.

De viktigste kanalene for informasjon/ kommunikasjon vil være åpne møter, informasjonsmøte med aktuelle brukergrupper og distribusjon av nærinfo, i tillegg til møter i de ulike forum og grupper som er vist i organisasjonsplanen. I tillegg vil Statens vegvesen ha oppdatert informasjon om sykkelstamvegen på vegvesenet sine nettsider:

[www.vegvesen.no/Vegprosjekter/sykelstamvegnordjaren](http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/sykelstamvegnordjaren)

Bruk av regionale og lokale media blir vurdert når det er hensiktsmessig som en del av planprosessen. Statens vegvesen har som tiltakshaver ansvaret for utarbeiding av forslag til kommunedelplaner for sykkelstamvegen, og vil stå som hovedansvarlig for informasjon om planarbeidet i planprosessen. Prosjektleder vil stå som ansvarlig for all informasjon og vil være kontakt mot presse og andre media.

I forbindelse med offentlig høring og politisk behandling av planforslaget, vil også Sandnes og Stavanger kommuner som planmyndighet informere om tiltaket i sine informasjonskanaler.

## 3 RAMMER OG PREMISSE

---

### 3.1 Formelt plangrunnlag

#### 3.1.1 Rikspolitiske retningslinjer

##### Retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

RPR for samordnet areal- og transportplanlegging ble vedtatt i 1993 (MD-T-5/93, kgl.res.20.08.1993), og skal legges til grunn for planlegging og styring etter Plan- og bygningsloven i kommuner, fylkeskommuner og hos statlige myndigheter.

- *”Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses.*
- *Å få til løsninger som kan gi korte avstander i forhold til daglige gjøremål og effektiv samordning mellom ulike transportmåter.*
- *Når kapasitetsproblemer i veisystemet oppstår, skal andre alternativer enn økt veikapasitet vurderes på lik linje, for eksempel regulering av trafikk, forbedring av kollektivtransporttilbudet.*
- *Sykkel som transportform skal tillegges vekt der det ligger til rette for det”.*

Retningslinjene gjelder for prosjektet, og for de overordnede planer som legger rammer for det.

##### Retningslinjer for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen

Retningslinjene gjelder for prosjektet. Ved planlegging skal det spesielt legges til rette for å sikre barn gode oppvekstvilkår. Retningslinjene skal ivareta barn- og unges interesser der utbygging skaper press på grøntarealer og arealer som brukes av barn til ulike aktiviteter.

##### Retningslinjer for universell utforming

Retningslinjene gjelder for prosjektet, og skal ivareta tilgjengelighet for alle og universell utforming.

#### 3.1.2 Stortingsmeldinger

##### Stortingsmelding nr. 29 (96-97) Regional planlegging og arealpolitikk

Stortingsmeldingen markerer politiske premisser som skal legges til grunn, bl.a.:

*I byer og tettbygde områder skal det legges større vekt på å utvikle et miljøvennlig utbyggingsmønster og transportsystem, med sikring av grønne områder.*

##### Stortingsmelding nr. 26 (06-07) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand

Regjeringen vil utvikle en mer aktiv nasjonal arealpolitikk for å oppnå en bærekraftig forvaltning av landets samlede arealressurser og skape gode fysiske omgivelser. Arealpolitikken skal også bidra til reduserte utslipp av klimagasser. Utbyggingsmønster og transportsystem skal samordnes med sikte på redusert motorisert transportbehov og økt bruk av kollektivtransport og sykkel framfor bil, og en trygg og effektiv trafikkavvikling.

#### 3.1.3 NTP 2010-2019

NTP viser hvordan transportsektoren - innenfor gitte rammer - kan bidra til å nå politiske mål, hvilke kostnader det har og effektene på kort og lang sikt. På grunnlag av retningslinjer fra Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet, skal følgende hovedmål legges til grunn i NTP 2010 - 2019:

- bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret
- bygge transportpolitikken på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren
- bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet
- transportsystemet skal være universelt utformet

I forhold til sykkel har regjeringen som mål at sykkelandelen skal økes fra dagens 4 - 5 % til

8 % i planperioden. Videre er det et mål at byer og tettsteder etablerer sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken. Statens vegvesen skal arbeide for at 50 % av alle byer og tettsteder med over 5 000 innbyggere skal ha vedtatt en plan for et sammenhengende hovedsykkelvegnett innen 2010.

Regjeringen prioriterer bygging av gang- og sykkelanlegg høyt i planperioden. Det er lagt til grunn at det skal bygges 500 km nye gang- og sykkelanlegg i tiårsperioden, av disse vel halvparten i byer og tettsteder.

### 3.1.4 Nasjonal sykkelstrategi 2010-2019

Nasjonal sykkelstrategi er rullert som et grunnlagsdokument for NTP 2010-2019.

Forslag til mål for Nasjonal sykkelstrategi i NTP 2010 – 2019 er følgende:

#### Hovedmål:

- *Attraktivt å sykle for alle.*

#### Delmål:

- *Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8 % av alle reiser*
- *I byer og tettsteder skal sykkeltrafikken doubles*
- *80 % av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen*

### 3.1.5 Fylkesplan for Rogaland 2006-2009

Fylkesplanen er det overordnede strategiske, politiske dokument for fylkeskommunen og er førende for all annen sektoriell og tverrsektoriell planlegging. Planen ble vedtatt av fylkestinget 1. november 2005. Fylkesplanen er bygget opp omkring fire hovedsatsingsområder:

- Konkurranssevne
- Kompetanse
- Kommunikasjon
- Kvalitet

Under Kommunikasjon finner en gang- og sykkel, der hovedmålet er å utvikle gang- og sykkelvegnettet i fylket. Satsingsområdet Kvalitet omhandler også bruk av sykkel, der hovedmålet under fysisk aktivitet er å få flere til å være mer fysisk aktive for å bedre folkehelse og livskvalitet.

### 3.1.6 Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2004-2015

Planen ble vedtatt i Rogaland fylkesting 2. juni 2003 og godkjent av Miljøverndepartementet 26. mai 2004. Planen tar for seg ulike tema - transportkorridorer og knutepunkter, spesielle by- og distriktsutfordringer, sikkerhet, miljø, kollektivtransport, gang- og sykkeltrafikk - og angir mål og strategier for hvordan en skal møte utfordringene innenfor de enkelte tema.

Hovedmål i fylkesdelplan for samferdsel som har betydning for prosjektet er:

#### Trafikksikkerhet

- Reduksjon av antall skadde og drepte som følge av transportvirksomhet i Rogaland skal være større enn på landsbasis.

#### Miljø

- Nye transportanlegg skal ikke føre til alvorlige inngrep i natur-/kulturmiljøer og/eller friluftsområder.
- Gjeldende retningslinjer og krav til støy og lokal luftforurensning skal følges opp. Rogalands andel av det totale utslipp fra transportsektoren skal reduseres.

#### Gang- og sykkeltrafikk

- Gang- og sykkeltrafikkens markedsandel av de totale reiser internt i fylket skal økes fra 19% i 1998 til 25% innen 2015 og økningen skal skje på bekostning av andelen bilreiser.

Planen beskriver bl.a. følgende virkemidler for å nå målsettingene:

- Areal og transportplanlegging
- Parkeringspolitikk
- Økonomiske virkemidler (bompenger, takstpolitikken på kollektive transportmidler)

### 3.1.7 Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren

Fylkesdelplanen ble vedtatt av fylkestinget 10.10.2000 og godkjent av Regjeringen 4.5.2001.

Fylkesdelplanen skal være retningsgivende for det kommunale planarbeidet. Planen har som

siktemål å begrense arealbruk, og legge til rette for mer miljøvennlig transport i storbyområdet på Jæren.

Transportplan Jæren har følgende mål:

- utvikle et miljømessig og samfunnsøkonomisk godt transportsystem
- redusere veksten i biltrafikken
- redusere antall trafikkuulykker og støyplasser som følge av transport
- utvikle et tilrettelagt og velfungerende transportsystem for alle brukergrupper

### **3.1.8 Fylkesdelplan for friluftsliv, idrett og kulturvern (FINK)**

Rogaland fylkesting vedtok fylkesdelplanen FINK 8. juni 2004, og planen ble godkjent i Miljøverndepartementet 13. oktober 2005. I FINK er flere tema som det tidligere ble utarbeidet separate planer for samlet i en plan. Friluftsliv, idrett, naturvern og kulturvern griper i høy grad inn i hverandre og har mange felles interesser og mål.

### **3.1.9 Fylkesdelplan for universell utforming 2007-2011**

Fylkesdelplan for universell utforming ble vedtatt i mars 2007. Universell utforming skal legges til grunn ved all offentlig planlegging og utforming av offentlige og privat tjenesteyting, produkter og omgivelser, og innebærer en utforming for alle brukere

### **3.1.10 Transportplan Jæren - Handlingsplan 2006-2020**

Transportplan Jæren 1998-2007 - ble vedtatt av fylkestinget 3.12.1997 og godkjent ved St. prp nr 14 (98- 99) om delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak på Nord-Jæren i Rogaland. Transportplanen har sin bakgrunn i TP10-satsingen i de 10 største byområdene i Norge.

Tiltakene i planen omfatter vegutbygging, infrastruktur for kollektivtrafikken, gang- og sykkeltiltak, miljø- og trafikksikkerhetstiltak. I transportplan for Nord-Jæren er det valgt en strategi som er kalt ”balansert utbygging”, og som innebærer bl.a.:

- Å bygge ut og holde en god vedlikeholdsstandard på et sammenhengende gang- og sykkelvegnett.

Under regionalt sykkel- og gangvegnett er det i handlingsplanen lagt til grunn en offensiv satsing på utvikling av et høgverdig gang- og sykkelvegssystem med videreutvikling av det overordnede regionale sykkelvegnettet og bydelsrutene.

### **3.1.11 Kommuneplan for Sandnes 2007 – 2020, vedtatt 16.10.2007**

#### **Kommuneplanens strategidel**

Kommuneplan for Sandnes ble vedtatt 16.10.2007. Med utgangspunkt i visjonen ”Sandnes – i sentrum for fremtiden! Romslig, modig og sunn”, er det laget en kommuneplan som inneholder kommunens politikk for utvikling av samfunn og tjenester i perioden 2005 – 2020.

For arealforvaltningen er det formulert et mål om at Sandnes skal være et bærekraftig bysamfunn gjennom utbyggings- og transportpolitikk, og hva angår sykkel spesielt vises det til at satsing på gode sykkelforbindelser er nødvendige tiltak.

#### **Kommuneplanens arealdel**

I kommuneplanens arealdel vises områdene hvor det er aktuelt å etablere en sykkelstamveg som henholdsvis byggeområder – erverv, byggeområder – bolig og friområder i tettbebyggelse.

Utfyllende bestemmelser til kommuneplanens arealdel (utdrag): § 3.4. *Gang- og sykkelveier: Ved ny utbygging skal hensynet til viktige gang- og sykkelveier tillegges stor vekt. Hovedtraseer for sykkel skal sikres og etableres i tråd med retningslinjer i Transportplan for Jæren.*

### **3.1.12 Miljøplan for Sandnes 2007 – 2020 (Sandnes kommune)**

Miljøplan for Sandnes er en del av Kommuneplan for Sandnes 2002 – 2020. Planen er kommunens overordnede styringsdokument for arbeidet med miljøvernoppgavene.

Følgende resultatmål er valgt for Sykkelbyen Sandnes:

- Øke sykkelbruken - flere syklete kilometer og antall syklister.
- Sykkel som transportmiddel skal i planlegging og tilrettelegging likestilles med privatbil og kollektivtransport.



Av betydning for sykkel kan følgende strategier/tiltak fremheves:

- Kommunen skal legge forholdene spesielt til rette for transportsyklistene, gjennom informasjonstiltak og bedre vedlikehold av sykkelvegnettet og satsing på sykkelstamveg Sandnes – Forus – Stavanger.
- Iverksette stimulerings tiltak for å øke bruken av sykkel som transportmiddel til/fra og i jobb.

### **3.1.13 Kommuneplan for Stavanger 2006 – 2021, vedtatt 27.03.06**

#### **Kommuneplanens samfunnsdel**

Kommuneplan for Stavanger ble vedtatt av Stavanger bystyre 27.03.06. Den har en samfunnsdel og en arealdel.

