

Bussveien - fv. 44 Gausel stasjon til Hans og Grete stien

I. Bakgrunn

Reguleringsplanen for delprosjektet Gausel stasjon – Hans og Grethe stien ble andregangsbehandlet i både Stavanger og Sandnes bystyre i 2016. I etterkant av dette har det vært klagebehandling hos fylkesmannen. For Stavanger kommune sin del er klagebehandlingen avsluttet uten medhold for klagere, og fylkesmannen finner at utredningsplikten er oppfylt. For Sandnes kommune sin del har fylkesmannen vært av den oppfatning at bystyret i Sandnes har fattet vedtak som kan forstås dithen at bystyret både godkjenner planen, men samtidig at de ikke slutter seg til innholdet i denne.

Den 17. juni 2019 gjorde bystyret i Sandnes følgende vedtak:

«Saken utsettes frem til styringsgruppen har tatt stilling til sykkelbru.

Utviklingen i inntekter for bymiljøpakken er slik at det må tas alvorlige grep for å få ned kostnadene. Å kutte ut dette relativt unødvendige tiltaket vil være et slikt nødvendig tiltak. Bystyret ber om at Styringsgruppen for Bymiljøpakken tar opp saken om sykkelbro. Bystyret ber styringsgruppen om å ta bort sykkelbroen fra prosjektet. Bakgrunnen er lav nytteverdi, svært høy kostnad og betydelig inngrep på privat eiendom.»

II. Problemstilling

Problemstillingen som dette reiser er hvilken rolle styringsgruppen skal ha. Bystyret ber, gjennom sitt vedtak om at styringsgruppen skal ha en «overplanmyndighet» over de valg som den enkelte reguleringsmyndighet foretar i sin behandling av reguleringsplanen.

I denne saken vil således styringsgruppens rolle og funksjon bli kort drøftet, før det deretter blir belyst hvilket utredningsarbeid som er gjort på den omtalte broen.

III. Saksopplysning

Sykelbroen som omtales ligger i sin helhet i Stavanger kommune, mens deler av rampesystemet ligger i Sandnes kommune. Broen medfører også innløsning av bolig i Sandnes kommune.

IV. Vurdering

Det følger av plan og bygningsloven §3-3 at det er kommunen, og kommunestyret selv, som har ledelsen av kommunal planlegging, og er ansvarlig for at plan- og bygningsloven følges i kommunen. Med de unntak som gjelder for statlig plan åpner loven ikke for at kommunen og kommunestyret kan delegerer et slikt ansvar, hverken til underliggende organ, eller til samarbeidsorgan. Styringsgruppen har derfor ikke mandat til å velge løsning i reguleringsplanene, selv om det er styringsgruppen som har ansvar for å skaffe til veie finansieringen av prosjektet.

Styringsgruppen for Bymiljøpakken har ansvar for porteføljestyling av pakken. Dette gjøres gjennom å sette rammer for prosjektene, og å vedta hvilke prosjekt som skal tildeles planleggings- og/eller

investeringsmidler, og når dette skal skje. I den grad styringsgruppen ønsker å redusere kostnadene i enkelt prosjekter må det gjøres gjennom disse verktøyene (ramme/investeringsbeslutning), ikke gjennom vurdering av enkeltelement i planene. Styringsgruppen har således ikke mandat til å følge bystyret i Sandnes sin oppfordring om å «ta bort sykkelbroen fra prosjektet».

Selv om styringsgruppen ikke skal ta stilling til sykkelbroen finner Rogaland fylkeskommune det nødvendig å gjøre rede for den valgte løsning, da bystyret i Sandnes har valgt å omtale sykkelbroen som «relativt unødvendig» og sier at den har lav nytteverdi.

IV.1 Behov

Plassering av gang- og sykkelforbindelsen er utløst av følgende overordnede føringer og behov:

1. Fylkesveifunksjon for gående og syklende
2. Sikker skolevei
3. Kommuneplanen for Sandnes 2015 -2030
 - a. Definert som hovedsykkelrute
4. Kommuneplanen for Stavanger 2014 – 2029
 - a. Definert som hovednett for sykkel
 - b. Grøntdrag

I etterkant av at planen ble presentert og vedtatt er sykkelforbindelsen også lagt inn i forslag til IKDP Forus og i nylig vedtatt kommuneplan for Sandnes 2019-2035 hvor temakart for sykkel definerer det som en hovedsykkelrute.

