

Dato: **30.11.2021**
Sted: **Stavanger**
Saksbehandler:
Linda Skare Pryde

Koblingen mellom Oalsgata, Sandnesveien og Sykkelstamveien

Sammendrag

Samferdselsavdelingen i Rogaland fylkeskommune har utarbeidet en plan for fylkesvei 334 Oalsgata, plan 201708, som ble vedtatt i mai 2020. Et premiss for utbygging av denne planen, er at deler av den tilgrensende reguleringsplanen for krysstiltak og vegutvidelse av E39 og riksvegen 444 Sandnesveien, plan 2007115 bygges ut samtidig. Reguleringsplanene er derfor koordinert mot hverandre i grensesnittet. I tillegg grenser også Sykkelstamveien til Sandnesveien-prosjektet. Koblingen mellom prosjektene Sykkelstamveien og Oalsgata er innarbeidet i Sandnesveien-prosjektet.

Sandnesveien-prosjektet har lavere prioritet i Bymiljøpakken, og har i motsetning til Sykkelstamveien-prosjektet og Oalsgata-prosjektet enda ikke startet prosjekteringsfasen. For å sikre en god kobling mellom prosjektene har derfor Rogaland fylkeskommune utarbeidet en optimalisert løsning i overgangen mellom de tre prosjektgrensesnittene. Dette uten at det utløser krav om bygging av hele Sandnesveien-prosjektet.

Bakgrunn for saken

Målsetning i Oalsgata-prosjektet er å sikre et nytt hovedsykkelnett og forbedre fasilitetene for myke trafikanter langs vegen. Dette støtter opp om at hovedforbindelsen for gående og hovedruten for sykkel går langs Oalsgata. Stangeland skole, som er en barneskole, ligger nært tilknyttet grensesnittene til disse tre planene (markert i figur 1). Skolen skaper mye trafikk fra barn som går og sykler til skole, og danner viktige skoleveger.

Problemstilling

Sykkelstamveien ender før sykkelløsning i Oalsgata starter, og forbindelsen mellom disse prosjektene er innarbeidet i Sandnesveien-prosjektet. For å få et helhetlig system for syklende og gående er det viktig at koblingen mellom prosjektene blir god. For at Bymiljøpakken skal få best mulig måloppnåelse for pengene, haster det med å få på plass en avklaring på hvordan grensesnittet og koblingen skal være, da arbeider for Oalsgata- og Sykkelstamveien-prosjektet pågår.

