



Kommunedelplan for Stavanger sentrum 2019–2034

PLAN 129K – Stavanger bystyre 11.03.2019



STAVANGER KOMMUNE

INNHold

Kapittel 1

OM PLANEN.....	3
Formål.....	3
Planområdet.....	3
Hvordan lese og forstå planen.....	4
Hvordan planen er blitt til.....	4

Kapittel 2

MÅL FOR SENTRUM.....	5
HVORDAN NÅ MÅLENE.....	6

Kapittel 3 STRATEGISKE PLANGREP

3.0 Vekst i samspill med vern.....	7
3.1 Byrom å være i, og ferdes gjennom.....	10
3.2 En levende, fremtidsrettet havnefront.....	12
3.3 Grønn mobilitet; til, fra og i sentrum.....	14
3.4 Rom for smarte løsninger i sentrum.....	17

Kapittel 4 OMRÅDELØSNINGER

Sentrums kjernen.....	18
Paradis og Lagårdsveien.....	19
Bergelandsgata, Nytorget og Pedersgata.....	21
Sentrum øst.....	23
Sentrum vest.....	24

Kapittel 5

Strategi for gjennomføring.....	26
---------------------------------	----

Kapittel 6

Bystyrevedtaket.....	29
Planbestemmelser.....	33
Temakart.....	53



Kapittel 1 OM PLANEN

Formål

Stavanger sentrum er byens og regionens viktigste møteplass, markeds plass og identitetsbærer.

Nasjonale, regionale og kommunale føringer er entydige på at bysentrene må styrkes hvis vi skal få til en bærekraftig byutvikling.

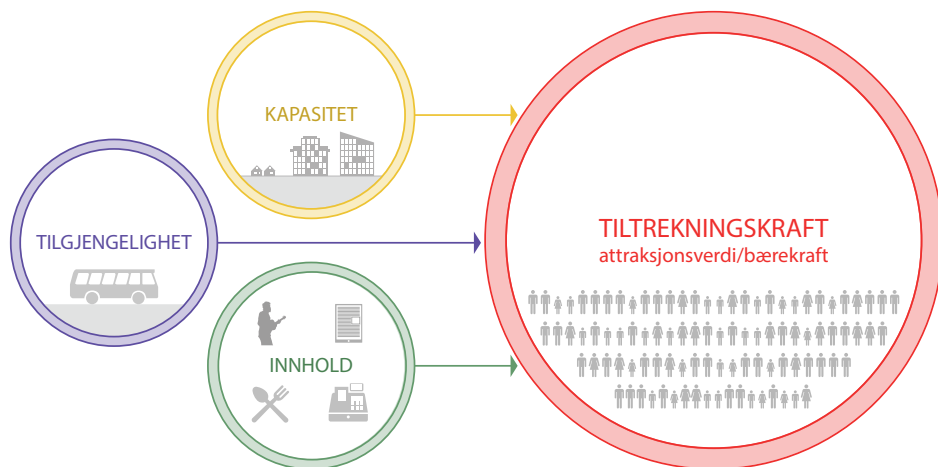
Sentrumsplanen er laget for å styrke sentrums **tiltrekningskraft**. Vi vil at sentrum skal trekke til seg både innbyggere og tilreisende. For å gjøre dette, har planen løsninger for:

Kapasitet. Planen skal legge til rette for at sentrum skal kunne tilby egnede arealer til vekst i næring, bolig og andre sentrumsfunksjoner. Dette skal bidra til å sikre en jevn og stor brukergruppe i sentrum. Aktivitetsvekst skal vært minst på nivå med storbyområdet på Nord-Jæren.

Innhold. Planen skal legge til rette for at sentrum kan tilby et historisk, aktuelt og fremtidsrettet innhold.

Tilgjengelighet. Planen skal legge til rette for at det er attraktivt å reise miljøvennlig til, og rundt i Stavanger sentrum.

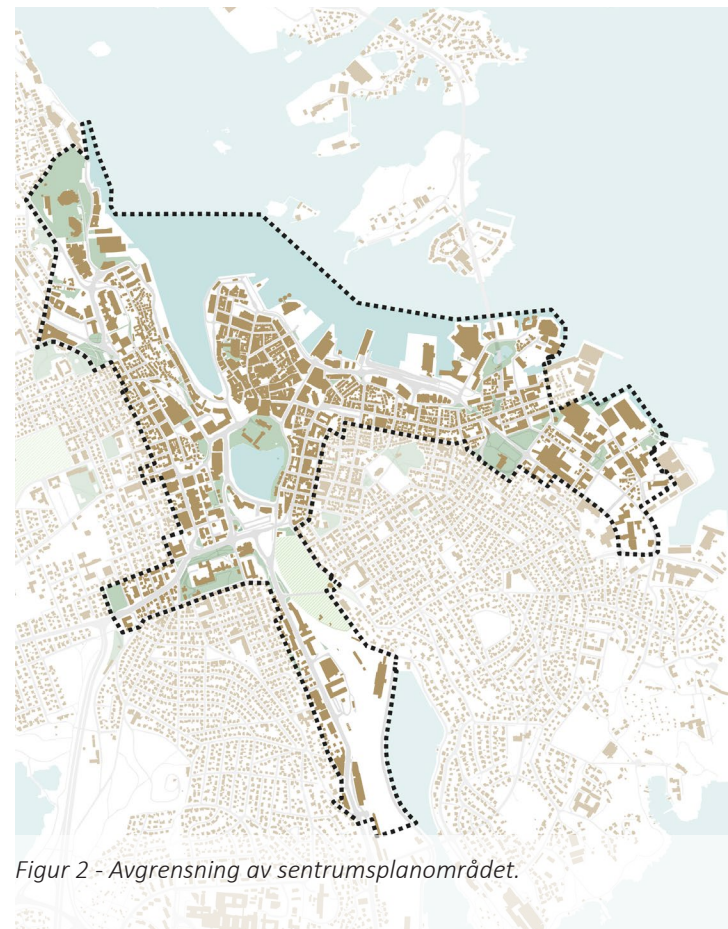
Planen skal legge rammer og gi retning for en utvikling som påvirker vår lyst til, vårt behov for og vår anledning til å bruke sentrum.



Figur 1 - Modellen viser hvordan sentrumsplanens løsninger for kapasitet, innhold og tilgjengelighet til sammen skal styrke sentrums tiltrekningskraft.

Planområdet

Stavanger sentrum er i denne planen formelt utvidet. Planens strategi er å utvikle et mest mulig kompakt sentrum, med korte avstander og høy tetthet av aktivitet og mennesker. Samtidig møter planen behovet for å utvide sentrum, både mentalt og formelt. Dette for å gi sentrumsrammer for utvikling for et større område. Men og fordi utviklingen i særlig Urban Sjøfront med sin nærhet til sentrum, har mange sentrums kvaliteter. Planområdet er vist i Figur 2.



Figur 2 - Avgrensning av sentrumsplanområdet.

Hvordan lese og forstå planen

Sentrumsplanen består av 5 dokument:

1. Sentrumsplanen eller planbeskrivelsen – dette dokumentet. Sentrumsplanen inneholder mål for sentrum, beskrivelse av strategiene og plangrepene som er valgt for å nå målene.
2. Plankartet. Juridisk bindende dokumentet som viser hvordan de ulike delene av sentrum skal planlegges og brukes. Plankartet er vist i en samlet versjon (den juridiske) og i oppdelte versjoner. Disse versjonene viser de såkalte hensynssonene hver for seg, sammen med grunnlagskartet.
3. Planens juridiske bestemmelser og retningslinjer. Disse sier hva som gjelder av føringer for arealbruksformålene og hensynssonene i plankartet; dermed hvilke muligheter og begrensninger som gjelder for utvikling av områdene.
4. Konsekvensvurderingene sier noe om hvilke konsekvenser kommunen vurderer at planforslaget har for viktige hensyn som skal fremmes og ivaretas i planleggingen.
5. Risiko- og sårbarhetsanalyse.

Hvordan planen er blitt til

Sentrumsplanen har vært gjenstand for bred offentlig debatt. Debatten har vært viktig for utvikling av planen.

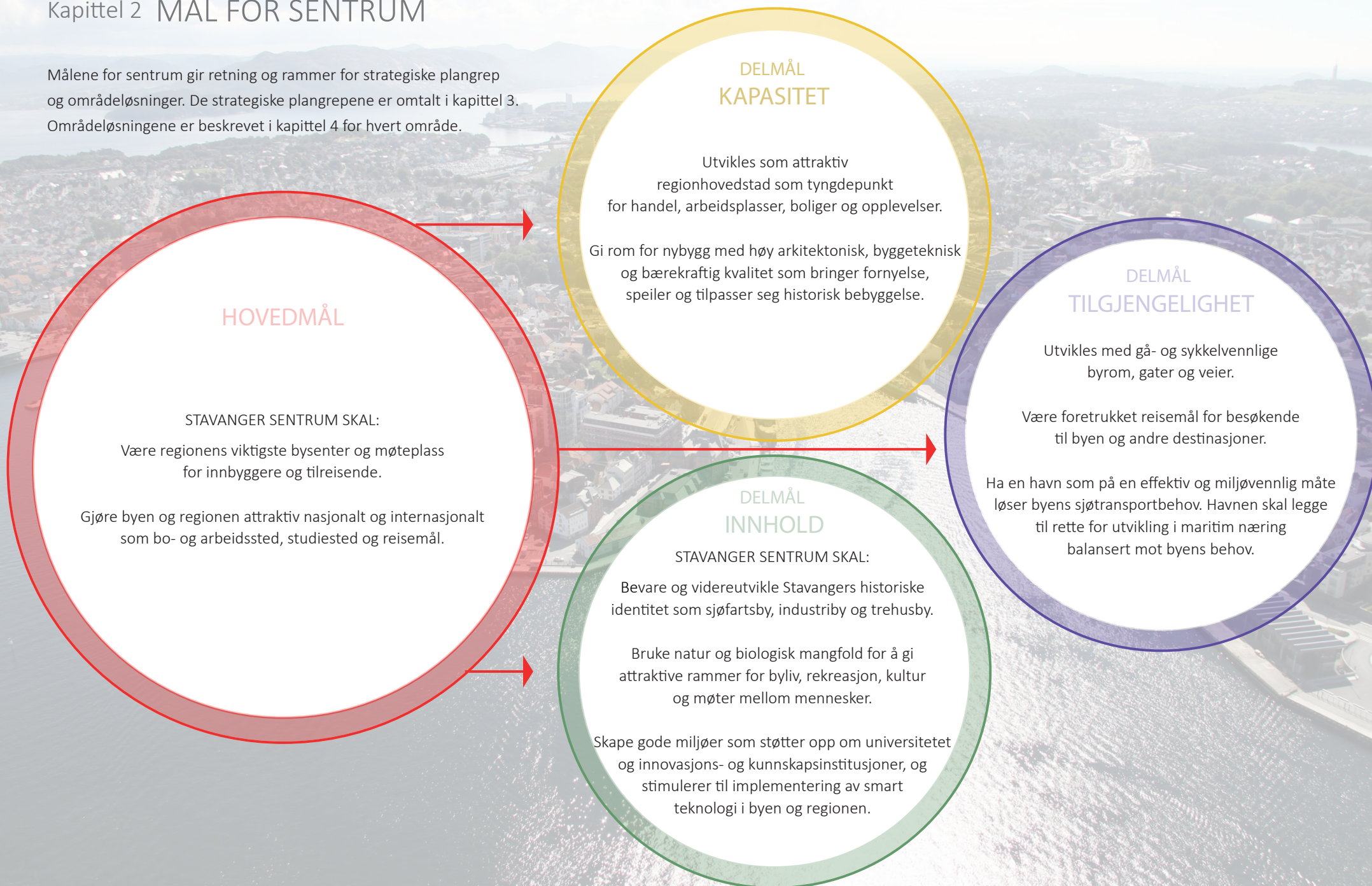
Planen har vært på tre høringer. Alle berørte og interesserte har vært oppfordret til og har kunnet gi innspill. Planen har vært presentert på nett, i papirutgaver, i 3D med VR-briller, på høringskontor i sentrum og på en rekke møter hos organisasjoner, bedrifter og offentlige myndigheter og virksomheter. Til sammen har kommunen fått 381 skriftlige innspill og merknader til planen i de tre høringene. En oversikt over merknader og innspill, og hvordan disse er vurdert finnes på [kommunens nettsider](#). Kommunalutvalget, som har vært styringsgruppe for arbeidet, har hatt planen til behandling og orientering 13 ganger.



Stavanger sentrum er byens og regionens storstue. Sentrumsplanens mål er at sentrum skal videreutvikles som den viktigste møteplassen for innbyggere og tilreisende.

Kapittel 2 MÅL FOR SENTRUM

Målene for sentrum gir retning og rammer for strategiske plangrep og områdeløsninger. De strategiske plangrepene er omtalt i kapittel 3. Områdeløsningene er beskrevet i kapittel 4 for hvert område.



STRATEGISKE PLANGREP OG OMRÅDELØSNINGER

Målene for sentrum er konkretisert i **strategiske plangrep** og **områdeløsninger**.

Plangrepene er gjort konkrete i plankart, bestemmelser og retningslinjer.

Vi skiller mellom strategiske plangrep og områdeløsninger.

De **strategiske plangrepene** er:

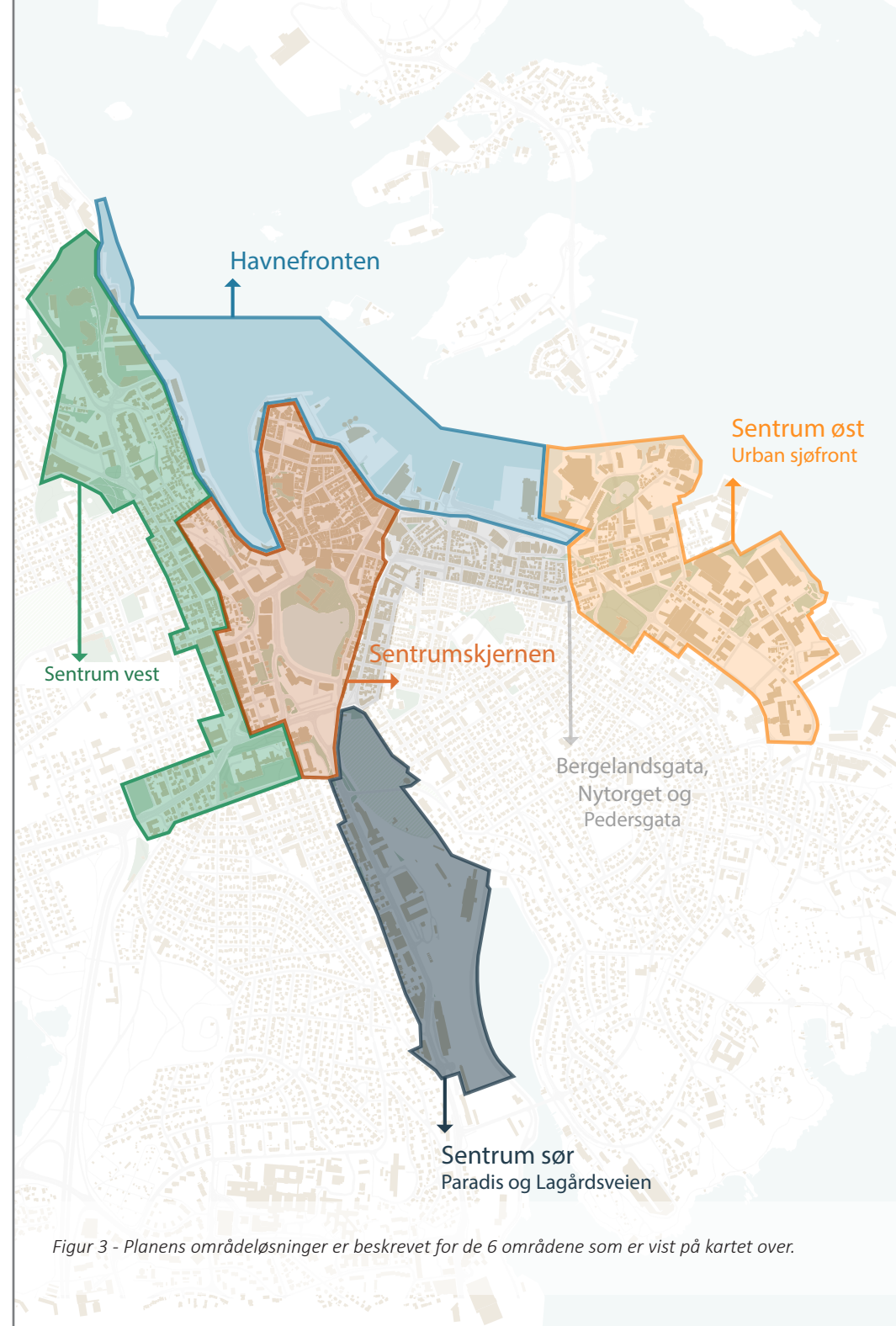
- Vekst i samspill med vern
- Byrom å være i, og ferdes gjennom
- En levende, fremtidsrettet havnefront
- Grønne reiser, til, fra og i sentrum
- Rom for smarte løsninger

Områdeløsningene handler om hvordan de strategiske plangrepene er gjort om til konkrete løsninger i de 6 områdene sentrum er inndelt i; Havnefronten, Sentrumskjernen, Sentrum øst, Paradis-Lagårdsveien, Sentrum vest og Bergelandsgata-Nytorget, kfr figur 3.

Planens mål, strategiske plangrep og områdeløsningene har en tidshorisont til 2034. Planen vil møtes av utviklingstrekk som kan gjøre det nødvendig å justere strategiske plangrep og områdeløsningene. Det kan eksempelvis være:

- Utviklingen i e-handel
- Utvikling av smart teknologi som påvirker vår hverdag; hvordan vi reiser, handler og får utført tjenester
- Selvkjørende kjøretøy, både biler og kollektivtrafikk
- Endringer i regionale og nasjonale rammer for sentrumsutviklingen

Sentrumsplanen skal være robust nok til å gi retning for framtidens Stavanger sentrum. Den skal integreres i selve kommuneplanen ved neste rullering. Den kan dermed justeres hvert fjerde år fram mot 2034.



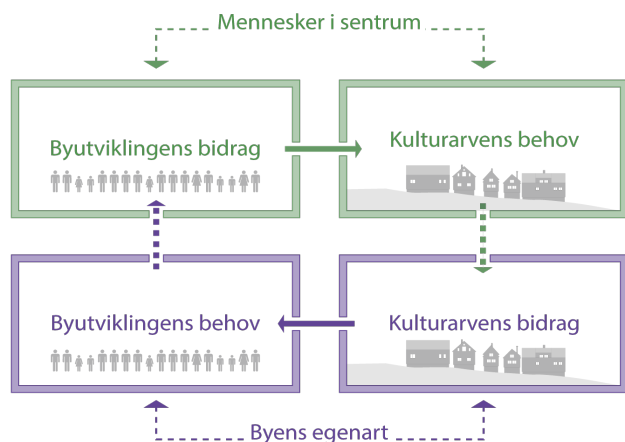
Figur 3 - Planens områdeløsninger er beskrevet for de 6 områdene som er vist på kartet over.

Kapittel 3.0 VEKST I SAMSPILL MED VERN

Stavanger sentrum er, og skal være regionens viktigste bysenter. Et pulserende regionsenter gjør byen og regionen attraktiv som bo- og arbeidssted, studiested og reisemål.

En viktig forklaring på sentrums tiltrekningskraft, er de unike historiske kvaliteter i bygninger, gateløp og byrommene. En historie og et bybilde som er unikt for byen og som ikke finnes i andre bysentra, i Norge eller utlandet. Historien er nært knyttet til bruk av sjøen og havet som ressurs.

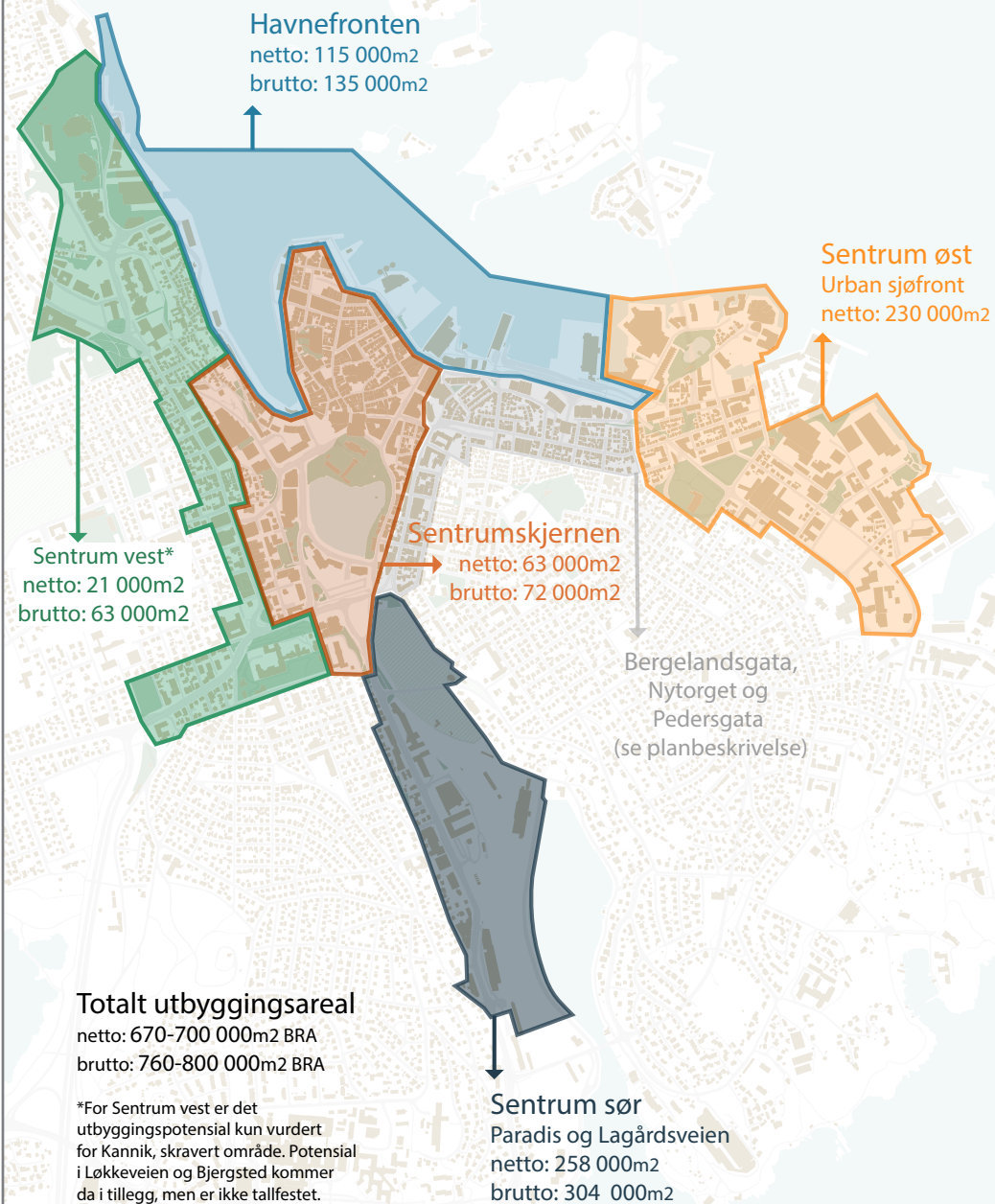
Vi skal bevare den historiske bykjernen ut fra dens egenverdi. Men vi skal også ivareta den ut fra byutviklingshensyn. Og motsatt. Sentrums egenart er noe vi stolt skal vise fram og foredle. Dette skal skje ved å ivareta og bygge opp under egenarten. Ved å legge til rette for mer aktivitet og flere mennesker tett opp til, og dermed også i den historiske bykjernen.



