

**SANDNES EIENDOMSSKAP**

**SKOLENS BEHOV  
VEDØRENDE STEGNING SOLAVEIEN**

**18 AUGUST 2016**





## PROSJEKTINFORMASJON

Prosjektets tittel:	Stangeland Skole - Trafikkanalyse
Dokument:	Skolens behov vedørende stenging Solavegen
Oppdragsnummer:	3030
Oppdragsgiver:	Sandnes Eiendomsselskap
Endelig	Utkast
Dato:	18 August 2016
Oppdragsansvarlig:	Odd Magne Sørfosmo
Oppdragsmedarbeidere:	
Egenkontroll:	
Sidemannskontroll:	Finn. O. Estensen
Lagret:	O:\3030_Trafikkvurdering Stangeland skole\06_Rapport\Utkast Skolens behov Trafikkvurderinger ved stegning.docx

## INNHOLDSFORTEGNELSE

1 Orientering.....	4
2 Skoleområdet i dag.....	5
2.1 Trafikale forhold (Biltrafikk) .....	6
2.2 Parkering i dag.....	6
2.3 Saneringsmuligheter for parkering på skolens område .....	7
3 Stenging Solaveien, behovsavklaringer - brukere .....	8
3.1 Drøfting rundt fysisk stenging .....	12
3.2 Drøfting rundt faktorer for videre mobilitetsplanlegging.....	15
3.3 Andre faktorer å ta videre hensyn til for planlegging av skoleområdet.....	16
3.4 Kort oppsummering prinsipper for mulig løsning /sammenhenger ved stenging .....	17

## **VEDLEGG**

Vedlegg 1

Vedlegg 2

# 1 Orientering

I forbindelse med etablering av ny bompengeering på Nord Jæren vil flere bomstasjoner blir satt opp og i den forbindelse vil også flere veger som gir «hull» i bomringen måtte stenges.

Solavegen ved Stangeland skole er en av de veiene som skal stenges i denne forbindelse og dette er varslet gjennom «Plan 201604- Detaljregulering for stenging av Solaveien med tiltak i Syrinveien».

Sandnes Eiendomsselskap har som merknad til denne planen bedt om å bli involvert slik at det som i forbindelse med en stenging av Solavegen kan samordnes med tanke på skolens behov.

Skolen sine behov er i hovedsak knyttet til at skoleområdet i dag på anse måter er delt i to av Solaveien og at trafikken gjennom skoleområdet mange år har være en barriere og stor utrygghetsfaktor for skolens område og for elever, ansatte og foreldre. Denne stengningen representerer derfor en stor mulighet for forbedring av den trafikale situasjonen i dag- samt at en kan se videre til at dette også kan utløse en mulighet for at også hele skolens uteområder kan benyttes på en bedre måte.

Prinsippet om stenging av Solaveien er utvilsomt sett fra Solens sin side en svært positiv utvikling.

Sandnes eiendomsselskap har bedt Dimensjon Rådgivning bistå med å få frem de momenter og forhold som kan være nyttige å ha med seg inn i en beslutningsprosess som setter rammer for og videre eventuelt hvordan stengningen i praksis/detalj skal gjennomføres.

Dette notatet/rapporten oppsummerer i det videre en del forhold og praktiske faktorer som ulike brukergrupper har tilknyttet skolen og som er kommet frem gjennom dialog og brukermedvirkning i en kort men konstruktiv periode nå sommeren og høsten 2016.

## 2 Skoleområdet i dag



### Korte fakta:

Skoleområdet kan deles opp i et hovedområde A og et hovedområde B- hvor Solaveien i dag da er det som definerer denne oppdelingen.

På Solaveien oppgis det litt ulike tall for trafikkbelastning, men det er i dag ca. 2000-3000 biler som på en gjennomsnittlig dag passerer gjennom skoleområdet.

Skolen har i dag 574 elever fordelt på 1-7 klasse og 40-50 ansatte/tilknyttede til skolens drift.

Skolen har aktivitet primært på dagtid, men det er også en del aktivitet tilknyttet idrettshall, bydelshus og i skolebygg utenom skoletiden og i helgene.



## 2.1 Trafikale forhold (Biltrafikk)

De trafikale forhold tilknyttet skolen har i en årrekke vært gjenstand for oppmerksomhet og bekymring – og dette har vært et tilbakevendende/årlig fokuspunkt fra bla. Foreldreutvalg på skolen med flere.

Sandnes kommune har gjennomført trafikale tiltak i Solaveien – og omtaler nivået på disse tiltakene som omfattende der en har innført mange ulike fysiske tiltak og skilting, men det er likevel fra skolens ståsted et behov for å ha trafikale vakter på Solaveien i skoletiden – og der en ordning med dette organiseres av skolen.

Det er derfor ingen tvil om at gjennomgangstrafikken på Solaveien og skolens bruk i mange år har vært i situasjon hvor det er klart opptredende målkonflikt / brukerkonflikt.

## 2.2 Parkering i dag

Skolen har i dag Parkering på litt ulike deler av skoleområdet.

Hovedparkering for personbil/ansatte og besøkende er innenfor del A hvor det er ca. 25 oppmerkede P-plasser inkludert HC-parkering.

I tillegg er det ca. 5-6 korttidsparkeringer/reserverte P-plasser tilknyttet skolens inngangspartier inn mot Solavegen i nordre del og for vareleveranser/post samt at det er mulig å komme til /parkere på «baksiden» av skolen for større vareleveranser.

