

SANDNES KOMMUNE - RÅDMANNEN

Arkivsak : 200806825
Arkivkode : E: Q21 &10
Saksbehandler : Anne Sviland

Transportplansjef : Håkon Auglend
Byplansjef : Mette Paavola

Behandles av utvalg:	Møtedato	Utvalgssaksnr
Kommuneplankomiteen (Behandling av forprosjekt og mulighetsstudie)	24.11.08	17/08
Kommuneplankomiteen (Uttalelse til planprogram)	08.06.09	9/09
Kommuneplankomiteen (Godkjent planprogram)	07.12.09	15/09
Formannskapet (Godkjent planprogram)	08.12.09	122/09
Kommuneplankomiteen (Forslag til kommunedelplan og konsekvensutredning)	09.05.11	10/11
Formannskapet (Forslag til kommunedelplan og konsekvensutredning)	24.05.11	76/11
Kommuneplankomiteen	14.11.11	
Bystyret	22.11.11	
Utvalg for byutvikling (melding)		

KOMMUNEDELPLAN FOR SYKKELSTAMVEG SANDNES - FORUS/LURA - STAVANGER, PLAN 2010118

SAKEN GJELDER

Statens vegvesen har utarbeidet forslag til kommunedelplaner og konsekvensutredning for sykkelstamveg mellom Stavanger (Schancheholen) og Sandnes (Oalsgata) via Forus/Lura.

Planforslaget skal gi Sandnes kommune, som planmyndighet, grunnlag til å behandle og fatte vedtak om sykkelstamvegen bør bygges, konsekvensene av å etablere en sykkelstamveg, valg av trase og prinsippløsninger for sykkelstamvegen.

Forslag til kommunedelplan og konsekvensutredning har vært utlagt til offentlig ettersyn i perioden 17.06.11 – 05.09.11.

Saken legges frem for 2. gangsbehandling i kommuneplankomiteen og skal videre til bystyret for endelig vedtak.

BAKGRUNN FOR SAKEN

Utviklingen i Stavanger-regionen med et ekspansivt næringsliv, rask befolkningsvekst og en relativt høy, og økende biltetthet gir utslag på trafikkveksten. For å begrense veksten i personbiltrafikken satses det blant annet på tilrettelegging for alternative transportmidler.

Satsingen på en høyverdig sykkelforbindelse mellom Stavanger, Forus/Lura og Sandnes er et slikt tiltak.

SAKSBEHANDLING

Varsling av planoppstart	04.01.2007
Forprosjekt og mulighetsstudie	24.11.2008
Uttalelse planprogram	08.06.2009
Godkjent planprogram	08.12.2009

Fullstendig planforslag mottatt	29.03.2011
1.gangsbehandling av kommunedelplan med konsekvensutredning	24.05.2011

Offentlig ettersyn 17.06.11 – 05.09.11

2.gangsbehandling i kommuneplankomiteen

Videre behandling:
Endelig vedtak i bystyret

TIDLIGERE BEHANDLING

Behandling av forprosjekt og mulighetsstudie

Kommuneplankomiteen behandlet sak om Sykkelstamvegen Sandnes – Forus – Stavanger i møte den 24.11.2008 (KPK-sak 17/08).

Kommuneplankomiteen gjorde da følgende enstemmige vedtak:

1. *Saksforelegg, vedlagt rapport: Sykkelstamveg på Nord-Jæren – et forprosjekt og vedlagt notat: Sykkelstamveg Stavanger – Forus Sandnes, mulighetsstudie, tas til orientering.*
2. *Kommuneplankomiteen anbefaler at Sandnes kommune deltar i arbeidet med utarbeidelse av planprogram og kommunedelplan med konsekvensutredning for sykkelstamveg på Nord – Jæren.*
3. *Kommuneplankomiteen anbefaler at trase for sykkelmotorveg innarbeides i kommuneplanens arealdel ved neste revisjon.*

Uttalelse til planprogram

Sandnes kommune gav følgende uttalelse til planprogrammet gjennom vedtak i kommuneplankomiteen, møtedato 08.06.09 sak 9/09:

1. *Kommuneplankomiteen tar forslag til planprogram for kommunedelplaner og konsekvensutredning for sykkelstamveg på Nord-Jæren til orientering med følgende tillegg som må ivaretas/rettes opp i planprogrammet:*
 - *Følgende skal vises og utredes på lik linje med alternativene i mulighetsstudien:*
 - *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 kryssningspunkt 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.*
2. *Momenter og innspill som framkommer i møtet skal tas med i arbeidet med det endelige forslaget til handlingsprogram.*

Vedtaket var enstemmig.

Behandling og godkjenning av planprogram

Planprogram for sykkelstamvegen ble behandlet i kommuneplankomiteen 07.12.09, og vedtatt i formannskapet 08.12.09. Rådmannens innstilling datert 20.11.09 ble enstemmig vedtatt.

Følgende endelige vedtak ble fattet:

Formannskapet fastsetter revidert planprogram, sist datert 24.09.09, for utarbeiding av kommunedelplan for sykkelstamveg på Nord-Jæren. Vedtaket fattes med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-9 og forskrift om konsekvensutredning §§ 6 og 7.

Behandling av forslag til kommunedelplan og konsekvensutredning

Forslag til kommunedelplan og konsekvensutredning ble behandlet i kommuneplankomiteen 09.05.2011. Rådmannens innstilling datert 15.04.2011 ble enstemmig vedtatt og oversendt formannskapet for videre behandling og endelig vedtak i møte 24.05.2011.

Følgende endelige vedtak ble fattet:

Formannskapet godkjenner, i henhold til plan- og bygningsloven 27.juni 2008 nr. 71 § 11-14, at kommunedelplan med konsekvensutredning for sykkelstamveg Stavanger - Forus/Lura – Sandnes, plan 2010118, siste datert 21.03.2011, med bestemmelser, siste datert 21.03.2011, legges ut til offentlig ettersyn.

BESKRIVELSE PLANFORSLAGET

Nedenfor følger en kort oppsummering av planforslaget. For en fullstendig presentasjon vises det til hovedrapport datert 21.03.2011(utrykt vedlegg nr.4).

Mål, strategier og målgrupper

Hovedmål: Det skal legges til rette for overføring av arbeidsreiser på Nord-Jæren fra personbil til sykkel med hovedfokus på Forus/Lura-området.

Delmål: Økt sykkelandel til Forus/Lura, og i aksen Stavanger – Sandnes sentrum.

Strategier: Skape en trygg, sikker og rask transport for syklende ved å sette høye krav til standard og utforming som øker sannsynligheten for at flere velger sykkel framfor bil. Mest mulig direkte trase med gode stigningsforhold, få hindringer og uten sammenblanding med andre trafikantgrupper.

Få, men strategiske påkoblingspunkter mellom sykkelstamvegen og eksisterende hovednett for sykkel.

Målgrupper: Arbeidsreisende til og fra Forus/Lura, som i dag bruker personbil. For øvrig vil sykkelstamvegen være et tilbud for å få bilister til å bli syklister på andre reiser og til andre målpunkt langs traseen. Sykkelstamvegen vil også være et forbedret tilbud til de som allerede sykler både til jobb og i fritiden.