Figur 4 - Byutviklingen kan bidra med flere mennesker til sentrum, mens kulturarven er den unike attraksjonen som er med på å trekke flere mennesker til sentrum.

Til sammen legger planen til rette for opp mot nye 800 000 m² BRA brutto og 700 000 m² BRA netto (fratrekk for det som rives). Dette skal sikre mulighetene for å etablere større, moderne næringsbygg i sentrum. De kan huse kontorarbeidsplasser, handel, tjenesteyting eller boliger. Sentrum sikres kapasitet til å ta imot større offentlige program, som teater eller tinghus. Mulighetene for å bygge nytt skal være med på å sikre at sentrum utvikler sin rolle som byens og regionens viktigste møteplass. På samme tid skal nye bygninger møte det historiske sentrums behov for bruk og besøk og dermed fornyet interesse.

Planens utbyggingskapasitet



Figur 5 - Planens områdeløsninger er beskrevet for de 6 områdene som er vist på kartet over.

Tilrettelegging for 800 000 nye kvadratmetre skjer derfor tett opp til, men ikke i den mest verdifulle historiske bykjernen. Tilrettelegging for nybygg er vurdert med nye øyne som del av helhetlige overordnede grep.

De overordnede grepene for å sikre sentrum nok kapasitet er:

- Byomforming i østre havn som gir kapasitet for ny utbygging langs Havnefronten. Denne skal også skape sammenheng i sentrum fra sentrumshalvøya til Sentrum øst.
- Utbygging på Holmen. Området skal utvikles som tyngdepunkt på sentrumshalvøya, og trekke flere mennesker til og gjennom gågatene på sentrumshalvøya.
- Fortetting med sentrumsbebyggelse langs Lagårdsveien og Madlaveien.
- Oppdaterte og fornyede rammer for omforming fra jernbane til sentrumsutvikling i Paradis.
- Tilrettelegging for betydelig byomforming på Stavanger stasjon. Stasjonen er regionens viktigste kollektivknutepunkt, med den klart beste kollektivtilgjengeligheten i byområdet. Planen legger til rette for kontor, handel, privat og offentlig tjenesteyting og gode uterom.

Byutviklingens behov for å bevare unike, historiske kvaliteter som attraksjon og tiltrekningskraft er også ivarettatt. Dette er gjort med:

- Prioritering av byomforming utenfor middelalderbyens avgrensning.
- Oppfølging av Hermetikkplanens føringer for bevaring av bygninger.
- Å gjøre om kulturminneplanens mål om bevaring av kulturmiljø og objekt til juridiske bestemmelser.
- Føringer for stedstilpasset omforming/fornyelse i Løkkeveien og Bergelandsgata.



Absinthen i Nedre Banegate 41, er en av bygningene fra hermetikkepoken som er gitt nytt og aktuelt innhold. Sentrumsplanen har føringer for bevaring av flere bygg i denne gata, som til sammen forteller om sentrums og byens historie.



Det pågår byomforming en rekke steder i sentrum. Både i Kongsgata, av Straensenteret og på Holmen.

I planbestemmelsene og på plankartet er samspillet mellom utbygging og vern ivaretatt ved å:

- Avklare flere og nye utbyggingsområder (Bekhuskaien, Paradis). Disse er gitt ny formålsvisning på plankartet.
- Avklare rammer for utbygging i enkeltområder; bestemmelsesområdene.
- Gi nye rammer for utnyttelse og krav til uterom.
- Tilpasse kravene til planlegging (krav avgrenset til krav om felles planprogram for Havnefronten).
- Gjøre om retningslinjer fra kulturminneplanen til bestemmelser, kfr § 1.17 i planbestemmelsene.
- Supplere objektliste for bevaring av kulturminner, kfr § 1.17 i planbestemmelsene.
- Gi konkrete føringer for omforming av utvalgte kvartal i Løkkeveien.
- Peke på videre planprosesser for byfornyelse i utvalgte kvartal i Bergelandsgata.

Til sammen blir planens grep for utbygging og vern et forpliktende og forutsigbart veikart for utvikling og bevaring.



Vernede eller verneverdige bygninger gis nytt liv og innhold i sentrum.

Kapittel 3.1 Byrom å være i, og ferdes gjennom

Byrommene er parkene, torgene, plassene, gågatene, fortauene, gang- og sykkelveiene og Blå promenade. De er Tusenårsplassen, Breiavatnet, Kirkegata, Pedersgata, Nytorget, Arneageren, Klubbgata, Ajaxparken, Hermetikkparken i øst, Badedammen og mange flere. Til sammen utgjør de et nettverk av byrom vist i figur 6 til høyre.

Byrommene skal være gå- og sykkelvennlige. Flere skal ha innslag av vann, trær og planter for å gjøre dem mer attraktive.

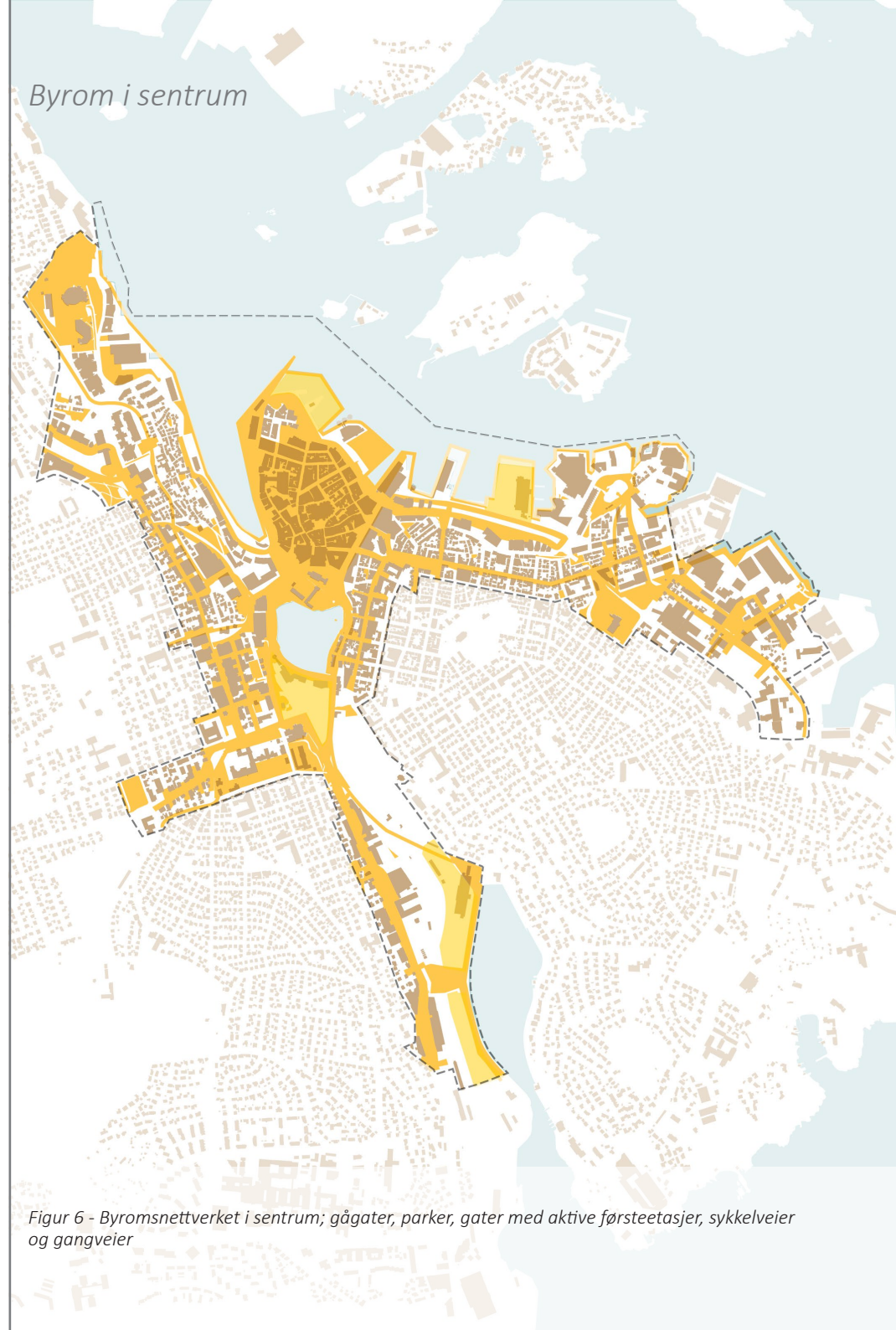
På plankart og i bestemmelser heter byrommene:

- Grøntstruktur
- Gater med aktive førsteetasjer
- Gangveier
- Sykkelveier

Byrommene er tilgjengelige for alle, de er:

- møteplasser, enten det er i gågater, på fortauene eller i parkene.
- arenaer for konserter, festivaler og andre arrangementer.
- forbindelser både gjennom og mellom deler av sentrum.
- kilder til naturopplevelser for barn og voksne.
- viktige for lokalklimaet, håndtering av store nedbørmengder og for å redusere luftforurensning.

På sitt beste er byrommene attraksjoner som trekker besøkende til sentrum. Og de blir mer attraktive med flere brukere. Det er ikke alltid størrelse som avgjør kvalitet og attraksjon. Når sentrum fortettes med nytt nærings- og boligareal, gir det også anledning til å supplere med nye byrom. Større tetthet av mennesker gir potensial til å befolke flere byrom, med forskjellige kvaliteter og atmosfære.



Figur 6 - Byromsnettverket i sentrum; gågater, parker, gater med aktive førsteetasjer, sykkelveier og gangveier

Plangrepene for byrommene er å:

- legge til rette flere byrom å være i og ferdes gjennom.
- stille krav til forbedringer i eksisterende byrom. Planen har et nettverk av byrom som skal oppgraderes eller etableres i takt med utbygging av bolig og næring.
- være tydelig på hvilke gater som skal ha aktive førsteetasjer.

Planløsningene som skal sikre dette er:

- Krav til aktive førsteetasjer langs utvalgte bygater og rundt byrom. Bygningene skal her trekkes til fortauskant og ha en fasade med en eller flere innganger og vinduer/transparens.
- Et nett av nye og eksisterende byrom. Det er definert hvilke utbyggingsprosjekt som skal bidra til å opparbeide eller forbedre byrommene. Eksempler på nye byrom er Kjeringholmen og Holmenparken.
- Krav til at ISPS-områdene med gjerder som sikring for skip, utformes og driftes slik at de åpnes og tilrettelegges for allmenn tilgang når det ikke er båter til kai. ISPS-områdene skal være oppdelt, slik at det ikke stenges av større områder enn nødvendig.
- Sammenhengende blå promenade langs Havnefronten vist på temakart 3.
- Et nettverk av gangveier og sykkelveier vist på plankartet, med tilhørende bestemmelser og retningslinjer.
- Hensynssoner for byrom som skal ha et særlig grønt preg. Sonene er vist på temakart 3 og som hensynssoner på plankartet.

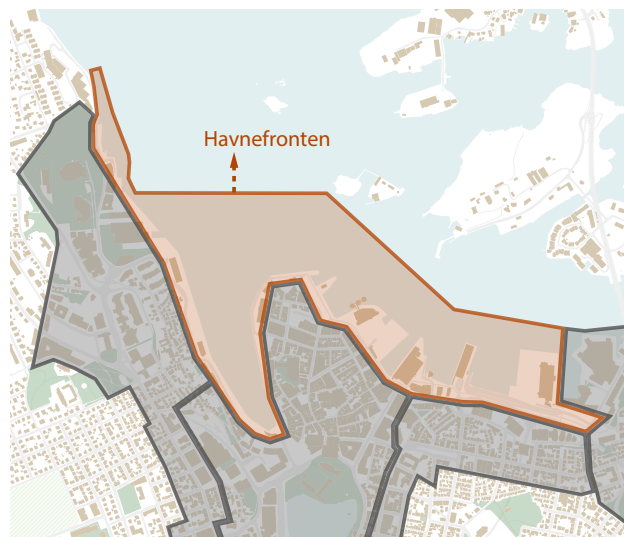


Sentrums byrom er mangfoldige. Planen har løsninger som skal øke bruken av byrommene, og gjøre dem mer attraktive.

Kapittel 3.2 En levende, fremtidsrettet havnefront

Havnefronten med havnen er en viktig del av byens og sentrums fremtid, nåtid og historie. Den er en del av vår kultur og identitet, og sentrums ansikt mot sjøen. Planens mål er å videreutvikle en havnefront

- der vi stolt viser fram og utvikler vår historiske identitet som sjøfarts-, industri- og trehusby.
- der vi på en effektiv og miljøvennlig måte løser byens sjøtransportbehov balansert mot byens behov.



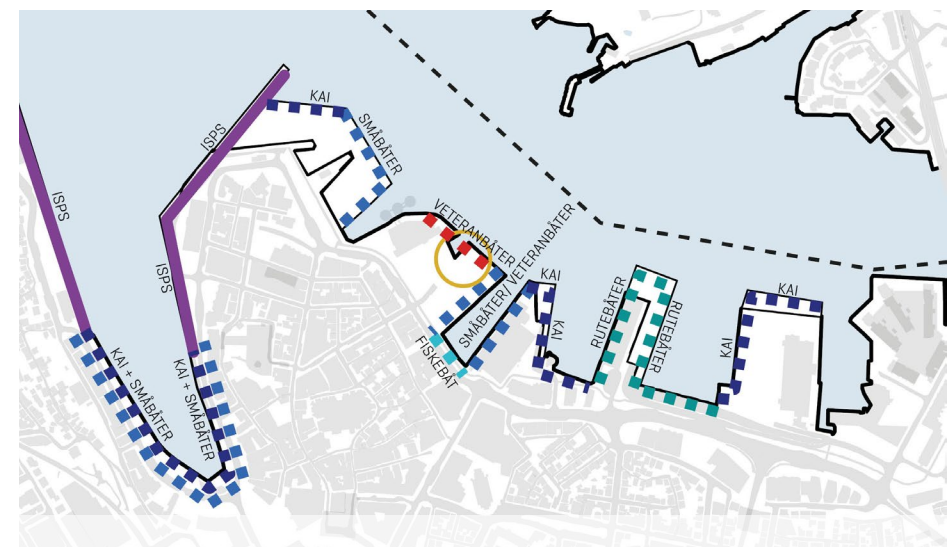
Sentrumshavnen er i aktiv bruk, av mange forskjellige typer fartøy.

En havn i sentrum

Havnen brukes i dag av hurtigbåter, ferger, charterbåter, cruisebåter, beredskapsbåter, Kystverket, Forsvaret, fiskefartøy, lasteskip, historiske fartøy, offshorefartøy og fritidsbåter. Rundt 180 anløp med cruisebåter i løpet av et år medfører en betydelig tur- og chartertrafikk i havnen, både med buss og båt. En stor del av de rundt 340 000 cruisepassasjerene vil se mer av regionen.

Nærheten til de regionale næringsområdene Dusavik og Buøy gir havnen en viktig funksjon for aktiviteten i industriområdene. Sentrumshavnen er og en lun havn for alle typer fartøy i perioder med uvær. Sentrumshavnen er et av tannhjulene i «motoren» som skal sikre verdiskaping i byen og regionen. På samme tid bidrar havneaktiviteten til sentrums identitet og attraktivitet.

Planen har løsninger som skal sikre at havnen kan videreføres som en fortsatt viktig del av sentrum. Figur 7 viser hvilke kaier som skal brukes av hvilke fartøy. I denne havnekabalen er det tatt hensyn til fremtidige behov.



Figur 7 - Temakart for havn som viser hvordan bruken av kaiene kan fordeles mellom fartøysgruppene og avgrensar ISPS-områdene («terrorgjerdene»).

En stor del av anløpene til havnen krever at kaien sikrer at fartøyene, eksempelvis cruiseskip, ikke utsettes for uønskede hendelser. Det skal og være kontroll med hvem som gis adgang til båtene. De ISPS-sonene, avgrenset med de såkalte «terrorgjerdene», er løsningen på dette kravet. Planens avgrensning av ISPS-sonene er vist på figur 7 på forrige side.

Planen gir mulighet for etablering av en ny ISPS-kai i Bjergsted, nord for Konserthuset. Denne kaien vil «erstatte» ISPS-kaier som forsvinner med utfylling på Holmen og byomforming på Bekhuskaien. Samtidig er det også en forutsetning at det ved etablering av ny kai i Bjergsted, skal inngås en avtale som reduserer bruken av Skagenkaien til cruiseanløp til et minimum.

Planen har også tydelige krav til driften av ISPS-sonene: Gjerdene skal kunne åpnes. Sonene som kan stenges for allmenn ferdsel, skal være åpne mest mulig av tiden.

En ny, attraktiv havnefront

Vellykkede grep har gjort Havnefronten og havnen mer tilgjengelig og attraktiv. Blå promenade, Geoparken, uteområdene ved Konserthuset og opprustingen av byrommene i indre Vågen er de viktigste grepene.

Andre steder er Havnefronten fortsatt preget av parkeringsplasser og biler i ferjekø, men endringer er på gang:



Blå promenade er et av flere vellykkede grep for å gjøre Havnefronten mer tilgjengelig og attraktiv.

- Nedleggningen av Tau-sambandet åpner for omforming av dagens biloppstillingsplass.
- Havnen ønsker på sikt å flytte dagens havne- og lagervirksomhet fra Bekhuskaien til andre steder.
- Utfylling på Holmen gir anledning til å utvide sentrumshalvøya, og forlenge Skagenkaien.

Nærheten til sjøen gjør Havnefronten til et svært attraktivt område for byrom, kontorer, offentlige bygg, serveringssteder og boliger. Planen legger til rette for mer av alt dette. Rundt 115 000 m² kan bygges ut på Holmen, Jorenholmen, Fiskepiren og Bekhuskaien. De som skal arbeide, bo, besøke og handle i de nye byggene vil gi liv til både eksisterende og nye byrom som planen legger til rette for i Havnefronten. Blå promenade skaper sammenheng mellom byrommene, samtidig som den er et sammenhengende byrom i seg selv.

Et viktig hensyn ved plassering av ny bebyggelse i havnefronten har vært hensynet til sjøhusrekkens kontakt med sjøen. Videre skal den nye bebyggelsen langs Havneringen, Verksgata og Verksalmenningen omforme gatene til bygater. Oppstramming av gateløpene med den nye bebyggelsen er et viktig grep. Både for å innlemme Bekhuskaien i sentrum, og for å korte ned den mentale avstanden fra Sentrumskjernen til Sentrum øst.

Havnefront med flomvern

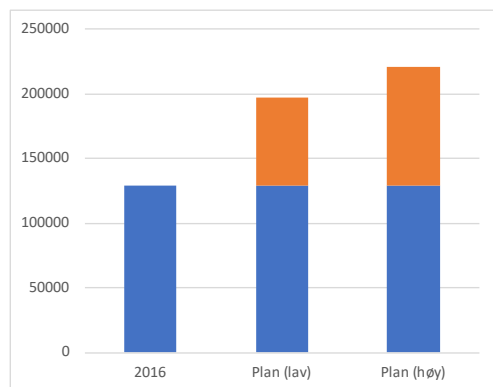
Forventningene om havnivåstigning gjør det nødvendig med nye løsninger for bebyggelse og byrom i Havnefronten. Planen stiller krav til høyde på kaier, terreng og utforming av bygninger i sonene som er utsatt for havnivåstigning. Den legger til rette for trinnvis utbygging av et sammenhengende flomvern. Samtidig sikrer den en løsning der førsteetasjene skal være åpne mot omgivelsene.

Kapittel 3.3 Grønne reiser; til, fra og i sentrum

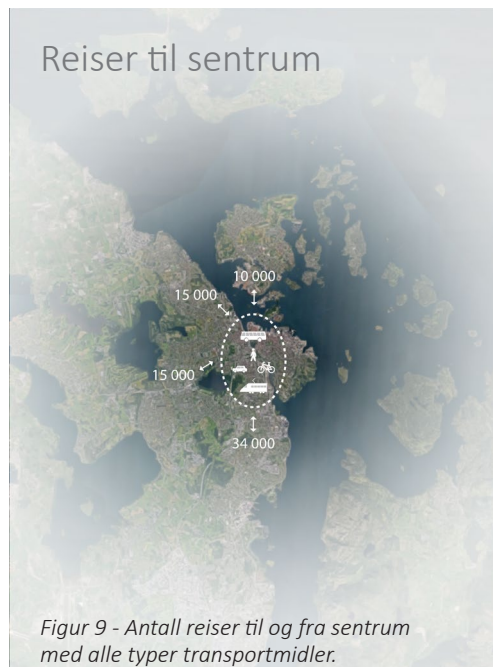
I løpet av et døgn skjer det rundt 130 000 reiser til/fra og i sentrum. Dette er reiser til fots, med sykkel, bil, buss, tog eller båt. Ved gjennomføring av sentrumsplanen forventes antall reiser å vokse til rundt 200'-220 000 reiser i døgnet. Får vi til det, er det et godt tegn på at sentrum er regionens viktigste møteplass.

Nær halvparten av de som reiser til sentrum i dag, kommer fra byområdet sør for sentrum. Mange av sentrumsreisene er korte; rundt 60 % av reisene til sentrum er under 3 kilometer. Ikke unaturlig når det er 85 000 bosatte og 53 000 arbeidsplasser mindre enn 5 kilometer fra sentrum.

Sentrumsplanen legger til rette for flere korte, og smarte reiser. Flere kan bosette seg i gang- og sykkelavstand til arbeidsplass og viktige gjøremål. Flere kan jobbe og bo i den del av byen som har best kollektivtilbud. Flere kan reelt velge hvordan de vil forflytte seg i hverdagen; til fots, på sykkel, med kollektivtransport eller med bil.



