

**Konsekvensutredning**

# **Kommunedelplan for Stavanger sentrum**

Sist revidert 21.01.2019, Stavanger bystyre xx.xx.2019



STAVANGER KOMMUNE

## Innhold

Sammendrag .....	6
1 Om konsekvensutredningen .....	8
1.1 Formålet med konsekvensutredningen og avgrensning av utredningskravet .....	8
1.1.1 Beslutningsgrunnlag .....	8
1.1.2 Avgrensning av utredningsplikten .....	8
1.1.3 Utredningsnivå .....	8
2 Metode .....	8
2.1 Hva som vurderes - planen og nullalternativ .....	8
2.2 Vurderinger knyttet til overordnede mål .....	9
2.3 Tema som er vurdert .....	9
2.4 Konkretisering av vurderingstema og vurderingsform .....	10
3 Hovedtrekk i konsekvenser .....	14
4 Konsekvensutredning på planområdenivå .....	18
4.1 Senterstruktur og handel .....	18
4.1.1 Mål for senterstruktur .....	18
4.1.2 Hovedtrekk i planen .....	18
4.1.3 Vurdering av måloppnåelse .....	19
4.1.4 Konsekvensvurderinger .....	24
4.2 Transport og mobilitet .....	27
4.2.1 Mål for transport i sentrum .....	27
4.2.2 Hovedtrekk i planen .....	28
4.2.3 Vurdering av måloppnåelse .....	29
4.2.4 Konsekvensvurdering - gående .....	32
4.2.5 Konsekvensvurdering - syklende .....	35
4.2.6 Konsekvensvurdering - sykkelparkering .....	39
4.2.7 Konsekvensvurdering - kollektivtransport .....	40
4.2.8 Konsekvensvurdering - kjørende .....	53
4.2.9 Konsekvensvurdering - bilparkering .....	57
4.3 Bomiljø og levekår .....	62
4.3.1 Mål for bomiljø og levekår .....	62
4.3.2 Hovedtrekk i planen .....	62
4.3.3 Vurdering av måloppnåelse .....	62
4.3.4 Konsekvensvurdering - bomiljø og levekår .....	63
4.3.5 Lokalisering av høyhus .....	65

4.4	Folkehelse.....	67
4.4.1	Mål for folkehelse.....	67
4.4.2	Måloppnåelse .....	67
4.5	Universell utforming.....	68
4.5.1	Måloppnåelse samlet plan .....	68
4.5.2	Måloppnåelse i delområdene.....	69
4.6	Havnevirksomhet og sjøverts ferdsel .....	70
4.6.1	Mål.....	70
4.6.2	Hovedtrekk i planen .....	70
4.6.3	Måloppnåelse .....	71
4.6.4	Konsekvensvurderinger .....	71
4.7	Kulturmiljø .....	75
4.7.1	Planens utgangspunkt .....	75
4.7.2	Utdypning av viktige kulturminneverdier i sentrum .....	75
4.7.3	Konsekvensvurdering for kulturmiljø samlet .....	77
5	Konsekvensutredning på delområdenivå .....	80
5.1	Holmen .....	80
5.1.1	A4 Holmen / G4 Kjeringsholmen, G5 og G7 .....	80
5.2	Østre havn .....	91
5.2.1	A1 Bekhuskaien, A2 Fiskepiren, A3 Jorenholmen, G1 og G3.....	91
5.3	Vestre havn.....	100
5.3.1	A7 Vestre havn og G8 .....	100
5.4	Innfartsårene; Madlaveien, Lagårdsveien .....	110
5.4.1	E1/E2 Madlaveien.....	110
5.4.2	E6-E15 Lagårdsveien.....	118
5.5	Bygater i randsonen; Løkkeveien, Bergelandsgata, Pedersgata og Klubbgata .....	127
5.5.1	B3-B9 Løkkeveien .....	127
5.5.2	C1, C3 og C7 Bergelandsgata .....	137
5.5.3	C9 – C10 Klubbgata.....	146
5.5.4	Nytorget.....	154
5.6	Det regionale knutepunktet .....	161
5.6.1	Stavanger stasjon og St. Olav .....	161
5.7	Stavanger Øst og Paradis.....	172
5.7.1	Stavanger øst.....	172
5.7.2	E17 Paradis .....	175
5.8	Offentlige program .....	182

5.8.1 E3 og E4 'Akropolis' .....	182
Vedlegg 1. Tegnforklaring til kart over delområder, utdrag av plankart. ....	190
Vedlegg 2. Eldre, verneverdig bebyggelse innenfor trehusbyen der det i bestemmelsesområdene for sentrumsplanen åpnes for riving.....	191

## Figurer

Figur 1: Tetthet i sentrumssone, SSB .....	20
Figur 2: Tetthet av arbeidsplasser .....	21
Figur 3: Utsnitt fra kommuneplanens handelsanalyse.....	24
Figur 4: Transporttilgjengelighet i storbyområdet .....	29
Figur 5. Reisevaner blant bosatte, og for reiser til Stavanger sentrum .....	30
Figur 6. Estimert antall reiser per døgn til Stavanger sentrum i 2016 og i 2030 (RTM 2016).....	30
Figur 7. Gangnett (planløsning).....	34
Figur 8. Hovedsykkelnett (planløsning). Stiplet sykkelvei separert fra øvrig trafikantergrupper detaljeres i reguleringsplan.....	38
Figur 9. Rutekart for Stavanger (Kilde: Kolumbus).....	40
Figur 10. Stamnett for kollektivtransport og busstraseer med separat trasé/kollektivfelt (Regionalplan for Jæren) og Kollektivtraseer Stavanger (kommuneplan for Stavanger 2014-2029) .....	40
Figur 11. Fremtidige by- og forstadsruter Nord-Jæren (ikke alle ruter vist). Kilde: Rogaland fylkeskommune .....	42
Figur 12. Oversikt over holdeplasser i Stavanger sentrum (Kilde: Kolumbus) .....	43
Figur 13. Figur 8. Rutekart for Stavanger (Kilde: Kolumbus).....	43
Figur 14. Oversikt over dagens ruter i Stavanger og antall avganger per holdeplass en gitt time (15.30-16.30) (Rambøll 2018).....	44
Figur 15. Sum bussbevegelser i sentrumsgatene 7.30-8.30 (Rambøll 2018) .....	44
Figur 16. Illustrasjon av parallelførte bussfelt ved krysset Motorveien X Madlaveien.....	46
Figur 17. Oversikt over bussbevegelser i sentrale gater i dagens situasjon og ulike senarioer (mellom 7.30 og 8.30).....	50
Figur 18. Kollektivtraseer, holdeplasser og mobilitetspunkt (planløsning).....	52
Figur 19. Årsdøgntrafikk (ÅDT) på vegnettet i og rundt sentrum. ....	53
Figur 20. Hoved- og samlegater og trasé for varelevering (planløsning). ....	56
Figur 21: Undersøkelse av reisemiddelfordeling for handlende i Trondhjem .....	58
Figur 22. Bilparkering (planløsning).....	61
Figur 23. Områder med høyhus og der høyhus kan vurderes.....	66
Figur 24: Kartutsnitt fra Kystverkets kartportal .....	71
Figur 25. Fordeling fartøystyper. Kilde: Kystverket.....	72
Figur 26: Havnefunksjoner .....	74
Figur 27: Årringene i byens historie .....	76
Figur 28. Utdrag fra plankart for Holmen / Kjeringsholmen (for tegnforklaring jf vedlegg 1). ....	80
Figur 29 Registrering Holmen.....	84
Figur 30. Utdrag fra plankart for Behhuskaaien, Fiskepiren og Jorenholmen (for tegnforklaring jf. vedlegg 1) .....	91
Figur 31. Utdrag fra plankart for Vestre havn (for tegnforklaring jf. vedlegg 1).....	100
Figur 32 Vestre havn sett fra sjøen .....	104
Figur 33. Utdrag fra plankart for innfartsåren Madlaveien (for tegnforklaring jf. vedlegg 1). ....	110
Figur 34. Utdrag fra plankart for innfartsåren Lagårdsveien (for tegnforklaring jf. vedlegg 1). ....	118

Figur 35. Utdrag fra plankart for Løkkeveien (for tegnforklaring jf. vedlegg 1) .....	127
Figur 36. Utdrag fra plankart for Bergelandsgata (for tegnforklaring jf. vedlegg 1) .....	137
Figur 37. Utdrag fra plankart for Klubbgata (for tegnforklaring jf. vedlegg 1).....	146
Figur 38 Registrering Klubbgata .....	149
Figur 39. Utdrag fra plankart for Nytorget (for tegnforklaring jf. vedlegg 1).....	154
Figur 40. Utdrag fra plankart for Stavanger stasjon og St. Olav (for tegnforklaring jf. vedlegg 1).....	161
Figur 41. Utdrag fra plankart for Stavanger øst (for tegnforklaring jf. vedlegg 1) .....	172
Figur 42. Utdrag fra plankart for Paradis (for tegnforklaring jf. vedlegg 1) .....	175
Figur 43. Utdrag fra plankart for 'Akropolis' (for tegnforklaring jf. vedlegg 1).....	182
Figur 44 Registrering Akropolis .....	185

## Tabeller

Tabell 1: Kommuneplanens handelsanalyse .....	24
Tabell 2. Estimert transportutvikling, med utgangspunkt i høy utbygging. ....	31
Tabell 3. Oversikt over parkeringsnorm for sykkel og estimert antall nye plasser ut fra areal til utbygging.....	39
Tabell 4. Anslått antall meter nye bussfelt (inkludert bussgate) i planen.....	45
Tabell 5. Linjer og termineringspunkt gitt ulike scenarier (Rambøll 2018).....	49
Tabell 6 Oversikt over parkeringsnorm for bil og estimert antall nye plasser. ....	59

## Sammendrag

VURDERINGS-TEMA	HVA ER VURDERT?	OPPSUMMERING AV KONSEKVENSER
Senterstruktur og handel	Vurdering av måloppnåelse med vekt på regional posisjon og virkninger for handel.	Svakere regional posisjon i dag enn regionsenterstatus skulle tilsi ut fra andel bosatte og arbeidsplasser. Planen sikrer at sentrum ikke mister posisjon ytterligere. Styrking av regionsenteret avhenger av eksterne faktorer og styrket gjennomføringsevne for sentrumsaktører. Konsekvenser for eksisterende sentrumshandel vurdert som nøytral til positiv. Vurderingen forutsetter at planens ambisjon å styrke sentrums fundament av boliger og arbeidsplasser, samt å aktivere viktige gateløp, lykkes. Konsekvenser for andre sentrumsfunksjoner (kultur, rekreasjon, service, regionalt næringsområde) vurdert som positivt.
Transport og tilgjengelighet	Vurdering av måloppnåelse med vekt på nullvekstmål og endring i framkommelighet / tilgjengelighet.	Planen vurderes å være i tråd med nullvekstmålet, dersom planen medfører økt andel etablering i sentrum sammenlignet av øvrige deler av byområdet. Planen øker den samlede tilgjengeligheten og framkommeligheten for sentrumssonen og har positiv konsekvens for tema transport.
Bomiljø og levekår	Vurdering av måloppnåelse med vekt på urbant bomiljø og bomiljøkvaliteter.	Med planens bestemmelser om boligstørrelser, uteoppholdsarealer inkludert lek og styrkede grønnstrukturarealer/byrom er konsekvensen av planen vurdert som nøytral til positiv.
Folkehelse	Vurdering av måloppnåelse med vekt på satsingsområder for kommunens folkehelseplan.	Konsekvensen av planen er vurdert som positiv for folkehelse så lenge planens krav til bokvalitet og bymiljø følges opp på reguleringsnivå.
Universell utforming	Vurdering av måloppnåelse med vekt på krav i KDP universell utforming.	Planen følger i stor grad opp strategiene for universell utforming, men har i liten grad nye krav om universell tilrettelegging unntatt for gangnett. Konsekvensen av planen er nøytral for tema universell utforming.
Havnevirksomhet og sjøverts ferdsel	Vurdering av måloppnåelse og virkninger for ulike havnedriftstema.	Planen legger samlet til rette for bedre fungerende havnearealer enn i dag. Med de forutsetningene planen har (eks rekkefølgekrav) er konsekvensen av planen samlet vurdert som positiv for tema havn og sjøverts ferdsel.
Bylandskap og byform	Vurdering av virkninger med vekt på forholdet til omgivelser og endring i bystruktur.	Konsekvensen av planen for bylandskap og byform samlet er i hovedsak nøytral til positiv. For enkelte delområder med større utbyggingsvolumer/høy bebyggelse gir vurdering av bylandskap noe mer negativt utslag selv om samlet konsekvens er nøytral/positiv.

Forurensning	Vurdering av virkninger med vekt på støy og registrert forurensning.	Flere områder i sentrum er støyutsatt, særlig fra veitrafikk. Konsekvens av planen er i hovedsak vurdert som positivt gitt planens trafikkbegrensende tiltak. For registrerte forurensninger er planens konsekvens positiv.
Barn og unges oppvekstmiljø (inkludert kriminalitetsforebygging)	Vurdering av virkninger med vekt på barns lekearealer og skoleveg.	Konsekvens av planen for barn og unges oppvekstvilkår er gjennomgående nøytral eller positiv. Viktige områder for barn og unge sikres direkte i plankart. Planen har gjennomgående positiv konsekvens for kriminalitetsforebygging.
Naturmiljø	Vurdering av virkninger med vekt på naturmiljøregistreringer.	Konsekvens av planen for naturmangfold er gjennomgående nøytral. Planendringene berører i liten grad registrerte naturverdier.
Kulturminner og kulturmiljø	Vurderinger av virkninger med vekt på bevaringsverdig bygningsmiljø og fredninger.	På overordnet nivå innebærer planen en styrking av kulturminneplanens føringer i planområdet og dette har positiv konsekvens for temaet. På konkret nivå viser konsekvensvurderingene nøytrale eller negative konsekvenser.

# 1 Om konsekvensutredningen

## 1.1 Formålet med konsekvensutredningen og avgrensning av utredningskravet

### 1.1.1 Beslutningsgrunnlag

Konsekvensutredningen utgjør en viktig del av beslutningsgrunnlaget for Kommunedelplan for Stavanger sentrum og oppfyller utredningsplikten i planloven. Dokumentet beskriver og dokumenterer hvilke virkninger arealendringene i planen gir for samfunn og miljø.

Beskrivelse av planen og kommunens begrunnelser for ulike valg fremgår i et eget dokument (planbeskrivelsen). For økt lesbarhet gjengis likevel hovedmomenter av hva planen inneholder som innledning til de ulike konsekvensvurderingene.

### 1.1.2 Avgrensning av utredningsplikten

Ut fra kravene til konsekvensutredninger i lov, forskrift og veileder, har kommunen vurdert følgende deler av planen utredningspliktig for konsekvenser:

- Utbyggingsrammene som gis for de ulike bestemmelsesområdene
- Utvidelser av sentrumsformålet og endringer til kombinert formål i innfartsårene til sentrum
- Nye bygge- og havneområder i sjø
- Grøntstrukturarealer der kommuneplanen i dag viser byggeområde
- Bestemmelser som påvirker tilgjengelighet og framkommelighet i sentrumsområdet, dvs. parkeringsbestemmelser og bestemmelser til ulike samferdselsformål og -linjer

Disse delene av planen utredes ikke enkeltvis som de er listet over, men som del av en planmessig sammenheng. Det vil si at de enten fanges opp i vurderinger av planen samlet (kapittel 3) eller i delområdevurderinger (kapittel 4). Samlet vil konsekvensutredningen belyse alle forhold som krever konsekvensvurderinger.

### 1.1.3 Utredningsnivå

Konsekvensutredningen skal få fram vesentlige miljø- og samfunnsverdier som blir berørt og hvilken virkningene planen kan få for disse verdiene. Vurderingene er tilpasset plannivået og beslutningsrelevans. Utredningene tilsvarer derfor det som normalt kreves på kommuneplannivå, men vil for delområdene gi noe mer detaljerte vurderinger. Blant annet er det valgt å illustrere utbyggingsvolumer, selv om dette ikke er vanlig på kommuneplannivå. Vurderingene tar utgangspunkt i foreliggende kunnskap og nødvendig oppdatering av denne.

Konsekvensvurderingen skal gi en vurdering av virkningene av de samlede arealbruksendringene. Dette fremgår av innledende kapittel 3.

## 2 Metode

### 2.1 Hva som vurderes - planen og nullalternativ

Konsekvensutredningen inneholder kommunens vurderinger av virkningene planen har, sammenlignet med virkningene av å ikke gjennomføre planen (nullalternativet). Når disse virkningene sammenlignes innebærer det at vi for ulike tema kan angi om planen har positiv, nøytral eller negativ konsekvens. Det vil altså si at det er forskjellen i virkning mellom nullalternativ og plan som utgjør konsekvensen. Er virkningen av planen mer fordelaktig enn nullalternativet, er



konsekvensen av planen positiv, og motsatt. Er virkningene like, er konsekvensen nøytral, selv om virkningene av både nullalternativ og plan er negative for den interessen det gjelder.

Nullalternativet i denne konsekvensutredningen er definert som *eksisterende situasjon justert for nyere utbyggingsplaner som sannsynligvis vil bli realisert*. Tolkning av utbyggingspotensial i eldre reguleringsplaner inngår ikke, ettersom sannsynligheten for at disse blir gjennomført er svært lav. Tolkning av unyanserte eldre reguleringsplaner med lav detaljeringsgrad for utnyttelse ville også vært svært arbeidskrevende. Jamfør planbeskrivelsen og analysesammendraget, viser historisk byggeaktivitet at vedtatte planer i liten grad gir utbygging ut over dagens situasjon. Det er derfor valgt å legge nullalternativet tett opp mot eksisterende situasjon, men likevel ta høyde for nyere utbyggingsplaner med høy sannsynlighet for realisering. Der vedtatte reguleringsplaner eller kommuneplanen inngår i vurderingen av nullalternativet, er dette forsøkt synliggjort i fremstillingen.

Metodisk gjør dette at planens konsekvens gjennomgående blir mer negativ enn dersom eldre reguleringer også inngikk. Dette må tas med i betraktningen av konsekvensvurderingene. Kommunen har likevel funnet det riktigere å unngå slike gjetninger om uutnyttet potensial. Forenklingen gjør det også mulig for flere å forstå virkningen av planen, uavhengig av kompetanse knyttet til planlegging, fordi eksisterende situasjon er lett å se for seg. Dette er viktig for å bidra til god medvirkning og forståelse av planen for alle som ønsker å vite hva det innebærer.

## 2.2 Vurderinger knyttet til overordnede mål

Det er valgt å utfylle konsekvensvurderingene med vurderinger av hvilken måloppnåelse nullalternativ og planen har for overordnede mål for det enkelte tema som drøftes. Dette er relevant fordi det ikke er konsekvensvurderingstemaene i seg selv som er det vesentlige, men snarere hvilke mål samfunnet har knyttet til hvert tema.

De overordnede målene er så langt det er mulig hentet fra kommuneplannivået, det vil si kommuneplanen og kommunedelplaner. For tema der kommuneplannivået ikke har definert utviklingsmål konsekvensene det kan vurderes mot, er disse hentet fra andre overordnede styringsdokumenter.

I kapitler som vurderer planen som helhet gjøres vurderingene av måloppnåelse mer utfyllende og utgjør hovedtyngden av innholdet i disse kapitlene. I kapitler på delområdenivå er vurderingene enklere og angir i hovedsak graden av måloppnåelse (lav-middels-høy).

## 2.3 Tema som er vurdert

Under er en oversikt over tema (konsekvensdimensjoner) som er vurdert som relevant for å vurdere virkninger i denne utredningen.

Tema som vurderes for hele planområdet samlet:

- A. Senterstruktur og handel
- B. Transport og mobilitet
- C. Bomiljø og levekår
- D. Folkehelse
- E. Universell utforming
- F. Sjøverts ferdsel
- G. Kulturmiljø

Tema som vurderes på delområdenivå:

- H. Bylandskap og byform
- I. Forurensning
- J. Barn og unges oppvekstmiljø (inkludert kriminalitetsforebygging)
- K. Naturmiljø
- L. Kulturminner og kulturmiljø

Temautvalget anses dekkende for innholdskravene i forskrift om konsekvensutredninger.

## 2.4 Konkretisering av vurderingstema og vurderingsform

For å avgrense og konkretisere de ulike konsekvensutredningstemaene, er det for alle tema pekt på mer konkrete forhold eller indikatorer som kommunen mener belyser virkningene for hvert tema. Vurderingene vil i hovedsak være avgrenset til disse forholdene. Dette gir etterprøvnbarhet og høy grad av gjennomsiktighet for hvordan konsekvensvurderingene er gjennomført.

Konsekvensvurderingen har hovedvekt på en verbal vurdering av konsekvenser. Det vil si at vurderingene er tekstlige og ikke tallfestede eller matematiske. De verbale vurderingene peker på konsekvenser av planendringene i tre nivåer:

- positiv konsekvens – virkning av planen er mer positivt enn nullalternativet
- nøytral konsekvens – virkningene av planen og nullalternativ er like
- negativ konsekvens – virkningene av planen er mer negativt enn nullalternativet

Tabellen under gir en oversikt over hvordan de ulike temaene er vurdert. De ulike temaene og samfunnsforholdene som er konsekvensvurdert er ikke vektet.

	VURDERINGSTEMA	OVERORDNET MÅL FOR VURDERING AV MÅLOPPNÅELSE	VURDERING AV VIRKNING GJENNOM Å SE PÅ
<b>PLANOMRÅDEVURDERINGER</b>			
A	Senterstruktur og handel	<p><i>Regionalplan Jæren:</i>  <i>Delmål:</i> styrke bysentrene som viktigste arena for handel, kultur, service og næring</p> <p><i>Kommuneplan:</i>  <i>Delmål:</i> sterkt og levende regionsenter</p> <p><i>Kommunedelplan</i>  <i>Mål:</i> Stavanger sentrum skal være regionens viktigste bysenter og gjøre byen og regionen attraktiv nasjonalt og internasjonalt som bo- og arbeidssted, studiested og som reisemål.</p>	<p><b>A1 Posisjon:</b> Relativ andel handelsomsetning, bosetting og arbeidsplasser</p> <p><b>A2 Kapasitetsutvidelse:</b> Kapasitet for etablering av nye og utvidelse av eksisterende offentlige funksjoner, bolig, næringsvirksomheter og handel</p> <p><b>A3 Virkninger for handel:</b> Vurdering av hvordan nye handelsarealer vil påvirke eksisterende handel i Stavanger sentrum.</p> <p><b>A4 Virkninger for opplevelse, kultur, service og næring:</b> Vurdering av hvordan planen vil påvirke sentrum som arena for disse temaene</p>
B	Transport og mobilitet	<p><i>Kommuneplan:</i>  <i>Delmål:</i> ha nullvekst i personbiltransporten slik at veksten</p>	<p><b>B1 Nullvekstmål:</b> Måloppnåelse nullvekst i privatbiltrafikk</p>

		<p>løses med kollektivtransport, sykkel og gange</p> <p><i>Delmål:</i> lede an arbeidet med å gi gang, sykkel og kollektivtransport prioritet i byutviklingen foran personbil</p>	<p><b>B2 Gangtilgjengelighet:</b> Endring framkommelighet for gående</p> <p><b>B3 Sykkeltilgjengelighet:</b> Endring i framkommelighet for syklende</p> <p><b>B4 Kollektivtilgjengelighet:</b> Endring i framkommelighet for kollektivtransport</p> <p><b>B5 Biltilgjengelighet:</b> Endring i framkommelighet for kjørende</p>
C	Bomiljø og levekår	<p><i>Kommuneplan:</i></p> <p><i>Delmål:</i> Tilby boforhold som fremmer velferd og deltakelse ved en arealplanlegging som tilrettelegger for balansert boligsammensetning og utjevning av levekårsforskjeller</p> <p><i>Delmål:</i> enkel tilgang til gode og opplevelsesrike rekreasjonsområder i innbyggernes nærmiljø</p>	<p><b>C1 Krav til uteoppholdsareal:</b> Virkninger av endringer i bestemmelse om kvalitet for boligprosjekter – krav til uteoppholdsareal</p> <p><b>C2 Lavekårsundersøkelse:</b> Virkning på levekårsindeks, med særlig vekt på boligsammensetning</p>
D	Folkehelse	<p><i>Strategiplan for folkehelse:</i></p> <p><i>Delmål:</i> Legge til rette for økt fysisk aktivitet og naturopplevelser.</p> <p><i>Delmål:</i> Sette av arealer for nye idretts- og aktivitetsanlegg.</p> <p><i>Delmål:</i> Tilrettelegge friområder og idrettsanlegg for alle innbyggere.</p> <p><i>Delmål:</i> Skape trygge områder for allmenn ferdsel.</p>	<p><b>D1 Måloppnåelse strategiplan:</b> Vurdering av måloppnåelse for delmål</p>
E	Universell utforming	<p><i>KDP universell utforming:</i></p> <p><i>Mål:</i> Stavanger universelt utformet i 2029.</p>	<p><b>E1 Oppfølging KDP UU:</b> Oppfølging av kommunedelplanens strategier som er relevant for plannivået</p>
F	Havnevirksomhet og sjøverts ferdsel	<p><i>Kommunedelplan:</i></p> <p><i>Delmål:</i> En havn som på en effektiv og miljøvennlig måte løser byens sjøtransportbehov. Havnen skal legge til rette for utvikling i maritim næring balansert mot byens behov.</p> <p><i>Strategiplan IKS:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Markedsføre havnen som nasjonalt og internasjonalt logistikk-knutepunkt</li> <li>- Utvikle havnearealene for å møte fremtidig behov</li> <li>- Havnerelatert tjenestetilbud som øker regionens konkurransekraft</li> <li>- Drift som gir effektivitet, god økonomi og sunt arbeidsmiljø</li> </ul>	<p><b>F1 Biled:</b> Virkninger for biled</p> <p><b>F2 Rutebåt:</b> Virkninger for rutebåter</p> <p><b>F3 Havnevirksomhet:</b> Virkninger for øvrig havnevirksomhet</p> <p><b>F4 Spesielle havnebehov:</b> Forhold for beredskapsbåter, gjestehavn, veteranbåthavn.</p>

		<p><i>Havne- og farvannsloven:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- God fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer.</li> <li>- Effektiv og sikker havnevirksomhet som ledd i sjøtransport og kombinerte transportert samt for effektiv og konkurransedyktig sjøtransport av personer og gods innenfor nasjonale og internasjonale transportnettverk.</li> </ul>	
--	--	---	--

	VURDERINGSTEMA	OVERORDNET MÅL FOR VURDERING AV MÅLOPPNÅELSE	VURDERING AV VIRKNING GJENNOM Å SE PÅ
	<b>DELOMRÅDEVURDERINGER</b>		
H	Bylandskap og bystruktur	<p>Kommuneplanen: <i>Delmål byomforming:</i> Fortette og omforme byen på en måte som gir en levende og attraktiv by, som samtidig er trygg og god å bo i.</p>	<p><b>H1 Bylandskap:</b> Hvordan påvirkes bylandskapet?</p> <p><b>H2 Bystruktur:</b> Hvordan påvirkes bystrukturen?</p> <p><b>H3 Sikt:</b> Hvordan påvirkes innsyn eller utsyn i siktlinjer og –soner og kontaktpunkt inkl. ikoniske bybilder?</p> <p><b>H4 Sol og skygge:</b> Hvordan påvirkes solforholdene for omgivelsene?</p>
		<p><i>Kommentar:</i> Under bylandskap vurderes særlig skala og hvordan bebyggelsen forholder seg til naturgitt og bygd terreng. Under bystruktur vurderes særlig hvordan bygninger og infrastruktur sammen danner et mønster, og hvordan bygninger og uterom (gater og plasser) samspiller for å lage rammer for bymessig aktivitet. Under siktlinjer vurderes hvordan viktige siktlinjer påvirkes og særlig sikt til ikoniske bybilder: Stavanger Domkirke, Kongsgård, Breiavannet, Valbergtårnet, Vågen, Tusenårsplassen, Oljemuseet, Gamle Stavanger, Stavanger Konserthus, Sjøhusrekken, St Petri Kirken, Nytorget. Under sol/skygge vurderes målepunktene 21.03 kl.15.00 og 21.06 kl. 18.00.</p>	
B	Forurensning	<p><i>Statlige planretningslinjer for støy:</i> <i>Formål:</i> Forebygge støyplager [...] gjennom støysoner og støygrenser for tiltak og bebyggelse.</p> <p>Klima og miljøplanen: <i>Delmål:</i> Redusere de negative helsemessige konsekvensene av forurensete masser i byen [...].</p>	<p><b>B1 Støy:</b> Utendørs støysituasjon. Ny støysituasjonen er ikke modellberegnet.</p> <p><b>B2 Registrert forurensning:</b> Virkning for registrert forurensningskilde.</p>

		<p><i>Kommentar:</i> Det gjøres en vurdering av støysituasjon for større sammenhengende uteoppholdsområder. Kfr. T1442 og forurensningsforskriften er støysituasjon under 55 dB akseptabel.</p> <p>Planen sammenholdes med kartlegginger av forurenset sjøbunn og andre registreringer av forurensning. Forurensning på land hentes fra miljøstatus.no. Forurensning i sjø er basert på tilgjengelig materiale fra ulike rapporter i perioden 2000-2014.</p>
C	Barn og unges oppvekstvilkår	<p><i>Kommuneplan:</i> <i>Delmål oppvekstmiljø:</i> Ha attraktive og utviklende oppvekstmiljø i hele kommunen</p> <p><b>C1 Barns behov:</b> Vurdering av om viktige behov for barn kan dekkes.</p> <p><b>C2 Brukes av barn:</b> Innvirkning på eksisterende arealer tilrettelagt for barn/unges lek/rekreasjon.</p> <p><b>C3 Trygg skolevei:</b> Trafikksikkerhet på skolevei (lengde, kryssinger mm).</p> <p><i>Kommentar:</i> Muligheter for etablering av lekearealer, nærhet til skole/barnehage og spesielle helsebelastninger vurderes.</p> <p>Samlet situasjon langs gangnettet til skolen i skolekretsen vurderes mhp. trafikksikkerhet. Aktuelle skoleveger er basert på anbefalte gangruter i ulike nettbaserte kartløsninger, eks Google Maps. Kryssingssituasjoner vurderes ikke detaljert mhp. plannivå, men viktige kryssningspunkter på hovedveg og samlevegnett vurderes. Trygg skoleveg forutsetter ikke fravær av kryssningspunkter, men at disse er tilstrekkelig oversiktlige.</p> <p>Supplerende vurdering av kriminalitetsforebygging.</p>
D	Naturmiljø	<p><i>Kommuneplan:</i> <i>Delmål grøntområder:</i> Ha grøntområder og vann- og sjøområder som bidrar til å sikre områder for naturmangfold.</p> <p><b>D1 Naturmangfold:</b> Registrerte naturmangfoldsverdier som berøres av ny utbygging.</p> <p><i>Kommentar:</i> Registreringer i naturbase.no er lagt til grunn.</p>
E	Kulturminner og kulturmiljø	<p><i>Kulturminneplanen:</i> <i>Hovedmål:</i> Styrke Stavangers identitet som trehusby, formidle kunnskap om kulturminner og kulturmiljøer i Stavanger og gi rammer for bevaring av disse for ettertiden.</p> <p><b>E1 Trehusbyen og kulturmiljøer:</b> Berøring med hensynssone trehusbyen og autentiske områder</p> <p><b>E2 Fredninger:</b> Berøring med freda eller regulerte kulturminner</p> <p><i>Kommentar:</i> Virkninger vurderes mhp. omfang av berøringsgrad. Hensynssoner i kommuneplanen og områder definert i kulturminneplanen med høy kulturhistorisk verdi er utgangspunkt for vurderinger.</p>

### 3 Hovedtrekk i konsekvenser

#### Samlet konsekvensbilde

Planen gir klare positive konsekvenser for temaene senterstruktur/handel, transport og mobilitet, folkehelse og forurensing, samt for havneforhold og sjøverts ferdsel. Det er særlig den økte tilretteleggingen for utbygging i sentrum og økt framkommelighet for kollektiv/sykkel/gange som slår positivt ut for flere tema, særlig senterstruktur, transport og havneforhold.

Planen gir konsekvenser som varierer en del for temaene bomiljø/levekår, bylandskap/byform og barn/unges oppvekstvilkår. Innpassingen av større utbyggingsvolumer i eksisterende situasjon og mulighetene for å etablere tradisjonelle bomiljøkvaliteter i den utbygde bysituasjonen gir variasjoner i konsekvens.

For temaene naturmangfold og universell utforming er konsekvensene nøytrale. Planen berører ikke i nevneverdig grad naturmangfoldsinteresser og planen viderefører i hovedsak gjeldende planer innenfor universell utforming.

For tema kulturmiljø og kulturminner gir planen konsekvenser som varierer mellom nøytral og negativ. Planens overordnede plangrep trekker i positiv retning. På konkret nivå gir innpassing av større utbyggingsvolumer i en småskalert bebyggelseskontekst raskt negative konsekvenser i et bevaringsperspektiv.

#### Senterstruktur og handel

Konsekvensvurderingene viser at Stavanger sentrum i dag ikke har den posisjonen og rollen som regionsenter skulle tilsi. Måloppnåelse for regionale og kommunale mål for regionsenteret krever en vesentlig styrking blant annet gjennom økt kapasitet for utbygging. Planens evne til å styrke regionsenterets posisjon i storbyområdet vil avhenge av gjennomføringsevne for de utbyggingspotensialene som er lagt inn i planen.

Planen gir brukbar sikkerhet for at Stavanger sentrum «holder tritt med» utviklingen i resten av regionen for planområdet som helhet, men innebærer ikke uten videre en styrking. Sikkerhet for styrking/økning av regionsenterets posisjon vil kreve enda høyere kapasitet enn det som ligger inne i planen. Det er også variasjoner i planområdet, der styrkingen av sentrumskjernen har svakest måloppnåelse i endelig plan. Plangrepene for øvrig vurderes å gi middels til høy måloppnåelse for en variert fornyelse av bystrukturen. Rammebetingelsene for sentrum som handlested styrkes noe.

Kommuneplanens handelsanalyse gir overordnede vurderinger av behovet for handelsareal i planområdet og et grovmasket anslag av hvordan detaljhandelsarealene vil øke i planområdet som følge av handelsbestemmelsene tilsier at det samlede volumet harmonerer noenlunde med behovsvurderingene i handelsanalysen.

For å belyse mulige virkninger av hvordan åpningene for handelsetableringer i innfartsårene og randsonene rundt det etablerte kjerneområdet for handel på sentrumshalvøya, er det drøftet ulike utviklingsscenarier. Konklusjonen i drøftingen tar utgangspunkt i at kommunedelplanens samlede ambisjoner og virkemidler for å styrke sentrum tas i bruk og realiseres. Det etableres et mer stabilt fundament for handelen i sentrumskjernen. Virkningene for handelen i sentrumskjernen er vurdert som nøytral til positiv. Økt konkurransekraft som følge av et attraktivt samlet handelstilbud er vektlagt. Planen gir også økte muligheter for å få til sentrumsnære etableringer av større handelskonsepter og dette vil både kunne ha positive virkninger for sentrum og for den regionale distribusjonen av handelstilbud.

Konsekvensene for andre viktige sentrumsfunksjoner er gjennomgående positive.

## **Transport og tilgjengelighet**

Konsekvensvurderingene peker på at planens tilrettelegging for et vesentlig utbyggingsvolum i regionens mest tilgjengelige område, kan bidra til å redusere byområdets samlede transportbehov særlig dersom planen gjør at utbygging kanaliseres til planområdet framfor andre og mindre tilgjengelige deler av byområdet. Beregningene av generert transportarbeid som følge av planen fanger ikke opp en slik ekstern effekt av planen. Beregningene for planområdet isolert gir en svært lav bilandel på 30 % mot 46 % i 2012, men oppfyller likevel ikke nullvekstmålet. Tas de antatte effektene av planen på resten av byområdet med i betraktningen, er konklusjonen likevel at planen er i tråd med nullvekstmålet.

Planen bedrer framkommeligheten for gående til og gjennom sentrum, sammenlignet med dagens situasjon. I deler av hovedgangnettet der trafikkarealet er begrenset, vil planen medføre at kjøreareal begrenses til fordel for gangareal.

Planen bedrer videre framkommeligheten for syklende til og gjennom sentrum, der dagens hovednett er mangelfullt separert fra biltrafikken og har begrensninger i lesbarhet. Planen gir likevel ikke fullskala separering i hele hovednettet, men gir løsninger tilpasset de ulike situasjonene i den gamle bystrukturen.

Framkommeligheten for kollektivtrafikken med buss økes vesentlig i planen, der viktige deler av hovedkollektivnettet i dag har sterke begrensninger i framkommeligheten og kvaliteten på kollektivtraseene. Dette gjelder særlig Madlaveien, Kannik og Klubbgata.

Planen reduserer biltilgjengeligheten i sentrum gjennom omdisponeringer av kjørefelt til kollektivfelt, generell prioritering av gående og syklende ved arealkonflikt og redusert parkeringsdekning, men sikrer samtidig viktige hoved- og samleveger i plankartet sammenlignet med gjeldende kommuneplan.

Planen reduserer biltilgjengeligheten med tanke på parkering fra en situasjon med høy biltilgjengelighet til en situasjon med moderat biltilgjengelighet. Planen vil ikke føre til markant mangel på parkeringskapasitet.

## **Bomiljø og levekår**

Planen øker omfanget av urbant bomiljø på en måte som kan være attraktivt for deler av alle målgrupper, men det forventes ikke at det bomiljøet som tilbys i sentrum vil appellere til alle. Bestemmelse for antall rom i boliger ligger til grunn for vurderingen om at planen ikke forsterker eksisterende levekårsutfordringer.

Planens bestemmelser vil slik kommunen vurderer det sikre et variert boligtilbud inkludert en minimumsandel av boliger egnet for barnefamilier. Bestemmelsene om uteoppholdsarealer vil delvis kunne gi en situasjon med større grad av privatisering av prosjektenes uteoppholdsarealer fordi de i større grad kan løftes over bakkenivå, men vil samtidig etablere drivkrefter for systematiske kvalitetshevinger av viktige offentlige fellesområder som parker og kvartalslekeplasser. Planens konkretisering av lekeplassnormen vil trolig gi en høyere gjennomføringsgrad for kvartalslekeplassene i sentrumssonen enn kommuneplanens normbaserte tilnærming, samt vesentlig sikrere gjennomføringsgrad for nye grønnstrukturarealer gjennom rekkefølgekrav.

## **Folkehelse**

Konsekvensen av planen er vurdert som positiv, så lenge planens krav til bokvalitet og bymiljø følges opp på reguleringsnivå.

## **Universell utforming**

Planen følger i stor grad opp strategiene for universell utforming i kommunedelplan for universell utforming. Planen viderefører uendret bestemmelsene i kommuneplanen med dokumentasjonskrav for reguleringsplaner og bestemmelser om universell utforming av uteoppholdsarealer og kollektivstoppesteder. Planbestemmelsene inneholder nytt krav i forhold til kommuneplanen om størst mulig grad av universell utforming i gangnettet. Retningslinjene for lokalisering som har betydning for offentlige funksjoners tilgjengelighet videreføres også, samt at planen mer aktivt legger til rette for den lokaliseringen målene legger opp til. Planen har ikke egne bestemmelser om universell utforming av boliger og offentlige bygg. Dette hensynet ivaretas av tekniske forskrifter.

## **Sjøverts ferdsel**

Planen vil samlet legge til rette for bedre fungerende havnearealer enn i dag, med et større antall effektive kaifronter i stand til å betjene oppankring av større skip. Planen bedrer mulighetene for å markedsføre havnen som nasjonalt og internasjonalt knutepunkt. Det gir også bedre muligheter for å utvikle havnearealene for å møte fremtidige behov, men likevel basert på et samspill med byens behov for byutvikling, byliv og tilgjengelighet til sjøen. Tradisjonell havnedrift og sentrumsbehov vil måtte avstemmes mot hverandre. Kommunen har lagt til grunn at fremtidige behov for havnen også inkluderer behovet for byutvikling og attraktive byrom.

Med rekkefølgekrav om utbedring for Plentinggrunnen, er konsekvensene for skipsleden i Byfjorden vurdert som nøytrale. Etter utsprengning oppnås tilsvarende samlet bredde på leden. I dialog med Stavangerregionen Havn og Kolumbus er det bekreftet at rutebåtfunksjonene kan løses innenfor framtidige tilgjengelige kailinjer på Fiskepiren, slik at konsekvensene av planen for rutetrafikken er vurdert som nøytrale. Hovedløsninger for logistikk og transport for Fiskepiren forutsettes konkretisert i felles planprogram for havnefrontområdet og at nødvendige tilpasninger som følge av konkretiseringene kan følges opp på reguleringsnivå.

For øvrig havnedrift er konsekvensene av planen nøytral til positive. Samlet kailengde går ned, men effektiviteten for kailinjene forbedres vesentlig.

## **Bylandskap og byform**

Planen gir måloppnåelse for kommuneplanens mål om å fortette og omforme byen på en måte som gir en levende og attraktiv by, særlig gjennom å etablere rammer for vesentlig knutepunktsfortetting ved Stavanger stasjon og ved å legge til rette for bymessig nyutvikling langs havnefronten fra Holmen til Bekhuskaia. Konsekvensene for bylandskap og bystruktur er i hovedsak nøytrale eller positive sammenlignet med nullalternativet.

## **Forurensning**

Planen gir varierende måloppnåelse og konsekvenser for tema forurensning, der variasjonen særlig er knyttet til støymessige problemstillinger. Der andre former for registrert forurensning berøres, gir planen positive virkninger fordi tiltak vil medføre utbedring. Støy er skjønnsmessig vurdert og ikke basert på modellberegninger. Det er særlig i områder med stort utbyggingsvolum som genererer trafikk som samtidig har kombinasjonsstøy fra veg og jernbane at planen får negative konsekvenser, som for eksempel i knutepunktet og Paradis. I disse områdene forventes en forverret støysituasjon.

Flere av gatene i sentrumssonen har åpenbare støybelastninger fra vegtrafikk. I konsekvensvurderingene er det vektlagt at utbyggingsvolum og parkeringsbestemmelser vil ha motsatte virkninger av hverandre, slik at økt støy generert av utbygging vil motvirkes av planens reduksjon i



parkeringsdekning ift. kommuneplanen. For de fleste av disse områdene er derfor de samlede konsekvensene for tema forurensning nøytrale sammenlignet med nullalternativet.

Planen legger til rette for en forflytning av havneaktivitet særlig fra Vågen og til Bjergsted som da vil få økt støybelastning fra havnestøy. Konsekvensene av dette er vurdert med utgangspunkt i planens bestemmelser som støyhensyn i videre planlegging.

### **Barn og unges oppvekstmiljø (inkludert kriminalitetsforebygging)**

Måloppnåelse for kommuneplanens mål for barn og unges oppvekstmiljø varierer sterkt. Det er generelt lav måloppnåelse i de tettbygde bygatene, ettersom kommuneplanens mål angir et høyt ambisjonsnivå for attraktivitet.

Konsekvensvurderingene for barn og unges oppvekstvilkår viser imidlertid gjennomgående nøytrale eller positive konsekvenser av planen. Konsekvensene er særlig positive i områder som inngår i sentrumsformålet ettersom planen i disse områdene både sikrer kvartalslekfunksjon og viktige arealer som brukes av barn og unge (eks Geoparken) mer eksplisitt.

Konsekvensvurderingene viser gjennomgående positive konsekvenser for kriminalitetsforebygging, ettersom planen legger opp til økt aktivitet og sosial kontroll i områdene det foreslås særskilte endringer.

### **Naturmiljø**

Konsekvensene av planen for naturmangfoldet er gjennomgående nøytral. Planendringene berører i liten grad registrerte naturverdier.

### **Kulturminner og kulturmiljø**

Planens konsekvenser og måloppnåelse for tema kulturmiljø avhenger av hva som vektlegges i vurderingene.

På et overordnet nivå innebærer planen en skjerping av kulturminneplanens føringer, en supplering av kulturminneplanens objektliste og sikring av objekter knyttet til Stavangers hermetikkindustri-historie. Sammenlignet med gjeldende kommuneplan og kulturminneplan gir dette en høyere grad av måloppnåelse og sikring av kulturmiljøer enn nullalternativet. Konsekvensene av dette for kulturmiljøer generelt er positivt sammenlignet med nullalternativet.

På konkret nivå i områdeanalysene viser konsekvensvurderingene, at kulturmiljøinteressen forstått og vektlagt som opprettholdelse av dagens situasjon, gjennomgående negative konsekvenser av planen. Planen innebærer endringer i eksisterende kulturmiljøer. Deler av planinnholdet medfører brudd med skalaen i tilgrensende bebyggelse. Vektlegges planendringenes evne til å aktivisere middelalderbyens gateløp, viser vurderingene konsekvenser mellom negativt og nøytralt.

## 4 Konsekvensutredning på planområdenivå

I dette kapittelet er det utredet konsekvenser for følgende tema på planområdenivå.

- Senterstruktur og handel
- Transport og mobilitet
- Offentlige uteoppholdsareal
- Bomiljø og levekår
- Sjøverts ferdsel
- Folkehelse
- Universell utforming
- Kulturmiljø

Det betyr at konsekvensutredningen for disse temaene gjøres for planområdet samlet sett. For eksempel for biltrafikk er det lite hensiktsmessig å vurdere konsekvensene med utgangspunkt i delområder. Derfor gjøres det her primært en vurdering av konsekvensene av planen samlet. Dersom denne samlede vurderingen avdekker spesielle konsekvenser for delområder i planen belyses dette ytterligere. Tema kulturmiljø belyses både for planområdet samlet sett, men også for delområdene.

Vurderingen på planområdenivå følger samme metodikk som for delområdene.

### 4.1 Senterstruktur og handel

#### 4.1.1 Mål for senterstruktur

Konsekvenser for senterstruktur og handel er vurdert opp mot regionale og kommunale mål for regionsenteret:

- Regionalplanens mål om å styrke bysentrene som viktigste arena for handel, kultur, service og næring
- Kommuneplanens mål om et sterkt og levende regionsenter
- Kommunedelplanens mål om at sentrum skal være en attraktiv regionhovedstad som tyngdepunkt for handel, arbeidsplasser, boliger og opplevelser

For å vurdere måloppnåelse og andre relevante konsekvenser må vurderingen drøfte om disse virkemidlene og planen som helhet for tema senterstruktur og handel:

- Gir regionsenteret en relativ posisjon med tanke på handel, bolig- og arbeidsplasskonsentrasjon og rekreasjon som kan betegnes som sterk og et tyngdepunkt (kommunale mål)?
- Gir en styrking av regionsenteret i forhold til dagens situasjon (regionalt mål)?
- Gir en variert styrking av etableringsmuligheter i sentrumsområdet og dermed bidrar til byliv og variasjon i senterområdet (regionale og kommunale mål)?
- Bidrar til effektiv arealbruk og miljøvennlige reisvalg (regionalt vurderingskriterium)?
- Gir særskilte virkninger for eksisterende handelsvirksomhet (regionalt vurderingskriterium)?

#### 4.1.2 Hovedtrekk i planen

Planens virkemidler for å oppnå målene for senterstruktur og handel er:

1. En mer systematisk tilrettelegging for blandet bystruktur
2. Styrking av kundegrunnlaget for sentrumshandelen ved etablering av flere arbeidsplasser, boliger og offentlige funksjoner
3. Tilrettelegge for økt handelsomsetning og etablering av nytt handelsareal i sentrumssonen og i innfartsårene til sentrum
4. Å legge til rette for økt framkommelighet særlig med kollektiv og sykkel (betydning for tilgjengelighet særlig fra sentrums nære omland)

I planen er dette blant annet konkretisert gjennom endringer i plankartet og bestemmelser. Som hovedgrep sikrer planen et økt kundegrunnlag gjennom å legge til rette for ny og blandet utbygging i flere deler av sentrum. Nåværende avgrensning av sentrumsformål opprettholdes med justeringer, men det åpnes i større grad enn i kommuneplanen for handelsetablering i områder med kombinert formål langs innfartsårene til sentrum.

Avgrensningen av sentrumsformålet for Stavanger sentrum er justert slik at den nå fanger opp viktige gateløp i sin helhet, der disse i kommuneplanen kun er delvis med. Dette gjelder særlig gatene Pedersgata og Løkkeveien. Nye områder som inngår i sentrumsformålet vil følge bestemmelsene kommuneplanen har for detaljhandelsetablering og vil ikke ha begrensninger knyttet til forretningsstørrelse. I kombinerte områder langs innfartsårene til sentrum åpner planen for regulering av forretning langs gater med krav om aktive byfasader. Lokalsenteret Tinnfabrikken i kommuneplanen inngår i denne løsningen og vises derfor på samme måte som Lagårdsveien og Madlaveien med kombinert formål.

#### 4.1.3 Vurdering av måloppnåelse

##### 4.1.3.1 Indikatorer

- Relativ andel handelsomsetning, bosetting og arbeidsplasser
- Kapasitet for etablering av nye og utvidelse av eksisterende offentlige funksjoner, bolig, næringsvirksomheter og handel

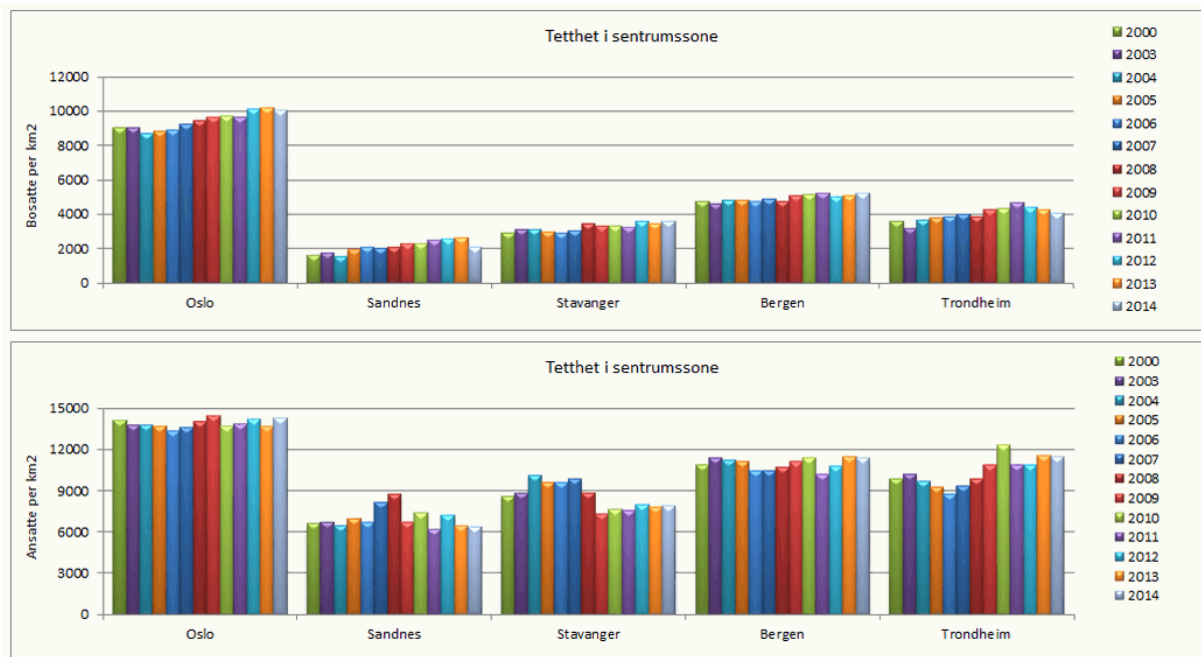
Målene regionen og kommunen har for Stavanger sentrum vil innebære at regionsenteret skal ha en dominerende posisjon knyttet til andeler av handelsomsetning, boliger/bosatte og arbeidsplasser. Det må også innebære at planen generelt skal styrke regionsenteret eller medvirke til å bringe regionsenteret opp i en dominerende posisjon.

Drøftingen under belyser regionsenterets posisjon i dag og i hvilken grad denne posisjonen styrkes med planen.

##### 4.1.3.2 Regional posisjon

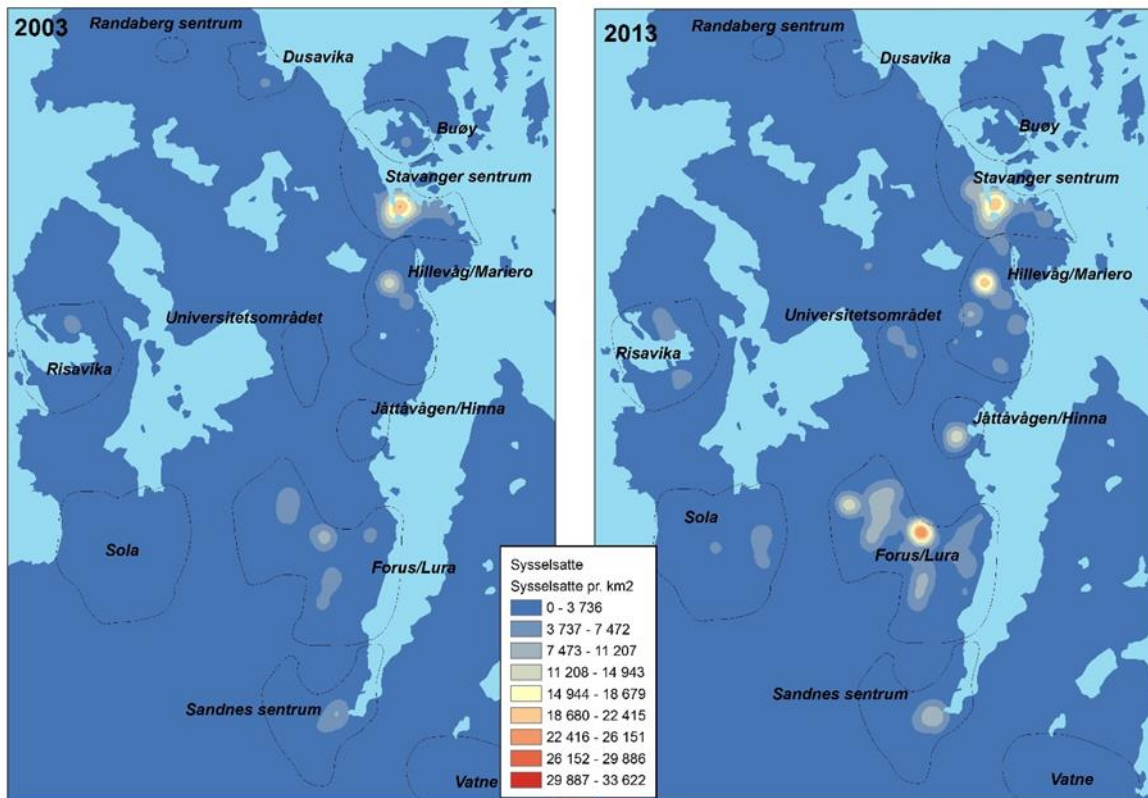
En måte å finne holdepunkter for Stavanger sentrums posisjon i dag, er å sammenligne hvilken andel av boliger, arbeidsplasser og handel sentrum har sammenlignet med andre områder. I analysesammendraget (grunnlagsrapport fra første høring) for planen fremgår det at Stavanger sentrum (analyseområdet) i dag har 13 % av boligene, 27 % av arbeidsplassene og 26 % av detaljhandelsomsetningen i kommunen. Tallene er lavere dersom kun sentrumsformålet regnes. Som regionsenter er likevel sentrums andeler i et regionalt perspektiv mer interessant. Tilsvarende tall for Stavanger sentrums (analyseområdet) andel av i storbyområdet (kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg) er derfor 7,5 % av boligene, 15,5 % av arbeidsplassene. Detaljhandelsomsetning tilnærmet lik.

Direkte sammenlignbare tall for de andre storbyområdene har ikke vært mulig å etablere. SSBs tall for tetthet i sentrumssonene gir likevel indirekte et sammenligningsgrunnlag, jamfør figuren under. Figuren viser at tettheten både i bosatte og ansatte per km<sup>2</sup> er lavere enn de øvrige storbyene og kan være en indikasjon på at regionsenterets posisjon er mindre fremtredende.



Figur 1: Tetthet i sentrumssone, SSB

Senere analyser av utviklingstrekk i regional næringsarealstrategi og i underlag for regional planstrategi bekrefter bildet og viser en tendens til svakere relative andeler for sentrumssonene. Dette gjelder særlig for arbeidsplasslokalisering. Figuren fra strategi for regionale næringsområder under viser tetthet av sysselsatte, og trenden som fremkommer er at veksten i tetthet i hovedsak skjer andre steder enn bysentrene på Nord Jæren.



Figur 2: Tetthet av arbeidsplasser

Sett i sammenheng gir tallene over grunnlag for å hevde at regionsenterets posisjon er middels sterk, men ikke så dominerende som statusen som regionsenter skulle tilsi. Måloppnåelsen for kommuneplanens mål om et sterkt regionsenter er derfor svak med dagens situasjon. Høyere måloppnåelse for regionale og kommunale mål for sentrums posisjon i den regionale senterstrukturen, krever at planen tilfører en vesentlig økning i kapasitet for bolig, næring og rammebetingelser som kan øke handelsomsetningen i sentrum.

#### 4.1.3.3 Styrking av posisjon

I planen ved første høring ble det forutsatt at Stavanger sentrum minimum skulle opprettholde sin andel av boliger, arbeidsplasser og handel. Det ble på grunnlag av denne forutsetningen estimert at kommunedelplanen minimum måtte tilføre arealkapasitet til å romme ca. 3000 boenheter og 12 000 arbeidsplasser, samt ca. 40 000 m<sup>2</sup> handel. Korrigert for kompliserte planavklaringer og lang gjennomføringshorisont i sentrumsområdet, ble det derfor dimensjonert for en utbyggingskapasitet på ca. 1 000 000 m<sup>2</sup>. Dimensjoneringen tilsvarer det som er normalt for overordnet plannivå, kfr. overkapasitet i kommuneplaner og regionalplan.

Handelsanalysen for kommuneplan 2014-2029 gir videre anslag på hvor store arealer til detaljhandel det vil være grunnlag for den kjøpekraften som er antatt i 2030. Analysen tilsier at kommunens samlede handelsareal bør ligge mellom 223 000 m<sup>2</sup> og 350 500 m<sup>2</sup>, og at sentrums andel av dette bør ligge mellom 93 000 og 155 000 m<sup>2</sup> avhengig av hvilket utviklingsscenario/forutsetninger som legges til grunn. I tillegg kommer beregninger for Tinnfabrikken på 12 000-20 000 m<sup>2</sup>. Totalt opp mot 175 000 m<sup>2</sup> innenfor kommunedelplanens planområde. Det er stor usikkerhet knyttet til aggregering av eksisterende bruksarealer knyttet til handel, men kommunen anslår at det i dag er ca. 70 000 m<sup>2</sup> butikkareal i Stavanger sentrum slik det regnes i kommuneplanen. Avledet innebærer det at i

sentrumsplanen fram til 2030 som bør tilrettelegge for mellom 35 000 - 105 000 m<sup>2</sup> mer handelsareal.

I revidert plan er kapasitetsutvidelsen for boligbygging og arbeidsplassvekst noe redusert i områdene nærmest sentrumskjernen, men totalt sett opprettholdt på et høyt nivå. For handel vil samlet nytt handelsareal være krevende å beregne på grunn av fri etableringsmulighet i sentrum, men et grovt anslag tilsier et økt forretningsareal innenfor sentrumsformålet på 40 000-60 000 m<sup>2</sup> og tilsvarende for innfartsårene samlet. Kapasitetsberegningene omfatter de delene av planen som det gis mer konkrete planavklaringer for, samt andre utbyggingsvolumer som kommunen anser som sannsynlige for realisering. Kommunedelplanen gir, på samme måte som kommuneplanen, generelle muligheter for høy arealutnyttelse i sentrumssonen også ut over de områdene som inngår i kapasitetsberegningen. Omfanget for disse potensialene vurderes som begrenset og vil i liten grad påvirke kapasitetsvurderingen.

Graden av måloppnåelse for regionalplanens mål om styrking av bysentrene og kommunedelplanens mål om å utgjøre et regionalt tyngdepunkt, avhenger av byens evne til å gjennomføre byutviklingsgrepene. Ettersom det er tatt høyde for at det tar lengere tid å gjennomføre byutviklingsgrep i sentrumssonen enn andre steder, vil en normal gjennomføringstakt for sentrum gi en kapasitetsøkning som gjør sentrumssonen i stand til å *holde tritt med* utviklingstakten i øvrige deler av storbyområdet. Planen gir ikke en *styrking* av regionsenterets relative posisjon, men representerer en styrking i forhold til dagens situasjon. Kommunen har vurdert dette som svak måloppnåelse for regionalt mål om styrking av bysenteret. Dersom gjennomføringskapasiteten økes gjennom et bedret offentlig-privat samarbeid om sentrumsutvikling og effektive planprosesser, kan måloppnåelsen styrkes til middels. Med de mange kryssende hensynene og begrensningene som er i planområdet, er det likevel vanskelig å se for seg høy måloppnåelse for denne målsettingen.