Forholdet til annen planlegging og gjeldende planer

I planforslaget er det en beskrivelse av nasjonale og lokale planer som legges til grunn for foreliggende planforslag, samt en opplisting av gjeldende planer og igangsatt planarbeid. For detaljer vises det til planforslaget kapittel 2 side 29 – 33.

Standard og utforming

Standarden på sykkelstamvegen er høy:

- Total bredde 4,5 m (4 m asfaltert vegbane og 2 x 0,25 m vegskulder).
- Horisontalkurvatur skal minimum være 40 m.
- Maksimal stigning 3,5 % for strekning lengre enn 200 m
- Maksimal stigning 5 % inntil 200 m lengde.
- Maksimal stigning 7 % inntil 100 m lengde.
- Kryssinger av kjøreveger skal være planskilte.
- Kryssing av gang/ og sykkelveier og turveier skal fortrinnsvis være planskilte.
- Det skal tilstrebes å oppnå en frisikt i kryss på 6 x 50 m.
- Der sykkelstamvegen ligger inntil/nær områder med fare for at andre trafikanter eller lekende barn kan komme inn på vegen, skal fysisk skille mot sykkelstamvegen vurderes som tiltak.
- Sykkelstamvegen er forbeholdt syklende.

I tilfeller der det ikke er mulig å oppnå denne standarden skal nødvendige avbøtende tiltak iverksettes på en slik måte at avvikene i sum ikke gir en dårligere måloppnåelse for sykkelstamvegen.

Sykkelstamvegen legges parallelt med E39, men en minimumsavstand som muliggjør en eventuell utvidelse med kollektivfelt langs E39 i framtiden. Minimumsavstand mellom E39 og sykkelstamvegen er 8 m, bortsett fra ved bruer hvor minimumsavstanden kan reduseres.

Koblinger mot viktige målpunkt

Kriterier for valg av påkoblingspunkt har vært:

- Viktige målpunkt.
- Kopling til hovedsykkelruter, eventuelt bydelsruter.
- Hensiktsmessig plassering for å unngå at sykkelstamvegen brukes av andre trafikantergrupper, bl.a. unngå at sykkelstamvegen benyttes som skolevei og gangtrafikk generelt.

Delstrekninger

Forslagene til sykkelstamvegens plassering, samt prinsipløsningene som er utredet i begge kommunene er presentert i totalt 7 delstrekninger. Under merknad vises det også til hva som er anbefalt løsning. Delstrekningene er:

Delstrekninger	Strekning	Kommune	Merknad
----------------	-----------	---------	---------

	<p>1 Madlaveien – Schancheholskrysset</p>	<p>Stavanger</p>	<p>Vest for E39. Regulert i plan 2192 og vurderes ikke i denne rapporten. Delområde 1 beskrives derfor ikke ytterligere i rapporten.</p>
<p>Sykkelstamveg</p> <ul style="list-style-type: none"> Ⓟ Pakobling — Trasé — Alternative traseer - - - Alternative traseer, tunnel — Bydelsrute som påkoples — Hovedsykkelrute 	<p>2 Schancheholskrysset – Auglendskrysset</p>	<p>Stavanger</p>	<p>Vest for E39.</p>
<p>Sykkelstamveg</p> <ul style="list-style-type: none"> Ⓟ Pakobling — Trasé — Alternative traseer - - - Alternative traseer, tunnel — Bydelsrute som påkoples — Hovedsykkelrute 	<p>3 Auglendskrysset – Sørmarka – Granneskrysset</p>	<p>Stavanger</p>	<p>Vest for E39. Øst for E39 på strekningen sør for Auglendsskrytunnel, var vurdert men forkastet undervegs i planprosessen.</p>
	<p>4 Granneskrysset – Forusbeen</p>	<p>Stavanger</p>	<p>Vest for E39.</p>

--	--	--	--	--

Delstrekninger	Strekning	Kommune	Merknad
	<p>5</p> <p>Forusbeen - Løwenstrasse</p>	<p>Stavanger, Sandnes</p>	<p>I konsekvensutredningen er det for delstrekning 5 vurdert et alternativ vest for E39 og et alternativ øst for E39. Et tosidig tilbud er også vurdert.</p> <p><u>Anbefalt løsning</u> er en trase på vestsiden til Løwenstrasse, krysse over mot øst og følge østsiden av E39 til Oalsgata/Sandnesveien. Tosidig tilbud er ikke anbefalt.</p>
	<p>6</p> <p>Løwenstrasse – Kvadratkrysset</p>	<p>Sandnes</p>	<p>I konsekvensutredningen er det for delstrekning 6 vurdert et alternativ vest for E39 og et alternativ øst for E39.</p> <p><u>Anbefalt løsning</u> er en trase på vestsiden til Løwenstrasse, krysse over mot øst og følge østsiden av E39 til Oalsgata/Sandnesveien.</p>

	<p>7 Kvadratkrysset – Stangelandskrysse t</p>	<p>Sandnes</p>	<p>I konsekvens- utredningen er det for delstrekning 6 vurdert et alternativ vest for E39 og et alternativ øst for E39.</p> <p><u>Anbefalt løsning</u> er en trase på vestsiden til Løwenstrasse, krysse over mot øst og følge østsiden av E39 til Oalsgata/Sandnes- veien.</p>
--	---	----------------	---

KONSEKVENsutREDNING

Alternativer

Alternativ 0 er dagens tilbud til alle trafikanter. Konsekvensene av et prosjekt måles ved å sammenligne forventet tilstand, etter at prosjektet er gjennomført, mot forventet uten gjennomføring av prosjektet.

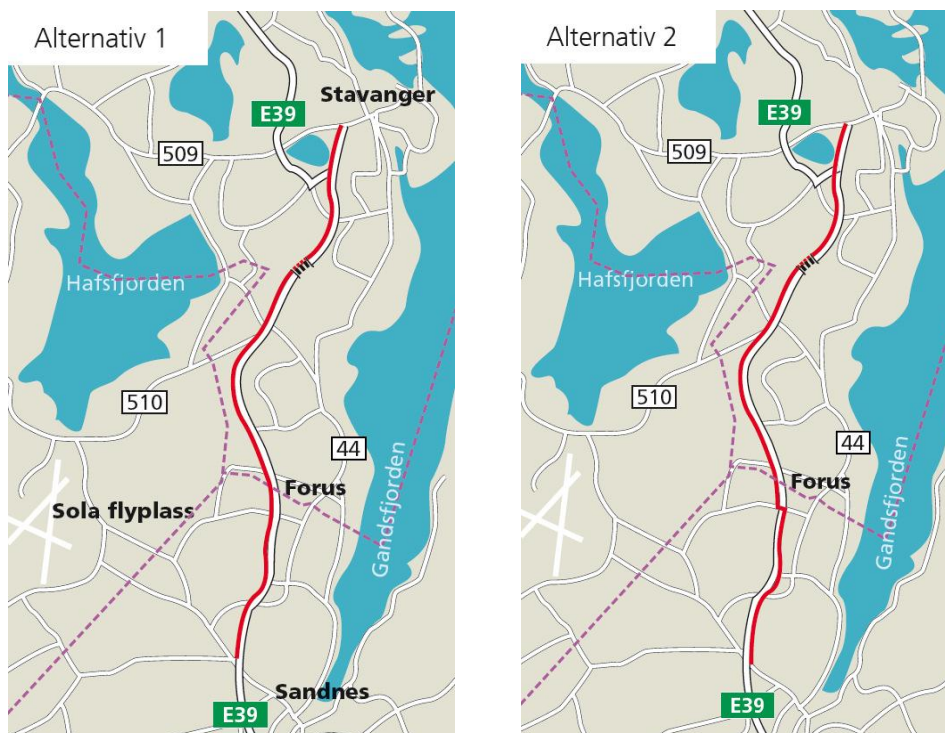
I løpet av prosessen med utarbeiding av konsekvensutredningen og kommunedelplanene er det konkludert med at to alternativer skal presenteres, begge med tunnel gjennom Auglendshøyden.

