



Stavanger
kommune

Strategisk planprogram

Holmen og
Østre havn

Versjon 19.08.2021

Forside: Flyfoto planområdet Holmen og Østre Havn. (Foto: Stavanger utvikling, Stavanger_©Bitmap_080319_0236).

Strategisk planprogram for Holmen og Østre havn

Strategisk planprogram for Holmen og Østre havn beskriver hvilke helhetlige plangrep som må ligge til grunn for å sikre en attraktiv funksjonell videreutvikling av Holmen og Østre Havn-område som helhet, og hvilke plantema og alternativer som bør utforskes når de enkelte delområdene skal detaljreguleres.

Sentrumsplanen har allerede anbefalt byomforming i Østre havn for å realisere økt aktivitet og utbygging. Området skal skape sammenheng i sentrum fra sentrumshalvøya til Sentrum øst. Videre skal Holmen utvikles som tyngdepunkt på sentrumshalvøya, og trekke flere mennesker til og gjennom gågatene på sentrumshalvøya.

For å oppnå målsetningene i sentrumsplanen og samtidig sikre kvalitet, helhetlige løsninger og forutsigbarhet i den videre utviklingen av området, har Stavanger kommune utarbeidet et strategisk planprogram for Holmen og Østre Havn med innspill fra Stavangerregionen Havn IKS og Stavanger utvikling KF. Det strategiske planprogrammet avklarer helhetlige plangrep på noen sentrale problemstillinger som er relevante for området samlet, for å sikre sammenhengende løsninger og forutsigbarhet i de påfølgende planprosessene. Disse helhetlige plangrepene gjelder flom og flomvern, transport og mobilitet, byrom og byform. I tillegg inneholder planprogrammet anbefalinger om noen plangrep og alternative planløsninger som bør utforskes på neste plannivå f.eks. på Bekhuskaien og Fiskepiren.

Når det gjelder transport og mobilitet konkretiseres plangrepene fra sentrumsplanen ytterligere for å sikre bedre kollektivtilgjengelighet til området, gjøre det enkelt å bytte mellom transportmidler i mobilitetspunktet på Fiskepiren, og gjøre det attraktivt å bevege seg til og gjennom området til fots og på sykkel. Flomvernet er foreslått med en flomvernsløsning som sikrer en aktiv og forsvarlig bruk av havneområdene og den bakenforliggende byen i uoverskuelig fremtid, både til havnevirksomhet, utbygging, næringsliv og nye møtesteder og stedskvaliteter til glede for befolkningen og besøkende. Videre anbefales noen helhetlige plangrep for byform og byrom som skal sikre at utviklingen i Holmen og Østre havn tilfører Stavanger sentrum nye attraktive møtesteder, kvaliteter og særtrekk som tiltrekker mennesker og danner aktivitet.

Gjennom høring av planprogrammet ønsker Stavanger kommune å formidle og få innspill til plangrepene som anbefales for området samlet og for de ulike delområdene. Bør plangrepene endres eller suppleres før de legges til grunn for reguleringsplaner i området i de kommende årene? Det er også ønskelig å få innspill om andre eller flere temaer som bør utforskes når området skal utvikles gjennom detaljreguleringsplaner. Hva mener du om planprogrammets hovedgrep og anbefalinger?

Planprogrammet for Holmen og Østre havn inneholder 8 hovedkapitler med følgende hovedinnhold:

- **Kapittel 1: Sammendrag.** Kapitlet oppsummerer hovedinnhold i planprogrammet.
- **Kapittel 2: Bakgrunn for strategisk planprogram.** Kapitlet beskriver lovhjemmel og formål med det strategiske planprogrammet. Videre beskrives gjennomførte utredninger og medvirkning som ligger til grunn for anbefalte plangrep i planprogrammet.
- **Kapittel 3: Overordnende føringer.** Kapitlet beskriver overordnende føringer fra kommunedelplan for Stavanger sentrum og andre overordnende føringer som danner grunnlag for anbefalingene i planprogrammet.
- **Kapittel 4: Utviklingsstrategi for Holmen og Østre havn.** Kapitlet beskriver hvilke plangrep som må legges til grunn for å sikre sammenhengende løsninger for flomvern, byrom, byform, transport og mobilitet før delområdene skal detaljreguleres.
- **Kapittel 5: Utviklingsstrategi for delområder.** Kapitlet beskriver og anbefaler plangrep og alternativer som bør vurderes i de enkelte delområdene. Anbefalinger som omtales i dette kapitlet er grunnlag for en nærmere vurdering og behandlingsprosess på neste plannivå.
- **Kapittel 6: Gjennomføringsstrategi.** Kapitlet beskriver etablerte samarbeidsarenaer som skal benyttes og økonomisk gjennomføringsevne som må håndteres for å kunne realisere den ønskede utviklingen av planområdet.
- **Kapittel 7. Krav til gjenstående utredninger.** Kapitlet beskriver hvilke gjenstående utredninger som er kjent per i dag og forutsettes i påfølgende detaljreguleringsplaner.
- **Kapittel 8. Krav til medvirkning.** Kapitlet detaljerer krav til medvirkning i påfølgende detaljreguleringsplaner.



Salg av reker ved Jorenholmen. (Foto: Stavanger kommune)

Innhold

1	SAMMENDRAG	6
2	BAKGRUNN FOR STRATEGISK PLANPROGRAM	10
2.1	Formål.....	10
2.2	Lovhjemmel og hensikt	11
2.3	Planavgrensning	12
2.4	Tidshorisont	12
2.5	Felles kunnskapsgrunnlag	13
2.6	Stedsanalyse for Holmen og Østre havn.....	16
3	OVERORDNEDE FØRINGER	18
3.1	Kommunedelplan for Stavanger sentrum	18
3.2	Andre overordnede føringer	26
4	UTVIKLINGSSTRATEGI FOR HOLMEN OG ØSTRE HAVN	27
4.1	Strategi for flomvern og flomsikring i Holmen og Østre Havn	28
4.2	Strategi for byrom i Holmen og Østre Havn.....	32
4.3	Strategi for byform i Holmen og Østre havn.....	36
4.4	Strategi for transport og mobilitet i Holmen og Østre havn.....	41
5	UTVIKLINGSSTRATEGI FOR DELOMRÅDER	48
5.1	Delområder og reguleringsgrenser.....	48
5.2	Delområde Holmen (A4)	49
5.3	Delområde Kjerringholmen (G4).....	51
5.4	Delområde Joreholmen (A3, G3a)	52
5.5	Delområde Fiskepiren (A2 i sentrumsplanen)	54
5.6	Delområde Bekhuskaien (A1 i sentrumsplanen).....	56
6	GJENNOMFØRINGSSTRATEGI	58
6.1	Organisering og samarbeid	59
6.2	Realiseringsevne.....	60
7	KRAV TIL GJENSTÅENDE UTREDNINGER	61
8	KRAV TIL MEDVIRKNING	65

1 SAMMENDRAG

Strategisk planprogram for Holmen og Østre havn utdyper hvordan Stavanger kommune vil realisere Sentrumsplanens hovedgrep for byutvikling innenfor planområdet Holmen og Østre havn gjennom konkrete plangrep.

Sentrumsplanens strategiske hovedgrep er:

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

Planprogrammets kapittel 4 inneholder en utviklingsstrategi for Holmen og Østre havn som helhet. Denne strategien beskriver tematisk og mer utdypende hvilke plangrep og alternativs vurderinger som må legges til grunn for å sikre sammenhengende løsninger for flomvern, transport, mobilitet, byrom og byform på tvers av delområder, i henhold til sentrumsplanens hovedgrep. Følgende plangrep detaljeres i planprogrammet for å sikre helhetsløsninger på tvers av delområdene:

- **Flomvern og flomsikring:** Hovedgrepet for flomvern og flomsikring innebærer at sammenhengende flomvern sikres gjennom en spuntvegg som hindrer flom og havnivåstigning, og terrengheving ved nye utbyggingsområder. Egnethet og lokalisering av spuntveggen utarbeides i et eget flomvernprosjekt del 1 for Holmen og Østre havn. I utviklingsfelt er terrengheving del av tiltak nevnt i sentrumsplanen. Flomvernet i byrommet skal utformes attraktivt, eksempelvis som sitteflater, romskapende element ifm. lek eller sportsaktivitet eller som grønne opphøydde arealer.
- **Transport og mobilitet:** Hovedgrepet for transport og mobilitet innebærer tilrettelegging av gater som byrom og prioritering av gående, syklende og kollektivtransport. Prioriteringen skal gjøre det lettere og mer attraktivt for alle å bevege seg til og fra og gjennom området til fots og på sykkel slik at ferdselen inngår som en naturlig del av bylivet. Foran terminalbygget på Fiskepiren skal det etableres et mobilitetshjerte der ferdsel mellom sjø og land møtes, med direkte ganglinjer for enkelt bytte mellom buss og båt/ferge, sykkel/bysykel, mikromobilitet, og forbindelser til andre mobilitetstjenester i nærheten som bildeling, hentested for pakker osv. Det skal også legges til rette for en snuplass for buss og noen venteplasser for rutebusser på Holmen for å avlaste Byterminalen og Jernbaneveien. Dette innebærer at Holmen vil bli endeholdeplass for to rutebusser og busstilgjengeligheten forsterkes i denne delen av sentrum. Planprogrammet åpner for to alternative plasseringer for snuplassen og venteplasser for rutebusser, herunder på strekningen fra Elkjøp-bygget til DSD-bygget og sør for Tollboden (dagens p-plass og rundkjøring). Videre forutsettes en løsning som i minst mulig grad beslaglegger sentrumsareal til trafikkformål, for eksempel med deling av venteplass for rutebusser og snuplass.
- **Byrom:** Hovedgrepet for byrom (i sentrumsplanen omtalt som grønnstruktur, gater med aktive førsteetasjer, gangveier og sykkelveier) innebærer at eksisterende og nye byromskal være tilgjengelige for alle, fungere som møteplasser, sikre og ivareta forbindelser både gjennom og mellom deler av sentrum, og fungere som kilder til naturopplevelser for alle aldersgrupper. Hovedstrategien er å detaljere et sammenhengende byromsnettverk mellom dagens struktur og de nye utbyggingsområdene basert på hovedstrukturen som er fastsatt i sentrumsplanen. Ferdsel og opphold er hovedfunksjoner, samtidig som områdene i størst mulig grad bør gi rom for natur- og kulturopplevelser, med gode møteplasser og naturbaserte løsninger.
- **Byform:** Hovedgrepet for byform innebærer at nye utbyggingsfelt/byomformingsfelt skal tilføre nye kvaliteter og videreføre karakter og romlighet i de tilliggende delene av sentrum. Det er en intensjon med dette at bebyggelsen under ett skal fremstå med gode koblinger.

til nærliggende områder. Videre vurderes det som viktig å tilrettelegge ny bebyggelse med en menneskelig skala som innebærer god kontakt mellom bygninger og bygulv og dermed oppfattes som sammenhengende, trygg og harmonisk. For å sikre dette anbefales det vurdert ved plan- og designkonkurransen noen reduserte byggehøyder på Holmen og Østre havn som reduserer handlingsrommet for etasjeantall til sammenligning med sentrumsplanen, herunder 3-4. etasjer på Holmen (forutsatt å variere mellom 3-6 etasjer i Sentrumsplanen §2.2.2 a). Også på Bekhuskaaien anbefales det ved detaljregulering et nærmere angitt antall etasjer til 4-6 (opprinnelig forutsatt 3-6 (§2.2.2 a) og in til 9 etasjer (kote 29 m) i en mindre avgrenset høyhus-sone i Sentrumsplanen). Byggehøydene skal imidlertid vurderes grundigere med hensyn til økonomisk gjennomførbarhet og helhetsløsninger før disse avklares endelig i forbindelse med detaljreguleringer.

På dette punktet foreligger det innvendinger fra SRH og SU. Det påpekes at utredninger om gjennomførbarhet og økonomiske analyser viser at reduksjon av volumer ift. Sentrumsplanens øvre grenser, vil utbygging av Holmen og Bekhuskaaien bli lite regningssvarende å gjennomføre. Utbyggingsøkonomi og følgelig gjennomføringsmulighet i begge områder var i utgangspunktet anstrengt for begge utbyggingsområdene før det samlede utbyggingsvolumet ble foreslått redusert.

- SRH og SU vil kunne konkretisere disse utfordringene i egne høringsuttalelser.

Den tematiske utviklingsstrategien for Holmen og Østre havn utdypes med en "Utviklingsstrategi for delområder" (kapittel 5) som inneholder områdevis anbefalinger om byromsløsninger og alternativer som bør vurderes i de enkelte delområdene i påfølgende detaljreguleringsplaner. Anbefalingene gjelder blant annet plassering av uterom, aktivisering av byrom og utforming. Følgende hovedgrep og alternativer anbefales utredet i de ulike delområdene:

a. Holmen De detaljerte planløsningene for Holmen skal avklares gjennom en plan- og designkonkurranse. Utbygging på Holmen anbefales knyttet til eksisterende bebyggelse blant annet gjennom siktlinjer, kvartalsstruktur og menneskelig skala. Alternativvurderinger. Det anbefales vurdert et parkdrag langs Havneringen som samler mer uterom på ett sted, som alternativ til bygate med bebyggelse til fortauskant som er hovedgrep i sentrumsplanen. Videre er det anbefalt å utrede muligheten for å realisere området med etasjehøyder mellom 3-4 etasjer for å sikre kvalitet og tilpasning til nærområdet. Dette innebærer et redusert handlingsrom til sammenligning med sentrumsplanen som åpner for 3-6 etasjer i dette området.

Området skal også inneholde en ny snuplass og venteplasser for buss for å avlaste Byterminalen og for å bedre kollektivtilgjengeligheten til sentrumshalvøya. Samtidig som det skal settes av trafikkareal til å fylle denne funksjonen, er det en intensjon at snuplass og holdeplasser skal integreres og fungere som et byrom.

b. Kjerringholmen opparbeides som en områdepark i sentrum. Siktlinje fra Breigata skal sikres for å kople den eksisterende byen til sjøen. Fotgjengerkoplingen i samme trasé anbefales styrket i synlighet og størrelse. Videre er det viktig at den historiske sjølinjen synliggjøres i byrommet.

c. Jorenholmen opprettholdes med parkeringshus inntil tilstrekkelig parkeringskapasitet er etablert i sentrum som erstatning for anlegget, og det blir mulig å omforme området til nye bygg og byrom. For å bedre fremkommeligheten for buss i Verksgata, flyttes inn- og utkjøring til parkeringsanlegget bak Magasinblaa. Dette gir også anledning til å fortsette med igangsatte prosjekt til å skape et byrom kombinert med bebyggelse foran parkeringshuset mot Klubbgata, og for å teste ut midlertidige aktiviteter og utbygging i anleggets førsteetasje og utbygging som bidrar til å omforme trafikveier til bygater i området.

d. Fiskepiren utvikles med utgangspunkt i mobilitetspunktets funksjoner. Kollektivtransport på sjø og land kobles med andre mobilitetstjenester og enkel tilgang til fots og med sykkel. Videre anbefales det at byrommet rundt dagens rundkjøring Langgata/Verksgata/Verksalmenningen omstruktureres slik at gående og syklende får prioritering.

e. Bekhuskaien Planløsningene på Bekhuskaien skal vurderes med utgangspunkt i hovedgrepene som er fastsatt i sentrumsplanen, herunder med aktive fasader og gatestruktur. Siktlinjer fra den eksisterende omkringliggende bebyggelsen bør være et strukturene element for byformen. Videre anbefales tilstedeværende kulturminner anbefales løftet inn i utviklingen av området. Når det gjelder byggehøyder er det anbefalt å utforske muligheten for en bebyggelse som innebærer 4-6 etasjer for området som helhet. Denne anbefalingen innebærer redusert handlingsrom til sammenlikning med sentrumsplanen som åpner for 3-6 etasjer og muligheter for høyhus inntil 9 etasjer (kote 29) i et avgrenset område for høyhus. Det anbefales også nedtrapping til sjø i det østlige hjørnet av Margarinlinjen ved Bekhuskaien.