#### 4.1.3.4 *Blandet bybebyggelse med aktive fasader*

Både kommunale og regionale mål tilsier at sentrum skal styrkes innenfor et bredt spekter av byfunksjoner. Det vil altså ikke gi måloppnåelse dersom vekst i sentrum kun omfatter arbeidsplasser eller kun boliger. Funksjonsblandingen med aktive førsteetasjer vil med andre ord være et kriterium for høy måloppnåelse.

Planen vil gi økt kapasitet for alle de viktigste bebyggelsestypene som er relevant for sentrumsområdet, både boliger, arbeidsplasser, service, kulturtilbud osv. Samtlige områder for utbygging åpner for et bredt spekter av formål. Planen angir til sluttbehandling ikke noen detaljert programmering av bebyggelsestypene. Det er risiko for at planens fleksible formål primært gir boligutbygging.

Planen gir grunnlag for en økning av antallet boliger, næringsarealer, offentlige funksjoner og handelsareal. Planen gir anslagsvis en økning på ca. 6000 boenheter og næringsareal for ca. 12000 arbeidsplasser. Det vises også til underlagsnotat om ulike offentlige arealbehov og planen legger til rette for flere av disse funksjonene blant annet nytt teater og tinghus. Sentrumsformålet er i hovedsak opprettholdt i forhold til gjeldende kommuneplan, men det er gjort enkelte justeringer i avgrensningen. Kapasitetsøkningen for handel innenfor sentrumsformålet er likevel primært knyttet til realisering av bygningsvolumene planen gjør mer konkrete vurderinger for, og i mindre grad til de områdene som er gitt nytt sentrumsformål. Planen gir også muligheter for handelsetablering i kombinerte områder i innfartsårene til sentrum.

Kommunen vurderer det slik at planen vil virke positivt med tanke på variert styrking av sentrumsområdet. Dette gir planen middels til høy måloppnåelse for kommunale og regionale mål om økt

byliv (levende regionsenter) og styrking av bysenteret som viktigste arena for ulike samfunnsfunksjoner.

#### 4.1.3.5 *Rammebetingelser for sentrumshandelen*

Om planen bidrar til å nå kommunale og regionale mål om å styrke sentrum som arena og tyngdepunkt for handel, avhenger av rammevilkårene planen gir for dette. Viktige rammevilkår er knyttet til kundegrunnlag, planmessige rammer for forretningsetablering, handletrender og konkurranseflatene mot andre handelslokaliseringer.

Planens tilrettelegging for økt kundegrunnlag gjennom flere som bor og arbeider i sentrum har positiv konsekvens for målet om å styrke sentrum som tyngdepunkt for handel. Økt kundegrunnlag vil styrke grunnlaget for forretningsdriften i planområdet og kan dermed gi et større, mer stabilt kundegrunnlag for sentrumshandelen. I seg selv kan det gi grunnlag for et større antall detaljhandelsvirksomheter, eller bedre vilkår for videreutvikling av eksisterende handelsvirksomheter, som igjen kan øke deres attraktivitet.

Planens aktive tilrettelegging av nytt areal til blant annet handelsformål, kan medvirke til å danne økt forutsigbarhet for etableringsmulighetene for nye handelsvirksomheter. Dette kan gi positive konsekvenser for sentrum som handlested. Virkninger for eksisterende handel i sentrum er også nærmere drøftet i neste delkapittel.

Rammevilkårene på makronivå for detaljhandelen, hovedsakelig netthandel og handel på utenlandsreiser, vil samtidig påvirke handelen i stadig sterkere grad og kan ha virkninger som langt overstiger de konsekvensene som følger av selve sentrumsplanen. Viktige makrotrender kan både forsterke og svekke planens utgangspunkt. For en utfyllende drøfting av virkningene av netthandelen vises til kommuneplanens handelsanalyse. En klar makrotrend er videre å kunne tilby noe «unikt» rundt handleopplevelsen og dette vil bli stadig viktigere i konkurransen. Sentrums utgangspunkt som noe annet enn tradisjonelt kjøpesenter, vil her gi et klart fortrinn for sentrumshandelen. Samtidig vil sentrumshandelens evne til å organisere seg mer effektivt, eksempelvis rundt åpningstider, være faktorer av stor betydning for sentrumshandelens konkurransekraft.

Det er også av stor betydning hvordan tilretteleggingen for handel i øvrige sentra utvikles, både når det gjelder omfang og øvrige rammevilkår. Kommuneplan og regionalplan har begge stramme føringer for handelsetablering utenfor sentrum og senterstrukturen. Gjennomføringen av disse rammene på regulerings- og byggesaksnivå, vil ha stor betydning for rammebetingelsene i sentrum. Også Bymiljøpakkens utforming vil få betydning, og særlig de nye bomringene. Bymiljøpakken kan ha som konsekvens at særlig de korte reisene for innbyggere innenfor sentrumsområdet blir stimulert, men samtidig øker reisemotstanden inn til sentrum som følge av bompengeringen rundt sentrum.

Planen samlet styrker rammebetingelsene for sentrumshandel, særlig gjennom økt kundegrunnlag og nye rammer for handelsetablering. Makrotrender og forvaltningen av rammer for handelsetablering utenfor sentrum skaper noe usikkerhet i rammebetingelsene.

#### 4.1.3.6 *Styrkes sentrum?*

Vurderingene over viser at Stavanger sentrum i dag ikke har den posisjonen som rollen som regionsenter skulle tilsi. Vurderingen gir en bekreftelse til bakgrunnen og begrunnelsen for planarbeidet.

Måloppnåelse for regionale og kommunale mål for regionsenteret krever en vesentlig styrking blant annet gjennom økt kapasitet for utbygging. Planens evne til å styrke regionsenterets posisjon i storbyområdet vil avhenge av gjennomføringsevne for de utbyggingspotensialene som er lagt inn i planen.

Kommunens vurdering er at planen nå gir brukbar sikkerhet for at Stavanger sentrum «holder tritt med» utviklingen i resten av regionen, men innebærer ikke uten videre en styrking. Sikkerhet for styrking/økning av regionsenterets posisjon vil kreve enda høyere kapasitet enn det som ligger inne i planen. Plangrepene for øvrig vurderes å gi middels til høy måloppnåelse for en variert fornyelse av bystrukturen. Rammebetingelsene for sentrum som handlested styrkes noe.

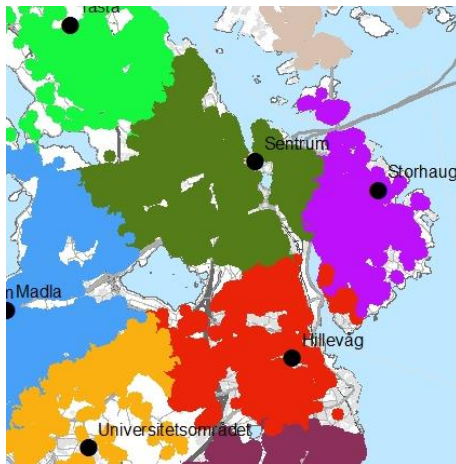
#### 4.1.4 Konsekvensvurderinger

##### 4.1.4.1 Virkninger for eksisterende handelsvirksomhet i sentrum

###### Avgrensning og forholdet til handelsanalyse

Planen åpner for handelsetablering i nye områder i forhold til gjeldende kommuneplan. Regionalplan Jæren forutsetter at det for slike endringer gjøres vurderinger av hvilken virkning dette har for eksisterende senterstruktur. Kommunen har valgt å avgrense vurderingen til hvilken virkning planendringene vil ha for handelsvirksomhet i sentrumskjernen. Det gjøres ikke vurderinger for hvilken virkning økt sentrumshandel vil ha for lokalsentre andre steder i kommunen.

Det er ikke gjennomført nye modellberegninger ut over kommuneplanens handelsanalyse, ettersom det i den opprinnelige analysen gjøres vurderinger for hele planområdet. Handelsanalysen inneholdt vurderinger av behov for handelsareal i sentrum og for Tinnfabrikken lokalsenter. Samlet dekker disse vurderingene hele planområdet. Det vil også si at beregnet behov for handelsareal for sentrum pluss Tinnfabrikken vil samsvare med planområdets behov for handelsareal.



Figur 3: Utsnitt fra kommuneplanens handelsanalyse

Kommuneplanarbeidets handelsanalyse for sonene Sentrum og Storhaug angir at det framskrevne behovet for handelsarealer i disse sonene samlet bør være mellom 105000 og 174500 m<sup>2</sup> detaljhandelsareal.

Tabell 1: Kommuneplanens handelsanalyse

	Min m <sup>2</sup> detaljhandel	Maks m <sup>2</sup> detaljhandel
Sentrum	93000	155000
Storhaug	12500	19500
Sum	105000	174500



Planen legger i hovedsak ikke til rette for etablering av nytt bygningsvolum på sentrumshalvøya som er kjerneområde for handel i dag. Dette henger sammen med vernehensyn. Sentrumshalvøya vil nok i kraft av konsentrasjonen av forretninger fortsette å være foretrukket lokalisering for nye forretninger også i fremtiden. Dersom sentrumsplanens strategier for å styrke sentrum lykkes, vil dette trolig også forsterkes. Gjennom bestemmelser med krav til aktive førsteetasjer, vil trolig nye forretningsarealer distribueres til ulike deler av planområdet. Det er likevel rimelig å anta at større volumer nytt handelsareal først og fremst vil komme i knutepunktet Stavanger stasjon og i randsonene til sentrumshalvøya.

Som det fremgår av tidligere kapittel vil samlet nytt handelsareal være krevende å beregne på grunn av fri etableringsmulighet i sentrum, men et grovt anslag tilsier et økt forretningsareal innenfor sentrumsformålet på 40 000-60 000 m<sup>2</sup> og tilsvarende for innfartsårene samlet avhengig av endelige rammer i bestemmelsene. Grovt regnet vil dette si et samlet fremtidig handelsareal i planområdet på mellom 150 000 og 190 000 m<sup>2</sup>. Totalvolumet er dermed i rimelig samsvar med behovet pekt på i kommuneplanens handelsanalyse.

#### 4.1.4.2 *Utviklingsscenarier og virkninger*

Handelsanalysen gir imidlertid ikke mer finmaskede analyser av hvordan handelsarealer i beregningssonene bør fordeles og konsekvenser av ulike fordelinger. Dette er en aktuell problemstilling i sentrumsplanen, ettersom det her foreslås rammer for handelsetablering i randsonene rundt sentrumskjernen. For å belyse mulige virkninger uten modellberegninger, er det valgt å skissere mulige virkninger av ulike utviklingsscenarier.

Et tradisjonelt utviklingsscenario vil ta utgangspunkt i graden av konkurranse mellom den eksisterende handelen i sentrumsgatene og nytt tilført handelsareal. En mulig utvikling er da at de nye handelsarealene representerer høy grad av økt konkurranse for eksisterende sentrumshandel, samtidig som sentrumskjernen i liten grad har rammebetingelser for å øke sin konkurransekraft gjennom tilsvarende volumøkninger. Konkurransen for sentrumshandelen øker. Det er sannsynlig at modellberegninger ville vise forskyvninger i omsetningsfordeling til fordel for de nye områdene og til ulempe for sentrumskjernen. Planens virkninger for eksisterende handelsareal i sentrumskjernen er da negativ.

En alternativ utvikling er at det samlede handelstilbudet i sentrumssonen blir større og dermed samlet attraherer en større kundegruppe enn i dag. Handlende som først er kommet til innfartssonene vil finne det lettere å fortsette handleturen, særlig dersom programmeringen av sonene mellom sentrumskjernen og de nye handelsarealene i randsonen lykkes og det skapes attraktive gateløp. Utviklingen kommer eksisterende sentrumshandel til gode og sentrumssonens samlede konkurransekraft overfor øvrige handelstilbud styrkes. Planens virkninger for eksisterende handelsareal i sentrumskjernen er da positiv.

Nye handelsvolumer vil åpenbart påvirke konkurransesituasjonen for sentrumskjernen. Spørsmålet er hvordan. Handelsreisenes egenart som svært lokale reiser (vi handler mest av alt nær der vi bor) kan slik sett tilsa at det første scenarioet skulle ha troverdighet som gir negativ virkning for sentrumshandelen. Tilnærmingen overser imidlertid både kompleksiteten og dynamikken i sentrumsområdet. Sammenhengene reduseres til rene virkninger av hvilken attraksjonskraft ulike volumer av handel skaper. Forenklet sagt vil da et hvert nytt handelsareal vil være til ulempe for eksisterende handelsvirksomhet. Vellykket bymessig programmering og konkurransekraft som følge av et attraktivt samlet handelstilbud er ikke en del av regnestykket. Det er lite sannsynlig at modellberegninger ville kunne fange opp slike kvalitative sammenhenger.

Samtidig vet vi at bymessig programmering er krevende på grunn av fragmenterte eierforhold og at vi per i dag har svake offentlige og private institusjoner som kan drive fram en slik utvikling. Dersom en vellykket programmering og utvikling av attraktive bygater uteblir, kan deler av den forventede positive effekten utebli eller bli negativ.

Det handelsmessige innholdet som etableres i de ulike områdene kan også ha betydning for hvilke virkninger planen kan gi. Som et utgangspunkt vil handelsetableringer som i type i stor grad overlapper med det eksisterende handelstilbudet, ha større negative virkninger enn etableringer som utfyller det eksisterende. Sentrumskjernen har i dag både et godt kjøpesenter- og kjedebutikktilbud og et brukbart utvalg av nisjebutikker. Av disse vil trolig nisjebutikksektoren være mest sårbart for overlappende konkurrerende etableringer i de nye områdene i randsonen av sentrum. Tilsvarende vil etablering av større handelskonsepter som eksempelvis møbelvarehus, elektrokjeder eller lignende kunne utfylle sentrum som handelsområde med et mer fullverdig/attraktivt tilbud og redusere sårbarheten/usikkerheten for virkninger av handelsetableringer i tråd med planen.

#### *4.1.4.3 Samlet vurdering*

Kommunens vurdering av virkninger av planen for eksisterende handelsvirksomhet tar utgangspunkt i at kommunedelplanens samlede ambisjoner og virkemidler tas i bruk og realiseres. Dette inkluderer også at volumet av boliger og næringsbygg som har sentrumskjernen som sitt viktigste nærrområde (særlig utbyggingsvolumer langs kaifronten) styrkes vesentlig og gir et mer stabilt fundament for handelen i sentrumskjernen. Virkningene av planen for handelen i sentrumskjernen vurderes derfor som nøytral til positiv. Økt konkurransekraft som følge av et attraktivt samlet handelstilbud er vektlagt. Planen gir også økte muligheter for å få til sentrumsnære etableringer av større handelskonsepter og dette vil både kunne ha positive virkninger for sentrum og for den regionale distribusjonen av handelstilbud.

#### *4.1.4.4 Virkninger for andre sentrumsfunksjoner (opplevelse, kultur, service og næring)*

God sentrumsutvikling handler om mer enn handel som er vurdert i forrige kapittel. Et velfungerende og attraktivt sentrum kjennetegnes av mangfold av funksjoner knyttet til opplevelse, kultur og arbeidsplasser innenfor service og næring. Stavanger sentrum er også regionalt næringsområde i regionalplan Jæren og skal i følge overordnede føringer tilrettelegges for større etableringer av arbeidsplassintensive virksomheter. For tema senterstruktur er det derfor relevant å vurdere hvilke virkninger planen vil ha for lokalisering av denne typen funksjoner.

Som et utgangspunkt innebærer planen en vesentlig utvidelse av mulighetene for etablering av både opplevelses og kulturfunksjoner og for større arbeidsplassetableringer. Planen legger ingen formålmessige begrensninger på mulighetene for lokalisering. Dette vurderes som positivt.

Planen angir ingen direkte prioriteringer for lokalisering av innenfor planområdet ut over kommuneplanen. Kommuneplanen har retningslinjer for lokalisering og forutsetter at særlig regionale funksjoner skal lokaliseres i Stavanger sentrum eller innenfor 3 km fra sentrum. Ingen deler av planområdet er mer enn 3 km fra sentrum og de formålmessige føringene er da i tråd med lokaliseringsprinsippet.

Den viktigste utfordringen for flere av disse andre sentrumsfunksjonene er at de ofte krever større og spesialiserte romprogram. Det kan for eksempel være store saler eller behov for et stort antall kontorer. Erfaringsvis slår disse utfordringene tungt ut i lokaliseringsprosesser hvis ikke virksomheten selv ser behovet for å ligge i sentrum eller har sterke egenpreferanser for å ligge her. Manglende tilrettelegging for større programmer vil dermed gi negative konsekvenser for slik lokalisering.

Planen legger til rette for større etableringer flere steder i planområdet. I sentrumskjernen legger planen særlig til rette for dette på kollektivknutepunktet (Stavanger stasjon), i St.Olav, på Holmen, på Jorenholmen, på Bekhuskaien og ved Nytorget. Områdene kan ut fra foreløpige beregninger romme programmer mellom 10 000 og 60 000 m<sup>2</sup>. I tillegg gir sonene inn mot sentrum i Paradis/Lagårdsveien, Stavanger øst og til dels også Bjergsted og Madlaveien vesentlige muligheter for større etableringer.

Av større kjente offentlige funksjoner med økt arealbehov eller som er inne i en relokiseringsprosess er de viktigste nytt tinghus og nytt teater. I tillegg har Museum Stavanger og Rogaland politidistrikt økt arealbehov. Planen har flere mulige lokaliseringer for disse programmene og i planbeskrivelsen listes også flere andre kjente offentlige arealbehov. Planen har også mange ulike mulige lokaliseringer for større arbeidsplassetableringer, særlig i kollektivknutepunktet, i St.Olav, i Stavanger øst og på Lagårdsveien/Paradis. Virkningen av planen vurderes ut fra dette som positivt for mulighetene for lokalisering av andre sentrumsfunksjoner.

Kommunen har gjennom universitetsmeldingen angitt ambisjoner om økt tilrettelegging for studentliv i sentrum. Det er blant annet høye ambisjoner for etablering av studentboliger. Planen tar ikke direkte stilling til aktuelle områder for etablering av denne typen funksjoner og forutsettes i hovedsak fulgt opp på annet plannivå eller gjennom andre tiltak. Formålsvisningen åpner for etablering av studentboliger i det meste av planområdet. Virkning vurderes som nøytral.

## 4.2 Transport og mobilitet

### 4.2.1 Mål for transport i sentrum

Kommuneplanen legger til grunn at transportvekst tas med gang-, sykkel og kollektivtransport. Dette legges også til grunn for kommunedelplan for sentrum. Målet er forankret i Klimaforliket og nasjonal transportplan 2014-2023 med videre oppfølging i nasjonal transportplan 2018-2029, og byområdets forpliktelser i Bymiljøpakken og byvekstavtale med Staten.

Arealbruken har stor betydning for transportbehovet. Kommuneplanens arealstrategi og regionalplanens mål er å effektivisere arealforbruk og transportarbeid for både å redusere transportbehovet, og minimere nedbygging av landbruksområder, rekreasjons- og grøntområder. Dette skal gi grunnlag for at flest mulig reiser kan tas til fots, med sykkel eller kollektivtransport.

I tillegg til arealbruksutvikling og tilrettelegging for økt bruk av gang, sykkel og kollektivtransport, inngår bompenger og parkeringspolitikk som virkemidler for å redusere veksten i biltrafikk og dens belastning på vegnettet.

Planen vurderes ut fra hvordan den bidrar til å nå strategiene i kommuneplanen. Det vil si om den bidrar til å:

- konsentrere byutviklingen til Stavanger sentrum og langs hovedakser for kollektivtransport stimulere til at flere går, sykler og bruker kollektivtransport til arbeid, skole og andre aktiviteter
- etablere gode sykkeltraseer adskilt fra gående og motorisert transport
- videreutvikle et differensiert gangtilbud med snarveier, og et mer finmasket sykkelnett
- legge til rette for felles parkeringsløsninger som bidrar til å styrke miljøvennlig transport
- aktivt bruke mobilitetsplan i planleggingen

Planens måloppnåelse og relevante konsekvenser vurderes ut fra virkninger planen har for transportbehovet og framkommelighet til/fra og i sentrum for alle trafikantgrupper. Det vil si

transporten planen genererer og hvordan den legger til rette for en tilstrekkelig samlet transportkapasitet. Vurderingene er gjort kvalitativt med utgangspunkt i følgende indikatorer:

- Endring i fysisk tilbud og kapasitet for gange, sykkel- og kollektivtransport
- Endring i fysisk tilbud og kapasitet på hoved- og samleveinett
- Vekst i turproduksjon til Stavanger sentrum
- Endring i reisemiddelfordeling

#### 4.2.2 Hovedtrekk i planen

Transportutviklingen i Stavanger sentrum vil påvirkes av befolkningsutvikling og transportsystemet. De store veiprosjektene Ryfast- og Eiganestunnellen er planlagt ferdig i 2019. Disse prosjektene vil avlaste Stavanger sentrum for gjennomgangstrafikk. Bymiljøpakken innebærer innkreving av bompenger inn mot sentrale målpunkt i byområdet for å finansiere utviklingen av transportsystemet på Nord-Jæren. Det er etablert en bomring rundt Stavanger sentrum. Dette vil påvirke både trafikk og valg av reisemåte til sentrum og innenfor sentrum.

Planen legger opp til vekst i antall bosatte, arbeidsplasser og opplevelser. Dette vil gi trafikkvekst. Det forutsettes at trafikkveksten skal håndteres ved å prioritere og bedre forholdene for gang-, sykkel- og kollektivtransport.

Planen definerer et hovedgangnett i sentrum med opplevelser på veien, for å korte ned gang-avstander, og tiltak for å overstige høydeforskjell mot vestre platå. Den legger vekt på å gjøre hovednettet for sykkel foretrukket ved å gi syklisterne prioritet på strekkene gjennom fysisk utforming og ved å gjøre forbindelsene lesbare.

Det er fire hovedakser for kollektivtransport til sentrum. To av disse er en del av Bussveien, Madlaveien fra vest (fv. 509) og Lagårdsveien fra sør (fv. 44). Planen legger til rette for forutsigbar framkommelighet for Bussveien gjennom egne kollektivfelt, bussgater, effektive kryss og gateterminal i Jernbaneveien med god tilgjengelig og enkel omstigning i regionalt knutepunkt til tog og andre busser.

Planen legger også til rette for forutsigbar framkommelighet for øvrige deler av kollektivnettet med egne kollektivfelt og -gater, gateterminal for overgang mellom buss og båt ved Fiskepiren og effektive stoppesteder i Klubbgata og Olav Vs gate.

Sammen med knutepunktet Stavanger stasjon er Fiskepiren, Paradis stasjon og lokalsenter i Stavanger øst definert som mobilitetspunkt der det skal legges til rette for offentlig sykkelparkering, parkering av bysykler, bildeleordning, informasjon og bokser for småleveranser.

Nye kollektivgater og gågater reduserer tilgjengelighet for kjørende, men ivaretar varelevering. Planløsningen ivaretar fleksibilitet i mobilitetsløsninger og gir området samlet en svært god tilgjengelighet. Planen reduserer kravet til bilparkering og innfører en differensiert bilparkeringsnorm og gir mulighet for frikjøp fra parkeringskravet i hele planområdet.

Planen 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.

## 4.2.3 Vurdering av måloppnåelse

### 4.2.3.1 Måloppnåelse for samordnet areal og transport

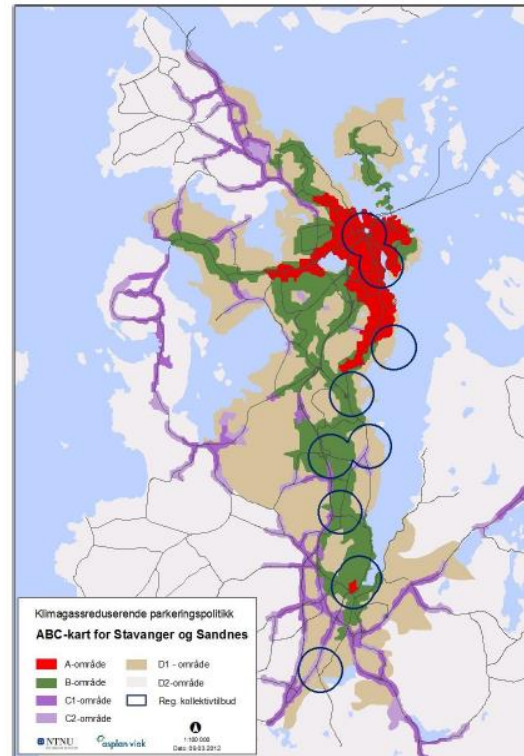
NTNU og Asplan gjennomførte i 2012 en analyse av tilgjengelighet blant annet på Nord-Jæren for å kunne identifisere A, B og C områder ut fra tilgjengelighet til fots, med sykkel og kollektivtransport relatert til konkurranseflate med bil (Medalen og Frøyen 2012:31). Der A områder har best og C dårligst tilgjengelighet. Beregningen er basert på bosetnings- og arbeidsplassmønstre. Analysen viser at Stavanger sentrum inngår i regionens A-område, dvs. den delen av byområdet som har høyest tilgjengelighet. Dette forklares både ut fra god transporttilgjengelighet, men også ut fra tyngdepunktet i regionens befolkning. Som eksempel bor drøyt 85.000 (65 %) av Stavangers innbyggere innenfor en sykkelavstand på 20 minutter fra Stavanger sentrum, dvs. vel 5 km. Dette regnes som en akseptabel sykkelavstand.

Planen tilrettelegger for en videre utvikling og utbygging i sentralt i Stavanger. Dette vil bidra til kortere reiseavstand til gjøremål for dagens befolkning og næringsliv, og samtidig bidra til å forsterke en slik utvikling ved at nye beboere, næringsdrivende kommer til.

Beboere i Stavanger sentrum har en betydelig høyere gangandel og en lavere bilandel enn beboere i andre deler av byområdet. Planens tilrettelegging for utvikling i Stavanger sentrum vil dermed kunne bidra til å erstatte reiser til andre deler av byområdet, og redusere samlet antall personkilometer med bil. Med den planlagte utbyggingen vil planen derfor bidra til å nå mål om nullvekst i personbiltransporten for byområdet.

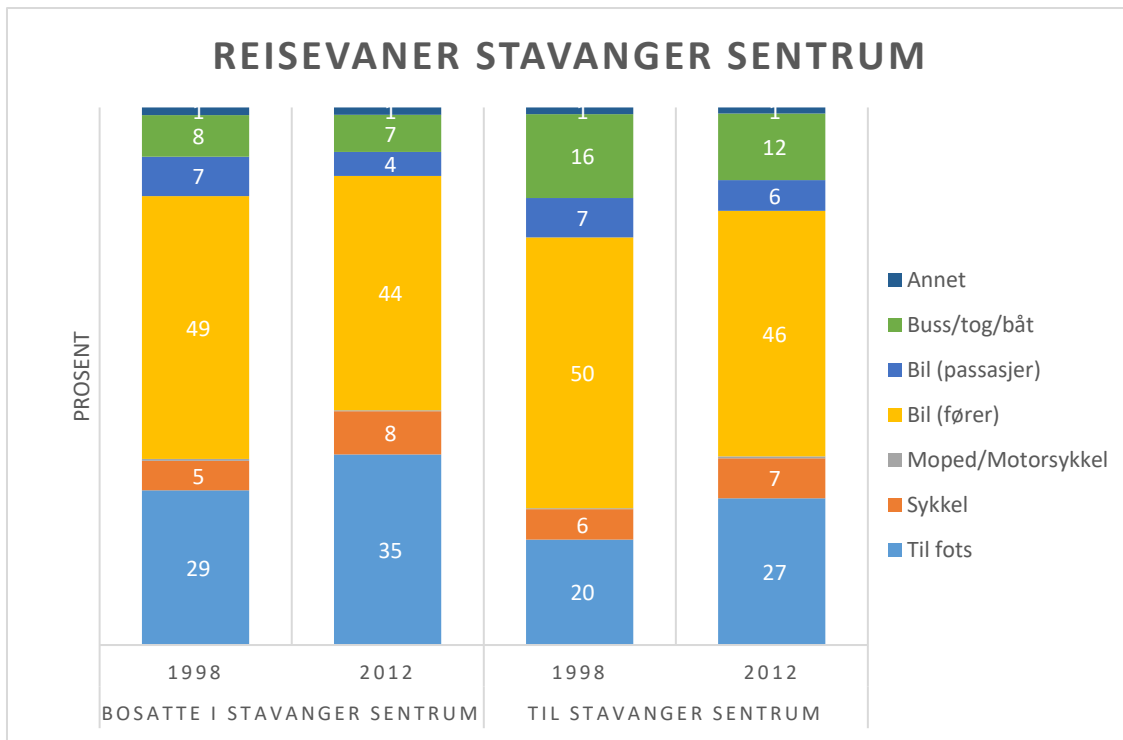
### 4.2.3.2 Transportbehov og måloppnåelse for nullvekstmålet

Reisevaneundersøkelsen 2012<sup>1</sup> viser at 27 % av reisene til Stavanger sentrum foretas til fots, 12 % med kollektivtransport, 7 % med sykkel og 6 % som passasjer i bil. Undersøkelsen viser at bilbruken har gått ned over tid. Det er spesielt gange som har økt (jf. figur 5). Bosatte i sentrum går oftere enn i andre deler av byområdet (35 %), og bilbruken er lavere enn både gjennomsnittet for Stavanger kommune og byområdet (44 %). Det er vanskelig å gi et presist mål på befolkningens og næringslivets transport til Stavanger sentrum.



Figur 4: Transporttilgjengelighet i storbyområdet

<sup>1</sup> Planarbeidet har pågått over tid og analysene bygger på resultater fra reisevaneundersøkelsen i 2012. Dette er en omfattende undersøkelse som dokumenterer persontransport for 10 kommuner på Jæren.



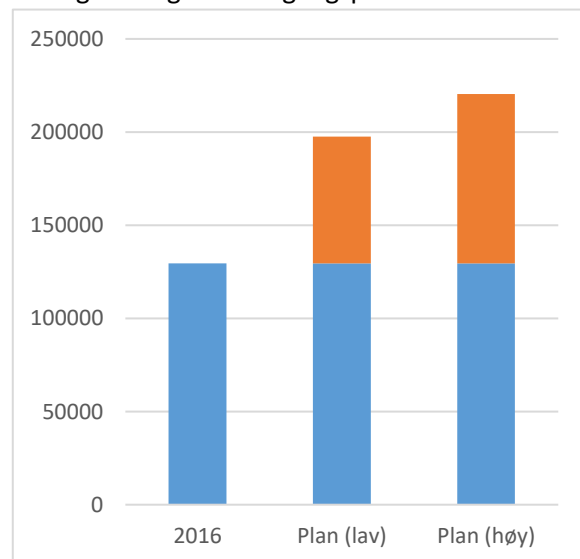
Figur 5. Reisevaner blant bosatte, og for reiser til Stavanger sentrum

I slutfasen av arbeidet har vi trukket veksler på arbeidet som har vært gjort med Byutredningen for Nord-Jæren og regional transportmodell (RTM). RTM benytter 2016 som referanseår og med reisevaneundersøkelsen 2012 og befolkningen i 2016 som grunnlag. Med utgangspunkt i RTM har vi estimert at det foretas ca. 130 000 reiser til/fra formål i Stavanger sentrum jf. figur 6.

Planen legger til rette for transformasjon og en utbygging på rundt 700.000 m<sup>2</sup> BRA. Dette vil føre til en stor vekst i transport som skal avvikles til/fra og i sentrum (turproduksjon). Hvilke konsekvenser vil det ha for transportbehovet?

For beregningen av turproduksjon har vi benyttet et høyt og lavt alternativ dvs. 600.000 m<sup>2</sup> BRA og 800.000 m<sup>2</sup> BRA bolig og næringsareal. Gitt forutsetningene for beregningen er estimert samlet turproduksjon for planens nærings- og boligutbygging på mellom 70.000 og 100.000 nye reiser til og fra gjøremål i sentrum.

Beregningene tar som utgangspunkt at 1/3 av arealet blir bolig og 2/3 blir næring. Transportbehovet anslår vi til å være gjennomsnitt 6 reiser per bolig og 14 reiser per 100 m<sup>2</sup> BRA næring. Hvis en bosatt i sentrum skal utføre et formål i sentrum vil denne beregningsmetoden føre til at reisen både vil inngå i turproduksjonen knyttet til gjøremålet, og som beboer. For å justere for dette benytter vi reisevaneundersøkelsen til å anslå hvor stor andel av reisene folk foretar i sentrum og som derfor kan karakteriseres som interne reiser (dvs. reiser innenfor sentrumssonen). Vi finner at andelen reiser med start og målepunkt i



Figur 6. Estimert antall reiser per døgn til Stavanger sentrum i 2016 og i 2030 (RTM 2016).

sentrumssonen er ca. 40 % (RVU 2012). Vi har derfor justert ned estimert boligproduksjon med 40 %.

Planløsningen legger til rette for betydelig utbygging. Det gi en betydelig vekst i transportbehovet, en vekst på 48 % til 65 % avhengig av høyt og lavt estimat for utbygging. Det blir da viktig hvordan planen løser denne transportveksten.

For kommuneplan 2014-2029 ble det beregnet at bilandelen må reduseres fra 56 % til 36 % dersom Stavangers befolkning ikke skal bidra til å øke veksten i personbiltrafikk (antall reiser).

For bedre kunne følge utviklingen i reisevaner over tid i byområdet er reisevaneundersøkelsen lagt om. Den nye undersøkelsen er ikke offentliggjort ennå, men resultatene fra den sist gjennomførte undersøkelsen (NRVU 2014) viser en bilandel for Stavangers befolkning på 51 % (virkedager), dvs. en reduksjon på 5 prosentpoeng. Dette indikerer at urbanitet har betydning for reisevanene i Stavanger og at vi vil kunne vente reduksjon i personbiltransporten ved en utvikling sentrum.

Veksten planen legger opp til gjør det likevel utfordrende å nå målet om nullvekst i personbiltransport for Sentrum. Vi har estimert at bilandelen på reiser til sentrum må helt ned mot 27 % ved høy utbygging hvis antall personreiser med bil skal være på nivå som i dag ca 130.000 reiser (vi benytter RTM 2016 og reisemiddelfordeling i RVU 2012 som referanse der bilandelen for reiser til sentrum var 46 %).

Målet om nullvekst i personbiltransporten kan også måles slik at samlet antall kilometer med bil ikke overstiger dagens nivå (transportarbeid). Det er slik Staten legger opp til å måle utviklingen i persontransport i Byvekstavtalen. Fortetting og utbygging i sentrum vil bidra til å motvirke byspredning. Større deler av befolkningen får kortere vei til ulike gjøremål i hverdagen og en reduksjon i transportarbeidet. Det vil bidra positivt til regionens mål om nullvekst i personbiltransporten.

Planen tilrettelegger for sterk vekst i sykkel- og kollektivtrafikk, og noe vekst i gange gjennom å prioritere framkommeligheten for disse transportmidlene. Den legger til grunn forventning om at gangandelen øker fra 27 % til 30 % i løpet av planperioden (2030), at kollektivandelen øker fra 12 % til 18 % og sykkelandelen fra 7 % til 14 %. Det er også rimelig å forvente noe økning i andelen som velger å samkjøre ut over andelen på 6 %. Planen legger følgende reisemiddelfordeling i tabell 2 til grunn for transportutviklingen

Tabell 2. Estimert transportutvikling, med utgangspunkt i høy utbygging.

	2016		2030		Estimert transportvekst i %
	Andel	Estimert antall turer	Andel	Estimert antall turer	
Bil (fører)	46%	60.000	30%	66.000	10
Gang	27%		30%		
Sykkel	7%		14%		
Kollektivtransport	12%		18%		
Annet	8		8%		
<b>Sum</b>	<b>54%</b>	<b>70.000</b>	<b>70%</b>	<b>154.000</b>	<b>120</b>
<b>Totalsum</b>		<b>130.000</b>		<b>220.000</b>	<b>86</b>

Planen legger opp til at det skal bli enklere å gå, sykle og bruke kollektivtransport til, fra og gjennom sentrum og gir disse transportmidlene prioritet i gater som inngår i gang-, sykkel- og kollektivnettet. Det forventes en trafikkreduksjon i sentrum når Ryfast- og Eiganestunnelen åpner i 2019. Dette vil

gjøre gatene roligere og bedre gatemiljøet, og gir muligheter for å videreutvikle framkommeligheten, og gjøre det attraktivt å gå- og sykle.

Planens tilrettelegging for et vesentlig utbyggingsvolum i regionens mest tilgjengelige område, kan bidra til å redusere byområdet samlede transportbehov dersom utbygging kanaliseres til planområdet framfor andre og mindre tilgjengelige deler av byområdet. Beregningene av transportarbeidet planen generer fanger ikke opp en slik ekstern virkning av planen. Reisemiddelfordelingen som legges til grunn for planområdet gir isolert en svært lav bilandel, men oppfyller likevel ikke anslag for nullvekstmålet. Hvis vi tar planens antatte virkning for resten av byområdet med i betraktningen, er konklusjonen likevel at den følger opp målet om nullvekst i personbiltransporten og bidrar til å nå regionens forpliktelser i Bymiljøpakken.

#### 4.2.4 Konsekvensvurdering - gående

##### 4.2.4.1 Framkommelighet for gående i dag

Planarbeidet har benyttet reisevaneundersøkelsen i 2012 som utgangspunkt for dagens situasjon. Den viser at 27 % av reiser til Stavanger sentrum foregår til fots og at 35 % av bosatte i sentrum går til ulike gjøremål i hverdagen (RVU 2012). Målet er at det skal være attraktivt å gå slik at folk går mer. Vi forventer en gangandel på minimum 30 % det vil si 31.000 flere gangturer per døgn.

De fleste gatene i sentrum har fortau. Det er også en del trappeforbindelser som kan benyttes som snarveier. Sentrum er framkommelig til fots fra alle himmelretninger, men høydeforskjellen fra spesielt Eiganes og til dels fra Storhaug og ned til sentrum, bidrar til å begrense framkommeligheten både fordi en må gå omveier og fordi tilbudet ikke er tilgjengelig for alle. Det er også store bygninger som sperrer adkomsten fra vest. Tilsvarende har Stavanger stasjon/Byterminalen og Kannik en barrierevirkning i søndre deler av sentrum. Vågen skiller østre og vestre deler av sentrum. Blå promenade er en god forbindelse langs havnefronten og bidrar både til gang- og oppholdsarealer. Gangtraseene langs vestsiden av Breiavatnet og Byparken forbinder gågatenettet i Sentrum og Vågen og Stavanger stasjon/Byterminalen på en god måte og er skjermet for biltrafikk.

Det er potensial for å videreutvikle gangnettet i sentrum slik at det blir attraktivt og foretrukket å gå mer. For å oppnå dette er det behov for å heve kvaliteten på tilbudet, utvide fortau for å gi tilstrekkelig kapasitet for gående, etablere flere direkte forbindelser for å korte ned strekninger og unngå omveier. Det er også behov for bedre universell tilrettelegging.

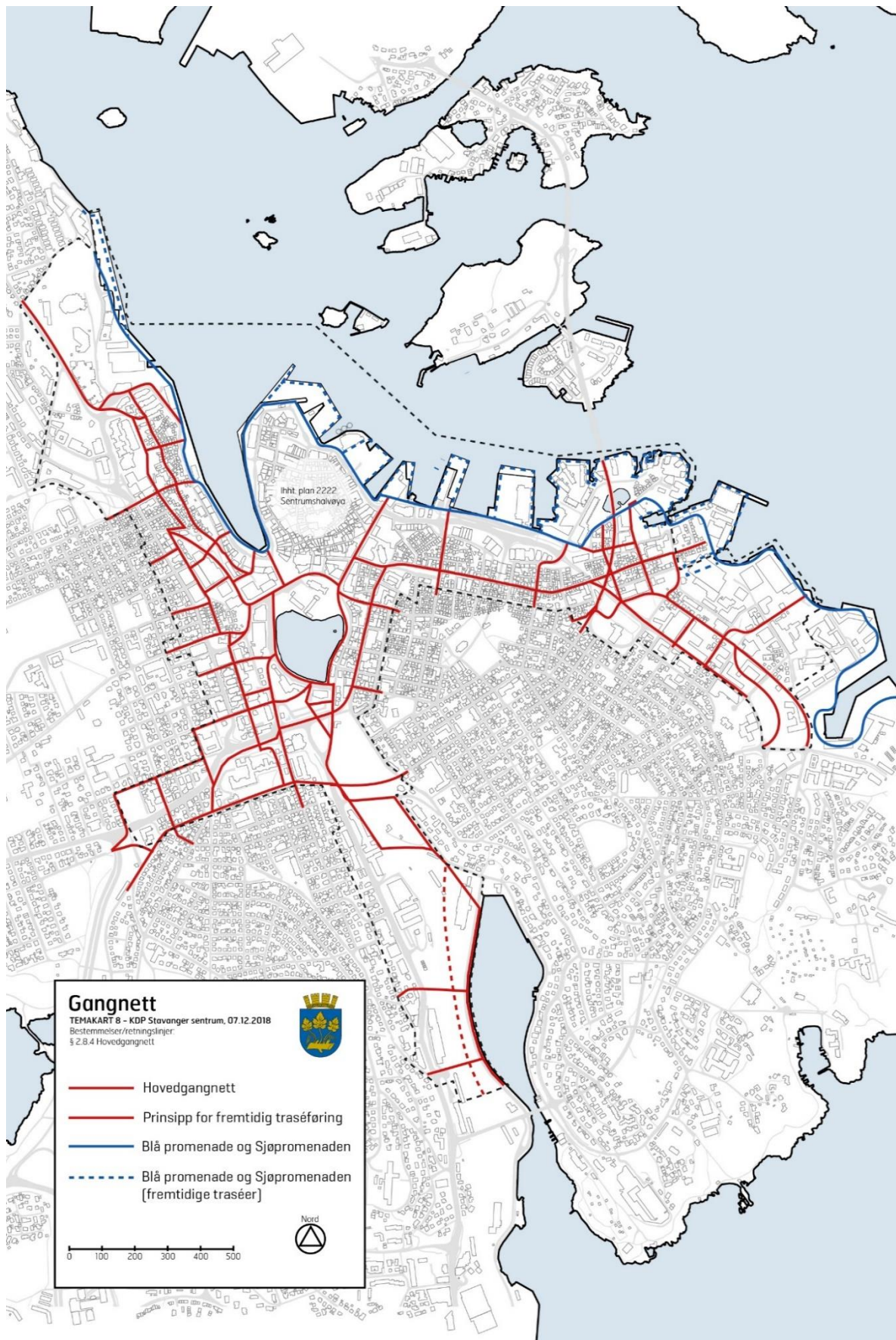
##### 4.2.4.2 Framkommelighet for gående i planløsningen

Planløsningen definerer et hovedgangnett med større bredder på fortau og gangareal i de viktigste gangaksene til og gjennom sentrum (jf. temakart i figur 7). I vurderingen av trasévalg er det lagt vekt på god framkommelighet og attraktive forbindelser til sentrum. Planen inneholder en offentlig heis mellom Øvre Kleivegate og Lars Hertervigs gate. Det vil gi bedre framkommelighet til sentrum fra vest. Langs sør- og vestsiden av Breiavatnet er planløsningen sykkelvei med fortau utenom faste elementer som inngår i bussveiterminalen (leskur, benker, plantekasser mv.). Dette skal styrke forbindelsen fra kollektivknutepunktet til sentrumskjernen og øst-vest i sentrum. Planen legger til grunn at Blå promenade skal videreutvikles og forlenges i begge retninger. Dette skal styrke både framkommelighet og opplevelsesverdi langs havnefronten. Planen sikrer også at alle gater med biltrafikk skal planlegges med fortau og gjøres så attraktive som mulig for alle grupper som beveger seg til fots. Planløsningen har dessuten en gang- og sykkelbro over Lagård gravlund, mellom Våland og Storhaug. Den skal bidra til å redusere høydebarrieren i terrenget, knytte ulike deler av sentrum bedre sammen og korte ned avstander. Det er satt av midler til flere gangtiltak i Bymiljøpakken, blant



annet offentlig heis mellom Øvre Kleivegate og Lars Hertervigs gate og Stavanger stasjon, opparbeidelse gågate i Øvre Holmegate, universell utforming i Lagmannsgata, snarvei (trapp) ved Bergelandstunnelen, og utvidelse av fortau flere gater.

Bedre framkommelighet og attraktive forbindelser i, til og gjennom sentrum for gående skal bidra til å ivareta mobilitetsbehovet og redusere behovet for å bruke bil. Dette skal samtidig bidra til aktivitet og byliv i gater, plasser og torg. Som konsekvens prioriterer planen areal for gående foran kjøreareal i sentrumskjernen, på hovedgangnettet, og der trafikkarealet er begrenset. Planen legger til grunn at materialbruken på hovedgangnettet er av høy kvalitet og at offentlig heis driftes slik at den kan holdes åpen hele døgnet. Gang- og sykkelforbindelse langs Breiavatnet krever at det settes av tilstrekkelig areal i kollektivknutepunktet. Den detaljerte løsningen kan innebære noe utfylling i Breiavatnet. Videreutviklingen av Blå promenade vil kreve at det settes av tilstrekkelig bredde til promenaden langs havneparken og en god sortering mellom sykkelvei og promenade der den følger hovednett for sykkel. Gang- og sykkelbro over Lagård gravlund vil binde sammen Våland og Storhaug på en ny måte og redusere høydebarrieren mellom disse delene av sentrum. Plasseringen har konsekvenser for gravlundene. Planen legger til grunn at mer detaljert utredning av konsekvenser av gangnettet foretas reguleringsplannivå.



Figur 7. Gangnett (planløsning)

## 4.2.5 Konsekvensvurdering – syklende

### 4.2.5.1 Sykkelframkommelighet i dag

Planarbeidet har benyttet reisevaneundersøkelsen i 2012 som utgangspunkt for dagens situasjon. Den viser en sykkelandel til Stavanger sentrum på 7 %, og at 8 % av bosatte benytter sykkel til gjøremål i hverdagen. Planen legger til grunn en dobling til 14 % av sykkelandel det vil si en vekst på 22.000 sykkeltureturer per døgn.

Stavangers sykkelnett består av hovednett og bydelsnett/lokalnett. I kommuneplan for Stavanger 2014-2029 er sykkelnettet beskrevet slik:

**Hovednettet** danner kjernen i sykkelnettet. De skal tilby effektiv reisetid og kobler bydeler sammen, samt høy standard på tilrettelegging og vedlikehold.

**Bydelsnettet** binder boligområder i bydelen sammen med lokale målpunkt som skole, barnehage, butikk, bydelscenter og kollektivholdeplasser.

Sykkeltilbudet til og gjennom sentrum er tilfredsstillende, ved at det er mange traseer det er mulig å benytte som syklist. Det er imidlertid behov for å videreutvikle framkommeligheten på hovedsykkelnettet slik at det blir effektivt, trafiksikkert og komfortabelt å sykle til/fra og i Stavanger sentrum. Lagårdsveien, Nedre Strand gate, Borgermester Middelthons gate og noen strekninger til er tilrettelagt med eget sykkelfelt. Møllegata er tilrettelagt som sykkelgate med begrenset biltrafikk. Ut over dette har ikke hovednettet egen tilrettelegging eller tilbud der syklistene er separert for gående og kjørende. Sykkelnettet er lite lesbart og skilting/merking av rutene er mangelfull. Høydeforskjeller i terrenget er barrierer og gjør at det må sykles omveier. Det er også flere skifter av system og tilrettelegging for sykkel. Samlet er dette forhold påvirker framkommelighet, trafiksikkerhet, attraktiviteten ved det å sykle.

En stor del av Stavangers befolkning er bosatt i sykkelavstand til sentrum. Vær og topografi tillater sykling store deler av året. Dette sammen med et attraktivt sykkelnett gjør at potensialet for vekst i sykkeltrafikk er stort.

### 4.2.5.2 Sykkelframkommelighet i planløsningen

Kommuneplan for Stavanger 2014-2029 vedtok et oppdatert hovednett for sykkel og nye bestemmelser for tilrettelegging av hovednettet. Planløsningen bygger videre på dette, supplerer med lenker, og viser tilpassede løsninger for sykkelnettet i sentrum. Den vektlegger målet om en attraktiv og trygg sykkelhverdag for alle slik at flere velger å sykle. Planløsningen supplerer framkommeligheten for sykkel til knutepunktet Stavanger stasjon og Sykkelstamveien, den gir mer detaljerte føringer i Paradis og legger til enkelte forbindelser som reduserer avstanden mellom lenker i hovednettet. Planløsningen utvider kommuneplanens hovednett med følgende lenker:

- Bergelandsbrua fra Bergelandsgata til Olav Vs gate/Muségata
- Kannikgata fra Møllegata til Solagata og Sykkelstamveien
- St. Svithuns gate fra St. Olavs gate og Kannikbakken til Olav Vs gate
- Stokkaveien fra Møllegata til Løkkeveien
- Christian Jacobsens gate fra Muségata til Lagårdsveien
- Lagårdsveien til Paradis (to forbindelser) og justerte forbindelser i Paradis
- Langgata fra Verksgata til Pedersgata
- I park på Kjelveveien fra Pedersgata til Ryfylkegata
- Avaldsnesgata fra vest til Ryfylkegata

Det skal være enkelt, effektivt og trygt å sykle på hovednettet. Planen viser derfor et sykkelsystem tilpasset sted og trafikknivå og vektlegger løsninger adskilt fra andre trafikanter. I tråd med kommuneplanen er sykkelfelt hovedløsning for tilrettelegging for sykkel, primært med tilstrekkelig bredde til å kunne heves fra kjørebane, og opparbeides som enveisregulert sykkelvei med fortau. På traseer uten kjørende er sykkelvei med fortau løsningen. Det er relevant med tilpassede løsninger i sentrum. Det kan være sykkelvei over plass, langs turvei eller promenade. I et etablert bysentrum kan det være vanskelig og heller ikke ønskelig med sykkelfelt eller sykkelvei med fortau i alle gater og veier som inngår i sykkelnettet. Der det er lite biltrafikk legger kommuneplanen til grunn at sykling kan skje sammen kjørende i gaten. Planløsningen for sentrum bygger videre på dette. Møllegata er et eksempel på tilrettelegging av en gate der framkommeligheten for syklist er prioritert, en gate der syklende og gående prioriteres framfor kjørende.

Planløsningen bruker to prinsipper for tilrettelegging for sykkel (jf. temakart):

- Sykkelvei separert fra øvrige trafikanter (dvs. sykkelfelt/enveisregulert sykkelvei med fortau med bredde 1,5-2,5 meter inkludert kantsteinsklaring, eller sykkelvei med fortau/turvei)
- Sykkeltrasé med begrenset biltrafikk eller kollektivtrasé (opparbeidet med 5-6 meter fri kjørebanebredde og tosidig fortau på 2,5 meter)

Planen stiller krav om at sykkeltraseer opparbeides med fast jevnt dekke, kun ensidig parkering og tilrettelegging for stedlige behov for varelevering. Der breddekrav til gang-, sykkel- og kollektivnett gjør eksisterende gateløp for smalt til to kjørefelt, kan enveisregulering vurderes. For Pedersgata tar planen stilling, og har valgt en løsning der gata er enveisregulert. Olav Vs gate, Jernbaneveien og langs Bekhuskaia er eksempler på steder der planen legger til rette for sykkelvei med fortau/promenade. Planen forutsetter at brua over Lagård gravlund planlegges med høy grad av hensyn til gravlunden som kulturminne.

Planløsningen legger til rette for et mer finmasket hovedsykkelnett enn dagens nett, og sykkel-løsninger som er tilpasset gaten/miljøet sykkeltraseen går i. Syklistene vil få bedre framkommelighet og sikkerhet ved at de er adskilt fra andre trafikanter, eller er prioritert ved fysisk tilrettelegging og skilting. Konsekvensen vil være at syklistene som gruppe blir mer synlig og tar større plass i trafikkbildet, som i seg selv gir bedre framkommelighet og sikkerhet. Stavanger sentrum med en radius på 3 km er prioritert i sekkepost sykkel i Bymiljøpakken, det er blant annet satt av midler til Ryfylkegata, Bergelandsgata, Opheimsgata, Peder Klows gate, Cort Adlers gate/Rektor Steens gate og oppgradering av eksisterende sykkelfelt med rødt dekke. Bussveien vil også gi et oppgradert tilbud for sykkel. I tillegg bruker kommunen egne avsatte midler gjennom Stavanger på sykkel, i sentrum.

Når sykkelnettet er etablert, vil dette øke framkommeligheten til/fra og gjennom sentrum og bidra til økt sykkeltilgjengelighet og flere syklist. Konsekvensene av etablering av de ulike sykkel-løsningene vurderes på et generelt nivå for de to prinsippene for tilrettelegging for sykkel. Detaljert konsekvensutredning skal gjøres på reguleringsplannivå.

- **Sykkelvei separert fra øvrige trafikanter:** Flere av gatene har sykkelfelt i dag. I gater der det ikke er sykkelfelt i dag vil konsekvensen av etablering av sykkelfelt innebære omstrukturering eller fjerning av gateparkering og/eller mindre areal til kjørebane for bil. Sideareal til dagens trafikkareal kan bli berørt. Der gatetverrsnittet er smalt, kan konsekvensen av å etablere sykkelfelt være enveiskjøring for bil og innsnevring av gaten for bil, for å gi plass til sykkelfelt.

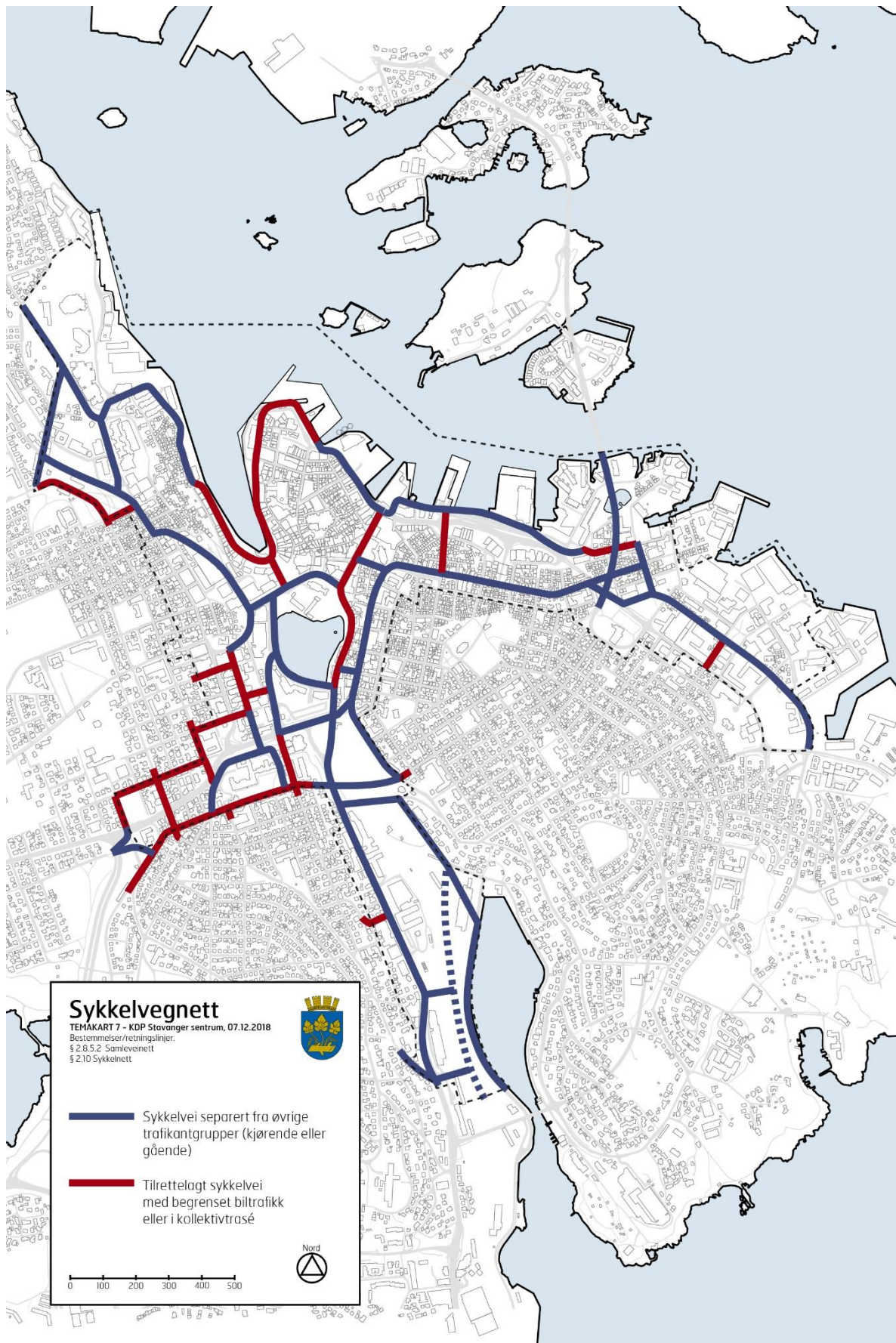
På strekninger der det i dag er gang- og sykkelvei, vil en oppgradert løsning til sykkelvei med fortau innebære å separere gående og syklende, og en utvidelse av total bredde til minimum 5

meter (2 meter fortau, 3 meter sykkelvei). Tilsvarende vil gjelde for nye sykkelveier med fortau som foreslås i planen. Konsekvensen kan være inngrep i sidearealer til trafikkareal og omdisponering av eksisterende trafikkareal. I tilfeller med sykkelvei over plass må sykkeltraseen tilpasses omgivelsene. Samtidig skal merking av sykkeltraseen legge til rette for sikker og god framkommelighet for syklister. Syklistene vil få en tydelig trasé i arealer som tidvis har mye gangaktivitet.

Konsekvensen av sykkelfelt og sykkelvei vil være egen trasé tilrettelagt for syklister og bedre framkommelighet, sikkerhet og komfort ved at syklister får et eget areal separert fra gående og kjørende.

- **Sykeltrasé med begrenset biltrafikk eller kollektivtrasé:** Er en gate som har en funksjon både for syklende og kjørende, hvor sykkel blir prioritert over bilen ved skilting, merking, eventuelt stenging av sideveier, og innsnevring av kjørebane som tvinger bilistene til å ligge bak syklistene. Gående skal ha eget fortau. Konsekvenser vil være at tilretteleggingen krever begrensnng av biltrafikk og strukturering av gateparkering til ensidig parkering i lommer. Kongsgata og Klubbgata er både sykkel- og kollektivgate. Konsekvensen av dette vil være at framkommeligheten reduseres noe for å ivareta begge trafikantgruppene.

Generelt vil syklistene i sykkeltrasé med begrenset biltrafikk få bedre framkommelighet og sikkerhet fordi de vil synes bedre i trafikkbildet og bilistene må redusere farten.



Figur 8. Hovedsykkelvegnett (planløsning). Stiplet sykkelvei separert fra øvrig trafikantgrupper detaljeres i reguleringsplan.

## 4.2.6 Konsekvensvurdering - sykkelparkering

### 4.2.6.1 Dagen situasjon

Kommuneplanen stiller krav til at det skal reguleres inn areal til overdekket/innelåst sykkelparkering på egen grunn ved ny utbygging. Sykkelparkering som løses i fellesanlegg skal ifølge kommuneplanen være løst med overdekning og låst adkomst. Det er viktig at sykkelparkering er lett tilgjengelig for å fremme sykkel som valgt transportmiddel framfor bil. Det stilles også krav til at det avsettes lett tilgjengelig sykkelparkering for gjester.

Kommuneplanen legger til grunn at det for næringsbebyggelse minimum skal etableres 3 sykkelparkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup>, og minimum 2 sykkelparkeringsplasser per bolig.

For at flere skal ta i bruk sykkel er det nødvendig å legge til rette for god og sikker offentlig og privat sykkelparkering i sentrum. Det offentlige parkeringstilbudet må ligge på strategiske steder der folk skal. I dag er det ulike typer sykkelparkering, de fleste i stativ uten tak, men også noen under tak og i låsbare rom, skur og bokser.

Dokumentasjonen i planarbeidet viste at sentrumsområdet i dag har i overkant av 800 offentlige parkeringsplasser for sykkel ulike steder i sentrum. Tilretteleggingen varierer. Det finnes ingen komplett oversikt over private sykkelparkeringsplasser.