IV. 2 Type forbindelse

Planarbeidet startet med at Stavanger kommune og Sandnes kommune begge ønsket seg at gang- og sykkelforbindelsen skulle ivaretas ved krysning i plan. Dette ble diskutert, og tegnet ut. Deretter ble løsningen vurdert i et trafiksikkerhetsfaglig perspektiv. Statens vegvesen sitt fagmiljø på trafiksikkerhet konkluderte med at en krysning i plan i dette kryssområdet ikke var trafiksikker:

«Forslaget ble tatt opp til vurdering i planarbeidet, og ble lagt til side da trafiksikkerhetsmiljøet i Statens vegvesen konkluderte med at ordningen ikke gir tilfredsstillende trafiksikkerhet for gående og syklende.»

Sitat fra notat fra Statens vegvesen av 24.11.2016 til kommunene

Med bakgrunn i ønsket om å sikre en gang- og sykkelforbindelse ble det utarbeidet et teknisk forprosjekt som så på mulighetene for krysning både i krysset ved Midtbergmyrå/Forussletta (Fv. 44) og Forusbeen/Forussletta. Anbefalingen fra forprosjektet var bro ved Midtbergmyrå, og undergang ved Forusbeen. Dette ble lagt til grunn til i planarbeidet og tatt med i planforslaget.

Ved førstegangsbehandling i Sandnes kommune ble det stilt spørsmål om gang- og sykkelforbindelsen ved Midtbergmyrå kunne løses ved bruk av undergang i stedet for bro. Det ble også bedt om vurdering av å flytte forbindelsen lengre nord eller lengre sør.

Disse spørsmål ble utredet og viste at en undergang ville båndlegge mer areal enn løsningen med bro, og at en undergang kommer i konflikt med IVAR sin vannledning i området. For ytterligere informasjon vises det til rapporten «Rapport om alternative kryssinger av fv. 44 for gang – og sykkeltrafikk ved Hans og Grete stien» datert 18.10.16.



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE

NOTAT

V. Konklusjon

Med bakgrunn i det omfattende utredningsarbeid som er foretatt finner Rogaland fylkeskommune at den eneste måten å ivareta en trafiksikker krysning ved er ved planskilt løsning. Av de to alternativer som da gjenstår er det den valgte løsning med bro som er best for de myke trafikantene, og som gir minst arealbeslag. Prisforskjellen mellom løsningene er liten.

Rogaland fylkeskommune er prosjekteier for Bussveien, og har ansvaret for at prosjektet blir gjennomført innenfor den vedtatte kostnadsrammen. Dette ansvaret følger av prosjekteierrollen, men er også bekreftet av styringsgruppen i vedtak i mars 2018.

Delprosjektet Gausel stasjon – Hans og Grethe er nå i en fase hvor kontrakt for prosjektering og utbygging skal lyses ut. I den fasen som er nå har Rogaland fylkeskommune gitt investeringsseksjonen i Statens vegvesen i oppdrag om å gå gjennom prosjektet med tanke på kostnadsreducerende tiltak som kan gjennomføres innenfor vedtatt reguleringsplan.

Ytterligere forsinkelser med endelig godkjenning av plan i Sandnes kommune vil kunne forsinke anleggsoppstart som er satt til 1. kvartal 2020. Videre er det slik at flere beboere i området ber om endelig avklaring. Første gang det ble varslet oppstart av reguleringsplan var i 2008/2009, og beboerne har nå levd i usikkerhet i for lang tid.

VI. Forslag til vedtak

Det vises til vedlagt notat fra fylkeskommunen med tilhørende vedlegg som grunnlag for forslag til vedtak.

Forslag til vedtak:

1. Styringsgruppen for Bymiljøpakken har ikke mandat til å behandle forespørselen fra bystyret i Sandnes.
2. Styringsgruppen for Bymiljøpakken legger til grunn at det er reguleringsplanmyndighet som gjør vurdering av de enkelte planelement i tråd med de forpliktelser kommunen har gjennom plan- og bygningsloven.
3. Styringsgruppen for Bymiljøpakken anmoder Sandnes kommune om å sluttbehandle planen, og heller vurdere eventuelle planendringer dersom det igangsatte kostnadsreducerende arbeidet resulterer i slikt behov.

Vedlegg

1. Vedtak i Sandnes bystyre av 17. juni 2019 – sak 71-19