Gjennomføringsstrategien for Holmen og Østre havn beskriver betydningen av samarbeid og økonomisk gjennomføringsevne for å realisere den ønskede utviklingen i området. Avklaringer om hovedgrepene som er beskrevet i Utviklingsstrategien for Holmen og Østre havn og delområder ovenfor er et viktig skritt på veien mot gjennomføring av Sentrumsplanens plangrep for området.

Det er likevel viktig å understreke at mer detaljerte avklaringer om plangrep og gjennomføring må avveies og avklares nærmere i forbindelse med oppstart og utarbeiding av detaljreguleringsplaner og utbyggingsavtaler for de enkelte delfeltene. Kunnskapsgrunnlaget som er utarbeidet i arbeidet med planprogrammet gjøres også lett tilgjengelig med planprogrammet og vil fungere som et felles kunnskapsgrunnlag i arbeidet med påfølgende detaljreguleringsplaner.

Analyser av økonomisk bæreevne viser imidlertid at utviklingen i området vil kreve betydelige investeringer og innsats. Med dette som utgangspunkt vil det være en viktig forutsetning for realisering av utviklingsstrategien for Holmen og Østre havn at plangrepene som presenteres i planprogrammet følges opp gjennom offentlige og private samarbeid og prioriteringer som tar hensyn til økonomisk bæreevne. Stavangerregionen havn IKS (SRH) og Stavanger utvikling KF (SU) har blant annet uttrykt tydelig at de er bekymret for gjennomføringsevne for utviklingsområdene Holmen og Bekhuskaien dersom byggehøyder dempes og kvalitetskrav spesifiseres og økes. De vil i forbindelse med høringen kunne utdype hvilke forutsetninger som må ligge til grunn for å gjennomføre anbefalingene som er gitt i planprogrammet.

Krav til utredninger og medvirkning

De påfølgende detaljreguleringsplanene må innarbeide og detaljutforme hovedgrepene og vurdere alternativer som er foreslått i planprogrammet, og håndtere gjenstående utredningskrav og krav til medvirkning i den enkelte plansak i henhold til plan- og bygningsloven, forskrift om konsekvensutredninger og utredningskrav ellers i overordnede planer og lovverk. Muligheten for å gå videre med eventuelle justeringer og avvik fra sentrumsplanens hovedgrep skal også avklares nærmere i påfølgende detaljreguleringsplaner.

De faglige utredningene og avklaringene om hovedgrep og relevante alternativvurderinger i planprogrammet vil likevel bidra til å forenkle og effektivisere de påfølgende detaljreguleringsprosessene.



Børevigå og byen bak. (Foto: Eivind Hornnes)

Dette ettersom planprogrammet avklarer hoved løsninger for viktige plantema og problemstillinger som må løses på tvers av delområder og hvilke plangrep og alternativer som er relevant å utforske innenfor de enkelte delfeltene.

Kunnskapsgrunnlaget som er utarbeidet i arbeidet med planprogrammet gjøres også lett tilgjengelig med planprogrammet og vil fungere som et felles kunnskapsgrunnlag i arbeidet med påfølgende detaljreguleringsplaner. Tabellen nedfor viser hvilke utredninger og medvirkningsopplegg som er gjennomført i arbeidet med felles planprogram for Holmen og Østre havn og hva som gjenstår til neste plannivå:

Gjennomførte utredninger i arbeidet med strategisk planprogram for Holmen og Østre havn	Gjenstående utredningsarbeid som må utarbeides i påfølgende flomprosjekt og detaljreguleringsplaner
<ul style="list-style-type: none"> • Utredning av flomvern. • Utredning av Byform og byrom, herunder "Stedsanalyse for Holmen og Østre havn" • Utredninger av transport og mobilitet. • Gjennomføring. Premisser for økonomisk bæreevne. • Behovsanalyse og prinsipper for havnedrift og havnepromenade, Østre havn, 2019. • Mulighetsstudie for trinnvis utvikling av Margarinlinjen og Fiskepiren, 2021. • Marinarkeologiske undersøkelser av utfyllingsområder i Østre havn i hht. ny sentrumsplan, 2016. • Geotekniske grunnundersøkelser i sjø og stabilitetsvurderinger av utfyllingsområder i Østre havn i hht. ny sentrumsplan, 2018. • Geotekniske og miljøgeologiske grunnundersøkelser av Bekhuskaien, 2019. • Geotekniske og miljøgeologiske grunnundersøkelser, samt stabilitetsvurdering i sjø mellom Fiskepiren og Bekhuskaien, utvidet kartlegging, 2020. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nærmere avklaringer om tekniske løsninger og utforming av flomvernet i Holmen og Østre havn gjennom et offentlig ledet flomvernprosjekt. (Formannskapet har vedtatt igangsetting av et todelt flomvernprosjektet <u>29.4.2021</u>). • KU eller planbeskrivelse og ROS for den enkelte detaljreguleringsplan i henhold til PBL og Forskrift om konsekvensutredninger og øvrige utredningskrav i kommuneplan og sentrumsplan. • Utredningene i den enkelte detaljreguleringsplan bygger videre på funn og anbefalinger som er opparbeidet gjennom utredninger og hovedgrep som er fastsatt i planprogram for Holmen og Østre havn. • Særlig relevante problemstillinger som er kjent per i dag og må håndteres i påfølgende utredninger er beskrevet i kapittel 7 "Krav til gjenstående utredninger".
Gjennomført medvirkning i arbeidet med strategisk planprogram for Holmen og Østre havn	Gjenstående medvirkning som gjennomføres i arbeidet med strategisk planprogram for Holmen og Østre Havn, påfølgende flomprosjekt og detaljreguleringsplaner
<ul style="list-style-type: none"> • Varsel om oppstart av felles Planprogram for Holmen og Østre Havn • Dialog med referansegrupper og ulike interessenter innenfor Stavanger sentrum og Holmen og østre Havn. • Dialog og møter med regionale myndigheter. 	<ul style="list-style-type: none"> • Medvirkning og dialog ved offentlig høring av felles Planprogram for Holmen og Østre Havn. • Dialogmøter med regionale myndigheter og andre interessenter i forbindelse med "Flomprosjekt del 1 for Holmen og Østre havn". • Medvirkning i den enkelte detaljreguleringsplan i henhold til PBL. • Medvirkning i forbindelse med plan- og designkonkurranse for Holmen

2 BAKGRUNN FOR STRATEGISK PLANPROGRAM

2.1 Formål

Sentrumsplanen omdisponerer store deler av havnefronten mellom Holmen og Østre havn fra havnearealer til sentrumsformål samtidig som kailinjene også i fremtiden skal benyttes til havneformål, kollektivtrafikk, og bli nye byrom. For å realisere ambisjonene i sentrumsplanen må det finne sted en omfattende omforming av havnefronten i skjæringspunktet mellom byutvikling og en aktiv sentrumshavn. For å avklare nærmere hvordan dette kan gjennomføres har Stavanger kommune i med innspill fra Stavangerregionen Havn IKS og Stavanger utvikling KF utarbeidet et strategisk planprogram for Holmen og Østre Havn som beskriver hvordan kommunen sammen med befolkning, næringsliv og andre samarbeidspartnere kan gjennomføre en helhetlig og attraktiv videreutvikling av Holmen og Østre havn over tid. Planprogrammet avklarer hvilke plangrep som må løses på tvers av delområder for å sikre helhetsløsninger. Samtidig beskrives anbefalinger om plangrep i de enkelte delfeltene og prosesskrav knyttet til videre utredninger og medvirkning.

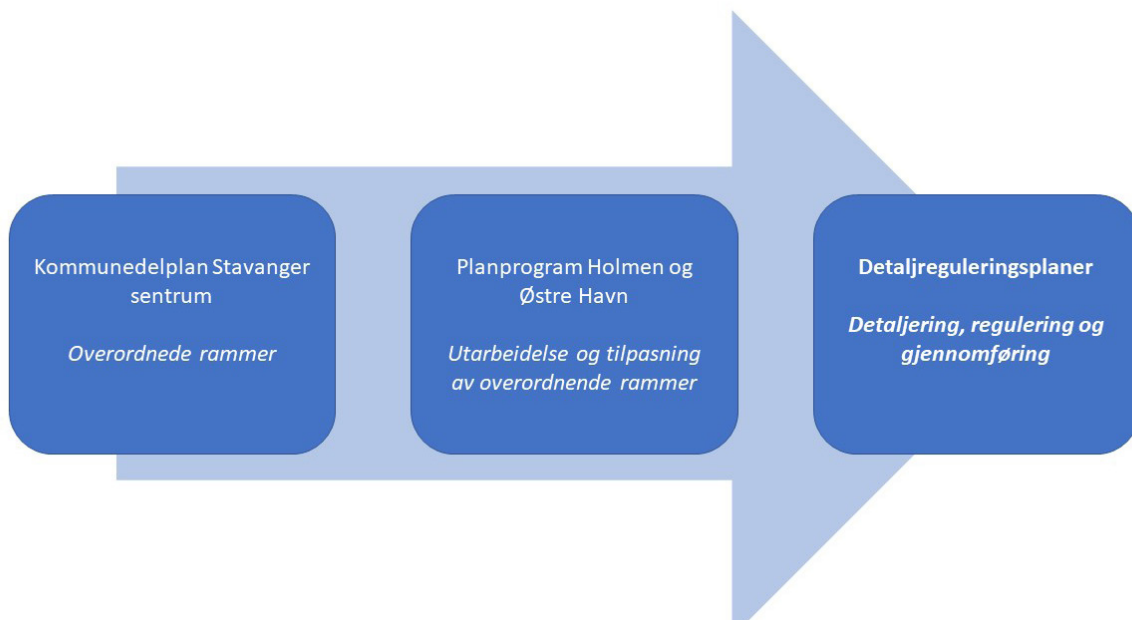
Plangrepene som detaljeres i planprogrammet skal gi nyttige avklaringer og retning til påfølgende planarbeid, lokaliseringsspørsmål og øvrig prioriteringssaker og samarbeid som påvirker utviklingen i området. Det er likevel viktig å understreke at plangrepene som detaljeres i planprogrammet kun er retningsgivende før de fastsettes gjennom en formell plan. Plangrepene er ikke juridisk bindende før de er nærmere detaljert, utredet og avklart gjennom påfølgende detaljreguleringsplaner. Det er også en viktig intensjon med strategisk planprogram for Holmen og Østre havn å tilgjengeliggjøre et felles kunnskapsgrunnlag innenfor viktige plantemaene som krever helhetsløsninger i påfølgende detaljreguleringsplaner. Dette kunnskapsgrunnlaget er innhentet gjennom utredninger på viktige tema som helhetlige planløsninger i planområdet. Dette kunnskapsgrunnlaget skal være lett tilgjengelig og opplyse og forenkle arbeidet med påfølgende detaljreguleringsplaner.



Blåpromenade er et av flere vellykkede grep som gjør havnefronten mer tilgjengelige og attraktiv (Foto: Stavanger kommune)

2.2 Lovhjemmel og hensikt

Det strategiske planprogrammet er utviklet med hjemmel i Plan og bygningsloven § 4-1 «Planprogram». I lovkommentaren er det utdypet at det er mulig å utarbeide og fastsette et felles planprogram som grunnlag for senere oppstart av flere detaljreguleringsplaner innenfor et større område og bidra til å avklare overordnede rammebetingelser og valg av grep for det videre planarbeidet.



Figur 1. Kobling mellom Kommunedelplan for Stavanger sentrum, felles planprogram for Holmen og Østre havn og påfølgende detaljreguleringsplaner.

Beslutningen om å gjennomføre et felles planprogram for Holmen og Østre havn er forankret i sentrumsplanens bestemmelse 1.1 "Krav om reguleringsplan". Her har en forutsatt et felles planprogram som definerer en mer detaljert utviklingsstrategi og vurderer alternative byformsløsninger for bebyggelse, havnepark, flomvern og byliv innenfor sentrumsplanens overordnede rammer.

Stavanger kommune har valgt å benytte Planverktøyet "Strategisk planprogram" (SPP) for å løse bestillingen om et felles planprogram i Sentrumsplanen. Det strategiske planprogrammet er en variant av et felles planprogram, utviklet av Bergen kommune, hvor strategiske valg og prioritering av plangrep kommer tydeligere frem. Samtidig fastsettes ordinære prosesskrav knyttet til utredninger og medvirkning.

I notatet "Strategisk planprogram (SPP) som verktøy i Bergen kommune" fremhever kommunen at et slikt verktøy kan gi en helhetlig retning for en langsiktig utvikling med komplekse problemstillinger, samtidig som det er fleksibelt. Plan- og bygningsetaten har derfor sett et behov for strategiske verktøy som gjør at kommunen raskere kan komme i inngrep i pågående planprosesser som krever en helhetlig struktur og områdeovergripende vurderinger, uten at føringene gis en formell juridisk status.

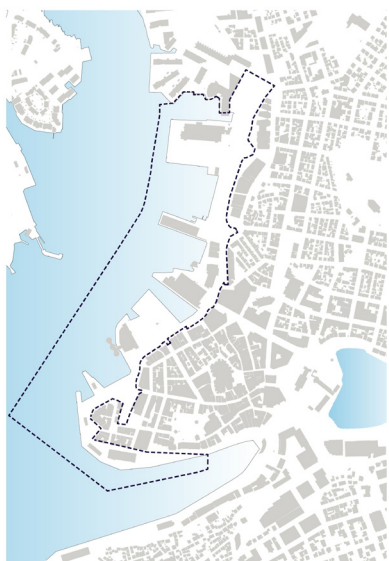
Bergen kommune oppsummerer at verktøyet gir en politisk mulighet til å gi strategiske og overordnede føringer om ønsket utvikling av et område, uten at det gis detaljerte juridiske bindinger. Dette kan gi mer langsiktig og fleksibel planlegging, samtidig som målene formuleres tydelig.

2.3 Planavgrensning

Figur 2 Avgrensning Planprogram Holmen og Østre havn viser planavgrensning for Strategiske planprogram For Holmen og Østre havn.

Planområdet ligger i Stavanger sentrum, og inngår i delområde «Havnefronten» i Kommunedelplan for Stavanger sentrum. Det omfatter områdene som strekker seg fra Skansekaaien/Holmen i vest til og med Bekhuskaaien i øst. Området tar også med seg tilstøtende trafikkarealer som for eksempel Havneringen, Verksgata og Verksalmenningen og byrommet Holmeallmenningen.

Planområdet for Holmen og Østre havn ble varslet i 2020 med en noe mindre planavgrensning. Utredninger underveis viser imidlertid at det er viktig å ta med noe areal ved Tollboden og øst for Bekhuskaaien for å sikre gode sammenhenger. Noen mindre områder øst for Bekhuskaaien og sør for Holmen er derfor innlemmet i den oppdaterte planavgrensningen.



Figur 2 Avgrensning Planprogram Holmen og Østre havn

Området har en øst-vest orienteringsretning og strekker seg i luftlinje over nesten en kilometer, mens den fremtidige kailinjen er godt dobbelt så lang. Holmen og Østre havn er stedet der land og vann treffes. Et historisk sted, der livet til sjøs har påvirket byutviklingen med landvinning.

Det fremtidige planområdet vil også omfatte landvinning, mest sannsynlig primært ved Holmen. Det kan også bli aktuelt med ytterligere landvinning iht. sentrumsplanen.

2.4 Tidshorisont

Planprogrammet legger til grunn en tidshorisont frem til 2034 i henhold til sentrumsplanens tidshorisont. Denne lange tidshorisonten gjør det mulig å legge strategiske, langsiktige planer for en helhetlig utvikling av området samlet. Det vurderes som viktig å stake ut en helhetlig strategi for en langsiktig utvikling av området selv om ikke alle delfelt er aktuelle til utvikling per i dag. Samtidig er det en utfordring med denne lange tidshorisonten at utviklingstrekk kan gjøre det nødvendig å justere strategiske plangrep og områdeløsninger på sikt, for eksempel endringer i rammeverk eller samfunnsendringer.

For å håndtere noe av usikkerhetsmomentene som følger av en lang tidshorisont for enkelte av planarbeidene er det formulert et utredningsprogram i dette planprogrammet som forutsetter at

utredningsbehov må detaljeres nærmere i den enkelte planen i henhold til gjeldende lovverk og rammebetingelser. For å håndtere samfunnsendringer eller andre endringer i forutsetninger kan det også bli aktuelt å revidere noen av de prioriterte plangrepene i felles strategisk planprogram for Holmen og Østre Havn innenfor planprogrammets tidshorisont. Behov for endringer i planprogrammet vil eventuelt vurderes og anbefales i forbindelse med planstrategien som legges frem i forbindelse med ny valgperiode hvert 4. år. Den overordnede langsiktige strategien og prioriterte plangrep vil likevel ligge til grunn ved eventuelle justeringer.



