



Statens vegvesen Region vest
Firmapost-vest@vegvesen.no

Stavanger, 22. februar, 2014

Innspill til plan nr. 2507: Reguleringsplan Sykkelstamveg, delstrekning Schancheholen til Sørmarka innenfor Hillevåg bydel

Forum for Natur og Friluftsliv i Rogaland (FNF) takker for anledningen til å kunne bidra med innspill til et så nyskapende og framtidsrettet prosjekt som sykkelstamvegen (stamvegen).

FNF organisasjonene i Stavanger representerer allmenne interesser og er brukere av sykkelveier og naturområder. Nederst på siden er oppført alle som er med i forumet. I Stavanger er 12 organisasjoner med inkl. mange bydelsgrupper og disse representerer ca. 25 000 medlemskap tilsammen. Denne uttalelsen sendes på vegne av FNF Stavanger med kommentarer spesielt fra Stavanger Orienteringsklubb, Syklistenes Landsforening Sør-Rogaland og Sørmarkas Venner.

Stavanger har svært lite naturareal pr. innbygger, i forhold til andre større byer i Norge men også i forhold til store Europeiske metropoler. Dette er en av mange grunner for at det er svært viktig å ikke gjøre innhogg i naturområdene. Vi berømmer Statens vegvesen (Vegvesenet) og Stavanger kommune for valget av tunnel i stedet for trase gjennom Sørmarka. Det vil allikevel bli nødvendig å ta noe av naturen til å bygge stamvegen. Vi har også fått beskjed om framtidige muligheter for utvidelse av motoveien til 6 felt. Det er derfor svært viktig å planlegge avbøtende tiltak inkl. mulige erstatningsområder allerede nå både nord og sør for tunnelen.

Vi vil her gi innspill vedr. areal, deponi, sikkerhet, utforming, helse, biologisk mangfold, og hvordan bidra til at arbeidet med stamvegen skaper goodwill og bidrar til et forlokkende tilbud til flest mulig jobb- og fritidssyklister. Vi regner med at noen av tiltakene vil være Stavanger kommune sitt ansvar men helheten og konsekvensene bør belyses i planen.

FNF er et samarbeidsforum for natur- og friluftslivsorganisasjoner. I Rogaland representerer organisasjonene ca. 50 000 medlemskap og nesten 500 årsverk frivillig arbeid. 19 er med: Stavanger Turistforening, Haugesund Turistforening, Norges Jeger og Fiskerforbund-Rogaland, Norges speiderforbund Vesterlen krets, Rogaland KFUK-KFUM speidere, Haugaland KFUK-KUFM speidere, Norsk Ornitologisk Forening avd. Rogaland, Norsk Botanisk Forening Rogalandsavd., Syklistenes Landsforening Sør-Rogaland, Rogaland Orienteringskrets, Stavanger Kajakklubb, Haugesund Kajakklubb, Sørmarkas Venner, Stavanger Rugier Ro og Råseillag, Gandsfjord Seilforening og friluftsrådene; Ryfylke, Dalane, Jæren, og Vest. FNF Rogaland arbeider på fylkesnivå og har i tillegg to lokale fora, FNF Stavanger og FNF Haugalandet.



Areal til nært friluftsliv – en stor utfordring i Stavanger

For Orienteringsidretten er Sørmarka det viktigste området for aktiviteten i Stavanger kommune. Det er ingen andre områder i kommunen av like stor utstrekning, inkl. randsoner. I de siste årene har Sørmarka krympet en god del, den er blitt oppstykket av turveger, en sykkelvei er asfaltert (midlertidig får vi høre) og det er bygget en god del hus inn i det som tidligere var friområde. Oljedirektoratet, iPark, Botanisk hage m.fl. har også tatt store arealer i det som før fremsto som et område med god plass til alle typer friluftslivsutøvelse. Alle inngrepene i terrenget øker belastningen på det som er igjen og det blir økt konkurranse om bruk av områdene. En voksende befolkning og fortetting av byen bedrer ikke situasjonen. O-folket og flere andre FNF organisasjoner er derfor i utgangspunktet skeptiske til alle inngrep i Sørmarka.

Etter hva vi har sett av tegninger over 'sykkelmotorvegen' er denne plassert forholdsvis skånsomt i terrenget. Området på nordsiden av tunnelen er i dag ikke tilgjengelig for orientering da dette er dyrket mark. I så måte vil stamvegen her ha minimal påvirkning for slik utnytting av terrenget. Høyden på en sykkel tunnel trenger heller ikke være så høy som for biler slik at skjæringen kan ha et begrenset omfang.

