

Planinitiativ

(Jf. pbl § 12-8, forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter pbl, og prop. 149 L)



Planinitiativ for Gang- og sykkelvei langs Sikvalandsvegen (fv 4410) – fra E39 til Sikvalandsvegen 1585, planid 202501

Utarbeidet av Gjesdal kommune

Datert 14.04.2025

Ansvarlige

Forslagstiller/ fagkyndig		Gjesdal kommune
	Kontaktperson	Herbjørn Gilje
	E-post	herbjorn.gilje@gjesdal.kommune.no
	Telefon	41231530

Informasjon om planinitiativet

Jf. forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering § 1.

1 Formålet med planen (jf. § 1 andre ledd bokstav a)

Hensikten med planen er å legge til rette for bygging av en gang- og sykkelvei eller turvei langs Sikvalandsvegen fra E39 (fv 4410) frem til Sikvalandsveien 1585. Det er samtidig et mål for planen å legge til rette for bygging av en gang- og sykkelvei (g/s-vei) med en enklere standard enn det vegnormalene krever. Dette for å minimere byggekostnadene, redusere naturinnpreg og spare matjord.

I tillegg til å være en g/s-vei for beboere langs Sikvalandsvegen, er strekningen er også en del av en svært populær sentrumsnær rundtur, rundt Edlandsvatnet. Denne benyttes av mosjonister, samt av skoleklasser i skoletiden og i sykkelopplæring.

Gjesdal kommune har fått tilskudd fra fylkestrafikkerhetssutvalget på 1,2 millioner til reguleringsplanarbeidet.

2 Planområdet og omgivelsene (Jf. § 1 andre ledd bokstav b)

Planavgrensning og lokalisering

Planområdet ligger på østsiden av Edlandsvatnet (Ålgård) og strekker seg fra vegkryss mot E39 i nord til boligene ved Sikvalandsvegen 1585-1593 i sør. Veistrekningen er 1,5 km lang.

I nord trekkes planavgrensningen langs eksisterende planavgrensning for E39 Bue - Ålgård, planid 202001 og ut til eksisterende gang- og sykkelvei.



Bildet viser viser krysset Sikvalandsvegen – E39, tilkoblingspunkt for gang- og sykkelvei mot eksisterende g/s-vei langs E39

I sør avsluttes avgrensningen på motsatt av avkjørselen til boligene i Sikvalandsveien 1585-1593 slik at det blir mulig for disse eiendommene å koble seg på g/s-veien.



Avkjørsel fra boligene i Sikvalandsvegen 1585 -1593 (kilde: Statens vegvesen)



Kartutsnittet viser planområdet (grønt) i sammen med Ålgård og Edlandsvatnet.

Det mest naturlige å se for seg er at g/s-veien blir lagt parallelt med Sikvalandsvegen, og så nær eksisterende kjørevei som mulig. For ikke å låse oss fullstendig til dette alternativet, ønsker kommunen også å finne ut om det finnes alternativ som kan være bedre. Vi kan for eksempel se for oss en g/s-vei som følger nær Edlandsvatnet helt fram til E39. Vi kan også se for oss at det kan bli en kombinasjon av ulike løsninger på ulike steder langs strekningen, med g/s-vei enkelte steder, fortau noen steder og turvei trukket bort fra kjøreveien på andre strekninger. Av denne grunn omfatter planområdet relativt store areal mellom Sikvalandsvegen og Edlandsvatnet. I vurderingen av alternative traseer vil hensynet til landbruk/grunneiere og naturmangfoldet, veie tungt. Ved vedtak av reguleringsplanen vil planavgrensningen reduseres vesentlig.



Forslag til planavgrensning vist med svart stiplet linje

Dagens arealbruk

Boligområdet i sør, Sikvalandsvegen 1585-1594 og 1602, består av 7 bolighus. Videre mot nord finner vi tre gardstun, med i alt 5 bolighus som har avkjørsel til Sikvalandsvegen. I tillegg er det 3 hytter som er lokalisert langs veistrekningen eller innenfor planområdet.