Cruise og MS Sandnes. (Foto: Raymond Haugland)

2.5 Felles kunnskapsgrunnlag

Det er gjennomført ulike utredninger og medvirkningsaktiviteter i arbeidet med planprogram for Holmen og Østre havn. Dette forarbeidet danner grunnlag for anbefalinger om plangrep i planprogrammet. Videre skal kunnskapen som er hentet inn gjennom medvirkning og utredninger fungere som et felles kunnskapsgrunnlag i det videre arbeidet med detaljreguleringsplaner og øvrig utvikling i området. For å bidra til dette deles alle relevante fagrapporter og en oppsummering av gjennomført medvirkning i tabellen nedfor. Noen av rapportene gjøres tilgjengelige som vedlegg til planprogrammet. Andre kan leveres ut ved forespørsel.

Alle fagnotatene som er listet i tabellen nedenfor gjøres tilgjengelige ettersom de vil fungere som et felles kartleggings- og dokumentasjonsgrunnlag i videre planprosesser og fordi de utdyper bakgrunn for anbefalinger i planprogrammet. Enkelte vurderinger og anbefalinger i utredningene er ikke er løftet inn i planprogrammet fordi de er for detaljerte i dette stadiet av planleggingen og/eller krever nærmere utredninger for å avklare. I slike tilfeller har vurderinger og anbefalinger i planprogrammet forrang. Det kan likevel bli aktuelt å drøfte mer detaljerte vurderinger i fagnotatene, for eksempel i stedsanalysen og i notat om økonomisk gjennomførbarhet, i forbindelse med påfølgende detaljregulering.

Påfølgende tabeller gir en oversikt over gjennomførte utredninger og medvirkning, med henvisning til vedlegg.

GJENNOMFØRTE UTREDNINGER	
Flomutredning. Vedlegg 1	Det er gjennomført en flomvernutredning i forbindelse med planprogrammet for Holmen og Østre havn. Analysen inneholder vurderinger og anbefalinger om hvordan flomvernet kan løses i Stavanger sentrum, med særskilt fokus på Holmen og Østre havn som første steg i oppfølging og gjennomføring av mål og utviklinger i Stavanger sentrum.
Utredninger om byrom og byform. Vedlegg 2 og 3	Det er utarbeidet et fagnotat om «Byrom» og en stedsanalyse for Holmen og Østre havn. “Stedsanalysen for Holmen og Østre havn” som følger med planprogrammet inneholder systematisering av kunnskap for å forstå stedes historie, situasjon og framtidsmuligheter. Analysen danner grunnlag for anbefalinger i planprogrammet og sikrer en kunnskapsbasert diskusjon mellom tiltakshaver og kommune for å gi bedre stedstilpasning i detaljplanene.
Utredning av transport og mobilitet. Vedlegg 4, 5 og 6	Som en del av arbeidet med transport og mobilitet er det blitt utarbeidet et fagnotat om et mobilitetspunkt ved Fiskepiren, et notat om alternativ innkjørsel til parkeringshuset på Jorenholmen og en overordnet vurdering av transport og mobilitet i Holmen og Østre havn. Vurderingene ser på utfordringer, muligheter og løsninger for utvikling av området.
Utredning om gjennomførbarhet. Vedlegg 7	Økonomisk gjennomføring av planprogrammet er et viktig premiss for å kunne lykkes med utviklingen i havnefronten. Stavanger utvikling og Stavangerregionen Havn har sammen med flere konsulenter i gang satt et arbeid som har gitt et godt faglig grunnlag for utarbeidelsen av planprogrammet. Utredningen inneholder kartlegging av tekniske og økonomiske forhold knyttet til transformasjon av Holmen og Østre havn. Gjennomførte kalkyler og vurderinger er basert på rammer gitt i nylig vedtatt sentrumsplanens (arealdisponering, etasjehøyder, bestemmelser og kvalitetskrav). I

GJENNOMFØRTE UTREDNINGER	
	<p>det anbefalt vurdert endringer i byggehøyder og arealdisponering, som innebærer at kalkyler må revideres i høringsperioden.</p> <p>Utredningen inneholder kartlegging av tekniske og økonomiske forhold knyttet til transformasjon av Holmen og Østre havn.</p>
Behovsanalyse og prinsipper for havnedrift og havnepromenade, Østre havn, 2019. Vedlegg 8	Fagnotat som beskriver havnebehov samlet i Østre havn, med grunnlag i sentrumsplanen og Temakart havn. Notatet viser prinsipper for ivaretagelse av havnefunksjoner, høydeforskjeller mellom kaifront og ny bebyggelse, samt ivaretagelse av Blå promenade.
Mulighetsstudie for midlertidig bruk av Margarinlinjen 2021. Vedlegg 9	Mulighetsstudien er et supplement til vurderinger innenfor havnebehov, trafikkinfrastruktur, mobilitetspunkt og byrom for området Margarinlinjen-Fiskepiren, med grunnlag i en sannsynlig utvikling innen 2034.
Marinarkeologiske undersøkelser av utfyllingsområder i Østre havn i hht. ny sentrumsplan, 2016. Rapport utleveres på forespørsel.	Stavanger Maritime Museum gjennomførte i 2016 marinarkeologiske undersøkelser av sjøbunnsarealer som kan bli berørt av utfyllinger/byggeaktivitet. Funn er registrert.
Geotekniske grunnundersøkelser i sjø og stabilitetsvurderinger av utfyllingsområder i Østre havn i hht. ny sentrumsplan, 2018. Rapporter utleveres på forespørsel.	Grunnundersøkelser og stabilitetsvurderinger som grunnlag til skissering og kalkulering av landvinning og etablering av kai-anlegg i fht. muligheter som gis i sentrumsplanen.
Geotekniske og miljøgeologiske grunnundersøkelser av Bekhuskaien, 2019. Rapporter utleveres på forespørsel.	Grunnundersøkelser som grunnlag til å vurdere kostnader til opparbeidelse av tomteområdet Bekhuskaien (felt A1) og realitetsvurdering av landvinning.
Geotekniske og miljøgeologiske grunnundersøkelser, samt stabilitetsvurdering i sjø mellom Fiskepiren og Bekhuskaien, utvidet kartlegging, 2020. Rapporter utleveres på forespørsel.	Utvidet grunnundersøkelser med stabilitetsvurdering av en mulig ekstra landvinning i området mellom Fiskepiren, Margarinlinjen og Bekhuskaien. Kunnskapsgrunnlag til vurdering av en utvidet grense for landvinning.

GJENNOMFØRT OG PÅGÅENDE MEDVIRKNING	
Varsel om oppstart av felles Planprogram for Holmen og Østre Havn (våren 2020). oppsummert i vedlegg 10	Innspill gjelder blant annet krav om utredning, og private interesser. Det er lagt et notat som oppsummerer alle innkomne merknader og hvordan disse skulle bli håndtert i prosessen.
Dialog med referansegrupper og ulike interessenter innenfor Stavanger sentrum og Holmen og Østre havn.	Blant annet gjennom drøftingsmøter med City Impact Districts (CID Stavanger) og temamøte om flomvern med deltakere fra forskjellige videregående skoler i Sandnes, representanter fra næringsliv og sentrum i Stavanger, Individuelle interessenter og konsulenter.
Dialog og møter med overordnede myndigheter	Blant annet gjennom drøftingsmøter med Rogaland fylkeskommune om stedsanalyse for planområdet, drøftingsmøte med Statsforvalteren i Rogaland om flom og gjennomgang av første utkast til planprogram i Regionalt planforum.
Medvirkning og dialog ved offentlig høring av felles Planprogram for Holmen og Østre Havn.	Det legges opp til dialog og medvirkningsopplegg for berørte, beboere, brukere og andre interessenter i høringsperioden. Planprogrammet oppdateres basert på høringsinnspill og dialog, før planprogrammet fastsettes.

2.6 Stedsanalyse for Holmen og Østre havn

Sentrumsplanens bestemmelse (§ 1.1) sier at planprogrammet skal ta stilling til behov for gjennomføring av alternativvurdering/arkitektkonkurranse, i tillegg til konkurransen som er konkret besluttet for Holmen området (område A4).

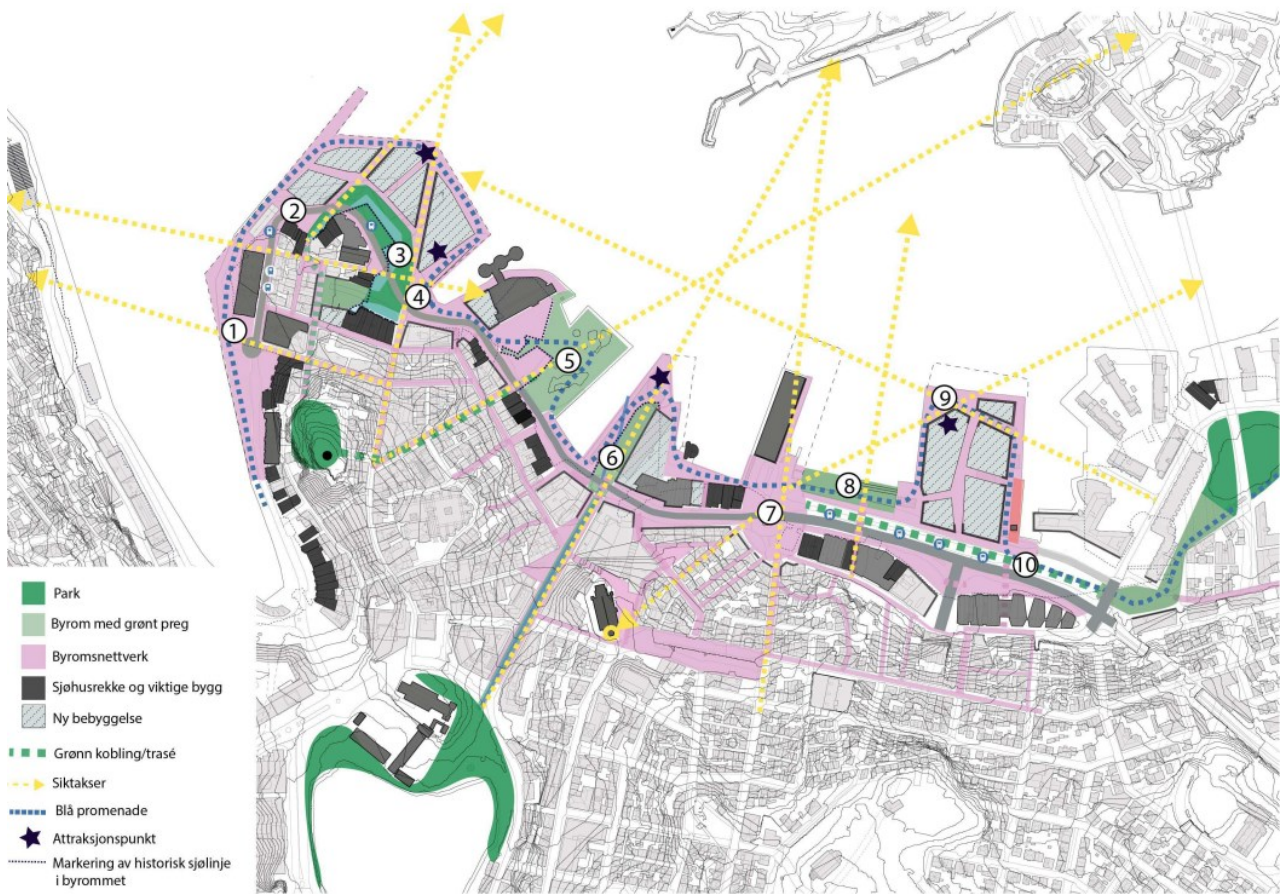
En samlet byplankonkurranse for hele havnefronten er vurdert, men forlatt til fordel for en samlet stedsanalyse med anbefalingskart. Dette er en annen framgangsmåte som gir et byplanfaglig grunnlag og konkrete anbefalinger om planløsninger og alternativer som bør utredes i påfølgende detaljreguleringsplan. Stedsanalyse er gjennomført, i tråd med nye krav i Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke, i et samarbeid mellom interne fagmiljøer.

Stedsanalysen, gir nyttig kunnskap og stedsforståelse for videre arbeid i området. Videre gir den innspill til planløsninger i kommende detaljreguleringsplaner. Stedsanalysen gir anbefalinger som delvis:

- er omtalt i planprogrammet som anbefalte planløsninger, men som skal vurderes nærmere i kommende plan- og designkonkurranse og detaljreguleringsplaner (alternativvurderinger)
- er faglige anbefalinger og råd som også skal kommenteres/svares ut i detaljreguleringsplaner.

Generelt har stedsanalysen avdekket mer detaljert hvilke lokale kvaliteter, muligheter og problemstillinger som kjennetegner planområdet og bør håndteres i påfølgende detaljreguleringsplaner. Vurderinger og anbefalinger som kommer frem av stedsanalysen og tilhørende anbefalingskart oppsummerer viktige anbefalinger og alternativer som forventes utredet på neste plannivå.

Mer utdypende referanser til stedsanalysen gjengis fortløpende i påfølgende kapitler.



Figur 3 Samlet anbefalingskart hentet fra "Stedsanalyse for Holmen og Østre Havn"

3 OVERORDNEDE FØRINGER

3.1 Kommunedelplan for Stavanger sentrum

3.1.1 Rammer i sentrumsplanen

Planprogrammet for Holmen og Østre havn utdyper og detaljerer hovedgrep i kommunedelplan for Sentrum (også kalt "sentrumsplanen"). Sentrumsplanen ble vedtatt mars 2019 med en tidshorisont frem til 2034 og mål om at Stavanger skal:

- Være regionens viktigste bysenter og møteplass for innbyggere og tilreisende.
- Gjøre byen og regionen attraktiv nasjonalt og internasjonalt som bo- og arbeidssted, studiested og reisemål.



Stavanger sentrum som regionens møteplassen for innbyggere og tilreisende (Sentrumsplanen Stavanger kommune)

Sentrumsplanen fastsetter ambisjoner og kriterier for videreutvikling av sentrumsområdet med bestemmelse og retningslinjer som bygger opp under den ønskede utviklingen. Planen inneholder også en utdypende strategi for Holmen og Østre havn som innebærer utvikling av byens historiske identitet som sjøfarts-, industri- og trehusby samtidig som kommunen på en effektiv og miljøvennlig måte løser byens sjøtransportbehov balansert mot byens behov. For å ivareta dette inneholder planen løsninger som skal sikre at havnen kan videreføres som en fortsatt viktig del av sentrum samtidig som området utvikles som et attraktivt område for nye byrom, kontorer, offentlige bygg, serveringssteder og boliger.

For å oppnå målsetningen om å realisere ny utbygging og aktivitet i dette området har sentrumsplanen tilrettelagt for transformasjon og landvinning i området som sannsynliggjør at rundt 115 000 m² nytt utbyggingsvolum med tilhørende aktiviteter og byliv kan realiseres på Holmen, Jorenholmen, Fiskepiren og Bekhuskaien. Dette innebærer blant annet at områder som i dag er benyttet til lager og lagervirksomhet på Bekhuskaien erstattes av ny utbygging og ny utfylling på Holmen som gir anledning til å utvide sentrumshalvøya, og forlenge Skansekaie. Planen har også tydelige krav til driften av ISPS-sonene for å sikre allmenn tilgjengelighet og aktivitet i området: Gjerdene skal kunne åpnes og sonene som kan stenges for allmenn ferdsel, skal være åpne mest mulig av tiden.

Sentrumsplanen inneholder ellers viktige hovedgrep som sikrer helhetsløsninger for bebyggelsesstruktur, gatestruktur, byggehøyder, overordnet byroms nettverk og kvalitetskrav til fremtidig bebyggelse. Dette innebærer blant annet kartlegging av og sikring av siktlinjer, krav til aktive fasader, krav til utforming av bygater og byrom, håndtering av lokalklimatiske forhold og tilpasning til eksisterende bebyggelse.



