



Statens vegvesen

# Sykkelstamvegen Stavanger-Forus/Lura-Sandnes Kommunedelplan og konsekvensutredning


Informasjon om prosjektet  
og planforslaget

*Eddie Westad / Bjørn Åmdal  
22. august 2011*


# Innhold

- Hvorfor sykkelstamveg – hva skal vi oppnå v/ Eddie Westad, ca. 10 min
- Orientering om forslag til kommunedelplan og konsekvensutredning v/ Bjørn Åmdal, ca. 25 min
- Spørsmål i plenum – ca. 15 min
- Spørsmål «ved kart» - ca. 30 min

# Forslag til kommunedelplan og KU

  
Statens vegvesen

Sykelstamveg Stavanger - Forus/Lura - Sandnes  
Kommunedelplan og konsekvensutredning



Region vest  
Avdeling Rogaland  
Dato: 21. mars 2011



# Sykkelstamveg = "Sykkelekspressveg"

- For hurtig og direkte sykling over lengre avstand
- Skal dekke behovet til transportsyklisten på veg til jobb eller skole
- Alternativ til bil og kollektiv
- Høy standard, god bredde og en attraktiv fremføring

## Den nye motorveien



MOTORVEI: En bit av sykkelmotorveien mellom Stavanger og Sandnes.



FRISTER SYKLISTER: Bjørn Amdal, prosjektleder i Statens vegvesen.



TEST: Sigbjørn Herve tester en bit av den nye sykkelmotorveien mellom Stavanger og Sandnes.

Vegvesenet legger nå frem sitt forslag til sykkelstamvei mellom Stavanger og Sandnes. Den skal få bilpendlerne til å foretrekke sykkel.

Petter Egge best  
Torstein Ubbekk ooo

**FORUS:** Med stramt sykkeløyt og hjelm på hodet viser planleggingsleder i Vegvesenet, Bjørn Amdal, villig frem noen hundre meter nylagt, asfalt ved E29 rett nord for Coca-Cola-bygget. Her ønsker han at sykkelveien skal gå. Grusen på sykkelveien er inngenting mot kampesteinene like utenfor veibanen, som sykkel signaliserer at dette er en byggeplass.

Sykkelvei mellom Sandnes og Stavanger har lenge vært et diskusjonsemne i de to kommunene. Vegvesenet har utarbeidet en kommunedelplan og konsekvensutredning for prosjektet, som er det første konkrete forslaget i prosessen. Nå gjensvår bare at planen blir vedtatt, før byggingen kan begynne. Det kan skje tidligst i 2014.

**- HØY STANDARD:** - Dette er et pionerprosjekt med svært høy standard. Dokumentet vi nå har lagt frem er en milepæl i prosessen, så nå legger alt til rette for vedtak og videre bygging.

Hvor veien skal gå, er ennå ikke helt bestemt, men Vegvesenet har lagt frem to alternativer. Forskjellen ligger blant annet i om det blir tunnel ved Sørmarka, og om veien går vest eller øst for E29.

- Dette er noe av det som skal avklares i dokumentet. Men det viktigste for oss er at dette er en helt ny måte å tenke sykkelvei på. Det blir mer som en motorvei, med tilsvarende transportfunksjoner som høy fart og høy standard.

**BAKE FOR SYKLISTER:** Amdal presiserer at noe av det spesielle med veien er at den utelukkende skal brukes av syklister.

- For større mulig trafikkdekket skal verken gjende eller folk på rullestol kunne bruke veien. Den er ment for pendlere, men alle syklistene vil kunne ha nytte av den.

- Hvordan skal dette håndteres? - Det vil være skiltet merket med sykkel, og da vil folk forstå at den er forbeholdt dem. Deresom det blir tunnel ved Sørmarka, kan det bli en av landets første av sitt slag.

- Det blir absolutt noe nytt. Vi anbefaler å bygge en rundt 300 meter lang sykkelstunnel parallelt med dagens bilstunnel. Det vil gi en kortere trasé, bedre stigningsforhold, og den vil bli lys og fin.