I Stavanger kommune er kun et alternativ vurdert:

- vestsiden av E39 fra kryss Madlaveien/Rv509 til kommunegrensen med tunnel gjennom Auglendshøyden (Alternativ 1)

I Sandnes kommune er to alternativer vurdert:

- Vestsiden av E39 fra kommunegrensen til Løwenstrasse i begge alternativene.
- Fra Løwenstrasse til Oalsgata/Sandnesveien er det vurdert et alternativ på vestsiden av E39 (Alternativ 1) og et alternativ på østsiden av E39 (Alternativ 2).



Figur 1 Kart over alternativ 1 og alternativ 2

I den samfunnsøkonomiske analysen blir konsekvensene av de ulike løsningene vurdert, iht. håndbok 140, ved å veie fordeler og ulemper opp mot hverandre. I analysen er det skilt mellom de prissatte¹ konsekvensene, som blir beregnet kvantitativt med tallverdier, og de ikke-prissatte² konsekvensene, som vurderes kvalitativt med antall + og -. Til slutt i den samfunnsøkonomiske analysen sammenstilles disse til en samlet konsekvens.

¹ I begrepet prissatte konsekvenser ligger nytte-kostnadsberegning hvor man tar utgangspunkt i hovedgruppene av aktører: trafikanter og transportbrukere, det offentlige og samfunnet for øvrig.

² Ikke-prissatte konsekvenser er iht. håndbok 140 konsekvenser for landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø og naturressurser (se for øvrig kapittel 6).

Prissatte konsekvenser

Den prissatte nytten/verdien av at mennesker sykler og av tiltak som forbedrer infrastrukturen for syklistene beregnes. Nyttene avhenger av hvordan syklisten verdsetter hensikten med reisen, og den "oppofringen" som syklisten gjør i form av bl.a. tid, trygghet og komfort/bekvemmelighet. Det beregnes også andre effekter som er direkte relatert til trafikksikkerhet og helse for syklisten og indirekte til utslipp, trafikksikkerhet, slitasje og kø pga. eventuelt minsket biltrafikk.

Det er ikke grunnlag for å skille på prissatte nytte for de ulike alternativene. Investeringskostnadene er derfor den viktigste prissatte forskjellen mellom de to hovedalternativene.

- Hovedalternativ 1 (med tunnelalternativ ved Sørmarka):
390 mill. kr, pluss/minus 25 % dvs. mellom 300 og 500 mill. (2010-kroner)

- Hovedalternativ 2 (med tunnelalternativ ved Sørmarka):
440 mill. kr. Pluss/minus 25 % dvs. mellom 350 og 550 mill. (2010-kroner)

Kostnadene er beregnet med Statens vegvesens metodeverktøy ANSLAG. I tallene inngår:

- Anleggelse av 4,5 m bred sykkelstamveg inkl. blant annet: oppbygging, asfalt og kantstein, belysning, drenering og kummer, gjerde/rekkverk, beplantning.
- Konstruksjoner (underganger og bruer).
- Tunnel gjennom Sørmarka.
- Andre tiltak (eventuell støyskjerming).
- Byggherrekostnader og grunnnerv³.

Tunnelen gjennom Sørmarka representerer en merkostnad på ca. 26 mill. kr. Tunnelen gir en reisetidsinnkorting på anslagsvis 35 sekunder.

Den samfunnsøkonomiske kalkylen viser at sykkelstamvegen er samfunnsøkonomiske lønnsom.

Netto nytte-kostnad pr. budsjettkrone er 1,38 for det dyreste alternativet. Dvs. at investeringen gir nytte tilsvarende to ganger investeringskostnaden.

Usikkerheten i kostnadene er +/- 25 %. For å vurdere usikkerheten i nytten er det utarbeidet en følsomhetsanalyse. Her har man bl.a. antatt en lavere vekst i sykkeltrafikken, mindre andel av syklistene som benytter sykkelstamvegen og at ingen internreiser innenfor kommunegrensene foretas på sykkelstamvegen. Det er også gjort en beregning der alle tre faktorene varieres samtidig, samt en der alle faktorene varieres samtidig og i tillegg settes helseeffekten til 0. Følsomhetsanalysen viser at sykkelstamvegen er lønnsom selv med variasjon av alle forholdene samtidig.

³ Det er stor usikkerhet knyttet til verdsettingen av næringseiendommer.

Ikke - prissattekonsekvenser

Landskapsbilde

Traseen går delvis gjennom bolig- og friområder, næringsområder og på landbruksjord. Verdien er vurdert til middels, bortsett fra mellom Forusbeen og Løwenstrasse og østlige trasé mellom Løwenstrasse og Kvadratkrysset, hvor verdien vurderes som liten.

Hovedalternativ 1 og 2 er svært like. Konsekvensene for landskap er ikke store samlet sett, og i næringsområdene får sykkeltraseen en positiv konsekvens.

Sykkeltamvegen vil medføre en ytterlig oppdeling av et landskap, men dette landskapet er likevel så sterkt preget av motorvegen i deler av området, at konsekvensene ikke blir store.

Samlet sett vurderes hovedalternativ 2, samt tunnel gjennom Auglendshøyden som det beste for landskapsbildet.

Nærmiljø og friluftsliv

Nordfra og sør til Granneskrysset går traseen gjennom bolig- og friområder. Her er verdien vurdert til middels til stor. På jordbruksjord og næringsarealer er det vurdert å være liten verdi for nærmiljø og friluftsliv. Boligområdene sør for Kvadratkrysset har middels verdi.

Omfang/konsekvens for deltemaet vurderes å være liten positiv, bortsett fra der traseen går langs boligområder og i dagen gjennom Sørmarka, hvor omfang og konsekvens er vurdert som lite negativt. Vurderingen av at konsekvensen blir positiv på jordbruksarealer og i næringsområder begrunnes i hovedsak med at sykkelstamvegen gir et tilbud som bidrar til å øke befolkningens mulighet til en aktiv hverdag, både på reiser til/fra arbeid og i fritiden. Det vurderes også som positivt at man får flyttet noen transportsyklister bort fra områder hvor det er mange fotgjengere. Man får i tillegg til en viss grad en opprydding og bedre strukturering av noen nærområder, med klart skille mellom nærmiljøaktiviteter og gjennomgående transportsykling med til dels høy fart.

Alternativ 1 kommer noe bedre ut enn alternativ 2, fordi det i delstrekning 7 er vurdert at alternativ 1 medfører en liten positiv konsekvens (+), mens alternativ 2 medfører liten negativ konsekvens (-).

Samlet sett vurderes hovedalternativ 1, samt tunnel gjennom Auglendshøyden som det beste for nærmiljø og friluftsliv.