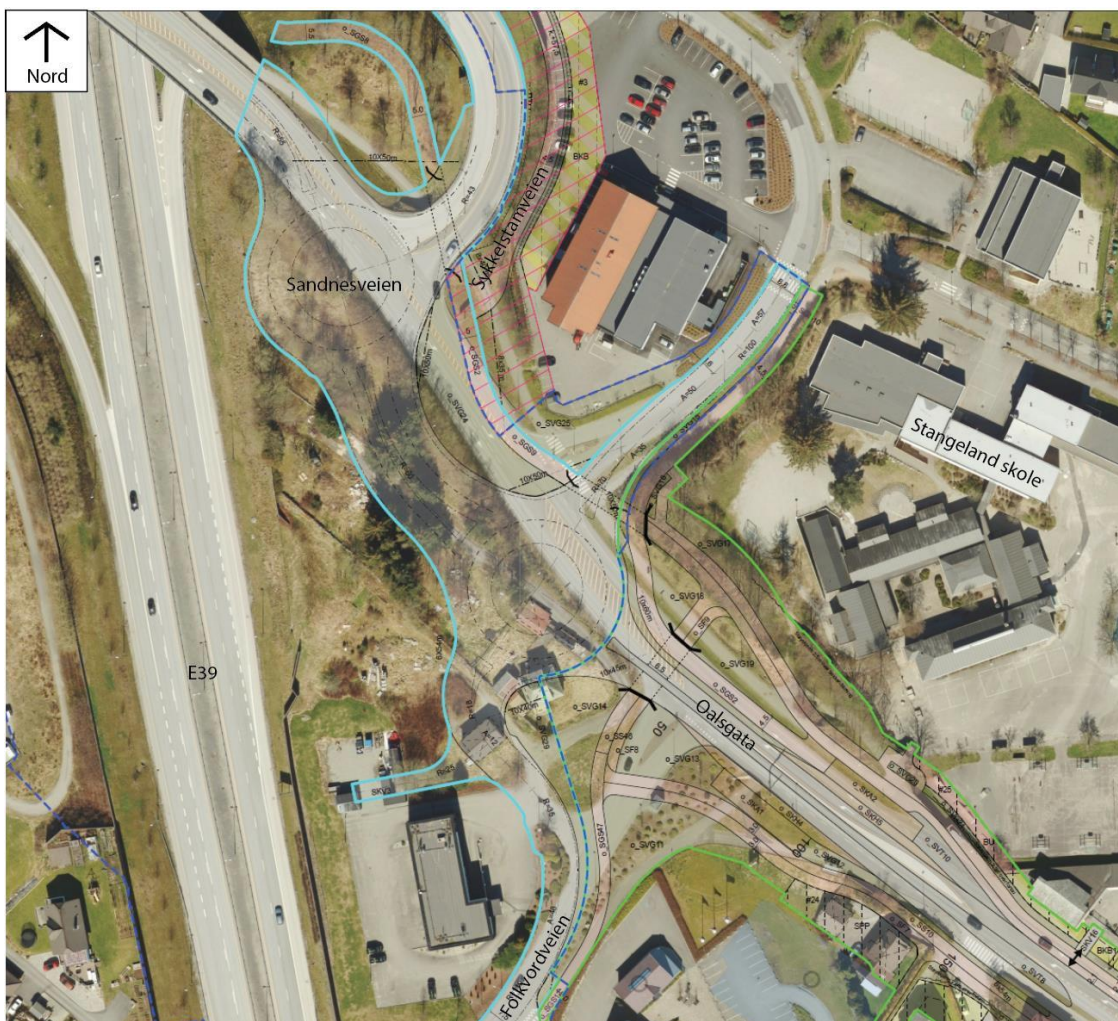
Saksopplysninger

Samferdselsavdelingen i Rogaland fylkeskommune har utarbeidet en plan for fylkesvei 334 Oalsgata, plan 201708, som ble vedtatt i mai 2020. Et premiss for utbygging av denne planen, er at deler av den tilgrensende reguleringsplanen Sandnesveien 2007115 for E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse Stangeland bygges ut samtidig, og derfor er reguleringsplanene koordinert mot hverandre i grensesnittet.

Planen for E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse Stangeland, vedtatt våren 2017, er utarbeidet av Statens vegvesen og er delt inn i to byggetrinn. I dette notatet omtales bare byggetrinn 1 som Sandnesveien.

Begge prosjektene inngår i Bymiljøpakken, hvor Oalsgata har høy prioritet og Sandnesveien har lav prioritet. I tillegg er planen 2015108 Sykkelstamveien et prosjekt som ender opp ved Sandnesveien.

Rogaland fylkeskommune har i den forbindelsen foreslått en optimalisert løsning på en overgang mellom de tre prosjektgrensesnittene, uten at det utløser krav om bygging av hele Sandnesveien-prosjektet.