Samfunnsdelen tar blant annet for seg Transport, der utfordringene er følgende:

- *Hovedutfordringen er å få kontrollen over veksten i biltrafikken.*
- *Tung satsing på vegutbygging vil kunne gjøre det vanskeligere å nå målet om en redusert biltrafikkandel og mer miljøvennlig transport.*
- *Størst potensiale for å styrke miljø og folkehelse ligger i å få flere til å gå og sykle mer.*

Retningslinjer for planlegging og forvaltning i kommuneplanen sier at:

- *Valg av sykkel som transportmiddel skal bli tryggere og mer attraktivt.*
- *Sunne valg skal bli enkle valg.*
- *Kommunen vil som arbeidsgiver stimulere egne ansatte til å sykle til og fra jobb.*
- *Størst potensial for å styrke miljø og folkehelse ligger i å få flere til å gå og sykle mer.*

Parkeringsnormen i kommuneplanen for Stavanger krever sykkelparkering og etablert tilknytning til overordnet sykkelnett før nybygg tillates tatt i bruk. Avhengig av behov kreves fra 1-3 sykkelparkeringsplasser pr 100 m<sup>2</sup> BRA. Sykkelparkering med forbindelse til det overordnede sykkelvegnettet skal vises i alle større byggeprosjekter.

### **3.1.14 Kommuneplan for Sola**

Sola kommunestyre vedtok i møte 21.06.07 kommuneplan for Sola.

Med visjonen, *Ansvar for hverandre*, tar kommuneplanen utgangspunkt i følgende satsingsområder for samfunnsutviklingen: *Livskvalitet og velferd, oppvekstvilkår, kultur og næring, og organisasjon*. Satsingsområdene med kommuneplanmål er lagt til grunn for arealbruken i planperioden.

Hovedmålet for kommuneplanperioden:

*Vi skal være en sterk kommune på nord-Jæren tuftet på historie, bærekraft, nærhet og lokaldemokrati*

Sentralt i planen står fokus på å utvikle Sola-samfunnet i en bærekraftig retning - både som egen kommune og som del av regionen. En slik utvikling krever samarbeid og handling. For å nå visjon og hovedmål satser kommunen på 4 områder som er en videreføring av satsingsområdene i kommuneplan 2002 - 2013:

- Livskvalitet og velferd
- Oppvekstvilkår
- Kultur og næring
- Organisasjon

Kommunen vil gjennom sitt planarbeid legge til rette for økt bruk av kollektive trafikkmidler, gang og sykkeltransport.

### **3.1.15 Reguleringsplaner**

#### **E39/rv. 13 Stavanger – Solbakk dagsone Schancheholen – Madlaveien**

Reguleringsplan 2192 E39/rv. 13 Stavanger – Solbakk dagsone Schancheholen – Madlaveien ble vedtatt 8.12.08. Planen viser en kulvert for Motorveien mellom Schancheholen og Gamlingen, der sykkelstamvegen ligger langs vestre kant av Motorveien.

#### **Solasplitten**

Rv. 510 Solasplitten, vedtatt av bystyret i møte 12.11.07 omfatter ny vegforbindelse mellom Stavanger lufthavn (Sømmevågen) og E39 nord på Forus. Denne skal avlaste deler av dagens vegnett og gi en god forbindelse mellom Stavanger lufthavn/Risavika og E39 Kyststamvegen.

## 3.2 Andre planer

### 3.2.1 Klimaplan for siddiser (Stavanger kommune)

Den 13. juni 2002 vedtok Bystyret Klima- og energiplan for Stavanger kommune. Hovedtrekkene i den sier at Stavanger kommune skal være en modell/foregangskommune i ressurs-, energibruk og klimagassutslipp. Innen 2050 skal kommunens energibruk og klimagassutslipp være tilnærmet kommunens økologiske andel i globalt perspektiv. Visjonen er ambisiøs og planen nyskapende.

Noen av målene for klimaarbeidet i Stavanger kommune:

- *Bilandelen skal reduseres fra 68 % i 1998 til 60 % i 2010*
- *Sykkelandelen skal økes fra 6 % i 1998 til 10 % i 2010*
- *Utslipp av klimagasser skal være 30 % lavere i 2010 enn i 2000.*

Klimaplanen oppfordrer borgere i Stavanger kommune til å bidra med å redusere klimagassutslippene ved å gå og sykle på korte turer.

## 3.3 Planer under arbeid

### 3.3.1 Konseptvalgutredning

Arbeidet med KVVU for transportsystemet for Jæren skal legge vekt på å se hele transportsystemet i sammenheng. Dette innebærer at kollektivsystem, vegnett, gang- og sykkeltrafikk, gods samt andre aktuelle transportpolitiske virkemidler vil inngå i konseptalternativene. Arbeidet skal også kunne brukes som grunnlag for arbeid med revidert Transportplan for Jæren og finansieringsløsninger. Videre skal arbeidet samkjøres med det arbeidet som pågår med revisjonen av fylkesdelplanen for langsiktig byutvikling på Jæren. Det skal legges opp til en prosess hvor viktige interessenter har reelle mulighet til å gi innspill til arbeidet.

KVVU-dokumentet skal inneholde:

- Behovsanalyse inkludert interessentanalyse

- Strategidokument med samfunns mål og effektmål
- Kravdokument som viser hva som skal oppfylles ved gjennomføring av transportplanen for Jæren
- Alternativanalyse med minst to konseptalternativer i tillegg til nullalternativet, samt eventuelle partielle analyser for større problemstillinger som f.eks bybane.

Det utredes tre ulike konsepter i tillegg til 0-alternativet:

- *Bilbasert*
- *Kollektivbasert*
- *Systemoptimalisert*

Sykelstamvegen er omtalt i KVVU-arbeidet, og ligger inne i kollektivkonseptet som utredes.

### 3.3.2 Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2008-2019

Gjeldende fylkesdelplan for samferdsel 2004-2015 ble utarbeidet gjennom et nært samarbeid mellom de ulike regionale aktørene. Dette arbeidet er videreført i arbeidet med den reviderte fylkesdelplanen for perioden 2008-2019. Plandokumentet er også ment å være Rogaland fylkeskommune sitt innspill til Stortingsmeldingen om Nasjonal Transportplan 2010-2019. Forslag til Fylkesdelplan for samferdsel 2008-2019 ble lagt ut til høring høsten 2007. Målsettinger og virkemidler er videreført fra Fylkesdelplan for samferdsel 2004-2015.

Sykelstamvegen er omtalt i planforslaget som et av de viktige strategiske elementene for storbyområdet på Nord – Jæren. Her er iverksetting av regional sykkelstrategi med vekt på transportsyklisten nevnt. Videre sies det at det bør etableres en sykkelstamveg mellom Sandnes og Stavanger i løpet av planperioden. Å etablere et godt sykkelvegnett til Forus- Lura området, som er attraktivt for arbeidstakere er svært viktig. I tillegg må det tilrettelegges for sykkel- og gangtransport på korte turer særlig til sentrum i Sandnes og Stavanger.

### 3.3.3 Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren

I 2006 så en behov for en begrenset rullering av den gjeldende Fylkesdelplan for langsiktig

byutvikling på Jæren, vedtatt 10.10.2000. Rulleringen gjelder planens retningslinjer i forhold til krav til tetthet/bomiljø, transport og lokaliseringstyting av handel. Planprogrammet for rullering beskriver hovedutfordringer planarbeidet skal ta stilling til. Av hovedutfordringer som har betydning for dette prosjektet kan nevnes:

- **Samordnet areal- og transportplanlegging**

#### **Planens mål og retningslinjer:**

*Planens mål er å redusere behovet for motorisert transport og utføre transporten så miljøvennlig som mulig. Planen har og som mål å få til en lokalisering av funksjoner i byområdet som skaper korte avstander.*

#### **Hovedutfordringer**

Hvordan kan fylkesdelplanens retningslinjer sikre at:

- *Regional samordnet parkeringspolitikk brukes som effektivt virkemiddel for å medvirke til en dreining i reisemiddelfordelingen mot større andeler kollektivreisende og sykkelbruk. Felles retningslinjer for parkering bør relateres til områders kollektivtilgjengelighet.*
- *Det etableres god fremkommelighet for transportsykling i et definert, sammenhengende, regionalt gang- og sykkelveinett.*

### **3.3.4 Kommuneplan**

#### **Planprogram for kommuneplan for Stavanger i perioden 2010 – 2025**

Planprogram for revisjon av kommuneplan for Stavanger 2010 – 2025 ble fastsatt i februar 2009. Visjonen er *Sammen for en levende by*.

Mål om endret reisemiddelbruk er vedtatt i en rekke kommunale og regionale dokumenter, men utviklingen har gått i motsatt retning. Kommuneplanen må bidra til å komme videre fra gode ord til konkret handling som gir resultater.

### **3.3.5 Kommunedelplaner**

#### **Kommunedelplan for sykkel og syklist 2006 - 2016**

Stavanger kommune har utarbeidet et forslag til kommunedelplan for sykkel og syklist.

Formålet med planen er å gi en samlet framstilling av kommunens politikk, planer og strategi for å endre folks reisevaner fra bil til sykkel, spesielt på korte turer. Planen har vært til første gangs behandling av kommunalstyret for byutvikling 22.06.2006.

Kommunedelplanen er begrenset til å dekke tilrettelegging for transportsykling, dvs. sykling til og fra jobb, skole, fritidsaktiviteter og handel/service. Målgruppen for tilrettelegging for sykkel er først og fremst bilbrukere - for å få dem til å benytte sykkel, og syklistene for å få dem til å benytte sykkel mer. Det sies at Stavanger bør ha svært gode forutsetninger for å få en øket sykkelandel; gode klimatiske forhold, forholdsvis grei topografi og ca 80 % av befolkningen eier/disponerer brukbar sykkel.

Visjonen og målet for sykkelsatsingen i Stavanger 2006 -2016 er: *Stavanger skal ha de mest fornøyde syklistene i Norge*. En ønsker at Stavanger kommune skal bli en trygg og god by å være syklist i, og at en skal tilstrebe og tilrettelegge for at sykkel skal bli et naturlig og attraktivt valg som transportmiddel. Hovedmålet er at sykkelandelen skal økes med 50 % fram til 2016, dvs at sykkelandelen i 2016 skal være på 12,9 %. Målgruppene er arbeidsreisende/skole/fritidsaktiviteter/handel og service.

#### **Planprogram for kommunedelplan for miljø og klima 2010 – 2025**

Planprogram for revisjon av kommuneplan for miljø og klima 2010 – 2025 ble fastsatt i februar 2009.

### **3.3.6 Andre planer**

#### **Fremtidens byer**

Fremtidens byer er et samarbeidsprogram mellom utvalgte kommuner og staten for å utvikle byområder med lavest mulig klimagassutslipp og godt bymiljø. De 13 største byene i Norge ble våren 2008 invitert av Miljøvernministeren til å delta i prosjektet. Bakgrunnen for initiativet var Klimameldingen som ble lagt fram i 2007 og Klimaforliket tidlig i 2008.

**Hovedmålet** for utviklingsarbeidet med Framtidens byer er å redusere de samlede klimagassutslippene fra vegtransport, stasjonær energibruk, forbruk og avfall i byområdene og samtidig utvikle strategier for å møte framtidige klimaendringer.

Arbeidet skal konsentreres om virkemidler og tiltak på fire satsingsområder:

- Arealbruk og transport
- Stasjonær energibruk i bygg
- Forbruksmønster og avfall
- Tilpasning til klimaendringer

Alle de 13 byene utarbeider egne handlingsprogram som skal danne grunnlag for konkrete strategier og tiltak, og som i sin tur skal føre til redusert utslipp av klimagasser og bedre bymiljøet. Tvillingbyer som Stavanger og Sandnes er oppfordret til å utarbeide felles handlingsprogram der dette er naturlig.

Sykkelstamvegen anses som svært viktig i arbeidet til fremtidens byer. Handlingsprogrammet er pr. i dag noe overordnet og tiltaksområdene skal konkretiseres og detaljeres, både på tiltaksdetaljer, tidsperspektiv, effekt etc.

Under temaet areal og transport og tiltaksområdet Infrastruktur: *Tiltak for økt kollektiv-, gang og sykkelandel hvor tiltakene skal bidra til reduserte utslipp pr km.* står følgende mhp. sykkel: *Utvikle sykkelveinettet med høy og enhetlig standard, redusert antall konflikter på eksisterende nett og etablere nye traseer for kortere reiselengde og reisetid til sentrale arbeidsplassområder.*

Ellers er KDP for sykkelstamvegen også nevnt under relevante pågående planer.

