Samfunnsdel og planbeskrivelse
Kommunedelplan
for Stavanger sentrum

Høringsversjon 5.april 2016

Revidert 16.06.2016 iht. vedtak i kommunalutvalget 24.05.2016



STAVANGER KOMMUNE

Samfunnsdel og planbeskrivelse

Kommunedelplan for Stavanger sentrum

Høringsversjon 05.04.2016, sist revidert 16.06.2016 iht. vedtak kommunalutvalget 24.05.2016

STAVANGER KOMMUNE

Forord

Det er over 20 år siden Stavanger sentrum fikk sin egen plan for hvordan sentrum skulle utvikle seg i framtiden. Gjennom planen tok sentrum viktige skritt videre knyttet til kulturminnebevaring og utvikling av byrom.

Nå er tiden moden for å vedta en ny sentrumsplan som skal ta byen videre. Visjonene for byrommene og byens historie som sjøfartsby, industriby og som trehusby er ikke glemt. Men den nye planen har lagt mye vekt på å skape et trendbrudd for Stavanger sentrums posisjon, regionens viktigste sted for handel, tjenester og kultur etter en lang periode med sterkest vekst utenfor sentrum. Det har hatt betydning for de valgene kommunen har tatt.

Alle har et forhold til sentrum – byens hjerte. Mer enn noe annet sted i kommunen, har alle et eierforhold til hva vi gjør med sentrum i framtiden. Derfor vekker planarbeidet engasjement og debatt, uansett hvilke valg vi tar.

Når planforslaget nå skal gjennom sin siste høringsrunde, håper vi at så mange som mulig gir oss konstruktive tilbakemeldinger på hvordan planen kan bli bedre og enda mer gjennomførbar; og at dere forteller oss hva dere setter pris på og som vekker begeistring. For at du skal kunne se for deg hvordan det vi foreslår kanskje vil kunne se ut, inneholder planen denne gangen et rikt illustrasjonsmateriale blant annet fra en 3D-modell. Takk til Alliance Arkitekter for bistand med modell og illustrasjoner. Vi takker også tidligere prosjektleder Kristin Gustavsen for en involverende planprosess som har fått fram mange nye og spennende utviklingstanker rundt sentrum.

Dette er ikke bare kommunens plan for sentrum. Det er byens plan for sentrum. Sentrums framtid handler om hvilke valg vi tar i fellesskap. Engasjer deg og bli med å gjøre den til din egen. Den nye sentrumsplanen er bare begynnelsen på en fantastisk fremtid for byens hjerte.

Stavanger, 5. april 2016

Gunn Jorunn Aasland
direktør Kultur og byutvikling

Ole Martin Lund
kommuneplansjef

Tor Brynjar Welander
prosjektleder

Innhold

1 FORMÅLET MED PLANEN (OPPGAVE) 5

2 MÅL FOR STAVANGER SENTRUM - SAMFUNNSDEL 6

2.1 MÅL OG STRATEGIER FOR UTVIKLINGEN AV STAVANGER SENTRUM 6
2.2 UTFORDRINGER OG MULIGHETER 7
2.2.1 Hva er de største utfordringene til Stavanger sentrum i dag? 7
2.2.2 Hvor ligger sentrums fremste fortrinn, egenskaper og ressurser for en positiv utvikling? 9
2.3 HVA SKAL TIL FOR Å STYRKE STAVANGER SENTRUM OG HVORDAN SIKRER VI BEST AT DET SKJER? 11
2.4 VIRKEMIDLER 12
2.5 SAMARBEID 14
2.6 HOVEDGREP FOR BYUTVIKLING 16
2.7 SENTRUMSPLANEN OG SMARTBYSATSINGEN 19

3 PLANBESKRIVELSE 21

3.1 HVA ER EN PLANBESKRIVELSE? 21
3.2 HOVEDTREKK I PLANFORSLAGET 21
3.3 UTDYPNING AV DE KONKRETE LØSNINGSFORSLAGENE 42
3.3.1 Avklare utviklingskapasitet – og forutsetninger (1) 42
3.3.2 Etablere nye og utbedre eksisterende byrom (2) 116
3.3.3 Forbedre tilgjengeligheten for gående, syklister, kollektiv- og næringstrafikk (3) 125
3.3.4 Prioritere sentrumsrettet trafikk (4) 139
3.3.5 Trygt og rent sentrum (5) 144

4 VIRKEMIDLER UTENFOR PLAN- OG BYGNINGSLOVEN 150

4.1 HELHETLIG BYUTVIKLINGSSTRATEGI FOR SENTRUM 150
4.2 OVERORDNEDE ERFARINGER FRA ARBEIDET 151
4.3 DELRAPPORTEN "VIRKEMIDLER I SENTRUMSUTVIKLINGEN" 152
4.4 DELRAPPORTEN "STRATEGISK PLANLEGGING, TEMPORÆR PROGRAMMERING OG ARRANGEMENTER" 154
4.5 VIDEREFØRING AV ARBEIDET 156

Forklaring vedrørende vedtak og oversendelsesforslag

Endringer *vedtatt* av kommunalutvalget 24.mai 2016 er innarbeidet i plankart og bestemmelser.

Kommunalutvalget vedtok også at alle oversendelsesforslag følger planen på høring. I Stavanger kommune har partiene anledning til å fremme forslag som ikke voteres over. Slike forslag kalles oversendelsesforslag og fremmes på vegne av ett eller flere partier.

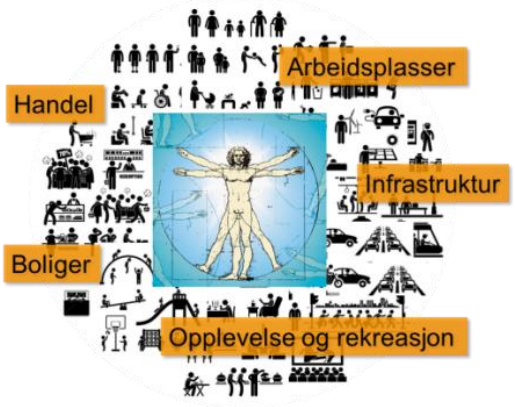
Oversendelsesforslagene som følger denne planen på høring er gjengitt i utfelte rammer i den delen av planbeskrivelsen der temaet omtales og angir hvilke parti som fremmet forslaget.

Eksempel:

> **Oversendelsesforslag Fremskrittspartiet:** Planen bør inneholde en strategi for å reaktivere ubebodd/ubenyttet areal i sentrumskjernens 2.-4. etasjer til boliger. (f.eks. studentboliger, ungdomsboliger m.m.).

Rådmannen følger opp og vurderer oversendelsesforslagene når høringen er avsluttet.

1 Formålet med planen (oppgave)



Figur 1 Plantema jfr. planprogram

Politisk bestilling

Stavanger formannskap gjorde i 2008 vedtak om revisjon av sentrumsplanen og vektla i bestillingen at revisjonen særlig skulle vurdere mulighetene for nytt utbyggingspotensial og behovene for sentrumsutvidelse og infrastrukturtiltak.

Planens hovedoppgaver

I planprogrammet fra 2012 ble det fastlagt at formålet med planarbeidet var å utarbeide en kommunedelplan som skulle gi nye rammer for utviklingen av Stavanger sentrum. Planarbeidet skulle ha et strategisk- og langsiktig utviklingsperspektiv og utarbeides i nært samarbeid mellom offentlige- og private sentrumsaktører.

I første høring av planarbeidet vinteren 2014/15 fremgikk det at formålet med *Kommunedelplan for Stavanger sentrum* å fastlegge mål for sentrumsutviklingen og utarbeide forslag til en plan for å nå disse målene.

Målene kan du lese om på de neste sidene. Deretter forteller resten av dokumentet hvordan vi tror at målene kan nås.

Viktige hensyn i tilnærmingen

En strategiplan for sentrumsutvikling skal favne mange ulike og noen ganger motstridende hensyn. Planens oppgave er å prioritere mellom hensynene.

Ut fra den politiske bestillingen og nasjonale, regionale og kommunale mål for sentrum har kommunen i dette planforslaget vektlagt mål og planløsninger som gir sentrum økt tyngde i et byutviklingsperspektiv på bakgrunn av følgende:

- Kommuneplanens mål om et sterkt og levende regionssenter styrket gjennom aktiv sentrumsutvikling i et offentlig-privat samarbeid og effektive planprosesser.
- Regionalplanens mål om å styrke bysentrene som viktigste arena for en rekke viktige samfunnsfunksjoner.
- Statens forventninger om å vektlegge bysentrene og knutepunktene som viktigste arena for by- og arealutvikling.

Utdyper kommuneplanen

Sentrumsplanen er en kommunedelplan og innebærer derfor at planen utdyper kommuneplanens mål, strategier og føringer for sentrum. Når planen vedtas vil den gå foran og erstatte kommuneplanens føringer for planområdet.

2 Mål for Stavanger sentrum - samfunnsdel

2.1 Mål og strategier for utviklingen av Stavanger sentrum

Hovedmål:

Stavanger sentrum skal være regionens viktigste bysenter som går foran og viser fremtiden for den bærekraftige byen.

Delmål:

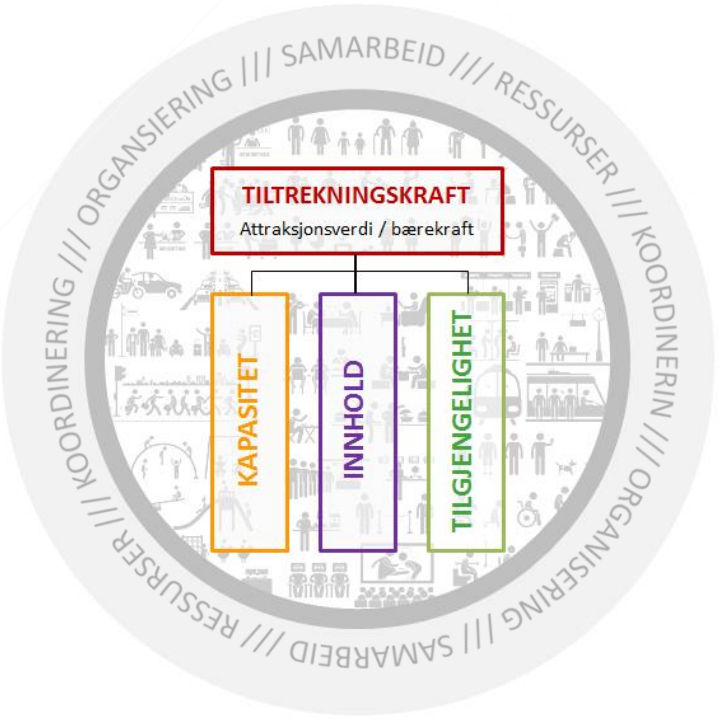
For å nå hovedmålet må Stavanger sentrum styrkes gjennom å:

- være attraktiv regionhovedstad som er tyngdepunkt for handel, arbeidsplasser, boliger og opplevelser.
- sikre fortetting av knutepunkt og bystrukturer.
- være viktigste møteplass for menneskene som bor og hører til byen.
- skape gater, byrom og bygg som gir en gåvennlig by.
- stolt vise fram og videreutvikle vår historiske identitet som sjøfartsby, industriby og trehusby.
- være foretrukket reisemål for besøkende til byen og andre destinasjoner.

Strategier:

Derfor skal sentrum:

- tilby egnede arealer til næring, bolig og andre aktuelle sentrumsfunksjoner (Kapasitet).
- ha et innhold som holder seg samtidsaktuelt og samtidig utnytter sin verdifulle historiske identitet og egenart, tilgjengelige ressurser, byrom og rolle som regionhovedstad (Innhold).
- gjøres attraktivt å reise til og bevege seg i (Tilgjengelighet).
- rustes til å ivareta egen positiv utvikling og konkurransen med andre (Organisering).



Figur 2 Strategimodell som viser mål og strategier for gjennomføring av målene

2.2 Utfordringer og muligheter

Hva betyr egentlig å styrke Stavanger sentrum? For å gi svar på det, må vi først ha en forståelse av:

1. **Hva er de største utfordringene Stavanger sentrum står ovenfor i dag?**
2. **Hvor ligger sentrums fremste fortrinn, egenskaper og ressurser for en positiv utvikling i tråd med overordnede føringer?**

Gjennom en åpen planprosess har vi fått mange innspill om sentrums utfordringer og muligheter. I tillegg har vi kartlagt og undersøkt tilgjengelig fakta, gjennomført en rekke funksjonsanalyser og gjort ulike studier av utviklingsmuligheter og prognoser. Under er noen viktige hovedtrekk.

2.2.1 Hva er de største utfordringene til Stavanger sentrum i dag?

Veksten skjer andre steder

Innenfor handelsomsetning, arbeidsplassutvikling og reiser har sentrum de siste årene hatt en tilnærmet nullvekst. Det er en utfordring som forsterkes av at regionen i samme periode har hatt en betydelig vekst. Sentrum taper dermed sin andel og posisjon, stikk i strid med overordnete mål.

Stavanger sentrum er ikke lenger et naturlig geografisk sentrum i kommunen og regionen, selv om det historisk sett har vært det. Stavanger sentrums rolle som regionens viktigste senter for handel og regionens ledende arbeidsplassområde, blir utfordret av andre regionale målpunkter (eksempelvis Forus og UiS) som har stor tiltrekningskraft.

Mangler store nok og egnede næringsbygg

Det er etterspørsel etter lokaler i sentrum, men tilbudet av egnede lokaler mangler. Sentrum er med dette ikke noe reelt lokaliseringsalternativ for større kontorbedrifter og handelskonsepter. Vi har en situasjon der tilbud og etterspørsel ikke samsvarer.



Illustrasjon. Slik vil det se ut.
FOTO: Helen & Hard

SR-Bank fikk ja til nybygget i Bjergsted

Figur 3: Faksimile Aftenbladet. SR-bank bygger nytt for å få stor nok plass i sentrum

Gater med høy ledighet svekker omdømme

Det er lite ledige lokaler i sentrum, men det som står ledig er samlet i noen av gatene på sentrumshalvøya. Selv om andelen ledige lokale er lavest i regionen, er den likevel veldig synlig, omtalt og svekkende både for sentrums omdømme generelt og for virksomheter i samme gate/delområde.

Byrom laget for biler

Deler av sentrum har svake bystrukturer. Det vil si at gater er utformet mer som veianlegg og byrom mangler definerte grenser. Utfordringen forsterkes ved at bebyggelsen i flere områder gir lite tilbake til byrommene, bl.a. gjennom lite aktive-, transparente- og tilgjengelige 1. etasjer. Manglende bystrukturer reduserer gå-vennligheten i sentrum og øker den opplevde avstanden mellom områder og funksjoner.

Opplevd parkeringsproblem

Det råder en oppfatning av at det er vanskelig å parkere i sentrum. Noe av forklaringen på dette er at flere av p-anleggene i sentrum oppleves som lite sentrale. Situasjonen er imidlertid at parkeringskapasitet i sentrum samlet sett er meget god. Realiteten er heller for lav dekningsgrad (for få parkerte biler) i flere av sentrumsanleggene, enn mangel på ledige plasser. Men så lenge mange deler oppfatningen om at det er slik, er dette fortsatt en utfordring for sentrum.

Lang reguleringstid

Det tar lang tid å regulere nye utbyggingsprosjekter i sentrum. Utviklingsprosjekter følger ikke en overordnet plan, de gir enkeltvis relativt lite tilbake til sentrumsutviklingen og prosessene er svært tid- og ressurskrevende for alle parter.

Underutviklet kollektivknutepunkt

Stavanger sentrum er regionens kollektivknutepunkt, men svikter på noe av det viktigste for kollektivbrukerne; forutsigbarhet og komfort. Konkret betyr det at vi må bort fra en situasjon der kollektivtrafikken blir forsinket av biltrafikk, der kollektivreisen gjennom sentrum er ukomfortabel som følge av veidekket og der lokalisering av holdeplassene er lite permanente. Flere av de mest brukte holdeplassene tilbyr ikke tak over hodet til ventende passasjerer.

Usammenhengende sykkelnett

Stavanger sentrum ligger i sykkelavstand for en stor andel av byens befolkning, men mangler en sammenhengende tilrettelegging som separerer syklister fra biltrafikk og fotgjengere. Videre er syklistenes plass i trafikkbildet mange steder uklar, kombinert med at en som syklist opplever en rekke systemskifter på en sykkeltur gjennom sentrum.

Svakest der konkurrentene er best

Sentrum er usammenhengende programmert og har ikke et entydig kontaktpunkt for nye interessenter. Det finnes ingen komplett oversikt over ledige lokaler og hvilke lokaler som kan stilles til disposisjon på kort- eller lengre sikt. Det er ingen felles satsning for å få nye aktuelle butikk- og servicetilbud til sentrum og ingen felles strategi for åpningstider og markedsføring. Sentrum er med andre ord svakest der kjøpesentrene er best.

Vannet stiger

Deler av middelalderbyen blir i dag oversvømt ved springflo. Med forventet framtidig havnivåstigning kan deler av denne bystrukturen (bygninger og veier) bli permanent oversvømt.

Ung bynasjon

Den siste utfordringen kan vi ikke dokumentere med fakta og funksjonsanalyser som de andre utfordringene. Når vi likevel velger å ta den med, er det ut i fra sum av de innspillene vi har fått, og erfaringer vi har gjort, i planprosessen: Vi er en relativt ung bynasjon. Det preger vår bykultur, våre forbilder, væremåter og preferanser, som fortsatt er mer rurale enn urbane, og mer individualistiske enn kollektive.

2.2.2 Hvor ligger sentrums fremste fortrinn, egenskaper og ressurser for en positiv utvikling?

Alle peker på sentrum

Nasjonale, regionale og kommunale føringer er nå entydige på at styrking av byer og tettsteder er et av de viktigste fundamentene i en bærekraftig byutvikling. Det gir sentrumsutviklingen i Stavanger sentrum bedre rammevilkår i dag enn tidligere.



Figur 4: Staten forventer at kommunene satser på bysentrene

Verdifull egenart

Stavanger sentrum har en svært verdifull egenart å bygge videre på. Den historiske bebyggelsen, bygningsmiljøer og nærheten til fjordlandskapet, er bærende elementer.

Ressurser med stort potensial

Stavanger sentrum har betydelige utviklingsmuligheter i nåværende og framtidige menneskelige- og materielle ressurser. Vi har naturressurser, kompetansemiljøer og ressurspersoner som vi bare så vidt har begynt å trekke veksler på både innenfor energi, mat, helse, kunst og kultur, arkitektur, reiseliv, forskning og undervisning, mv. Vi har også blitt en interkulturell by.

Urban trend og solide utviklingsaktører

Det er interesse for å etablere arbeidsplasser, handels- og servicekonsepter, mv. i Stavanger sentrum. Flere ønsker også å bo i sentrum. Dersom utviklingen i Stavanger følger internasjonale trender, vil denne utviklingen bare forsterkes i årene framover.

Byen har solide utviklings- og investeringsaktører lokalt og tilsvarende eksterne aktører ser på Stavanger med interesse. På grunn av utvikling den siste tiden vil den positive sentrumsutviklingen være enda mer avhengig av strategisk styrt byutvikling.

Utvidet sentrumssamarbeid

Stavanger har et meget godt utgangspunkt for konstruktivt og virkningsfullt offentlig-privat samarbeid gjennom styrking av allerede etablerte organer som Stavanger sentrum AS, Grønn By og Urban Sjøfront AS, samt i framtiden en mulig BID-ordning.

Regionens beste tilgjengelighet

Stavanger sentrum har regionens høyeste transporttilgjengelighet, slik at enhver utbygging innenfor planområdet vil generere mindre transport enn andre steder i kommunen og regionen.

Det er et stort potensial i å øke sykkelandelen. Drøyt 85.000 (65 %) av Stavangers innbyggere bor innenfor en sykkelavstand på 25 minutter. Sentrum har den laveste bilandelen på reiser, 46 %. Til sammenligning er bilandelen på reiser til Forus og Lura 76 %.

Ordforklaring:

PROGRAMMERING *rommer en helhetlig tilnærming til innhold. Helheten består i å tenke strategisk på hvert enkelt delelement, men også på sammensetningen av disse. Målet med en bevist programmering er først og fremst for å gi best mulig resultat, men også for å kunne trekke lærdom og utvikle videre.*

URBAN *er et uttrykk for bymessighet. Graden av urbanitet styres av menneskelig aktivitet i et avgrenset område. Summen av tett bebygget, tett befolket og aktivt benyttet areal øker den subjektive opplevelsen og dermed også graden av urbanitet for et område.*

RURAL *viser til noe som er landlig og betegner områder eller befolkning lokalisert utenfor byer og administrative senter. Det motsatte av urban.*

2.3 Hva skal til for å styrke Stavanger sentrum og hvordan sikrer vi best at det skjer?

Mennesker styrker sentrum

Utgangspunktet for en positiv sentrumsutvikling er at sentrum *tiltrekker seg mennesker*. Ser vi samlet på utfordrings- og mulighetsbildet består denne tiltrekningskraften av forhold som påvirker vår *lyst*, vårt *behov* og vår *anledning* til å benytte Stavanger sentrum.

Lyst

Har vi *lyst* til å være i Stavanger sentrum? Lysten vår blir bestemt av hvordan vi opplever sentrum. Hvis vi har gode erfaringer med å være i Stavanger sentrum, så oppsøker vi det igjen ofte bare for å få den samme gode opplevelsen. Hva som er viktig for å få den gode opplevelsen varierer fra person til person, men fellesnevner er hvordan vi opplever de fysiske omgivelsene, innholdet og atmosfæren.

I tillegg lar lysten seg påvirke av hvordan sentrum blir omtalt av andre. Som hovedregel vil negativ omtale redusere vår lyst og positiv omtale vil øke vår lyst. Stadig økt søkelys på merkevarebygging av byene understreker viktigheten av dette.



Aktuelt BYAS

Cecilie Rostrup Johnsen holder styr på butikken. Rostrup kaffi og litt te åpnet i nyoppussede lokaler i Sandnes, i januar i år. Av: Lars Idar Vaage

Ulrikke Valvik Mitchell 23. september 2015 kl. 19.33

10 butikker du kun finner i Stavanger og Sandnes

Lei av alle-har-noe-derfra-kjeder? Disse finner du ingen andre steder.

Stavanger og Sandens sentrum bugner av kjekke butikker. Mange av dem er av typen vi ser på hvert hjørne i hver by, som H&M, Cubus og Lindex - såkalte kjedebutikker. Og der kan man jo selvsagt finne mye fint.

Men det finnes også mange unike perler, som du ikke finner noen andre steder enn nettopp i Stavanger og Sandnes.

Figur 5 Faksimile fra Stavanger Aftenblad

Behov

Men lyst alene er ikke tilstrekkelig for å tiltrekke mennesker til sentrum gjennom hele dagen, uka og året og i all slags vær. Neste spørsmål blir da om vi har *behov* for å benytte sentrum? Behovet kan bestå både av hvilke tilbud sentrum gir oss og hvilke funksjoner som ligger her. Når det gjelder tilbud så er eksempelvis vårt behov for å oppsøke torghandel ikke lenger like sterk, fordi vi nå får kjøpt grønnsaker i vår nærhandel. Derimot vil en spesialbutikk eller en anerkjent butikk som ikke finnes i sentrene eller nabobyene, fortsatt representere et behov.

Behov for å oppsøke funksjoner kan eksempelvis være at din arbeidsplass er i sentrum. Din reise til sentrum handler først og fremst om å dra på jobb, men samtidig blir du en sentrumsbruker og bidrar til folkeliv i sentrum. Tilsvarende gjelder hvis du bor i sentrum, oppsøker kulturarenaer, benytter servicetilbud, bytter reisemiddel e.l.

Vår lyst og vårt behov avgjør hvor attraktivt vi opplever sentrum, med andre ord *Stavanger sentrums attraksjonsverdi*.

Anledning

Men attraksjonsverdi er alene ikke tilstrekkelig. Det må også være *anledning* til å drive virksomhet i, arbeide i, bo i, utvikle prosjekter og besøke sentrum. Hvis det ikke finnes egnede lokaler, så kan ikke en virksomhet etablere seg i sentrum. Hvis det ikke er anledning til å utvikle nye prosjekter, så vil det heller ikke komme en betydelig økning av arbeidsplasser og beboere. Hvis det oppleves som mer tungvint å reise til sentrum, vil flere velge alternative reisemål. Hvis det ikke er tilstrekkelig kundegruppe i sentrum, vil anledningen til å drive handels- og servicevirksomhet heller ikke være tilstede. Anledning handler derfor om hvilke rammeforutsetninger som er til stede for en positiv

sentrumsutvikling. Med andre ord *Stavanger sentrums bærekraft*, både økonomisk, økologisk, kulturelt og sosialt.

Tiltrekningskraft

Sentrumsutvikling handler dermed om å bruke de rette virkemidlene for å skape Stavanger sentrums attraksjonsverdi og bærekraft. Lykkes vi med det, så vil sentrum ha *en sterk og selvstendig tiltrekningskraft* både på utviklere og brukere.

Muligheten for å oppnå denne tiltrekningskraften bygger først og fremst på sentrumsinterne forhold, det vil si i hvilken grad vi evner å utvikle selve sentrum. Tiltrekningskraften vil imidlertid også være betydelig påvirket av forhold utenfor sentrum. F.eks. dersom det er bedre rammeforutsetninger for å utvikle prosjekter andre steder, eller når tilbud og funksjoner lokaliseres utenfor sentrum.

Stavanger sentrum inngår i en struktur av mange sentre i byområdet på Nord-Jæren. Innenfor vår egen kommune gjelder det bydels- og lokalsentre og andre viktige konsentrasjoner som Forus og Ullandhaug. På tvers av kommunegrensen inngår også sentrum og øvrige konsentrasjoner i nabokommunene, i denne strukturen. Nye infrastrukturprosjekter som Ryfast og eventuelt Rogfast vil påvirke denne strukturen ytterligere. Dette er svært interessante problemstillinger, som også vil bli mer aktuelle hvis vi får nye kommunegrenser. Det er samtidig veldig store og omfattende problemstillinger. Sentrumsplanen vil bidra til å gjøre denne debatten mer aktuell, og det er både naturlig og ønskelig at det blir diskusjoner om dette i forbindelse med høringen og videre planbehandling.

Samtidig er det viktig at disse perspektivene ikke blir vikarierende for å ta fatt i viktige grep *internt* i sentrum. Hvorvidt sentrum er velfungerende eller ikke, vil ha avgjørende betydning for hvilken rolle og posisjon Stavanger sentrum vil få, eller evner å ta, i framtiden.

2.4 Virkemidler

Virkemidler og effekt

For å oppnå målene og gjennomføre strategiene må vi gjøre et selektivt utvalg av virkemidler, slik at ressursene blir brukt på de områdene som gir størst effekt. Det vil også være avgjørende at det blir reelle virkemidler og ikke kun en serie kjente og nye tiltak, som ikke trekker i samme retning.

Et større fundament

Fremste virkemiddel for å sikre nye arbeidsplasser, boliger og øvrige sentrumsformål, er at arealplanen avklarer og tydeliggjør utviklingskapasitet og -forutsetninger på kort og lang sikt. I dette arbeidet er det sentralt at den nye bygningsmassen plasseres slik at den:

- innpasser seg den verdifulle historiske bebyggelsen og viderefører oppgaven som bærer av sentrums egenart og identitet.
- gir menneskestrømmer i bygatene, spesielt i den indre sentrumskjernen (Sentrumshalvøya/ Middelalderbyen)
- supplerer sentrum med arealer som passer de funksjoner som i dag ikke har sentrum som et reelt lokaliseringsalternativ og som er robuste for framtidig nærings- og boligutvikling
- korter ned mentale avstander og binder sammen eksisterende sentrumsfunksjoner
- benyttes til å stramme opp bystrukturer for å skape mer gåvennlige gater og definerte byrom
- følger opp overordnede planer i helhetlige og stedstilpassede grep
- tilpasser seg klima- og miljøutfordringene og minimerer lokal merbelastning

Levende bygater

Arbeidet med et interessant innhold i sentrum består av en rekke parallelle virkemidler som gjensidig påvirker hverandre. Mest sentralt er hvordan vi benytter førsteetasjene mot gater og plasser, gjennom en styrket programmering av disse lokalene. I det hele er programmering av bebyggelsen sentral og helt avgjørende i et viktig arbeid for at de ulike sentrumsområdene bygger, ivaretar og eller foredler stedegen identitet.

Det vil også omfatte utforming og bruk av eksisterende- og nye byrom som i tillegg vil:

- styrke disse som arenaer for opphold, aktivitet og rekreasjon
- skape attraktive reisemål
- framheve sentrums-, og regionens, eksklusive kvaliteter, ressurser og egenarten, herunder kulturarv.

Aktivitet

Vi kan også i langt større grad benytte arrangementer mer aktivt som byutviklingsgrep, og sikre innholdsleverandører ved å støtte opp rundt initiativtagere, med å rådgi, stimulere og koordinere.

Virkemidler for bedre tilgjengelighet handler både om fysiske tiltak, ved å framstå som åpen og inviterende, samt gjennom å øke kunnskapen om byutvikling generelt og sentrum spesielt.

Rett tilgjengelighet

Konkrete virkemidler vil være å forbedre tilgjengeligheten for fotgjengere, syklister, kollektivtrafikk og nærings - /servicetransport. Bilandelen skal i årene framover reduseres, og reduksjon av parkeringsplasser følger som en naturlig konsekvens av dette. Det vil da være spesielt viktig at resterende parkeringskapasitet er rett dimensjonert og plassert, samt dynamisk driftet til det beste for sentrumsaktiviteten.

I arbeidet med å framstå som åpen og inviterende, er samordning av konkurransedyktige åpningstider og servicenivå det sentrale virkemiddelet, sammen med økt kunnskap om sentrum både til brukere, utviklere, drivere og øvrige beslutningstagere. Opplevd tilgjengelighet til sentrum vil også være avhengig av at sentrum oppleves som trygg og ren.

14 konkrete virkemidler

Oppsummert i kortform er virkemidlene:

1. Avklare og tydeliggjøre utviklingskapasitet og -forutsetninger
2. Videreutvikle eksisterende- og etablere nye byrom.
3. Forbedre tilgjengeligheten for fotgjengere, syklister, kollektivtrafikk og nærings-/servicetransport.
4. Prioritere sentrumsrettet trafikk, inkl. rett plasserte og dimensjonerte p-anlegg
5. Holde sentrum trygg og ren.
6. Styrke programmeringen av lokaler og uterom.
7. Benytte arrangementer mer aktivt som byutviklingsgrep.
8. Støtte opp rundt initiativtagere, med rådgiving, stimulering og koordinering.
9. Samordne konkurransedyktige åpningstider og service.
10. Øke kunnskapen om sentrum og by- og sentrumsutvikling.
11. Strategisk lokalisering av besøks- og arbeidsplassintensiv næring (rett virksomhet på rett plass)
12. Kontinuitet og prioritet i utarbeiding og behandling av plan- og byggesaker
13. Ambisiøs, langsiktig og solid prosjektutvikling og –realisering

14. Sterk og profesjonell kollektiv oppfølging, videreutvikling, iverksetting og gjennomføring av samtlige virkemidler.

2.5 Samarbeid

Samarbeid om brede virkemidler

Tradisjonelt består en kommunedelplan for et sentrumsområde i hovedsak, og ofte utelukkende av, en arealplan etter bestemmelser i plan- og bygningslovens § 11. Flere av de virkemidlene vi foreslår er ikke omfattet av dette lovverket.

For å løse oppgaven med å presentere et løsningsforslag som styrker sentrum, må derfor KDP Stavanger sentrum bevege seg utenfor den tradisjonelle planformen. I stedet for å tilsidesette delmål og virkemidler som ikke omfattes av *Plan- og bygningsloven*, velger vi å la disse inngå i planen.



Figur 6 Virkemidler utenfor Plan- og bygningsloven blir sjeldent fulgt opp som del av en helhetlig strategi

Felles strategiplan for sentrum

Da kan kommunedelplanen bli en helhetlig, sterk og felles strategiplan, som:

- bidrar til felles kunnskap og mer helhetlig og faktabasert forståelse av utfordringer, muligheter, mål og virkemidler.
- får til en samhandling mellom ulike aktører som utnytter både offentlige og private virksomhetsområder, ressurser, kompetanser, mandat og roller.

På denne måten mener vi kommunedelplanen svarer på den politiske bestillingen for planarbeidet og gjør oss i stand til å nå målene.

Oppfølging

Konkret vil virkemiddel 1-5 i hovedsak følges opp av arealplanen og videre behandling av disse framkommer i neste kapittel. Virkemiddel 6-10 behandles videre i siste kapittel.

Indikatorer på om vi er på rett vei er sentrums andel av handelsomsetning, arbeidsplasser, daglige reiser, boliger og bilandel. Faktagrunnlag om status og utviklingstrender, inkl. effekt av tiltak, er grunnleggende for oppfølgingsarbeidet.



2.6 Hovedgrep for byutvikling

Kompakt sentrum som fortrinn

Ved oppstart av planarbeidet ble sentrumsutvidelse omtalt som et av planens hovedgrep. Gjennom planarbeidet har det blitt tydeligere og tydeligere at sentrum i større grad er tjent med en fortettet, kompakt løsning. Det er flere grunner til dette:

- Vitalisering (re-vitalisering) av den verdifulle sentrumskjernen forutsetter at ny aktivitet kommer tettest mulig opp mot den eksisterende bebyggelsen for å utnytte den gjensidige ringvirkningseffekten både i ny og gammel bebyggelse.
- Planarbeidet har avdekket et betydelig utbyggingspotensial innenfor og tett opp mot den eksisterende sentrumsgrensen.
- Nedgangstider i Europa de siste årene har vist at kompakte byer er mer robuste, spesielt i tider med omstilling.
- Kompakt byutvikling er det fremste virkemiddelet i en bærekraftig byutvikling.

Regional vekstmotor

Stavanger sentrum er ett av regionens viktigste næringsområder. Globale utviklingstrender peker i retning av at den største økonomiske utviklingen skjer i de mest urbane områdene og at mange av de mest nyskapende virksomhetene foretrekker å etablere seg i bykjernene der konkurrentene og det største tilbudet av service og rekreasjon finnes. Mange ser på muligheten for å bo urbant som en viktig forutsetning for valg av bosted og arbeidsplass. Det er gode grunner til å forvente at Stavanger sentrum med riktige grep kan fylle en viktig rolle som regional vekstmotor i Stavangerregionen.

Skal sentrum lykkes som regional vekstmotor må det være lagt til rette for en byutvikling som gjør sentrum i stand til å huse moderne næringsbygg, et høyt antall nye boliger og et utvidet handelstilbud. Utregninger i kommuneplanarbeidet viste at sentrum trenger ca. 500 000 nye m² BRA fram til 2030, for å beholde sin nåværende andel av boliger, arbeidsplasser og handel (ref. kapasitetsanalyse i Analysesammendraget). Realistisk må det planmessig tilrettelegges for 1 ½ - 2 ganger arealreserve, fordi enkelte områder vil ta lang tid å utvikle og fordi grepet må gi rom for utvikling også etter 2030. Planen har som ambisjon å legge til rette for en slik styrking av Stavanger sentrum.

Vekstprognosene er i ettertid moderert. Det forandrer imidlertid ikke behovet for å øke kapasiteten i sentrum. Viktigheten av en helhetlig strategisk plan for Stavanger sentrum er bare ytterligere forsterket. Det er nettopp i en situasjon med svake drivkrefter for byutvikling at viktigheten av rett lokalisering er helt avgjørende for en bærekraftig byutvikling.

Samspill mellom bevaring og ny byutvikling

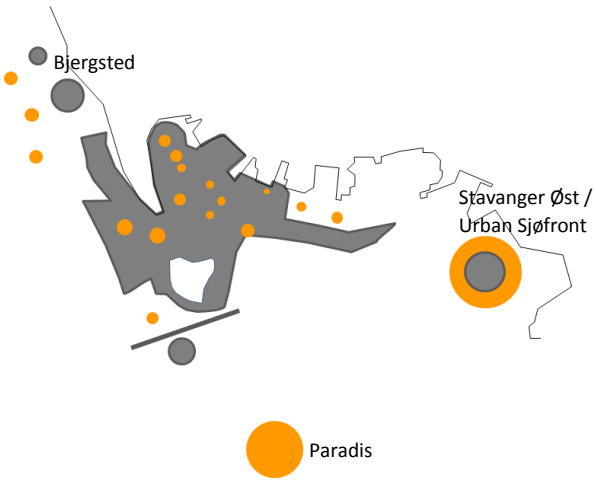
Stavanger sentrum har en historisk verdifull bygningsarv i middelalderstrukturen på sentrumshalvøya, Gamle Stavanger og i større deler av trehusbyen. I møte med nye utbyggingsvolumer, er det lett å tenke at vernehensyn kommer i veien for utviklingen og at store deler av den eldre bebyggelsen da må vike plass. Slik har situasjonen blitt håndtert tidligere. I 1946 vedtok for eksempel et enstemmig bystyre i Stavanger en reguleringsplan for Stavanger sentrum som ville medført sanering av all historisk bygningsmasse. *Den gigantiske planen betyr et vendepunkt i byens historie,* skrev Stavanger Aftenblad i sin dekning av planbehandlingen. Videre ble det skrevet at *Stavanger har store vekst-muligheter hvis vi bare får vekk de gamle, uøkonomiske rønnene i de gamle bydelene og erstatter dem med moderne bygg.* Vi har i dag enkeltbygning er sentrum som fulgte denne planen, men samlet ble ikke planen realisert.

Slike planer er ikke aktuelle i dag. Siden 1975 har vernehensynet stått sterkt. Tidligere saneringsplaner er erstattet med verneplaner. Med noen unntak har man imidlertid sjelden lykkes med å benytte de kulturhistoriske rammene i sentrumsutviklingen. Det har heller oppstått en polarisering mellom vern og utvikling.

Veikart for byutvikling

Sammenlignet med andre utviklingsområder i Stavanger, er det bygget relativt lite i Stavanger sentrum siste årene. Gjeldene planer gir i liten grad signaler om hvor det er anledning til å realisere ny bygningsmasse i sentrum. Når viljen til nyetablering likevel er til stede, blir eksisterende bebyggelse kontinuerlig utfordret. De gjentagende private forslagene til omforming følger imidlertid ingen felles strategi eller overordnet plan. Dette gir en kontinuerlig regulerings-usikkerhet.

Prosjektene blir svært utfordrende og ressurskrevende både for offentlige og private aktører. Sentrums stedskvaliteter settes under stadig press. Resultatene blir ofte kompromissforslag, med liten positiv virkning på sentrumsutviklingen. Kompromissforslagene kan i ytterste konsekvens også gjøre at prosjektene ikke er gjennomførbare. Det hindrer også en langsiktig og strategisk programmering. I sum hindrer dette ny aktivitet som ville gitt en større jevn brukermasse i sentrum. Situasjonen forsterkes ytterligere av konkurransevridning, der rammevilkår for prosjektrealisering er mer gunstig utenfor sentrum.



Figur 7 Prosjektutvikling i - og tett ved dagens sentrum

Resultatet blir prosjektutvikling i- og tett ved dagens sentrum, uten en helhetlig plan og med svake forbindelser til viktige byfunksjoner. En fortsatt positiv utvikling i Stavanger Øst og oppstart av utviklingen av Paradis vil, uten tilstrekkelig sammenkobling til sentrum, forsterke spredningen ytterligere.

Sentrumsplanen kan bidra til å skape et veikart for ny byutvikling.

Byens egenart

Samtidig er det i dag, både nasjonalt og internasjonalt, økende oppmerksomhet på å foredle byenes særpreg. Byene har gjennom globaliseringen blitt stadig likere. Fra land som har kommet lengre i utviklingen av netthandel, er søkelyset på egenart i senere tid ytterligere forsterket. De forventer at netthandelen lettere vil utkonkurrere bysentre med liten genuin egenart, mens historiske sentrum som evner å skille seg ut, i mindre grad vil bli rammet. Dette fordi forbrukere vil oppsøke motsatsen til den rent effektive handelsopplevelsen, når større deler av kjøpekraften flyttes over til netthandel.

Tidligere sentrumsplan har vektlagt sterkt at den historiske bykjernen skulle videreutvikles ut fra kulturhistoriske hensyn. Den nye sentrumsplanen peker mot at vi nå også ivareta den ut fra flere byutviklingshensyn. Planen forsøker å balansere disse to hensynene på en ny måte.

Tett opp til middelalderbyen og langs innfartsårene

Den historiske bygningsmassen er imidlertid fortsatt utfordrende da den er småskalert og lite egnet for store deler av dagens handels- og kontorkonsepter. Når det er vurdert hvor nytt utbyggingsareal skal plasseres og utformes, er det derfor lagt til grunn et hovedgrep som forener kulturhistoriske- og byutviklingsmessige hensyn, ved at ny bebyggelse tilpasset dagens og fremtidens handels-, kontor-, og boligkonsepter, legges tett opp til middelalderbyen og langs innfartsårene. Da vil økt aktivitet i den nye bebyggelsen også gi ringvirkningseffekt inn i den historiske bykjernen. Det vil styrke rammevilkårene for økonomisk bærekraftig drift og utvikling også i middelalderbyen.

Også gjensidig vil det gi ringvirkningseffekt til den nyere bebyggelsen. I lys av økende utfordringer med likhet mellom byer, vil Stavanger sentrum med en slik balanse mellom gammelt og nytt, kunne tilby særegne konsepter i særegne omgivelser godt hjulpet av et større kundegrunnlag fra den økte aktiviteten i nærområdet.

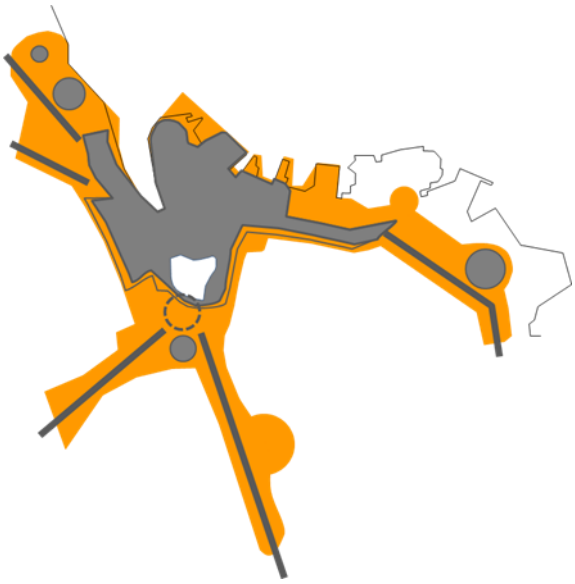
For å få til samspillet mellom gammelt og nytt, er det viktig at den historiske bebyggelsen gir premisser for plassering og utforming av den nye bebyggelsen. Samtidig må vi være villige til å se med nye øyne på løsninger som ikke har vært aktuelle som enkeltprosjekt, men som får ny aktualitet som del av et hovedgrep. Den nye bebyggelsen må samtidig ha ambisjon om å bli del av det særegne bygningsmiljøet som gir Stavanger egenart.

Strategi

Det betyr at planforslaget bygger på en strategi om å bevege seg fra denne virkeligheten:



Til denne strategien:



Figur 8 Helhetlig byutviklingsgrep

Samlet skal strategien bidra til en balansert byutvikling, som ivaretar at Stavanger domkirke fortsatt er origo i Stavanger sentrum og som lar nytt og gammelt spille sammen.

2.7 Sentrumsplanen og smartbysatsingen

Stavanger som smartby

Stavangerregionen er i en brytningstid der det offentlige og næringslivet må finne nye næringsveier, nye arbeidsplasser og nye løsninger på utfordringene vi møter. Langvarig lav oljepris som gir en kraftig konjunkturendring er en viktig del av bakgrunnen for omstillingene.

En vellykket regional omstilling vil kreve mange ulike grep, men viktig strategi for kommunen vil være å utvikle Stavanger som *smartby*. Hva dette vil innebære og hvordan det skal defineres for Stavanger er under utvikling. Grunnideen er likevel å utnytte teknologiske muligheter, nye former for offentlig-privat samarbeid og innbyggerinvolvering for å gjøre livet til folk enklere, utvikle nye produkter og arbeidsplasser og å få en bedre dialog blant annet mellom innbyggerne og det offentlige.

Virkemiddel for å nå målene

Teknologi er aldri et mål i seg selv. Vi utvikler og bruker teknologi for å få et bedre samfunn og en enklere hverdag.



Hva er smartby-konsepter

Definisjon: En såkalt «smart by» utnytter mulighetene i teknologi og internett til å gjøre livet til folk enklere.

Digitalisering: Handler om å tilby nye og bedre tjenester, som er enkle å bruke, effektive og pålitelige. Det kan gi økt verdiskaping og innovasjon, altså jobber, og kan bidra til å øke produktiviteten i både privat og offentlig sektor.

Offentlige data: Med begrepet «offentlige data» menes alle typer informasjon som er produsert eller samlet inn av offentlige virksomheter. Når offentlige data blir publisert i formater som kan leses og bearbeides av datamaskiner, blir det mulig for utviklere, journalister, forskere og sivilsamfunnet for øvrig å finne nye måter å bruke dataene på.

Smartbyen Stavanger skal også bidra til å skape nye jobber til erstatning for noen av de 32.000 oljejobbene som, ifølge en oversikt fra DNB Markets, er kuttet de siste to årene.

Områder: Byer kan være «smarte» innenfor ulike områder:

Innbyggere: Vi skal alle velge smartere produkter og en smartere og grønnere livsstil. Innbyggerne skal involveres på en helt annen måte før beslutninger tas.

Utdanning: Lokale myndigheter skal legge til rette for flere digitale måter å drive undervisning på.

Helsevesen: Mer bruk av digitale løsninger som kan effektivisere og overvåke innbyggernes helse på en helt ny måte.

Bygninger: Gjøre bygg grønnere og mer kostnadseffektive gjennom bruk av mer teknologi som styrer blant annet lys, varme og sikkerhet.

Transport: Større bruk av lavutslippsbiler og mer offentlig transport. Tilrettelegging for lading av elbiler og elsykler.

Infrastruktur: Bruk av automatiserte løsninger for å styre blant annet kraftnett, transportnettverk, vann- og avfallsløsninger og telekommunikasjon.

Energi: Bruk av digital teknologi gjennom avanserte måleravlesninger, samt smartere distribusjonsløsninger og overføringssystemer.

Teknologi: Økt bruk av løsninger som knytter sammen hjem, arbeid, mobiltelefon og bil på en enkel IT-plattform.

KILDE: FROST & SULLIVAN, REGJERINGEN OG DIREKTORATET FOR FORVALTNING OG IKT

Christine Sagen Helgø (H) skjønner at mange er utålmodige på vegne av smartbyen Stavanger. – Det er kjempebra at de presser på, sier hun. FOTO: JON INGEMUNDSEN

Figur 9: Faksimile Aftenbladet

For Stavanger sentrum kan derfor smart teknologi og nye samarbeidsformer mellom kommune, næringsliv og innbyggere være en del av løsningene som gjør at det blir det viktigste bysenteret i regionen.

Mulighetene er mange. Noen har vi begynt å ta i bruk og andre vet vi enda ikke om. For eksempel kan nettsider eller apper som gjør det enklere å vite hvilket vareutvalg eller tilbud som finnes i butikkene, bidra til å nå målet om å gjøre sentrum til et tyngdepunkt for handel. Eller teknologi som gjør at vi mer effektivt kan utnytte parkeringskapasiteten kan gjøre at vi bedre når mål om at sentrum skal være mer tilgjengelig. Kanskje finnes det teknologi som kan gjøre byen mer gå-vennlig eller bærekraftig?

Smartsentrum?

At Stavanger sentrum kan bli en viktig brikke i arbeidet med å bli en smartby, er vi sikre på. Hvordan trenger vi gode innspill på både i høringen, oppfølgingsarbeidet og i arbeidet med å lage en smartbystrategi. Særlig vil innspill om hvordan det offentlige og andre sentrumsaktører bør samarbeid være nyttige for oppfølging og gjennomføring av sentrumsplanen.

I mellomtiden vil vi forsøke å benytte oss av teknologi for å få til en god dialog med innbyggere, næringsliv, foreninger og andre interesserte om innholdet i den nye sentrumsplanen. For eksempel byr 3D-modellen over hele planområdet på spennende muligheter for å gi et klarere inntrykk og opplevelse av hva planens nye utbyggingsforslag vil bety.

Oversendelsesforslag Barnas representant: Barn og unges medvirkning må bli spesielt tilrettelagt og viktige arenaer for barn og unge må vurderes som høringsinstans. Ungdom og fritid og ungdommenes bystyre.

3 Planbeskrivelse

3.1 Hva er en planbeskrivelse?

En planbeskrivelse er et dokument som forteller:

- Hvilke endringer for arealbruk og byutvikling planen foreslår.
- Hvorfor endringene er foreslått.
- Hvordan endringene konkret er nedfelt i kart og bestemmelser.

Ved å lese kapittel 3 får du de viktigste svarene på disse spørsmålene. Slike beskrivelser er lovpålagt å lage for planer som legger føringer for arealbruk og byutvikling. Deler av teksten må derfor referere presist til konkrete faguttrykk knyttet til plan- og bygningsloven, plankart og bestemmelser.

Vil du fordype deg ytterligere kan du lese planens konsekvensutredning som er et eget dokument som har utdypende beskrivelser av hvilke virkninger planforslaget vil ha for ulike tema.

3.2 Hovedtrekk i planforslaget

De viktigste hovedtrekkene i planforslaget er:

Brede virkemidler og nye samarbeidsformer - strategiplan

Et kraftfullt og levende Stavanger sentrum krever mer enn vedtak av arealplaner. Planforslaget peker på 14 konkrete virkemidler som samlet kan gi en styrking av sentrum. Mange av disse virkemidlene har få eller ingen berøring med arealspørsmål, men handler om å etablere nye og bedre samarbeidsformer for sentrumsutvikling. Det er etablert et eget samarbeidsprosjekt mellom kommunen og viktige sentrumsaktører for å sikre en slik oppfølging. En utfyllende beskrivelse av samarbeidsprosjektet finnes i kapittel 4 i dette dokumentet.



Figur 10: Strategi og arealplan

På samme måte som kommuneplanen for Stavanger, er sentrumsplanen utformet som en strategiplan som både peker på målsettinger, strategier og virkemidler for byen vår og angir juridiske planvirkemidler forankret i plan- og bygningsloven. Planforslaget skal dermed forstås som en utdypning av både kommuneplanens samfunnsdel og arealdel.