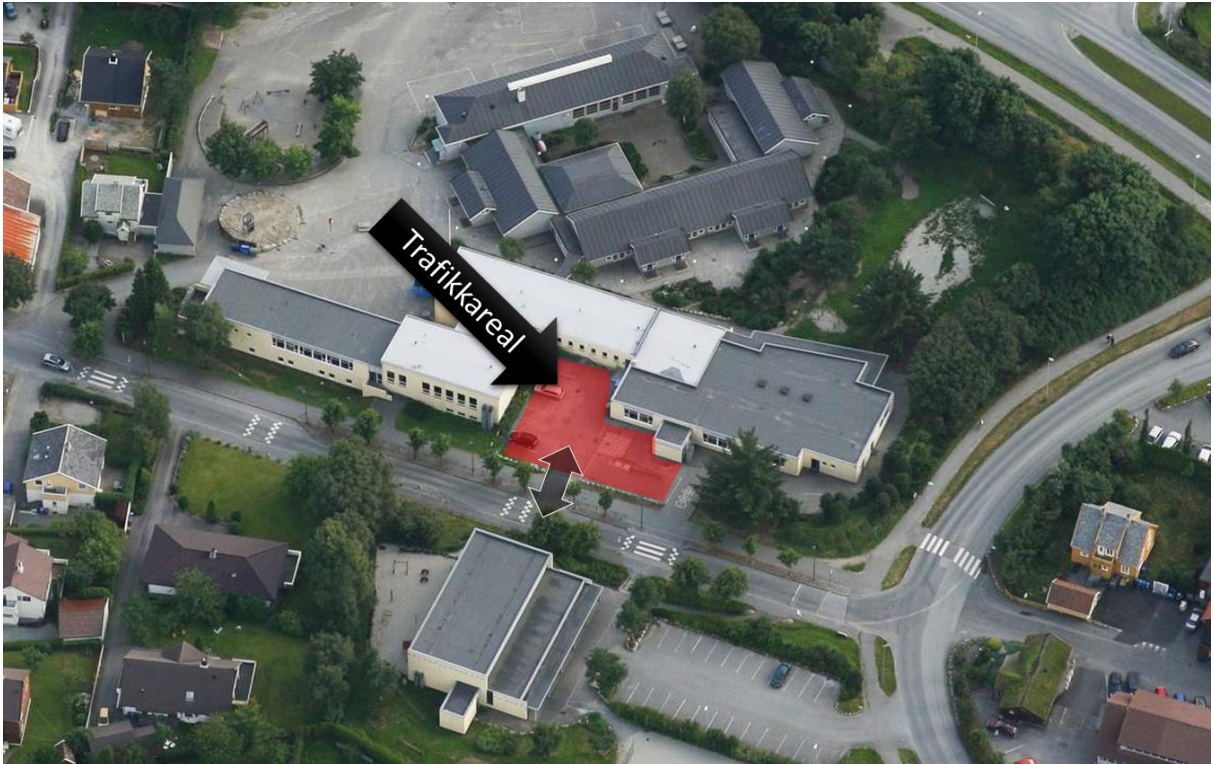




## 2.3 Saneringsmuligheter for parkering på skolens område

Det er gjennomført dialog og brukermøte med representanter for skolens ansatte/brukere om bla. hvordan parkeringssituasjonen har fungert frem til i dag og hvordan en ser på mulighetene til å optimalisere denne.

I denne dialogen har det vært fokusert på at de parkeringsplassene som er tilknyttet inngangspartiene i nordre del. Som nevnt er det her oppmerket og i dag i bruk ca. 6 P-plasser



Disse parkeringsplassene har vært reservert for deltidsansatte/ansatte som veksler mellom å være på ulike skoler i løpet av en og samme dag («tjenestekjøring»). Videre at dette trafikkarealet som da er etablert for kjøretøy ved denne inngangen da også har vært brukt som stopp og korttidsparkering for mindre vareleveringer/post etc.

Som en foreløpig konklusjon på denne brukerdialogen fremkommer det at skolen er positiv til at en omgjør disse p-plassene og kjørearealet til uteareal for gående og syklende. En kan i det videre gå ut i fra at all parkering skal skje oppe på fellesparkering (Område A) og at en der heller reserverer tydeligere for nødvendige p-plasser tilknyttet «tjenestekjøring» foruten HC.

Dette vil da være i tråd med også overordnede myndigheters og kommunens mål med 0-vekst i biltrafikk.