### 3.3.7 Reguleringsplaner

Følgende reguleringsplaner grenser til sykkelstamvegen:

#### **Utvidelse av kjøpesenteret Kvadrat**

Steen & Strøm AS utarbeider en reguleringsplan, med KU, for en utvidelse av kjøpesenteret på Kvadrat – del av Lura næringsområde. Planen omfatter kryss med rv. 44 og E39 og planen vil også inkludere trafikkvurderinger for Lura næringsområde.

#### **Endret regulering for del av Lura nord**

Sandnes kommune utarbeider reguleringsplan for områdene mellom Kvadrat kjøpesenter og fv. 443 Løwenstrasse. Planen har som mål,

sammen med planene for Aftenbladtomta i nord og Kvadratområdet i sør, å utgjøre en helhetlig plan for Lura næringsområde. Det vil bl.a. ses på økt utnyttelse av næringsarealene.

#### **Forus Vest**

Regulering av næringsarealer på Forus vest (Felt C2)

Forus Næringspark utarbeider en reguleringsplan for næring parallelt og på vestsida av motorvegen, fra Solasplitten i nord til vedtatt reguleringsplan for Forus vest, felt C1 i sør. I forslaget som har vært på offentlig ettersyn (19.12 - 30.01.09) er areal for sykkelstamvegen regulert parallelt med motorvegen.

## 3.4 Bakgrunnsdokumenter

### 3.4.1 Sykkelstamveg på Nord – Jæren – et forprosjekt, datert 05.09.2008

Statens vegvesen har sammen med Sandnes, Sola og Stavanger kommune og Rogaland fylkeskommune arbeidet med å utrede behov og potensial for en sykkelstamveg på Nord-Jæren. Arbeidet med forprosjektet for sykkelstamvegen har tatt for seg for to vesentlige spørsmål. Først om man tror at en sykkelstamveg Stavanger-Forus/Lura-Sandnes vil gi en overføring av arbeidsreiser fra bil til sykkel, og deretter spørsmålet om i hvilket område traseen i tilfelle bør ligge.

Forprosjektsnotatet er en sammenstilling av de arbeider som har blitt gjort hittil i arbeidsgruppen. Notatet gir en beskrivelse av hvilke utfordringer som knytter seg til en framføring av en sykkelstamveg langs de to hovedtraseene som er utredet, nemlig rv. 44 og E39. Notatet inneholder også arbeidsgruppens anbefaling av endelig trasevalg som det bør arbeides videre med. Arbeidsgruppen kom fram til at en trase langs E39 er gunstigst. Det er flere grunner til dette, bl.a. finnes det ikke noe sammenhengende, raskt alternativ for syklende langs E39 i dag. En sykkelstamveg her vil dermed utløse et større potensiale enn langs rv. 44. Langs E39 kan man også skape et trafiksikkert tilbud som skiller syklende fra gående og biler, med relativt få kryssningspunkter og god fremkommelighet.

Langs rv. 44 har en et tilbud for sykkel i dag, i tillegg til regionens beste kollektivtilbud. Her må man ta hensyn til både kollektiv- og biltrafikk, noe som innebærer at kryssende trafikk ikke kan unngås. I tillegg er rv. 44 en ulykkesbelastet strekning, noe som tilsier at en trase for syklende burde anlegges som sykkelfelt i vegen i stedet for en separat sykkelveg. En sykkelstamveg langs rv. 44 vil dermed ikke gi det høyverdige tilbudet som er målsettingen for prosjektet.

Forprosjektet finnes på Statens vegvesens internetsider:

<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/sykelstamvegnordjaren>

### 3.4.2 Sykkelstamveg Stavanger - Forus – Sandnes, mulighetsstudie, datert 13.10.2008

Asplan Viak har vært engasjert av Statens vegvesen Region vest for å utarbeide en mulighetsstudie for sykkelstamveg mellom Stavanger og Sandnes via Forus. Det var gjennom tidligere arbeid avklart å legge traseen langs E39. Mulighetsstudien skulle dermed klargjøre hvor en mulig trasé etter de kriterier som ble lagt til grunn for sykkelstamvegen kunne legges fysisk. Dette skulle danne grunnlag for videre konsekvensutredning og et første kostnadsoverslag.

I mulighetsstudien er strekningen delt inn i parseller. Det er foretatt alternativsvurdering av traseen der dette synes aktuelt. Noen alternativer er forkastet. De som en på dette nivået har funnet likeverdige er beholdt som alternative løsninger. Kravet til vurderte alternativ er at alle skal ha en noenlunde direkte linjeføring og en mulighet for å etableres med full standard.

Konklusjonen på rapporten er at det er mulig å etablere en sykkelstamveg uten vesentlige avvik i forhold til de målsettinger som er satt for denne. Store deler av traseen langs E39 Motorveien går i ytterkanten av LNF-områder mot E39 og er lett tilgjengelige for opparbeidelse. I tillegg er terrengforholdene for å etablere en sykkelstamveg gjennomgående gode.

## 4 VIKTIGE UTFORDRINGER OG PROBLEMSTILLINGER FOR PLANARBEIDET

---

### 4.1 Generelle utfordringer

Nord-Jæren er en av de sterkest voksende regioner i landet. Dette viser seg både i økning i befolkning og i arbeidsplasser. Det er en stor utfordring å takle økningen transportvolumet denne veksten medfører.

### 4.2 Utfordringer for sykkelstamvegen

Noen av utfordringene med framføring av en sykkelstamveg er:

#### 4.2.1 Kryss og koblinger med eksisterende g/s veger

##### *Kryssområder.*

Å få til gode løsninger i kryssområder.

##### *Koblinger eksisterende g/s veger.*

Å få til gode koblinger med eksisterende g/s veger samtidig som en hindrer at det blir attraktivt for gående å bruke sykkelstamvegen.

##### *Universitetsområdet*

Å få til en god kobling mot Universitetsområdet.

##### *God og direkte forbindelse.*

Etablere en god og direkte forbindelse mellom næringsområdene på østsiden og vestsiden på Forus.

#### 4.2.2 Nærføring eksisterende boligområder

##### *Flere funksjoner*

Der sykkelstamvegen kommer tett på eksisterende boligområder vil tilgjengelig areal måtte deles på flere funksjoner. Det kan bli trangt om plassen og man risikerer at sykkelstamvegen kan bli oppfattet som gangareal.

##### *Kompromiss*

En sykkelstamveg vil kunne medføre behov for en totalvurdering av et areal, og kompromiss i løsningene kan bli nødvendig.

#### 4.2.3 Konflikter med annen trafikk

##### *Fotgjengere*

Det kan by på utfordringer å hindre andre enn syklister i å bruke sykkelstamvegen. Dette gjelder f.eks. fotgjengere, rollerblades, rullski osv. På de stekninger hvor det kan påregnes fotgjengertrafikk må det som avbøtende tiltak anlegges separat gangbane eller fortau.

##### *Friluftsjakter*

Hindre konflikter med friluftsjakter i tilstøtende områder

##### *Biltrafikk*

Unngå konflikter med biltrafikk. Kryssinger med kjøreveg må anlegges planskilt med undergang eller bru. Dette kan igjen by på utfordringer i forhold til stigning og attraktivitet.

##### *Skilting*

Det eksisterer pr. i dag ikke underskilt til skilt 520 Sykkelveg med formål å forby fotgjengertrafikk.

#### 4.2.4 Attraktivitet

##### *Trivsel og trygghet*

Redusert trivsel og trygghet på strekninger der en ev. må føre sykkelstamvegen gjennom kulvert eller tunnel.

##### *Støy*

Sykkelstamvegen vil enkelte steder ligge nær motorvegen, noe som kan gi ulemper med støy og eksos for syklistene.

#### 4.2.5 Arealbeslag

##### *Arealbehov.*

Utfordringen i forhold til arealbeslag vil være å sikre at en har tilstrekkelig med arealer til framføring av sykkelstamvegen uten at dette i for stor grad går på bekostning av andre viktige formål. Dette vil være særlig utfordrende i

allerede utbygde områder, og områder der det er kamp mellom interesser. Samtidig ønsker en at sykkelstamvegen ikke kommer for nær motorvegen, da dette kan føre til at sykkelvegen oppleves lite attraktiv.

#### ***Langsiktig grense for jordvern***

Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren inneholder en langsiktig grense for jordvern. Denne skal vise grensen mellom mulige utbyggingsområder og jordbruksområder i et 40-års perspektiv. Formålet med grensen er å gi grunneiere og landbruksnæringen en grense mellom landbruks- og utbyggingsområder som er fast over tid. Sykkelstamvegen vil på enkelte steder ligge innenfor landbruksområder. Dette gir utfordringer i forhold til langsiktig grense for jordvern.

#### **4.2.6 Standard**

##### ***Stigningsforhold***

En utfordring vil være å overholde krav til stigning. I henhold til sykkelhåndbokas anbefalinger skal maksimal stigning være maks 3,5 % for stigning lengre enn 200 m, maks 5 % inntil 200 m lengde og maks 7 % inntil 100 m lengde. Stigninger over 7 % skal unngås.

#### ***Horisontalkurvatur***

Gunstig horisontalkurvatur slik at høy fart kan opprettholdes. Sykkelhåndbokas anbefaling om horisontalkurvatur over 40 m legges til grunn her.

#### ***Siktkrav***

Overholde krav til frisikt, også i forhold til løsninger som innebærer kulvert. Frisikt vil være viktig da det forutsettes at en skal kunne holde høy fart på sykkelstamvegen.

#### **4.2.7 Økonomi**

##### ***Gjennomførbarhet***

Måloppnåelse innenfor en teknisk økonomisk gjennomførbar ramme.

#### **4.2.8 Forholdet til annen planlegging**

##### ***Koordinering og samarbeid***

Det foregår mange planarbeider i området, både lokalt og regionalt. Planarbeid foregår både på overordnet nivå – som for Fylkesdelplan - på kommuneplannivå - og på reguleringsplannivå som f.eks. for Forus Vest og Kvadrat. Det er en viktig utfordring å koordinere og sørge for god informasjon og samarbeid mellom de ulike plangruppene.

## 5 PLANOMRÅDET – DAGENS FORHOLD

### 5.1 Innledning

Planområdet ligger i Sandnes og Stavanger kommuner. Områdets utstrekning defineres nærmere i dette kapittel, men ligger i utgangspunktet langs E39 motorvegen mellom Madlaveien i Stavanger i nord til avkjøring Oalsgata i Sandnes i sør. Arealbruken innen planområdet og de ulike delområdene varierer.

Planområdet er delt hensiktsmessig inn i delområder etter dagens arealbruk og utfordringer i forhold til framføring. Et av delområdene, delområde 5 Forusbeen - Løwenstrasse er delt mellom de to kommunene.

Innledningsvis gis en beskrivelse av Sandnes og Stavanger kommuner, samt en beskrivelse av Forus næringsområde. Deretter gis en beskrivelse av dagens trafikksituasjon.