Temakart byrom

Temakart siktlinjer

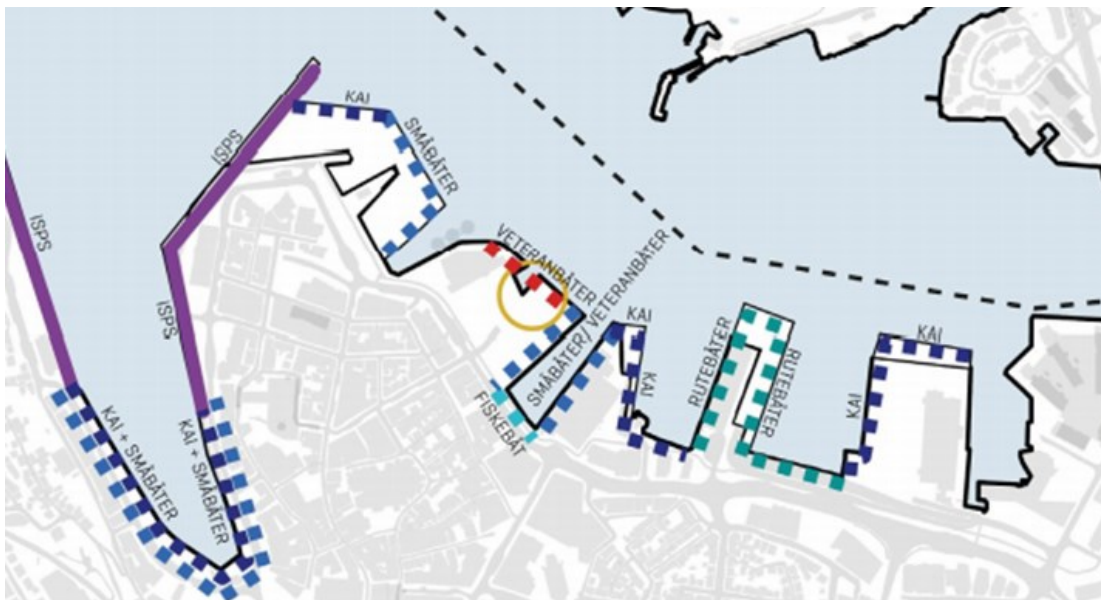
Temakart aktive første etasjer

Figur 4 Utklipp temakart sentrumsplanen (spisset på Holmen og Østre Havn) (kommunedelplan for Stavanger sentrum)

Kommunedelplan for Stavanger sentrum stiller også krav til områder som er utsatt for havnivåstigning og legger til rette for en trinnvis utbygging av et sammenhengende flomvern. Sentrumsplanen har bestemmelser knyttet til sikringen av et sammenhengende flomvern på +2,06 moh. Høyden er basert på et dimensjonerende 200 års flomnivå, med tanke på fremtidig havnivå og stormflo.

I tillegg må det gjøres bølgeberegninger for de enkelte delområder. Etableringen av flomvernet skal sikres gjennom rekkefølgebestemmelser i reguleringsplaner, og høyden på flomvernet skal oppdateres i henhold til nasjonale tall for havnivåstigning og stormflo. Det skal i detaljreguleringsplaner utredes hvorvidt ekstreme bølger og ekstrem stormflo kan inntreffe samtidig.

Når det gjelder havnedriften har sentrumsplanen sikret løsninger som ivaretar fortsatt tilgjengelighet for både hurtigbåter, ferger, charterbåter, cruiseskip, beredskapsbåter, Kystverket, Forsvaret, fiskefartøy, lasteskip, historiske fartøy, offshorefartøy og fritidsbåter, samtidig som området utvikles med nye bebyggelse og nye byrom. Temakart for havn nedenfor, som er hentet fra sentrumsplanen, viser for eksempel hvordan bruken av kaiene kan fordeles mellom fartøygrupper og avgrensar ISPS-områder ("kaier for skip som går i internasjonalt farvann og krever gjerde"). Planen har også tydelige krav til driften av ISPS-sonene: Gjerdene skal kunne åpnes. Sonene som kan stenges for allmenn ferdsel, skal være åpne mest mulig av tiden.

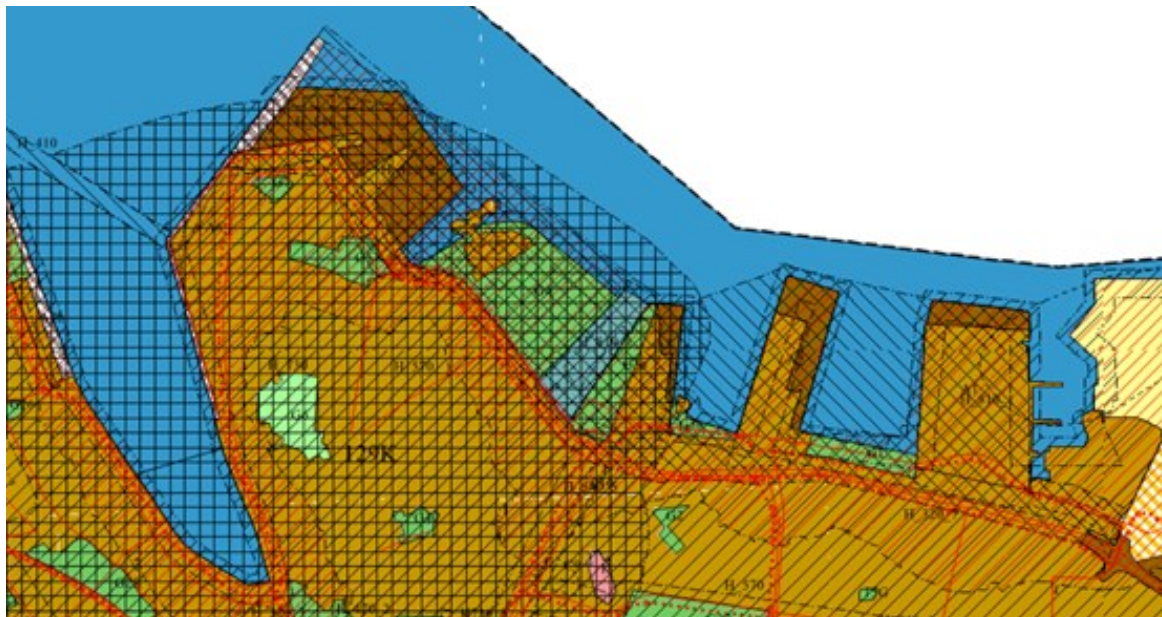


Figur 5. Temakart for havn som viser hvordan bruken av kaiene kan fordeles mellom fartøygruppene og avgrensner ISPS-områdene. (Sentrumsplanen, Stavanger kommune)



Sentrumshavn er i aktiv bruk av mange forskjellige typer fartøy (Stavanger kommune)

3.1.2 Alternative vurderinger



Figur 6 Vedtatt kommunedelplan for Stavanger sentrum

Hovedgrepene og kriteriene i Sentrumsplanen ligger til grunn for strategier og plangrep i planprogrammet for Holmen og Østre havn. Strategien i planprogrammet innebærer i hovedsak en utdyping og detaljering av hvordan hovedgrepene kan realiseres. Dette skal bidra til en mer avklart og forutsigbar gjennomføring av sentrumsplanens hovedgrep.

Samtidig er det også forutsatt i sentrumsplanens bestemmelse §1.1 at det felles planprogrammet for Holmen og Østre havn skal vurdere og presentere noen alternative byformingsløsninger for bebyggelse, havnepark, flomvern og byliv innenfor sentrumsplanens rammer.

Basert på bestillingen ovenfor åpner planprogrammet for noen alternativsvurderinger som vil innebære at handlingsrommet i sentrumsplanen avgrenses noe, for eksempel med hensyn til byggehøyder. Andre anbefalinger kan resultere i noe avvik fra sentrumsplanens hovedgrep i påfølgende detaljregulering, for eksempel etablering av Holmenparken og lokalisering av vendepunkt for buss.

Følgende alternativer er aktuelle:

- Jorenholmen – justering av rammer vedrørende parkeringshus;
- Holmen – alternativ vurdering knyttet til uterom
- Holmen - alternativ vurdering knyttet til byggehøyder
- Bekhuskaien – alternativ vurdering knyttet til byggehøyder
- Lokalisering av vendepunkt og terminal for buss
- Utforming av flomvernløsninger

Jorenholmen - justering av rammer som gjelder parkeringshus

Endringene er knyttet til Jorenholmen og Fiskepiren og innebærer at parkeringshus på Jorenholmen blir foreløpig opprettholdt i stedet for at dette omdisponeres til byrom og sentrumsformål i henhold til sentrumsplanen. Dette har allerede blitt avklart i politisk sak 136/20 Planprogram Holmen og Østre havn - Justering av rammer for parkering Jorenholmen og Fiskepiren.

Hovedgrunn til justeringen:

- Ny landvinning på Fiskepiren ansees som lite realistisk per i dag. Forslaget om landvinning ble lagt inn i sentrumsplanen for å tilrettelegge for anløp av Hurtigruten. Det ble dermed behov for å forlenge kaien, og ved å samtidig øke bredden ble det lagt inn et stort parkeringshus. For å

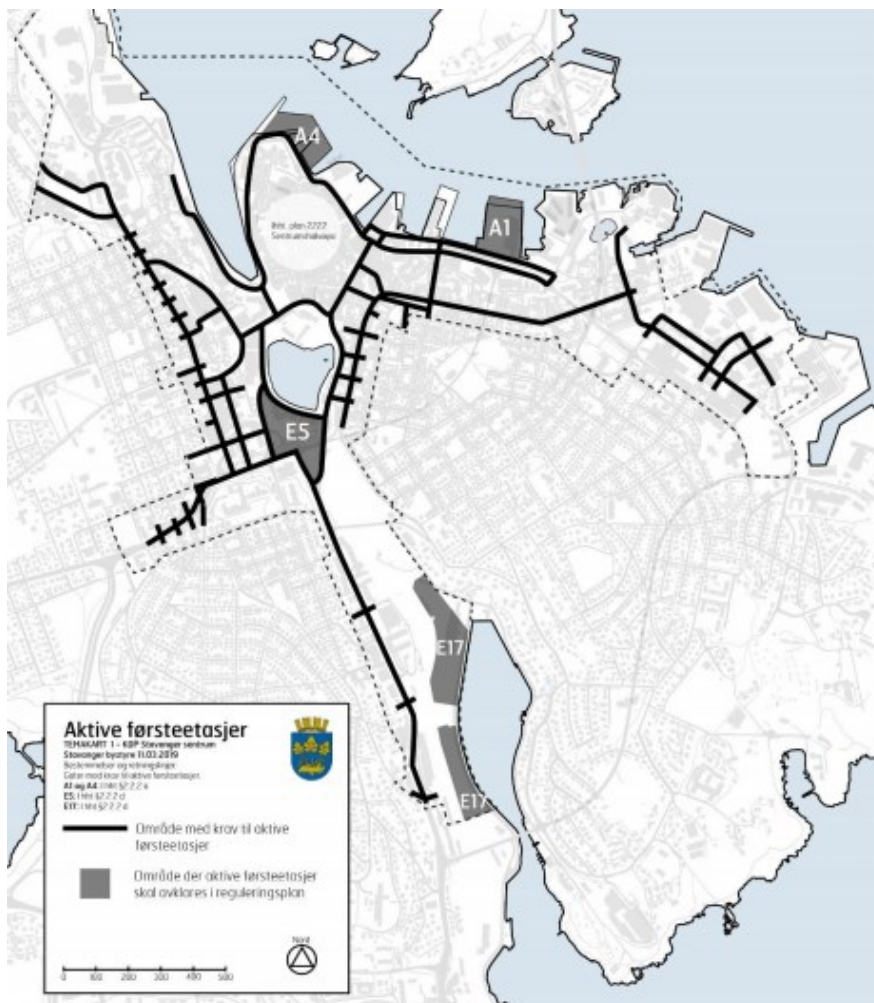
bidra til å gjøre utvidelsen realiserbar, ble det lagt inn et høyhus ytterst på nye Fiskepiren. Hurtiguteanløp ble ikke en realitet på grunn av en ny konsesjonsordning, i tillegg til at FjordLine fikk seile til Bergen med gods- og persontransport. Høyhuset ble også tatt ut av sentrumsplanen på grunn av en innsigelse. Opprinnelig årsak til behov for forlengelse av kaien og økonomisk grunnlag er dermed bortfalt. Gjenværende mulighet for bebyggelse og parkeringshus er dermed ikke tilstrekkelig for realisering av landvinningen.

- Rivning av eksisterende p-hus på Jorenholmen og ny-etablering av et nytt p-hus på Fiskepiren er svært kostbart. Stavanger Parkering har dokumentert at det ikke er økonomisk forsvarlig/mulig å rive og å bygge et nytt parkeringshus etter en totalvurdering av investeringskostnader.
- Trafikkutredningen viser ellers at et anlegg med 800 parkeringsplasser skaper mye trafikk som ikke lar seg forene med et mobilitetspunkt.

Basert på punktene ovenfor forventes omdisponering fra parkeringshus til byrom og sentrumsformål foreløpig. Grepet opprettholdes imidlertid i sentrumsplanen, ettersom omdisponeringen kan bli aktuell igjen på et senere tidspunkt.

Holmen – Alternativ vurdering knyttet til uterom

Påfølgende plan og arkitekturkonkurranse for Holmen skal ivareta sentrumsplanens hovedgrep for området, herunder utbyggingsambisjoner, kvalitetskriterier og tilrettelegging av attraktive byrom og bygater. Det vurderes som viktig å sikre hovedgrepet med bygater og aktive fasader langs veistrekket i Holmen og Østre havn for å sikre aktivitet, bymessighet og byliv i henhold til vedtatt sentrumsplan.



Figur 7 Temakart aktive fasader. Temakart fra sentrumsplanen viser hvor det skal planlegges for aktive fasader. (Kommunedelplan for Stavanger sentrum)

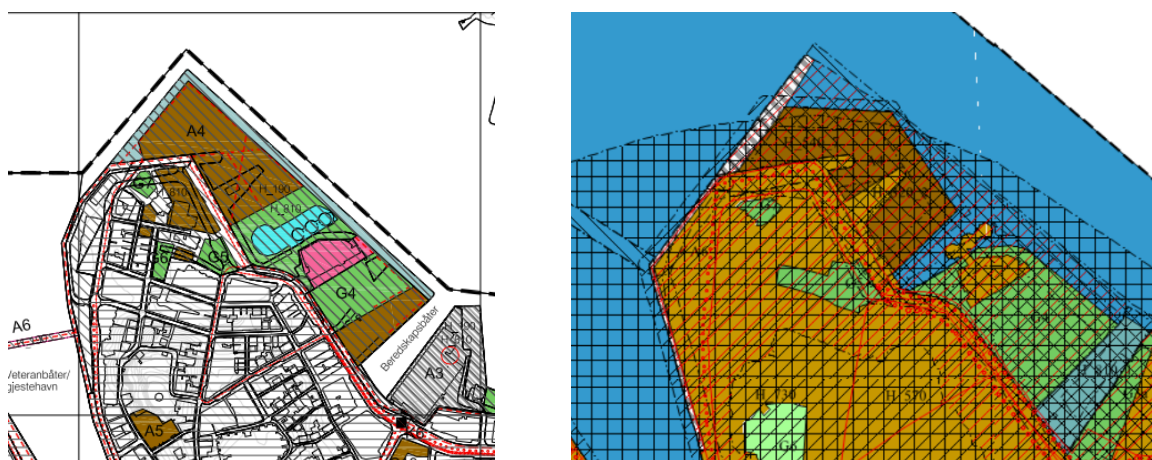
Temakart fra sentrumsplanen viser hvor det skal planlegges for aktive fasader og bygater. Her skal bebyggelsen i hovedsak legges inn mot fortauskanten langs gateløpet.