**SVEVESTØV:** Vegvesenet omtaler traséen som en sykkellekspressveg. Dette innebærer blant annet at syklistene skal være helt frie

## Sykkelstamvei Stavanger-Sandnes



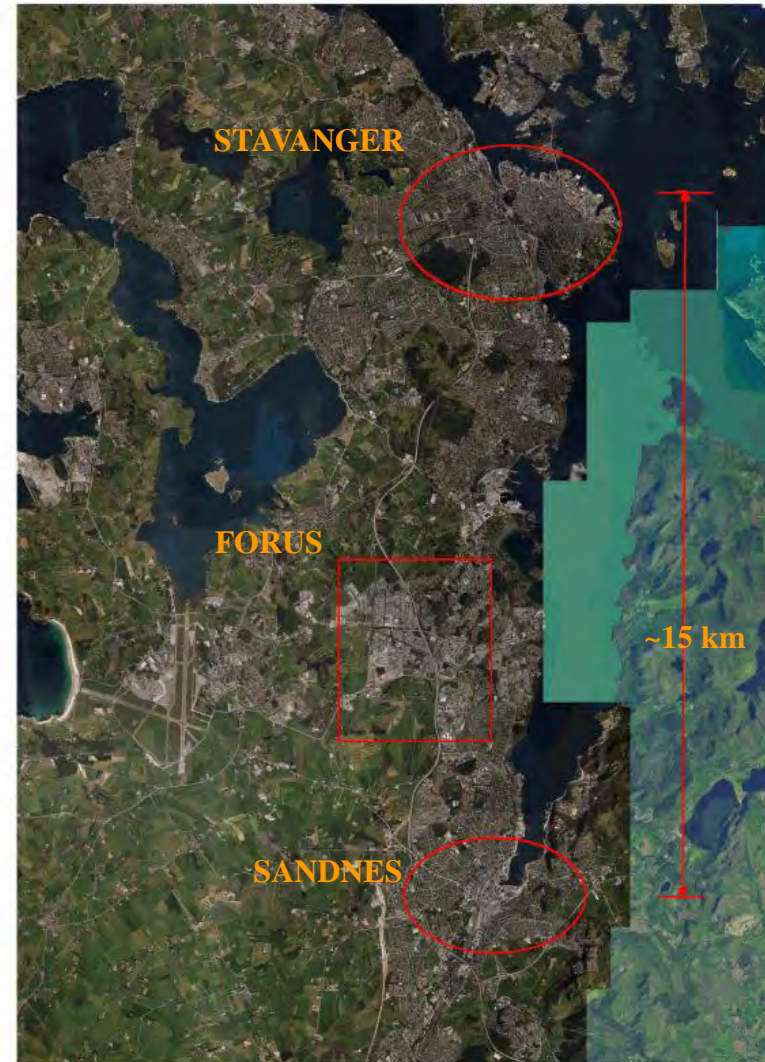
Amdal presiserer at noe av det spesielle med veien er at den utelukkende skal brukes av syklister.

forviklet så godt som hele distansen mellom Stavanger og Sandnes. - Det skal være planke overgangene og få pakkelingsmuligheter. Dette er for en veien skal være effektiv, og dermed et attraktivt alternativ. Vegvesenet skriver i sin rapport at grenseverdien for mengden svevestøv som er helsemessig forsvarlig, muligens vil overskrides noen steder langs sykkelstamveien. Amdal mener likevel ikke dette er noe problem. Hensikten med prosjektet er å bidra til økt sykkelbruk i området, særlig for folk som pendler til arbeid og jobb. Med en trafikkfrik, direkte sykkelstamvei skal bilstiene fristes til å velge miljøvennlig i tråd med Nasjonal Transportplanens mål om dobling av sykkelbruk i byene.



# Hvorfor sykkelstamveg?

- Nord-Jæren - en region med sterk vekst
- Ca. 200 000 innbyggere
- Ca. 20 000 arbeidsplasser på Forus / Lura (40 000 i 2040?)
- Trafikkvekst og kø
- Manglende forbindelser i dag – lav sykkelandel
- Gunstig topografi, klima og mange med sykkelavstand
- Overordnet mål om å øke sykkelandelen (NTP: dobling i by/tettsted)



# Forus / Lura næringsområde

- God tilgjengelighet med bil
- Lav kollektivandel og til dels dårlig kollektivdekning
- Dårlig utviklet gang- og sykkelvegnett
- Lav sykkelandel – ca 6%



