



Oppfølging etter informasjonsmøte 27.januar

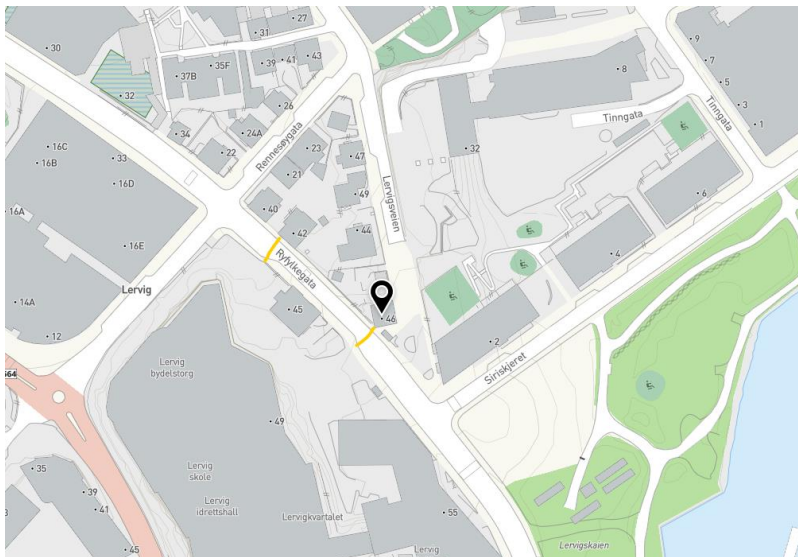
Kommunen takker for oppmøte og stort og oppriktig engasjement i informasjonsmøtet den 29.januar. Det gjorde inntrykk å høre de sterke bekymringene innbyggerne har for blant annet trafikksikkerhet.

For å oppsummere, synliggjør vi her tiltak som er gjort rundt Lervigskvartalet, hva vi vil revurdere for økt sikkerhet og hvordan vi følger opp etter skolestart.

Vi oppklarer også litt rundt parken og Siriskjeret.

Dette er gjennomført eller planlagt gjennomført:

Deler av Ryfylkegata stenges for bilkjøring



I området mellom de gule strekene blir det kun busser som skal kjøre. Dette iverksettes så snart Haugesundsgata er ferdig opparbeidet.

Opphøyde fotgjengeroverganger med forsterket belysning

Gangfeltene er opphøyd og med forsterket belysning. Statens vegvesen beskriver det slik “Ved gangfelt eller på andre steder hvor mange gående og syklende krysser kjørebane, er det særlig viktig at farten er lav. Opphøyde gangfelt anbefales” ([hb-v128-fartsdempende-tiltak.pdf.](#)) Opphøyd gangfelt har samme høyde som ordinære fartshumper (10cm), men gangfeltene har i tillegg forsterket belysning, oppmerket og skiltet. Det vil derfor være mer respekt for et opphøyd gangfelt enn en ordinær fartshump, selv om de har samme høyde. Forsterket belysning betyr at det ikke bare er



kun selve gangfeltet som lyses opp, men området rundt også: Bedre synlighet og sikt for både gående og kjørende ved overgangene.

Brede, opphøyde fortau

Bredden på gang/sykkelløsingene utvides, hvor gang- og sykkelvei langs Haugesundsgata får en bredde på 3,5 m samt grøntrabatt mot trafikken. Fortau langs Breivikveien utvides også til 2,5-4,0 m bredde, og med grøntrabatt mot rundkjøringene. Langs Ryfylkegata vil det etableres fortau på min. 3,2 m i tillegg til eget sykkelfelt.

Merking rundt skolen

De kommunale veiene i umiddelbar nærhet til skolen vil bli merket med SKOLE før skolestart. Dette gjelder ikke Haugesundsgata som er fylkesvei, da fylkeskommunen er restriktive til denne type merking på fylkesveier.

Utrykningstrase: Samarbeidsgruppe for trafikk sikkerhet (representanter fra politi, Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune) har vedtatt at fareskilt for mulig utrykning fra brannstasjon settes før skolestart. Det blir også skiltet med "stans forbudt" på begge sider av Breivikveien mellom Haugesundsgata og Ryfylkegata, for å ikke hindre utrykning.