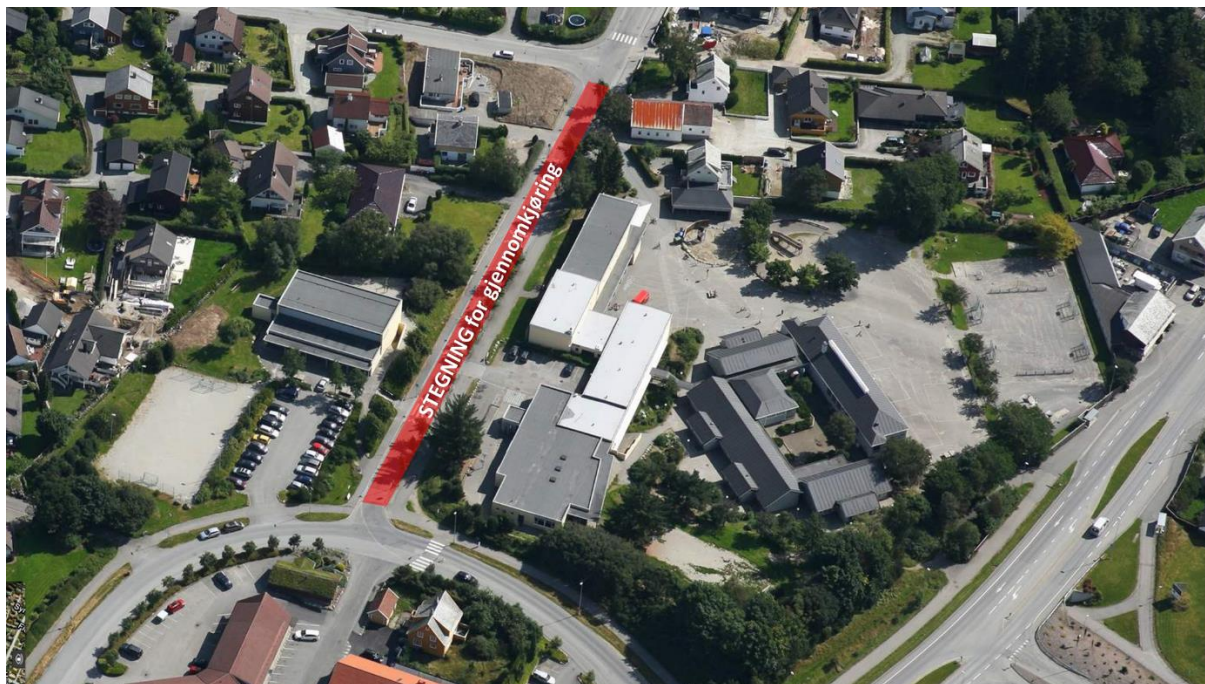
Hvordan dette arealet kan utformes og hvilke funksjonelle tiltak som kan gjøre arealet best mulig med hensyn på bedre trivsel og opphold er da et mål for skolen å arbeide mer med som følge av stengingen. Ved sanering av Solaveien bør en vurdere hvordan arealene som nå «frigis» kan utformes best mulig med hensyn på trivsel og opphold samt slik at arealene mellom A-B områdene kan fremstå som sammenhengende og attraktive uteområder.

### 3 Stenging Solaveien, behovsavklaringer - brukere

Det er foreløpig ikke beskrevet i forhold til sak om stenging av Solaveien beskrevet eller gjort vedtak om hvordan en formelt eller fysisk skal «stenge» veien.

I noen skisser tilknyttet ulike deler/notater og rapporter er stenging vist som «sporsluse» og det er indikert ca. plassering midt på Solaveien.

Dette er et forhold som vi i denne prosessen har oppdaget det er ulike forventinger eller antagelser om i fra ulike etater og brukergrupper.



#### Skolen

**Skolen uttrykker entydige forventinger om at stengningen vil gi tilnærmet null trafikk på den delen av Solaveien som er mellom område A og område B – slik at dette kan tilbakeføres/omgjøres til en del av uteområdet.**

Det oppfattes i dialogen at det i utgangspunktet ikke er et behov for denne «veien» - dersom denne stenges for biltrafikk likevel. Dette er da et utgangspunkt som skolen gjenre vil jobbe mer med for videre utforming og planlegging av skoleområdet.

#### **Taxi**

Skolen beskriver videre (foruten det som tidligere er nevnt vedrørende parkering for skolens ansatte/besøkende) at vedrørende biltrafikk tilknyttet skolen så er det et behov for fortsatt å ivareta at taxi kan ha oppstilling og snumulighet ved skolen. Dette må ikke være helt opp til inngangspartier, men det bør være plass til 2-3 personbiler eller 1-2 minibusser for taxi. Dette kan være samlokalisert sammen med annen korttidsparkering (privat hente/bringe med personbil) men at da totalkapasiteten er ivaretatt.



Det er i dag et behov for at taxi også kan komme til på sør vestlig del av skoleområdet der eget bygg for barn med spesielle behov befinner seg og hvor det også har vært diskutert for mulig utvidelse for denne type behov. Dette har nødvendigvis ikke direkte en sammenheng med stenging, men det bør da være mulig og tilrettelagt for i uteområdet i sør med adkomstmulighet.

### **Hente/bringe privatbiler**

Skolens representant beskriver at den største utfordringen vedrørende trafikk til/fra skolen er hente/bringe med personbil. I dag stopper disse delvis i egne trafikklokker sør i Solaveien, men like ofte bare midt i veien- ettersom denne er smalet inn på flere plasser. Det er også ofte da slik at denne trafikken er en del av den totale gjennomkjøringstrafikken og på den måten faktisk bidrar litt til flere av problemstillingene med dagens trafikk og gjennomkjøringsmulighet.

I utgangspunktet så vurderes det slik at samtlige av elevene som tilhører skolen – ikke skulle ha et behov for å bli hentet eller bragt til skolen med privatbil- Skolekretsen er i all hovedsak innenfor ca. en radius på 1000 meter i alle retninger – og da fullt tilgjengelig for å være innen helt grei gåavstand. Det vurderes at mesteparten av hente/bringe sannsynligvis skjer fordi det er «lett» når foreldrene likevel kjører forbi området.

Likevel, det vurderes at det burde vært en bedre fysisk tilrettelagt hente/bringe ordning i tilknytning til skoleområdet. Denne burde da vært tilrettelagt for i østre ende av Solaveien ved skolen og kan være samordnet med det som er vurdert som behov for hente/bringe med taxi.