Arealene langs veien består ifølge gårdskartet av vegskråningsareal, fulldyrka jord, innmarksbeite og produktiv skog. En veistrekning på ca. 250 meter ligger tett på Edlandsvatnet, i en avstand på 5-10 meter. Omtrent midt i planområdet ligger Straumåna som renner fra Klugsvatnet og ned i Edlandsvatnet. I tillegg går Kleivabekken under Sikvalandsvegen noe lengre nord.



Markslag (AR5) 7 klasser

- Fulldyrka jord
- Overflatedyrka jord
- Innmarksbeite
- Produktiv skog
- Annet markslag
- Bebygd, samf., vann, bre

Utsnitt av av gårdskart som viser dagens arealbruk

Eiendomsforhold

Følgende eiendommer er lokalisert innenfor planområdet:

Gnr. 3, bnr. 1 (landbrukseiendom)

Gnr. 3, bnr. 2 (landbrukseiendom)

Gnr. 3, bnr. 4 (landbrukseiendom)

Gnr. 3, bnr. 11 (boligeiendom, Sikvalandsvegen 1594 og hytte, Sikvalandsvegen 1612)

Gnr. 3, bnr. 15 (landbrukseiendom, Sikvalandsvegen 1673 og 1675, hytte Sikvalandsvegen 1658)

Gnr. 3, bnr. 97 (fylkesvegen)

Gnr. 8, bnr. 1 (landbrukseiendom, Sikvalandsvegen 1714)

Gnr. 8, bnr. 15 (landbrukseiendom, Europavegen 47)

Gnr. 8, bnr. 19 (landbrukseiendom, Sikvalandsvegen 1717 og 1719)

Gnr. 8, bnr. 24 (landbrukseiendom)

Gnr. 8, bnr. 31 (fritidseiendom, Sikvalandsvegen 1688)

Gnr. 8, bnr. 32 (fylkesvegen)

Trafikk - eksisterende vei

Sikvalandsvegen har fartsgrense på 80 km/t gjennom planområdet. Bredde på eksisterende kjørevei er ca 5,5 meter. Ifølge Statens vegvesen sine nettsider er trafikkmengden (ÅDT) 300 biler.

Landskapsbildet

Landskapet er varierende, fra lett kupert og skogkledd landskap til åpent jordbrukslandskap.



Bilde tatt fra Berget – bergknaus mellom gårdstun på Bollestad (Sikvalandsvegen 1714) og E39. I bakgrunnen kan vi skimte østsiden av Edlandsvatnet og boligene i sør.

Kantsonene langs Straumåna og Edlandsvatnet består for en stor del av løvskog.



Bilde som viser eksisterende vei og kantsoner mot Edlandsvatnet.

Grunnforhold

Grunnen i planområdet består hovedsakelig av morenemasser og noen breelvsavsetninger. Lengst nord i planområdet, mellom gårdene på Bollestad og E39, finner vi et lite parti som består av fjell. Behovet for grunnundersøkelser må vurderes gjennom planfasen.

Naturmangfold

Området er NiN-kartlagt (Natur i Norge-kartlegging) i forbindelse med planleggingen av E39 Bue-Ålgård og ny hovedvannledning fra Gjesdal til Stavanger. Tilleggskartlegging kan likevel bli nødvendig for å avgjøre konsekvenser for naturmangfold for å avdekke eventuelle viktige lokaliteter.

Kulturmiljø

Riksantikvarens kulturminnesøk viser ikke registrerte kulturminner innenfor planområdet. Det vises derimot ulike funn, som bosetning/aktivitetsområde, gravminne og fangstlokalitet like utenfor planområdet.