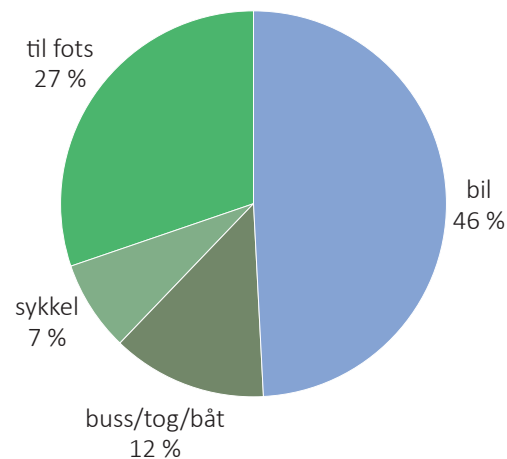
Figur 8 - Estimert antall reiser per døgn til Stavanger sentrum i 2016, og i et henholdsvis lavt og høyt estimat for utbygging.



Figur 9 - Antall reiser til og fra sentrum med alle typer transportmidler.



I 2018 gikk 900 000 busspassasjerer på eller av bussene i Olav Vs gt. Rute 5 på bildet har 6 avganger i timen i rushtiden.



Figur 10 - Slik reiste vi til sentrum før den nye bompengeringen ble innført.

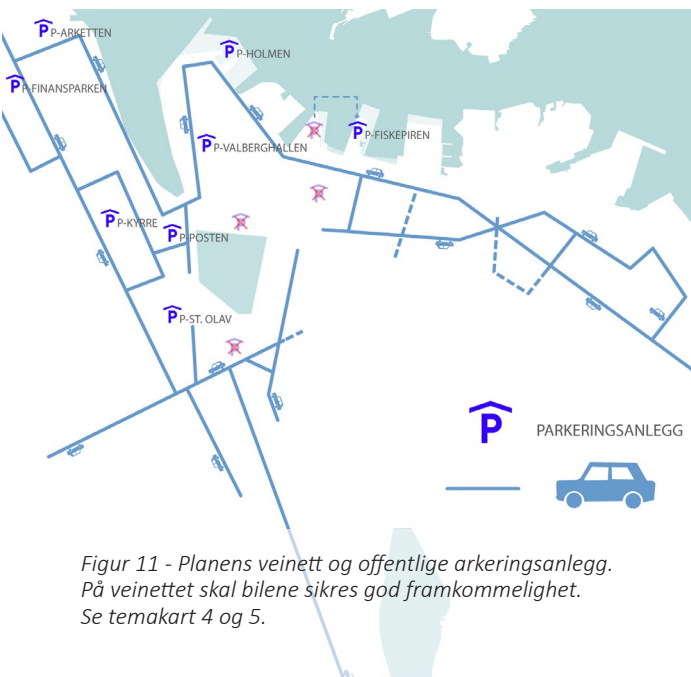
Målet for fremtiden er at minst 70 % av reisene skal skje til fots, med sykkel eller med kollektivtransport. Det betyr at biltrafikken skal holdes på dagens nivå, mens veksten i reiser må skje med buss, tog, sykkel eller til fots. Planløsningene for å skape gå- og sykkelvennlige byrom, gater og veier, og dermed å få flere til å velge grønt på reisene til sentrum, beskrives på de neste to side 15 og 16.

Vei- og parkeringsløsninger

Milliardinvesteringene i nye tunnelforbindelser under byen på E39 og til Hundvåg, reduserer gjennomgangstrafikken i sentrum. Det samme gjør den nye bompengeringen. Dette åpner for muligheter. Biltrafikk som skal til sentrum vil få bedre framkommelighet.

Samtidig skal biltrafikken på sikt bort fra Kongsgata, Klubbgata, Hospitalgata og Olav Vs gate. I Pedersgata skal enveiskjøring prøves ut for å gi bedre plass til syklist og fotgjengere. Veien over Nytorget fra Pedersgata til Bergelandsgata stenges, men det skal fortsatt være biladkomst til St. Petri. Kollektivtrafikk og syklende prioriteres høyere. Som del av løsningen for å få til dette kan det etableres en ny adkomst fra Rv 509 til Bergelandsgata/Birkelandsgata.

I dag er det 4700 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i sentrum. I tillegg kommer dagens rundt 3700 private plasser. Antallet reduseres når plassene på Stavanger stasjon, i Arkaden, Klubbgata, under Domkirkeplassen, på Kjeringsholmen og Ryfylkekaien på sikt bortfaller. Samlet vil det med planen være 4100 offentlig tilgjengelige p-plasser. Antallet økes fra 500 til 800 når parkeringshuset på Jorenholmen flyttes til Fiskepiren. Det kan etableres 100 plasser på Holmen. I tillegg kommer nye anlegg som kan etableres i Paradis og Sentrum øst.



Figur 11 - Planens veinett og offentlige arkeringsanlegg. På veinettet skal bilene sikres god framkommelighet. Se temakart 4 og 5.

Samtidig er det i dag mye ledig kapasitet i p-anleggene. Planen medfører at vi utnytter kapasiteten i eksisterende anlegg. Andelen som reiser med bil til sentrum vil på sikt reduseres ytterligere.

Likevel vil flere reisende til sentrum gjøre det trangere om plassen i parkeringshusene. Smarte informasjons- og betalingsløsninger vil på den annen side gjøre det enklere å finne ledige plasser.

Kollektivløsninger

Kollektivtrafikken skal sikres forutsigbar framkommelighet i hele sentrumsplanområdet:

- Kollektivfelt i Kannik både for bussveien og øvrig kollektivtrafikk.
- Bussgate i Kongsgata og Klubbgata. Kollektivfelt i hele Verksgata.
- Bussgate i Olav Vs gate fra Jernbaneveien til Haakon Vlls gate.



Det er de viktigste grepene for å sikre at bussene kommer og går når de skal. Stavanger stasjon, med sine 7,7 millioner kollektivpassasjerer i året, tilrettelegges fortsatt som regionens viktigste kollektivknutepunkt; det skal være god holdeplasskapasitet i Jernbaneveien. Inne på stasjonsområdet blir det et begrenset antall holdeplasser. Holdeplassene i Olav Vs gate, i Klubbgata, Fiskepiren og ved apoteket i Olav Vs gate skal forbedres. Det etableres ny holdeplass på Holmen. Dette betyr at det kan etableres et «rullende fortau» med busser både fra Fiskepiren og Holmen gjennom Klubbgata til Stavanger stasjon. Samlet vil holdeplassene og kollektivtraseene være robust for videreutvikling av rutetilbudet.

Figur 12 - Traseer og holdeplasser for kollektivtrafikken. Standard og krav til traseene fremgår av temakart 6.

Sykkelløsninger

Planen etablerer et sammenhengende, effektivt og sikkert sykkelveinett. Planen har to løsninger for sykkeltraseene:

- Én der syklistene er adskilt fra kjørende og/eller gående.
- Én der syklistene blandes med de andre trafikantene.

Figur 13 viser sykkeltraseene, mens temakart 7 viser løsningen for de enkelte traseene. Som temakart 7 viser skal det etableres nye sykkel-forbindelser fra Storhaug til Våland, og over kulverten ved Kjelvene. Midler til gjennomføring av løsningene må komme fra kommunens budsjett og Bymiljøpakken.



Figur 13 - Hovedtraseer for sykkel i planområdet. Standard og krav til traseene fremgår av temakart 7.

Fotgjengerløsninger

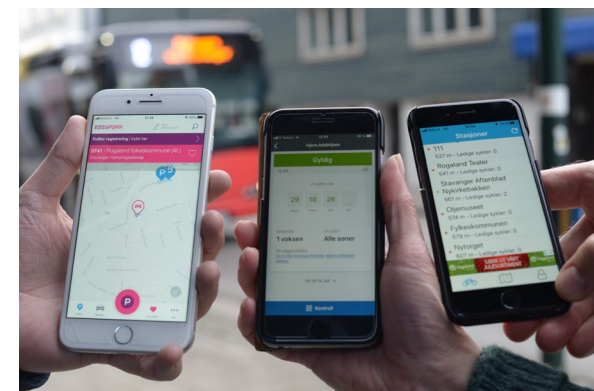
For å nå målet om at flere bruker beina til og i sentrum er løsningene sammensatt. Planens tilrettelegging for at flere kan bo i sentrum, vil gjøre det enklere for flere å bruke beina til jobb, til bussen, butikken eller til konsert og restauranter. Planen stiller krav til aktive førsteetaser i utvalgte gateløp; gåturen blir kortere med flere interessante opplevelser underveis. Den stiller krav til innslag av natur og grønne kvaliteter i utvalgte gater. Planen har også krav til bredder og kvalitet på fortauene. Til sammen skal planløsningene gjøre det mer attraktivt å gå i og til sentrum.

Smart transport

Bevegelsesmønsteret vårt påvirkes av smarte løsninger og ny teknologi: Selvkjørende biler og busser, bildeleordning, elektriske sykler og ståbrett. Ny måter å forflytte seg på kommer i mange varianter, og byr på mange muligheter. Teknologien påvirker også vårt behov for å forflytte oss. Elkjøp har bygget om sin butikk i sentrum til en utstillingsbutikk der kundene kan prøve og kjøpe produktene, for så å få dem levert på døra. Da er det ikke lenger nødvendig med bil for å kjøpe tv eller vaskemaskin. Digitalisering av tjenester fra det offentlige gjør behovet for å reise til et offentlig kontor i sentrum mindre.

Nye teknologiske løsninger må ledsages av smart planlegging, organisering og samarbeid. Sentrumsplanens løsninger for mobilitet følger opp nasjonale og regionale mål, og kommunens egne mål: Løsninger vi vet gir flere syklende, gående og kollektivreisende. Samtidig gir planen rom for å prøve ut og innføre smarte transport-løsninger som kommer.

Sentrumsreisende kan benytte seg av smarte løsninger både for bil, buss og sykkel.



Kapittel 3.4 Rom for smarte løsninger

Teknologien gjør, og kan gjøre, sentrum til et mer attraktivt sted å være, bo og arbeide i. Teknologien må legge forholdene til rette slik at det blir lett å velge en miljøvennlig og sunn levemåte. For å utnytte potensialet kreves smart planlegging, organisering og samarbeid.

Mange smarte løsninger som peker mot framtiden er allerede på plass i sentrum:

- Smarte elektriske bysykler kan bestilles på nett og har kart som viser raskeste rute til målet.
- Varmesøkende kamera i Pedersgata og Løkkeveien kan oppdage brann på lang avstand, og varsler brannvesenet automatisk.
- Smarte gatesluker melder fra dersom de oversvømmes.
- Sanntidsvisning av busser på holdeplasser og på telefonen.
- Sjøppeldunker som får energi fra sola, og gir beskjed når de er fulle.
- Luftkvalitetsmålere i Vågen som viser luftkvalitet i sanntid og publiseres som åpne data.
- Byens første lyktestolpe med ladestasjon for elbiler ved Skur 6 på Strandkaaien.
- I varehandelen er det innført smarte betalingsløsninger og løsninger for markedsføring og informasjon.

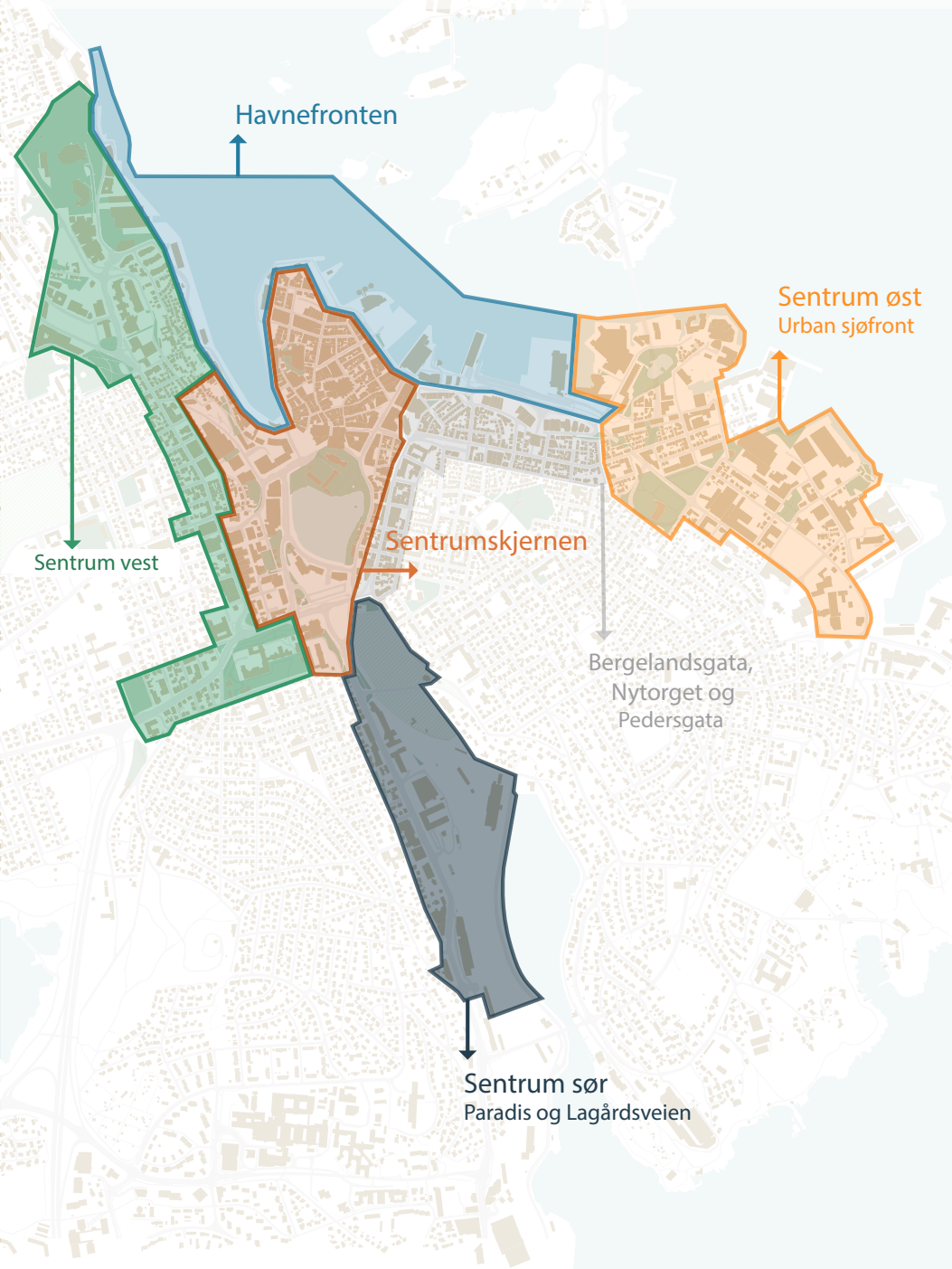
Potensialet i et smart sentrum er på langt nær utnyttet. Teknologien åpner for stadig nye muligheter. De teknologiske mulighetene kombinert med nye former for offentlig-privat samarbeid og innbyggerinvolvering vil være med å gjøre livet enklere, utvikle nye produkter og arbeidsplasser og å få en bedre dialog blant annet mellom innbyggerne og det offentlige.

For Stavanger sentrum vil smart teknologi og nye samarbeidsformer mellom kommune, næringsliv og innbyggere være en del av løsningene som gjør at det blir det viktigste bysenteret i regionen. Smart-tenkningen skal inn i «gjennomføringen» og konkretiseringen av planløsningene.



Smarte løsninger i sentrum handler mye om hvordan vi kan gjøre sentrum enda mer attraktivt for både innbyggere, arbeidstakere og besøkende. Bysyklene er en synlig og mye brukt smart løsning, mens det varmesøkende kameraet som overvåker Gamle Stavanger er en lite synlig, men svært verdifull smart løsning.

Kapittel 4: Områdeløsninger



De strategiske plangrepene er tatt videre i konkrete løsninger som er ulike for de forskjellige deler av sentrum. I beskrivelsen av disse løsningene deler vi sentrum inn i 6 områder:

- Sentrumskjernen
- Bergelandsgata, Nytorget og Pedersgata
- Sentrum sør
- Sentrum vest
- Sentrum øst
- Havnefronten

I dette kapitlet oppsummeres de viktigste planløsningene for de første 5 områdene. Områdeløsningene for Havnefronten er beskrevet i kapittel 3.

Konsekvensutredningen og planbeskrivelsene til de tre høringene gir utfyllende informasjon og begrunnelser for planens områdeløsninger.

Sentrumskjernen

Sentrumskjernen rommer Domkirken, Breiavannet, Valbergtårnet, gågatene på sentrumshalvøya, Kulturhuset, forretninger, Stavanger stasjon og Atlantic. Dette er identitetsmarkører for sentrum og Stavanger.

Et hovedgrep er å videreføre Sentrumskjernens historiske karakter og kvalitet. Den historiske bebyggelsen og gateløpene er unike. De har en tiltrekningskraft som forsterkes med aktuelt innhold i bygninger og byrom. Den historiske bebyggelsen rommer mange muligheter. Men den byr også på utfordringer for etablering og drift av moderne handelskonsepter og kontor.

I sum legger planen til rette for rundt 72 000 nye kvadratmetre i Sentrumskjernen. Det meste på Stavanger stasjon, i St. Olav og noe i Klubbgata. I tillegg kommer pågående prosjekter som eksempelvis Herbarium og Kongsgaten 52.

Planen gir mulighet for en byomforming i Sentrumskjernen som bidrar til å øke aktiviteten og tiltrekningskraften, i og rundt denne delen av sentrum. Det samme gjør den nye bebyggelsen som kommer tett på Sentrumskjernen i Havnefronten og de andre områdene. Utbygging på Holmen er i denne sammenheng et hovedgrep i planen for å skape økt aktivitet og menneskestrømmer på sentrumshalvøya.

Videre er planens tilrettelegging for ny utbygging og byrom langs Havnefronten et hovedgrep for Sentrumskjernen, og da særlig på Holmen.

Innsats og initiativ fra gårdeiere og forretningsdrivende har stor betydning for hele sentrum, men kanskje særlig for Sentrumskjernens tiltrekningskraft. I CID-samarbeidet (City Impact Districts) er det et mål at næringsaktørene går sammen med kommunen om å ta nye initiativ, samt videreutvikler eksisterende. CID er et direkte resultat av sentrumsplanprosessen og skal videreføres for å styrke Sentrumskjernens tiltrekningskraft. Les mer om CID på side 26.



Byrommene

Byrommene i Sentrumskjernen er mangfoldige; gågatene, Tusenårsplassen, Byparken, Klubbgata, Ajaxparken og mange flere. Sentrumsplanen sikrer disse og har som mål å få til flere. Planen skal gjøre byrommene enda mer attraktive som møteplasser. Folk trekker folk, og byrommene har plass til mange flere brukere. Sentrumsplanens grep for økt utbygging i og nær byrommene er derfor også en strategi for å gjøre byrommene mer attraktive.



Byrom

Over tid har gågatene i sentrum blitt flere. Sentrumsplanen utvider gågatenettet noe. Nå skal også Breigata og Kirkegatas nordre del bli gågater. Klubbgata skal bli et enda bedre byrom for fotgjengere og syklister. Skolebekken kan hentes fram og gi nytt «innhold» til gata. Bussene skal fortsatt være i gata, og holdeplassene skal få tak og bedre skilting. Enda bedre bussforbindelser gir et «rullende fortau» fra Klubbgata til Stavanger stasjon.



Stavanger stasjon

Stavanger stasjon skal utvikles og omformes med bygg som kan romme handel, service og arbeidsplasser. Og stasjonsområdet skal ha gode byrom. På denne måten utnytter vi at stasjonen har byområdets beste kollektivtilgjengelighet. Her er både tog, bybuss, de to bussveirutene og langdistansebuss. Dersom flere kan bo, handle og få utført tjenester på og nær stasjonen, legger vi til rette for en enklere hverdag for flere.

Omforming av stasjonsområdet må sikre funksjonen som regionens viktigste kollektivknutepunkt. Samlet har Stavanger stasjon 4,5–5 millioner avstigende passasjerer i året. Jernbaneveien skal være busstrasé kombinert med gående og syklende, med flere holdeplasser, både for bussvei og øvrige byruter. Videre skal det tilrettelegges for tre holdeplasser for regionale bussruter på stasjonsområdet. Til sammen skal dette sikre knutepunktet.

Planen gir rammer for at utbyggingen av stasjonsområdet skal ivareta hensynet til bylandskapet når stasjonsområdet bygges ut. Det skal tas hensyn til daldraget mellom Vågen og Hillevågsvannet både når det gjelder høyder og plassering av bebyggelse. En siktkorridor skal sikre at Akropolis er godt synlig fra Breiavatnet og byparken.



Stavanger stasjon

Sentrum sør- Paradis og Lagårdsveien

Lagårdsveien

Målet er å utvikle Lagårdsveien til en attraktiv byggate. Hovedgrepet er byomforming på utvalgte tomter og fremføring av bussveien. Videre er det et mål å legge til rette for kortest mulige gangavstander til bussveien, for så mange som mulig.

For å nå målet avklarer planen rammene for omforming og høyere tomteutnyttelse i 8 såkalte bestemmelsesområder langs Lagårdsveien, se figur 14. Utbyggingspotensialet anslås til rundt 58 000 m² netto. Det omfatter for eksempel brannstasjonstomten og området sør for Skattens hus. Ved å komplettere utbyggingene som nylig er gjort (Skattens hus, Statens hus) og videreføre bevaringen av utvalgte bygg er sentrumsplanens mål at Lagårdsveien over tid skal utvikles til en helhetlig byggate.

I bestemmelsesområdene kan det etableres variert bybebyggelse som rommer kontorer, tjenesteyting og service, og handel i førsteetasjene. Ny bebyggelse skal ha minimum 5 og maksimalt 8 etasjer. Planen åpner for alle typer bruk av byggene. Handel tillates innenfor rammene av egne bestemmelser.

Målet om Lagårdsveien som attraktiv byggate sammenfaller med målene for bussveien; en gate der flere jobber, handler og kan få utført tjenester, betyr flere passasjerer på bussveien. Planen stiller derfor krav som skal gjøre det mer attraktivt å være fotgjenger, syklist og bussreisende: Krav til aktive førsteetasjer i ny bebyggelse, fortaubredder, utforming av sykkelveier og innslag av grønt.



Figur 14 - Områder utpekt for fornying og omforming langs Lagårdsveien, såkalte bestemmelsesområder. Planen angir rammer og vilkår for omforming og fornyelse i disse.