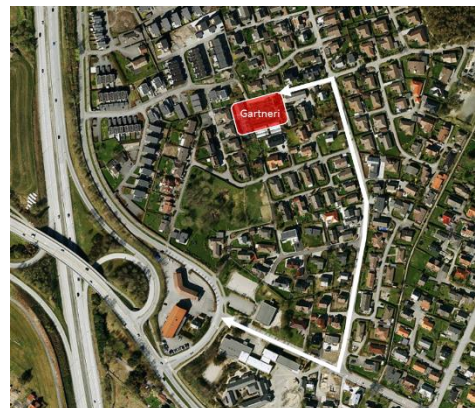
### **Planavdeling Sandnes kommune**

I eget møte og dialog med planavdeling i Sandnes kommune fremkommer at det her ikke er forventet vesentlige endringer i de fysiske forholdene, og at gata i hovedsak skal opprettholdes som gate, med mulighet for gjennomkjøring etter behov.

Det fremheves fra Planavdelingen at hensynet til fremkommelighet for lastebil og utrykningskjøretøyer er forutsatt operativt/tilgjengelig.

*Som eksempel på at behov nevnes det fra Planavdelingen at det er gartneri som ellers vil generere lastebiltrafikk gjennom flere gater om ikke denne muligheten kan opprettholdes (se ill til høyre)*

Vi antar at det planavdelingen omtaler som nødvendig lastebiltrafikk da er ikke-kommersiell trafikk, men spesialleveranser, siden poenget med «hull i bompengeringen» da også må hindre lastebiler på generell basis å passere her. Er det mulig for en så vil det jo være mulig for flere ...



Vi regner med at dette er en type interessekonflikt/målkonflikt som eventuelt da tas opp i reguleringsbehandlingen for stengingen.

## Utrykningsetatene

Det er i eget møte/workshop 24 juni 2016 (Sandnes Eiendom/Utrykningsetatene/Dimensjon Rådgivning) gjennomført en dialog med representanter fra utrykningsetatene (Rogaland brann og Redning IKS og Ambulanse) hvor både konsekvens, behov og muligheter vedrørende stengingen ble diskutert. Vi har kort oppsummert hovedpunktene fra dialogen i punkt under.

Det var enighet i møte om at dette var et medvirkningsmøte/dialogmøte mellom brukere av skolen, dvs at de som deltok på møtet står fritt til å komme med egne merknader og at de opplysninger som fremkommer i møtereferater og gjengis i denne rapporten er ren informasjon/synspunkter fra brukerne.

Generelt så forklares det at ny lokalisering brannstasjon/utrykningsbase på Stangeland, vil gjøre at utrykningstiden til skolen eller andre bygg i nærheten av skoleområdet er svært kort, uansett vegvalg.

### **Brannvesen:**

Brannvesenet vurderer at en stenging i prinsippet ikke gir særlige konsekvenser i forhold til utrykningstid til hverken skolen eller øvrige bygg/områder i nærheten. Det er alternative kjøreveier via Oalsgata. For brannvesenet er det mest sentrale at en har kjøreadkomst til alle fasadene på skolen – og at en kan legge ledninger fra brannkummer opp mot bygget.

Det vurderes av brannvesenet tilstrekkelig at en har adkomst fra øst i Solaveien. Det er ikke direkte behov for å ha snumulighet i Solaveien – om en kjører inn på Solaveien (situasjon som i dag) – det forklares at etter utrykning/oppstilling så kan brannbil rygge ut igjen etterpå.

Det er ofte behov for at flere typer kjøretøy fra brannvesenet kan komme til ved bygget. Foreløpig vurderes dette som uproblematisk ved stenging der en også har hele uteområdet/skoleområdet å benytte, men at det er likevel lurt å tenke på for videre planlegging at et er «planlagt» kjøreruter for større biler (i mellom lekestativer, plantekasser etc.).

Brannvesen beskriver at de største utfordringene de har er alle farts humpene som er kommet. Både personell og utstyr i bilene utsettes for en del «hopp og sprett/bråstopp og akselerasjoner» ved utrykning. Alle løsninger som kunne redusert slike forhold er ønsket.

### **Ambulanse:**

Ambulansetjenesten vurderer at en stenging i prinsippet ikke gir særlige konsekvenser i forhold til utrykning til hverken skolen eller øvrige bygg/områder i nærheten. På samme måte som for brannvesenet er det alternative kjøreveier via bla. Oalsgata. Ambulanse beskriver at de største utfordringene de har er alle farts humpene som er kommet. Både personell og utstyr i bilene utsettes for en del «hopp og sprett/bråstopp og akselerasjoner» ved utrykning. Alle løsninger som kunne redusert slike forhold er ønsket.

Alle utrykningsetatene utrykte at de ved kjøring ofte kunne komme forbi både kø og smale partier ved å bruke sidearealer som for eksempel fortau, men at da trafikkjerder, pullerter etc. likevel kunne være til hinder. Dette var da ting som en kunne være mer oppmerksom på i forhold til planlegging av veier/gater etc..

### **Renovasjon:**

I forhold til anleggelse av nedgravde containere så forstår vi at dette allerede er planlagt og i funksjon tenkt slik at renovasjonskjøretøy enten rygger inn eller ut i forhold til tømning.

Vi vil vel anta at det å *rygge inn* er den beste måten – og som i forhold til videre planlegging av hente/bringe areal i østlig ende, sannsynligvis kan arrangeres i kombinasjon med snumuligheten som da etableres her (se også ideskisse i det følgende).

### **Annet: Større samlinger / felles foreldremøter på skolen - Parkering**

Det ble opplyst om at det ved større møter / foreldremøter etc. så har vært løst trafikkert ved at det er gitt anledning å parkere i skolegården i sør.