Dropp-off i garasjen

Målet er at barn skal gå til skolen. De gangene bil må brukes, skal "drop-off" skje i garasjen. Dette er for å holde biler og gående adskilt, og et viktig tiltak for trafikk sikkerhet.

Bedre bussforbindelse/ kollektivtilbud

Kolumbus legg til grunn i nytt anbud at Buss 74 vil kjører hver halvtime via både gamle og nye sus på vei til Forus, fra senest 2026

Nytt tiltak til vurdering:

Port som enkelt kan åpnes og lukkes ved inngangen til skolegården mot Haugesundsgata. Dette for å sikre at barn ikke springer spontant ut etter en ball eller annet.

Oppfølging av innspill:

Fartsgrense i Haugesundsgate – ned til 30 km/t, rett etter tunnelen

Haugesundsgata er en Fylkesvei, som betyr at Fylkeskommunen er veimyndighet og avklarer fartsgrensa her, med Statens vegvesen som skiltmyndighet. Kommunen har allerede spilt inn at vi mener det skal være 30 km/t her, og kommer til å løfte dette



ytterligere, nå også på strategisk nivå. Vi er enige med innbyggere om at fartsgrensen må settes ned før skolestart.

Det er også kommet innspill på murveggen etter tunellen, som ødelegger for sikt. Denne ligger under Fylkeskommunens ansvar og myndighet, og kommunen har spilt inn utfordring og ønske om tiltak. Innbyggere har også mulighet for å sende innspill om ønska tiltak til Fylkeskommune: firmapost@rogfk.no

Lyskryss

Det ble vurdert å ha opphøyd lysregulert gangfelt over Haugesundsgata. Et slikt gangfelt må ligge minst 30 meter fra rundkjøringene. Det betyr at gangfeltet ville ha blitt plassert midt mellom rundkjøringene i Haugesundsgata ved Lervigkvartalet. I tillegg var det nødvendig å ha gangfelt ved rundkjøringer. Fylkeskommunen mente at det ville være mer trafikksikkert å ha opphøyd gangfelt ved rundkjøringene ettersom bilene vil ha lavere fart der.

Ny vurdering av lyskryss må utredes nærmere og prinsipper må avklares før det tas i samarbeidsgruppa for trafikksikkerhet (representanter fra politi, Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune), og må endelig godkjennes av vegdirektoratet.

Gangbro eller undergang

Et alternativ som er vurdert er planskilt kryssing med bro over Haugesundsgata. Denne løsningen er hverken realiserbar eller hensiktsmessig:

- Teknisk utfordring. Løsningen vil kreve en uhensiktsmessig lang bro som vil innebære en betydelig lenger omvei enn ved kryssing i plan.
- Det vil være en unaturlig trasé for mange, og man forventer at den ville bli lite brukt.
- En broløsning vil ikke kunne fange opp alle gående som kommer fra vestsiden av Haugesundsgata. Det er lite sannsynlig at alle skolebarn som bor på nivå med Haugesundsgata vil gå opp på en eventuell bro som vil lande i skråningen bak bebyggelsen eller integrert som en del av fremtidig bebyggelse. Det vil uansett forekomme kryssing i plan.
- Vil kreve endring i regulert boligprosjekt som ligger på vestsiden – kommunen eier ikke grunnen. I dette alternativet er man uavhengig av boligprosjektet på vestsiden da den kobler seg på eksisterende gangforbindelse nord for tunnelåpningen.

Oppsummert: Det er vurdert ulike alternative kryssingsløsninger over Haugesundsgata gjennom planprosessen. Planområdet ligger innenfor sentrumsavgrensingen, og det har



dermed vært ønskelig å skape en urban situasjon hvor myke trafikanter har høy prioritet i veinettet. Kryssløsningen bør fange opp alle gående fra vestsiden, og det er dermed vurdert at den beste løsningen vil være tilstrekkelig trafikksikker kryssing i plan. Planen legger derfor til rette for opphøyd gangfelt med forsterket belysning.

Det er vurdert undergangsløsning under Haugesundsgata i planprosessen. En slik løsning vil beslaglegge store arealer på både vestsiden og østsiden av veien. Det vil kreve at boligbebyggelsen trekkes lenger bort fra veien for å få plass til rampen, dette vil medføre redusert uteoppholdsareal. På østsiden vil rampen til undergangen beslaglegge deler av skolegården.