### 4.2.6.2 Sykkelparkering i planløsningen

Planen følger kommuneplanens sykkelparkeringskrav ved utbygging. Sykkelparkering utvikles i tråd med utbygging. Dersom hele planens potensiale realiseres, innebærer dette etablering av ca. 20 000 nye private sykkelparkeringsplasser. Sykkelparkeringsnormen er lik for hele sentrum. Tabell 3 viser estimert omfang av sykkelparkeringsplasser i ulike deler av sentrum ved full utbygging. Planen vil gi en situasjon med svært god parkeringsdekning for sykkel.

Tabell 3. Oversikt over parkeringsnorm for sykkel og estimert antall nye plasser ut fra areal til utbygging.

Sone, jf. figur	Sykkelparkering		Estimert antall plasser ut fra utbyggingsareal (netto)		
	Næring	Bolig	Næring	Bolig	Sum
Sentrumskjernen	3 plasser pr. 100 m <sup>2</sup>	2 plasser pr. bolig	1300	500	1800
Havnefronten			2400	1000	3400
Kannik og Madlaveien			400	200	600
Sentrum sør			5400	2200	7600
Sentrum øst			4800	2000	6800

Planen legger til rette for, og forutsetter en sterk vekst i sykkeltrafikken. En dobling av sykkeltrafikken vil kreve en vesentlig økning i antall offentlige sykkelparkeringsplasser på strategiske steder i sentrum ved sentrumshalvøya og viktige målpunkt, og i mobilitetspunktene. Planen legger til grunn at det skal etableres rundt 400 nye offentlige sykkelparkeringsplasser. Det utarbeides en egen plan for utvikling av offentlig sykkelparkering. Det må legges til rette for sykkelparkering for ulike sykkeltyper og differensiert tilbud som møter behov for kort å sette fra seg sykkel og sikker parkering over lengre tid (sykkelbokser/-hotell).

## 4.2.7 Konsekvensvurdering - kollektivtransport

### 4.2.7.1 Kollektivframkommelighet i dag

Stavanger sentrum er regionens viktigste kollektivknutepunkt og har en nøkkelrolle i avvikling av kollektivtrafikken i Stavanger, med Bussveien og øvrig kollektivnett. Kollektivandelen er 12 %.

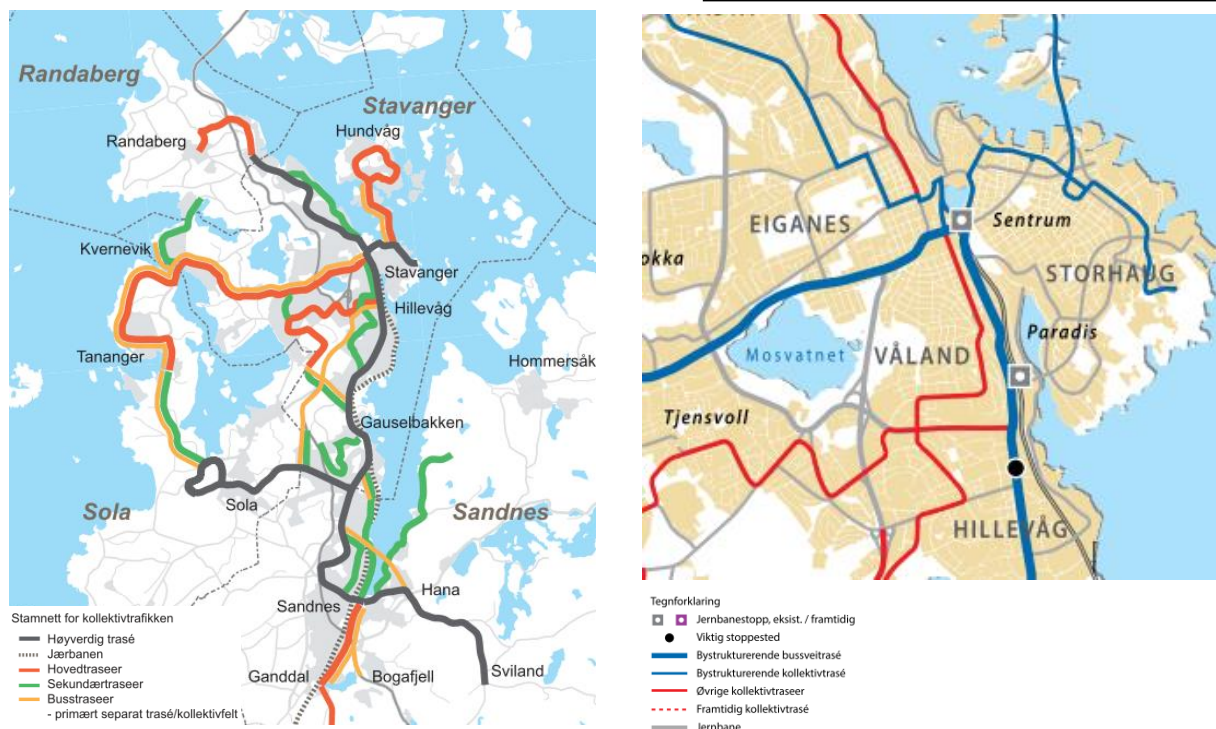
Regionen forventer en sterk vekst i kollektivtransport og planen legger til grunn 50 % vekst som vil gi en kollektivandel på 18 %, det vil si en vekst på 40000 reiser per døgn.

Regionalplanen har stadfestet et stamnett for kollektivtransport. Dette ligger til grunn for Stavangers kommuneplan. Hovedaksene for kollektivtransport går med to bussveiakser til sentrum, en fra vest i rv. 509 Madlaveien og fra sør i fv. 44 Lagårdsveien. Disse to aksene utgjør trasé for Bussveien og de møtes i Jernbaneveien ved Stavanger stasjon. Stavanger stasjon er hovedknutepunkt for kollektivtransporten i Stavanger. Bussveien omfatter utbygging av bussfelter for forutsigbar framkommelighet for bussene og bygging av gode busstopp.

#### Regionalplan Jæren har følgende retningslinjer for kollektivtransporten:

3.3.1 I kommuneplanens arealdel skal det kartfestes et regionalt stamnett for kollektivtrafikk. Det skal etableres egne traseer for kollektivtrafikk i eksisterende tettsted og nye utbyggingsområder.

3.3.2 Veiholder skal sikre fremføringshastigheten i kollektivtrafikkens stamnett ved egne traseer og aktive prioriteringstiltak (trafikkstyring). Øvrige tiltak i kollektivtrafikkens stamnett skal ikke redusere framføringshastigheten for kollektivtrafikk.»



Figur 10. Stamnett for kollektivtransport og busstraseer med separat trasé/kollektivfelt (Regionalplan for Jæren) og Kollektivtraseer Stavanger (kommuneplan for Stavanger 2014-2029)

Stavanger stasjoner er endestopp for Jærbanen og langdistansebusser, og gir mulighet til overgang til lokale busser og Flybussen. Fiskepiren betjener rutegående sjøtransport og betjener lokale båtruter fra Ryfylke, byøyene og Tau-sambandet med mulighet for overgang til lokale busser og Flybussen i Verksallmenningen.



Stavanger sentrum og traseer til/fra sentrum er i til en viss grad tilrettelagt med egne traseer for kollektivtransport, med kollektivfelt og trafikkregulerende tiltak. Hovedaksen fra vest, rv. 509 Madlaveien, har ikke egne kollektivfelt inn mot sentrum. Bussen deler her trasé med annen trafikk gjennom Kannik, og holdeplassene er plassert i egne busslommer. Det er ingen prioritering av buss i kryss.

Hovedaksen fra sør, fv. 44 Lagårdsveien har kollektivfelt på store deler av strekningen inn mot sentrum. Holdeplassene er kantsteinstopp. Det er ikke prioritering av buss i kryss på strekningen. Dette gjør at bussene blir påvirket av rushtrafikk.

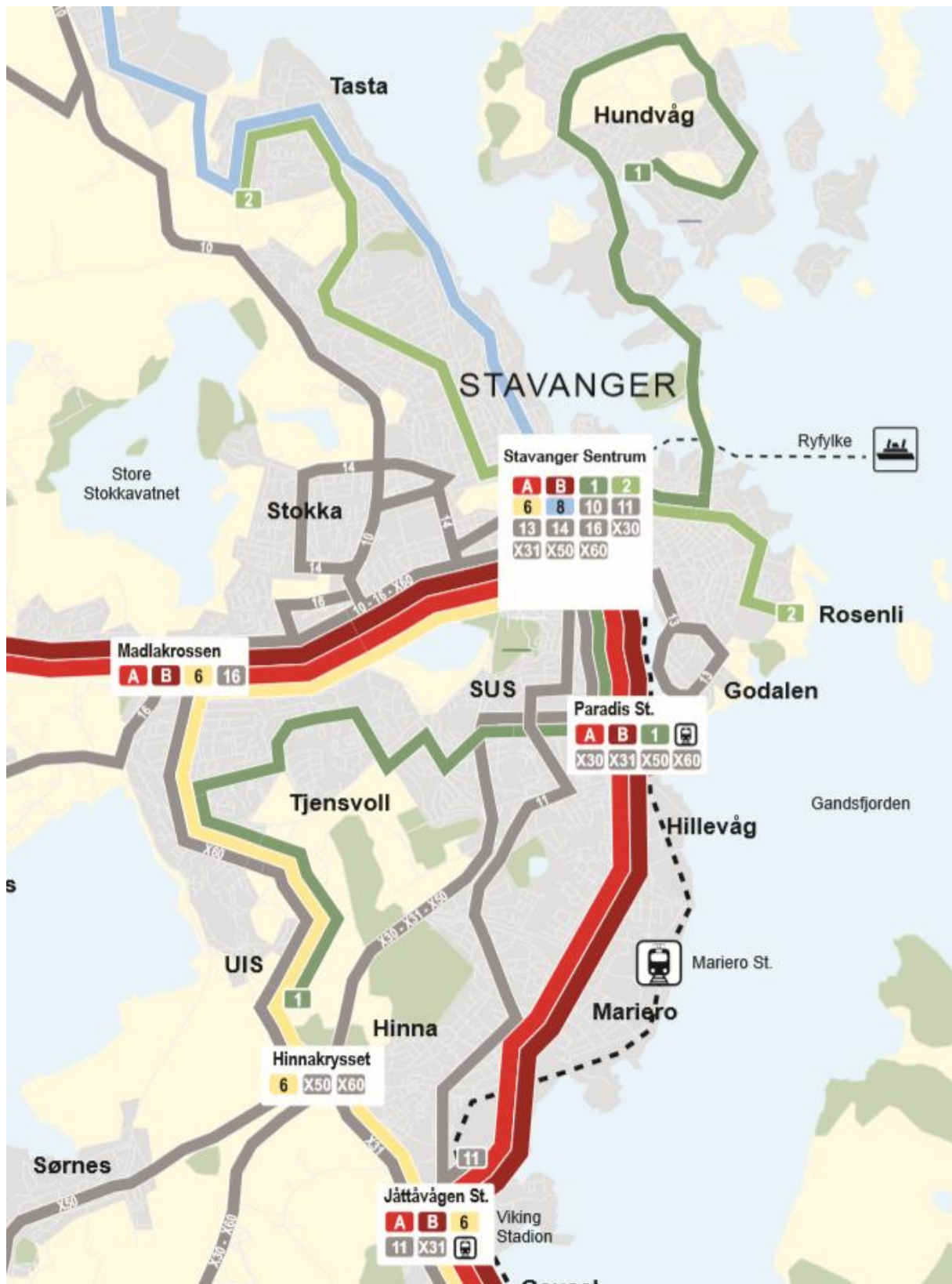
I aksen mot nord/øst er det etablert trafikkregulerende tiltak i Kongsgata og deler av Klubbgata. Kongsgata er stengt for gjennomkjøring for ordinære kjøretøy mot sør. I Versallmenningen er ett av kjørefeltene kollektivfelt.

I aksen mot nord er Olav Vs gate tilrettelagt med kollektivfelt på østsiden (retning nord) og egne busslommer. Vestsiden av gata har også egnen langsgående lomme som brukes til bla. holdeplass for buss og taxi. Det er også gjort noen enkle tiltak som letter bussens framkommelighet i kryss i Løkkeveien.

Stavanger sentrum har i dag det beste tilbudet for kollektivtransport i byområdet, men framkommeligheten er uforutsigbar for bussene fra hovedaksene inn og ut av sentrum. Dette påvirker framføringshastighet og konkurranseflaten for kollektivtransport. Framkommeligheten er spesielt dårlig i Kannik, hvor bussene opplever kraftig forsinkelse ved rushtid.

I 2016 ble det iverksatt ny rutestruktur. Tilbudet ble lagt om for å møte prinsippet i Bussvei-konseptet. Det er planlagt at den endelige rutestrukturen for Bussvei-konseptet skal være på plass i 2021. Dette omfatter to bussveiruter med frekvens på 8 avganger i timen hver. Hovedakse inn mot sentrum fra vest (fv. 509) og fra sør (fv. 44) trafikkeres begge av de to bussveirutene, og vil dermed få 16 avganger i timen i hver retning. I tillegg kommer hovedrutene (nr. 6 i Rv 509 og nr. 1 i fv. 44) og X-rutene.

Det forventes at konseptet Bussveien mellom Stavanger og Sandnes, vil åpne i 2023. De ulike delene av Bussveien blir tatt i bruk så fort de er ferdig bygget. Bussveiens konsept er «Presis – Ofte – Behagelig». Når strekningen mellom Sandnes og Stavanger åpner skal nye, behagelige og moderne busser på 18 og 24 meter bli tatt i bruk. Disse skal få et eget design og vil skille seg ut fra andre busruter.



Figur 11. Fremtidige by- og forstadsruter Nord-Jæren (ikke alle ruter vist). Kilde: Rogaland fylkeskommune

#### 4.2.7.2 Holdeplasser i sentrum.

Figur 12 viser Kolumbus' oversikt over dagens holdeplasser i Stavanger sentrum. Den viser nummer og navn på rute, og holdeplassestnummer der ruten stopper i sentrum. Det er flest holdeplasser i Jernbaneveien og Olav Vs gate. I tillegg til regionale busser/langdistansibusser, er det holdeplasser for lokale busser i Byterminalen. Holdeplasser i Klubbgata og Kongsgata inngår også i oversikten. Noen busser har stopp på en holdeplass i sentrum (12 ruter), og andre stopper på to holdeplasser (10 ruter) eller flere enn to holdeplasser (8 ruter).

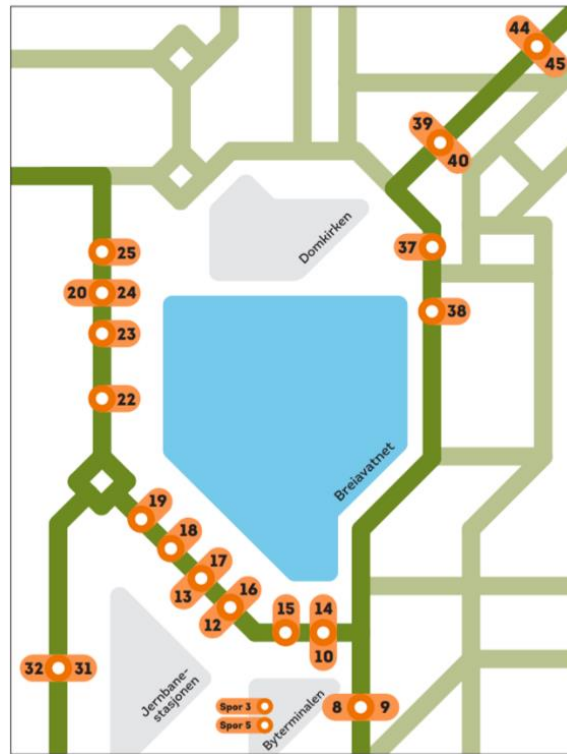
Holdeplasser i Stavanger

### Finn din holdeplass

Bus stops in Stavanger

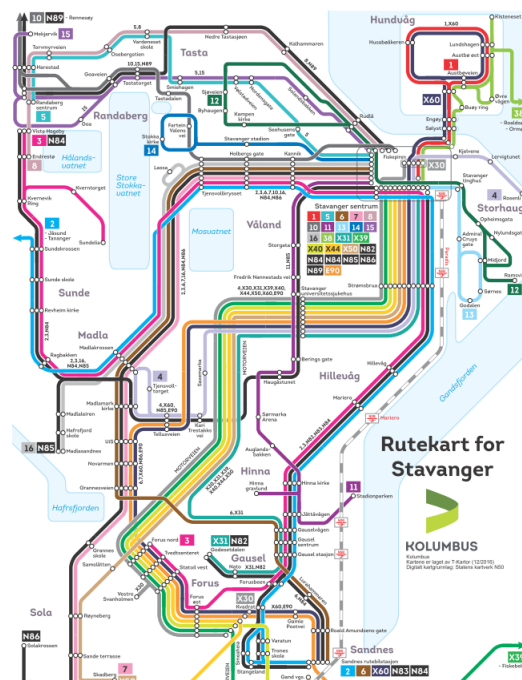
Find your bus stop

RUTE	DESTINASJON	HPL.
1	Hunduåg	Byterm. spor 3, 40
2	Smeaheia/Varatun - Sandnes Tananger - Risauika	10, 31 17
3	Forus Kuerneik - Viste Hageby	10, 31 16, 32
4	Rosenli SUS - Tjensvoll - Madlamark	9, 45 8, 44
5	Tasta - Vardneset - (Dusaik - Randaberg)	25
6	UIS - Lurahammaren - Sandnes	19, 32
7	UIS - Sola - Skadberg	19, 32
8	Grødem - Randaberg	23
10	Rennesøy	24, 32
11	SUS - Hinna/Jättåvågen	20, 32
12	Byhaugen Storhaug	22, 37 20, 38
13	Godalen	38
14	Stokka	22
15	Randaberg - Mekjarvik	24
16	Madlasandnes	20, 32
38	Hunduåg - Ormsøy	40
E90	Egersund - Hauge i Dalane	Byterm. spor 5
X30	Forus	39, 8/15
X31	Godeset	Byterm. spor 3
X39	Forus - Ålgård	Byterm. spor 5
X40	Forus - Ganddal	8, 44
X44	Forus - Klepp	Byterm. spor 5
X50	Sola - Skadberg	18, 32
X60	SUS - UIS - Forus - Sandnes Hunduåg	18, 32, 39 9, 40
N82	Godeset	8, 39
N83	Smeaheia/Varatun - Sandnes	10
N84	Kuerneik - Viste Hageby Lurahammaren - Sandnes	17, 32 10, 31
N85	Vålend - Auglend - Madlasandnes	25, 32
N86	Sola - Skadberg	19, 32
N89	Tasta - (Randaberg - Rennesøy)	24



Figur 12. Oversikt over holdeplasser i Stavanger sentrum (Kilde: Kolumbus)

Figur 14 er utarbeidet av Rambøll Norge AS som del av utredningsgrunnlaget for planarbeidet (Rambøll 2018). Den gir en forenklet oversikt over frekvens på dagens ruter i sentrum. Oversikten skiller mellom pendellinjer som er linjer som kjører fra et sted i byområdet gjennom sentrum og videre til et annet sted, og radielle linjer som er linjer som starter og stopper på holdeplasser i Stavanger sentrum. Kartet viser antall avganger per holdeplass i tidsrommet 15.30 - 16.30 på hverdager. Den viser at tre holdeplasser i Olav Vs gate, ved Atlantic (sørgående retning) og ved apoteket (både nord og sørgående retning), har mellom 21-32 avganger per time. En holdeplass, i Jernbaneveien (sørside), har mellom 16-20 avganger per time. Fire holdeplasser, i Klubbgata/Kongsgata og en i Byterminalen, har



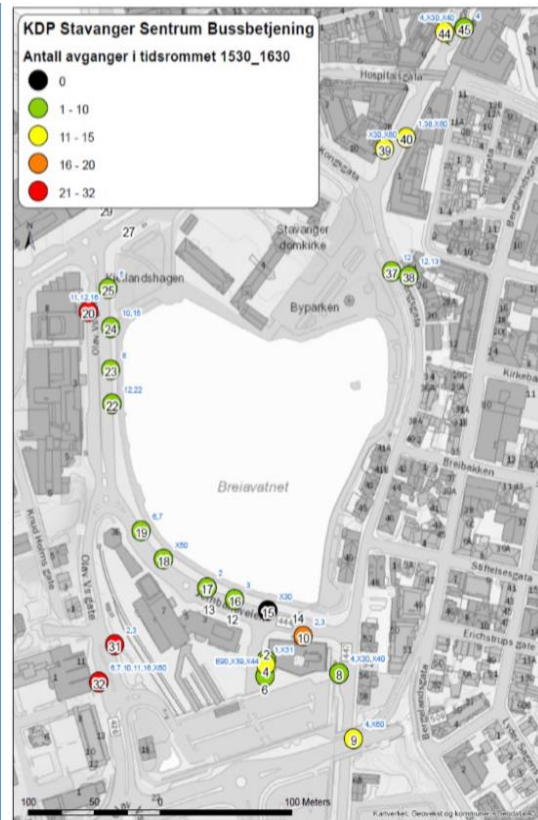
Figur 13. Rutekart for Stavanger (Kilde: Kolumbus)

mellom 11 og 15 avganger per time. Øvrige 10 holdeplasser, bortsett fra en holdeplass, har under 10 avganger per time.

Dagens pendellinjer i Stavanger			
Linje	Strekning	Avg/time rush	Kommentar
2	Sandnes – Stavanger – Tananger	8 / 4	Halv frekvens på en side av pendel
3	Viste Hageby – Stavanger – Forum	8	
4	Rosenli – Stavanger – Madlakrossen	4 / 8	Halv frekvens på en side av pendel
12	Ramsvik – Byhaugen	1	
X30	Fiskepiren – Kvadrat	4	
X60	Sandnes – Stavanger – Hundvåg	4 / 2	Halv frekvens på en side av pendel
Flybuss	Fiskepiren – Stavanger – Sola	4	Plattform på Byterminalen
<b>Sum avganger</b>		27	

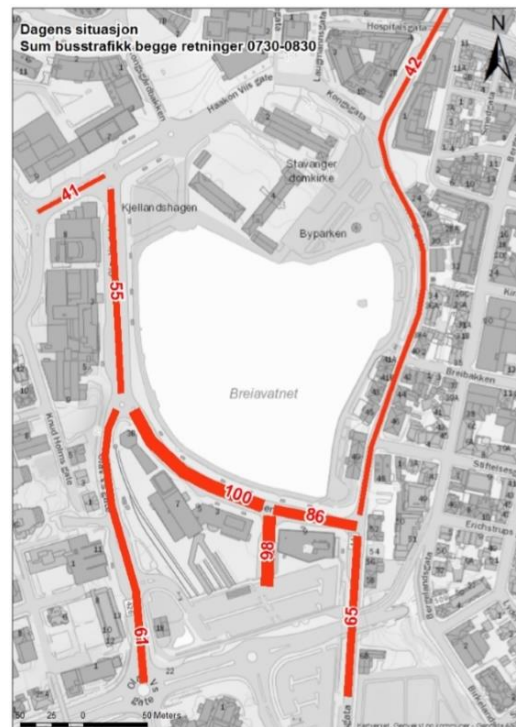
Dagens radielle linjer i Stavanger			
Linje	Strekning	Avg/time rush	Kommentar
1	Hundvåg – Stavanger	8	
5	Tasta – Stavanger	8	
6	Sandnes – Stavanger	4	
7	Skadberg – Stavanger	2 / 4	
8	Randaberg – Stavanger	4	
10	Rennesøy – Stavanger	2	
11	Jättåvågen – Stavanger	4	
13	Godalen – Stavanger	2	
14	Stokka – Stavanger	2	
15	Mekjarvik – Stavanger	2	
16	Madlasandnes – Stavanger	2	
38		0	Ikke i rush
E90	Hauge i Dalane – Stavanger	0	
X31	Godeset – Stavanger	4	
X39	Fiskebekk – Stavanger	1	
X40	Ganddal – Stavanger	2	
X44	Boreriggen – Stavanger	2	
X50	Skadberg – Stavanger	2	
	Kystbussen	1	
	Sør-Vestekspressen	1	
	Lavpriskepressen	0	
<b>Sum avganger</b>		65	Inkl overførte halve fra 2,4 og X60



Figur 14. Oversikt over dagens ruter i Stavanger og antall avganger per holdeplass en gitt time (15.30-16.30) (Rambøll 2018)

Konsulentens kartlegging av bussbevegelser i begge retninger i sentrumsgatene mellom 7.30 og 8.30. viser at Jernbaneveien har høyest antall bussbevegelser med 100 bevegelser i vestre del av Jernbaneveien 86 i østre del. Det er også 98 bevegelser inn og ut av Byterminalen. Gatene kan håndtere antallet bussbevegelser, men det oppstår kødannelse i Jernbaneveien. Observasjoner viser at dette kan ha sammenheng med kryssende bevegelser av busser til og fra Byterminalen, gangfelt med mye gangtrafikk. Når busser fra vest til Byterminalen foretar høyresving på venstre side av avstigningsholdeplassene 13 og 17 og må stanse for kryssende i gangfelt, sperrer de gaten også for gjennomkjørende busser fra øst. Dette påvirker både framkommeligheten og trafiksikkerheten i området.

Framføringshastighet og forsinkelser har betydning for hvordan rutestruktur og driftsopplegg for å betjene busstilbudet legges. Dette påvirker behov for areal for å løse avviklingen av busstrafikken. Ruter i



Figur 15. Sum bussbevegelser i sentrumsgatene 7.30-8.30 (Rambøll 2018)

hel- og halvpendel er arealbesparende, men det stiller krav til forutsigbar framkommelighet for ruten og «balanse» i traseene som kobles i pendel slik at ruten kan driftes effektivt. Det vil si at hvilke ruter som kan koples i hel- og halvpendler, rutetider og framføringshastighet på rutene, behov for reguleringstid på holdeplasser i Sentrum, antall holdeplasser og vendemuligheter for busser som starter og slutter i sentrum har betydning for arealbehovet for å kunne avvikle kollektivtransporten.

Dagens arealbruk er ekstensiv. Det er potensial for å videreutvikle kollektivnett i sentrum for å bedre framkommeligheten til bussene og sikre en mer effektiv og forutsigbar framføringshastighet slik at det blir attraktivt og foretrukket for flere å bruke kollektivtransport oftere. For å oppnå dette er det behov for å heve kvaliteten på den fysiske tilrettelegging for kollektivtransport med egne kollektivtraseer, effektive stoppesteder og terminaler som gir enkel overgang mellom ulike kollektivtilbud, godt integrert i byens liv, og med god tilgjengelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende.

#### 4.2.7.3 Kollektivframkommelighet i planløsningen

Med grunnlag i mål om nullvekst i personbiltransport, overordnede målsettinger for transport, og den sentrale rollen Stavanger sentrum har for hele regionen som handel, kultur og arbeidsplass-senter, er det avgjørende å styrke framkommelighet for kollektivtransport til/fra og i området. Planen legger til grunn at kollektivtrafikk skal prioriteres høyt og ha forutsigbar framkommelighet Bussveien og i hovedtraseene i kollektivnettet. Tabell 4 gir en samlet oversikt over nye bussfelt (inkludert bussgate) i planløsningen, anslått i antall meter.

Tabell 4. Anslått antall meter nye bussfelt (inkludert bussgate) i planen.

	Trasé	Anslått antall meter nye bussfelt. (Sum begge kjøreretninger)
<b>Bussveien</b>	Rv. 509, (E39 - kryss Jernbaneveien)	1700 meter
	Jernbaneveien	180 meter
	Kongsgata, (Jernbaneveien – Lagårdsveien)	440 meter
	Fv. 44, Lagårdsveien (Kongsgata – Muségata, sør)	400 meter
	<b>Sum Bussveien</b>	<b>2720 meter</b>
<b>Hovedruter</b>	Kongsgata (Jernbaneveien – Klubbgate)	330 meter
	Klubbgate	260 meter
	Fv. 447 Verksgate	400 meter
	<b>Sum hovedruter</b>	<b>990 meter</b>
<b>Sum bussfelt kdp sentrum</b>		<b>3710 meter</b>

For Bussveien legger planen grunnlaget for effektiv framføring med egne kollektivfelt på fv. 44 Lagårdsveien og i rv. 509 Madlaveien, bussgate i Kongsgata, Jernbaneveien og Olav Vs gate samt prioritet i kryss. Planen legger også til rette for en sentral plassering av holdeplass for Bussveien i Jernbaneveien. Det legges til grunn at Jernbaneveien opparbeides som en gateterminal som en del av knutepunktet med gode overgangsmuligheter mellom bussveibusser, tog, bybusser og annet busstilbud, og med gode forbindelser til/fra området fots og med sykkel.

Videre legger planløsningen til rette for god framkommelighet i alle hovedruter i sentrum. Kongsgata og Klubbgate skal tilrettelegges som kollektivgater og Verksgate/Verksallmenningen med tosidig kollektivfelt i. Olav Vs gate stenges for biltrafikk og gjøres også om til bussgate. Det legges til rette for biladkomst til P-St. Olav i sør og til Atlantic fra nord.

Kollektivframkommeligheten er vurdert ut fra følgende forhold:

- Endring i fysiske traseer og kapasitet inkludert holdeplasser

Føringer om egne bussfelt i hovedaksene for kollektivtransport er fulgt opp i planen.

#### 4.2.7.4 Bussveien

**Kannik (fra kryss E39 via Olav V's gate til Jernbaneveien).** Planen gir en ny disponering av trafikkarealet i fv. 509 gjennom Kannik. Kannik har i dag 4 kjørefelt, ingen egne bussfelt. Planen omfatter omdisponering fra fire til to kjørefelt og to egne bussfelt. Traséen er en del av Bussveien, og bussene skal ha prioritet og kjøre uten forsinkelse. Det er gjennomført trafikksimuleringer med kapasitetsberegninger for fire ulike alternativer for en slik omdisponering av trafikkarealet fra kryss E39/fv. 509 til kryss fv. 509/Olav V's gate. Alternativene består av ulike krysstyper og sidestilte, midtstilte eller parallelførte bussfelt.

Trafikkanalysen viser at rundt 30 % av dagens trafikk vil avvises om to av dagens kjørefelt gjennom Kannik omgjøres til bussfelt. I løpet av planarbeidet er det blant annet med grunnlag i analysen arbeidet videre med parallelførte bussfelt fra Jernbaneveien via Olav Vs gate og gjennom Kannik. Dette bygger på at parallelførte bussfelt (alternativ 4 jf. vedlegg) antas å gi best kapasitet både fra Motorveien og fra Bergelandstunnelen/ Bergelandsgata og derfor mindre problematisk køsituasjon enn de andre alternativene. Beregningene viser imidlertid at denne løsningen gir kø i Løkkeveien som følge av kyssets kapasitet for svingebevegelser over kollektivfeltene og inn og ut av Løkkeveien. Analysen konkluderer med at denne trolig er «kunstig høy» for dette alternativet fordi analysen bygger på at all trafikk fra Wesselsgate overføres til Løkkeveien. I realiteten vil denne trafikken fordele seg på flere veier. Alternativ 4 gir god framkommelighet for bussene som følge av at den åpner for kryssløsninger hvor busstraseen går uavhengig av øvrig trafikk i både krysset med Motorveien og Olav Vs gate/Muségata. Dette gir dermed god robusthet og mulighet for forsinkelsesfri framkommelighet for busstrafikken.



Figur 16. Illustrasjon av parallelførte bussfelt ved krysset Motorveien X Madlaveien

I tråd med planene for Bussveien legger planløsningen til grunn at trafikkareal på strekningen i rv. 509 Madlaveien forholder seg til eksisterende gateløp i rv. 509 Madlaveien (jf plankart). Planen bruker dagens byggegrense for bebyggelse som ytre ramme for tverrsnittet. Planløsningen legger til rette for utvidelse av tverrsnittet i Olav V's gate, ved at det tas av jernbanearealet på østsiden av vegen. Olav V's gate fra Jernbaneveien til adkomst P-hus St. Olav skal legges til rette som kollektivtraseer uten biltrafikk. Kollektivtraseen fortsetter i egne parallelført kollektivfelt videre i Madlaveien.

Planløsningen viser en holdeplass i Kannik, mellom Løkkeveien og Motorveien for å oppnå best mulig framkommelighet for bussene og effektive ruter. Dette er i samsvar med anbefalinger fra Bussveiprojektet om avstand mellom holdeplasser på rundt 500 meter. Endelig plassering av holdeplass vil fastsettes i kommende detaljregulering av bussveistrekningen.

**Fv 44 Lagårdsveien fra Strømsbrua til Kongsgata.** Det er i dag sidestilte kollektivfelt på store deler av strekningen, med unntak av ca. 400 meter ensidig kollektivfelt ved Lagårdsveien 80. Planen legger til rette for at også denne delen får kollektivfelt. Hvorvidt løsningen blir sidestilte kollektivfelt som i dag eller en annen løsning avklares i reguleringsplan. Planløsningen bruker dagens byggegrenser for avgrensning av ytre ramme for gatetverrsnitt (jf plankart). Dette betyr en utbedring med totalt 440 meter nye bussfelt i forhold til dagens situasjon.

**Kongsgata fra fv 44 Lagårdsveien og Jernbaneveien.** Bussveitraseen fra fv 44 Lagårdsveien til Jernbaneveien legges til rette som egen bussgate. Gata stenges for ordinær biltrafikk og tilrettelegges med adskilt trasé for sykkel. Det legges til grunn at buss prioriteres gjennom krysset for Kongsgata og fv. 44 Lagårdsveien. Planløsningen ivaretar buss stopp i gaten.

**Jernbaneveien.** Jernbaneveien er i dag delvis bussgate. Den vestlige delen av vegen er åpen for all trafikk fram til hovedinngang til Stavanger stasjon. Den østlige delen av vegen er forbeholdt busstransport. Jernbaneveien fungerer i dag som terminal for sentrumsrettede bussruter, med innkjøring til oppstilling av busser ved jernbanestasjonen.

Planen legger til rette for at hele traseen fra kryss med Olav V's gate til Kongsgata, (ca. 220 meter) blir ren bussgate. Det betyr en utvidelse av bussgate i området med ca. 90 meter. Planen legger til grunn at Jernbaneveien skal, med etablering av Bussveien, ha en oppgradert og forbedret terminalfunksjon. Det skal legges til rette for sømløs overgang til tog og andre bussruter. Planløsningen legger også til rette for en god kobling til overordnet gang- og sykkelnett med sykkelvei med fortau/turvei langs Breiavatnet. Det skal legges tydelig til rette for kollektivbrukere, gående og syklende i området. Planen prioriterer terminalfunksjonen og framføring av kollektivtransport, og legger til grunn at Jernbaneveien er stengt for varelevering. Dette vurderes å gi en forbedret framkommelighet for buss til og fra sentrum. Bussene får uhindret framkommelighet og gode terminalfunksjoner med utbedrede holdeplasser.

**Olav Vs gate.** Olav Vs gate har i sør to kjørefelt, og ekstra svingefelt til P-Jernbanen og P-St. Olav, og inn mot rundkjøringen i sør. I nord har østsiden av gata holdeplass for buss, kollektivfelt og kjørefelt. Vestsiden av gata har avsatt ett kjørefelt og et eget areal som brukes som holdeplass for buss og taxi, og sted for kortere stopp for privatbil.

Planløsningen legger til grunn prioritering av buss gjennom å etablere kollektivfelt i Olav Vs gate fra Jernbaneveien. Olav Vs gate stenges for biltrafikk fra sør ved adkomsten til P-St. Olav, og strekningen videre etableres som kollektivgate. Inn mot rundkjøringen i sør legger planen til grunn planene for Bussveien som er parallelført bussvei på vestsiden. Planløsningen legger også til grunn at Olav Vs gate i nord legges til rette som kollektivgate med adkomst for bil til Atlantic.

I søndre del av St. Olavs gate ivaretar planen eksisterende holdeplasser ved Apoteket. I nordre del av St. Olavs gate opprettholdes holdeplasskapasitet. Arealet nærmest Jernbaneveien kan knyttes til knutepunktet og sikre god overgangsmulighet mellom Bussveien og øvrige bussruter.

#### 4.2.7.5 Øvrige kollektivtraseer

**Kongsgata nord for Jernbaneveien og Klubbgate.** I Kongsgata/Klubbgate er personbiltrafikken i dag dempet ved trafikkregulerende tiltak. Blant annet er strekningen fra Hospitalsgata og nordover

stengt for gjennomkjøring for ordinær biltrafikk. Planløsningen legger til rette for å gjøre om gata til kollektivgate i Kongsgata/Klubbgata. Kjøretrasé for varelevering opprettholdes. Strekingen inngår også i hovednett for sykkel. Dette følger av at søndre deler av Kongsgata stenges for å sikre Bussveien forsinkelsesfri framkommelighet og prioritering av hovedkollektivtrasé og hovedsykkeltrasé i Kongsgata og Klubbgata. Dette innebærer at to parkeringsanlegg mister adkomst, P-Domkirkehallen og Arkaden P-hus. Planen legger til rette for stopp for buss i gate ved knutepunktet/Jernbaneveien og i Klubbgata.

**Verksgata/Verksallmenningen.** I Verksgata er det to kjørefelt for bil og en bussholdeplass i østgående retning. Verksallmenningen har kollektivfelt, og er tilrettelagt med kantsteinsstopp på en side og bussholdeplasser på andre siden av gata. Planløsningen legger til rette for at to av kjørefeltene i Verksgata gjøres om til kollektivfelt. Dagens kollektivfelt i Verksgata opprettholdes. Traseen videre mot øst og mot Hundvåg har ett kollektivfelt. Dette beholdes. Det legges til rette for gateterminal ved mobilitetspunkt ved Fiskepiren med enkel overgang mellom buss og båt/ferge, god tilgjengelighet til fots og med sykkel. Mobilitetspunktet skal i tilrettelegges for offentlig sykkelparkering, parkering av bysykler, bildeleordning, informasjon og bokser for småleveranser. Planløsningen legger videre til rette for at kollektivtraseen fortsetter som gate prioritert for buss i Ryfylkegata mens kjørende ledes til Haugesundsgata. Ryfylkegata inngår også i sykkelnett og tilrettelegges med sykkelfelt. Det er aktuelt å benytte smarte løsninger i form av å retningsstyre kollektivfeltet eller andre former for trafikkstyring for å sikre framkommelighet for kollektivtransport i kulverten og til Ryfylkegata.

**Holmen.** Planløsningen legger til rette for busstrasé til Holmen. Dette sikrer fleksibilitet i utviklingen av kollektivtilbudet ved at det gir rom for flere kjøremønstre, vendemulighet og sted for regulering for busser som har start og sluttsted i sentrum. Sammen med gateterminal på Fiskepiren som også kan fungere som start og slutt for busser.

#### 4.2.7.6 Byterminalen og holdeplasser

Planen legger til rette for forutsigbar framkommelighet for bussen i området. Den fysiske tilretteleggingen med egne bussfelt vil gi bedre trafikkavvikling. Dette gir rom for å utnytte knutepunktet og holdeplassene bedre. Planløsningen bygger på anbefalingene i Rambølls utredning. Konsulenten har, basert på Kolumbus' framtidsscenario 2030, sett på flere scenarier for framtidig trafikkavvikling. To der busstrafikken gitt Kolumbus' rutestruktur for 2030, henholdsvis vender på Byterminalen (Scenario 1) eller vender på Fiskepiren/Holmen (Scenario 2).

Ytterligere to scenarier viser tilpasning til tilgjengelig infrastruktur gitt Kolumbus' rutestruktur for 2030 med pendelsetting av ytterligere to linjer med betjening fra Olav Vs gate, og Flybussen legges utenom Byterminalen. Dette brukes som eksempel på hvordan framkommelighetstiltakene som ligger i planløsningen bidrar til at trafikkavviklingen kan effektiviseres. Hvordan effektiviseringen gjøres og på hvilken måte må utredes nærmere. Scenario 3 forutsetter at X-linjer som i dag snur på Byterminalen forlenges til Fiskepiren/Holmen, pendelsetting av linje 7+8 og 15+16, Flybussen utenom Byterminalen, resterende sentrumsrettede linjer (inkl. fjernbusser) vendes i Byterminalen (6, 10, 11, 13, 14, 100, E90, NW300 og NW400). Scenario 4 forutsetter at ingen linjer vender på Byterminalen. Dette legges til Fiskepiren/Holmen, Pendelsetting av linje 7+8 og 15+16 og flybuss utenom Byterminalen. Tabell 5 viser linjer og deres termineringspunkter i de ulike scenarioene.



Tabell 5. Linjer og termineringspunkt gitt ulike scenarier (Rambøll 2018).

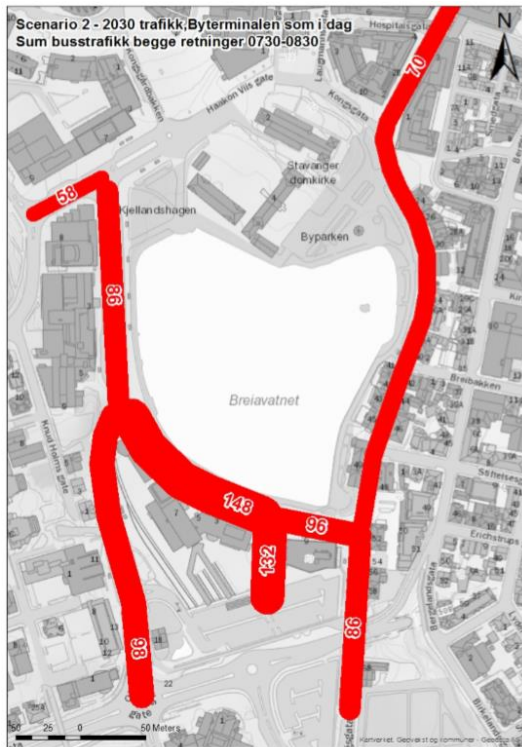
Linje	Strekning	Avg/t	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
1	Hunvåg - Sentrum - Madla	8	Pendel	Pendel	Pendel	Pendel
A	Tananger – Sentrum	8	Pendel	Pendel	Pendel	Pendel
B	Viste Hageby - Sentrum - Forus	8	Pendel	Pendel	Pendel	Pendel
2	Rosenli - Stavanger - Tasta	8	Pendel	Pendel	Pendel	Pendel
6	Stavanger - Sandnes	6	Byterminalen	Fiskepiren	Byterminalen	Fiskepiren
7	Stavanger - Skadberg	8	Byterminalen	Fiskepiren	Pendel	Pendel
8	Stavanger - Randaberg	8	Byterminalen	Fiskepiren	Pendel	Pendel
10	Stavanger - Rennesøy	4	Olav V's gt	Olav V's gt	Olav V's gt	Olav V's gt
11	Stavanger - Jåttåvågen	6	Byterminalen	Fiskepiren	Byterminalen	Fiskepiren
12	Ramsvig - Byhaugen	1	Pendel	Pendel	Pendel	Pendel
13	Stavanger - Godalen	2	Byterminalen	Olav V's gt	Olav V's gt	Olav V's gt
14	Stokka - Stavanger	4	Byterminalen	Fiskepiren	Byterminalen	Fiskepiren
15	Stavanger - Mekjarvik	4	Byterminalen	Fiskepiren	Pendel	Pendel
16	Stavanger - Madlasandnes	4	Byterminalen	Fiskepiren	Pendel	Pendel
38		0	Kongsgt	Kongsgt	Kongsgt	Kongsgt
100	Stavanger - Ryfast	6	Byterminalen	Olav V's gt	Byterminalen	Olav V's gt
E90	Hauge i Dalane - Stavanger	1	Byterminalen	Fiskepiren	Fiskepiren	Fiskepiren
X30	Fiskepiren - Kvadrat	4	Fiskepiren	Fiskepiren	Fiskepiren	Fiskepiren
X31	Stavanger - Godeset	4	Byterminalen	Fiskepiren	Fiskepiren	Fiskepiren
X39	Stavanger - Fiskebekk	2	Byterminalen	Fiskepiren	Fiskepiren	Fiskepiren
X40	Stavanger - Gandda	4	Fiskepiren	Fiskepiren	Fiskepiren	Fiskepiren
X44	Boreriggen - Stavanger	1	Byterminalen	Fiskepiren	Fiskepiren	Fiskepiren
X50	Stavanger - Skadberg	4	Byterminalen	Fiskepiren	Fiskepiren	Fiskepiren
X60	Sandnes - Stavanger - Hundvåg	4	Byterminalen	Fiskepiren	Fiskepiren	Fiskepiren
Flybuss	Fra Flyplassen	4	Fiskepiren	Fiskepiren	Fiskepiren	Fiskepiren
Kystbussen	Til Stavanger	1	Byterminalen	Fiskepiren	Fiskepiren	Fiskepiren

Illustrasjonene i figur 18 på neste side viser sum bussbevegelser i ulike sentrumsgater mellom 7.30 og 8.30 i de ulike scenarioene. Scenario 1 som er Kolumbus' scenario for 2030 viser at trafikken øker med 48 % i Jernbaneveiens vestre del og 35 % inn/ut av Byterminalen i forhold til dagens situasjon.

Planløsningen bygger på scenario 3 som legger til grunn effektivisering av trafikkavviklingen, kompakt byterminal og vending av terminerende sentrumsbusser ved Fiskepiren/Holmen. Dette følger konsulentens anbefaling. Scenario 3 innebærer at trafikken øker med 16 % i Jernbaneveiens vestre del og reduseres med 44 % inn ut av Byterminalen og en trafikkøkning på 138 % i Kongsgata og Klubbgata. Planløsningen legger til grunn at disse gatene stenges for ordinær biltrafikk. Samlet sett vil derfor trafikken i gaten gå betraktelig ned sammenlignet med i dag.

Kongsgata er en særegen verneverdig gate. Dette hensynet er med å sette rammer for hvordan gata kan opparbeides. I utredningen konkluderer Rambøll med grunnlag i referanselitteratur at det er tilstrekkelig strekningskapasitet for å kunne avvikle busstrafikken på en god måte. De framhever at det for toveistrafikk er forholdene ved holdeplass som i stor grad er styrende. Planløsningen legger til grunn at holdeplassene legges til Klubbgata. For å ivareta også sykkel og gangtrafikk på en god måte i Kongsgata på det smaleste partiet, er det aktuelt å snevre inn gata på en strekning til et kjørefelt. Dette gjør at bussene kan risikere å vente på hverandre en kort periode. Ytterligere analyser for å optimalisere løsninger for gata må gjøres i plan for opparbeidelse av gata.

Scenario 1 - Byterminalen opprettholdes, 2030 trafikk. Sum bussbevegelser i sentrumsgatene med Byterminalen som vendeområde



Scenario 2 - Byterminalen fjernes, 2030 trafikk. Sum bussbevegelser i sentrumsgatene med bruk av Fiskepiren og Holmen som erstatning



Scenario 3 – Kompakt Byterminalen, tilpasning av drift, 2030. Sum bussbevegelser i sentrum med X-linjer til Fiskepiren, pendel 6+7 og 15+16

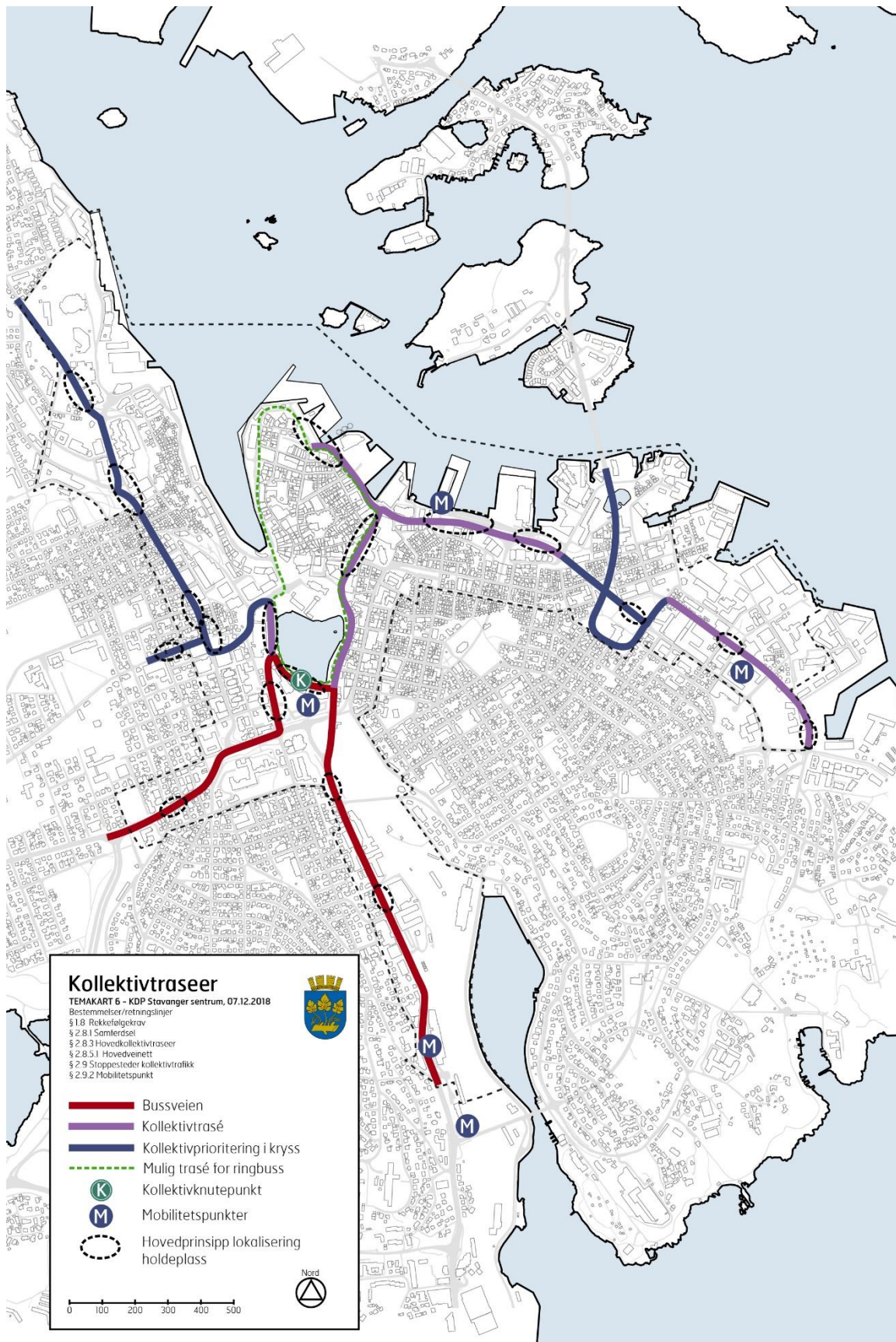


Scenario 4 – Byterminalen fjernes, driftstilpasning, 2030. Sum bussbevegelser i sentrum med terminering Fiskepiren/Holmen og pendel 6+7 og 15+16



Figur 17. Oversikt over bussbevegelser i sentrale gater i dagens situasjon og ulike senarioer (mellom 7.30 og 8.30).

I tråd med Rambølls anbefaling legger planløsningen til grunn fleksibilitet for utvikling kollektivbetjeningen i Stavanger sentrum ved at den gir rom for flere kjøremønstre og vendebehov. Knutepunktet konsentreres til Jernbaneveien med Stavanger stasjon og med kompakt byterminal. Planen legger til rette for vendemulighet både i tilknytning til gateterminal og mobilitetspunkt ved Fiskepiren og på Holmen, og unytter behovet for fleksibilitet med alternative vendemuligheter for terminerende busser i sentrum til også å kunne tilby økt tilgjengelighet de Holmen og Stavanger øst. Utbygging i disse områdene gir også økt trafikkgrunnlag i denne delen av sentrum. Konsulenten anbefaler å samlokalisere holdeplasser og navngi disse for å forenkle og gi bedre oversikt til kunden. Dette er et innspill som vi legger til grunn at vil bli tatt med videre i arbeidet med å markedsorienterte tilbudet i sentrum. Planløsningen skisserer 5 holdeplasser i tillegg til knutepunktet ved Stavanger stasjon. Disse er i Olav Vs gate sør, og Olav Vs gate nord, Klubbgata, Holmen, Fiskepiren, jf. temakart for kollektivtraseer i figur 19. Planen legger til rette for samme holdeplasskapasitet som i dag.



Figur 18. Kollektivtraseer, holdeplasser og mobilitetspunkt (planløsning)

## 4.2.8 Konsekvensvurdering - kjørende

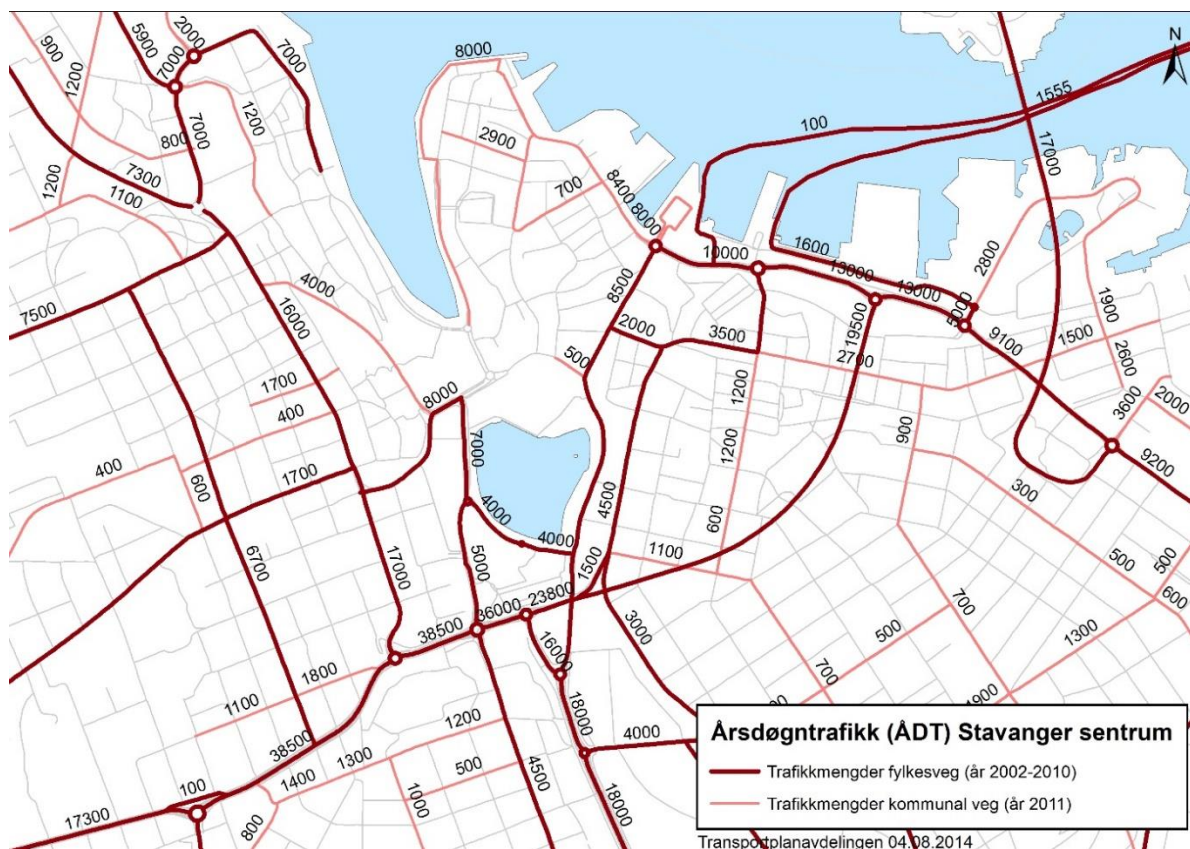
### 4.2.8.1 Bilframkommelighet i dag

Kommuneplanen legger til grunn at veksten i persontransporten skal tas med gang, sykkel og kollektivtransport og at personbiltransporten ikke skal øke. Samtidig skal vi legge til rette for effektiv næringstransport. Bilandelen er i dag 46 %. For å nå målet om at biltrafikken i sentrum ikke skal øke må vi oppnå en bilandel på rundt 30 %, dvs.

Sentrums gatenett er satt sammen av gater med ulik transportfunksjon. Gatenettet kan deles inn i typer avhengig av dens funksjon.

- Hovedgater dekker behovet for transport til/fra bydeler og nabokommuner
- Samlegater er viktige gater innenfor sentrum med gjennomkjøring.
- Adkomstgater fører til bebyggelse

Sentrums hovedatkomst med bil er fra Løkkeveien, Kannik, og Havneringen. De viktigste p-anleggene er knyttet til disse gatene. Hoved- og samlegatene er sterkt belastet med biltrafikk. Figur 20 gir et bilde av over trafikkmengde for et gjennomsnitts døgn i året (ÅDT) i ulike sentrumsgater estimert ut fra tellinger som er foretatt. Høy ÅDT fører til lokal miljøbelastning i form av støy, luftforurensing. Gater med høy trafikkmengde skaper også barrierer i byen. Biltrafikken skaper framkommelighetsproblemer for kollektivtrafikken og reduserer framkommelighet og attraktiviteten for gående og syklende.



Figur 19. Årsdøgntrafikk (ÅDT) på vegnettet i og rundt sentrum.

Kongsgata og Klubbgata er sentrale gater i sentrum. Disse er åpne for privatbiltrafikk fra sør i dag. Begge gatene er også del av kollektiv- og sykkelnett. I perioder om ettermiddagen og lørdager skaper biltrafikken store forsinkelser for kollektivtrafikken.

Langs kaien ved Torget-Vågen området er gaten over tid blitt nedgradert for bil av hensyn til bymiljøet, aktivitet og for å bedre forholdene for gående. Området blir stengt for gjennomgangstrafikk natt til lørdag og søndag, og ved arrangementer om sommeren.

Etablering av fastlandsforbindelsen rv. 13 Ryfast med Hundvågstunnelen og bygging av E39 Eiganestunnelen skal være ferdig i 2019. Når disse forbindelsene åpner for trafikk i 2019, vil store deler av oppstillingsarealet for kjørende til fergene være overflødig. Videre vil Stavanger sentrum avlastes for gjennomgangstrafikk fra Hundvåg og Ryfylke og trafikk som skal på tvers i sentrum vest. Spesielt hovedgaten gjennom Bergelandstunnelen og Kannik vil få redusert trafikk, men også Verksallmenningen og Havneringen, Haugesundsgata, Storhaugtunnelen/Strømsbrua og Lagårdsveien. Det forventes også at Eiganestunnelen vil bidra til redusert trafikk i Løkkeveien og forbindelsene videre i Tanke Svilands gate og Borgermester Middelthons gate mot Tasta.

Ny bompengordning med rushtidsavgift er startet opp på Nord-Jæren. I motsetning til tidligere kreves det nå inn bompenge i ringer rundt sentrale deler i byområdet, blant annet Stavanger sentrum. Dette har betydning for bilens konkurranseflate med andre transportmidler. Befolkningstettheten er høy i sentrale deler av Stavanger. I tillegg er tilgjengelighet god til fots, med sykkel og kollektivtransport sammenlignet med andre steder i byområdet. Det forventes derfor redusert biltrafikk til sentrale deler av Stavanger som følge av ny bompengordning.

#### 4.2.8.2 Bilframkommelighet med planen

Hovedgatenettet i sentrum opprettholdes i stor grad som i dag, men planløsningen har tiltak på strekninger som forbedrer framkommeligheten for kollektivtrafikken og sykkel. Dette vil redusere kapasitet for personbiltrafikk og dermed redusere framkommeligheten for bil.

Gatenettet er fleksibelt og gir i utgangspunktet tilgjengelighet for alle trafikantgrupper, men det er ikke hensiktsmessig å prioritere alle trafikantgrupper i alle gater, spesielt hvis det vil stille krav om separate løsninger. Hensynet til trafiksikkerhet, framkommelighet og miljø er grunner til at enkelte trafikantgrupper prioriteres i et gatetverrsnitt. Stedlig karakter, historie og attraktivitet er også viktig for et bysentrum som Stavanger.

Planløsningen legger til grunn en bilandel på 30 %. Som vist i temakart for bil, legger planen til rette for et overordnet gatenett med hovedgater og adkomstgater (figur 21). Disse er viktige for å løse tilstrekkelighet framkommelighet, tilgjengelighet og adkomst med personbil i sentrum. Dette er fv. 44 Lagårdsveien, rv. 509 Madlaveien fra sør og vest, Bergelandstunnelen, Verksallmenningen og Haugesundsgata og Bybrua i øst, samt Løkkeveien, Tanke Svilands gate og Borgermester Middelthons gate mot nord. Videre ivaretar samlegater tilgjengelighet og adkomst innad i de ulike delene av sentrum for kjørende. Planløsningen legger til rette for god tilgjengelighet for kjørende til og i sentrum, men prioriterer ned framkommelighet for personbil.

Planen legger til rette for sømløse reiser for å gjøre det fleksibelt å løse transportbehovet uten bil. Planen prioriterer kollektivtrafikk, syklist og gående. Dette bidrar til å redusere arealbruken til transport og gir rom for økt byliv. Den omdisponerer også areal til utbyggingsformål. Dette fører også endringer av areal som i dag er satt av til trafikkareal og vil ha konsekvenser for framkommelighet med bil.