Naturmiljø

Planområdet er preget av dyrket mark, bebyggelse og veger. Til tross for dette er det registrert flere naturverdier her.

Ullandhaug/Sørmarka er den mest ”naturpregede” delen av influensområdet med innslag av mye skog. Det er registrert to truede naturtyper. Sørmarka er også et viktig område for fugl. Dette området er vurdert å ha middels verdi. For øvrig vurderes planområdet å ha liten til ubetydelig verdi for naturmiljø.

Ny sykkelstamveg har stort sett små og ubetydelig negative konsekvenser for naturmiljøet. Traseen er for en stor del lagt i bebygde områder og på dyrket mark. De største naturverdiene finnes i Sørmarka. Her kommer begge alternativene i berøring med en registrert naturtypelokalitet, og de gir inngrep i grøntområdet. Tunnelføring begrenser de negative konsekvensene noe. Mellom Forusbeen og Stangelandskrysset kommer alternativ 1 i direkte berøring med en naturtype. Alternativ 2 øst for E39 berører ingen naturtyper, og er det beste

for dette temaet, men lokalitetene som berøres på vestsiden har begrenset verdi, og forskjellen er liten.

Samlet sett vurderes hovedalternativ 2, samt tunnel gjennom Auglendshøyden som det beste for naturmiljøet.

Kulturmiljø/kulturminner

Kun et kulturmiljø ligger så nær sykkelstamveg at det vurderes å bli berørt av anlegget. Dette kulturmiljøet ligger helt sør, på vest siden av E39. Verdien for delstrekning 7 (vest for E39) vurderes å være middels. Øvrige delstrekninger er av ubetydelig/liten verdi for kulturminner.

Samlet sett vurderes hovedalternativ 2 som det beste for kulturmiljø/kulturminner. Valg av tunnel eller trase i dagen ved Sørmarka har ingen betydning for kulturmiljø/kulturminner.

Naturressurser

Kun dyrket mark vurderes å ha verdi for naturressurser i influensområdet. All dyrket mark gis stor verdi. Skogs- og beiteområde i Sørmarka gis liten verdi. Bebygde områder gis ingen verdi. Sør for Løwenstrasse er det ingen verdier for naturressurser på østsiden av E39, mens verdien på vestsiden er vurdert som stor.

De eneste relevante negative konsekvensene for dette temaet er beslag av dyrket jord, dvs. mellom Granneskrysset og Forus, og på vestsiden av E39 mellom Løwenstrasse og Stangelandskrysset. Hovedalternativ 1 gir et beslag på 46 dekar, mens hovedalternativ 2 beslaglegger 20 dekar.

Samlet sett vurderes hovedalternativ 2, samt tunnel gjennom Auglendshøyden som det beste for naturressurser.

Samlet vurdering av ikke- prissatte konsekvenser

Oppsummering av konsekvenser for ikke-prissatte temaer

	Sammenstilling hovedalternativer			Vurdering i delstr. 3	
	Alt. 0	Alt. 1	Alt. 2	I tunnel	I dagen
Landskapsbilde	0	- / - -	0 / -	- / 0	-
Nærmiljø og friluftsliv	0	+	+/0	+	-
Naturmiljø	0	-	0 / -	-	--
Kulturmiljø	0	--	0	0	0
Naturressurser	0	--	0 / -	0 / -	-
Samlet vurdering	0	Negativt	Bidrag nær 0	Bidrag nær 0	Negativt
Rangering	2	3	1	1	2

Samlet sett vurderes hovedalternativ 2 som det beste fordi dette kommer likt eller bedre ut for alle ikke-prissatte temaer, bortsett fra nærmiljø og friluftsliv. I delstrekning 3 er tunnelalternativet det beste. Dette kommer likt eller bedre ut enn trase i dagen gjennom Sørmarka for alle ikke-prissatte temaer.

Sammenstilling

Samlet vurdering prissatte og ikke-prissatte konsekvenser

Det dyreste alternativet - hovedalternativ 2 med tunnel i Sørmarka - er å foretrekke mht. ikke-prissatte konsekvenser. Avveiningen blir da om merkostnaden på ca. 50 mill. kr mellom hovedalternativ 1 og hovedalternativ 2 oppveies av at man legger traseen nærmest målpunktene på Forus / Lura, og at man best ivaretar de ikke-prissatte temaene. Det er forventet at potensialet for økt sykkelandel er størst i alternativ 2 da dette ligger nærmere de viktige målpunktene på Forus / Lura, samt at de aller fleste brukerne i Sandnes bor på østsiden av E39. Ved valg av hovedalternativ 2 får man også enklere mulighet til etablere nye påkoplinger ved behov, på et senere stadium. Med en god kopling mellom traseen på østsiden av E39 ved Børskådå, og gang- og sykkelveg langs nye rv. 44 har man også en god løsning for syklistene som kommer lengre sør fra. I tillegg vil alternativ 2 ikke berøre verdifull jordbruksjord i sør.

Statens vegvesen vurderer at alternativet med tunnel gjennom Sørmarka er best fordi dette gir en kortere og mer direkte trasé, med færre konfliktpunkter med andre trafikanter og mindre inngrep i Sørmarka friområde. Påkoplingspunktene sør for Auglendshøyden tunnel og ved Sørmarkkroken bidrar til at de som skal mot Universitetet eller som vegrer seg mot å sykle i tunnelen kan velge å sykle dagens hovedsykkelrute, Sørmarksruta.

Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.

	Sammenstilling hovedalternativer		
	Alt. 0	Alt. 1	Alt. 2
Netto nytte (mill. 2010-kr) og rangering	0 3	565 1	516 2
Vurdering av ikke-prissatte og rangering	Ingen 2	Negativt 3	Bidrag nær 0 1
Samfunnsøkonomisk vurdering	0	Positiv	Positiv
Rangering	3	2	1

Konklusjon

Ut fra vurderingene av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser ser man at trase vest for E39 fra Madlaveien til Løwenstrasse, med tunnel gjennom Auglendshøyden, og øst for E39 fra Løwenstrasse til Oalsgata, er det foretrukne valget.

HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN

Kommunedelplan og konsekvensutredning har vært utlagt til offentlig ettersyn i perioden 17.06 – 05.09.2011. Det kom inn følgende uttalelser:

Fra offentlige fagmyndigheter, etater og utvalg:

1. Fylkesmannen i Rogaland, brev datert 05.09.2011

Fylkesmannen er positiv til sykkelstamvegen som sykkelvennlige og bilkøreduserende tiltak og støtter Statens vegvesen sin anbefaling av alternativ 2 inkludert tunnel under Auglendshøyden og ikke dobbel trase på Forus (delstrekning 5).

Økt sykkelandel for transportreiser er et viktig tiltak for å nå målene om endret reisemiddelbruk og begrense biltrafikken. En god og samordnet regional

kollektivsatsing og parkeringspolitikk er nødvendig for å løse trafikkutfordringene og vil stimulere bruken av framtidig sykkelstamveg. Fylkesmannen etterlyser utredet i KU alternativ bruk av midler til utbedring av eksisterende sykkelveinett. Fylkesmannen har ikke merknader til foreslåtte bestemmelser og retningslinjer på dette plannivået.