På sørsiden av tunnelen er det allerede i dag mange veger og stier. Både ridesti, sykkelsti, asfaltveg for rørr-testing for Ullrigg – alt skal ha plass og kunne brukes sikkert i et nokså smalt område. Dersom det kommer enda en veg her er det svært lite igjen av terrenget som kan brukes og O-løperne vil miste et av de viktigste arealene i Stavanger for denne verdifulle aktiviteten. Dette bør vektlegges under detaljering av traseen. Vi er derfor også svært interessert i planene for det sørlige Universitetsområdet og muligheter for o-løp og annen friluftaktivitet på et framtidig utvidet campus.

Areal – hensynssoner og erstatningsområder for Sørmarka

Beskrivelsene av hvordan stamvegen skal gå gjennom Sørmarka virker allerede fristende men det er også noen vesentlige tema som ikke er nevnt. I et allerede presset naturområde vil det bli nødvendig å avgi nokså store områder. Vi ber om at Vegvesenet og Stavanger kommune gjør en grundig beregning av areal i Sørmarka, både nord og sør for tunnelene, som vil gå med til utvidelse av motorveien, til sykkelstamvegen, til flytting av ridesti og til flytting av gang- og sykkelveier, evt. også flytting av annen tilrettelegging i naturområdet. I det videre arbeidet bør en utvidelse av E39 tegnes inn og komme tydelig fram i forhold til dagens situasjon inkl. mulige endringer av stamvegen. Alt dette vil til sammen resultere i en betydelig forskyving av beslaglagt område i retning av universitetsområdet i sør, et område som ennå ikke er tatt i bruk av UiS men som det nå planlegges for. Vi foreslår derfor at et avbøtende tiltak vil være å regulere inn en tilsvarende stor hensynssone på universitetsområdet. Dette vil bidra til å sikre plass til traseene, plass til aktivitet, et vakkert campus og biologisk mangfold. *Stavanger kommune bør utrede dette nå i forbindelse med planen for universitetsområdet som er under utarbeidelse.*



Vi foreslår også at kommunen identifiserer mulige erstatningsområder i randsonen til hele Ullandhaug/Sørmarka-området. Vi er klar over at omdisponering av nye arealer inn i Sørmarka kan bli vanskelig, men tilknytning til nærliggende friområder med brede grønne korridorer er kanskje allikevel mulig, f.eks. Vannassen / området ved Jernaldergården / fra transformatorstasjonen via Saksamarka til Mosvatnet. Sørmarka er det største sammenhengende naturområdet i Stavanger, men allikevel lite i forhold til behov. Dens utallige funksjoner for en voksende befolkning avhenger av å kunne opprettholde arealet.

Sikkerhet - Sørmarka

De går ikke klart fram av formingsveilederen og andre dokumenter hvordan naturområdet nord for tunnelen skal utformes og sikres for forskjellige bruk av området. Kan vi anta at de samme prinsippene for sør også starter i nord? Vi vil gjerne påpeke at høydeforskjeller og tett beplantning ikke alle steder vil være nok, verken i sør eller nord. Områdene i hele Sørmarka brukes mye av speidergrupper, barnehager, SFOer, O-klubben, Turistforeningen og andre barne- og ungdomsgrupper. De holder seg ikke til stier og turveier. Det må være tydelig for også de aller minste hvor sykkelstamvegen går og de må være forhindret fra å kunne krype gjennom buskas. Vi er opptatt av forutsigbarhet og sikkerhet for syklistene og for alle som ferdes i områdene.

Sikkerhet – skilting og fysisk sikring

Det er oppgitt tvil rundt skilting og fysisk sikring for å unngå konflikt mellom syklende og gående i plandokumentene. Det er viktig, av sikkerhetshensyn, at sykkelstamvegen ikke benyttes av gående og at det etableres fysiske skiller i potensielle konfliktområder.

Utforming – påkoblinger, kryss, akelerasjon og stigning

Det er vanskelig å forutse nøyaktig hvordan påkoblingene blir, men det er viktig med god sikt og så få kryssninger som mulig. Sykkelhastighet i plandokumentene ser ut til å være kraftig underestimert. En må forvente at hastigheter på 25 - 30 km/t er det vanlige, særlig tatt i betraktning det økende antall elsyklister

T-kryss som er planlagt vil gi kø, forsinkelser i form av unødvendige nedbremsinger. Videre kanskje også en del ulykker. Dersom effektivitet og fart er viktig for sykkelstamveien, så vil T-kryss hindre dette.

Det bør selvsagt også være akselerasjonsfelt også når vi lager en 'motorvei' for syklistene. Dette vil øke sikkerhet og effektivitet langs traseen.

Det er lagt inn enkelte bratte stigninger. De er riktignok relativt korte. Basert på kartlegging av maksimalt oksygenopptak i den norske befolkningen må man anta at stigninger på over 5% er svært utfordrende å forsere på vanlig sykkel for norske gjennomsnittskvinner over 40 år og norske gjennomsnittsmenn over 50 år. De dårlig trente vil helt utelukkes fra transportsykling med vanlig sykkel i slike stigninger.