Planområdet deles inn i følgende delområder (Figur 4):

#### Delområde 1

*Madlaveien – Schancheholtskrysset*

#### Delområde 2

*Schancheholtskrysset – Auglendskrysset*

#### Delområde 3

*Auglendskrysset – Sørmarka – Granneskrysset*

#### Delområde 4

*Granneskrysset – Forusbeen*

#### Delområde 5

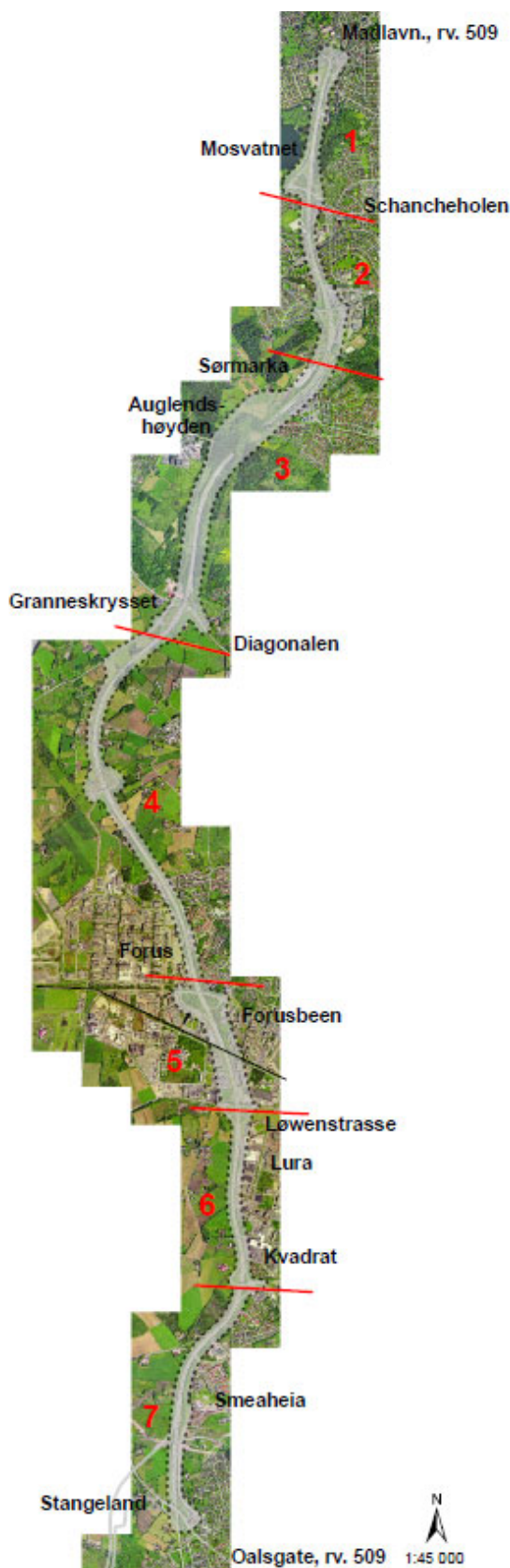
*Forusbeen - Løwenstrasse*

#### Delområde 6

*Løwenstrasse – Kvadratkrysset*

#### Delområde 7

*Kvadratkrysset - Stangelandskrysset*



Figur 4: Delområder langs E39 mellom Stavanger og Sandnes.



## 5.2 Sandnes

Sandnes kommune har rundt 63 000 innbyggere og er Norges 8. største by (9. største kommune). De siste 20 årene har kommunen hatt en årlig gjennomsnittlig vekst på mer enn 2 %. Sandnes er den hurtigst voksende av de større byer i Norge. Alt tyder på at veksten vil fortsette med samme tempo de neste årene.

I Sandnes møtes viktige nasjonale og regionale veger som E39, rv. 13, rv. 44 og rv. 509. Vegforbindelsen mellom øst- og vestsiden i Sandnes går i dag gjennom sentrum. Hovedårene mellom Sandnes sentrum og E39 er i dag rv. 44 Strandgata/Stavangerveien og rv. 509 Oalsgata.

Vegnettet i Sandnes er sterkt overbelastet i perioder av døgnet. Blant vedtak og planer for å lette på problemene finnes forskjellige satsingsområder som f.eks. sykkelsatsing, utbygging av kollektivtraseer, og utvidelse og utbygging av ringvegnett.

Sandnes har alltid regnet seg som Sykkelbyen med både produksjon av sykler og en tradisjonsrik sykkelklubb. De siste årene har Sandnes prioritert å styrke posisjonen som sykkelby gjennom tilrettelegging for transportsyklister.

## 5.3 Stavanger

Stavanger er Norges fjerde største by, tredje største byregion, europeisk oljehovedstad, europeisk kulturhovedstad i 2008 og universitetsby. Stavanger hadde 121 325 innbyggere pr. 1. oktober 2008. Klimaet er et typisk Atlanterhavsklima med milde vintrer og en noe kjøligere sommer enn man finner lenger sør i landet.

Riksveg 44 går sørover gjennom bydelene Hillevåg og Hinna til Sandnes. Madlaveien ned mot Kannik er en av de mest trafikkerte vegstrekningene i byen og hadde i 2001 en årsdøgntrafikk på 45 000 kjøretøyer.

## 5.4 E39 Stamvegen

E39, stamvegen går gjennom – og forbinder – Sandnes og Stavanger. E39 mellom Stavanger og Sandnes er en del av stamvegen mellom

sør- og vestlandet og er den viktigste og mest trafikkerte vegstrekningen i Stavangerregionen. Daglig bruker opp til 60 000 biler motorvegen mellom Sandnes og Stavanger, og trafikken går merkbart saktere i morgen- og ettermiddagsrushet. På E39 mellom Sandnes og Stavanger har trafikkveksten vært på 4 % pr. år fra 2003 til 2007. I perioden januar til juli 2008 var det registrert en vekst tilsvarende 4,3 %.

## 5.5 Forus/Lura

Forus Næringspark er en av de største Næringsparkene i Norge, og ligger strategisk plassert mellom de tre kommunene Stavanger, Sandnes og Sola.

Vel 1000 ulike virksomheter er i dag etablert på Forus med til sammen 20 000 arbeidsplasser. Her er noen av landets ledende oljeselskaper, entreprenørbedrifter, produksjonsbedrifter, dataselskaper, handel- og servicevirksomhet samlet.

Næringsområdet vokser stadig. Ferdig utbygget er næringsområdet på 6.500 DA fordelt på kommunene Stavanger, Sandnes og Sola. I tillegg kommer områder som Lura i Sandnes og Stavanger som grenser opp til området. Forus/Lura-området vil de kommende årene gjennomgå en fortetting for å imøtekomme næringslivets etterspørsel i området.

## 5.6 Jåttå-Røyneberg og Stokka – Soma

Landbruksområdene Jåttå-Røyneberg og Stokka-Soma er jordbruk av nasjonal verdi, hovedsaklig fulldyrka jord. Områdene ligger i beste klimasone, med særlig høy produksjonsevne.

Områdene er samtidig regionalt viktige områder for sammenhengende grøntstruktur.

## 5.7 Trafikksituasjonen i planområdet

Innen planområdet for sykkelstamvegen er E39 Motorveien med tilhørende armer hovedåren i trafikksystemet. E39 har fire felt fra rv. 509 Madlaveien i nord frem til Stangelandskrysset i

sør. Det er ikke kollektivfelt langs strekningen, men ekspressbusser på Nord- Jæren bruker E39 på deler av sine ruter. Den stadig økende trafikkveksten gjør at en i rushtiden opplever større og større avviklingsproblemer. I morgenrushet er det kø fra både Stavanger i retning sørover mot Forus og fra Sandnes i retning nordover mot Forus. Om ettermiddagen er trafikkvolumet nær kapasitetsgrensen fra Forus til Stavanger. Fra Forus til Sandnes, og videre mot Ålgård, er det betydelig kø ved Stangelandskrysset på ettermiddagen, der firefeltsvegen blir redusert til to felt. På den mest trafikkerte delen av E39 ligger ÅDT på over 60 000 (trafikktegninger Auglendshøyden, 2008).

RVU-analyser for storbyområdet på Nord-Jæren i 2005 viste at sykkelandelen til/fra Forus/Lura var på 6,1 % ..

## 5.8 Sykkeltilbud

I dag finnes det ikke noe sammenhengende, raskt alternativ for syklende langs E39, verken fra Stavanger eller Sandnes. Fra Sandnes sentrum kan en imidlertid komme seg relativt greit til Forus/Lura området ved å følge sykkelruter. Fra Stavanger sentrum til Forus/Lura er sykkelruten slik at den varierer mellom bruk av sykkelfelt, gang-/sykkelveg, turveg og langs bilveg.

”Hovedåren” for syklende mellom Stavanger og Sandnes går langs rv. 44. En del av de andre rutene går gjennom boligområder (Figur 5).

Sykkelvegnettet i selve Forus/Lura området er lite utbygd, særlig langs vestsiden, noe som innebærer mange systemskifter. For å krysse Motorveien finnes det imidlertid flere over- og underganger i dag.

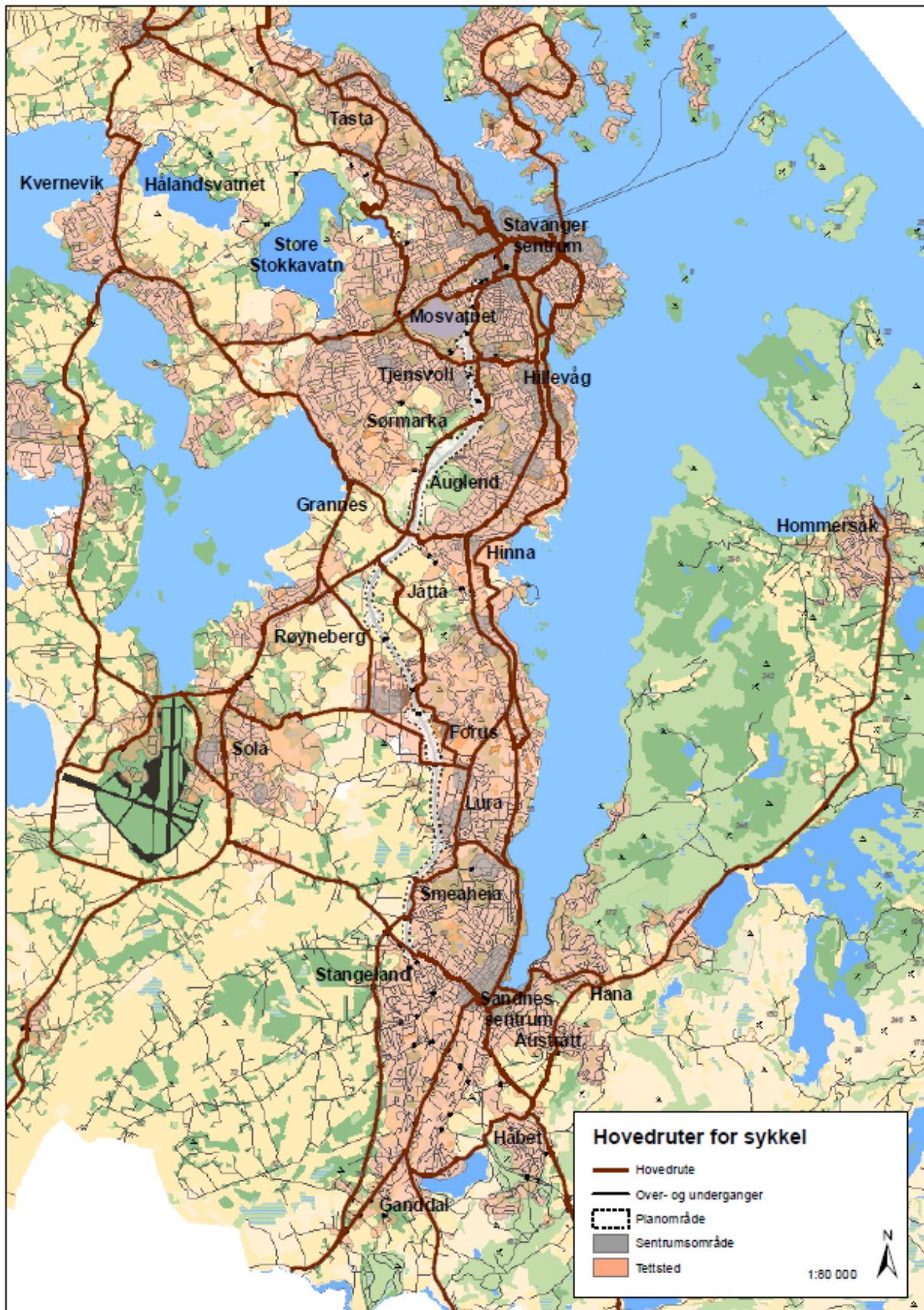
## 5.9 Arealbruk langs E39

Langs E39 er det store deler av traseen som går gjennom områder som ikke er bebygd i dag, og som karakteriseres som dyrka mark/landbruksområder. E39 Motorveien går også gjennom det regionale grøntdraget og friområdet Sørmarka. Bebyggelsen er ellers konsentrert rundt visse bolig og næringsområder i ulik avstand til vegen.

## 5.10 Støy

I henhold til forurensningsforskriften § 5-11 har Statens vegvesen gjennomført strategisk støykartlegging utendørs langs de mest trafikkerte riksvegene. Dette gjelder de vegene som har mer enn 6 millioner kjøretøypasseringer per år, tilsvarende årsdøgntrafikk på 16 400 kjøretøyer.