Planprogrammet inneholder likevel en anbefaling om å vurdere muligheten for å samle deler av bebyggelsens nødvendige uteareal for den kommende nye bebyggelsen på Holmen langs Verksalmenningen i «Holmenparken» gjennom kommende arkitektkonkurranse og påfølgende detaljregulering for området. Dette anbefales utredet fordi åpning for park på Holmen med kobling mot Holmeallmenningen kan gi grønn sammenbinding av eksisterende og nye områder, og vil kunne dekke felles uteareal for eventuell boligutbyggingen på Holmen. Dette kan vurderes som et alternativ til annen løsning av byrom/gateløp med bebyggelse trukket helt in til gateløp i hht. sentrumsplanen.



Figur 8 kartutsnitt anbefalingskart som viser forslag om et nytt grøntdrag langs Havneringen i tilknytning til Holmeallmenningen

Det er tidligere vurdert i høringsforslag til sentrumsplanen (2014) å fylle ut og å tilrettelegge for større grøntarealer i dette området, uten at det ble vedtatt i det endelige planforslaget for Stavanger sentrum i 2019. Den vedtatte sentrumsplanen viser ikke et grøntområde som eget formål på denne strekningen. Det er likevel anbefalt å vurdere et alternativ med et sammenhengende grøntareal i påfølgende plan- og designkonkurranse og detaljregulering, ettersom stedsanalysen har avdekket at Holmenparken vil kunne utgjøre et viktig bindeledd mellom sentrumshalvøya og nye kvartaler på Holmen, med videre kobling til grønn trasé mot Valberget..



Figur 9 Utsnitt av høringsforslag av sentrum 2014. Her var det planlagt et grøntdrag i tilknytning til Holmen/Havneringen, som del av en større utfylling. Vedtatt KDP Sentrum fra 2019 viser området uten parkdrag langs Havneringen.

Holmen - alternativ vurdering knyttet til byggehøyder

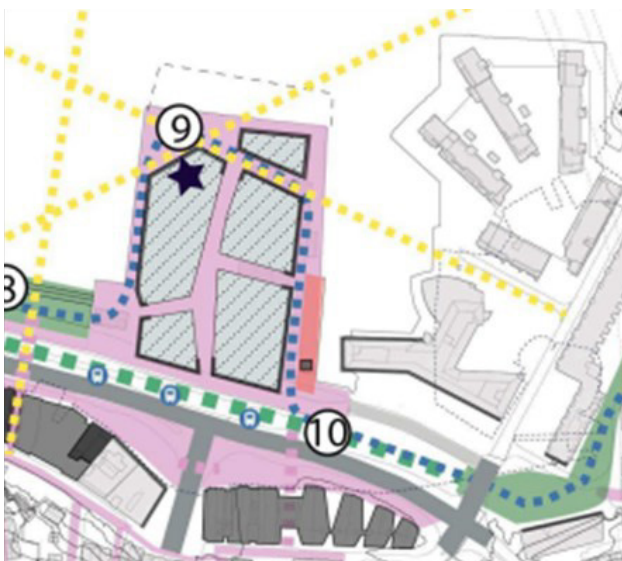
I tillegg til alternativsvurderingen som gjelder Holmenparken er det anbefalt i planprogrammet at plan og design konkurransen for Holmen bør utrede og legge til grunn en bebyggelse med 3-4 etasjer i dette området.

Bebyggelse med 3-4 etasjer innebærer en alternativsvurdering som avgrenser handlingsrommet i vedtatt sentrumsplan ettersom etasjehøydene opprinnelig er satt til 3-6 etasjer på Holmen.

De reduserte byggehøydene med 3-4 etasjer er anbefalt fordi arbeidet med stedsanalysen avdekker at det kan bli utfordrende å sikre nødvendige kvaliteter med bygg i øvre del av høydeskalaen i sentrumsplanen. Det er fremhevet i stedsanalysen at det er ønskelig å videreføre en gatestruktur som ivaretar en menneskelig skala. Sammen med et ønske om å ivareta byrommets proporsjoner, sol- og vindforhold anbefales det derfor primært at bebyggelsen settes noe lavere (til maksimalt 4 etasjer).

Samtidig er det klart at reduserte byggehøyder og mindre bygningsvolumer vil utfordre den økonomiske bæreevnen. Endelige byggehøyder, størrelser, arealer, romligheter og gjennomføringsevne må derfor vurderes grundig og mer detaljert i arbeidet med detaljreguleringsplanene og plan- og designkonkurranse. Det er også ønskelig og forventet at det kommer innspill til dette i forbindelse med høringen av planprogrammet.

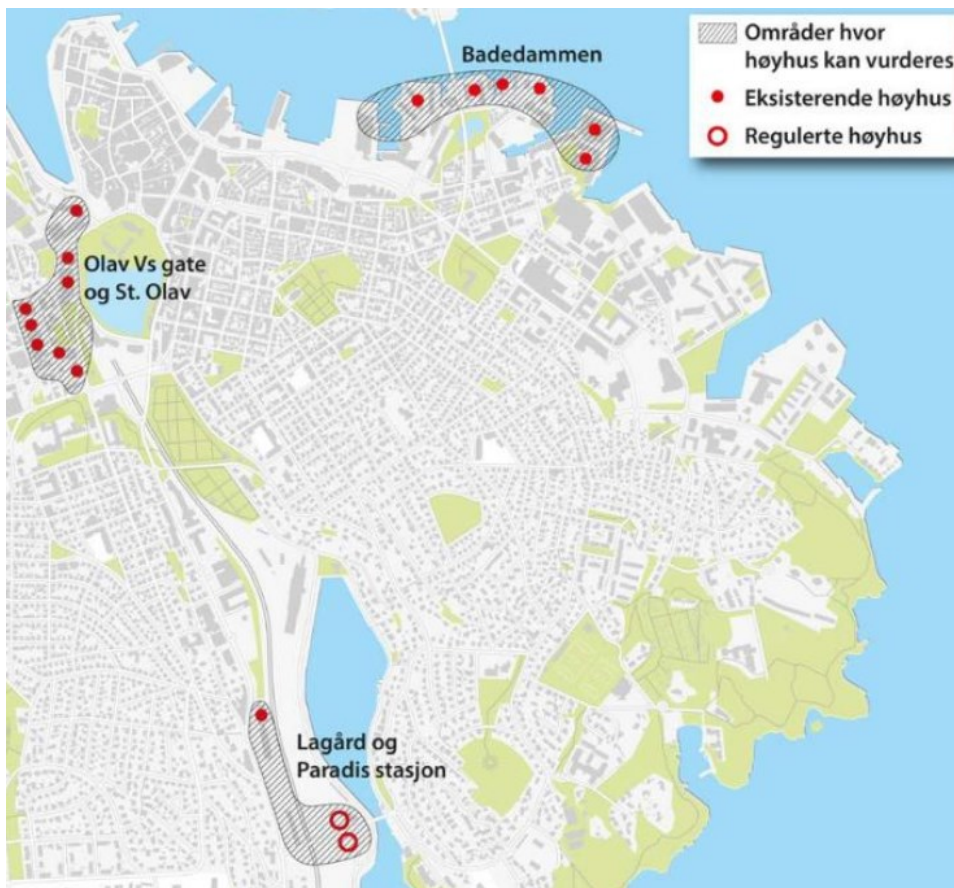
Bekhuskaien – Alternativ vurdering knyttet til byggehøyder



Figur 10 Kartutsnitt anbefalingskart stedsanalysen Bekhuskaien

Det er også vurdert behov for en alternativ vurdering som innebærer noe lavere bebyggelse for Bekhuskaien. Sentrumsplanen (§1.3.1 Høyhus, bestemmelsesområder H1-H3) og (§2.2.2 led a Område A: Havnefronten) åpner for en bebyggelse med 3-6 etasjer i dette området, med unntak av en sone som åpner for høyhus inntil 9 etasjer (kote 29) (illustrert i figur 16 nedfor) forutsatt en rekke kvalitetskriterier.

Som et alternativ til høydebegrensningene som er fastsatt i sentrumsplanen er det anbefalt å få utredet og legge til grunn et alternativ med 4-6 etasjer i området som helhet. Denne anbefalingen innebærer et alternativ som medfører at man går vekk fra anbefalingen om å tilrettelegge for høyhus i deler av området jfr illustrasjonen (nedfor).



Figur 11 Illustrasjon fra arbeidet med sentrumsplanen som viser områder hvor kommunen vil kunne vurdere bygg over 8 etasjer på reguleringsnivå

Tilsvarende som for Holmen er bakgrunnen for anbefalinger er at en har gjennomført en arkitektfaglig vurdering av byggehøyder her i arbeidet med stedsanalysen for Holmen og Østre havn. Vurderingen tilsier at det vil være krevende å oppnå kvalitetskravene i sentrumsplanen dersom rammene for høyder settes i det øvre sjiktet av sentrumsplanen.

Det må imidlertid gjennomføres grundigere vurderinger av hvorvidt reduserte byggehøyder kan sikres uten at dette kommer til hinder for gjennomføringsevnen i en utbygging. Endelige størrelser, arealer, romligheter og gjennomføringsevne må derfor vurderes grundig og mer detaljert i arbeidet med detaljreguleringsplanene. Det ønskes og forventes innspill på også dette i høringen av planprogrammet.

Lokalisering av vendepunkt og terminal for buss

Sentrumsplanen har regulert snuplass og 3 venteplasser for buss på Holmen, på strekningen fra Elkjøp-bygget til DSD-bygget. Basert på oppdaterte analyser og funn i stedsanalysen er det anbefalt at en vurderer alternativ plassering av vendepunkt sør for Tollboden (dagens p-plass og rundkjøring) og mulighet for å dele snuplass og venteplasser for buss i påfølgende detaljreguleringsplan. Endelig avklaring om lokalisering og utforming av snuplass og venteplass for buss avklares i plan- og designkonkurranse for Holmen og påfølgende detaljreguleringsplan.

Utforming av flomvernløsninger

Planprogrammet peker på at utforming av flomløsninger bør avklares nærmere i det offentlig ledede flomvernprosjektet for sentrum med hensyn til terrengtilpasning, byform, byrom og landskap. Det anbefales at den historiske sjølinjen blir gjenkjennelig/lesbar i den videre utvikling av Holmen og Østre Havn.

3.2 Andre overordnende føringer

Utover rammene som er fastsatt i kommuneplan, sentrumsplanen og felles planprogram for Holmen og Østre havn skal detaljreguleringsplanene håndtere føringer og plangrep som er fastsatt i relevante fag- og tema planer og nasjonale og regionale føringer. Planene legger til grunn overordnende føringer som er gjeldende når den aktuelle detaljreguleringsplanen blir igangsatt.

Det vil også forventes at påfølgende detaljreguleringsplaner sikrer en mer konkret og detaljerte oppfølging av tema i gjeldende planer og regelverk. Oppfølgingen knytter seg til enhver tid gjeldende nasjonale, regionale og kommunale planer og avtaleverk som omfatter areal og transportplanlegging og samfunnsutvikling generelt, herunder:

1. Rikspolitiske krav og retningslinjer, for eksempel "Rikspolitiske retningslinjer" for barn og unge i planleggingen og "statlige planretningslinjer for differensiert forvaltninga av strandsonen langs sjøen" osv.
2. Byvekstavgift for Nord- Jæren
3. Regionalplan for Jæren og Søre-Ryfylke
4. Regional plan for folkehelse
5. Norm for utomhusanlegg i Sør-Rogaland
6. Vegnorm for Sør-Rogaland
7. Strategisk næringsplan for Stavanger
8. Miljø og Klimaplan for Stavanger
9. Kulturplan for Stavanger
10. Andre aktuelle

Det henvises til oppstartsmøter for detaljreguleringsplaner for å avklare nærmere det aktuelle rammeverket som skal ligge til grunn for den enkelte plan.

4 UTVIKLINGSSTRATEGI FOR HOLMEN OG ØSTRE HAVN

Utviklingsstrategien for Holmen og Østre havn beskriver tematisk hvilke plangrep som må legges til grunn på tvers av delområder for å sikre sammenhengende løsninger for flom og flomsikring, transport og mobilitet, byform og byrom, i henhold til sentrumsplanens målsetninger. Utviklingsstrategien utdyper hvordan overordnede strategier som er fastsatt i sentrumsplanen og andre overordnede strategidokumenter kan realiseres i dette området. I tillegg presenteres noen alternativsvurderinger som bør følges opp i påfølgende detaljreguleringsplaner.

Flere vellykkede grep har allerede gjort Havnefronten (som strekker seg fra Bjergsted til Østre havn) og havnen mer tilgjengelig og attraktiv over tid. Blå promenade, Geoparken, uteområdene ved Konserthuset og opprustingen av byrommene i indre Vågen er de viktigste grepene.

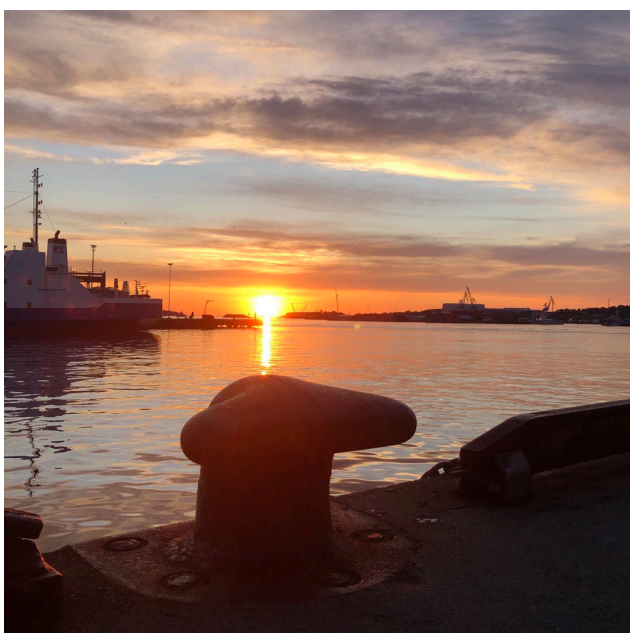
Videre har sentrumsplanen gitt mange viktige føringer og avklaringer som bereder grunnen for å videreutvikle og aktivisere området, blant annet gjennom ny utbygging, organisering og lokalisering av havnevirksomheten.



Oljemuseum med gjestehavn



Fiskepiren med båtterminalen



Kai og havnevirksomheter og utsyn mot sjøen knytter sentrum til sjøen



Byfjorden gir havnefronten en følelse av frihet.

Sentrumsplanen viser også at Stavanger kommune har et høyt ambisjonsnivå for fremtidig utvikling i området. Det er allerede avklart gjennom sentrumsplanens satsning og ulike gjennomføringsgrep (nærmere omtalt i kapittel "Gjennomføringsstrategi") at kommunen vil samarbeide med alle involverte parter for å videreutvikle en havnefront:

- Der byen stolt viser fram og utvikler dens historiske identitet som sjøfarts-, industri- og trehusby
- Der kommunen på en effektiv og miljøvennlig måte løser byens sjøtransportbehov balansert mot byens behov.

Før området detaljreguleres på ulike delområder og kommunen viderefører sitt arbeid med å utvikle området er det likevel viktig å avklare nærmere hvordan ambisjonene for Holmen og Østre havn kan ivaretas gjennom konkrete planløsninger på tvers av delområdene.

4.1 Strategi for flomvern og flomsikring i Holmen og Østre Havn

Det er allerede fastsatt i sentrumsplanen at sentrumsområdet må ivaretas gjennom et helhetlig flomvern som sikrer at området beskyttes mot flom og havnivåstigning. Flomvernet skal sikre framtidig byliv, trygge byrom og fortsatt nærhet til sjø.