3 Plansituasjon og føringer (Jf. § 1 andre ledd bokstav g)

Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP)

NTP skal bidra til et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem. Etableringen av en gang- og sykkelvei på denne strekningen kan bidra til å oppfylle noen av målene i NTP, deriblant bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål, nullvisjonen og skape en enklere reisehverdag.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

De statlige planretningslinjene sier at planleggingen skal styrke sykkel og gange som transportform. Her er målet å legge til rette for sykkel og gange mellom allerede etablerte bolig og sentrumsområder som mangler denne type forbindelse mellom seg.

Regionalplan

I Regionalplan for Jæren og Søre-Ryfylke finner vi at det *bør være høyeste prioritet å legge til rette for flere gående og syklende på grunn av effektene dette har både for klima, folkehelse, effektiv arealbruk og attraktiv stedsutvikling innenfor alle tettsteder.*

Regionalt jordvernmål for Rogaland

Årlig omdisponering av jordbruksareal i Rogaland skal i gjennomsnitt ikke overstige mer enn 200 dekar.

Handlingsprogram for samferdsel 2024-2031

I fylkeskommunens handlingsprogram for samferdsel 2024-2031 finner vi at fylkeskommunen har som mål om å **legge til rette for enklere** fylkeskommunale gang- og sykkelveger i distriktene.

Kommuneplan

Det er satt av areal til gang- og sykkelvei langs Sikvalandsveien i kommuneplanen. I planbeskrivelsen for kommuneplanen er det nevnt at denne gang- og sykkelveien kan bli en del av et prøveprosjekt som fylkeskommunen ønsker å sette i gang. Prosjektet har mål å begrense kostnader og arealbeslag.

Forholdet til eventuelle reguleringsplaner og retningslinjer

Ifølge detaljregulering for E39 Bue-Ålgård skal ny firefelts E39 legges nord for eksisterende E39. Kryssløsningen for Sikvalandsveien og eksisterende E39 endres ikke. Påkjørsel fra eksisterende E39 til ny firefeltsvei blir løst ved bygging av nytt planfritt kryss nærmere Vaula bro.

4 Kort presentasjon av prosjektet/planidéen (jf. § 1 andre ledd bokstav c, d og e)

For å kunne realisere gang- og sykkelveien må vi legge til rette for at kostnadene til opparbeiding og fremtidig vedlikehold blir minst mulig. Det er i tillegg en forutsetning at den nye gang- og sykkelveien skal beslaglegge minst mulig landbruksjord og natur. Kommunen ønsker dermed å planlegge for en enklere gang- og sykkelvei som omtales i fylkeskommunens handlingsprogram. Disse forutsetningene er selve grunnlaget for at detaljreguleringen for gang- og sykkelveien nå settes i gang, og en grunnene for at kommunen har fått tildelt midler fra fylkeskommunen til planlegging av gang- og sykkelveien.

Vi må derfor utfordre vegnormalene for g/s-veier med tanke på:

- Generell standard
- Bredde
- Avstand fra kjørevei
- Mulig kombinasjon av ulike løsninger, kombinasjon av gang- og sykkelvei og tursti langs strekningen

Kommunens arealbruksavdeling, som står for utarbeidelsen av planen, vil engasjere de interne avdelingene utbygging og teknisk drift, slik at disse kan bidra med sin fagkunnskap i prosessen. Vi vil trolig knytte til oss en graveentreprenør og forhåpentligvis også fagpersoner i fylkeskommunen.