Nærmest E39 Motorveien har en det høyeste støynivået.



Figur 5: Hovedruter i Stavanger, Sandnes og Sola.

## 5.11 Delområder

Planområdet deles inn i følgende delområder:

### Delområde 1 – Madlaveien - Schancheholskrysset

Delområdet omfatter E39 fra undergang Madlaveien forbi kryss Schancheholen fram til SIF-banen (Figur 6). På vestsiden av Motorveien ligger Mosvatnet som er det mest brukte fri-luftsområdet i Stavanger. Ved sørenden av vatnet ligger Mosvangen Camping, på østsiden ligger Stavanger svømmestadion Gamlingen og Vålandsskogen.

Innen delområde 1 er sykkelstamvegen regulert inn på vestsiden av Motorveien, mellom Schancheholen og Madlaveien.



Figur 6: Delområde 1.

### Delområde 2 - Schancheholskrysset – Auglendskrysset

Delområdet går fra SIF-banen ved Schancheholskrysset til Auglendskrysset. Området er dominert av eksisterende boligbebyggelse,

hovedsaklig i form av rekkehus- og blokkbebyggelse (Figur 7).

For en fremføring av sykkelstamvegen i dette området må tilgjengelig areal deles på flere funksjoner da det er trangt om plassen. I dag er området på vestsiden der en framføring av en sykkelstamveg kan være aktuell atkomstveg, beboerparkering og inngangssoner til bebyggelsen. På østsiden av Motorveien er det i hovedsak hager til rekkehusbebyggelse, samt beplantning i form av trekker langs Motorveien.



Figur 7: Delområde 2.

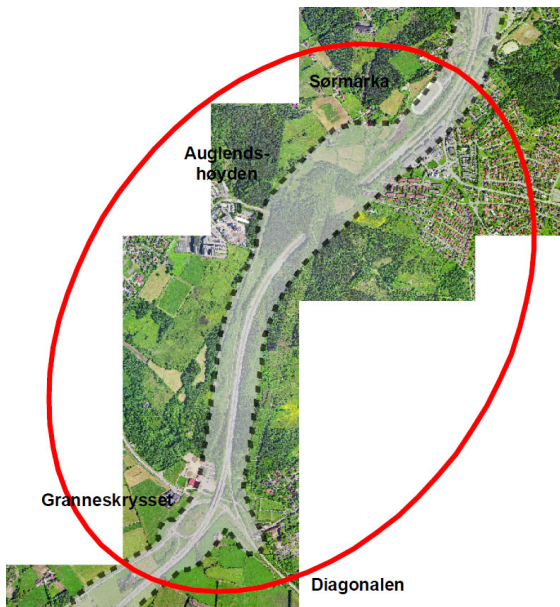
### Delområde 3 - Auglendskrysset – Sørmarka – Granneskrysset

Delområdet omfatter friområdet Sørmarka ligger ca 4 km sør for Stavanger sentrum og dekker et areal på ca 1500 dekar fra Ullandhaug og sørover (Figur 8). Her er et godt utbygd turvegnett på til sammen ca 8 km, herav lysløype på ca 3,7 km. Friområdet ligger innenfor planområdet, og vil bli berørt av sykkelstamvegen.

Auglendshøyden ligger også i Sørmarka, her går Motorveien i tunnel (Auglendstunnelen).

Sørmarka ligger innenfor regional grøntstruktur (definert i FINK).

Det er starta arbeid med bygging av flerbruks-hall på tomte til skøytebanen i Sørmarka.



Figur 8: Delområde 3.

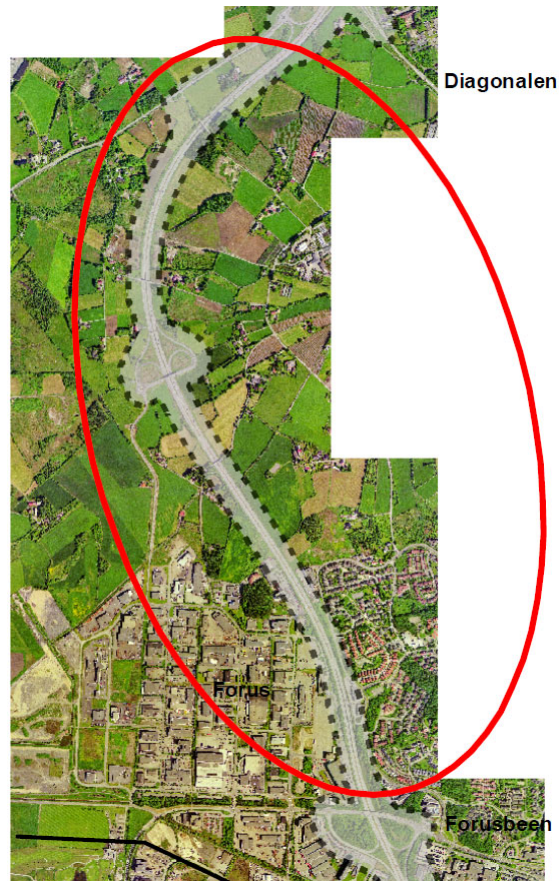
#### Delområde 4 – Granneskrysset – Forusbeen

Nordre del av delområde 4 ligger mellom E39 Motorveien og landbruksområder (Figur 9). Delområdet krysser reguleringsplan for Solasplitten. IVAR har hovedavløpsledning langs store deler av strekningen innen delområdet.

Området mellom Granneskrysset og kryss med Solasplitten ligger innenfor kjerneområde for jordbruk/landbruk samt en korridor for regional grøntstruktur.

Sør for Solasplitten foregår det regulering av næringsarealer på Forus vest, Felt C2. Reguleringsplanen går fra Solasplitten i nord til vedtatt reguleringsplan for Forus vest, felt C1 i sør.

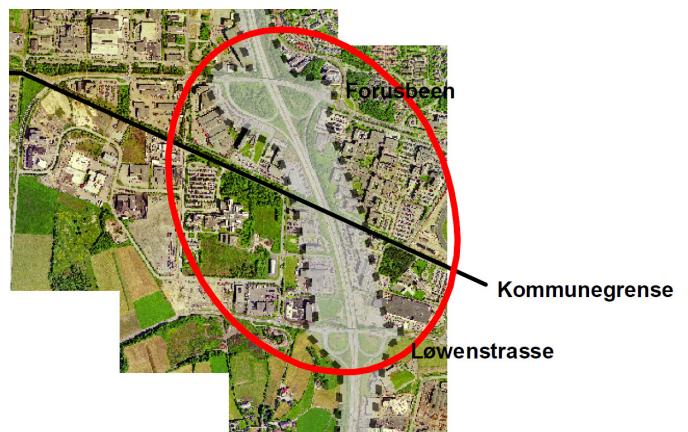
Den sørlige delen av delområde 4 ligger i Forus næringsområde, mellom næringsområdene og Motorveien. Parkerings- og annet trafikkeareal ligger tett på E39 Motorveien.



Figur 9: Delområde 4.

#### Delområde 5 Forusbeen - Løwenstrasse

Delområdet ligger i både Stavanger og Sandnes kommuner, og går gjennom kjerneområdet av Forus næringsområde (Figur 10). Her er store bedrifter lokalisert på begge sider av Motorveien.

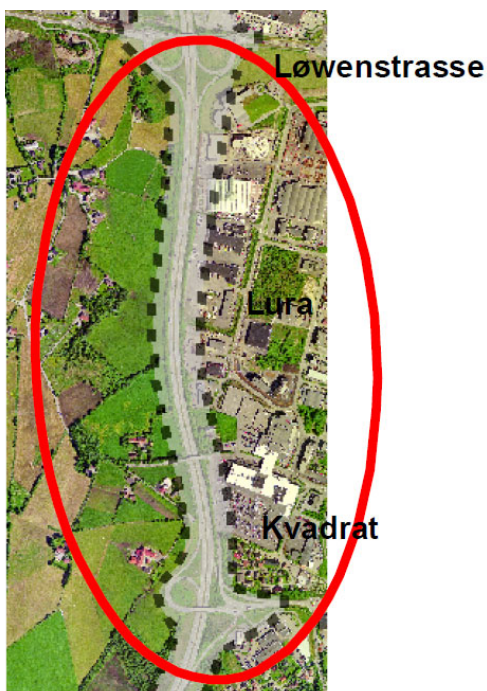


Figur 10: Delområde 5.

### Delområde 6 Løwenstrasse – Kvadratkrysset

Innen delområdet, som går fra Løwenstrasse til Kvadratkrysset, er bebyggelsen i hovedsak lokalisert på østsiden av E39 (Figur 11). Bebyggelsen består for en stor del av store bedrifter og næringsbygg inntil Motorveien. På vestsiden av delområdet er det landbruksområder. Deler av planområdet vest for Motorveien, sør for Løwenstrasse ligger ved grense for langsiktig jordvern og innen kjerneområder for landbruk/jordbruk. Det er støyvoll mot Motorveien på deler av strekningen.

Kvadratkrysset, ved et av Norges største kjøpesentre, ligger i et svært trafikkbelastet område. I tillegg til trafikk rettet mot Motorveien, er det også mye lokaltrafikk her. Her er det trangt, i tillegg til at det er en del høydeforskjeller. Det foregår planarbeid i forbindelse med utvidelse av Kvadrat kjøpesenter og for krysset Stavangerveien i forbindelse med Gandsfjordkryssingen (kommunedelplan).

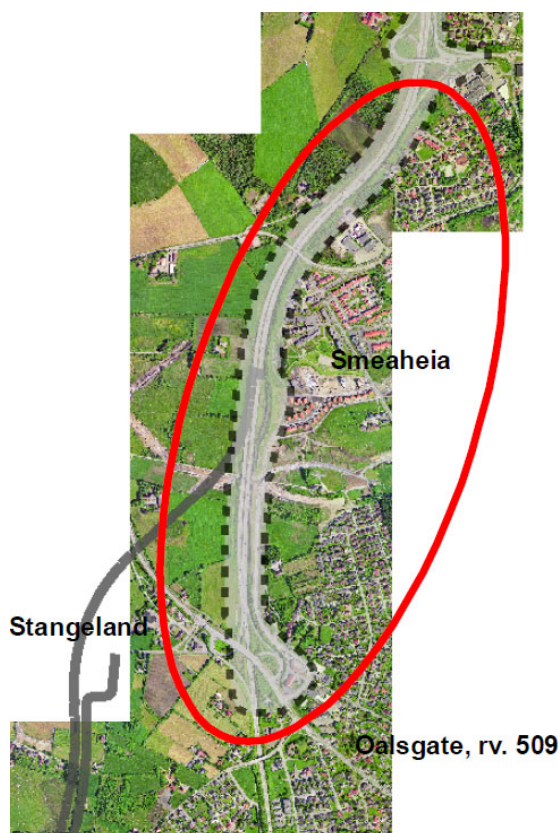


Figur 11: Delområde 6.

### Delområde 7 Kvadratkrysset - Stangelandskrysset

Delområdet er preget av landbruksområder på vestsiden, og bolig og næring på østsiden (figur 12). Deler av planområdet vest for Motorveien ligger innenfor grense for langsiktig jordvern og innen kjerneområder for landbruk/jordbruk.

Det er støyvoll på deler av strekningen. Det store boligområdet Smeaheia ligger innenfor/i ytterkant av planområdet. Lengst sør i delområdet er det stigning over en lengre strekning.



Figur 12: Delområde 7.

## 6 BESKRIVELSE AV TILTAKET

---

### 6.1 Innledning

Kommunedelplanen for sykkelstamvegen skal presentere løsningen for en miljøvennlig og effektiv transport for arbeidsreisende til Forus/Lura.

### 6.2 Standard

Standarden på sykkelstamvegen skal gjennomgående være høy. Veger som inngår i sykkelstamvegen skal ha en total bredde på 4,5 m, med 4 m asfaltert vegbane + 2 x 0,25 m vegskulder.

#### 6.2.1 Stigning

Krav til stigning skal være i henhold til HB 233 Sykkelhåndbokas anbefalinger.

#### 6.2.2 Bruløsning, kryss og kulvert

Kryssene, bruene og kulvertenes plassering og utforming har stor betydning for hvor attraktiv en strekning oppleves. Da sykkelstamvegen skal være et attraktivt alternativ til bil må antallet kryssinger minimeres.

