



# SYKLISTENE

Syklistenes Landsforening

Til: Medlemmer av utvalg for plan og miljø i Sola kommune  
Fra: Syklistenes Landsforening, Nord-Jæren og Ryfylke

Deres ref: Plan 0576  
Dato: 13. februar 2019

## Plan 0576 Somaleiren nordre del

Syklistenes Landsforening (SLF) er Norges eneste organisasjon for hverdagssykling. SLF ønsker at flest mulig skal se på sykkelen som løsningen i hverdagen - som fremkomstmiddel til jobb, i hverdagen ellers og som kilde til opplevelser og bedre helse. SLF har på landsbasis ca. 10 000 medlemmer. Lokallaget på Nord-Jæren og Ryfylke har ca. 500 medlemmer pr. 1.1.2019.

Utvalg for plan og miljø og kommunestyret har nylig vedtatt ny reguleringsplan for Somaleiren nordre del og har i den forbindelsen vedtatt at det skal være prioritering av gående og syklende fremfor kjøretøy på vei til og fra Stangeland maskin.

Dessverre ser vi nå at saken skal opp på ny, ledsaget av en betydelig mengde forvirrende og feil informasjon fra administrasjonen. Vi ønsker for å belyse saken og klare opp en del misforståelser som vi ser har oppstått i sakens gang, og som vi mener gjør at den ikke trenger å behandles på ny.

Opphav til omlegging av gang- og sykkelvei er henvendelser om trafikkfarlige forhold ved avkjørselen til Stangeland maskins parkeringsplass. Tunge kjøretøy med vikeplikt for Sandnesveien har plassert seg slik at de har stengt veien for syklende på gang- og sykkelvei, og de syklende har prøvd å komme seg forbi på alle mulige måter. Reguleringsplan for Somaleiren har derfor flyttet gang- og sykkelveien en betydelig avstand fra Sandnesveien for å gi plass til at lastebiler og andre lange kjøretøy skal kunne overholde vikeplikten sin uten å være til unødig hinder for sykkeltrafikken.

Vedtaket hadde et ekstra krav til reguleringsplanen:

*Syklistere og gående har forkjøringsrett på sykkel- og gangstien, også i overgangsfeltet.*

SLF synes dette var et flott og riktig tillegg, spesielt i lys av de overordnede forpliktelser og føringer for endring av reisevaner som gjelder gjennom Regionalplan Jæren og Bymiljøpakken. Det viser tydelig at sikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende skal legges mer vekt på i tilrettelegging av infrastruktur og at gående og syklende skal prioriteres fremfor tunge kjøretøy som kjører av og på hovedveien og inn på en parkeringsplass.

Vedtaket er også i tråd med Sykkelstrategi for Sola kommune. Gang- og sykkelveien på stedet er en del av hovednett for sykkel, og føringene for hovednett for sykkel sier at:

*Fremtidig hovednett skal være attraktivt. Det skal oppleves trygt, være trafikkikkert og ha god fremkommelighet og komfort. For å sikre god tilgjengelighet, bør det ikke være mer enn 400 meter mellom hovednettforbindelsene i byområdet på Nord-Jæren. På hovednettet skal sykkeltrafikken ha høy prioritet.*

*For å øke syklistenes fremkommelighet, sikkerhet og komfort er hovedløsningen at sykkelssystemet følger kjøreretningen. For sidegater langs hovedrutene bør vikeplikt reguleres.*

Vedtaket gjør nettopp dette: prioriterer tydelig hovedsykkelnettet fremfor sidevei/avkjørsel. Klarere og enklere enn dette kan ikke sykkelstrategien følges opp.

Tilsvarende bestemmelse finnes i f. eks. IKDP Forus, hvor det står at "sykkelfremføring gis prioritet i kryss



med mer enn 4000 ÅDT bil” (6.1.2.b.4). Formuleringene “forkjøringsrett” og “prioritering” betyr i praksis det samme, og ingen av dem har noen teknisk eller juridisk betydning som kommer i konflikt med trafikkreglene. Det blir opp til administrasjonen å gjennomføre disse vedtakene på den mest hensiktsmessige måten på stedet.