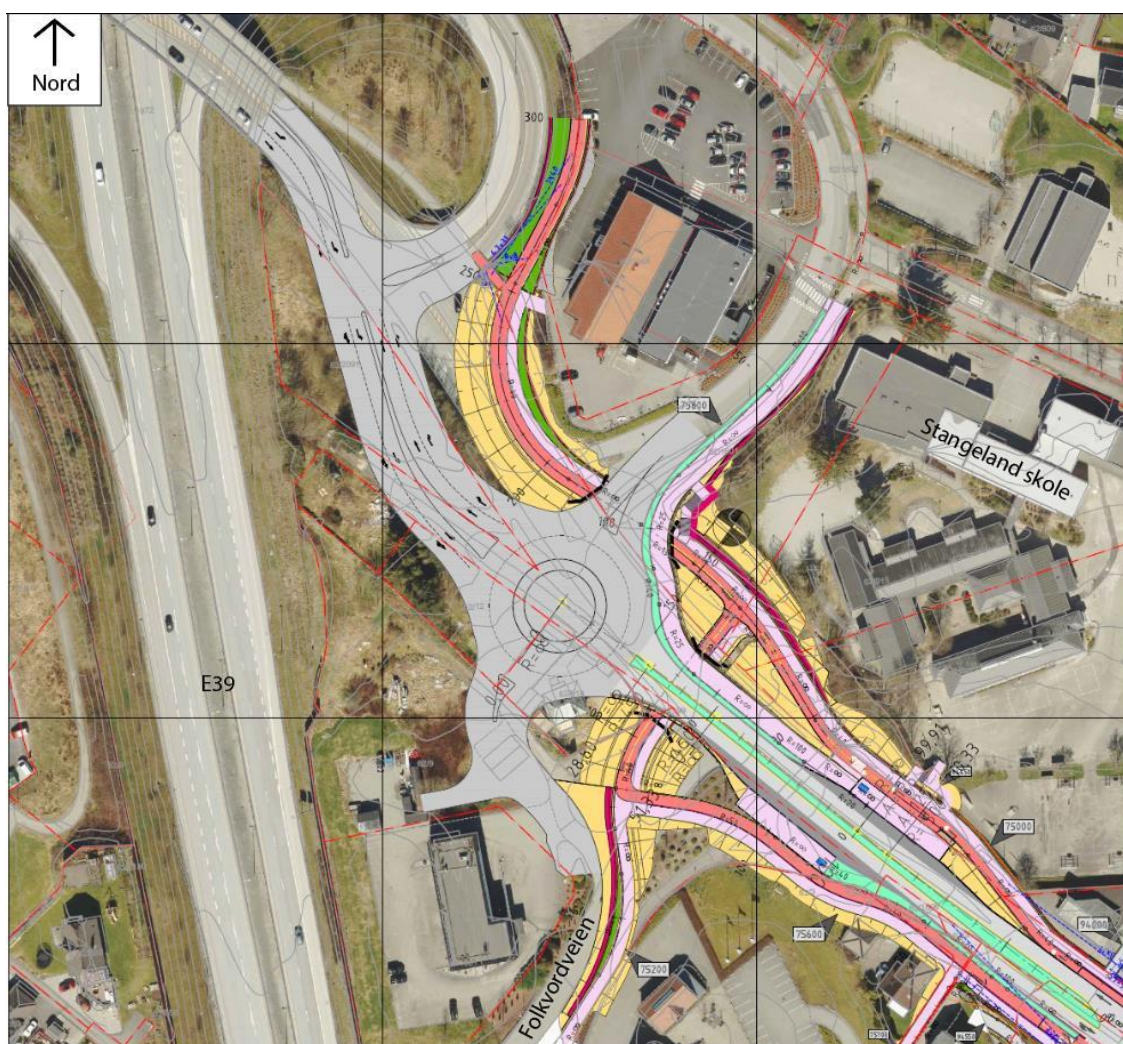


Figur 1: Viser grensesnittet mellom de tre vedtatte reguleringsplanene: rosa er Sykkeltamveien, grønn er Oalsgata, stiplet blå er hele Sandnesveien-prosjektet og lyseblå er byggetrinn 1. Reguleringsplanene er transparente over ortofoto av området. Dette for å illustrere endringene planene medfører.

Løsning for gjennomføring

Rogaland fylkeskommune har foreslått en optimalisert løsning som viser hva som kan gjøres for å få til en overgang mellom de tre prosjektgrensesnittene. Se figur 2. Oalsgata kobler seg til første rundkjøringen i planen til Sandnesveien. Regulert rundkjøring for rampen ned til E39 og bruene over E39 erstattes av et T-kryss tilsvarende dagens situasjon. Dagens undergang under rampen til E39 blir ivaretatt.

Planen for Oalsgata tilpasses dermed eksisterende situasjon og regulert situasjon mellom rundkjøringen ved Solaveien og bru over motorveien. For syklende kobles løsningen til Sykkelstamveien slik at det blir en gjennomgående løsning, som vist i figur 2.



Figur 2: Foreslått «optimalisert løsning» i grensesnittet mellom planene.