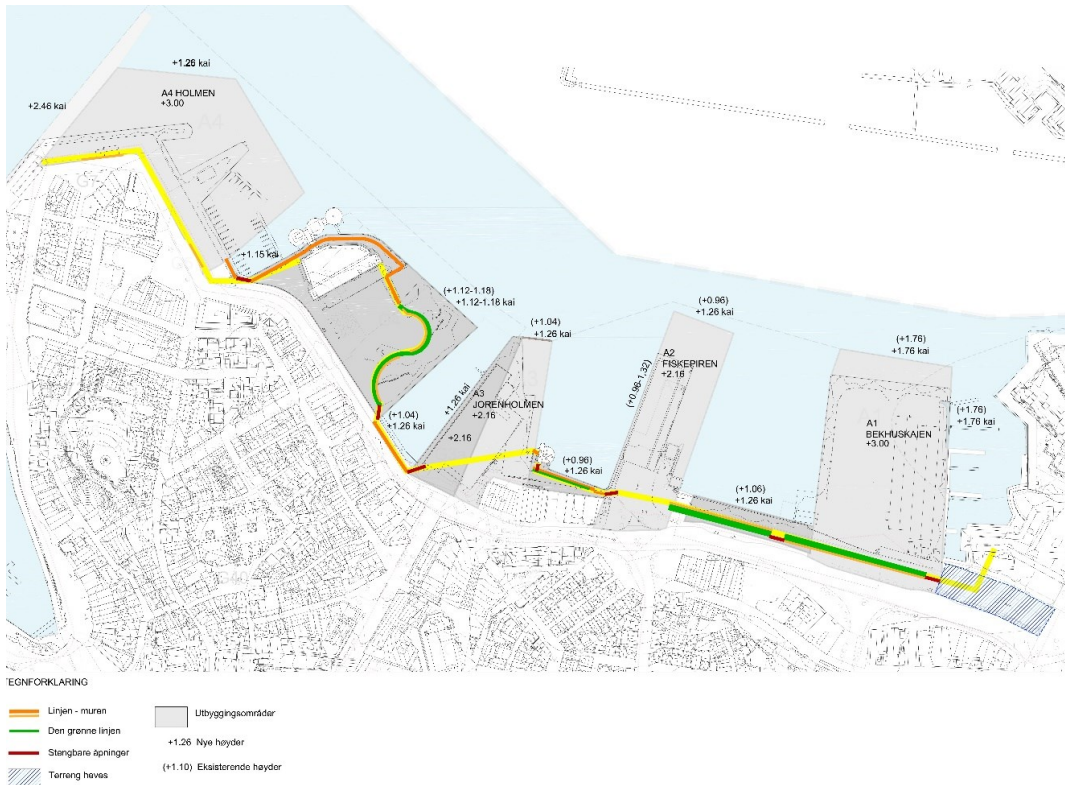
Flomvernet sikrer at det fortsatt er mulig å ta en tur på Blå promenade, ha festivaler i Vågen, sykle eller kjøre rundt Havneringen, selv om havet skal stige. På grunn av plasseringen ved sjøkanten spiller området i strategisk planprogram for Holmen og Østre Havn en viktig rolle til å beskytte Stavanger sentrum med sine aktiviteter mot et framtidig høyere havnivå. Samtidig skal også havnedriften i området ivaretas.

Hovedstrategien for å løse flomvernproblematikken best mulig er

- Å legge bakken høyere når det bygges ut ved Bekhuskaien og Holmen,
- Ved å heve kaianten når dette kreves av sjøfarten.
- Å kombinere dette med en spuntvegg ned i bakken som beskytter bakenforliggende byen og som skal hindre vannet i å komme under flomvernet gjennom porøse landmasser i kombinasjon med en stedstilpasset flomvernløsning på bakkenivå (f. eks en voll, mur eller liknende).

Dagens havnedrift er likevel avstemt på dagens kai høyder. Framtidig flomsikring knyttet til feltutvikling og eksisterende byen bak i havneområdet må ta hensyn til havnedrift til enhver tid. Det betyr at det ved feltutvikling ved kaiene ikke nødvendigvis er bakken som kan heves med en gang. Det er nødvendig med stedstilpassede løsninger og kombinerte løsninger som tar hensyn til både pågående havnedriftsvirksomheter og krav med hensyn til flomvern for ny bebyggelse. Det kan være nødvendig med tilpassede løsninger for å ta inn overgangen i terreng høyder.

Plassering av flomvern for å beskytte bakenforliggende byen må også vurderes nøye. I tillegg kommer tekniske utfordringer ved blant annet måte hvordan kaiene og arealer bak er bygd opp. Flomsikring i havneområdet er dermed en komplisert oppgave. Det er derfor foreslått et todelt flomvernprosjekt som skal utrede dette nærmere. Se også punkt 4.1.3.



Figur 12 Helhetlig flomvernprinsipp. Kartet viser foreløpig anbefaling til lokalisering. Flomvernprosjekt del 1 vil nyansere og komplementere bildet videre, etter at mer tekniske detaljer samt grunnforhold blir tydeligere.

I påfølgende underkapitler er det utypet hvordan denne strategien kan ivaretas gjennom konkrete plangrep og et offentlig ledet flomvernprosjekt.

4.1.1 Etablering av spuntvegg og flomsikringstiltak

Felles planprogram har som ambisjon å sikre at nye utbyggingsprosjekter, inkludert byrom kan gjennomføres tross stormflo og havnivåstigning (TEK 17). Flomsikring skal beskrive hvordan nye utbygginger samt tilstøtende byrom kan innpasses i eksisterende byen tross krav om flomvern. Videre skal flomsikringstiltak ivareta og sikre fremtidige og eksisterende byrom og bebyggelse mot havnivå stigning på en forsvarlig måte.

For å ivareta ambisjonene og sikre eksisterende byen anbefales etablering av en vanntett underjordisk spuntvegg gjennom porøse utfyllinger i kombinasjon med et flomvern over bakken. Løsningen innebærer også åpninger over bakken som kan stenges i perioder med høy sjøvanstand og en kombinasjon av åpne og lukkede overvannsbasseng (med pumpesystemer) på by-/innsiden som samler overvann og drensvann i perioder med lukket flomvern og høy sjøvanstand.

Spuntveggen bygges gradvis og etappevis ut i området med et mål om at hele underjordiske spuntveggen skal stå ferdig til ca. 2050.

Når flomvernet under bakken etter hvert er etablert og er vanntett, skal det også bygges opp et stedstilpasset overjordisk element oppå spuntveggen slik at elementet og spuntveggen utgjør et nær 100 % tett gardin mellom sjøen og områdene bak. Overjordisk flomvern etableres etter 2050, når havnivå krever dette eller tidligere dersom dette er ønskelig og tilpasset utbyggingen i området.

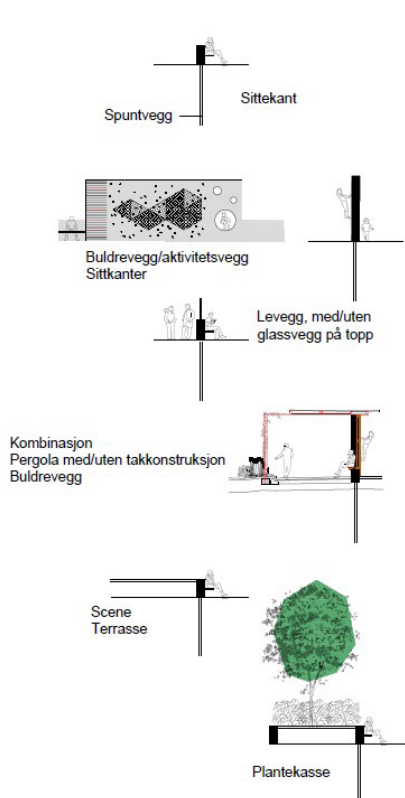
Fremtidige feltutbygging på Holmen og Bekhuskaiaen vurderes gjennomført gjennom terrengheving. Ved et todelt flomvernprosjekt skal sammenheng vurderes.

Teknisk vurdering (blant annet grunnforhold og forvitring av spuntveggen), lokalisering av spuntveggen og øvrige flomsikringstiltak vurderes nærmere i det todelte flomvernprosjektet (se punkt 4.1.3).

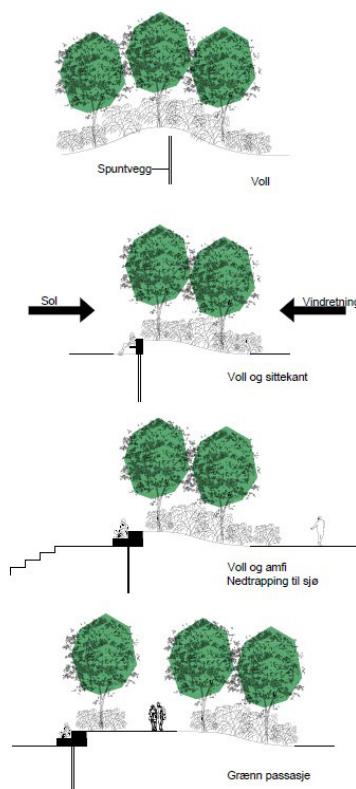
4.1.2 Tilpasninger til terreng og byrom

Det blir et viktig, prioritert hensyn i det videre arbeidet med å utrede og detaljere løsninger som sikrer at flomvernet bidrar til å skape gode kvaliteter i bylandskapet, der den historiske sammenhengen mellom by og sjø brytes. Det er en ambisjon at flomvernet skal bidra til nye kvaliteter langs havnefronten, for eksempel gjennom terrengformgivning og i det romlige samspillet med Blå promenade. Flomvernet i byrommet skal utformes attraktivt, for eksempelvis som sitteflater, romskapende element ifm. lek eller sportsaktivitet eller som grønne opphøydre arealer. Dersom flomvernet utformes høyere enn dets minimumskrav, må denne plasseringen ikke være i siktakser. Overgangen til sjø og flomsikring kan utformes på mange forskjellige måter. Det henvises til figurer nedfor.

Tilpasning og utforming av flomsikringstiltak under- og over bakken håndteres som del av offentlig ledet flomvernprosjektet.



Figur 13 Overjordisk flomvernprinsipp med elementer

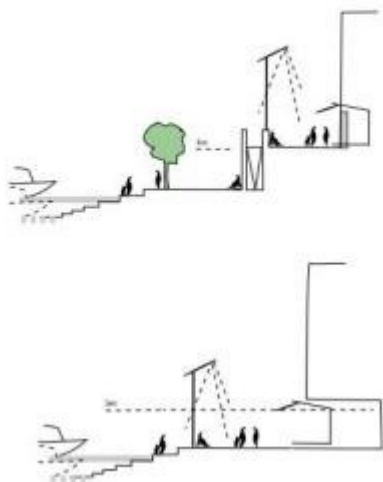


Figur 14 Overjordisk flomvern prinsipp med hevet terrengløsninger

Traseen og utformingen skal tilpasse seg stedlige forhold, og viktige siktlinjer og gangakser bør ivaretas. For noen byrom kan risiko for flom og stormflo være akseptabelt. Dette må vurderes med

en risiko- og sårbarhetsanalyse. Avvik fra TEK 17 (eller en til enhver tid gjeldende retningslinje) må imidlertid vurderes og fastsettes med tidsmessige rekkefølgekrav.

OVERGANG TIL SJØ / FLOMSIKRING



Figur 15 eksempel hvordan utbygging og flomsikring kan innpasses og kan skape en fin overgang fra sjø til by

4.1.3 Todelt flomvernprosjekt

For å sikre gjennomføring av et helhetlig flomvern med velfungerende og attraktive løsninger i sentrumsområde, anbefales det et kommunalt ledet to-delt flomvernprosjekt som håndterer nødvendige tilleggsanalyser og finansieringsmodell for gjennomføring av flomvern før 1. gangsbehandling av detaljreguleringsplaner i området. Den første delen av prosjektet håndterer utredninger, planløsninger og finansiering av flomhåndtering i Holmen og Østre havn området. Del to håndterer tilsvarende problemstillinger i øvrige deler av sentrum.

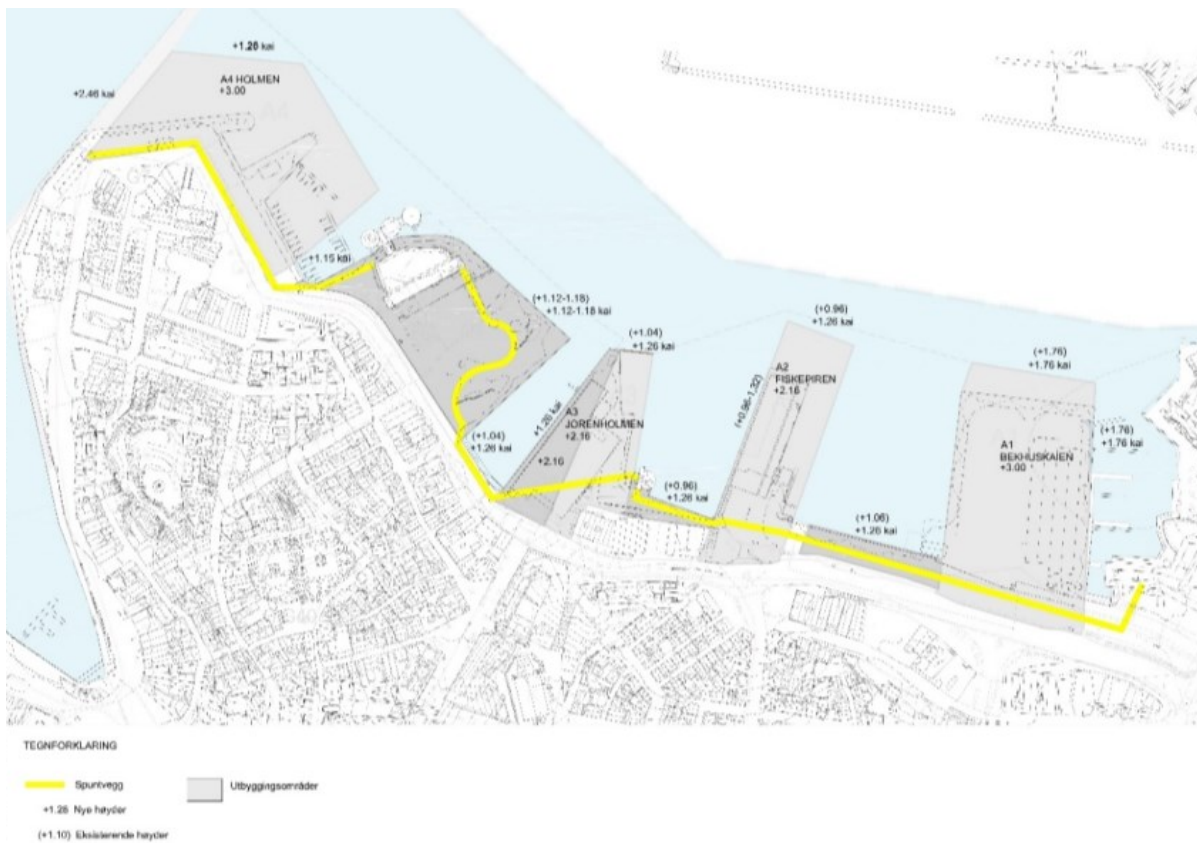
Flomvernprosjektet skal utrede viktige forutsetninger som vil legge grunnlag og føringer for detaljreguleringsplaner. Det forutsettes at disse ikke kan førstegangs behandles før flomvernprosjektet er ferdigstilt ettersom viktige avklaringer og utredninger knyttet til flomvern må foreligge før det er mulig å vurdere planløsninger i den detaljreguleringsplaner.

Formannskapet har vedtatt igangsettelse av det todelte flomvernprosjektet 29.4.2021.

Nærmere utdypning om innhold og forutsetninger i de videre utredningene som skal gjennomføres i flomprosjektet er beskrevet i vedlagt flomrapport (Norconsult Flomvern Holmen og Østre havn, versjon 04, 07.09.2020 og sak 68/21 Oppfølging av sentrumsplanen: flomvernprosjekt Stavanger sentrum og kapittel om gjenstående utredninger i dette planprogrammet.

4.1.4 Lokalisering av spuntveggen

Foreslått lokalisering av spuntveggen kommer frem av illustrasjonen nedfor. Hovedlinjen følger i hovedsak nordvestsiden av trafikkarealet. Spuntveggen bygges gradvis og etappevis ut. Tiltaket utvikles over tid med et mål om at hele spuntveggen skal stå ferdig til ca. 2050. Spuntveggen avsluttes litt høyere enn terrengnivå, anslagsvis 1.3 - 1.7 m NN2000. Flomvernprosjekt del 1 skal vurdere lokalisering av flomvernet nærmere. I flomvernprosjekt del 1 skal også tekniske utfordringer, finansiering og tilpasninger til byform og byrom vurderes nøye.



Figur 16 Mulig lokalisering av spuntveggen. Kartet viser foreløpig anbefaling til lokalisering. Flomvernprosjekt del 1 vil nyansere og komplementere bildet videre, etter at mer tekniske detaljer samt grunnforhold blir tydeligere.