Hvorvidt dette skal være anledning til i fremtiden er noe vi da anbefaler at en drøfter litt videre, slik at en både med hensyn på vareleveranse, hensyn til brannbil samt også kryssende g/s over dette uteområdet kan lage en plan som har disse forholdene gjennomtenkt.

### 3.1 Drøfting rundt fysisk stenging

Det er noen ulike prinsipper/kombinasjonsmuligheter som kan legges til grunn for hvordan stengningen kan arrangeres i praksis.



- Stenging i ett punkt
- Stenging to punkt
- Skiltet stenging – ingen hinder
- Fysisk stenging / mulighet for lastebil å passere
- 100 % fysisk stenging med åpnemulighet alle kjøretøy
- 100 % fysisk stenging – ingen kjøretøy kan passere

I dialogen med utrykningsetatene så fremkommer det at Solaveien i utgangspunktet kan stenges 100 % for gjennomkjøring og at utrykningsetatene ikke er avhengig av denne passeringsmuligheten.

I dialogen med utrykningsetatene fremkommer det at Solavegen faktisk kan stenges 100 % fysisk i nord-vestre ende – slik at hovedatkomst til skolen primært er fra øst. Om det da er behov for videre fysisk stenging eller om det da f.eks. holder å skilte «blindvei el.» i øst kan en se nærmere på.

Det er flere muligheter til hvordan stenging kan gjennomføres

**Ett vurdert forslag/eksempel som ble drøftet var en mer «naturlig» lukking av tilgangen fra nord:**

*En stenging i vestre ende kan gjøres som en enkel «lukking» av rabatter i krysset. Dette kan være et enkelt første trinn. Alternativt kan en supplere med heve/senke pullerter slik at for eksempel lastebiler eller biler som kjører over slike rabatter ikke «sniker» i bomringen likevel.*





I østlig ende av Solaveien til skolen er det noen avkjørsler til eiendommer som må ivaretas samt at det nylig er etablert en nedgravd renovasjonsløsning i dette området som må ha kjøreadkomst for lastebil. Dette kan la seg gjøre med skiltet stenging (som da ikke omfatter kjøring til eiendom eller renovasjon) og eventuelt med fysisk sperre men hvor denne da må kunne åpnes for adkomst.



De adkomster som en må ta hensyn til (foruten adkomst inn til skolens uteområde i sør) er vist på figuren til venstre.

Foruten da en adkomst til felles parkeringsplass i øst er det altså behov for å holde en adkomst åpen for avkjørsel til boliger og for adkomst til renovasjonsløsningen.

Et prinsipp for stenging av Solaveien ut fra dialog og drøfting så langt viser at følgende prinsipp kan legges til grunn for arrangement av stengningen:



Litt avhengig av videre planlegging for å tilrettelegge for en hente/bringe arrangement i østre ende av skolen og i tilknytning til Solaveien, vil det kunne være aktuelt å da kun skilte for stenging i øst.



Det er naturlig ut fra dagens situasjon å skilte som sykkelrute men hvor altså biltrafikk ender her.

I vest kan stenging gjøres helt opp til kryss – som vist i eksempel tidligere.



## Hente/bringe

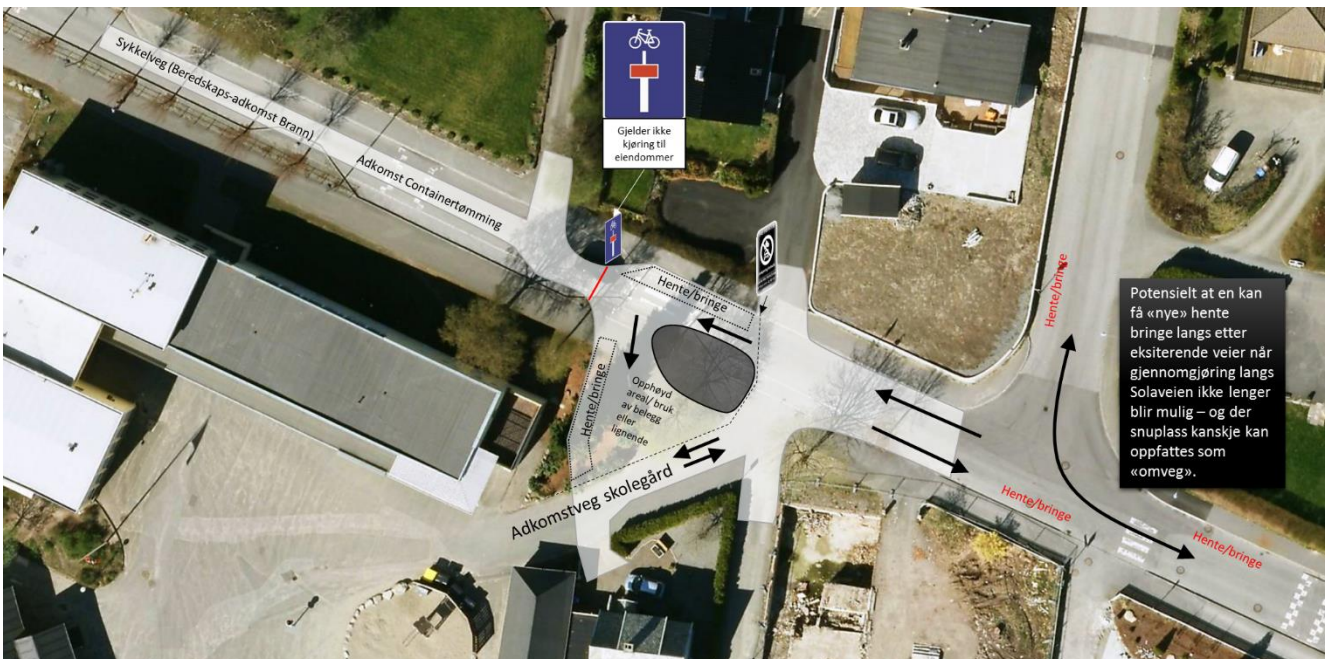
Tilrettelegging for hente /bringe er som nevnt «et nødvendig onde» - der skolen nærhet til boligområdene rundt i utgangspunktet skulle fordre at dette ikke var nødvendig å tilrettelegge for.