Regional posisjon, utbyggingskapasitet og kritisk masse

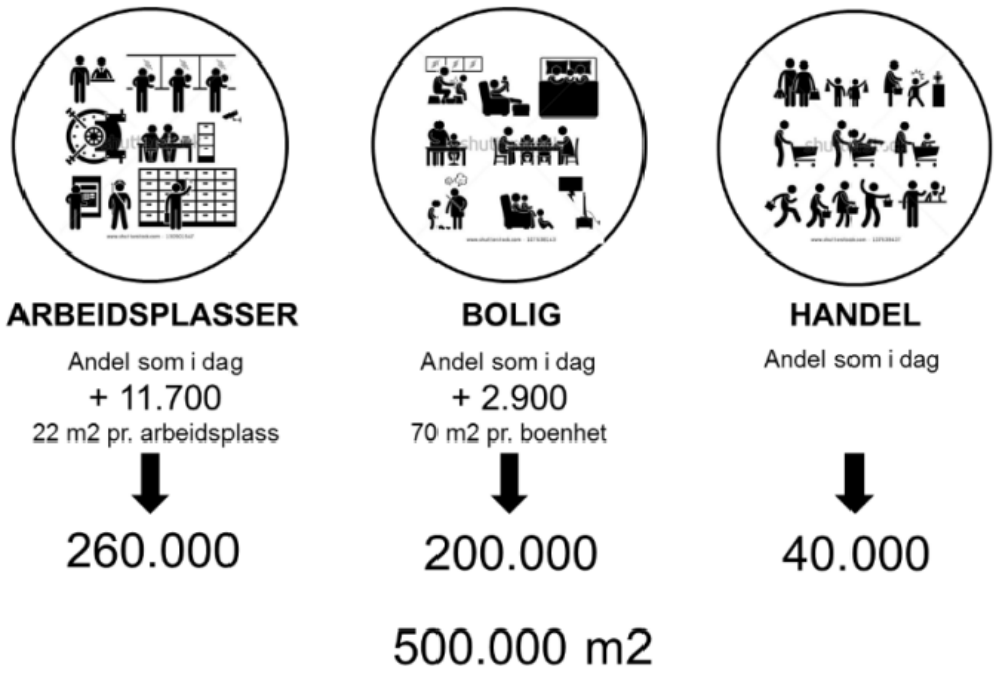
Stavanger sentrum er fylkessenter for Rogaland og regionsenter for Jæren. Sentrum innehar også regionens viktigste knutepunkt ved Stavanger stasjon. Nasjonale, regionale og kommunale målsettinger krever at Stavanger sentrums posisjon styrkes som regionalt næringsområde, som boligområde og som arena for viktige samfunnsfunksjoner.

Sentrums andel av boliger, arbeidsplasser og handel i storbyområdet og regionen er gjennom de siste 10 årene blitt redusert som en følge av tilrettelegging og gjennomføring av omfattende utbygging andre steder enn sentrum. Stavanger sentrums regionale posisjon er som en følge av denne utviklingen svakere enn statusen som fylkes- og regionsenter skulle tilsi.

Planforslaget har som utgangspunkt at kommunen ønsker å sikre at Stavanger sentrum minimum opprettholder og ikke forverrer sin posisjon i form av andel boliger, arbeidsplasser og handel. Det er derfor gjennom områdevise plangrep lagt til rette for mellom 3 000-6 000 boliger, 12 000-24 000

arbeidsplasser og anslagsvis en dobling av handelsarealet innenfor planområdet. Omregnet til arealbehov vil dette si at planen konkret legger til rette for mellom 500 000-1 000 000 m2 bruksareal avhengig av gjennomføringsevne. Tilretteleggingen skjer særlig gjennom å gi konkrete avklaringer for byutvikling i utvalgte områder i sentrum, men også gjennom tilpasninger av kommuneplanbestemmelsenes generelle rammer for regulering i sentrumssonen.

Et tilskudd av boliger, arbeidsplasser og andre funksjoner i sentrum i denne størrelsesorden vil etter kommunens syn etablere et tilstrekkelig fundament av sentrumsbrukere til å kunne hevde at sentrumssonen oppnår en kritisk masse som sikrer et velfungerende sentrum.



Figur 11: Utgangspunkt for dimensjonering av utbyggingskapasitet

Tabell 1: Grovmasket beregning av nytt utbyggingsareal i bestemmelsesområder

Felt	BRA i størrelses-orden	Felt	BRA i størrelses-orden	Felt	BRA i størrelses-orden	Felt	BRA i størrelses-orden
A1	65 000-75 000	B3	10 000-12 000	C1	13 000-15 000	E1	14 000-16 000
A2	40 000-50 000	B4a	300-350	C3	2 000-2 500	E2	16 000-18 000
A3	20 000-25 000	B4b	700-800	C7	4 000-5 000	E3	5 000-6 000
A4	65 000-75 000	B5	250-300	C9	2 000-2 500	E4	5 000-6 000
A5	8 000-10 000	B6	1 700-1 900	C10	1 500-2 000	E5	65 000-75 000
A7	3 000-4 000	B7	600-700	C11	13 000-15 000	E6	10 000-12 000
Sum	201 000 - 239 000 m2	B8a	2 100-2 300	Sum	35 500 – 42 000 m2	E7	10 000-12 000
		B8b	1 300-1 500			E8	12 000-14 000
		B9	3 000-3 500	D1-24	Ikke beregnet	E9	18 000-20 000
		B10	16 000-18 000			E10	6 500-7 500
		B11	4 500-5 000			E11	10 000-11 000
		Sum	43 450 – 46 350 m2			E12	11 000-12 000
						E14	25 000-30 000
						E17	170 000-190 000
						Sum	377 500 – 429 500 m2

Oppsummert gir dette et arealpotensial mellom 650 000 og 750 000 m2 i områdene A, B, C og E. I tillegg kommer potensialer i område D Stavanger øst. Det er ikke utarbeidet volumstudier for denne delen av sentrum og det er derfor ikke gjennomført beregninger av arealpotensial i disse områdene. Samlet antas arealpotensialet å ligge rundt 1 mill. m2.

Oversendelsesforslag Fremskrittspartiet: Planen bør inneholde en strategi for å reaktivere ubebodd/ubenyttet areal i sentrumskjernens 2.-4. etasjer til boliger. (f.eks. studentboliger, ungdomsboliger m.m.).

Oversendelsesforslag MDG: Økt kapasitet fjernes som premiss i planen, og legger kvalitet og egenart som retningsgivende for utviklingen.

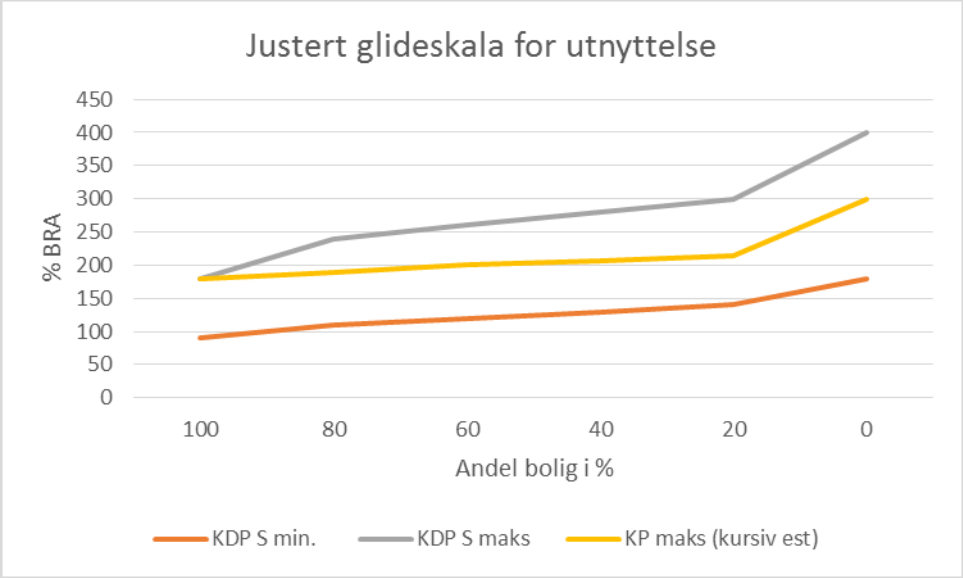
Oppdaterte rammer for bymessig utvikling

Planforslaget innebærer en tilpasning av kommuneplannivåets føringer for videre planlegging til den bymessige situasjonen som er i sentrum. Både plankart og bestemmelser har derfor samme

utgangsoppsett som gjeldende kommuneplan, men inneholder flere justeringer av arealvisninger og bestemmelser. I plankartet vises normalt justeringene med egen farge (nytt i planen) og for bestemmelsene angis gjennomgående forholdet til kommuneplanbestemmelsene (erstatter, utfyller, ingen endring etc.). Tilpasningene vil øke måloppnåelsen for styrking av sentrum og samtidig sikre mere realistiske og gjennomførbare rammebetingelser for byutvikling og regulering i sentrumssonen.

Arealvisningen vil blant annet sikre større grad av funksjonsblanding gjennom en mer gjennomgående bruk av sentrumsformål og kombinert formål. Visning av grønnstrukturformål i utvalgte områder vil også forenkle arbeidet med å sikre gode møteplasser for barn og unge (kvartalslekeplasser) og etableringen av nye større grønnstrukturer i områder der planen legger opp til omfattende byomforming. Normalt detaljerer ikke kommuneplannivået innenfor sentrumsformålet, men i planforslaget er samtlige arealer definert som kvartalslekeplass angitt i plankartet med den dekningen som er nødvendig for å oppfylle kommuneplanens lekeplassnorm. Større park-/uteromsstrukturer langs kaifronten er også vist.

Retningslinjene for utnyttelsesgrad er justert og tilpasset til kommunens erfaringer med en fornuftig utnyttelse i den tette bystrukturen. Den justerte glideskalaen ligger nå tettere opp mot det som normalt vedtas for reguleringer i sentrumssonen. Retningslinjen er også justert for å klarere belønne blanding av ulike funksjoner i større grad enn kommuneplanen gjør.



Figur 12: Sammenligning av føringer for utnyttelse i kommuneplanen og planforslaget

Det er også foreslått tilpasninger i kommuneplanens krav til uteoppholdsarealer for boliger slik at boligprosjekter innenfor sentrumsformålet i større grad kan løse kravene til slike arealer over bakkenivå (for eksempel som takhage) eller ved å opparbeide eller forbedre offentlige parker/plasser i nærliggende område.

Oversendelsesforslag Høyre: Kommunedelplanen bør drøfte og ta stilling til om der skal gis føringer eller rammer for den geografiske plasseringen og spredningen av steder med skjenkerett innenfor planområdet. Spisesteder og andre skjenkesteder kan bidra til å vitalisere områder, mens en sterk konsentrasjon av slike steder også kan fortrenge handel og andre sentrumsaktiviteter. Dette temaet bør derfor drøftes som en del av strategien for å vitalisere sentrum.

Stedstilpassede plangrep

Områder klarert for byutvikling

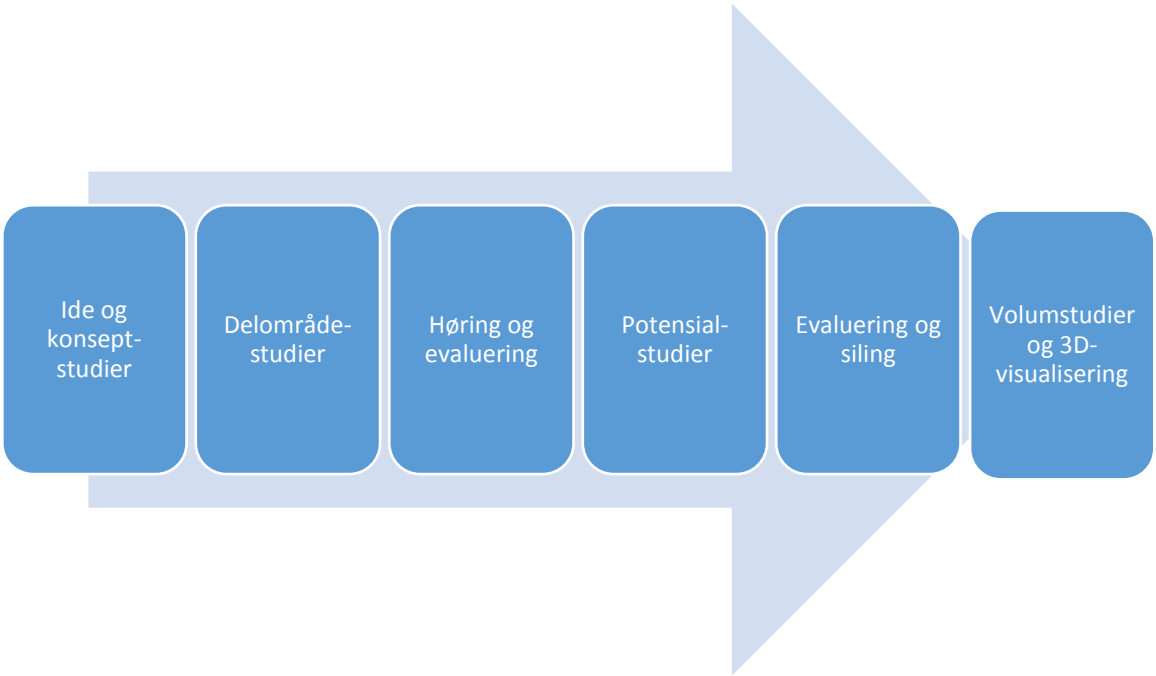
Gjennom planarbeidet har kommunen fått tilbakemeldinger om at regulering og gjennomføring av byutviklingsprosjekter i sentrumssonen tar så lang tid at mange utbyggere heller velger å bygge ut i enklere områder utenfor sentrum eller på ubebygd mark.

Blant annet for å gjøre det enklere å regulere i sentrum, inneholder planforslaget et utvalg områder med en høyere grad av avklaring for fremtidig byutvikling enn resten av planområdet. Områdene er vist som *bestemmelsesområder* og har bestemmelser som tar mer konkret stilling til rammene for byutvikling. Bestemmelsene tar blant annet konkret stilling til mulighetene for å skifte ut eksisterende bebyggelse og ny byggehøyde.



Figur 13: Eksempel på bestemmelsesområde med høy avklaringsgrad

Valget av områder er kommet fram gjennom planprosessen og er basert på et samspill mellom administrative vurderinger og eksterne innspill. Delområdestudiene som også var en del av første planhøring utgjør et viktig grunnlag og utvalget av områder er i hovedsak sammenfallende med tidligere høring.



Figur 14: Prosess for utvelgelse av delområder

En viktig intensjon med denne planløsningen er å flytte viktige prioriteringsdiskusjoner mellom utvikling og bevaring fra regulerings- og byggesaksnivået til kommunens strategiske plannivå. Dette gjør det mulig å finne helhetlige og balanserte løsninger som både styrker lokaliseringen av arbeidsplasser og boliger i sentrum og som samtidig ivaretar byens historiske arv. Gjennom å ta aktivt stilling til rammebetingelsene for videre reguleringsinitiativ og gi klare planføringer, ønsker kommunen å:

- vitalisere viktige soner i sentrum
- balansere forholdet mellom utvikling og bevaring
- sikre utbyggingskapasitet i sentrumssonen som reelt styrker sentrum
- gi forutsigbarhet og redusere saksbehandlingstiden for reguleringer
- forenkle og effektivisere planleggingen

Knutepunktsfortetting

Stavanger stasjon er regionens viktigste knutepunkt og det eneste knutepunktet i Stavanger kommune. Siste kommuneplanarbeid har fastslått at å flytte endepunktsstasjon for Jærbanen ikke er aktuelt og området må derfor tilrettelegges for moderne knutepunktsutvikling.

Planforslaget legger til rette for at knutepunktet tilrettelegges for høy arealutnyttelse og effektive overgangsløsninger. I dette ligger en prioritering fra kommunens side om at disse hensynene vil få prioritet i fremtidig regulering. Detaljer for områdeutviklingen skal fastlegges og videreutvikles i pågående områderegulering, men gjennom kommunedelplanen gir kommunen særlig føringer om:

- organisering av bebyggelsen, krav til innhold og åpning av mulighet for etablering av høyhusbebyggelse
- kartfesting av områder som er særskilt viktig for jernbanedrift
- etablering av et sentralt parkrom
- Areal- og bygningsmessige tilpasninger til Bussveien

Konkretisering gjennom områderegulering er fastsatt som er plankrav.

Vitalisering av havnefronten

Den historiske bebyggelsen på sentrumshalvøya er for mange hjertet i byen vår, det vi forbinder med sentrum, med trivelige handlegater og viktige felles møteplasser som Arneageren, Sølvberget og torget. De store utviklingspotensialene i sentrumssonen ligger likevel i hovedsak i randsonene sør og øst for bykjernen. Gjennom planarbeidet har kommunen erkjent en fare for at balansen i sentrum på sikt kan forrykkes. Det vi i dag betrakter som sentrum kan miste sin betydning og forfalle.

For å sikre at tyngdepunktet for sentrumskjernen i hovedtrekk opprettholdes, er et viktig plangrep å sikre en vitalisering av havnefronten fra Holmen til Bekhuskaien med muligheter for en byutvikling som kan gi balanse i utviklingen av sentrumssonen. Plangrepene i havnefronten vil i tillegg gi viktige rammer for en bymessig utvikling av kaiområdene når dagens bruk til trafikkformål avvikles, skape innhold i en viktig mellomsone mellom sentrum og Stavanger øst og etablere nye muligheter for Stavanger som nasjonal og internasjonal havn.



Figur 15: Endringer i sentrums tyngdepunkt

Planforslaget innebærer at det åpnes for å fylle ut et større område i sjø på Holmen. De utfylte områdene skal brukes til å etablere nye bykvartaler med boliger og arbeidsplasser på samme måte som på sentrumshalvøya. Arealene skal også brukes til å etablere ny kaifront med mer effektive havnearealer. Samtidig sikres viktige deler av havnefronten som et sammenhengende grønnstruktur-/parkdrag. Fiskepiren videreutvikles som viktigste overgangspunkt for nasjonal sjøtrafikk og forlenges for å legge til rette for Stavanger som snuhavn for Hurtigruten. Som viktig trafikalt overgangspunkt blir Fiskepiren et mer naturlig utgangspunkt for å dekke deler av sentrums parkeringskapasitet, slik at Jorenholmen frigjøres til viktige byfunksjoner, for eksempel for nytt badeanlegg i tilknytning til bystrand. Bekhuskaien og viktige deler av oppstillingsarealene for dagens ferjedrift gir muligheter for å etablere et variert bymessig program, der også større offentlige funksjoner som teater eller tinghus kan få plass.

Styrking av viktige bygater

Madlaveien, Lagårdsveien, Løkkeveien og Bergelandsgata er alle viktige bygater inn mot eller tett på sentrumskjernen. Gatene har særskilte utfordringer knyttet til trafikk eller eksisterende bygningsmasse som gjør at de ikke fungerer optimalt. Gatene domineres av kjørearealer for bil og fremstår mer som bilveier enn bygater. Kommunedelplanen inneholder ulike stedstilpassede plangrep for å styrke disse gatene.

Løkkeveien og Bergelandsgata er begge viktige gater tett opp mot bykjernen, men som i dag fungerer dårlig bymessig. Gatene har trafikale utfordringer med stor gjennomgangstrafikk og brutte gangforbindelser, men mangler også aktive byfasader og egnede lokaler. Planforslaget legger til rette for å styrke forholdene for myke trafikantgrupper gjennom bestemmelser til samferdselslinjer og for å utskifte deler av bebyggelsen (bestemmelsesområder) på en måte som både sikrer stedstilpasning og ny byutvikling.



Figur 16: Madlaveien styrkes som bygate

Gode bymessige rammer for randsonene med stor utbyggingskapasitet

Sentrumssonens store fremtidige utbyggingskapasiteter er knyttet til Stavanger øst og Paradis. Realisering av disse områdene som blandet bybebyggelse vil være vesentlig for å styrke sentrumssonen som tyngdepunkt for boliger og arbeidsplasser.

Kommunens viktigste behov for disse områdene på dette plannivået er å sikre rammer for fremtidige utbygginger som gir viktige bymessige kvaliteter. Kommunedelplanen inneholder derfor enkelte justeringer av de føringene som gis i kommuneplanen. Kombinasjonsformålet videreføres, men på lik linje med øvrige deler av planområdet er det krav om blandet bybebyggelse med både boliger og næring. Dette vil være viktig både i Stavanger øst og Paradis. For Stavanger øst innebærer planforslagets bestemmelser videre et klarere krav til aktive byfasader (næring i førsteetasjer), men med et større handlingsrom for innhold gjennom justeringer i bestemmelser for detaljhandel. For Paradis er planens viktigste føringer etableringen av den nye bebyggelsen i en klassisk bystruktur organisert i kvartaler.

Utvikling gjennom bevaring

Stavanger sentrum har en historisk bebyggelse som gir byen særpreg og som utgjør en viktig del av byens identitet og kvalitet. Særlig innenfor middelalderbyen finnes spor fra hele byens historie helt tilbake til 1100-tallet. Viktige kvaliteter knyttet til den historiske sentrumsbebyggelsen en menneskelig skala, en intimitet og et mangfold i bebyggelsen som er typisk for historiske byer.

Bevaring av hovedtrekkene i denne historiske bebyggelsen har en selvstendig kulturhistorisk verdi og inngår i kommunens ansvar i arealforvaltningen. Like mye utgjør bevaring av viktige kulturmiljøer et vesentlig moment i strategien for å skape et sterkt og konkurransedyktig sentrum. I en tid der byer er i skarp konkurranse med andre byer, andre land og eksterne kjøpesentre om å tilby unike opplevelser, attraktive omgivelser for virksomheter og interessante bomiljø for de beste hodene, er bevaring av byens historiske miljø et viktig utgangspunkt for å skape konkurransefortrinn og utvikling.

I planforslaget gjør kommunen aktive prioriteringer mellom bevaring og vern, særlig i planens bestemmelsesområder (områder klarert for byutvikling, kfr.over). Planen inneholder derfor både elementer som styrker bevaringen av eksisterende kulturmiljøer og elementer der ny byutvikling prioriteres foran bevaringshensyn. I tillegg har kommunen vektlagt virkningen nye byutviklingsgrep kan ha for bylivet i byens middelaldergater.

De viktigste plangrepene for å styrke bevaringen av viktige kulturmiljøer er:

- forankring av kulturminneplanens føringer for bevaring (kulturmiljøer og objekter) som bestemmelse, der denne mangler en juridisk forankring i kulturminneplanen
- prioritering av byutviklingsgrep i hovedsak utenfor middelalderbyens avgrensning
- supplering av kulturminneplanens objektliste, inkludert gjenværende hermetikkindustribebyggelse

Oversendelsesforslag Høyre: Sentrumsplanen bør omtale og konkretisere i hvilken grad Stavangers særpreg som trehusby kan ivaretas ved sammenbygging og kombinasjoner av gamle og nye bygg.

Oversendelsesforslag MDG: Vi ønsker at det skal praktiseres en nulltoleranse mot å rive hus med trekjerne i trehusbyen og at nybygg ved en eventuell rivning skal være trehus tilpasset høyde og at form på trehusbebyggelsen ellers i området. Det bør vurderes om trehusbyen som helhet kan vernes gjennom UNESCO.

Kommunen har i den senere tid satt søkelyset på Stavangers historie som hermetikkindustriby. Det er gjennomført en kartlegging av gjenstående bygningsmasse knyttet til hermetikkindustrien. Byantikvaren arbeider med å lage en egen temaplan for hvordan bevaringen av denne bygningsmassen bør forvaltes. For å sikre en overordnet planføring på kommuneplannivå er bevaring av hermetikkbebyggelsen i hovedsak innarbeidet i bestemmelsene.



Figur 17: Absinten er ett av hermetikkbyggene som foreslås bevart

Sentrums utstrekning og fleksible randsoner

Selv om utstrekningen av sentrumsformålet i Stavanger ikke er særlig omfattende sammenlignet med mange av de andre storbyene i Norge, har arbeidet med sentrumsavgrensning i kommuneplanen og sentrumsplanen vist at en vesentlig utvidelse av sentrumsformålet ikke nødvendigvis gir en bedre sentrumsutvikling. Erfaringer fra vellykkede sentrumsområder både nasjonalt og internasjonalt peker alle i retning av kompakte bysentre med en tydelig kommunisert bystruktur organisert rundt en gjenkjennelig bykjerne. Utydelige og utflytende bysentre gir svak byutvikling og uklar byidentitet. Det er viktige at det er en sammenheng mellom sentrumsavgrensningen og hva innbyggerne opplever som sentrum.

Planforslaget innebærer derfor i hovedsak en videreføring av tidligere sentrumsavgrensning, men der randsonene til sentrum gjennomgående vises med kombinert formål. Dette gir en nyanse mellom sentrumskjernen og de øvrige delene av sentrumssonen. De viktigste utbyggingsmessige behovene i randsonene er likevel dekket med denne planløsningen.

Sentrumsavgrensningen er imidlertid justert slik at den fanger opp viktige gateløp i sin helhet, der disse i kommuneplanen kun er delvis med. Dette gjelder særlig gatene Pedersgata og Løkkeveien. I tillegg er det valgt å vise sentrumssonen som et sammenhengende område for bebyggelse og anlegg. Veiformålene som går gjennom sentrumsarealet i kommuneplanen vises dermed som, og inngår i, sentrumsformålet. Samferdselsinteressene sikres med samferdselslinjer med tilhørende bestemmelser. Nye områder som inngår i sentrumsformålet vil følge bestemmelsene kommuneplanen har for Stavanger sentrum.

Områdene langs innfartsårene til sentrum angis i planforslaget som sammenhengende kombinerte områder. Lokalsenteret Tinnfabrikken i kommuneplanen inngår i denne løsningen og vises derfor på samme måte som Lagårdsveien og Madlaveien med kombinert formål.

Aktive bygater

Byens fremste fortrinn er menneskelivet på gater, torg og mellom husene. Bygninger i seg selv gir ingen garantier for byliv. Det er særlig bebyggelsens førsteetasjer og innholdet disse byr på i øyenhøyde som avgjør mange av bykvalitetene i et område. Registreringene i planarbeidet har vist at viktige deler av sentrumsbebyggelsen har passive og innholdsløse førsteetasjer som i liten eller ingen grad bidrar til omgivelsene.



Figur 18: Aktive førsteetasjer i Fargegaten

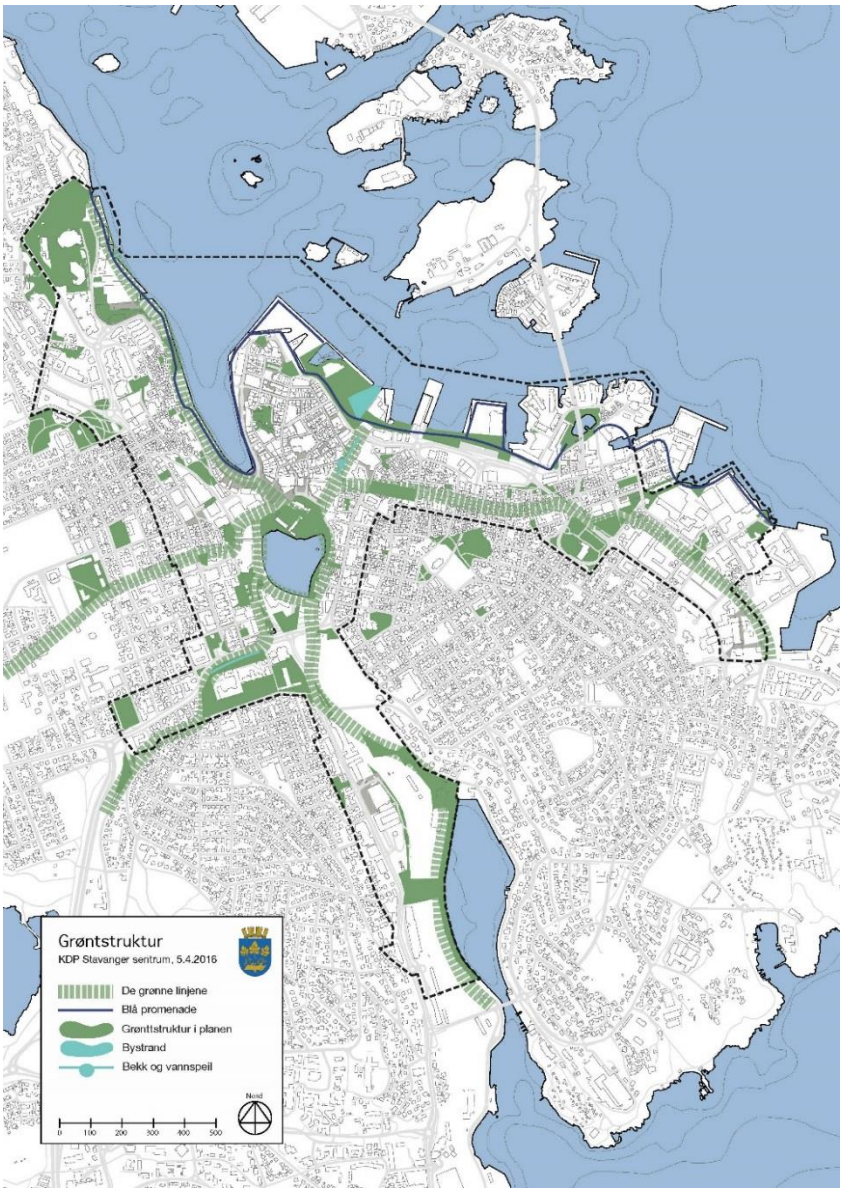
Planforslaget peker ut og stiller krav til bebyggelsen langs en rekke utvalgte gater i sentrumssonen. Gatene er valgt ut fordi kommunen mener de har stor betydning for hvordan ulike områder fungerer. Gatene er vist i et eget temakart om *aktive førsteetasjer*. Bestemmelsene har krav til førsteetasjene i bebyggelsen langs disse gatene som skal bidra til at de får et innhold og en utforming bidrar til å skape aktiv bygater. Funksjoner som tradisjonelt gir lite igjen til omgivelsene tillates normalt ikke.

Oversendelsesforslag Arbeiderpartiet: I den delen av Haugesundsgata som inngår i planen er det tatt inn krav om aktive førsteetasjer. Dette bør gjelde på begge sider av gateløpet i Haugesundsgaten.

Byrom og barns møteplasser

Byen som byutviklingsarena er utfordrende fordi alle interesser kjemper om de samme knappe arealene. Og det er nettopp byrommene eller byens mellomrom som ofte er gjenstand for kamp. Kommunens grep i arealplaner for å sikre viktige byrom fra utbygging er derfor sentralt for kvaliteten i framtidig byutvikling. Samtidig er kvalitet i byrom i mange tilfeller avhengig av finstemte løsninger som nødvendigvis må fastsettes på reguleringsplannivå og ikke kommuneplannivå.

I sentrumsplanen har arbeidet med byrom og grønnstrukturer vært konsentrert rundt å identifisere viktige hovedlinjer av grønne og grå parkstrukturer, avklare hovedtrekk i viktige grønnstrukturer i områder med omfattende byutvikling og å sikre barns møteplasser i bystrukturen.



Figur 19: Temakart om grønnstruktur

Planforslaget har derfor:

- Videreført eksisterende grønnstrukturarealer fra kommuneplanen
- temakart med hovedlinjer i grønnstrukturen med bestemmelser som sikrer oppfølging i fortløpende regulering

- nye grønnstrukturarealer vist direkte i plankartet i områder med åpninger for omfattende byutvikling, for eksempel Holmen/Østre Havn
- Direkte visning i plankartet av arealer for kvartalslekeplasser

Alle regulerte grønnstrukturer er ikke gjengitt i plankartet. Kommuneplannivået viser kun hovedtrekk i arealbruken og detaljerer kun innenfor områder for bebyggelse og anlegg dersom dette er nødvendig for å sikre vesentlige forhold. Kommunedelplanen gir dermed ikke grunnlag for å overprøve regulert grønnstruktur med mindre dette fremgår særskilt i bestemmelsene.

Det er foreslått justeringer i kommuneplanens lekeplassnorm som både gjør gjennomføringen mer tilpasset sentrumssituasjonen, men også sikrere og mer realistisk. Kommuneplanens lekeplassnorm må passe for en rekke ulike kontekster og særlig feltutbyggingssituasjoner som er svært ulike sentrum. Erfaringsvis er det både krevende å finne plass og å etablere nødvendig kvalitet på lekearealene. I de tetteste og mest krevende bysituasjonene som finnes innenfor planens sentrumsformål, anser kommunen kvartalslekeplassen som den viktigste møteplassen for barn og unge.

Det er derfor foreslått tilpasninger i lekeplassnormen som innebærer at kvartalslekeplassene for den tetteste bykjernen (sentrumsformålet) sikres direkte med arealformål grønnstruktur i plankartet. Kommunens vurdering er samtidig at det ikke vil være mulig å få plass til de aller største funksjonene (ballfelt og sentralt lekefelt) i dette området og foreslår derfor å oppheve kravet om disse funksjonene innenfor sentrumsformålet for Stavanger sentrum. For områder uten sentrumsformål og for sandlek innenfor sentrumsformålet er kravene uendret i forhold til kommuneplanen.

Økt tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivtrafikk

Transportutviklingen i Stavanger sentrum vil påvirkes av både befolkningsutvikling og endringer i transportsystemet. Planen legger opp til vekst i antall bosatte, arbeidsplasser og opplevelser i sentrum. Dette vil gi trafikkvekst, men det forutsettes at trafikkveksten skal håndteres ved å prioritere og bedre forholdene for gang-, sykkel- og kollektivtransport. Kommunen har også vektlagt at planen vil kunne gi en større grad av rett lokalisering i forhold til ATP-prinsipper. De store tunnelprosjektene (Ryfast og Eiganestunnelen) vil fra 2019 avlaste Stavanger sentrum for gjennomgangstrafikk og trafikken påvirkes ytterligere av ny bompengering. Disse ytre endringene kombinert med klare føringer for bærekraftig byutvikling gjør det nødvendig, mulig og forsvarlig å øke tilgjengeligheten for gående, syklende og kollektivtrafikken på bekostning av biltilgjengeligheten.

Samlet tilgjengelighet er summen av hvor lett eller vanskelig det er for reisende med ulike reisemidler å komme til et område. Den samlede tilgjengeligheten kan øke, selv om tilgjengeligheten for en trafikantgruppe minsker. Planforslaget *øker* den samlede tilgjengeligheten til sentrumsområdet gjennom å:

- definere et nettverk av viktige gangforbindelser og stille krav til utformingen
- nyansere kommuneplanens hovedsykkelnett og gi nettet en gjennomførbar utforming gjennom de trange sentrumsgatene som fortsatt sikrer prioriteringen av syklistene i gatene
- sikre full framkommelighet for buss i de viktigste delene av hovedkollektivnettet
- Legge til rette for utvikling og knutepunktsfortetting rundt Jærbanens stoppesteder

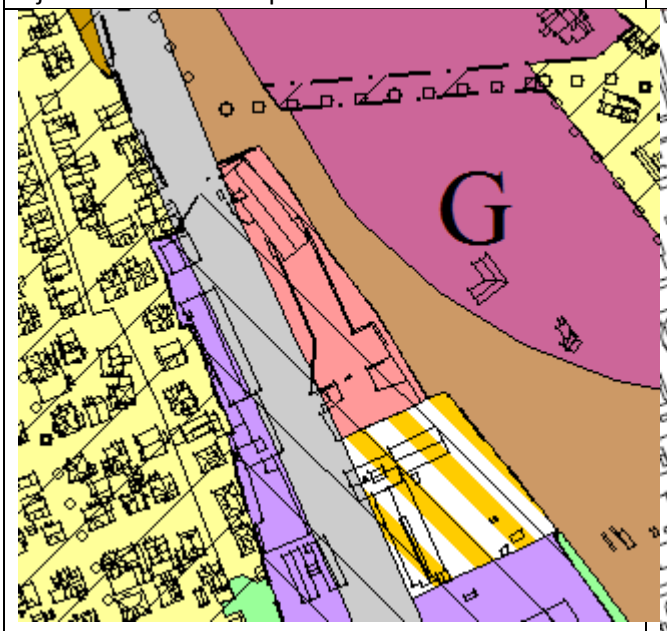
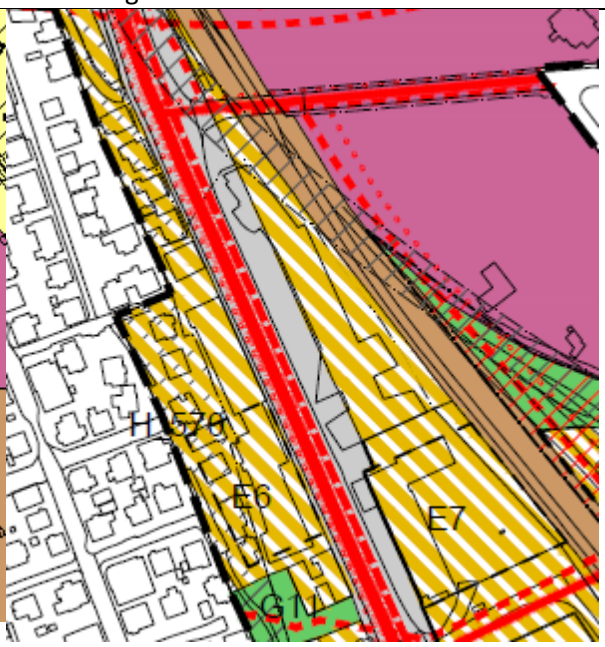
Planforslaget krever fortau i alle gater med biltrafikk, men definerer samtidig et hovedgangnett vist i plankartet der bestemmelsene i planen skal sikre særskilte kvaliteter for de gående. Nettet sammenfaller i stor grad med nettet for aktive byfasader. Hovedgangnettet er en videreutvikling av viktige ganglinjer vist på temakartnivå i tidligere sentrumsplan, men gis nå en klarere juridisk forankring som samferdselslinje i kartet.

Planforslaget innebærer videre at hovedsykkelnettet vist i kommuneplanen nyanseres både med tanke på ruter og opparbeiding. Kommuneplanens mer generelle opparbeidingskrav vil ikke være gjennomførbare i mange gatesituasjoner i sentrum og gir lav forutsigbarhet for kvaliteten på sykkelnettet. Kvalitetskravene gjøres også gjeldende uavhengig av trafikkmengde.

Planforslaget innebærer at det sikres full framkommelighet for buss på de delene av hovedkollektivnettet der dette er mulig gjennom å overføre kapasitet fra ordinære kjørefelt og uten for omfattende inngrep i bystrukturen. Tre av fire hovedakser for kollektivtransport til sentrum sikres full framkommelighet på denne måten, mens tilsvarende for hovedkollektivakse mot Tasta ville gitt omfattende trafikale konsekvenser (stenging av Løkkeveien) eller omfattende inngrep i bystrukturen (omfattende riving av bevaringsverdig bebyggelse). Det legges til rette for egne bussfelt på fv. 44, i rv. 509, Olav V´s gate, Jernbaneveien, Kongsgata, Klubbgata (bussgate), Verksgata og Verksalmenningen.

Forholdet til Bussveien

Madlaveien og Lagårdsveien står overfor vesentlige utfordringer når *Bussveien* med full kollektivframkommelighet skal innpasses i gateløpet. Kommunen har valgt å bruke kommunedelplanen for å gi veimyndigheten føringer for hvordan en *eventuell* arealutvidelse bør innpasses i bybildet.

Gjeldende kommuneplan	Planforslaget
	

Figur 20: Kommunedelplanen tar mer eksplisitt stilling til eventuell arealutvidelse for veg

I planforslaget er begge gateløpene i hovedsak vist som trafikkareal med tverrsnitt på 30 eller 32 m, unntatt der bevaringshensyn gjør et smalere tverrsnitt nødvendig. I motsetning til kommuneplanen der trafikkarealet er generert som en jevn buffer fra midtlinje, er trafikkarealet i kommunedelplanen bevisst plassert i forhold til eksisterende bebyggelse for å gi føringer for hvordan *eventuelle* arealutvidelser for kollektivgaten bør innpasses. Det er reguleringsplan for Bussveien som tar konkret stilling til det faktiske behovet for å utvide trafikkarealet og det endelige behovet for å berøre eksisterende bebyggelse. Kommunens hensikt med planvisningen er å gi signal til veimyndigheten om hvordan hovedkollektivtraseen best kan utvikles med tanke på byutvikling. Kommunens avveininger for disse valgene er nærmere beskrevet i senere kapittel og konsekvensutredningen.

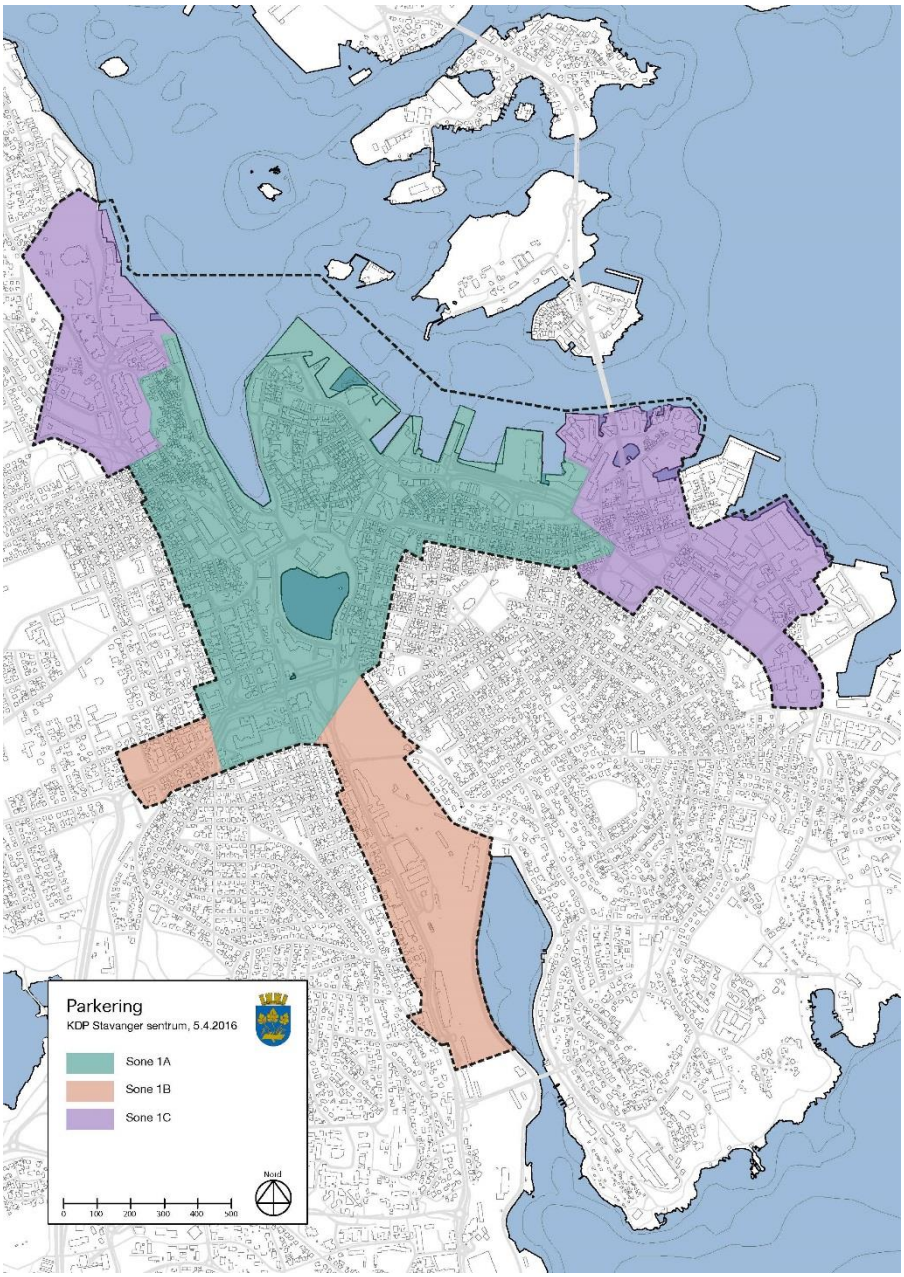
Et definert hovedveinett med en differensiert og gjennomførbar parkeringsløsning

Selv om en hovedoppgave for framtidig byutvikling er å reparere bystrukturer som er dominert av privatbilen og å etablere nye bystrukturer basert på hensynet til gående, må planer likevel ha en klar bevissthet rundt hvilket veinett som fortsatt skal ha som hovedoppgave å betjene bilbruken. Planforslaget definerer og viser derfor i plankartet et hoved- og samleveinett. Hovedveinettet er en nyansering og oppdatering av tidligere sentrumsplan, men ny plan definerer i tillegg et samleveinett. Fremtidig lokalisering av parkeringsanlegg knyttet til utbygginger i deler av planområdet skal knyttes til dette hoved- og samleveinettet.

På samme måte som for veinett, er det avgjørende for et sentrumsområde å ha en rett dimensjonert og velfungerende parkeringsløsning som spiller på lag med byutviklingen. Det krever at:

- at ny parkering ikke overdimensjoneres
- at kravet til parkering gjenspeiler behovet (tilgjengeligheten)
- at den tetteste og mest attraktive bystrukturen ikke bindes opp i parkering
- at ledig parkeringskapasitet tas i bruk
- at parkeringsanlegg i hovedsak lokaliseres i tilknytning til hovedveinettet for å hindre kø av trafikk i veinett som ikke er beregnet for dette.

På samme måte som kommuneplanen, vil planforslaget innebære krav om at parkering skal være løst i tilknytning til utbyggingsprosjekter. Dette sikrer at parkeringskapasiteten harmonerer med utbyggingstakten og ikke overdimensjoneres. Parkeringskravet er imidlertid differensiert i tre soner (1a, 1b og 1c) ut fra kollektivtilgjengelighet for å gjenspeile behovet og varierer derfor for næringsbebyggelse mellom 0,1 og 0,5 plasser pr 100 m2. I kommuneplanen er dette kravet 0,5 plasser. Den gangbaserte sentrumskjernen og områder med bussveidekning har de strengeste kravene. For boligbebyggelse er det et fast krav på 0,5 pr bolig i hele planområdet.



Figur 21: Parkeringssoner

Selv om mange sentrumsbrukere oppfatter at sentrum har knapt med parkering, viser fakta at svært mange av parkeringsanleggene i sentrum har betydelig underdekning og mange ledige parkeringsplasser. En viktig del av planløsningen er å ta i bruk denne kapasiteten. For den tetteste sentrumskjernen (sone 1a) må derfor kravet til parkering løses ved å ta i bruk eksisterende uutnyttet kapasitet enten gjennom frikjøp eller gjennom avtale knyttet til et eksisterende anlegg. Tilsvarende krav har vært vanlig i Stavanger sentrum helt fram til vedtak av ny kommuneplan i 2015, der frikjøp ble frivillig på grunn av manglende hjemmel til å kreve frikjøp. Nærheten til tidligere kommuneplan gir trygghet for at planløsningen er praktisk gjennomførbar og vil neppe representere noen stor overgang for utbyggere. Løsningen er nødvendig for at ikke viktige byutviklingsarealer i den tette bykjernen skal bindes opp i parkering når frikjøp nå er frivillig. Utbyggere kan da velge mellom frikjøp eller privat avtale om parkering.

For å kompensere for bortfall av eksisterende parkeringskapasitet (f.eks P-Domkirken) og endret lokalisering av regulert ny kapasitet på Nytorget, er det i bestemmelsene bygget inn en åpning for noe ny kapasitet i nye anlegg langs havnefronten på Bekhuskaien og på Fiskepiren (flyttet anlegg fra Jorenholmen). For å styrke gjennomføringsevnen for plangrepet på Holmen er det i tillegg foreslått en begrenset parkeringskapasitet også på Holmen. Kapasiteten overstiger ikke flateparkeringen som bortfaller.

Effektiv planlegging og behovet for å følge opp planleggingen

Det er et overordnet krav om høyere effektivitet i planleggingen gjennom nasjonale forventninger og lovendringer. For å få gjennomføringskraft bak den nye sentrumsplanen, må både reguleringsmessig og annen oppfølging av planen ha god effektivitet. Samtidig er det spørsmål og avklaringer som kommunen trenger videre planlegging for å konkludere. Et viktig hensyn for kommunen i sentrumsplanen er å balansere plankravene i bestemmelsene på en slik måte at viktige samfunnshensyn som ikke er endelig avklart i kommunedelplanen ivaretas med områderegulering eller andre verktøy; men at effektiviteten på reguleringsnivå også økes.

Plankrav for å sikre tilstrekkelig sikkerhet rundt viktige samfunnshensyn er særlig viktig for kommunen i områder med store endringer eller omfattende utbyggingskapasitet. Bestemmelsene inneholder derfor ulike former for plankrav forbeholdt kommunen for områdene Stavanger stasjon (E5), Paradis (E17) og for havnefronten fra Holmen til Bekhuskaien (A1-A4).

Områderegulering for Stavanger stasjon er allerede startet opp og er nødvendig for å sikre det kompliserte samspillet mellom samferdselsinfrastruktur og knutepunktsutbygging. Krav om områderegulering for Paradis er nødvendig for å konkretisere etableringen av en bymessig kvartalsstruktur og avstemme en utbygging mot nødvendige rekkefølgekrav knyttet til jernbanedrift i området. For Holmenområdet (A4) er områderegulering nødvendig på grunn av utfyllingens kompleksitet og harmoniseringen av en såpass omfattende utbygging mot den historiske bebyggelsen på sentrumshalvøya.

For havnefronten fra Jorenholmen til Bekhuskaien (A1-A3) krever samspillet mellom de mange ulike transportfunksjonene og med framtidig byutvikling nærmere avklaring, men kommunen ønsker i dette området å prøve ut en ny modell for samordning for ny regulering gjennom *felles planprogram*. Kommunen har foreslått et smidigere plankrav i dette området på grunn av områdets viktighet for funksjoner og byutvikling, samt at frigivelsen av området som samferdselsareal er nært forestående. Oslo kommune har gode erfaringer med en slik løsning. Programmet skal blant annet ta stilling til en felles utviklingsstrategi og hovedløsninger for transport og logistikk, i tillegg til de ordinære innholdskravene for planprogram. Etter vedtak av planprogram kan områdene A1, A2 og A3 behandles videre som detaljregulering.

Planforslaget viderefører kommuneplanens normalkrav til regulering før tiltak, men forslaget inneholder også forslag til enkelte forenklinger som har til hensikt å effektivisere planleggingen. Som unntak fra reguleringskravet foreslås at følgende kan unntas krav om regulering:

- enkeltbygg som er innfill i eksisterende struktur
- bygg i utvalgte bestemmelsesområder langs Løkkeveien
- bruksendring til publikumsrettet formål langs gater med krav til aktive byfasader

Samspill mellom havn og by

Stavanger har alltid vært en havneby og skal fortsette å være det. Men med internasjonale krav til sikkerhet, må samspillet mellom havn og by harmoniseres. Områder som skal brukes til internasjonale anløp krever mulighet for avsperring med gjerder som ISPS-terminal.

Stavanger havn betjener ikke tradisjonelle havneoppgaver som arealkrevende godshåndtering, men har en viktig oppgave som målpunkt for cruisetrafikk og utgjør også en viktig del av regionens kaikapasitet med nærhet til de regionale næringsområdene Dusavik og Buøy. Muligheten for å legge for eksempel supplyskip til kai i perioder er derfor viktig for regionens samlede havnedrift og i et næringsutviklingsperspektiv. Stavanger har de senere årene hatt en vesentlig vekst i særlig cruisetrafikken og har utfordringer med å møte etterspørselen etter riktig dimensjonerte kailinjer.