Ut fra nasjonale jordverninteresser, fremmer Fylkesmannen **innsigelse til trase på vestsiden av E39 for delstrekning 6 og 7 i Sandnes kommune**, dersom dette mot anbefalingen fra Statens vegvesen, bli valgt.

Rådmannens kommentar:

Tas til etterretning.

Rådmannen legger alternativ 2 (øst for E39) til grunn i sin anbefaling av trase.

2. Fylkesrådmannen, Regionalplanavdelingen, brev datert 07.10.2011

Rogaland fylkeskommune er positiv til at det etableres en sykkelstamveg på strekningen Stavanger – Forus/Lura – Sandnes. Videre er fylkeskommunen positiv til at det skal utarbeides en Ytre miljøplan og at dette er tatt inn i bestemmelsene til planen. Tunnel under Auglendshøyden (Sørmarka) i Stavanger kommune anbefales. Alternativ 2 (øst for E39) på strekningen Forus/Lura – Sandnes anbefales. **Rogaland fylkeskommune fremmer administrativ innsigelse etter Kulturminneloven til alternativ 1 (vest for E39)**

Rådmannens kommentar:

Tas til etterretning.

Rådmannen legger alternativ 2 (øst for E39) til grunn i sin anbefaling av trase.

3. Statens vegvesen, brev datert 18.08.2011

Statens vegvesen har utarbeidet forslag til kommunedelplaner og konsekvensutredning, og har ingen merknader til planforslaget slik det nå foreligger.

Rådmannens kommentar:

Tas til orientering.

4. Jernbaneverket, brev datert 09.08.2011

Jernbaneverket vil ikke påvirkes direkte av utbyggingen, og er svært positive til tiltak som fremmer miljøvennlig transport. Jernbaneverket har ingen merknader til planen.

Rådmannens kommentar:

Tas til orientering.

5. Forsvarsbygg, brev datert 01.09.2011

I planområdet, på Forus, ligger en av Forsvarets ledninger. Byggeforbudssone for ledningen er 12m, dvs 6m til hver side av senter ledning.

Rådmannens kommentar:

Vil bli tatt hensyn til i detaljregulering.

6. Sola kommune, brev datert 15.09.2011

Forslaget til sykkelstamveg berører ikke Sola direkte, vil gi også Sola et forbedret sykkeltilbud, og spesielt i Forus-området. Sola kommune har ingen merknader til planen.

Rådmannens kommentar:

Tas til orientering.

7. Naturvernforbundet i Rogaland, brev datert 12.09.2011

Naturvernforbundet støtter sykkelstamvegen slik den blir presentert i høringsdokumentet.

Rådmannens kommentar:

Tas til orientering.

8. Forum for Natur og Friluftsliv - Rogaland, brev datert 01.09.2011

FNF-Rogaland støtter sykkelstamvegen under forutsetning av at løsning med tunnel gjennom Auglendshøyden velges.

Utbyggingen langs og i LNF områder kan føre til uheldige tekniske inngrep som vil forstyrre lokale forekomster av sårbare og verdifulle arter. Det må tas særlig hensyn til kjente naturverdier, og at kartlegging foretas der en ikke har tilstrekkelig kunnskap.

Det er sagt lite om hvordan publikum skal finn fram til sykkelstamvegen. Matingen inn til sykkelstamvegen bør inngå som en del av sykkelstamvegplanen, parallelt med kommunenes separate sykkelstrategier.

Rådmannens kommentar:

Konsekvenser av inngrep er behandlet i konsekvensutredningen. Problemstillingen vil, ved behov, følges opp i detaljreguleringsplanene.

Kommunedelplanen angir et avgrenset planområde som gjelder trase for sykkelstamvegen. Planforslaget viser aktuelle påkoblingspunkter som binder det øvrige hovedrutenettet for sykkel til sykkelstamvegen. I arbeidet er det lagt vekt på at påkoblingene skal være godt lokalisert både med hensyn til framkommelighet, hvor det er hensiktsmessig mht. målpunkt og ikke minst hvor det er minst fare for konflikt med andre brukergrupper som ikke er tiltenkt å bruke sykkelstamvegen. Disse gruppene kan for eksempel være barn på vei til og fra skole.

9. Syklistenes landsforening Sør - Rogaland, brev datert 30.08.2011

SLF ser det som verdifullt at kommunene Stavanger og Sandnes sammen med Statens vegvesen har tatt initiativ til planen og støtter begrunnelsen for å legge denne langs E39. Det er beregnet 18-20 påkoblingspunkt langs hele traseen og det anses som tilstrekkelig og de er plassert der det er naturlig for mating av sykkelstamvegen. Det ligger utenfor planen å regulere matningsveier til de nevnte påkoblingspunkt, men ønsker å påpeke viktigheten av dette nettet. SLF viser videre til at det er viktig å planlegge med et godt veidekke, god oppmerking, god belysning, god drenering og unngå kummer i vegbanen. Det må ikke brukes kantstein, brostein, belegningsstein eller lignende i noen deler av traseen eller i påkoblingspunktene. Det bør planlegges servicestasjoner langs traseen. Det bør etableres automatiske sykkelstasjon på sykkelstamvegen. Det må utarbeides rutiner for vedlikehold av sykkelstamvegen. SLF mener vurdering av støy er tilstrekkelig ivaretatt i denne fasen av planleggingen. Eventuelle behov for vindskjerming på utsatte steder bør vurderes. Sykkelstamvegen skal være en vei kun for syklist. Det er derfor viktig å planlegge på en god måte slik at fotgjengerne foretrekker andre traseer.

Rådmannens kommentar:

Merknadene knyttes i stor grad til problemstillinger som skal ivaretas ved detaljregulering og bygging, og angår i mindre grad forslag til kommunedelplan. Rådmannen mener innspillene er viktige å ta videre til neste planleggingsfase, og ikke minst er det viktig å følge opp med godt drift og vedlikehold av anlegget.

10. Sandnes kommune, park- og idrett, notat datert 05.09.2011

Det er ikke ønskelig at sykkelstamvegen går på bekostning av offentlige friområder. Friområder skal være områder for fysisk aktivitet og rekreasjon for alle. Ved å legge sykkelstamvegen på østsiden av E39 i Smeaheia vil det redusere størrelsen på regulert friområde/lekeareal. Det vises til rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging.

Park- og idrett mener alternativ 1, vest for E39 er den beste løsningen. Den vil gi minst konflikt med lekearealer og friområder. Somaveien mangler i dag gang- og sykkelvei på broen over E39. Alternativ 1 med påkoblingspunkt her kan gi en løsning også på den saken.

Rådmannens kommentar:

Rådmannen er enig i at det er viktig å ivareta friområder og rekreasjonsområder for alle og det er i planarbeidet lagt vekt på å foreslå en sykkelstamvegtrase på de minst egnede arealene for allmenn rekreasjon og lek. Foreslått trase er lagt mellom dagens samlevei og støyvoll mot E39. Sykkelstamvegen er lagt opp og delvis inn i støyvollen for ytterligere å minimere inngrepene i friareal. Mellom E39 og Solaveien er det ingen målpunkt for beboerne og det er ingen tilrettelagte kryssninger av samleveien som tilsier at friarealene er tiltenkt en aktiv bruk.