# Mål for prosjektet

## Hovedmål:

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



# Et attraktivt tilbud


- Kortest mulig trase
- Høy standard
- Høy fart
- Trafikksikkert
- Forbeholdt syklister




- = **Effektivt, attraktivt og sikkert tilbud**



# Forslag til kommunedelplan og KU

  
Statens vegvesen

Sykelstamveg Stavanger - Forus/Lura - Sandnes  
Kommunedelplan og konsekvensutredning



Region vest  
Avdeling Rogaland  
Dato: 21. mars 2011



# Tilgjengelige dokumenter

- Plankart og bestemmelser / retningslinjer
  - Konsekvensutredning / planbeskrivelse
- 
- 10 fagrappporter / notater
  - Tegninger
  - Kortutgave

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

[www.sandneskommune.no](http://www.sandneskommune.no) (byplan + reguleringsplan)

[www.stavangerkommune.no](http://www.stavangerkommune.no) (høringer)

# Hensikt med kommunedelplan og konsekvensutredning

- Valg av trase og standard
- Avklare konsekvenser
  
- Overordnet plan – følges opp av detaljerte planer for valgt trase (reguleringsplan)

# Hvorfor langs E39?

- Det er vurdert traseer langs E39 og fv. 44. En trase langs E39 er best fordi:
  - Størst potensial for antall brukere langs E39
  - Svært vanskelig å oppnå ønsket standard og trafiksikkerhet langs fv. 44
- Eksisterende / oppgradert tilbud langs fv. 44 og Gandsfjorden vil være et supplement



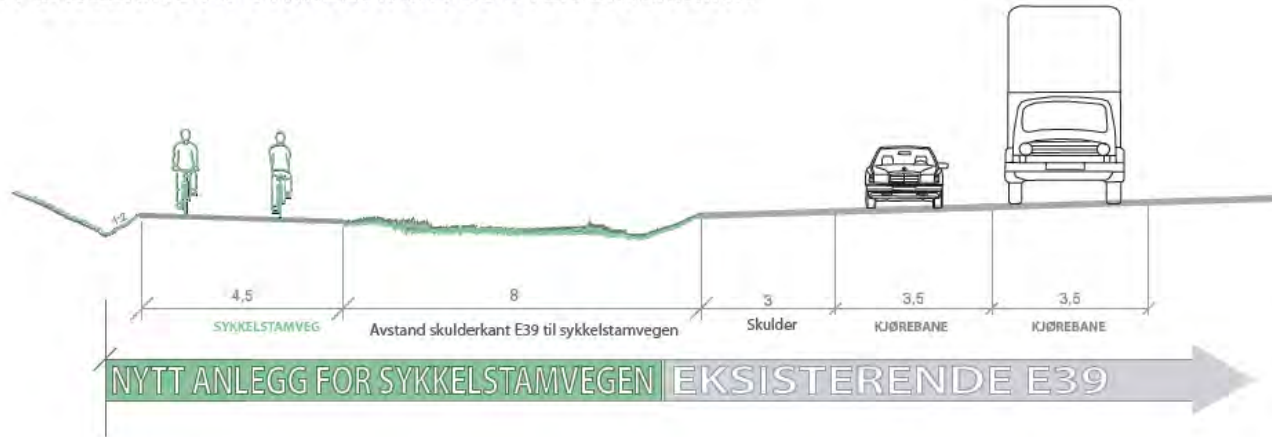
# Standard

- Mest mulig direkte trase
- Planskilt kryssing med biltrafikk
- Atskilt fra gående (ikke tillatt for gående)
- Gode stigningsforhold
- Bredder som muliggjør møte/forbisykling
- Gode påkoplingspunkter til eksisterende sykkelvegnett