Båtene blir større og passasjerene flere. Nok et vakkert cruiseskip, «Navigator of the Seas», siger inn i Stavanger havn.
FOTO: Anders Minge

Costa Cruise satser på Stavanger

** Europas største cruiserederi, Costa Cruises, ser på Stavanger som en svært viktig anløpshavn. To av rederiets skip anløper byen 10 ganger i år, imot 3 ganger i fjor. **

OPPDATERT: 22.MAI. 2008 07:54 - PUBLISERT: 22.MAI. 2008 07:41

Figur 22: Cruisetrafikken til Stavanger øker

Samtidig har bruken av kaiområdene i sentrum stor betydning for sentrums faktiske og opplevde kvalitet. Avstengningen av områder med ISPS-gjerder bryter byens kontakt med sjøarealene og store skip ankret ved kai påvirker bruken av arealene innenfor.

I kommunedelplanen ønsker kommunen å balansere hensynene mellom effektiv havnedrift og byens kvaliteter/behov. Det er særlig havnearealer der det må anlegges avstengning med ISPS-gjerder som etter kommunens syn krever særskilte arealplanmessige føringer, ettersom disse områdene stenges for offentligheten ved anløp. Dette er også områder som har en overordnet betydning for

sjøtransport og dermed fortjener en særskilt visning i plankartet. I planforslaget gir kommunen disse føringene gjennom å:

- angi hvilke deler av kaiarealene hvor det er aktuelt å opprettholde eller etablere ISPS-gjerder.
- angi forutsetninger for slik etablering som ivaretar hensynet til byens behov for de samme områdene som offentlige uteoppholdsarealer.

Kommunen har valgt å angi områdene der etablering av ISPS-gjerder er tillatt som kombinert samferdselsformål med tilhørende bestemmelser som skal sikre offentlig tilgang til områdene når de ikke er i bruk til havneformål. Kombinasjonsformålet er valgt for å presisere områdene som sambruksområder for havnedrift og offentlig rom. I øvrige deler av havnefronten angis landsiden i hovedsak som sentrumsformål. Forholdet mellom havn og byens øvrige behov i disse områdene avklares på reguleringsnivå, men planforslaget legger ikke opp til internasjonal bruk.

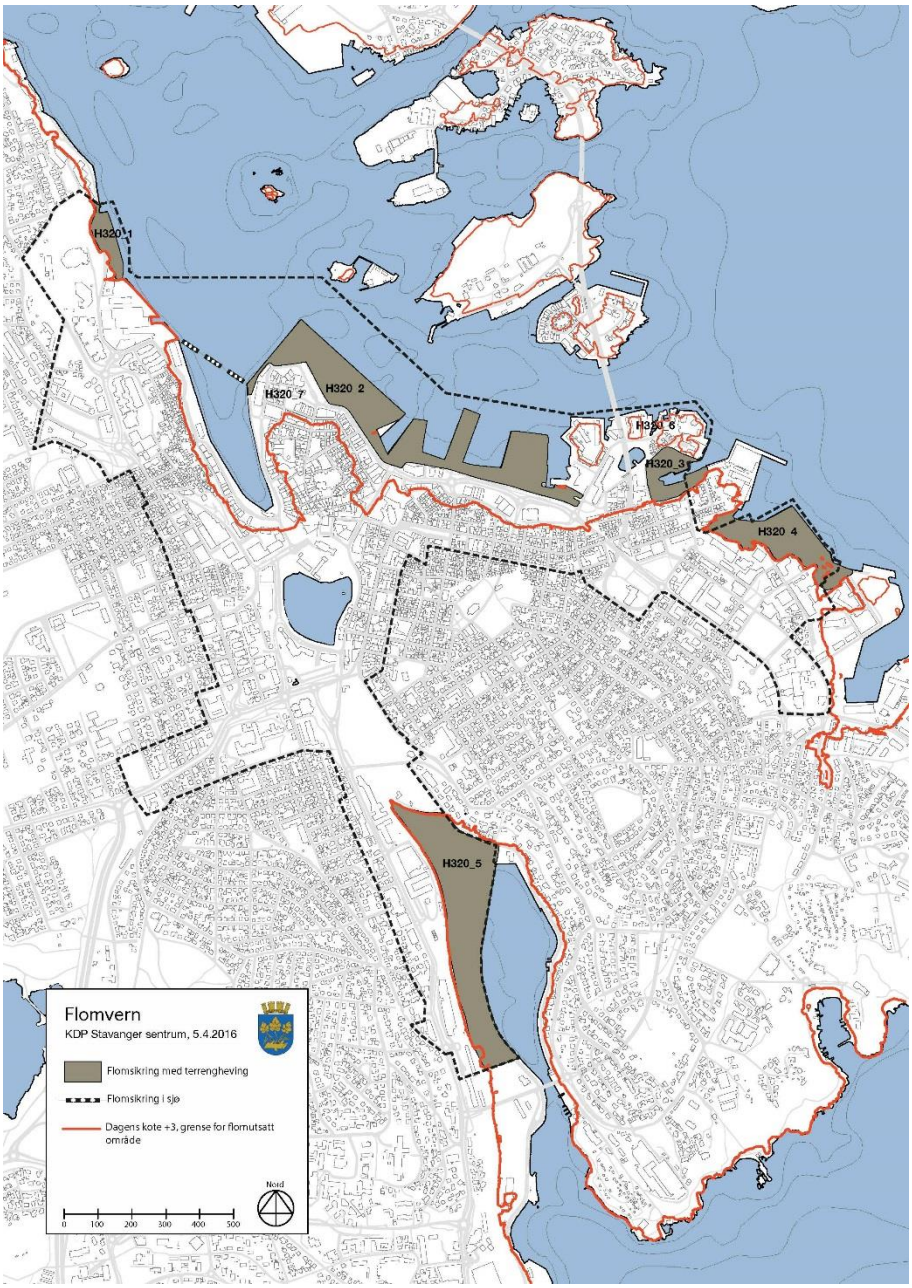
Selv om planføringene legger begrensninger på havnedriften, innebærer planforslaget at det totalt sett kan etableres mer effektive kaiarealer. Det er særlig etableringen av nytt utfyllingsareal på Holmen som bidrar til dette. Selv om den samlede kailengden går noe ned, blir kaiarealene bedre tilpasset dagens og fremtidens behov. Kommunen mener den samlede løsningen gir en god og forsvarlig løsning for havnedriften, selv om planforslaget også innebærer innstramminger i forhold til dagens bruk (for eksempel nåværende ISPS-område på Bekhuskaien).

Flomsikring

Havnivået i verden stiger som følge av global oppvarming og Stavanger sentrum er ikke noe unntak. Planforslaget legger til grunn at land og bebyggelse lavere enn kote + 3 vil være flomutsatt ved kombinasjonen av framtidig havstigning og springflo.

Viktige deler av planområdet ligger lavere enn kote + 3 og risikerer dermed fremtidig flomfare. Men ettersom planforslaget innebærer en samlet byfornyelse av havnefronten fra Holmen til Bekhuskaien, etableres samtidig en mulighet for å heve terrenget og dermed etablere viktige deler av et helhetlig flomvern for sentrum. For å unngå tilsvarende terrenghevingskrav for den historiske Vågen der dette ville vært svært ødeleggende, har kommunen valgt å vise at den nye havnefronten kan forbindes med områder over kote +3 m nord for gamle Utenriksterminalen med en teknisk undersjøisk installasjon etter modell fra Venezia.

Flomvernløsningene er sikret med hensynssoner i plankartet.



Figur 23: Flomsikringstiltak

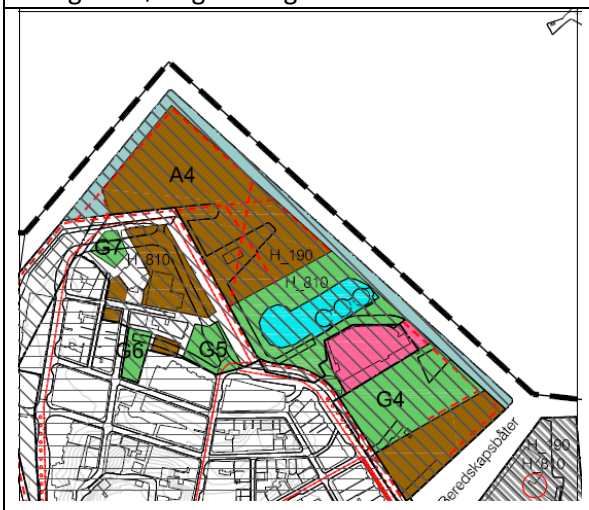
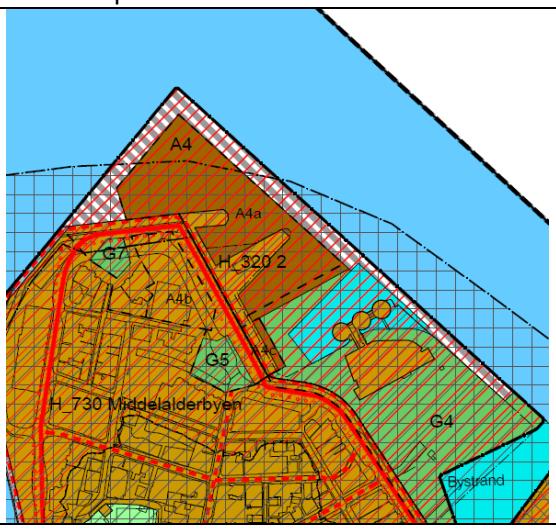
Hovedforskjeller til tidligere høringsforslag

Planforslaget er i hovedsak en videreføring av tidligere høringsforslag fra vinteren 2014/15. Viktige hovedforskjeller er:

- *Komplett plan:* Planforslaget er komplettert som en fullstendig plan med nødvendig utredningsgrunnlag som skal kunne vedtas etter høring, der det foreløpige planforslaget var grovmasket og forutsatte ytterligere bearbeiding og høring.
- *Visualisering:* Områder der planforslaget gir mer konkrete rammer for byutvikling er nå grovmodellert i 3D for å gi et mer oversiktlig beslutningsgrunnlag.
- *Tydelig forhold til kommuneplanen:* Sammenhengen til kommuneplanen er styrket slik at kommunedelplanen utfyller og justerer kommuneplanens føringer for sentrumsområdet. Dette innebærer blant annet at:

- Plankartvisningen er endret slik at planområdet har fullstendig arealvisning med formål uten bruk av hensynssone som viderefører gjeldende regulering. Dette sikrer at planens bestemmelser gjelder i hele planområdet og ikke bare i de særskilt utpekte delområdene
- Bestemmelsene angir systematisk forholdet til kommuneplanbestemmelsene, eks. erstatter, justerer, gjelder i tillegg.

Tabell 2: Sammenstilling av kartutsnitt tidligere og revidert plan

Tidligere høringsforslag	Revidert plan
	

- *Tydeligere transportløsninger:* Full framkommelighet for Bussveien er tydeligere innarbeidet med føringer for eventuell arealutvidelse, klarere bestemmelser for gang- og sykkelnett og en parkeringsløsning som er mer gjennomførbar og ligger tettere opp mot nullvekstmålet.
- *Klarere virkemidler for kulturminnevern:* Planforslaget har nå bestemmelser som styrker hensynet til viktige kulturmiljøer vist i kulturminneplanen.
- *Klarere føringer for byrommene:* Planforslaget har mer gjennomarbeidede bestemmelser for å sikre kvalitet i grønnstrukturer og byrom med blant annet føringer for overordnede grønnstrukturlinjer og bestemmelser som mer systematisk sikrer et samspill mellom utbygging og offentlige byrom.
- *Havnefronten:* Organiseringen av bebyggelse og funksjoner i havnefronten er endret blant annet for å gi plass til en sammenhengende parkstruktur med økt kvalitet, for å samle transport/logistikkfunksjoner på Fiskepiren tilpasset Stavanger som snuhavn for Hurtigruten og for å redusere konfliktnivå mot havnedrift ved å ta ut enkelte utfyllinger og bro over Vågen.
- *Justering av delområder:* Blant delområdene for øvrig er områder med høyt konfliktpotensial og som samtidig gir lite igjen byutviklingsmessig tatt ut. Eksempler på dette er områder i Pedersgata og Løkkeveien. Nye områder er også foreslått basert på innspill og nye vurderinger. Eksempler på dette er bebyggelse sør for Madlaveien og i deler av Løkkeveien.

3.3 Utdypning av de konkrete løsningsforslagene

3.3.1 Avklare utviklingskapasitet – og forutsetninger (1)

Dette kapittelet gir utdypende beskrivelser av hvordan planforslaget gir avklaringer av utviklingskapasitet og forutsetninger for ny byutvikling. Kapittelet viser hvordan tiltak nr. 1 kan gjennomføres.

3.3.1.1 Tilrettelegge for betydelig byomforming på Holmen

Nye boliger og næringsareal på Holmen vil gi positiv ringvirkning for hele sentrumshalvøya. Byliv i gatene er en viktig forutsetning for videre bruk av middelalderstrukturen og Stavangers historiske og identitetsbærende sentrumskjerne.

Holmen i dag

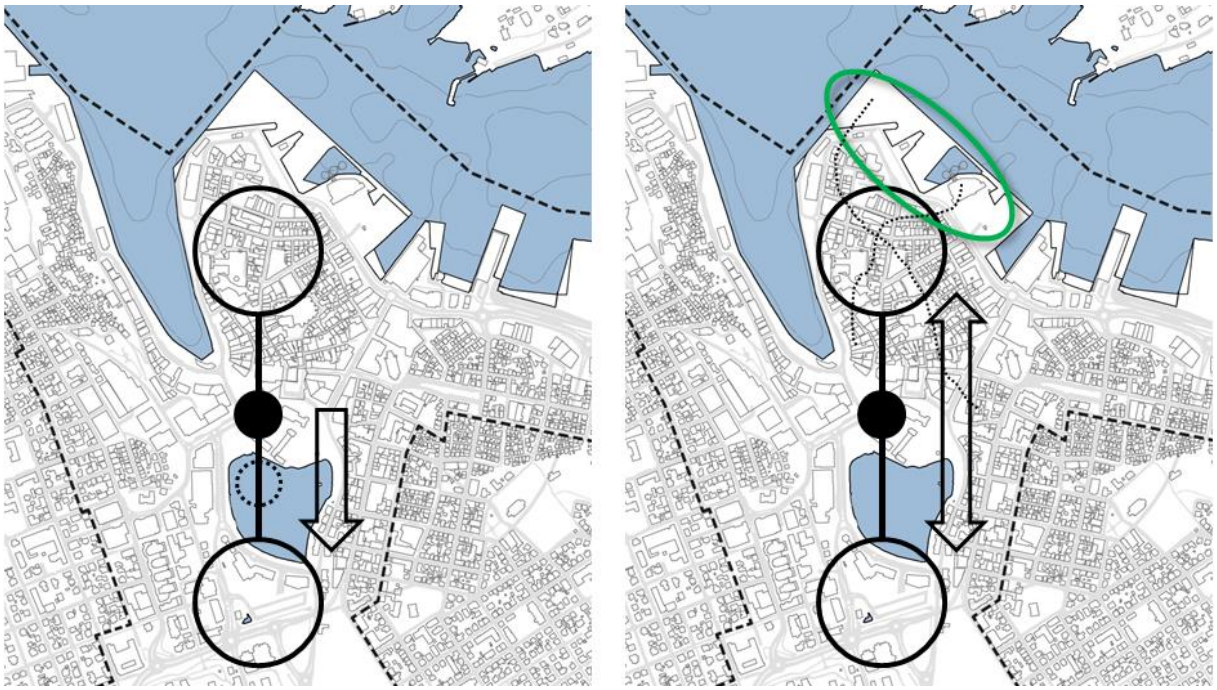
Havnefronten er sentrums ansikt utad og viktig for byens egenart. Store deler av havnefronten blir i dag benyttet til parkering, industriformål og havneaktivitet. Havnefronten blir med dette preget av grå flater og lite interaksjon med bylivet. Blå promenade har gitt havnefronten et estetisk løft, men tilfører alene lite aktivitet.

Holmen er i dag preget av lav aktivitet. Denne situasjonen er en dårlig anvendelse av et sentrumsområde og skaper i liten grad menneskestrømmen gjennom middelalderbyen.

Å utvikle Holmen er derfor det mest virkningsfulle grepet for å gi økt aktivitet på hele sentrumshalvøya. Når vi også vet at Stavanger stasjon er et av de områdene som har størst potensiale for sentrumsutvikling, vil Holmen uten en betydelig arealutvikling, resultere i at området vil oppleves enda mer usentralt. Det vil igjen svekke forutsetningene for et økt byliv i Middelalderbyen.



Figur 24 Illustrasjonene er hentet fra områdestudiet for område A Havnefronten, utarbeidet av Helen & Hard AS og Leva Urban design AS



Figur 25 Middelalderbyen må ha drahjelp av en utbygging på Holmen for ikke å bli ytterligere avsidesliggende når Stavanger stasjon og Kannik utvikles.



Figur 26 Holmen i dag

Plangrep og begrunnelser

Arealet på yttersiden av Skansegata er i dag for smalt for utbygging. Gjennom historien har byen endret havnefronten flere ganger for å gi rom for næringsaktivitet og samferdselsbehov. Planen foreslår utfyllinger som skal gi tilstrekkelig areal til å styrke denne delen av sentrum med ny aktivitet. Det nye arealet på utsiden av Skansegata er i planen dimensjonert til å videreføre sentrums historiske kvartalsstruktur med smau og siktakser. Havneaktiviteten er en viktig næring og identitetsbærer for Stavanger som havneby, og planen har som mål å ivareta mulighet for videre

havnedrift i bedre samspill med byfunksjonene. Utformingen av utfyllingen kombinerer derfor også hensynene til dybdeforhold, der den følger en naturlig grunne, nye funksjonelle kaier og dimensjon på gjenværende led med tilstrekkelig passasje også når større skip ligger til kai.

Plassering og utforming av utfylling gjør at bebyggelsen ikke påvirker innsynet til Vågen eller bakenforliggende bebyggelse. Ny bebyggelse er konsentrert i et område hvor innsyn allerede er begrenset av DSD-bygget og/eller det nyere prosjektet i Øvre Holmegate.

Oversendelsesforslag Arbeiderpartiet: Nytt areal i form av utfylling i planområdet kan kun finne sted dersom utbyggingen legger opp til banebrytende teknologi i et klima-, energi- og miljøperspektiv, gjerne i form av et pilotprosjekt. Dette for å bidra til at Stavanger blir en foregangskommune innen teknologi, klima og miljø.

Kommunen ser for seg en bebyggelse på 5-6 etasjer som kan bestå av en base på 2-3 etasjer med publikumsrettede funksjoner mot Skansegata, indre bygater og havn. Taket på basen kan bli et indre gårdsrom omsluttet av karrébebyggelse, fortrinnsvis benyttet til boliger i deler vendt mot sentrum. Strukturen gir rom både for skjermede og solfylte indre gårdsrom for boligbebyggelse, samtidig som funksjoner med behov for større fotavtrykk får egnede arealer i basen. Forslaget har søkt å balansere målet om ny aktivitet, gjennomførbare løsninger og hensyn til eksisterende dimensjoner.

Arealet på utsiden av bebyggelsen bør være offentlig tilgjengelig og sjøpromenaden utvides med offentlige plasser som er vindbeskyttet og åpner seg til ulike retninger for å skape offentlige lune og solrike møtesteder.

Oversendelsesforslag Fremskrittspartiet: Havneområdene langs Holmen bør ikke innelåses av store båter/skip. Her bør det legges opp til publikumsvennlige kaiarealer, og ivareta promenaden uten sikkerhetsgjerder. Større skip/cruisebåter bør legges på vestre kai. Oljemuseet må ikke bli sperret inne av kaiarealer. Samtidig bør det være klare regler for hvor større fartøy kan ligge.

Oversendelsesforslag MDG: Utbyggingen på holmen nord for oljemuseet bør vurderes redusert. Planer for hvordan det området kan revitaliseres uten utfylling må legges frem.

Skansegata forskyves lenger ut på dagens kaifront, for å gi bedre rom til utvikling av ny bebyggelse ved DSD-bygget. Bebyggelsen vil styrke Skansegata som bygate og kan framstå som en moderne videreføring av sjøhusrekken.



Figur 27 Situasjonsplan Holmen. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.

Utbyggingen må også gi andre kvaliteter tilbake til området og sentrum som helhet. Derfor foreslår vi å anlegge en større sammenhengende park med bystrand, som rekreasjonsområde og attraksjon på Kjerringholmen. Parken inkluderer også store deler av arealet som i dag inneholder Geoparken, som da kan opprettholdes og videreutvikles som en aktivitetspark. Som del av parken anbefaler vi at det kan oppføres noe bebyggelse på 1-2 etasjer, med funksjoner som vil aktivere parken og gi samhandling med Norsk oljemuseum. En større utbygging her er vurdert, også som en mulig erstatning for utfyllingen lenger nord. Konsekvensene ville imidlertid blitt større både for kontakten mellom sjøhusrekke og sjøen og for øvrig bakenforliggende bebyggelse, samt betydelig reduksjon av et større parkareal i denne delen av sentrum. Bystranden er i forslaget vist med utvidet sjøareal bl.a. for å gi plass til en sandstrand. Endelig utforming skal vurderes i områderegulering.

Oljemuseet mister eksponering mot vest, men opprettholder eksponeringen mot nord og øst. Ny kaifront inngår som del av det helhetlige flomvernet, i tillegg til å sikre en ny lengre kai. Det er imidlertid opprettholdt et større vannbasseng nord for Oljemuseet, slik at anleggets maritime konstruksjoner fortsatt ligger i sjø.

Oversendelsesforslag Arbeiderpartiet: Planen bør justeres slik at oljemuseets kontakt med sjøen ivaretas.

Den historiske sjøhusrekken mot nord opprettholder sjøkontakt gjennom åpen siktsone. Sjøhusrekken ved Røde Sjøhus ligger allerede langt inne på land og foreslås nå komplettert med ny bebyggelse rundt et nytt skjermet byrom. Parkene foran historiske sjøhus bør vise til stedets opprinnelige identitet, bl.a. med elementer av vann. G5 utvider det indre parkarealet som allerede er sikret i Plan 2222 Sentrumshalvøya.



Figur 28 Ny park med bystrand på Holmen. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



Figur 29 Bygate på Holmen sett fra Vågen mot øst. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



Figur 30 Blandet byaktivitet på Holmen sett fra Havneringen v/Elkjøp mot vest. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



Figur 31 Holmen med illustrasjon av foreslåtte plangrep. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser. Enkelte av byggene i illustrasjonen er høyere enn planforslaget åpner for.

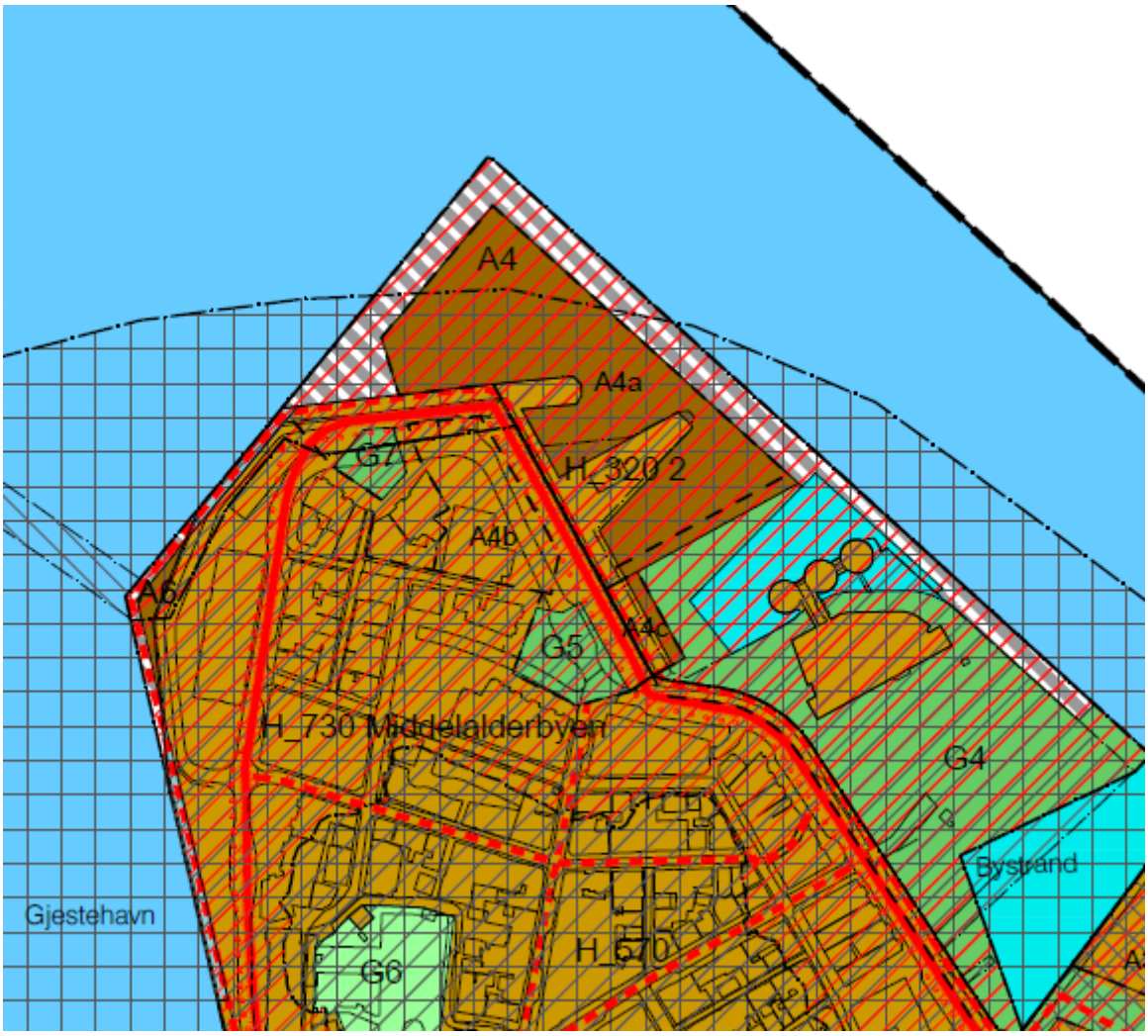
Planløsning – kart og bestemmelser

For å gi plass til foreslått utfylling for byutvikling og nye kailinjer er deler av kommuneplanens generelle sjøareal for bruk og vern i sjø disponert til fremtidig sentrumsformål, grønnstruktur og kombinert samferdselsformål. Utfyllingen varierer i størrelse og strekker seg mellom 30 og 100 m ut fra dagens kailinje. Nordspissen når ut til Plentinggrunnen midt i sundet. Det er rekkefølgekrav om utsprenging av grunnen før utfylling.



Figur 32: Illustrasjon eksisterende kystlinje og utfylling. Utfyllingsgrense fra tidligere planforslag vises med rødt.

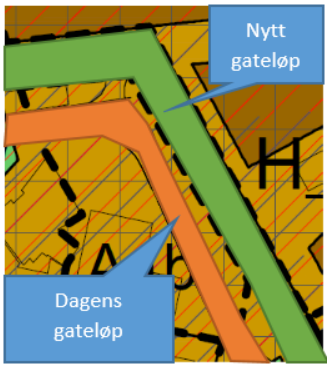
Utsnittet til høyre viser forholdet mellom eksisterende kystlinje og utfyllinger, men fremgår også i stor grad av visningsforskjellen mellom nåværende og fremtidig sentrumsformål. Denne nyansen fremgår ikke i grønnstrukturarealene, fordi disse i sin helhet endres fra sentrumsformål i kommuneplanen og derfor vises som fremtidig. Det er valgt kombinert samferdselsformål for å understreke sambruken mellom havnedrift med ISPS og offentlig rom. Bestemmelse til kombinasjonsarealet angir at ISPS-gjerder skal opparbeides på en måte som gjør at de skal åpnes i perioder uten anløp.



Figur 33: Utsnitt plankart

For å sikre et sammenhengende offentlig byrom (G4) i tilknytning til oljemuseet viser plankartet sammenhengende grønnstruktur fra Jorenholmen til Oljemuseet. Grønnstrukturarealene omdisponeres fra sentrumsformål. Visningen rundt Steinkarkaien er vist annerledes enn nåværende kaifront for å gi tilstrekkelig plass til en bystrand. Bestemmelsene utdyper kravene til hvordan parkområdet skal opparbeides og setter krav til eksisterende forurenset utløp. Eksisterende bakkeparkering G5 og ubrukt byrom G7 disponeres til grønntstruktur for å sikre gode nye byrom i tilknytning til den relativt omfattende utbyggingen i området. Rekkefølgekravene knytter opparbeidelsen av grønnstrukturene til utbyggingen. Deler av parkeringen kan i følge parkeringsbestemmelsene erstattes ved utbyggingen i området.

Rammene for utbygging er gitt som bestemmelser til bestemmelsesområder vist i plankartet. Bestemmelsesområde A4 omfatter samtlige arealer beskrevet over fra Holmen til Bekhuskaien og har krav om områderegulering i bestemmelsene. Utbyggingsvolumene er underdelt i bestemmelsesområdene A4a-c. Bestemmelsene gir føringer om organisering av bebyggelsen, byggehøyder og forholdet til eksisterende bebyggelse. Føringene skal blant annet sikre kvartalsstruktur, siktlinjer, blandede funksjoner og dempe potensielle konflikter mellom boliger og havnedrift.



Figur 34: Endring av gateløp

Endret gateløp for Havneringen viser tydeligst i avgrensningen av bestemmelsesområdene (se figur). Ny vei sikres formelt med samferdselslinjer. Gateløpet skal ha samlevei, hovedgangnett og hovedsykkelnett.

3.3.1.2 Knytte byutviklingsområdene i Østre havn tettere til sentrum

Gjennom en helhetlig omforming av Verksalmenningen vil hele østre havn innlemmes i Stavanger sentrum og tilføre areal til virksomheter som i dag ikke finner egnede lokaler.

Østre havn i dag

Østre havn domineres i dag av Hurtigbåtterminalen på Fiskepiren (A2) med biloppstilling til Tau-ferja, parkeringshuset på Jorenholmen (A3) og industrivirksomhet på Bekhuskaien (A1). Når Ryfast åpner opphører behovet for større oppstillingsplass for bil. Dette åpner også for omforming av Bekhuskaien til byutvikling.


Figur 35 Østre havn i dag.

Plangrep og begrunnelser

Fra veier til bygater

Mens Middelalderbyen har tydelig definerte bygater, er sentrums innfartsåre i dette området formet som utflytende veianlegg. Omdanning av veiene til bygater er et viktig grep i sentrumsutviklingen. Innlemming av Bekhuskaien som attraktivt sentrumsområde starter derfor ikke på Bekhuskaien, men i forbindelsen inn til det etablerte sentrum. Kommunen foreslår en serie av grep som samlet skal bidra til en innlemmelse av hele østre havn som sentrumsområde og tilsvarende forbindelsene til

Stavanger øst. Uten slike grep vil områdene blir liggende mer isolert mellom sentrum og Stavanger øst.

Verksalmenningen omformes til en bygate med sentrumsbebyggelse på begge sider. Grepet forutsetter ingen sanering, men infill på viste steder og ny bebyggelse i store deler av gatas nordside. Som del av dette grepet foreslår vi mindre utfyllinger i sjø både på Jorenholmen (A3) og Fiskepiren (A2) og Bekhuskaien (A1). Det gir mulighet til å forme arealene bedre, samtidig som vågene imellom opprettholdes. Dette sikrer samtidig, sammen med parkrommene innerst i vågene, at eksisterende sjøhusrekke opprettholder sin utsikt og sjøkontakt. Løsningen gir også en kailinje som ivaretar ferjer, småbåt- og veteranbåthavn, samt god offentlig tilgang til sjø. Parkene bindes sammen av en justert Blå promenade i bakkant av gatebebyggelsen.

Oversendelsesforslag FNB: Ved utfylling i sjøen ved A1 Bekhuskaien og A2 Fiskepiren vurderes det om en kan bygge undersjøisk parkeringsgarasje i stedet for utbygging kun med fyllmasse.

Bekhuskaien

På Bekhuskaien (A1) legges bebyggelsen tett inn mot gaten, med adkomst og siktlinjer til bebyggelsen lengre ute på Bekhuskaien. Illustrasjonen viser en relativt finmasket inndeling, men kommunedelplanen legger opp til at dette vurderes nærmere i videre planlegging. Bebyggelsen vil i bakkant henvende seg til et gjennomgående grøntområde, som både er et nytt byrom med sjøkontakt og en gangakse øst-vest med alternative kvaliteter til gaten i forkant. Det opprinnelige Bekhuset blir ivaretatt som en del av parken.

I vestre del av Bekhuskaien foreslås en utfylling som også vil bidra til å korte ned avstanden til det etablerte sentrum. Eksisterende sjøhusrekke opprettholder utsikt til sjø. Som det senere redegjøres for mer inngående, er Bekhuskaien aktuell for nytt teaterbygg. Et eventuelt nytt teaterbygg vil ikke beslaglegge hele arealet. Resterende bebyggelse vil supplere området med annen næringsaktivitet og evt. programmer som kan trekke veksler på samlokalisering med et teater. Med en Veteranbåthavn langs Bekhuskaiens vestre kai og det gjennomgående parkrommet kan Bekhuskaien bli en aktiv "kulturkai", hvor historiske og nåtidige uttrykk møtes. Planen innebærer at Bekhuskaien som næringskai med terminalfunksjon for internasjonal skipsfart. Et slikt kaiavsnitt her vil gi så strenge føringer for disponering av Bekhuskaien, at byutvikling vil være svært krevende. Kaien er også lite aktuell til persontransport og opplag av supplyskip o.l. med en forholdsmessig høy belastning for nærliggende boligbebyggelse i Badedammen, uten å gi aktivitet tilbake til sentrum.

Fiskepiren

Det vil fortsatt være behov for en hurtigbåtterminal, og det er ønskelig at denne skal ligge sentralt plassert i sentrum. Samtidig arbeides det for at Stavanger skal bli nytt anløpssted og snuhavn for Hurtigruten. Planen foreslår derfor å opprettholde terminalfunksjonen på Fiskepiren (A2), tilpasset funksjonskravene til Hurtigruten. Det innebærer forlengelse av piren og etablering av sideareal til Hurtigrute-kai på vestsiden. Rutebåtene disponerer kai i nord og ytterste del av kai i øst. Området får også ny kjørerampe, som ivaretar flytting av Vassøyferja fra Jorenholmen og evt. andre båter med innlasting i baug eller akter. I innerste del av vågen mellom Fiskepiren og Jorenholmen anlegges det en gjestehavn til erstatning for gjestehavnen ved Holmen. Fiskepiren blir gjennom dette grepet sentrums overgangspunkt for overgang mellom land og lokal-, regional- og nasjonal sjøtransport. Knutepunktet markeres med et høyere punkthus inntil 12 etasjer og forbindes med hovedknutepunktet på Stavanger stasjon via kollektivfelt i Verksgata og kollektivgate i Klubbgata og Kongsgata. I tillegg til å markere funksjonen vil høyhuset gi samlet høyere aktivitet i området og bidra til gjennomføringskraft i nødvendig forlengelse av piren for tilpasning til Hurtigruten.

Utviklingen av Østre havn forutsetter kompakte løsninger som gir tetthet av byfunksjoner uten for lange opphold. Når Fiskepiren er valgt som logistikk-knutepunkt foreslår vi derfor å etablere et parkeringsanlegg på Fiskepiren til erstatning for det midlertidige anlegget på Jorenholmen. Parkering på Fiskepiren vil i stor grad oppfattes like sentrumsnært som Jorenholmen og trafikkavviklingen inn og ut av anlegget blir bedre enn i dagens rundkjøring. Anlegget må bygges med etasjehøyde på 4 meter, slik at bygget på et senere tidspunkt kan omdisponeres til annen bruk, f.eks kontor.

I overgangen mellom Verksgata og Verksalmenningen suppleres den opprinnelige sjøhusrekken og på motsatt side strammes gaterommet opp med supplering i den opprinnelige kvartalsstrukturen.

Jorenholmen

Med planforslaget frigjøres Jorenholmen (A3) til byutvikling og offentlige byfunksjoner. Også dette grepet vil styrke forbindelsen i østre havn, ved å gjøre området mer bymessig utformet og programmert. Aksen fra Klubbgata mot sjøen opprettholdes, men kan overbygges. Bygget bør i sin helhet forbeholdes publikumsrettede funksjoner, f.eks et folkebad. Størrelsen er godt egnet med plass til svømmebasseng og tilleggsareal, og kan kombineres med bystranden. Magasin Blå og resterende sjøhusrekke kompletteres med moderne sjøhus. Akse fra Klubbgate holdes åpen gjennom bebyggelsen og som siktakse også i nederste etasjene av nybygget ytterst. Pumpestasjon bevares, mens Vassøyferjen flyttes til Fiskepiren.

Oversendelsesforslag Fremskrittspartiet: Parkeringshuset på Jorenholmen må forbli, samtidig som det bygges et nytt parkeringshus også på Bekhuskaien/Fiskepiren. I tillegg er det ønskelig å vurdere ekstra etasjer på Jorenholmen, gjerne i sammenheng med publikumsrettede arealer i 1.etasje og gjerne en restaurant/bar i øverste etasje. Disse parkeringshusene vil bli ekstra viktige med tanke på storstilt utbygging av nye arealer på Holmen.



Figur 36 Situasjonsplan Østre havn. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



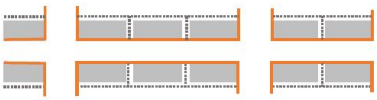
Figur 37 Østre havn med foreslått plangrep. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser. Enkelte av byggene i illustrasjonen er høyere enn planforslaget åpner for.

Planløsning – kart og bestemmelser

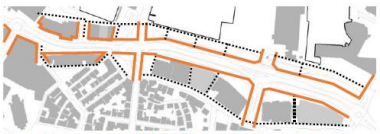
For å sikre en bymessig omforming av havnefronten fra veiarealer til bygater, gir plankartet mer detaljer for byggeområder og grønnstrukturer enn for sentrumsformålet generelt. Plankartet skiller i dette området mellom byggeområder/bestemmelsesområder som indikerer organiseringen av ny bebyggelse og et sammenhengende grønnstrukturareal fra Jorenholmen til Bekhuskaien. Mot kollektivaksen er byggeområdene / bestemmelsesområdene plassert tett opp mot gateløpet for å sikre stramme gateløp uten for lange opphold, unntatt der den historiske bebyggelsen på innsiden krever det. Se prinsippillustrasjon til høyre.



Figur 9 Verksgata / Verksalmenningen i dag



Figur 10 Bygate som prinsipp



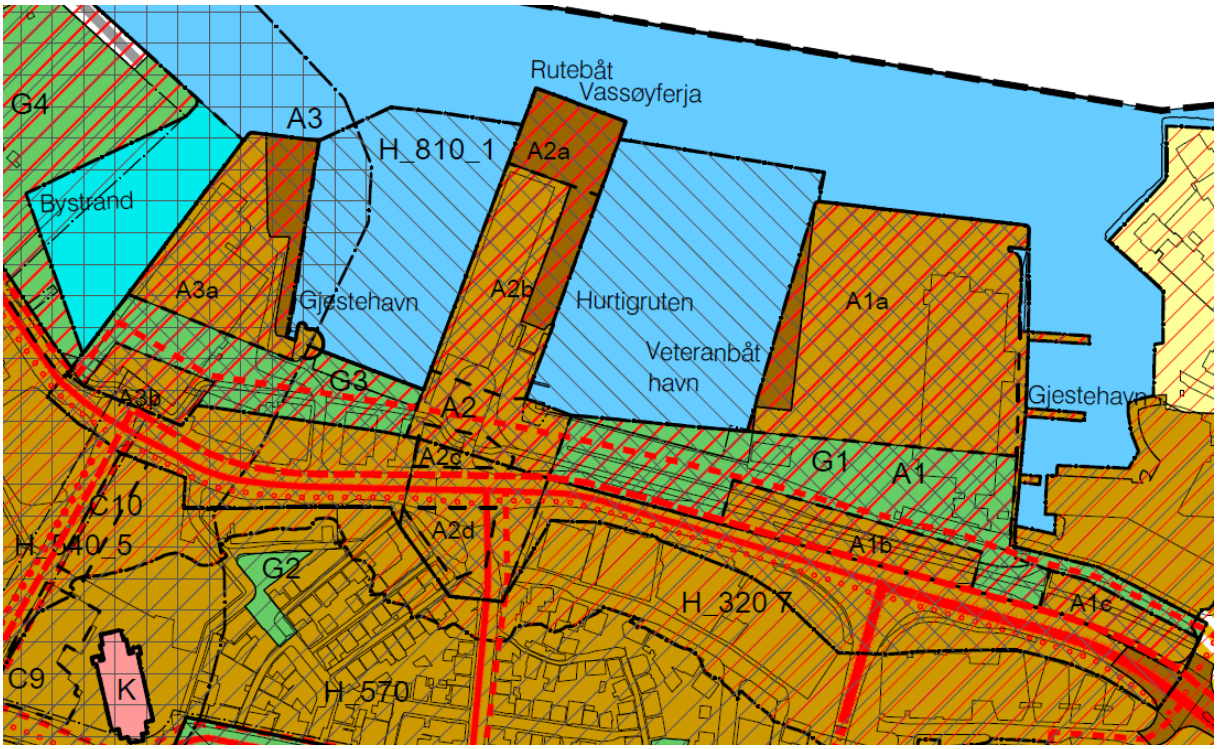
Figur 11 Grep som vil bidra til at Verksalmenningen blir en bygate

Figur 38: Prinsippskisser fra tidligere høring

Bestemmelsene til bestemmelsesområdene og grønnstrukturarealene gir blant annet utfyllende føringer om forholdet til eksisterende bebyggelse og byggehøyder. For å sikre en hensiktsmessig programmering i området har bestemmelsene flere føringer for hvilke formål (funksjoner) som tillates. Bestemmelsene åpner for at parkeringsanlegget på Jorenholmen kan flyttes til Fiskepiren, dersom rekkefølgekravene for dette oppfylles.

Området er komplisert med mange logistikkfunksjoner, flytting av funksjoner og ulike alternativer for offentlig program. Kommunen anser ikke alle byutviklingsmessige forhold avklart. For eksempel er

ulike havnefunksjoner angitt med påskrift, men er ikke detaljert arealmessig løst. Planforslaget legger derfor i bestemmelsene opp til at flere forhold skal utdypes nærmere og tas stilling til i et felles planprogram for bestemmelsesområdene A1, A2 og A3. Felles planprogram er angitt som plankrav i bestemmelsene. Valget av type plankrav er nærmere omtalt i kapittel 3.1.



Figur 39: Utsnitt plankart

For å muliggjøre Stavanger som ny snuhavn for Hurtigruten og å forme byutviklingsarealene på pirene bedre, viser planen omdisponeringer av sjøarealer til sentrumsformål øst for Jorenholmen, nord og øst for Fiskepiren og vest for Bekhuskaien. Utfylte arealer vises som fremtidig sentrumsareal. Viste utfyllinger på Fiskepiren oppfyller de kravene Stavangerregionen Havn oppgir er nødvendige for Hurtigruten.

Parkstrukturen G1 og G3 videreføres fra Holmen gjennom området fra Jorenholmen til Bekhuskaien og omdisponeres fra sentrumsformål. G1 og G3 skal forbindes gjennom A2 i området mellom A2b og A2c, men på grunn av alle funksjonene som skal integreres i området er det valgt å vise området som sentrumsformål.

Hovedkollektivaksen i Verksgata/Verksallmenningen vises med samferdselslinjer for kollektivtrase, hovedvei, sykkelvei og hovedgangvei. Linjene er vist i gateløpet uten å være konkret stedsfestet, da dette konkretiseres på reguleringsnivå. Samferdselslinjene har tilhørende bestemmelser. Gatesnittet inngår i område med krav om felles planprogram. Bestemmelsene angir blant annet at deler av eksisterende kjørefelter i Verksgata/Verksallmenningen omdisponeres til kollektivfelter for å sikre full framkommelighet for buss.

3.3.1.3 Knytte Bjergsted kulturpark nærmere sentrum

Gjennom ny sentrumsbebyggelse og en mer interessant gangforbindelse i Vestre havn skal Bjergsted og Vågen knyttes sterkere sammen og den mentale avstanden kortes ned.

Vestre havn i dag

Realiseringen av den omfattende Bjergstedvisjonen, har tilført denne delen av sentrum verdifull ny aktivitet. Avstanden mellom Bjergsted og Vågen oppleves imidlertid for stor til at aktiviteten i Bjergsted og i resten av sentrum trekker veksler på hverandre. Mellom Skur 6 og tidligere utenriksterminal domineres inntrykket av trafikk, parkering og opplag av supply-skip. Det er relativ lav sentrumsaktivitet i området. I sommersesongen er Strandkaien hovedkai for cruiseskip.



Figur 40 Vestre havn i dag

Plangrep og begrunnelser

Det er relativt begrensede utbyggingsmuligheter for å etablere ny sentrumsaktivitet i Vestre havn. Utfyllinger er vurdert, men forlatt da det likevel ville ligge betydelige begrensninger, samtidig som eksisterende havneaktivitet ville bli sterkt berørt. I grepet har vi derfor søkt å finne de mulighetsrom som likevel er tilstede for å knytte Bjergsted og Vågen sterkere sammen med ny byaktivitet. Dette vil også bidra til at det planlagte hotellet i Bjergsted i langt større grad vil oppleves som et sentrumshotell og bidra til at parkeringsanlegget Parketten får flere brukere på dagtid og i større grad bli oppfattet som et sentrumsanlegg.

Vi foreslår å forlenge sentrumsbebyggelsen etter Skur 6. Bygget vil både øke bruksverdien til dette anlegget og gi rom for supplerende byfunksjoner. Byggeområdet er imidlertid begrenset med nedtrapping i nord og avslutning før den bakenforliggende bebyggelsen i Gamle Stavanger kommer ned på gatenivå. Videre etableres det en park som, i tillegg til å være et rekreasjons- og aktivitetsområde, også sikrer fortsatt sjøutsikt fra største delen av gamle Stavanger.

Oversendelsesforslag Arbeiderpartiet: Det bes spesielt om innspill på utbygging av høyhus i området A7 (gamle utenriksterminalen), og B3 (Løkkeveien alternativ 1) da ulempene med bygging av høyhus på disse områdene synes å være fremtredende.

Oversendelsesforslag FNB: Det vurderes parkeringshus ved G8 Utenriksterminalen og broen som er tatt ut av planen vurderes lagt inn igjen, dette vil føre til bedre tilgjengelighet til den nye sjøfronten med påfølgende arbeidsplasser og nær tilgjengelighet til bykjernen er viktig om målet på sikt er et bilfritt sentrum.

Den tidligere utenriksterminalen skal i dette planforslaget beholdes og kan eventuelt brukes som terminal ifm. satsningen på å etablere Stavanger som snuhavn for cruisetrafikken. Ved opprettelse av ny terminalfunksjon vil Vestre havn igjen bli et knutepunkt mellom land og internasjonal persontransport på sjø. Samtidig er utbyggingsmulighetene svært begrenset. Det åpnes for et høyere punkthus i nordenden av terminalen. Dette bygget vil, på tilsvarende måte som i Østre havn, markere knutepunktet og samtidig få et samlet relativt stort volum for ny aktivitet.



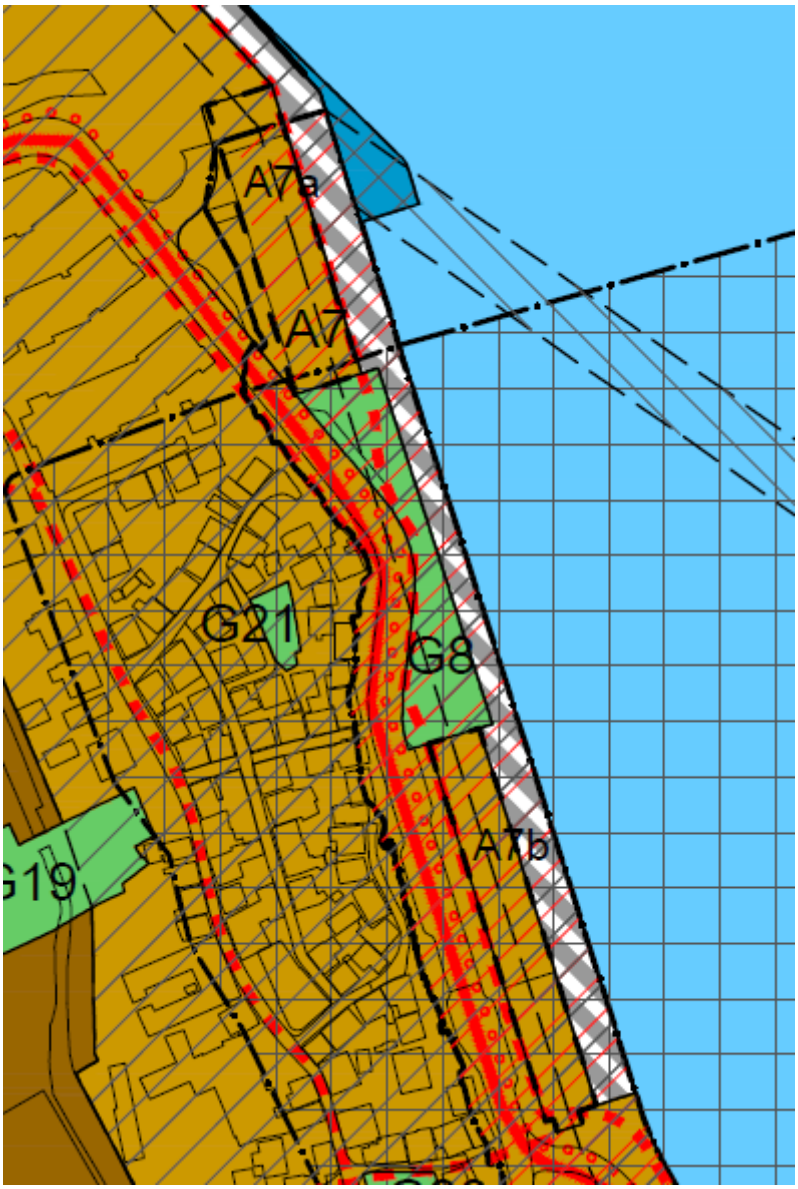
Figur 41 Situasjonsplan Vestre havn. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



Figur 42 Vestre havn med foreslått plangrep. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser. Tårnbygget i illustrasjonen er høyere enn det planforslaget åpner for.

Planløsning – kart og bestemmelser

For å etablere rammene for et mer innholdsrikt gateløp mellom Bjergsted og Vågen, inneholder planforslaget bestemmelsesområder med tilhørende bestemmelser, grønnstruktur og samferdselslinjer. Bestemmelsesområdene A7a og A7b med bestemmelser brukes for å konkretisere rammene for innpassing av ny bebyggelse ved terminalbygget og ved Skur 6. I bestemmelse til A7a åpnes det for punktbygg i inntil 8 etasjer. Bestemmelsene krever høy næringsandel og førsteetasjer må benyttes til publikumsrettet aktivitet.



Figur 43: Utsnitt plankart

Selv om arealet mellom A7a og A7b er smalt, er det valgt å vise arealet til grønnstrukturformål for å understreke den offentlige tilgjengeligheten og at arealet ikke skal benyttes til parkering.

Nedre Strandgate vises med samferdselslinjer for hovedgangnett og hovedsykkelnett i tillegg til samleveifunksjonen.