Gang- og sykkelveibro over E39 er regulert, og etablering av forbindelsen over motorveien er et høyt prioritert prosjekt i regional handlingsplan for gang- og sykkeltiltak. Rådmannen anser dermed at det er mulig å få til en sammenheng i sykkelveinettet her uavhengig av etableringen av sykkelstamvegen.

11. Sandnes kommune, kommunalteknikk, brev datert 31.08.2011

Ingen merknader til forelagt kommunedelplan og konsekvensutredning.

Rådmannens kommentar:

Tas til orientering.

12. Ganddal bydelsutvalg, møtedato 22.08.2011

Ganddal bydelsutvalg stiller seg positiv til planen.

Det må utarbeides planer for renhold og vedlikehold. Det må legges til rette for at man kan holde farten oppe ved av og påkobling til sykkelstamvegen. Det må kartlegges og settes inn eventuelle tiltak mot svevestøv ved behov.

Rådmannens kommentar:

Planer for drift og vedlikehold er ikke en del av foreliggende planarbeid, men er svært viktig for bruken og nytten av sykkelstamvegen og må således tillegges stor vekt. For sykkelstamvegen er det satt høye krav til god utforming og løsninger. Dette sammen med at sykkelstamvegen er tiltenkt kun syklist, vil gjøre det mulig å holde en høy gjennomgående hastighet. Hva angår støv og forurensning er dette behandlet som en del av konsekvensutredningen. Detaljer vil framgå av notat om luftforurensning.

13. Soma bydelsutvalg, møtedato 29.08.2011

Saken tas til underretning.

Rådmannens kommentar:

Tas til orientering.

14. Lura bydelsutvalg, møtedato 29.08.2011
Har ingen merknader til kommunedelplanen.

Rådmannens kommentar:

Tas til orientering.

15. Figgjo bydelsutvalg, møtedato 29.08.2011
Saken tas til etterretning.

Rådmannens kommentar:

Tas til orientering.

16. Stangeland bydelsutvalg, møtedato 30.08.2011
Bydelsutvalget mener tiltaket er nødvendig og ser fram til at det blir realisert.
Bydelsutvalget støtter alternativ 2, øst for E39.

Rådmannens kommentar:

Tas til orientering.

17. Sviland bydelsutvalg, møtedato 06.09.2011
Bydelsutvalget har ingen merknader og mener dette er et bra tiltak.

Rådmannens kommentar:

Tas til orientering.

18. Trones og sentrum bydelsutvalg, møtedato 07.09.2011
Saken tas til orientering.

Rådmannens kommentar:

Tas til orientering.

19. Høle bydelsutvalg, møtedato 08.09.2011
Bydelsutvalget har ingen merknad til saken.

Rådmannens kommentar:

Tas til orientering.

20. Austrått bydelsutvalg, møtedato 13.09.2011
Bydelsutvalget tar saken til orientering, men vil bemerke at det ikke er greit med høringsfrister som har gått ut før bydelsutvalget kan saken opp til behandling

Rådmannens kommentar:

Rådmannen er av den klare oppfatning at bydelsutvalgenes uttalelser er viktige.

21. Sandved bydelsutvalg, møtedato 19.09.2011
Bydelsutvalget ser positivt på tiltaket og at det er framdrift i saken.

Rådmannens kommentar:

Tas til orientering.

22. Riska bydelsutvalg, møtedato 19.09.2011

Bydelsutvalget ser med glede på at sykkeltilbudet stadig bedres og tar saken til orientering.

Rådmannens kommentar:

Tas til orientering.

23. Malmheim bydelsutvalg, møtedato 19.09.2011

Bydelsutvalget tar saken til etterretning uten merknader.

Rådmannens kommentar:

Tas til orientering.

Fra grunneiere:

1. Harald Soma, gnr. 65 bnr. 57/75, 22.08.2011

Ved valg av trase for sykkelstamveg på vestsiden av E39, ønskes det at støyproblematikken mot eiendommen vurderes særskilt. Støyskjermingstiltak mot E39 ble fjernet ved planlegging og bygging av ny Rv44. Dette har medført stor ulempe for gnr.65 bnr.57/75.

Rådmannens kommentar:

Statens vegvesen og rådmannen anbefaler alternativ 2, øst for E39. Veitrafikkstøy fra E39 og Rv44 mot omtalte eiendom er ikke en del av foreliggende planarbeid.

2. Knut Svendsen og Wenche Petterson, Gamle Somavei 91, brev datert 23.08.2011

Det vises til orienteringsmøtet 22.08.11 hvor det ble opplyst om at Statens vegvesen anbefaler alternativ 2, øst for E39. Denne traseen vil ødelegge hagene til bolighusene som grenser til E39 i Gamle Somavei. Foreslår å legge sykkelstamvegen på vestsiden av E39 på strekningen fra Somaveien til Kvadratkrysset. Øvrige strekninger kan følge østsiden av motorveien.

Rådmannens kommentar:

Eiendomsgrensen på de aktuelle tomtene går i topp støyskjerm mot E39 og deler av tomtene består av etablert støyvoll. I detaljregulering vil det bli sett på om det er mulig å legge sykkelstamvegen inn i støyvollen tilsvarende som ved Smeaheia. Som vist til under merknader fra Fylkesmannen og Rogaland fylkeskommune, legges det ned innsigelse mot sykkelstamveg på vestsiden av E39.

3. Lupinveien borettslag, e-post datert 29.08.2011

Styret i Lupinveien borettslag er bekymret for at sykkelstamvegen vil gi konsekvenser for carportene som grenser mot eksisterende gang- og sykkelvei i Solaveien.

Rådmannens kommentar:

Sykkelstamvegen er i dette området lagt i støyvollen mellom Solaveien og E39, og vil således ikke berøre carportene tilknyttet Lupinveien borettslag. Eksisterende gang- og sykkelvei blir ikke flyttet som følge av planene for sykkelstamvegen.

4. IKEA Eiendom Holding AS, Grenseveien 2, brev datert 26.08.2011

IKEA har planer om å bygge ut varehuset i Grenseveien for bedre å kunne utnytte de kvadratmeterne som er. Varehuset vil fremdeles være sterkt underdimensjonert. Det er ikke akseptabelt å avgi eventuell grunn for etablering av sykkelstamveg. Med bakgrunn i at IKEA sitt varehus på Forus er sterkt underdimensjonert både hva angår bygninger og parkeringsplasser, kan ikke alternativ 2, øst for E39 aksepteres dersom dette medfører reduksjon av tomteareal.

Rådmannens kommentar:

Nøyaktig hvor mye areal som eventuelt bortfaller som følge av sykkelstamvegen er ikke kjent i denne fasen av planleggingen da foreliggende planforslag er en kommunedelplan. Anbefalt trase er på vestsiden av E39 frem til Løwenstrasse. Herfra anbefales traseen å følge en kortere strekning på nordsiden av Løwenstrasse for så å følge østsiden til Oalsgata/Sandnesveien. Detaljer omkring areal og løsninger vil framkomme som en del av detaljreguleringen av de ulike delstrekningene. Som det fremgår over, fremmer Både Fylkesmannen og Rogaland fylkeskommune innsigelser til et vestlig alternativ på strekningen fra Løwenstrasse til påkobling i Oalsgata/Sandnesveien.

5. Terje Bakken og Lillian Bakken, Gamle Stokkavei 60, brev datert 03.09.2011

Er ikke i mot sykkelstamveien som sådan, men det kan synes som planforslaget medfører at bilveg kommer nærmere eiendommen.