Ryfast med Hundvågstunnellen, og Eiganestunnelen gir muligheten til å styrke sentrumsrettet trafikk. Planen har derfor tiltak som konkret følger opp denne muligheten med å prioritere sentrumsrettet trafikk på de viktige hovedinnsfartsårene. Planløsningen bygger også på anledning dette gir til å styrke tilbudet til og i sentrum for gang, sykkel og kollektivtransport.

Fv. 509 Kannik er en hovedgate og hovedkollektivåre som inngår i Bussveien. Når Ryfast og Eiganestunnelen åpner for trafikk, er det nettopp denne strekningen som vil få den største reduksjonen i biltrafikken. For å bedre framkommeligheten for busstrafikken omdisponeres to kjørefelt til bussfelt. Dette kan føre til endring i veivalg og økt gjennomkjøring i de sentrumsnære områdene på Storhaug, Våland og Eiganes. Ved detaljplanlegging må en vurdere tiltak for å hindre dette. Det er anslått at Kannik har en trafikkbelastning på 38 500 kjt./døgn. Med planens omdisponering av to kjørefelt anslår vi at strekningene vil ha kapasitet på omlag 20 000 kjt/døgn.

På oppdrag for Statens vegvesen gjennomførte Norconsult AS i 2015 en trafikksimulering av konsekvenser av å gjøre om to av dagens fire kjørefelt i Kannik til kollektivfelt. Det ble vurdert ulike løsninger for bussprioritering med midtstilte kollektivfelt, sidestilt kollektivfelt og parallelførte kollektivfelt. Det ble også skilt mellom signalregulerte kryss med bussprioritering og signaregulerte rundkjøringer med bussprioritering. Det ble utført simulering for morgen og ettermiddagsrush.

Resultatene viser midtstilt parallellført løsning av Bussveien som de mest gunstige alternativene med tanke på framkommelighet for buss og avvikling av den ordinære trafikken. Krysset med Madlaveien og Motorveien er bygget med flere plan og kompliserte betongkonstruksjoner. Dette har lagt føringer for valg av løsning for Bussveien. Parallellført Bussvei vil gi en egen trasé for bussene til/fra Olav Vs gate og Madlaveien. Det vil i tillegg gi god avvikling for ordinær biltrafikk i resterende deler av dette krysset. I planløsningen stenges Olav Vs gate fra adkomsten til P-St. Olav til sentrum. Dette vil begrense omfanget av kjørende som skal svinge mot sentrum. Endelig løsning fastlegges i planene for Bussveien.

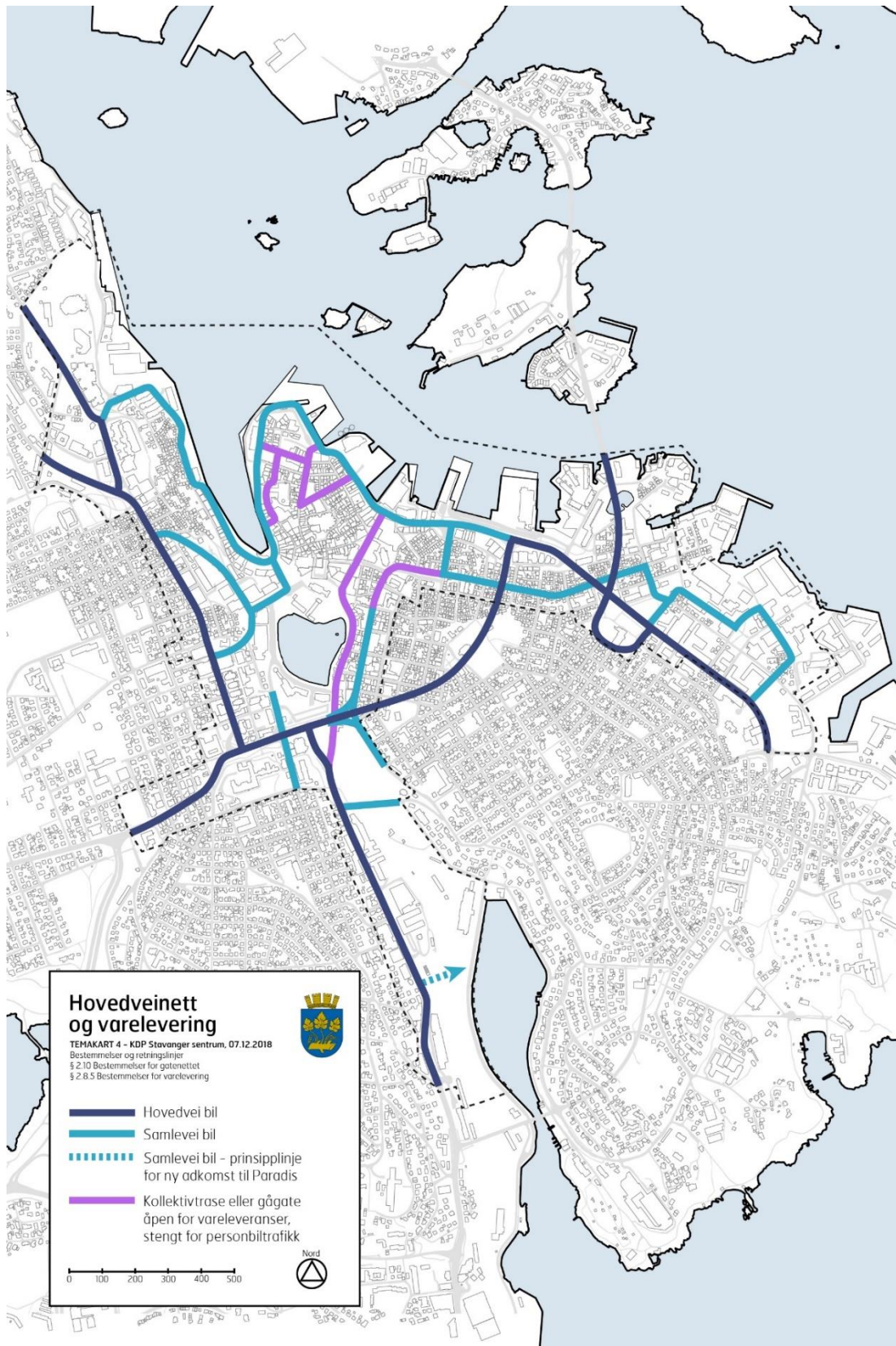
Planen legger til grunn at Kongsgata og Klubbgata stenges for ordinær biltrafikk for å prioritere framkommelighet for Bussveien og hovedkollektivaksen gjennom sentrum og mot sentrum øst. Dette gir rom for også å prioritere syklistene bedre i gata. Gata inngår også i nett for varelevering. Stenging av Kongsgata og Klubbgata for ordinær biltrafikk reduserer tilgjengeligheten med bil til Bergelandsgata og Storhaug. Planen legger til rette for en ny avkjøringsrampe fra Berglandsbrua til Birkelandsgata. Rampen kan også avlaste Kirkegårdsveien/Paradissvingen for trafikk og bedre forholdene for gående og syklende. Nye rampe må bygges som bru med stigning på rundt 5 %.

Planløsningen legger til rette for at Nytorget kan stenges for gjennomkjøring og gående, syklende og byliv i Bergelandsgata og Pedersgata. Verkgata vil få redusert trafikk som følge av at Klubbgata stenges for biltrafikk og Tausambandet legges ned. Den tilrettelegges som samlegate der ett kjørefelt gjøres om til kollektivfelt. Verksallmenningen fra Bergelandstunnelen og østover opprettholdes som hovedgate, men også her prioriteres framkommelighet for kollektivtransport. Planen opprettholder havneringen som samlegate, og Løkkeveien, Tanke Svilands gate, Stokkaveien og Borgermester Middelthons gate som hovedgater.

Planen legger opp til å etablere lysregulering som trafikkstyrende virkemiddel i kryss. Tiltakene reduserer krysskapasiteten, og forventes dermed å ha en trafikkavvisende effekt til de nye tunnelforbindelsene. Samtidig gir lysregulering mulighet for å prioritere kollektivtrafikken, blant annet på bussveistrekningen i Kannik.

De planlagte tiltakene i overordnet transportsystem vil sammen med tiltakene i denne planen påvirke befolkningen reisemiddelvalg og gi en generell reduksjon av biltrafikken i byområdet. Planen legger til rette for at varelevering skal kunne foregå effektivt. Planen viser kjøretreaser for

varelevering i gater der adkomsten er begrenset for ordinær biltrafikk. Planen stiller også krav om tilrettelegging av varemottak og vareleveringslommer.



Figur 20. Hoved- og samlevegater og trasé for varelevering (planløsning).



## 4.2.9 Konsekvensvurdering - bilparkering

### 4.2.9.1 Dagens situasjon for bilparkering

En kartlegging som er gjort i forbindelse med planarbeidet viser at det er omlag 4.700 offentlig tilgjengelige p-plasser i sentrum. I tillegg er det omlag 3.700 private p-plasser. Det vil si til sammen ca. 8.500 parkeringsplasser samlet. Grove anslag indikerer at ca. 50 % av parkeringskapasiteten er i bruk til daglig. For å sikre at de mest sentrale plassene utnyttes mest mulig optimalt, er det innført tids- og/eller avgiftsregulering på de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene i Stavanger sentrum. Dette for å redusere langtidsparkeringen og legge til rette for fleksibel kunde- og besøksparkering. Parkeringsanleggene benytter progressiv takst, i tillegg prises attraktive anlegg høyere enn anlegg med lavere belegg for å unytte parkeringskapasiteten på en god måte. Stavanger parkering jobber med smarte løsninger for dynamisk prising og brukervennlig rettleiding av bruker til en ledig plass ut fra beliggenhet og pris.

For å ivareta parkeringsbehovet i bygg oppført før 1965 har Stavanger boligsoneparkering som innebærer at beboere og næringsdrivende i disse byggene kan parkere i gaten mot et gebyr. Det ulike soner med ulike regulering. I sentrumskjernen er gateparkering kun tillatt på anviste plasser.

Med grunnlag i statistikk fra Stavanger parkering kan det konstateres at dagens parkeringsbehov er dekket, spesielt korttidsparkering. Både P-Kyrre og P-huset Parketten har betydelig ledig kapasitet. Belegget i disse anleggene ligger på omkring 30 % på dagtid. Ordningen med boligsoneparkering bidrar også til å regulere omfanget av gateparkering.

Kommuneplanen stiller krav om 0,9 plasser per 100 m<sup>2</sup> BRA i Stavanger sentrum, for både bolig og næring. Innenfor gjeldene sentrumsavgrensning gis det muligheter til å kjøpe seg fri fra parkeringskravet. Frikjøpsbeløpet er per i dag lavt sammenlignet med kostnaden per plass i et nytt parkeringsanlegg. Det pågår en gjennomgang av frikjøpsordningen for blant annet å se den også i sammenheng med boligsoneparkering.

### 4.2.9.2 Bilparkering i planen

I tråd med overordnet målsetting legger planen til grunn nullvekst i personbiltransporten. Planen skiller mellom tre ulike soner i sentrum. Normen for boligparkering ligger fast til 0,5 plasser per boenhet uavhengig av lokalisering. For næringsformål skiller det mellom sentrale deler av sentrum og områder i randsonen til sentrale deler av sentrum. I sentrale deler av sentrum er normen for næringsparkering 0,1 plasser per 100 m<sup>2</sup>, og for områder med lavere tilgjengelighet 0,5 plasser per 100 m<sup>2</sup>. Forskjellene begrunnes blant annet i forskjellig kollektivtilgjengelighet. I søndre deler av sentrum vil bussveien gi god kollektivtilgjengelighet. Planen stiller derfor krav til 0,3 plasser per 100 m<sup>2</sup> BRA.

Planen viderefører og utvider ordningen med frikjøp. Den gir utbyggere anledning til å kjøpe seg fri tilsvarende parkeringskravet i hele planområdet. Frikjøp er i gjeldende kommuneplan begrenset til sentrumsformålet. Bakkeparkering tillates ikke.

Det er tilstrekkelig kapasitet i parkeringstilbudet i dag til å håndtere dette, men planløsningen gjør at det er behov for å omstrukturere parkeringstilbudet.

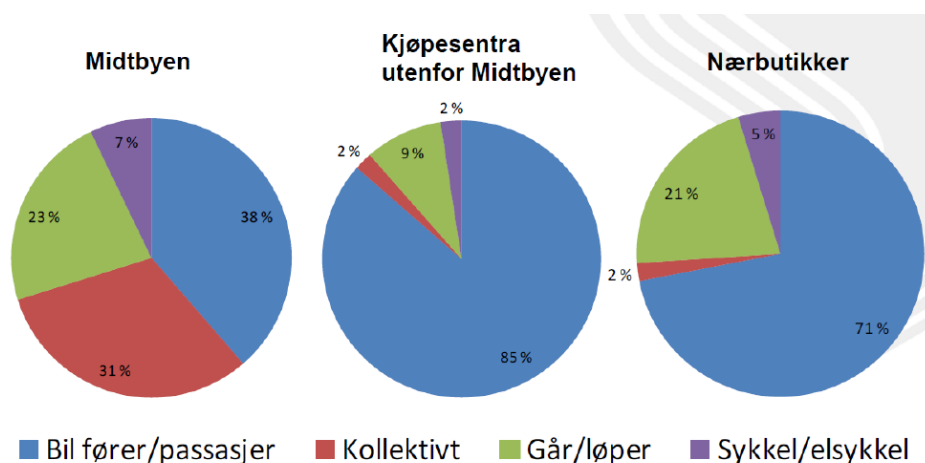
Innenfor sone 1a tillates følgende nye eller utvidede parkeringsanlegg:

- Fiskepiren inntil 800 plasser (100 % offentlig tilgjengelig).
- Holmen inntil 100 plasser (20 % offentlig tilgjengelig).

Jorenholmen erstattes med Fiskepiren. Planen tillater at anlegget utvides med 300 plasser i forhold til dagens anlegg på Jorenholmen som erstatning for bortfall av parkeringsplasser som følge av tiltak i planen. Det samme gjelder anlegget på Holmen. Som følge av at P-Domkirkehallen, Arkaden P-anlegg, omdisponering av P-Jernbanen og noe bortfall av bakkeparkering, vil offentlige parkeringsplasser i sentrum reduseres med rundt 600 plasser. Oppfyllelse av krav i sone 1a dokumenteres med tinglyst avtale som viser at parkeringskravet er løst i et eksisterende anlegg eller gjennom en frikjøpsavtale. For å sikre tilstrekkelig offentlig parkering, stiller planen krav til at p-anlegg i øvrige deler av sentrum (sone 1B og 1C) skal 20 % av plassene i anleggene være offentlig tilgjengelige. Ved at Klubbgata og Kongsgata stenges for personbiltrafikk må P-Domkirkehallen og Arkaden P-hus nyttes til annet formål.

Planen vil påvirke framtidig parkeringsdekning og biltilgjengeligheten til sentrum. Per i dag har sentrum en relativt høy biltilgjengelighet både ut fra veikapasitet, parkeringsdekning. I tillegg er parkeringsnorm i kommuneplanen romslig sammenlignet med de øvrige storbyene. Virkningen av planen for biltilgjengelighet vil dermed være en endring fra høy biltilgjengelighet til mer moderat biltilgjengelighet.

Sentrum har i dag et relativt godt tilbud på korttidsparkering. Reduksjon i parkering i gate og plasser vil innebære et bortfall av lett tilgjengelige plasser for korttidsparkering. Planløsningen vektlegger bruk av disse arealene til annet formål. For å kompensere for reduksjonen i korttidsparkering, kan det på reguleringsnivå eller gjennom annen oppfølging av planen vurderes om det vil være hensiktsmessig å organisere tilbudet i parkeringsanleggene på en annen måte f.eks. der en andel av parkeringsplassene reserveres korttidsparkering. Forretninger som er lokalisert nær dagens korttidsparkingsplasser vil få en endret tilgjengelighets situasjon. Dette kan påvirke omsetning lokalt, særlig for forretninger som selger større varer. Vi ser allerede eksempler på virksomheter i sentrum som tilpasser virksomheten slik at den er mindre avhengig at kunden benytter personbil. Planen legger samlet til rette for fleksibilitet i transporttilbud og tilgjengelighet. Veksten sentrum legger til rette for vil også bidra med økt kundegrnlag. Det er derfor ikke grunn til å tro at reduksjon i korttidsparkering slik den er løst i dag vil gi vesentlige konsekvenser for handelsomsetningen i sentrumsområdet samlet sett. Det er ikke funnet lokale undersøkelser av hvor mye av omsetningen i sentrum som er knyttet til bilkjørende, men en undersøkelse fra Trondheim viser at profilen på reiser i sentrumssonen normalt er vesentlig forskjellig fra kjøpesentre/nærbutikker. Sentrumshandelen er dermed samlet sett mindre sårbare for denne typen endringer. Økt tilrettelegging for gående/syklende, gode plasser og byrom vil øke attraktiviteten og gi positive virkninger for omsetning.



Figur 21: Undersøkelse av reisemiddelfordeling for handlende i Trondhjem

Med grunnlag i potensialet for utbygging, kombinert med parkeringsnorm vil planen på sikt gi anledning til etablering av opp mot 3000 nye bilparkeringsplasser i hele planområdet. Planen legger opp til at parkeringstilbudet utvikles i tråd med utbyggingen. Dette gjør at introduksjonen av nytt parkeringstilbud avstemmes mot behov fortløpende. Sone 1a (sentrumskjernen og havnefronten) har god parkeringskapasitet i dag. I tråd med at det blir enklere for befolkningen i byområdet å la bilen stå ved at tilbudet for kollektiv, sykkel og gange blir bedre, vil også parkeringskapasitet bli frigjort. For ny utbygging i Sone 1a legger planen derfor opp til at parkeringskravet kan løses i eksisterende parkeringsanlegg eller inn i nye anlegg angitt i planen. Utbyggere gis også anledning til å kjøpe seg fri fra parkeringskravet. Det vil påvirke hvor stort det endelige antallet parkeringsplasser blir. Store deler av ny parkering tilhører sonene 1b og 1c dvs. utbygging i områder der det allerede pågår planprosesser, som i Paradis og i Stavanger øst.

Tabell 6 Oversikt over parkeringsnorm for bil og estimert antall nye plasser.

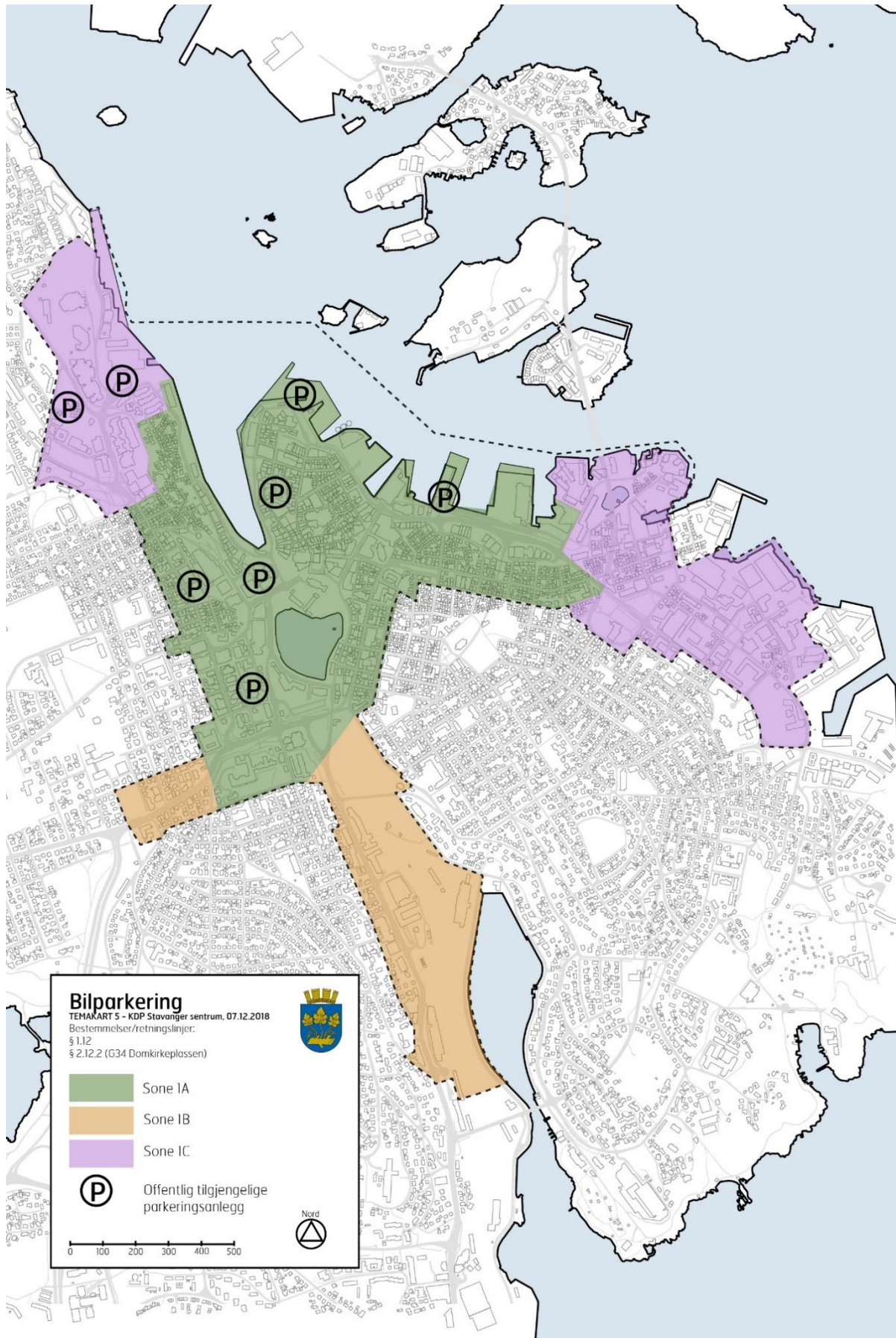
Sone, jf. figur 23	Bilparkering		Estimert antall plasser ut fra utbyggingsareal (netto)		
	Pr. 100 m2 BRA næring	Pr. boenhet inkl. gjesteparkering	Næring	Bolig	Sum
Sentrumskjerne (1a)	0,1 i eksisterende eller nye parkeringsanlegg angitt under	0,5 i eksisterende eller nye parkeringsanlegg angitt under	40	140	180
Havnefronten (1a)			80	250	330
Kannik og Madlaveien (1b)	0,3	0,5	40	50	90
Sentrum sør (1b)			540	550	1090
Sentrum øst (1c)	0,5	0,5	810	490	1300
Sum			1510	1480	2990

Planen vil gi en situasjon der ubrukt parkeringskapasitet i sentrumskjernen utnyttes bedre og etter hvert et høyere belegg i parkeringsanleggene enn i dag. Parkeringsnormen for sentrumskjernen (1a) vil over tid legge mer press på parkeringskapasiteten, men vil neppe gi en situasjon med sterk parkeringsmangel. I de øvrige sonene vil planens parkeringskrav gi en situasjon med moderat utvikling av nytt parkeringstilbud. Planen vil frigi arealer til byutvikling. Utvidelsen av muligheten for frikjøp til hele planområdet gir fleksibilitet til å håndtere en eventuell situasjon med overkapasitet av parkering.

I en situasjon der planens utbyggingspotensial er realisert, kombinert med etablering av ny parkeringskapasitet i tråd med planen vil Stavanger sentrum, i en regional sammenheng, ha den laveste parkeringsdekningen av de regionale næringsområdene. Dette kan forsvares ut fra at Stavanger sentrum har og vil ha den beste kollektiv-, sykkel- og fotgjengertilgjengeligheten i regionen. I en situasjon der det er konkurranse mellom næringsområdene i regionen om etablering av ny næringsvirksomhet, er utfordringen å sikre en opprettholder eller forsterke sentrums attraktivitet. Den lave parkeringsdekningen i planen kan i ett perspektiv være i konflikt med planens mål om å styrke attraktiviteten. Ut fra en bred forståelse av hva som skaper sentrumsattraktivitet og bykvaliteter ville sannsynligvis en strategi basert på å tilby parkeringskapasitet som andre næringsområder virke mot sin hensikt. Omfattende bruk av sentrumsarealer til parkering ville trolig svekke sentrumsattraktiviteten, snarere enn å øke den. I løpet av planarbeidet er det dessuten lagt

fram forslag til interkommunal kommunedelplan for Forus og forslag til ny kommuneplan for Stavanger med lignende parkeringskrav i senterstrukturen og på Forus.

Konsekvensene av planens parkeringsløsning for sentrums attraktivitet er kompleks. Den høye samlede tilgjengeligheten, særlig i og rundt Stavanger stasjon, gjør at det er mulig å se for seg attraktiv arbeidsplasslokalisering uten et vesentlig parkeringstilbud. Parkeringspolitikken er viktig for å nå de overordnede mål for miljøvennlig og effektiv transport.



Figur 22. Bilparkering (planløsning).

### 4.3 Bomiljø og levekår

Hensikten med tema bomiljø og levekår er å gjøre vurderinger av hvordan planen vil påvirke innbyggers bo- og levekårssituasjon. Temaet er komplisert fordi ulike forhold må virke sammen for å samle skape gode bomiljø og levekår. Ulike mennesker oppfatter også godt bomiljø og gode levekår ulikt.

#### 4.3.1 Mål for bomiljø og levekår

Kommuneplanen har mange ulike målsettinger som berører temaet. I tillegg til at folkehelse er et hovedsatsingsområde, er delmålene særlig knyttet til byutviklingsstrategien, boligpolitikk, byomforming, barn og unges oppvekstmiljø, levekår og grønne rekreasjonsområder.

Viktige fellestrekk i målene er at kommunen både ønsker en tett by med et større tilbud av urbane boforhold, men som samtidig har viktige bomiljøkvaliteter som gjør boligene attraktive for ulike målgrupper og at levekårutfordringene i byen ikke forsterkes. Samfunnsdelen peker blant annet på balansert boligsammensetning, aktiv utjevning av levekårsforskjeller og enkel tilgang til gode byrom, møteplasser og nærparker i nærmiljøet. Kravene til bokvalitet i utbyggingsprosjekter er konkretisert gjennom ulike bestemmelser i arealdelen, der et vesentlig utgangspunkt er boligprosjekters krav til uteoppholdsarealer og lekefunksjoner. Sentrumsområdet har i kommuneplanen andre kvalitetskrav enn de fleste andre områder.

#### 4.3.2 Hovedtrekk i planen

Planen legger til rette for en vesentlig utbygging av bymessige boliger i områder med blandede funksjoner. Blandingen av ulike formål har blant annet til hensikt å etablere et større omfang av urbane bomiljøer som kommunen forventer en økende etterspørsel etter. Grønnstruktur og parkarealer konkretiseres normalt ikke innenfor sentrumsformålet på kommuneplannivå, men i viktige områder for utbygging (eks. havnefronten og Stavanger stasjon) er grønnstruktur konkretisert i planen slik at tilstrekkelige arealer avsettes i den oppfølgende planleggingen.

For å påvirke boligsammensetningen i sentrumssonen har planen en tilleggsbestemmelse om boligstørrelser. Bestemmelsen tilsvarer en eksisterende retningslinje i kommuneplanen, men kravet er noe nedjustert pga virkningen som bestemmelse.

Kravene til boligprosjekters uteoppholdsarealer justeres noe sammenlignet med kommuneplanen for å passe bedre til den tette utbygde situasjon i sentrumssonen. Uteoppholdsarealene innenfor sentrumsformålet kan i sin helhet løftes over bakkenivå og delvis løses gjennom kvalitetsforbedringer i nærliggende parkarealer. Størrelsen på arealkravet er uendret ift. kommuneplanen.

Mulighetene for å oppfylle kommuneplanens lekeplassnorm er begrenset i sentrumssonen. Det vil ikke vil være mulig å oppfylle de mest arealkrevende lekefunksjonene (ballfelt og sentralt lekefelt) og kravet om disse funksjonene innenfor sentrumsformålet foreslås opphevet. Innenfor denne tette bystrukturen vil derimot kvartalslekeplassen være særskilt viktig og planen legger derfor opp til å sikre arealer til denne funksjonen direkte i plankartet.

#### 4.3.3 Vurdering av måloppnåelse

Det er et indre spenn i målsettingene i kommuneplanen mellom ønsket om å sikre tradisjonelle bomiljøkvaliteter (uteoppholdsarealer på bakkenivå, nærhet til større friområder, større boliger etc) og ønsket om å legge til rette for mer urbant bomiljø der kvalitet på mer knappe fellesarealer er mer

avgjørende. Samfunnsdelen tar ikke direkte stilling til avveining mellom disse ulike hensynene i målformuleringene, men gjennom differensierte bestemmelser innenfor og utenfor sentrumsområdene tar planen indirekte stilling. Denne vurderingen av måloppnåelse tar derfor utgangspunkt i at kommunen ønsker og aksepterer et annen type bomiljø i sentrumssonen enn i øvrige områder.

Planen legger klart til rette for betydelig boligbygging i sentrum i form av tett og urban by i et blandet bymiljø. Planen vil øke omfanget av urbane bomiljøer og bidrar til måloppnåelse for deler av kommuneplanens målformuleringer omtalt over. Et viktig spørsmål for måloppnåelsen vil være om planens kvalitetskrav i tilstrekkelig grad ivaretar ønsket om å sikre viktige bokvaliteter som gjør boligene attraktive for ulike målgrupper og som ikke forsterker levekårsutfordringene i sentrumssonen. Her vil planens føringer for uteoppholdsarealer og krav til boligstørrelser være viktige.

Vi har begrenset konkret kunnskapsgrunnlag på hvilke forventninger og krav til et attraktivt bomiljø ulike målgrupper har. Levekårsundersøkelsene indikerer likevel at mulighetene for boligbygging som er attraktive for barnefamilier vil være krevende. Øvrige målgrupper vil lettere kunne trives med typen boliger vi har mest av i sentrum. Levekårsundersøkelsen viser tydelig at andelen barn i sentrumssonen stort sett er halvparten av øvrige soner. Andelen små boliger er også svært høy i sentrumssonen.

Planens føringer for boligbygging og bomiljøkvaliteter vil gi virkninger som trekker i ulike retninger. Planens bestemmelse som sikrer en andel av større leiligheter, vil bidra til å balansere en nåværende situasjon med svært høy andel småboliger og en tendens til ytterligere økning av småboligandelen i nye boligprosjekter. Denne bestemmelsen er viktig forutsetning for at konsekvensvurderingen kan hevde at planen hindrer en forverring i levekår. Bestemmelser om uteoppholdsarealer vil delvis kunne gi en situasjon der prosjektenes uteoppholdsarealer privatiseres fordi de kan løftes over bakkenivå, men vil trolig samtidig gi drivkrefter for systematiske kvalitetshevinger av viktige offentlige fellesområder som parker og kvartalslekeplasser. Det er også mulig å se for seg at en heving av uteoppholdsarealer over bakkenivå kan gi kvalitativt bedre uteoppholdsarealer med tanke på lys og støy.

Kommunens vurdering er at den samlede planen gir en ønsket måloppnåelse der omfanget urbant bomiljø øker på en måte som kan være attraktivt for deler av alle målgrupper uten å forsterke levekårsutfordringene.

#### 4.3.4 Konsekvensvurdering – bomiljø og levekår

Faktisk bomiljø vil i alle boligprosjekter avhenge sterk av stedstilpasning, og vurderingene av virkninger for alternative bestemmelser vil derfor måtte være generelle.

Levekårsundersøkelse nr. 5 (2012) og nr. 6 (2014) viser at det er større levekårsutfordringer i sentrum og de sentrumsnære levekårsområdene enn i andre deler av kommunen. Særlig gjelder dette for den østre delen av planområdet. Levekårsutfordringene har blant annet årsak i strukturelle svakheter i boligtilbudet, manglende sosial infrastruktur som for eksempel barnehage og egnede arealer for lek og uteopphold, i kombinasjon med ytre miljøfaktorer. Boligtilbudet i sentrumsområdet er annerledes enn for byen som helhet. Sentrum har en høyere andel private utleieboliger med relativt lav standard, og mange boliger som eies av større bedrifter med stor utskifting av beboere. Videre har noen av levekårsområdene innenfor planområdet en høyere andel kommunale boliger, samt mange småboliger. Dette gir i sum større flyttehyppighet enn ellers i byområdet, og et mer ustabilt og uoversiktlig bomiljø med liten grad av sosial kontroll. I tillegg forverres bomiljøet i deler av

sentrumsområdet av negative miljøfaktorer som trafikk- og havnestøy, samt støy fra serveringssteder og nattebråk.

Sentrumssonen er i dag svært tettbygd og tilgangen på uteoppholdsarealer er begrenset i deler av planområdet. Dette gjelder særlig innenfor middelalderbyen. Sammenlignet med øvrige deler av kommunen tar imidlertid det offentlige et større ansvar for uteoppholdsarealene enn det som er vanlig. Kommuneplanen sikrer i dag særlig viktige og større offentlige grønnsystemer i plankartet. Øvrig grønnsystem sikres på reguleringsnivå. Etter kommuneplanen skal boligprosjekter innenfor sentrumsformålet ha 16 m<sup>2</sup> uteoppholdsareal pr boenhet der minst halvparten er på bakkenivå. Små boligprosjekter har egne tilpassede krav. Kravene kan avvikes dersom det er nødvendig ut fra vernehensyn. Boligprosjekter skal i tillegg oppfylle kravene i lekeplassnormen uavhengig av størrelse. Utenfor sentrumsformålet er kravene til uteoppholdsarealer lik som øvrige deler av kommunen.

Planen viderefører i hovedsak kommuneplanens bestemmelser. De viktigste hovedforskjellene er knyttet til områder vist som sentrumsformål og er:

- Minimum 40 % av arealet skal være på bakkenivå. Inntil 50 % av utearealkravet kan dekkes gjennom å opparbeide eller forbedre offentlige parker/plasser i nærliggende områder
- Deler av uteoppholdsarealene kan løses gjennom å opparbeide eller forbedre nærliggende offentlige grønnsystemer
- Planen tar stilling til oppfyllelse av lekeplassnormen og sikrer arealer til kvartalslekeplasser direkte i plankartet, der kommuneplanen krever dette oppfylt og løst på reguleringsnivå
- Krav til andel større boliger er senket noe, men sikres mer eksplisitt som bestemmelse

I tillegg inneholder planen en tematisk konkretisering av overordnede grønnsystemer og nye byrom. Planen konkretiserer og binder gjennomføringen av de fleste av de nye byrommene til utbyggingsvolumer planen legger til rette for.

Konsekvensene av planen er knyttet til forskjellen i virkning mellom kommuneplanen og planen. *Kommuneplanbestemmelsene* sikrer etter kommunens syn formelt sett et brukbart bomiljø i sentrumssonen, men innebærer samtidig stor risiko for:

- Manglende gjennomføring av prosjekter i sentrumssonen pga. krav som er vanskelig å oppfylle
- Gjennomføring av prosjekter med avvik fra bestemmelsene i nye reguleringer
- Manglende oppfølging av krav til boligstørrelser fordi disse er angitt som retningslinjer og ikke bestemmelser

Planens bestemmelser vil sikre et variert boligtilbud inkludert en minimumsandel av boliger egnet for barnefamilier, selv om andelen større boliger er lavere enn kommuneplanens ambisjonsnivå. Bestemmelsene vil delvis kunne gi en situasjon med større grad av privatisering av prosjektenes uteoppholdsarealer fordi de i sin helhet kan løftes over bakkenivå, men vil samtidig etablere drivkrefter for systematiske kvalitetshevinger av viktige offentlige fellesområder som parker og kvartalslekeplasser. Planens konkretisering av lekeplassnormen vil trolig gi en høyere gjennomføringsgrad for kvartalslekeplassene i sentrumssonen enn kommuneplanens normbaserte tilnærming, samt en vesentlig sikrere gjennomføringsgrad for nye grønnsystemarealer gjennom planens rekkefølgekrav.

Planens tilrettelegging for ny utbygging vil videre føre til mer intensiv bruk av allerede eksisterende uteoppholdsareal. Dette regnes som positivt og i tråd med planens mål om å aktivisere sentrum med flere mennesker, som hovedindikator på et aktivt og levende sentrum. Det er lagt til grunn at flere



brukere av uteoppholdsarealene i sentrum vil øke attraktiviteten til disse. Ajax-parken er eksempel på et vellykket uterom, der intensiv bruk av et lite areal utgjør en kvalitet/attraksjon ved området.

Gode forbindelseslinjer til fots eller på sykkel til større sammenhengende friområder utenfor sentrumskjernen er viktig, så vel som gode forbindelser til de større friområdene i sentrumsplanens randsone. Alle disse forbindelsene er vist som gang- og sykkelveier i plankartet.

Planen sikrer etablering av nytt parkområde på Kjeringholmen. Med den programmering som er foreslått (havnebad og veteranbåthavn) vil dette området ha verdi for hele sentrum, og supplere dagens tilbud av uteoppholdsareal med et område med et nytt bruksformål.

#### 4.3.5 Lokalisering av høyhus

I kommuneplanens høyhusstrategi er sentrum et område der det er aktuelt å vurdere høyhus for å fremheve viktige elementer eller strukturer, så lenge rammene for slik bebyggelse legges gjennom kommunedelplan eller områderegulering. I Stavanger betraktes bebyggelse høyere enn åtte etasjer som høyhus. Som kommunedelplan kan sentrumsplanen konkretisere føringer for lokalisering av slik bebyggelse.

Kommunen har gjort en utvidet vurdering av aktuelle mål og prinsipper for høyhuslokalisering. For sentrum kan høyhusbebyggelse være aktuelt for å markere det regionale knutepunktet rundt Stavanger stasjon, for å få til stasjonsfortetting, for å videreutvikle allerede tett utbygde områder på begrensede tomtearealer og som del av planens ambisjon om å bidra til en styrking av boliger og arbeidsplasser i sentrum. Kommunen har nå valgt å ta utgangspunkt i knutepunktområdet Stavanger stasjon, Paradis stasjon og eksisterende høyhusbebyggelse for å avgrense aktuelle områder der kommunen kan vurdere ny høyhusbebyggelse.

Høyhusbebyggelse har imidlertid vesentlige utfordringer når det gjelder skyggelegging, endring av lokalklima/vindforhold og endring av bybildet. De to førstnevnte er særlige utfordringer som følge av vårt klima og solforhold. Det vurderes derfor først og fremst aktuelt å åpne for høyhus dersom de kan bidra til å etablere nye kvaliteter i sentrum og at eksisterende kvaliteter ikke vesentlig forringes. Det må derfor knyttes spesielle kvalitetskrav som trekker opp et rammeverk for hvordan kommunen vil vurdere lokaliseringsforslag til høyhus.

I det justerte planen har kommunen valgt å foreslå konsentrasjon av ny høyhusbebyggelse til 3 områder. Flere av de tidligere foreslåtte høye bygg andre steder i planområdet er tatt ut.

Nærområdet til Stavanger stasjon er begrunnet ut fra knutepunktsfortetting og eksisterende høyhusmiljø. Paradis stasjon er begrunnet ut fra stasjonsfortetting og eksisterende/godkjente høyhus. Badedammen har sin primære begrunnelse i eksisterende høyhusbebyggelse.

Områdene er avgrenset på plankartet som bestemmelsesområder og tidligere generell bestemmelse er justert for å gi rammer for håndtering av høyhusforslag i disse områdene. Bestemmelsen utdyper kvalitetskravene kommunen vil legge til grunn ved behandling av reguleringsplanforslag.

Kvalitetskravene gjelder:

- Kvalitet i byrom
- Styrking av forbindelser i bystrukturen
- Lokalklimatiske forhold
- Siktlinjer og tilpasning til stedlig situasjon
- Gjennomføring av arkitektkonkurranse

I knutepunktområdet som omfatter Stavanger stasjon og St.Olav, har arbeidet med kommunedelplanen gitt tilstrekkelig grunnlag for å peke på konkrete lokaliseringer av nye høyhus.

Bestemmelsene angir konkrete rammer og høyder for disse. Det justerte planen viderefører mulighet for høyhusbebyggelse på vestre del av Stavanger stasjon, Knut Holms gate 8 (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17) og St. Franciskus. I tillegg peker den justerte planen på nytt høyhusbygg ved Nordeabygget. Kommunen har for disse lokalitetene gjort en konkret vurdering opp mot planens kvalitetskriterier. En nærmere beskrivelse av vurderingene på Stavanger stasjon og i St. Olav fremgår av planbeskrivelsen til 2 og 3 høring. I de øvrige områdene vil høyhus vurderes ut fra kvalitetskravene på reguleringsnivå.



Figur 23. Områder med høyhus og der høyhus kan vurderes.

Konsekvensen av bestemmelsen om høyhusområdene H1 – H3 er vanskelig å utdype på dette plannivået når det ikke foreligger forslag til hvordan dette skal konkretiseres. Kvalitetskravene som er lagt inn for høyhusområdene gjør at det likevel kan vurderes og håndteres på reguleringsplannivå. På bakgrunn av dette mener kommunen at det er forsvarlig å foreslå høyhusområder i H1 – H3.

## 4.4 Folkehelse

### 4.4.1 Mål for folkehelse

Konsekvensene for temaet er vurdert i forhold til satsingsområdene og målene i *Strategiplan for folkehelsearbeidet 2013-2029* (vedtatt 27.1.2014), også kalt folkehelseplanen. Nasjonale målsettinger på folkehelseområdet er konkretisert i folkehelseplanen og inngår derfor ikke her som egne vurderingskriterier.

Folkehelseplanen har definert fire satsingsområder med tilhørende delmål og strategier:

- **Gode bo- og nærmiljøer:** Målene er å bedre levekårene i utsatte områder, og legge til rette for økt fysisk aktivitet og naturopplevelser.
- **Mestring og gode levevaner i småbarns- og skolealder:** Målene er blant annet å legge til rette for at barn og unge kan være fysisk aktive og oppleve mestring og positiv livsutfoldelse.
- **Levevaner som bidrar til god helse:** Målene er blant annet å legge til rette for økt fysisk aktivitet og naturopplevelser, og å legge til rette for et attraktivt kulturtilbud som kan bidra til bedre livskvalitet og bedre helse for alle innbyggerne.
- **Bærekraftig miljø:** Målene er å arbeide for et sunt bymiljø og forhindre at ytre miljøfaktorer utløser eller forverrer helseplager, å kartlegge områder med luftforurensning, støybelastning, radon og forurensning på sjøbunn, og kartlegge konsekvenser av endrede klimaforhold.

### 4.4.2 Måloppnåelse

Kommunens vurdering er at planen for de ulike målsettingene over varierer mellom middels og høy. Planen vil gjennom ulike virkemidler øke attraktiviteten for bomiljøene i sentrumsområdet både gjennom økt andel boliger og gjennom tilføring og kvalitetsøkninger i parker og byrom. Planen legger samtidig opp til høy arealutnyttelse og dette gjør det nødvendig med god kvalitetssikring på reguleringsplannivå for å sikre bokvalitetene ved utbygging. Forbedringer i gang- og sykkelnett legger til rette for økt fysisk aktivitet. Ut fra det vi vet om reisemiddelfordeling (svært høy gang- og sykkelandel), er det også rimelig å anta at høy sentrumsattraktivitet i seg selv også vil bidra til fysisk aktivitet og positiv livsutfoldelse. Gjennom aktiv programmering av offentlig tilbud (blant annet kultur) bidrar også planen til økt livskvalitet for brukerne av sentrum. I et areal- og transportperspektiv er sentrumsutvikling i seg selv et virkemiddel for bærekraftig miljø og virker slik positivt på måloppnåelse. Sentrum er samtidig en av de områdene der utfordringene med et sunt bymiljø er størst, eksempelvis knyttet til luftforurensning og støybelastning. Valget i planen om å gi muligheter for avvik fra nasjonale styrelinjer av hensyn til samordnet areal- og transportperspektiver gir noe konflikt med folkehelseplanens mål.

De tiltakene som antakelig vil bidra mest til bedre folkehelse er de som legger til rette for at folk kan bli mer fysisk aktive. Dette gjelder i særlig grad for tiltak rettet mot fotgjengere og syklister. KDP sentrum prioriterer gående og syklister øverst i transportsammenheng, med etablering av nye og helhetlige traseer. Med bakgrunn i bl.a. erfaringer fra Nottingham i England legger planen opp til at der fotgjengere og syklister må krysse hovedbilveier i sentrum, skal dette skje i gateplan med lysregulerte kryssinger. Underganger gir signal om nedprioritering, og oppfattes i tillegg som områder med dårlig sikkerhet. Dette gjelder både for trafiksikkerhet og risikoen for å bli utsatt for kriminelle handlinger.

Kommunens samlede vurdering er at planen gir høy måloppnåelse for temaet folkehelse, selv om det vil kunne oppstå utfordringer knyttet til bokvalitet og bymiljø dersom disse hensynene ikke følges tilstrekkelig opp på reguleringsnivå. Konsekvensen av planen er derfor satt til positiv. Konsekvensen av nullalternativet er vurdert som nøytral.

## 4.5 Universell utforming

### 4.5.1 Måloppnåelse samlet plan

Planen er på overordnet nivå og avklarer i de fleste tilfeller ikke utforming på et så konkret nivå at konsekvensvurderinger kan gjøres detaljert. Konsekvensen for temaet er derfor i hovedsak vurdert samlet for planen opp mot mål og strategier i Kommunedelplan for universell utforming (KDP UU). Helhetsvurderingen er supplert i noen grad med vurderinger av universell utforming i delområdene der det gis særskilte planføringer i bestemmelsesområder. KDP UU gjenspeiler nasjonale og regionale forventninger på dette temaet og disse inngår derfor ikke selvstendig som vurderingskriterium.

KDP UU sitt mål om Stavanger skal være universelt utformet i 2029 er konkretisert til følgende strategier som er relevant for denne konsekvensvurderingen:

- Krav om universelt utformede boliger i kommunens styringsdokumenter
- Krav i kommunens styringsdokumenter til
  - o Samlokalisering av funksjoner der dette er hensiktsmessig
  - o Innbyrdes lokalisering av forskjellige funksjoner for å redusere transportbehovet
- Sikre at universell utforming blir ivaretatt i nye offentlige bygg og anlegg gjennom gode planer og bestillinger
- Lokalisere de viktigste tjenestene og funksjonene i regionsenteret for å gjøre disse best mulig tilgjengelige for flest mulig
- Arbeide for at kollektivtilbudet blir sammenhengende og universelt utformet

Universell utforming på helhets- eller makronivå handler om å gjøre byen mer brukervennlig gjennom å bryte ned barrierevirkning av høydeforskjeller, bratt terreng og lange bygningsfasader, bedre den fysiske og visuelle sammenhengen og muligheten til å forstå hvordan byen skal brukes. Det handler også om å redusere partikkelutslipp og trafikk- og virksomhetsstøy. Kommunens vurdering er at planen bidrar til en slik brukervennlighet og lesbarhet av byen gjennom de større plangrepene. Planen bidrar til å bygge opp et kompakt sentrumsområde med korte avstander mellom funksjoner, og med god tilgjengelighet til viktige funksjoner gjennom bevisst lokalisering av disse. Tilrettelegging for fotgjengere og syklistene vil sammen med et høyverdig kollektivtilbud kunne gi bedre tilgjengelighet, reduserte utslipp og lavere støynivå. Omdanning av hovedårene inn til sentrum til bygater som prioriterer fotgjengere øverst, vil også bidra til brukervennlighet og økt forståelse av gatens funksjon som hovedrute inn til sentrum.

Kommunens vurdering er videre at planen har middels-høy måloppnåelse for de relevante strategiene for universell utforming i KDP UU over. Planen viderefører uendret bestemmelsene i kommuneplanen med dokumentasjonskrav for reguleringsplaner og bestemmelser om universell utforming av uteoppholdsarealer og kollektivstoppesteder. Planbestemmelsene inneholder nytt krav i forhold til kommuneplanen om størst mulig grad av universell utforming i gangnettet. Retningslinjene for lokalisering videreføres også, samt at planen mer aktivt legger til rette for den lokaliseringen målene legger opp til. Planen har ikke egne bestemmelser om universell utforming av boliger og offentlige bygg. Dette hensynet ivaretas av tekniske forskrifter.

Konsekvensen av å ikke gjennomføre planen (null-alternativet) vil være negativ for temaet. For planen er konsekvensen satt til positiv.

#### 4.5.2 Måloppnåelse i delområdene

##### **Kaifrontområdene (område A):**

Utforming av kaiarealene langs sjøen svarer i stor grad på behovene til den tidligere havnevirksomhetens og skipstrafikkens behov. Kaiarealene ligger fra én til drøyt tre meter over havets nullnivå. For større fartøyer fungerer dette godt, særlig siden forskjellen på flo og fjære i Stavanger er liten. For mindre båter og kajakk er kainivået en barriere som gjør overgangen mellom sjø og land vanskelig selv for funksjonsfriske.

Planen legger til rette for en større differensiering av bruken av kaiene, ved at de store skipene flyttes utover i Vågen og til de ytre kaiene. De mindre båtene får disponere indre kaier og vikene. Med endret utforming vil dette bedre bruksmulighetene. Ved å flytte de store fartøyene ut av Vågen, kan også ISPS-gjerdene flyttes etter. Nytt funksjonsprogram mellom sentrum og konserthuset og mellom sentrum og østre havn har som hensikt å skape kortere mentale avstander, og lettere orientering.

Kommunen vurderer planens måloppnåelse som høy for dette delområdet og anser derfor konsekvensen av planen som positiv. Nullalternativet vurderes som nøytral konsekvens.

##### **Områdene langs Løkkeveien (område B):**

Planen har som intensjon å redusere barrierevirkningen av høydeforskjellen mellom Løkkeveien og sentrum gjennom å etablere nye gangforbindelser. Nytt trafikkemønster på Løkkeveien gir bedre forhold særlig for gående, både langs gata og ved kryssing av gata. Planens gangveinett er supplert for å etablere flere tverrforbindelser i øst/vest-retning mellom Løkkeveien og sentrum. Det er også vist offentlig heis i Straenkvarialet som mulig grep for å redusere barrierevirkningen.

Kommunen vurderer planens måloppnåelse som middels-høy i dette delområdet, og vurderer derfor konsekvensen av planen som positiv. Nullalternativet vurderes som nøytral konsekvens.

##### **Områdene rundt Bergelandsgata og Klubbgata (område C):**

Planen har som intensjon å redusere barrierevirkningen av høydeforskjellen mellom Bergelandsgata og sentrum gjennom nytt og forbedret gangnett. Prioritet for gående og syklende langs Bergelandsgata og Pedersgata vil knytte Storhaugområdet tettere til sentrum, og vil gi tryggere ferdsel for alle brukere. Nytt program vil forsterke gatene som handlegater. Dette virker også sammenbindende.

Kommunen vurderer planens måloppnåelse som høy i dette delområdet, og vurderer derfor konsekvensen av planen som positiv. Nullalternativet vurderes som negativ på grunn av lav måloppnåelse.

##### **Stavanger øst (område D):**

Planens føringer for økt tilrettelegging for syklende og gående i Pedersgata binder østre del av Storhaug bedre sammen med sentrum.

Kommunen vurderer planens måloppnåelse i dette delområdet som middels-høy, og vurderer derfor konsekvensen av planen som positiv. Nullalternativet vurderes som nøytralt.

##### **Kollektivknutepunkt og Lagårdsveien (område E):**

Nytt gateprofil for Lagårdsveien kan gi økt brukervennlighet og universell utforming. Dett vil gi mulighet for utvikling av Paradisområdet som binder området tettere sammen med Stavanger sentrum. Ny tverrforbindelser over Lagård gravlund vil kunne binde sammen Storhaug og Våland på en helt ny måte.

Kommunen vurderer planens måloppnåelse som høy i dette delområdet og vurderer derfor konsekvensen av planen som positiv. Nullalternativet vurderes som negativt på grunn av lav måloppnåelse.

## 4.6 Havnevirksomhet og sjøverts ferdsel

### 4.6.1 Mål

Kommunen har i liten grad konkrete mål for havnevirksomhet og sjøverts ferdsel på kommuneplannivå. Strategiplan for Stavangerregionen havn IKS har som overordnet mål at havnene i Stavangerregionen skal tilby effektive, konkurransedyktige og miljøriktige tjenester. Målet er i strategiplanen konkretisert slik:

- Markedsføre havnen som nasjonalt og internasjonalt logistikk-knutepunkt
- Utvikle havnearealene for å møte fremtidig behov
- Havnerelatert tjenestetilbud som øker regionens konkurransekraft
- Drift som gir effektivitet, god økonomi og sunt arbeidsmiljø

Målene gjelder for alle havnene IKS'et drifter og ikke bare havnearealene i Stavanger sentrum.

Havne- og farvannsloven angir slike målsettinger:

- God fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer.
- Effektiv og sikker havnevirksomhet som ledd i sjøtransport og kombinerte transporter samt for effektiv og konkurransedyktig sjøtransport av personer og gods innenfor nasjonale og internasjonale transportnettverk

Nasjonale målsettinger peker i hovedsak mot trygg og effektiv fremkommelighet, mens havnens egne mål går i retning av å definere et høyt ambisjonsnivå for videreutvikling av havnen.

### 4.6.2 Hovedtrekk i planen

Planmessig innebærer kommunedelplanen at de aller viktigste havneområdene sikres formålmessig på kommuneplannivå som kombinerte samferdselsområder, der disse i dag inngår som en del av det mer generelle sentrumsformålet. I planen er det områdene som skal kunne sikres som ISPS-områder som gis denne visningen i plankartet, ettersom disse områdene har en overordnet viktighet for havnedriften. Øvrige havnearealer inngår som del av sentrumsformålet og konkretiseres i nødvendig grad på reguleringsnivå. Bestemmelsene gir føringer for sikringssoner og angir viktige forutsetninger for utforming og drift av ISPS-områdene i områder angitt som kombinasjonsformål.

Planen innebærer etablering av mer effektive kailinjer på vestsiden av Holmen knyttet til nye utfyllingsområder. Slik utfylling og bruk av Holmens østre kai er i planen, etter tredje høring, vil dimensjonerende fartøy være hurtigbåt. Planen har rekkefølgebestemmelser om utbedring av gjenværende seilingsled (Plentinggrunnen). Oppbrutte kailengder på østsiden av Vågen er også rettet ut for å gi mer effektive kaifronter.

Nasjonal rutetrafikk foreslås samlet på Fiskepiren, inkludert eventuelt Hurtigruten. Fiskepiren er utvidet og forlenget for å gi plass til disse funksjonene. Tidligere ferjeoppstillingsarealer for fergene til Tau og Byøyene tas i bruk til utbygging når disse er avviklet/flyttet.

Bekhuskaien er i planen utbyggingsområde uten kombinert samferdselsformål langs kaifronten, selv om det i dag er ISPS-sikring i dette området. Kommunen har for Bekhuskaien vektlagt at det er behov for området til byutvikling, at det er nærliggende konsentrert boligbebyggelse og at det samlede

planen gir havnedriften en bedre løsning enn i dag som kompenserer for bortfallet av ISPS på Bekhuskaien. Planen forhindrer ikke havnedrift uten ISPS på Bekhuskaien.

#### 4.6.3 Måloppnåelse

Etter kommunens vurdering vil planen samlet legge til rette for bedre fungerende havnearealer enn i dag, med et større antall effektive kaifronter i stand til å betjene oppankring av større skip.

Måloppnåelsen vurderes derfor som god.

Planen bedrer mulighetene for å markedsføre havnen som nasjonalt og internasjonalt knutepunkt for cruisetraffikk. Det gir også bedre muligheter for å utvikle havnearealene for å møte fremtidige behov, men likevel basert på et samspill med byens behov for byutvikling, byliv og tilgjengelighet til sjøen. Tradisjonell havnedrift og sentrumsbehov vil måtte avstemmes mot hverandre. Kommunen har lagt til grunn at fremtidige behov for havnen også inkluderer behovet for byutvikling og attraktive byrom.

Virksomheter for skipsled, rutetraffikk og annen havnedrift som har betydning for trygg og effektiv sjøverts ferdsel er nærmere vurdert under. Basert på disse vurderingene anses måloppnåelsen for nasjonale mål som god.

#### 4.6.4 Konsekvensvurderinger

##### 4.6.4.1 Innvirkninger på skipsled

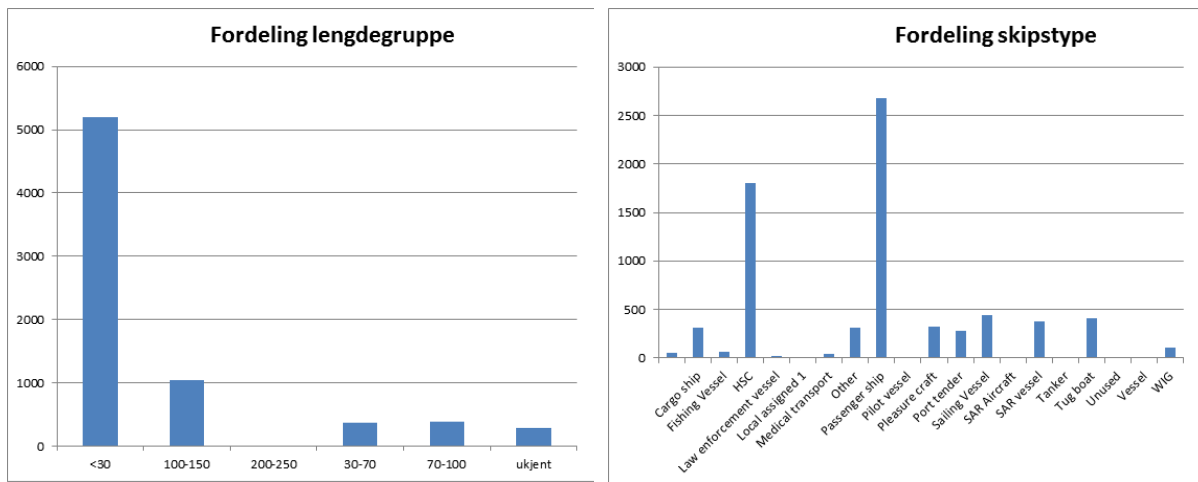
Byfjorden mellom Holmen og Natvigs Minde/Sølyst er i kommuneplanen vist med både hovedled og biled. Hovedleden er vist på nordsiden av Plentinggrunnen, mens bileden vises på sørsiden.

Planopptegningen i kommuneplanen er her feilaktig og utdatert. Kystverkets kartportal angir kun en led i området og denne er angitt som biled. Se under. Bileden vises sør for Plenting-grunnen.



Figur 24: Kartutsnitt fra Kystverkets kartportal

For å tallfeste omfanget av trafikk i leden er det målt antall passeringer i en passeringslinje mellom Skansekaia og Natvigs Minde. Basert på AIS-data oppgir Kystverket at det i 2015 var 7270 passeringer i dette snittet, dvs. et årsgjennomsnitt på ca. 20. Passeringene for året fordeler seg slik på typer fartøy:



Figur 25. Fordeling fartøystyper. Kilde: Kystverket

Planens utfylling på Holmen vil redusere minste bredde på leden mellom Holmen og Natvigs Minde fra 220 m i dag til 150 m. Båttrafikken går i dag hovedsakelig sør for Plenting-grunnen, men leden på nordsiden av grunnen er også dyp nok. Med utfylling vil ferdsel på sørsiden muligens påvirkes og manøvreringsarealene for kaiene vil også være redusert. Kystverket har stilt krav om at planen må ha rekkefølgekrav om utspredning av Plentinggrunnen. Til tredje høring ble utfyllingen redusert i omfang og endret i utforming, i tillegg ble lang cruisekai ved ny utfylling tatt ut og erstattet ved Bjergsted. På bakgrunn av utfylling og bruk av kaien på Holmens østre del vil dimensjonerende fartøy vil være hurtigbåt. Behovet for utspredning av Plentinggrunnen må undersøkes nærmere på reguleringsnivå.

Utfyllingen i planen vil redusere bredden på bileden, men rent praktisk vurderes fremtidig situasjon som tilnærmet likeverdig dagens situasjon. Konsekvensene av planen for skipsleden vurderes derfor som nøytral med de rekkefølgekravene som inngår i planen.

#### 4.6.4.2 Virkninger for rutetrafikk

Dagens rutetrafikk på sjø består av både hurtigbåter til Ryfylke og ferjeruter til Tau og Byøyene. Hurtigbåtene går fra Fiskepiren og tilgrensende kaier. Ferje til Tau går også fra Fiskepiren med oppstillingsarealer mot Verksallmenningen. Ferje til Byøyene går fra Jorenholmen. Det er 17 ferjeavganger til Byøyene på hverdager.

Planen forutsetter opphør av ferjedrift til Tau etter Ryfast åpner og at ferjeleie og oppstillingsarealer kan tas i bruk til byutviklingsformål. Planen utelukker dermed videre bruk av eksisterende ferjekai.