Syklende skal i utgangspunktet være atskilt fra annen trafikk, dvs. gående og biltrafikk. Kryssingene skal fortrinnsvis være planskilte og med en bredde som muliggjør møte og forbi-sykling/kjøring uten problemer/risiko.

### 6.3 Trafikk

Det foreligger ikke egne tellinger for sykkeltrafikken i området. Reisevaneundersøkelsen fra 2005 sier at sykkelandelen til/fra Forus/Lura-området er på 6%. Området er så sentralt for dagens og fremtidig turgenerering at den positive effekten av økt sykkelandel vil være stor. Det videre planarbeidet vil bedre kunnskapen

om dagens sykkeltrafikk og potensialet for å øke sykkelandelen til området.

### 6.4 Alternativer

Det vil i det videre bli beskrevet hovedprinsipper til løsninger innen de enkelte delområdene. Enkelte av prinsippene bygger på mulighetsstudien som er utarbeidet for prosjektet. Det kan finnes flere alternativer som bør utredes innen de ulike delstrekningene.

#### Alternativ 0

Nullalternativet skal være sammenligningsgrunnlaget for de øvrige scenarierne/alternativene. Nullalternativet tar utgangspunkt i dagens situasjon samt forventede endringer uten tiltaket i analyseperioden, eller øvrige planer som allerede er vedtatt gjennomført uavhengig av tiltaket.

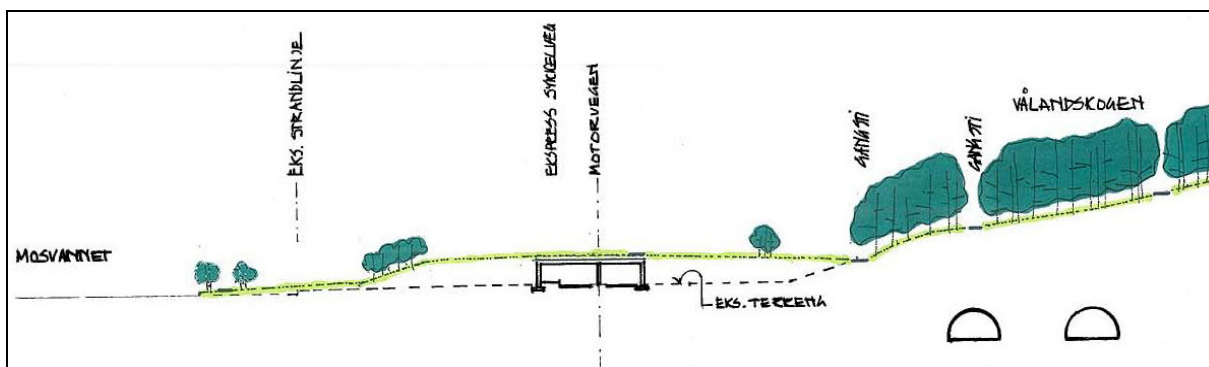
### 6.5 Delområder

#### Stavanger kommune

##### 6.5.1 Delområde 1 – Madlaveien - Schancheholskrysset

Reguleringsplan 2192 E39/rv. 13 Stavanger – Solbakk dagsone Schancheholen – Madlaveien ble vedtatt 8.12.08. Planen viser en kulvert for Motorveien mellom Schancheholen og Gamlingen. Kulvertens lengde er foreslått å være 160 m, og starter så nær rundkjøringen ved Schancheholen som mulig. Vegen gjennom kulverten får samme standard som tilstøtende strekning. Sykkelstamvegen føres gjennom kulvertene langs vestre kant av Motorveien. Dagens gangbru fjernes og erstattes med gangveger over kulverten.

Inne i kulverten er sykkelstamvegen lagt på en hylle i samme høyde som gangvegen utenfor kulverten (Figur 13).



Figur 13: Illustrasjon hentet fra Stavanger kommunes forslag til reguleringsplan for miljøkulvert ved Mosvatnet.

Bestemmelsene til planen sier imidlertid at dersom finansiering av planlagt kulvert ved Mosvatnet ikke er avklart i løpet av 2010, kan det etableres en etappeløsning uten kulvert i vist vegtrasè under kulverten.

### 6.5.2 Delområde 2 - Schancheholtskrysset – Auglendskrysset

I delområde to bør en se på en videreføring av sykkelstamvegen på vestsiden av Motorveien.

#### Utfordringer i videre utforming:

- Avstanden til bebyggelsen er ned til 10 m på det smaleste, og tilgjengelig areal inneholder i dag flere funksjoner (atkomstveg, beboerparkering og inngangssoner til bebyggelsen som består av blokker og rekkehus).
- Sykkelstamvegen kan også bli oppfattet som fotgjengerareal. Det kan derfor være nødvendig å anlegge fortau på strekningen.
- En annen utfordring innen delområdet kan være stigning.
- Mulige konflikter med gående; lekeområder, barnetråkk og skoleveg for barn i området.
- Behov for kryssingspunkt.
- En sykkelstamveg vil medføre en totalvurdering av hele arealet mellom bebyggelse og støyskjerm, og kompromiss i løsningene kan bli nødvendig.

### 6.5.3 Delområde 3 - Auglendskrysset – Sørmarka – Granneskrysset

Det bør sees på flere alternativer til framføring av sykkelstamvegen gjennom Sørmarka og Granneskrysset, og det bør vurderes trasé både på østsiden og vestsiden av E39 .

Det kreves god tilpasning til friluftsjakter gjennom Sørmarka. Sykkelstamvegen kan enten gå gjennom Sørmarka i dagen, eller en kombinasjon med tunnel gjennom Auglendshøyden.

Ved Granneskrysset bør en vurdere kryssing i undergang eller ved hjelp av bru. Her bør en ta hensyn til attraktivitet og stigning.

Sykkelstamvegen må tilpasse seg etablering av flerbrukshallen og koordineres med det planlagte sykkelanlegget som skal bygges mellom Sørmarkveien og E39.

Det skal avklares behov for bedre kobling mot viktige målområder som Universitetet i Stavanger, UIS og Stavanger Universitetssykehus, SUS, samt til Hinna og Jättå Nord.

#### Utfordringer i videre utforming:

- Evt. ulempe ved å sykle i tunnel.
- Det vil være en utfordring å tilpasse en fremføring av sykkelstamvegen i dagen til friluftsjakter og konflikter med kryssende turgåere i Sørmarka.
- Ulemper med støy og eksos fra Motorveien dersom man kommer for nær.
- Stigning.
- Sørmarka ligger innenfor regional grøntstruktur (definert i FINK).



#### **6.5.4 Delområde 4 – Granneskrysset – Forusbeen**

Innen delområde 4 bør det utredes en fremføring av sykkelstamvegen på vestsiden av Motorveien. Den nordligste delen av delområdet har små stigninger. Her bør en være oppmerksom på at delområdet ligger innenfor grense for langsiktig jordvern og kjerneområder for landbruk/jordbruk. I tillegg er en korridor på tvers av planområdet definert som regional grøntstruktur (FINK).

Delområdet krysser reguleringsplan for Solasplitten. Det er ikke vist noen løsning for sykkelstamvegen i reguleringsplanen. Det foreslås her å utrede flere løsninger for sykkelstamvegens kryssing. Løsningene vurderes i det videre arbeidet.

Forslag til reguleringsplan for Forus vest, felt C1 og vedtatt reguleringsplan for næringsarealer på Forus vest, Felt C2, viser areal for sykkelstamvegen regulert på vestsiden, parallelt med motorvegen.

##### **Utfordringer i videre utforming:**

- Unngå konflikt med IVAR sin hovedavløpsledning langs Motorveien.
- Eksisterende brukonstruksjon.
- Tiltaket berører parkerings-/trafikkareal på tilliggende eiendommer.
- Kryss med Solasplitten.
- Området mellom Granneskrysset og kryss med Solasplitten ligger innenfor kjerneområde for jordbruk/landbruk samt en korridor for regional grøntstruktur.

#### **Stavanger og Sandnes kommune**

##### **6.5.5 Delområde 5 Forusbeen – Løwenstrasse**

I delområde 5 som går fra Forusbeen til Løwenstrasse, dvs. at området berører både Stavanger og Sandnes kommuner, bør det vurderes trasé både på østsiden og vestsiden av E39. Det synes mest hensiktsmessig å opparbeide traseen på begge sider for å få best mulig kontakt med tilliggende virksomheter.

##### **Utfordringer i videre utforming:**

- Etablere en god og direkte forbindelse mellom østsiden og vestsiden. En bør ta stilling til om en evt. bør utvide eksisterende bruer eller bygge nye sykkelbruer
- Tunge inngrep i terreng.
- Fundamenteringsforhold.
- Problemstillingen med evt. tap av parkeringsareal vurderes i det videre arbeidet.
- Trangt om plassen.

#### **Sandnes kommune**

##### **6.5.6 Delområde 6 Løwenstrasse – Kvadratkrysset**

Det foreslås å utrede en trasé på begge sider av motorvegen og vurdere behov for en tosidig løsning innen delområde 6. På østsiden vil den kunne bli liggende i grøntbelte mellom E39 og næringsvirksomheten. På deler av strekningen er det voll mot E39. Det foreslås derfor å legge sykkelstamvegen på østsiden av motorvegen i bakkant av eksisterende voll. På vestsiden ligger delområdet innenfor grense for langsiktig jordvern og kjerneområder for landbruk/jordbruk.

##### **Utfordringer i videre utforming:**

- Fremføringen kan på østsiden gi noe inngrep i parkeringsareal/trafikkområder på tilliggende eiendommer.
- Langs Kvadrat og gjennom kryssområdet med Stavangerveien er arealet begrenset, samtidig som det er en del høydeforskjeller. Stigning kan bli en utfordring.
- Det pågår planarbeid i forbindelse med Kvadrat Kjøpesenter og for krysset Stavangerveien i forbindelse med Gandsfjordkryssingen (kommunedelplan).
- I krysset med Stavangerveien er det viktig å etablere en god forbindelse mot Soma-veien/Bedriftsveien for å fange opp trafikk fra Sandnes sentrum, Sandnes øst og bo-

ligområdene på plataet vest for Sandnes sentrum (Varatun, Trones).

- Området på vestsiden ligger innenfor kjerneområde for jordbruk/landbruk
- Lage god forbindelse mellom øst og vestsiden av motorvegen

#### **6.5.7 Delområde 7 Kvadratkrysset - Stangelandskrysset**

I delområde 7 foreslås det å utrede alternativ på begge sider av motorveien. På vestsiden ligger delområdet innenfor grense for langsiktig jordvern og kjerneområder for landbruk/jordbruk. I tillegg er deler av området vest for motorveien definert som regional grøntstruktur. Østsiden av motorvegen domineres av næringsområde og boligbebyggelse

#### **Utfordringer i videre utforming:**

- Området vest for motorveien ligger innenfor kjerneområde for jordbruk/landbruk samt en korridor for regional grøntstruktur.
- Evt. inngrep i tilliggende næringsareal/parkeringsareal øst for motorveien.
- Vanskelige stigningsforhold over en lengre strekning øst for motorveien.

## 7 FORSLAG TIL UTREDNINGER

---

### 7.1 Forhold til annen planlegging

Konsekvensutredningen skal kort gjøre rede for forholdet til nasjonale mål og retningslinjer, nasjonale og regionale transportplaner, andre planer som fylkesplaner, kommuneplaner, evt. verneplaner og tilgrensende reguleringsplaner. Det skal gjøres rede for om tiltaket er i samsvar eller i strid med gjeldende planer, mål og retningslinjer. Konsekvensutredningen skal også gjøre rede for hvilke tillatelser som er nødvendig for gjennomføringen av tiltaket.

### 7.2 Gang- og sykkeltrafikk

Konsekvensutredningen skal inneholde:

- Vurdering av løsninger i forhold til oppfyllelse av krav til standard satt i planprogrammet.
- Vurdering av løsninger i forhold til tilknytningspunkt mellom nytt (sykkelstamveg) og eksisterende gang- og sykkelvegnett.
- Vurdering av behov for nye koblinger mot viktige målpunkt.

#### 7.2.1 Trafikkanalyse

En tradisjonell trafikkanalyse basert på de grove TASS og RTM-modellene vil være uegnet for et rent sykkelvegprosjekt. Disse modellene er bygget opp for å kunne modellere virkninger av rene vegprosjekt, og kan ikke modellere sykkeltrafikk på en god måte.