Likevel så er dette et forhold – som om det ikke ivaretas med en løsning, fort blir «kaos-problemet» tilknyttet de trafikale forhold.

Det forutsettes at det i videre planarbeid i tilknytning til stengningen da arbeides videre med en opptegning / regulering som her klarer å ivareta denne funksjonen samt at da både hente bringe med privat personbil og taxi får både oppstilling og snumulighet- samt at all gangtrafikk til/fra da er sikret.

I dialogen har en drøftet hvorvidt det er aktuelt å ha en hente/bringe tilrettelegging i begge ender, eller bare i en. Foreløpig vurderes at det kun trengs å etablere et tilrettelagt hente/bringe areal i østre enden.

Ettersom hente bringe frem til i dag har foregått som en del av gjennomkjøringen i Solaveien vil det måtte påregnes at det ved stenging av Solaveien blir en endring der slik avsetning/henting både vil foregå på eget areal (slik som skolen ønsker blir ivaretatt gjennom stengingen og er gitt som kommentar til varslingen), men hvor en da også bør ta hensyn til at en i større grad enn før også vil kunne registrere at slik stopp for spesielt avsetning også skjer i øvrige gater i nærheten av skolen.



*Illustrert skisseprinsipp/forslag til mulig arrangering av et kombinert areal på østsiden av skolen.*

Det hvite arealet representerer «trafikkarealet».

I retning vest og innover mot skolens utearealer er det da i ny situasjon g/s veg som er det «trafikale» behovet –foruten at brannbiler skal kunne komme inn og kunne nå til skolebygg og idrettshallen fra «Solaveien». g/s veien er i skissen lagt i midten som vil være naturlig i en første fase, men hvor en over tid og med et annet «design» av skoleplassen sikkert kan endre noe på dette.

Det er ikke sjekket ut med geometrisk kontroll, men i skissen vises et mulig prinsipp for arrangement som både tar hensyn til adkomst for eiendommer og for snumulighet for personbiler og mindre lastebiler. Dette gir da et utgangspunkt for at hente/bringe kan gjøres langs sidekantene i fartsretningen i denne «rundkjøringen».

Som nevnt vedrørende renovasjon og tømning av nedgravde containere – så vurderer vi at lastebil da kanskje bør rygge inn til disse. Vi forutsetter at slik tømning da skjer mens det ellers ikke er annen aktivitet på skolen – slik at lastebil eventuelt da benytter arealet på snumrådet mer fleksibelt som overkjørbart areal.

Vi anbefaler at en jobber videre med design og utforming/materialbruk av slik hente/bringesone – og gjennom da materialbruk kan få etablert felles forståelse for de ulike trafikale bevegelser og oppstilling.



I forhold til varsling av regulering for stenging, så vurderes er arealet for varsling til å være tilstrekkelig for selve stengingen og for etablering av hente/bringe sone, kryss-sone i øst.

Men en bør gjennomføre en geometrisk kontroll for svingebevegelser – om vår skisse virker å kunne være et prinsipp en kan gå videre med.

Ved en stenging så bør denne da ta ansvar for både å «lukke» adkomstmulighetene i vest – samt å re arrangere og tilrettelegge for snumulighet og hente/bringe i øst.

## 3.2 Drøfting rundt faktorer for videre mobilitetsplanlegging

### Mobilitetsandeler

Det er ikke laget noen form for statistikk som sier noen noe mobilitetsprofilen på skolen i dag. En kan foreløpig anta at skolen har en «normal gjennomsnittlig» mobilitetsprofil som følger Nord Jæren for øvrig. Det er ikke gitt noen undersøkelse hvor langt ansatte har til jobb eller hvor de bor.

Skolen opplyser om at parkeringsplassene i område A i all hovedsak er fulle på dagtid. Vi tolker dette foreløpig ut fra antall ansatte at 80-90 % av skolens ansatte bruker bil til/fra jobb.

Skolen opplyser om at det ikke er spesielt godt tilrettelagt for sykkel til skolens ansatte. Det er ikke egne sykkelparkeringer eller mulighet til skjermet eller låst parkering. Skolen har heller ingen garderobefasiliteter tilknyttet ansattes sykling (mulighet for dusj, oppbevaring av klør og utstyr etc.)

Det er i det foregående vurdert at det kan reduseres antall p-plasser som i dag er i område B og at om en tilrettelegger for noen reserverte plasser i område A- så bør det være mulig at flere ansatte kan stimuleres til å bruke kollektiv/sykkel/gange mer enn i dag.

Fra skolens ståsted vurderes det å være muligheter for å kunne ha et mål om 0-vekst i biltrafikk til/fra skolen der da en kombinasjon av økt bruk av gange/sykkel blant ansatte og også kanskje færre «unødvendige» hente/bringe situasjoner med kjøring av barn i privatbil da er et mulig potensiale.