Mot sjøen vises havnearealene som kombinert samferdselsformål. Det er valgt kombinert samferdselsformål for å understreke sambruken mellom havnedrift med ISPS og offentlig rom.

Bestemmelse til kombinasjonsarealet angir at ISPS-gjerder skal opparbeides på en måte som gjør at de skal åpnes i perioder uten anløp.

3.3.1.4 Økt aktivitet på Sentrumshalvøya

Reguleringsplan 2222 for sentrumshalvøya dekker det meste av sentrumshalvøya og gir de viktigste rammene for utbygging og aktivisering i dette området. Selv om bevaringsinteressene naturlig nok har fått fremtredende posisjon som kjerneområde for Middelalderbyen, peker sentrumsplanen på noe nytt potensial for utbygging som kan bidra til økt aktivitet på sentrumshalvøya.

Potensial i gjeldende regulering – plan 2222

Også i dette planarbeidet ble det pekt på som viktig å gi rom for å øke antall arbeidsplasser og næringsarealer der det er mulig for eksempel mot gårdsrom, plasser og smau. Planforslaget tilførte planområdet et begrenset nytt areal BRA på ca. 7 – 7300 m^2 dersom arealet i sin helhet nyttes til næring. Det tilrettelegges for å ta i bruk gårdsrom og smau som attraktive arealer for handel, service/tjenesteyting, opphold og lek.

Det ble anbefalt å satse på økt kontakt mellom den enkelte butikk mot gaten fra kjøpesentrene. Planen gir rammer for aktivisering av områder/arealer som vurderes å ha et større potensiale enn dagens bruk tilsier, jf. store deler av Holmen, men også i den eksisterende bygningsmasse, hvor det gis mulighet for stedstilpasset fornying og ifylling av ny bebyggelse. Det er tilrettelagt for at kjedebutikker kan etablere seg, forutsatt at områdets kulturhistoriske verdi beholdes.

Ny bruk av eksisterende bebyggelse kan skje ved sammenslåing av virksomheter, vesentlig ombygging, og overbygging av gårdsrom. De indre gårdsrom kan nyttes av flere virksomheter, gi rom for økt næring, felles drift av anlegg, felles søppelhåndtering eller nærlager. Publikum kan sirkulere i hele kvartalet og få nye opplevelser knyttet til handel, bevertning og kultur.

Planarbeidet peker generelt på at Holmen bør gis økt oppmerksomhet. Området har et godt fornyelsespotensiale og rom for bedre og mer konsentrert næringsutnyttelse. Børevigå er nylig regulert med fornyelse av bebyggelsen. Skansenkvartalet er under detaljregulering for hotellformål med vekt på både fornying av deler av bebyggelse og bevaring. Begge planene tilrettelegger for forretning og tjenesteyting i første etasje. Samlet gir disse planene rom for nytt areal T-BRA på ca. 7600 m^2.

Etter planvedtaket er det gitt enkelte avklaringer innenfor planområdet som ytterligere øker kapasiteten, blant annet Hospitalsgata 6, Klubbgata 6 og Nordbøgata 8. Samlet ca. 1100 m2.

Tårngalleriet A5

Av omformingsmuligheter innenfor Sentrumshalvøya peker Plan 2222 på Tårngalleriet (A5). I bestemmelsene er det imidlertid fastlagt at *Kvartalet vurderes som ferdig utbygget. Fornying/hovedombygging skal skje iht. detaljplan, som må avklare materialvalg, nytt volum, høyder, m.m. Disse skal i hovedsak ikke overstige eksisterende høyder/volum, se for øvrig § 7.1.3.*

I realiteten innebærer dette kun mindre endringer og i hovedsak knyttet til fasade. I arbeidet med KDP Stavanger sentrum har vi sett nærmere på situasjonen og anbefaler at det åpnes for en mer omfattende omforming av kvartalet. Studier på dette plannivået viser at det foreligger et potensial til å omforme eiendommen til å inneholde et program som både gir mer tilbake til denne delen av

sentrum, samtidig som det i større grad tilpasser seg, og utvider bruken av, parkområdet rundt Valbergtårnet. Eksakt utforming må avklares i en egen detaljplan.

Planløsning – kart og bestemmelser

Arealer innenfor plan 2222 vises i hovedsak som generelt sentrumsformål. Hensynssoner fra gjeldende kommuneplan videreføres.

For å høre alternative bestemmelser for Tårngalleriet viser plankartet bestemmelsesområde A5. Til bestemmelsesområdet høres alternative bestemmelser. Alternativ 1 er likelydende med bestemmelse i plan 2222. Alternativ 2 har til hensikt å løse noe mer opp i rammene for utbygging. Det høres alternativer fordi kommunen ønsker tilbakemelding på hvilke rammer som best kan utløse en fornyelse av kvartalet og som samtidig ivaretar hensynet til omkringliggende kulturmiljø.

Oversendelsesforslag Arbeiderpartiet: Til planområde A5 (Tårngalleriet) fremstår alternativ 2 å være det mest fordelaktige.



Figur 44: Utsnitt plankart

3.3.1.5 Tilrettelegging for fortetting langs innfartsårene Madlaveien, Lagårdsveien, Dusavikveien og Tanke Svilandsgate.

Madlaveien, Lagårdsveien og Dusavikveien/Løkkeveien nord og Tanke Svilands gate, er alle innfartsårer til sentrum. Omforming av disse gatene vil tilføre sentrum ny aktivitet, gi et sterkere bygate-preg og tilstrekkelig plass til alle transportgrupper.

3.3.1.5.1 Madlaveien

Madlaveien i dag

Delområdet ligger langs tilkomsten til sentrum fra vest og fra E39. Med Eiganestunnelen og Ryfast på plass, vil Madlaveien også være tilkomst til bysentrum fra Ryfylke og Hundvåg. Bebyggelsen på gatens nordside har begrensede bymessige kvaliteter, mht. publikumsrettede 1. etasjer. Bebyggelsen på sørsiden har større potensial, men på begge sider preges bebyggelsen av å ikke være tilstrekkelig robust og tilpasset trafikkbelastningen som preger gatebildet. Det resulterer bl.a. i at gående og syklende i liten grad benytter Madlaveien, da den verken funksjonelt eller på andre måter innbyr til det.



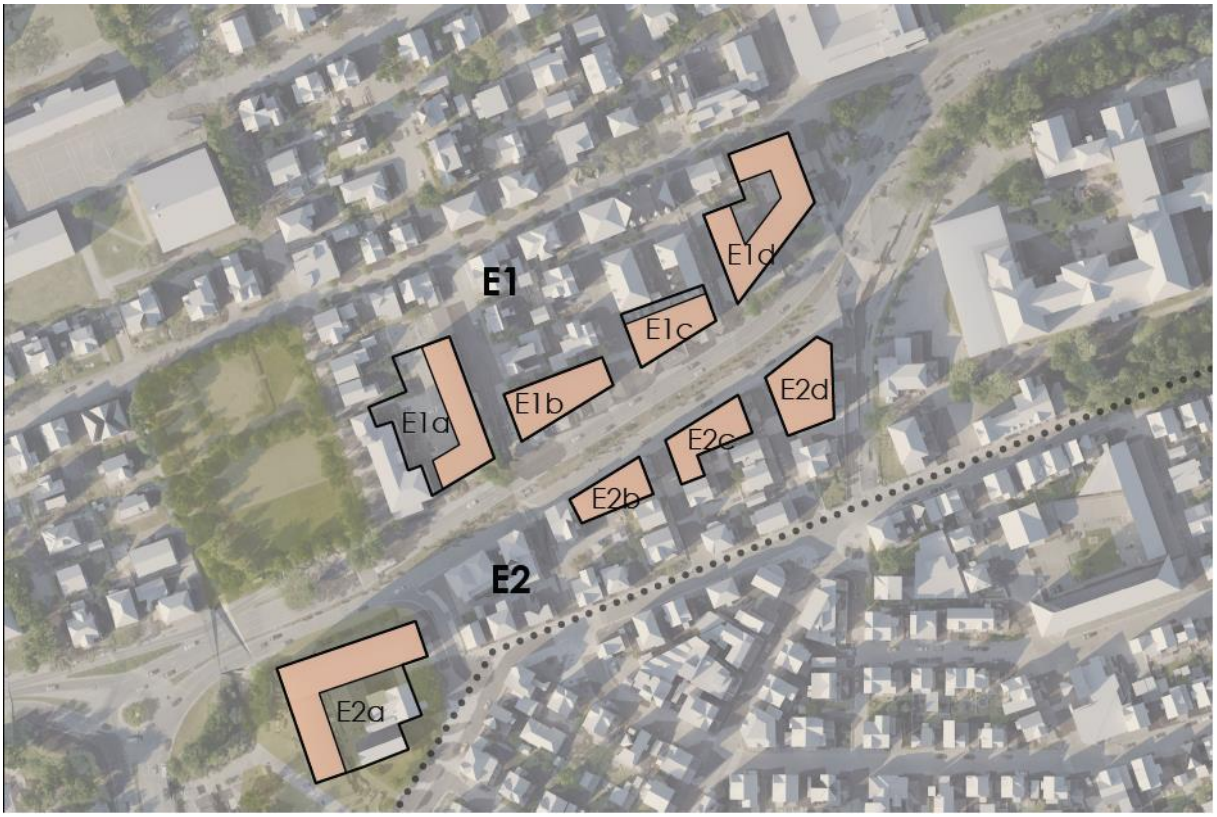
Figur 45 Madlaveien i dag

Plangrep og begrunnelser i Madlaveien

Madlaveien sin rolle som portal til sentrum vil bare styrkes i forbindelse med etableringen av Bussveien og det er et overordnet mål å fortette langs hovedkollektivårene. Samtidig vil kollektivtraseen ha behov for større gatesnitt enn dagens. Ved gateutvidelse er bebyggelsen på nordre side samlet sett vurdert som svakest mht. egnethet for byfunksjoner, spesielt i 1. etasje. Kvartalene på denne siden er også større enn på sørsiden og dermed mer robuste for reduksjon ved flytting av byggegrense. Terrengkurvaturen er i dette gatestrekket utfordrende mht. en god veiføring for busstraseen og utvidelsen bør derfor holdes ensidig. Planen foreslår derfor å ta gateutvidelsen i nord. 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, i tillegg til å skape et tydeligere bypreg, fungere som skjerming av den bakenforliggende boligbebyggelsen. Det har vært vurdert å åpne for omforming av hele kvartalene, men det er samlet vurdert at den bakenforliggende bebyggelsen har større verdi som del av den helheltlige trehus-strukturen både i sør og nord.

Bebyggelsen i E1 og tre av kvartalene i E2 er dimensjonert som klassisk bybebyggelse i 4-5 etasjer, med nedtrapping på utvalgte steder for å ivareta overgangen til eksisterende nabobebyggelse. I E2a tillates inntil 8 etasjer. Delområdet markerer «inngangsporten» til sentrum, ligger mer fristilt fra kvartalsstrukturen og er orientert mot St. Svithunparken på motsatt side av Madlaveien.



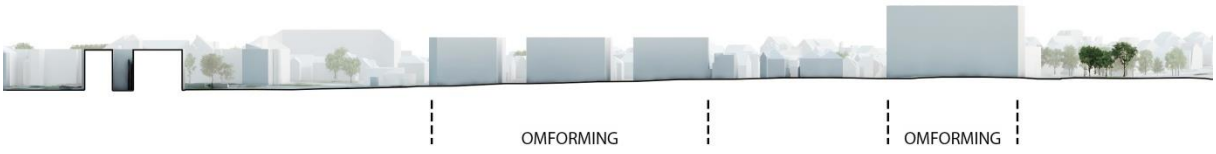
Figur 46 Situasjonsplan Madlaveien. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



Figur 47 Madlaveien med foreslått plangrep. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser. Deler av bebyggelsen er høyere enn det planforslaget åpner for.



Figur 48 Gateoppriss Madlaveien mot nord. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



Figur 49 Gateoppriss Madlaveien mot sør. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.

Planløsning – kart og bestemmelser

For å legge til rette for en arealutvikling og fortetting som bygger opp under Bussveien og sentrum, og å gi byutviklingsmessige føringer til veimyndigheten for hvordan et eventuelt utvidet tverrsnitt bør innpasses, angir planforslaget rammer for byomforming gjennom bestemmelsesområder på begge sider av Madlaveien. Planen legger altså uavhengig av bussveiens arealbehov opp til en byomforming

langs kollektivaksen, men tar gjennom kartvisningen høyde for varslet arealutvidelse for nytt bussveisystem.

På nordsiden av Madlaveien er bestemmelsesområdene (E1) trukket inn i forhold til dagens bebyggelse slik at det er plass til et totalt tverrsnitt på 30 m. Kommuneplanens visning av veiformål på Madlaveien er utvidet mot nord for å gjenspeile denne føringen. På sørsiden av Madlaveien er byggeområdet uendret, men deler av bebyggelsen er angitt med bestemmelsesområder som gir rammer for en utskifting av bygningsmassen. Bestemmelsene angir varierende byggehøyder fra dagens 2-3 etasjer til 4-5 etasjer. I E2a nærmest dagens kryss Madlaveien – E39 er det gitt noe større rammer for ny utbygging.



Figur 50: Utsnitt plankart

For å tilrettelegge for en variert bybebyggelse langs kollektivaksen, er områdene på begge sider av Madlaveien endret fra boligformål til kombinert formål. Som for øvrige kombinasjonsområder er alle formålene tillatt, men det er gitt begrensninger i anledningen til å etablere detaljhandel som henger sammen med bebyggelsens eksponering mot gaten. Rammene for detaljhandel høres i alternativer. Det er krav om publikumsrettet aktivitet i førsteetasjene.

Madlaveien vises med samferdselslinjer for hovedveg og kollektivtrase. Linjene er vist i gateløpet uten å være konkret stedsfestet, da dette konkretiseres på reguleringsnivå. Det gjelder egne bestemmelser for kollekivtrase som inngår i Bussveien. Bestemmelsene krever også fortau. Hovedgang- og hovedsykkelnett er lagt til parallellgater.

3.3.1.5.2 Lagårdsveien

Lagårdsveien i dag

Langs Lagårdsveien er det en nyere lineær bystruktur. På vestsiden er bebyggelsen til dels bygget inn i skrenten mot Vålandsplatået. I nord går trehusbyen helt ned til Lagårdsveien. Lenger sør ligger også mindre områder og enkeltbygg igjen etter den gamle strukturen, men disse inngår ikke formelt i trehusbyen. Grensen mellom Lagårdsveien og Vålandsplatået går på ca. kote 20. Høydeforskjellen mellom Lagårdsveien og Våland utgjør en barriere i området.

Lagårdsveien har et relativ homogen 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 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. Som bygate svekkes Lagårdsveien av at bebyggelsen ikke har aktive og transparente førsteetasjer.

Lagårdsveiens tverrsnitt er for smal til å etablere en fullverdig bussveitrasé, med separat sykkelfelt.



Figur 51 Lagårdsveien i dag

Plangrep og begrunnnelser i Lagårdsveien

På tilsvarende måte som for Madlaveien er det et mål å styrke Lagårdsveien som gate og fortette langs hovedkollektivåren, samt å tilrettelegge for bedret fremkommelighet.

Deler 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 bygate og med anledning til å romme fortrinnsvis arbeidsplassintensive kontorformål.

Omformingsområdene er valgt ut mht. omformingskapasitet og vernehensyn. Det innebærer bl.a. at det gamle fengselet bevares og rustes til å framstå som et komplett anlegg med omkringliggende park, som også fungerer som gangsakse mellom Vålandsplatået og Lagårdsveien. Likeledes bevares hoveddelen av brannstasjonen (alternativ med riving høres også), men anlegget tillates supplert med

ny bebyggelse i bakgården for å heve en samlet ny bruksverdi av anlegget når brannstasjonen relokaliseres. I nord er trehusbebyggelsen komplett på vestsiden helt ned til Lagårdsveien og planen griper ikke inn i dette området. Tilsvarende er det nyere bygget i forlengelsen mot sør som ferdig utbygget. Det er heller ikke vurdert et realistisk omformingspotensial for de sørligste kvartalene på Lagårdsveiens vestside.

I søndre del av gateløpet er tverrsnittet også bredt nok for Bussveiens fulle tverrsnitt på 32m. Lagårdsveiens øvrige tverrsnitt er likevel på flere steder for smalt til gjennomføring av Bussveien og kommunen har valgt å anbefale et smalere tverrsnitt på kortere strekninger for å ivareta viktige bevaringshensyn. Sammensetningen av nyere bebyggelse og innslag av bevaringsverdig eldre bebyggelse er mer kompleks i Lagårdsveien enn i Madlaveien. På den andre side er terrengkurvaturen enklere og mer robust for variasjon.

Bebyggelsen reguleres til kombinert formål. Handelsformålet skal begrenses til 1. etasje, evt. supplert med én etasje for å tilpasse seg ønskede konsepter. Strukturen består i hovedsak til bymessig bebyggelse i 5-6 etasjer, noe som også ivaretar den visuelle forbindelsen mellom Våland og Storhaug/Paradis. Unntaket er punkthuset i Lagårdsveien 78-80 (E14), som tillates påbygget med 4 etasjer.

Oversendelsesforslag Venstre: Brannstasjonstomten i Lagårdveien (E7) må vurderes videreført som brannstasjon (offentlig formål) i påvente av endelig avklaring av plassering for ny brannstasjon.

Oversendelsesforslag Venstre: Det gamle fengselet i Lagårdsveien 43 fra 1862 må videreføres som offentlig formål.

Oversendelsesforslag Fremskrittspartiet: Det er etterspørsel etter lokaler i sentrum, men tilbudet av egnede lokaler mangler. Sentrum er med dette ikke reelt lokaliseringsalternativ for større kontorbedrifter og handelskonsepter. Vi har en situasjon der tilbud og etterspørsel ikke samsvarer. Det er viktig at enkelte områder i sentrumsplanen gir rom for høyere og tettere bygg. Langs Lagårdsveien i E7 kan det vurderes høyere og tettere bebyggelse, f.eks. 5-6 etasjer. I E10 og E14 kan det reguleres ny bebyggelse i kvartaler på inntil 5-6 etasjer.

Oversendelsesforslag Fremskrittspartiet: Eksisterende bebyggelse i Lagårds 77-79 tillates påbygget med 2 etasjer.



Figur 52 Gateoppriss Lagårdsveien mot nordøst. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



Figur 53 Gateoppriss Lagårdsveien mot sørvest. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



Figur 54 Situasjonsplan Lagårdsveien. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



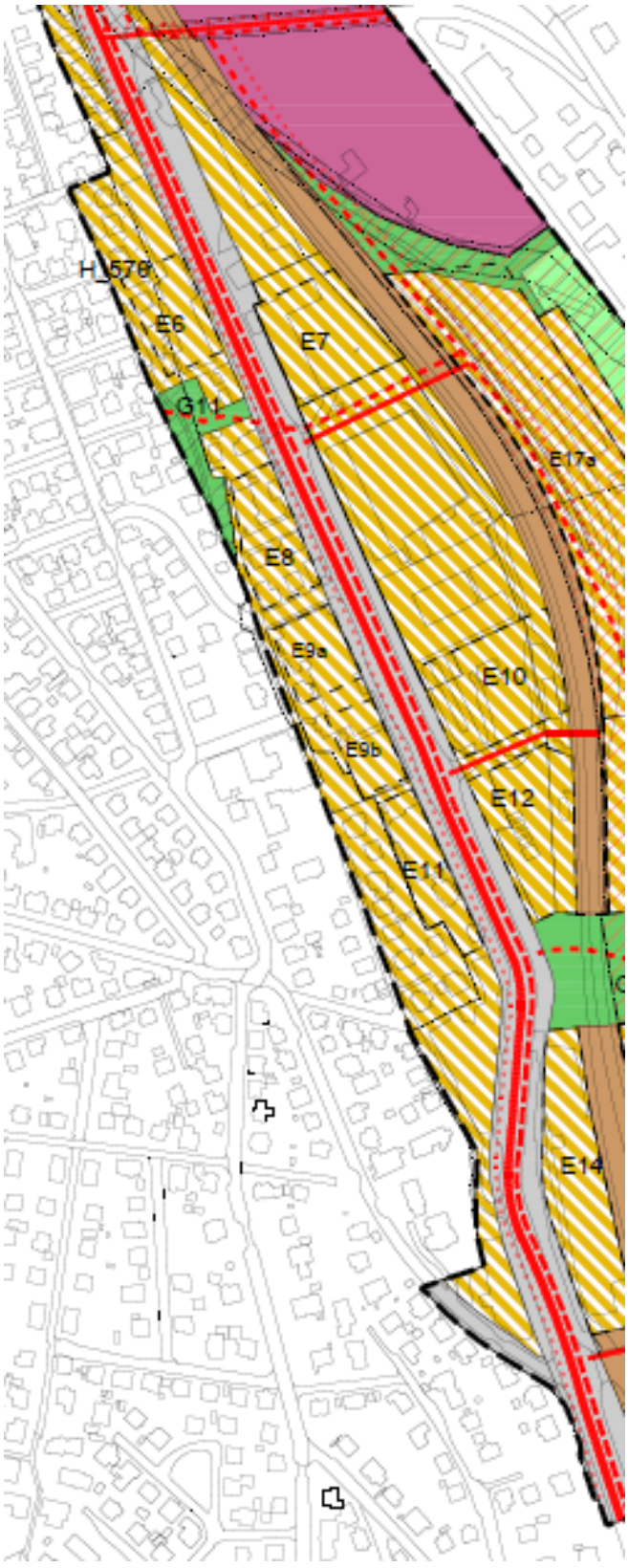
Figur 55 Lagårdsveien med foreslått plangrep. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.

Planløsning – kart og bestemmelser

For å legge til rette for en arealutvikling og fortetting som bygger opp under Bussveien og sentrum, og å gi byutviklingsmessige føringer til veimyndigheten dersom veiarealet må utvides, viser planforslaget et justert (ift. kommuneplan) veiformål og angir særskilte rammer for byomforming i bestemmelsesområder i utvalgte kvartaler langs Lagårdveien. For øvrige kvartaler gjelder kommuneplanens generelle føringer for byomforming. Planen legger altså uavhengig av bussveiens arealbehov opp til en byomforming langs kollektivaksen, men tar gjennom kartvisningen høyde for varslet arealutvidelse for nytt bussveisystem.

På vestsiden av Lågårdsveien mot Våland gir planen avklaringer for byomforming gjennom bestemmelsesområder (E6, E8, E9 og E11) for flere kvartaler fra politistasjonen til sør for Skattens hus. Bestemmelsene angir blant annet forholdet til eksisterende bebyggelse og en generell ny byggehøyde på 5 etasjer unntatt der byggehøyden allerede er høyere enn dette. På østsiden av Lagårdsveien mot Paradis gir planen tilsvarende avklaringer med bestemmelsesområder (E7, E10, E12 og E14) for brannstasjonen, for ubebygd tomt sør for Skattens hus og for tidligere Statens hus. I E7 og E10 høres alternative bestemmelser for bevaring. Samferdselslinjer gjennom byggeområdene til Paradis viser planens forslag til adkomster for Paradisområdet.

Kommuneplanens visning av veiformål på Lagårdsveien er gjennomgått og nyansert i forhold til kommuneplanens generaliserte visning basert på midtlinje. Det vises nå et tverrsnitt på ca 32 m i størstedelen av gaten, men av kulturhistoriske hensyn er tverrsnittet redusert til ca 27m lengst nord. Visningen skal forstås som kommunens anbefalinger for veiutvidelse dersom veimyndigheten kan dokumentere at dette er nødvendig. I Lagårdsveien vises også samferdselslinjer for hovedvei, kollektivtrase og hovedsykkelnett. Linjene er vist i gateløpet uten å være konkret stedsfestet, da dette konkretiseres på reguleringsnivå.



Figur 56: Utsnitt plankart

For å tilrettelegge for en variert bybebyggelse langs kollektivaksen, er områdene på begge sider av Lagårdsveien endret fra diverse ulike formål til gjennomgående kombinert formål. Som for øvrige kombinasjonsområder er alle formålene tillatt i hovedsak tillatt, men det er gitt begrensninger i anledningen til å etablere boliger og detaljhandel. Bestemmelsene angir at det ikke tillates boliger mellom Lagårdsveien og jernbanen, blant annet av hensyn til barn og unge. Det angis maksimalramme for detaljhandel avhengig av eksponering mot gate og det høres alternativer for handelsstørrelse. Det er krav om publikumsrettet aktivitet i førsteetasjene.

Kommuneplanens avgrensning av jernbaneformålet er opprettholdt uendret mot vest unntatt ved G12. Grønnstrukturforbindelsen til Paradis flyttes med G12 lenger sør og utvides i bredde.

3.3.1.6 Styrking av sentrale gater i randsonen: Løkkeveien, Bergelandsgata, Nytorget og Klubbgata

Bygatene i dagens randsone har flere likhetstrekk, men også stedlige forskjeller som ivaretas i plangrepene. Nøye utvalgte infill-prosjekter skal gi lokaler tilpasset ny aktivitet, som et løft også til den gjenværende eksisterende bebyggelsen og gatene som helhet.

3.3.1.6.1 Løkkeveien

Løkkeveien i dag

Løkkeveien markerer allerede i dag overgangen mellom sentrum og boligbebyggelsen på Vestre platå, samtidig som den er en viktig kommunikasjonsåre nord-syd. Løkkeveien har i perioder hatt oppsving med ny næringsaktivitet, men viser seg å ha gjentatte utfordringer som attraktiv sentrumsgate. Dette skyldes bl.a. stort trafikkvolum, at for store deler av bebyggelsen mangler aktive byfasader og egnede lokaler for publikumsrettede og arbeids- og besøkseffektive funksjoner. Gatas kobling 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.

Vestsiden av Løkkeveien har i nordre og midtre sekvens et relativ homogent bylandskap, der bebyggelsen i hovedsak varierer fra 2- 3,5 etasje. Løkkeveiens østsiden er i hele forløpet betydelig mer heterogen, med store variasjoner i skala og fotavtrykk fra hver enkelt bygning.



Figur 57 Løkkeveien nord i dag



Figur 58 Løkkeveien midtre parti i dag

Plangrep og begrunnelser i Løkkeveien

Balansert fornyelse

I plangrepet for Løkkeveien har det vært et mål å finne en balanse som ivaretar gatens iboende identitet, samtidig som gaten tilføres ny bygningsmasse som vil styrke gaten som sentrumsgate. Den høye trafikkbelastningen i gaten forventes redusert ved åpning av Ryfast/Eiganestunnelen og avhenger dermed ikke av planmessige grep ut over bedre tilrettelegging for gående, syklende og kollektivprioritering i kryss.

Vi har vurdert eksisterende bebyggelse med tanke på arkitektonisk- og kulturhistorisk verdi, skala og egnethet som sentrumsbebyggelse. Det er også differensiert i gatas ulike sekvenser, samt på særegenheter i begge sider av gateløpet.

Infill på vestsiden

Resultatet av vurderingene er at bebyggelse på utvalgte eiendommer innenfor B4, B5, B6, B7, B8a og B9 foreslås skiftet ut med nye infill-prosjekter som bidrag til et samlet løft av Løkkeveien som sentrumsgate. Samtlige ligger på Løkkeveiens vestside og prosjektene skal underbygge den finmaskede typologien, ved at tomtebredden skal fremstå som smal og oppdelt. 1. etasje mot Løkkeveien skal ha publikumsrettede funksjoner og inngangsdører. I hjørnebygg skal fasader i tverrgatene ha tilsvarende program og utforming, for å styrke gangaksene til sentrum. Fra 2. etasje og oppover kan nabobygg funksjonelt sammenkobles for å gi større fleksibilitet. I B8b er utbyggingspotensialet påbygg på eksisterende hotell.

Kvartalsgrep på østsiden

Løkkeveiens østre side har et mer variert bylandskap med større bygg og kvartaler som gjør det mulig å etablere større grep. I B3 sees to hele kvartaler i sammenheng. Det er imidlertid viktig at gatefasaden, og den resterende bygningsmassen, framstår som sammensatt og tilgjengelig, uten for lange fasader. Friområdet innenfor B3 skal opprettholdes, men kan avskjermes bedre fra Løkkeveien og utvides til også å omfatte trafikkarealet. Planvedtak for SR-bank på Bybergstykket og ved Møbelmagasinet vil også bidra til å løfte østsiden av Løkkeveien.

Ombygging av Straen-senteret som nylig er vedtatt vil bidra til økt aktivitet og bedre forbindelse mellom Løkkeveien og Vågen. Opprustingen av dette området kan med fordel styrkes ytterligere ved at Olav Kyrres gate 23 gjøres mer transparent og inviterende i 1. etasje.



Figur 59 Olav Kyrres gate 23 med transparent 1. etasje. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



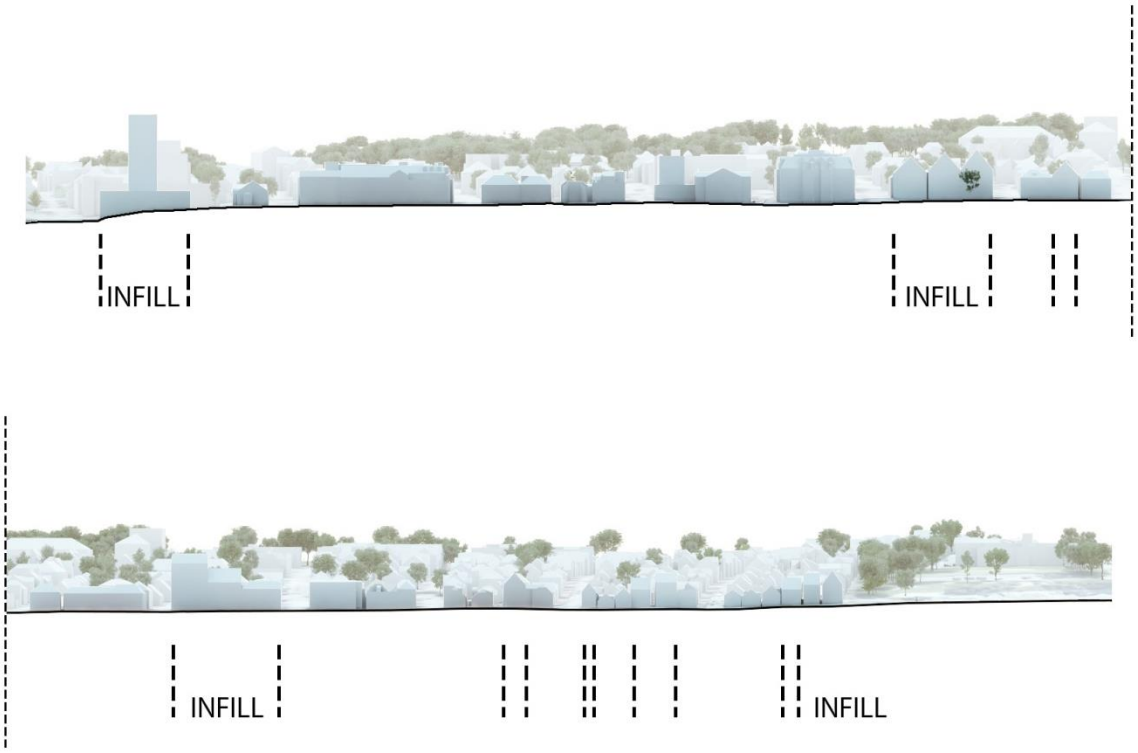
Figur 60 Situasjonsplan Løkkeveien. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



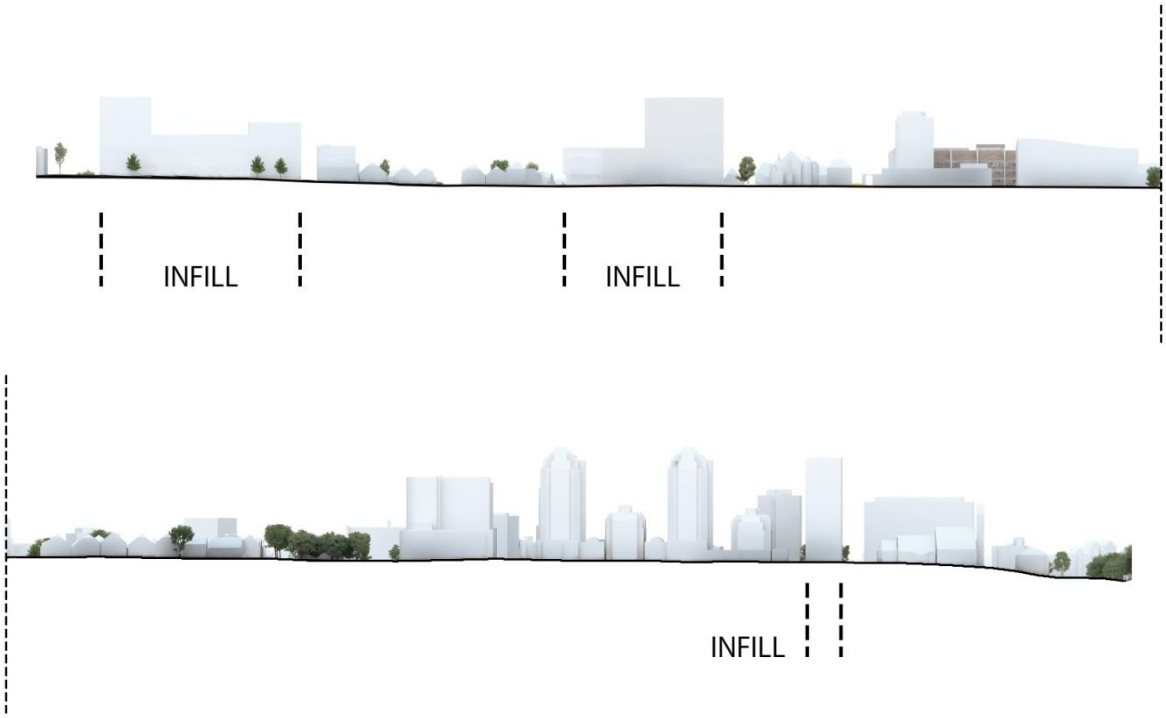
Figur 61 Løkkeveien nord med foreslåtte plangrep. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



Figur 62 Løkkeveien midt med foreslått plangrep. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



Figur 63 Gateoppriss Løkkeveien vestre side. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



Figur 64 Gateoppriss Løkkeveien mot øst. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.

Planløsning – kart og bestemmelser

For å sikre en balansert fornyelse av Løkkeveien med innfill på vestsiden og noe større kvartalsendringer på østsiden, inneholder planforslaget ny avgrensning av sentrumsformålet og bestemmelsesområder som gir høy avklaringsgrad for byomforming i de utvalgte områdene langs gaten. I tillegg utvides hva som tillates av formål langs Tanke Svilands gate.

Oversendelsesforslag Arbeiderpartiet: Det bes spesielt om innspill på utbygging av høyhus i området A7 (gamle utenriksterminalen) og B3 (Løkkeveien alternativ 1) da ulempene med bygging av høyhus på disse områdene synes å være fremtredende.

Oversendelsesforslag Arbeiderpartiet: Det vurderes å gjøre kvartalet mellom Tanke Svilandsgate og Sverdrupsgate midlertidig omregulert til park i påvente av endelig avklaring av reguleringsformål.

De utvalgte eiendommene langs Løkkeveien vises med bestemmelsesområde og gis mer konkrete føringer gjennom bestemmelser som blant annet regulerer forholdet til eksisterende bebyggelse og byggehøyder. I B3 høres alternative byggehøyder. Langs hele gateløpet er det krav om publikumsrettet aktivitet i førsteetasjene.

Gjennom å avgrense sentrumsformålet slik at kvartalene langs Løkkeveien inngår i sin helhet, mener kommunen at sentrum i dette området får en mer naturlig avgrensning. Konkret innebærer det at hele første kvartal langs Løkkeveien fra krysset mot Madlaveien og til krysset mot Tanke Svilands gate inkluderes i sentrumssonen. Arealene omdisponeres fra boligformål. Nord for krysset mot Tanke Svilands gate utvides sentrumsformålet slik at bebyggelsen på østsiden av veien Løkkeveien vises som sentrumsformål. Arealet omdisponeres fra næringsformål. En viktig planmessig endring for områdene som endrer formål vil være at kravene til uteoppholdsarealer følger norm for sentrum og ikke normalnorm.



Figur 65: Utsnitt plankart

På vestsiden av Løkkeveien ses formål i sammenheng med områdene langs Tanke Svilands gate og utvider det kombinerte formålet slik at eksisterende næringsareal inkluderes. På samme måte som øvrige kombinerte arealer åpner bestemmelsene for alle formål i kombinasjonsområdene, men det er gitt begrensninger i anledningen til detaljhandelsarealer. Rammer for handel høres i alternativer.

Selve veien inkluderes også i sentrumsformålet slik at sentrumssonen får en sammenhengende avgrensning. Viktige hensyn knyttet til vei sikres med samferdselslinjer som for resten av sentrum med linjer for hovedvei og kollektivtrasée. Alle linjer har egne bestemmelser. For kollektivtraseen er hovedløsningen kollektivprioritering i kryss, ettersom det ikke er plass til egne kollektivfelter. Hovedgangnett og hovedsykkelnett inngår på deler av strekningen.

Planforslaget innebærer omlegging og flytting av kryss Løkkeveien – Kannik. B11 har rekkefølgekrav knyttet til dette. Omleggingen forutsetter T-kryss siden det ikke er plass til rundkjøring, men dette lar seg kombinere med valgt parallellført bussveikonsept.

Oversendelsesforslag Venstre: I krysset der Løkkeveien møter Madlaveien må det vurderes om bilveien kan senkes noe og bussveien heves noe i terrenget, slik at inn- og utkjøring til Løkkeveien kunne bli lagt som eget plan under bussveien.

Flere steder i gateløpet omdisponeres sentrumsformål til grønnstruktur (G9, G18, G24) for å dekke behovet for kvartalslekeplasser. Omdisponeringene er nødvendige for å kunne innføre en tilpasset lekeplassnorm for utbyggingsprosjekter i sentrumsområdet.

Oversendelsesforslag Venstre: I felt G24 omdisponeres deler av hagen til Det Stavangerske klubbselskap til grønnstruktur med leke- og aktivitetsfunksjoner. Ber om en vurdering om det medfører omdisponering av areal som har verneverdi.

Oversendelsesforslag Fremskrittspartiet: Lekeplassen som er planlagt i hagearealet hos Det Stavangerske Klubbselskap i Olavskleiven 26 tas ut av planen.

3.3.1.6.2 Bergelandsgata

Bergelandsgata i dag

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.



Figur 66 Bergelandsgata i dag

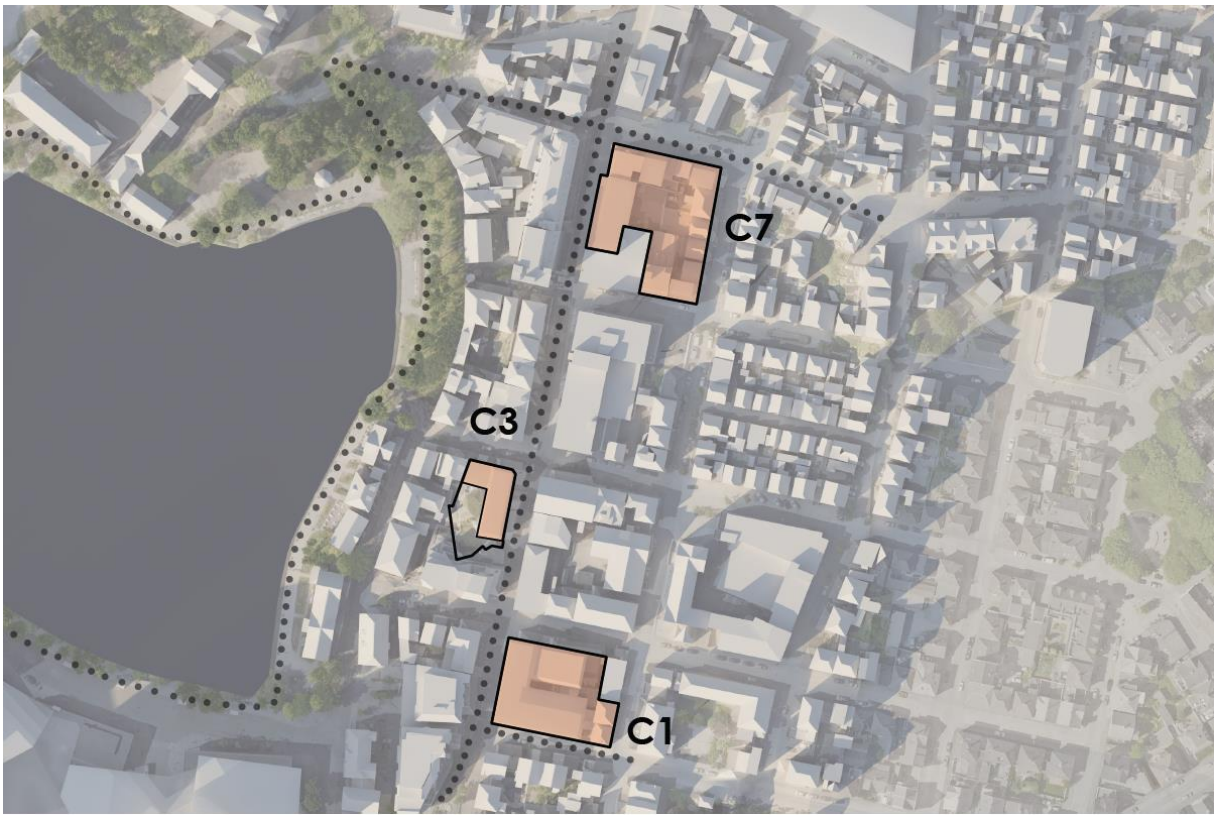
Mye av bebyggelsen består i dag av små mur og trehus i 2-3 etasjer og enkelte større kontor- og forsamlingsbygg. Bebyggelsen er bygget tett inntil hverandre, har varierende standard og flere kvartaler mangler indre gårdsrom. Bebyggelsen inngår i trehusbyen.

Plangrep og begrunnelser i Bergalandsgata

Kvartalsfornyelse

Også i Bergelandsgata er det gjennomført en vurdering av eksisterende bebyggelse med tanke på arkitektonisk- og kulturhistorisk verdi, skala og egnethet som sentrumsbebyggelse. Målet er som for Løkkeveien at en utvalgt omforming av de utvalgte kvartalene skal gi et samlet løft til utviklingen av Bergelandsgata som bygate, samtidig som eksisterende bebyggelse sikrer kontinuitet i gatas egenart og styrkes av mer bymessige program og utforming i omformingskvartalene.

Kommunen har i planen valgt å satse på fornyelse av to kvartaler (C1 og C7) på østsiden av Bergelandsgata med stort potensial for byggfornyelse, samt en avgrenset fornyelse i deler av et kvartal (C3) på vestsiden av gaten.



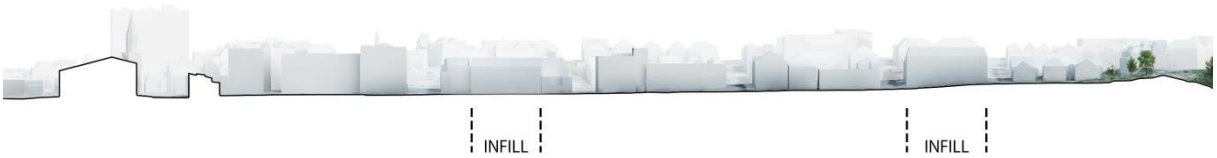
Figur 67 Situasjonsplan Bergelandsgata. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



Figur 68 Bergelandsgata med foreslåtte plangrep. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



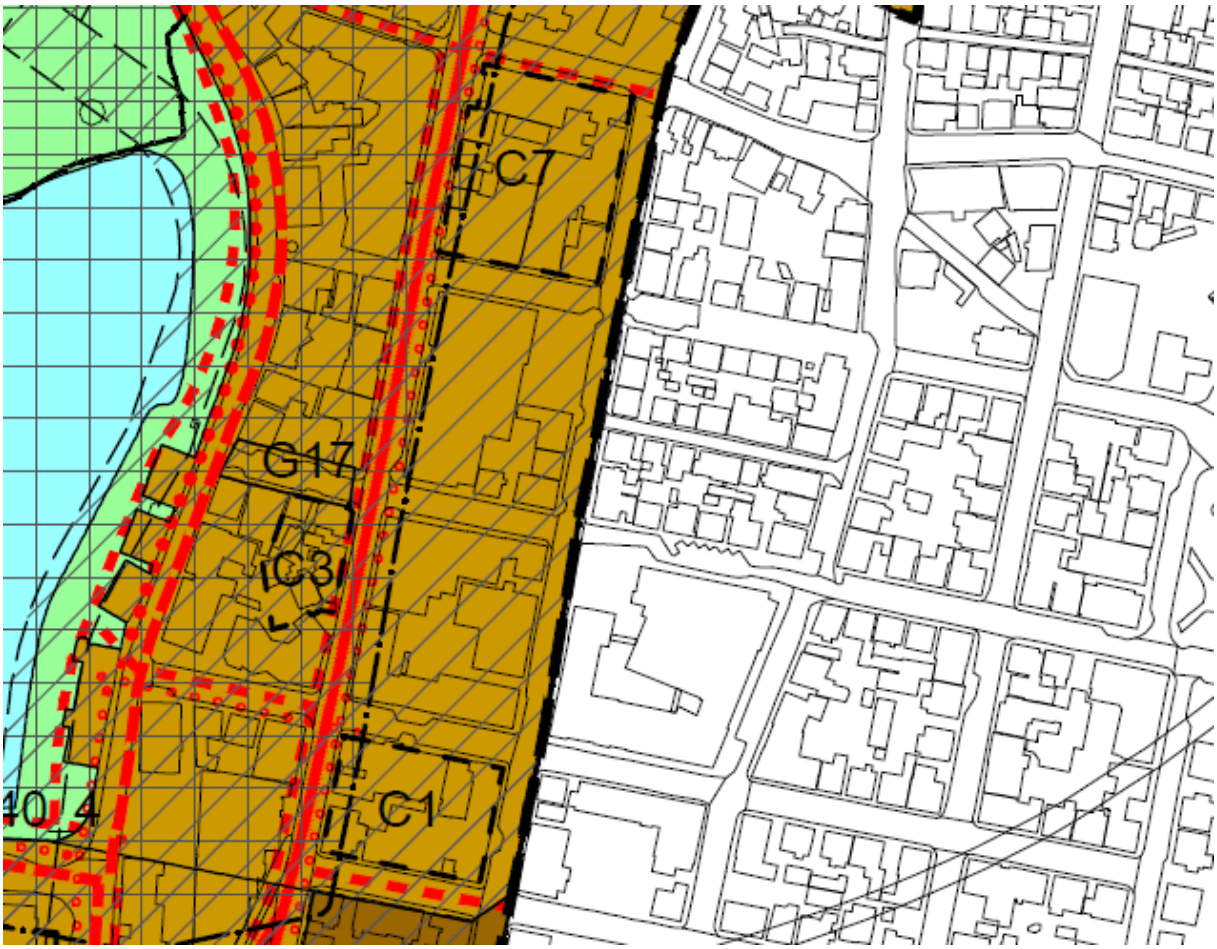
Figur 69 Gateoppriss Bergelandsgata mot vest



Figur 70 Gateoppriss Bergelandsgata mot øst

Planløsning – kart og bestemmelser

For å gi rammer for en kvartalsfornyelse langs Bergelandsgata angir planen bestemmelsesområder med føringer for omforming av kvartalene merket C1, C3 og C7 og en mindre utvidelse av sentrumsformålet. Gjennom bestemmelsene til områdene gis det blant annet føringer om forholdet til eksisterende bebyggelse, bevaring og byggehøyder.



Figur 71: Utsnitt plankart

Kvartalene må reguleres samlet og ny bebyggelse skal i hovedsak være 4-5 etasjer. Flere bygg med kulturhistorisk verdi skal etter bestemmelsene reguleres til bevaring. Det søndre kvartalet i overgangen Bergelandsgata/Birkelandsgata endres fra boligformål til sentrumsformål for å gi en mer naturlig og sammenhengende avgrensning. Formål og hensynssoner for øvrig opprettholdes uendret.

Gaten vises med samferdselslinjer for både samlevei, hovedgangnett og hovedsykkelnett. Linjene er vist i gateløpet uten konkret plassering og har egne bestemmelser.

I kvartalene på vestsiden av Bergelandsgata omdisponeres deler av lite trafikkerte gater fra sentrumsformål til grønnstruktur (G16 og G17) for å dekke behovet for kvartalslekeplasser. Omdisponeringene er nødvendige for å kunne innføre en tilpasset lekeplassnorm for utbyggingsprosjekter i sentrumsområdet.

3.3.1.6.3 Klubbgata

Klubbgata i dag

Klubbgata er en av Stavanger sentrum sine mest markante forretningsgater og en av de få, om ikke den eneste, som har karakter av storbygate med lineær struktur i indre sentrum (storgårdskvartaler). Området fremstår med bygningsmessige varierende arkitektoniske kvaliteter, samtidig med at gateforfallet er fremskredent og vedlikeholdet nedslept. Gaten er dominert av trafikk. Gangarealer som en gang var romslige virker underdimensjonerte. Skolebekken går langs Klubbgata i rør fra Breiavatnet med utløp v/Jorenholmen. Gaten er gjennomført etter den radikale reguleringsplan for sentrum fra 1946. Størstedelen av Klubbgata sitt nåværende forløp ble etablert og bebygd med

forretningsgårder i mur på 1950- og 60 tallet bortsett fra kvartalet nederst ved Østervåg mot Jorenholmen, som har eldre bygninger i mur og tre.