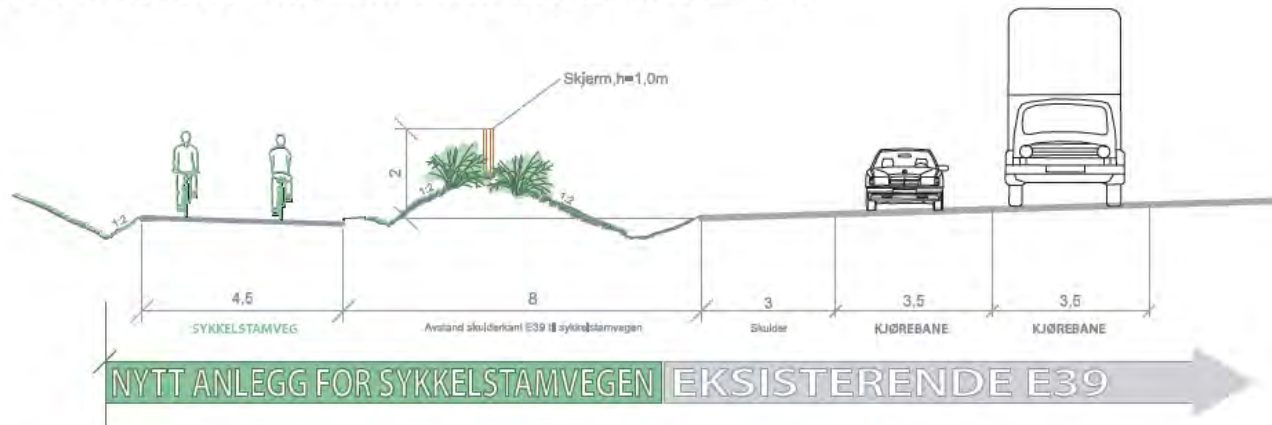


# Prinsippsnitt (minimum)

## PRINSIPPSNITT: PLASSERING AV SYKKELSTAMVEG UTEN SKJERMING

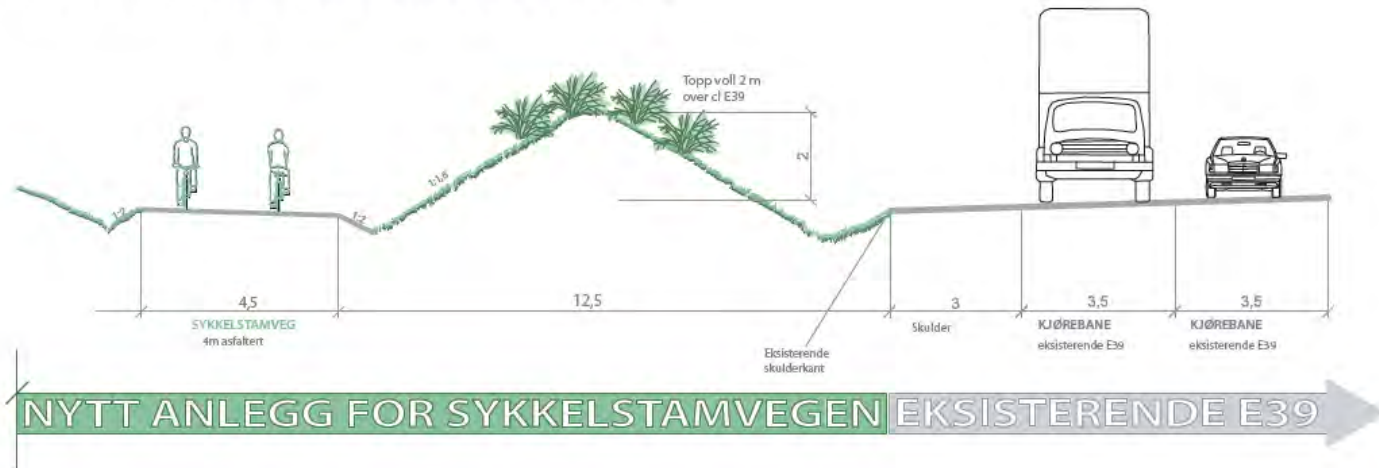