Dette forutsetter imidlertid at skolen må få mye bedre fasiliteter tilpasset økt sykkelbruk, samt anledning til å reservere arealer for parkering til det som er tjenestereiser mellom skoler av personell. Dette reduserer da antall «gjesteparkeringer» for andre ansatte- som da blir det viktigste grepet egentlig for å endre mobilitetsprofiler. Adkomst til kollektivnettverk vil primært være via Oalsgata.



### 3.3 Andre faktorer å ta videre hensyn til for planlegging av skoleområdet

Dette notatet skal ikke gå i dybden på videre planlegging på noen måte, men det er som nevnt et klart mål for skolen at når en nå *endelig* kan få bort biltrafikk som har i praksis delt skoleområdet og vært både en barriere og utrygghetsfaktor – så bør stengningen gjøres på en måte som også gir mulighet til å øke kvaliteten på uteområdene mest optimalt.

Vi oppfatter at det da er gjennomgangstrafikken med kjøretøy som er det åpenbare forholdet som har vært et tema i mange år.

#### Gjennomgående sykkelruter



Gjennomgangstrafikk er da primært knyttet til biltrafikk i Solaveien, men vi oppfatter også at det er en annen type «gjennomgangstrafikk» som en bør ta hensyn til.

Dette er gjennomgående sykkelruter som krysser skolens områder i to hovedretninger /steder.

Sykkelrutene som passerer gjennom skoleområdet er henholdsvis da i Solaveien/eller på fortauene der i dag og diagonalt over skoleplassen fra Oalsgata .



Gjennomgående sykkelruter vurderes å være det «trafikale» hensyn å ivareta mest for den videre planlegging av skoleområdet, men foreløpig vil det jo være relativt greit at denne sykkeltrafikken følger i Solaveien fortsatt, men der en da ikke lenger trenger å ha gjerder eller annen trafikksperring på samme måte som en har måttet ha for bil.



Det er altså et potensiale her for å rydde bort og gjøre tilgjengelig arealene på en helt annen måte enn i dag.



Dette sett i sammenheng med bedre sykkeltilrettelegging som sykkelparkering og fasiliteter ved skolen bør være forhold som kan komme ganske raskt på plass etter en stegning for biltrafikk



I Solaveien så trenger en vel kun å skilte med sykkelveg fra vest mot øst – og med da «blindveg fra øst» i øst.

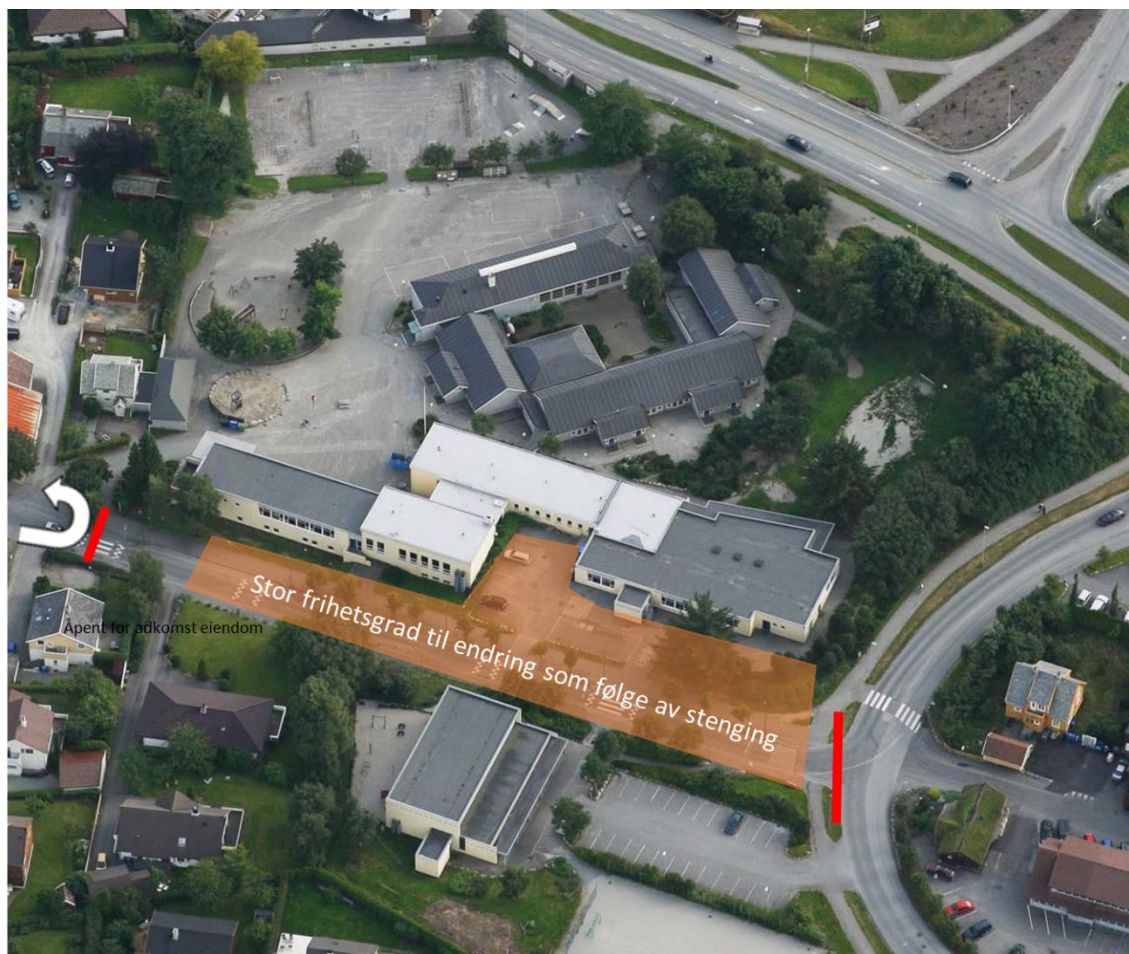
### 3.4 Kort oppsummering prinsipper for mulig løsning /sammenhenger ved stenging