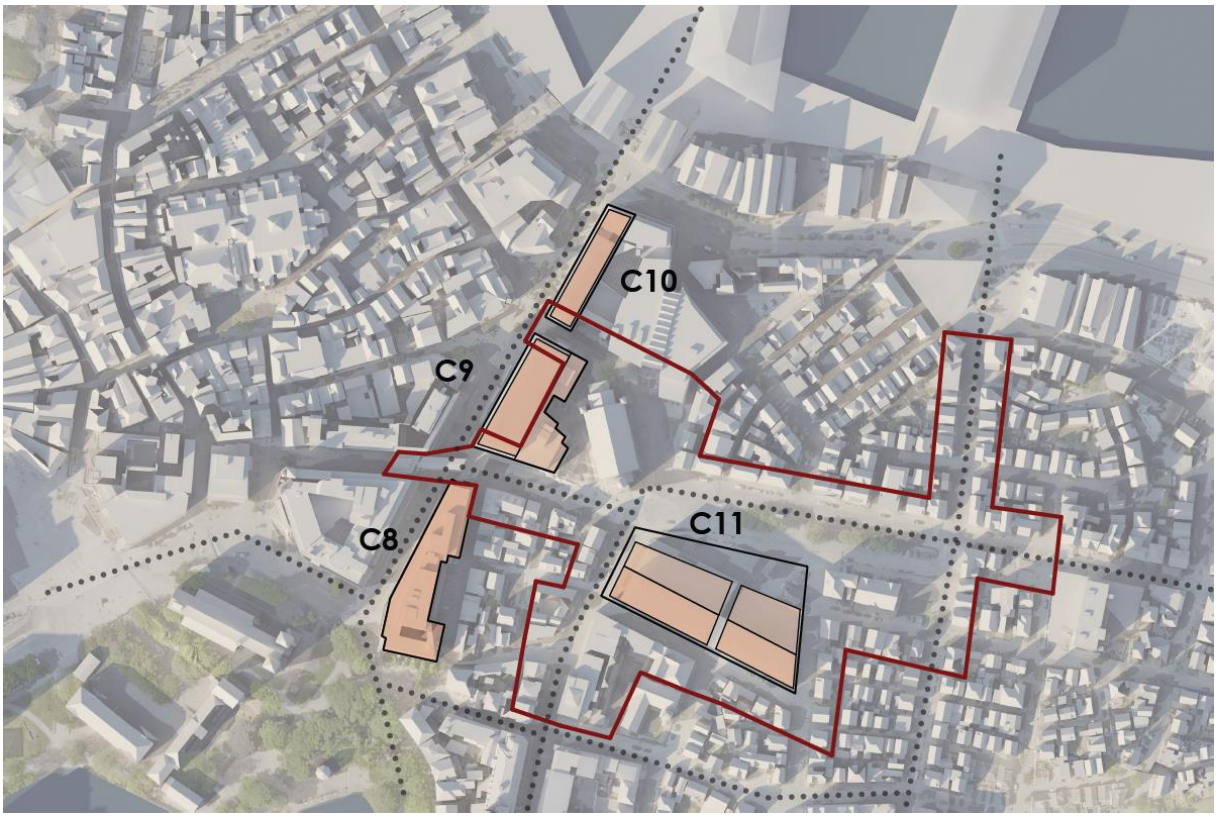
Figur 72 Klubbgata i dag

Plangrep og begrunnelser i Klubbgata

Klubbgatas nordvestre side inngår i Plan 2222 Sentrumshalvøya og omformingsmuligheter er vurdert som del av dette planarbeidet. Planen foreslår derfor ingen konkrete endringer på denne siden av gaten.

Bebyggelsen på sørøstre side består av større bygningsvolumer som fyller kvartalsstrukturen. Det finnes imidlertid en mulighet til fortetting i området, gjennom å benytte de store takflatene i storkvartalene. Det foreslås derfor å tillate 2 etasjer inntrukket påbygg på tak for Klubbgata 3, 5, 9 og 11. Arealet kan anvendes til å utvide konseptene i bygningene, men kanskje fortrinnsvis til innslag av flere boliger i dette området.

Som del av planens overordnede infrastrukturgrep, omgjøres Klubbgata til kollektivgate og bedre tilrettelegging for gående og syklister.



Figur 73 Situasjonsplan Klubbgata og Nytorget (Rød linje i kartet viser grense for planlagt arkitektkonkurranse). Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.

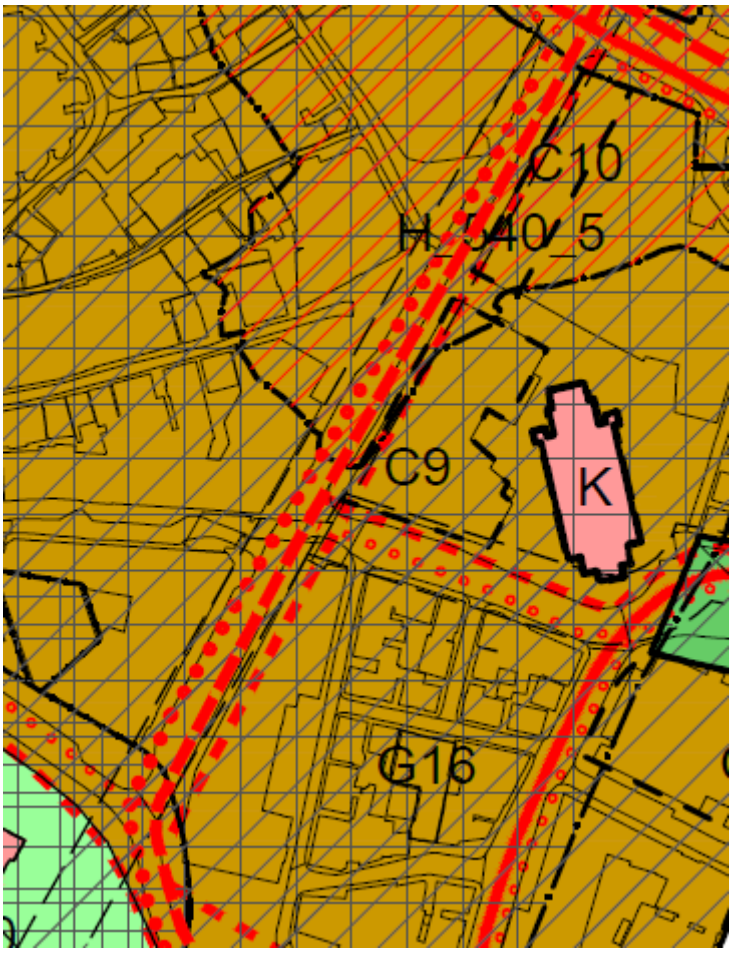


Figur 74 Klubbgata med foreslått plangrep. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser. Enkelte bygg i illustrasjonen er høyere enn det planforslaget åpner for.

Planløsning – kart og bestemmelser

For å sikre Klubbgata som kollektivgate viser planen samferdselslinjer for kollektivtrase, hovedgangnett og hovedsykkelnett med tilhørende bestemmelser. Bestemmelsene angir at Klubbgata skal legges til rette som bussgate og skal ved regulering omfatte hele gateløpet fra vegg til vegg for å sikre en helhetlig løsning for Klubbgata som sentralt byrom. Bestemmelsene krever at åpning av Skolebekken skal utredes i tilknytning til slikt planarbeid.

Det gis rammer for påbygg av storkvartalene C9 og C10 gjennom bestemmelsesområder med tilhørende bestemmelser.



Figur 75: Utsnitt plankart

3.3.1.6.4 Nytorget

Nytorget i dag

Nytorget ligger på byens østside mot Storhaug. Bebyggelsens alder spenner fra tidlig 1800-tall og frem til i dag. Området fremstår med en autentisk og inkluderende identitet. Området har fått økt aktivitet som forbindelse mellom sentrum og nyere byutvikling i Stavanger øst, samt aktiviteter i regi av Rogaland Kunstsenter, Metropolis og bruktmarked. Nytorget har imidlertid fortsatt et betydelig utviklingspotensial, forfallet er fremskredent og vedlikeholdet nedslept. Selve torget er dominert av trafikk og parkering. Det pågår i dag en prosess der det planlegges en arkitektkonkurranse for utforming av Nytorget. Parallelt gjennomføres det en konseptvalgutredning for nytt tinghus, der Nytorget er et av lokaliseringsalternativene.



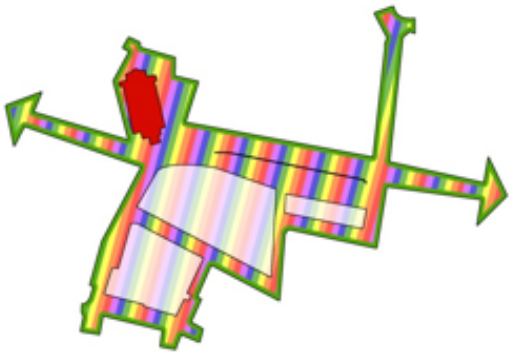
Figur 76 Nytorget i dag

Plangrep og begrunnelser på Nytorget

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.

Det er i 2015 gjennomført et større medvirkningsopplegg om videreutviklingen av Nytorget. Prosessen har munnet ut i visjon, mål og strategier for et kulturtorg. Disse er gjengitt under og bør legges til grunn for det videre utviklingsarbeidet for Nytorget.

Visjon, mål og strategi



Nytorget, en kulturell møteplass!

Gjennom 6 mål og tilhørende strategi styrkes Nytorget som en kulturell møteplass. Dette er sentrale premisser for videre utvikling av Nytorget, blant annet til som grunnlag i konkurranseprogrammet til plan- og designkonkurransen.

1. Mål: **Et sted hvor alle føler seg velkommen;**
for unge og gamle, alle nasjonaliteter og fra hele byen

Strategi: ***Tilrettelegge for økt aktivitet og liv for å kunne være et attraktivt og levende torg gjennom døgnet og årstidene***

2. Mål: **Et sted som fungerer for alle;**
et trygt sted for opphold og samvær, med et bredt tilbud; handel, kultur og service

Strategi: ***Tilrettelegge for ulike aktiviteter og virksomheter med god kontakt til torget, samt for alle trafikantgrupper med særlig fokus på fotgjengere og syklister***

3. Mål: **Et sted for å oppleve kunst og kultur;**
på torget og i bygningene rundt, midlertidig og permanent

Strategi: ***Vitalisere eksisterende kulturtilbud og tilføre funksjoner og aktiviteter med kulturinnhold***

4. Mål: **Et grønt sted i sentrum**
med trær og beplantning, på bakken, i krukker og på tak og fasader

Strategi: ***Beholde det som er mulig av eksisterende trær og intensivere den grønne karakteren på selve torget og bygningene rundt***

5. Mål: **Et sted med sterk historisk identitet og åpenhet for nyskapning;**
med intim karakter, rom for gammelt og nytt, det tradisjonelle og det innovative

Strategi: ***Ivareta karakter, innhold og elementer som er viktige for Nytorgets identitet og samtidig gir rom for nye tiltak***

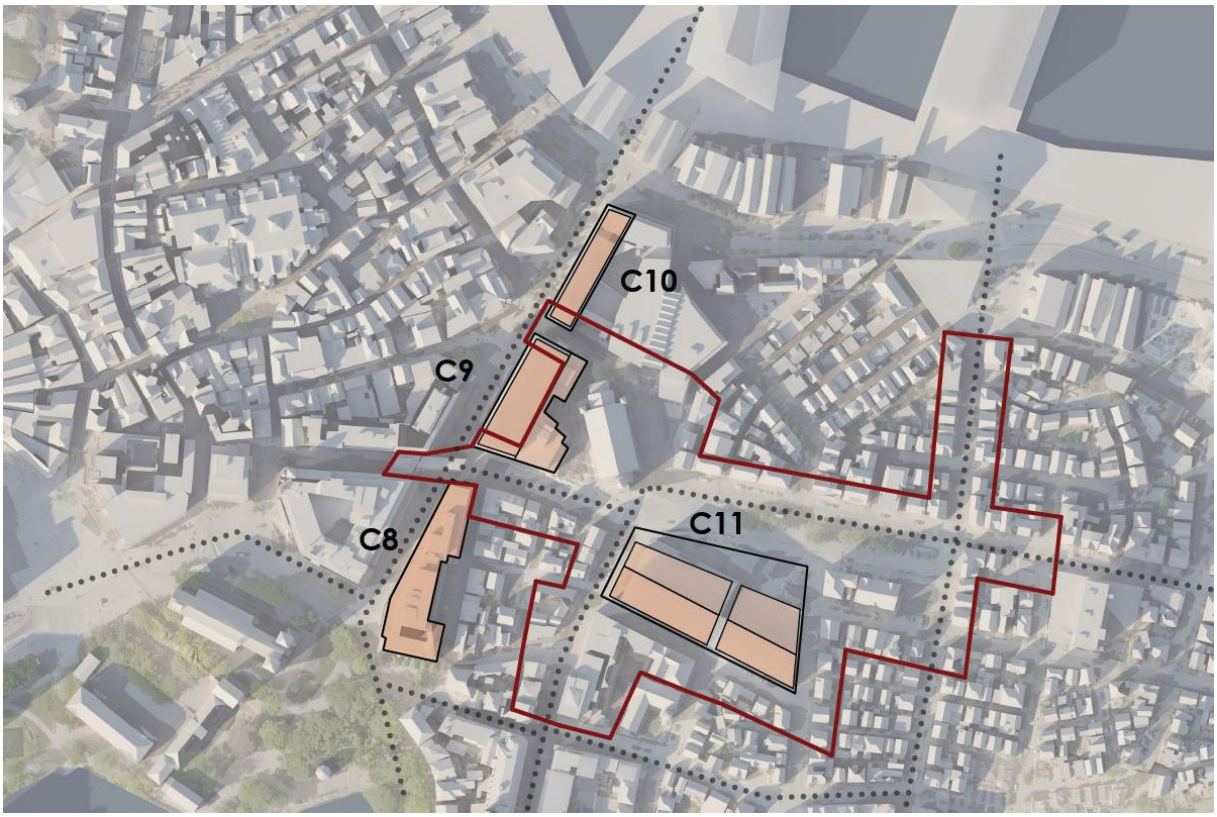
6. Mål: **Et sted som kobler Sentrumshalvøya med Storhaug Øst;**
et møtested som bidrar med egen identitet, vitalitet og utforming til økt sammenheng i sentrum

Strategi: ***Styrke fysiske koblinger og forbindelser mellom funksjoner og aktiviteter i sentrum på Nytorget og videre østover***

Figur 77: Visjon, mål og strategier for videreutvikling av Nytorget

Ved å bekrefte og gi noe utvidede 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. C11 vurderes som alternativ for nytt tinghus.

Som del av prosessen med arkitektkonkurransen for utforming av Nytorget, har Stavanger kommune gjennomført en omfattende medvirkningsprosess. Prosessen er utgangspunkt for de kravene planforslaget angir for videreutvikling av Nytorget, som blant annet innebærer at torget skal tilrettelegges for både små og store torgfunksjoner og stor innslag av grønn vegetasjon. Arkitektkonkurransen er utsatt i påvente av avklaringer fra kommunedelplanen.



Figur 78 Situasjonsplan Nytorget. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



Figur 79 Nytorget med foreslått plangrep. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.

Planløsning – kart og bestemmelser

For å gi føringer for videre formgiving av Nytorget, vises torgflaten som grønnstrukturformål. Bestemmelsene til grønnstrukturarealet angir viktige hovedpremisser for fremtidig arkitektkonkurranse, blant annet tilrettelegging for torgfunksjoner i ulik skala og stort innslag av grønn vegetasjon.



Figur 80: Utsnitt plankart

Over torgflaten vises samferdselslinjer for samleveg, hovedgangnett og hovedsykkelnett. Linjene har egne bestemmelser. I bestemmelsene for arkitektkonkurransen nevnt over fremgår det at det kan gjøres alternativsvurderinger med og uten fremføring av samlevei over torget.

For å gi samlede og noe utvidede rammer for et program i et kvartal sør for torget, angir planen bestemmelsesområde C11. Bestemmelsene angir forholdet til eksisterende bebyggelse og etasjehøyde. Planen har rekkefølgekrav om at opparbeidelsesplan for torget skal være godkjent før C11 kan bygges ut og om bidrag til opparbeidelsen av torget. Det er krav til aktive byfasader i all bebyggelse rundt torget.

3.3.1.7 Tilrettelegging for betydelig byomforming i området Stavanger stasjon og Kannik

Stavanger stasjon og Kannik skal utformes for å optimalisere knutepunktsfunksjonene og lokale- og nasjonale mål om knutepunktsfortetting.

3.3.1.7.1 Knutepunktet – Stavanger stasjon

Stavanger stasjon i dag

Området Stavanger stasjon benyttes i dag i all hovedsak til kollektivtrafikk (tog- og bussterminal) og parkering. Langs Jernbaneveien og Breiavannet har bygningene enkelte bymessige kvaliteter, men langs Olav V's gate, Kongsgata og FV 509 er gatebebyggelse fraværende eller uten bygatekvaliteter. Bygnings- og funksjonsmessig tetthet er lav og bygger ikke opp om Stavanger stasjon som kollektivknutepunkt. Dette bidrar også til å øke avstanden generelt, og gåvennligheten spesielt, mellom dagens sentrum, Akropolis og Paradis.



Figur 81 Stasjonsområdet i dag

Plangrep og begrunnelser på Stavanger stasjon

Delområdet E5 inngår i allerede oppstartet områdeplan for stasjonsområdet og Jernbaneverket er i ferd med å konkludere valg av framtidig stasjonsløsning i Stavanger sentrum. Ønsket har vært å kunne utvide til 8 lokaltog + ett regionaltog i timen, det såkalte scenario 2 fra Utredningen Utviklingsplan for Jærbanen. Gjennom utredningsarbeidet har det vist seg at scenario 2 vil medføre svært kostbare løsninger på Stavanger stasjon. Ett alternativ kan derfor være å utvide Stavanger stasjon til 6 lokaltog og ett regionaltog i timen (Scenario 1). Hvilket scenario og løsning som skal velges er ikke endelig avklart. I planforslaget er det lagt til grunn en sporsituasjon tett opp mot dagens situasjon.

Planforslaget forholder seg til at det er begrensninger for overbygning av sporområdene og dette gjør det nødvendig med relativt stor byggehøyde for å oppnå en knutepunktsfortetting i hensiktsmessig skala. I løsningen er det også vurdert at eksisterende lokk bevares og utvides som

tilpasning til nytt grep. Nivåhøydene er godt tilpasset funksjonskravene både internt i stasjonsområdet og i gjennomgående veianlegg. En evt. sanering gir i liten eller ingen grad bedre utnyttelse av fundamentet i et fortettingsprosjekt. Om deler av konstruksjonen må styrkes eller erstattes med nye løsninger vil bli vurdert i den videre detaljeringen. Videre har de sentrale føringene i grepet vært å:

- Finne en optimal knutepunktsløsning som gir gode tilkomst- og avviklingsløsninger for gående, syklende, Jernbanen, Bussvei 2020, øvrig busstrafikk, servictransport, taxi og parkering, der både reisende og passerende blir ivaretatt.
- Arrondere bebyggelsen slik at mål om fortetting rundt knutepunkt blir ivaretatt, samtidig som bebyggelsen bidrar til interessante bygater og gode byrom, tilpasning til bygnings- og terrengmessige omgivelser og visuell kontakt mellom Stavanger Domkirke og Akropolis.

Bebyggelsen er lagt ut mot gateløpene slik at disse framstår som fullverdige bygater med publikumsrettede funksjoner og tilgjengelighet i første etasje. Et sentralt byrom er plassert slik at det ivaretar både oppholdskvaliteter (sol/vind), gode adkomstforhold sentralt i kollektivknutepunktet, visuell kontakt mellom Stavanger domkirke og Akropolis, grønn forbindelse mellom Byparken via museet/kirkegården og Hillevågsvannet og begrenset overbygning på jernbanetraséen.

Endelig organisering av bebyggelse skal løses i områderegulering for området, men bestemmelser og illustrasjoner tar utgangspunkt i dagens tre nivåer +6, +13 og +16/17 og en byggetrinnsløsning med baser på 4 etasjer for å tilpasse seg den lavere nabobebyggelse og gi gode solforhold i det sentrale byrommet. Kote +13 er sammenhengende og forbinder alle byggefelt. Forutsetningen om at det ikke er anledning til å plassere bygg over sporområdene, samt de andre føringene knyttet til infrastruktur og siktlinjer, medfører høyhus i deler av området for å nå en utnyttelse på ca. 300 % BRA. Høyhusene er lagt til ytterkantene av området. I vest er det nye høyhuset plassert langs gate og vil da ha sammenheng med eksisterende høyhustypologi i Kannik. Mot øst er høyhuset trukket inn for bedre tilpasning til en lavere nabobebyggelse. Sentralt i området tillates kun et lavere bygg som en adkomstpaviljong som fungerer gjennomgående i alle nivåer og adkomstsoner i anlegget. Det er viktig at knutepunktet får en god funksjonsblanding.

Jernbaneveien er hovedtrase for kollektivtrafikken og forbeholdes buss og gateterminal ved kollektivknutepunktet. Behov for svingradius medfører at byggegrense i krysset Jernbaneveien og Olav V. gate er trukket inn i forhold til dagens bygningsmasse. Biltrafikk/parkeringsadkomst løses fra Lagårdsveien, mens taxi og varetransport får adkomst fra Olav V. gate. Sykkel følger felt i gatenivå. Gående krysser i gangfelt og kan i tillegg til fortauer, passere området i tilrettelagte akser. Både gående og syklende vil også ha adkomst til bygningene fra eksiterende undergang under FV509.

Oversendelsesforslag Venstre: Buss omkring bussterminalen må vurderes lagt på en annen måte inn i det arealet som er der slik at det blir mer behagelig svingradius for bussene.

Oversendelsesforslag Høyre: Det er viktig at Paradisområdet, Lagårdsveien og sentrumsområdet bindes sammen og at det oppleves sømløst. Utbyggingen ved stasjonsområdet må derfor ikke fremstå som en barriere mellom disse områdene. Likeledes må siktlinjene mellom Breiavatnet og Museet/Teateret («Akropolis») ivaretas i større grad enn det som framgår av planforslaget.

Oversendelsesforslag Arbeiderpartiet: Det bør kreves at realisering av utbygging i E5 (stasjonsbygget) skal forutsette at det avvikles en arkitektkonkurranse.



Figur 82 Situasjonsplan Stavanger Stasjon og Kannik. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



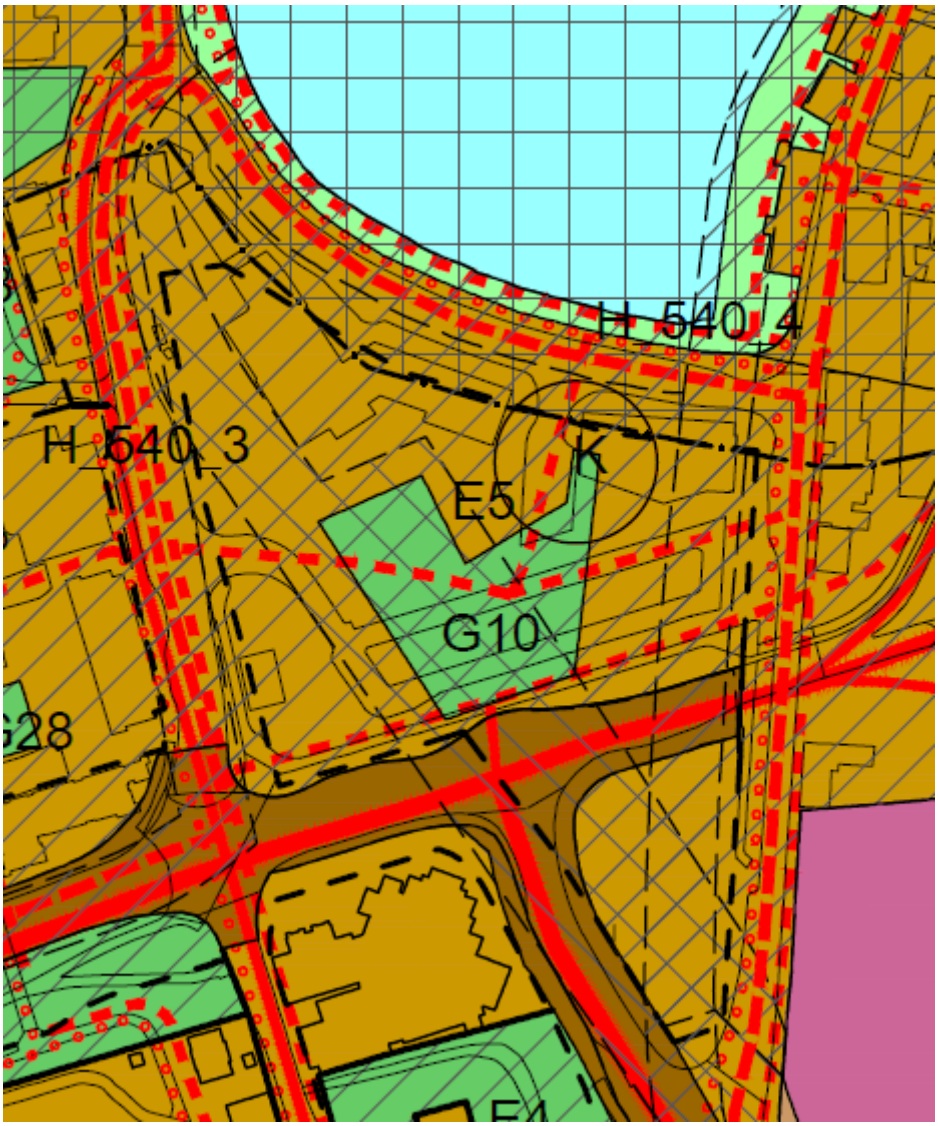
Figur 83 Stavanger Stasjon med foreslåtte plangrep. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



Figur 84 Siktlinje mellom 'Akropolis' og Stavanger Domkirke. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.

Planløsning – kart og bestemmelser

For å bidra til fortetting og velfungerende transportløsninger i knutepunktet, inneholder planforslaget flere virkemidler som samlet skal gi større avklaringsgrad for videre områderegulering. Bestemmelsene har krav om områderegulering. Reguleringen er startet opp, men avventer avklaringer fra sentrumsplanen og Jernbaneverket.



Figur 85: Utsnitt plankart

Gjennom bestemmelsesområde (E5) med tilhørende bestemmelser gir planen føringer blant annet for organisering av bebyggelsen, krav til arbeidsplass- og besøksintensivt innhold og åpning av mulighet for å etablere høyhusbebyggelse. Bestemmelsesområdet er avgrenset slik at det tar hensyn til fremføring av bussveisystemet, men forholdet til eksisterende bebyggelse avklares endelig i områderegulering. Se avsnittet *Plangrep og begrunnelser* over for utdypning av hvilke hensyn bestemmelsene til E5 er ment å ivareta.

Innenfor bestemmelsesområdet gir plankartet en kartfesting av områder som er særskilt viktig for jernbanedrift gjennom visning av hensynssone infrastruktur og er markert med symbol for kollektivknutepunkt. Hensynssonen omfatter en buffersone på 10 m fra midtlinje av ytterste spor. Bestemmelsen til hensynssonen angir at det skal tas hensyn til jernbanedrift i området, men forholdet til overbyggbarhet må avklares i områderegulering.

For å sikre etablering av et sentralt parkrom omdisponeres deler av eksisterende sentrumsformål til grønnstrukturformål. Området skal også inneholde kvartalslekfunksjon til passet bymessige omgivelser. Avgrensing av parkstrukturen kan justeres i områderegulering.

I gateløpene rundt knutepunktet vises samferdselslinjer med tilhørende bestemmelser for de ulike trafikantgruppene. Planforslaget legger opp til biladkomst til området fra kryss Kannik-Lagårdsveien og viser dette med kryss-symbol og linje.

3.3.1.7.2 Kannik

Kannik i dag

Som høyhusområde skiller Kannik seg bygningsmessig ut fra resten av sentrum. Typologien i området er preget av høyhus i +/- 12 etasjer, men framstår som ufullendt.

Områdets interne gate, St. Olavs gate, har periodevise forutsetninger for å være en godt fungerende bygate, med transparente og tilgjengelige næringsarealer. Det har imidlertid vist seg vanskelig å opprettholde gaten som handelsgate og i dag domineres gaten av annen type og mer introverte virksomheter.

Det er planmessig tilrettelagt for forbindelser på tvers av området fra Eiganes til sentrum, men disse framstår i dag mindre innbydende. En tidligere planlagt og viktig forbindelse gjennom St. Olavs kvartalet fra Løkkeveien til St. Olavs gate er ikke realisert.

Langs Løkkeveien gir bebyggelsen i dette området få eller ingen bygatekvaliteter. Løkkeveien starter som et veianlegg med den langsgående muren til Den katolske kirke. Deretter ligger tidligere St. Fransiskus med relativt lukkede fasader både mot Løkkeveien og St. Svithuns gate. Bygningen står også lengre ute i Løkkeveien en de øvrige byggene i gateløpet. Bensinstasjonen i starten av St. Olav bidrar til litt aktivitet, men deretter er fasadene lite aktive helt fram til Arne Rettedalsgate.

Gang- og sykkelbroen over FV509 gir en del gjennomgangstrafikk, men traseen mellom broen og St. Olavs kvartalet framstår uferdig, utflytende og unødvendig kupert.



Figur 86 Kannik i dag

Plangrep og begrunnelser i Kannik

Områdegrep med åpning for enkelte nye høyhus

Kannik ligger tett opp mot kollektivknutepunktet Stavanger stasjon og valgte plangrep foreslås for en stedstilpasset fortetting, samtidig som bymessige kvaliteter langs forbindelsene gjennom området, skal styrkes. I grepet for B10 åpnes det for to nye høyhus under forutsetning at delområdene B10 a og b planlegges samlet. Detaljregulering av kun høyhustomtene vil ikke gi nødvendige samlede planendringer og aksepteres derfor ikke. Planforslaget legger opp til byggehøyde tilsvarende eksisterende høyhus.

Valgene av arealer for nye høyhus er basert på analysene av potensial og tilpasning i planarbeidets områdestudie av Løkkeveien og Kannik. Det pekes også på muligheten for andre, men mer småskalerte fortettinger. Fortettingen vil etter kommunens syn kunne gi Kannikområdet bidra til knutepunktsfortetting og skape et grunnlag for nye plangrep i området.

Det ene høyhuset omfatter tidligere St. Franciskus. Ny bebyggelse, med publikumsrettede funksjoner i første etasje mot gate, vil styrke både Løkkeveien, St. Svithuns gate og St. Olavs gate. Langs Løkkeveien er bygget trukket tilbake slik at ytterveggen flukter med St. Olavs kvartalet. Høyhus nummer to erstatter Misjonskirken i Knut Holms gate. Tilsvarende åpne første etasjer med publikumsrettede funksjoner vil her styrke både St. Olavs gate og forbindelsen i forlengelse av Jens Zetlitz gate til Knut Holms gate. I tillegg til å styrke gateløpene vil de valgte omformingsområde bidra til fortetting og komplettering av høyhusområdet. Grepet foresetter imidlertid sanering av tidligere St. Franciskus, som er et objekt i Kulturminneplanen.

Mellom gang- og sykkelbroen og St. Olavs gate åpnes det for to lave bygninger i 3 etasjer, som definerer og aktiverer gateløpet som del av en økt aktivering av hele området.

St. Olavs kvartalet kan gi betydelig mer tilbake til omgivelsene ved å åpne opp første etasje langs Løkkeveien med mulighet for gjennomgang mellom Løkkeveien og St. Olavs gate som tidligere planlagt.

Bebyggelsen i B11 er resultat av en ønsket oppstramming av bygatestrukturen i området og aktivering av Løkkeveien som bygate. Bebyggelsen er tilpasset omgivelsene med en base på 3 etasjer og et høyere skivebygg.

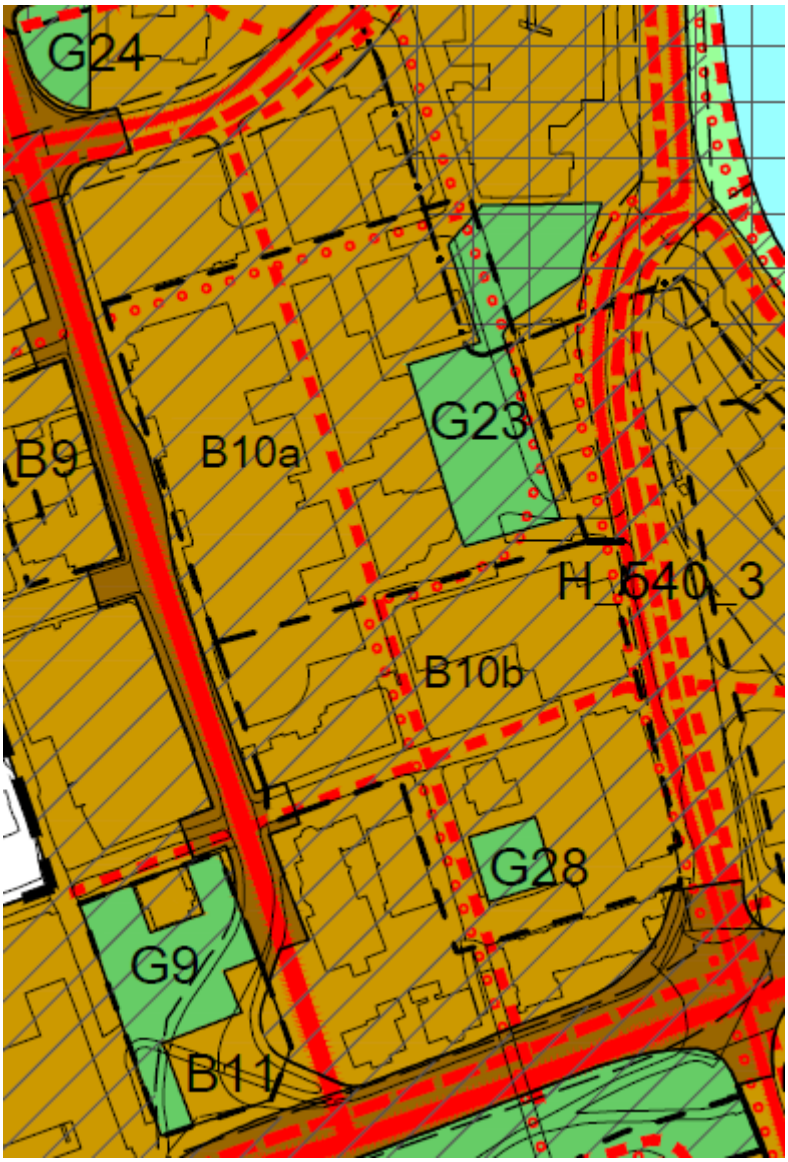
Oversendelsesforslag Fremskrittspartiet: Regulering av B10a i Kannik skal med ny og eksisterende bebyggelse legge til rette for å styrke gatemiljøet i St. Olavs gate og Løkkeveien, samt etablere viktige gang- og sykkelforbindelser gjennom området. «Bebyggelse på St. Olavs gate 2 (56/1683) kan rives og erstattes med nybygg inntil eksisterende høyder på høyhusene i St. Olav. Bebyggelse på Knud Holms gate 8 (56/860) kan rives og erstattes med nybygg over eksisterende høyder på høyhusene i St. Olav. Før endelig vedtak skal det være gjennomført en arkitektkonkurranse hvor det gjøres rede for hvordan et høyhus påvirker omgivelsene mht arkitektur, fjernvirkning, nærvirkning, lokalklima, kulturmiljø og sol og skygge. Endelig vedtak om høyde skal gjøres i forbindelse med detaljregulering av tomten og være basert på vinnerutkast fra arkitektkonkurransen.



Figur 87 Kannik med foreslåtte plangrep. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.

Planløsning – kart og bestemmelser

For å legge til rette for områdegrep i Kannik med fortetting angir planforslaget to bestemmelsesområder (B10a og B10 b) som hver for seg må reguleres samlet. I tillegg legger planen til rette for en omlegging og utretting av gateløpet der Løkkeveien møter Madlaveien i bestemmelsesområde B11.



Figur 88: Utsnitt plankart

Gjennom bestemmelsene til B10 a og b åpnes det for fortetting som inkluderer nye høyhus i samme høyde som eksisterende høyhus i Kannik. Områdene omfatter større deler av Kannik-kvartalene for å kunne få til mer samlede vurderinger av hvordan ny og eksisterende bebyggelse skal kunne bidra til å styrke gatemiljøet i Løkkeveien og St. Olavs gate, samt å etablere manglende gangforbindelser gjennom området. På bakgrunn av forutsetningene om å regulere større områder samlet, åpner planforslaget for avklaring på detaljreguleringsnivå og har derfor ikke krav om områderegulering.

Sentralt i Kannikområdet omdisponeres sentrumsformål til grønnstruktur (G23) for å dekke behovet for kvartalslekeplass. Grønnstrukturarealet omfatter i hovedsak regulerte parkarealer, selv om deler av arealet i dag er i bruk til parkering. Omdisponeringen er nødvendig for å kunne innføre en tilpasset lekeplassnorm for utbyggingsprosjekter i sentrumsområdet.

3.3.1.8 Bidra til at Stavanger øst og Paradis får en bymessig utforming og anvendelse

I Stavanger øst pågår byutviklingen for fullt og sentrumsplanen er en god anledning til viktige korreksjoner av rammeforusteningene, slik at området blir det multifunksjonelle sentrumsområdet som visjonen la opp til. Samtidig sikres viktige rester av Stavangers hermetikkindustribebyggelse. Erfaringene fra øst er verdifulle også ved utforming av rammeforutsetningene for utviklingen av Paradis.

3.3.1.8.1 Stavanger øst

Stavanger øst i dag

Badedammen ble i stor grad utbygget i perioden fra starten til midten av 2000-tallet, med hovedvekt av boliger. Badedammen er planlagt gjennom enkeltreguleringer med utgangspunkt i en helhetlig plan fra midten av 1980-tallet.

Utviklingen av de øvrige områdene fra Spilderhaug til Breivig følger i hovedtrekk to overordnede reguleringsplaner (Plan 1785, fra 2002 og Plan 1901, fra 2004/06) som er utarbeidet som oppfølger av *Urban Sjøfront – visjon for sentrumsnær byomforming,* 1999. Siden starten av 2000-tallet har området gradvis utviklet seg fra å være et stigmatisert og nedslitt næringsområde, til å bli et attraktivt sentrumsutviklingsområde. I dag er det stor byggeaktivitet og en rekke viktige byfunksjoner er allerede etablert, som for eksempel BI, Tou Scene, Borgen/Ostehuset Øst, Kjelvene, Lervigtunet, Orangeriet, Tou Park mv. I sentrumsaksen mellom Haugesundsgata og Ryfylkegata realiseres nå LOK2 med boliger, handel og kontor og i LOK 3 er det vedtatt plan med boliger, handel, sykehjem og idrettsanlegg.

Detaljplanene har i stor grad fulgt de overordnede reguleringsplanene. Flere prosjekter har imidlertid hatt en høyere boligandel enn forutsatt. De første årene ble dette utlignet ved en rekke nye næringsetableringer i eksisterende bebyggelse. I senere tid har det imidlertid skjedd en endring, der realiserte prosjekter og nyere detaljplaner gir en langt høyere boligandel uten tilsvarende næringsetableringer. Dette vil medføre at området totalt sett ikke kommer til å bli det multifunksjonelle sentrumsområdet som visjonen og overordnede planer la opp til. Strenge begrensinger for muligheten til å etablere handel, har også gjort det vanskeligere å utvikle et sammensatt sentrumsområde.

Plangrep og begrunnelser i Stavanger Øst

Styrket funksjonsblanding

Sentrumsplanen legger opp til å underbygge den positive utviklingen som skjer i området, men med justeringer som skal bidra til at funksjonsblandingen i Stavanger øst styrkes.

Gjennom tilrettelegging og krav ønsker kommunen å øke næringsandelen i området for å skape bedre balanse mellom ulike byfunksjoner i området. Planforslaget gjør dette gjennom å påvirke formål som tillates innenfor hele området og spesielt i utvalgte områder til fordel for næringsbebyggelse.

Planen innfører også et nytt fordelingsprinsipp for detaljhandelsetablering som vil gjøre det lettere å skape helhetlige bygater med publikumsrettet aktivitet. Områdene rundt Pedersgata foreslås også innlemmet i hovedavgrensningen for sentrumsformålet.

Bevaring av hermetikkindustri

Stavanger øst huser også viktige gjenstående bygg fra hermetikkindustriepoken i Stavanger. Mange av de gamle byggene har særegen arkitektur som gjør at de vil utgjør verdifulle bidrag til en sammensatt bybebyggelse i området. Stavanger kommune har gjennomført kartlegging denne

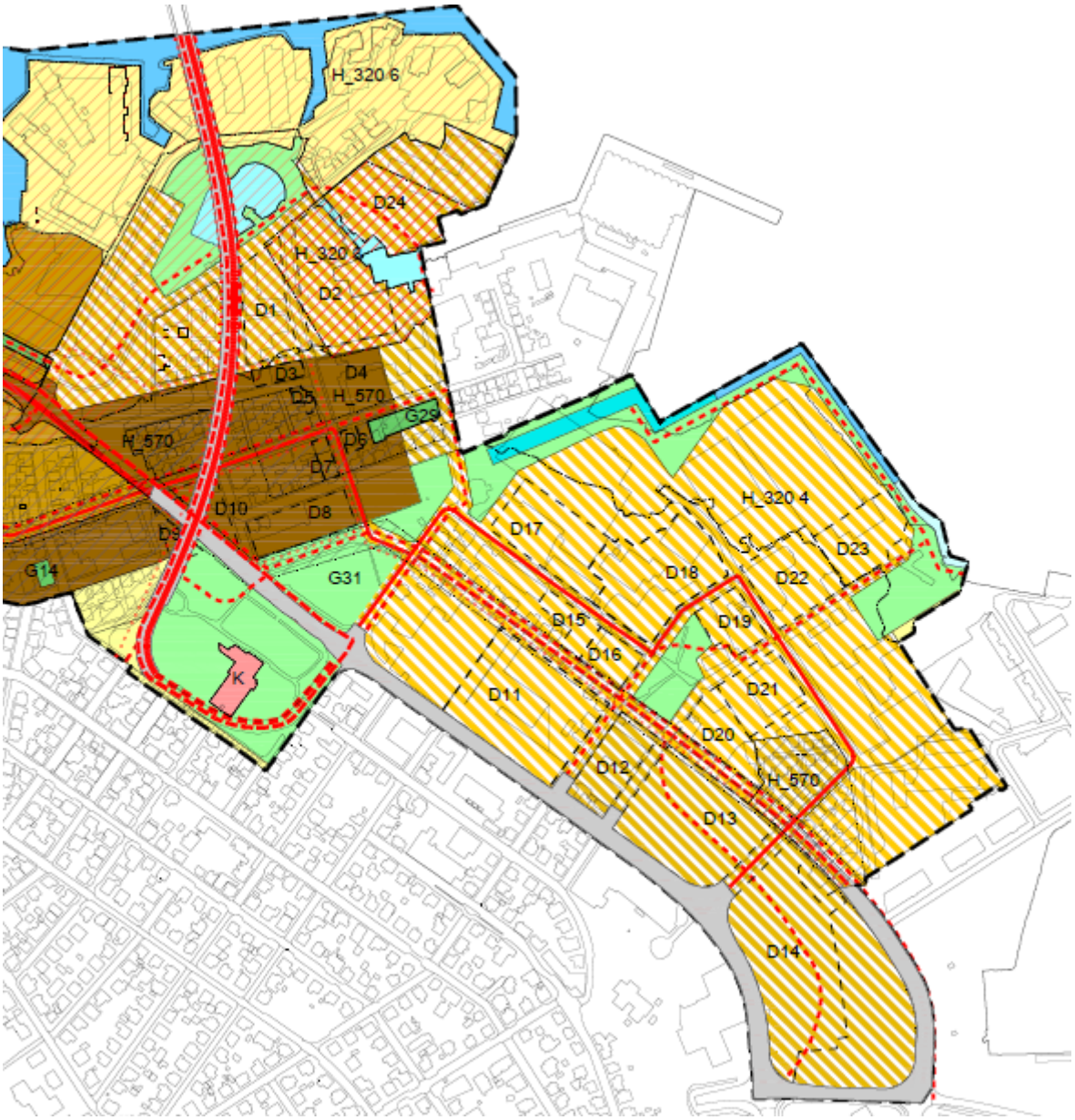
bebyggelsen og arbeider med lage en temaplan for forvaltningen. Ettersom kommunedelplanen legger sterke føringer for arealbruken i området, har kommunen valgt å sikre de delene av denne bebyggelsen som ligger innenfor planområdet i egne bestemmelser.



Figur 89: Restaurert hermetikkindustribygning

Planløsning – kart og bestemmelser

For å underbygge den positive byutviklingen i Stavanger øst og å styrke funksjonsblandingen i området, viser planforslaget en rekke bestemmelsesområder med egne bestemmelser som gir en høyere grad av avklaring for byomforming og bestemmelser som generelt krever en minimumsandel næring særlig i førsteetasjer. For bestemmelsesområdene åpnes det også for rent næringsformål, der bestemmelsene normalt krever også en minimum boligandel. Planens reviderte glideskala for utnyttelse vil samtidig gjøre det mulig for prosjekter med høy næringsandel å gå opp i utnyttelsesgrad sammenlignet med kommuneplanen og gjeldende reguleringer.



Figur 90: Utsnitt plankart

Byggeområdene som inngår i planavgrensningen vises også generelt som enten sentrumsformål eller kombinert formål. Dette er en endring sammenlignet kommuneplanen sør for Badedammen der rent næringsformål omdisponeres til kombinert- eller sentrumsformål. Kommuneplanens visning av lokalsenter Storhaug øst omdisponeres også til kombinert formål, ettersom planen innfører et nytt fordelingsprinsipp for detaljhandelsetablering.

I planforslaget er muligheten for etablering av detaljhandelsforretninger bundet til om bebyggelsen ligger langs gater planen krever aktive førsteetasjer og i hvor stor grad tomten er eksponert mot gateløpet. Visningen med sentrumsformål for lokalsenter blir dermed lite hensiktsmessig. Rammer for handelsetablering i dette området høres i alternativer.

Bestemmelsene til bestemmelsesområdene i denne delen av planen er mer generelle enn for øvrig i planen og angir for eksempel ikke føringer for utnyttelse. Føringer for utnyttelse følger av revidert glideskala. Bestemmelsesområdene brukes imidlertid også her for å gi høyere avklaringsgrad knyttet til bevaring (kfr. hermetikkindustri) og riving av eksisterende bebyggelse, og for å gi utvalgte områder

anledning til å gjennomføres som rene næringsarealer som omtalt over. For noen av områdene er det også knyttet lokale presiseringer til, eks. gangveg fra Pedersgata til Kjelvene.

3.3.1.8.2 Paradis

Paradis i dag

Paradis har gjennom årene vært gjenstand for planprosesser med tanke på å utvikle området med ny bolig- og næringsbebyggelse. Utviklingen har imidlertid aldri startet opp og området tas nå med i KDP Stavanger sentrum utfra et ønske og tro på at en tilpasset utvikling her, vil styrke Stavanger sentrum. Området domineres i dag av jernbanen med driftsbanegård, henstillingsspor og lagerbygninger. En ny detaljplan for Paradis Sør er vedtatt.



Figur 91 Paradis i dag

Plangrep og begrunnelser i Paradis

Miljøvennlig og gangbasert kvartalsstruktur

Det sentrale i plangrepet er å etablere et miljøvennlig gangbasert område med en struktur som er robust for ulike framtidige valg av adkomstløsninger fra Lagårdsveien og en etappevis utbygging som er samkjørt med tilsvarende etappevis re-lokalisering av jernbanens serviceanlegg. Videre har det vært viktig å etablere rasjonelle kvartaler, kvalitative parkområder og forbindelser i- og gjennom området.

Høydeforskjell og adkomster

Det er stor høydeforskjell mellom Lagårdsveien og Paradis. Dette gjør adkomstspørsmålet komplisert. I tidligere reguleringsplanutkast har den mest aktuelle adkomstløsningen vært en samleadkomst med en langstrakt diagonal krysning av jernbanen blant annet for å tilfredsstille krav til stigning. En slik løsning krever et internt veinett og binder realisering av hele området til denne adkomsten.

Kommunedelplanens analyser av området og alternative adkomstløsninger er begrenset og planen forutsetter derfor oppfølging gjennom områderegulering. Planforslaget legger imidlertid opp til å åpne for flere separate adkomster til området for å muliggjøre et rent gangbasert område uten internt vegnett og for å lette mulighetene for en etappevis utbygging.

Adkomstene fra Lagårdsveien er samordnet med tilpasninger og avkjørselssaneringer i Lagårdsveien, som ledd i realiseringen av *Bussveien*. Det er i grepet lagt opp til tre adkomster, der videre studier og kapasitetsanalyser i områdeplanen vil avgjøre om samtlige skal benyttes eller om utvalgte skal gis prioritet. Adkomstene forutsetter forbindelsen over jernbaneskinnene.

Det er sterkt ønskelig å legge hele banetraseen mellom E17a og E17b i kulvert, både for reduksjon av barrierevirkning og støy, samt for bedre disponering av arealet over kulverten til internkommunikasjon og oppholdsareal. En slik løsning trenger imidlertid nærmere studier i neste plannivå.

Etappevis utbygging av funksjonsblandet kvartalsstruktur

En forutsetning for frigivelse av de nordligste delene av arealet er relokalisering av jernbanens funksjoner i dette området. Et viktig hensyn for planen er derfor å angi en områdeinndeling som gjør at området kan planavklares og bygges ut etappevis. Kommunen ser også for seg en tradisjonell bybebyggelse i kvartaler med varierende høyder mellom 5-7 etasjer. Dette vil gi en jevnt høy og god utnyttelse av området. Høyhusbebyggelse er ikke anbefalt og vil for dette området redusere mulighetene for etablering av en tett urban struktur.

Der tidligere planer har lagt opp til en svært høy næringsandel, legger planen opp til en vesentlig mer blandet bybebyggelse med et mer likeverdig forhold mellom bolig og næring. Dette er viktig for å skape vitalitet og byliv i dette nye området. Unntaksmulighet fra dette er sikret ved innpassing av større offentlige programmer.

Ved innpassing av boliger i området vil det være naturlig å vurdere tilpasninger i skolekretsene slik at skoleelever i området slipper å krysse både jernbane og den trafikkerte fylkesveien. Området bør dermed få skolevei til skole på Storhaug heller enn Våland som området sokner til i dag.



Figur 92 Situasjonsplan Paradis. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.

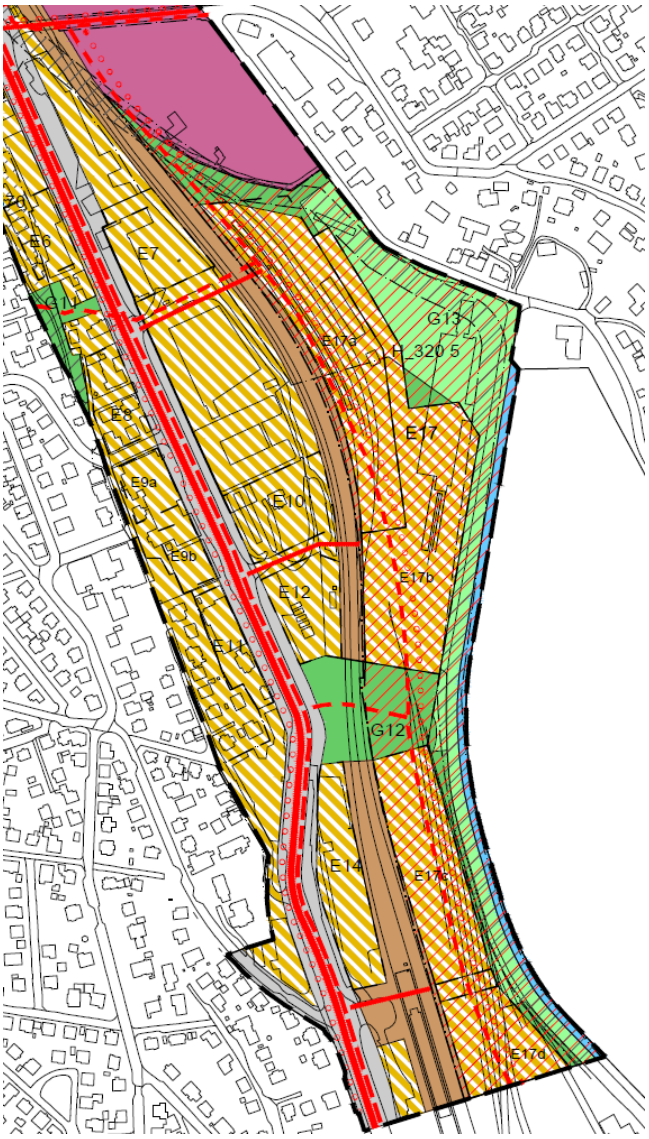


Figur 93 Paradis med foreslåtte plangrep. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.