## PRINSIPPSNITT: PLASSERING AV SYKKELSTAMVEG MED SKJERM/GJERDE

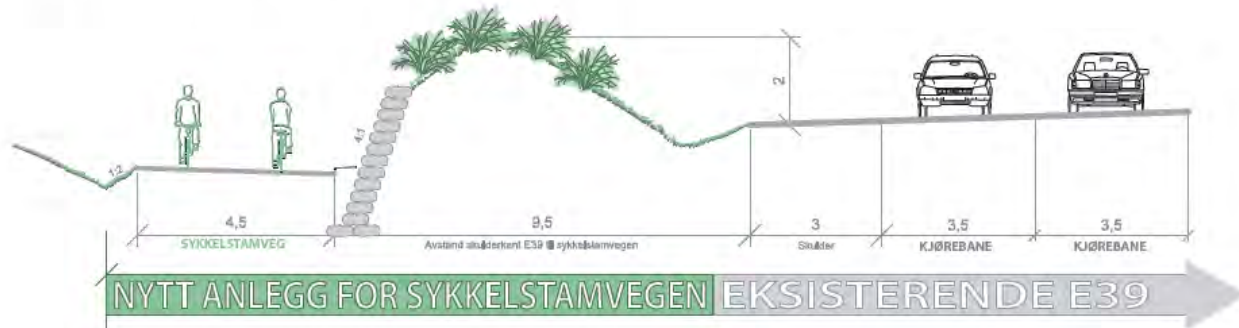


# Prinsippsnitt med evt. støyskjerming

## PRINSIPPSNITT: PLASSERING AV SYKKELSTAMVEG MED VOLL



## PRINSIPPSNITT: PLASSERING