Sikkerhet og attraktivitet - beskyttelse mot vær og vind.

Det er lagt opp til noe bruk av tunnel og levegger. Bruken av dette kan med fordel utvides. Ideelt sett skulle sykkelstamvegen være beskyttet mot nedbør, det ville gi flere syklistene og redusere vedlikeholdsbehovet. Vind er, særlig i vinterhalvåret, en betydelig sikkerhetsrisiko, og sykkelstamvegen bør i minst mulig grad være vindutsatt. Sidevind kan forårsake møteulykker/utforkjøring.

Helse – beskyttelse mot forurensing

Vi er bekymret over helsekonsekvenser ved spesielt støy og støv og er overrasket over den lette avfeiingen av problematiske målinger. Helsekonsekvensene kan bli til hinder for optimal utnyttelse og økning i sykkeltrafikk. Vegvesenet hevder bla. at helsegevinsten ved sykkelaktiviteten vil oppveie ulempene ved forurensingen. Det pekes også på at den dårligste luften ofte forekommer om vinteren når færre sykler. Hele poenget ved stamvegen og sykkelsatsingene i kommunene og nasjonalt er jo å øke andelen kraftig og sørge for at folk sykler året rundt. En av hovedprioriteringene til sykkelsatsingen i Stavanger er å sørge for strøing og sikre hovedsykkelveier hele året. Stille, kalde dager om vinteren er ypperlig sykkelforhold på Nord-Jæren. Det er vinden som er verst. Derfor er det svært viktig at luften renses og syklistene skjermes så godt det lar seg gjøre. Noen tresorter er bedre til dette enn andre. Vi ber om det plantes slike trær langs mesteparten av traseen. Vegvesenet og kommunen vil ikke bare oppnå renere luft og vakrere omgivelser men vil også hente en god del goodwill fra naboer og potensielle brukere. Trærne tar selvsagt også mye av vinden og kan bidra til naturmangfoldet og en virkelig grønn satsing.

Når det gjelder lyd forstår vi det slik at Vegvesenet først vil ha et større ansvar ved en utvidelse av motorveien. Vi håper allikevel at Vegvesenet tar i bruk Stavangers støykart, spesielt ved Sørmarka og andre sensitive områder og anlegger vakre, beplantede, velfungerende støyyegger allerede nå. Støy er et økende helseproblem. Investering i rimelig skjerming nå vil bidra til langt lavere helsekostnader om noen år. I kommuneplanen skal folkehelse gå som en 'rød tråd'. Selv om det er Vegvesenet som har ansvaret for denne seksjonen er det fortsatt slik at vi skal tenke helse i plan og alt vi gjør.

Biologisk mangfold

I Stavangers KDP idrett, fysisk aktivitet og naturopplevelse er det et mål at: "Det skal arbeides kontinuerlig med tiltak for å sikre og **utvikle** det biologiske mangfoldet i Stavanger kommune." Vi ser svært gjerne at denne intensjonen følges ved beplantning. Store områder med monokultur bør unngås ikke bare i naturområdene men også langs større deler av traseen. Vi foreslår et nært samarbeid med Park og vei som har ansvar for oppfølging og rullering av handlingsplan for biologisk mangfold. Biologisk mangfold er svært viktig for naturopplevelse og vil bidra til å gjøre stamvegen så forlokkende som overhode mulig for et bredt spekter av brukere, det være jobb-syklister, speidergrupper, skoleklasser, pensjonister eller andre fritidsyklister. Og det trenger ikke å være så komplisert eller dyrt å holde ved like som en kanksje vil tro. Slik beplantning og etablering av habitat har blitt gjort i langt mer urbane områder enn i Stavanger og Sandnes. Bruk denne delstrekningen til å utforske mulighetene.



Forum for
Natur og
Friluftsliv
Rogaland

Deponi

Midlertidige massedeponier må ikke legges i naturområder da det kan skade både friluftsverdier, vannkvalitet og andre naturverdier. Skulle dette mot formodning være et av forslagene ønsker FNF å bli informert lenge før endelig avgjørelse.

Vi er mange som gleder oss til å ta i bruk stamvegen og til å oppleve vakre omgivelser på vei til jobb eller turområde. Vi tror at Statens vegvesen og Stavanger kommune vil få enda mer positiv respons, bruksfrekvens og bærekraftig resultat dersom forslagene fra FNF følges. Ta gjerne kontakt om dere ønsker ytterligere råd fra organisasjonene.

Med vennlig hilsen
for FNF Stavanger

Emily Halvorsen (sign.)
Koordinator

Kopi:
Stavanger kommune, v. Bymiljø og utbygging
Rogaland Fylkeskommune v. Regionalplanavd.
Sandnes kommune
FNF Stavanger faglige råd