Planløsning – kart og bestemmelser

For å legge til rette for utbygging av en gang- og sykkelbasert kvartalsstruktur i Paradis som dersom det er nødvendig kan bygges ut etappevis, viser planforslaget en inndeling av Paradisområdet i flere delområder vist som bestemmelsesområder. Blant annet er området som omfatter Jernbanens servicefunksjoner som driftsbanegård skilt ut som eget område med rekkefølgekrav som begrenser utbygging før relokalisering er avklart. Bestemmelsene til området fastlegger at det gjennom områderegulering skal fastlegges en kvartalsstruktur med varierte byggehøyder 5-7 etasjer. Kravet til områderegulering fremgår av bestemmelser for plankrav (§1.1).

Det kombinerte formålet i kommuneplanen videreføres for området, men i nordre del av området omdisponeres nåværende jernbaneformål i kommuneplanen til kombinert formål (i hovedsak E17a). Bestemmelsene åpner for alle formål, men legger i tillegg opp til krav om balansert funksjonsblanding bolig og næring, minimum 40 % av begge. Grønnstrukturen langs Hillevågsvatnet utvides noe og vises som fremtidig grønnstruktur. Kommuneplanens grønnstrukturforbindelse mellom Lagårdsveien og Paradis flyttes noe sørover og utvides i bredde.



Figur 94: Utsnitt plankart

Området er smalt og bør med sin sentrale beliggenhet i all hovedsak benyttes til utbygging og gangbaserte uterom. Planen viser derfor med samferdselslinjer tre adkomster ved Statens Hus, sør for Skattens hus og ved Paradis stasjon. Linjene indikerer at adkomstene skal krysse over jernbanen og at parkering integreres i bygg. Hensikten med denne løsningen er å minimere behovet for et internt veinett for bil slik at så mye som mulig av området benyttes til utbygging og byrom med høy kvalitet. Det gjør også en etappevis utbygging av området enklere. Områdereguleringen må avklare mer konkret hvordan adkomstene skal løses. Avklaring på dette plannivået vil omhandle valg av adkomstpunkter.

Selv om tilgjengeligheten til Lagårdsveien vil være vesentlig, vil også forbindelsene mot nord til sentrum og mot sør til jernbanestoppet Paradis være vesentlig. Planforslaget inneholder ikke en konkret løsning for dette, men viser gjennomgående samferdselslinjer for hovedsykkelnett og hovedgangnett nord-sør gjennom E17. Linjen er prinsipielt opptegnet og skal ikke betraktes som konkret stedfestet. Områdereguleringen skal fastlegge konkrete løsninger og kommunedelplanen avklarer valg av en slik forbindelsesakse som hovedgrep i området.

3.3.1.9 Offentlige program

Ny sentrumsplan gir økt handlingsrom for innpassing av større offentlige programmer sammenlignet med tidligere. Av kjente offentlige program som kan være aktuelle å lokalisere i nærmere framtid er nytt Rogaland Teater og Tinghuset viktige. MUST sitt arbeid med museumsvisjoner og framtidig bruk av resten av 'Akropolis' er også viktige for sentrumsutviklingen.

Generelt økt handlingsrom for store offentlige programmer

Sentrumsplanen gir generelt et vesentlig økt handlingsrom for innpassing av større offentlige programmer sammenlignet med tidligere. Mange offentlige programmer har et omfattende arealbehov og trange byutviklingsrammer i sentrum gir fare for at viktige lokaliseringer som burde ligge i sentrum trekkes ut av sentrumssonen. De fleste overordnede føringer tilsier at institusjoner med en regional funksjon skal lokaliseres i sentrum og da må kommunens rammeverk også gjøre dette mulig.

Med de utbyggingsrammene som ligger i planen, er mulighetene for å innpasse større offentlige programmer særlig tilstede på:

- kollektivknutepunktet Stavanger stasjon og i Kannik
- Holmen
- Jorenholmen
- Bekhuskaien
- Nytorget

I tillegg gir sonene inn mot sentrum i Paradis/Lagårdsveien, Stavanger øst og til dels også Bjergsted og Madlaveien. Det kan også ligge andre potensialer i øvrige deler av planområdet, selv om planforslaget ikke gir helt konkrete rammer for byutvikling.

Under omtales særlig forhold knyttet til lokalisering av tinghus og teater, samt føringer for områdene rundt MUST, nåværende teater og Stavanger gamle sykehus. Andre kjente offentlige behov er også omtalt kort avslutningsvis.

Tinghus

Domstolsadministrasjonen har lenge signalisert et behov for større plass og har i 2015 igangsatt en prosess med konseptvalgutredning for valg av fremtidig lokalisering. Stavanger kommune har gitt innspill underveis i prosessen.

Etter det kommunen er kjent med er Tinghusets foreløpige arealbehov rundt 15 000 m2 BRA. Tomtene som vurderes i konseptvalgutredningen er Nytorget (C11), Bekhuskaien (A1), Stavanger stasjon (E5), Brannstasjonstomten (E7, dersom nåværende brannstasjon relokaliseres) og tomten sør for Skattens hus (E10/E12).

Av disse vil, ut fra foreløpige beregninger av mulig utnyttelse, både Bekhuskaien, Stavanger stasjon og tomten sør for Skattens hus være store nok. Nytorget og Brannstasjonstomten vil løse betydelige deler av arealbehovet, men ikke fullt ut.

Rogaland politidistrikt har med nye regionale funksjoner også fått økt arealbehov og dette vil kunne påvirke i hvilken grad Brannstasjonstomten er egnet til en tinghusfunksjon.

Planløsning – kart og bestemmelser

Alle alternativene over vises med arealformål som er forenlig med en tinghusfunksjon. Det er ulike plan- og rekkefølgekrav til alle tomtene.

Nytt Rogaland teater

Felles tomteevaluering

Rogaland Teater og Stavanger kommune har samarbeidet om innledende studier for å avklare hvilket lokaliseringsalternativ som samlet er det beste, dersom teateret skal realisere et nytt bygg. I planarbeidet er fem aktuelle lokaliseringsalternativ vurdert; Bekhuskaien, Stavanger stasjon, Holmen, Jorenholmen og Nytorget. Rogaland teater har deretter utarbeidet en egen evaluering av de fem tomtealternativene.

Tilsvarende er det i planarbeidet gjennomført en evaluering ut fra følgende perspektiv:

1. *Byutviklingsperspektivet, basert på to påstander/spørsmål:*
   Påstand/spørsmål 1: Lokalisering av nytt teater vil være en viktig referanse for et omformingsområde og nære omgivelser. Det vil trekke til seg andre virksomheter som ønsker å være nabo til teateret eller funksjoner som ønsker å samlokalisere seg med teateret. I dette perspektivet vil et nytt teater være generator for byliv og annen utvikling. I hvilken grad mener dere de ulike tomtealternativene vil trenge det?
   Påstand/spørsmål 2: Teateret vil beslaglegge areal som kunne blitt benyttet til andre sentrumsformål (handel/kontor/bolig mv.). Teateret utgjør i størrelsesorden 18.000 m2. I hvor stor grad vil tomten, og nære omgivelser, være mer tjent med et annet sentrumsprogram enn teater?
2. *Kapasitet – plass og arronderingsmuligheter på tomten*
3. *Eksterne forhold – mengden gjenstående avklaringer av eksterne forhold som vil kunne få konsekvens for framdrift og mulig stopp/opphold i planlegging og realisering*
4. *Kulturell infrastruktur, sett i lys av kulturarenaplanen, akser, naboskap, spredning mv.*
5. *Tilgjengelighet – kollektivtransport, gang/sykkel, bil og parkering*

Evalueringsresultat

Evalueringen gav følgende resultat for videre vurdering:

Bekhuskaien skårer høyt på kapasitet og positivt på eksterne forhold. I summen av byutviklingsperspektivet havner Bekhuskaien over middels, relativt godt på tilgjengelighet, men lavere på kulturell infrastruktur.

Stavanger stasjon skårer samlet høyest på byutviklingsperspektivet, tilgjengelighet og kulturell infrastruktur. Alternativet kommer imidlertid meget svakt ut på eksterne forhold og middels på kapasitet.

Holmen skårer relativt høyt på kulturell infrastruktur og kapasitet, middels på tilgjengelighet og eksterne forhold, og noe svakere på byutviklingsperspektivet.

Jorenholmen skårer dårlig på kapasitet, byutviklingsperspektivet og eksterne forhold. Middels på kulturell infrastruktur og relativt godt på tilgjengelighet.

Nytorget skårer over middels på byutviklingsperspektivet, kulturell infrastruktur og tilgjengelighet, men veldig svakt på eksterne forhold og kapasitet.

Samlet står det relativt likt mellom Bekhuskaien og Stavanger stasjon. Det er Rogaland Teater selv som gjennom konseptvalgutredningen velger endelig lokalisering, så lenge planforslaget ikke utelukker noen av disse gjennom valg av arealformål.

Planløsning – kart og bestemmelser

I planforslaget kan begge alternativene disponeres til større offentlige program. Det betyr at Rogaland teater kan ha begge alternativene med i KVU-arbeidet som pågår. Det innebærer ikke at vi båndlegger disse områdene for annen bruk, da formålet offentlig eller privat tjenesteyting her inngår som del av sentrumsformålet.



Figur 95 Bekhuskaien. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser. Enkelte bygg i illustrasjonen er høyere enn det planforslaget åpner for.



Figur 96 Stavanger stasjon. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.

«Akropolis» som område for offentlig program

Områdene knyttet til dagens Rogaland Teater, Museum Stavanger, Rogaland fylkeskommune (Stavanger Sykehus) er en viktig del av det offentlige programmet i Stavanger sentrum i dag og er derfor gitt en særskilt vurdering i planarbeidet. Området omtales i byutviklingssammenheng ofte som «Akropolis» på grunn av byggenes særskilte utforming og beliggenhet over resten av sentrum.

Akropolis i dag

Akropolis omfatter i dag offentlige tilbud som Rogaland Teater, Museum Stavanger (natur og kulturhistorie og barnemuseum), Rogaland fylkeskommune (Stavanger Sykehus) med park- og parkeringsanlegg (ca. 130 p-plasser), del av Muségata og grønt spaserdrag i Peder Klows gate. Hele området er regulert til offentlig formål og park. Mot vest og nord ligger E18 (Kannikgata) som en fysisk og visuell barriere mot sentrumsområdet rundt Breiavatnet og kollektivknutepunktet på jernbanen.

Muségata og Museets kontorfløy oppleves som en barriere for opplevelsen og bruken av det vakre parkrommet som omgir klyngen av offentlige bygg på Akropolis. Kontorfløyen som er regulert for bevaring er nedslitt og lite hensiktsmessig til sitt bruk.

MUST har gjennomført en mulighetsstudie for museumsanlegget og Rogaland teater igangsetter nå en KVU som del av satsningen Sceneskiftet.



Figur 97 Akropolis i dag

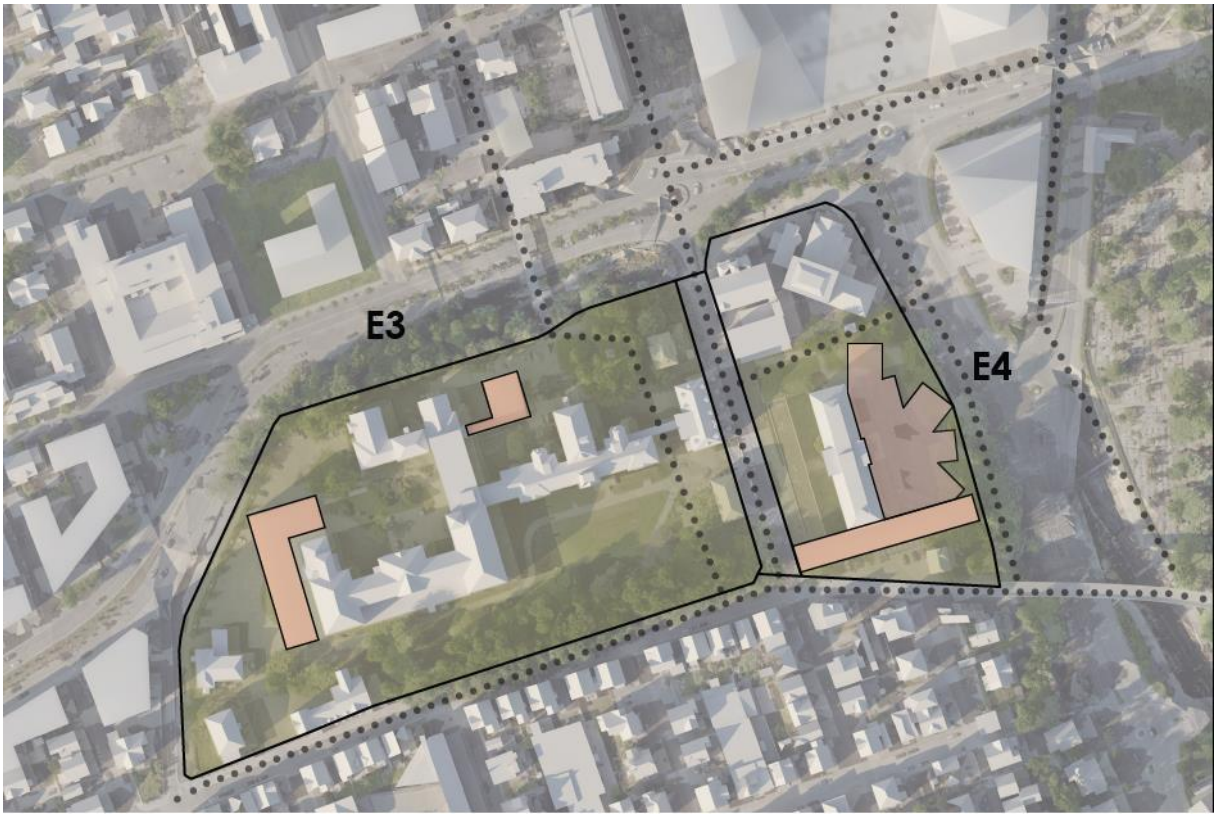
Plangrep og begrunnelser Gml. Stavanger sykehus og MUST

I forbindelse med planarbeidet har det kommet en rekke gode innspill til ny bruk av gamle Stavanger sykehus, bl.a. til lokalisering av deler av UiS og/eller studentboliger. Selv om ny bruk ikke avklares i denne kommunedelplanen, ser kommunen det som hensiktsmessig å vurdere hvordan anlegget evt.

bør kompletteres for å kunne tilpasses en framtidig utvikling. Det foreslås å legge ny bebyggelse med parkering i underetasje/under bakken vest for eksisterende bebyggelse. Det må skje på den historiske bebyggelsen og parkens premisser. I tillegg anbefales det vurdert om det kan legges nytt bygg nordøst for hovedbygget.

I plangrepet for E4 støttes konklusjonen fra arbeidet med parallelloppdrag for utvikling av Museumstomten i regi av MUST:

- Den gamle museumsbygningen skal bevare mest mulig av sin opprinnelige posisjon i bybildet.
- Museets utbyggingsbehov skal løses på egen tomt uten bruk av teatrets bygninger.
- En stor del av volumet skal legges under bakkenivå.
- Parken skal være offentlig tilgjengelig, tilrettelagt for aktivitet og rekreasjon.
- Det skal tilrettelegges for en trinnvis utbygging.



Figur 98 Situasjonsplan Akropolis. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



Figur 99 Akropolis med mulig utforming av foreslåtte plangrep. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.



Figur 100 Gamle Stavanger sykehus med mulig utforming av foreslått plangrep. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.

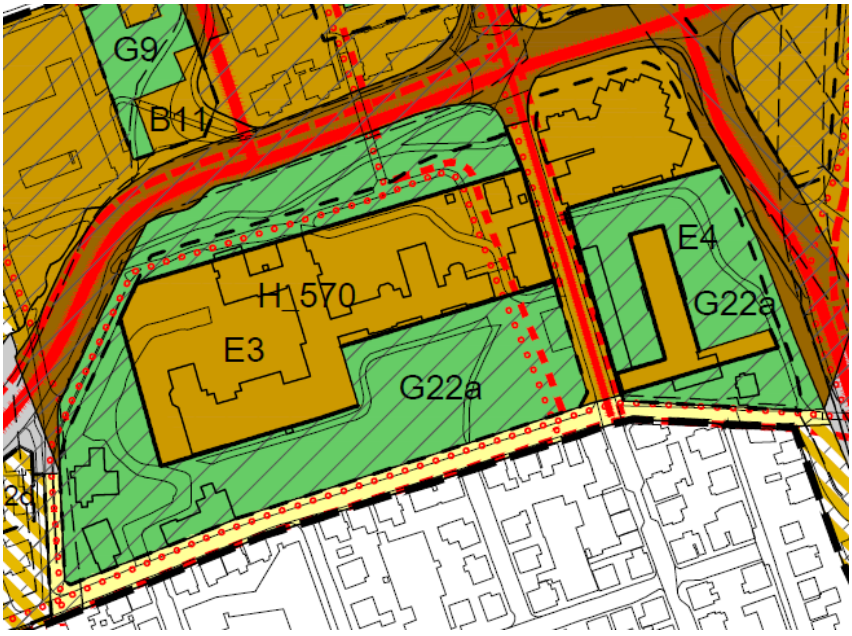


Figur 101 Stavanger museum med mulig utforming av foreslått plangrep. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.

Planløsning – kart og bestemmelser

For å gi tydelige rammer rundt mulighetene for videreutvikling av arealene rundt Stavanger gamle sykehus, MUST og Rogaland teater, nyanserer planen mellom byggeområder og grønnstruktur og angir utfyllende bestemmelser knyttet til bestemmelsesområder (E3 og E4).

De utfyllende bestemmelsene for områdene vektlegger at eksisterende bebyggelse og parkstrukturer skal reguleres til bevaring, men åpner for en forsiktig utvidelse av bebyggelsen i hovedsak på eksisterende parkeringsarealer eller under bakkenivå. Bebyggelsen er ikke eksakt plassert i bestemmelsene for å åpne for en hensiktsmessig tilpasning til de bevaringsverdige elementene i området.



Figur 102: Utsnitt plankart

Kort om andre offentlige behov

Av andre kjente arealbehov knyttet til offentlige program i sentrum kan det særlig nevnes at:

- Det er behov for studentboliger i sentrum. Boligene kan i prinsippet lokaliseres hvor som helst i planområdet. Oppfølging foregår på annet plannivå.
- Ny barneskole på Storhaug med eventuelle tilleggsfunksjoner skal lokaliseres i Stavanger øst. Verken planens formålsvisninger eller føringer for utnyttelse er i konflikt med tomtealternativene innenfor planområdet. Oppfølging på annet plannivå.
- Barnehager kan lokaliseres i alle deler av planområdet. Vurderes nærmere på overordnet nivå i barnehagebruksplan. Behovet er derfor ikke konkret vurdert, men kommuneplanens rekkefølgekrav gir anledning til å begrense ny boligetablering til tilstrekkelig dekning av samfunnsservice er etablert.
- Dersom det blir aktuelt med nytt rådhus, er lokalisering i hele planområdet mulig. Behovet er ikke konkret vurdert.
- Situasjonene for Tou Scene, Bjergsted kulturpark og Norsk Oljemuseum er tidligere omtalt ifm. viktigheten av å gi disse anleggene mer bymessige naboskap, men handler ikke først og fremst om behov for nytt areal.
- Ungdomsklubben Metropolis ligger i dag på Nytorget i det gamle politihuset. Planen åpner for riving av denne bygningen og utløser et midlertidig eller permanent behov for annen lokalisering. Planen tar ikke stilling til alternativ lokalisering.
- Rogaland kunstsenter ligger ved Nytorget. Planen tar ikke eksplisitt stilling til arealet kunstsenteret ligger. Avklaring på annet plannivå.
- Norsk grafisk museum skal samlokaliseres med Norsk Hermetikkmuseum i Gamle Stavanger. Avklares på reguleringsnivå. Regulering pågår.
- Serviceanlegg for domkirken er aktuelt, men er ikke konkret vurdert i planen.

Konkretisering av kommunal innsats generelt i sentrumsområdet (eksempelvis opprusting av eksisterende eller etablering av nye byrom, grøntanlegg mm.) håndteres i prosjekt bykatalog. Bykatalogen knyttet til tidligere sentrumsplan krever oppdatering og prosjektet er startet opp i regi av tjenesteområde Bymiljø og utbygging.

3.3.2 Etablere nye og utbedre eksisterende byrom (2)

Dette kapittelet gir utdypende beskrivelser av hvordan planforslaget etablerer nye og utbedrer eksisterende byrom. Kapittelet viser hvordan tiltak nr. 2 kan gjennomføres.

3.3.2.1 Utvikling av offentlige byrom

Kjennetegn og forutsetninger for gode byrom

Byrommene er byens møteplasser

Byrom i Stavanger består av parker, torg, plasser, gater og promenader som binder de ulike delene av byen sammen. Uten velfungerende byrom, virker heller ikke byen. Byrom er sosiale møteplasser, arenaer for aktivitet og bevegelsesakser gjennom byen, og er tilgjengelige for hele byens befolkning. På sitt beste er byrommene også i seg selv selvstendige målpunkt for menneskene som oppsøker byen. Et mangfold av ulike typer grøntarealer og byrom vil skape et variert tilbud til byens befolkning som kan bidra til å øke sentrums attraktivitet og tiltrekningskraft. Byrommene kan også danne estetiske rammer for bebyggelsen og bidra til godt lokalklima, til å redusere luftforurensing og til fordrøyning av vann.

Utforming og plassering av selve byrommet er viktig for hvor godt eller dårlig de fungerer, og det er viktig at byrommene er bundet sammen av gode gang- og sykkelforbindelser. Byrom som henger sammen med andre byrom og som appellerer til ulik bruk bidrar til en levende by. Viktig for byrommene er også rammene (kantene). Både hvordan disse definerer byrommet og hvilke tilbud de i seg selv representerer vil bety noe for livet i rommene.

Små og store byrom

De offentlige rommene skal dekke ulike behov som sosiale møtesteder, arealer til festivaler og folkefester, behovet for rekreative arealer til bevegelse, aktivitet og hvile, visuelle kvaliteter som grønne omgivelser og vakre byrom. Til dette trengs det tilstrekkelig med arealer og arealer av ulik kvalitet og innhold. Dette er en utfordring i et historisk bysentrum, der de åpne rommene er begrenset.

Nærparken

Nærhet til parker og grøntområder er viktig og avgjørende for hvor ofte de blir brukt. I nærhetsbyen har alle tilgang til møteplasser og attraktive grøntområder i gangavstand fra boligen. Innbyggerne kompenserer i liten grad for mangel av parker i deres nærmiljø ved å besøke parker lenger borte. Vi trenger parker og plasser som kan danne gode rammer for fellesskapet i byen, og nærparken har stor betydning for frekvensen for bruken. Den kan være et attraktivt sted for flere kulturer og mange brukergrupper, og kan tilfredsstille behov for en sosial arena som dagens innbyggere har. Her kan det være plass til å prøve ut nye trender og bidra til å skape gode levekår.

Naturen i byen

I byer er det normalt naturmangfoldets opplevelsesverdi og pedagogiske verdi for folk som er viktig. Bynaturen skal gi menneskene de nære naturopplevelsene og på den måten være grunnlag for utfoldelses- og oppdagelsesbehovet vårt. Det lokale, nære mangfoldet av planter og dyr blir derfor sentralt for byens befolkning, og viktig for manges helsetilstand og opplevelse av livskvalitet. Trær og annen vegetasjon er viktig for folks trivsel, miljø og luftkvalitet, og for å opprettholde naturmangfoldet i byen.

Plangrep og planløsninger

Både langsiktige og konkrete plangrep

For å sikre nye og å videreutvikle eksisterende byrom har planforslaget flere ulike plangrep og virkemidler. Planløsningene spenner fra langsiktige grønne linjer som nedfelles overordnet i planen og som skal utvikles over tid, til mer konkrete sikringer av arealer til parkstrukturer og byrom. Sammen vil plangrepene styrke byrommene i sentrum som møteplasser for barn og voksne.

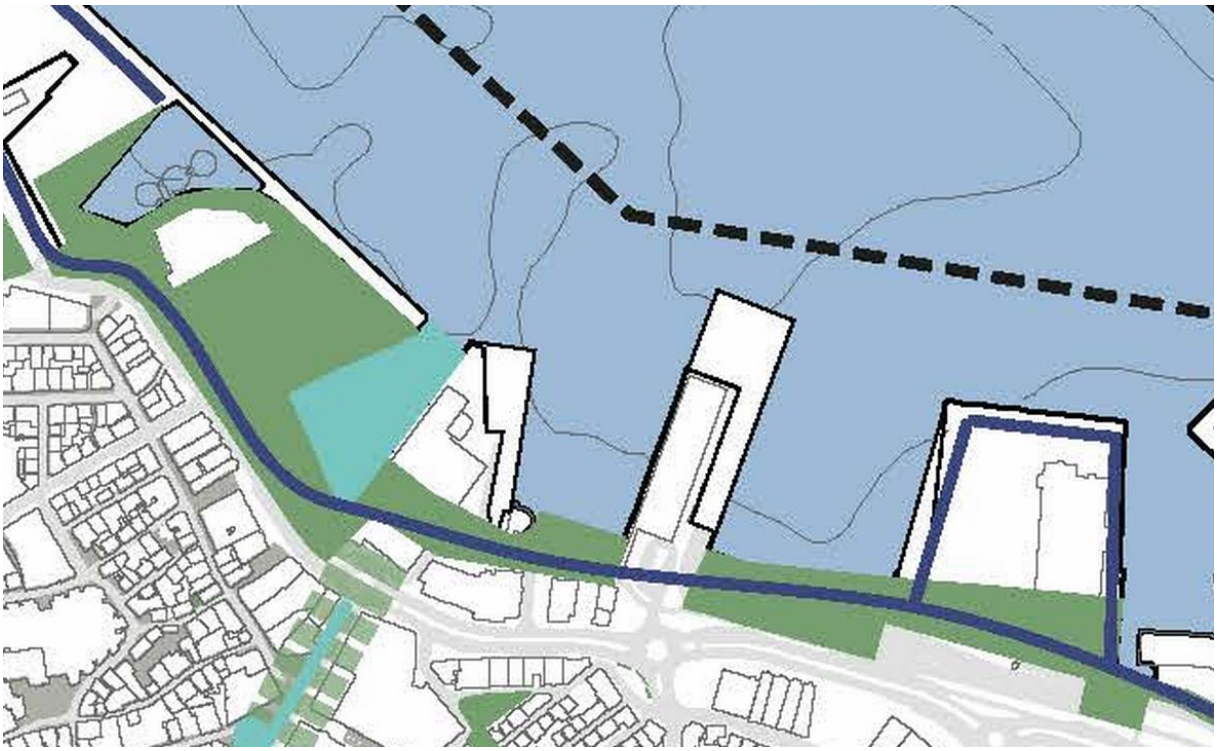
Grønne linjer

Planen definerer fem overordnede grønne linjer som møtes i sentrum ved Breiavatnet. Innholdet i disse grønne linjene er ikke detaljert, men bestemmelsene angir at aksene skal utvikles med vegetasjon, grønne rom og oppholdssoner, innby til rekreasjon og styrke naturmangfoldet i byen. Linjene er mer beskrevet i kapittel 3.2.2.2.

Grønnstrukturvisning i plankartet

På samme måte som i kommuneplanen, detaljerer ikke kommunedelplanen alt av grønnstruktur i sentrum innenfor byggeområdene. Mange av grønnstrukturene i sentrum er derfor kun vist på reguleringsplannivå. Kommunedelplanen gir ikke grunnlag for å tilsidesette regulerte grønnstrukturer, med mindre dette fremgår eksplisitt av bestemmelsene.

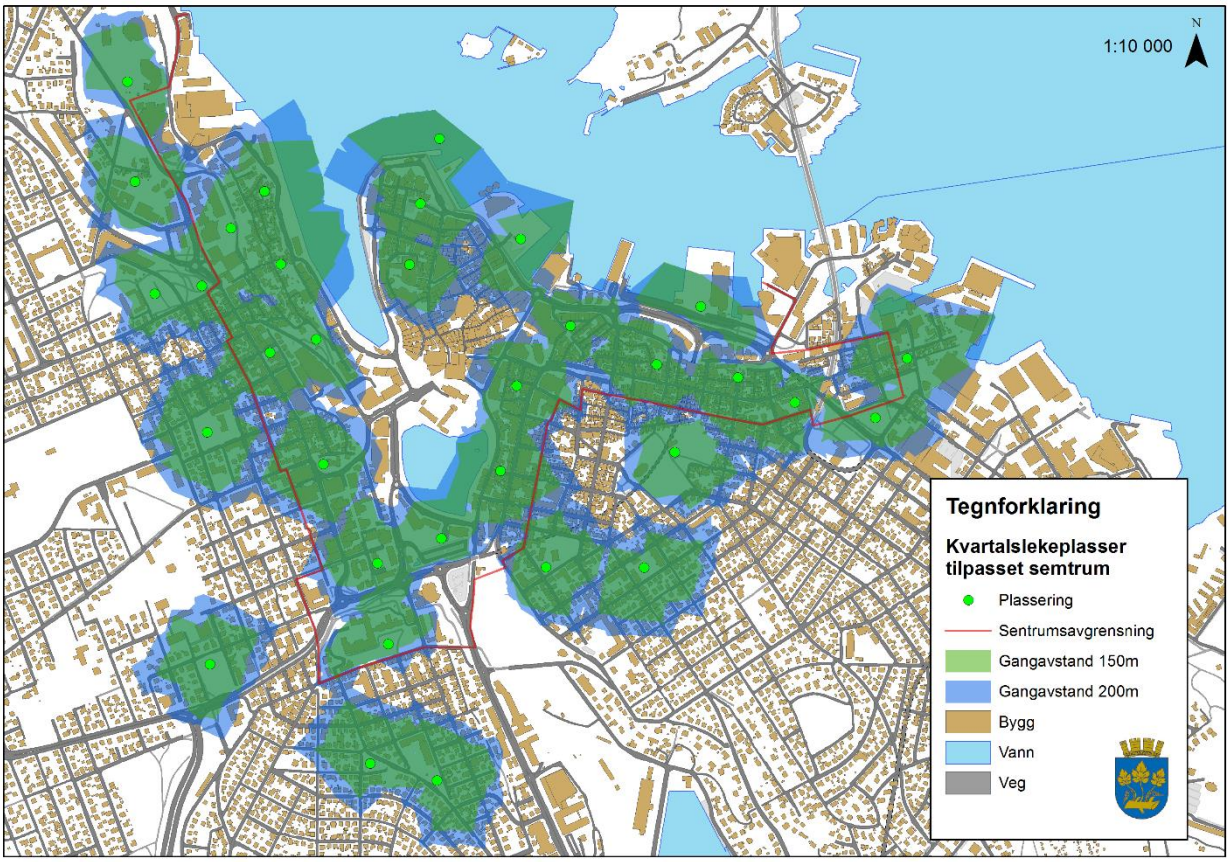
Plankartet viser likevel grønnstrukturformål der dette er nødvendig for å sikre etablering av nye byrom eller for å sikre viktige grønnstrukturer. Det er særlig mer omfattende grønnstrukturarealer i områder der planen åpner for relativt omfattende byutvikling at kommunen har valgt å omdisponere sentrumsformål til grønnstruktur. Eksempler på dette er den sammenhengende grønnstrukturen fra Holmen til Bekhuskaien, et sentralt byrom på knutepunktet og grønnstrukturen langs Hillevågsvatnet i Paradis. Langs havnefronten er grønnstrukturformål også brukt for å sikre byens tilgang til sjø og har bestemmelser som angir at kaifronten skal trappes ned mot sjø.



Figur 103: Grønnstrukturområde langs havnefronten

Kvartalslekeplassene

Planen viser også direkte i plankartet de kvartalslekeplassene som er nødvendig for å dekke lekeplassnormens krav i området med sentrumsformål. *Kvartalslekeplass* er kommunens betegnelse på den typen felles offentlig møteplass for barn og unge som ligger med ca. 150 m mellom rom og som ofte er felles for flere boligkvartaler. Det betyr at planforslaget tar aktivt stilling til lokaliseringen av kvartalslekeplasser for boligprosjekter innenfor sentrumsformålet, men ikke innenfor hele planområdet. Utenfor sentrumsformålet gjelder ordinær lekeplassnorm. Boligprosjekter innenfor sentrumsformålet skal bidra til opparbeidelse eller kvalitetsforbedringer av kvartalslekeplassene. Figuren under illustrerer dekningen av kvartalslekeplasser med planforslaget.



Figur 104: Dekningskart kvartalslekeplasser i planforslaget

Kvartalslekeplassene vises som generelt grønnstrukturformål og bestemmelsene for lekeplassnormen angir at utformingen av lekeplassene skal tilpasses en bymessig og ofte bevaringsverdig kontekst. Funksjonsinnholdet i lekeplassene vil derfor kunne avvike fra kommuneplanens standardkrav.

Plankrav som sikrer helhetlig planlegging av byrom

Kommunedelplanen inneholder også plankrav for viktige byrom som skal sikre at spesifikke innholdskrav blir ivaretatt eller for å sikre at den konkrete planleggingen omfatter hele byrom fra vegg til vegg. De viktigste plankravene er knyttet til Nytorget, Klubbgata, Jernbaneveien, Olav Vs gate, Pedersgata og Blå promenade. For eksempel må regulerings- eller opparbeidelsesplan for Klubbgata omfatte hele tverrsnittet fra bygningsvegg til bygningsvegg. Bestemmelse for Nytorget angir viktige hensyn som skal konkretiseres i arkitektkonkurranse for ny formgiving av torget.

Ved omarbeiding av havnefronten fra Holmen til Bekhuskaien vil Blå promenade måtte legges om for å opprettholde sin tilknytning til sjøen. Omlagt trasé er ikke fastlagt i plankartet, men er sikret som krav til områdeplan og felles planprogram.

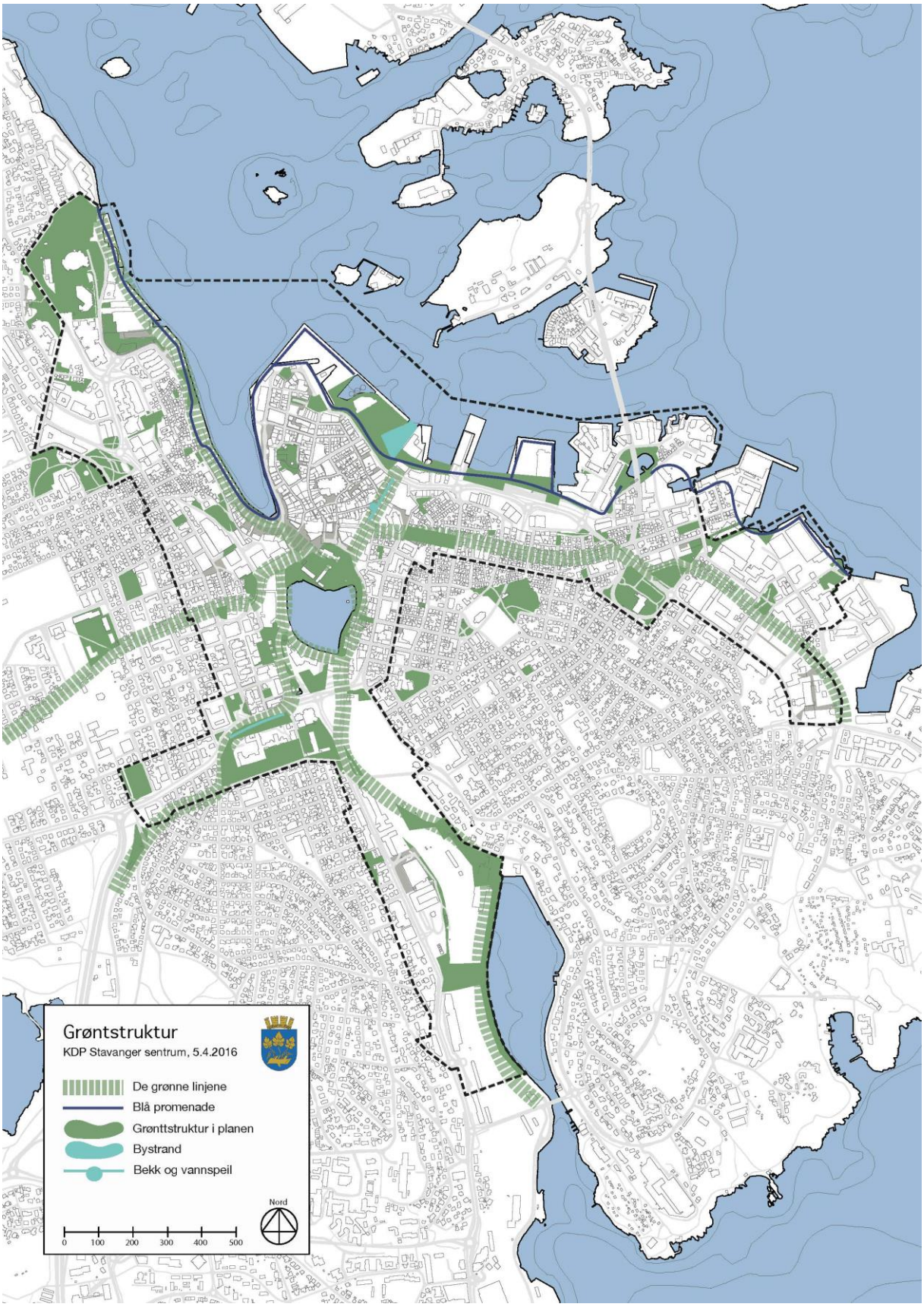
Uteromsbestemmelse

Kommunedeplanen har videre en revidert uteromsbestemmelse (ift. kommuneplanen) som blant annet skal gi et sterkere samspill mellom utbyggingsprosjekter og offentlige byrom. Bestemmelsen gir utbyggingsprosjekter anledning til å dekke deler av kravet om uteoppholdsarealer som normalt skal dekkes på egen grunn som bidrag til offentlige parker og uterom. Det betyr for eksempel at et innfill boligprosjekt på en liten tomt kan dekke deler av utearealskravet gjennom opparbeidelse av nærliggende offentlig byrom eller bidrag til dette. En slik mekanisme vil gi et samspill mellom utbyggingsprosjekter og det offentlige rom som styrker sentrums byrom.

Oversendelsesforslag Fremskrittspartiet: Privat uteareal kan erstattes av tilsvarende tilrettelagt felles uteareal, som f.eks. takterrasser. Små parker o.l. i nærområdet bør også tas med i betraktning.

Naturmangfold i parker

Det er ikke i det tettbygde sentrum at de registrerte naturmangfoldsinteressene ligger tettest, men parkarealene i sentrum med større trær utgjør likevel viktige områder for det dyre- og plantelivet som finnes i sentrum. I plankartet er viktige naturmangfoldsarealer som Byparken, arealene rundt Breiavatnet og sykehusparken sikret som grønnstruktur.



Figur 105 Temakart Grøntstruktur

3.3.2.2 Langsiktig arbeid med overordnede grønne linjer for grønnstruktur

Grønne sammenhenger til og gjennom sentrum

Bynatur og parker gir naturopplevelser i dagliglivet. Det er også steder som innbyr til rekreasjon og aktivitet. Flere folk i byene, og færre som har private hager, vil øke behovet for tilgjengelige rekreasjonsområder i bykjernen. Det er viktig å få til gode sammenhenger mellom sentrum og etablerte boligområder, og i tilliggende rekreasjonsområder som i større grad består av uberørt natur.

I den bebygde byen er det ikke naturlig å forvente at en kan oppnå en sammenhengende grønnstruktur i tradisjonell forstand, med brede grønne korridorer. Men gjennom bruk av trær og grønne lommer langs turveier, gater og promenader gjennom bydelene kan vi binde sammen større og mindre grønne rom og parker, og likevel få gode og grønne sammenhenger i byen.

Grønne akser

Grønne utviklingsakser

Det er utarbeidet en strategi med fem grønne linjer/akser som går gjennom bydelene mot sentrum, og ender i Byparken. Linjene tar utgangspunkt i grønne spaserdrag som er definert i kommuneplanen, men de er bearbeidet og utviklet videre. De grønne linjene skal styrkes med trær og annen vegetasjon, grønne rom og oppholdssoner, og innby både til rekreasjon og styrker naturmangfoldet i byen. Videre vil forsterkede grønne linjer gi en god tilgang til den overordnede grønnstrukturen og de bynære grøntområdene som ligger rundt sentrum.

Akser med lokal karakter

Linjene har ulik karakter, og går i hovedsak langs eksisterende veier og gangforbindelser. De grønne linjene skal forsterkes og utvikles gjennom planarbeid og tiltak. Under er hver grønne linje/akse beskrevet med eksisterende kvaliteter, og måter de kan forsterkes på.

Linja fra Bjergsted går i hovedsak langs Blå promenade. Det grønne bør forsterkes ved byrom/grønne rom langs linja, samt bruk av trær langs promenaden. Den nye parken (G8) vil være med på å bygge opp den grønne forbindelsen.

Linja fra Mosvatnet på sørsida av Madlaveien forbinder Mosvatnet med sentrum. I den sørligste delen er deler oppgradert som miljøgate, og deler vil bli mer grønt etter at Ryfast er ferdig. En svært viktig del av denne linja er parkområdet langs Kannikbekken. Teaterpassasjen kan med fordel gjøres lysere. Videre mot Breiavatnet fremstår gateløpet Olav V's gate grønt på grunn av store trær. Disse er det viktig å bevare. Tivolifjellet skal gjøres tilgjengelig ved å etablere en trappeforbindelse fra Olav V's gate og en park på toppen.

Linja fra Paradis har en del grønne kvaliteter i dag, og nærhet til sjøen er også viktig. Dette området er under utvikling, og den grønne linja legges slik den viser i kommuneplanen, langs Hillevågsvatnet. I dette området kan det legges til rette for lokal overvannsdisponering som igjen kan føre til spennende opplevelseskvaliteter. Det skal også etableres et større grønt byrom. Det må legges opp gode, attraktive forbindelser som leder mot byen. Det må legges inn lommer langs forbindelsene som gir gode opplevelser, og legger til rette for opphold og aktivitet.

Linja fra Øste bydel starter med Ryfylkegata i sørøst, går forbi Johannesparken og til sentrum via Pedersgata og Nytorget. Ryfylkegata styrkes som en grønn linje gjennom de eksisterende og fremtidige parkene som grenser inn mot gata, men det bør også plantes trær langs gata der det er mulig. For Pedersgata kan det være aktuelt å gjøre gata grønnere ved planting av trær i kryssområdene, samt gjennom å gjøre noe gateparkering om til grønne områder («parklets»).

Forbindelsen mellom Nytorget og sentrumshalvøya styrkes gjennom bedre utforming av gaterommene, samt ved revitalisering av Klubbgata. På strekningen mellom Nytorget og Hospitalsgata bør det plantes trær, og ved stenging av inngangen til parkeringsanlegg i Hospitalsgata er det mulig å etablere et nytt byrom.

Eiganesveien har en grønn karakter i dag, både med trær i gata og med grønne hager og parker ut mot veien. Det er viktig å bevare den grønne kvaliteten som finnes i dag, og samtidig forsterke denne ved gjennomføring av nye prosjekter, spesielt i gateløpet nærmest sentrum.

3.3.2.3 Utfyllende omtale av viktige byrom

Byparken

Byparkens stilling i sentrum bør forsterkes. Dette kan gjøres ved å forlenge promenaden langs Breiavatnet rundt hele vannet, dvs. langs Jernbaneveien og Olav V`s gate. Når det igangsettes arbeid med nytt tverrsnitt for gatene skal det vurderes om og hvordan promenaden kan gjennomføres. Det må særlig vurderes hvordan en kan få trær og annen vegetasjon, promenade og sykkelvei til å fungere optimalt sammen. Det har tidligere vært utarbeidet et idèprosjekt med promenade langs vannet, men dette innebar utfylling i Breiavatnet og ble skrinlagt på grunn av hensyn til vannet som biotop.

Planforslaget opprettholder kommuneplanens visning av Breiavatnet og arealene rundt, men stiller krav til planarbeid i Jernbaneveien og Olav Vs gate om å inkludere hele tverrsnittet fra bebyggelsen til vannkanten.

Holmen (G4-G7)

Det største nye byrommet er plassert på Holmen (G4). Ved gjennomføring av den store utbyggingen planen legger opp til i området trengs det kvaliteter i form av et byrom som i seg selv kan være en attraksjon. Parken knytter seg nært opp til Klubbgata, og inneholder en bystrand. Det kan også anlegges et sjøbad i området. Ved åpning av Skolebekken fra Breiavatnet vil denne renne ut i sjøen i dette rommet.

Videre er det lagt opp til flere mindre parker i området, disse gir muligheter for gode oppholdssoner langs sjøen, og sikrer sikt og kontakt for sjøhusrekkene til sjøen.

I planforslaget er parkrommet sikret som grønnstruktur og skal konkretiseres i kommunens oppfølging med områderegulering og felles planprogram.

Oversendelsesforslag Fremskrittspartiet: Geoparken oppdateres til å være en grønn park, som inkluderer de gode og attraktive elementene Geoparken har i dag. Dvs. at den bør omarbeides til å være en park for både gammel og ung.

Oversendelsesforslag Fremskrittspartiet: området mellom Steinkarkaien og Kjerringholmen er det utfylt. Her er det i grunnen en ferdig kai med granitt. Det bør vurderes å flytte bystranden til dette området. Området tiltenkt bystrand i planen bør vurderes å benyttes for småbåter og veteranbåter.



Figur 106 Ny bystrand med park på Holmen. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.

Vestre havn

Parken i Vestre havn (G8) sikrer fortsatt utsikt og kontakt til sjø fra Gamle Stavanger. I tillegg gir det et byrom ut til Bjergsted som både kan ha mindre permanente/semi-permanente installasjoner, gjerne interaktivt og tematisk knyttet til Kulturparken. Byrommet kan også benyttes videre til midlertidige arrangementer i og rundt Vågen.

I planforslaget er arealet vist som grønnstruktur.

Klubbgata og Skolebekken

Gaterommet Klubbgata er framstår nedslitt og mindre attraktivt i dag. Det kan med fordel opprustes, gjøres grønnere og Skolebekken bør åpnes og gis en bymessig utforming. Ved å transformere Jorenholmen vil en kunne åpne aksen til sjøen, og bekken kan renne ut i sjøen i området der den nye parken kommer. Dette vil gi en kobling mellom byparken og den nye parken ved sjøen, noe som er et svært tydelig grep som vil styrke det grønne i sentrum.

Bekkeløpet fra Breiavatnet går i dag i rør fra vika ved paviljongen i Byparken, videre i trasè i Klubbgata og ned til Østervåg. Inne i Byparken ligger rørene på en dybde mellom 2 og 3 meter. Det vil ikke være aktuelt å åpne bekken fra utløpet, da dette vil gi store skråningsutslag i parken, men åpning av bekken lenger ned i Klubbgata kan tilføre svært flotte kvaliteter til gaterommet. Høyden på Breiavatnet tilsvarer om lag høyden på Klubbgata i krysset ved Hospitalsgata, dvs. at ved å åpne bekken nedenfor Hospitalsgata kan en unngå å måtte pumpe vannet.

I planforslaget inngår Klubbgata i sentrumsformålet, men i bestemmelsene fremgår det at gaten skal omgjøres til bussgate, planlegges samlet fra bygningsvegg til bygningsvegg og at åpning av Skolebekken skal vurderes.



Figur 107 Klubbgata med bekken i vannrenne og med vannspeil på torget. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.

Nytorget

Det pågår en egen prosess rundt utforming og innhold av området ved Nytorget. Behov for forsterking av linja mellom Nytorget og sentrumshalvøya er beskrevet tidligere, under «Overordnede grønne linjer/grønnstruktur».

I planen er Nytorget omdisponert fra sentrumformål til grønnstruktur for å understreke torgets funksjon som byrom. Bestemmelsene til området angir viktige føringer for fremtidig formgiving av torget.

Pedersgata

Pedersgata er et viktig gaterom som skal ha funksjoner for opphold i tillegg til transportfunksjon. Det kan være aktuelt å gjøre gata grønnere ved planting i kryssområdene, samt gjennom å gjøre noe gateparkering om til grønne områder («parklets»). Dette kan gjerne kombineres med uteservering.

I planforslaget fremgår det av bestemmelsene at gaten skal enveisreguleres og at det skal innpasses viktige grønne lommer langs gateløpet.

Ryfylkegata

Ryfylkegata styrkes som en grønn linje gjennom de eksisterende og fremtidige parkene som grenser inn mot gata, men det bør også plantes trær langs gata der det er mulig.

I planforslaget fremgår det at Ryfylkegata skal omlegges til bussgate.

Paradis

Ved utbygging i Paradisområdet skal det opparbeides en større offentlig park (G13) langs Hillevågsvatnet og et grønt lokk over jernbanen (G12). Det grønne lokket vil styrke den sørlige delen av utbyggingsområdet med et parkrom, samt ta opp en del av høydeforskjellen mellom sjøen og eksisterende boligområder i vest, og slik sikre bedre forbindelse øst/vest. Videre skal det etableres mindre torg og parkrom med gode forbindelser seg i mellom og til sjøen. Området er særlig aktuelt for ulike løsninger for lokal overvannshåndtering, og dette skal vektlegges i de ulike byggeprosjektene.

I planforslaget er grøntdragene sikret med grønnstrukturformål.

3.3.3 Forbedre tilgjengeligheten for gående, syklister, kollektiv- og næringstrafikk (3)

Dette kapittelet gir utdypende beskrivelser av hvordan planforslaget forbedrer tilgjengeligheten for gående, syklister, kollektiv- og næringstrafikk. Kapittelet viser hvordan tiltak nr. 3 kan gjennomføres.

3.3.3.1 Forbedre tilgjengeligheten i bystrukturen

Tilgjengelighet i dag

Tilgjengelighetsanalyser for Nord-Jæren viser at Stavanger sentrum inngår i den delen av byområdet som har høyest samlet transporttilgjengelighet. Det vil si at det sammen med knutepunktet i Sandnes er det området i regionen som er lettest å nå for flest mennesker med ulike transportmidler. Dette henger både sammen med god transporttilgjengelighet, men også fordelingen av regionens befolkning. Drøyt 85.000 (65 %) av Stavangers innbyggere bor innenfor en sykkelavstand på 20 minutter fra Stavanger sentrum, dvs. vel 5 km (akseptabel sykkelavstand).

Regionsenteret har likevel flere tilgjengelighetsutfordringer som bidrar til at kommunen ikke når målet om å løse all vekst i transportarbeid med miljøvennlige transportmidler.