Konsekvensene av å ikke inkludere en kobling

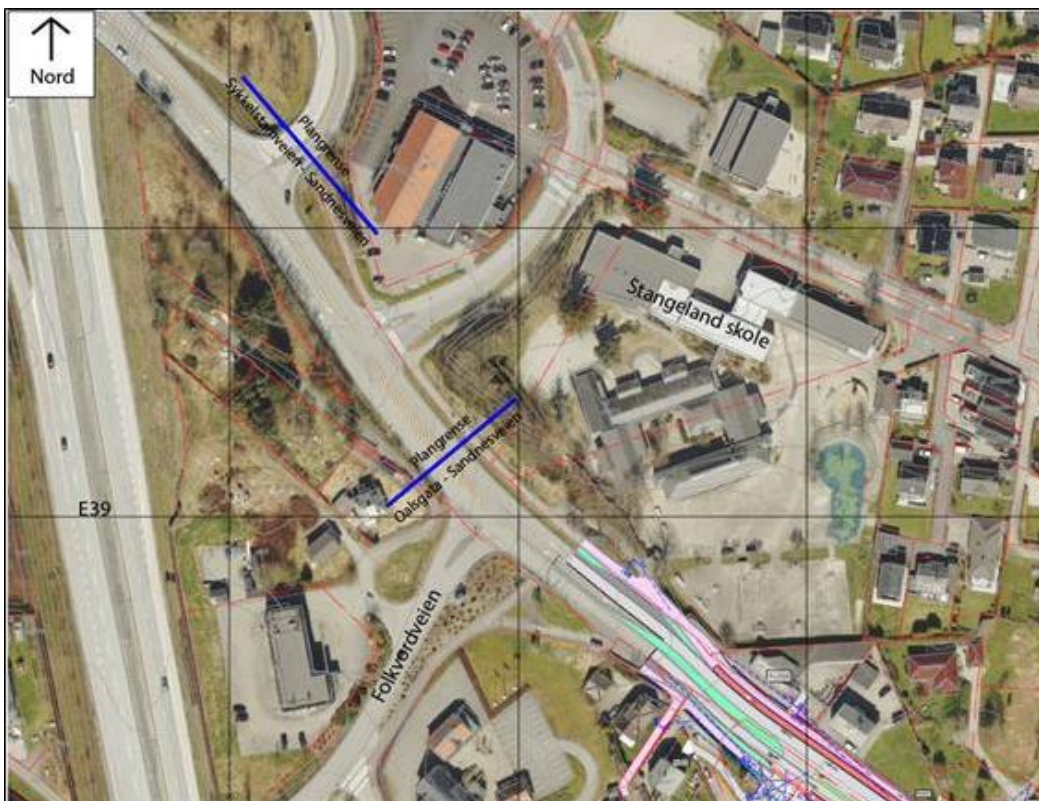
Dersom en kobling ikke blir realisert eller utsatt i tid, må Oalsgata-prosjektet kortes vesentlig ned for å få til en overgang mot eksisterende situasjon. Dette er illustrert i figur 3. Årsaken er at Oalsgata er regulert under forutsetningen om at Sandnesveien-

prosjektet skal realiseres. Koblingen mot den første regulerte rundkjøringen i krysset med Solaveien og Folkvordveien må utgå. Dette medfører også en manglende direkte kobling mellom Sykkelstamveien og Oalsgata, og et standardsprang på en kort strekning.

Videre må den planlagte undergangen under Solaveien utgå fordi kyssingen i plan blir videreført. Undergangen under Oalsgata ved Folkvordveien blir ikke utbedret, noe som medfører konsekvenser for skolebarn og syklende til og fra Sykkelstamveien. Undergangen danner et viktig punkt for systemskifte mellom tosidig og ensidig sykkelløsning, samtidig som det er en viktig skolerute for barn. En konsekvens av dette, er at sikkerheten og fremkommeligheten i prosjektområdet reduseres på denne strekningen, som igjen medfører at målsetningen til Oalsgata-prosjektet blir redusert.

I tillegg vil tilpasningen til eksisterende situasjon medføre ytterligere endringer i planene for nye vann- og avløpssystemer, da disse planene har forutsatt at prosjektene skal prosjekteres og bygges som i vedtatte reguleringsplaner.

Sykkelstamveien må også kobles til eksisterende situasjon, og syklende må krysse Solaveien på plannivå istedenfor i undergang.



Figur 3: Viser at Oalsgata-prosjektet må avsluttes før Folkvordveien for å tilpasse eksisterende situasjon.

Økonomi og fremdrift

Det er anslått at optimalisert løsning vist i Figur 2 vil koste 74 millioner 2021-NOK (inkl. mva.), mens den regulerte løsningen (byggetrinn 1) er antatt å koste 91 millioner 2021-NOK (inkl. mva.). I tillegg vil en samtidig gjennomføring med Oalsgata-prosjektet gi de laveste totalkostnadene for Bymiljøpakken.

Konklusjon

Optimalisert løsning for koblingen mellom Oalsgata, Sandnesveien og Sykkeltamveien bør bygges samtidig med Oalsgata-prosjektet for å sikre et godt, trygt og helhetlig system for syklende og gående mellom Sykkeltamveien og Oalsgata. Dette er spesielt viktig for å bedre trafikksikkerheten til de syklende og skolebarna i området, som kan komme i konflikt ved dagens undergang mellom Folkvordveien og Stangeland skole.

En manglende kobling vil i tillegg kunne gi forsinkelser og merkostnader knyttet til Oalsgata-prosjektet. Dette skyldes at Oalsgata-prosjektet er under prosjektering, og at dette arbeidet gjøres ut fra et utgangspunkt om at vedtatt reguleringsplan skal realiseres.