Paradis stasjon gir sammen med bussveien i Lagårdsveien, helt nye muligheter for utviklingen i sentrum sør. Sentrumsplanen gir rammer for å utnytte mulighetene.

Paradis

Hovedgrepet er å legge til rette for en ny del av sentrum mellom jernbanen og Hillevågsvatnet. Sentrum utvides altså sørover. Paradis skal utvikles med bygg som har høye arkitektoniske og bærekraftig kvaliteter. Området skal ha attraktive rammer for byliv og møter mellom mennesker. Paradis skal ha gang- og sykkelvennlige byrom og gater.

Planen avklarer hvor grensen mellom utbygging og jernbane skal gå. Samlet er det rom for betydelig utbygging, rundt 200 000 m² BRA. Dagens driftsbanegård for jernbanen flyttes. Dermed kan områder frigjøres til byutvikling. Jernbanen vil fortsatt disponere et område til driftsformål og som riggområde i forbindelse med utbygging av Stavanger stasjon. Jernbaneområdet skal ha adkomst fra Paradisveien. På sikt er det mulig at jernbanens arealbehov i Paradis reduseres ytterligere.

Det skal være enkelt og attraktivt for fotgjengere, syklist og kollektivreisende i Paradis å komme seg både til og fra Sentrumskjernen og byen for øvrig. Trasé og standard for en attraktiv gang- og sykkelforbindelse mellom Sentrumskjernen og Paradis er sikret i planen. Denne går langs Lagårdsveien, via Kirkegårdsbrua og ned Paradisveien. Grøntområdet langs Hillevågsvannet skal være 18 meter bredt. Det skal både gi plass til fotgjengere, syklist, lekende barn og de som vil sitte på en benk.

Biladkomsten til nordre del av Paradis er i planen løst med adkomst fra Lagårdsveien over jernbanen i området ved Støtteparken. Hovedadkomst for bil til Paradis skal fortsatt være sør for Strømsbrua.

Grunneier skal detaljregulere området innenfor sentrumsplanens rammer.



Deler av Paradis er for lengst gått ut av bruk til jernbanen. Trær og busker har overtatt. Planen legger til rette for utvikling av en ny sentrumsdel i Paradis.

Bergelandsgata, Nytorget og Pedersgata

Bergelandsgata

Bergelandsgata markerer overgangen mellom sentrum og boligene på Storhaug. Planens mål er å styrke Bergelandsgata som bygata. Ny bebyggelse skal ha aktive førsteetasjer, forholdene for fotgjengere og syklistar skal bedres og biltrafikken reduseres.

Sentrumsplanen åpner for at det kan utarbeides reguleringsplaner for byfornyelse kombinert med bevaring i tre kvartal langs gata, se figur 15. Kvartalene skal kunne utvikles med høyere tetthet og økt utnyttelse. Utvalget av kvartal er gjort ut fra en vurdering av arkitektonisk og kulturhistorisk verdi i bygningene, og egnetheten som sentrumsbebyggelse. Kommunen skal som grunnlag for reguleringsplanene gjennomføre en samlet kulturminnefaglig utredning av bygninger og bygningsmiljø i C1, C3 og C7.

Fortauene i Bergelandsgata skal utvides og fremkommeligheten for syklistar forbedres. Bredere fortau betyr smalere veibane og dermed redusert fart. Gjennomgangstrafikken reduseres når Nytorget opparbeides og Klubbgata blir bussgate.



Figur 15 - Kvartal i Bergelandsgata hvor det kan lages planer for omforming og fornyelse, som kombinerer høyere utnyttelse og bevaring.

Nytorget

Nytorget er et svært viktig byrom. Eldre og nyere bebyggelse omkranser Nytorget med Petrikirken som fondmotiv i vest. Det er et byrom der bygningene skaper en autentisk og inkluderende identitet. Selve Nytorget er i dag dominert av biler og bilparkering.

Sentrumsplanen har føringer for at Nytorget skal tilrettelegges for alle aldersgrupper. Det skal være rom for kultur, lek, opphold og torghandel. Torgaktiviteter i liten skala og større kulturarrangement skal få plass her. Det skal være vesentlige innslag av vegetasjon.

Sentrumsplanen åpner for at det tidligere Politihuset som i dag huser Metropolis, C11, kan rives og erstattes av nybygg. Trehusene i Kongsteinsgata skal bevares. Et nybygg skal utformes slik at det blir minst mulig tap av sol på Nytorget. Det er et vilkår for omforming på C11 at ungdomstilbudet får nye lokaler på eller nær Nytorget.

Plassen foran Petrikirken skal opparbeides som del av det bilfrie byrommet på Nytorget. Planen forutsetter at det ikke skal være gjennomkjøring for biler fra Bergelandsgata til Pedersgata. Varelevering og adkomst med bil til St. Petri tillates. Det skal etableres sykkeltrasé over Nytorget. Denne skal skilles tydelig fra fotgjengere.



Pedersgata

Pedersgata er serveringssteder med og uten Michelinberømmelse. Den er bensinstasjon, Bruktbua, forretninger, høyhus og småskala trehus. Pedersgata er hovedrute for gående og syklende mellom Sentrum øst, Storhaug og Sentrumskjernen. Med den autentisitet og identitet bebyggelsen og aktivitetene gir Pedersgata, har den et stort potensial til å bli et enda mer attraktivt byrom for opphold og ferdsel for myke trafikanter.

Sentrumsplanen vil utnytte Pedersgatas potensial. For de som sykler og går skal det bli enda bedre å være i og bevege seg gjennom gata. Pedersgata er hovedforbindelse for gående og syklende fra Sentrum øst til Sentrumskjernen. Bilene skal fortsatt fram, men det skal gjøres et forsøk med kun en kjøreretning for bilene. Det gir mulighet for plass til bredere fortau, sykkelfelt separert fra fotgjengere og gode plasser for opphold.



Sentrum øst

I Pedersgatas nordre del starter Sentrum øst, kjent som Urban Sjøfront. Med sentrumsplanen blir området formelt en del av sentrum. Sentrum øst har utviklet seg fra et nedslitt næringsområde til et attraktivt, mangfoldig område med mange sentrums kvaliteter: Tou Scene, skate- og lekeparkeren på Kjelvene, Johannes læringscenter, over 2300 boliger og serveringssteder er noe av det som fyller området. Byomformingen har vært omfattende, og den har skjedd raskt. Potensialet for fortsatt vekst er stort.

Sentrumsplanen har flere grep for at Sentrum øst, ikke bare formelt, men også reelt skal bli en del av sentrum. Det kanskje viktigste er å styrke forbindelsene for gående, syklende og kollektivreisende til Sentrumskjernen. Det gjøres med flere grep:

- Planen legger til rette for byomforming langs Havnefronten og Verksallmenningen. Dette vil styrke den bymessige sammenhengen mellom Sentrumskjernen og Sentrum øst. Sammenhengende sentrumsbebyggelse, kombinert med attraktive byrom langs Havnefronten, korter ned den «opplevde» avstanden mellom Sentrum øst og Sentrumskjernen på strekningen fra Jorenholmen langs Havnefronten til Badedammen.
- Fra Pedersgata, som gjøres enda mer gå- og sykkelvennlig, forlenges gang- og sykkelforbindelsen. Denne får ny trasé fra Pedersgata til Kjelvene; over veikulverten under Bybrua. Dette gir en langt mer intuitiv og god gang- og sykkelforbindelse mellom Ryfylkegata og Pedersgata.



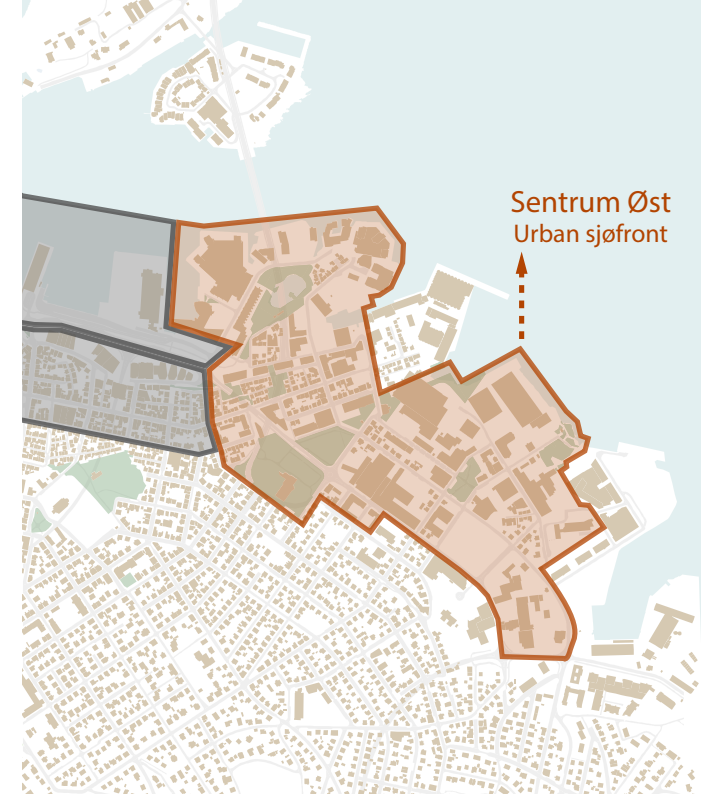
- Sammenhengende kollektivfelt fra Klubbgata til Badedammen gir bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken til Sentrum øst.

Videre åpner sentrumsplanen for handel i gatene der det stilles krav til aktive førsteetasjer. Rammene for tomteutnyttelse er økt, særlig med tanke på å stimulere til økt etablering av arbeidsplasser i denne delen av sentrum.

Sentrum øst, og særlig områdene i nærheten av Badedammen, var et tyngdepunkt for hermetikkindustrien som satte sitt preg på byen i nesten 100 år. Området i Øvre og Nedre Banegate er det bystrøket hvor man i dag får best inntrykk av hermetikkbyen. Det er særlig aktuelt og interessant å ta vare på hermetikkbygningene her for fremtiden. I dette området er det fremdeles mulig å fornemme hermetikkepoken i og mellom bygningene som huset fabrikker, støttenæringer og sosiale funksjoner.

I Sentrumsplanen sikres formelt vern av hermetikkbygningene vurdert som bevaringsverdige i *Temaplan for hermetikkfabrikker*. Dette er et av flere grep i sentrumsplanen som sikrer samspill mellom vern og fornyelse.

Kjelvene er en viktig møteplass for barn og unge i. Med ny gang og sykkelforbindelse til Pedersgata blir både Kjelvene og den øvrige del av sentrum nærmere knyttet sentrum.



Sentrum vest

Kannik

For bussreisende og bilister er Kannik portalen til sentrum fra vest. Planens mål er at Madlaveien skal bli en mer fotgjengervernnlig byggate. Kvartalene langs gata skal få ny bebyggelse med økt tetthet. Byggene skal både ha aktive førsteetasjer og romme flere folk, som dermed får kort vei til bussen. Eiganes- og Hundvågtunnelene åpner for at to av kjørefeltene i Kannik kan omdannes til kollektivfelt.

Bygningene på Gamle Stavanger sykehus er gitt sentrumsformål i planen. Områdene rundt er vist som byrom. Dette gir anledning til å fylle de historiske bygningene med ulikt innhold; for eksempel undervisning og boliger. På den store parkeringsplassen på nordsiden av Gamle Stavanger sykehus gir planen anledning til å oppføre et nytt bygg.

Løkkeveien

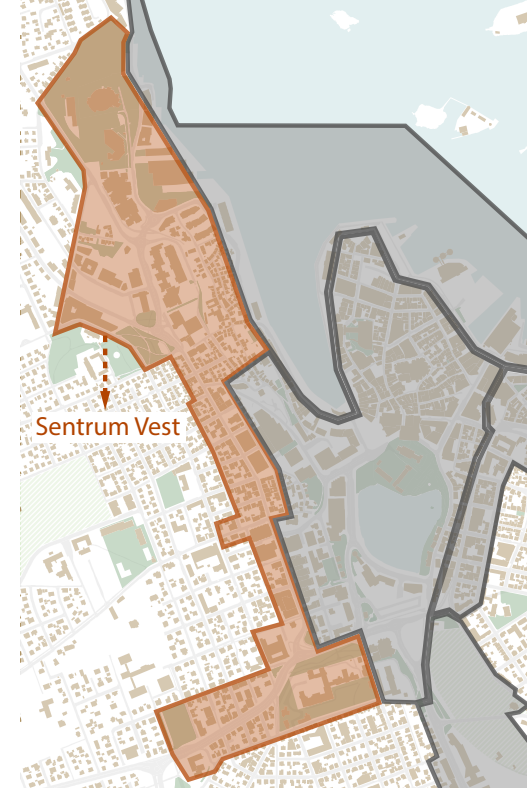
Planens mål er at Løkkeveien skal styrkes som byggate. Først og fremst ved å gjøre det mer attraktivt å være fotgjenger i gata. Planen gir rammer for omforming og fornyelse av utvalgte kvartal langs Løkkeveien, der det åpnes for ny bebyggelse med høyere utnyttelse og aktive førsteetasjer. Disse kvartalene er:

- St. Franciskus, med adresse St Svithuns gate 5
- Løkkeveien 14-20, mellom Prinsensgate og Jens Zetlitz' gate
- Løkkeveien 28-32 mellom Eiganesveien og Ledaalsgata
- Løkkeveien 65-73 mellom Bethel og Tidegeilen

Eiganestunnelen (E39) vil redusere biltrafikken i Løkkeveien. Sentrumsplanen utnytter anledningen dette gir til å prioritere fremkommeligheten for busser. Spesielt på strekningen Ny-Olavskleiv til Eiganesveien. Her forutsetter planen regulering som gir bussene prioritet. For den øvrige del av Løkkeveien forutsettes at bussene får prioritet i kryssene. For syklistene skal det sikres bedre forhold på strekningen fra Tidegeilen nordover til plangrensen, enten med egne sykkelfelt eller skilting og merking.

Bjergsted

Bjergsted er et tyngdepunkt både for kulturinstitusjoner, undervisning og arbeidsplasser. Stavanger Konserthus, Kulturskolen, Kuppelhallen, SpareBank1 SR-Bank, Lærdal, Petoro og Smedvig er viktige institusjoner i denne delen av sentrum. Sentrumsplanen legger til rette for mer slik aktivitet i denne delen av sentrum. Planen tar ikke stilling til enkelttomter, men gir rammer for nye prosjekt. Det betyr eksempelvis at planens føringer for tetthet, krav til byrom og uteområder gjelder. Planen åpner for etablering av handel langs de gatene som har krav til aktive førsteetasjer; Tanke Svilandsgate og Sverdrups gate.



Finansparken, SR-Banks nybygg, vil være med på å styrke Bjergsted som en viktig del av sentrum. Tilrettelegging for byomforming med aktive fasader er et hovedgrep i Madlaveien, Kannik.



Kapittel 5 Samarbeid for gjennomføring

Sentrumsplanens strategiske plangrep og områdeløsninger må følges opp, videreutvikles og gjennomføres. Dette krever bredt samarbeid og samhandling. Samhandling mellom offentlige og private virksomheter, kommune og innbyggere og mellom private virksomheter. Samhandlingen må gjøre bruk av alle aktørenes ressurser, kompetanser, mandat og roller.

Det er i planprosessen etablert et samarbeid mellom kommunen, Stavanger sentrum AS og Urban Sjøfront, under navnet City Impact District Stavanger sentrum (CID). Det samarbeides om virkemidler for sentrumsutvikling der plan- og bygningsloven ikke setter rammene. Sentrumsplanens mål og strategier setter rammene for samarbeidet om å:

- holde sentrum trygt og rent
- utvikle programmering av gågater og strøk
- bruke arrangement mer aktivt som byutviklingsgrep
- støtte sentrumsinitiativ med rådgiving og stimulering
- samordne åpningstider og service
- drive målrettet markedsføring av og kommunikasjon om sentrum
- etablere oppdatert faktagrunnlag om status, utviklingstrender og effekten av tiltak

Samarbeidet følger opp de strategiske plangrepene og områdeløsningene; attraktive byrom skal fylles og programmeres med innhold, levende sentrumsgater skal fylles med butikker, serveringssteder, offentlig og privat tjenesteyting.

CID-samarbeidet gjennomfører konkrete tiltak. Det utforskes varianter av offentlig-privat, privat-privat og offentlig-offentlig samarbeid. CID har status som nasjonalt pilotprosjekt; målet er utvikling av nye måter for næringsliv, innbyggere og kommunen å arbeide for en styrking av sentrum.



Også der de formelle rammene for gjennomføring er i plan- og bygningsloven, forutsettes det samarbeid og samhandling. Initiativ og ressurser til gjennomføring ligger både hos private og offentlige aktører:

- For Stavanger stasjon, Paradis og de andre bestemmelsesområdene gir sentrumsplanen overordnede føringer. Sentrumsplanen har avklart overordnede rammer for utbygging i områdene. Grunneierne har initiativet til å utvikle områdene i tråd med sentrumsplanens føringer. Kommunen vil samarbeide om gjennomføring av rekkefølgetiltak. Rekkefølgekravene og avklaring av kostnadsbærere konkretiseres i reguleringsplanene. De skal stå i rimelig forhold til utbyggingen i bestemmelsesområdene.
- Utviklingen av Havnefronten, Stavanger stasjon og Paradis krever langsiktig og solid organisering av prosjektutvikling og realisering. For Havnefronten starter utviklingen med sentrumsplanen og fortsetter med felles planprogram for detaljreguleringer for enkeltprosjekt. Når planprogrammet er på plass, kan arbeidet med utvikling av Holmen, Kjerringholmen og Bekhuskaaien fortsette med detaljreguleringer.
- Det skal etableres nye byrom, og eksisterende skal rustes opp. Dette krever i stor grad kommunal innsats, men er og avhengig av private utbyggingsinitiativ. Kommunen har startet arbeidet med å lage en byromsstrategi som konkretiserer og detaljerer oppfølgingen av sentrumsplanen.
- Etablering av sammenhengende flomvern krever koordinering av gjennomføring i regulerings- og byggesaker.
- Det skal etableres kollektivtraseer, sykkel- og gangveier og bilveier i tråd med planen. Dette krever planleggingsinnsats, både fra vegvesenet, fylkeskommunen og kommunen. Prioritering av midler til gjennomføring må skje både i kommunale budsjett og i Bymiljøpakken.

Kommunens ressurser i bred forstand, også i foretak og virksomheter, må jobbe målrettet for gjennomføring av de strategiske plangrepene og områdeløsninger. Det forutsetter samarbeid og samhandling både med private virksomheter, innbyggere og andre offentlige etater. Kommunen må sikre en hensiktsmessig organisering. Forbedret koordinering for mer målrettet bruk av kommunens samlede ressurser er nødvendig: Både politisk, administrativt og i foretak og virksomhet.



Kapittel 6: Vedlegg

- Bystyrevedtaket
- Planbestemmelser
- Temakart

BYSTYRETS VEDTAK

Kommunedelplan for Stavanger sentrum, plan 129K, Bystyrets vedtak 11.03.19:

Kommunedelplan for Stavanger sentrum, plankart sist datert 30.11.2018, bestemmelser og retningslinjer datert 13.02.2019 og planbeskrivelse datert 13.02.2019, vedtas i hht. Plan- og bygningslovens § 11-15, med følgende endringer:

Protokollen fra bystyrets behandling finnes [her](#). Bystyrets vedtak om endringer er innarbeidet i plandokumentene. Datering av dokumentene er dermed endret til 11.03.2019.

Under er Bystyrets endringer i bestemmelser og retningslinjer sortert etter planens rekkefølge av bestemmelser/retningslinjer.

Bystyrets vedtak som gjelder

- endringer i plankart/temakart
- rådmannens oppfølging av vedtatt plan

er sortert i egne kategorier.

Bystyrets vedtakspunkt som stadfester rådmannens innstilling er tatt ut av denne oversikten.

Endringer i Sentrumsplanens bestemmelser og retningslinjer:

§ 1.1 GENERELLE BESTEMMELSER

Planbestemmelsene § 1.1 andre setning i første strekpunkt suppleres med:

... Planprogrammet skal med utgangspunkt i målene for kommunedelplanen fastsette ...

§ 1.8 REKKEFØLGEKRAV

Bestemmelse for *Infrastruktur* suppleres med nytt punkt:

I forbindelse med regulering av bussvei på strekningen fra Olav V's gt til St. Svithun-parken skal det gjennomføres trafikkanalyse som vurderer fremkommeligheten for biltrafikk på hovedvegnett, og trafikale konsekvenser for boligområdene på Våland og Vestre platå, før og etter omdisponering av to kjørefelt til kollektivtrafikk.

§ 1.8 REKKEFØLGEKRAV

Bestemmelse for *Infrastruktur* suppleres med nytt punkt:

Dagens terminalfunksjoner for buss på E5 kan ikke avvikles før terminalfasiliteter, kfr § 2.2.2 d, er sikret i reguleringsplan for E5, og det er godkjent plan for midlertidig avvikling av kollektivtrafikken i perioden med utbygging/omforming av E5.

§1.12.1 PARKERING

Bestemmelser endres til:

Bakkeparkering tillates som hovedregel ikke.

§ 1.14.1 MILJØPROFIL VED NYBYGG

Retningslinjen suppleres med:

Det skal vurderes solfangere i kombinasjon med andre energiltak.

§ 2.2.2 a HAVNEFRONTEN

Bestemmelse for A2 suppleres med:

... Det skal integreres hensiktsmessige lokaler med nødvendige fasiliteter for førere av kollektivtransport i A2 ...

§ 2.2.2 a HAVNEFRONTEN

Bestemmelse for A4 suppleres med:

... Det skal integreres hensiktsmessige lokaler med nødvendige fasiliteter for førere av kollektivtransport i A4.

§ 2.2.2 b LØKKEVEIEN

Bestemmelse for B3 endres til:

I B3 kan eksisterende bebyggelse rives, unntatt Løkkeveien 73. Det kan reguleres ny bebyggelse med varierende høyder inntil kote 44 og bebyggelsen skal avtrappes til kote 40 mot Løkkeveien.

§ 2.2.2 c NYTORGET

Bestemmelse for C11 endres til:

Kongsteinsgata nr 3, 5, 7, 9, 11 og 22 skal bevares med sine kvaliteter mot Kongsteinsgaten, men kan inngå i nybygg. Resten av den eksisterende bebyggelsen i C11 kan rives og erstattes med nybygg. Bygningsvolumene skal brytes opp slik at solforholdene på Nytorget ivaretas best mulig. Overbygning til Bergelandsgt 10 (gnr/bnr 55/61) tillates.

§ 2.2.2 d MADLAVEIEN

Bestemmelse for E1a-d suppleres med:

I E1c kan Madlaveien 7 ikke rives.