Ut fra drøftinger og dialog med ulike etater og skolen, vurderes at det for skolens drift ligger flere muligheter til å kunne øke kvalitet på uterommet ved en stenging og at en på sikt kan se både det som skolen har definert som et område A og et område B – mer under ett.

*Vi vurderer at den fysiske stengningen da kan løses veldig enkelt med fysisk 100 % stenging i vest via «lukking» av eksisterende kryss og med skilt i øst og ved etablering av ny snu-mulighet og hente/bringe-soner (som vist i skisser / eksempel).*

*I tidligere skisser er vist «sporsluse» - dette anbefaler vi ikke.*

I den grad en likevel også tenker å oppretthold og tilrettelegge for mulig gjennomkjøring bør dette gjøres ut fra «bestilling» dvs enten som heve/senke pullerter eller bom som kan fjernstyres. Vi vurderer i utgangspunktet at dette ikke er en nødvendig funksjon / hinder med mindre en likevel får kjøretøyer som «kjører over andre mindre hinder / bryter skiltforbud.



(Illustrert over) Potensialet er stort for en vesentlig forbedring av uterommet mellom område A og B dersom stengningen kan gjennomføres fra kryss i vest og ved snu plass for hente/bringe i øst.

Ved sanering av Solaveien kan dette arealet som nå «frigis» utformes mer med hensyn på trivsel og opphold samt slik at arealene mellom A-B områdene kan fremstå som sammenhengende og attraktive uteområder.

## VEDLEGG



## (Kopi av mail/invitasjon til medvirkningsmøte)

Hei.

Jeg lovet litt mer informasjon før møtet på fredag. Bakgrunnen for møtet er vårt innspill til Statens vegvesen i forbindelse varsl om regulering, se vedlegg.

Vi har invitert følgende til fellesmøte:

- Stangeland skole
- Ambulanse
- Rogaland Brann og Redning IKS
- Dimensjon rådgivning AS

Til møte vil vi at dere har tenkt litt gjennom hvilke konsekvenser, både positive og negative, en sanering av denne veien får for dere som brukere.

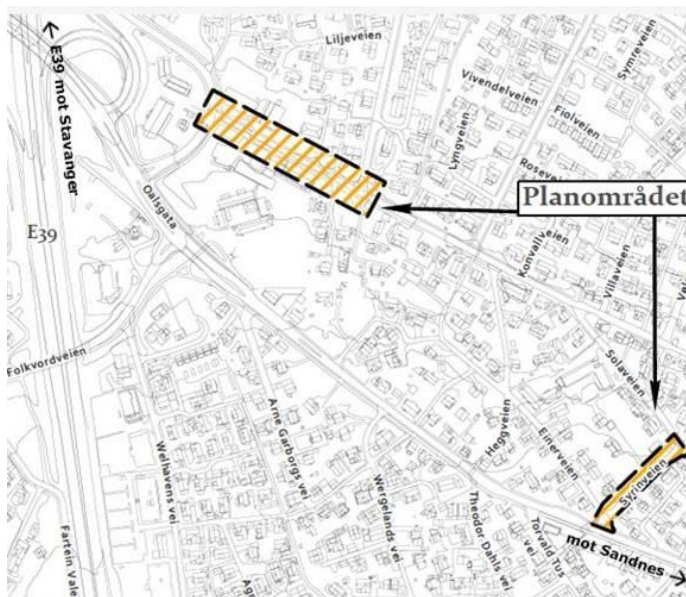
I sitt høringsvarsel har Statens vegvesen skrevet følgende:

*Bypakke Nord-Jæren ble vedtatt i Fylkestinget 10.12.14. I vedtaket fremgår det blant annet at Fylkestinget slutter seg til forslag om plassering av bomstasjoner slik at det etableres fem tette ringer av bomstasjoner. For å kunne etablere tette ringer ble det i saksfremlegget lagt til grunn at noen veier må stenges.*

*Formålet med planen er å stenge Solaveien og sikre snumulighet i tilknytning til veistengingen. Solaveien foreslås stengt ved Stangeland skole. Stenging av Solaveien vil medføre økt trafikk i Syrinveien. I forbindelse med planarbeidet skal det derfor vurderes avbøtende tiltak i Syrinveien, det skal bla reguleres fortau i Syrinvegen frem til Oalsgata.*

*Planområdet er i kommunedelplan for Sandnes 2015-2030 disponert som offentlig tjenesteyting (skole), boligbebyggelse og sikringssone H190.*

*Detaljreguleringen er vurdert i forhold til forskrift om konsekvensutredning, vedlegg I og II og planetaten i Sandnes kommune har konkludert med at det ikke er behov for konsekvensutredning.*



Dersom dere har spørsmål før møtet, er det bare å ta kontakt.

Mvh.

**Grethe Svihus**

Juridisk rådgiver – 90096686

[www.sekf.no](http://www.sekf.no)