Sentrum har en høy fotgjengerandel (35 %) og et relativt finmasket gangnett i alle himmelretninger ved at de fleste gatene har fortau. Det er likevel liten sammenhengende standard, utydelig hovedgangnett og høydeforskjeller som bidrar til å begrense tilgjengeligheten. Det er også behov for bedre universell tilrettelegging. Store bygninger bryter viktige gangforbindelser fra vest. Stavanger stasjon/Byterminalen og Kannik gir barrierevirkning i søndre deler av sentrum.

Sykkeltilbudet til og gjennom sentrum har mange traseer det er mulig å sykle i. Hovednettet for sykkel er likevel grovmasket til å være et bysentrum. Traseene i hovednettet gir i begrenset grad et separat tilbud til syklistene og skilting/merking av rutene er mangelfulle, slik at nettet blir lite lesbart. Det er også flere skifter av system/sykkeltilrettelegging på en og samme rute. Dette begrenser framkommeligheten og trafikksikkerheten til syklistene.

Stavanger sentrum kan i dag nås med kollektivtransport fra alle bydeler. Det er i noen grad tilrettelagt med egne kollektivfelt. Hovedaksene for kollektivtransport har likevel viktige mangler for kollektivfelt inn mot sentrum. Bussen deler trasé med annen trafikk fra vest (Madla) og nord (Tasta), og det er ingen prioritering av buss i kryss. Mot sør (Hillevåg) og nord (Hundvåg) er det kollektivfelt på deler av strekningen inn mot sentrum, men det er ikke prioritering av buss i kryss. Dette gjør at bussene blir påvirket av rushtrafikk, og det er forsinkelser på strekningen. Situasjonen gjør at det ikke er full framkommelighet for bussene inn mot sentrum fra noen av hovedaksene.

Plangrep og begrunnelser

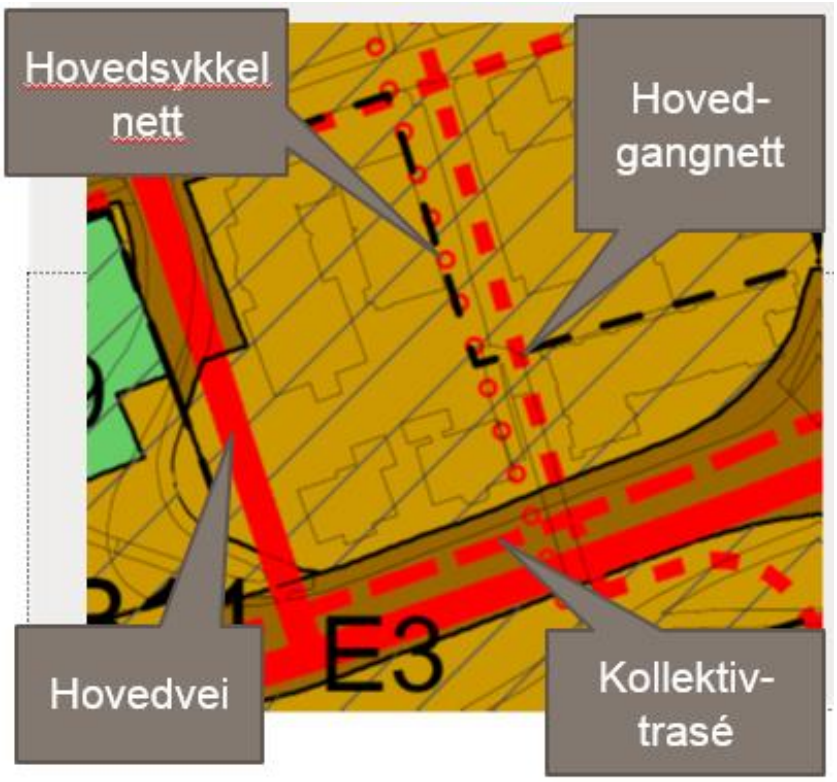
Tilrettelegging for ny bebyggelse i sentrum må samordnes med utvikling av tilgjengeligheten til og i sentrum. En plan for videre utvikling av tilgjengeligheten til sentrum er forankret i overordnede strategier og mål for transport. Derfor legges det i planen til grunn at veksten i transport til/fra og innen sentrum i all hovedsak skal skje med kollektivtransport, sykkel og til fots. Stavanger sentrum har i regional sammenheng et godt utgangspunkt for dette. Stavanger sentrum er regionens kollektivknutepunkt med regionens beste kollektivtilgjengelighet. Sentrum har en høy andel reiser med kollektiv og til fots. Hele 65% av byens innbyggere er bosatt innenfor en sykkelavstand på 20 minutter til sentrum. Planen forutsetter vekst i sentrum, hvor det ligger best til rette for reiser uten bruk av bil i vårt byområde.

Planforslaget foreslår grep som skal bidra til å utnytte potensialet for høye andeler reiser med miljøvennlige transportmiddel. Planforslaget prioriterer derfor vei- og gateløp som gir kollektivtrafikken, syklister og fotgjengere tydeligere plass. Kollektivtrafikken prioriteres ved egne bussgater og bussfelt der dette er mulig, og med kollektivprioritering i kryss der egne felt ikke er mulig.

Utbygging av Hundvågtunnelen og Eiganestunnelen vil avlaste sentrum for gjennomgangstrafikk. Dette gir rom for å prioritere kollektiv-, sykkel- og gangtrafikken høyere, slik planen legger opp til.

Planen foreslår to mobilitetspunkt. Ett i kollektivknutepunktet ved Stavanger stasjon/Byterminalen og ett ved Fiskepiren. Mobilitetspunktene skal gi lett overgang mellom ulike transportmidler og gi service og informasjon om bytransport (kart, salg av billetter, sanntidsinformasjon, servicestasjon sykkel mv.). I tillegg skal det være lett tilgjengelig sykkelparkering og settes av areal til parkering av bysykler og for bildeleordning.

De ulike transporttilbudene vises og sikres med samferdselslinjer.



Figur 108: Planforslaget bruker samferdselslinjer for å sikre ulike transporttilbud

Oversendelsesforslag Fremskrittspartiet: Det vurderes å legge opp til en forbindelse mellom østre del av Vågen og over til vestre del i nærheten av konserthuset. Dette kan gjerne være en liten personferje, også kalt flyttbåt. Ref. tilsvarende transportløsning i Bergen. Denne må gjerne ses i sammenheng med Engøypynten og Natvigs Minde. Dette vil binde sammen de ulike delene av sentrum på en ny og attraktiv måte.

Oversendelsesforslag FNB: En vurderer en gang/sykkeltunnel mellom Skagen og Østervåg for å binde sentrum bedre sammen om det en dag skal bli bilfritt, en slik tunnel kan gjerne ha mulighet for utvidelse til å inneholde mathall/torg eller andre typer handel.

Oversendelsesforslag MDG: Alle gater og plasser må gjøres syklebare ved at en unngår unødige hindringer som kantsteiner og liknende. Fortauskanter skal ha felter med skråkant hvor en kan sykle opp på fortauet, som er viktig særlig for barn. I smale gater, og på steder som Domkirkeplassen skal syklister tilpasse seg gående. Vi kan ke forvente at små barn skal følge striper i gatene.

Planløsninger for økt gå-tilgjengelighet

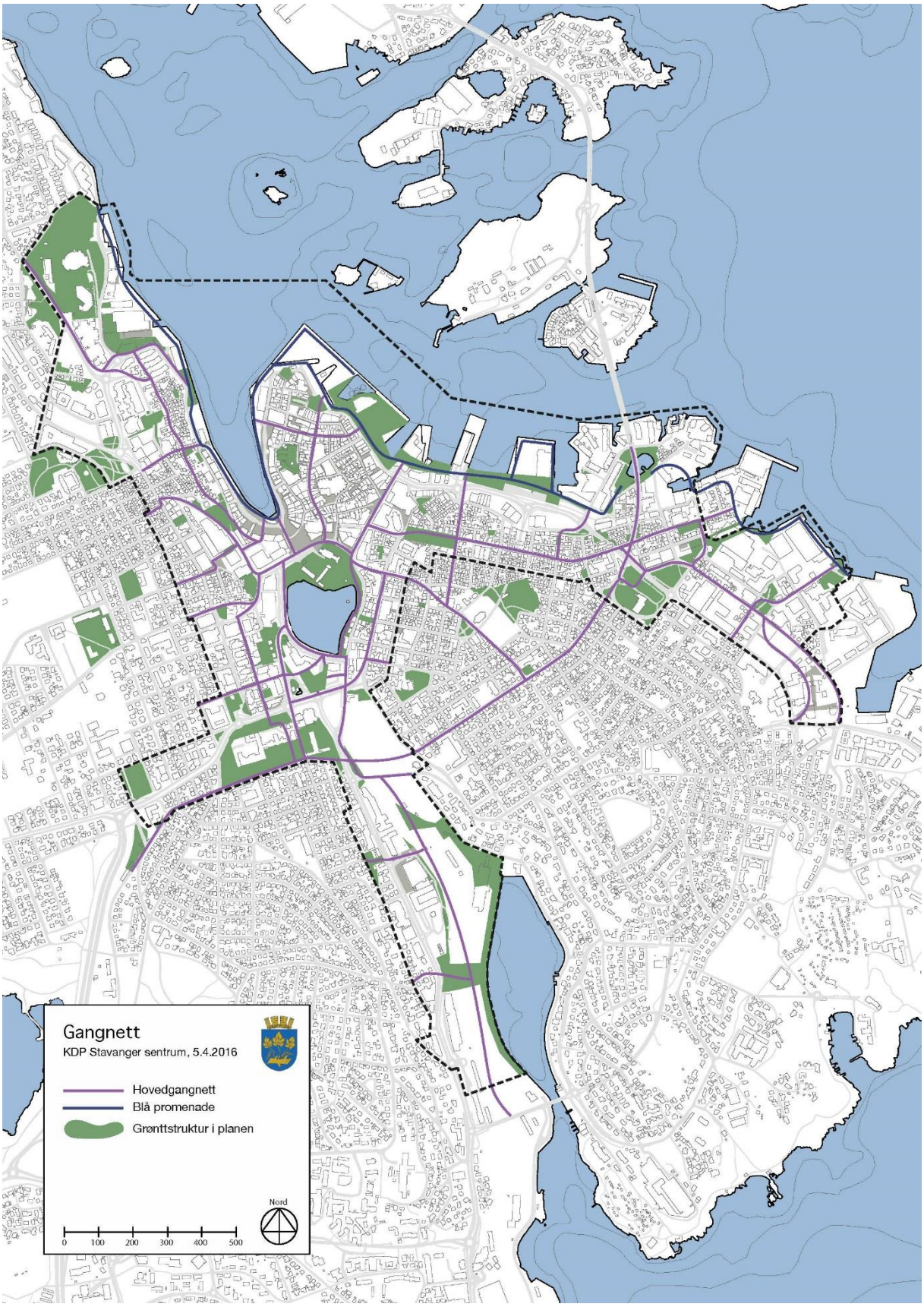
For å sikre bedre tilgjengelighet for gående, angir planens bestemmelser generelt at alle kjøregater opparbeides med fortau. Dette skal danne grunnlaget for et attraktivt, sikkert, trygt og i så stor grad som mulig universelt utformet gangnett.

De viktigste gangaksene i sentrum vises i planen som hovedgangnett og nettet angis med samferdselslinje. Hovedgangnettet er de viktigste gangdragene til og gjennom sentrum. Dette nettet skal være attraktivt og lesbart for at enda flere skal velge å gå. Bestemmelsene stiller krav om minimum 3 m fortausbredde i hovedgangnettet og til høy kvalitet i materialbruken. Gangnettets juridiske status styrkes i forhold til gjeldende sentrumsplan der disse er angitt i temakart og i forhold til kommuneplanen som ikke definerer gangnett.

Planen vektlegger samtidig at bebyggelsens første etasjer skal bidra til opplevelser på veien, og mer gangvennlige og interessante bygater. Opplevd gangavstand påvirkes av hvor stimulerende omgivelsene man beveger seg i er. Det er derfor viktig overlapp mellom foreslått gangnett og gater med krav om aktive førsteetasjer.

Sentrum er tilgjengelig for gående fra alle retninger, men høydeforskjellen fra spesielt Eiganes/Vestre platå og ned mot sentrum og til dels fra Storhaug, begrenser tilgjengeligheten. Store bygninger sperrer også adkomsten fra vest. Det er en del trappeforbindelser som kan benyttes som snarveier, men det mangler universell tilrettelegging. Kravene i bestemmelsene til videre planlegging i Kannik (B10) er lagt for å sikre gjenoppretting av viktige forbindelser. Mellom Øvre Kleivegate og Lars Hertervigs gate foreslås en offentlig heis for å bedre tilgjengeligheten til sentrum, og forbindelser i skrentene blir en del av hovedgangnettet.

Oversendelsesforslag Arbeiderpartiet: Det vurderes å legge til rette for private anlegg av fortaushager etter modell fra København. Det vurderes om en slik bestemmelse skal gjøres generelt for planområdet eller i enkelte deler av planområdet.



Figur 109 Planens hovedgangnett

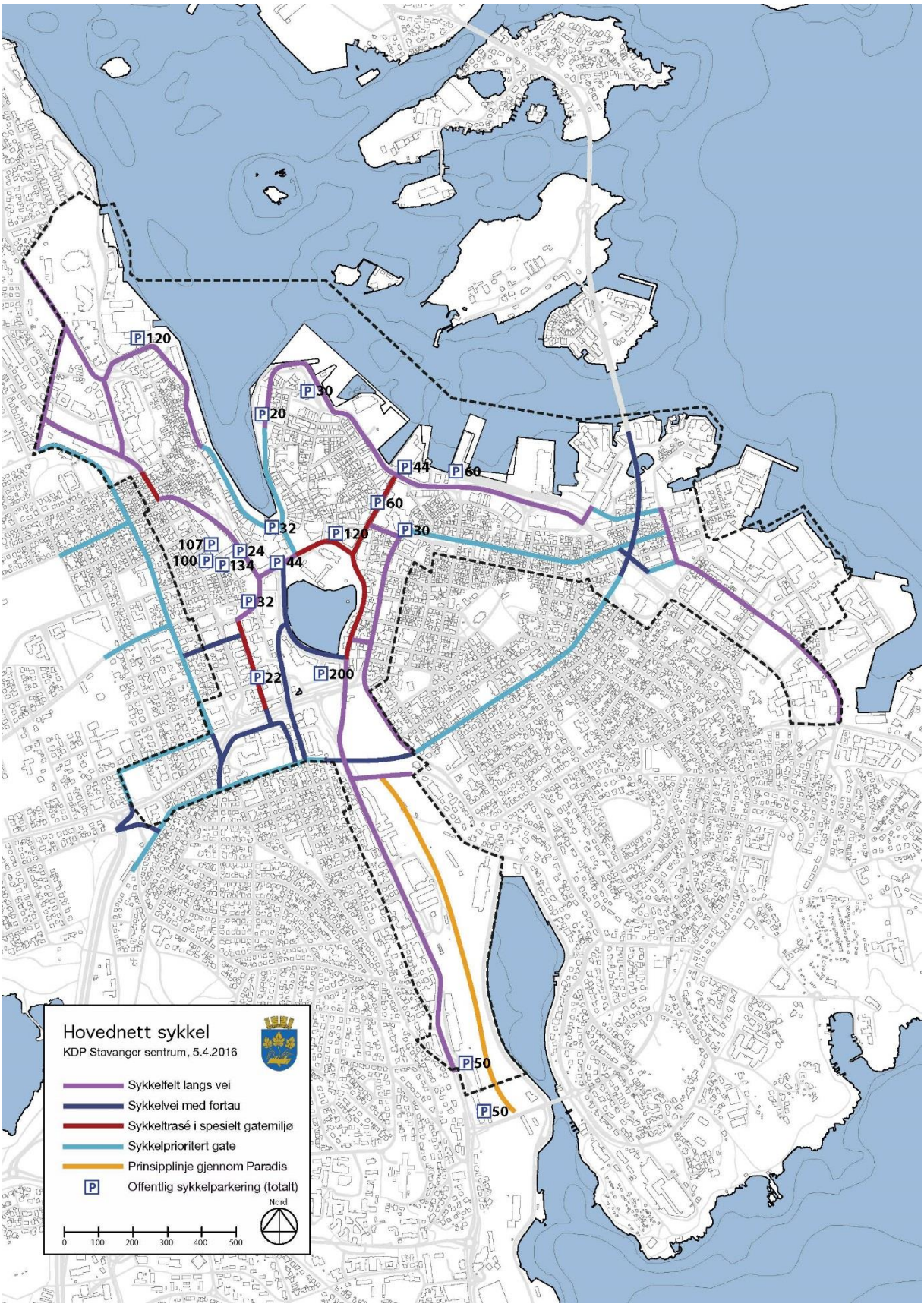
Planløsninger for økt sykkel-tilgjengelighet

Planen legger opp til flere og tydeligere sykkelforbindelser til sentrum. Dette gjøres ved at flere gater tilrettelegges for sykling som en del av hovedsykkelnettet. Nettet vises i plankartet med samferdselslinje og har tilhørende bestemmelser som sikrer opparbeidelseskrav.

Planen legger opp til å tilpasse sykkelløsningene til gatene og omgivelsene. Kommuneplanens mer generelle opparbeidelseskrav vil ikke være gjennomførbare i mange gatesituasjoner i sentrum og gir lav forutsigbarhet for kvaliteten på sykkelnettet. Målet er at syklistene skal gis et separat tilbud fra gående og kjørende, få større plass i bybildet, og at nettet skal være lesbart og trafikksikkert. Bestemmelsene differensierer derfor mellom ulike løsninger for tilrettelegging. En styrking av sykkeltilbudet slik planen foreslår vil innebære omdisponering/omprioritering av dagens veiareal fra vei/parkering til sykkelformål.

Planen har fire ulike løsninger for sykkeltilrettelegging:

- *Sykkelfelt*: Kjørefelt i kjørebanen som er bestemt for syklende. Foreslås der syklister deler veien med annen trafikk og det er relativt høy biltrafikk. Dette er steder der det er behov for å skille bil og sykkel, f.eks. i Verksallmenningen. På lengre sikt kan det være aktuelt å etablere hevet sykkelfelt på noen av strekningene.
- *Sykkelvei med fortau*: Foreslås der det er naturlig å separere syklister helt fra motorkjøretøy enten pga. mye bil-/busstrafikk, eller der det er ønskelig å skille gående og syklende.
- *Sykkelprioritert gate*: Er en gate som har en funksjon både for syklende, kjørende og gående, hvor sykkel blir prioritert over bilen i kjørebanen ved skilting, merking, eventuelt stenging av sideveier og innsnevring av kjørebanen som tvinger bilistene til å ligge bak syklistene. Krever lite areal fordi syklistene deler arealet i kjørebanen med biler i blandet trafikk. Gående har fortau. Foreslås i gater der det er liten biltrafikk i dag, f.eks. boliggate, eller det er et mål å begrense biltrafikken og øke sykkeltrafikken.
- *Sykkeltrasé i spesielt gatemiljø/plass*: En tydelig merket sykkeltrasé for å sikre framkommelighet og sikkerhet for syklister i gate eller over plass/torg i et miljø som krever spesielle hensyn til omgivelsene, f.eks. over Domkirkeplassen.



Figur 110 Temakart Hovednett sykkel



Figur 111 Ny sykkelbro over Lagård. Illustrasjonen kan avvike fra rammene gitt i kart og bestemmelser.

For at flere skal ta i bruk sykkelen er det nødvendig å legge godt til rette for sykkelparkering i tilknytning til utbygginger og for god og sikker offentlig sykkelparkering på strategiske steder i sentrum. Planen opprettholder uendret kommuneplanens krav til etablering av sykkelparkering i tilknytning til utbyggingsprosjekter. Planforslaget har i tillegg en retningslinje som viser behovet for etablering av nye offentlige sykkelparkeringsplasser og angir ønsket størrelse på de ulike anleggene. Det er behov for å etablere ca. 450 nye offentlige sykkelparkeringsplasser.

Oversendelsesforslag Venstre: Det bør legges opp til at offentlig sykkelparkering legges under tak, og det bør ses på om tak på sykkelparkering kan innarbeides i bestemmelsene.

Tabell 3: Offentlig sykkelparkering

Sted	Eksisterende	Nye	Arealbehov nye	Totalt
Skansegata	20	0		20
Nordbøgata	15	15	40 m²	30
Jorenholmen	22	22	55 m²	44
Fiskepiren	32	32	80 m²	64
Klubbgata	30	30	75 m²	60
Petrikirken	15	15	37,5 m²	30
Domkirkeplassen	60	60	150 m²	120
Strandkaien	32	0		32
Stavanger stasjon	90	110	275 m²	200
St. Olavsgt. 6	11	11	27,5 m²	22
Olavskleivå 27	16	16	40 m²	32
Klinkenberggt.	67	67	167,5 m²	134
Olav Kyrresgt. 23	50	0		50
P-Kyrre	107	0		107
Haakon VIIs gt.	44	0		44
Stavanger svømmehall	12	12	30 m²	24
Stavanger konserthus	160	0		160
Paradis stasjon N	50	0		50

Paradis stasjon S	0	50	125 m²	50
SUM	**833**	**440**	**1105,5 m²**	**1273**

Planløsninger for økt kollektiv-tilgjengelighet

Flere bussgater

Planens grep for å sikre god kollektivtilgjengelighet er i hovedsak forbedringer i fremkommelighet ved egne bussgater, bussfelt og gode bussholdeplasser og for overgangsløsninger i kollektivknutepunkt. Den tilrettelegger også for bedre forhold for gående. Dette vil gjøre det enklere å bruke kollektivtransport.

Planforslaget innebærer at det sikres full framkommelighet for buss på de delene av hovedkollektivnettet der dette er mulig gjennom å overføre kapasitet fra ordinære kjørefelt og uten for omfattende inngrep i bystrukturen. Tre av fire hovedakser for kollektivtransport til sentrum sikres full framkommelighet på denne måten, mens tilsvarende for hovedkollektivakse mot Tasta ville gitt omfattende trafikale konsekvenser (stenging av Løkkeveien) eller omfattende inngrep i bystrukturen (omfattende riving av bevaringsverdig bebyggelse). Her sikres økt kollektivtilgjengelighet med bestemmelser om kollektivprioritering i kryss. Det legges til rette for egne bussfelt på fv.44, i rv. 509, Olav V´s gate, Jernbaneveien, Kongsgata, Klubbgata (bussgate), Verksgata/Verksalmenningen og Ryfylkegata.

Hovedkollektivtraseene vises i plankartet som samferdselslinjer med tilhørende bestemmelser som sikrer endringene planen legger opp til.

Oversendelsesforslag FNB: Det legges til rette for at folk som reiser kollektivt blir fraktet nærmere bykjernen/torget enn de gjør i dag, spesielt de som kommer til byen fra Madlaveien/Lagårdsveien siden, gjerne åpne for kollektiv over Domkirkeplassen som tidligere slik at bussene tar en runde rundt Breiavannet.

Oversendelsesforslag FNB: Ved utbygging/utfylling på A4 Holmen legges det til rette for skinnegående transport fra Stavanger stasjon, via havneringen, Klubbgata og tilbake eller

Særskilt om Bussveien

<u>Kannik (fra kryss E39 via Olav V`s gate til Jernbaneveien)</u>

Planen gir en ny disponering av trafikkarealet i fv. 509 gjennom Kannik. Kannik har i dag 4 kjørefelt, ingen egne bussfelt. Planforslaget omfatter omdisponering fra fire til to kjørefelt og to egne bussfelt. Traseen er en del av Bussveien, og bussen skal kjøre uten forsinkelse. Endringene er sikret i bestemmelsene.

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 parallellførte bussfelt.

- Alternativ 1: Midtstilte bussfelt og signalregulerte kryss med bussprioritering.
- Alternativ 2: Midtstilte bussfelt og signalregulerte rundkjøringer med bussprioritering.
- Alternativ 3: Sidestilte bussfelt med signalregulerte rundkjøringer med bussprioritering.
- Alternativ 4: Parallellførte bussfelt, buss føres utenom kryss ved E39 og Muségt. Wesselsgt. Stenges. Lysregulering i kryss med Løkkeveien.



Illustrasjon av parallelførte bussfelt ved krysset Motorveien X Madlaveien

Ut fra et trafikalt perspektiv anbefales det at Alternativ 4, med parallelført busstrasé på nordsiden av dagens midtrabatt, legges til grunn for den videre planleggingen for Bussveien i området.



Prinsipp for Parallellførte bussfelt (ill. Egil Bjørøen)

Den nye disponeringen av trafikkarealet på strekningen omfatter en ytre ramme for tverrsnittet på 30 meter. Planforslaget viser til en evt. utvidelse på nordsiden av Madlaveien. Det vil bli utvidelse av tverrsnittet i Olav V´s gate, ved at det tas av jernbanearealet på østsiden av veien.

For best mulig framkommelighet for bussene og mindre forsinkelser, foreslås det å legge til rette for en holdeplass i Kannik, mellom Løkkeveien og Motorveien. Dette er i samsvar med anbefalinger fra Bussveiprosjektet om avstand mellom holdeplasser på rundt 500 meter. Endelig plassering av holdeplass vil fastsettes i kommende detaljregulering av bussveistrekningen.

Jernbaneveien

Jernbaneveien er i dag delvis bussgate. Den vestlige delen av veien er i dag åpen for all trafikk fram til hovedinngang til Stavanger stasjon. Den østlige delen av veien er forbeholdt busstransport. Jernbaneveien fungere 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. Det legges også til rette for at Jernbaneveien skal få en utbedret terminalfunksjon etter etablering av Bussveien. Forholdene skal legges tydelig til rette for kollektivbrukere, gående og syklende i området. Det vil bli prioritering av buss gjennom krysset Olav V´s gate X Jernbaneveien.

Kongsgata (fra Jernbaneveien til fv. 44 Lagårdsveien)

Bussvei-traseen videre fra Jernbaneveien inn i Kongsgata legges til rette som egen bussgate fram til Fv. 44, Lagårdsveien. Dette betyr en utbedring med totalt 440 meter nye bussfelt sammenliknet med dagens situasjon. Det vil bli prioritering av buss gjennom krysset Kongsgata X fv. 44 Lagårdsveien.

Fv. 44 Lagårdsveien (fra Kongsgata til Musegt., sør)

Strekningen legges til rette for midtstilte kollektivfelt i tråd med det som er bygget på strekningen fv. 44 Hillevåg. Det er i dag sidestilte kollektivfelt på store deler av strekningen, med unntak av ca. 400 meter ensidig kollektivfelt ved Lagårdsveien 80. Det er tatt høyde for et tverrsnitt på 32 meter i denne aksen. Dette betyr en utvidelse i forhold til dagens situasjon på store deler av strekningen. Utvidelsen tas i all hovedsak på østsiden av veien og vil fastsettes i kommende detaljregulering.

Øvrige kollektivtraséer

Planen legger til rette for egne bussfelt/bussgate i Kongsgata/Klubbgata og kollektivprioritering i kryss i øvrige hovedkollektivtraseer gjennom sentrum.

Klubbgata: Bussgate. Stenges for biltrafikk. Bussholdeplass sentralt plassert i gata.

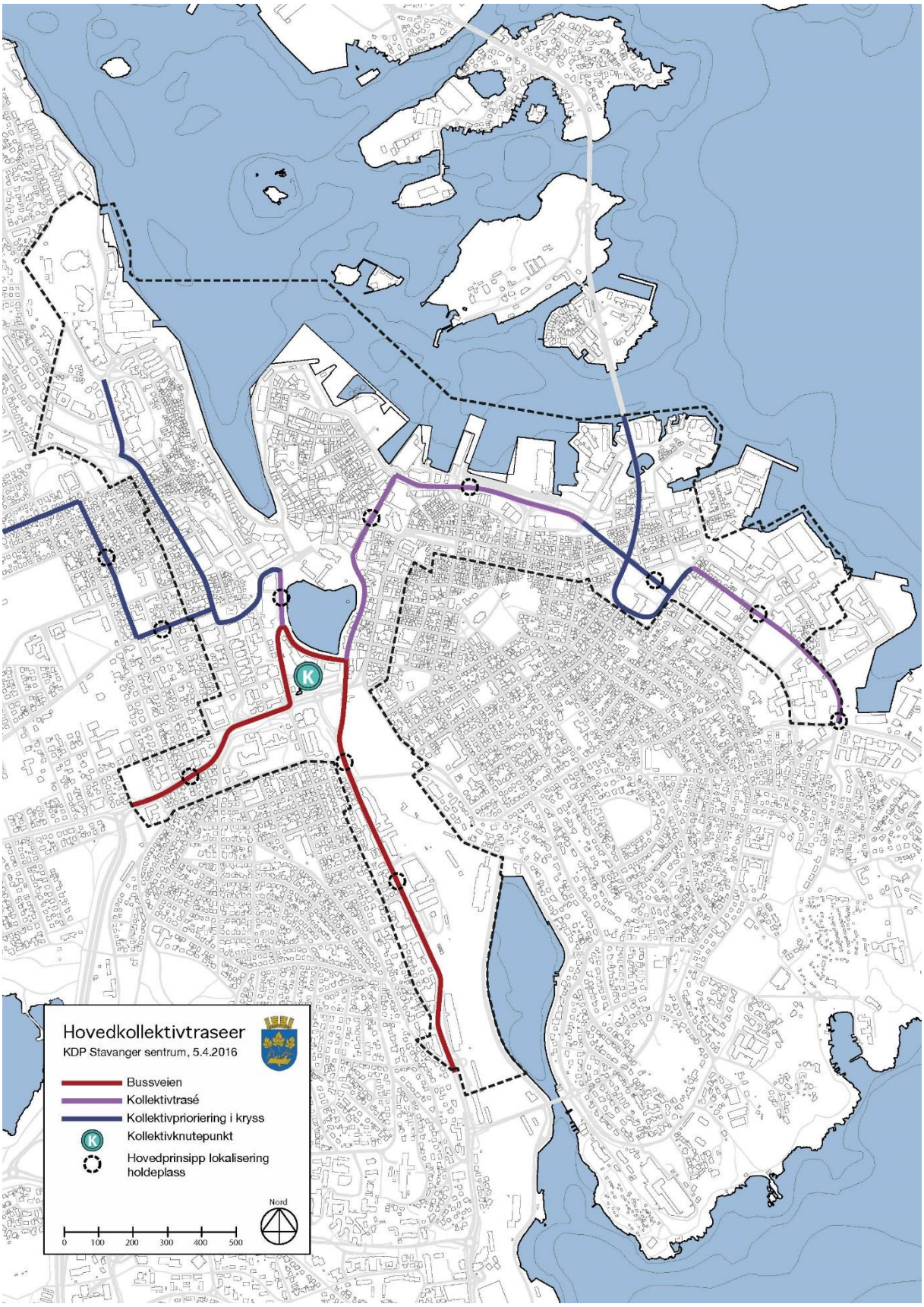
Olav V´s gate nordover: Egne kollektivfelt.

Verksgata: To bilfelt tas til bussfelt.

Verksalmenningen: Dagens kollektivfelt opprettholdes. Det legges til rette for en godt plassert holdeplass sentralt ved planlagt mobilitetspunkt ved Fiskepiren.

Havneringen: Framkommelighetstiltak for buss (signalregulering, disponering av trafikkareal). Det må videre vurderes hvordan prioriteringen skal skje.

Oversendelsesforslag Høyre: I forslaget til ny sentrumsplan er strekningen forbi Kjelvene og gjennom kulverten ikke foreslått som gjennomgående kollektivfelt. Det bør derfor utredes hvordan en gjennomgående kollektivløsning fra Stavanger øst til sentrum kan sikres på denne strekningen.



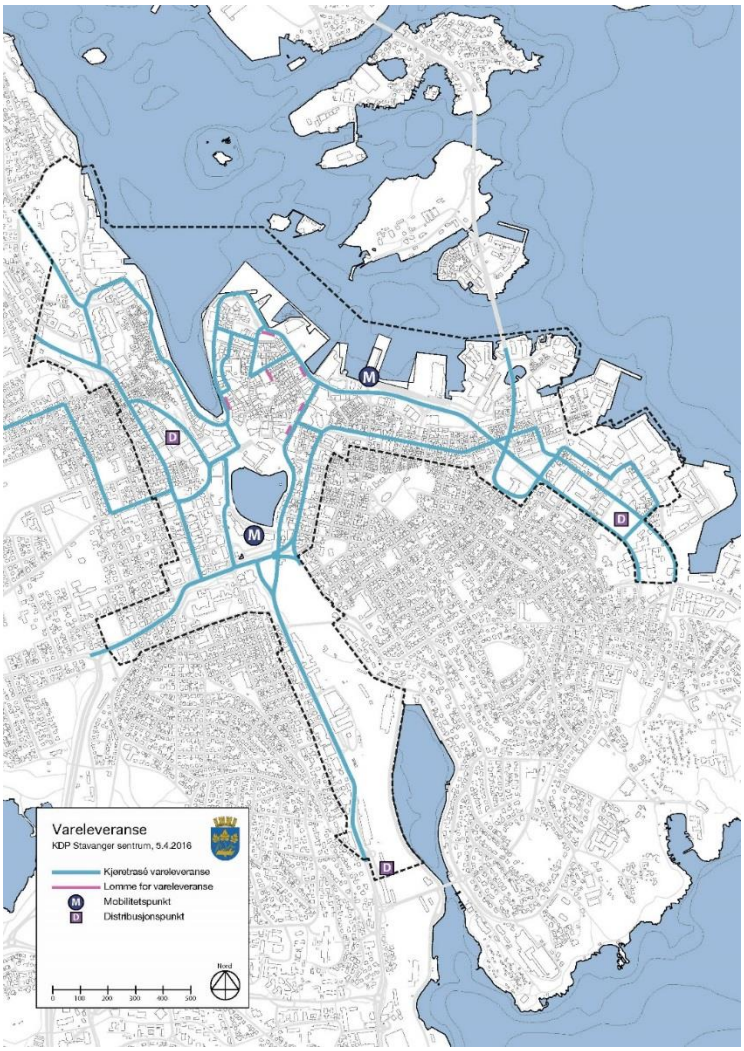
Figur 112 Temakart Kollektivtrafikk

Planløsninger for varelevering

Varelevering er en viktig problemstilling i sentrum. Det er ofte krevende å ivareta behovet for hensiktsmessig varelevering i den tettbygde sentrumsbebyggelsen.

Planen har egne bestemmelser for varelevering, som angir at plan- og byggesaker skal ivareta kjøretraseer for varelevering og servicelommer vist i temakart for varelevering. Bestemmelsen angir også at for næringsetablering større enn 1000 m2 BRA skal varelevering sikres på egen grunn og varemottak utformes i henhold til bransjestandard.

Oversendelsesforslag Venstre: Til delen om varelevering bør det ses på muligheten for felles logistikksentral inn til sentrumsbutikker og om mulighet for det kunne vært regulert inn.



Figur 113 Temakart Vareleveranse

3.3.3.2 Fremtidsrettet sentrumshavn

Tilrettelegging for en fremtidsrettet sentrumshavn

Sjøbasert nærings-/servicetransport er viktig for Stavanger som havne- og sjøfartsby. Det er unikt at cruisebåter får legge til så sentralt i byen. Når kystlinjen endres som resultat av byomformingen på Holmen, gir dette også anledning til at havnefunksjonene i sentrum opprettholdes og forbedres. Strandkaien og tidligere utenriksterminal opprettholdes og utvides med tanke på mulige fasiliteter for Stavanger som snuhavn for cruiseskip og evt. annen personintensiv trafikk på sjø. Tilsvarende tilrettelegges kai og terminal på Fiskepiren for Hurtigruten.

Planmessig innebærer kommunedelplanen at de aller viktigste havneområdene sikres formålsmessig på kommuneplannivå som eget formål, der disse i dag inngår som en del av det mer generelle sentrumsformålet. I planforslaget 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. Havneområder som skal ha anløp av internasjonal skipsfart har egne sikkerhetskrav og må kunne sperres av for allmenn ferdsel. Slike områder kalles ISPS-områder.

Oversendelsesforslag Fremskrittspartiet: Cruisetrafikken bør som i dag ha anledning til å benytte alle kaianlegg i Stavanger sentrum som er tilrettelagt for dette.

Samspill mellom havn og by

Stavanger har alltid vært en havneby og skal fortsette å være det. Men med internasjonale krav til sikkerhet, må samspillet mellom havn og by harmoniseres. Områder som skal brukes til internasjonale anløp krever mulighet for avsperring med gjerder som ISPS-terminal.

Stavanger havn betjener ikke tradisjonelle havneoppgaver som arealkrevende godshåndtering, men har en viktig oppgave som målpunkt for cruise og utgjør også en viktig del av regionens kaikapasitet med nærhet til de regionale næringsområdene Dusavik og Buøy. Muligheten for å legge for eksempel supplyskip til kai i perioder er derfor viktig for regionens samlede havnedrift og i et næringsutviklingsperspektiv. Stavanger har de senere årene hatt en vesentlig vekst i særlig cruisetrafikken og har utfordringer med å møte etterspørselen etter riktig dimensjonerte kailinjer.

Samtidig har bruken av kaiområdene i sentrum stor betydning for sentrums faktiske og opplevde kvalitet. Avstengningen av områder med ISPS-gjerder bryter byens kontakt med sjøarealene og store skip ankret ved kai påvirker bruken av arealene innenfor.

I kommunedelplanen ønsker kommunen å balansere hensynene mellom effektiv havnedrift og byens kvaliteter/behov. Det er særlig havnearealer der det må anlegges avstengning med ISPS-gjerder som etter kommunens syn krever særskilte arealplanmessige føringer, ettersom disse områdene stenges for offentligheten ved anløp. Dette er også områder som har en overordnet betydning for sjøtransport og dermed fortjener en særskilt visning i plankartet. I planforslaget gir kommunen disse føringene gjennom å:

- angi hvilke deler av kaiarealene hvor det er aktuelt å opprettholde eller etablere ISPS-gjerder
- angi forutsetninger for slik etablering som ivaretar hensynet til byens behov for de samme områdene som offentlige uteoppholdsarealer

Kommunen har valgt å angi områdene der etablering av ISPS-gjerder er tillatt som kombinert samferdselsformål med tilhørende bestemmelser som skal sikre offentlig tilgang til områdene når de ikke er i bruk til havneformål. Kombinasjonsformålet er valgt for å presisere områdene som sambruksområder for havnedrift og offentlig rom. I øvrige deler av havnefronten angis landsiden i

hovedsak som sentrumsformål. Forholdet mellom havn og byens øvrige behov i disse områdene avklares på reguleringsnivå, men planforslaget legger ikke opp til internasjonal bruk.

Selv om planføringene legger begrensninger på havnedriften, innebærer planforslaget at det totalt sett kan etableres mer effektive kaiarealer. Det er særlig etableringen av nytt utfyllingsareal på Holmen som bidrar til dette. Selv om den samlede kailengden går noe ned, blir kaiarealene bedre tilpasset dagens og fremtidens behov. Kommunen mener den samlede løsningen gir en god og forsvarlig løsning for havnedriften, selv om planforslaget også innebærer innstramminger sammenliknet med dagens bruk (for eksempel nåværende ISPS-område på Bekhuskaien).

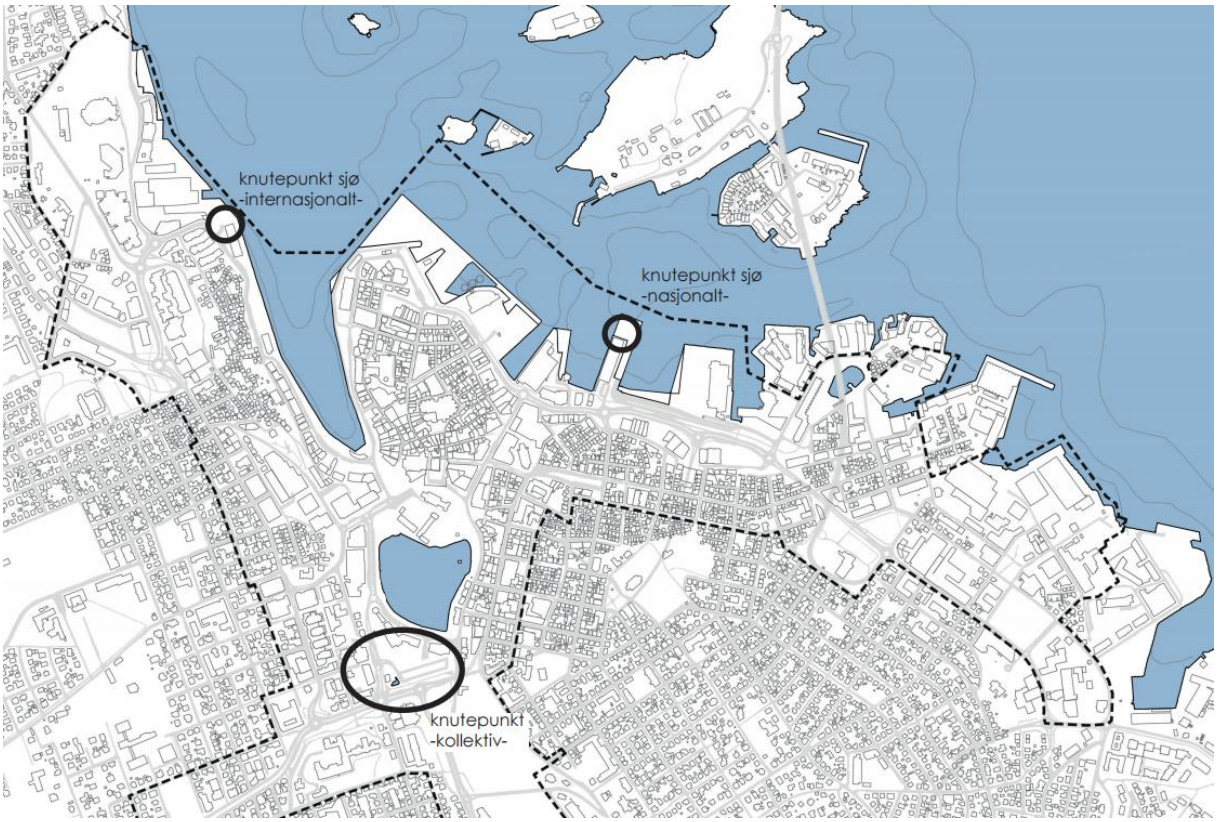
Oversendelsesforslag Fremskrittspartiet: Småbåter bør prioriteres innerst i Vågen. Det bør også sees på om en kan finne plass til enda en gjestebrygge i sentrum.

Overgangspunktene mellom sjø og land

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. Gamle utenriksterminalen foreslås opprettholdt og vil være aktuell som viktigste overgangspunkt for internasjonal båttrafikk.

Rutebåtfunksjoner og eventuelt fremtidig Hurtigruten-tilbud er forslått samlet på en utvidet og forlenget Fiskepiren. Transportløsningene forutsettes analysert grundigere i foreslått felles planprogram havnefrontområdene, men planforslaget 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 med planforslaget vil avhenge av samspillet mellom disse funksjonene, foreslått gjestehavn mellom Fiskepiren og Jorenholmen, bruk av Hurtigruten kai utenom anløp. Samlet ny lengde på Fiskepiren med planforslaget 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 Fiskepirenområdet, 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.

Planforslaget oppfyller de kriteriene for snuhavn for Hurtigruten kommunen får oppgitt fra Stavangerregionen 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. Planforslaget 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.



Figur 114 Overgangspunkter for trafikk mellom land og sjø

3.3.4 Prioritere sentrumsrettet trafikk (4)

Dette kapittelet gir utdypende beskrivelser av hvordan planforslaget prioriterer sentrumsrettet trafikk. Kapittelet viser hvordan tiltak nr. 4 kan gjennomføres.

3.3.4.1 Vei- og gatenett

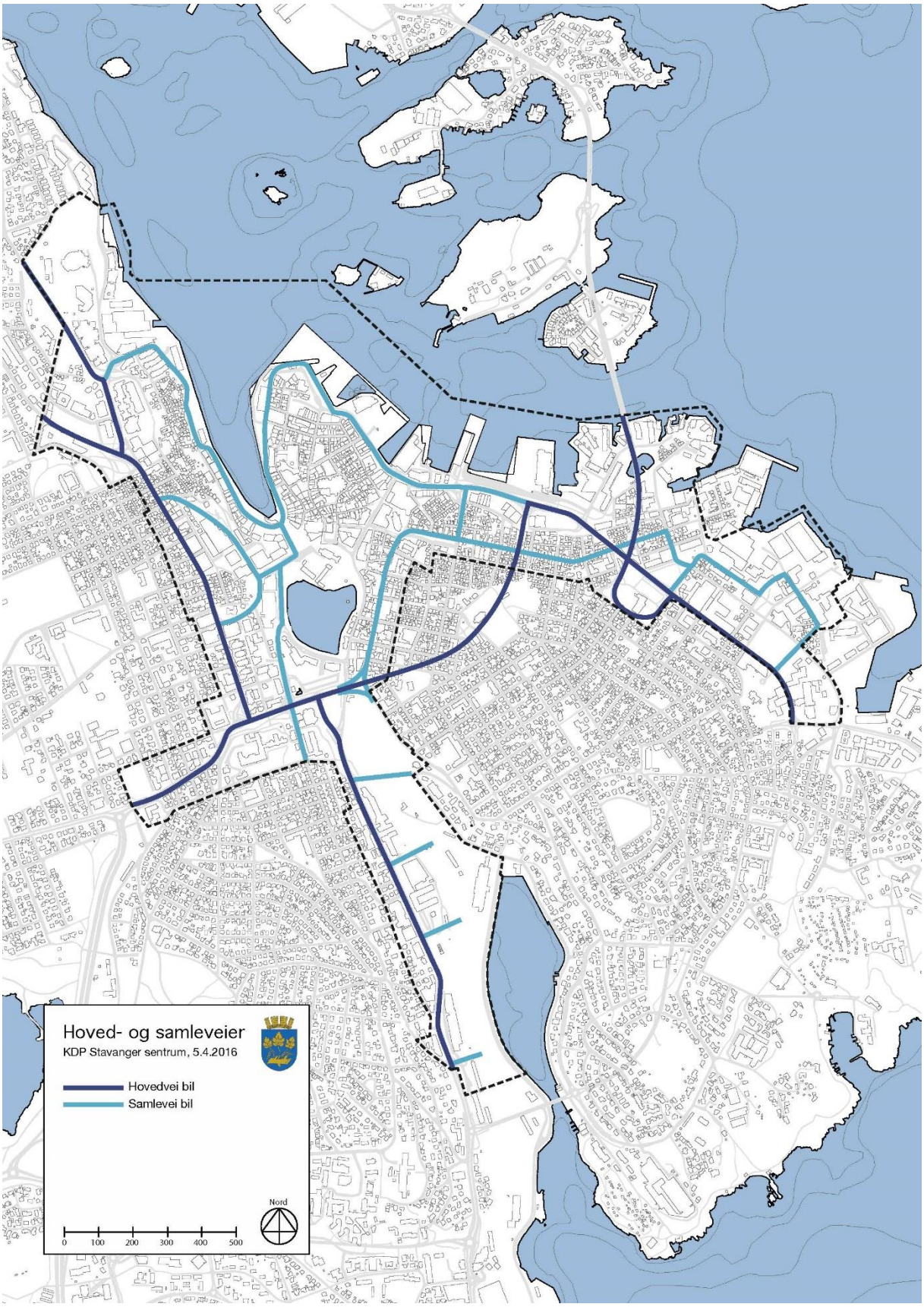
Definert hovedveinett

Selv om en hovedoppgave for framtidig byutvikling er å reparere bystrukturer som er dominert av privatbilen og å etablere nye bystrukturer basert på hensynet til gående, må planer likevel ha en klar bevissthet rundt hvilket veinett som fortsatt skal ha som hovedoppgave å betjene bilbruken.

Planforslaget definerer og viser derfor i plankartet et hoved- og samleveinett. Bestemmelsene til nettet definerer og sikrer ulike nivåer av biltilgjengelighet.

Hovedveinettet er en nyansering og oppdatering av tidligere sentrumsplan, men ny plan definerer i tillegg et samleveinett. Fremtidig lokalisering av parkeringsanlegg knyttet til utbygginger i deler av planområdet skal knyttes til dette hoved- og samleveinettet.

Hovedveinettet er ikke definert i gjeldende kommuneplan.



Figur 115 Temakart Parkering, Hoved- og samlegater

Virkningene av Ryfast og Eiganestunnelen

Ryfast og Eiganestunnelen skal åpnes for trafikk i 2019. For gjennomgangstrafikken innebærer det nye tunnelsystemet hensiktsmessige veivalgsmuligheter som ikke belaster sentrum. De nye tunnelene vil avlaste Stavanger sentrum for gjennomgangstrafikk. Dette kan frigjøre kapasitet på overordnet veinett til sentrumsrettet biltrafikk, inkludert næringstrafikk. Det gir anledning til å planlegge helhetlig og konkret om hvordan disse prosjektene kan utnyttes til å styrke tilgjengeligheten til og i sentrum.

Endringer i biltilgjengelighet

De største endringene i biltilgjengelighet i planforslaget er i hovedsak knyttet til å sikre full framkommelighet for kollektivtrafikken. De viktigste endringene i biltilgjengelighet er:

- Etablering av kollektivfelter i eksisterende firefeltsvei for bil på bussveistrekningen fra Madlaveien, Kannikgata, Olav Vs gate, Jernbaneveien og Kongsgata til Lagårdsveien
- Etablering av kollektivfelter i eksisterende tofeltsvei for bil gjennom sentrumskjernen i gatene Kongsgata og Klubbgata
- Etablering av kollektivfelter i eksisterende firefeltsvei for bil i hovedkollektivakse fra Verksgata og Verksalmenningen
- Etablering av kollektivfelter i eksisterende tofeltsvei for bil i hovedkollektivakse gjennom Ryfylkegata
- Enveisregulering av Pedersgata
- Utvidelse av gågatenettet i Breigata/Kirkegata

Oversendelsesforslag Venstre: På de mest sentrumsnære bilveiene bes det om at det ses på muligheten for å opprette lav- eller nullutslippssoner som en del av planen.

Oversendelsesforslag Arbeiderpartiet: Det foreslås å gjøre ordningen med bilfritt Vågen permanent.

Oversendelsesforslag Arbeiderpartiet: Fortauet i Pedersgaten bør utvides på nordsiden for å gjøre den særlig innbydende for myke trafikanter.

Oversendelsesforslag Fremskrittspartiet: Pedersgaten vurderes ikke som enveiskjørt gate. Viktig med god gjennomgangstrafikk i gateløpene.

3.3.4.2 Godt plasserte og rett dimensjonerte p-anlegg.

Utnytte eksisterende ledig kapasitet

Selv om mange sentrumsbrukere oppfatter at sentrum har knapt med parkering, viser fakta at svært mange av parkeringsanleggene i sentrum har betydelig underdekning og mange ledige parkeringsplasser. En viktig del av planløsningen er å ta i bruk denne kapasiteten.