§ 2.2.2 d STAVANGER STASJON

Bestemmelse suppleres med:

... Det skal integreres hensiktsmessige lokaler med nødvendige fasiliteter for førere av kollektivtransport i E5 ...

§ 2.2.2 d LAGÅRDSVEIEN

Bestemmelse for E11 suppleres med:

Trehus i Lagårdsveien 69 kan ikke rives.

§ 2.8.2 KOMBINERT SAMFERDSELSFORMÅL - HAVN

Bestemmelsens 2dre avsnitt suppleres med:

Det skal ved etablering av nye eller endringer i bruken av eksisterende områder for Kombinert samferdselsformål vurderes etablering av nedsenkbare ISPS-gjerder.

§ 2.8.3 KOLLEKTIVTRASEER

Bestemmelsens 3dje avsnitt suppleres med:

Taxitrafikk tillates i kollektivtraseer.

På Havneringen, strekningen fra Elkjøp-bygget (gnr/bnr 55/808) til DSD-bygget (gnr/bnr 55/180) skal det tilrettelegges snuplass for busser og 3 bussholdeplasser.

§ 2.8.4 GANGVEIER

Bestemmelsen suppleres slik:

Gangvei mellom Øvre Kleivegate og Lars Hertervigs gate skal tilrettelegges med offentlig tilgjengelig heis eller rulletrapp.

§ 2.9.1 STOPPESTEDER KOLLEKTIVTRAFIKK

Bestemmelsen suppleres med:

... Holdeplass på Fiskepiren i retning sentrum skal ha en samlet lengde på inntil 130 m, tilrettelagt for reguleringsopphold.

§ 2.12.1 GRØNNSTRUKTUR

Bestemmelsen suppleres med:

... Det skal vektlegges insektvennlig beplantning.

§ 2.12.2 GRØNNSTRUKTUR

Nytt punkt i bestemmelsen:

Ved detaljplanlegging av grønnstruktur langs Hillvågsvannet skal det tilrettelegges for videreføring av småbåthavn på strekningen.

§ 2.16 SJØAREALER

Bestemmelsen suppleres med:

For kaier vist med kai og/eller småbåter i Vågen skal det skal legges til rette for best mulig samspill mellom nytte-, turisttrafikk og småbåter.

Endringer i Sentrumsplanens plankart og temakart:

Plankart:

Formål på plankartet i sjø i Hillevågsvannet endres til Småbåthavn.

Plankart og Temakart 4 Hovedveinett og varelevering:

- Samlevei for bil i Bergelandsgata forlenges fram til St. Petri kirke.
- Det vises samlevei bil fra Haakon VII's gt til Jernbaneveien for adkomst med bil til gnr/Bnr 58/580 (Hotell Atlantic).

Temakart 2 Havn:

Kailengder uten ISPS innerst i Vågen vises med kombinert formål Kai/Småbåter.

Oppfølging av plan:

- KDP Stavanger sentrum vil medføre gradvis bortfall av et utvalg etablerte parkeringsplasser. Rådmannen bes i samarbeid med Stavanger Parkering KF legge fram en strategi/handlingsplan for trinnvis gjennomføring av endringer i parkeringstilbudet, herunder hvordan ledig kapasitet i eksisterende offentlige parkeringsanlegg kan få en mer effektiv anvendelse, hvordan reduksjonen bør takles mot innfasing av ny kapasitet og hvordan behovet for korttidsparkering skal løses. Det tas kontakt med eiere av parkeringsanlegget under Domkirkeklassen med tanke på å omgjøre anlegget til sykkelparkering for Bysykler, andre sykler, bildeleordninger mm. Antall HC-parkeringsplasser i alle deler av planområdet må opprettholdes.
- Prøveprosjekt med enveiskjøring Pedersgata med utvidet felt for gang og sykkel øst for Langgata, gjennomføres som planlagt. Endelig valg av trafikkløsning baseres på evalueringen av denne prøveordningen.
- Ordningen med åpning for taxitrafikk i kollektivtraseer evalueres fortløpende med tanke på fremkommelighet for kollektivtrafikken.
- Ved opparbeiding av gågate i Breigata og Kirkegata, kfr § 2.8.4, bes rådmannen gjennomføre dialog med STAS og de lokale næringsdrivende for å vurdere etappevise løsninger og nødvendige tilpasninger i gjennomføringsfasen, for eksempel å sikre korttidsparkering i nærområdet.
- Rådmannen bes kontakte Riksantikvaren for å vurdere et byreparasjonsprosjekt i C1, C3 og C7 i Bergelandsgata, og søke statlige midler til prosjektet i dialog med grunneierne. Sak om dette fremlegges kommunalstyret for byutvikling og kommunalutvalget.
- Det bør sikres at noen boliger blir satt av til kommunens sosiale boligbygging, slik at boligene langs havneområdet ikke kun blir tilgjengelig for de mest bemidlede. Bystyret ber Stavanger havn IKS om å legge til rette for dette og søke samarbeid med Stavanger Utvikling KF for å finne hensiktsmessig måte å realisere dette på.

Planbestemmelser og temakart for
Kommunedelplan for
Stavanger sentrum

Stavanger bystyre 11.03.2019



STAVANGER KOMMUNE

Innhold

§ 1. Generelle bestemmelser	4
§ 1.1 Krav om reguleringsplan.....	4
§ 1.2 Dokumentasjonskrav for virkning på omgivelser	4
§ 1.3 Utnyttelsesgrad og utarbeiding av reguleringsplan	4
§ 1.4 Boligstørrelser.....	5
§ 1.6 Samfunnssikkerhet	5
§1.8 Rekkefølgekrav	5
§1.10 Uteareal/lekeareal.....	7
§1.12 Parkering.....	8
§1.13 Støy.....	9
§1.14 Miljøprofil ved nybygg.....	9
§1.17 Kulturminner	10
§ 2 Tematiske bestemmelser og retningslinjer	11
§2.1 Tiltak unntatt fra plankrav.....	11
§ 2.2 Områder med bebyggelse og anlegg.....	11
§ 2.8 Samferdsel og teknisk infrastruktur	16
§2.9 Stoppesteder for kollektivtrafikk og mobilitetspunkt	18
§2.10 Sykkelvei, kfr plankart og temakart 7.....	18
§2.12 Grønnstruktur.....	19
§2.16 Sjøarealer.....	19
§3 Hensynssoner	20
§3.1 Sikrings-, støy og faresoner	20
§3.2 Hensynssone infrastrukturkrav	20
§3.3 Retningslinjer til hensynssoner grønnstruktur, landskap, natur- og kulturmiljø	21
§ 3.5 Hensynssone felles planlegging og omforming	21
§3.6 Skilt og reklameinnretninger	21
TEMAKART	22
AKTIVE FØRSTEETASJER - Temakart 1	22
HAVN – Temakart 2	23
GRØNNSTRUKTUR – Temakart 3	24
HOVEDVEINETT OG VARELEVERING – Temakart 4.....	25

BILPARKERING – Temakart 5	26
KOLLEKTIVTRASEER – Temakart 6	27
SYKKELVEINETT – Temakart 7.....	28
GANGNETT – Temakart 8	29
SIKTLINJER – Temakart 9	30

Leseveiledning til bestemmelser og retningslinjer

Bestemmelsene og retningslinjene følger rekkefølge og kategorisering i *Kommuneplan for Stavanger*. Det betyr at denne planens bestemmelser og retningslinjer erstatter eller supplerer bestemmelsene i kommuneplanen.

De bestemmelser og retningslinjer i kommuneplanen som ikke endres eller suppleres i denne planen gjelder fortsatt. Disse er vist/markert med liten, grå skrift.

Der hvor det er retningslinje og ikke bestemmelse, er dette presisert.

§ 1 Generelle bestemmelser

Bestemmelser og retningslinjer i kommuneplanen gjelder i planområdet med de presiseringer og/eller endringer som fremgår under. Ved motstrid gjelder kommunedelplanen foran kommuneplanen.

§ 1.1 Krav om reguleringsplan

Kommuneplanens bestemmelser om krav til regulering før gjennomføring av tiltak gjelder med følgende presiseringer:

- For A1-A4, G1, G3 og G4 skal kommunen utarbeide felles planprogram for området som innenfor kommunedelplanens rammer vurderer alternative byformingsløsninger for bebyggelse, havnepark, flomvern og byliv. Planprogrammet skal med utgangspunkt i målene for kommunedelplanen fastsette
 - o Felles utviklingsstrategi
 - o Offentlig program
 - o Hovedløsninger for transport- og logistikk (land og sjø),
 - o Hovedprinsipper for utforming av gjennomgående byrom/parkdrag (G1, G3 og G4) inkludert trase for Blå promenade
 - o Samlet behov for utfyllinger i sjø
 - o Behov for gjennomføring av alternativvurdering / arkitektkonkurranse.
- I A1-A3 kan planprogrammets rammer følges opp med detaljreguleringer og skal minimum omfatte enten A1, A2 eller A3. For A4 skal det gjennomføres arkitektkonkurranse for konkretisering av utbyggingsrammene i kommunedelplanen og fastlegging av trase for Blå promenade.
- Reguleringsplanene skal omfatte hele bestemmelsesområdene
- For regulering av gateløpene Klubbgata, Jernbaneveien og Olav V's gate Verksgata/Verksallmenningen gjelder krav til planområde i § 2.8.1.

§ 1.2 Dokumentasjonskrav for virkning på omgivelser

Kommuneplanens bestemmelser om dokumentasjonskrav gjelder med følgende tillegg:

- Der det utarbeides reguleringsplan for deler av et kvartal skal planmaterialet inneholde vurderinger av og dokumentere hvordan ny bebyggelse forholder seg til hele kvartalet.
- Verdifull vegetasjon og trær skal sikres og dette dokumenteres ved regulering.

§ 1.3 Utnyttelsesgrad og utarbeiding av reguleringsplan

§ 1.3.1 Høyhus, bestemmelsesområder H1-H3

I bestemmelsesområdene H1 - Stavanger stasjon/St. Olav, H2 - Paradis stasjon og H3 - Badedammen, *kfr plankart*, vil kommunen kunne vurdere høyhusbygg med mer enn 8 etasjer dersom følgende kvalitetskrav oppfylles:

- Kvaliteten på uterom og byrom med gode solforhold i nærmiljøet styrkes
- Gatemiljøet styrkes og viktige gang- og sykkelforbindelser etableres
- Lokalklimatiske forhold ikke vesentlig forverres
- Viktige siktlinjer og tilpasninger til bebyggelsesstruktur ivaretas
- Det gjennomføres arkitektkonkurranse i tråd med kvalitetskravene over

Detaljregulering av bebyggelse over 8 etasjer andre steder i planområdet tillates ikke.

For H1 – Stavanger stasjon/St Olav gjelder følgende for byggehøyder:

Stavanger stasjons vestre del E5a inntil kote 52,5. I E5 kan eksisterende bebyggelse, unntatt Kannik Prestegård, rives.

- St. Svithuns gate 1; inntil kote 49 dersom uteromskvaliteter i G33 og *gangvei* i St. Svithuns gate til Stavanger stasjon styrkes.
- St. Svithuns gate 5; inntil kote 72 dersom uteromskvaliteter i G28 styrkes og høyde trappes ned mot St. Olavs gate, samt at solforhold på G33 ikke forverres. Eksisterende bebyggelse kan rives.
- Knut Holms gate 8; det kan etableres høyhus som ikke avviker i vesentlig grad fra eksisterende byggehøyder i kvartalet. Eksisterende bebyggelse kan rives.

§ 1.3.2 Retningslinjer for utnyttelsesgrad

I byggeområder med sentrumsformål og kombinert formål gjelder følgende for utnyttelse:

Tabell 1: Glideskala for utnyttelse

Boligandel	Min-maks % BRA i områder med sentrumsformål og kombinert formål innenfor planområdet
100	90-180
80	110- 220
60	120--240
40	130-280
20	140-300
0	180-400

Retningslinjen gjelder ikke for bestemmelsesområder der det er angitt eksplisitt utnyttelsesgrad %-BRA. Angitt utnyttelse forutsetter at øvrige kvalitetskrav oppfylles.

Langs Lagårdsveien og i Paradis bør ny bebyggelse ha høyeste utnyttelse jamfør glideskala.

Ved regulering der ny bebyggelse skal utfylle en eksisterende bebyggelses- eller kvartalsstruktur må retningslinjens føringer for utnyttelse tilpasses til de utbygde omgivelsene.

§ 1.4 Boligstørrelser

Kommuneplanens retningslinjer gjelder. Kommuneplanens retningslinje nr. 3 erstattes av følgende bestemmelse:

I reguleringsplaner med bolig skal minimum 50% av boligene ha minimum 3 rom.

1.5 Bestemmelser og retningslinjer om lokalisering av virksomheter

Kommuneplanens retningslinjer gjelder.

§ 1.6 Samfunnssikkerhet

Kommuneplanens bestemmelser om samfunnssikkerhet gjelder, men innenfor hensynsonene H320-1-7 erstatter bestemmelsene for hensynssonene det generelle flomvurderingskravet i KP §1.6 pkt. 1. I plan- og byggesaker skal det sikres nødvendig adkomst for drift og vedlikehold av transformator- og nettstasjoner.

1.7 Bestemmelse om innholdet i utbyggingsavtaler

Kommuneplanens bestemmelser gjelder uendret.

§1.8 Rekkefølgekrav

Kommuneplanens rekkefølgekrav gjelder med tilleggene og presiseringene angitt under.

Reguleringsplan eller godkjenning av tiltak i planområdet skal sikre følgende:

Infrastruktur

- Utbygging langs kollektivtrase for *Bussveien* kan ikke skje før kollektivtraseens byggegrenser er tilstrekkelig¹ avklart.
- I forbindelse med regulering av bussvei på strekningen fra Olav V's gt til St. Svithun-parken skal det gjennomføres trafikkanalyse som vurderer fremkommeligheten for biltrafikk på hovedvegnett, og trafikale konsekvenser for boligområdene på Våland og Vestre platå, før og etter omdisponering av to kjørefelt til kollektivtrafikk.
- Når Kongsgata stenges for biltrafikk, kan det etableres ny avkjøringsrampe fra fv. 509, Bergelandsbrua til Birkelandsgaten.
- Klubbgata, Kongsgata og Jernbaneveien skal stenges for biltrafikk når Bussveien åpnes for trafikk.
- Dagens terminalfunksjoner for buss på E5 kan ikke avvikles før terminalfasiliteter, kfr § 2.2.2 d, er sikret i reguleringsplan for E5, og det er godkjent plan for midlertidig avvikling av kollektivtrafikken i perioden med utbygging/omforming av E5.
- Det kan ikke etableres boliger i E17 før skolekrets er endret fra Våland til Storhaug bydel.
- Boligprosjekter kan gjennom regulering eller byggesak bli pålagt bidrag til opparbeiding eller forbedring av *byrom med lek*, G1-G40.

Stavanger stasjon

- Til førstegangsbehandling av reguleringsplan for E5 skal det inngå rammeplan for vann og avløp. Planen skal vise prinsippløsning for vann og avløp i planområdet samt sammenheng med eksisterende system. Overvannshåndtering og alternative flomveier for hele området, herunder Kannikbekken, skal vises i rammeplanen.
- Ved flytting av Kannik Prestegård skal kommunen fremme detaljregulering for ny lokalisering, senest samtidig ved offentlig ettersyn av reguleringsplan for E5. Utbygging av E5a kan ikke starte før ny lokalisering er sikret i reguleringsplan.

Østre Havn

- A1 og A2 kan ikke bygges ut før fergedrift på Rv 13 Stavanger-Tau er avsluttet. A2 og A3 kan ikke bygges ut før midlertidig løsning for rutebåttrafikk (hurtigbåt og ferge) er sikret.
- Parkeringsanlegg i A2 kan etableres når parkeringsanlegget på Jorenholmen er sikret avviklet, samt at bussgate i Klubbgata er etablert. Parkeringsanlegg på Jorenholmen kan ikke stenges og rives før nytt parkeringsanlegg i A2 er åpnet.
- Dersom drivstoffanlegget på Jorenholmen med tilhørende infrastruktur skal rives og flyttes kan ikke dette skje før framtidig anlegg i forsvarlig nærhet til Fiskepiren er sikret.

Nytorget

- C11 kan ikke bygges ut før ny plan for opparbeiding av Nytorget er godkjent.
- Dersom omforming av C11 utløser behov for flytting av Ungdom og Fritids tjenestetilbud, skal kommunen fremskaffe erstatningslokaler på eller i nærheten av Nytorget som sikrer kontinuerlig drift av tilbudet.

Bjergsted

- Reguleringsplan for ny kai må omfatte adkomst til hoved- eller samleveinnett.
- Før ny kai tas i bruk skal det foreligge avtale mellom kommunen og Stavangerregionen Havn IKS som regulerer bruk av ISPS-området på strekningen fra Vågen til Tollboden/Skansenkaien til cruiseanløp til et minimum.

¹ Med tilstrekkelig menes sikkerhet for at ny utbygging ikke vil vesentlig forhindre fremføring av planlagt bussveitrasé. Vedtatt regulering av bussveien trenger ikke være en forutsetning for å oppfylle rekkefølgekravet.

Byrom med lek

For utbygging i bestemmelsesområdene skal *byrom med lek* i tabell 2 være opparbeidet eller sikret opparbeidet. Omfang og rekkevidde av rekkefølgekravene og avklaring av kostnadsbærere skal konkretiseres i reguleringsplan, og stå i rimelig forhold til utbyggingsomfang i bestemmelsesområdet. Boligprosjekter kan gjennom regulering eller byggesak bli pålagt opparbeiding eller forbedring av *byrom med lek*.

Tabell 2: Rekkefølgekrav byrom med lek

	A1	A2	A3	A4	A7a/b	B3	H1, St. Olav ²	C1, C3, C7	C11	E3	E4	E5	E6-8	E9-14	E17
G1	X	X													
G3			X												
G5				X											
G7				X											
G8					X										
G11													X		
G12															X
G13															X
G17								X							
G18						X									
G22a										X					
G22b											X				
G23							X								
G27								X							
G28							X								
G33							X								

1.9 Bestemmelse om universell utforming

Kommuneplanens bestemmelser gjelder uendret³.

§ 1.10 Uteareal/lekeareal

Kommuneplanens bestemmelser om kvalitet for uteareal og lekeareal gjelder. Innenfor areal vist som sentrumsformål for Stavanger sentrum gjelder bestemmelsen med følgende justeringer:

Uteoppholdsareal

For prosjekter/planer med 4 boenheter eller mer skal det settes av minimum 16 m² felles/offentlig uteoppholdsareal pr boenhet på egen tomt. Arealene skal oppfylle kommuneplanens krav til kvalitet for uteoppholdsarealer. Minimum 40 % av arealet skal være på bakkenivå. Inntil 50 % av

² St. Svithuns gate 1, St. Svithuns gate 5, Knut Holms gate 8

³ Krav til hovedgangnett, se §2.8.

utearealkravet kan dekkes gjennom å opparbeide eller forbedre offentlige parker/plasser i nærliggende områder, dersom dette gir en kvalitativt bedre løsning for nærområdet. Innenfor sentrumsformålet er det ikke krav til ballfelt eller sentralt lekefelt. Sandlek skal oppfylles iht. kommuneplanens krav. For boligprosjekter skal kravet om kvartalslek i kommuneplanen dekkes innenfor arealer definert som *byrom med lek* som med henblikk på funksjoner og utforming er tilpasset den bymessige situasjonen og kulturminneverdier. *Byrom med lek* er områdene merket G1 – G40 med arealformål *Grønnstruktur* på plankart.

1.11 Retningslinjer om blågrønn faktor

Kommuneplanens retningslinjer gjelder uendret.

§ 1.12 Parkering

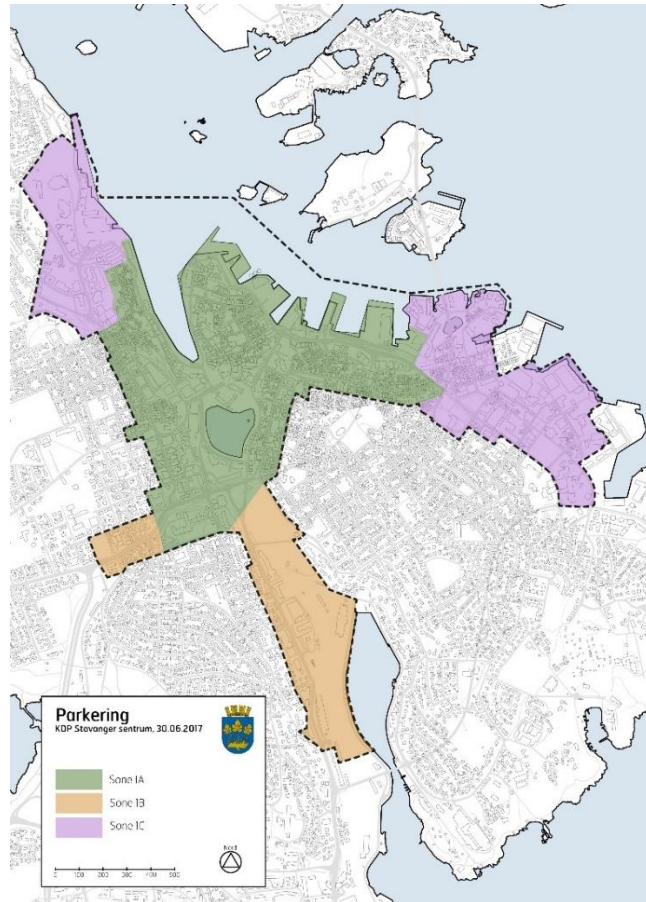
§ 1.12.1 Bestemmelser for parkering

Kommuneplanens parkeringsbestemmelser inkludert krav til sykkelparkering, HC og EL gjelder, med følgende justering:

For ny bebyggelse skal det i plan-, bygge- og delesaker avsettes plass for bilparkering for bil i henhold til tabell 3 og figur 1. Bakkeparkering tillates som hovedregel ikke.

Tabell 3: Krav til bilparkering

Sone, jf. figur 1	Bilparkering pr 100 m2 BRA næring/tjenesteyting	Bilparkering pr. boenhet inkludert gjesteparkering
Sone 1a – Sentrumskjernen	0,1 i eksisterende eller nye parkeringsanlegg	0,5 i eksisterende eller nye parkeringsanlegg listet i bestemmelsen under
Sone 1b - Sentrumssone med bussveidekning	0,3	0,5
Sone 1c - Øvrig sentrumssone	0,5	0,5



Figur 1: Soner for parkeringskrav

Innenfor sone 1a tillates kun følgende nye eller utvidede parkeringsanlegg:

- Fiskepiren inntil 800 plasser forutsatt rekkefølgekrav §1.8 (100 % offentlig tilgjengelig).
- Holmen inntil 100 plasser (20 % offentlig tilgjengelig).
- På Stavanger stasjon tillates parkeringsanlegg for bil inntil norm i tabell 2.