I håndbok V127 *Kryssingssteder for gående* fremkommer det at gående er «svært følsomme for omveger både horisontalt og vertikalt. Underganger kan øke faren for møteulykker mellom gående og syklende. Ofte oppleves de også som utrygge, spesielt for gående. I byer er det derfor vanskelig å etablere attraktive planskilte løsninger» (Statens vegvesen V127, s. 25). I håndboken omtales gangfelt først og fremst som et fremkommelighetstiltak for myke trafikanter, ikke et trafikksikkerhetstiltak. Gangfeltene må sikres, «dette kan gjøres ved å sørge for riktig skilt og oppmerking, at bilistene holder lav fart, at bilfører har god sikt og at gangfeltet er godt belyst» (Statens vegvesen V127, s. 33).

Skolen

Det er allerede etablert godt samarbeid mellom rektor og trafikkavdeling, som blir viktig for løpende dialog om mulige utfordringer og ønskede tiltak. Skolen vil også sikre et godt samarbeid med foreldre og Fau rundt holdningsskapende arbeid, og vurdere tiltak som «gå-busser» (grupper går sammen, med voksen), «beintøft» (gå til skole-konkurrans), refleksdag o.l. Samt oppfordre ansatte til å gå, sykle eller reise kollektivt, gjennom blant annet HjemJobbHjem (avtale med Kolumbus, reduserte priser på 30-dagers billett og bruk av Bysyssel).

Det kom også spørsmål om Hjertesone ved skolen. Det er vurdert at dropp-off i garasje er et bedre sikkerhetstiltak i dette området. Trafikkavdelingen vil i samarbeid med skolen gjøre en ny vurdering etter skolestart, gjerne også med Fau involvert.

Videre oppfølging

Kommunen følger opp trafikksituasjonen rundt Lervigkvartalet generelt gjennom tellinger fra tunnelen. Etter skolestart følges situasjonen mer spesifikt gjennom egne tellinger på de kommunale veiene. Dette vil skje i nær kontakt med rektor ved Lervig skole.

Lervigparken



Parkområdet i Lervig er med sine ca 15 dekar det største parkområdet i Urban Sjøfront. Utformingen av området har vært i prosess i svært lang tid.

Det var blant annet gjenstand for en europeisk arkitektkonkurranse for unge arkitekter tilbake i 2005 og noen år senere (2012-14) ble det utarbeidet et forprosjekt av det spanske vinnerfirmaet YIC.

Samarbeidet med YIC ble avsluttet og utviklingen og behandlingen av parken var frem til gjennomføringen ivaretatt av kommunens (daverende) Park- og vei avdeling med Link arkitektur som hovedleverandør.

Når prosjektet nærmet seg utlysingsfase i 2023 så ble det overført til Utbygging, anleggsprosjekter for gjennomføring.

De mest relevante og styrende politiske behandlinger for dagens situasjon er:

2018 - Ny park i Lervig - plan, tiltak, kostnader og finansiering: [elInnsyn - Ny park i Lervig - plan, tiltak, kostnader og finansiering – Kommunalstyret for miljø og utbygging \(11.12.2018\) – Politisk sak](#)

2019 - Lervig park – Status og veien videre: [elInnsyn - Lervig park - Status og veien videre – Kommunalstyret for miljø og utbygging \(11.06.2019\) – Politisk sak](#)

2020 - Lervig park – Samskapning: [elInnsyn - Lervig park - Samskapning – Utvalg for miljø og utbygging \(17.06.2020\) – Politisk sak](#)

2021 – Lervigparken forprosjekt: [elInnsyn - Lervigparken - Forprosjekt – 72 – Strategi og prosjekt](#)

2023 - Lervig park, fase 2. Kostnadsoppstilling etter anbud. Avlysning av konkurranse: [elInnsyn - Lervig park, fase 2. Kostnadsoppstilling etter anbud. Avlysning av konkurranse – Stavanger bystyre \(2023-2027\) \(22.01.2024\) – Politisk sak](#)

I nyeste sak var Kommunedirektøren bekymret over kostnadene med parken sett opp mot kommunens øvrige oppgaver og innstilte på en reduksjon av innhold og kvalitet i prosjektet.