Rett dimensjonering

På samme måte som for veinett, er det avgjørende for et sentrumsområde å ha en rett dimensjonert og velfungerende parkeringsløsning som spiller på lag med byutviklingen. Det krever at:

- at ny parkering ikke overdimensjoneres

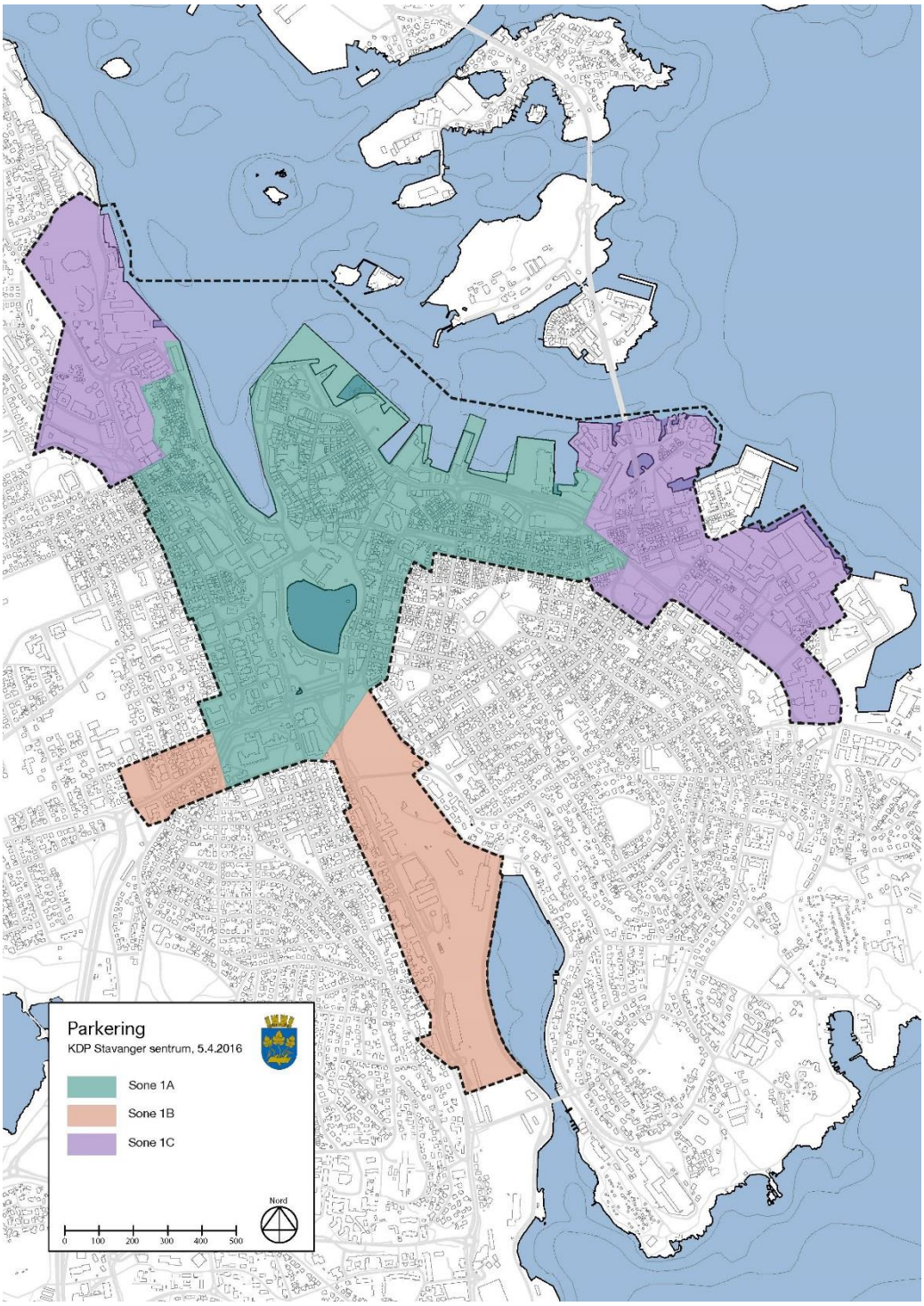
- at kravet til parkering gjenspeiler behovet (tilgjengeligheten)
- at den tetteste og mest attraktive bystrukturen ikke bindes opp i parkering
- at ledig parkeringskapasitet tas i bruk
- at parkeringsanlegg i hovedsak lokaliseres i tilknytning til hovedveinettet for å hindre oppstuving av trafikk i veinett som ikke er beregnet for dette

Differensiert parkeringskrav

På samme måte som kommuneplanen, vil planforslaget innebære krav om at parkering skal være løst i tilknytning til utbyggingsprosjekter. Dette sikrer at parkeringskapasiteten harmonerer med utbyggingstakten og ikke overdimensjoneres. Parkeringskravet er imidlertid differensiert i tre soner (1a, 1b og 1c) ut fra kollektivtilgjengelighet for å gjenspeile behovet og varierer derfor for næringsbebyggelse mellom 0,1 og 0,5 plasser pr 100 m2. Kommuneplanen krever 0,5. Den gangbaserte sentrumskjernen og områder med bussveidekning har de strengeste kravene. For boligbebyggelse er det et fast krav på 0,5 pr bolig i hele planområdet.

For den tetteste sentrumskjernen (sone 1a) må kravet til parkering løses ved å ta i bruk eksisterende uutnyttet kapasitet enten gjennom frikjøp eller gjennom avtale knyttet til et eksisterende anlegg. Tilsvarende krav har vært vanlig i Stavanger sentrum helt fram til vedtak av ny kommuneplan i 2015, der frikjøp ble frivillig på grunn av manglende hjemmel til å kreve frikjøp. Nærheten til tidligere kommuneplan gir trygghet for at planløsningen er praktisk gjennomførbar og vil neppe representere noen stor overgang for utbyggere. Løsningen er nødvendig for at ikke viktige byutviklingsarealer i den tette bykjernen skal bindes opp i parkering når frikjøp nå er frivillig. Utbyggere kan da velge mellom frikjøp eller privat avtale om parkering.

Oversendelsesforslag Fremskrittspartiet: Parkeringskapasiteten på Stavanger stasjon skal ikke reduseres. Parkeringsanlegget på Domkirkeplassen bør opprettholdes som i dag.



Figur 116 Temakart Parkering

Ny kapasitet

For å kompensere for bortfall av eksisterende parkeringskapasitet (f.eks. P-Domkirken) og endret lokalisering av regulert ny kapasitet på Nytorget, er det i bestemmelsene bygget inn en åpning for noe ny kapasitet i nye anlegg langs havnefronten på Bekhuskaien og på Fiskepiren (flyttet anlegg fra Jorenholmen). For å styrke gjennomføringsevnen for plangrepet på Holmen er det i tillegg foreslått en begrenset parkeringskapasitet også på Holmen. Kapasiteten overstiger ikke flateparkeringen som bortfaller.

3.3.5 Trygt og rent sentrum (5)

Dette kapittelet gir utdypende beskrivelser av hvordan planforslaget bidrar til et trygt og rent sentrum. Kapittelet viser hvordan tiltak nr. 5 kan gjennomføres.

Positiv utvikling

Stavanger er en trygg og ren by. Kriminalstatistikken viser reduksjon i antall hendelser og politiets innsats er sterkt innrettet på at den positive utviklingen skal fortsette. Stavanger kommune har også de senere år utviklet stadig nye løsninger og rutiner for renhold, bl.a. med nye nedgravde søppelanlegg og mindre, elektriske lastebiler som henter søppel fra bebyggelsen i gågatenettet. I tillegg til en bedre søppelhåndtering har dette bedret brannsikkerheten betraktelig. Det er av stor betydning for sentrum at denne innsatsen og positive utviklingen forsetter.

Hvorvidt en by er ren og trygg, henger i hovedsak sammen med hvordan den driftes og forvaltes. Samarbeidsprosjektet om virkemidler utenfor plan- og bygningsloven vil dermed ha delansvar for å drøfte oppfølging. Når vi likevel tar det med her under arealdelen er det i betydningen samfunnssikkerhet knyttet til overvannshåndtering og sikkerhet mot havnivåstigning.

Overvannshåndtering

Klimaendringer krever bedre overvannshåndtering

Klimaendringene stiller store utfordringer for urbane områder, og har gjort løsninger og strategier for overvannshåndtering enda viktigere. Den grunnleggende strategien for å være motstandsdyktig er å tilpasse seg endringer og dempe virkningene - heller enn å fokusere på øyeblikkelig å bli kvitt vannet.

For store deler av Stavanger sentrum er det kort vei til sjøen, og vannet kan mange steder enkelt ledes ut til sjøen. Lokale åpne løsninger for overvannshåndtering vil likevel være aktuelt i større områder for utbygging som Stavanger stasjon, Paradis og Holmen. Lokal overvannshåndtering innebærer at regnvann blir samlet opp og behandlet på grønne tak og grønne områder, og på harde og myke flater. Gjennom beplantning, grønne tak og fasader reduserer vi andelen av harde flater i områder, bidrar til lokal håndtering av overflatevann, bedrer grunnlaget for biologisk mangfold, reduserer svevestøv og gir rom for flere gode opplevelser i en urban by. Nye utbygginger skal ikke medføre økt belastning på eksisterende overvannsnett.

Oversendelsesforslag Venstre: Det må ses på om bestemmelsene kan legge mer til rette (og om mulig også gi incentiver) for flere grønne tak i planområdet.

Oversendelsesforslag Arbeiderpartiet: Det foreslås å innføre krav om grønne tak/vegetasjon på bygninger som er over en viss størrelse. Dette for å kunne håndtere overvannsproblematikken, bidra til et biologisk mangfold og bedre håndtering av klimagassutslipp. Det vises til Paris, København og Toronto har innført tilsvarende krav i sine byplaner. Det kan gjøres unntak fra kravet, men terskelen er høy og det skal foretas en streng vurdering. Det bes om tilbakemelding på hvilken bygningsstørrelse som er hensiktsmessig for å oppnå størst mulig effekt i et miljøperspektiv.

Flom og flomveier

Videre er flom og flomveier er viktige tema når man snakker om samfunnssikkerhet og utviklingen av en by. Det blir igangsatt en flomkartlegging som en direkte oppfølging av kommuneplanen for Stavanger 2014 – 2029, og framtidig havnivå og flomutsatte områder skal kartlegges nærmere.

Blågrønn faktor

Ny kommuneplan innførte også et nytt system med blågrønn faktor (BGF). Dette er et planleggingsverktøy som bidrar til å utvikle økologiske, blågrønne verdier i en urban sammenheng. Det er gode erfaringer ved bruk av tilsvarende verktøy i land som Tyskland, Sveits og Sverige.

Planløsning
Kommuneplanen angir allerede en rekke krav og oppfølgingsutredninger som samlet dekker nødvendige krav for en framtidsrettet overvannshåndtering. Planforslaget viderefører derfor uendret kommuneplanens krav om:

- rammeplan for vann og avløp til reguleringsplaner
- tilstrekkelige arealer til overvannshåndtering
- at arealbruksendringer ikke skal medføre økt overvannsbelastning
- konkretisering av blågrønn faktor i reguleringsplaner

3.3.5.1 Etablere et helhetlig integrert flomvern

Beregninger av fremtidig havnivå

I arbeidet med prognoser for framtidig havnivå langs norskekysten har Kartverket tatt i bruk de samme modellene som ligger til grunn for FNs klimapanels globale prognose fra 2007 (*Meehl et al., 2007*). Deres vurdering er at disse modellene per i dag gir den mest pålitelige og konsistente informasjonen på området.

Beregningene gir bl.a. disse resultatene (utdrag fra arbeidet):

- Gjennom det 21. århundret vil endringer i vanntetthet og havstrømmer heve havnivået med 31 cm langs norskekysten. Dette er ca. 10 cm mer enn det globale gjennomsnittet på 22 cm. Bidraget fra is varierer fra 15 cm i sør til 7 cm lengst i nord. Til sammen gir dette 38 til 46 cm absolutt havstigning.
- Korrigert for landheving vil havnivået målt i forhold til landjorda endre seg med minus 20 til 30 cm. Havnivået vil altså kunne avta i de områdene der landhevingen er større enn havstigningen, det vil si rundt Oslo- og Trondheimsfjorden. Størst havstigning vil det bli på Sør-Vestlandet der havet vil stige med oppimot 30 cm. Tabellen nedenfor gir nøkkeltallene for utvalgte kystbyer.

	Tetthet og havstrømmer (cm)	Isbreer (cm)	Landheving (cm)	Total relativ havnivåendring (cm)	Øvre grense relative havnivåendring (cm)
Oslo	31	13	-54	-10	85
Stavanger	31	13	-16	30	120
Bergen	31	12	-22	20	115
Trondheim	31	11	-52	-10	80
Tromsø	31	8	-24	10	105

Figur 117 Nøkkeltall for Kartverkets prognose for framtidig havnivå langs norskekysten. Tallene angir havnivået i perioden 2090-2099 i forhold til perioden 1980-1999.

Nansen senter for miljø og fjernmåling og UNI Reaseach, ved Bjerknessenteret for klimaforskning har gjennomført prosjektet *Endringer i fortidens, dagens og fremtidens havnivå med spesielt fokus på*

vestlandskysten. Arbeidet er finansiert av Byrådsavdelingen for byutvikling, klima og miljø i Bergen kommune.

Prosjektet konkluderer med følgende estimater:

	Tidligere estimat (nedre og øvre skranke)		Nytt estimat (95 % sannsynlighet)	
	Min.	Maks.	Min.	Maks.
Tromsø	+45	+100	−5	+75
Trondheim	+20	+75	−25	+60
Bergen	+55	+110	+10	+100
Stavanger	+60	+115	+15	+110
Oslo	+20	+75	−20	+70

Figur 118 Sammenligning mellom nedre og øvre skranke for havstigning fra Vasskog m.fl. (2009) og Hanssen-Bauer m.fl. (2010) (merket "Tidligere estimat") og denne gjennomgangen (merket "Nytt estimat"), sistnevnte uttrykt med to standardavviks grense. Enhet er cm.

De fremhever imidlertid at *flere og mer nøyaktige observasjoner og raskt økende teoretisk kunnskap om pågående og mulig framtidig havstigning fører til at framskrivninger av globalt og lokalt havnivå bør oppdateres med jevne mellomrom.*

Planløsning

Større områder flomutsatt

I arbeidet med KDP Stavanger sentrum har vi lagt til grunn at land og bebyggelse lavere enn kote + 3 vil være flomutsatt ved kombinasjon framtidig havstigning og springflo. Betydelige deler av planområdet lavere enn kote + 3, slik det fremgår av temakart.

Terrengheving i nye byutviklingsområder

For områder markert med Flomsikring på land, vil det være mulig å heve terrenget og sikre all ny bebyggelse. Krav om etablering av ny terrenghøyde er sikret med hensynssone og tilhørende bestemmelse. Bestemmelsen krever at det etableres ny sammenhengende terrenghøyde på +3 moh. og at dette sikres som rekkefølgekrav i reguleringsplan.

Helhetlig flomvern

Den største utfordringen i sentrum er imidlertid at det langs Østre havn, Holmen, Vågen og Vestre havn fortsatt vil være områder i bakkant som fortsatt vil være flomutsatt. Disse områdene består av kulturhistorisk verdifull bebyggelse og sentral infrastruktur. Eksempelvis ligger Verksallmenningen på +/- kote 1,5. I tillegg til mulige ødeleggelser i disse områdene, viser senere detaljplaner at nye prosjekter innenfor disse områdene blir påkrevd å forholde seg til havstigning. Det resulterer i sterk forringelse av gateløpene, der ny bebyggelse ikke kan utformes med ønsket aktiv byfasade og program i eksisterende gatenivå. I eksisterende områder med liten avstand til sjø og uten nye utfyllingsarealer i sjøfronten, vil evt. flomsikringstiltak komme tett opp til bebyggelsen og forringe både kvalitet og funksjon.

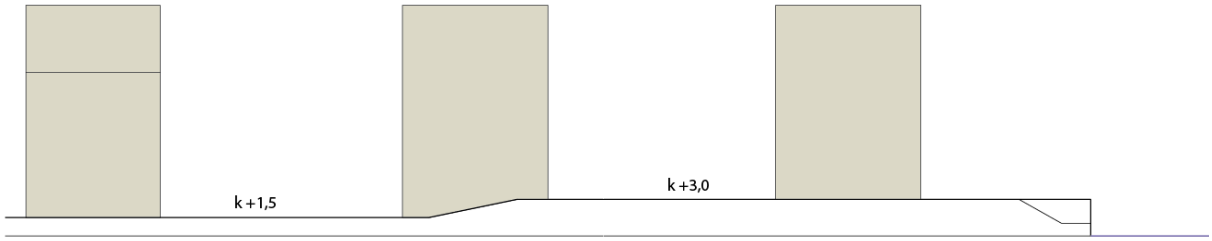
I forbindelse med KDP Stavanger sentrum ønsker derfor kommunen å se på muligheten for at utfylte områder og tiltak i sjø, ikke bare skal sikre ny bebyggelse, men også bakenforliggende områder. Løsningen forutsetter at den gir et komplett vern og vil være avhengig av lokalt tilpassede løsninger.

I Badedammen trengs det stedstilpassede løsninger som i så stor grad som mulig integrerer bebyggelsen langs sjøfronten.

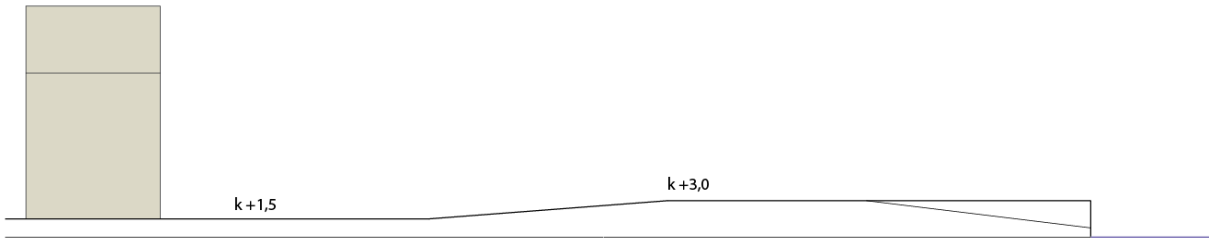
I Spilderhaugvigå og i Paradis vil terrengheving til kote +3,0 for omformingsområdene, samtidig fungere som flomvern for bakenforliggende bebyggelse.

Ulike løsninger

I områder der det gjennom eksisterende eller ny utfylling er relativt stor distanse mellom bakenforliggende områder og sjøfronten, kan flomvernet utformes integrert med bebyggelse langs gate eller som en gradvis stigning ut mot kaifronten. Ved integrering i ny bebyggelse er det viktig å utforme bebyggelsen, slik at det blir en fullverdig byfasade både mot Verksallmenningen og ny gatestruktur i omformingsområdene.

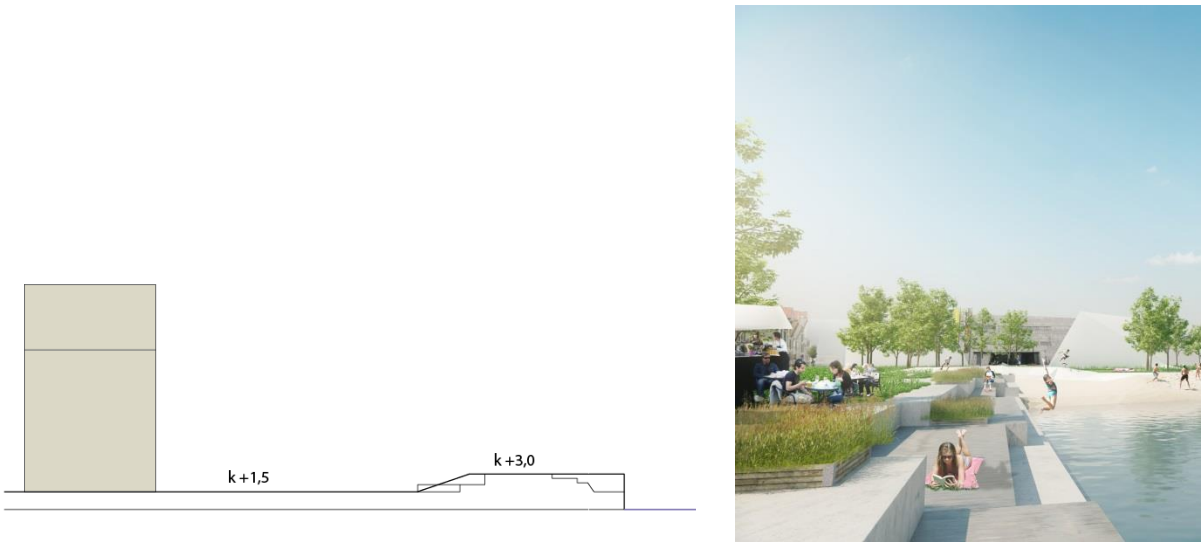


Figur 119 Flomvern integrert i ny gatebebyggelse



Figur 120 Flomvern integrert i landskap, lang distanse

I områder med kortere distanse kan spranget utformes brattere, med trapper, terrasser, terreng e.l., da supplert med egne ramper for å oppnå universell utforming.

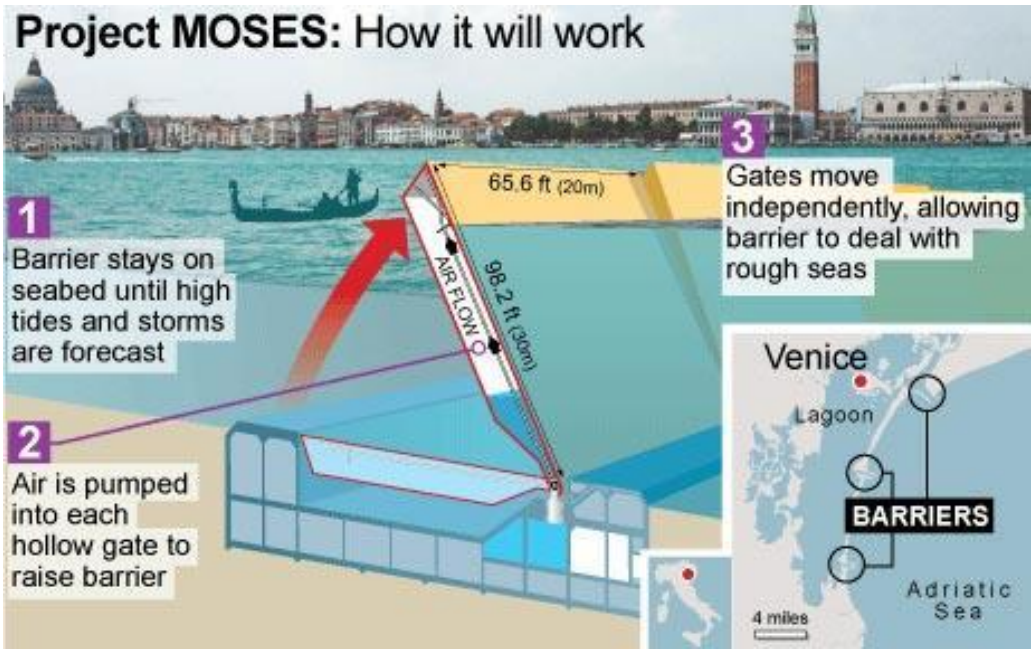


Figur 121 Flomvern integrert i landskap, kort distanse

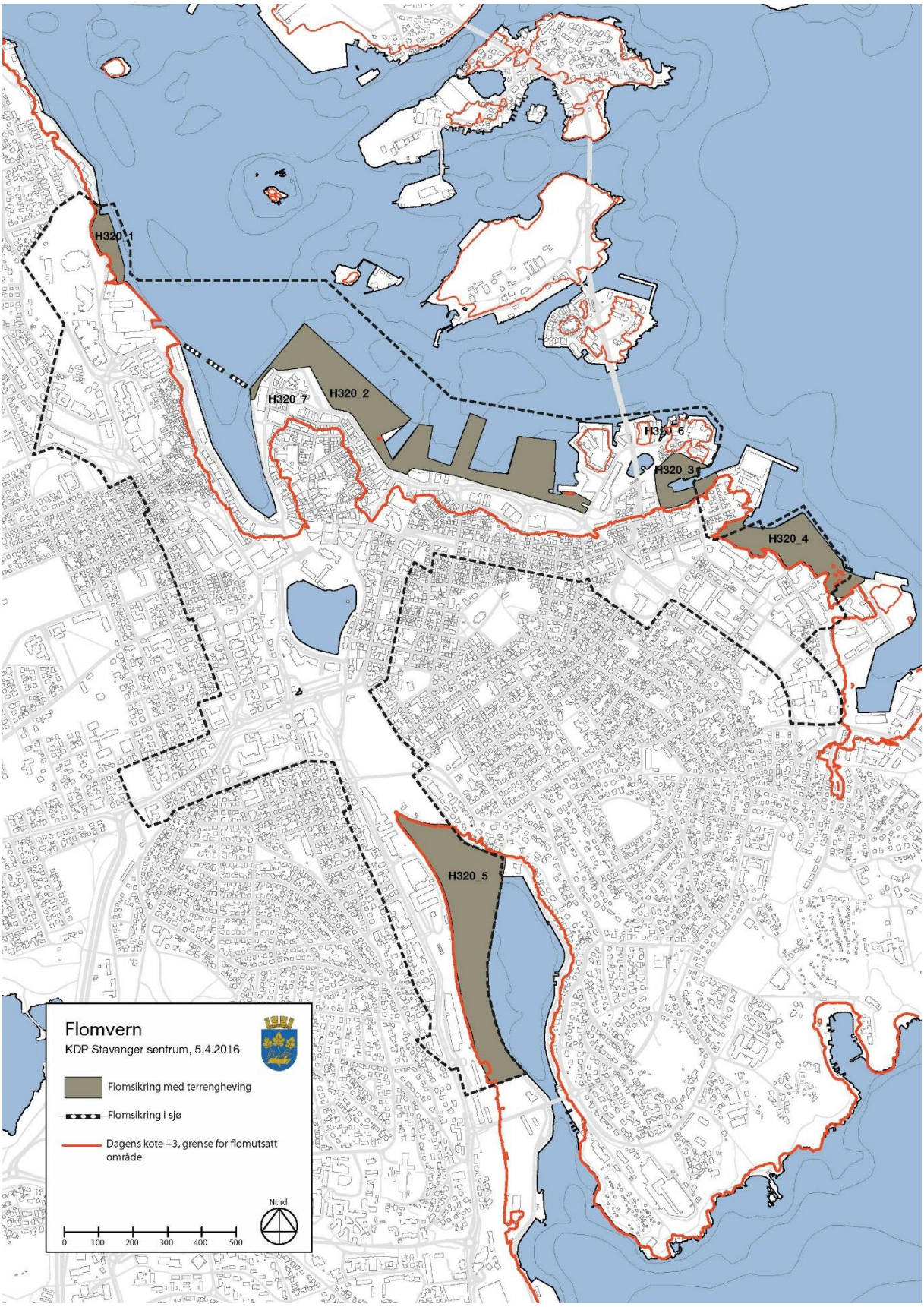
Flomvern i sjø over Vågen

Mellom Holmen og kaien foran Konserthuset vil evt. flomvern i forkant av bebyggelsen både være teknisk utfordrende og meget forringende. Her er det mer aktuelt å se på en løsning i sjø, tilsvarende prosjekt MOSES i Venezia.

Dette er en løsning som normalt vil ligge på havbunnen, men som heves opp i situasjoner med springflo og sterkt bølgepåslag. Installasjonen må etableres når havstigningen er kommet tilstrekkelig langt. Etableringstidspunkt er ikke fastsatt i planen. Flomvernet er vist som hensynssone infrastruktur.



Figur 122 Prosjekt MOSES, Illustrasjon: www.telegraph.co.uk



Figur 123 Temakart Flomvern

4 Virkemidler utenfor plan- og bygningsloven

4.1 Helhetlig byutviklingsstrategi for sentrum

Oppfølging gjennom nytt samarbeidsprosjekt

Den nye kommunedelplanen er en helhetlig byutviklingsstrategi, der det i tillegg til arealdelen inngår et utvalg konkrete virkemidler som ikke reguleres av Plan- og bygningsloven:

- Styrke programmeringen av utleielokaler.
- Benytte midlertidige arrangementer mer aktivt som byutviklingsgrep.
- Støtte opp rundt initiativtagere, med rådgiving, stimulering og koordinering (JA-kontor).
- Samordne åpningstider og service.
- Målrettet kommunikasjon (PR).
- Oppdatert og systematisert faktagrunnlag om status og utviklingstrender, inkl. effekten av tiltak.

Disse virkemidlene krever en annen oppfølging enn plandelen og Stavanger kommune inviterte Stavanger sentrum AS og Urban Sjøfront AS til et prosjektsamarbeid for videre studier av de seks virkemidlene. Etter søknad ble Stavanger kommune i november 2014, tildelt prosjektmidler fra Kommunal- og Moderniseringsdepartementet til utredningsarbeidet samlet i prosjektet: *Etablere en sterk og profesjonell kollektiv satsning på programmering, markedsføring og øvrig samordning.*

Utredning av samarbeidsmodeller

Utredningen ble sammenfattet i en egen prosjektrapport på nyåret 2016. Rapporten inngår som del av det samlede høringsmaterialet.



Figur 124 Prosjektrapport Etablere en sterk og profesjonell kollektiv satsing på programmering, markedsføring og øvrig samordning

I rapporten oppsummeres utredningene som er gjennomført ila 2015. Det er allerede vedtatt en forlengelse av prosjektet. Innholdet i denne rapporten skal derfor leses som en statusrapport ved årsskiftet 2015/16 og som oppspill til neste fase i prosjektet.

Arbeidet er gjennomført av en prosjektgruppe med representanter fra Stavanger kommune, Stavanger Sentrum AS og Urban Sjøfront AS. Det har i tillegg vært en rekke samtaler med sentrale sentrumsaktører, herunder gårdeiere, butikkdrivere, senterledere mv.

Rapporten er sammensatt av to delrapporter:

DELRAPPORT 1: VIRKEMIDLER I SENTRUMSUTVIKLINGEN tar for seg samtlige virkemidler med oppsummeringer av: *Bakgrunn*, *Status*, *Utfordringer/muligheter*, *Igangsatte tiltak*, samt *Planer og anbefalinger* for videre arbeid. For enkelte av temaene er det også oppsummert andre relevante funn i utredningene. Stavanger sentrum har hatt hovedansvar for sammenfatting av delrapport 1. Under avsnittet *Planer og anbefalinger* er det her lagt hovedvekt på hva sentrumsforeningen selv vil ta hovedansvar for i det videre arbeidet.

DELRAPPORT 2: STRATEGISK PLANLEGGING, TEMPORÆR PROGRAMMERING OG ARRANGEMENTER behandler disse temaene mer inngående. Urban Sjøfront har hatt hovedansvar for sammenfatting av delrapport 2. Byutviklingsprosessen som har pågått i Stavanger øst i over 15 år har mange likhetstrekk til KDP Stavanger sentrum sine strategier knyttet til disse temaene og den kunnskapen som er opparbeidet ila denne prosessen er tatt med inn i arbeidet.

Stavanger kommune har sammenfattet rapporten som helhet og avslutningsvis gis det en beskrivelse av hvordan prosjektet skal videreføres i 2016.

4.2 Overordnede erfaringer fra arbeidet

Bredt samarbeid nødvendig

Studiene som er gjennomført har styrket troen på at en helhetlig byutviklingsstrategi er nødvendig. Både i inn- og utland søkes det nå etter nye metoder og redskap tilpasset både eksisterende- og nye urbane utfordringer.

Oppsummert søkes det etter metoder og redskap som i sterkere grad håndterer miljø og klima, forandret økonomi og samfunnets demografi, samt et sterkere søkelys på at det er mennesker som er navet i arbeidet med økt byliv.

Styrke utradisjonelle virkemidler

For å håndtere dette har det nettopp blitt et økt søkelys på verdien og nødvendigheten av de virkemidlene som i dag, og kanskje også framover, ikke hjemles av Plan- og bygningsloven. Spesielt verdien av temporære aktiviteter (taktil planlegging). I tillegg til at slik aktivitet umiddelbart bidrar til økt byliv og engasjement, er dette helt nødvendige aktiviteter for å teste ut, måle og erfare stedstilpassede løsninger for mer permanente løsninger, samt styrke en bredere kunnskap om byutvikling.

Det ligger noen klare forutsetninger for å få til en dreining mot en mer helhetlig byutviklingsstrategi. Fellestrekk er en dreining fra reaktiv til proaktiv. Det innebærer bl.a. at en visjon ikke er et dokument, men en mer kontinuerlig og fasilitert prosess. Flere aktører må trekke i samme retning og i større grad samordne og dele både informasjon og virkemiddelapparat. Tradisjonelle gap mellom ´top-down´eller ´bottom-up´ strategier må viskes ut. Utviklingen er helt avhengig av begge, der tydelige overordnede målsetninger og bredt engasjement spiller sammen. Dreiningen vil måtte gå mot mer nettverksplanlegging som tar i bruk alle aktørenes ressurser og der kommunens rolle vil utvikles videre fra i hovedsak å regulere og godkjenne, til å muliggjøre og fasilitere.

4.3 Delrapporten "VIRKEMIDLER I SENTRUMSUTVIKLINGEN"

Prioriterer viktige tiltak

I Delrapporten "VIRKEMIDLER I SENTRUMSUTVIKLINGEN" er samtlige av de seks virkemidlene behandlet. I oppsummeringen av videre anbefalinger er det i denne fasen prioritert tiltak som Stavanger sentrum AS selv ønsker å iverksette.

Når vi nå utvider og styrker prosjektet skal disse utvikles videre i mer samordnede offentlig-private handlingsplaner.



Figur 125 Delrapport 1 Virkemidler i sentrumsutviklingen

Prioriterte virkemidler

PROGRAMMERING. Stavanger sentrum ønsker å opprette et felles kontaktpunkt (HUB) med oversikt over næringseiendom og tilhørende leieavtaler, slik at vi i fellesskap med gårdeier kan være i forkant og aktivt tiltrekke oss aktører som gjennom riktig sammensetning bidrar til å styrke bygulvet i Stavanger sentrum, enten det er langvarige leietakere eller attraktive pop-up's. I videre dialog med gårdeierne skal det vurderes, og evt. iverksettes, ulike former for felles og helhetlig programmering av strøksgater og delområder. Dialogen med grunneierne skal styrkes både gjennom nye felles gårdeiermøter, planlagt studietur og i direkte samtaler med hver enkelt gårdeier eller gruppert etter strøksgater, delområder eller andre fellesinteresser.

ARRANGEMENTER. Stavanger Sentrum AS ønsker en sterkere programmering av byrom. Vi anbefaler ett offentlig-privat kontaktpunkt som bistår innkommende initiativ, med myndighet til å tildele areal og stille krav til innhold, samt være ansvarlig for en helhetlig regi av arrangementer og festivaler.

Stavanger Sentrum AS vil ta posisjon som relevant samarbeidspartner for byens mange arrangementer og festivaler og være pådriver for økt integrasjon med øvrig byliv.

Byrommene kan etter vår mening utnyttes bedre, blant annet gjennom en strategisk møbleringsplan.

Stavanger Sentrum AS vil se nærmere på møbleringsplan inkludert mørketidsbelysning i det videre arbeidet.

Stavanger Sentrum AS ønsker i større grad å utforske effekt av temporære tiltak og skape en arena for et mylder av aktiviteter som trekker til seg folk, til alle årets og døgnets tider.

Det er helt nødvendig at trafikkstenging i forbindelse med arrangement og festivaler blir grundig evaluert, spesielt med tanke på tilgjengelighet og eventuell konsekvens for varehandelen.

Stavanger Sentrum AS ønsker å etablere flere tellepunkter i sentrumsgatene og i Vågen-området for et helhetlig blikk over byen.

JA! KONTOR. Stavanger Sentrum AS ønsker å realisere flytting til nye lokaler på gateplan og dermed danne forløperen til det vi ønsker skal bli Stavangers nye JA!-kontor.

ÅPNINGSTIDER. I arbeidet med å få til felles åpningstider i Stavanger sentrum må vi henvende oss både til butikkdrivere og gårdeiere. Å gå veien om gårdeierne kan synes enklere og mindre ressurskrevende da gårdeiere kan implementere krav om åpningstid i en juridisk bindende leiekontrakt. Statistikk fra tellepunkter i Stavanger sentrum vil være viktig som underlag i diskusjonen om samordnet og utvidet åpningstid.

Vi anser det som viktig å kommunisere en felles åpningstid. Den enkelte butikk kan bidra til å øke byens tilgjengelighet. For å få flere butikker til å samhandle, må vi underbygge dette med fakta og positive virkemidler i mangel av mandat til å pålegge krav om åpningstid.

I mai/juni 2016 skal vi i samarbeid med Stavanger parkering kjøre en digital og utendørs kampanje der vi skal løfte fram butikkene som overholder åpningstiden ytterligere og med større visuell kraft. Målet er å gjøre det attraktivt å være en del av fellesskapet og se at lojalitet til felles åpningstider gir verdi i form av økt omsetning og styrket konkurransekraft for Stavanger sentrum.

Styret i Stavanger Sentrum AS vedtok i 2015 at gjeldende åpningstid skal være 10-20 (18). Administrasjonen i Stavanger Sentrum AS vil i 2016 vurdere og prøve ut ulike insitamenter for å implementere utvidet åpningstid. Vi har som mål at 80% av butikkene skal forplikte seg til å følge disse.

MÅLRETTET KOMMUNIKASJON. Stavanger Sentrum AS vil i det videre arbeidet ta en ledende posisjon i arbeidet med å formidle informasjon om aktiviteter, arrangementer og festivaler.

Stavanger Sentrum AS ønsker i større grad å utnytte ny teknologi som for eksempel iBeacons i markeds- og kommunikasjonsarbeid. Vi ønsker å integrere kundeklubben i APP med mulighet for mer utfyllende informasjon og lojalitetsprogram blant annet, samt å introdusere appen «Skattejakt» og kundeklubben for publikum gjennom markedskampanjer.

Det er Stavanger Sentrum AS' klare anbefaling å etablere trådløs kapasitet i sentrumskjernen.

FAKTA. Det er nødvendig å øke faktagrunnlaget om våre kunder og bybrukere. Bedre innsikt vil gjøre oss i stand til å kommunisere målrettet på individuelt plan og i større grad hente ut potensialet i eksisterende kundegrunnlag og dessuten utvide dette.

Data er den nye handelsvaren; vi kan bearbeide data for å se handelsmønster og gi rett tilbud til rett person til rett tid. Mange kjøpesentre og de store kjedene har skodd seg for å ta i bruk ny teknologi, men har likevel begrensninger. Det er mer data å hente i et bysentrum, fordi menneskene som bruker byen har et mer sammensatt bruksmønster og vi kan spore flere aktiviteter. Tettere samarbeid og utveksling av data kan gjøre sentrum konkurranseledende og Stavanger Sentrum AS kan være brobyggeren i dette.

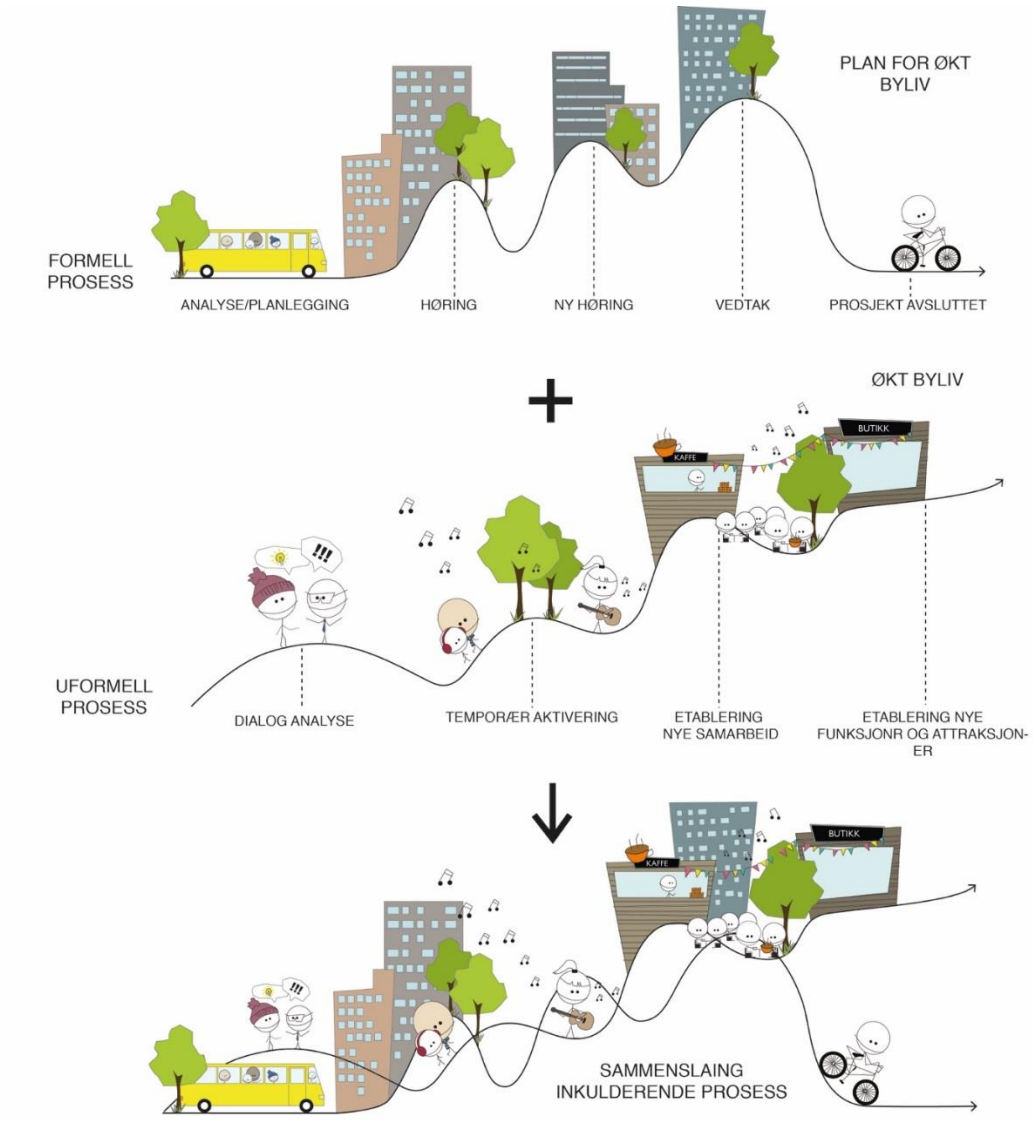
Stavanger Sentrum AS ønsker å etablere flere tellepunkter i sentrumskjernen, samt etablere telling i dør til butikkene på gateplan i sentrumsgatene. Samlet skal det innhentes mer faktakunnskap om virkninger av midlertidige tiltak, stengning av veier mv.

4.4 Delrapporten "STRATEGISK PLANLEGGING, TEMPORÆR PROGRAMMERING OG ARRANGEMENTER"

Samspill mellom formell planlegging og midlertidig byutvikling

Delrapporten "STRATEGISK PLANLEGGING, TEMPORÆR PROGRAMMERING OG ARRANGEMENTER" oppsummerer foreløpige funn og betraktninger knyttet til taktil planlegging.

Innledningsvis oppsummeres det hvordan den formelle planprosessen og temporær aktiviteter spiller sammen og utfyller hverandre i en helhetlig byutviklingsprosess. Den formelle arealplanen skaper nødvendige rammer for utviklingen og engasjement i faser av arbeidet. Den temporære aktiviteten vil i større grad initiere og inkludere lokale ressurser og stedets potensial, bidra til nye samarbeid, funksjoner og attraksjoner og gjennom det et sterkere og mer varig byliv.



Figur 126 Parallelle prosesser

Viktige trekk ved midlertidig byutvikling

Utvikling med hjelp av temporære aktiviteter skiller seg fra en tradisjonell byutviklingsprosess ved å:

- Initiere foran å regulere
- Ta større hensyn til stedets potensiale
- Ta små trinn og prøve seg frem - fleksible faser og åpen tidsramme
- Inkludere lokale ressurser i prosessen
- Søkelys på prosess foran produkt

I delutredningen pekes det også på helt sentrale forutsetninger for å lykkes med temporær aktivitet.

En av de viktigste forutsetningene for å lykkes med programmering av temporær aktivitet i byen er å utarbeide like sterke strategier for de kortsiktige satsingene som de langsiktige strategier og visjoner for områder. Dersom ikke de midlertidige tiltakene er grundig gjennomtenkte og solid satt inn i en helhet, kan ofte resultatet ende opp med spill av menneskelige ressurser og midler. Tiltakene som er gjort har da også liten effekt på utviklingen, og blir mer en døgnflue.

Videre pekes det på at temporær aktivitet forutsetter:

- RETT FORHOLD - forståelse av stedet og rammeforutsetningene,
- RESPEKT OG FORSTÅELSE - mellom involverte aktører og
- TILRETTELEGGING - regelverk og praktisering.

Helt konkret foreslås det tiltak som:

- Lavere byggesaksgebyrer/fritak fra gebyrer når tiltak er knyttet til et sosialt tiltak for byen.
- Øke kunnskapsnivået og forståelse for utfordringene hos både grunneiere, kommuneadministrasjon og politikere omkring temaet.
- Planlegge for det ikke planlagte i fremtidige juridiske planer.

Studiene av temporær planlegging utdyper flere av de seks virkemidlene. Spesielt gir det konkrete innspill til videre arbeid knyttet til PROGRAMMERING, ARRANGEMENTER og JA! KONTOR.



Figur 127 Delrapport 2: Strategisk planlegging, temporær programmering / arrangementer

4.5 Videreføring av arbeidet

Utvidelse av prosjektet

Stavanger kommune, Stavanger sentrum AS og Urban Sjøfront AS erfarer at prosjektet i 2015 har løftet oss et godt stykke videre i forståelsen av en helhetlig byutviklingsstrategi og de virkemidlene som er behandlet. Samtidig erfarer gruppen at et slikt ett-årig prosjekt ikke gir tilstrekkelige rammeforutsetninger for arbeidet, med følgende begrunnelse:

Tid og ressurser til samordning. Prosjektet er til nå gjennomført i tett samarbeid mellom Stavanger kommune, Stavanger sentrum AS og Urban Sjøfront AS. I tillegg har det vært dialog med en rekke andre sentrumsaktører, samt at Stiftelsen Grønn by nå har sluttet seg til prosjektet. Det tettere samarbeidet som har oppstått er svært verdifullt og representerer innledningen på en mer samlet, omforent og slagkraftig konkretisering og iverksetting av virkemidlene. Vi erfarer imidlertid at samordningen og fordelingen av oppfølgingsansvar vil tjene på å utvikles over noe lengre tid og med mer dedikere ressurser til å fasilitere prosessen. Dersom vi avrunder prosjektet i 2015, vil gjennomføringsleddet ikke være rustet til å iverksette oppgavene og verdien av arbeidet svekkes. Vi vet nå mye om hvor vi vil, men ikke nok om hvordan vi kommer dit.

Endrede rammeforutsetninger. Da KDP Stavanger sentrum as ble førstegangsbehandlet høsten 2014, viste befolkningsprognoser for Stavanger en betydelig framtidig vekst, der kommunen innen 2030 ville ha 177.000 innbyggere. I løpet av det siste året har befolkningsprognosen blitt betydelig justert. Parallelt har sysselsetningsnedgangen i petroleumsbransjen eskalert og mye av optimismen for ny vekst innenfor denne bransjen er forsvunnet. Utviklingen har bl.a. ført til betydelig høyere ledighet på næringsbygg og mindre press på boligutbyggingen. For KDP Stavanger sentrum samlet så medfører det at vekstmomentet som var grunnlag for ønsket befolknings- og arbeidsplassvekst, er

betydelig redusert. Tilsvarende gjelder for etablering av nye næringslokaler for å tilrettelegge for nye publikumsattraherende sentrumsprogram. Det innebærer følgende endringer i rammevilkår:

- Tiltak for en positiv sentrumsutvikling må de nærmeste årene i større grad en tidligere antatt utvikles og gjennomføres innenfor eksisterende fysiske rammer, uten tilføring av ny bebyggelse, ny infrastruktur og nye offentlige uterom. Dette vil gjøre de virkemidlene som planen har pekt på utenfor plan- og bygningsloven, enda mer avgjørende for en positiv sentrumsutvikling.
- Med redusert utviklingstakt vil 'konkurransen' mellom sentrum og øvrige utviklingsområder skjerpes. Gjennom en positiv oppmerksomhet og samling om sentrum vil, kombinert med økt kunnskapen om verdien av å prioritere sentrum, øke muligheten for å nå målene om en sterkere by- og tettstedsutvikling slik de er nedfelt både i Kommuneplan for Stavanger 2014-2029 og Regionalplan for Jæren 2013-2040.

Behov for mer kunnskap. Arbeidet har i tillegg avdekket et stort behov for å tilføre alle aktørene mer grunnleggende og felles kunnskap om byutvikling. Både faglige- og politiske diskusjoner, medvirkningsprosesser, mediedekning og i daglige diskusjoner, svekkes i dag av at deltagerne sitter på meget ulik kunnskap om byutvikling. Dissens oppstår dermed ikke kun av ulikt syn, men av for ulik kjennskap til- og kunnskap om, byutvikling. Tilsvarende gjelder for implementering av de virkemidlene som er under utredning. Her vil et viktig suksesskriterier være at både direkte involverte aktører, deltagere og brukere i større grad har en bredere kjennskap og kunnskap om årsak og virkning. De virkemidler og plangrep i KDP Stavanger sentrum som ligger innenfor Plan- og bygningsloven, er ikke omfattet av utredningsarbeidet. Økt kjennskap og kunnskap om byutvikling vil imidlertid være like virkningsfullt for denne delen av sentrumsutviklingen. Tilsvarende vil gjelde for øvrige planprosesser i regionen, både fordi nær samtlige aktører også er involvert i andre regionale utviklingsprosjekter og fordi kunnskap om byutvikling ikke er begrenset til sentrumsutvikling isolert. I tillegg til å bidra til økt kjennskap og kunnskap, vil dette arbeidet bidra til at byutvikling totalt sett kommer høyere på den lokale dagsorden.

Stavanger kommune søkte om prosjektmidler fra Kommunal- og Moderniseringsdepartementet i august 2015 og fikk positivt tilsagn i desember 2015.

I februar 2016 ble prosjektet formelt igangsatt etter vedtak i Kommunalutvalget. I denne videreføringen er også stiftelsen Grønn by invitert som prosjekteier sammen med Stavanger kommune, Stavanger sentrum AS og Urban Sjøfront AS.

Oppgaver for et utvidet prosjekt

Basert på erfaringer og utviklingstrekk vil det utvidede prosjektet tillegges følgende oppgaver:

- Videreutvikle og implementere (teste ut / iverksette) virkemidlene omtalt i innledende prosjekt.
- Fasilitere en prosess der de tre organisasjonene Stavanger sentrum AS, Grønn by og Urban Sjøfront AS, samt involverte etater i Stavanger kommune, vurderer alternative modeller for tettere samarbeid og avklarer videre fordeling og/eller samkjøring av oppfølgingsoppgaver.
- Utvikle og teste ut ulike fysiske- og digitale løsninger for interaktiv dialog (medvirkning) og kunnskapsdeling.

Basert på erfaringene fra 2015 vil Stavanger kommunen reorganisere prosjektarbeidet med KDP Stavanger sentrum, der slik at disse muligheten blir tilstrekkelig ivaretatt og at oppgaven dedikeres ressurser. Prosjektet iverksettes med mål om 3 års varighet, men defineres i første omgang som en prøveperiode med varighet ut 2016.