For å kunne analysere virkningen av dette tiltaket, vil vi bruke andre typer beregninger. ATP-modellen (areal- & transportplanleggingsmodellen) kan brukes for å kartlegge potensialet i "kundegrunnlaget". I tillegg vil bruk av erfaringstall fra lignende prosjekter, og erfaringer fra andre land være nødvendig. Elastisitetsberegninger kan ev. brukes for å se på endringer i reisemiddelfordeling.

#### 7.2.2 Skilting

Skilting av sykkelstamvegen kan ut ifra dagens regelverk utføres med skilt 520 Sykkelveg. Dette skiltet regulerer forbud for andre kjøren-

de, men ikke gående. Ønsker en å skilte et absolutt forbud for gående på sykkelstamvegen bør en avklare lovhjemmelen for dette med vegdirektoratet i forkant. Det eksisterer ikke underskilt til skilt 520 med formål å forby fotgjengertrafikk. Om skilt 306.7 "Forbudt for gående" kan anvendes bør også avklares.

### 7.3 Anleggsteknisk gjennomføring

Anleggsteknisk gjennomføring skal begrunnes og beskrives på et overordnet nivå.

#### 7.3.1 Massehåndtering og forurenset masse

Det skal i særlig grad gjøres rede for omplassering/gjenbruk av matjord.

Det skal også gjøres rede for om det er risiko for å påtreffe forurenset grunn i de forskjellige traseene.

#### 7.3.2 Spesielle anleggstekniske utfordringer

Det skal gjøres rede for spesielle anleggstekniske utfordringer.

Trafikkavviklingen i anleggsperioden og nødvendige midlertidige anlegg skal beskrives.

### 7.4 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det skal utarbeides en overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for anleggsperioden og for den permanente situasjonen.

### 7.5 Samfunnsøkonomisk analyse

#### 7.5.1 Generelt

Statens vegvesens håndbok 140 Konsekvensanalyser skal brukes i konsekvensutredningen, både med hensyn til metodikk og presentasjon av konsekvenser. For konsekvenser som ikke er dekket av håndbok 140, skal annen kjent metodikk benyttes. Det skal benyttes illustrasjoner, bilder, fotomontasjer og lignende der

dette er mulig og samtidig forenkler forståelsen.

Utredningsalternativene skal utredes innenfor en analyseperiode på 25 år etter antatt åpningsår i 2015.

Konsekvensutredningen er delt inn i delområdene som er definert i Kap. 5.1.

Avbøtende tiltak skal angis for det enkelte tema, der dette er relevant, med en beskrivelse av tiltakenes effekt og kostnad.

## 7.6 Prissatte konsekvenser

De prissatte konsekvensene utredes for prosjektet som helhet.

### 7.6.1 Metodikk

Konsekvensene for de ulike temaene skal så langt det er mulig utredes i tråd med Statens vegvesens håndbok 140, Konsekvensanalyser. For konsekvenser som ikke dekkes av HB 140 skal annen kjent metodikk benyttes. Der det er hensiktsmessig, dette gjelder f.eks. for temaet helsevirkninger, kan Helsedirektoratets rapport *Positive helseeffekter av fysisk aktivitet – En konkretisering av veien mot mer fullstendige samfunnsøkonomiske analyser* benyttes.

### 7.6.2 Trafikant- og transportbruker-nytte

Det skal utarbeides EFFEKT-beregninger for sykkelstamvegen. Helsevirkninger og tidsforbruk for sykkel er eksempel på deltema.

### 7.6.3 Budsjettvirkninger for det offentlige

Det skal gjøres sammenligninger av alternativene ut fra budsjettvirkninger for det offentlige.

Det skal utarbeides overslag for investeringskostnadene ved hjelp av ANSLAG.

### 7.6.4 Ulykker

Utredningen skal vise de ulykkesmessige konsekvensene for tiltaket.

### 7.6.5 Restverdi og skattekostnad

Det benyttes en lineær avskrivning, slik at restverdien ved utløpet av en analyseperiode på

25 år settes til 15/40 (37,5 %) av investeringskostnaden. Denne verdien diskonteres til sammenligningsåret med den fastsatte kalkulasjonsrenten.

Skattekostnader for den delen som finansieres over offentlige budsjett skal beregnes.

## 7.7 Ikke prissatte konsekvenser

### 7.7.1 Metodikk

Det skal gjøres en overordnet vurdering av prosjektet som helhet. Selv om planområdet er delt inn i delområder er det viktig å beholde helhetsbildet.

Konsekvensene for de ulike temaene som vises til nedenfor skal utredes i tråd med Statens vegvesens håndbok 140, Konsekvensanalyser. Kriterier for vurdering av verdi og omfang skal brukes. Konsekvensen fremkommer ved å kombinere områdets verdi med tiltakets omfang inkludert eventuelle avbøtende tiltak.

Ikke alle ikke-prissatte konsekvenser skal utredes for alle delområdene.

For delområdene som følger under skal det på grunnlag av eksisterende kunnskap, tilleggsregistreringer og utredninger gjøres vurderinger av følgende tema med hensyn til verdi, omfang av endringer og konsekvenser av endringer:

- **Landskapsbilde/bybilde**
- **Nærmiljø og friluftsliv**
- **Naturmiljø**
- **Kulturmiljø**
- **Naturressurser (inkluderer landbruk)**

For temaene landskapsbilde/bybilde, nærmiljø og friluftsliv, kulturmiljø og naturressurser skal det også gjøres en overordnet vurdering for hele planområdet samlet. For temaet landskapsbilde/bybilde skal det legges særlig vekt på reiseopplevelsen.

Under følger beskrivelse av spesielle utfordringer for hvert av delområdene.

### 7.7.2 Delområde 1 – Madlaveien - Schancheholkskryss

Reguleringsplan 2192 E39/rv. 13 Stavanger – Solbakk dagsone Schancheholen – Madlaveien

er vedtatt. Det er ingen ikke - prissatte konsekvenser som skal vurderes i forbindelse med kommunedelplanen.

### **7.7.3 Delområde 2 - Schancheholskryssset – Auglendskryssset**

#### **Landskapsbilde/bybilde**

Tiltakets alternative utforminger kan få stor innvirkning på opplevelsen for de som skal bo og ferdes langs veien. Tiltakets konsekvenser for bylandskapet på strekningen skal beskrives og illustreres.

#### **Nærmiljø og friluftsliv**

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**

#### **Landskapsbilde**

Alternativenes konsekvenser for landskapet i Sørmarka skal beskrives og illustreres.

#### **Nærmiljø og friluftsliv**

Konsekvenser for friluftslivet i Sørmarka og nærmiljøet som berøres skal utredes. Det legges særlig vekt på konflikter med friluftsinnteresser en fremføring i dagen kan få.

Konsekvenser i forhold til at Sørmarka er definert som regional grøntstruktur beskrives.

#### **Naturmiljø**

Konsekvenser for naturmiljøer i Sørmarka skal utredes.

#### **Kulturmiljø**

Temaet omfatter automatisk fredete kulturminner (kulturminner eldre enn 1537), nyere tids kulturminner og kulturmiljøer.

Eventuelle konflikter med kulturminner og inngrep i kulturmiljøet skal beskrives.

Potensialet for å påtreffre ikke-kjente kulturminner skal også beskrives.

### **7.7.5 Delområde 4 – Granneskryssset – Forusbeen**

#### **Landskapsbilde**

Konsekvenser for landskapet på strekningen beskrives og illustreres.

#### **Nærmiljø og friluftsliv**

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

#### **Kulturmiljø**

Eventuelle konflikter med kulturminner og inngrep i kulturmiljøet skal beskrives.

Potensialet for å påtreffre ikke-kjente kulturminner skal også beskrives.

#### **Naturressurser**

Konsekvenser for landbruk og beslag av landbruksareal skal kvantifiseres og beskrives. Her legges det vekt på at en fremføring langs vestsiden av Motorveien ligger innenfor langsiktig grense for jordvern og kjerneområde for landbruk/jordbruk.

### **7.7.6 Delområde 5 Forusbeen - Løwenstrasse**

#### **Landskapsbilde**

Tiltakets konsekvenser for omgivelsene skal beskrives og illustreres i forhold til omgivelsene og funksjon.

#### **Nærmiljø og friluftsliv**

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**

#### **Landskapsbilde/Bybilde**

Tiltakets konsekvenser for omgivelsene skal beskrives og illustreres i forhold til omgivelsene og funksjon.

#### **Nærmiljø og friluftsliv**

Konsekvenser for nærmiljøet som berøres skal utredes.

### **Naturressurser**

Konsekvenser for landbruk og beslag av dyrket mark vest for E39, innen langsiktig grense for jordvern og kjerneområde for landbruk skal kvantifiseres og beskrives dersom en ser på løsninger for en fremføring av sykkelstamvegen vest for Motorveien, ellers ikke.

### **7.7.8 Delområde 7 Kvadratkrysset – Stangelandskrysset**

#### **Landskapsbilde**

Tiltakets konsekvenser for omgivelsene skal beskrives og illustreres i forhold til omgivelse- ne og funksjon.

#### **Nærmiljø og friluftsliv**

Alternativenes konsekvenser for beboerne i og brukerne av området beskrives.

#### **Kulturmiljø**

Eventuelle konflikter med kulturminner og inngrep i kulturmiljøet skal beskrives.

Potensialet for å påtreffre ikke-kjente kultur- minner skal også beskrives.

### **Naturressurser**

Konsekvenser for landbruk og beslag av dyrket mark vest for E39, innen langsiktig grense for jordvern og kjerneområde for landbruk skal kvantifiseres og beskrives dersom en ser på løsninger for en fremføring av sykkelstamvegen vest for Motorveien ellers ikke.

## **7.8 Sammenstilling av samfunns- økonomisk analyse**

Konsekvenser som er utredet for de ulike tra- séalternativene skal oppsummeres og sammen- stilles. Det skal her benyttes prinsipp gitt i Statens vegvesens håndbok 140.

Det skal gjøres rede for i hvilken grad alterna- tivene sikrer måloppnåelse i forhold til:

- nasjonale og andre overordnede målset- tinger
- prosjektets målsettinger

## **7.9 Samfunnsmessige conse- kvenser**

Tema i dette kapitlet utredes og omtales. De skal ikke konsekvensvurderes.

### **7.9.1 Trafikale konsekvenser**

Det skal gjøres rede for tiltakets evt. virkning på trafikkbildet.

### **7.9.2 Miljømessige konsekvenser**

Det skal gjøres rede for tiltakets evt. miljømes- sige virkninger.

Det skal gjøres rede for evt. ulemper med støy for brukerne av sykkelstamvegen.

### **7.9.3 Lokal og regional utvikling**

Konsekvenser for grupper av befolkningen, lokalsamfunn, kommuner eller større regioner skal synliggjøres. Dette kan være mål eller problemstillinger som ikke kommer fram i den samfunnsøkonomiske analysen.

### **7.9.4 Viktige tilkoblingspunkt**

Det bør pekes på viktige koblinger mot eksiste- rende hovedvegnett og behov for evt. nye kob- linger mot viktige regionale målpunkt.

## **7.10 Anbefaling**

Tiltakshaver skal på bakgrunn av utredningene gi en anbefaling av alternativ og standard. An- befalingen skal også gis i forhold til om tiltaket bør gjennomføres.

## **7.11 Miljøoppfølgingsprogram**

For neste planfase (reguleringsplan) skal det utarbeides et miljøoppfølgingsprogram (MOP). Forhold som avdekkes i denne konsekvens- utredningen skal summeres opp som innspill til et slikt program.



## Vedlegg til planprogram for

## Sykkelstamveg Stavanger – Forus - Sandnes

### Uttalelser i forbindelse med høring av planprogram

Det er innkommet 17 uttalelser til høringen av foreslaget planprogram for Sykkelstamveg Stavanger – Forus - Sandnes. Merknadene har kommet fra:

1. Norges vassdrags- og energidirektorat
2. Politiet
3. Riksantikvaren
4. Rogaland fylkeskommune
5. Sandnes kommune
6. Sola kommune
7. Lura bydelsutvalg
8. Sandved bydelsutvalg
9. Soma bydelsutvalg
10. Stangeland bydelsutvalg
11. Trones og sentrum bydelsutvalg
12. Hinna Bydelsutvalg
13. IVAR
14. Jordvernforeningen
15. Naturvernforbundet
16. Saxemarka I
17. Næringslivets hovedorganisasjon, Rogaland

### ***Vurdering av uttalelsene***

#### **1. Norges vassdrags og energidirektorat (NVE)**

NVE har ikke noen spesifikke merknader til det aktuelle planarbeidet men gir noen generelle anbefalinger knyttet til nærføring og kryssing av vassdrag.