Grunneierne krever at det etableres støytiltak mot bilvei og løsninger som hindrer sikt inn på eiendommen. At det blir foretatt støymålinger før og etter at prosjektet er gjennomført og at resultatene oversendes dem. Veien må få begrensninger i kjøretøys type.

Rådmannens kommentar:

En eventuell forskyvning av Stokkaveien vil bli en del av, og skal vurderes i detaljreguleringsplan. Sykkelstamvegen i seg selv utløser ikke automatisk et krav om støyskjerming, men kommer bilveien nærmere boligbebyggelsen som følge av sykkelstamvegen er det et krav om støyrapport og etablering av tiltak om støynivået overskrider anbefalte grenser.

6. Kjell Arild Anfinsen, brev datert 04.09.2011

Etterlyser at gang- og sykkelveibro over E39 i Somaveien er en del av sykkelstamvegprosjektet.

Rådmannens kommentar:

Gang- og sykkelveibro over E39 er regulert, og etablering av forbindelsen over motorveien er et høyt prioritert prosjekt i regional handlingsplan for gang- og sykkeltiltak. Rådmannen anser dermed at det er mulig å få til en sammenheng i sykkelveinettet her uavhengig av etableringen av sykkelstamvegen.

7. RELI Eiendom AS, gnr.67 bnr.14/29/171, brev datert 05.09.2011

Har ingen prinsipielle innvendinger mot den foreslåtte sykkelstamvegen. Sykkelveien ønskes etablert så nært E39 som mulig slik at en eventuell forringelse av tomteverdien blir så liten som mulig.

Rådmannens kommentar:

Tas til orientering.

8. Tommy Reiestad, brev datert 09.07.2011

Etterlyser at gang- og sykkelveibro over E39 i Somaveien er en del av sykkelstamvegprosjektet.

Rådmannens kommentar:

Gang- og sykkelveibro over E39 er regulert, og etablering av forbindelsen over motorveien er et høyt prioritert prosjekt i regional handlingsplan for gang- og sykkeltiltak. Rådmannen anser dermed at det er mulig å få til en sammenheng i sykkelveinettet her uavhengig av etableringen av sykkelstamvegen.

RÅDMANNENS VURDERING

Rådmannen ser på Sykkelstamveg Stavanger – Forus/Lura – Sandnes som et nyttig, men utfordrende prosjekt som er viktig for Sandnes kommune sitt arbeid med tilrettelegging for økt sykkelbruk. Ikke minst vil prosjektet styrke den regionale sykkelsatsingen og er et viktig pilotprosjekt. Forus er i dag mangelfullt utviklet med hensyn til sykkeltilrettelegging og sykkelstamvegen har potensial til å bli ryggrad i sykkelforbindelsen mellom Stavanger og Sandnes via Forus/Lura. Satsing på et høyverdig og gjennomgående sykkeltilbud vil være et miljøvennlig tiltak for å begrense bilveksten inn til, og gjennom Forusområdet, og er således i tråd med Miljøplan for Sandnes 2007-2020 og intensjonen bak samarbeidet om ”Fremtidens byer” om å redusere klimagassutslippene og gjøre byene bedre å bo i. Etablering av sykkelstamvegen vil være et av mange tiltak for å nå målene kommunene har satt seg i forhold til klimautslipp og ønsket byutvikling.

Skal sykkelstamvegen bidra til at målene om overføring av arbeidsreiser fra personbil til sykkel, er det viktig at man tenker konsekvent planlegging med fokus på gjennomføring av valgt standard med hensyn til bredde, strategiske koblings- og fordelingspunkt, optimal linjeføring - både vertikalt og horisontalt. Dette er særlig viktig fordi avstandene mellom de store boligområdene og arbeidsplasskonsentrasjonene i Forus/Lura-området er relativt lang og det er derfor viktig at standarden gjør det mulig å opprettholde en høy hastighet slik at tiden man bruker til og fra jobb ikke er urimelig mye lengre enn ved bruk av bil.

Plassering av en eventuell bybanetrase er ikke fastlagt, men dersom den legges parallelt med Solaveien fra Børskådå til Oalsgata vil dette medføre at Solaveien på enkelte strekninger må legges nærmere etablert bebyggelse. Inngrepene blir forholdsvis små og kommer i arealer som ikke har betydning for bruken av nærmiljøet og friluftslivet i området. Selv om foreliggende konsekvensutredning ikke omfatter bybanen og valg av trase for denne, er det i planforslaget synliggjort at det er mulig å få til både en bybanetrase og sykkelstamveg gjennom området. Rådmannen vil presisere viktigheten av at videre planlegging og etablering av sykkelstamvegen fram til hovedrutenettet i Oalsgata ikke skal hindres av eller stoppes i påvente av planlegging for bybane. For at sykkelstamvegen skal være attraktiv nok og målene skal nås er det viktig at sykkelstamvegen fremføres til Oalsgata som er et viktig fordelingspunkt for sykkeltrafikken mot det øvrige hovedsykkelrutenettet.

I det følgende kommenteres de viktigste konsekvensene prosjektet antas å ha med hensyn til miljø, naturressurser og samfunn. Til sist kommenteres Statens vegvesens anbefaling av alternativ.

Landskapsbilde:

E39 utgjør den største visuelle barrieren i planområdet og vurderes strekningen som en helhet vil sykkelstamvegstraseen ikke skape en ny barriere, men vil i ulik grad bli en forsterket barriere i de lokale landskapsrommene. I Sandnes gir alternativ 2 øst for E39 et større terrengbeslag mellom boligområdene ved Smeaheia og E39. Sykkelstamvegen gir her en ytterligere oppdeling av landskapet som kan gi negative lokale virkninger. Smeaheia er en relativt tett bebyggelse hvor det er viktig å opprettholde så mye grønt som mulig og det er uheldig om arealer brytes opp med brede asfalterte flater som bryter det visuelle uttrykket og karakteren i området. Sykkelstamvegen er foreslått lagt inn i eksisterende støyvoller mot E39 og rådmannen mener de negative visuelle endringer med dette blir små, men det må legges stor vekt på god terrengtilpassing av sykkelstamvegen og riktig beplantning i detaljplanleggingen for at prosjektet skal fremstå positivt for temaet. Sandnes kommune har fått tilbakemelding om at det er teknisk mulig å legge sykkelstamvegen inn i støyvollen.

Nærmiljø og friluftsliv:

Dette temaet handler om konsekvensene sykkelstamvegen gir med hensyn til inngrep i, og endrede kvaliteter for boligområder, uteområder, friluftsområder og identitetskapende elementer. I det østlige alternativet, på strekningen Kvadratkrysset – Børskådå, synes konsekvensene å være noe undervurdert. Traseen berører delvis næringsarealer og medfører reduksjon av hageareal for 6 boliger. Rådmannen mener planforslaget har vist at det er mulig å fremføre sykkelstamvegen på denne strekningen, men at det er nødvendig å finne gode løsninger i arbeidet med detaljregulering. Rådmannen er klar over at sykkelstamvegen kan medføre noe redusert parkeringsareal for noen næringseiendommer. Problemstillingen må utredes nærmere ved detaljregulering.