Oppfyllelse av krav i sone 1a dokumenteres med tinglyst avtale eller frikjøpsavtale.

Parkeringsanlegg i sone 1b og 1c skal ha adkomst fra sidegate til hoved- eller samleveg, kfr *temakart 4*. 20 % av plassene i anleggene skal være offentlig tilgjengelige.

Kommunen kan samtykke til frikjøp for bilparkering tilsvarende p-kravet.

§ 1.13 Støy

Kommuneplanens bestemmelser om støy gjelder. I tillegg gjelder:

Bolig mot havneareal tillates dersom støyforhold er tilstrekkelig ivaretatt, med gjennomgående leiligheter og privat uteoppholdsareal på stille side. Langsiktige konsekvenser av boligetablering for aktive havneområder skal utredes særskilt ved regulering av boliger nærmere enn 50m fra kailinje.

§ 1.14 Miljøprofil ved nybygg

Kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer gjelder, men innenfor kombinerte områder i Paradis og langs Lagårdsveien gjelder krav om tilrettelegging for vannbåren varme (KP §1.14.1 pkt. 3) for alle prosjekter større enn 1000 m² BRA.

§ 1.14.1 Retningslinje

Detaljreguleringsplaner i sentrum bør legge til rette for energieffektive bygg med innslag av beplantning (grønne bygg). Materialvalg på fasade skal fortrinnsvis være tre. Det skal vurderes solfangere i kombinasjon med andre energiltak.

1.15 Bestemmelser om antennemaster og anlegg for mobile kommunikasjonsnett

Kommuneplanens bestemmelser gjelder uendret.

1.16 Bestemmelser om verdifulle kulturlandskap

Kommuneplanens bestemmelser gjelder uendret.

§ 1.17 Kulturminner

Kommuneplanens bestemmelser gjelder. I tillegg gjelder:

Denne bestemmelsen gjelder ikke i planens bestemmelsesområder⁴. Områder vist som *kulturmiljøer med høy kulturhistorisk verdi* og *nummererte objekt* i kommunedelplan for kulturminner og følgende objekt reguleres til bevaring⁵:

- Sandvigå 9 Stavanger katedralskole Bjergsted på gnr/bnr 59/1988
- Sandvigå 5 Stavanger kulturskole på gnr/bnr 59/1986
- Løkkeveien 103 Smedvigbygget på gnr/bnr 59/895
- Knud Holmsgate 12 og 14 på gnr/bnr 56/864 og 56/866
- Uregulerte deler av Breiavatnet
- Bergelandsgata 45/Stiftelsesgata 4 på gnr/bnr 55/85
- Hetlandsgata 10/Bergelandsgata 13 Klostergården på gnr/bnr 55/63
- Nedre Banegate 19 på gnr/bnr 52/183
- Lervigsveien 25 på gnr/bnr 53/426
- Dokkgata 7 på gnr/bnr 52/200 – bevaring av fasade. Øvrig del av bebyggelsen kan rives.
- Jugendmuren på Nytorget
- Banevigsgata 5 og 7 på gnr/bnr 52/61 og 52/59
- Nedre Banegate 41 på gnr/bnr 52/196
- Harald Hårfagres gt. 2A og 4 på gnr/bnr 52/125
- Harald Hårfagres gt. 8 på gnr/bnr 52/126
- Pedersgata 93-95 på gnr/bnr 52/365
- Administrasjonsbygg og mathall i Ryfylkegata 13 på 52/456
- Ryfylkegata 22 på gnr/bnr 52/461
- Nordøstre del av Støperigata 38
- Kvitsøygata 10 på gnr/bnr 53/805
- Ryfylkegata 30 og fasaden av Kvitsøygata 15 på gnr/bnr 53/632
- Harald Hårfagres gate 15 på gnr/bnr 52/129
- Øvre Banegate 43 på gnr/bnr 52/632
- Harald Hårfagresgate 8 på gnr/bnr 52/126
- Pedersgata 110 på gnr/bnr 52/663

⁴ Innenfor bestemmelsesområdene er behovet for bevaring konkret tatt stilling til i kommunedelplan sentrum og bevaringshensyn fremgår av §2.2-2.5 under.

⁵ Tillegg til objektlisten innenfor planens bestemmelsesområder angis i bestemmelsene til hvert område. Disse inkluderer: Gamle utenriksterminalen – Skur 6 Strandkaien, Løkkeveien 88/90 og pumpehus ved Magasin Blå.

§ 2 Tematiske bestemmelser og retningslinjer

§ 2.1 Tiltak unntatt fra plankrav

Kommuneplanens bestemmelser gjelder. I tillegg unntas følgende fra krav om regulering: Bruksendring til publikumsrettet formål langs gater med aktive førsteetasjer definert i planen (temakart) og der varelevering er tilfredsstillende løst. Bruksendring fra publikumsrettet formål til annet formål er ikke tillatt, unntatt der dette er avklart i reguleringsplan vedtatt i 2010 eller senere.

§ 2.2 Områder med bebyggelse og anlegg

Kommuneplanens bestemmelser for områder med bebyggelse og anlegg gjelder med følgende tillegg:

§ 2.2.1 Områder med bebyggelse og anlegg

a. Formål i områder med sentrums- og kombinerte formål

Formål som tillates

I områder med sentrumsformål tillates alle underformålene av bebyggelse og anlegg (jf. pbl. §11-7), unntatt der bestemmelsene §2.2.2 angir noe annet. I områder med kombinerte formål tillates alle underformål av bebyggelse og anlegg bortsett fra forretning, unntatt der bestemmelsene §2.2.1 pkt c angir noe annet. I alle områder for bebyggelse og anlegg skal nødvendige arealer til samferdselsanlegg, teknisk infrastruktur og grønstruktur konkretiseres på reguleringsnivå. Underformålet fritidsbebyggelse tillates aldri.

Formålsbegrensninger i enkeltområder

I kombinerte områder mellom Lagårdsveien og jernbanen er det ikke tillatt med boligformål.

Retningslinjer:

Kvartaler i planområdet bør ha minimum 20% bolig og minimum 20 % næring. Interne kantiner i næringsbygg og offentlige bygg bør ikke tillates.

b. Bebyggelse i gater med krav til aktive førsteetasjer

I gater med krav til *aktive førsteetasjer, Temakart 1*, skal ny bebyggelse trekkes ut til innerkant av fortau. Aktive førsteetasjer mot gater og parker skal ha høy transparens med publikumsrettede funksjoner og inngang fra gate. Kun publikumsrettet næring og tjenesteyting tillates i førsteetasjen. Hotellværelser og parkering tillates ikke i førsteetasjen.

For Stavanger stasjon, Paradis og Holmen, jfr temakart 1, skal det i detaljregulering avklares omfang av gater med krav til aktive førsteetasjer ut over de som er vist på temakart 1. For Stavanger stasjon skal det etableres aktive førsteetasjer mot det sentrale byrommet og langs sentrale gangforbindelser i E5.

c. Handel

Lokalisering

Forretninger skal legges til gatenett med krav til Aktive førsteetasjer, *kfr temakart 1*. Forretninger skal ha inngang fra gatenivå. Innenfor reguleringsplan 2222 gjelder reguleringsplanens føringer for lokalisering av forretninger.

Rammer for detaljhandelsareal⁶

I områder med *sentrumsformål* er det fri handelsetablering.

I områder med *kombinerte formål* gjelder følgende:

- Lagårdsveien: Det kan samlet reguleres inntil 30 000 m² BRA detaljhandelsareal i inntil 2 etasjer. I prosjekter kan det reguleres detaljhandelsareal tilsvarende 20 x fasadelengde mot Lagårdsveien. Del av fasadelengde mot sidegater som inngår i temakart aktive førsteetasjer kan medregnes.
- Madlaveien: Det kan samlet reguleres inntil 5 000m² BRA detaljhandelsareal i 1 etasje. I prosjekter kan det reguleres detaljhandelsareal tilsvarende 15 x fasadelengde mot Madlaveien. Del av fasadelengde mot sidegater som inngår i temakart aktive førsteetasjer kan medregnes.
- Stavanger øst: I kombinerte områder som grenser til gater i temakart aktive førsteetasjer kan det samlet reguleres inntil 30 000m² BRA detaljhandelsareal i inntil 2 etasjer. I prosjekter kan det reguleres detaljhandelsareal tilsvarende 20 x fasadelengde for gater/gatedeler som inngår i temakart aktive førsteetasjer.
- Tanke Svilands gate: Det kan samlet reguleres inntil 5 000m² BRA detaljhandelsareal i 1 etasje. I prosjekter kan det reguleres detaljhandelsareal tilsvarende 15 x fasadelengde mot Tanke Svilands gate.

Ved beregning av samlet detaljhandelsareal i de kombinerte områdene skal eksisterende detaljhandel i hele det kombinerte området bestemmelsen gjelder tas med i grunnlaget. Ved regulering og søknader om tiltak kan kommunen kreve dokumentasjon⁷ over eksisterende detaljhandel for området bestemmelsen gjelder.

d. Varelevering

I plan- og bygge-/delesaker skal adkomst for varelevering ivaretas i traseer vist i *temakart 4*. Det skal tilrettelegges for varelevering fra egne servicelommer på vegnettet, unntatt i Jernbaneveien og Kongsgata sør for Jernbaneveien.

Ved næringsetablering større enn 1000 m² skal varelevering skje på egen grunn.

Varemottak skal utformes i henhold til gjeldende bransjestandard for varelevering.

e. Siktlinjer

Siktlinjer vist på *temakart 9* skal sikres ved detaljregulering. Andre siktlinjer vurderes i hver detaljregulering.

f. Byggegrense mot kai

I alle områder som grenser til offentlig kai det etableres minimum 10 m byggegrense fra kaifront for å sikre mot pårenning fra skipstrafikk og etablere god tilgjengelighet til uterom langs sjøkanten.

§ 2.2.2 Bestemmelsesområder

a. Område A: Havnefronten

A1-A4 Bekhuskaien, Fiskepiren, Jorenholmen og Holmen

⁶ Beregningsdefinisjon for detaljhandelsareal i kommuneplanen gjelder uendret.

⁷ Oppsett med kommuneplanens beregningsdefinisjon kreves.

Reguleringsplanene skal konkretisere rammer gitt i felles planprogram, kfr § 1.1. Det tillates ikke stor sammenhengende basebebyggelse. Utforming av bebyggelsen skal sikre kontakt mellom sjø, indre gateløp, Oljemuseet og sjøhusrekkene.

Høyder for bebyggelse skal variere mellom 3-6 etasjer i A1 og A4, med maksimal kote 22 i A1-A4, med følgende unntak:

- For bebyggelse i H3 - bestemmelsesområde for høyhus, kan det reguleres varierende høyder opp til 9 etasjer, og maksimal kote 29.
- I A2 tillates maksimal kote 26 ved etablering av parkeringshus/terminalbygg.

I tillegg gjelder følgende:

I A1 kan eksisterende bebyggelse i området rives, unntatt Bekhuset der bevaring opprettholdes. Området skal ha høyre-av/høyre-på-adkomst fra Verksalmenningen.

I A2 kan eksisterende bebyggelse rives. Logistikkfunksjoner til hurtigbåter, ferge og hurtigrute skal ha prioritet i bruken av området. Øvrig bebyggelse kan tillates dersom logistikkfunksjonene er tilfredsstillende løst. Bebyggelse skal ikke være nærmere enn 10 m fra kaifront mot øst. Utfylling i sjø mot øst og nord må opparbeides på en måte som tilfredsstiller bruk av kaifrontene for hurtigrute og rutebåttilbud. Det skal integreres hensiktsmessige lokaler med nødvendige fasiliteter for førere av kollektivtransport i A2.

I A3 skal eksisterende parkeringshus rives. Pumpehuset skal reguleres til bevaring.

I A4 skal det etableres bebyggelse på utfylt areal i sjø. Det skal vurderes å etablere kanaler som trekker sjøen inn i bebyggelsesstrukturen. Det skal integreres hensiktsmessige lokaler med nødvendige fasiliteter for førere av kollektivtransport i A4.

Retningslinje:

Området skal ha høye krav til varierte fasader og arkitektur med høy kvalitet.

A7b Vestre havn

I A7b kan det reguleres nybygg som viderefører eksisterende høyde på Skur 6 og som avtrappes mot G8. Skur 6 skal reguleres til bevaring.

b. Område B: Løkkeveien

B3 Løkkeveien øst

I B3 kan eksisterende bebyggelse rives, unntatt Løkkeveien 73. Det kan reguleres ny bebyggelse med varierende høyder inntil kote 44 og bebyggelsen skal avtrappes til kote 40 mot Løkkeveien.

B8-B9 Løkkeveien sør

I B8a kan Løkkeveien 28 (58/677) bygges på til kote 43,5.

I B9 kan Løkkeveien 18 (56/1056) og Løkkeveien 14/Prinsensgate 5 (58/1052) rives og erstattes av nybygg inntil kote 44. På gnr/bnr 56/648 kan det oppføres nybygg med høyde inntil kote 46. På gnr/bnr 56/1052 skal ny bebyggelse framstå som to bygninger mot Prinsens gate.

c. Område C: Bergelandsgata, Nytorget og Klubbgate med omgivelser

C1, C3 og C7 Bergelandsgata

Det skal utarbeides helhetlige reguleringsplaner for byfornyelse som kombinerer bevaring av bygninger/bygningsmiljø, med økt utnyttelse for hvert av bestemmelsesområdene C1, C3 og C7, kfr PBL § 11-9, pkt 1. Reguleringsplanene skal sikre at det historiske bymiljø/Trehusbyen og gateløpene

videreføres ved nye tiltak. Reguleringsplanene kan legge til rette for omforming og fornyelse i tråd med dette formålet. Kommunen skal som grunnlag for *reguleringsplanene* gjennomføre en samlet kulturminnefaglig utredning av bygninger og bygningsmiljø i C1, C3 og C7. Utredningen skal gjennomføres i samråd med kulturminnemyndighetene og gi anbefaling til vern av bygninger eller fasader i reguleringsplanene.

Vaisenhusgata 41, 43 og Bergelandsgata 24 reguleres til bevaring.

C9-C10 Klubbgata

I C9 og C10 kan eksisterende bygninger reguleres med påbygg inntil to inntrukne etasjer over gesims.

C11 Nytorget/gml. politistasjonen

Kongsteinsgata nr 3, 5, 7, 9, 11 og 22 skal bevares med sine kvaliteter mot Kongsteinsgaten, men kan inngå i nybygg. Resten av den eksisterende bebyggelsen i C11 kan rives og erstattes med nybygg. Bygningsvolumene skal brytes opp slik at solforholdene på Nytorget ivaretas best mulig. Overbygning til Bergelandsgt 10 (gnr/bnr 55/61) tillates.

d. Område E: Madlaveien, Lagårdsveien, Stavanger stasjon

E1a-d, nord for Madlaveien

Bebyggelsen i områdene E1a-d, unntatt Madlaveien 7 i E1C, kan rives og erstattes med nybygg innenfor kommunedelplanens nye avgrensning av byggeområde. Ny bebyggelse i bestemmelsesområdene E1a og E1d med høyde fra kote 41,5 til kote 45. Ny bebyggelse i E1b kan ha høyde inntil kote 47,5 og i E1c inntil kote 46,5.

E2, sør for Madlaveien

Bebyggelsen i E2a-d kan rives og erstattes med nybygg. I E2a kan det reguleres ny bebyggelse mot øst inntil kote 41,5 og mot nord i inntil kote 59. I E2b og c kan ny bebyggelse reguleres inntil kote 43 – 46,5, og i E2d inntil kote 42 – 45,5. Bebyggelsen i E2b-d skal trappes ned mot Tjodolvs gate.

E3, Gamle Stavanger sykehus

I nordvestre del av E3 kan det oppføres nytt frittstående bygg med byggehøyde som eksisterende bebyggelse. Utforming av nybygg skal tilpasses det kulturhistoriske miljøet. Eksisterende bebyggelse og park skal reguleres til bevaring. Arealer som ikke benyttes til utbygging skal tilrettelegges som park.

E4, Stavanger museum/Rogaland teater

Museumsanlegget kan suppleres med nybygg langs gaten Lagårdskleivå og under bakkenivå henvendt mot Lagårdsveien. Grønnstrukturarealer i G22b mot Lagårdsveien kan derfor underbygges. Eksakt plassering av bebyggelse avklares i detaljregulering. Eksisterende bebyggelse som inngår i bygge- og parkareal reguleres til bevaring. Utforming av nybygg skal tilpasses det kulturhistoriske miljøet. Ved regulering av nytt teaterbygg skal bevaring av eksisterende bebyggelse vurderes særskilt. Boligformål tillates ikke i E4.

E5, Stavanger stasjon

Det skal utarbeides helhetlig reguleringsplan for E5. Reguleringsplanen skal tilrettelegge E5 som regionalt kollektivknutepunkt med attraktive oppholdssoner, enkelt lesbare overgangsmuligheter for de kollektivreisende og bygninger og uterom med høy arkitektonisk kvalitet. Den skal legge til rette for nærings- og tjenesteyting med høy arbeidsplass- og besøksintensitet. Det skal integreres

hensiktsmessige lokaler med nødvendige fasiliteter for førere av kollektivtransport i E5. Maksimal utnyttelse %-BRA 400-450. I E5 kan eksisterende bebyggelse, unntatt Kannik Prestegård, rives. Som grunnlag for reguleringen skal det gjennomføres arkitektkonkurranse som viser løsninger for konkretisering av kommunedelplanens bestemmelser.

Det skal reguleres

- Et større, sentralt byrom som ivaretar siktkorridoren, kfr. *Temakart 9*, mellom Breiavatnet/Byparken og Akropolis/Museumshøyden. Siktkorridoren skal gis en bredde som understreker daldraget fra Vågen til Hillevågsvannet.
- 3 holdeplasser for inntil 2 busser hver, med tosidig plattform, i E5. Kjøreadkomst til holdeplassene fastsettes i reguleringsplan for E5.
- Gode gangforbindelser til det sentrale byrommet fra alle tilstøtende gater. Det skal etableres en barrierefri, utendørs forbindelse fra byrommet til Jernbaneveien.
- Uterommene skal gis et bymessig preg og høy kvalitet.
- Oppbrutt bebyggelse uten store flater/stort fotavtrykk, med en struktur som ivaretar prioriterte siktlinjer/siktcorridor, kfr *Temakart 9*. I E5b/c skal bebyggelsen brytes opp i minimum 3 bygningsvolum.

Det kan reguleres

- Bebyggelse til maksimal kote 52,5 i E5a. Høyden på bebyggelsen i E5a skal trappes ned og tilpasses Tivolifjellet og småhusbebyggelsen i G23a/b.
- Bebyggelse til maksimal kote 37 i E5b/E5c dersom kvalitetskravene i planen kan oppfylles. Bygningsvolumer kan omfordes mellom E5a, b og c i reguleringsplan.

Reguleringen skal ta stilling utbyggingsfaser for området.

Kannik Prestegård kan ved utbygging av E5 flyttes. Flytting skal primært skje innenfor grensene til det området definert som Kannik prestegård.

E6-E14 Lagårdsveien

I E6 kan eksisterende bebyggelse rives og det kan reguleres nybygg inntil kote 38 dersom det etableres siktlinje fra Sigurdsgate mot Storhaug og vestsiden av bebyggelsen mot Våland brytes opp og gis kvaliteter som samspiller med bakenforliggende bebyggelse.

I E7 kan eksisterende bebyggelse rives. Det kan reguleres ny bebyggelse i E7 inntil kote 34 – 38. Overbygg til gnr/bnr 56/918 (Stavanger politistasjon) tillates.

I E8 kan eksisterende bebyggelse rives unntatt Lagårdsveien 47, 49 og 55. Lagårdsveien 49 skal reguleres til bevaring. Lagårdsveien 55 skal reguleres til bevaring, unntatt dersom bygningen kommer i konflikt med bussveiens arealbehov.

Eksisterende bebyggelse i E9a, E9b, E11 kan rives, unntatt Lagårdsveien 69. I E9a og E9b kan det reguleres nybygg inntil kote 35. I E11 kan det reguleres nybygg inntil kote 34. Der bebyggelsen allerede er høyere enn 5 etasjer, tillates byggehøyde tilsvarende eksisterende. Ved regulering skal utformingen av ny bebyggelse ta hensyn til bakenforliggende bebyggelse.

I E10 og E12 kan det reguleres ny bebyggelse i kvartaler på inntil kote 33 – 37 (E10) og kote 34 –38 (E12) I E10 skal eksisterende sveitservilla på gnr/bnr 56/101 reguleres til bevaring eller flyttes.

I E14 kan det reguleres bebyggelse inntil kote 33 – 37. Punkthuset kan bygges på med inntil 4 etasjer.

E17 Paradis

E17 skal reguleres med kvartalsstruktur og varierte byggehøyder mellom 5-7 etasjer. og E17a og E 17b kan reguleres enkeltvis.

2.6 Bestemmelser om mobilitetsplan

Kommuneplanens bestemmelser gjelder uendret.

2.7 Bestemmelser og retningslinjer om brygge- og naustområder

Kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer gjelder uendret.

§ 2.8 Samferdsel og teknisk infrastruktur

§ 2.8.1 Generelle bestemmelser

Kommuneplanens bestemmelser gjelder. I tillegg gjelder:

Samferdselslinjene i kartet vises i de veier og gater tilbudet for trafikantgruppene skal innpasses ved regulering/opparbeidelse. Konkret innpassing avklares i reguleringsplan.

Alle gater med biltrafikk skal ha fortau på minimum 2 m. Fortau skal planlegges med trafikk sikre løsninger, universell utforming og fast dekke. Der gatetverrsnittet tillater det skal det være tosidig fortau. I gater med historisk bygningsmiljø skal estetisk utforming vektlegges. For *gangveier* gjelder egne krav, kfr. §2.8.4.

Det tillates ikke nye avkjørslser i Kongsgata, Jernbaneveien, Klubbgata og i området avgrenset av plan 2222.

Langs gater/veier skal tiltak plasseres og utformes slik at eksisterende alleer, trerekker og store enkeltrær kan bevares. Langs strekninger hvor det i dag ikke er trær skal det ved større tiltak, så langt det er mulig, plantes trær i allé, trerekker, grupper eller enkeltvis.