AV SYKKELSTAMVEG MED VOLL/MUR



# Hvor skal den gå?





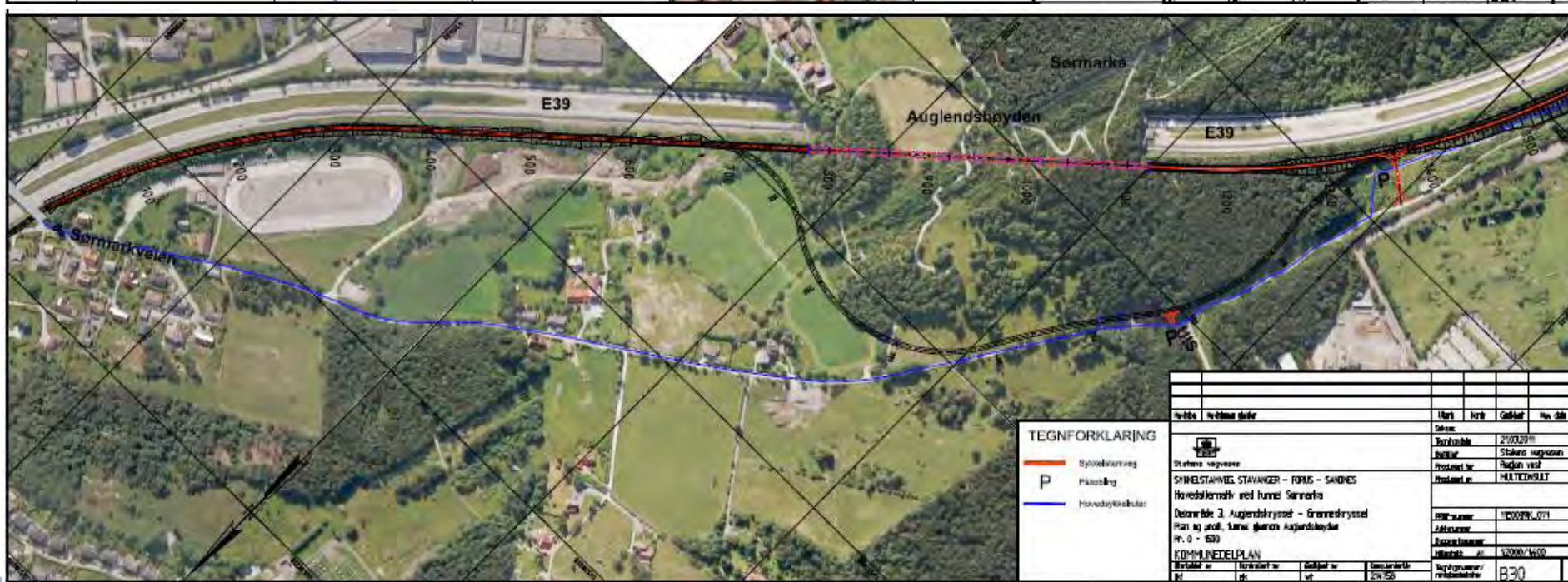
# Oversiktstegning

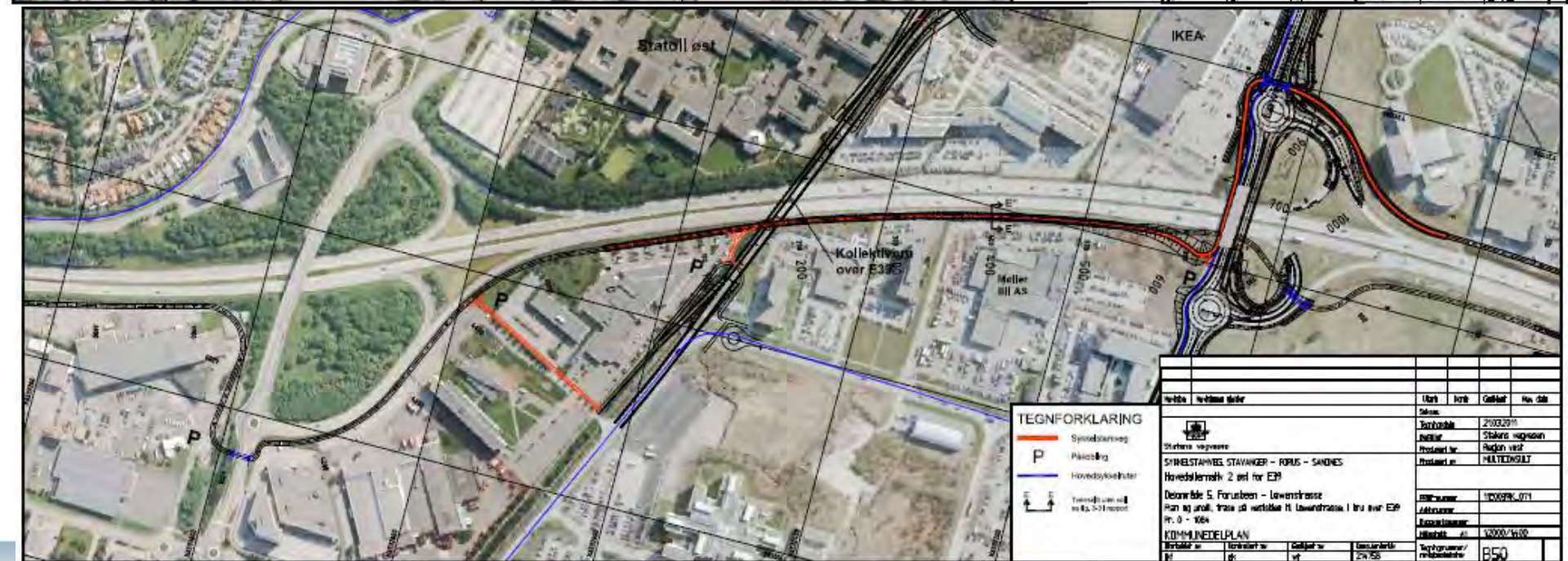
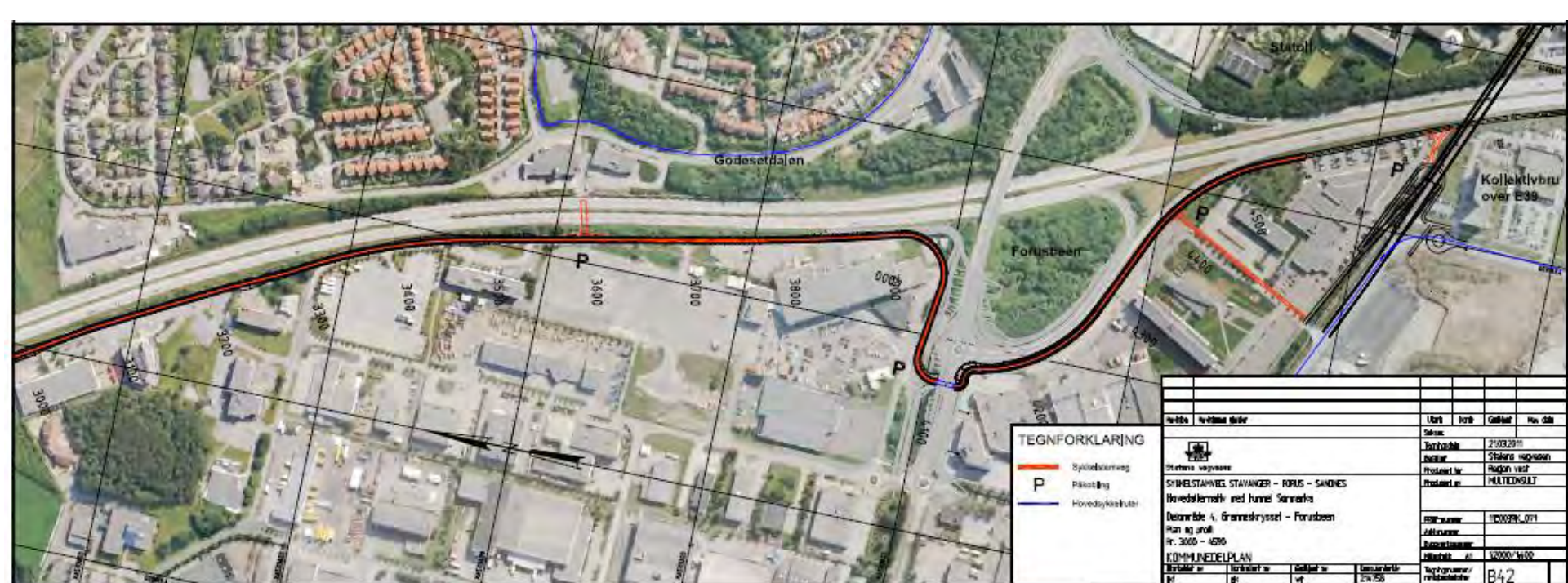