4.1.5 Hensyn til havnevirksomheter

Utover premissene som er fastsatt ovenfor er det forutsatt at utbyggingsområder og trafikkhovedårer til enhver tid må være tilgjengelig, samt at havnevirksomheter må kunne driftes.

4.2 Strategi for byrom i Holmen og Østre Havn

Sentrumsplanens grep for byrommene er å legge til rette for flere nettverk av byrom å være i og ferdes gjennom, og stille krav til forbedringer i eksisterende byrom. Byrommene i sentrumsplanen omfatter bygater med aktive fasader, byliv. Ferdsel og opphold er hovedfunksjon, samtidig som områdene i størst mulig grad bør gi rom for natur- og kulturopplevelser, med gode møteplasser og naturbaserte løsninger. Byrommene skal være gå- og sykkelvennlige. Flere skal ha innslag av vann, trær og planter for å gjøre dem attraktive.

I strategisk planprogram for Holmen og Østre havn videreføres sentrumsplanens hovedgrep gjennom mer en mer utdypende strategi som innebærer at byrommene skal være tilgjengelige for alle, fungere som møteplasser, sikre og ivareta forbindelser både gjennom og mellom deler av sentrum og fungere som kilder til naturopplevelser for barn og voksne.

Den utdypende strategien i stedsanalysens i planprogrammet bygger på vurderinger og anbefalinger i stedsanalysen for Holmen og Østre havn. Her har en konkludert med fem elementer, som

kan bidra til en sammenheng og attraktivitet for hele planområdet med tanke på byrom og byform. Dette gjelder:

- **Sammenhengende byromsnettverk** som sikrer samhørighet mellom dagens struktur og de nye utbyggingsområdene
- **Blågrønn struktur** med grønne byrom og koblinger mot og langs sjøen
- **Kulturminner** som blir vektlagt for å sikre historiske sammenhenger og stedsidentitet
- **Byggehøyder** som ivaretar bylandskapets karakteristiske trekk
- **Variert arealbruk og funksjoner** som aktiviserer området

I påfølgende underkapitler og påfølgende kapittel om "Byform" er det utdypet hvordan disse sammenhengende kvalitetene kan ivaretas gjennom konkrete plangrep.

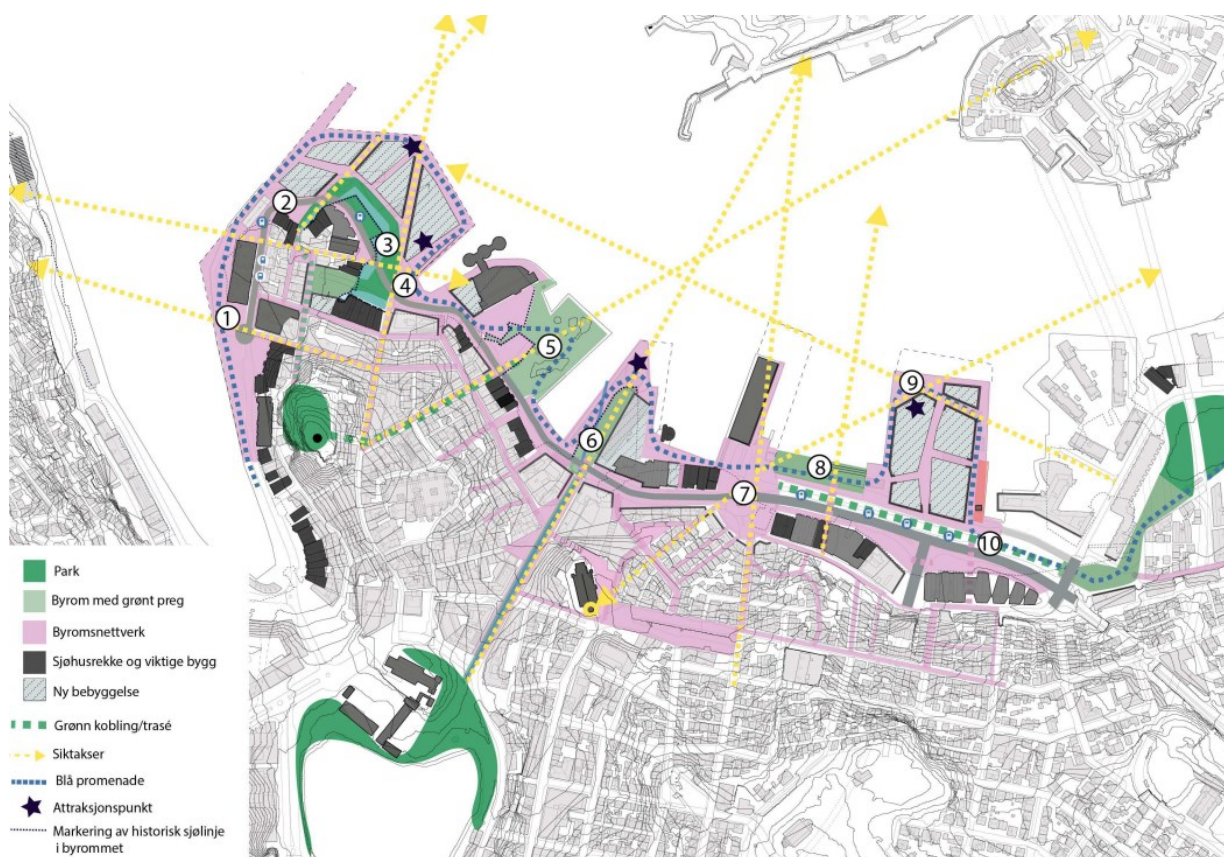
4.2.1 Sammenhengende byromsnettverk

Hovedstrategien for byrom er å etablere et sammenhengende byromsnettverk mellom dagens struktur og de nye utbyggingsområdene, med utgangspunkt overordnende i det overordnende byroms-nettverket som er fastsatt i sentrumsplanen (figur 28). På denne måten vil den eksisterende byen kobles sammen med havnefronten og sentrum koples sammen med Stavanger øst langs sjøen. Utviklingen av planområdet vil videreutvikle og forsterke de elementene, som allerede finnes i byen i dag.



Figur 17 Temakart byrom sentrumsplanen. Byromsnettverket i sentrum viser sammenheng mellom gågater, parker, gater med aktive førsteetasjer, sykkelveier og gangveier

Det vektlegges at Havnefronten trenger et sammenhengende og finmasket byromsnettverk som knytter seg på det nettverket sentrum har fra før. For å sikre dette er det anbefalt et mer detaljert **byromsnettverk**¹ som binder sammen gang og sykkelforbindelser, grøntarealer og møteplasser i stedsanalysen for Holmen og Østre havn. Dette nettverket kommer frem av stedsanalysens samlede anbefalingskart nedfor.



Figur 18 Samlet anbefalingskart (Stedsanalyse for Holmen og Østre Havn)

For at byromsnettverket skal tilpasses menneskene i byen og utvikles med høy kvalitet, er det særlig fem kriterier som er viktige å ta hensyn til:

- **Brukbarhet** - inneholder funksjoner som gjør byrommene attraktive å bruke
- **Nærhet** - korte avstander og tilgang til ulike typer byrom
- **Sammenkoblinger** - gode forbindelser og byrom for mobilitet
- **Kvalitet** - stedskvaliteter og fysisk kvalitet i byrom
- **Bynatur** - blågrønne kvaliteter, urbant friluftsliv og klimatilpasning

Attraktive byer trenger gode byrom for innbyggere og besøkende. Byrommene skaper trivsel i hverdagen og bidrar til en levende by. Byrom bør invitere til opphold og aktivitet for alle brukergrupper, og formes med vekt på trygghet og attraktivitet. Byrom og bygninger bør plasseres og formes slik at de legger best mulig til rette for byliv. Byrom er mellomrommene, de urbane rekreasjonsområdene og fellesskapets møteplasser til hverdag og fest. Gode byrom fungerer som byens lim og gjør stedene mer levende og inkluderende. De fremmer byliv og aktiviteter og gjør det attraktivt for lokalbefolkningen, besøkende og næringslivet.

¹ Byromsnettverk er et nettverk av infrastruktur (gater, plasser, parker, blågrønne områder og gang og sykkelforbindelser). Dette er forbindelser som folk benytter til og fra sine målpunkter i hverdagen. Nettverket utformes slik at det også kobler sammen nabolag, bydeler, tettsteder og grender til en sammenhengende helhet.

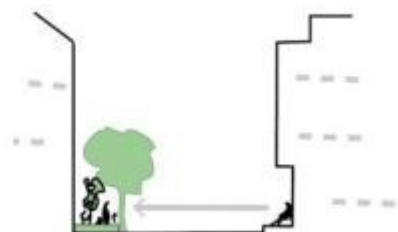
Det forutsettes at påfølgende detaljreguleringsplaner sikrer gode oppholdskvaliteter i de offentlige byrommene. Viktige faktorer som påvirker kvalitet og atmosfære i offentlig byrom beskrives mer utdypende i stedsanalysen med tilhørende anbefalingskart.

Det legges til grunn som et generelt prinsipp at By- og gaterom skal ha en menneskelig skala og romlighet. Videre er det viktig å sikre de eksisterende historiske kvalitetene, som sjøhusrekken og allmenningene, for å sikre stedsidentiteten i by- og gaterommene.

4.2.2 Kantsone

Omsorgen for kantsonen må utarbeides i alle planløsninger. Det skal være et bevisst valg for overgangen mellom offentlig og privat. Kantsoner kan skape opplevelsesrike rammer for sosial aktivitet, forbedre det fysiske miljø (grønne omgivelser), reduserer stress og øker generelt velbefinnende. Private hager langs gater bør ikke tillates.

KANTSONE



Figur 19 Kantsone. Forslag hvordan overgangen mellom private bygg og det offentlige areal kan utformes.

4.2.3 Blågrønn struktur

Det anbefales legge en blå blågrønn strategi til grunn for utviklingen i planområdet. Strategien favner både land og vann, herunder hvordan planområdet fysisk og visuelt er koplet sammen med havne- og fjordlandskapsrommene.



Figur 20 Temakart grønnstruktur (kommunedelplan for Stavanger Sentrum) og prinsippet for grønnstruktur i stedsanalysen for Holmen og Østre Havn.

Anbefalinger som kommer frem av temakart for blågrønne strukturer i stedsanalysen for Holmen og Østre havn skal legges til grunn som et drøftingsgrunnlag i påfølgende detaljreguleringsplaner, sammen med hovedgrep og strukturer som er fastsatt i sentrumsplanen med tilhørende temakart (figur 31).

Grønne elementer, som park, byrom med grønt og grønne koplinger, binder sammen områder i bystrukturen. Samtidig skal det maritime preget og den daglige havnedriften bevares.

Visjonen for Blå (Grønn) promenade videreføres i henhold til sentrumsplanen. Dette skal fungere som en sammenhengende gangpromenade nær sentrums sjølinje; et rekreativt uterom for både bevegelse og opphold. Promenaden forbinder sentrumshalvøya med Stavanger øst. Promenadens kvaliteter skal sikres, og det anbefales blant annet at promenaden fremstår sterkere romlig, med benker, vegetasjon, trær, belysning m.m., og ikke kun som et todimensjonalt element på kanten av land/vann. Tilstrekkelig bredde må også sikres. Det legges til grunn at promenaden skal være kjørbær. Der promenaden etableres på sambruksarealer for kai skal funksjonsbehov for havnedrift ivaretas. Videre er det viktig å hensynta at Blå (Grønn) promenade inngår som hensynssone Grønnstruktur i sentrumsplanen, der minimums bredde beskrives.

Den grønne aksene som er tegnet inn langs Verksalmenningen anbefales innarbeidet som en grønn forbindelse innenfor den planlagte bebyggelsen i området. Det er en tydelig intensjon i sentrumsplanen å utvikle denne strekningen med bebyggelse og bygater med aktive fasader. Det er ønskelig å innpasse beplantning, mindre inntrukne byrom og liknende i henhold til anbefalinger i stedsanalysen.

På Holmen anbefales et nytt grøntdrag i tilknytning til gateløpet/havneringen utredet som et mulig alternativ til bygater, fordi en park på Holmen med kobling mot Holmeallmenningen kan gi grønn sammenbinding av eksisterende og nye områder, og vil kunne dekke felles uteareal for utbyggingen på Holmen.

4.3 Strategi for byform i Holmen og Østre havn

Sentrumsplanen legger opp til en omfattende transformasjon og utbygging på Holmen og Østre havn. Intensjonen er å aktivisere dette området med nye beboere og arbeidsplasser, byrom og aktiviteter og et attraktivt sentrumsmiljø som samspiller på en god måte med havnevirksomheten. Det er planlagt at rundt 115 000 m² nytt utbyggingsareal kan bygges ut på Holmen, Jorenholmen, Fiskepiren og Bekhuskaien for å ivareta dette.

For å sikre kvalitet i denne utviklingen inneholder også sentrumsplanen ulike plangrep som skal sikre sammenhengende og attraktive byformsløsninger i Holmen og Østre havn. Sentrumsplanen inneholder blant annet krav om tilrettelegging av bygater, nye byrom, grønne forbindelser og kvalitetskriterier som skal legges til grunn ved ny bebyggelse.

Denne overordnede strategien for byformsløsninger er utdypet i planprogrammet med anbefalinger som innebærer at utbyggingsfeltene bør videreføre karakter og romlighet i nærliggende områder og tilføre nye kvaliteter.

Det er allerede lagt til grunn i sentrumsplanen at viktige faktorer som påvirker kvalitet og atmosfære i offentlig byrom skal sikres, eksempelvis bygningshøyder i forhold til bredde av gater, fasadeliv, deling av fasader, detaljgrad av fasader, orientering og materialbruk.

For å sikre kvaliteter og tilpasning ytterligere er det anbefalt i planprogrammet at den eksisterende kvartalsstrukturen som fins i sentrum bør videreføres, styrkes og bygges opp under byrom med sine gater og møteplasser, også i de nye områdene.

Visuell sammenheng og fysiske forbindelser (siktlinjer/atkomstportaler/etc.) til dagens sentrum skal hensyntas best mulig i utformingen av hvert kvartal/utbyggingsfelt. Samtidig skal kvartalet sin variasjon i fasadeuttrykk og takform opprettholdes og videreutvikles.

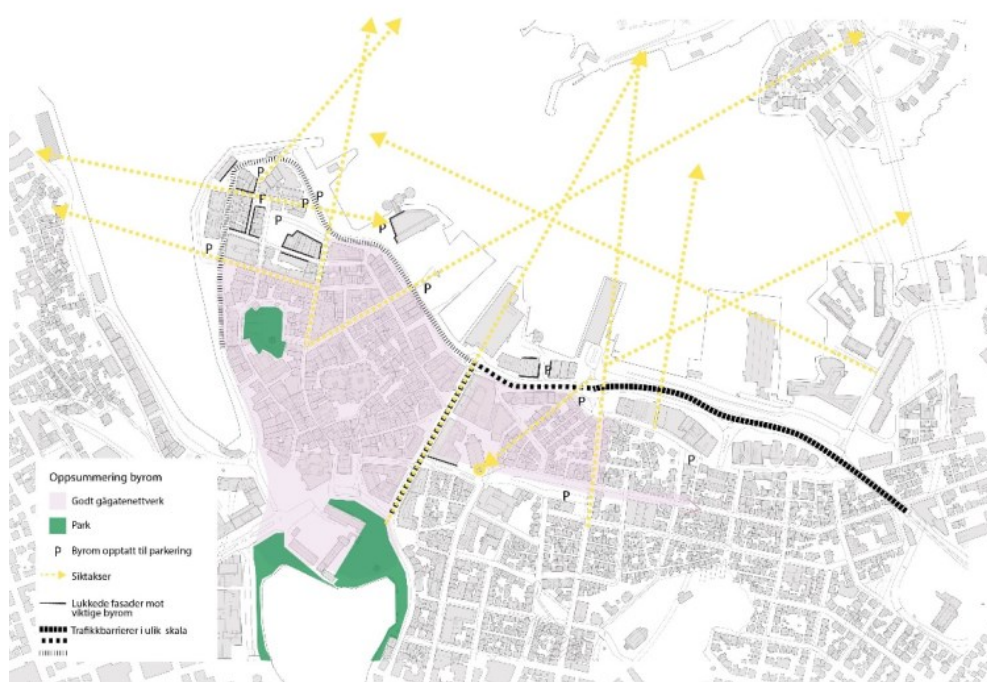
I tillegg til dette må også den samlede bebyggelsens proporsjoner, fasadeutforming, materialer og farger ivaretas. Det vurderes som viktig at bebyggelsen under ett skal fremstå med en menneskelig skala som innebærer god kontakt mellom bygninger og bygulv, og dermed oppfattes som sammenhengende, trygg og harmonisk av beboere og brukere.