Gjenværende rutebåtfunksjoner og eventuelt fremtidig Hurtigruten-tilbud er forslått samlet på en utvidet og forlenget Fiskepiren. Transportløsningene forutsettes analysert grundigere i felles planprogram havnefrontområdene, men planen forutsetter under alle omstendigheter at hurtigbåter og ferjetilbud løses med vesentlig mer arealeffektiv oppstilling enn i dag. Hurtigbåtene og Vassøyferjen bruker i dag en total kailinje på ca. 250 m pluss oppstillingsfelter for ferjen. Tilgjengelig kailinje for hurtigbåtene og ferjen vil med planen avhenge av samspillet mellom disse funksjonene, og gjestehavn mellom Fiskepiren og Jorenholmen, samt bruk av Hurtigruten-kai utenom anløp.



Samlet ny lengde på Fiskepiren med planen er ca. 360 m. Det antas at parkering for båtene utenom rutetid ikke kan kombineres på samme måte som i dag. Oppstillingsfelter for Vassøyferjen må løses gjennom kombinasjonsbruk innenfor området, enten ved integrasjon i bygg eller ved sambruk av lasteområder for Hurtigruten. Ved konkretisering av transportløsninger i planprogram for havnefronten forutsettes det at transportfunksjonene vil ha forrang før arealbehov knyttet til gjestehavn.

Planen oppfylder de kriteriene for snuhavn for Hurtigruten kommunen får oppgitt fra Stavanger-regionen havn. Skipene til hurtigruten er 88-139 m lange og har lossing fra sideluke. Hurtigruteanløp som snuhavn krever dermed minimum heltrukket kailinje på 140 m. Planen viser 150 m kailinje. Rampe er ikke nødvendig pga. sidelossing, men denne måten å losse på krever derimot minimum 10 m fra skip til bebyggelse. Minimumsavstand er sikret i bestemmelsene. Skipene går innenriks og krever ikke ISPS-terminal.

Forutsatt at rutebåtfunksjonene kan løses innenfor framtidige tilgjengelige kailinjer på Fiskepiren, vurderes konsekvensene av planen som nøytralt.

#### *4.6.4.3 Virkninger for annen havnedrift*

Kailinjene for Stavanger havn i sentrumsområdet har i dag en samlet lengde på ca. 3000 m, men deler av kailinjene er sterkt oppbrutt av pirer og korte rette strekk, særlig fra Skansekaaien/Holmen og østover. Oppsummeringen inkluderer kailinjer fra Bjergsted, med Vågen og til Bekhuskaaien. Arronderingene av kaifrontene legger en del begrensninger på havnedriften.

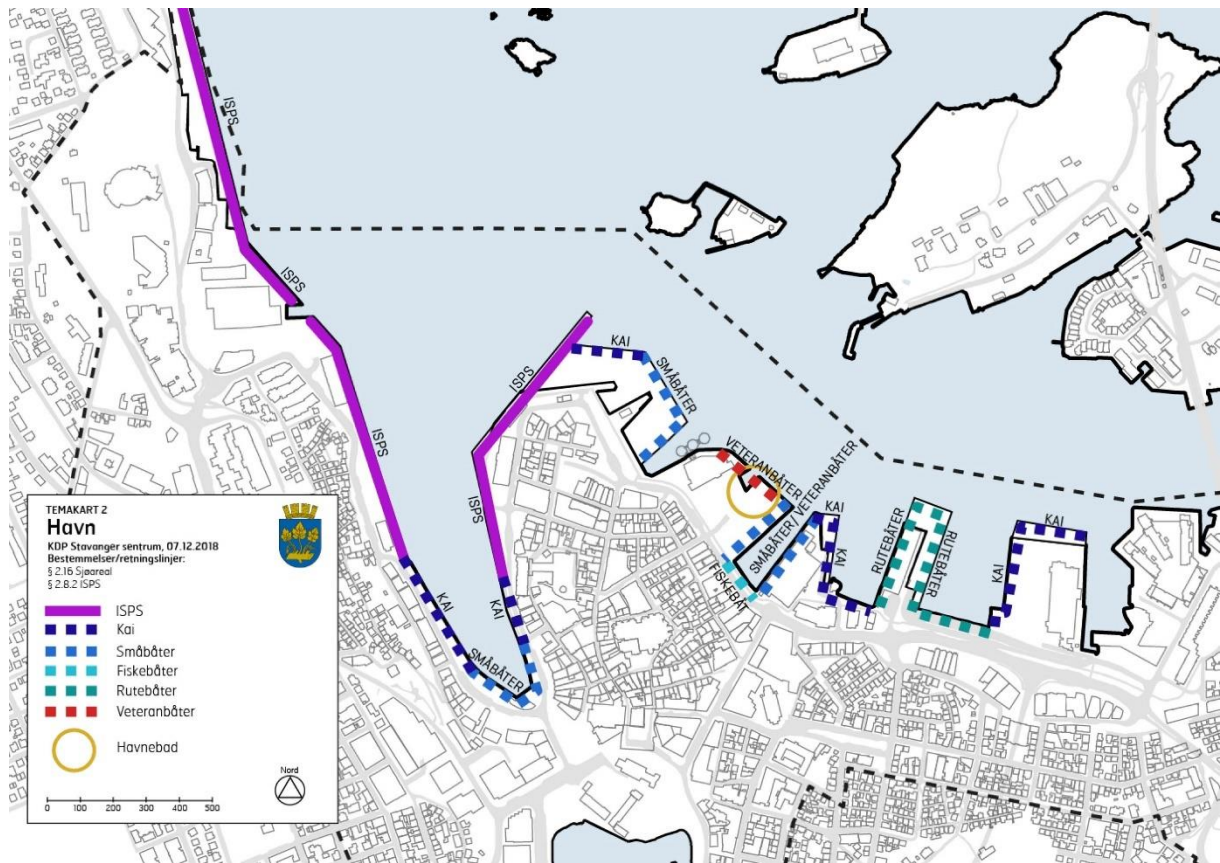
Planen gir en tilsvarende samlet kailengde på ca. 2800 m. Den samlede lengden går ned på grunn av utretting av oppbrutte kailinjer ved Skansekaaien/Holmen og fordi deler av kailinjer ved Kjeringholmen forutsettes knyttet til gjestehavn/veteranbåthavn. Kommunens vurdering er likevel at planen gir langt bedre fungerende havnearealer med et større antall lange rette strekk. Konsekvensen av planen for annen havnedrift er derfor vurdert som positiv.

#### *4.6.4.4 Spesielle havnebehov*

Beredskapsbåtene har i dag liggeplass ved Jorenholmen/Kjeringholmen. Planen legger opp til å lokalisere publikumsfunksjoner og havnebad i dette området, og at planen utløser et behov for å finne ny liggeplass for beredskapsbåtene er sannsynlig. Planlagt ny brannstasjon i Lervig planlegges imidlertid med plass for disse beredskapsbåtene og behovet for kai plass i sentrum utgår dermed. Gitt utbygging av ny brannstasjon i Lervig, er konsekvensen av planen for beredskapsbåter nøytral.

I tillegg til gjestehavn plasser i Vågen, er det i dag småbåthavn med 30 plasser som fungerer som gjestehavn vest for Oljemuseet. Med utfylling på Holmen forsvinner denne gjestehavnen. Gjestehavnkapasitet er i planen innpasset vest for Oljemuseet, ved Kjeringholmen, utenfor utfylling på Holmen og innerst Vågen. Konsekvensene av planen for byens behov for gjestehavn vurderes som nøytral.

Vågen brukes i dag for oppankring av veteranbåter. Planen gir fleksibilitet til å dekke behovet for veteranbåthavn primært på Kjeringholmen, langs G4. Dersom veteranbåtene samles i dette området vil dette kunne frigjøre kai plass i Vågen. Samspill mellom småbåthavn og veteranbåthavn må vurderes nærmere i felles planprogram for dette området, men kommunen ser i utgangspunktet for seg at en samlokalisering er mulig. Veteranbåtene føres normalt av personell med relevant kompetanse.



Figur 26: Havnefunksjoner

## 4.7 Kulturmiljø

### 4.7.1 Planens utgangspunkt

#### 4.7.1.1 *Ny bebyggelse nær, men ikke i bykjernen*

Sentrumspanens intensjon er å få til et positivt samspill mellom bevaring og byutvikling. Tidligere høringsforslag fremholdt at det er mange ønsker og initiativer til ny utvikling i Stavanger sentrum, men at initiativene ikke følger noen helhetlig plan, noe som gjør at prosjektene blir utfordrende og ressurskrevende for alle parter. Planen peker på en samlet strategi som et veikart for framtidige prosjekter. Strategien har som utgangspunkt at den historiske bykjernen (middelalderbyen) skjermes og videreutvikles ut fra kulturhistoriske hensyn. Planens nye utbyggingspotensialer legges tett opptil bykjernen og langs nærsone til bykjernen.

#### 4.7.1.2 *Kritikk for manglende hensyn til kulturminneverdier*

Tilbakemeldingene i høringen viser at forholdet mellom ny utbygging og kulturminnehensyn er en hovedkonfliktlinje. Særlig kulturminneinteressene hevder at bevaringshensynene ikke er tilstrekkelig ivaretatt. Det er også enkelte synspunkter i retning av at bevaringshensynene har fått en for fremtredende plass. I høringen er det spesielt etterlyst en bredere omtale av byens kulturhistoriske egenart, tilpasninger for å ivareta disse og en bedre oversikt over planens innhold med tanke på konsekvenser for kulturminner. Kommunen har prioritert å utdype viktige kulturminneverdier i sentrum og planens samlede konsekvenser for disse, samt tilpasninger i delområdene for å ta større grad av hensyn til kulturminneverdiene.

### 4.7.2 Utdypning av viktige kulturminneverdier i sentrum

#### 4.7.2.1 *Konsentrert kulturminneområde i sentrum*

Stavanger sentrum har høy tetthet av kulturminner og kulturmiljø. Det har en naturlig forklaring: Hele Stavanger by lå i flere hundre år i akkurat dette området. Også etter at byen vokste ut av det som i dag kalles sentrum, har mange av byens viktige institusjoner, mest prestisjetunge bygninger og mest nyskapende arkitektur blitt lagt til nettopp sentrum. Hver epoke har etterlatt seg noen spor i bybildet her, men noen mer enn andre.

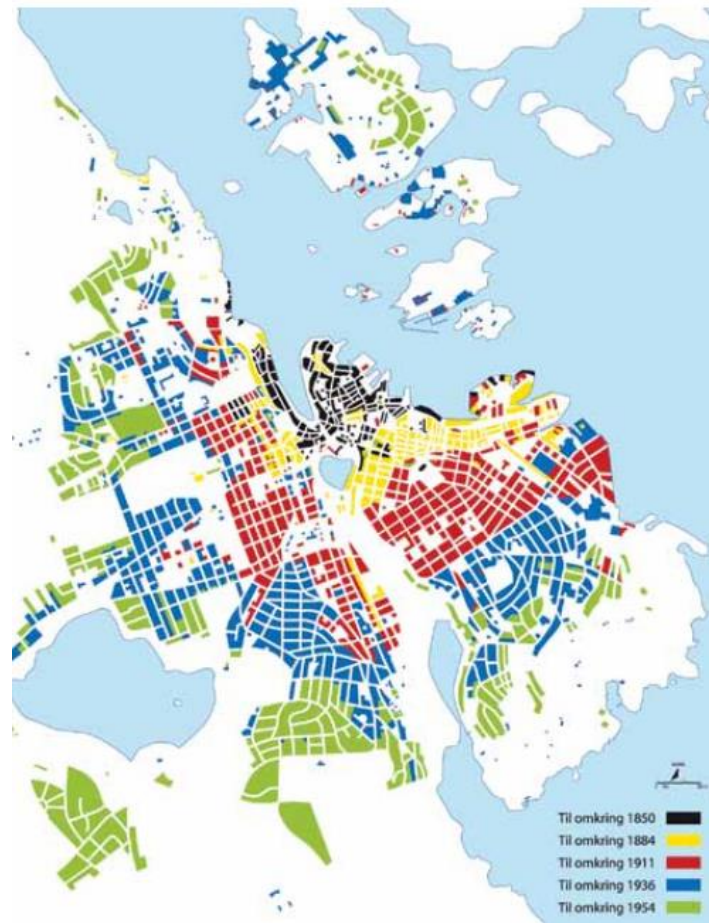
#### 4.7.2.2 *Tilbakeblikk*

For snart 900 år siden lå en liten klynge av tømmerhus med torvtak øst for Vågen. Litt utenfor byen, på høyden mot Breiavatnet, reiste det seg en ny og mektig katedral.

I middelalderens gateløp, som vi i dag kjenner som bl.a. Kirkegata og Skagen, bygde senere nye generasjoner sine boliger, forretninger og sjøhus på tuftene etter forfedrenes hus, i den samme trange tomtestrukturen.

Så sent som på 1860-70-tallet omfattet ikke byen Stavanger mer enn de områdene vi i dag kaller Sentrumshalvøya, Straen/Gamle Stavanger og deler av Stavanger øst. Her lå hele småbyen Stavanger med alle sine funksjoner: boligene, rådhuset, børsen og torget, sjøhusene, butikkene og verkstedene, smiene, reperbanene og verftene, skolene, kirkene og bedehusene, hospitalet, fengselet og brannstasjonen. Her la seilskutene til med sine varer fra fjern og nær. Her ble stadig nye sjøhus reist, skulder ved skulder i en lang rekke langs havnefronten, hvor sild ble saltet i tønner og varer losset. Herifra seilte «Restaurasjonen» med de første norske utvandrerne til Amerika i 1825, herifra gikk Amerikalinjen, fjordabåtene og etter hvert jernbanen. Her bygde også den nye pengeadelen sine hermetikkfabrikker frem mot forrige århundreskifte, og herifra sendte de sine fargerike

hermetikkbokser ut til hele kloden. Alt som en gang var Stavanger, lå i det vi nå kaller sentrum – for byen var ikke større.



Figur 27: Årringene i byens historie

Da byveksten i industribyen Stavanger hadde sprengt alle grenser og boligbebyggelsen hadde krøpet raskt utover jordbruksområdene på Våland, Storhaug, Kampen og Eiganes, planla 1930-tallets byplanleggere et moderne sentrum med plass til bilveier, industriutbygging og større forretningsgårder. Planene ble iverksatt i økende takt etter krigen. Mellom alt det gamle fikk Stavanger sitt første moderne hotell – Atlantic. Vi fikk nytt tinghus, nye banker og offentlige kontorer. Sentrum måtte gi plass til nye leilighetskomplekser og store forretningsbygg, til ringvei rundt kaiene og firefeltsvei over Domkirkeplassen.

Da byens ansikt ble endret så raskt, oppstod et ønske om å ta vare også på det som hadde vært – de små boligene og verkstedene i Gamle Stavanger, Sentrumshalvøyas eldgamle gateløp og sjarmerende småhus. Saneringsplaner ble byttet ut med bevaringsplaner. «Fritidsbyen» gjorde sitt inntog med sine gågater og parker, billige kneiper, dyre restauranter og trendy nattklubber, lekeplasser og gallerier, museer, kulturhus og konserthus.

Dette er på ingen måte en unik historie – mange byer i Norge og Europa har fulgt den samme utviklingen i store trekk. Men resultatet er likevel unikt: det er Stavanger sentrum som vi kjenner det i dag.

#### 4.7.2.3 Spor fra alle tidsepoker

Det spesielle med sentrum er altså at *alle* sporene etter fortidens Stavanger, helt fra 1100-tallet til langt ut på 1800-tallet, er konsentrert innenfor dette lille området. Disse sporene er hele regionens

felles hukommelse og byens viktigste egenart. Lag på lag av fortidens spor gir dagens by og byliv dybde og mening. De knytter nye siddiser til gamle, enten familiene deres har bodd på Straen i generasjoner eller de akkurat har flyttet hit fra et annet land.

I en tid da byer kjemper om å tiltrekke seg nye innbyggere og arbeidsplasser, er særpreg og identitet bærebjelkene i byutviklingen. Det gir Stavangers fortettede og historiemettede sentrum en ny verdi. Stavanger sentrum har en menneskelig skala, en intimitet og et mangfold som bare finnes i historiske byer.

Fortellingen om Stavanger er en nesten kontinuerlig veksthistorie. Fra sentrumsbebyggelsen og utover har trehusbyen vokst med stadig nye hus, der nye boideal, stilarter og reguleringsmoter har avleiret seg som årringer i en trestamme. De eldste bygningene innerst, i middelalderens selvgrodde gater. Utenfor følger stramme regulerte gatenett med små tomter, deretter mer generøse hager, større hus og gater som følger terrenget, fulgt til sist av rekkehusfelt med store grønne fellesområder. Mellom 1700-tallets rokokkohus i Skagen 18 og Retzius og Bjolands stramme rekkehusfelt på Stokka ligger en sammenhengende utviklingshistorie om skiftende byutviklingsidealer og om byggeskikk i tre.

Sentrum er derfor ikke en øy løsrevet fra resten av byen, men utgjør det historiske utgangspunktet som byen Stavanger, og hele byområdet, i generasjoner har vokst organisk ut fra.

#### 4.7.3 Konsekvensvurdering for kulturmiljø samlet

##### 4.7.3.1 Ikke fornybar ressurs

Stavanger er i stadig utvikling. Små og store samfunnsendringer nedfeller seg som nye lag i bygningshistorien. Men selv om byen alltid endres, er deler av den verdt å ta med videre, til neste generasjon eller i mange generasjoner. Dette gjelder særlig sentrum, som rommer nesten hele byhistorien.

Kulturminner er en ikke-fornybar ressurs. Hver gang en del av den gamle bebyggelsen fjernes, endres eller bygges inne bak et stort nybygg, blir byens hukommelse litt kortere og tidsdybden ikke bare i Stavanger, men i hele storbyområdet vårt, litt mindre. Et sentrum som er vokst frem som en følge av historisk eiendomsstruktur, ressurstilgang og byggeskikk kan ikke erstattes av noe annet i vår tid eller gjenskapes i en enkelt periode. Derfor skal vi være svært forsiktige med å endre for mye og for fort på de best bevarte delene av vårt historiske sentrum.

Som nevnt over er det en historisk, arkitektonisk og topografisk sammenheng mellom sentrum og trehusbyen. Denne sammenhengen viktig for byens identitet, men den er allerede svekket mange steder, f.eks. gjennom moderne infrastruktur i Kannik og høyhusområdet i St. Olav. Derfor er også randområdene utenfor Sentrumshalvøya sårbare for større endringer.

##### 4.7.3.2 Faktorer som slår negativt ut

Det er med andre ord mange hensyn å ta når det skal fortettes i planområdet. Ved høring av tidligere planforslag gikk mange tilbakemeldinger på at det ikke var vist tilstrekkelig hensyn til kulturminneinteressene.

Fjerning av historiske bygninger, endring av strukturer og tilføyelse av nye elementer vil alltid falle negativt ut i konsekvensvurderinger for kulturminneverdier. Slike tiltak kan likevel være nødvendige for å sikre fortsatt bruk og dermed fremtidig bevaring av et kulturminne eller kulturmiljø.

Plangrep og viktige enkeltfaktorer som vil slå negativt ut for kulturminneverdier i den reviderte planen er:

- Høy / massiv bebyggelse på og i nærheten av Stavanger stasjon. Stasjonen ligger i et område der bydelene Våland og Storhaug møter sentrum i et dalsøkk, og der topografien er viktig for byidentiteten.
- Utfylling på Holmen. Holmen er byens ansikt mot sjøen, og ny bebyggelse utenfor eksisterende kailinjer vil gjøre at kontakten mellom den historiske byen og sjøen reduseres.
- Riving av verneverdig historisk bebyggelse, bl.a. åpning for å rive St. Franciskus Hospital.
- Mulig tyngdepunktfor skyving sørover i sentrum gjennom utbygging i Paradis og på Stavanger stasjon. Dette kan gjøre at det mest verneverdige historiske byområdet, Sentrumshalvøya, opplevs som mindre relevant og mister funksjoner.

#### 4.7.3.3 *Negativ virkning redusert*

Disse elementene har fulgt med fra tidligere høringsforslag, men er gjennomgående bearbeidet i den endelige planen. Flere plangrep som ville hatt negative konsekvenser på kulturminneinteresser er i også fjernet i sin helhet – som høyhus i Løkkeveien og riving av en rekke verneverdige bygninger. Sentrumsplanens bestemmelsesområder omfatter til sammen 80 eldre trehus og 11 eldre murhus. Av disse er det åpnet for at 53 trehus og 6 eldre murhus kan rives. Det er altså til sammen åpnet for å rive 59 hus innenfor hensynssonen Trehusbyen. Detaljert oversikt med referanse til bestemmelsesområde i plankartetet følger i vedlegg 2. Av husene som er foreslått revet er 8 pr. i dag vernet og 2 listeført i Kommunedelplan for kulturminner.

Plangrep og viktige enkeltfaktorer som vil slå positivt ut for kulturminner i det reviderte planen:

- Reduksjon av gjennomgangstrafikk i trafikkbelastede gater der trafikken er til hinder for byliv (eks. Bergelandsgata, Løkkeveien)
- Tilrettelegging for flere gode byrom, f.eks. veteranbåthavn, og av gang- og sykkelforbindelser som vil gjøre det mer attraktivt å reise til og oppholde seg i sentrum
- Tilskudd av nye byggetomter som potensielt vil gi flere brukere av sentrum, spesielt gjelder dette tomtene langs Holmen og Østre havn.
- Formell styrking av verneintensjoner i Kommunedelplan for kulturminner og Hermetikkplanen

Noen av plangrepene vil ha både positive og negative konsekvenser, som f.eks. utfylling på Holmen.

Alt i alt er den samlede konsekvensen av planen for kulturminner negativ på grunn av summen av rivninger, endringer og nybygg. Enkelt sagt vil planen vil føre til et netto tap av kulturminner. Fortettingsgrepene, trafikkreduksjonen og styrkingen av byrommene og forbindelsene som planen legger opp til, vil likevel bidra til å bedre forholdene for flere av kulturmiljøene i sentrum. Formålet med grepene samlet sett er og å skape økt byliv, trekke flere mennesker til sentrum. Det vil være positivt for kulturminnene ved at det da blir økt oppmerksomhet og bruk av disse og de omkringliggende uteområder.

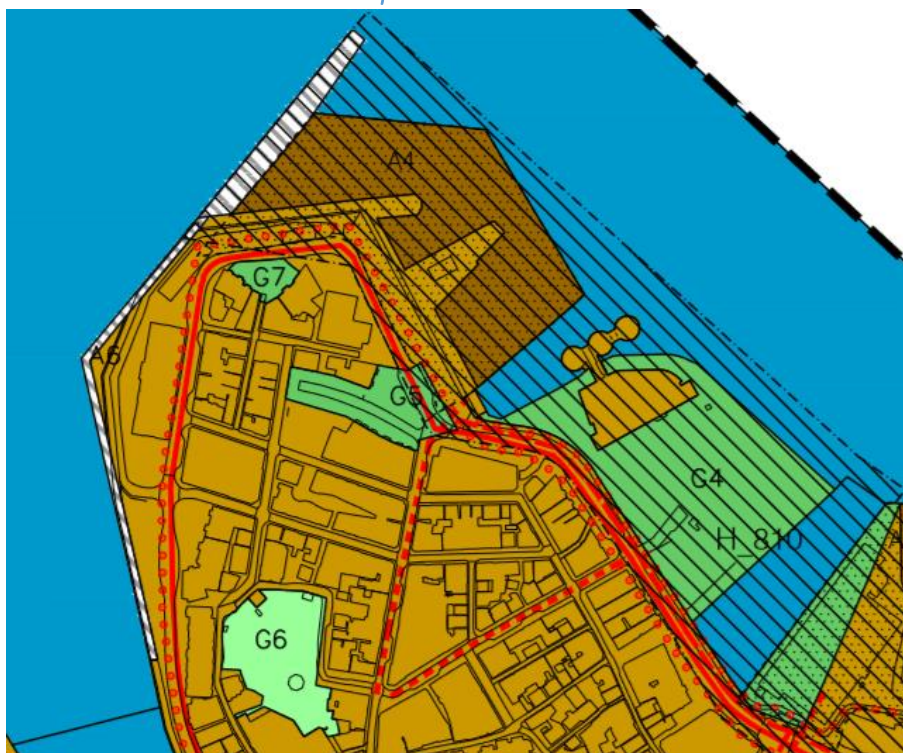
## 5 Konsekvensutredning på delområdenivå

Konsekvensutredning på områdenivå omfatter temaene: Bylandskap og byform, Forurensning, Barn og unges oppvekstvilkår, Naturmiljø sjø og Kulturminner. Innledningsvis i hvert delområde redegjøres det for plangrep og forhold til gjeldende planer. *Det gjøres oppmerksom på at i denne delen er delområdene ikke identiske med delområdene i planbeskrivelsen.*

### 5.1 Holmen

#### 5.1.1 A4 Holmen / G4 Kjeringholmen, G5 og G7

##### 5.1.1.1 Forenklet beskrivelse av planen



Figur 28. Utdrag fra plankart for Holmen / Kjeringholmen (for tegnforklaring jf vedlegg 1).

#### Plangrep

Holmen er i dag preget av lav aktivitet. Denne situasjonen er en lite god anvendelse av et sentrumsnært område og gir i tillegg konsekvenser for menneskestrømmen gjennom middelalderbyen. Å utvikle Holmen er derfor det mest virkningsfulle grepet for å re-aktivere hele sentrumshalvøya.

Arealet på yttersiden av Skansegata er i dag for smalt for utbygging og foreslås derfor omdisponert for å gi plass for utbygging og mer sammenhengende kaifronter for havnen. Arealet på utsiden av Skansegata er i planen dimensjonert til å videreføre sentrums historiske skala med bebyggelse på 3-6 etasjer.

Planen legger også opp til en større sammenhengende park med havnebad som rekreasjonsområde og attraksjon enten ved Kjeringholmen eller i G4.



### **Planendring:**

- Omdisponering av sjøareal til område for bebyggelse og anlegg sentrumsformål m.m.
- Havnearealer som kombinert samferdselsformål med bestemmelser med forutsetninger for etablering av ISPS-område
- Større parkareal fra Oljemuseet til Jorenholmen, inkludert havnebad
- Bestemmelsesområde A4 med føringer for organisering av ny bebyggelse, byggehøyder og forholdet til eksisterende bebyggelse

For utfyllende beskrivelse av planen – se planbeskrivelsen.

#### **5.1.1.2 Gjeldende planer**

##### **Kommuneplanen 2014 – 2029:**

Holmenområdet er vist som eksisterende sentrumsformål i gjeldende kommuneplan. Sjøarealer utenfor kaifront er vist som generelt sjøareal. Området har også flere overlappende hensynssoner knyttet til kulturminnevern, herunder hensynssone H570 som del av sone for trehusbyen (retningslinjer til sonen) og hensynssone H730 båndlegging kulturminneloven som del av middelalderbyen (bestemmelser til sonen). Langs kaifronten (ikke ut langs pirer) er det vist stipling for grønt spaserdrag som gjengir trasé for Blå Promenade.

##### **Kommunedelplan for Kulturminner:**

Kulturminneplanen viser Holmen som reguleringsmessig sikret (gult område) og i hovedsak om del av middelalderbyen og trehusbyen. Ryfylkekaien inngår ikke i trehusbyen. Planen omtaler også tekstlig sjøhusrekken. Kulturminneplanens objekter nr. 35 (Norsk Oljemuseum), 154 og 155 (sjøhusene Børehaugen 3 og 5) omfattes av denne delen av planen. Ytterligere sjøhusobjekter ligger også nært opptil området.

##### **Gjeldende reguleringer:**

Holmenområdet er i hovedsak regulert gjennom to større reguleringsplaner for kaiarealene (plan 1872) og for den eldre bebyggelsen (plan 2222). Tre mindre delområder har egne reguleringsplaner (plan 2393P, 2237P, 2147, 1029).

Nordre deler av Holmenområdet er regulert i *plan 1872 Havnearealer fra Tollboden via Børevigå til Jorenholmen* vedtatt i 2003, og omfatter kai- og sjøarealer fra Tollboden/Hall Toll til Geoparken. Hovedtrekk i planen er visning av sjøarealer som trafikkområder i sjø, småbåthavn i Børevigå, kai- og trafikkarealer langs kai/vei og eksisterende bebyggelse hovedsakelig som allmenntilgjengelig bebyggelse. Mot sør gjelder *plan 2222 Reguleringsplan for sentrumshalvøya* vedtatt i 2014. I denne er eksisterende bebyggelse i hovedsak vist som sentrumsformål eller kombinasjonsformål. Det meste av planområdet på Holmen er vist med hensynssone kulturmiljø og hensynssone flomfare. Av delområdene med egne reguleringer er det mest relevant å omtale plan 2237P *Reguleringsplan for Børehaugen* vedtatt i 2011 som omfatter områdene rundt DSD-bygget. Bebyggelsen her er regulert til forretning/kontor og hensynssoner for kulturminnevern.

Planen på Holmen innebærer i hovedsak en omdisponering av regulert trafikkområde i sjø til byggeområde (A4), samt omdisponering og flytting av kaiarealer og deler av de grønne områdene.

### 5.1.1.3 Konsekvensvurderinger

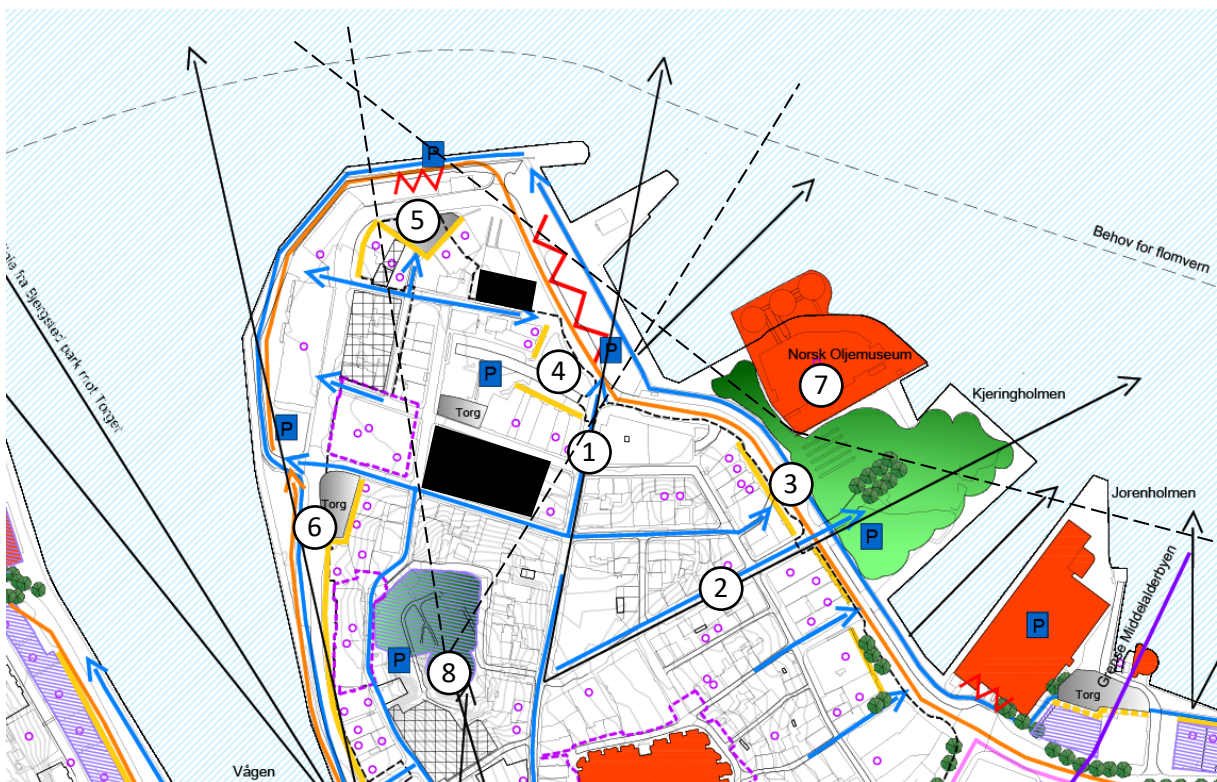
#### 5.1.1.3.1 Bylandskap og byform

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Holmen-området gir lav måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.	Planen i Holmen-området gir høy måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Bylandskap</b>	<p>Holmen har i dag et sammensatt bylandskap. Skalaen domineres av sjøhus og murbebyggelse i 3-6 etasjer. Innslag av høyere bebyggelse; DSD-bygget og boligprosjektet mellom Øvre- og Nedre Holmegate, hvor spesielt DSD-bygget framstår som et brudd i konteksten. Fra sjøfronten domineres inntrykket av trafikk og parkering. Kaifronten er gradvis utfylt, med piler og våger i varierende størrelse.</p> <p>Virkningen av nullalternativet er at bylandskapet avsluttes med store kaiflater mot sjø og stor variasjon i byggehøyder.</p>	<p>Ny bebyggelse bygger i hovedsak videre på stedlig dominerende skala på 3-6 etasjer. Nabobebyggelsens sterkt varierte høyder mot en variert, men likevel mer konsistent, byggehøyde gir ny bebyggelse noe mer dominerende preg.</p> <p>I planen saneres dominerende trafikk- og parkeringsareal.</p> <p>Ny kai mot nord / nordøst viderefører i hovedsak kaifrontstrukturen som er i sentrum i dag.</p> <p>Virkningen av planen vil være etablering av et bylandskap der bybebyggelsen avsluttes mer direkte mot kaifronten uten lengre kaiflater slik det er i dag.</p>	Konsekvensen av planen er nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på bylandskap.
<b>Bystruktur</b>	<p>Bystrukturen på Holmen er sammensatt av historisk kvartalsstruktur, sjøhusrekke og utfylt vei- og havneområde. Trafikkforbindelsen på utsiden av sjøhusrekken; Østervågkaien og Skansekaaien framstår mer som vei på kaiflate enn en bygate. Store deler av traseen har kun ensidig bybebyggelse, med flateparkering mot sjøen. Deler av bebyggelsen</p>	<p>Den nye bystrukturen på havneområde og utfylling knytter seg til den historiske strukturen, i forlengelse av Kirkegata. Den nye bebyggelsen på det utfylte arealet og eksisterende bebyggelse supplert med regulert potensiale på Børehaugen vil utgjøre rammen for framtidig bygate rundt Holmen.</p>	Konsekvensen av planen er positiv sammenlignet med nullalternativet med tanke på bystruktur.

	<p>henvender seg ikke mot gaten eller har lite transparente byfasader.</p> <p>Virkningen av nullalternativet er en noe utflytende bystruktur preget av tilrettelegging for trafikk.</p>	<p>Krav om mer aktive byfasader og mer egnet bebyggelse for byfunksjoner vil virke positivt.</p> <p>Virkningen av planen er etablering av en mer sammenhengende bystruktur i Havnefronten</p>	
<b>Siktlinjer</b>	<p>Kirkegata (1) Gjennomgående fra toppen av bakken over Skansekaaien.</p> <p>Breigata (2). Gjennomgående fra toppen av bakken over Østervågkaaien og Kjeringholmen.</p> <p>Opprinnelig sjøhusrekke (3-6). Samtlige sjøhusrekker med intakt sjøutsikt. Samtlige rekker har fått utfylling i front. Grad varierer imidlertid, der det er rekken på Oscars plass (4) som i dag har størst distanse til sjøen.</p> <p>Norsk Oljemuseum (7). Synlig fra sjøen i nær 180 grader, ref. stiplet linje.</p> <p>Valbergtårnet (8). Synlig fra sjøen, med unntak av sektor bak boligprosjekt mellom Øvre og Nedre Holmegate og DSD-bygget, ref. stiplet linje.</p> <p>Virkningen av nullalternativet er opprettholdelse av nevnte siktlinjer.</p>	<p>Siktlinje i Kirkegata er opprettholdt. Nøytral virkning.</p> <p>Siktlinje i Breigata er opprettholdt.</p> <p>Opprinnelig sjøhusrekke. Sjøhusrekke ved Oscars plass mister innsyn/utsyn. Øvrige sjøhusrekker opprettholder innsyn/utsyn.</p> <p>Ny bebyggelse på Holmen reduserer innsyn/utsyn til Oljemuseet fra vest. Innsyn/utsyn fra nord og øst opprettholdt. Noe redusert utsyn fra Bjergsted ut havneleden mot øst.</p> <p>Valbergtårnet. Valbergtårnet ligger i sektor som allerede er skjult bak eks. boligprosjekt. Nær all ny bebyggelse på Holmen ligger innenfor denne sektoren.</p> <p>Ny bebyggelse på Holmen får ingen innvirkning for Valbergtårnet, Stavanger Domkirke, Vågen, Tusenårsplassen, Kongsgård, Breiavannet, Gamle Stavanger, Stavanger Konserthus, St Petri Kirken eller Nytorget.</p> <p>Virkningen av planen er i hovedsak opprettholdelse av siktlinjene over, men med noe redusert innsyn/utsyn for deler av bebyggelsen.</p>	<p>Konsekvensen av planen er svakt negativ sammenlignet med nullalternativet med tanke på siktlinjer.</p>

<p><b>Sol og skygge</b></p>	<p>Eksisterende bebyggelse gir i hovedsak skygge i gateløp, med unntak av DSD-bygget og boligprosjektet i Øvre Holmegate som gir lengre slagskygger.</p>	<p>Skygge fra ny bebyggelse går i hovedsak i sjø.</p>	<p>Konsekvensen av planen er nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på sol og skygge. Ny bebyggelse vil skyggelegge mer en nullalternativet, men kaster i hovedsak skygger på utfyllt areal og sjø.</p>
			<p><b>Samlet konsekvens av planen i Holmenområdet for tema byform og bylandskap er vurdert som positiv sammenlignet med nullalternativet.</b></p>



Figur 29 Registrering Holmen

### 5.1.1.3.2 Forurensning

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Holmenområdet gir dårlig-middels måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.	Planen i Holmenområdet gir middels-høy måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Støy</b>	<p>Området er noe utsatt for veistøy langs Havneringen og havnestøy ved Skansekaaien over 55 dB. Gjeldende planer legger opp til en forsiktig reduksjon av parkeringsdekningen i området og begrenset ny aktivitet som genererer biltrafikk. I nullalternativet antas det at støysituasjonen i området vil opprettholdes eller øke noe.</p> <p>Virkningen av nullalternativet er vurdert som nøytral.</p>	<p>Reduksjon i parkeringsdekning sammenlignet med kommuneplanen og økt utbygging, vil trolig ha motsatte virkninger for privatbiltrafikken som genererer støy i området. Det antas at veistøyen opprettholdes eller reduseres. Økt til rettelegging for lange liggekaier vil trolig gi økt havneaktivitet og noe økning i støy fra havnevirksomheten.</p> <p>Virkninger for vei- og havnestøy er motsatt av hverandre. I sum vurderes virkningen av planen som nøytral.</p>	Konsekvensen av planen er nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på støy.
<b>Registrert forurensning</b>	<p>Det er sjøbunn med omfattende forurensning av særlig kvikksølv, tjære og pcb. Miljøgiftene er særlig knyttet til mudderbunn.</p> <p>Massene ligger ubeskyttet og det er risiko for ytterligere spredning av miljøgifter i havnebassenget ved aktiviteter som skaper sirkulasjon i vannmassene, eks havnedrift.</p>	<p>Planens utfyllinger i sjø berører sjøbunn med omfattende forurensning av særlig kvikksølv, tjære og pcb. Dette gjelder særlig nær land.</p> <p>Dersom utfylling skjer på forsvarlig måte, kan massene dekkes til med absorberende masser og isoleres under nye utbyggings- og havnearealer.</p> <p>Ved utbygging i tråd med planen vil registrerte forurensninger ved</p>	Konsekvensen av planen for registrert forurensning er positiv sammenlignet med nullalternativet fordi utfylling vil gi vesentlig bedre kontroll på forurensete masser og at utbygging vil kreve opprydning for forurenset grunn i området.

	<p>Det er også to lokaliteter med forurenset grunn registrert ved Oljemuseet (deponi) og innerst på Kjerringholmen (gassverktomt). Nullalternativet vil gi uendret situasjon for disse.</p> <p>Nullalternativet har negativ virkning på forurensning.</p>	<p>Oljemuseet og innerst på Kjerringholmen måtte ryddes opp i.</p> <p>Planen vil ha miljøforbedrende virkning med tanke på forurensning og risiko for spredning av miljøgifter i sjø.</p>	
			<p><b>Samlet konsekvens av planen i Holmenområdet for tema forurensning er vurdert som positiv sammenlignet med nullalternativet.</b></p>

#### 5.1.1.3.3 Barn og unges oppvekstvilkår

	Nullalternativ	Planen
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	<p>Nullalternativet i Holmenområdet gir middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om attraktive og utviklende oppvekstmiljø.</p>	<p>Planen i Holmenområdet gir middels-høy måloppnåelse for kommuneplanens mål om attraktive og utviklende oppvekstmiljø, særlig siden barn og unges nåværende bruk av området sikres sterkere i planen.</p>

	Virkning nullalternativ	Virkning plan	Konsekvens
<b>Barns behov</b>	<p>Begrensninger i mulighetene for etablering av lekearealer, særlig større funksjoner.</p> <p>Geoparken attraktivt lekeareal i nærheten. Oljemuseet.</p> <p>Ikke skole og barnehage i nærområde.</p>	<p>Begrensninger i mulighetene for etablering av særlig større lekearealer, men tydeligere tilrettelegging for etablering av kvartalslekfunksjon.</p> <p>Ikke skole og barnehage i nærområde.</p>	<p>Konsekvensen av planen for barns behov vurderes som positiv sammenlignet med nullalternativet. Tilrettelegging for kvartalslekfunksjon er vektlagt.</p>
<b>Brukes av barn</b>	<p>Innenfor det vurderte området er Geoparken og</p>	<p>Planen viser Geoparken som grønnstruktur og</p>	<p>Konsekvensen av planen er vurdert som positiv for tema bruk av barn/unge</p>

	<p>oljemuseet aktivt i bruk av barn.</p> <p>Nullalternativet gir åpning for at Geoparken helt eller delvis kan endres til bakkeparkering og er dermed dårlig sikret for barn og unges interesser.</p> <p>Virkningen av nullalternativet er derfor vurdert som negativ for tema bruk av barn/unge.</p>	<p>Oljemuseet som sentrumsformål.</p> <p>Planen sikrer eksplisitt bruken av Geoparken som rekreasjonsområde og annen bruk (f.eks. parkering) vil være i strid med formålet.</p> <p>Virkningen av planen er vurdert som positiv for tema bruk av barn/unge.</p>	<p>sammenlignet med nullalternativet, fordi bruken av området til denne interessen sikres bedre med planen.</p>
<b>Trygg skolevei</b>	<p>Området søkner til Storhaug skole med dagens skolekretser. Mest aktuelle skoleveier er langs havnefronten og opp Langgata med viktigste krysningspunkt over Verksalmenningen eller gjennom sentrumskjernen og opp Hetlandsgata med viktigste krysningspunkt i Klubbgata.</p> <p>Nullalternativet endrer i liten grad skolevegene innenfor denne delen av planområdet. Minimalt med ny boligbygging i Holmenområdet vil heller ikke øke antallet barn som trafikkerer strekningene. Viktige krysningspunkter over vurderes som oversiktlige.</p> <p>Virkning nøytral.</p>	<p>Som nullalternativet.</p> <p>Planen gir forbedring av skoleveg langs havnefronten med sammenhengende grønnstrukturformål og reduksjon av biltrafikk grunnet parkeringsreduksjon. Ny boligbygging i Holmenområdet vil øke antallet barn som trafikkerer strekningene, men viktige krysningspunkter over vurderes som oversiktlige.</p> <p>Virkning positiv ut fra trygghet i skoleveg-strekningene og oversiktlige krysningspunkter.</p>	<p>Konsekvensen av planen vurderes som positiv sammenlignet med nullalternativet ut fra forbedrende virkninger på deler av skoleveg og i viktige krysningspunkter.</p>
			<p><b>Samlet konsekvens av planen for tema barn og unges oppvekstvilkår i Holmenområdet er vurdert som positiv sammenlignet med nullalternativet.</b></p>

Planen vil gi områdeforbedringer og økt tilstedeværelse av folk ulike aldersgrupper i Holmenområdet sammenlignet med dagens situasjon. Dette vil virke positivt i forhold til kriminalitetsforebygging.

#### 5.1.1.3.4 Naturmiljø

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Denne delen av planområdet har liten relevans for kommuneplanens mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold. Nøytral.	Denne delen av planområdet har liten relevans for kommuneplanens mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold. Nøytral.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Naturmangfold</b>	Ingen registrerte interesser. Virkning nøytral.	Ingen registrerte interesser. Virkning nøytral.	Konsekvens av planen i Holmen området er nøytralt for tema naturmangfold.
			<b>Samlet konsekvens av planen for tema naturmangfold i Holmenområdet er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>

#### 5.1.1.3.5 Kulturminner

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Holmenområdet gir middels måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.	Planen i Holmenområdet gir lav-middels måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Kulturmiljøer og trehusbyen</b>	Området inngår i sin helhet i gult område (reguleringsmessig sikret) i kulturminneplanen. Nullalternativet innebærer en videreføring av en tilnærmet sammenhengende	Planen vil endre nåværende kulturmiljø merket i kulturminneplanen (gult område). Virkning for dette kulturmiljøet vil avhenge mye av hvilke tilpasninger som gis på reguleringsnivå.  Hovedtyngden av utbyggingen i planen kommer i sjøarealer som i dag ikke er omfattet av	Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet avhenger av vektning mellom: A) virkning i konkret område vs. influensområde og B) visuelle vs. bylivsmessige virkninger.



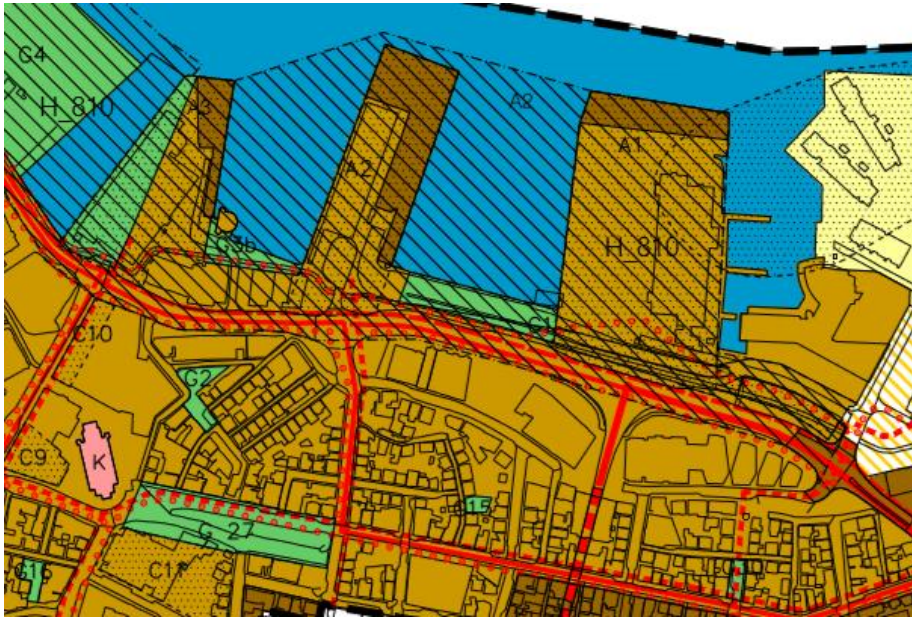
	<p>regulering av bevaringsområde.</p> <p>Hensynssone trehusbyen i KP omfatter alle nåværende landarealer i Holmenområdet. Nullalternativet gir relativt lite utbyggingsmuligheter i Holmenområdet, unntatt Børehaugen der det er tillatt noe utbyggingsvolum. Visuell virkning for trehusbyen er nøytral siden nullalternativet gir svært begrenset endringsmulighet. Virkning for evne til å aktivere sentrums-kjernen vurderes som negativ.</p>	<p>hensynssone trehusbyen, men det legges også opp til økt utbyggingsvolum innenfor arealer omfattet av hensynssonen.</p> <p>Geografisk vil planen kun i noen grad innvirke på trehusbyens virkeområde (KP hensynssone). Virkningen av planen for trehusbyen vil i stor grad handle om virkning i tilgrensende område (influensområde). Virkningen er både knyttet til visuell virkning for en sammenhengende kulturmiljøkontekst og evne til å reaktivere sentrumskjernen som levende kulturmiljø. Visuell virkning vil avhenge av løsninger på reguleringsnivå men er på dette plannivået vurdert som negativ på grunn av skalaforskjell og brudd med småskalatypologien som dominerer på sentrumshalvøya. Planens virkninger for reaktivering av trehusbyen som kulturmiljø vurderes som positiv.</p>	<p>Konkret er hovedtyngden av planen utenfor trehusbyens definerte grense og har slik sett begrenset konsekvens. Konsekvens for influensområde slår ulikt ut i B). Visuelt er konsekvensen av planen i forhold til nullalternativet for kulturmiljøet vurdert som negativ på dette plannivået. Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet for å reaktivere tilgrensende kulturmiljøer er vurdert som positiv.</p>
<b>Fredninger</b>	<p>Nullalternativet ligger i sin helhet innenfor fredet område Middelalderbyen. Ut fra de begrensede utbyggingsmulighetene som ligger i nullalternativet, vil virkningen være liten grad av endring for fredet område. Nøytral virkning.</p>	<p>Området inngår i all hovedsak i fredet område Middelalderbyen, men berører ikke andre konkrete fredninger. Utfyllingens nordre del ligger utenfor fredningsområdet. Kartlegging av marinearkeologi gjennomført og registrerte fredede objekter berøres ikke av utfylling. Planen vil ha stor innvirkning på fredet område. Dersom fredningsformålet er en opprettholdelse av nåværende situasjon, vil planen ha negativ virkning for tema fredninger.</p>	<p>Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som negativ for tema fredninger.</p>
			<p><b>Konsekvensen av planen i Holmenområdet</b></p>

			<b>sammenlignet med nullalternativet er vurdert som negativ til nøytral for tema kulturminner, avhengig av hvordan fysiske/visuelle eller bylivsmessige virkninger vektlegges.</b>
--	--	--	--

## 5.2 Østre havn

### 5.2.1 A1 Bekhuskaien, A2 Fiskepiren, A3 Jorenholmen, G1 og G3

#### 5.2.1.1 Forenklet beskrivelse av planen



Figur 30. Utdrag fra plankart for Bekhuskaien, Fiskepiren og Jorenholmen (for tegnforklaring jf. vedlegg 1)

#### Plangrep:

Sentrumsplanen legger for Østre Havn opp til overordnede føringer for en samlet utvikling av området basert på utvikling av Fiskepiren som et konsentrert mobilitetspunkt for sjø- og landtrafikk og nye muligheter for byutvikling på Bekhuskaien og Jorenholmen. Viktige mål for føringene er å gi effektive rammer for videre planlegging av området, etablere et utgangspunkt for fordeling av arealer til bebyggelse og åpne byrom, sikre en bymessig utvikling av gateløpet og angi en plassering av enkelte havnefunksjoner.

#### Planendring:

- Mindre omdisponeringer av sjøarealer til sentrumsformål på Bekhuskaien, Fiskepiren og Jorenholmen
- Detaljering av sentrumsformålet med bestemmelsesområder og grønnsstrukturer, samt bestemmelser om byggehøyder, bygningstilpasning og forholdet til eksisterende bebyggelse
- Bestemmelser og hensynssone felles planlegging som krever utarbeidelse av felles planprogram for A1-A4 + Verkskata/Verksalmenningen for å utdype hvordan viktige funksjoner i området skal løses
- Hensynssone høyhusområde H3 på østre del av Bekhuskaien med tilhørende kvalitetskrav
- Samferdselslinjer med bestemmelser som blant annet sikrer kollektivfelt i Verkskata og gjennomgående gang- og sykkelnett langs Havnefronten

For utfyllende beskrivelse av planen – se planbeskrivelsen, og planbeskrivelse til andre og tredje høring.

### 5.2.1.2 Gjeldende planer

#### Kommuneplanen 2014 – 2029:

Østre havn er i gjeldende kommuneplan vist som eksisterende sentrumsformål. Arealer i sjø utenfor kaifront er vist som generelt sjøareal. Området inngår i hensynssone H570 som del av sone for trehusbyen. Langs kaifronten (ikke ut langs pirer) er det vist stipling for grønt spaserdrag som gjengir trasé for Blå Promenade.

#### Kommunedelplan for Kulturminner:

Området vises som del av trehusbyen og enkelte mindre områder er vist som reguleringsmessig sikret (gult område). Kulturminneplanens objekter nr. 169-171 (sjøhusene i Verksgata 10a, 12a og 14a) og 179 (Bekhuset) inngår i området.

#### Gjeldende reguleringer:

Østre havn er regulert gjennom flere ulike mindre reguleringsplaner, herunder plan 1087, 1447, 1653 og 1447B. Bekhuskaien er uregulert. Området er i hovedsak regulert til trafikk- eller kaiarealer på land eller i sjø og kommunedelplanen innebærer omdisponeringer av disse til byggeområder.

A1/G1 på Bekhuskaien er i hovedsak uregulert område og har kun kommuneplanen som arealføring. Del av A1 nærmest Verksalmenningen inngår som i *plan 1447B Terminal Fiskepiren* (vedtatt 1998) og kommunedelplanen innebærer en omdisponering av regulert som trafikkområde til byggeområde. A2 inngår i sin helhet i *plan 1447B* og innebærer at terminalområdets byggeområde og trafikkområder på land og i sjø omdisponeres til byggeområde. A3 overlapper med flere planer (1087 Brannkvartalet i Verksgata, 1653 Sjøhusrekken mellom Jorenholmen og Fiskepiren og 1447B) der kommunedelplanen innebærer en omdisponering av regulert trafikkområde i sjø eller på lang til byggeområde.

### 5.2.1.3 Konsekvensvurderinger

#### 5.2.1.3.1 Bylandskap og byform

	Nullalternativ	Planen
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Østre havn gir lav måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.	Planen i Østre havn gir høy måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.

	Virkning nullalternativ	Virkning plan	Konsekvens
<b>Bylandskap</b>	Østre havn har et sammensatt og heterogent bylandskap. Skalaen varierer fra lav terminal- og industribebyggelse på Fiskepiren og Bekhuskaien, nyere bebyggelse som nytolkning av sjøhus; Magasin Blaa (3-5 et) og Scandic City hotell (6 et), boligbebyggelse i Badedammen (7-9 etasjer) og	Ny bebyggelse bygger i hovedsak videre på spekteret av stedlig skala på 3-6 etasjer og brytes opp i mellomstore bygningsvolumer. For de østlige delene av Bekhuskaien kan det vurderes høyder opp til 9 etasjer da dette området inngår i høyhusområde H3. Området knytter seg	Konsekvensen av planen er samlet positiv sammenlignet med nullalternativet med tanke på bylandskap. Den positive virkningen er knyttet til å etablere et bymessig landskap i områder ut mot sjø

	<p>opprinnelige sjøhus i 3-4 etasjer.</p> <p>Fra sjøfronten domineres inntrykket av trafikk, parkering, biloppstilling til ferje, ferjedrift og opplag av supply-skip.</p> <p>Kaifronten er gradvis utfylt, med piler og våger i varierende størrelse.</p> <p>Virkingen av nullalternativet er en situasjon sammensatt bylandskap med større flater dominert av trafikkfunksjoner.</p>	<p>til eksisterende høyhusbebyggelse. Gjennomført plan trekker bebyggelse og bylandskap helt ut til overgang mot sjø. Utbyggingen sanerer flere dominerende oppstillingsarealer for bil, men strekninger foran opprinnelige sjøhus vil fortsatt fremstå som åpne.</p> <p>Utfyllinger på Jorenholmen, Fiskepiren og Bekhuskaien forandrer kaifrontens utforming, men den varierte kaifronten med piler og våger opprettholdes.</p>	<p>dominert av ekstensive bilarealer.</p>
<b>Bystruktur</b>	<p>Utfyllingene foran den opprinnelige sjøhusrekken, har en struktur tilpasset land- og sjøtransport og industri. Verksgata har fra starten ved Klubbgata et bygatepreg, men fra krysset med Langgata er Verksalmenningen et mer utflytende veianlegg, med ensidig bebyggelse uten henvendelse mot gate.</p> <p>Virkingen av nullalternativet er en situasjon med stor grad av utflytende bystruktur og bilbaserte arealer.</p>	<p>Planen vil ramme inn gateløpet på deler av strekningen med tydelige vegger.</p> <p>Krav om mer aktive byfasader og mer egnet bebyggelse for byfunksjoner.</p> <p>Virkingen av planen er en situasjon med strammere bystruktur rundt viktige gateløp.</p>	<p>Konsekvensen av planen er positiv sammenlignet med nullalternativet med tanke på bystruktur. Den positive virkingen er særlig knyttet til oppstramming av gatestrukturer.</p>
<b>Siktlinjer</b>	<p>Opprinnelig sjøhusrekke (1-2). Samtlige sjøhusrekker med intakt sjøutsikt. Begge rekker har fått utfylling i front. Utfyllingen mellom Jorenholmen og Fiskepiren er liten, mens kaifronten foran sjøhusrekken i Verksalmenningen består både av vei og oppstillingsplasser for ferje.</p> <p>Virkingen av nullalternativet er opprettholdelse av viktige</p>	<p>Ny siktlinje fra Klubbgata etableres.</p> <p>Alle sjøhusrekker opprettholder innsyn/utsyn.</p> <p>Ny bebyggelse i Østre havn får ingen innvirkning for Vågen, Tusenårsplassen, Kongsgård, Breiavannet, Gamle Stavanger, Oljemuseet, Valbergtårnet, Stavanger</p>	<p>Konsekvensen av planen er positiv sammenlignet med nullalternativet med tanke på siktlinjer. Det er særlig etablering av siktlinje ut Klubbgata som gir positiv virkning.</p>

	siktlinjer, men hindrer siktlinje mot sjø i Klubbgata.	Konserthus, St Petri Kirken og Nytorget.  Virkingen av planen er opprettholdelse av viktige siktlinjer og etablering av ny siktlinje i Klubbgata.	
<b>Sol og skygge</b>	Eksisterende bebyggelse gir i hovedsak skygge i gateløp.	Skygge fra ny bebyggelse går i hovedsak i sjø. Nytt teaterbygg på Bekhuskaien kan utfordre sol på promenaden ved Badedammen Vest (markert med rød sirkel på skyggekart).	Konsekvensen av planen er nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på sol og skygge.
			<b>Samlet konsekvens av planen i Østre havn for tema byform og bylandskap er vurdert som positiv sammenlignet med nullalternativet.</b>



Figur 18 registrering Østre havn

### 5.2.1.3.2 Forurensning

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Holmenområdet gir lav- middels måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.	Planen i Holmenområdet gir middels måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Støy</b>	<p>Området er en del utsatt for veistøy over 55 dB langs Verkskata og Verksalmenningen og særlig i kryssene langs denne strekningen. Deler av Bekhuskaien er i tillegg utsatt for havnestøy over 55 dB. Utbygging i området med kommuneplanens parkeringsnorm vil trolig generere økning i biltrafikken og gi økt veistøy i området.</p> <p>Virkningen av nullalternativet er en forverring i støysituasjon (negativ).</p>	<p>Utbygging med planens reduserte parkeringsdekning sammenlignet med kommuneplanen, vil ha motsatte virkninger for privatbiltrafikken som genererer veistøy i området. Veistøyen opprettholdes trolig uendret. Planen vil gi noe redusert havneaktivitet på Bekhuskaien, men økt havnestøy rundt Fiskepiren, samlet sett trolig uendret.</p> <p>Virkninger for vei- og havnestøy er motsatt av hverandre. I sum vurderes virkningen av planen som nøytral.</p>	Konsekvensen av planen er positiv sammenlignet med nullalternativet med tanke på støy.
<b>Registrert forurensning</b>	<p>Det er sjøbunn med noe forurensning i området. Miljøgiftene er særlig knyttet til mudderbunn.</p> <p>Massene ligger ubeskyttet og det er noe risiko for ytterligere spredning av miljøgifter i havnebassenget ved aktiviteter som skaper sirkulasjon i vannmassene, eks havnedrift.</p> <p>Det er ingen registrerte lokaliteter med forurensning innenfor dette delområdet.</p>	<p>Planens utfyllinger i sjø berører sjøbunn med noe forurensning. Dette gjelder særlig nær land.</p> <p>Dersom utfylling skjer på forsvarlig måte, kan massene dekkes til med absorberende masser og isoleres under nye utbyggings- og havnearealer.</p> <p>Planen vil ha noe miljøforbedrende virkning (positiv) for forurensning og risiko for spredning av miljøgifter i sjø, men virkningen begrenses av at</p>	Konsekvensen av planen for registrert forurensning er positiv sammenlignet med nullalternativet fordi utfylling vil gi noe bedre kontroll på forurensede masser. Behov for krav om miljøoppfølgingstiltak utenfor utfyllingsområder må vurderes på reguleringsplan-nivå.