Bystyret ønsket imidlertid å gå videre med de prosjekterte løsningene og fattet følgende enstemmige vedtak 22.01.24:

«Lervig Park er et viktig prosjekt for bydelen og kommunen. Bystyret godkjenner den forelagte detaljprosjekterte løsning, og understreker viktighet av videre stram



kostnadskontroll og se på muligheter for innsparinger. Ambisjonsnivå når det gjelder parkens kvaliteter og innhold skal ikke senkes. Anbudsprosessen stopper ikke opp. Bystyret godkjenner den økte kostnadsrammen. Kommunedirektøren bes vurdere økt finansiering i kommende tertial. Investeringen finner sted innenfor vedtatt investeringsramme»

Etter bystyrets vedtak så har administrasjonen arbeidet med det som viste seg å bli en svært krevende anskaffelsesprosess.

Utfallet av denne endte dessverre med at opprinnelig konkurranse fra høsten 2023 måtte avlyses og ny konkurranse er blitt utlyst med innleveringsfrist 12.02.2025.

I arbeidet har det også blitt jobbet kontinuerlig med å se på kostnadsreducerende tiltak i prosjektet som ikke reduserer kvalitet eller innhold.

Før tilbud er mottatt så er det ikke mulig å si noe om virkningene av tiltakene, men hele eller deler av disse kan bli utlignet av en fortsatt høy prisstigning og økte miljøkrav.

Det har også kommet spørsmål om reduksjon av parkareal:

Avgrensning av parken har endret seg en del siden plan 1785 ble vedtatt i 2002. Da bystyret vedtok at brannstasjonen skulle bli liggende i Lervig i 2018, ble det stilt krav om at minst 50 % av bygget skulle være tilgjengelig for publikum, og at det skulle integreres i parken. I plan 1785, var parken opprinnelig vist å gå langs Lervigskvartalet og ned mot sjøen. Etter arkitektkonkurransen European 08, ble det anbefalt å flytte parken nord for Lervigsbukta, slik den ligger i dag. Brannstasjon tomten var også noe mindre, da deler av dagens tomt var regulert til blokkbebyggelse.

Den største forskjellen er *hvor* parken ligger, ikke størrelsen. I plan 1785 (fra 2002) var parken omtrent 14,5 daa. I dag er parken, medregnet arealet på brannstasjonen ca. 16,5 daa. En ev. utvidelse mot innseilingen vil komme i tillegg.

Det pågår arbeid med en planendring på enden av Siriskjæret, som kan innebære en omdisponering av areal. Det vil si at parken trekkes helt ut til innseilingen i Lervigsbukten. Endringen har vært på høring og skal til politisk behandling.

Siriskjæret

Det er søkt om en reguleringsendring på plan 2200, som gjelder utbygging på Siriskjæret. Bakgrunnen for planendringen er et innbyggerinitiativ (sak 23/05526) om at dette trinnet IKKE skulle bygges ut. Bystyret fattet da følgende vedtak:



Stavanger kommunestyre sitt flertallsvedtak

Stavanger kommunestyre ser ikke grunnlag for å omgjøre dette utbyggingsområdet til friområde, men forutsetter at plan 2200, trinn 2, tilpasses Lervikparken på en god måte.

Kommunestyret presiserer at ved eventuell reguleringsendring eller ny detaljregulering for trinn 2, skal det ikke åpnes for å bygge flere boliger enn det som allerede er tillatt i gjeldende plan 2200 (totalt 130 boliger i trinn 1 og trinn 2). Grøntareal på bakken bør plasseres nær sjøen for å sikre et sammenhengende grøntdrag i forlengelse av parken.

Dersom det innen tre år ikke er søkt om rammetillatelse for nye boliger i det aktuelle utbyggingsarealet, ber kommunestyret om en sak hvor det vurderes å sette i gang en prosess for å kjøpe tilbake tomten med formål om å innlemme denne i Lervigparken.

Endringsforslaget (sak 23/27383) har vært på høring, og det kom mange innspill som er overlevert til forslagsstiller. Kommunen venter på tilbakemelding fra forslagsstiller på om de vil gjøre endringer etter høringsuttalelsene. Etter dette vil saken legges frem på nytt for politisk behandling, da også med kommentarer og vurderinger fra administrasjonen. Administrasjonens vurderinger blir først tilgjengelige og offentlige når den politiske saken blir publisert på våre nettsider. Saken skal til både Utvalg for by- og samfunnsutvikling og Bystyret for beslutning.