Det har kommet tre svar på dette fra Statens vegvesen, Sola kommunes administrasjon og Stangeland Gruppen. Svarene fra administrasjonen og Stangeland Gruppen er basert på vesentlige misforståelser og faktafeil. Statens vegvesen har et poeng, men dette er ikke til hinder for intensjonen i vedtaket.

Sola kommunes notat og fremstilling fra rådmannen går inn i detaljer om ordlyden, som helt løsrevet og frittstående kan misforstås, men dette er et sidespor for intensjonen i vedtaket. Gjennomføring av vedtaket krever ingen endring av eller avvik fra trafikkreglene. Politikerne har ikke vedtatt nye trafikkregler, men at både gående og syklende skal gis prioritet i kryssingen. Gangfelt gir gående prioritet, men ikke syklende. Intensjonen er altså at også syklende må gis prioritet i kryssingen.

I notatet fremheves det at intensjonen kan gjennomføres med likt tiltak som allerede er brukt i Sandnes og Stavanger kommune, nemlig prioritert kryssing for gang- og sykkelveg og vikepliktsskilting for sidevei/avkjørsel. Dette er helt riktig og er en normert løsning i veihåndbøkene som er i bruk over hele landet. Innvendingen om at gang- og sykkelveiens bredde på 3 meter ikke tillater dette er feil; på alle stedene i regionen hvor slike tiltak er gjennomført, er bredden på gang- og sykkelveien 3 meter.



*Svanholmen på Forus: gangfelt og prioritert sykkelkryssing med gang- og sykkelveibredde på 3 meter*

At politiet skal godkjenne slike tiltak er også feil; det er skiltmyndigheten som skal godkjenne dem, og skiltmyndigheten for dette er enten kommunen, fylkeskommunen eller Statens vegvesen v/ regionvegkontoret. Politiet skal bli hørt, og de tilkjenner tydelig at de er uenige med Statens vegvesen, men de har ikke myndighet på dette området.

Stangeland Gruppens innvending om at trafikkreglene ikke skal endres kun i dette krysset er likeledes basert på helt feilaktig forståelse av saken. Trafikkreglene vil være eksakt som før, fordi det vil skiltes, merkes og utformes på helt normal måte etter veihåndbøkene.

Statens vegvesen har rett i at et evt. vedtak om å sette opp vikepliktsskilt skal skje i skiltplan (av skiltmyndighet), men politikerne har ikke vedtatt vikepliktsskilt. Politikerne har vedtatt prioriteringen mellom trafikantene og overlatt gjennomføringen til administrasjonen. Reguleringsplanen og bestemmelsene kan legge føringer for dette, slik som i IKDP Forus.

På Sandnesveien mellom fv 44 og fv 509 er det i dag elleve avkjørsler til eiendommer. Ved ni av de elleve avkjørslene har syklende uansett forkjøringsrett, og planvedtaket legger opp til at dette også skal gjelde på de siste to avkjørslene som er inkludert i denne planen. Da vil strekningen fremdeles fremstå logisk og klar for alle trafikanter i stedet for at det gjelder noen regler her og noen regler der.

Politikerne i Sola kommune bør nå stå ved intensjonen i vedtaket og vise at forpliktelsene som kommunen og regionen har påtatt seg og sykkelstrategien som Sola kommune har vedtatt betyr noe -- ikke bare i store prestisjeprosjekter, men også i hverdagsprosjektene. Intensjonen i vedtaket kan lett gjennomføres av administrasjonen og skiltmyndigheten (fylkeskommunen/Statens vegvesen) og vedtaket strider ikke mot trafikkregler eller andre regler.

SLF foreslår derfor at eksisterende vedtak blir stående og at det pålegges administrasjonen å gjennomføre det på den mest hensiktsmessige måten i samarbeid med andre relevante myndigheter.

**Med vennlig hilsen**

Jens Glad Balchen

Leder, SLF Nord-Jæren og Ryfylke

e-post: [nord-jæren@syklistene.no](mailto:nord-jæren@syklistene.no)

Telefon: 926 32 579