	Nullalternativet vil medføre fortsatt risiko for spredning av eksisterende forurensning (negativ).	utfylling ikke dekker forurensede områder helt. Ringvirkninger av utfylling må sikres.	
			<b>Samlet konsekvens av planen i Holmenområdet for tema forurensning er vurdert som positiv sammenlignet med nullalternativet.</b>

#### 5.2.1.3.3 Barn og unges oppvekstsvilkår

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Østre Havn gir middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om attraktive og utviklende oppvekstmiljø.	Planen i Østre Havn gir middels-høy måloppnåelse for kommuneplanens mål om attraktive og utviklende oppvekstmiljø. Gjennomgående parkstruktur med mulighet for etablering av attraktive områder for barn og unge kan øke måloppnåelsen fra middels til høy.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Barns behov</b>	Begrensninger i mulighetene for etablering av lekearealer, særlig større funksjoner. Ikke skole og barnehage i nærområde.	Begrensninger i mulighetene for etablering av lekearealer, men tydeligere tilrettelegging for etablering av kvartalslekefunksjon og nye byrom. Ikke skole og barnehage i nærområde.	Konsekvensen av planen for barns behov vurderes som positiv sammenlignet med nullalternativet. Tilrettelegging for kvartalslekefunksjon er vektlagt.
<b>Brukes av barn</b>	Innenfor det vurderte området er det få eller ingen områder aktivt i bruk av barn. Eksisterende kjøpesenter kan ha noe interesse for unge. Nullalternativet har få eller ingen virkninger	Planen påvirker i liten eller ingen grad eksisterende områder som brukes av barn/unge, men gir gode muligheter etablering av nye områder som kan være aktuelle for slik bruk. Virkningen av planen er vurdert som positiv for tema bruk av barn/unge.	Konsekvensen av planen er positiv for tema bruk av barn/unge sammenlignet med nullalternativet, fordi ingen eksisterende bruk endres og nye bruksmuligheter etableres.



	(nøytral) for områder som brukes barn/unge.		
<b>Trygg skolevei</b>	<p>Området sokner til Storhaug skole med dagens skolekretser. Mest aktuelle skoleveier er over Verksalmenningen (ulike krysningspunkter mulig) og gjennom ulike bolig-gater med liten trafikk.</p> <p>Nullalternativet endrer i liten grad skolevegene innenfor denne delen av planområdet. Ny boligbygging vil kunne øke antallet barn som trafikkerer strekningene noe. Viktige krysningspunkter vurderes som oversiktlige. Virkning nøytral.</p>	<p>Skoleveger som nullalternativet.</p> <p>Planen gir lite endringer av aktuelle skoleveger. Planen vil i liten grad øke antallet barn som trafikkerer strekningene, men viktige krysningspunkter over vurderes som oversiktlige.</p> <p>Virkning nøytral.</p>	<p>Konsekvensen av planen vurderes som nøytral sammenlignet med nullalternativet for tema trygg skolevei.</p>
			<p><b>Samlet konsekvens av planen for tema barn og unges oppvekstvilkår i Østre Havn er vurdert som positiv sammenlignet med nullalternativet.</b></p>

Planen vil gi områdeforbedringer og økt tilstedeværelse av folk ulike aldersgrupper i Østre Havn sammenlignet med dagens situasjon. Dette vil virke positivt i forhold til kriminalitetsforebygging.

#### 5.2.1.3.4 Naturmiljø

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet gir lav måloppnåelse for kommuneplanens mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold.	Planen gir for kommuneplanens mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning planen</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Naturmangfold</b>	Naturtyperegistrering øst for Bekhuskaiaen – BN00091605 Bløtbunnsområde i	Planen innebærer ingen endringer for	Konsekvens av planen i Østre Havn er nøytralt for tema naturmangfold.

	strandsonen. Regulerte tiltak allerede etablert, men er uheldig for naturinteressene. Verdisatt som lokalt viktig. Nullalternativet gir ingen endring i situasjon for dette området.	registrert naturtype-område. Virkning som nullalternativet.	Registreringen er fra 2014 og kunnskapsgrunnlaget anses som tilstrekkelig for vurdering på dette plannivået.
			<b>Samlet konsekvens av planen for tema naturmangfold i Østre Havn er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>

#### 5.2.1.3.5 Kulturminner

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i østre havnområdet gir lav til middels måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.	Planen i østre havnområdet gir lav til middels måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.

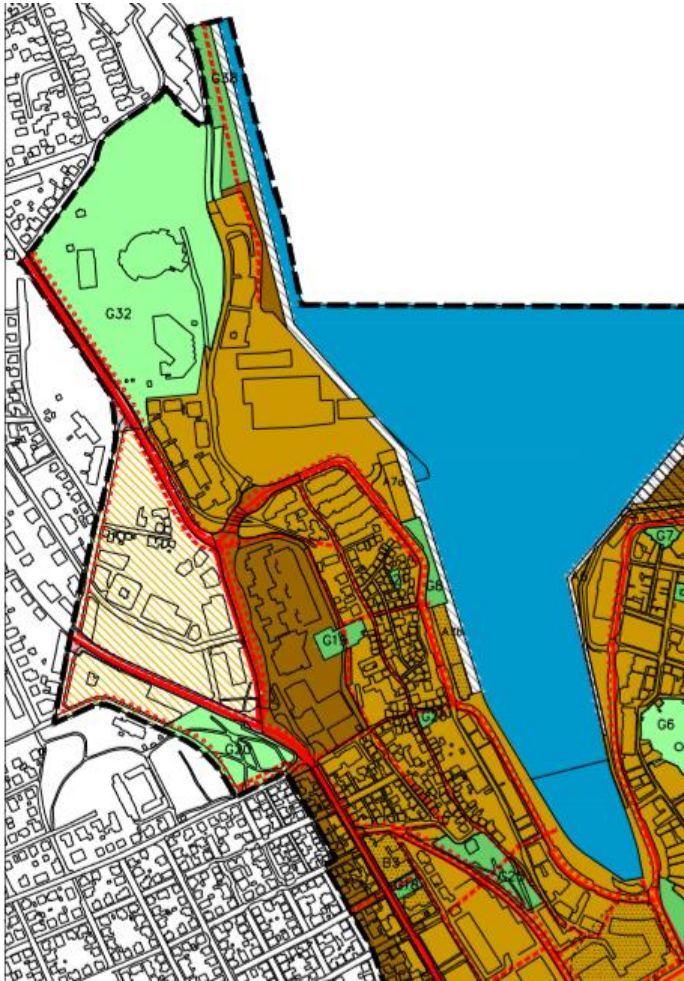
	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Kulturmiljøer og trehusbyen</b>	Området inngår som del av trehusbyen og se eksisterende sjøhusene som reguleringsmessig sikret (gult område). Jorenholmen inngår i Middelhavbyen, resten utenfor.  Eksisterende situasjon gjør den eldre bebyggelsen relativt synlig i bybildet, men gir samtidig store samferdsels- og havnearealer som ikke tilfører noe positivt til dette kulturmiljøet. Gjeldende planer gir	Planen legger ikke opp til direkte inngripen med områder eller objekter i kulturminneplanen. Planens virkninger for eksisterende sjøhus og for bakenforliggende trehusmiljø vil avhenge mye av hvilke tilpasninger som gis på reguleringsnivå, men sikt til sjøhusene er sikret. Planen gir mulighet for etablering av bebyggelse i en noe større skala en bakenforliggende småhusbebyggelse, men utgjør i hovedsak likevel ikke et brudd med bybebyggelsen mot vest og øst. Planen gir	Virkingene av planen er ikke vesentlig forskjellig fra virkningene av nullalternativet for tema kulturmiljø og trehusbyen. Begge har elementer som virker negativt. Konsekvensen av planen er vurdert som negativ til nøytralt.

	<p>muligheter for relativt omfattende utbygging. Visuell virkning for trehusbyen som kulturmiljø vil avhenge sterkt av løsninger på reguleringsnivå. KP legger opp til høy arealutnyttelse. Sterke kulturminneføringer for Jorenholmen, ellers retningslinjene for trehusbyen. Nullalternativets forutsetninger for å binde sammen ny og gammel bebyggelse på en god måte er svake pga store og utflytende vegarealer.</p>	<p>samtidig bedre forutsetninger for å binde sammen ny og gammel bebyggelse på en god måte med en klar oppstramming av gateløpet for Verksalmenningen og vil virke positivt ift. reaktivering av trehusbyen som kulturmiljø.</p>	
<b>Fredninger</b>	<p>Jorenholmen ligger innenfor fredet område Middelalderbyen. Eksisterende situasjon (parkeringshuset) bidrar ikke positivt til kulturmiljøet fredningen er ment å ivareta. Negativ virkning.</p>	<p>Planen innebærer etablering av en ny bystruktur som samspiller bedre med omkringliggende omgivelser. Dette vurderes positivt for hensynet fredningen er ment å ivareta (middelalderbyen).</p>	<p>Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som positiv for tema fredninger.</p>
			<p><b>Konsekvensen av planen i Østre Havn sammenlignet med nullalternativet er vurdert som nøytral til positiv for tema kulturminner, avhengig av hvordan høyhusbebyggelsen på Bekhuskaaien vektlegges.</b></p>

## 5.3 Vestre havn

### 5.3.1 A7 Vestre havn og G8

#### 5.3.1.1 Forenklet beskrivelse av planen



Figur 31. Utdrag fra plankart for Vestre havn (for tegnforklaring jf. vedlegg 1)

#### **Plangrep:**

Et hovedgrep i planen er å korte ned (den mentale) avstanden mellom Vågen og Bjergsted med ny sentrumsbebyggelse og en mer interessant gangforbindelse. Dette skjer gjennom tilbygg til Skur 6 og etablering av park som i tillegg til å være et rekreasjons- og aktivitetsområde også sikrer fortsatt sjøutsikt fra største delen av gamle Stavanger. Havneaktiviteten langs Strandkaaien og Konserthuskaaien videreføres.

Planen åpner for å videreutvikle havneaktiviteten mot nord i Bjergstedområdet ved å tilrettelegge for etableringen av ny lang kai fra Kulturskolen til Veritasbygget. Bjergstedparken trekkes ned til sjøen på innsiden av kaianleggene.

#### **Planendring:**

- Omdisponering av sentrumsformål til grønnstruktur og kombinert samferdselsformål
- Bestemmelsesområder med bestemmelser for innpassing av ny bebyggelse

For utfyllende beskrivelse av planen – se planbeskrivelsen.

### 5.3.1.2 Gjeldende planer

#### Kommuneplanen 2014 – 2029:

Vestre havn er i gjeldende kommuneplan vist som eksisterende sentrumsformål. Arealer i sjø utenfor kaifront er vist som generelt sjøareal. Langs kaifronten er det vist stipling for grønt spaserdrag som gjengir trasé for Blå Promenade. Hele området inngår i hensynssone kulturmiljø H570 for trehusbyen (tilhørende retningslinjer) og deler av området i hensynssone båndlegging H730 for Middelalderbyen (tilhørende bestemmelser).

#### Kommunedelplan for Kulturminner:

Områder sør for gamle utenriksterminalen inngår i middelalderbyen og er også i hovedsak vist som reguleringsmessig sikret. Området inngår i sin helhet i trehusbyen. Ved Skur 6 sør i området er en rød telefonkiosk oppført på objektlisten.

#### Gjeldende reguleringer:

Områdene kommunedelplanen omfatter i Vestre havn inngår i to større reguleringsplaner der arealene i hovedsak er vist som trafikkarealer. Eksisterende bebyggelse er vist som kombinert byggeområde.

Nordre del av A7 inngår i *plan 1882B1 Bebyggelsesplan for konserthus i Sandvigå*. Søndre del av A7 og G8 inngår i *plan 2000 Reguleringsplan for Strandkaaien og Nedre Strandgate [...]*.

Kommunedelplanen innebærer at trafikkområder på land og i sjø omdisponeres til byggeområde. Kaiareal flyttes tilsvarende. Eksisterende kombinerte byggeområder inngår i de nye byggeområdene.

### 5.3.1.3 Konsekvensvurderinger

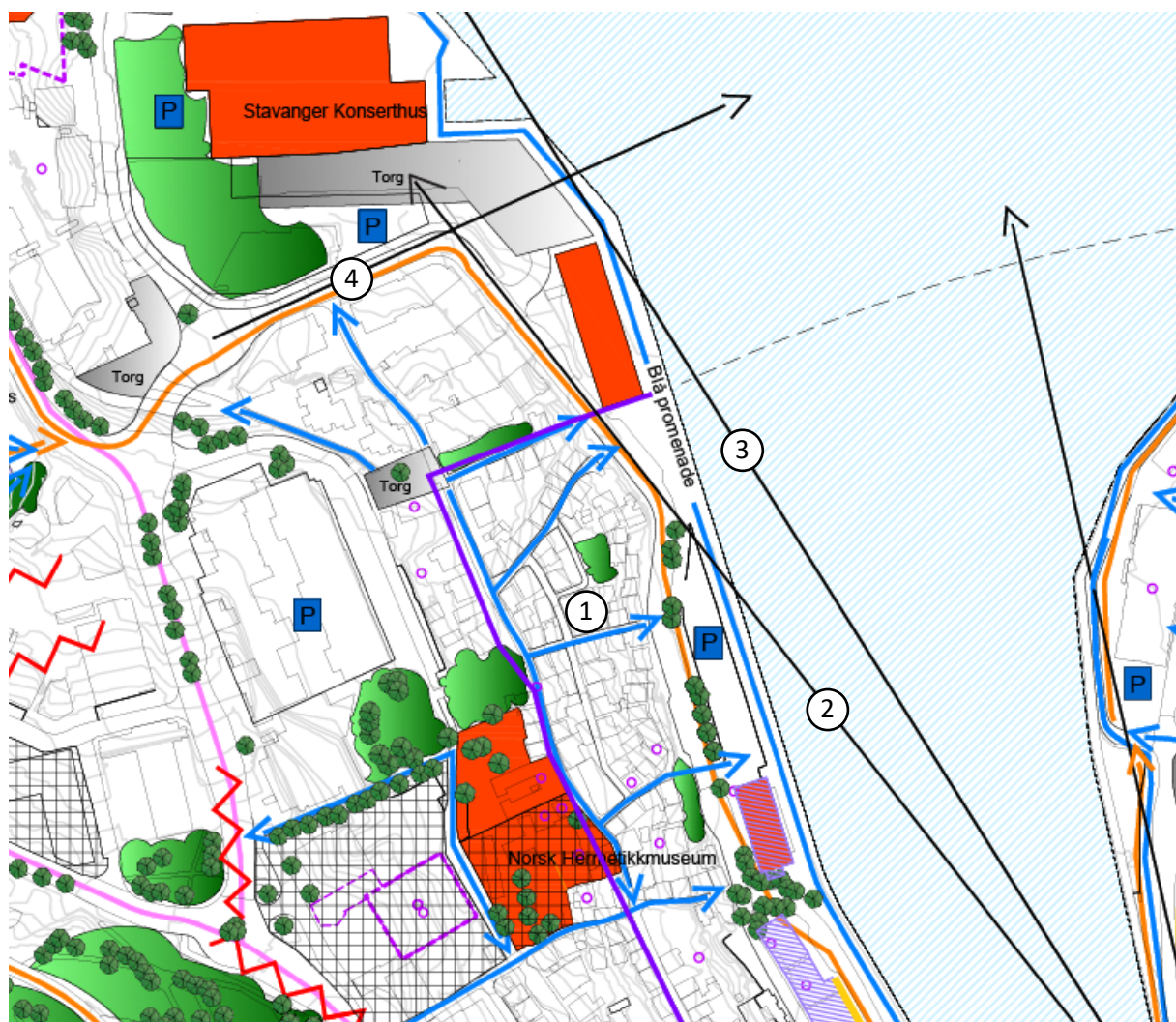
#### 5.3.1.3.1 Bylandskap og byform.

	Nullalternativ	Planen
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Vestre havn gir lav måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.	Planen i Vestre havn gir svak til middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.

	Virkning nullalternativ	Virkning plan	Konsekvens
<b>Bylandskap</b>	Bylandskapet i Vestre havn er sammensatt med sjøhusrekken og Gamle Stavanger som dominerende med nyere bolig- og nærings-prosjekter i Løkkeveien som bakenforliggende fondvegg. På kaiflaten skiller Skur 6 og tidligere utenriksterminal seg ut. Som volum skiller Stavanger konserthus seg relativt lite ut. Mellom Skur 6 og tidligere utenriksterminal domineres	Ny bebyggelse i A7 viderefører skalaen til Skur 6 og gir et tydeligere definert bylandskap i første rekke mot sjø. Ny park gir et kvalitativt løft til bylandskapet som erstatning for dominerende oppstillingsareal for bil. Ingen utfylling eller endring av kailinje. Virkningen av planen er en videreføring av lokal kontekst med noe større helhet.	Konsekvensen av planen er nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på bylandskap.

	<p>inntrykket av trafikk, parkering og opplag av supplyskip.</p> <p>Kaifronten er utfylt uten piler og våger.</p> <p>Samlet framstår området med nullalternativet som lite helhetlig og tilfeldig sammensatt som resultat av tilpasning av funksjoner over tid.</p>		
<b>Bystruktur</b>	<p>Vestre havn har en lineær struktur som gradvis blir mindre definert og tilsvarende lite aktivert nordover mot Bjergsted.</p> <p>Nullalternativet gir en situasjon med gradvis svekket bystruktur mot nord.</p>	<p>Bebyggelse i forlengelse av Skur 6 forlenger gatestrukturen fra Strandkaaien og Nedre Strandgate og korter ned den mentale avstanden til Bjergsted.</p> <p>Krav om mer aktive byfasader og mer egnet bebyggelse for byfunksjoner.</p> <p>Planen gir en forlengelse av en tydelig bystruktur mot nord.</p>	<p>Konsekvensen av planen er positiv sammenlignet med nullalternativet med tanke på bystruktur.</p>
<b>Siktlinjer</b>	<p>Gamle Stavanger (1)</p> <p>Siktlinje fra Vågen til Stavanger konserthus (2)</p> <p>Siktlinje fra Vågen til Bjergstedparken (3)</p> <p>Siktlinje i Fv411 (4)</p> <p>Virkingen av nullalternativet er opprettholdelse av nevnte siktlinjer.</p>	<p>All lavtliggende bebyggelse i Gamle Stavanger opprettholder innsyn/utsyn.</p> <p>I overgangen mellom lavereliggende og høyere-liggende bebyggelse i sørlige del av Gamle Stavanger tar tilbygget til Skur 6 noe sikt fra nederste etasje.</p> <p>Eksisterende siktlinje mellom Stavanger konserthus og Vågen, langs Fv411, samt mellom Vågen og Bergstedparken, opprettholdes.</p> <p>Virkingen av planen er opprettholdelse av siktlinjer, men liten reduksjon av siktsoner for deler av laveste bakenforliggende bebyggelse.</p>	<p>Konsekvensen av planen er nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på siktlinjer. Siktsoner reduseres noe.</p>
<b>Sol og skygge</b>	<p>Eksisterende bebyggelse gir i hovedsak skygge i gateløp og kaifronter.</p>	<p>Skygge fra ny bebyggelse går i hovedsak i sjø og på kaifronter.</p>	<p>Konsekvensen av planen er nøytral sammenlignet med</p>

			nullalternativet med tanke på sol og skygge.
			<b>Samlet konsekvens av planen i Vestre havn for tema byform og bylandskap er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>



Figur 29 registrering Vestre havn



Figur 32 Vestre havn sett fra sjøen



### 5.3.1.3.2 Forurensning

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i området gir dårlig-middels måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.	Planen i området gir dårlig til middels måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Støy</b>	<p>Området er noe utsatt for veistøy langs Nedre Strandgate og en del utsatt for havnestøy over 55 dB langs Strandkaaien. Gjeldende planer legger ikke opp til noen vesentlig endring av verken biltilgjengelighet eller havnedrift. I nullalternativet antas det at støysituasjonen i området vil opprettholdes eller øke noe.</p> <p>Virkningen av nullalternativet er en situasjon med fortsatt støybelastning over grensene.</p>	<p>På grunn av reduksjoner i parkeringsdekning, vil privatbiltrafikken til området reduseres noe. Veistøyen reduseres. Bedre tilrettelagte liggekaier på Holmen vil kunne noe reduksjon i havneaktivitet og dempe støy fra havnevirksomheten.</p> <p>Virkningen av planen vil trolig være en situasjon med noe støyplager fortsatt, men lavere nivåer enn i dag.</p>	Konsekvensen av planen er positiv sammenlignet med nullalternativet med tanke på støy.
<b>Registrert forurensning</b>	<p>Det er sjøbunn med omfattende forurensning av særlig kvikksølv, tjære og pcb i Vågen. Miljøgiftene er særlig knyttet til mudderbunn.</p> <p>Massene ligger ubeskyttet og det er risiko for ytterligere spredning av miljøgifter i havnebassenget ved aktiviteter som skaper sirkulasjon i vannmassene, eks havnedrift.</p> <p>Det er ikke registrert forurenset grunn innenfor dette området.</p>	<p>Som nullalternativet. Virkningen av planen er fortsatt risiko for spredning av forurenset sjøbunn.</p>	Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er nøytral.

	Virkningen av nullalternativet er fortsatt risiko for spredning av forurenset sjøbunn.		
			<b>Samlet konsekvens av planen i området for tema forurensning er vurdert som positiv sammenlignet med nullalternativet.</b>

### 5.3.1.3.3 Barn og unges oppvekstvilkår

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Plan</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i området gir lav måloppnåelse for kommuneplanens mål om attraktive og utviklende oppvekstmiljø.	Planen i området gir lav-middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om attraktive og utviklende oppvekstmiljø.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Barns behov</b>	Begrensninger i mulighetene for etablering av lekearealer, særlig større funksjoner.  Ikke skole og barnehage i nærområde.	Begrensninger i mulighetene for etablering av særlig større lekearealer, men tydeligere tilrettelegging for etablering av kvartalslekefunksjon.  Ikke skole og barnehage i nærområde.	Konsekvensen av planen for barns behov vurderes som positiv sammenlignet med nullalternativet. Tilrettelegging for kvartalslekefunksjon vektlagt.
<b>Brukes av barn</b>	Innenfor det vurderte området er det ingen utendørs arealer med kjent bruk av barn. Utenriksterminalen i bruk til opplæringsformål (dans) som inkluderer barn.  Virkningen av nullalternativet er at området fortsatt i liten grad er interessant for barn og unge.	Planen øker mulighetene for å etablere områder av interesse for barn/unge. Egnethet må vurderes på mer detaljert nivå. Utenriksterminalen opprettholdes uendret.	Konsekvensen av planen er vurdert som nøytral for tema bruk av barn/unge sammenlignet med nullalternativet.
<b>Trygg skolevei</b>	Området sokner til Kampen skole med	Som nullalternativet.	Konsekvensen av planen vurderes som

	<p>dagens skolekretser. Mest aktuelle skoleveier er via Bjergsted eller Gamle Stavanger. Bjergstedrute flere krysningspunkter planskilt eller brukbart oversiktlige, men i gater med en del trafikk. Gamle Stavanger-rute krysningspunkt Løkkeveien. Usikker oversiktighet.</p> <p>Antallet barn som trafikkerer strekningene vil ikke øke ettersom bolig ikke tillates. Viktige krysningspunkter brukbart oversiktlige, men har høy trafikk.</p>	<p>Planen gir reduksjon av biltrafikk grunnet generell parkeringsreduksjon som øker tryggheten. Dersom planens mulighet for boligbygging tas i bruk vil antallet barn som trafikkerer strekningene øke forsiktig. Viktige krysningspunkter brukbart oversiktlige, men trolig fortsatt noe høy trafikk.</p> <p>Virkning akseptabel skoleveg, men forbedringspotensial for krysningspunkter ved Løkkeveien.</p>	<p>nøytral sammenlignet med nullalternativet.</p>
			<p><b>Samlet konsekvens av planen for tema barn og unges oppvekstvilkår i Vestre Havn er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b></p>

Planen vil gi områdeforbedringer og økt tilstedeværelse av folk ulike aldersgrupper i Vestre Havn sammenlignet med dagens situasjon. Dette vil virke positivt i forhold til kriminalitetsforebygging.

#### 5.3.1.3.4 Naturmiljø

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	<p>Denne delen av planområdet har liten relevans for kommuneplanens mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold. Nøytral.</p>	<p>Denne delen av planområdet har liten relevans for kommuneplanens mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold. Nøytral.</p>

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Naturmangfold</b>	<p>Ingen registrerte interesser. Virkning nøytral.</p>	<p>Ingen registrerte interesser. Virkning nøytral.</p>	<p>Konsekvens av planen i Vestre havn området er nøytralt for tema naturmangfold.</p>
			<p><b>Samlet konsekvens av planen for tema</b></p>

			<b>naturmangfold i Vestre havn-området er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>
--	--	--	--

#### 5.3.1.3.5 Kulturminner

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Vestre havn-området gir middels måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.	Planen i Vestre havn-området gir lav-middels måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.

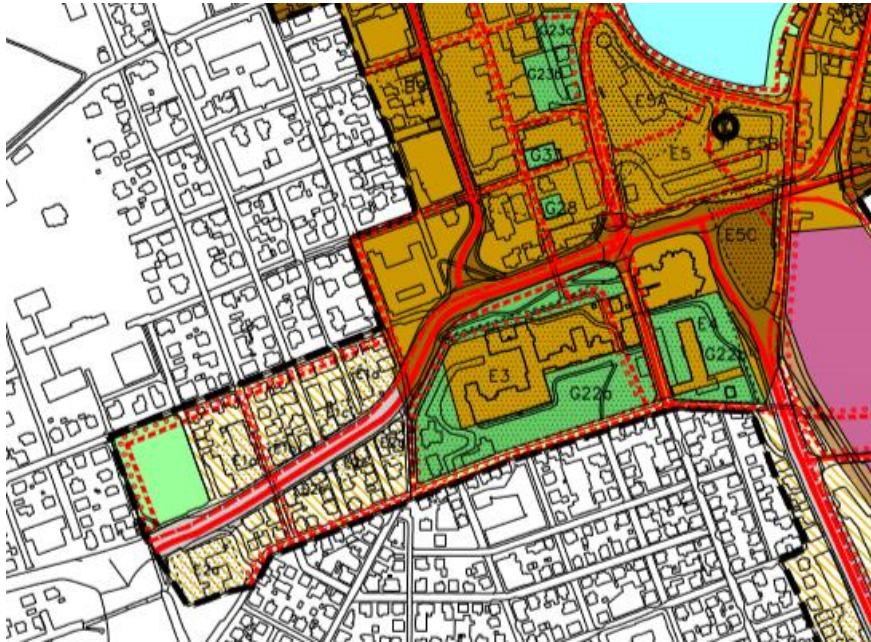
	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Kulturmiljøer og trehusbyen</b>	Området vises delvis som gult område (reguleringsmessig sikret) i kulturminneplanen og et objekt inngår (telefonkiosk).  Hensynssone trehusbyen i KP omfatter hele området. Nullalternativet gir relativt lite utbyggingsmuligheter. Visuell virkning for trehusbyen er nøytral siden nullalternativet gir svært begrenset endringsmulighet.	Planen vil gi noe endring i nåværende kulturmiljø merket i kulturminneplanen (gult område). Virkning for dette kulturmiljøet og trehusbyen vil avhenge mye av hvilke tilpasninger som gis på reguleringsnivå.	Konsekvensen av planen for kulturmiljø og trehusbyen avhenger av tilpasninger på reguleringsnivå. God tilpasning i rammebetingelsene planen gir gjør at konsekvensen vurderes som nøytral.
<b>Fredninger</b>	Nullalternativet ligger i sin helhet innenfor fredet område Middelalderbyen. Ut fra de begrensede utbyggingsmulighetene som ligger i nullalternativet, vil virkningen være liten grad av endring for	Området inngår i all hovedsak i fredet område Middelalderbyen, men berører ikke direkte andre konkrete fredninger. Vedtaksfredet bygg mot sør. Dersom fredningsformålet (Middelalderbyen) er en opprettholdelse av nåværende	Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som negativ for tema fredninger.

	fredet område. Nøytral virkning.	situasjon, vil planen ha negativ virkning for tema fredninger.	
			<b>Konsekvensen av planen i Vestre Havn sammenlignet med nullalternativet er vurdert som negativ for tema kulturminner.</b>

## 5.4 Innfartsårene; Madlaveien, Lagårdsveien

### 5.4.1 E1/E2 Madlaveien

#### 5.4.1.1 Forenklet beskrivelse av planen



Figur 33. Utdrag fra plankart for innfartsåren Madlaveien (for tegnforklaring jf. vedlegg 1).

#### Plangrep:

Madlaveien sin rolle som portal til sentrum vil styrkes i forbindelse med etableringen av *bussveien*. Det er et overordnet mål å fortette langs hovedkollektivårene. Byggelinjen i sør opprettholdes, men det åpnes for omforming av tre kvartaler. Ny bebyggelse gir rom for arbeidsplassintensiv næring og publikumsfunksjoner i 1. etasje. Bebyggelsen på begge sider vil også, tillegg til å skape et tydeligere bypreg, fungere som skjerming av den bakenforliggende boligbebyggelsen.

#### Planendring:

- Tilrettelegging for bussvei innenfor dagens vegbredde
- Endring av boligformål til kombinert formål med alle funksjoner på begge siden av gaten
- Bestemmelsesområder og bestemmelser ny bebyggelse langs bussveien med økt utnyttelse
- Samferdselsslinjer med bestemmelser som blant annet sikrer parallellført kollektivtrasé i kjørefeltene på nordsiden
- Bestemmelser med åpning for detaljhandelsetablering i avgrenset omfang

For utfyllende beskrivelse av planen – se planbeskrivelsen.

#### 5.4.1.2 Gjeldende planer

##### Kommuneplanen 2014 – 2029:

Viser boligformål og hensynssone trehusbyen på hele det aktuelle arealet. Selve Madlaveien er vist med ca. 25 meters bredde.

### Kommunedelplan for Kulturminner:

Viser området som del av trehusbyen. *Saniteten* objekt nr.98 og to sveitserhus objekt nr. 400 og 401 vises som reguleringsmessig sikret (gult).

### Gjeldende reguleringer:

Både mot nord (plan 1513 og 2025) og sør (plan 1068 og 1164), legger reguleringen stor vekt på hensynet til områdene som boligområder. Mot Madlaveien er det imidlertid vist kombinert formål. Mot nord tilsier bestemmelsene forbud mot boliger i 1-2 etasjer mot Madlaveien. Mot nord er det fastsatt TU=100 % og % BYA 65 % (høyde uavklart). Mot sør er det fastsatt U-grad mellom 0,40 og 0,55.

#### 5.4.1.3 Konsekvensvurderinger:

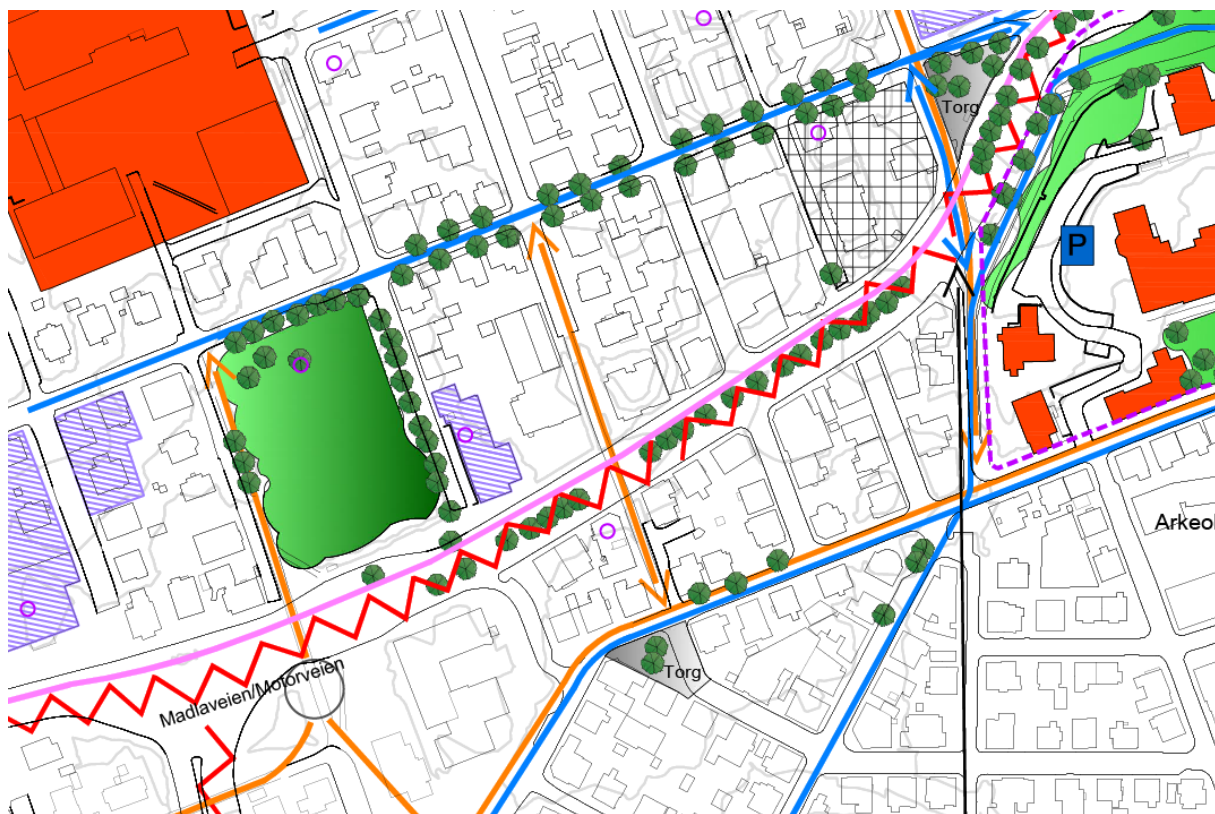
##### 5.4.1.3.1 Bylandskap og byform.

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Madlaveien gir lav måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.	Planen i Madlaveien gir høy måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Bylandskap</b>	Madlaveien har en homogen bytypologi og – topografi, med relativt småskalert bebyggelse i 2,5 – 4 etasjer.  Nullalternativet gir en situasjon med homogent bylandskap.	Bygningskalaen økes, men relativt moderat mht. omgivelsene.  Planen gir en situasjon der bylandskapet bygges mer opp inn mot kollektivakse.	Konsekvensen av planen er samlet nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på bylandskap. Moderat endring vektlagt.
<b>Bystruktur</b>	Madlaveien går linjert gjennom et område med kvartalsstruktur. Som bygate svekkes Madlaveien av at bebyggelsen, spesielt på nordsiden, har lite aktive/transparente bygatefasader. Begge sider framstår lite robuste for innfartsårens trafikkbelastning. Totalt har bebyggelsen langs denne delen av Madlaveien lav utnyttelse som hovedkollektivåre.	Kvartalsstrukturen opprettholdes.  Krav om mer aktiv byfasade.  Økt utnyttelse langs hovedkollektivåren.  Virkningen av planen er en situasjon der bystrukturen opprettholdes tilpasset ny kollektivakse og med sterkere interaksjon.	Konsekvensen av planen er positiv sammenlignet med nullalternativet med tanke på bystruktur. Den økte interaksjonen gir positivt utslag.

	Virkning av nullalternativet er en situasjon relativt tydelig bystruktur, men med svak interaksjon.		
<b>Siktlinjer</b>	Ingen overordnede siktlinjer utover den opprinnelige kvartalsstrukturen.	Eksisterende siktlinjer opprettholdes.  Ny bebyggelse i Madlaveien får ingen innvirkning for Vågen, Gamle Stavanger, Tusenårsplassen, Stavanger konserthus, Kongsgård, Breiavannet, opprinnelig sjøhusrekke, Oljemuseet, Valbergtårnet, St Petri Kirken og Nytorget.	Konsekvensen av planen er nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på siktlinjer.
<b>Sol og skygge</b>	Eksisterende bebyggelse gir skygge til nabokvartal i øst, men i hovedsak begrenset til gateløp mellom bebyggelsen på ettermiddag i mars. På sommertid faller skygge fra nordre husrekke i Madlaveien, mens søndre husrekke gir noe skygge i bakenforliggende kvartal.  Nullalternativet gir en situasjon med noe skyggelegging av bakenforliggende bebyggelse.	Ny bebyggelse forsterker skygge til ny nabokvartal i øst på ettermiddag i mars, men i mindre grad til eksisterende bebyggelse. På sommertid faller skygge fra nordre husrekke i forsterket grad i Madlaveien, mens søndre husrekke gir noe mer skygge i bakenforliggende kvartal.  Planen gir en situasjon med noe skyggelegging av bakenforliggende bebyggelse.	Konsekvensen av planen er negativ sammenlignet med nullalternativet med tanke på sol og skygge. Planen gir noe mer skyggelegging av bakenforliggende bebyggelse.
			<b>Samlet konsekvens av planen i Madlaveien for tema byform og bylandskap er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>





Figur 20 registrering Madlaveien

#### 5.4.1.3.2 Forurensning

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Madlaveienområdet gir middels måloppnåelse for styrelinjer og Klima/miljøplan.	Planen i Madlaveienområdet gir middels-høy måloppnåelse for styrelinjer og Klima/miljøplan.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Støy</b>	Området er betydelig utsatt for veistøy over 55 dB langs Madlaveien og Wesselsgate. Gjennomføringen av Bussveien vil påvirke biltilgjengeligheten i Madlaveien og dette vil trolig redusere biltrafikken på strekningen noe.	På grunn av reduksjoner i parkeringsdekning sammenlignet med kommuneplanen og gjennomføring av <i>Bussveien</i> , vil privatbiltrafikken i området reduseres. Planens økte utbyggingsrammer er såpass begrenset at det ikke vil påvirke generert	Konsekvensen av planen er positiv sammenlignet med nullalternativet med tanke på støy, fordi støyen reduseres noe mer i planen enn nullalternativet.

	Virkingen av nullalternativet er en noe bedret støysituasjon.	trafikk vesentlig. Veistøyen reduseres.  Ny bebyggelse kan håndtere støyyproblematikken på en bedre måte enn trehusbyen.  Avhengig av kryssløsninger i Madlaveien, kan utbyggingen føre til økt trafikk- og støybelastning i de bakenforliggende bolig gatene (Kannikgata og Peder Klows gate).	
<b>Registrert forurensning</b>	Ingen registrert forurensning. Nøytral virkning.	Ingen registrert forurensning og ingen ny forurensning som følger av planen. Nøytral virkning.	Konsekvensen av planen for registrert forurensning er nøytral-
			<b>Samlet konsekvens av planen i Madlaveien for tema forurensning er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>

#### 5.4.1.3.3 Barn og unges oppvekstsvilkår

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Madlaveienområdet gir middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om attraktive og utviklende oppvekstmiljø.	Planen i Madlaveienområdet gir middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om attraktive og utviklende oppvekstmiljø.

	<b>Virking nullalternativ</b>	<b>Virking plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Barns behov</b>	Begrensninger i mulighet for etablering av lekearealer, særlig større funksjoner. Parken ved Saniteten kan reetableres.  Skole og barnehage innenfor rimelig avstand.  Støy og støvbelastning fra trafikk.	Begrensninger i mulighet for etablering av særlig større lekearealer. Større lekefunksjoner kan etableres/reetableres i parken ved Saniteten og sykehusparken.  Skole og barnehage innenfor rimelig avstand.	Konsekvensen av planen for barns behov vurderes som nøytralt sammenlignet med nullalternativet.

		Støy og støvbelastning fra trafikk, men forventet reduksjon.	
<b>Brukes av barn</b>	Parken vest for Saniteten er normalt i aktiv bruk av barn og unge, selv om området i øyeblikket brukes som riggområde for Eiganestunellen. Ut over dette ingen kjente arealer som er av særskilt interesse for barn og unge. Parken vises som grønnstruktur og gjør at nullalternativet ivaretar eksisterende bruk av barn/unge.	Planen opprettholder grønnstruktur på parken ved Saniteten og gjør at planen ivaretar eksisterende bruk av barn/unge.	Konsekvensen av planen er vurdert som nøytral for tema bruk av barn/unge sammenlignet med nullalternativet.
<b>Trygg skolevei</b>	Området sokner til Våland skole med dagens skolekretser. Skolevei gjennom boligater med liten trafikk. Område på nordsiden av Madlaveien krysser denne i planskilt undergang.  Nullalternativet endrer i liten eller ingen grad skoleveg. Viktige krysningspunkter over vurderes som oversiktlige. Trygg skolevegsituasjon.	Som nullalternativet.  Trygg skolevegsituasjon.	Konsekvensen av planen vurderes som nøytral sammenlignet med nullalternativet.
			<b>Samlet konsekvens av planen for tema barn og unges oppvekstvilkår i Madlaveienområdet er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>

Planen kan gi områdeforbedringer og økt tilstedeværelse av folk ulike aldersgrupper i Madlaveienområdet sammenlignet med dagens situasjon. Dette vil virke positivt i forhold til kriminalitetsforebygging.

#### 5.4.1.3.4 Naturmiljø

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Denne delen av planområdet har liten relevans for kommuneplanens mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold. Nøytral.	Denne delen av planområdet har liten relevans for kommuneplanens mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold. Nøytral.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Naturmangfold</b>	Naturtype gammelt tre BN00061785 registrert som del av parken ved Saniteten. Treet er fjernet i forbindelse med vegutbygging. Virkning nøytral.	Som nullalternativet.	Konsekvens av planen i Madlaveienområdet er nøytralt for tema naturmangfold.
			<b>Samlet konsekvens av planen for tema naturmangfold i Madlaveienområdet er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>

#### 5.4.1.3.5 Kulturminner

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Madlaveienområdet gir middels måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.	Planen i Madlaveienområdet gir lav-middels måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Kulturmiljøer og trehusbyen</b>	Området inngår i trehusbyen og bevaringsobjekter er i hovedsak (ikke nr 400) regulert til bevaring.	Planen vil bryte med skala for trehusbyen langs Madlaveien og påvirker trehusbyen som kulturmiljø. Bygninger omfattet av	Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som negativ på grunn av

	\ Nullalternativet gir for øvrig relativt lite muligheter omforming og vil slik sett medvirke til opprettholdelse av utbygd situasjon.	bestemmelsesområder kan omformes eller rives. Virkning for bakenforliggende bebyggelse vil avhenge av hvilke tilpasninger som gis på reguleringsnivå.  Planen vil bidra til at parallelført konseptvalg for <i>Bussveien</i> tas på nordsiden av vegen der kulturminneinteressene er svakere sammenlignet med sørsiden av Madlaveien.	mulighetene planen gir for endring av bebyggelse i trehusbyen. Planen gir imidlertid mer forutsigbare/mindre negative konsekvenser enn nullalternativet for endringer som følger av planlagt konseptvalg for <i>Bussveien</i> .
<b>Fredninger</b>	Nullalternativet påvirker ingen fredninger. Nøytral virkning.	Planen påvirker ingen fredninger.	Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som nøytral for tema fredninger.
			<b>Konsekvensen av planen i Madlaveienområdet sammenlignet med nullalternativet er vurdert som negativ til nøytral for tema kulturminner.</b>

## 5.4.2 E6-E15 Lagårdsveien

### 5.4.2.1 Forenklet beskrivelse av planen:



Figur 34. Utdrag fra plankart for innfartsåren Lagårdsveien (for tegnforklaring jf. vedlegg 1).

#### **Plangrep:**

Planen har som mål å styrke Lagårdsveien som gate og fortette langs hovedkollektivåren. Denne delen av Lagårdsveien har i nyere tid fått en delvis fornyelse med nytt Statens hus og kontor for Skatt Vest. Ved å komplettere dette med fornying på de utvalgte delområdene, vil Lagårdsveien framstå som en mer helhetlig byggate og med anledning til å romme fortrinnsvis arbeidsplassintensive kontorformål.

#### **Planendring:**

- Endring av byggeområder til kombinert formål på begge sider

- Bestemmelsesområder med bestemmelser om utskifting av bebyggelse på begge sider av Lagårdsveien
- Samferdselsslinjer med bestemmelser
- Bestemmelser med åpning for detaljhandelsetablering i avgrenset omfang

For utfyllende beskrivelse av planen – se planbeskrivelsen.

#### Gjeldende planer:

##### Kommuneplanen 2014 – 2029:

Kommuneplanen viser i hovedsak områdene langs Lagårdsveien som næringsområde og delvis tjenesteyting. Avgrensningene mot boligformålene på Vålandssiden er i stor grad terrengmessig begrunnet. Mot Paradis avgrenses byggeområdene av jernbaneformål. Overbygning av jernbanen mot Paradis vises sør for Skattens Hus. Hensynssone med krav om tilrettelegging for vannbåren varme gjelder for deler av området.

##### Kommunedelplan for Kulturminner:

Deler av bebyggelsen mot nord på Vålandssiden og Lagård gravlund vises som reguleringsmessig sikret (gult område). Brannstasjonen og en sveitervilla ved Skattens Hus vises som kulturmiljø med høy kulturhistorisk verdi (nr 10 og 25). Kun mindre deler av området på Vålandssiden inngår i trehusbyen. Seks bygninger inngår i objektlisten: 269 samferdselsminne Lagårdkleiva, 465 sveitserbygg, 101 Fengselet, 466 sveitserbygg, 467 jugendbygg, 469 sveitserbygg.

#### Gjeldende reguleringer:

Bebyggelsen langs Lagårdsveien er i hovedsak regulert til næringsformål og offentlig bebyggelse med varierende høyder 3-12 etasjer og gjennomgående høy utnyttelse. Områdene inngår i flere ulike planer. Fylkesvegen inngår i ulike planer og er stort sett regulert i 20-22 m bredde.

### 5.4.2.2 Konsekvensvurderinger

#### 5.4.2.2.1 Bylandskap og byform

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Lagårdsveien gir middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.	Planen i Lagårdsveien gir middels til høy måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Bylandskap</b>	Lagårdsveien har et relativt homogent naturlandskap, men variasjon i bebyggelse gir likevel et sammensatt og broket bylandskap. I nord går trehusbyen helt ned til Lagårdsveien. Lenger sør ligger også mindre	Bygningskalkulaen økes, men relativt moderat mht. nyere omgivelser og skrent mot Våland.  Bygningskalkulaen gjøres mer homogen og enhetlig som bybebyggelse.	Konsekvensen av planen er samlet positiv sammenlignet med nullalternativet med tanke på bylandskap.

	<p>områder og enkeltbygg, men disse inngår ikke formelt i trehusbyen. På østsiden domineres gaten av offentlige bygg, der de største er administrasjonsbygg. Byggene ligger som enkeltbygg på størrelse med trehusbyens kvartal. Mot øst grenser bebyggelsen mot jernbanen som er en barriere mot Paradis og Storhaug. Grensen mellom Lagårdsveien og Vålandsplatået går på ca. kote 20.</p> <p>Nullalternativet gir en situasjon med broket og sammensatt bylandskap.</p>	<p>Virkningen av planen er en situasjon med mer enhetlig bylandskap langs kollektivaksen.</p>	
<b>Bystruktur</b>	<p>Langs Lagårdsveien er det en nyere lineær struktur, som på vestsiden til dels er bygget inn i skrenten mot Vålandsplatået. Høydeforskjellen mellom Lagårdsveien og Våland utgjør en barriere i området.</p> <p>Som bygate svekkes Lagårdsveien av at bebyggelsen har lite aktive/transparente bygatefasader.</p> <p>Virkningen av nullalternativet er en situasjon med relativt tydelig bystruktur, men med svak interaksjon til gate.</p>	<p>Den lineære strukturen langs Lagårdsveien styrkes.</p> <p>Krav om mer aktiv byfasade.</p> <p>Økt utnyttelse langs hovedkollektivåren.</p> <p>Planen forsterker bystrukturen og øker interaksjonen med gaten.</p>	<p>Konsekvensen av planen er positiv sammenlignet med nullalternativet med tanke på bystruktur.</p>
<b>Siktlinjer</b>	<p>Siktlinjer fra Vålandsplatået i forlengelse går i hovedsak i gateløp:</p> <p>Lagårdskleiva (1)</p> <p>Kong Carls gate (2)</p>	<p>Siktlinjene opprettholdes.</p> <p>Ny bebyggelse i Lagårdsveien får ingen innvirkning for Stavanger Domkirke, Vågen, Gamle Stavanger, Tusenårsplassen,</p>	<p>Konsekvensen av planen er nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på siktlinjer.</p>



	<p>Grensegata (3)</p> <p>I tillegg har eksisterende bebyggelse på Våland i varierende grad sikt over eller forbi eksisterende bebyggelse i Lagårdsveien.</p> <p>Viktige siktlinjer er i hovedsak åpne i nullalternativet.</p>	<p>Stavanger konserthus, Kongsgård, Breiavannet, opprinnelig sjøhusrekke, Oljemuseet, Valbergtårnet, St Petri Kirken og Nytorget.</p> <p>Siktlinjer opprettholdes i planen.</p>	
<b>Sol og skygge</b>	<p>Eksisterende bebyggelse gir i hovedsak skygge til gateløp.</p>	<p>Ny bebyggelse vil i noen områder forlenge skyggen i gateløpet, men i mindre grad påvirke nabobebyggelse.</p>	<p>Konsekvensen av planen er nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på sol og skygge.</p>
			<p><b>Samlet konsekvens av planen i Lagårdsveien for tema byform og bylandskap er vurdert som positiv sammenlignet med nullalternativet.</b></p>



Figur 21 Registrering Lagårdsveien

#### 5.4.2.2.2 Forurensning

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Lagårdsveienområdet gir dårlig måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.	Planen i Lagårdsveienområdet gir dårlig-middels måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Støy</b>	Området er betydelig utsatt for vei- og jernbanestøy over 55 dB langs Lagårdsveien, særlig på østsiden kombinasjonsstøy. Ved regulering av <i>Bussveien</i> vil støyskjerming måtte vurderes, men ettersom eksisterende bygninger ikke har støyfølsomt formål vil virkningen trolig være begrenset. Generell trafikkvekst og trafikkbegrensende tiltak vil ha motsatte virkninger på trafikken i området.  Virkningen av nullalternativet vil være en tilnærmet uendret støysituasjon.	På grunn av reduksjoner i parkeringsdekning sammenlignet med kommuneplanen, vil privatbiltrafikken i området trolig reduseres noe. Planens økte utbyggingsrammer vil generere noe trafikkøkning. Jernbanestøy kan øke pga økt frekvens. Virkningen av planen er en tilnærmet uendret støysituasjon.	Konsekvensen av planen for støysituasjon er nøytral sammenlignet med nullalternativet. Støysituasjon uendret.
<b>Registrert forurensning</b>	Ingen registrert forurensning. Nøytral virkning.	Ingen registrert forurensning og ingen ny forurensning som følger av planen. Nøytral virkning.	Konsekvensen av planen for registrert forurensning er nøytral-
			<b>Samlet konsekvens av planen i Lagårdsveienområdet for tema forurensning er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>

#### 5.4.2.2.3 Barn og unges oppvekstvilkår

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Lagårdsveienområdet gir lav måloppnåelse for kommuneplanens mål om attraktive og utviklende oppvekstmiljø.	Planen i Lagårdsveienområdet gir lav måloppnåelse for kommuneplanens mål om attraktive og utviklende oppvekstmiljø.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Barns behov</b>	Begrensninger i mulighet for etablering av lekearealer, særlig større funksjoner. Skole og barnehage innenfor rimelig avstand. Støy og støvbelastning fra trafikk.	Begrensninger i mulighet for etablering av særlig større lekearealer. Skole og barnehage innenfor rimelig avstand. Støy og støvbelastning fra trafikk, men forventet reduksjon.	Konsekvensen av planen for barns behov vurderes som nøytralt sammenlignet med nullalternativet.
<b>Brukes av barn</b>	Innenfor området er det ingen kjente områder som brukes aktivt av barn og unge. Virkningen av nullalternativet er nøytral for tema bruk av barn/unge.	Som nullalternativet. Planen kan etablere nytt areal av interesse i G12. Virkning nøytral.	Konsekvensen av planen er nøytral for tema bruk av barn/unge sammenlignet med nullalternativet.
<b>Trygg skolevei</b>	Området sokner til Våland skole med dagens skolekretser. Mange skoleveialternativer i bolig-gater med lite trafikk. Ikke boligformål øst for Lagårdsveien. Få eller liten virkning på skoleveg.	Som nullalternativet. Planen utløser skoleveg med kryssing av Lagårdsveien. Alle kryssningspunkter lysregulert, men vegen har høy ÅDT. Skoleveg i planen vurderes som trygg for boliger vest for Lagårdsveien. For boliger øst for Lagårdsveien forutsetter trygg skoleveg etablering av ny planskilt kryssing. Planen åpner ikke for bolig her.	Konsekvensen av planen vurderes som nøytral sammenlignet med nullalternativet.

			<b>Samlet konsekvens av planen for tema barn og unges oppvekstvilkår i Lagårdsveienområdet er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>
--	--	--	--

Planen vil gi områdeforbedringer og økt tilstedeværelse av folk ulike aldersgrupper i Lagårdsveienområdet sammenlignet med dagens situasjon. Dette vil virke positivt i forhold til kriminalitetsforebygging.

#### 5.4.2.2.4 Naturmiljø

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Denne delen av planområdet har liten relevans for kommuneplanens mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold. Nøytral.	Denne delen av planområdet har liten relevans for kommuneplanens mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold. Nøytral.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Naturmangfold</b>	Ingen registrerte interesser. Virkning nøytral.	Ingen registrerte interesser. Virkning nøytral.	Konsekvens av planen i Lagårdsveienområdet er nøytralt for tema naturmangfold.
			<b>Samlet konsekvens av planen for tema naturmangfold i Lagårdsveienområdet er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>

#### 5.4.2.2.5 Kulturminner

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Lagårdsveienområdet gir middels måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling /	Planen i Lagårdsveienområdet gir lav-middels måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.

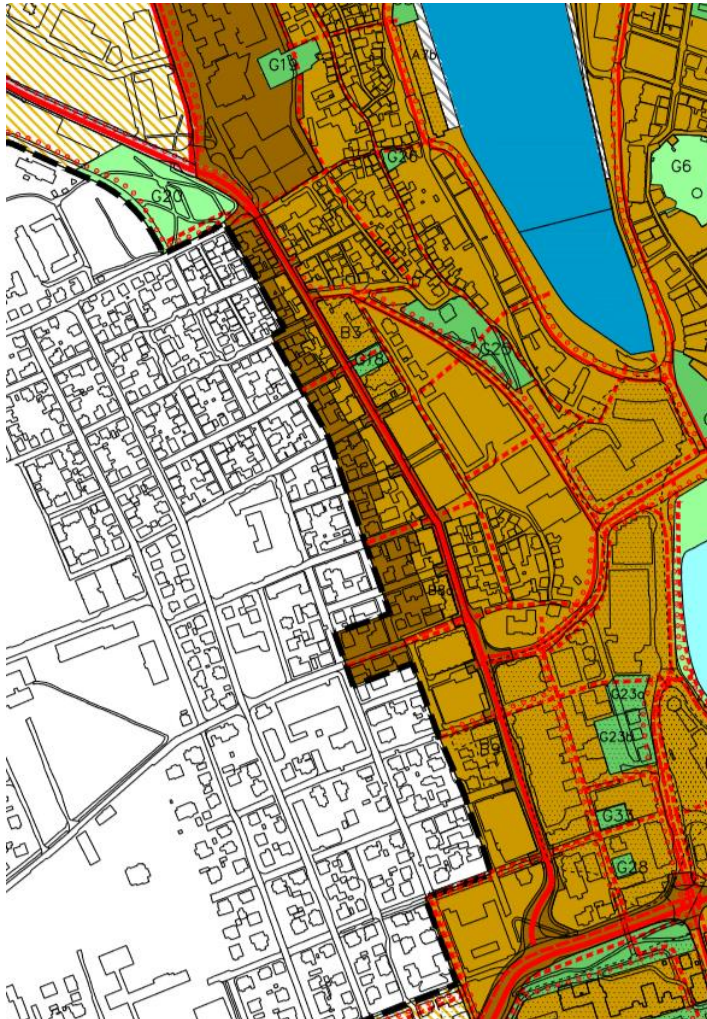
	bevaringsrammer for kulturmiljøer.	
--	------------------------------------	--

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Kultur- miljøer og trehusbyen</b>	<p>For dette området utgjør kulturminneplanens interesser i hovedsak enkeltbygninger. I eksisterende situasjon er objektene i hovedsak ikke sikret reguleringsmessig.</p> <p>Virkingen av nullalternativet vil trolig være begrenset, men opprettholder et usikker situasjon for objektene på grunn av manglende regulering til bevaring.</p>	<p>Planen innebærer at bygningsskalaen økes og dette vil influere på trehusbebyggelsen på Vålandssiden.</p> <p>Alternativer i planen innebærer at enkelte objekter i kulturminneplanen forutsettes revet eller flyttet.</p> <p>Virkingen av planen for disse alternativene vil svekke kulturminneinteressene i området.</p>	<p>Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som negativ for tema kulturmiljø og trehusbyen.</p>
<b>Fredninger</b>	<p>Nullalternativet påvirker ingen fredninger. Nøytral virkning.</p>	<p>Planen påvirker ingen fredninger.</p>	<p>Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som nøytral for tema fredninger.</p>
			<p><b>Konsekvensen av planen i Lagårdsveienområdet sammenlignet med nullalternativet er vurdert som negativ for tema kulturminner.</b></p>

## 5.5 Bygater i randsonen; Løkkeveien, Bergelandsgata, Pedersgata og Klubbgata

### 5.5.1 B3-B9 Løkkeveien

#### 5.5.1.1 Forenklet beskrivelse av planen



Figur 35. Utdrag fra plankart for Løkkeveien (for tegnforklaring jf. vedlegg 1).

#### **Plangrep:**

Løkkeveien har i perioder hatt oppsving med ny næringsaktivitet, men viser seg å ha gjentatte utfordringer som attraktiv sentrumsgate. Plangrepet er derfor å finne en balanse som ivaretar gatens iboende identitet, samtidig som gaten tilføres ny bygningsmasse som vil styrke gaten som sentrumsgate.

Basert på byplanmessige vurderinger av verdi og egnethet som sentrumsbebyggelse foreslås utvalgte eiendommer (B4-B9) erstattet med nye prosjekter.

#### **Planendring:**

- Bestemmelsesområder med bestemmelser om utskifting av bebyggelse langs gateløpet.
- Mindre utvidelse av sentrumsformålet for å omfatte hele kvartaler på nordsiden.
- Samferdselslinjer med bestemmelser
- Endring av formål langs Tanke Svilands gate til kombinert formål, inkludert bestemmelser med åpning for detaljhandelsetablering i avgrenset omfang

For utfyllende beskrivelse av planen – se planbeskrivelse og planbeskrivelse til høringen.

### 5.5.1.2 Gjeldende planer

#### Kommuneplanen 2014 – 2029:

Løkkeveien er i hovedsak vist som eksisterende sentrums- og vegformål i gjeldende kommuneplan. Mot nord viser gjeldende plan nærings- og kombinerte formål. Den søndre delen av området inngår i hensynssonene H570 for trehusbyen og H730 for Middelalderbyen.

Områdene B3-B9 inngår i hovedsak i eksisterende sentrumsformål. Alle områdene inngår i hensynssone H570 trehusbyen. Deler av områdene B3-B8 inngår i hensynssone H730 Middelalderbyen.

#### Kommunedelplan for Kulturminner:

Det meste av bebyggelsen på vestsiden av Løkkeveien vises som område med område med høy kulturhistorisk verdi (rødt område nr. 5 del av trehusbyen) eller som område som er reguleringsmessig sikret (gult område). I kvartalene nærmest Løkkeveien og som berøres av bestemmelsesområder inngår objektene 418 (klassisismehus), 351 (hellelagt gårdsrom), 123 (Sundes bilverksted) og 394 (Hertervighuset). Kvartalene langs Løkkeveien fra Madlaveien til Stokkaveien inngår i trehusbyen.

#### Gjeldende reguleringer:

Området Løkkeveien inngår i rekke ulike reguleringer, der bebyggelsen gjennomgående reguleres til blandet bybebyggelse med mange ulike formål. Flere områder vises med bevaringshensyn på bakgrunn av kommuneplanens retningslinjer for trehusbyen. Selve veien er regulert som vegformål.