§ 2.8.2 Kombinert samferdselsformål

I områder for kombinert samferdselsformål langs havnefronten kan det etableres ISPS-gjerder maksimalt 10m fra kaikant, dersom utformingen er i samsvar med kravene under. Det skal ved etablering av nye eller endringer i bruken av eksisterende områder for Kombinert samferdselsformål vurderes etablering av nedsenkbare ISPS-gjerder. Det skal inngås avtale mellom Stavangerregionen Interkommunale havn og Stavanger kommune som reduserer bruken av ISPS-området til anløp av cruiseskip på strekningen fra Vågen til Tollboden/Skansekaien til et minimum.

Terminalområdene skal deles opp slik at det ikke stenges av større område enn det til enhver tid er behov for. ISPS-gjerder skal utformes slik at de kan åpnes og gi tilgang til kaiområdene på tider der det ikke ligger båt til kai. Gjerdene skal åpnes når det er mer enn 36 timer til neste anløp.

Alle arealer innenfor og utenfor terminalgjerdene skal kunne anvendes som offentlige gangarealer og skal opparbeides med høy materialkvalitet og tilrettelegges for opphold.

På insiden av ISPS-gjerde, skal det mot byggeområder sikres passasje. Passasje skal være minimum 3 m og sikre adkomst og offentlig tilgang langs sjø når sikkerhetsgjerdene er stengt. Nødvendig areal til passasje skal utredes og fastsettes på reguleringsplannivå.

§ 2.8.3 Kollektivtraseer, kfr plankart og temakart 6

Bussveien, kfr temakart 6

I kollektivtraseer definert som *Bussvei, kfr temakart 6*, skal kollektivtrafikken sikres framkommelighet uten forsinkelser i egne felt og med prioritering i kryss.

Jernbaneveien, Kongsgata mellom Jernbaneveien og fv. 44 og *Olav V's gate* fra Jernbaneveien til adkomst P-hus St.Olav skal legges til rette som kollektivtraseer uten biltrafikk.

Ved regulering av *Olav V's gate* og *Jernbaneveien* skal planen omfatte hele byrommet mellom bygningsfasadene og vannet. Planarbeidet skal legge til rette for promenade og vegetasjonsbelte langs Breiavatnet i sammenheng med trafikkanlegget.

Kollektivtraseer

I kollektivtraseer skal kollektivtrafikken sikres framkommelighet og prioritering i kryss. Taxitrafikk tillates i kollektivtraseer. *Kongsgata* nord for *Jernbaneveien*, *Klubbgata* og *Ryfylkegata* legges til rette som kollektivtraseer uten biltrafikk. Fv. 447 *Verksgata*, *Verksalmenningen* og *Havneringen* til *Haugesundsgata* skal legges til rette med kollektivfelt. På *Havneringen*, strekningen fra *Elkjøp-bygget* (gnr/bnr 55/808) til *DSD-bygget* (gnr/bnr 55/180) skal det tilrettelegges sнопlass for busser og 3 bussholdeplasser.

Ved regulering av *Klubbgata* til *kollektivtrase* skal reguleringsplanen omfatte hele gateløpet mellom bygningsfasadene, inkludert torg og parkarealer langs gata. Gata skal tilrettelegges som et sammenhengende byrom med bruk av trær og annen vegetasjon og åpning av *Skolebekken*.

Ved regulering av *Olav V's gate* skal planen omfatte hele byrommet mellom bygningsfasade og vannet. Planarbeidet skal legge til rette for promenade og vegetasjonsbelte langs *Breiavannet* i sammenheng med trafikkanlegget.

§ 2.8.4 Gangveier, kfr plankart og temakart 8

Breigata fra *Østervåg* til *Kirkegata* og *Kirkegata* fra *Breigata* til *Nedre Holmegate* skal opparbeides som gågate.

Gangveier som inngår i *Blå promenade* skal opparbeides med minst samme standard som eksisterende promenade.

Gangvei mellom *Øvre Kleivegate* og *Lars Hertervigs gate* skal tilrettelegges med offentlig tilgjengelig heis eller rulletrapp.

§ 2.8.4.1 Gangveier, retningslinje

Fortau som opparbeides på gangveier som inngår i plankart bør ha bredde 3 meter.

§ 2.8.5 Veinettet, kfr plankart og temakart 4

Hovedvei bil

På *hovedvei bil* skal framkommelighet for biltrafikken sikres og prioriteres med minimum to kjørefelt. For kryss på *hovedvei bil* som inkluderer kollektivtrase skal den mest arealeffektive kryssløsningen som prioriterer kollektivtrafikk og gående velges.

Ved etablering av bussvei i *Madlaveien* (fv. 509 fra *Motorveien* til kryss *Olav V's gate*) tillates maksimalt to kjørefelt for bil. Ved etablering av kollektivfelt i *Verksgata* tillates maksimalt to kjørefelt for bil.

Samlevei bil

På *samlevei bil* skal biltrafikken sikres tilstrekkelig framkommelighet. Der breddekrav til gangnett, sykkelnett og kollektivnett gjør eksisterende gateløp for smalt til å sikre to kjørefelt, kan enveisregulering vurderes. De mest arealeffektive kryssløsninger skal velges.

Det skal i reguleringsplan konkretiseres forbindelse for *samlevei bil* fra FV 44 til Paradis (E17) på strekningen E10-G12.

Varelevering

For traseer vist som åpen for varelevering på temakart 4 skal det være åpent for og tilrettelegges for varelevering.

§ 2.9 Stoppesteder for kollektivtrafikk og mobilitetspunkt

§ 2.9.1 Stoppesteder for kollektivtrafikk

Kommuneplanens bestemmelser for knutepunkt og stoppesteder for kollektivtrafikk gjelder. Lokalisering av holdeplasser, kfr *temakart 6*, skal konkretiseres i reguleringsplaner. Holdeplass på Fiskepiren i retning sentrum skal ha en samlet lengde på inntil 130 m, tilrettelagt for reguleringsopphold. I byttepunkter mellom tog og buss skal det legges til rette for enkel overgang mellom reisemidlene og lett tilgjengelig offentlig sykkelparkering.

§ 2.9.2 Mobilitetspunkter

I mobilitetspunktene, kfr *temakart 6*, skal det legges til rette for offentlig sykkelparkering, parkering av bysykler, bildeleordning, informasjon og bokser for småleveranser.

§ 2.10 Sykkelveier, kfr plankart og temakart 7

I stedet for kommuneplanens bestemmelse for hovedsykkelnett § 2.10 pkt. 1, gjelder følgende for *sykkelveier*:

Sykkelveier, kfr plankart, skal opparbeides med fast, jevnt dekke med god friksjon og tydelig skilting og oppmerking. *Sykkelveiene* skal ha god og synlig tilrettelegging gjennom kryss. Sykkelfremføring gis prioritet foran biltrafikk i alle kryss på samleveinettet.

Sykkelvei separert fra øvrige trafikantgrupper, kfr temakart 7, skal etableres med sykkelfelt med bredde 1,5-2,5 meter inkludert kantsteinsklaring.

Sykkeltrase med begrenset biltrafikk eller i kollektivtrase, kfr temakart 7, skal planlegges og opparbeides med 5-6 meter fri kjørebanebredde og tosidig fortau på 2,5 meter.

Gateparkering skal være ensidig og langsgående lommer med bredde på 2,5 meter. Ved behov for varelevering skal bredden på lommen være 3 meter.

Sykkelvei over Lagård gravlund skal planlegges og utformes med høy grad av hensyn til gravlundens som kulturminne.

§ 2.11 Retningslinje om avkjørsler for kommunale veier

Kommuneplanens retningslinje gjelder uendret.

§ 2.12 Grønnstruktur

§ 2.12.1 Generelle bestemmelser

Kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer om grønnstruktur gjelder, men skal tilpasses en bymessig situasjon innenfor planområdet. Der grønnstrukturformålet grenser direkte til offentlig kailinje tillates bruk og tilrettelegging for havneaktivitet som del av formålet.

I områder for grønnstruktur skal det være utstrakt bruk av trær og annen vegetasjon. Det skal vektlegges insektsvennlig beplantning. Vegetasjonen skal sikres gode vekst- og livsbetingelser. Verdifull vegetasjon og eksisterende trær skal bevares, og sikres ved regulering. Oppholdssoner skal sikres gode solforhold. I grønnstrukturarealer som grenser til sjø skal det etableres tilgang til sjøen via nedtrapping/ramper. Torghandel og kommersielle aktiviteter (eks. konserter) kan tillates i grønnstrukturen.

§ 2.12.2 Bestemmelser for enkeltområder

Hovedformålet grønnstruktur som vises i plankartet inkluderer alle underformålene. Bruk og nyanserte underformål grønnstruktur skal konkretiseres i reguleringsplan. G1-G40 er *byrom med lek* og skal inneholde leke- og aktivitetsfunksjoner tilpasset bymessige omgivelser, kfr. § 1.10.

Hovedprinsipper for utforming av G1, G3, G4, G5 og G7 (langs Havnefronten) konkretiseres i felles planprogram, kfr § 1.1. Ved detaljplanlegging av grønnstruktur langs Hillvågsvannet skal det tilrettelegges for videreføring av småbåthavn på strekningen.

I G4⁸ (Kjeringholmen) tillates oppføring av mindre bygningsvolum med funksjoner relatert til parken.

G12 (Paradis) skal sikre attraktiv, universell tilgjengelighet mellom Paradis og FV 44 og mellom 17a og E 17b. Detaljreguleringen avklarer løsningsvalg.

G13 (Paradis) skal etableres som grønn park med gode møteplasser og ulike soner for aktivitet.

G27 (Nytorget) skal tilrettelegges for alle aldersgrupper, kultur, lek og torghandel. G27 skal formgis på en måte som sikrer små/intime torgfunksjoner og større arealkrevende torgfunksjoner tilrettelagt for kulturarrangement. Det skal være vesentlige innslag av vegetasjon, særlig i tilknytning parkdeler og mindre torgfunksjoner.

2.2 Bestemmelser og retningslinjer om turveger og turforbindelser

Kommuneplanens bestemmelser gjelder uendret.

2.3 Bestemmelser om boliger i LNF-områder

Kommuneplanens bestemmelser gjelder uendret.

2.4 Bestemmelse om område for LNF-spredd fritidsbolig

Kommuneplanens bestemmelser gjelder uendret.

§ 2.16 Sjøarealer

Kommuneplanens bestemmelser gjelder uendret. I tillegg gjelder:

For sjøareal, kfr PBL § 11-7 pkt 6, skal temakart 2 legges til grunn for bruk og drift av kaiene.

⁸ Kfr og § 2.16 for bestemmelse om Havnebad i G4.

For areal på land som grenser til sjøareal skal planleggingen av arealene i nødvendig utstrekning legge til rette for etablering av og drift av havnefunksjoner som vist på temakart 2, tilpasset bruken av arealene på land. Dersom det etableres Havnebad i G4 skal bruk av kaier/sjøareal ved Kjeringsholmen tilpasses bruk og drift av havnebad. For kaier vist med kai/småbåter på temakart 2 i Vågen, skal det legges til rette for best mulig samspill mellom nytte-, turisttrafikk og småbåter.

§ 3 Hensynssoner

§ 3.1 Sikrings-, støy og faresoner

Kommuneplanens bestemmelser for hensynssonene gjelder uendret. I tillegg gjelder:

Faresone flom/havstigning

Kommuneplanens bestemmelser for hensynssonene gjelder uendret. I tillegg gjelder:

Innenfor hensynssonene H320_1-5 skal det sikres ny sammenhengende terreng høyde på +2,06 moh. som del av nytt flomvern for Stavanger sentrum. Terreng høyde kan avtrappes mot sjø og eksisterende bebyggelse. Etablering av sammenhengende ny terreng høyde i området skal sikres som rekkefølgebestemmelser i reguleringsplan.

Innenfor hensynssone H320_6 skal det ved regulering sikres sammenhengende terrengbarrierer/flomvern på minimum +2,06 moh. Bebyggelse utenfor nytt flomvern skal sikres mot havnivåstigning slik at bygningsdeler under kote +2,06 moh. tåler midlertidig oversvømmelse. Innenfor hensynssone H320_7 skal ny bebyggelse sikres mot havnivåstigning slik at bygningsdeler under kote +2,06 moh. tåler midlertidig oversvømmelse. Krav til bebyggelse langs gater med aktive byfasader, kfr. § 2.2.1 b) gjelder. Når det er etablert sammenhengende flomvern fra Gamle utenriksterminalen til Bekhuskaien, opphører kravene i bestemmelse for H320_7.

For hensynssonene H320_1-7 skal

- høyder på flomvern oppdateres i hht nasjonale tall for havnivåstigning og stormflo.
- stormflovernet bygges tett mot stormflo, også under vannoverflaten for å sikre flomvernets barrierevirkning for bakenforliggende bebyggelse.
- det være åpning for at terrengnivået i flomvernet på kortere strekninger kan brytes opp ned til dagens terrengnivå forutsatt åpningene enkelt kan midlertidig stenges ved flom.
- bølgepåvirkning ivaretas ved et tillegg til den beregnede høyden av stormflo som skal beregnes for årlig gjentakintervall på 1/200. Tillegget skal beregnes slik at den beregnede overskyllingsraten blir akseptabel⁹.
- det i reguleringsplan vurderes om ekstreme bølger og ekstrem stormflo kan inntreffe samtidig.

§ 3.2 Hensynssone infrastrukturkrav¹⁰

I hensynssone H410_2 skal det etableres infrastruktur for flomvern. Det tillates ikke tiltak i sjø innenfor sonen som er i konflikt med fremtidig etablering av flomvernet. Flomverntiltaket kan eventuelt erstattes av alternativ flomvernløsning integrert i kaiflater langs Vågen.

⁹ Ved vanlige tiltak kan rate på 10 l/(sm) aksepteres, men i spesielle tilfeller kan kravet være strengere.

¹⁰ Kommuneplanens hensynssone med krav om tilrettelegging for vannbåren varme i hensynssone tatt ut av kartet, men tilsvarende krav inngår § 1.14.

§ 3.3 Retningslinjer til hensynssoner grønnstruktur, landskap, natur- og kulturmiljø

Kommuneplanens retningslinjer gjelder uendret. I tillegg gjelder:

Ved regulering og nye tiltak innenfor hensynssonene H540_1-6 bør det gjøres tiltak for å styrke kvaliteten på de grønne sammenhengene i byen. Det bør legges vekt på å både etablere og bevare vegetasjon/trær og skape gode oppholdssoner.

Ved regulering og nye tiltak innenfor hensynssonen H540_7 bør det legges til rette for en sammenhengende rekreativ forbindelse langs sjø. Ved konkretisering av forbindelsen bør det legges vekt på å bevare og etablere oppholdssoner, vegetasjon, sitteplasser, offentlig kunst og aktivitetstilbud (bading, fiske mm) som fremmer fysisk kontakt med vannet. Brygger og pিরer bør være tilgjengelige og inviterende. Tilretteleggingen bør skje i aktivt samspill med og ikke forhindre aktiv havnedrift.

3.4 Bestemmelser for båndlagte områder

Kommuneplanens bestemmelser gjelder uendret.

§ 3.5 Hensynssone felles planlegging og omforming

Kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer gjelder. I tillegg gjelder:

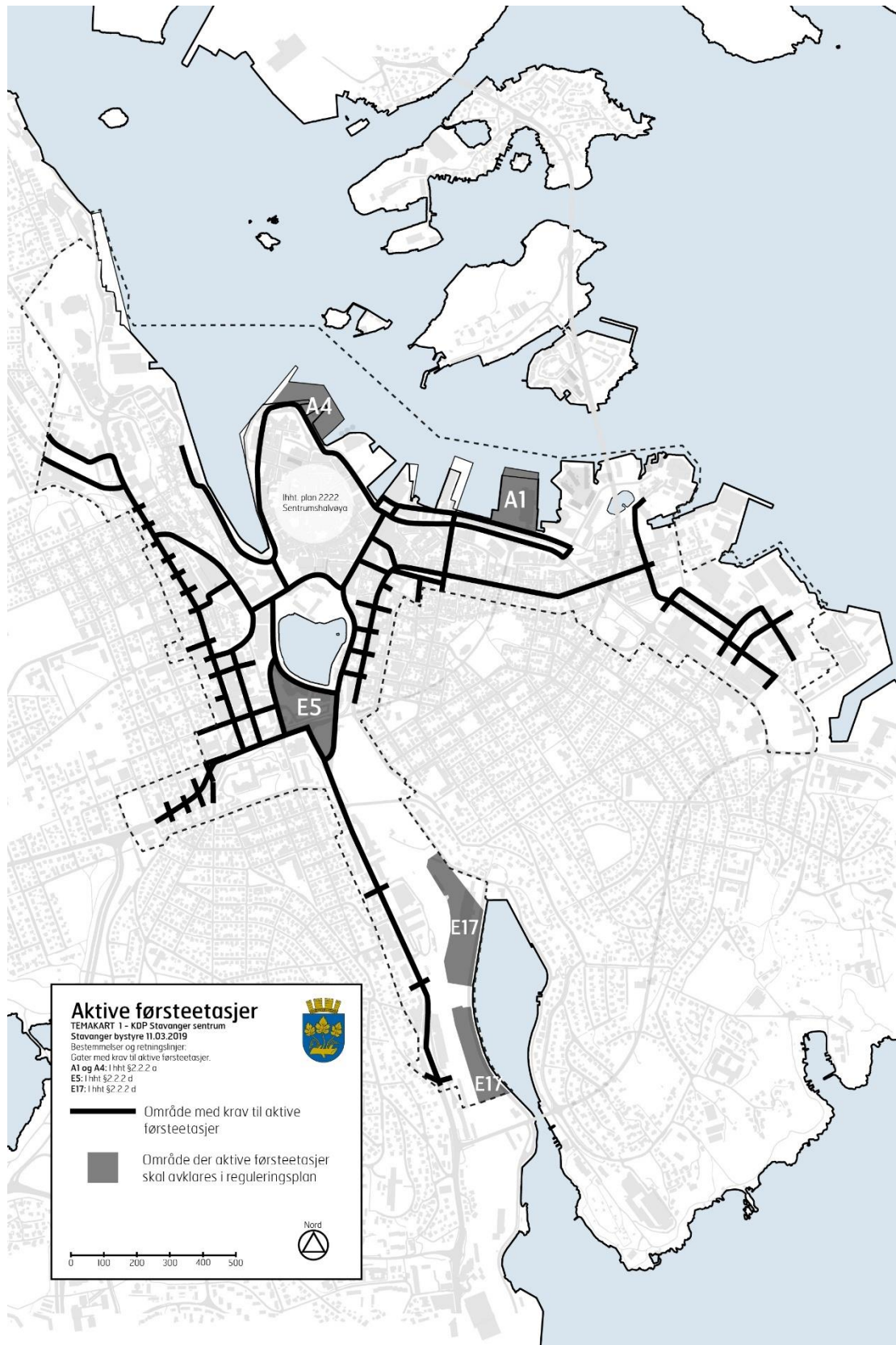
- For hensynssone H810_1 med krav om felles planlegging av Havnefronten fra Jorenholmen til Bekhuskaien skal det utarbeides felles planprogram i tråd med § 1.1.
- For hensynssone H810_2 skal det utarbeides felles reguleringsplan, som konkretiserer løsning for G12 og adkomst fra Fv 44 til Paradis.

§ 3.6 Skilt og reklameinnretninger

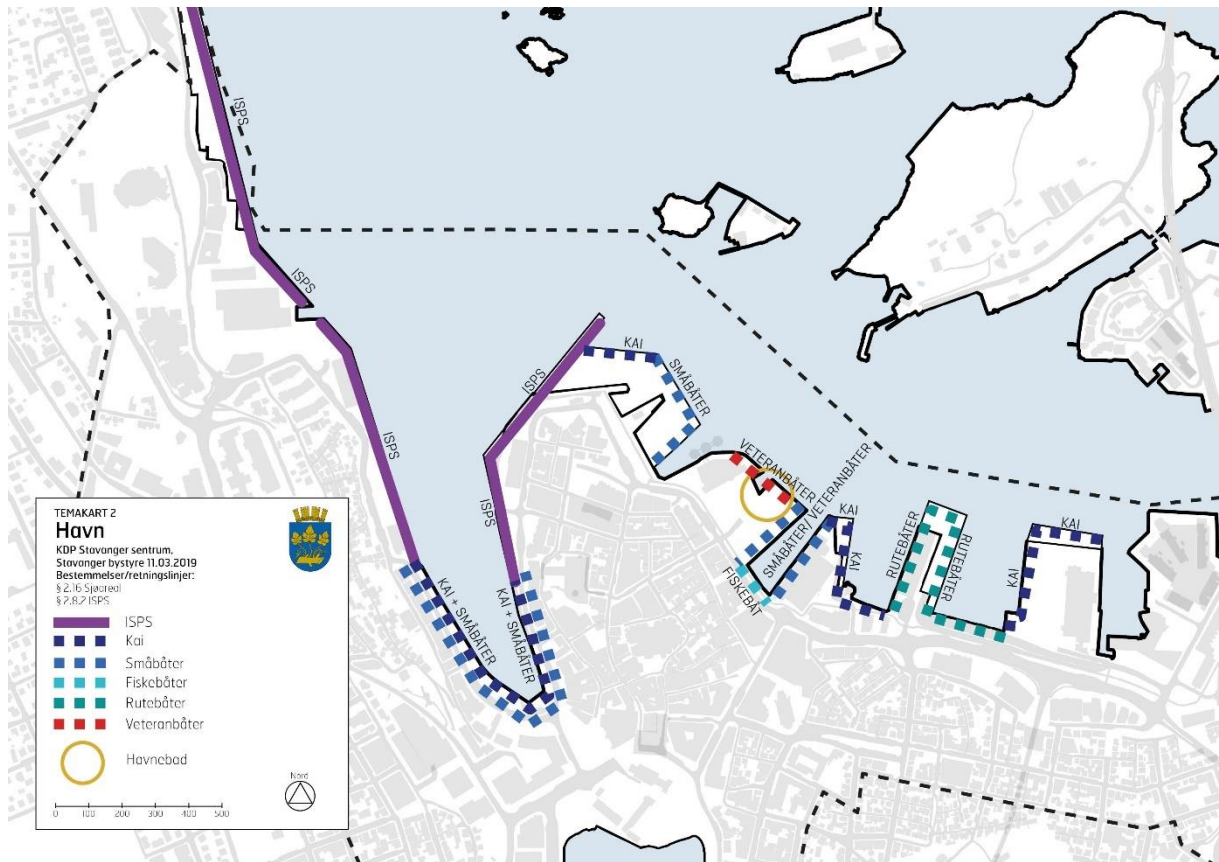
Kommuneplanens bestemmelser gjelder uendret unntatt § 3.6.3 pkt. 10 der siste setning om unntaksmulighet for lysrørskilt utgår.