#### Kommentarer og forslag til oppfølging:

De generelle anbefalingene tas til orientering innfor videre arbeid.

#### **2. Politiet**

Politiet er ut ifra en trafikksikkerhets vurdering positiv til prosjektet og at det er fokus på trygg, sikker og rask transport. Politiet peker på at planen må ta høyde for at sykkelstamvegen kan bli attraktiv for mopeder, ryttere og turgående.

#### Kommentarer og forslag til oppfølging:



Skilting er et av flere tema som vi må arbeide med fremover for å tydeliggjøre hvilken som kan bruke sykkelstamvegen. Merknaden tas for øvrig til orientering.

### 3. Riksantikvaren

Riksantikvaren melder at de ikke uttaler seg og at fylkeskommunen representerer kulturminneforvaltningen i denne sak.

#### Kommentarer og forslag til oppfølging:

Uttalelsen tas til orientering.

### 4. Rogaland fylkeskommune

I følge avtale mellom fylkeskommunen og fylkesmannen kommer det ikke en egen uttalelse fra fylkesmannen.

Fylkeskommunen har gitt følgende opplysninger:

- Kap. 3.3.2. Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2004-15 har erstatts av Fdp for samferdsel 2008-19 etter vedtak i fylkestinget i april i år.
- Kap. 4.2.5. Ev. omarronding eller fragmentering av landbruksareal eller naturområde kan gi indirekte konsekvenser for arealforbruket.
- Kap 5. I beskrivelsen av planområdet må område for landbruk Jåttå-Røyndeberg og Stokka-Soma omtales som næringsområde, jmf. Forus/Lura
- Kap 6.5.3. Sykkeltraseen forbi Sørmarka og Auglendshøyden bør gå i tunnel på samme måte som E39.
- Kap 6.5.4. Fylkeskommunen peker på konflikt med landbruksinteresser
- Kap 6.5.6. På østsiden av E39 (motsatt side av foreslaget plassering av sykkelstamveg) er det høyt konfliktnivå med jordverninteresser
- Kap 7. Fylkeskommunen anser at konsekvenser for jordvern og landbruk må komme fram tydeligere (jfr kap 4.2.5.).
- Kap 7.9.2. Støy, vind- og luftforhold for de syklende må vurderes.
- Kulturmiljø. Fylkeskommunen anser at begrepet kulturmiljøer må erstattes med begrepene "kulturmiljøer, nyere tids kulturminner og automatisk fredede kulturminner". Det gis videre flere forslag til omformuleringer av tekst i planprogrammet. Fylkeskommunen opplyser om at databaser som Askeladden ikke er fullstendig oppdaterte i forhold til nyere tids kulturminner og kan ikke danne grunnlag for en endelig registrering. For delområde 3,4 og 7 finnes potensial for funn av automatisk fredede kulturminner under dagens markoverflate. Fylkeskommunen anbefaler her at undersøkelser gjennomføres på et tidlig tidspunkt. I den grad sykkelstamvegen kommer å passere tett forbi kulturminner bør skilting og skånsomme adkomsmuligheter vurderes.

#### Kommentarer og forslag til oppfølging:

Landbruksarealene på Jæren er viktige i et nasjonalt perspektiv. I alle infrastrukturprosjekt som går i landbruksområder oppstår en konflikt med interessene for landbruk og jordvern. Sykkelstamvegens påvirkning på disse må derfor utredes i den kommende planfasen med konsekvensutredningen, også i forhold til ev omarronding eller fragmentering. Landbruk foreslås i planprogrammet vurdert under kap 7.9.3 (lokal og regional utvikling) og kap. 7.7 (naturressurser, i følge vegvesenets håndbok 140). Planprogrammet kap 5 revideres slik at landbruk Jåttå-Røyneberg og Stokka-Soma får en egen underubrikk, jmf. Forus næringsområde.

Støy, vind og luftforhold vurderes i det kommende arbeidet og foreslås i planprogrammet vurdert i tema miljømessige konsekvenser (kap 7.9.2).

Ordrbruk i planprogrammet for tema kulturmiljø er gjennomgått og endringer er utført i henhold til vegvesens håndbok 140. Kap 7.7.5 og 7.7.6 i planprogrammet kompletteres om potensial for funn av automatisk fredede kulturminner. Statens vegvesen ønsker for øvrig en kontinuerlig dialog og møter med fylkeskommunens kulturseksjon i det videre arbeidet for å avgjøre når og hva som bør gjøres.

Øvrige merknader tas til orientering.

## **5. Sandnes kommune**

Sandnes kommune, kommunep plankomiteen, har følgende merknader til planprogrammet:

- Trase på vestsiden av E39 fra Løwenstrasse til Stavangerveien. Tosidig tilbud skal utredes.
- Alternativ trase på vestsiden av E39 v/Smeaheia skal utredes.
- Trase med en god forbindelse til ny Rv44 skal utredes.
- Koblingspunkter til øvrige sykkelrutenett og fordelingspunkter til andre viktige funksjoner i de ulike delområdene skal utredes videre.
- For å få gode krysningspunkt iht. ønsket standard, skal alternative løsninger i, og gjennom kryssområdene utredes videre.
- Mulige konfliktpunkter med andre brukergrupper må utredes videre.
- Det skal være lik standard – ikke standardsprang- på tvers av kommunegrensene.

### Kommentarer og forslag til oppfølging:

Planprogrammet revideres slik at på strekningen Løwenstrasse – Stavangerveien utredes tosidig tilbud og ved Smeaheia utredes også alternativ på vestsiden. I det kommende arbeidet er de øvrige merknadene en viktig del i arbeidet.

## **6. Sola kommune**

Sola kommune melder at de finner det viktig at eksisterende gang- og sykkelveger spesielt i Forusområdet får gode tilknytningspunkter till sykkelstamvegen. Sola kommune har utover det ikke noen særskilte merknader.

### Kommentarer og forslag til oppfølging:

Tilknytningspunkter er en viktig del som vi må arbeide med i det kommende planarbeidet, deriblant koblinger til eksisterende og planlagte gang- og sykkelveger på Forus.

## **7. Lura bydelsutvalg**

Lura bydelsutvalg har ingen merknader.

### Kommentarer og forslag til oppfølging:

Tas til orientering.

## **8. Sandved bydelsutvalg**

Sandved bydelsutvalg syns prosjektet er et veldig positivt tiltak. Bydelsutvalget merker at det er viktig at tilførselsveier blir holdt rene og fri fra glasskår slik at bruken blir stor.

### Kommentarer og forslag til oppfølging:

Merknaden tas til orientering. Statens vegvesen er enige i at en god drift og vedlikehold av sykkelvegen er en forutsetning for å skape et attraktivt tilbud.

## **9. Soma bydelsutvalg**

Soma bydelsutvalg ser positivt på prosjektet og vil støtte dette. Utvalget vil samtidig be om at det ses på muligheten for å få til en forlengelse av sykkelveg fra Rv. 44 via Årsvollveien til Sola grense.

### Kommentarer og forslag til oppfølging:

Gang- og sykkelvegen Årsvollveien er ikke en del av sykkelstamvegen. Merknaden tas for øvrig til orientering.

## **10. Stangeland bydelsutvalg**

Stangeland bydelsutvalg synes dette er et flott prosjekt og vi gleder oss til å kunne sykle til Stavanger på dette anlegget. Bydelsutvalget forutsetter at syklistene skjermes skikkelig for annen trafikk både med hensyn til fysisk sikkerhet og støy.

### Kommentarer og forslag til oppfølging:

Merknaden tas til orientering. Sikkerhet er grunnleggende i arbeidet med sykkelstamvegen og støy skal utredes i det kommende arbeidet.

## **11. Trones og sentrum bydelsutvalg**

Trones og sentrum bydelsutvalg har ingen merknader.

### Kommentarer og forslag til oppfølging:

Tas til orientering.

## **12. Hinna bydelsutvalg**

Hinna bydelsutvalg ser positivt på planlegging av sykkelstamvegen. De peker på at det må tas hensyn til støy, støv og forurensing fra motorvegen. De syns også at prosjektet bør bygges ut etappevis.

### Kommentarer og forslag til oppfølging:

Støy, støv og forurensing er tema som må utredes i den kommende konsekvensutredningen. Hva som er hensiktsmessig utbyggingstakt og rekkefølge må vurderes i samband med det kommende arbeidet. Merknaden tas for øvrig til orientering.

## **13. IVAR**

IVAR har hovedvannledninger og hovedavløpsledninger innenfor planområdet. Det er knyttet restriksjonsbelter til ledningene.

### Kommentarer og forslag til oppfølging:

I det kommende arbeidet må hensyn tas til og fremføring vurderes i forhold til ledningsnett.

## **14. Jordvernforeningen**

Jordvernforeningen syns det er positivt med et prosjekt som legger opp til å minske avhengighet av bil og dermed på sikt reduser behovet for arealkrevende infrastruktur. Jordvernforeningen er likevel bekymra over hvordan en ser for seg å plassere sykkelstamvegen langs strekningen, bla på Jåttå der E39 er omkrans av langsiktig verna jordbruksjord. Jordvernforeningen ønsker å minimere arealforbruk til selve sykkelstamvegen og oppstyking av landbruksområde.

Kommentarer og forslag til oppfølging:

Landbruksarealene på Jæren er viktige i et nasjonalt perspektiv. Sykkelstamvegens påvirkning på disse må derfor utredes i den kommende planfasen med konsekvensutredningen. Merknaden tas for øvrig til orientering.

## **15. Naturvernforbundet i Rogaland**

Naturvernforbundet uttrykker støtte til arbeidet med sykkelstamvegen. Naturvernforbundet synes det er viktig at etablering av sykkelstamvegen følges opp i det øvrige sykkelvegnettet, bla gjennom tilkomstmuligheter, lokalisering av hinder for syklister, geografisk vurdering av trafikkgrunnlag med mer. Naturvernforbundet anser at konsekvenser for miljø og ulykker ved en omfordeling av reiser fra bil til sykkel skal tas med i det videre arbeidet. Vedlikeholdsbehov og –strategi er andre temaer som de ønsker skal belyses og strekninger som er i kontakt med grøntområder (natur- og landbruksområder) skal vektlegges.

Kommentarer og forslag til oppfølging:

Statens vegvesen ønsker å se på alle de tema som naturvernforbundet nevner i samband med utarbeidelse av kommunedeplaner og konsekvensutredning.

## **16. Saxemarka I, II, III**

Styrene i Saxemarka I, II og III har innkommet med merknader i forhold til delområde 2 Schancheholen krysset – Auglendkrysset. Styrene er bekymret over hvordan en sykkelstamveg skal kunne gjennomføres uten å ødelegge atkomstveg, parkeringsmuligheter og inngangssone for borettslagen. Hvis sykkelstamvegen skal legges på vestsiden av motorvegen må det utredes hvordan biltrafikk skal få adgang til inngangene, hvordan parkeringssituasjonen skal løses og generell forringelse av området. Borettslagen Saxemarka I, II og III foreslår at kulvert i Ryfast-prosjektet forelenges alternativt at traseen legges på østsiden av E39.

Kommentarer og forslag til oppfølging:

I delområde 2 er det viktig å se på en helhetsløsning og ikke kun sykkelveganlegget. I det kommende arbeidet må vi derfor ser mer nøye på dette område for å finne en løsning. Merknaden tas for øvrig til orientering.

## **17. Næringslivets hovedorganisasjon, Rogaland (NHO)**

NHO kar ingen merknader til planprogrammet

Kommentarer og forslag til oppfølging:

Tas til orientering





**Statens vegvesen**

Statens vegvesen Region vest  
Askedalen 4  
N - 6863 Leikanger  
Tlf. (+47) 815 44 010  
E-post: [firmapost-vest@vegvesen.no](mailto:firmapost-vest@vegvesen.no)

ISSN