B1 er uregulert. B2 overlapper med en eldre *plan 1022 Sandvigå/Gamle gassverket* (1983) der arealer er regulert til industri/lager, der planen innebærer en formålsendring. B3 inngår i *plan 1317 Bethel* fra 1991, der planen innebærer mindre omdisponering av vegareal (avkjørselssanering) og oppmykning i forhold til kulturminnevern. B4-9 inngår i reguleringsplanene *910 Alexander Kiellandsgate [...]* fra 1981, *2258 Reguleringsplan for kvartalet Eiganesveien 1 og 3 [...]* fra 2009 og *2025 Vestre Platå* fra 2005 der byggeområdene i hovedsak er regulert til kombinasjonsformål og med hensynssoner for bevaring. I tillegg inngår B4-B8 i plan 2332 for Vestre platå, vedtatt i 2018. Planen i områdene B4-9 endrer ikke byggeområdenes utstrekning, men innebærer en utvidelse av formålene og en oppmykning i forhold til kulturminnevern.

### 5.5.1.3 Konsekvensvurderinger:

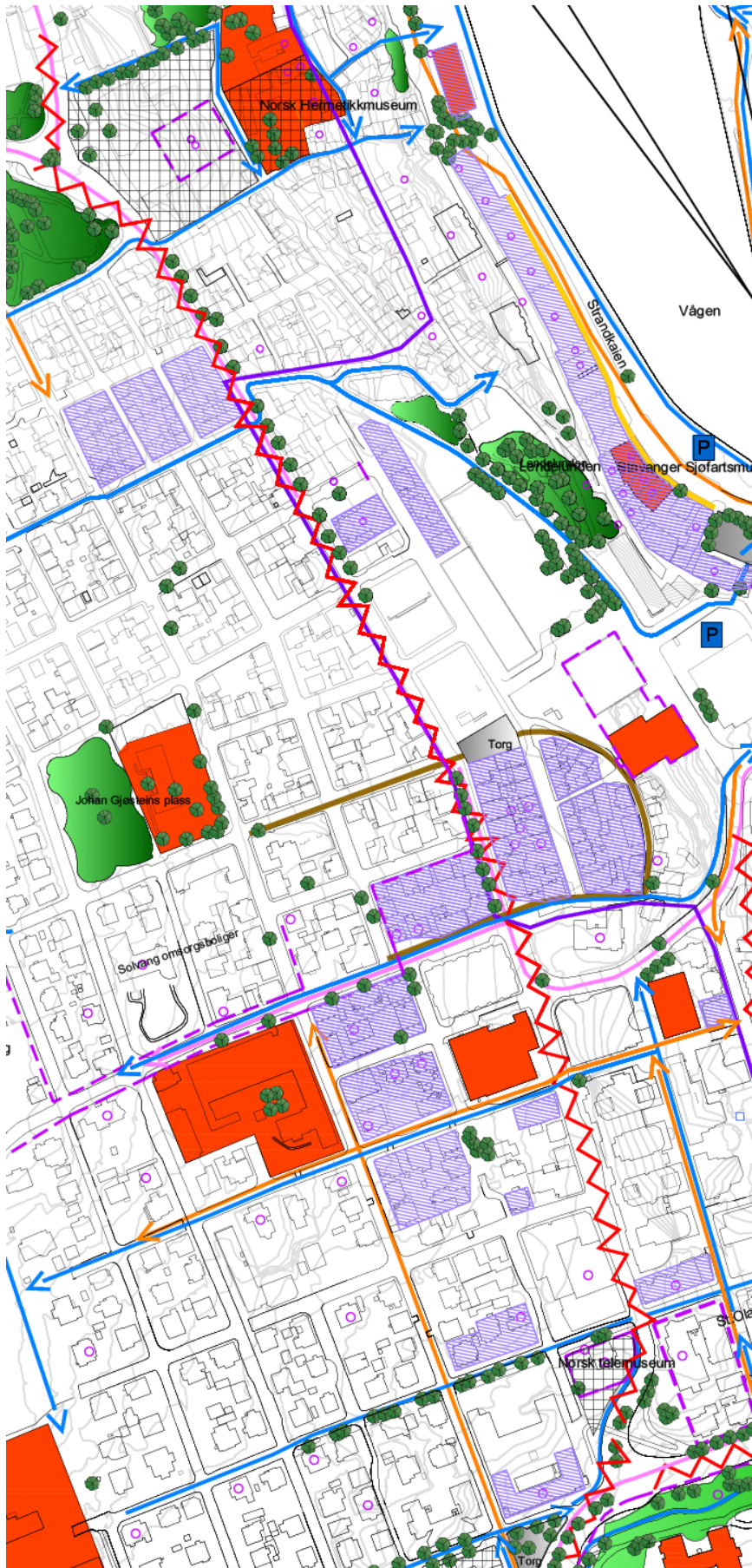
#### 5.5.1.3.1 Bylandskap og byform.

	Nullalternativ	Planen
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Løkkeveien gir lav måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.	Planen i Løkkeveien gir lav til middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.



	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Bylandskap</b>	<p>Vestsiden av Løkkeveien har i nordre og midtre sekvens et relativt homogent bylandskap, der bebyggelsen i hovedsak varierer fra 2- 3,5 etasje.</p> <p>I sør er skalaen mer variert og tilsynelatende tilfeldig, med variasjon i høyde.</p> <p>Løkkeveiens østsiden er i hele forløpet betydelig mer heterogen, med store variasjoner i skala og fotavtrykk fra hver enkelt bygning.</p> <p>Nullalternativet gir en situasjon med variert bylandskap i ulike deler av området med markert skille mellom sidene av Løkkeveien.</p>	<p>Den finmaskede typologien i gata beholdes.</p> <p>Planen gir gjennomgående en uendret situasjon for bylandskap.</p>	<p>Konsekvensen av planen er samlet nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på bylandskap.</p>
<b>Bystruktur</b>	<p>Tradisjonell kvartalsstruktur, samtidig som Løkkeveien er en viktig kommunikasjonsåre nord-syd. Som bygate svekkes Løkkeveien av at for store deler av bebyggelsen mangler aktive byfasader og egnede lokaler for publikumsrettede og arbeids- og besøkeffektive funksjoner. Gataskobling til sentrum svekkes også av flere brutte kommunikasjonsårer mellom Løkkeveien og innerste sentrum. Bruddene skyldes i noen grad terrengsprang, men er ytterligere forsterket av store bygningsmasser som effektivt avskjærer tilgjengeligheten.</p> <p>Nullalternativet gir en situasjon med tydelig bystruktur, men med svak interaksjon.</p>	<p>Kvartalsstrukturen opprettholdes.</p> <p>Krav om mer aktive byfasader og mer egnet bebyggelse for byfunksjoner.</p> <p>Planen gir en situasjon der en god bystruktur opprettholdes og tilføres økt interaksjon.</p>	<p>Konsekvensen av planen er nøytral til positiv sammenlignet med nullalternativet med tanke på bystruktur.</p>

<b>Siktlinjer</b>	Ingen overordnede siktlinjer utover den opprinnelige kvartalsstrukturen.	Siktlinjer opprettholdes.  Ny bebyggelse i Løkkeveien får ingen innvirkning for Stavanger domkirke, Tusenårsplassen, Stavanger konserthus, Kongsgård, Breiavannet, opprinnelig sjøhusrekke, Oljemuseet, Valbergtårnet, St Petri Kirken og Nytorget.  Planen gir tilnærmet uendret situasjon for siktlinjer.	Konsekvensen av planen er nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på siktlinjer.
<b>Sol og skygge</b>	Eksisterende bebyggelse gir i hovedsak skygge til gateløp.	Ny bebyggelse vil i noen områder forlenge skyggen i gateløpet, men i mindre grad påvirke nabobebyggelse.  Noe større volum i B3 som gir noe slagskygge i nabobebyggelse i øst.  Planen gir en situasjon med noe mer skyggelegging knyttet til B3.	Konsekvensen av planen er nøytral til negativ sammenlignet med nullalternativet med tanke på sol og skygge. B3 gir negativt utslag.
			<b>Samlet konsekvens av planen i Løkkeveien for tema byform og bylandskap er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>



Figur 23 Registrering Løkkeveien

### 5.5.1.3.2 Forurensning

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Løkkeveienområdet gir dårlig-middels måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.	Planen i Løkkeveienområdet gir middels måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Støy</b>	Området er betydelig utsatt for veistøy over 55 dB langs Løkkeveien.  Virkningen av nullalternativet vil være en tilnærmet uendret støysituasjon.	På grunn av reduksjoner i parkeringsdekning sammenlignet med kommuneplanen og bussveiutbygging, vil privatbiltrafikken i området trolig reduseres noe. Virkningen av planen er en noe forbedret støysituasjon.	Konsekvensen av planen for støysituasjon er positiv sammenlignet med nullalternativet. Støysituasjon noe forbedret.
<b>Registrert forurensning</b>	I kvartalet Løkkeveien 81-87 er det registrert tidligere deponi som skal være ryddet opp i i forbindelse med utbygging.  Nullalternativet har ingen virkning på tema forurensning.	Planen berører ikke i vesentlig grad registrert forurensning. Planen har ingen virkning på tema forurensning.	Konsekvensen av planen for registrert forurensning er nøytral sammenlignet med nullalternativet. Ingen av alternativene påvirker i vesentlig grad forurenset grunn.
			<b>Samlet konsekvens av planen i Løkkeveienområdet for tema forurensning er vurdert som positiv sammenlignet med nullalternativet.</b>

### 5.5.1.3.3 Barn og unges oppvekstvilkår

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Løkkeveienområdet gir lav til middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om	Planen i Løkkeveienområdet gir lav til middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om

	attraktive og utviklende oppvekstmiljø.	attraktive og utviklende oppvekstmiljø.
--	---	---

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Barns behov</b>	Begrensninger i mulighetene for etablering av lekearealer, særlig større funksjoner.  Ikke skole og barnehage i nærområde.  Støy og støvbelastning fra trafikkert vei.	Begrensninger i mulighetene for etablering av særlig større lekearealer, men tydeligere tilrettelegging for etablering av kvartalslekfunksjon.  Ikke skole og barnehage i nærområde.  Støy og støvbelastning fra trafikkert vei, men forventet reduksjon.	Konsekvensen av planen for barns behov vurderes som positiv sammenlignet med nullalternativet. Tilrettelegging for kvartalslekfunksjon vektlagt.
<b>Brukes av barn</b>	Innenfor det vurderte området er eksisterende lekeplasser på Rudlå og i Bjergsted i bruk av barn.  Alle arealene er reguleringsmessig sikret som lekeareal. På kommuneplannivå vises alle arealene unntatt Rudlå som del av større byggeområder.  Virkningen av nullalternativet er at bruken av arealene forbeholdt lek opprettholdes.	Planen viser de av arealene som er kvartalslekeplasser som grønnstruktur og viderefører for øvrig kommuneplanens visningsform.  Planen sikrer mer eksplisitt bruken av kvartalslekeplassene som grønnstruktur.  Virkningen av planen er at bruken av arealene forbeholdt lek opprettholdes, men sikres delvis sterkere på KP-nivå.	Konsekvensen av planen er vurdert som positiv for tema bruk av barn/unge sammenlignet med nullalternativet, fordi bruken til dette sikres bedre med planen.
<b>Trygg skolevei</b>	Søndre del av området sokner til Våland skole med dagens skolekretser. Mest aktuelle skoleveier er langs Engelsminnegata og Møllegata med planskilt kryssing av Madlaveien i forlengelsen av Møllegata. For øvrig i boliggenett med lite trafikk. Nordre del av området sokner til Kampen skole med dagens skolekretser. Mest aktuelle skoleveier er i bakgater parallelt med krysning av Stokkaveien. Bebyggelse på	Som nullalternativet.	Konsekvensen av planen vurderes som nøytral sammenlignet med nullalternativet. Begge alternativer gir trygg skoleveg for del av område som sokner til Våland skole. For del av område som sokner til Kampen skole bør krysningpunkter av Løkkeveien og

	<p>østsiden av Løkkeveien må i tillegg krysse Løkkeveien. Kryssing i plan og uten lysregulering.</p> <p>Nullalternativet gir en trygg skolevegsituasjon for del av området som sokner til Våland. For del av området som sokner til Kampen skole bør krysningspunkter på Løkkeveien og Stokkaveien vurderes nærmere.</p>		Stokkaveien vurderes nærmere.
			<p><b>Samlet konsekvens av planen for tema barn og unges oppvekstvilkår i Løkkeveienområdet er vurdert som nøytral til positiv sammenlignet med nullalternativet.</b></p>

Planen er nøytralt i forhold til kriminalitetsforebygging.

#### 5.5.1.3.4 Naturmiljø

	Nullalternativ	Planen
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet gir middels måloppnåelse for mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold.	Planen gir middels måloppnåelse for mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold. Marginalt bedre enn nullalternativet.

	Virkning nullalternativ	Virkning plan	Konsekvens
<b>Naturmangfold</b>	Artene stortjuka og kystbrunlav i utbygde kvartaler i Bjergsted/Gamle Stavanger. Bjergstedparken er naturtype parklandskap. Gammelt tre registrert som naturtype store gamle trær i Olavskleiva. Nevnte arter og naturtyper påvirkes i liten grad i nullalternativet, men mindre del av Bjergstedparken vist som	Artene og naturtypene nevnt under nullalternativ påvirkes i liten grad av planen. Hele Bjergstedparken vist som grønnstruktur i planen er positivt for naturtype, men er allerede reguleringsmessig sikret. Rødlisteregistrering i	Konsekvens av planen i Løkkeveienområdet er nøytralt for tema naturmangfold. Virkninger for rødliste i B1 inngår ikke i vurderingen.

	byggeområde i KP. Regulert park. Nyere registrering av butt hårstjernemose i B1. Avklart i reguleringsplan.	B1 er avklart i egen prosess.	
			<b>Samlet konsekvens av planen for tema naturmangfold i Løkkeveienområdet er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b> (Virkninger for rødliste i B1 inngår ikke i vurderingen.)

#### 5.5.1.3.5 Kulturminner

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Løkkeveienområdet gir middels måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.	Planen i Løkkeveienområdet gir middels måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.

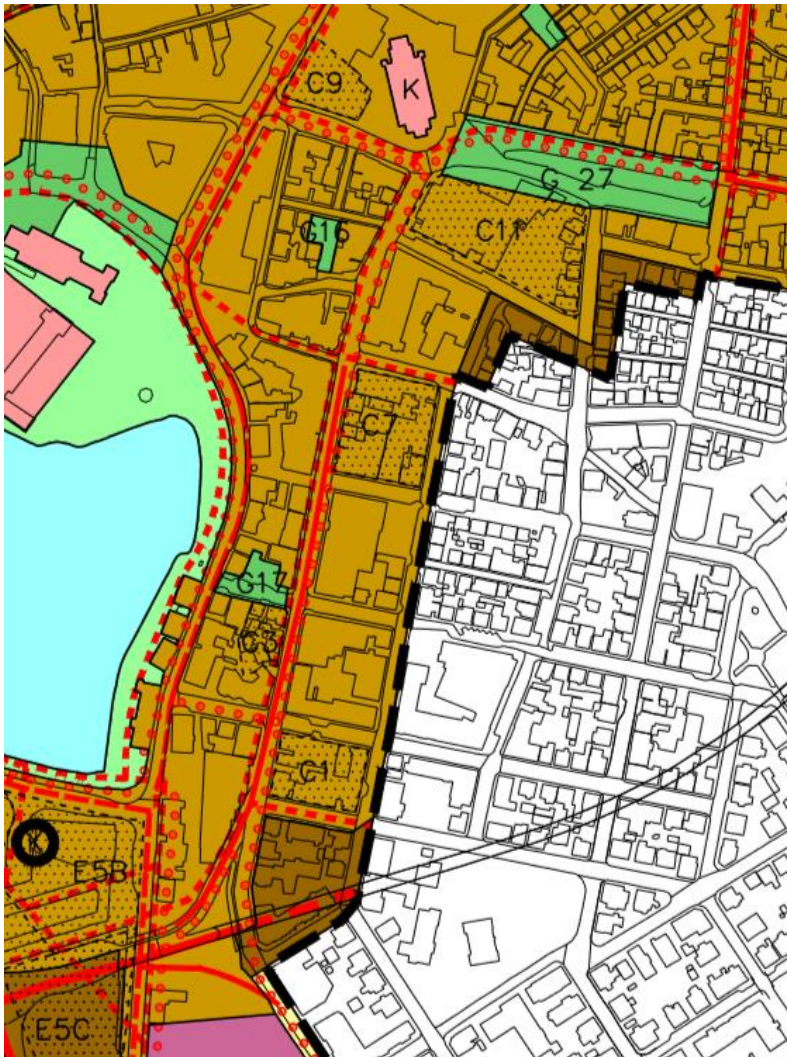
	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Kulturmiljøer og trehusbyen</b>	Større deler av bebyggelsen langs Løkkeveien sør for Stokkaveien inngår i områder markert som viktige kulturmiljøer i kulturminneplanen og er en del av trehusbyen. Nord for Stokkaveien er det få kulturminneinteresser, men enkelte objekter.  Nullalternativet gir samlet sett begrensninger i mulighetene bygningsfornyelse langs Løkkeveien, og gir dermed en stabil situasjon for eksisterende kulturmiljøer. Eventuelle byomformingsinitiativer	Planen innebærer at det legges til rette for å erstatte utvalgte deler av bygningsmassen langs Løkkeveien, gjennom bestemmelser som mer eksplisitt åpner for riving og nybygg. Virkningen av planen for kulturmiljøet i området vil avhenge av om planens strategi for å kanalisere byggfornyelsen i området lykkes. I kraft av at bestemmelsene åpner for riving av bygg i trehusbyen, er det isolert sett rett å si at planen vil påvirke dette kulturmiljøet negativt. Dersom planen	Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som negativ til nøytral avhengig av om planens strategi (kanalisere fornyingsinitiativer) i området lykkes. Nullalternativet og planalternativet gir ulike usikkerhets-situasjoner for kulturmiljøene i området.

	<p>kan likevel komme i større deler av området. En del av kvartalene, men ikke alle, er regulert til bevaring. Den reguleringsmessige statusen vil trolig gjøre at eventuelle omformingsinitiativer kan særlig vil komme i kvartalene mellom Ledaalsgata og Steingata.</p>	<p>utelukkende gir lavere terskel for å rive bygg i trehusbyen, vil virkningen være en dårligere situasjon for kulturmiljøer i området. Dersom planen resulterer i at drivkreftene for fornying i området kanaliseres til de utvalgte områdene, vil planen gi en mer forutsigbar situasjon for kulturmiljøet.</p> <p>Større deler av bestemmelsesområdene mot nord er nå forankret i vedtatt reguleringsplan.</p>	
<b>Fredninger</b>	<p>Kvartalene øst for Løkkeveien mellom Lars Hertervigsgate og Arne Rettedalsgate ligger innenfor fredningsområde Middelalderbyen. Engelsminde i Engelsminnegata er vedtaksfredet.</p> <p>Nullalternativet med gjeldende reguleringer gir endringsmuligheter i deler av kvartalene innenfor Middelalderbyen. Engelsminne i liten grad påvirket.</p>	<p>Planen viderefører omformingsmulighetene i B3, men med noe høyere utnyttelse enn nullalternativet.</p>	<p>Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som negativ til nøytral avhengig av utforming på reguleringsnivå for tema fredninger. Begge alternativer gir endringsmulighet innenfor middelalderbyen.</p>
			<p><b>Konsekvensen av planen i Løkkeveienområdet sammenlignet med nullalternativet er vurdert som negativ til nøytral for tema kulturminner.</b></p>



## 5.5.2 C1, C3 og C7 Bergelandsgata

### 5.5.2.1 Forenklet beskrivelse av planen



Figur 36. Utdrag fra plankart for Bergelandsgata (for tegnforklaring jf. vedlegg 1).

#### Plangrep:

Bergelandsgata har flere likhetstrekk med Løkkeveien og markerer overgangen mellom sentrum og boligbebyggelsen på Storhaug, samtidig som den er en kommunikasjonsåre nord-syd. Gata er i dag preget av lukkede fasader, mye trafikk, introverte kontor-, forsamlings- og boligbygg. Plangrepet er også her å finne en balanse som ivaretar gatens iboende identitet, samtidig som gaten tilføres ny bygningsmasse som vil styrke gaten som sentrumsgate. Basert på byplanmessige vurderinger av verdi og egnethet som sentrumsbebyggelse viser planen transformasjonsmuligheter i områdene C1, C3 og C7. Det tas ikke stilling til hva som kan rives/fornyes og hva som skal tas vare på i KDP sentrum. Det skal på reguleringsnivå utarbeides helhetlige reguleringsplaner for byfornyelse som kombinerer bevaring/bygningsmiljø med økt utnyttelse for hvert av bestemmelsesområdene.

#### Planendring:

- Bestemmelsesområder i utvalgte kvartaler med føringer for prosess på reguleringsplannivå
- Samferdselslinjer med bestemmelser som inkluderer innsnevring av kjørefeltbredde slik at fortausarealer kan utvides
- Omdisponeringer av sentrumsformål til grønstruktur.

For utfyllende beskrivelse av planen – se planbeskrivelsen.

### 5.5.2.2 Gjeldende planer

#### Kommuneplanen 2014 – 2029:

Kommuneplanen 2014-2029 viser at delområdet hovedformål er sentrumsformål, hovednett for sykkel går i Bergelandsgata, sone 1 for næringsparkering.

#### Kommunedelplan for Kulturminner:

Hensynssone kulturmiljø med høy kulturhistorisk verdi/karakteristisk og tidstypisk bebyggelse som er prioritert for vern i fremtidige reguleringsplaner. I C1 inngår Objekt 85: Vaisenhusgata 41, Santalmisjonen. Bygd 1895 og 1960. Misjonshuset og dets tilbygg med smijernsport. I C3 objekt 323: Bakhage med uthus til Bergelandsgata 41. Byggeår ca 1830/1880. I C7 objekt 84: Bergelandsgata 24, Baptistkirken, Tabernaklet. Byggeår 1893, modernisert i 1953.

Området ligger innenfor trehusbygen.

#### Gjeldende reguleringsplaner:

C1: Plan 1015 for Bergeland, stadfestet 18.08.1983. Kvartalet er regulert til blandet formål, forretning og kontor. Bolig tillates opp mot Vaisenhusgata. Utnyttelsesgraden U= 1,0 og 0,7 mot Vaisenhusgata. Påbygg og nybygg skal i form og utseende tilpasses tilstøtende bebyggelse og nærmeste omgivelser. Bygninger bør ha skråtak. Ved nybygg skal all parkering skje på egen grunn. Besøksparkering kan finne sted på gategrunn der dette er forutsatt i bruksplan for trafikkarealet. Bygningsrådet kan tillate 4 etasjer mot Bergelandsgata. Bebyggelsen skal trappes ned til 2 etasjer mot Vaisenhusgata.

C3: Plan 1381 for Kongsgata med nærmeste område, stadfestet 31.01.1996. Kvartalet er regulert til sentrumsformål, det vil si butikker, service, håndverksvirksomhet og boliger, og spesialområde av historisk, antikvarisk eller annen kulturell verdi.

Det tillates ikke innredet nye boliger i 1. etasje ut mot Bergelandsgata og Kongsgata. Planen legger opp til bevaring av eksisterende bygg (området karakter skal bevares) og verne Kongsgatas gateløp. Det er kun Bergelandsgata 37 som tillates revet. Kongsgt. 46 skal oppføres iht. oppmålingstegninger ved evt. nybygg.

C 7: Plan 1015 for Bergeland, stadfestet 18.08.1983. Kvartalet er regulert til blandet formål, forretning/kontor og bolig/forretning/kontor inn mot Vaisenhusgata. Eksisterende bebyggelse inngår i planen. Bebyggelsen kan fornyes eller erstattes etter retningslinjer i bestemmelsene. Det tillates 4 etasjer mot Bergelandsgata. Bebyggelsen skal trappes ned til 2 etasjer mot Vaisenhusgata. Utnyttelsesgrad kan økes til U=1,2.

### 5.5.2.3 Konsekvensvurderinger

#### 5.5.2.3.1 Bylandskap og byform

	Nullalternativ	Planen
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Bergelandsgata gir lav måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.	Planen i Bergelandsgata gir lav til middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Bylandskap</b>	Bergelandsgata framstår, tross noen skalavariasjoner, som et relativt homogent og samstemt bylandskap.	For Bergelandsgata er det ikke gjort konkrete vurderinger av utbyggingsvolum og høyder, dette skyves til reguleringsplannivå med egne planprosesser i samarbeid med kulturminnemyndighetene	Det er ikke mulig å vurdere konsekvens for bylandskap med valgt planløsning
<b>Bystruktur</b>	Bergelandsgata har flere likhetstrekk med Løkkeveien som lineær hovedforbindelse i kvartalsstruktur. Som bygate er Bergeandsgata svekket av flere lukkede fasader i relativt introverte kontor-, forsamlings- og boligbygg.  Nullalternativet gir en situasjon med tydelig bystruktur, men med svak interaksjon.	Kvartalsstrukturen opprettholdes.  Krav om mer aktive byfasader og mer egnet bebyggelse for byfunksjoner.	Det er ikke mulig å vurdere konsekvens for bystruktur med valgt planløsning
<b>Siktlinjer</b>	Ingen overordnede siktlinjer utover den opprinnelige kvartalsstrukturen.	Ingen konsekvenser for siktlinjer.  Ny bebyggelse i Bergelandsgata får ingen innvirkning for Stavanger Domkirke, Vågen, Gamle Stavanger, Tusenårs-plassen, Stavanger konserthus, Kongsgård, Breiavannet, opprinnelig sjøhusrekke, Oljemuseet, Valbergtårnet, St Petri Kirken og Nytorget.	Konsekvensen av planen er nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på siktlinjer.
<b>Sol og skygge</b>	Bebyggelsen skyggelegger i hovedsak gateløp og egne gårdsrom.	Ikke kjent hvordan sol og skyggeforhold vil bli. Dette vil være tema på reguleringsnivå	Det er ikke mulig å vurdere konsekvens for sol og skygge med valgt planløsning
			<b>Samlet konsekvens av planen i Bergelandsgata for tema byform og</b>

			<b>bylandskap er ikke vurdert på bakgrunn av valgt planløsning</b>
--	--	--	--

### 5.5.2.3.2 Forurensning

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Bergelandsgata-området gir lav-middels måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.	Planen i Bergelandsgata-området gir middels måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Støy</b>	Området er noe utsatt for veistøy over 55 dB langs Bergelandsgata og Kongsgata. Nullalternativet vil ikke endre støysituasjonen i området vesentlig. Virkningen av nullalternativet er en uendret støysituasjon (nøytral).	På grunn av reduksjoner i parkeringsdekning sammenlignet med kommuneplanen og redusert bilkapasitet i Kannik, vil privatbiltrafikken til området reduseres noe. Felles uterom inne i kvartalene vil gi godt støyskjermet uterom. Virkningen av planen er en forsiktig reduksjon i støy.	Konsekvensen av planen er positiv sammenlignet med nullalternativet med tanke på støy.
<b>Registrert forurensning</b>	Ingen registrert forurensning innenfor området. Nullalternativet gir ingen endring for tema forurensning.	Planen gir ingen endring for tema forurensning.	Konsekvensen av planen for registrert forurensning er nøytral sammenlignet med nullalternativet. Ingen av alternativene påvirker registrerte forurensninger.
			<b>Samlet konsekvens av planen i Bergelandsgataområdet for tema forurensning er vurdert som positiv sammenlignet med nullalternativet.</b>

### 5.5.2.3.3 Barn og unges oppvekstvilkår

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Bergelandsgata-området gir lav måloppnåelse for kommuneplanens mål om	Planen i Bergelandsgata-området gir lav måloppnåelse for kommuneplanens mål om

	attraktive og utviklende oppvekstmiljø.	attraktive og utviklende oppvekstmiljø.
--	---	---

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Barns behov</b>	<p>Begrensninger i mulighetene for etablering av lekearealer, særlig større funksjoner.</p> <p>Ikke skole og barnehage i nærområde.</p> <p>Ungdomsklubb i nærområde.</p> <p>Noe støy og støvbelastning fra trafikkert vei.</p>	<p>Begrensninger i mulighetene for etablering av særlig større lekearealer, men tydeligere tilrettelegging for etablering av kvartalslekfunksjon.</p> <p>Ikke skole og barnehage i nærområde.</p> <p>Ungdomsklubb i nærområde, men kan bli relokalisert.</p> <p>Noe støy og støvbelastning fra trafikkert vei, men forventet reduksjon.</p>	<p>Konsekvensen av planen for barns behov vurderes som positiv sammenlignet med nullalternativet.</p> <p>Tilrettelegging for kvartalslekfunksjon vektlagt.</p>
<b>Brukes av barn</b>	<p>Innenfor det vurderte området er det ingen kjente arealer som eksplisitt brukes av barn til lek.</p> <p>Nullalternativet har ingen virkning for arealer som brukes av barn og unge.</p>	<p>Som nullalternativet.</p>	<p>Konsekvensen av planen er vurdert som nøytral for tema bruk av barn/unge sammenlignet med nullalternativet. Ingen av alternativene har virkninger for arealer som brukes av barn og unge.</p>
<b>Trygg skolevei</b>	<p>Området sokner til Storhaug skole med dagens skolekretser.</p> <p>Mange ulike bolig-gater med lite trafikk vil være aktuelle som skoleveg.</p> <p>Bebyggelse øst for Bergelandsgata må krysse denne gaten som del av skoleveg.</p> <p>Fotgjengeroverganger i plan flere steder. Lav trafikkmengde gjør kryssing i plan tilfredsstillende.</p>	<p>Som nullalternativet.</p> <p>Planen antas å redusere trafikkmengden i Bergelandsgata og dette gir en marginalt bedre situasjon for kryssing av denne gaten.</p>	<p>Konsekvensen av planen vurderes som nøytral sammenlignet med nullalternativet. Begge alternativer gir en trygg skolevegsituasjon.</p>

	Nullalternativet gir en trygg skolevegsituasjon for dette området.		
			<b>Samlet konsekvens av planen for tema barn og unges oppvekstvilkår i Bergelandsgata-området er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>

Planen vil gi områdeforbedringer og økt tilstedeværelse av folk ulike aldersgrupper i Bergelandsgata-området sammenlignet med dagens situasjon. Dette vil virke positivt i forhold til kriminalitetsforebygging.

#### 5.5.2.3.4 Naturmiljø

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet gir middels til høy måloppnåelse for mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold.	Planen gir middels til høy måloppnåelse for mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Naturmangfold</b>	Byparken registrert som naturtype parklandskap. Parken er sikret som grønnstruktur i KP og regulering, og påvirkes ikke av nullalternativet.	Som nullalternativet.	Konsekvens av planen i Bergelandsgata-området er nøytralt for tema naturmangfold.
			<b>Samlet konsekvens av planen for tema naturmangfold i Bergelandsgata-området er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>

### 5.5.2.3.5 Kulturminner

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Bergelandsgata-området gir middels-høy måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.	Planen i Bergelandsgata-området gir middels-høy måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.

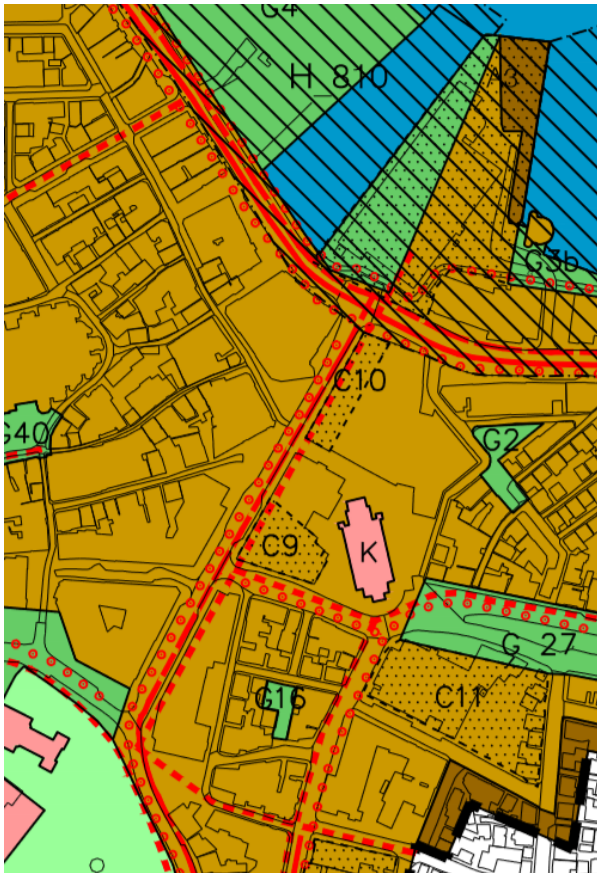
	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Kulturmiljøer og trehusbyen</b>	<p>Det meste av bebyggelsen langs Bergelandsgata inngår i områder markert som viktige kulturmiljøer i kulturminneplanen og er en del av trehusbyen.</p> <p>I nullalternativet er det vesentlige begrensninger i mulighetene byomforming på vestsiden av Bergelandsgata. Det meste av bebyggelsen er regulert til bevaring. I kvartalene på østsiden er det større muligheter for omforming. Nullalternativet gir en situasjon der eventuelle byomformingsinitiativer i all hovedsak vil komme i kvartalene på østsiden av gaten.</p>	<p>Planen innebærer at det skal lages reguleringsplaner for byfornyelse som skal kombinere bevaring og økt utnyttelse. Planene skal sikre at historiske bymiljø/Trehusbyen og gateløpene videreføres ved nye tiltak. Det skal også gjennomføres en kulturminnefaglig utredning av bygninger og bygningsmiljø i C1, C3 og C7. Utredning skal gjennomføres i samråd med kulturminnemyndighetene. Dette vil kunne fungere som laboratorium for hvordan man skal legge til rette for byfornyelse i denne type områder.</p>	<p>Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som nøytral til positiv. Nullalternativet gir negative virkninger for kulturmiljø, mens planen kan gi en nøytral til positiv virkning for kulturmiljø basert på den type prosess det her stilles krav om.</p>
<b>Fredninger</b>	<p>Kvartalene vest for Bergelandsgata ligger innenfor fredningsområde Middelalderbyen.</p> <p>Nullalternativet med gjeldende reguleringer gir en nokså stabil situasjon for kvartalene</p>	<p>Planen åpner for en avgrenset endring i C3. Virkningen for fredningsområdet vil avhenge av tilpasninger på reguleringsnivå.</p>	<p>Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som negativ til nøytral avhengig av utforming på reguleringsnivå for tema fredninger.</p>



	innenfor Middelalderbyen.		
			<b>Konsekvensen av planen i Bergelandsgate- området sammenlignet med nullalternativet er vurdert som negativ til nøytral for tema kulturminner.</b>

### 5.5.3 C9 – C10 Klubbgata

#### 5.5.3.1 Forenklet beskrivelse av planen



Figur 37. Utdrag fra plankart for Klubbgata (for tegnforklaring jf. vedlegg 1).

#### Plangrep:

Klubbgatas nordvestre side inngår i Plan 2222 Sentrumshalvøya og omformingsmuligheter er fastlagt som del av reguleringsplanarbeidet. Bebyggelsen på sørøstre side består av større bygningsvolumer som fyller kvartalsstrukturen. Bygningene har imidlertid et potensial for påbygg på takflaten. Arealet kan anvendes til å utvide konseptene i bygningene, men kanskje fortrinnsvis til innslag av flere boliger i dette området. Det foreslås derfor å tillate 2 etasjer inntrukket påbygg på tak for Klubbgata i områdene C9 og C10.

#### Planendring:

- Bestemmelsesområder med bestemmelser som åpner for påbygg
- Samferdselslinjer som blant annet sikrer Klubbgata som bussgate
- Plankrav for samlet regulering av Klubbgata

For utfyllende beskrivelse av planen – se planbeskrivelsen.

#### 5.5.3.2 Gjeldende planer

##### Kommuneplanen 2014 – 2029:

Viser at studieområdets hovedformål er sentrumsformål med hovedrute for sykkel i Pedersgata, p-sone 1 for næringsparkering. Støy og luftforurensing må håndteres.

#### Kommunedelplan for Kulturminner:

Studieområdet ligger innen områder regulert til spesialområde bevaring iht. plan- og bygningsloven av 1985 eller hensynssone iht. plan- og bygningsloven av 2008. Handelens Hus fra 1935 v/ark Michaelsen & Michaelsen, Klubbgata 4 (jugenddelen av bygget), står på objektlisten for bevaring.

#### Gjeldende reguleringer:

Plan 2222 sentrumshalvøya, vedtatt april 2014 med hovedformål om å sikre den historiske bebyggelsen, kulturhistoriske verdier og deres videreutvikling, styrke og utvikle næring, bolig, kultur og rekreative interesser som bygger opp om Stavangers identitet som trehus- og middelalderby. Store deler av bebyggelsen langs Klubbgata sin vestsida er regulert med hensynssone bevaring.

Plan 1778 Stavanger Aftenblad (C10), vedtatt 2007 med formål om å legge til rette for utvidelse, ombygging og vern, park og torg.

Plan 1156 Wilberg Arkaden vedtatt 1987 med den hensikt å legge til rette for på- og ombygging, bru over Klubbgata, varemottak og p-anlegg.

#### 5.5.3.3 Konsekvensvurderinger:

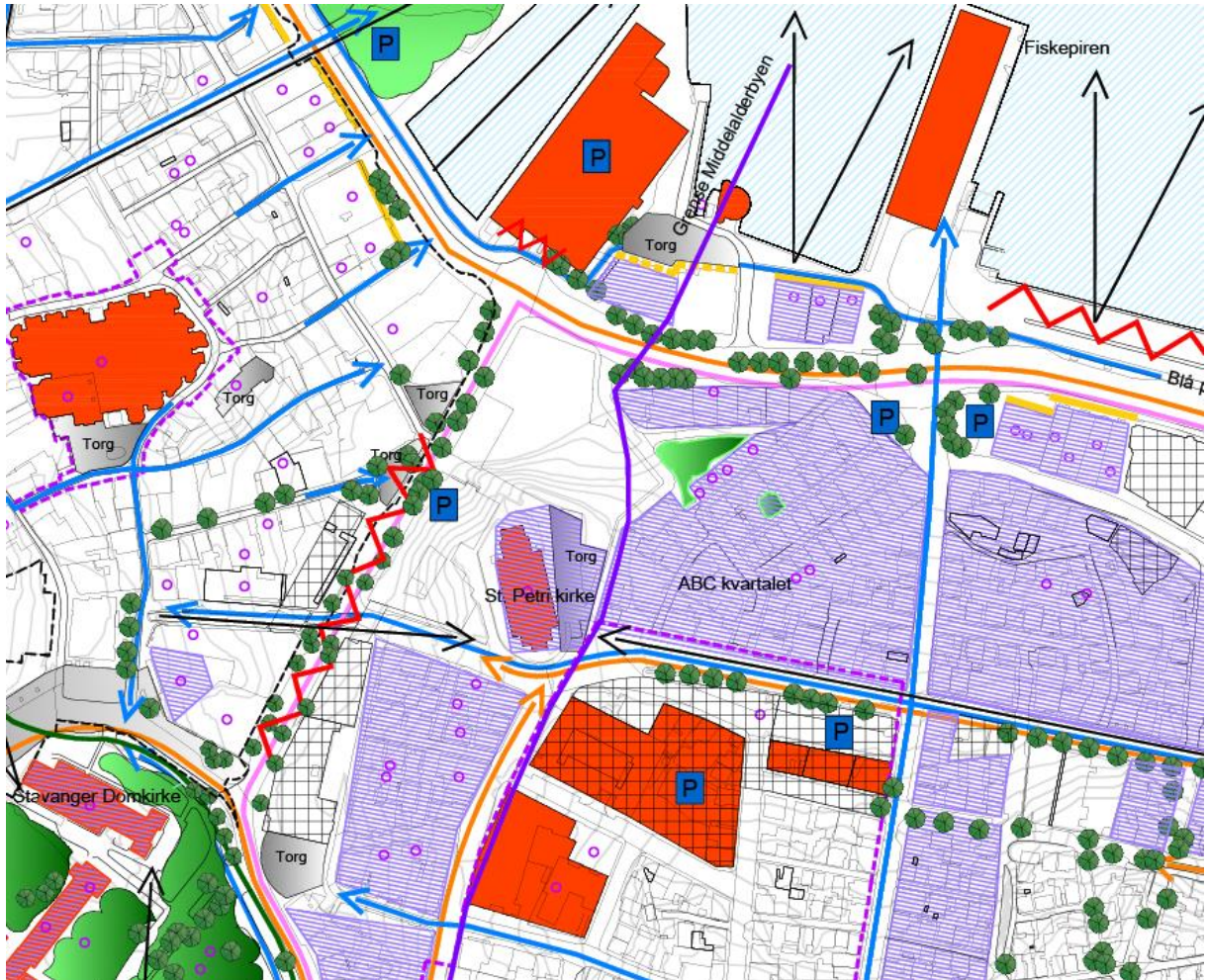
##### 5.5.3.3.1 Bylandskap og byform.

	Nullalternativ	Planen
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Klubbgata gir lav måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.	Planen i Klubbgata gir lav til middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.

	Virkning nullalternativ	Virkning plan	Konsekvens
<b>Bylandskap</b>	Bylandskapet i Klubbgata er homogent med storskala forretningsgårder i mur bygget på 1950- og 60 tallet, i 5-7 etasjer. Unntaket er kvartalet nederst ved Østervåg mot Jorenholmen, som har eldre bygninger i mur og tre.  Nullalternativet gir et relativt homogent bylandskap.	To inntrukne etasjer på gatas østre side gir en relativt liten endring i bylandskapet.	Konsekvensen av planen er nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på bylandskap.
<b>Bystruktur</b>	Klubbgata er en av Stavanger sentrum sine mest markante forretningsgater og en av de få, om ikke den eneste,	Bystrukturen med storgårdskvartaler opprettholdes uendret.  Gaten gjøres om til kollektivtrase, med	Konsekvensen av planen er positiv sammenlignet med nullalternativet med tanke på bystruktur.

	<p>som har karakter av storbygate med lineær struktur i indre sentrum (storgårdskvartaler) og god interaksjon mellom bygg og gate, med transparente gatefasader.</p> <p>Gaten er dominert av trafikk. Gangarealer virker underdimensjonerte.</p> <p>Skolebekken går langs Klubbgata i rør fra Breiavatnet med utløp v/Jorenholmen.</p> <p>Nullalternativet har tydelig bystruktur, men med underdimensjonerte gangarealer.</p>	<p>bedre tilrettelegging for gange og sykkel.</p> <p>Skolebekken åpnes i kanal som del av bygulvet.</p> <p>Planen gir opprettholdelse av tydelig bystruktur og styrker tilretteleggingen for interaksjon.</p>	<p>Økt tilrettelegging for interaksjon vektlagt.</p>
<b>Siktlinjer</b>	<p>Siktlinjer følger gateløp, men blir svekket av eksisterende gangbroer.</p> <p>Eksisterende bebyggelse reduserer sikt til St. Petrikirken.</p>	<p>Ingen konsekvenser for siktlinjer i gateløp.</p> <p>Planen reduserer i liten grad eksisterende sikt til St. Petri kirken, men vil framstå i bakgrunn av kirken sett fra Nytorget.</p> <p>Ny bebyggelse i Bergelandsgata får ingen innvirkning for Stavanger Domkirke, Vågen, Gamle Stavanger, Tusenårsplassen, Stavanger konserthus, Kongsgård, Breiavannet, opprinnelig sjøhusrekke, Oljemuseet, Valbergtårnet og Nytorget.</p>	<p>Konsekvensen av planen er nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på siktlinjer.</p>
<b>Sol og skygge</b>	<p>I C9 og C10 skyggelegges i hovedsak egen bakgård.</p>	<p>To inntrukne etasjer gir ingen/liten ytterligere skygge.</p>	<p>Konsekvensen av planen er nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på sol og skygge.</p>
			<p><b>Samlet konsekvens av planen i Klubbgata for tema byform og</b></p>

			<b>bylandskap er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>
--	--	--	---



Figur 38 Registrering Klubbegata

### 5.5.3.3.2 Forurensning

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Klubbgataområdet gir lav måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.	Planen i Klubbgataområdet gir middels måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Støy</b>	Området er betydelig utsatt for veistøy over 55 dB langs Klubbgata. Virkningen av nullalternativet vil være en tilnærmet uendret støysituasjon.	På grunn av reduksjoner i parkeringsdekning sammenlignet med kommuneplanen og stenging av Klubbgata/Kongsgata for biltrafikk, vil privatbiltrafikken i området reduseres. Virkningen av planen er en forbedret støysituasjon.	Konsekvensen av planen for støysituasjon er positiv sammenlignet med nullalternativet. Støysituasjon noe forbedret.
<b>Registrert forurensning</b>	Ingen registrert forurensning innenfor området. Nullalternativet gir ingen endring for tema forurensning.	Planen gir ingen endring for tema forurensning.	Konsekvensen av planen for registrert forurensning er nøytral sammenlignet med nullalternativet. Ingen av alternativene påvirker registrerte forurensninger.
			<b>Samlet konsekvens av planen i Klubbgataområdet for tema forurensning er vurdert som positiv sammenlignet med nullalternativet.</b>

### 5.5.3.3.3 Barn og unges oppvekstvilkår

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Plan</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Klubbgataområdet gir lav til middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om	Planen i Klubbgataområdet gir lav til middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om attraktive og utviklende oppvekstmiljø.

	attraktive og utviklende oppvekstmiljø.	
--	---	--

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning planen</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Barns behov</b>	Begrensninger i mulighetene for etablering av lekearealer, særlig større funksjoner. Populær kvartalslek i nærområde (Ajaxparken).  Ikke skole og barnehage i nærområde. Ungdomsklubb i nærområde.	Begrensninger i mulighetene for etablering av særlig større lekearealer, men tydeligere tilrettelegging for videreutvikling av kvartalslektfunksjon.  Ikke skole og barnehage i nærområde. Ungdomsklubb i nærområde, men kan bli relokalisert.	Konsekvensen av planen for barns behov vurderes som positiv sammenlignet med nullalternativet. Tilrettelegging for kvartalslektfunksjon vektlagt.
<b>Brukes av barn</b>	Innenfor det vurderte området er det ingen kjente arealer som eksplisitt brukes av barn til lek. Kafeer og fortauer langs Klubbgata brukes aktivt av unge.  Nullalternativet påvirker ikke lekearealer. Heller ikke i vesentlig grad kafeer/fortau som brukes av unge og legger i noen grad aktivt til rette for slik bruk. Gaten har en del trafikk sett i forhold til fotgjengertrafikken i området.	Som nullalternativet, men planen vil gi trafikkreduksjon i gaten.	Konsekvensen av planen er vurdert som positiv for tema bruk av barn/unge sammenlignet med nullalternativet. Positiv virkning av redusert trafikk.
<b>Trygg skolevei</b>	Området sokner til Storhaug skole med dagens skolekretser. Mest aktuelle skoleveier er over Nytorget og på boliggetenett med lav trafikk. Vest for Klubbgata kreves også kryssing av Klubbgata i plan.  Klubbgata har i dag en trafikkmengde som gjør at krysningspunkter bør vurderes nærmere. Øvrig skolevegsituasjon er tilstrekkelig trygg.	Som nullalternativet. Planen legger opp til stenging av Klubbgata for ordinær trafikk. Krysning av denne gaten vil da få en tilfredsstillende situasjon for skoleveg.	Konsekvensen av planen vurderes som positiv sammenlignet med nullalternativet. Planen gir bedret situasjon for kryssing av Klubbgata.
			<b>Samlet konsekvens av planen for tema</b>

			<b>barn og unges oppvekstvilkår i Klubbgataområdet er vurdert som positiv sammenlignet med nullalternativet.</b>
--	--	--	--

Planen vil gi områdeforbedringer og økt tilstedeværelse av folk ulike aldersgrupper i Klubbgataområdet sammenlignet med dagens situasjon. Dette vil virke positivt i forhold til kriminalitetsforebygging.

#### 5.5.3.3.4 Naturmiljø

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet gir middels til høy måloppnåelse for mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold.	Planen gir middels til høy måloppnåelse for mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Naturmangfold</b>	Byparken registrert som naturtype parklandskap. Parken er sikret som grønnstruktur i KP og regulering, og påvirkes ikke av nullalternativet.	Som nullalternativet.	Konsekvens av planen i Klubbgataområdet er nøytralt for tema naturmangfold.
			<b>Samlet konsekvens av planen for tema naturmangfold i Klubbgataområdet er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>

#### 5.5.3.3.5 Kulturminner

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Klubbgateområdet gir middels-høy måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling /	Planen i Klubbgateområdet gir middels måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling /

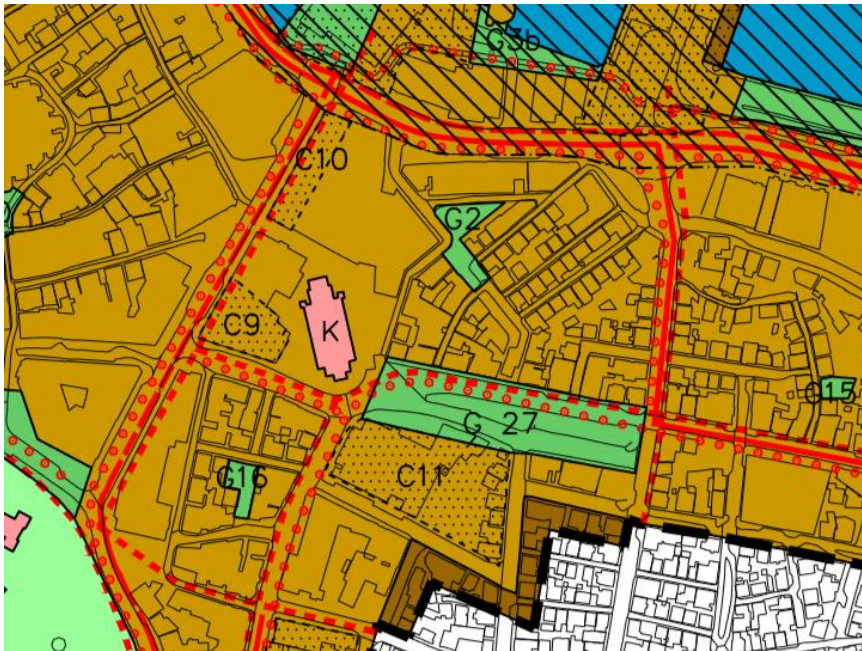


	bevaringsrammer for kulturmiljøer.	bevaringsrammer for kulturmiljøer.
--	------------------------------------	------------------------------------

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Kulturmiljøer og trehusbyen</b>	<p>Kvartalene på vestsiden av Klubbgata vises som områder med høy kulturhistorisk verdi (gult område) i kulturminneplanen. Kvartalene på østsiden er ikke markert i kulturminneplanen. Hele området inngår i trehusbyen.</p> <p>I nullalternativet har vestsiden et sterkt og sammenhengende reguleringsmessig vern, mens østsiden har åpnere reguleringer. Utbygd situasjon utnytter i stor grad regulert potensiale.</p> <p>Nullalternativet gir en relativt stabil situasjon for kulturmiljøer, men med potensiale for omreguleringer på østsiden.</p>	<p>Planen legger opp til økt byggehøyde på østsiden av Klubbgata. Ingen endring på vestsiden. Planen gir en situasjon med endring av bygningsmiljøet, men med tydelige rammer for hvordan slik endringer bør innpasses. Begrenset visuell virkning.</p>	<p>Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som nøytral. Begge alternativer relativt tydelige rammer for endringer i bygningsmiljøet.</p>
<b>Fredninger</b>	<p>Kvartalene på begge sider av Klubbgata ligger innenfor fredningsområde Middelalderbyen.</p> <p>Nullalternativet med gjeldende reguleringer gir en nokså stabil situasjon for kvartalene innenfor Middelalderbyen.</p>	<p>Planen åpner økt byggehøyde i C9 og C10. Virkningen for fredningsområdet vil være liten ettersom antall etasjer er begrenset og ny bebyggelse skal trekkes inn.</p>	<p>Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som nøytral avhengig av utforming på reguleringsnivå for tema fredninger.</p>
			<p><b>Konsekvensen av planen i Klubbgataområdet sammenlignet med nullalternativet er vurdert som negativ til nøytral for tema kulturminner.</b></p>

## 5.5.4 Nytorget

### 5.5.4.1 Forenklet beskrivelse av planen:



Figur 39. Utdrag fra plankart for Nytorget (for tegnforklaring jf. vedlegg 1).

#### Plangrep:

Gjennom å gi overordnede føringer for hvordan Nytorget skal videreutvikles som byrom, ha krav om aktive førsteetasjer og å knytte disse kravene til en videre konkretisering i en arkitektkonkurranse, legger planen til rette for en god og bymessig utvikling rundt et sentralt uterom i sentrum. Nytorget har sammen med Arneageren og Torget i vågen en viktig funksjon for bylivet. Ved å bekrefte og gi rammer for fremtidig byutvikling i kvartalet sør for torget, bidrar planen samtidig til å etablere ny bebyggelse rundt torget som gir et grunnlag for et mer aktivt byliv på torgflaten.

#### Planendring:

- Omdisponering av torgflate fra sentrumsformål til grønnstruktur
- Bestemmelsesområde og bestemmelser for delområde ved gamle politistasjon
- Samferdselslinjer med bestemmelser inkludert stenging av torget for biltrafikk
- Bestemmelser om forming av Nytorget

For utfyllende beskrivelse av planen – se planbeskrivelsen.

#### Gjeldende planer

##### Kommuneplanen 2014 – 2029:

Kommuneplanen viser området som sentrumsformål. Området inngår i hensynssone kulturmiljø (trehusbyen).

##### Kommunedelplan for Kulturminner:

Hensynssone kulturmiljø med høy kulturhistorisk verdi/karakteristisk og tidstypisk bebyggelse som er prioritert for vern i fremtidige reguleringsplaner. Objekt 299: Nytorget. St Petri kirke inngår i objektkatalogen og er sammen med trehusbebyggelsen mot nord, øst og vest regulert spesialområde bevaring.

#### Gjeldende reguleringer:

Plan 1726 Nytorget med tilliggende arealer, vedtatt 2005. Hensikten var å utvikle torget som et vitalt, levende og fleksibelt sentrumsområde for alle, tilrettelegge for ny bebyggelse, offentlig parkeringsanlegg under torget og gi rammer for estetiske og funksjonelle krav for opparbeidelsen av Nytorget. Det er krav om detaljregulering av felt BS1, BS2 og Nytorget. Detaljregulering av Nytorget skal baseres på arkitektkonkurranse for trafikkområdet. Konkurransen bør avklare hvordan ny bebyggelse forholder seg til Nytorget. Tinghus tillates innen både BS1 Og BS2. Krav om avbøtende tiltak for anleggsvirksomhet og p-anlegg. Sentrumsformål: bolig, forretning, kontor samt publikumsrettede funksjoner. Boliger tillates ikke på gateplanet.

#### 5.5.4.2 Konsekvensvurderinger

##### 5.5.4.2.1 Bylandskap og byform.

	Nullalternativ	Planen
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet på Nytorget gir middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.	Planen på Nytorget gir middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.

	Virkning nullalternativ	Virkning plan	Konsekvens
<b>Bylandskap</b>	Nullalternativet gir en situasjon med et stort byrom hovedsakelig omgitt av småskalert trehusbebyggelse. Noe større bebyggelse på torgets sørside.	Planen gir i hovedsak en videreføring av eksisterende bylandskap. Økning på sørsiden (C11) der bebyggelsen allerede er i større skala.	Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet vurderes som nøytral til negativ. Økning i bygningshøyde vektlagt.
<b>Bystruktur</b>	Bebyggelsen rundt byrommet Nytorget er i hovedsak tydelig, men nokså fragmentert på sørsiden. Torgopparbeidelsen har viktige historiske elementer, men er lite tilrettelagt og bidrar til utydelig bystruktur i området.	Planen gir tydelige rammer for videreutvikling av torgrommet og strammer opp bystrukturen på sørsiden av torget.	Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet vurderes som positiv.
<b>Siktlinjer</b>	Siktlinjer berøres ikke.	Siktlinjer berøres ikke.	Nøytral konsekvens.
<b>Sol og skygge</b>	Eksisterende bebyggelse skyggelegger særlig vestre del av torget.	Planen gir noe mer skyggelegging av torgflate, men virkningen forventes noe redusert av	Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet vurderes som nøytral

		bestemmelse om oppbrytning av bygningsmassen i C11. Det er ikke fastsatt høyder for C11, dette medfører at det ikke er mulig å si noe om hvor stor skyggevirkningen vil bli	til negativ. Bestemmelse om oppbrytning av bygningsmasse vektlagt.
			<b>Samlet konsekvens av planen sammenlignet med nullalternativet vurderes som nøytral til negativ</b>

#### 5.5.4.2.2 Forurensning

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Nytorgetområdet gir lav måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.	Planen i Nytorgetområdet gir middels måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning planen</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Støy</b>	Området er noe utsatt for veistøy over 55 dB langs Bergelandsgata og Pedersgata. Nullalternativet med vedtatte planer vil øke parkeringskapasiteten i området vesentlig og dermed øke privatbiltrafikken.  Virkningen av nullalternativet er en forverring i støysituasjon som følge av økt privatbiltrafikk.	På grunn av reduksjoner i parkeringsdekning sammenlignet med vedtatte planer, vil privatbiltrafikken til området reduseres noe. Virkningen av planen er en reduksjon i støy.	Konsekvensen av planen er positiv sammenlignet med nullalternativet med tanke på støy.
<b>Registrert forurensning</b>	Ingen registrert forurensning innenfor området. Nullalternativet gir ingen endring for tema forurensning.	Planen gir ingen endring for tema forurensning.	Konsekvensen av planen for registrert forurensning er nøytral sammenlignet med nullalternativet. Ingen av alternativene påvirker registrerte forurensninger.
			<b>Samlet konsekvens av planen i Nytorgetområdet for tema forurensning er vurdert som positiv sammenlignet med nullalternativet.</b>

#### 5.5.4.2.3 Barn og unges oppvekstvilkår

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Nytorgetområdet gir lav måloppnåelse for kommuneplanens mål om	Planen i Nytorgetområdet gir lav måloppnåelse for kommuneplanens mål om

	attraktive og utviklende oppvekstmiljø.	attraktive og utviklende oppvekstmiljø.
--	---	---

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Barns behov</b>	Begrensninger i mulighetene for etablering av lekearealer, særlig større funksjoner. Populær kvartalslek i nærområde (Ajaxparken).  Ikke skole og barnehage i nærområde. Ungdomsklubb i nærområde.	Noe begrensning i mulighetene for etablering av særlig større lekearealer. Lek forutsettes integrert i ny torgopparbeidelse. Tydeligere tilrettelegging for videreutvikling av kvartalslekkfunksjon.  Ikke skole og barnehage i nærområde. Ungdomsklubb i nærområde, men kan bli relokalisert.	Konsekvensen av planen for barns behov vurderes som positiv sammenlignet med nullalternativet. Tilrettelegging for kvartalslekkfunksjon vektlagt.
<b>Brukes av barn</b>	Innenfor det vurderte området er Metropolis med ungdomsklubb og øvingslokaler i aktivt bruk av unge.  Videreføring av dette tilbudet i nullalternativet vil avhenge av Tinghusets lokaliseringsvalg.  Virkningen av nullalternativet er usikker.	Som nullalternativet, men planen legger uansett opp til en omforming av eksisterende bygningsmasse. Om ungdomstilbudet kan videreføres i omformet bygningsmasse, avhenger av hvilken bruk arealet omformes til. Kombinasjon med tinghus anses krevende, men ikke umulig.  Virkningen av planen er usikker.	Konsekvensen av planen er vurdert som nøytral for tema bruk av barn/unge sammenlignet med nullalternativet. Begge alternativer gir en usikker situasjon for videreføring av eksisterende ungdomstilbud.
<b>Trygg skolevei</b>	Området sokner til Storhaug skole med dagens skolekretser. Skolevei i bolig-gater med lite trafikk. Trygg skoleveisituasjon.	Som nullalternativet.	Konsekvensen av planen vurderes som nøytral sammenlignet med nullalternativet. Begge alternativer har trygg skoleveisituasjon.
			<b>Samlet konsekvens av planen for tema barn og unges oppvekstvilkår i Nytorgetområdet er vurdert som nøytral</b>

			<b>sammenlignet med nullalternativet.</b>
--	--	--	---

Planen vil gi områdeforbedringer og økt tilstedeværelse av folk ulike aldersgrupper i Nytorgetområdet sammenlignet med dagens situasjon. Dette vil virke positivt i forhold til kriminalitetsforebygging.

#### 5.5.4.2.4 Naturmiljø

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Denne delen av planområdet har liten relevans for kommuneplanens mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold.	Denne delen av planområdet har liten relevans for kommuneplanens mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Naturmangfold</b>	Ingen registrerte interesser. Virkning nøytral.	Ingen registrerte interesser. Virkning nøytral.	Konsekvens av planen i Nytorgetområdet er nøytralt for tema naturmangfold.
			<b>Samlet konsekvens av planen for tema naturmangfold i Nytorgetområdet er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>

#### 5.5.4.2.5 Kulturminner

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Nytorgetområdet gir lav måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.	Planen i Nytorgetområdet gir lav måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.