Adobe Acrobat  
Document

# Tilknytningspunkter











# Hvilke konsekvenser er vurdert

- Arealinngrep
- Støy
- Luftforurensing
- Ikke prissatte konsekvenser:  
Landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv,  
naturmiljø, naturressurser og  
kulturminner
- Kostnader (ca. 440 mill kr, 25 % usikkerhet  
dvs. mellom 350 og 550 mill kr)
- Samfunnsmessige kostnader (kost/nytte)

# Støy fra E39

- ✦ Støy er vanligvis ikke tema ved sykkeltiltak og det finnes ikke egne krav
- ✦ Litteraturstudie: ikke dokumentert at støy har konsekvenser eller påvirker vegvalg for transportsyklister
- ✦ Jevn støy (sus) oppleves mindre plagsom enn impulsstøy
- ✦ Støy maskeres av fartsvind og støy/sus fra hjelm
- ✦ Målgruppen = transportsyklisten
  
- ✦ Men: Støy vurderes med tanke på å oppnå et attraktivt tilbud



# Støy fra E39

- Forskrift "*Vern mot støy på arbeidsplassen*" setter grense på 85 dBA gjennomsnitt over 8 timer
- Uskjermet er støyen mellom 75 – 80 dBA der traseen ligger nær inntil E39 (noe høyere enn langs fv. 44)
- 2 m støyvoll/-skjerm inntil E39 demper 3-7 dBA
- På betydelige deler er det foreslått tiltak eller er større avstand fra E39, slik at støyen er mellom 65 og 75 dBA

# Hva oppnår vi?

- Raskere og mer trafikksikker trase – mer enn 5 min kortere reisetid mellom Stavanger og Forus
- Betydelig økning i antall syklister frem mot 2040
- Økning i sykkelandelen
- Samfunnsmessig gevinst (tid, ulykker og helse).  $Nytte / kost > 1$

# Andre tiltak / forhold som bidrar til økt sykkelandel

- Drift og vedlikehold på sykkelanleggene
- Tilrettelegging med sykkelparkering og garderober på arbeidsplassene
- Tiltak på sekundært sykkelvegnett
- Parkeringspolitikk
- Avgifter på bilbruk
  
- Køsituasjonen på vegnettet

# Når kommer sykkelstamvegen?

- Forslag til kommunedelplan og KU foreligger – vedtak 2011 / 2012
- Reguleringsplan i 2013
- Tidligste anleggsstart i 2014 – etappevis utbygging vil være aktuelt
  
- Finansiering: Ikke avklart. Mål om å inngå i første del av NTP 2014 - 2023

# Et attraktivt tilbud

- Kortest mulig trase
- Høy standard
- Høy fart
- Trafikksikkert
- Forbeholdt syklister



- = **Effektivt, attraktivt og sikkert tilbud**

# Sykkelstamveg Stavanger-Forus/Lura-Sandnes

## Spørsmål?