TEMAKART

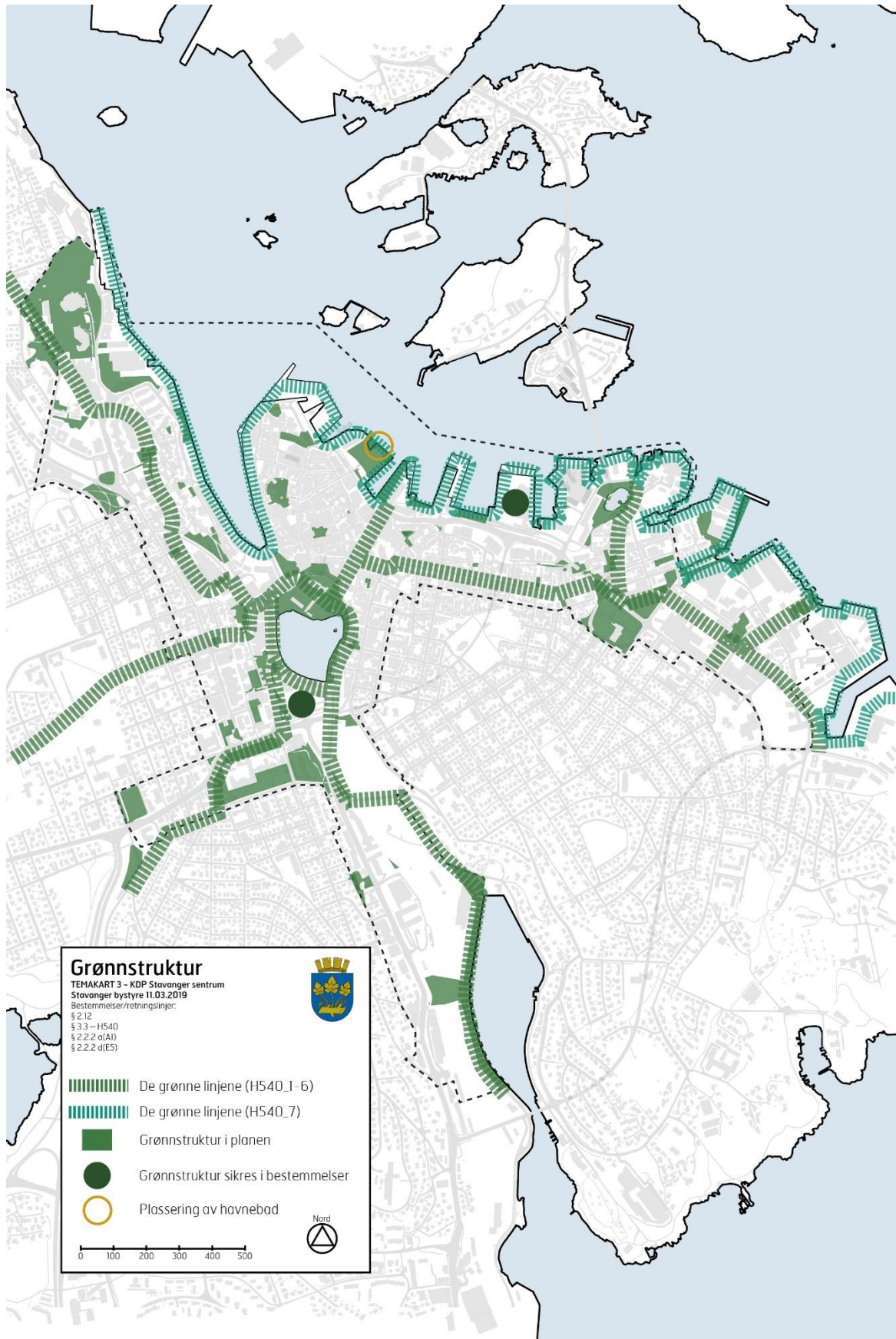
AKTIVE FØRSTEETASJER - Temakart 1



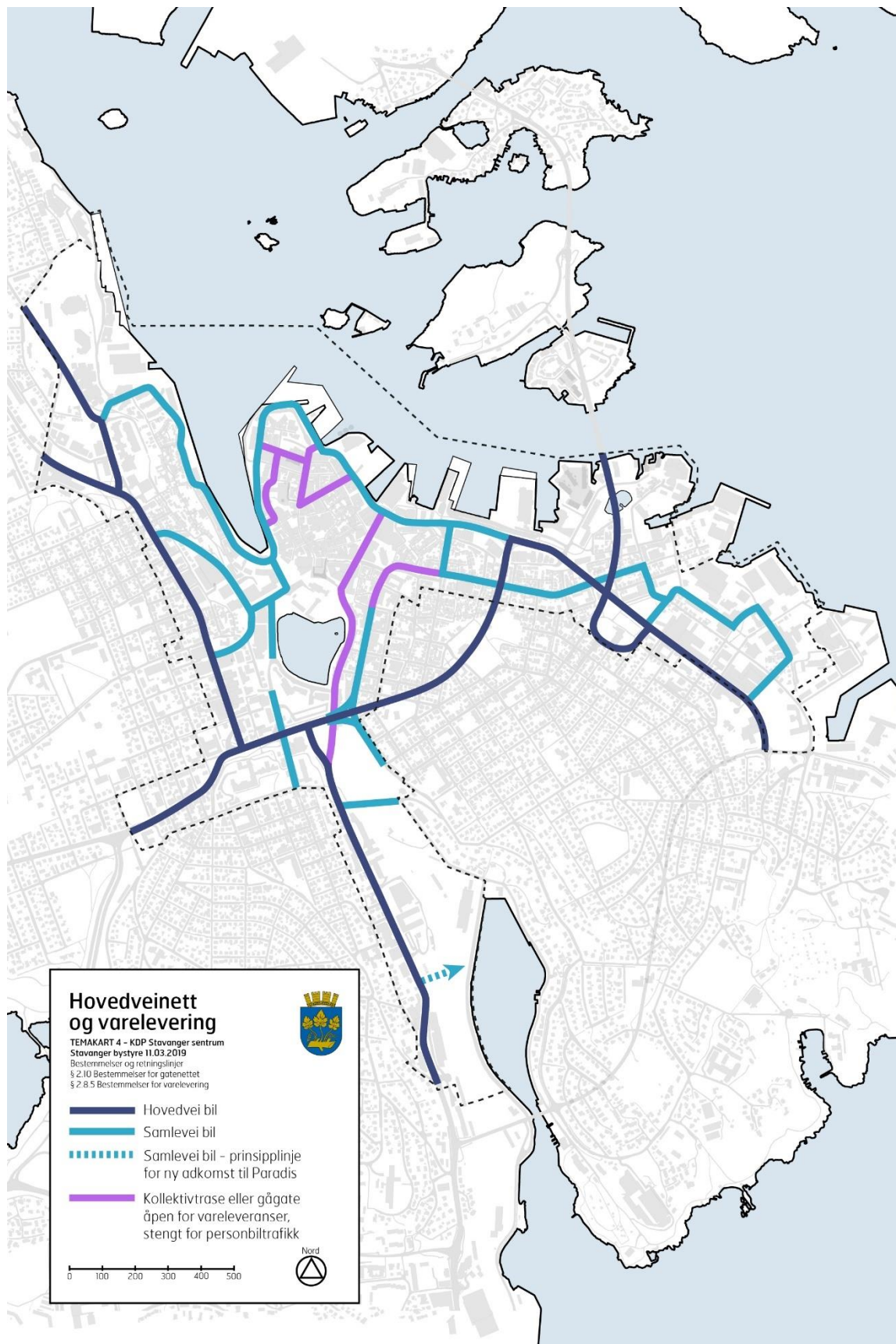
HAVN – Temakart 2



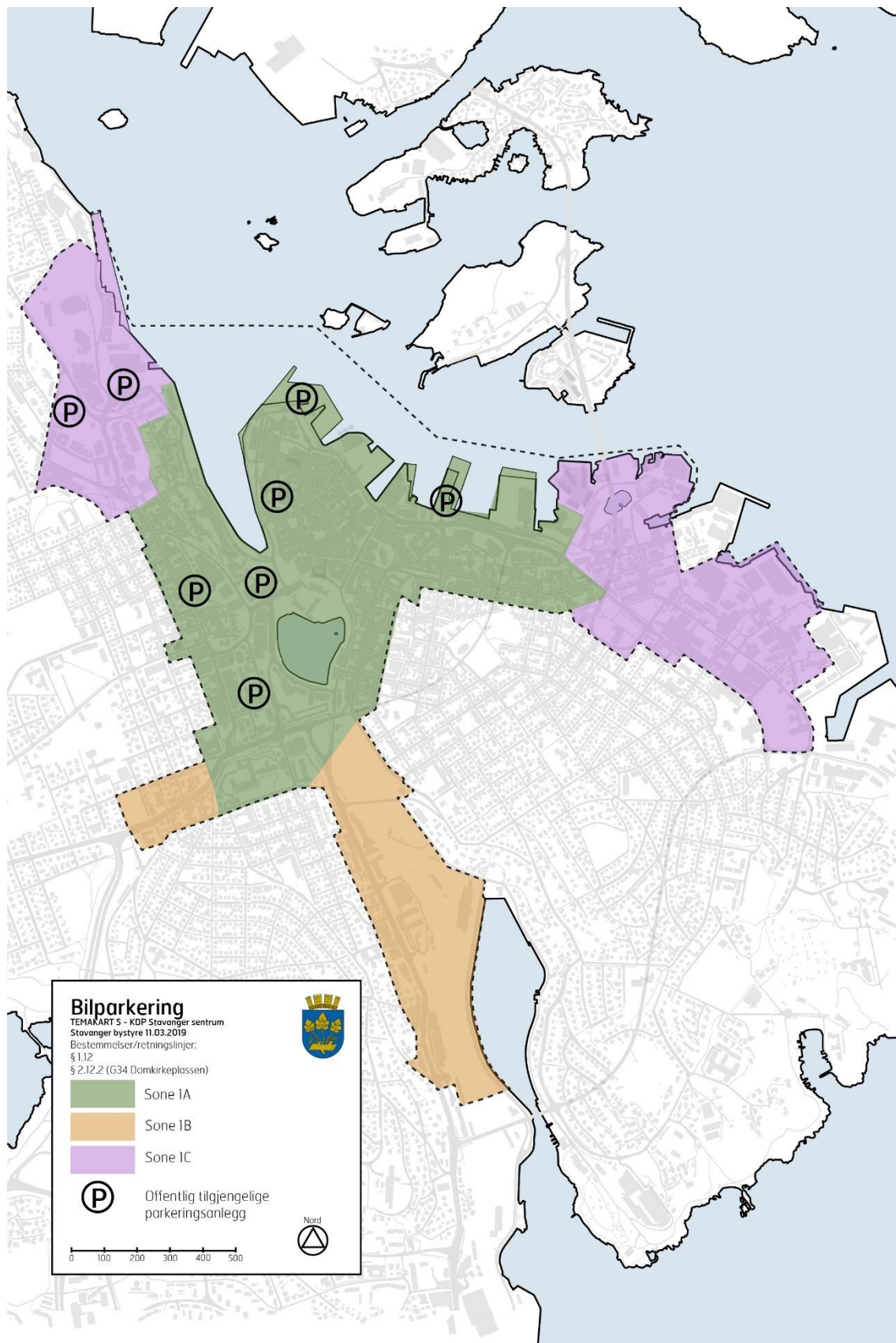
GRØNNSTRUKTUR – Temakart 3



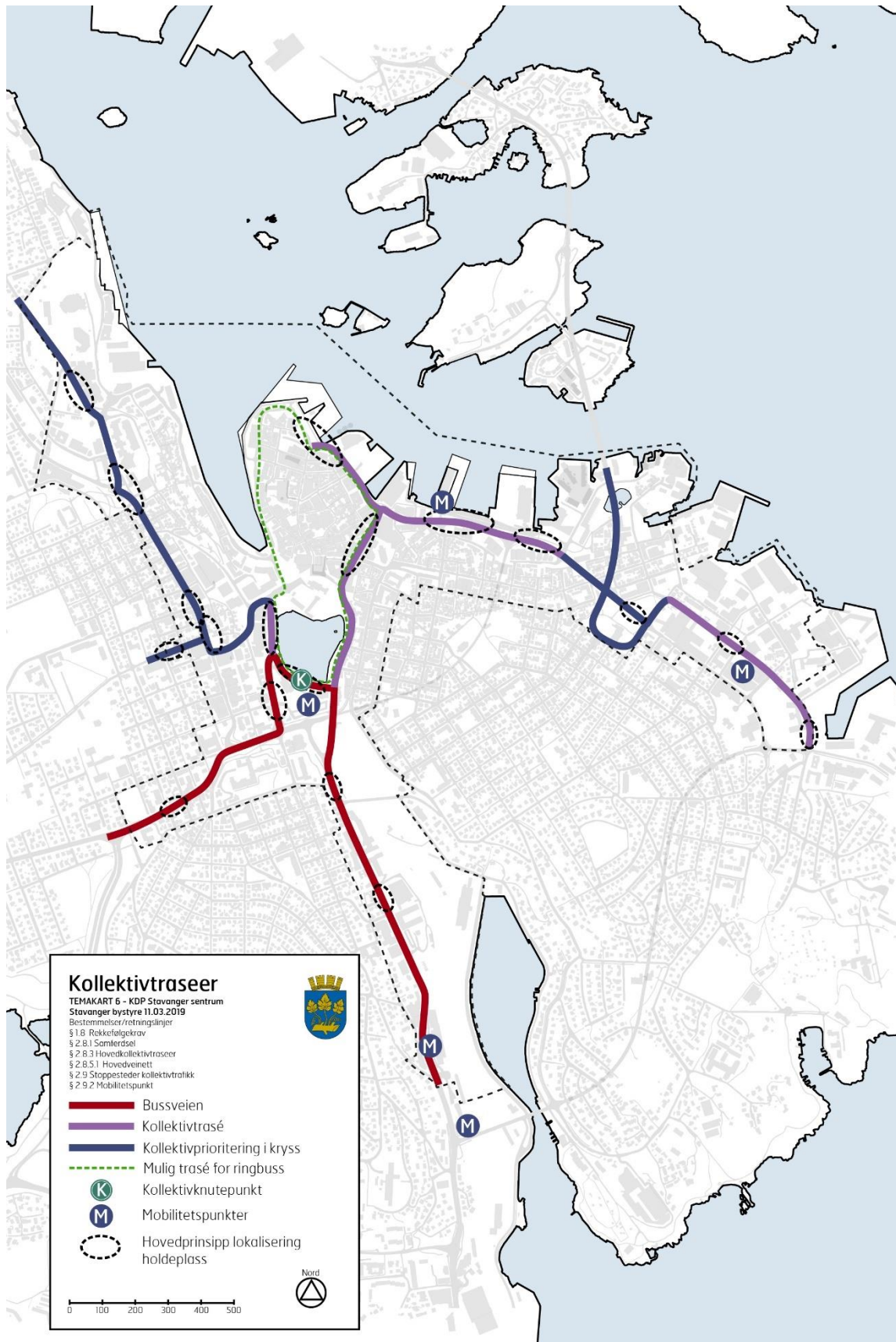
HOVEDVEINETT OG VARELEVERING – Temakart 4



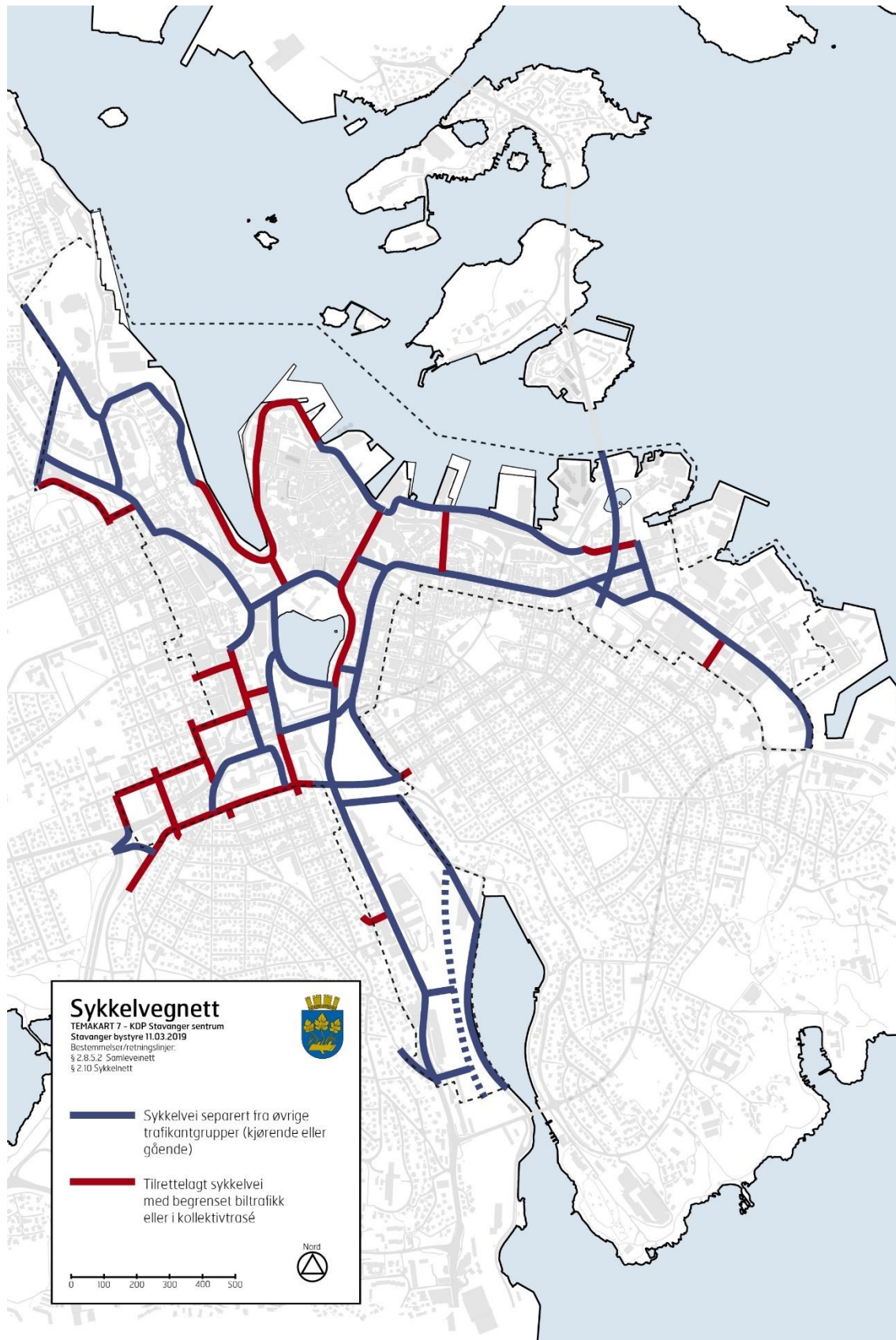
BILPARKERING – Temakart 5



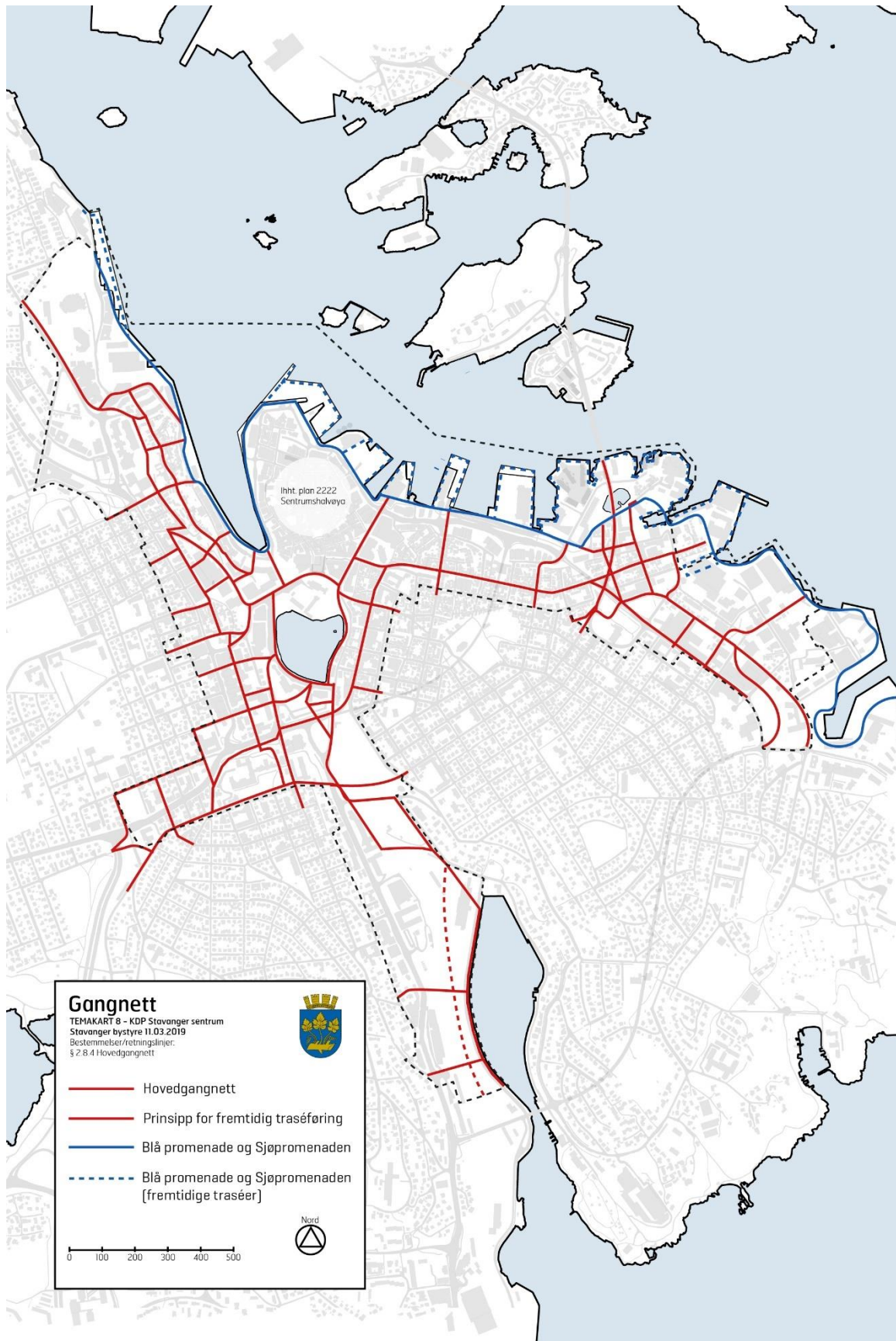
KOLLEKTIVTRASEER – Temakart 6



SYKKELVEINETT – Temakart 7



GANGNETT – Temakart 8



SIKTLINJER – Temakart 9