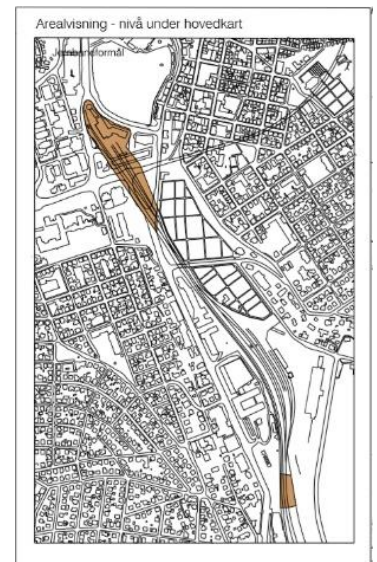
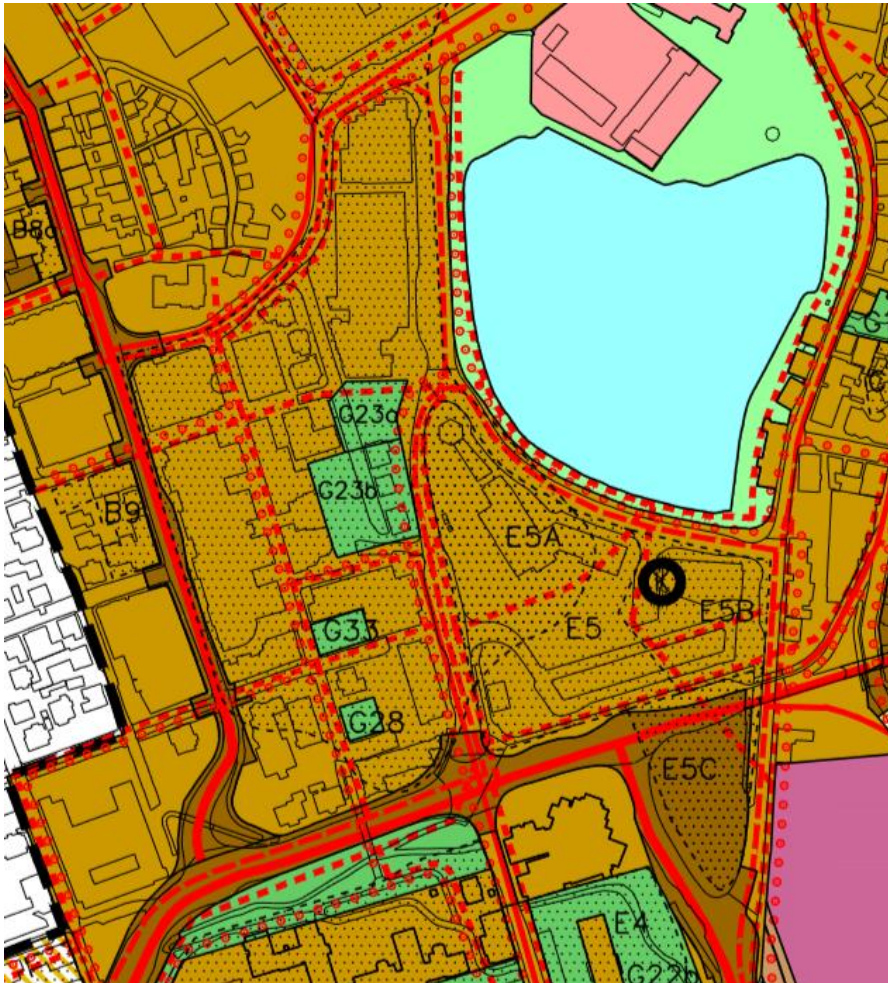
	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Kulturmiljøer og trehusbyen</b>	I kulturminneplanen inngår Nytorget i område med høy kulturhistorisk verdi i sammenheng med Blåsenborgområdet. Nærliggende objekter Nytorget og Totalen. Hele området inngår i trehusbyen. Nullalternativet med regulert situasjon gir en vesentlig endring av bygningsmiljøet i dette området.	Planen viderefører situasjon med endring av bygningsmiljøet, men med høyere utbyggingsvolum og høyder mot Bergelandsgate enn nullalternativet. Virkningen av planalternativet er en vesentlig endring av bygningsmiljøet i dette området. Viktige kulturminneelementer på torget bevares. Trafikkpåvirkningen begrenses.	Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som nøytral. Begge alternativer gir en vesentlig endring av kulturmiljøet i området.
<b>Fredninger</b>	Området er ikke fredet, men grenser til Middelalderbyen. Nullalternativet har begrenset påvirkning på fredning, men gjeldende regulering åpner allerede for vesentlig utbygging på C11.	Som nullalternativet.	Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som nøytral.
			<b>Konsekvensen av planen i Nytorgetområdet sammenlignet med nullalternativet er vurdert som negativ til nøytral for tema kulturminner.</b>



## 5.6 Det regionale knutepunktet

### 5.6.1 Stavanger stasjon og St. Olav

#### 5.6.1.1 Forenklet beskrivelse av planen



Figur 40. Utdrag fra plankart for Stavanger stasjon og St. Olav (for tegnforklaring jf. vedlegg 1).

#### Plangrep:

Stavanger stasjon er kommunens eneste og regionens viktigste kollektivknutepunkt. Et kollektivknutepunkt er et område som både er et overgangspunkt mellom flere reisemåter og et viktig målpunkt av flere grunner enn det rent transportmessige, for eksempel fordi det inneholder offentlige funksjoner, handelstilbud, attraksjoner og et større antall arbeidsplasser. Kommunen mener at området i svært begrenset grad i dag representerer noen av disse kvalitetene og foreslår derfor rammebetingelser for videreutvikling av stasjonsområdet.

Planbestemmelsene legger opp til at det skal utarbeides en samlet regulering for hele området som konkretiserer området som kollektivknutepunkt og utbyggingsområde, men der det gjennom reguleringen tas stilling til utbyggingstakt i ulike deler av området. De delene av området som ikke berøres av jernbaneinteresser vil kunne være aktuell for en raskere realisering enn resten.

Føringene planen gir for utbygging innebærer at utbyggingen deles i en østre og en vestre del. Det valgte alternativet gir et samlet utbyggingsomfang i størrelsesorden 45 000-50 000 m<sup>2</sup>. Det er etter drøftingsmøter og politisk behandling besluttet å gå for alternativ A, med noe større høyde mot vest enn det som lå i tredje høring. Byggehøyder og volum er brutt opp og det tillates ikke stor

sammenhengende basebebyggelse. Dette er sikret i bestemmelsene. Den vestre delen mot St. Olav kan fortsatt ha et høyt bygg inntil kote 52,5 og bebyggelsen skal trappes ned mot småhusbebyggelsen og Tivolifjellet. Den østre delen mot Storhaug skal deles opp i minimum 3 bygningsvolumer og kan maksimalt være opp til kote 37.

Bestemmelsene om et større sentralt byrom og gode gangforbindelser skal sikre sikkekorridor og understreke daldraget. Det skal i sum gi et godt utgangspunkt for å få til et knutepunkt som har høy tilgjengelighet til omkringliggende gater og områder.

Jernbaneformål er vist i kartutsnitt og viser arealbruk på/under bakkenivå. Planen har dermed arealvisning i flere nivåer.

St. Olav som delområde i sentrumsplanen omfatter kvartalene avgrenset av Løkkeveien, Kannikgata, Olav V's gate og Arne Rettedals gate. Området er et markant høyhusområde med både bolig og næring, men med en overvekt av boliger. Sentrumsplanen pekte på at området har utfordringer med tanke på en vitalisering og byliv, og er samtidig blant de mest naturlige områdene rundt knutepunktet for å vurdere åpninger for større utbyggingsmuligheter.

Planen gir rammer for videre byutvikling i området gjennom fastlegging av byromsarealer og gjennom bestemmelser for ny bebyggelse. Bestemmelsene åpner for høyhusbygg tre steder i området; Misjonskirken, St.Fransiscus og Nordeabygget.

#### **Planendring:**

- Bestemmelsesområde for Stavanger stasjon
- Hensynssone høyhusområde H1 med tilhørende kvalitetskrav. Bestemmelser om organisering av bebyggelsen, krav til innhold og mulighet for etablering av høyhusbebyggelse på stasjonsområdet og i St. Olav
- Kartfesting av områder særskilt viktig for jernbanedrift med jernbaneformål
- Omdisponering av grøntstruktur til sentrumsformål for å sikre større fleksibilitet på reguleringsnivå for stasjonsområdet. Grøntstruktur sikret i bestemmelsene
- Plankrav – felles plan for E5 (Stavanger stasjon)

For utfyllende beskrivelse av planen – se planbeskrivelsen.

#### **5.6.1.2 Gjeldende planer**

##### **Kommuneplanen 2014 – 2029:**

Stavanger stasjon og St. Olav er i gjeldende kommuneplan i hovedsak vist som eksisterende sentrumsformål. Hovedvegnettet er vist som vegformål. Området inngår i hensynssone H570 trehusbyen. Grønt spaserdrag gjennom området.

Område E5 og H1 (høyhusområde St. Olav) vises som eksisterende sentrumsformål. En mindre del av E5 vises som vegformål.

##### **Kommunedelplan for Kulturminner:**

Gjeldende reguleringer: Området Stavanger stasjon er i hovedsak regulert som trafikkarealer med små innslag av parkarealer langs Olav V's gate. Området inngår i to større reguleringsplaner fra 1980-tallet. St. Olavsområdet er regulert til blandet bebyggelse med stor byggehøyde. Et større antall mindre reguleringer av svært varierende alder dekker området.

5.6.1.3 Planens område E5 innebærer endring av nåværende rene trafikkarealer i plan 1219 Kongsgata ny E-18 Bro fra 1988 og plan 1088 Ny E18 fra Kannik [...] fra 1985 til kombinasjonsområde for bebyggelse og trafikkareal. Konsekvensvurderinger:

5.6.1.3.1 Bylandskap og byform

**Stavanger stasjon**

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet på Stavanger stasjon gir lav måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.	Planen på Stavanger stasjon gir middels til høy måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Bylandskap</b>	<p>Stavanger stasjon ligger i et landskapsmessig terrengdrag fra Hillevågsvannet/Paradis til Breiavannet, men som brytes av veianlegg og parkeringsdekker.</p> <p>Bylandskapet for øvrig framstår lite helhetlig.</p> <p>Nullalternativet gir en situasjon med lite helhetlig bylandskap.</p>	<p>Bebyggelse i planen gjentar eksisterende bylandskap med lavere bebyggelse mot Storhaug og høyere mot St. Olav.</p> <p>Mot vest vil høyere bebyggelse framstå som del av høyhusområdet i St. Olav, H1.</p> <p>Mot øst tar byggehøyden hensyn til nivået på Storhaug-siden, men vil også utfordre naturlige holdepunkter for byggehøyde.</p> <p>Planen vil gi en situasjon som i hovedsak gjentar og samspiller med eksisterende bylandskap.</p>	<p>Konsekvensen av planen er negativ sammenlignet med nullalternativet med tanke på bylandskap. Vesentlig byendring og byggehøyder gir negativt utslag.</p>
<b>Bystruktur</b>	<p>Området mangler en bymessig struktur og framstår isolert fra omgivelsene og omgitt av veianlegg. Langs Jernbaneveien og Breiavannet har bygningene enkelte bymessige kvaliteter, men langs Olav V's gate, Kongsgata og FV 509 er gatebebyggelse fraværende eller uten bymessige kvaliteter. Dette bidrar til å øke avstanden generelt, og</p>	<p>Ny bebyggelse vil bidra sterkt til at omkringliggende veier vil oppleves som bygater med aktive byfasader. Planen vil knytte området sterkere sammen med omkringliggende bystrukturer. Dette forsterkes ved en rekke adkomstløsninger som bedrer både tilgang til- og gjennomgang i området.</p> <p>Planen vil gi tydelig bystruktur med høy interaksjon.</p>	<p>Konsekvensen av planen er positivt sammenlignet med nullalternativet med tanke på bystruktur.</p>

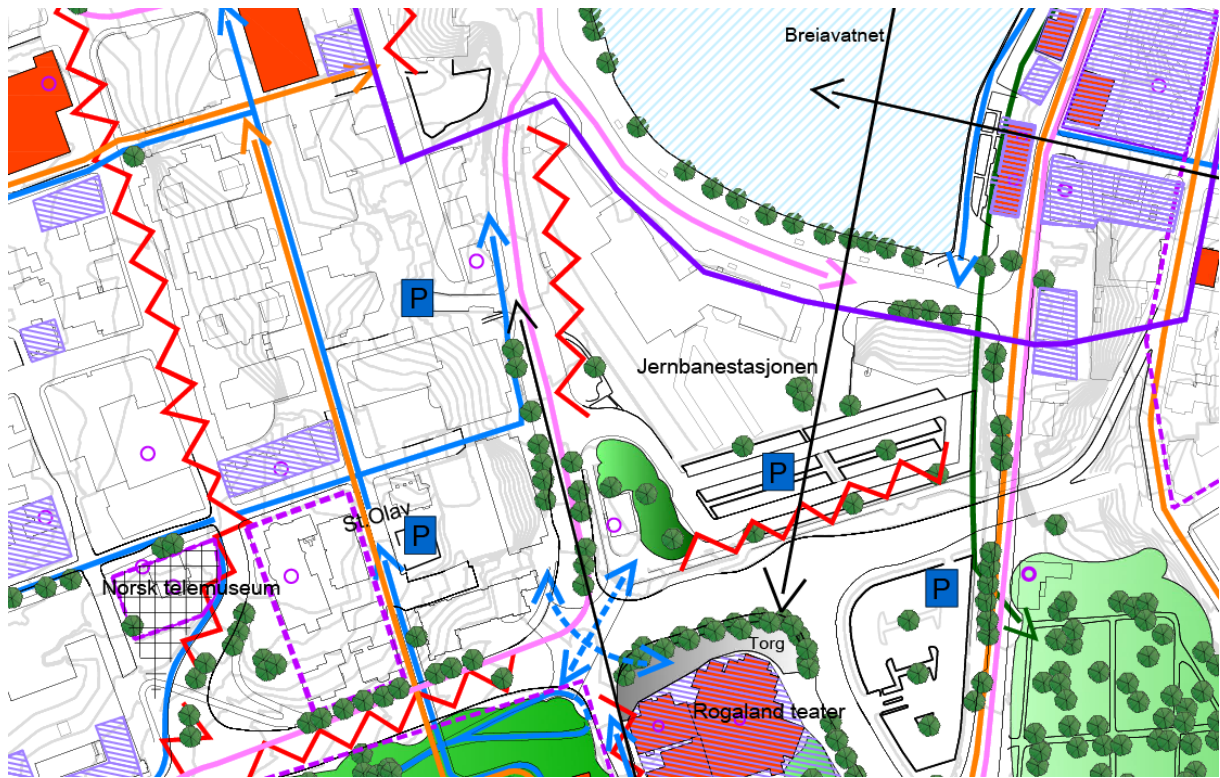
	<p>gåvennligheten spesielt, mellom dagens sentrum, Akropolis og Paradis.</p> <p>Nullalternativet gir en situasjon med svært svake bystrukturer dominert av transport og liten interaksjon.</p>		
<b>Siktlinjer</b>	<p>Viktig siktlinje mellom 'Akropolis' og Stavanger domkirke.</p> <p>Nullalternativet innebærer at siktlinjer opprettholdes.</p>	<p>Siktlinje opprettholdes, men bestemmelsene åpner for noe oppbygning i sentralt parkområde.</p> <p>Planen gir en situasjon der siktlinjer i hovedsak opprettholdes, men påvirkes noe av åpning for mindre oppbygg.</p>	<p>Konsekvensen av planen er i hovedsak nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på siktlinjer.</p>
<b>Sol og skygge</b>	<p>Eksisterende bebyggelse gir skygge i Jernbaneveien, deler av Kongsgata og på eget område. I tillegg skyggelegger eksisterende høyhus i St. Olav deler av området.</p>	<p>Ny bebyggelse vil utvide skyggen i Jernbaneveien og ut i Breiavannet. Bebyggelsen vil også gi økt skygge på sørligste kvartal i Kongsgata. På kveldstid vil bebyggelsen skyggelegge deler av indre parkdrag.</p> <p>Planen vil gi en situasjon der byrom i Jernbaneveien skyggelegges noe mer.</p>	<p>Konsekvensen av planen er negativ sammenlignet med nullalternativet med tanke på sol og skygge.</p>
			<p><b>Samlet konsekvens av planen på Stavanger stasjon for tema byform og bylandskap er vurdert som negativ sammenlignet med nullalternativet.</b></p>

### St.Olav

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	<p>Nullalternativet i St. Olav gir middels til lav måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.</p>	<p>Planen i St. Olav gir middels til stor måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.</p>

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Bylandskap</b>	<p>Som høyhusområde skiller St.Olav seg bygningsmessig ut fra resten av sentrum. Bylandskapet framstår usammenhengende og ufullstendig, både i skala og rytme.</p> <p>Nullalternativet gir en situasjon med usammenhengende bylandskap.</p>	<p>Planen bygger opp under områdets høyhuslandskap og fortsetter landskapsbildet med samme bygningstypologi som i dag</p> <p>Planen gir liten endring helhetlig bylandskap, men høyhus i Knud Holms gate bryter med bylandskapet og høydeoppbygningen</p>	<p>Konsekvensen av planen er samlet nøytral til negativ sammenlignet med nullalternativet med tanke på bylandskap.</p>
<b>Bystruktur</b>	<p>Området har opprinnelig hatt kvartalsstruktur, men denne er svekket av brudd i forbindelsene øst-vest, spesielt av St. Olavs-kvartalet. En tidligere planlagt og viktig forbindelse gjennom St. Olavs-kvartalet fra Løkkeveien til St. Olavsgate er ikke realisert. Området oppleves derfor mer som to lineære hovedgater; Løkkeveien og St. Olavsgate.</p> <p>Løkkeveien har i dette strekket store svakheter som bygate. Koblingen mellom Løkkeveien og Madlaveien består av en lite bymessig veiføring og øvrige bebyggelse mot gate har lukkede fasader uten publikumsrettet virksomhet.</p> <p>St. Olavsgate, har periodevis forutsetninger for å være en godt fungerende bygate med transparente og tilgjengelige næringsarealer, men domineres mer introverte virksomheter. Gang- og sykkelbroen over FV509 gir en del gjennomgangs-trafikk, men traseen mellom broen og St. Olavskvartalet</p>	<p>Bystrukturen suppleres med bebyggelse for å bidra til økt aktivitet, mer bymessig gatestruktur og aktive/transparente gatefasader.</p> <p>Et nytt høyhus i hjørnet Løkkeveien og St. Svithungate styrker gatestrukturen både langs Løkkeveien, i tverrforbindelsen St. Svithungate og St. Olavsgate. I Løkkeveien trekkes bygge- linje tilbake for å stramme opp gateløpet og gi bredere fortau.</p> <p>I strekket mellom gang- og sykkelbroen over Madlaveien og starten på butikklokalene i St. Olavsgate, aktiveres og defineres gateløpet sterkere med lavere bebyggelse langs gate.</p> <p>Lengre nord vil nytt bygg i Knud Holms gate styrke gatestrukturen for tverrforbindelsen i forlengelsen av Jens Zetlitz gate.</p> <p>Planen gir en forsterket bystruktur med bedre tverrforbindelser.</p>	<p>Konsekvensen av planen er positivt sammenlignet med nullalternativet med tanke på bystruktur.</p>

	<p>framstår uferdig, utflytende og unødvendig kupert.</p> <p>Nullalternativet gir en situasjon med ufullstendige bystrukturer.</p>		
<b>Siktlinjer</b>	<p>Siktlinjer følger gateløp, men blir svekket av brutte gateløp i øst-vest retning.</p> <p>Svekkede siktlinjer i nullalternativet.</p>	Ingen konsekvenser for siktlinjer.	Konsekvensen av planen er nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på siktlinjer.
<b>Sol og skygge</b>	<p>Nullalternativet gir en situasjon der høyhusbebyggelsen gir betydelig skygge i nærområdet.</p>	<p>Supplerende bebyggelse på Nordeabygget og St. Fransiscus gir noe tilleggs-skygge i nærområdet. Ny bebyggelse i Knud Holms gate 8 gir stor skyggevirkning på gateløp og spesielt på planlagt park/byrom på Tivolifjellet (G23a og b)</p>	<p>Konsekvensen av planen er negativ sammenlignet med nullalternativet med tanke på sol og skygge. Skyggevirkning på Tivolifjellet er spesielt vektlagt.</p>
			<p><b>Samlet konsekvens av planen i Kannik for tema byform og bylandskap er vurdert som nøytral til negativ sammenlignet med nullalternativet.</b></p>



Figur 24 Registrering Stavanger stasjon og Kannik

### 5.6.1.3.2 Forurensning

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i stasjonsområdet og St. Olav gir lav måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.	Planen i stasjonsområdet og St. Olav gir lav måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Støy</b>	Området er betydelig utsatt for veistøy over 55 dB. Gjennomføring av Bussveien vil redusere biltilgjengeligheten til området noe, men øker også støy knyttet til buss. Den generelle trafikkveksten vil fortsatt påvirke vegnettet rundt.  Virkningen av nullalternativet vil være en tilnærmet uendret støysituasjon.	For planen vil ulike elementer virke i ulike retninger. Generell reduksjoner i parkeringsdekning sammenlignet med kommuneplanen og bussveiutbygging, vil dempe biltrafikk/støy. Økt parkeringstilbud og større nye utbyggingsvolumer vil øke biltrafikk/støy. Virkningen av planen er en uendret eller noe forverret støysituasjon. Konkrete støyberegninger vil kunne gi mer nøyaktig svar.	Konsekvensen av planen for støy-situasjon er negativ sammenlignet med nullalternativet. Støysituasjon opprettholdes eller forverres.
<b>Registrert forurensning</b>	Ingen registrert forurensning innenfor området. Nullalternativet gir ingen endring for tema forurensning.	Planen gir ingen endring for tema forurensning.	Konsekvensen av planen for registrert forurensning er nøytral sammenlignet med nullalternativet. Ingen av alternativene påvirker registrerte forurensninger.
			<b>Samlet konsekvens av planen i stasjonsområdet for tema forurensning er vurdert som negativt sammenlignet med nullalternativet.</b>

### 5.6.1.3.3 Barn og unges oppvekstvilkår

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i stasjonsområdet og St. Olav gir lav	Planen i stasjonsområdet og St. Olav gir middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om



	måloppnåelse for kommuneplanens mål om attraktive og utviklende oppvekstmiljø.	attraktive og utviklende oppvekstmiljø.
--	--	---

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Barns behov</b>	Begrensninger i mulighetene for etablering av lekearealer, særlig større funksjoner.  Ikke skole og barnehage i nærområde.  Støy og støvbelastning fra trafikk.	Begrensninger i mulighetene for etablering av særlig større lekearealer, men tydeligere tilrettelegging for videreutvikling av kvartalslekefunksjon.  Ikke skole og barnehage i nærområde.  Støy og støvbelastning fra trafikk, men forventes noe redusert.	Konsekvensen av planen for barns behov vurderes som positiv sammenlignet med nullalternativet. Tilrettelegging for kvartalslekefunksjon vektlagt.
<b>Brukes av barn</b>	Innenfor det vurderte området er det ingen kjente arealer som eksplisitt brukes av barn til lek.  Nullalternativet har ingen virkning for arealer som brukes av barn og unge.	Som nullalternativet.	Konsekvensen av planen er vurdert som nøytral for tema bruk av barn/unge sammenlignet med nullalternativet. Ingen av alternativene har virkninger for arealer som brukes av barn og unge.
<b>Trygg skolevei</b>	Området sokner til Våland skole med dagens skolekretser. Mest aktuelle skoleveier gjennom Kannik i undergang eller på gangbro, og deretter i boligater med liten trafikk. Nullalternativet åpner ikke for boliger på Stavanger stasjon.  Nullalternativet gir en trygg skolevegssituasjon.	Som nullalternativet. Planen åpner for en begrenset boligandel på Stavanger stasjon.	Konsekvensen av planen vurderes som nøytral sammenlignet med nullalternativet. Begge alternativer gir trygg skoleveg.
			<b>Samlet konsekvens av planen for tema barn og unges oppvekstvilkår i stasjonsområdet og St. Olav er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>

Planen vil gi områdeforbedringer og økt tilstedeværelse av folk ulike aldersgrupper i stasjonsområdet og St. Olav sammenlignet med dagens situasjon. Dette vil virke positivt i forhold til kriminalitetsforebygging.

#### 5.6.1.3.4 Naturmiljø

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Naturmangfold</b>	Rødlistet Smånesle registrert sentralt på Stavanger stasjon. Forekomsten vil bli påvirket av utbyggingsmuligheter i nullalternativet. Byparken registrert som naturtype parklandskap. Parken er sikret som grønnstruktur i KP og regulering, og påvirkes ikke av nullalternativet.	Som nullalternativet.	Konsekvens av planen i knutepunktområdet er nøytral for tema naturmangfold. Begge alternativer vil påvirke registrert rødlisteforekomst negativt.
			<b>Samlet konsekvens av planen for tema naturmangfold i stasjonsområdet og St. Olav er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>

#### 5.6.1.3.5 Kulturminner

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i stasjonsområdet og St. Olav gir lav måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.	Planen i stasjonsområdet og St. Olav gir lav måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.

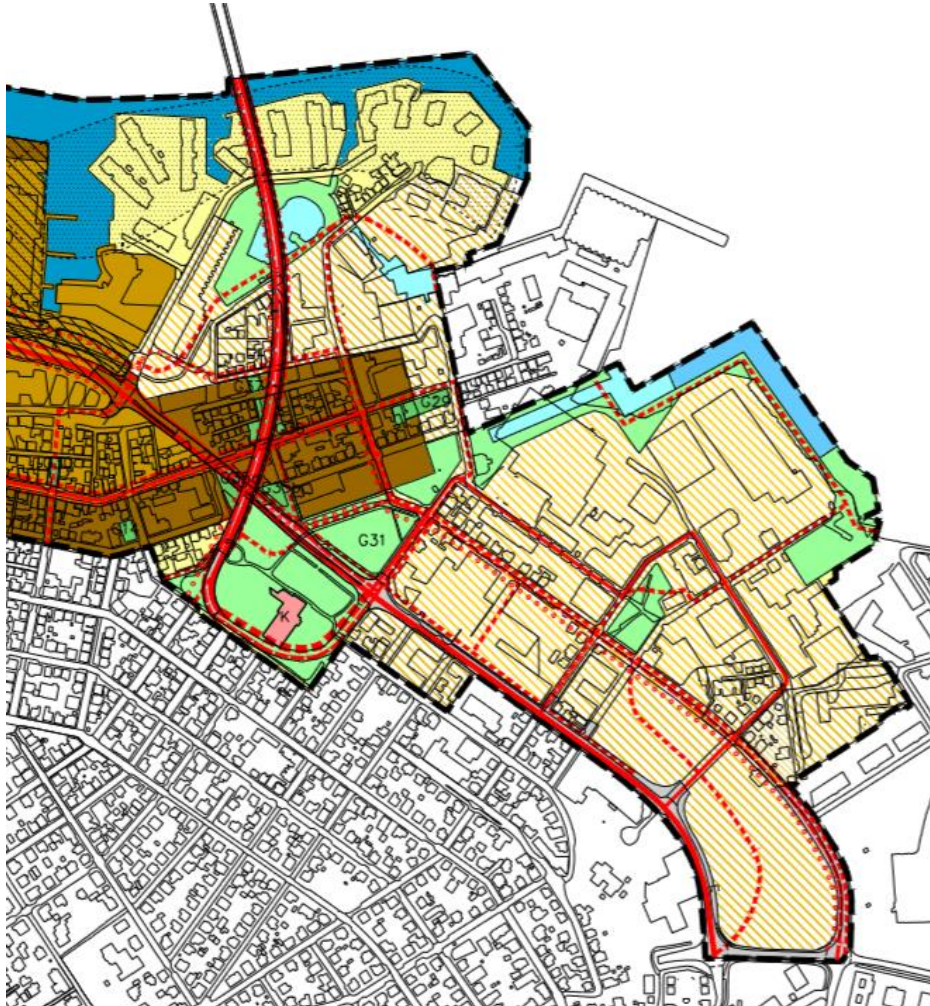
	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Kulturmiljøer og trehusbyen</b>	Stasjonsområdet inngår i trehusbyen, men er ikke markert som kulturhistorisk verdifullt område i kulturminneplanen.	Planen legger opp til en vesentlig fortetting av kollektivknutepunktet og delvis fortetting av St. Olav. Planen vil vesentlig endre omgivelsene i området og	Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som negativ. Begge alternativer gir en

	<p>Kannik prestegård (turistforeningen) inngår i objektlisten. St. Olavsområdet inngår også i trehusbyen. Sørvestre del ved St.Fransiscus/katolsk kirke vises som kulturhistorisk verdifullt område.</p> <p>For stasjonsområdet tilsvarer eksisterende situasjon omtrent regulert situasjon. Kulturhistorisk verdifulle områder i St. Olav er i hovedsak regulert til bevaring. Vurderinger av skala og siktlinjer, se egne vurderinger under bylandskap og byform. Nullalternativet gir en nokså stabil situasjon for kulturmiljøet, men domineres likevel av omgivelsene rundt som er av en vesentlig større skala.</p>	<p>dette vil påvirke omkringliggende kulturmiljø. To bygg på objektlisten (St.Fransiscus og Kannik Prestegård) må rives eller flyttes. I følge gjeldende regulering kan Kannik prestegård flyttes.</p>	<p>negativ situasjon for kulturmiljø, men virkningen av planen er mer omfattende enn nullalternativet.</p>
<b>Fredninger</b>	<p>Områdene er ikke fredet, men grenser begge til fredningsområde Middelalderbyen. Nullalternativet har virkning på middelalderbyen som influensområde og er knyttet til den visuelle virkningen den storskalerte bebyggelsen i områdene representerer.</p>	<p>Som nullalternativet, men den visuelle virkningen er mer omfattende enn i nullalternativet pga. mer omfattende utbygging. Breiavannet gir større åpent landskap mellom knutepunktsbebyggelsen og den historiske bebyggelsen og demper virkning av skalaforskjell.</p>	<p>Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som negativ for tema fredninger på grunn av endringsomfang. Konsekvensen er ikke knyttet til fredningsområder direkte.</p>
			<p><b>Konsekvensen av planen i stasjonsområdet og St. Olav sammenlignet med nullalternativet er vurdert som negativ for tema kulturminner.</b></p>

## 5.7 Stavanger Øst og Paradis

### 5.7.1 Stavanger øst

#### 5.7.1.1 Forenklet beskrivelse av planen



Figur 41. Utdrag fra plankart for Stavanger øst (for tegnforklaring jf. vedlegg 1).

#### **Plangrep:**

Knytte viktige deler av Stavanger øst sterkere til sentrum. Bygge opp under utviklingen i området, men sikre videre utvikling av et flerfunksjonelt sentrumsområde der særlig næringsandelen i bebyggelsen styrkes og slik at viktige gater gis et aktivt innhold.

#### **Planendring:**

- Endring av formål langs Pedersgata til sentrumsformål
- Sammenhengende visning av kombinert formål inkludert bestemmelser med åpning for detaljhandelsetablering i avgrenset omfang
- Bestemmelser som sikrer bevaring av gjenværende hermetikkindustribebyggelse

For utfyllende beskrivelse av planen – se planbeskrivelsen og planbeskrivelse til andre og tredje høring.

### 5.7.1.2 Gjeldende planer

#### **Kommuneplanen 2014 – 2029:**

Kommuneplanen viser i hovedsak områdene med kombinert formål, unntatt mindre næringsområder sør og øst for Badedammen, samt lokalsenteret Tinnfabrikken som vises med sentrumsformål.

Kommuneplanens handelsbestemmelser angir maksimalt 8000 m<sup>2</sup> handel i lokalsenteret.

Turforbindelse gjennom området langs Ryfylkegata.

#### **Kommunedelplan for Kulturminner:**

Kulturminneplanen angir deler av bebyggelsen flere steder som område regulert til bevaring, særlig i kvartalene nord for Pedersgata som også inngår i trehusbyen. Objektene 235 Chr. Bjellands trykkeri, 236 Chr. Bjellands maskinverksted, 237 Hermetikkfabrikken Fram, 239 Hermetikkfabrikken Star, 376 Sveitserbygg, 233 Skipsverftet Stavanger Støberi & Dok, 231 Hermetikkfabrikken Norrig, 229 Fugellis Sydvestfabrikk, 232 Hermetikkfabrikken Borgen Packing, 230 Tou Bryggeri og 249 Stavanger Tinfabrik inngår i dette området.

#### **Gjeldende reguleringer:**

Vestlige deler omfattes i hovedsak av plan 1901 som regulerer det meste av bebyggelsen til ulike kombinasjonsformål. Østre deler fra Kvitsøygata inngår i en rekke større og mindre reguleringsplaner som også regulerer det meste av bebyggelsen til kombinasjonsformål.

### 5.7.1.3 Konsekvensvurderinger

#### **Bystrukturer**

Materialet gir ikke grunnlag for å vurdere bylandskap, siktlinjer og sol/skygge.

Området har en relativt konsistent bystruktur med hovedsakelig tydelige kvartalsavgrensninger og liten grad av utflytende trafikkområder.

Planen viderefører eksisterende bystrukturer. Konsekvensene av planen for tema bystruktur vurderes som nøytral.

#### **Forurensning**

Ingen registrert grunnforurensning. Støybelastning langs Haugesundsgata og Ryfylkegata. Nøytral konsekvens.

#### **Barn og unges oppvekstvilkår**

Kjelvene sentralt i området utgjør viktigste byrom for barn og unge med et variert utvalg av funksjoner for ulike aldersgrupper. Noe begrenset opparbeidelse av lekeplassarealer i øvrige deler av området.

Virkingen av dagens situasjon er en noe mangelfull tilgang på lekearealer, men gjennomføring av planlagte lekeplassfunksjoner i gjeldende reguleringer vil over tid gi en mer tilfredsstillende situasjon. Planen vil kunne utløse nye reguleringer som følger nyere kommuneplankrav (lekefunksjoner innen gitt avstand og ikke knyttet til prosjektstørrelse) og dette vil trolig gi en mer dekkende situasjon for barn og unges oppvekstvilkår.

Konsekvensen av planen er vurdert som nøytral til positiv for barn og unges oppvekstvilkår.

#### **Naturmiljø**

Planen berører ikke naturmiljøinteresser i denne delen av planområdet.

### **Kulturmiljø**

Gjenværende rester av Stavangers hermetikkindustri inngår i denne delen av planområdet. Nullalternativet, forstått som overordnede planer og regulert situasjon, gir en situasjon med svake overordnede føringer for bevaring av gjenværende bygg fra hermetikkindustrien.

Planen innebærer at viktige deler av hermetikkindustrien må reguleres til bevaring. Planen gir også klarere føringer for bevaring av kulturminneplanens objektliste.

Konsekvensen av planen for tema kulturmiljø er vurdert som positiv.

## 5.7.2 E17 Paradis

### 5.7.2.1 Forenklet beskrivelse av planen



Figur 42. Utdrag fra plankart for Paradis (for tegnforklaring jf. vedlegg 1).

#### **Plangrep:**

Planen skal bidra til å gi forutsigbarhet for den videre utviklingen av Paradisområdet idet deler av jernbanefunksjonene skal flyttes ut av området. I tråd med Byveksttalen er det vesentlig for kommunen at rammene også bidrar til forutsigbarhet for at viktige deler av området åpnes for sentrumsnær byutvikling.

Planen gir derfor oppdaterte arealmessige rammer for jernbaneområder og byggeområder.

#### **Planendring:**

- Bestemmelsesområder med plankrav og enkle føringer for bymessig bebyggelse
- Hensynssone høyhusområde H2 ved Paradis stasjon med tilhørende kvalitetskrav
- Samferdselslinjer med gjennomgående gang- og sykkelnett

- Endret arealvisning fra grøntområde til byggeområde og fra byggeområde til jernbaneområde

For utfyllende beskrivelse av planen – se planbeskrivelsen og planbeskrivelse til andre og tredje høring.

### 5.7.2.2 Gjeldende planer

#### Kommuneplanen 2014 – 2029:

Jernbanearealene viser i gjeldende kommuneplan som trafikkareal jernbane. Utbyggingsdelen av området viser som kombinert byggeområde. Hovedgrønnstruktur langs Hillevågsvatnet og nærmest gravlunden viser også. Byggeområdene inngår i hensynssone infrastruktur med krav om tilrettelegging for vannbåren varme.

#### Kommunedelplan for Kulturminner:

Kommunedelplanen har ingen særskilte føringer for Paradisområdet. Lagård gravlund er regulert til bevaring og vises også som dette i kulturminneplanen.

#### Gjeldende reguleringer:

Området er i hovedsak uregulert. Deler av jernbanearealet mot nord inngår i planene 278 og 231 og viser som trafikkareal/unyansert arealformål.

### 5.7.2.3 Konsekvensvurderinger:

#### 5.7.2.3.1 Bylandskap og byform

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Paradis gir lav måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.	Planen i Paradis gir høy måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Bylandskap</b>	Paradis utgjør starten på terrengdraget som går fra Hillevågsvannet, via Stavanger stasjon og til Breiavannet. Spredt bebyggelse tilpasset jernbanedrift gir et lite definert og tilfeldig bylandskap.  Nullalternativet uten framtidig utbygging representerer et åpent, «industrielt» og transportpreget landskap.	Planen legger opp til et homogent bylandskap med bebyggelse i kjent og robust bymessig skala på 5-7 etasjer som vil framstå som en videreføring av landskapsrommet, spesielt mot vest.  Planen vil gi en situasjon med et relativt homogent bylandskap.  Lengst sør i planområdet ved Paradis stasjon kan det vurderes høyhus	Konsekvensen av planen er samlet positiv sammenlignet med nullalternativet med tanke på bylandskap.



	Gjeldende kommuneplan åpner deler av området for utbygging med høy utnyttelse uten videre konkrete føringer for byforming.	innenfor H2. I dette området er det et eksisterende høyhus samt flere regulerte høyhus.	
<b>Bystruktur</b>	Området domineres i dag av jernbanen med driftsbanegård, henstillingsspor og lagerbygninger og har ingen eksisterende bystruktur.	Planen gir få føringer for framtidig bystruktur. Virkningen av planen vil avgjøres på reguleringsplannivå.	Konsekvensen av planen er positiv sammenlignet med nullalternativet med tanke på bystruktur i den forstand at det ikke finnes bystrukturer i området i dag. Kvaliteten på framtidig bystruktur fastsettes på reguleringsnivå.
<b>Siktlinjer</b>	I dag er det relativt fri sikt gjennom området.	Kvartalsstruktur med de byggehøydene planen legger opp til vil i liten grad påvirke sikt mellom Våland og Storhaug.	Konsekvensen av planen er nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på siktlinjer.
<b>Sol og skygge</b>	Deler av eksisterende bebyggelse i Lagårdsveien gir begrenset skygge i området.	Ny bebyggelse internt i området vil kunne gi noe skygge på interne veier og sjøpromenade. Bebyggelse mot disse områdene begrenses til 3 etasjer for å minimere skyggevirking. Friområdene blir også begrenset berørt.	Konsekvensen av planen er delvis negativt sammenlignet med nullalternativet med tanke på sol og skygge. Skyggelegging av promenade vektlagt.
			<b>Samlet konsekvens av planen i Paradis for tema byform og bylandskap er vurdert som positiv sammenlignet med nullalternativet.</b>

Forurensning

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Paradisområdet gir middels måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.	Planen i Paradisområdet gir middels måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Støy</b>	Området er noe utsatt for jernbanestøy over 55 dB på hele strekningen. Det forventes økt frekvens på Jærbanen og tilsvarende økning i støy. Nullalternativet vil øke støybelastningen i området noe.	Større utbyggingsvolumer vil generere en del trafikk i området. Trafikkvolumet vil avhenge av biltilgjengeligheten knyttet til adkomster og parkeringsdekning. Planen gir redusert parkeringsdekning sammenlignet med kommuneplanen, men øker antallet adkomster. Motsatte virkninger på privatbiltrafikken og støy. Samlet vurderes planen å gi noe økning i støy.	Konsekvensen av planen er negativ sammenlignet med nullalternativet med tanke på støy. Planen øker støyen noe mer enn nullalternativet på grunn av større utbyggingsvolum.
<b>Registrert forurensning</b>	Ingen registrert forurensning innenfor området, men det er grunn til å forvente forurensede deponeringsmasser og forurensning knyttet til jernbanedrift i området. Ettersom nullalternativet også impliserer utbygging i området over tid, kan eventuell forurensning forventes ryddet opp i.	Planen innebærer utbygging i området og eventuell forurensning i området vil da ryddes opp i.	Konsekvensen av planen for registrert forurensning er nøytral sammenlignet med nullalternativet. Begge alternativer gir opprydning i eventuelle forurensningsforekomster.
			<b>Samlet konsekvens av planen i Paradisområdet for tema forurensning er vurdert som negativ</b>

			<b>sammenlignet med nullalternativet.</b>
--	--	--	---

### 5.7.2.3.2 Barn og unges oppvekstvilkår

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Paradisområdet gir middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om attraktive og utviklende oppvekstmiljø.	Planen i Paradisområdet gir middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om attraktive og utviklende oppvekstmiljø.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Barns behov</b>	Lekefunksjoner kan etableres ved utbygging. Ikke skole og barnehage i nærområde. Støybelastning fra jernbane.	Lekefunksjoner kan etableres ved utbygging. Ikke skole og barnehage i nærområde. Støybelastning fra jernbane.	Konsekvensen av planen for barns behov vurderes som nøytralt sammenlignet med nullalternativet.
<b>Brukes av barn</b>	Innenfor det vurderte området er det ingen kjente arealer som eksplisitt brukes av barn til lek. Nullalternativet har ingen virkning for arealer som brukes av barn og unge.	Som nullalternativet.	Konsekvensen av planen er vurdert som nøytral for tema bruk av barn/unge sammenlignet med nullalternativet. Ingen av alternativene har virkninger for arealer som brukes av barn og unge.
<b>Trygg skolevei</b>	Området sokner til Våland skole med dagens skolekretser. Mest aktuelle skoleveier er i nye vegforbindelser over jernbanen, over Lagårdsveien i lysregulerte fotgjengeroverganger og gjennom boligkater med lite trafikk. Kryssing av Lagårdsveien i plan vurderes ikke som tilstrekkelig trygg skolevegsituasjon på grunn av trafikkmengden.	Som nullalternativet. Ved større utbygging må endring av skolegrenser ut fra områdets geografiske plassering gjennomgås. Tilknytning til Storhaug skole forutsettes for å gi en trygg skolevegsituasjon.	Konsekvensen av planen vurderes som nøytral sammenlignet med nullalternativet. Begge alternativer har utrygg kryssing av Lagårdsveien i plan, men skolegrenser forutsettes endret.

			<b>Samlet konsekvens av planen for tema barn og unges oppvekstvilkår i Paradisområdet er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>
--	--	--	---

Planen vil gi områdeforbedringer og økt tilstedeværelse av folk ulike aldersgrupper i Paradisområdet sammenlignet med dagens situasjon. Dette vil virke positivt i forhold til kriminalitetsforebygging.

#### 5.7.2.3.3 Naturmiljø

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Denne delen av planområdet har liten relevans for kommuneplanens mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold. Nøytral.	Denne delen av planområdet har liten relevans for kommuneplanens mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold. Nøytral.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Naturmangfold</b>	Ingen registrerte interesser. Virkning nøytral.	Ingen registrerte interesser. Virkning nøytral.	Konsekvens av planen i Paradisområdet er nøytralt for tema naturmangfold.
			<b>Samlet konsekvens av planen for tema naturmangfold i Paradisområdet er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>

#### 5.7.2.3.4 Kulturminner

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Paradisområdet gir lav måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.	Planen i Paradisområdet gir lav måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Kulturmiljøer og trehusbyen</b>	Ingen kjente kulturminneinteresser i området. Uregulert, men forutsatt utbygget i overordnede planer. Grenser mot trehusbyen og denne vil bli noe, men ikke vesentlig påvirket av forutsatt utbygging.	Som nullalternativet. Tydeligere føringer for byggehøyde begrenser eventuelle virkninger for trehusbebyggelsen på Våland og Storhaug.	Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som nøytral. Begge alternativer vil i noe, men begrenset grad påvirke tilstøtende trehusby.
<b>Fredninger</b>	Ingen kjente fredninger i området og nullalternativet har ingen innvirkning på gjeldende fredninger.	Som nullalternativet.	Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som nøytral for tema fredninger.
			<b>Konsekvensen av planen i Paradisområdet sammenlignet med nullalternativet er vurdert som nøytral for tema kulturminner.</b>

## 5.8 Offentlige program

### 5.8.1 E3 og E4 'Akropolis'

#### 5.8.1.1 Forenklet beskrivelse av planen



Figur 43. Utdrag fra plankart for 'Akropolis' (for tegnforklaring jf. vedlegg 1).

#### **Plangrep:**

Styrke et sentralt og regionalt viktig område ved innfallsporten til sentrum slik at det på sikt blir mer robust og kan få ny nasjonal betydning, samtidig med at interessen og bruken av området oppgraderes overfor publikum og innbyggere lokalt. Området oppgraderes, tilføres nye funksjoner og ny bebyggelse med rom for flere arbeidsplasser, parkering under bakken og en parkvisjon.

#### **Planendring:**

- Omdisponering av deler av området fra sentrumsformål til grønnstruktur for å sikre viktige grøntarealer
- Bestemmelsesområder med bestemmelser om mulighetene for etablering av ny bebyggelse og om bevaring av eksisterende bebyggelse og parkarealer

#### 5.8.1.2 Gjeldende planer

##### **Kommuneplanen 2014 – 2029:**

Viser studieområdet som sentrumsformål med fri etablering av detaljhandel, og hensynsone bevaring av kulturmiljø.

##### **Kommunedelplan for Kulturminner:**

Bebyggelsen øst for Muségata er regulert til hensynssone bevaring. Tre bygg inngår i objektlisten for kulturminner: Teateret, Muségata 4 (Turnhallen) og Muségata 16 (Stavanger Museum). Bebyggelsen vest for Muségata skal prioriteres for ny regulering. Objektlisten peker på at Stavanger Sykehus, Sykehusparken og Kannikparken skal vurderes som hensynssone bevaring/kulturminne. Studieområdet ligger innen Trehusbyen Stavanger.

#### Gjeldende reguleringer:

Hele planområdet er regulert til offentlig formål helse, sosiale institusjoner, grøntareal, park, offentlige kontorer, Rogaland Teater, Gamle Turnhall og Stavanger Museum og offentlig trafikkareal.

#### 5.8.1.3 Konsekvensvurderinger:

##### 5.8.1.3.1 Bylandskap og byform

	Nullalternativ	Planen
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet for «Akropolis» gir lav måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.	Planen for «Akropolis» gir lav til middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om fortetting og omforming.

	Virkning nullalternativ	Virkning plan	Konsekvens
<b>Bylandskap</b>	<p>Det at området betegnes som 'Akropolis' underbygger at anleggene oppleves som et kjent bylandskap tilpasset sin funksjon og sitt program, som institusjonsbygg i et parklandskap.</p> <p>Administrasjonsbygget til Stavanger Museum var et brudd i sin tid, men oppleves i dag som en del av anleggets historie.</p>	<p>Planen utfordrer i liten grad bylandskapet og volum / byggehøyder er tilpasset området og eksisterende bebyggelse. Ved Stavanger museum legges store deler av nytt areal under bakken-/plasseres sør for dagens bygg og går for øvrig ikke går over eksisterende gesims.</p> <p>Ved Gamle Stavanger sykehus suppleres det med bebyggelse som ikke utfordrer bylandskapet. Utbyggingen gir også mulighet til å legge parkering i u-et/under bakken og styrke en parkvisjon for opphold, lek, bevegelse, helse, kultur-opplevelser i urbane omgivelser.</p>	Konsekvensen av planen er samlet nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på bylandskap.

<b>Bystruktur</b>	Strukturelt framstår området som viktige institusjonsbygg i parklandskap.	Planen utfordrer i liten grad den eksisterende bystrukturen, men gir større bygningsmessig fleksibilitet og mulighet for bredde og/eller ny programmering av tilbudet.	Konsekvensen av planen er nøytralt sammenlignet med nullalternativet med tanke på bystruktur.
<b>Siktlinjer</b>	Siktlinjer ved Gml. Stavanger sykehus går i hovedsak i gateløp. Fra Stavanger Museum er det fri sikt mot Storhaug.	Bebyggelsen sperrer ikke vesentlige siktlinjer.	Konsekvensen av planen er nøytral sammenlignet med nullalternativet med tanke på siktlinjer.
<b>Sol og skygge</b>	Ved Gml. Stavanger sykehus gir bebyggelsen noe skygge i eget parkområde. Stavanger museum skyggelegger tilsvarende eget uteområde og deler av Lagårdsveien.	Ny bebyggelse tilfører lite ny skygge på utearealer/park.	Konsekvensen av planen er nøytralt sammenlignet med nullalternativet med tanke på sol og skygge.
			<b>Samlet konsekvens av planen i Akropolis for tema byform og bylandskap er vurdert som nøytralt sammenlignet med nullalternativet.</b>





Figur 44 Registrering Akropolis

### 5.8.1.3.2 Forurensning

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i området gir lav måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.	Planen i området gir middels måloppnåelse for støyretningslinjer og Klima/miljøplan.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Støy</b>	Området er betydelig utsatt for veistøy over 55 dB fra Kannik og Lagårdsveien. Gjennomføring av Bussveien vil redusere biltilgjengeligheten til området noe, men øker også støy knyttet til buss. Den generelle trafikkveksten vil fortsatt påvirke vegnettet rundt.  Virkningen av nullalternativet vil være en tilnærmet uendret støysituasjon.	Generell reduksjoner i parkeringsdekning sammenlignet med kommuneplanen og bussveiutbygging, vil dempe biltrafikk/støy. Virkningen av planen er en forbedring i støysituasjon.	Konsekvensen av planen for støy-situasjon er positiv sammenlignet med nullalternativet. Støysituasjon forbedres.
<b>Registrert forurensning</b>	Ingen registrert forurensning innenfor området. Nullalternativet gir ingen endring for tema forurensning.	Planen gir ingen endring for tema forurensning.	Konsekvensen av planen for registrert forurensning er nøytral sammenlignet med nullalternativet. Ingen av alternativene påvirker registrerte forurensninger.
			<b>Samlet konsekvens av planen i området for tema forurensning er vurdert som positiv sammenlignet med nullalternativet.</b>

### 5.8.1.3.3 Barn og unges oppvekstvilkår

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i området gir middels måloppnåelse for kommuneplanens mål om	Planen i gir området middels-høy måloppnåelse for kommuneplanens mål om attraktive og utviklende oppvekstmiljø, særlig siden

	attraktive og utviklende oppvekstmiljø.	barn og unges nåværende bruk av området sikres sterkere i planen.
--	---	---

	Virkning nullalternativ	Virkning plan	Konsekvens
<b>Barns behov</b>	Bolig ikke tillatt. Lekefunksjoner <i>kan</i> integreres i sykehusparken. Barnemuseet innenfor området. Støy og støvbelastning fra trafikk.	Bolig ikke tillatt. Lekefunksjoner <i>skal</i> integreres i sykehusparken. Bestemmelser forutsetter kvartalslekefunksjon i parken. Barnemuseet innenfor området. Støy og støvbelastning fra trafikk.	Konsekvensen av planen for barns behov vurderes som nøytral sammenlignet med nullalternativet.
<b>Lekeplassnorm</b>	Det tillates ikke boliger i området i nullalternativet. Vurdering av lekeplassnormen er da ikke relevant.	Det tillates ikke boliger i området i planen. Vurdering av lekeplassnormen er da ikke relevant.	Konsekvensen av planen for lekeplassnorm vurderes som nøytral sammenlignet med nullalternativet.  Parkarealer i området kan eventuelt være aktuelle for å innpasse lekeplassfunksjoner til bruk for boliger i nærområdet.
<b>Brukes av barn</b>	Innenfor det vurderte området er eksisterende museer og særlig Barne-museet i aktiv bruk av barn og unge. Sykehusparken brukes noe av barn. I nullalternativet videreføres bruken.	Planen viderefører bruken av området og gir muligheter for videreutvikling av museumsaktiviteter. Ingen vesentlig innvirkning på eksisterende bruk av barn og unge.	Konsekvensen av planen er vurdert som nøytral for tema bruk av barn/unge sammenlignet med nullalternativet. Ingen av alternativene påvirker eksisterende bruk i vesentlig grad.
<b>Trygg skolevei</b>	Nullalternativet åpner ikke for boliger i dette området. Vurdering av skoleveg ikke relevant.	Som nullalternativet.	Konsekvensen av planen vurderes som nøytral sammenlignet med nullalternativet.
			<b>Samlet konsekvens av planen for tema barn og unges oppvekstvilkår i Akropolisområdet er vurdert som nøytral</b>

			<b>sammenlignet med nullalternativet.</b>
--	--	--	---

Planen er nøytralt med tanke på kriminalitetsforebygging.

#### 5.8.1.3.4 Naturmiljø

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet kommuneplanens mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold. Nøytral.	Denne delen av planområdet har liten relevans for kommuneplanens mål om grønt/sjø-områder som bidrar til å sikre naturmangfold. Nøytral.

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Naturmangfold</b>	Større deler av eksisterende parker inngår i naturtype parklandskap, men det foreligger ikke konkrete registreringer av arter. Eventuelle forekomster vil trolig være knyttet til trær og gjeldende regulering angir at trær skal bevares. Gjeldende regulering gir anledning til ny utbygging tilpasset omgivelsene etter nærmere avklaring i bebyggelsesplan.	Planen innebærer at bygningsmassen i området kan utvides. Dette vil berøre registrert naturtypeområde, men i liten grad områder med mye vegetasjon. Virkningen vil dermed være begrenset.	Konsekvens av planen i Akropolisområdet er nøytral for tema naturmangfold. Begge alternativer gir anledning til ny utbygging som berører naturtyperegistrering.
			<b>Samlet konsekvens av planen for tema naturmangfold i Akropolisområdet er vurdert som nøytral sammenlignet med nullalternativet.</b>








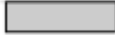



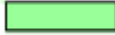


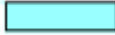



















#### 5.8.1.3.5 Kulturminner

	<b>Nullalternativ</b>	<b>Planen</b>
<b>Måloppnåelse overordnede mål</b>	Nullalternativet i Akropolisområdet gir middels måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby og	Planen i Akropolisområdet gir lav-middels måloppnåelse for kulturminneplanens mål om styrket identitet som trehusby

	formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.	og formidling / bevaringsrammer for kulturmiljøer.
--	---	--

	<b>Virkning nullalternativ</b>	<b>Virkning plan</b>	<b>Konsekvens</b>
<b>Kulturmiljøer og trehusbyen</b>	Hele området vises som kulturhistorisk verdifullt i kulturminneplanen, og museet/teateret er regulert til bevaring. Gjeldende regulering åpner for tilpasset nybygg i område for gamle Stavanger sykehus og tilpassede tilbygg i området for teateret/museet. Virkningen av nullalternativet er at det kan etableres noe ny bebyggelse, men innenfor stramme rammer.	Planen innebærer etablering av ny bebyggelse i begge områder. Bebyggelsen skal tilpasses. Utbyggingen er trolig noe større enn det nullalternativets stramme rammebetingelser ville gitt rom for. Bebyggelsens ikoniske betydning i Stavanger kan forsterkes og tydeliggjøres gjennom ny, kontrasterende bebyggelse i god kvalitet med tilsvarende arkitektoniske kvaliteter.	Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som nøytral.
<b>Fredninger</b>	Det er ingen kjente fredninger i området. Nullalternativet har ingen innvirkning på fredninger.	Som nullalternativet.	Konsekvensen av planen sammenlignet med nullalternativet er vurdert som nøytral for tema fredninger. Ingen av alternativene påvirker fredninger.
			<b>Konsekvensen av planen i Akropolisområdet sammenlignet med nullalternativet er vurdert som nøytral for tema kulturminner.</b>

Vedlegg 1. Tegnforklaring til kart over delområder, utdrag av plankart.

TEGNFORKLARING	
<p><b>Bebyggelse og anlegg (PBL.2008 §11-7-Nr.1)</b></p> <p><b>Nåværende</b>    <b>Nytt i planen</b></p> <p> Boligbebyggelse</p> <p>  Sentrumsformål</p> <p>  Kombinerte formål</p> <p> Tjenesteyting</p> <p> Grav og urnelund</p> <p><b>Samferdselanlegg og teknisk infrastruktur (PBL.2008 §11-7-Nr.2)</b></p> <p> Vei</p> <p>  Kombinert samferdsel</p> <p> Jernbane</p> <p><b>Grønnstruktur (PBL.2008 §11-7-Nr.3)</b></p> <p>  Grønnstruktur</p> <p><b>Bruk og vern av sjø og vassdrag(PBL.2008 §11-7-Nr.6)</b></p> <p> Bruk og vern av sjø og vassdrag friluftsområde med strandsone</p> <p>  Friluftsområde</p> <p>  Ferdsel</p> <p>  Småbåthavn</p>	<p><b>Plankart med utvalg. Visning av:</b></p> <p><b>Gjennomføringszone (PBL.2008 §11-8 d)</b></p> <p> Krav om felles planlegging</p> <p><b>Hensynsoner(PBL.2008 §11-9 )</b></p> <p> Bestemmelsesområde med krav om regulering</p> <p><b>LINJESYMBOL</b></p> <p> Planens begrenning</p> <p> Grense for arealbruk</p> <p> Grense for gjennomføringszone</p> <p> Grense for bestemmelsesområde</p> <p> Hovedvei bil, ferdig tunnel</p> <p> Hovedvei bil, fremtidig</p> <p> Samlevei bil, fremtidig</p> <p> Gangvei, fremtidig</p> <p> Sykkelvei, fremtidig</p> <p> Kollektivtrase, fremtidig</p> <p><b>SYMBOL</b></p> <p> Kollektivknutepunkt</p> <p style="text-align: right;"><b>Nord</b> </p> <p style="text-align: center;">Målestokk 1:5000 i A1 Målestokk 1:10000 i A3</p>
<p>ILLUSTRASJON</p> <p>Stavanger sentrum</p>	<p>PLAN NR.</p> <p>129K</p>

## Vedlegg 2. Eldre, verneverdig bebyggelse innenfor trehusbyen der det i bestemmelsesområdene for sentrumsplanen åpnes for riving.

Antall eldre murhus står med blå tall. ANT.= antall

OMRÅDE	ANT. ELDRE HUS I OMRÅDET	AV DISSE, ANT. VERNEDE	ANT. HUS SOM KAN RIVES	AV DISSE, ANT. VERNEDE
B3	4, 1	-	2	-
B4A	5, 1	5, 1	1	1
B4b	5	5	1	1
B5	4	-	1	-
B6	2	-	1	-
B7	3	-	-	-
B8	2, 1	-	-	-
B9	3, 1	1	2	-
<b>Sum B</b>	<b>28, 4</b>	<b>10, 2</b>	<b>7, 1</b>	<b>1, 1</b>

OMRÅDE	ANT. ELDRE HUS I OMRÅDET	AV DISSE, ANT. VERNEDE	ANT. HUS SOM KAN RIVES	AV DISSE, ANT. VERNEDE
C1	8	-	7	-
C3	5, 1	5, 1	5, 1	5, 1
C7	10	-	10	-
C4	8	-	8	-
<b>Sum C</b>	<b>31, 1</b>	<b>5, 1</b>	<b>30, 1</b>	<b>5, 1</b>

OMRÅDE	ANT. ELDRE HUS I OMRÅDET	AV DISSE, ANT. VERNEDE	ANT. HUS SOM KAN RIVES	AV DISSE, ANT. VERNEDE
E1 og E2	13	-	13	-
E4	1	-	-	-
E5	1	-	1	-
E6	3	-	3	-
E8	3, 3	-	1	-
E10	1	-	-	-
E11	2	-	2	-
<b>Sum E</b>	<b>21, 6</b>	-	<b>16, 4</b>	-
Ingen verneede hus i område E, men to som er med i kulturminneplanen (objekt nr 467 og 469 i kulturminneplanen)				

	ANT. ELDRE HUS I TOTALT	AV DISSE, ANT. VERNEDE	ANT. HUS SOM KAN RIVES	AV DISSE, ANT. VERNEDE
<b>TOTALT</b>	<b>80, 11</b>	<b>15, 3</b>	<b>53, 6</b>	<b>6, 2</b>