Rådmannen mener utredningen synliggjør at det er mulig å få til en høyverdig sykkelstamvegstrase øst for E39 uten vesentlige negative konsekvenser for nærmiljøet. Sykkelstamvegen vil som prosjekt medvirke til å skille gående og syklende på en bedre måte og sykkelstamvegen er i seg selv positivt for dette temaet da den bidrar til at en del av befolkningen kan få en mer aktiv hverdag. Den gir folk i nærmiljøet mulighet til å bruke sykkel både til arbeid og som fristidsaktivitet. For delstrekningen Kvadratkrysset – Stangelandkrysset er gode løsninger og skjerpet fokus på avbøtende tiltak helt avgjørende for å få et vellykket prosjekt. Dette vil bli en viktig del av detaljplanleggingen i reguleringsplanarbeidet.

Kulturmiljø

Eventuell konflikter med kulturminner og inngrep i kulturmiljøet er utredet. Bortsett fra på vestsiden av E39, strekningen fra Kvadratkrysset til Stangelandkrysset, er det ingen kjente kulturminner eller miljø fra forhistorisk tid og nyere tid som blir direkte berørt av sykkelstamvegen.

Naturressurser

I utredningen er konsekvensene av beslag av dyrka mark og langsiktig grense for jordvern vurdert. Vest for E39 fra Løwenstrasse – Stangelandskrysset er sykkelstamvegen delvis lagt på dyrka jord. Arealbeslaget av fulldyrka jord er beregnet til 21 dekar. I tillegg blir 5 dekar liggende som restareal. Alternativet er i sin helhet lagt innenfor den langsiktige grensen for jordvern. Øst for E39 er det ingen landbruksverdier i Sandnes kommune.

Støy

Konsekvensutredningen tilkjenner at det er flere utfordringer som skal vurderes og støy er et relevant tema ved at sykkelstamvegen er foreslått langs E39. Det foreligger ikke krav til skjerming mot støy for syklist, men i prosjektet er temaet vurdert med tanke på

sykkelstamvegens attraktivitet. På flere strekninger er det vurdert nye støytiltak eller det er støytiltak i dag, og flere steder ligger også sykkelstamvegen noe lengre unna E39. Det er beregnet at støyen da vil ligge mellom 65 og 75 dBA. Der det ikke er støyskjerming og sykkelstamvegen ligger nært inntil E39 kan støyen bli opptil 80 dBA. Til sammenligning tilsvarer en normal stemme på 1 m avstand 55 – 60 dBA. På fortau i sterkt trafikert gate vil støyen vanligvis ligge mellom 75 – 80 dBA. Helse relatert regelverk angir en tiltaksgrense på 85 dBA over 8 timer. Det er sannsynlig at støy fra E39 vil oppleves som et jevnt sus, og vil også kunne bli kamuflert av vindstøy/sus fra sykkelhjul. Rådmannen mener det må være et mål å unngå for lange strekninger uten støytiltak og at det planlegges for å skjerme også sykkelstamvegen mot E39 der det ellers vil være pålagt å skjerme for boliger m.m.

Luftkvalitet

Det er utført beregninger som viser at det inntil 10 – 15 m fra E39 kan forekomme høyere verdier av svevestøv (PM10) enn nasjonale grenseverdier. Overskridelsene vil kunne komme under ugunstige værforhold. Rådmannen mener det i detaljplanleggingen må vurderes vegetasjon der det er mulig og som kan gi lokalt bedre forhold. Avbøtende tiltak for å redusere partikkelspredning er viktig. Disse kan blant annet være støvbinding med bruk av vegsalt, hyppigere renhold av vegbanen, spesielt i tørre perioder.

Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesen anbefaler at sykkelstamvegen gjennomføres, og anbefaler traseen vest for E39 fra Madlaveien/Rv509 til Løwenstrasse, så øst for E39 fra Løwenstrasse til Oalsgata. Tunnel gjennom Sørmarka anbefales.

Anbefalt trase er beregnet til å bli om lag 50 millioner kroner høyere enn et gjennomgående vestlig alternativ i begge kommunen. Dette kommer av høyere grunnverv i Forus/Lura – området. Konsekvensutredningen viser at det er forholdsvis lite som skiller de to alternativene med hensyn til konsekvenser for temaene landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, kulturmiljø og naturressurser (ikke-prissatte konsekvenser). Til tross for økte kostnader anbefaler Statens vegvesen et østlig alternativ i Sandnes fordi de anser måloppnåelsen for dette alternativet som best.

RÅDMANNENS ANBEFALING

Rådmannen støtter Statens vegvesens anbefaling om å gjennomføre sykkelstamvegen. Konsekvensutredningen synes å være robust nok til en slik anbefaling. Rådmannen er av den oppfatning at konsekvensutredningen ikke skiller klart mellom de to alternativene på strekningen fra Kvadratkrysset – Oalsgata, men har valgt å følge Statens vegvesen sin anbefaling om å gå videre med det østlige alternativet. Bakgrunnen for dette er først og fremst hensynet til jordvernet og varslet innsigelse fra fylkesmannen, samt fra Rogaland fylkeskommune angående kulturminner. Valg av det vestlige alternativet vil gjøre det umulig å gå videre med planarbeidet og realiseringen av sykkelstamvegen. Rådmannen mener planprogrammet er fulgt og utredningsplikten er oppfylt, og anbefalt alternativ gir et godt grunnlag for å nå målene for prosjektet. Rådmannen er av den oppfatning at det er positivt at det nå foreligger forslag til kommunedelplan for sykkelstamveg fra Stavanger til Forus/Lura og Sandnes. Når det gjelder konsekvensutredningen som er gjennomført synes denne å dekke de tema som skal utredes på bakgrunn av vedtatt planprogram.

Foreliggende forslag til kommunedelplan med tilhørende konsekvensutredning for Sykkeltamveg Stavanger – Forus/Lura – Sandnes, gir et tilstrekkelig grunnlag til å anbefale en avsluttende behandling.

KONKLUSJON

Saken legges frem for endelig vedtak i bystyret.

Forslag til

VEDTAK:

Bystyret godkjenner, i henhold til plan- og bygningsloven § 11-15, forslag til kommunedelplan for Sykkeltamveg Stavanger – Forus/Lura – Sandnes, plan nr. 2010118, sist datert 21.10.2011, med tilhørende bestemmelser og retningslinjer, sist datert 21.03.2011.

RÅDMANNEN I SANDNES, 20.10.2011

Tore Sirnes
rådmann

Per-Harald Nilsson
kommunaldirektør

Vedlegg:

Trykte vedlegg:

1. Forslag til kommunedelplan datert 21.10.2011
2. Forslag til bestemmelser datert 21.03.2011
3. Oversiktskart
4. Merknadskart

Utrykte vedlegg:

5. Hovedrapport datert 21.03.2011
6. B tegninger
7. F tegninger
8. ROS-analyse
9. Støyrapport
10. Notat Luft
11. Notat Forurenset grunn
12. Fagrapport Landskap
13. Fagrapport Nærmiljø og friluftsliv
14. Fagrapport Naturmiljø
15. Fagrapport Kulturmiljø

16. Fagrapport Naturressurser
17. Rapport Samfunnsøkonomisk analyse Cykalk

Kopi til:

Statens vegvesen v/Bjørn Åmdal, Region vest, Avd. Rogaland, Askedalen 4, 6863 Leikanger