I tillegg til problemstillingene listet opp ovenfor, bør følgende tema/spørsmål avklares:

Opparbeidelse

- Trasevalg
- Må g/s-veien ligge på samme nivå som eksisterende bilvei?
 - Kan g/s-veien legges i eksisterende veifylling eller i foten ev veifylling og støttes opp av murer/steinrekker?
- Krav til grøfter
- Vil det være et krav at det etableres autovern mellom bilvei og g/s-vei?
- Bro over Straumåna Er fundamentering i eksisterende bro mulig eller må det bygges helt ny bro?
- Hvordan kan vi sikre en skånsom opparbeiding av g/s-veien langs kantsonen til Edlandsvatnet?
- Trygg kryssning av bilveien for beboere på motsatt side av Sikvalandsvegen
- Hvilke andre tiltak kan gjøres for å kunne bygge en rimelig og god vei
 - Fundamentering/oppbygning av g/s-veien

Fremtidige vedlikeholdskostnader

- Vil fylkeskommunen ta ansvar for drift og vedlikehold av en smalere vei en det standarden krever?
- Vil kommunen kunne ta ansvar for drift og vedlikehold om fylkeskommunen ikke kan/vil?
- Er vintervedlikehold nødvendig? Kan deler av strekningen bygges med en standard som utelukker vintervedlikehold?
- Konsekvenser for veioppbyggingen der den legges nær kantsonen på Edlandsvatnet -tre/røtter/erosjon.
- Grus/asfalt - hva koster mest på lang sikt?

5 Virkninger på omgivelsene (Jf. § 1 andre ledd bokstav b og f)

Målet med planen er som nevnt som nevnt ovenfor at tiltaket skal få minst mulig konsekvenser for omgivelsene.

En konsekvens av bygging av gang- og sykkelveien kan bli at antall gående rundt Edlandsvatnet vil øke. Dette vil også bety at den private veien mellom Neseveien og Sikvalandsvegen vil bli mer brukt.

Sentrale utredningstema for planarbeidet vil være trafiksikkerhet, konsekvenser for landbruk, natur, vassdrag og kulturmiljø, samt konsekvenser for beboere/naboer.

6 Samfunnssikkerhet – risiko og sårbarhet (Jf. § 1 andre ledd bokstav i)

Det skal utarbeides en ROS-analyse som del av planarbeidet.

- Ras, flom og overvannshåndtering
 - NVE har lyst ut ny flomsonekartlegging for Ålgård. Denne vil også omfatte Edlandsvatnet og skal være klar høsten 2025.
- Naturmangfold
 - NiN-kartlegging er utført. Det må avklares om det er behov for ytterligere kartlegginger.
- Trafiksikkerhet

- Teknisk drift har utført fartsmåling. Kommunen må følge opp avgjørelse om fartsgrensereduksjon.
- Klimaavtrykk
 - Minimere inngrep/arealbeslag

7 Konsekvensutredning (Jf. § 1 andre ledd bokstav l)

Detaljreguleringen er vurdert opp mot forskrift om konsekvensutredninger §§ 6, 7, 8 og 10. Jf. vedlegg I og II.

Det er gjort en vurdering av om planen skal konsekvensutredes i samsvar med § 8. Der er det gitt at planen skal konsekvensutredes hvis den kan få *vesentlige virkninger for miljø eller samfunn*.

Det ikke funnet at planarbeidet utløser krav om konsekvensutredning, se vedlegg #1

8 Planprosessen og samarbeid/medvirkning (jf. § 1 andre ledd bokstav h, j og k)

Kommunen legger til grunn at grunneiere og jordbruksinteresser berøres av planinitiativet.

I tillegg legges det opp til å varsle Statsforvalteren i Rogaland, Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen, Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE) og Nye Veier om planoppstart.

Medvirkning

I innspillsfasen vil kommunen invitere grunneiere og ev. andre berørte til et innspillsmøte. I dette møtet vil det blant annet bli lagt opp til å diskutere:

- Valg av trase
- Standard på veien (se oppstilling av problemstillinger rundt opparbeidelse ovenfor)
- Fremtidig vedlikehold (med særlig vekt på vintervedlikehold)

Vedlegg

Vedlegg til planinitiativet:

1. Vedlegg #1 – Vurdering av krav til konsekvensutredning
2. Vedlegg #2 – Kart planområde varsel om oppstart