Basert på anbefalingene ovenfor anbefaler planprogrammet at plan- og designkonkurransen for Holmen bør utrede og legge til grunn en bebyggelse med 3-4 etasjer i Holmen. Videre er det anbefalt å utvikle Bekhuskaien med 4-6 etasjer. Dette avviker fra sentrumsplanens rammer. Utdypende begrunnelser for dette grepet framkommer av avsnitt 4.3.2. og påfølgende tekst.

4.3.1 Visuelle forbindelser

Det vektlegges at visuell sammenheng og fysisk forbindelse til dagens sentrum må sikres best mulig i utformingen av hvert kvartal/utbyggingsfelt. Visuell forbindelse mellom dagens sentrum, planområdet og sjøen gir tilhørighet. Siktlinjene gi også mulighet for å koble planområdet fysisk og visuelt sammen med havne- og fjordlandskapsrommene foruten den eksisterende byen og bidrar til å strukturere den kommende byutviklingen.

For å sikre hensynene ovenfor er det anbefalt at siktlinjene som kommer frem av vedlagte temakart for byrom i størst mulig grad vektlegges og sikres i utformingen av byrom og bebyggelse i størst mulig grad i påfølgende detaljreguleringsplaner. Siktlinjer som er vist i dette kartet innebærer en ytterligere detaljering av siktlinjer utover dem som allerede er vist i sentrumsplanen. Utstrekningen av byromsnettverket i temakartet er imidlertid veiledende og skal avklares nærmere i arbeidet på påfølgende detaljreguleringsplaner.



Figur 21 Temakart byrom. Hentet fra stedsanalyse for Holmen og Østre havn.

4.3.2 Bebyggelsesstruktur og volumer

Ny bebyggelse på Holmen og Østre havn skal utvikles med attraktive byrom og gatemiljø i henhold til fastsatte hovedgrep i kvalitetskriteriene som Kommunedelplan for Stavanger sentrum.

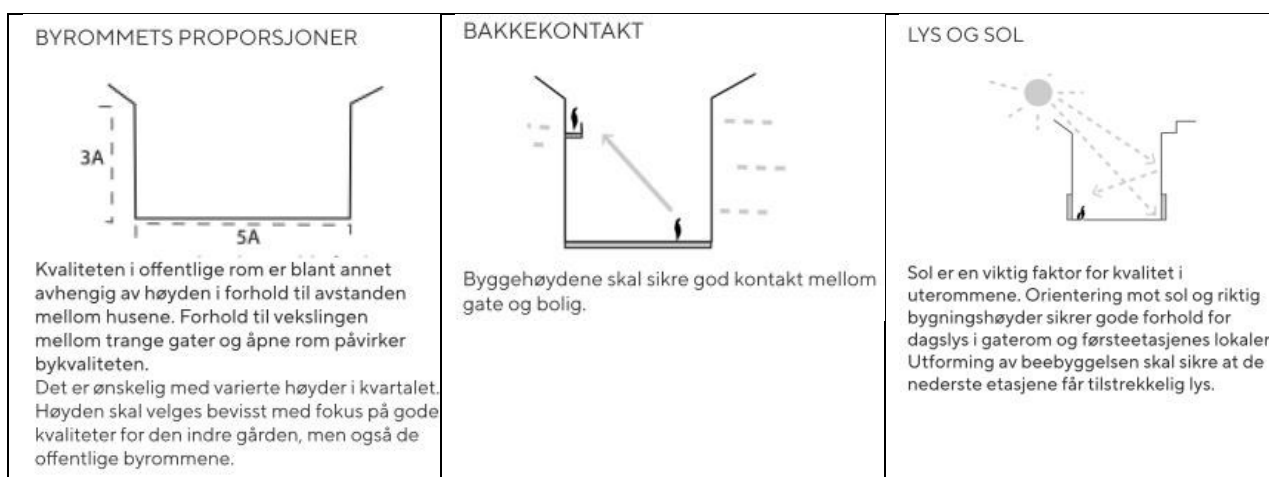
Rammer i sentrumsplanen

Et viktig hensyn ved plassering av ny bebyggelse i havnefronten har vært at utforming av bebyggelsen skal sikre kontakt mellom sjø, indre gateløp, Oljemuseet og sjøhusrekkene. Videre skal den nye bebyggelsen langs Havneringen, Verksgata og Verksalmenningen omforme gatene til bygater.

Oppstramming av gateløpene med den nye bebyggelsen er et viktig grep og sikret i bestemmelsene gjennom tilrettelegging for aktive fasader (§2.2.1, b) som sikrer at bebyggelse blir trykket helt inn til fortauet.

Høyder for bebyggelse skal variere mellom 3-6 etasjer i A1 og A4, med maksimal kote 22 i A1-A4 (§2.2.1 a) og inntil 9 etasjer / kote 29 m i et begrenset område for høyhus på A1.

Oppdaterte arkitektfaglige analyser som er gjennomført i arbeidet med stedsanalysen for Holmen og Østre havn konkluderer med at det vil være krevende å ivareta viktige hensyn til sol, skygge, bakkekontakt og byrommets proporsjoner dersom rammene for høyder settes i det øvre sjiktet av sentrumsplanen. Det vurderes som viktig at bebyggelsen under ett fremstår med en menneskelig skala som innebærer god kontakt mellom bygninger og bygulv dersom denne skal oppfattes som sammenhengende, trygg og harmonisk for beboere og brukere.



Figur 22 Viktige kvalitetskrav for å oppnå gode byform- og byrom

For å ivareta hensyn til sol, lys, bakkekontakt og byrommets proporsjoner med en menneskelig skala, anbefales en reduksjon i byggehøyder fra 3-6 etasjer (som er beskrevet i sentrumsplanen) til 3-4 etasjer i Holmen området. Videre er det anbefalt at Bekhuskaiaen utvikles med 4-6 etasjer. Dette avviker også fra sentrumsplanen som gir åpning for vurdering av et mindre, avgrenset høyhusområde med bygninger på inntil 9 etasjer i dette området.

Rammene i sentrumsplanen vil fortsatt ligge til grunn i påfølgende planprosesser. Det er imidlertid avklart gjennom planprogrammet at alternativet med en lavere bebyggelsesstruktur skal vurderes for områdene nevnt ovenfor. Dersom en legger opp til høyere utnyttelse eller byggehøyder vil det forutsettes god dokumentasjon på at kvalitet og hensyn til proporsjoner og menneskelig skala er oppnådd.

Det er også tydelig belyst i utredningene om gjennomførbarhet at reduserte utbyggingsvolumer vil medføre en vesentlig negativ konsekvens for gjennomførbarheten for området. Avklaringer om

byggehøyder, volumer og kvalitetskrav må derfor vurderes og avklares grundig mht. gjennomførbarhet og økonomisk bæreevne på neste plannivå.

4.3.3 Variert arealbruk og funksjoner

Det legges opp til at Utbyggingsområdene skal ha en blanding av bolig, næring og privat og offentlig service. Planløsningene bør i størst mulig grad sikre at handel, service, kultur, bevertning og allmennyttige formål lokaliseres inn mot byrommene. Nye prosjekter bør også inneholde formål som gjør byen mer aktiv og innholdsrik. Det vil for eksempel være aktuelt å tilrettelegge for på kulturformål, friluftsliv og funksjoner som aktiviserer området på både dags- og kveldstid.

Ambisjonen i sentrumsplanen er at handel, kulturtilbud, men også bolighandelen skal utvides i de nye områdene. Handel og kultur skaper og binder sammen byliv. Stavanger har også et handels-sentrum definert av bygater med plass til fortausaktiviteter.

Generelt gjelder det at førsteetasjer som benyttes til publikumsrettet virksomhet, service, handel og kultur bidrar til aktivitet i sentrum. Bygater bør ha vinduer man kan titte i, varierte kulturopplevelser, byrom og bygninger som oppleves som trivelig, og steder der man kan ta en matbit eller sitte i solen når det er vær til det. Dette er kjente faktorer som må til for at sentrum skal oppleves mer attraktivt å ivareta både nødvendig og lystbetont handel i sentrum og utvidelsesområder på Holmen.

Funksjoner i og rundt de offentlige rommene vil understøtte den offentlige statusen, og sikre gode offentlige byrom som ikke oppleves som private. Tilgrensende bebyggelse bør i størst mulig grad tilrettelegges med funksjoner som er tilpasset byrommets rolle og identitet, og som bidrar til aktivisering av byrommet. Eksempler på utadrettede funksjoner kan være offentlige virksomheter, sosiale, kulturelle og miljømessige servicefunksjoner, butikker, kaféer o.l. som signaliserer en høy grad av offentlighet og urbanitet.

4.3.4 Fasader

Ny bebyggelse skal bidra til at byen blir bedre. For å oppnå dette er det viktig at bebyggelsen rundt byrommene får en menneskelig skala. Fotgjengeres tempo er lavt. De bruker lenger tid på en gitt strekning, og trenger noe å se på langs hele veien for at det skal være interessant å gå. Vertikal oppdeling av fasader gjør at de blir mer interessante å gå langs, det blir mer å se på og mer å følge med på. Avstander virker mindre fordi de oppleves som inndelt i mer «overkommelige» enheter. At det er mulig å se ut av og inn i bygningene gjør også at det føles tryggere å gå i gaten.

Førsteetasjer som benyttes til publikumsrettet virksomhet, service, handel og kultur bidrar til aktivitet i sentrum. For å oppnå dette bør bygater ha vinduer man kan titte i, varierte kulturopplevelser, byrom og bygninger som oppleves som trivelig, og steder der man kan ta en matbit eller sitte i solen når det er vær til det.

Alle fasader langs strekninger og i utbyggingsområder bør være aktive eller åpne mot gate- og plassrom. Mange dører og vinduer som henvender seg mot offentlige rom, og som gir direkte atkomst fra gateplan bør inngå i løsningene.

Det anbefales at en ikke tillater parkeringsanlegg eksponert i fasaden mot gater eller plasser og lukkede fasader. Inntrukken fasade kan eventuelt vurderes som brudd i fasaden. I området og langs byens hovedgater ønskes en klar definisjon av byrommet. Dette oppnås også best ved hjelp av sammenhengende fasader.

4.3.5 Kulturminner

Sjøhusrekken er av nasjonal kultur- og bygningshistorisk verdi, og et markant og særegent trekk i byen. Sammen med øvrig bebyggelse som rammer inn sentrumshalvøya i dag, skal den spille en viktig rolle i de nye byrommene. Allmenningene anbefales å få tilbake sin rolle som møteplass hvor de er tatt i bruk til parkering i dag. Den historiske sjølinjen bør også synliggjøres i byrommene, der det er naturlig med tanke på utforming.

4.3.6 Krav til Plan- og designkonkurransen for Holmen

Sentrumsplanen forutsetter at det gjennomføres en Plan- og designkonkurransen for Holmen (tidligere kalt arkitektkonkurransen i sentrumsplanen, jf. bestemmelse § 1.1), som har som mål å ivareta at fremtidig byområde Holmen blir en levende, attraktivt og dynamisk del av Stavanger sentrum.

Plan- og designkonkurransen skal detaljere plangrepene i sentrumsplanen og planprogrammet. For å sikre ambisjonene om sammenhengende og attraktive byformsløsninger på Holmen og Østre havn fastsettes noen overordnede kriterier for konkurransen i påfølgende punkter i planprogrammet:

- A. De konkurrerende teamene skal ha fagkompetanse innenfor både arkitektur, trafikk og landskapsarkitektur.
- B. Konkurransforslaget skal frembringe minst ett alternativ som innebærer utbygging med 3-4 etasjer i henhold til vurderingene og anbefalingene som er gitt for byggehøyder i kapittel 4.3.2 «bebyggelsesstruktur og volumer».
- C. Forslaget skal vurdere park vs. bygate langs Verksgata, beskrive kvaliteter ved løsningene, og anbefale en av disse.
- D. Konkurransforslaget skal vurdere hvordan en best får lokalisert og utformet en aktivitetspark og idrettsflater innenfor G05. Konkurransen må beskrive hvilken romlighet som kommer fram mellom bygningene, hvordan terrengformingen er løst, hvordan flomvern innpasses i byrommene, intensjonene og innholdet i byrommene (plassene og gatenettverket). Viktige siktlinjer skal ivaretas/sikres.
- E. Eksisterende og nye/tilførte steds kvaliteter i byrommene, og koblingene mellom disse, skal ivaretas og menneskelig skala med god kontakt mellom bygninger og bygulv skal sikres.
- F. Fasadeliv, takform og byens formingselementer ellers må beskrives.
- G. Kontakten til sjøen, kaiens utforming, må beskrives. Herunder hvordan vannet blir trukket inn i området.
- H. Sol- og vindforhold må ivaretas og illustreres.
- I. Landskapsnitt gjennom hele sentrumshalvøya og nye Holmen skal vise hvordan høyden til den nye bebyggelsen ivaretar eksisterende landskapsrom og bylandskap.
- J. Fjernvirkning fra forskjellige standpunkt særlig fra innseilingen skal illustreres.
- K. Konkurransen må beskrive hvordan det tilstrebes at naturbaserte løsninger herunder overvannshåndtering ligger til grunn for løsningsforslaget eller på sikt kan være oppnådd når byen ellers også har gått over til mer naturbaserte løsninger.

- L. Løsning for vendepunkt for buss skal inngå i løsningsforslaget; selv om det evt. er lokalisert uten for selve konkurranseområdet avgrensing. Vendepunktets utforming må sikre mest mulig arealeffektive løsninger som ivaretar byrom og sentrumsmiljøet best mulig og viser/beskriver tilpasning til byrom, bebyggelse og byliv. Siktlinjer skal ikke brytes med stasjonær innredning.
- M. Tilkomst for charterbusser for cruiseanløp til Skansekaaien skal løses. Det er ellers en premiss at havnefunksjoner, herunder cruiseanløp, ivaretas i henhold til Stavanger regionale havn og sjøfartens sine funksjonskrav.

4.4 Strategi for transport og mobilitet i Holmen og Østre havn

Strategien for transport og mobilitet i Holmen og Østre havn utdyper overordnede strategier for transport og mobilitet i sentrumsplanen og kommunens transport og mobilitetsplaner med konkrete plangrep og løsninger som er aktuelle i dette området.

Sentrumsplanen legger generelt til grunn at en størst mulig del av transporten i sentrum skal foregå til fots, med sykkel eller kollektivtrafikk. Målsetningen for mobilitet i sentrumsplanen for området Holmen og Østre havn er:

- å videreutvikle en havnefront der det på en effektiv og miljøvennlig måte tilrettelegges for mobilitet på sjø og land, og at havnefunksjonene balanseres mot byens aktivitet og byliv.
- å utvikle området med en mer gjennomtrengelig bystruktur som reduserer barrierer og gjør det attraktivt og mer naturlige å bevege seg til og fra, og i området til fots og med sykkel.
- å legges til rette for snuplass og 3 holdeplasser for buss på Holmen for å avlaste Byterminalen og Jernbaneveien. Dette utgangspunktet innebærer at Holmen vil bli endeholdeplass for to rutebusser og busstilgjengeligheten forsterkes i denne delen av sentrum.

Sammen med enkel tilgang til ulike mobilitetstjenester, attraktiv tilrettelegging for gående og sykklende og enkelt bytte mellom transportformer i mobilitetspunktet vil dette redusere behovet for å bruke bil i og til og fra området.

Som et ledd i den helhetlige strategien for sentrum skal Havneringen, Verksalmenningen og Verks-gata omformes til attraktive bygater. Anbefalinger om aktive fasader og byrom vil bidra til å korte ned den mentale avstanden mellom sentrumskjernen og Stavanger øst. Gatestrukturen vil tydeliggjøres og transportfunksjonene konsentreres, slik at dagens utflytende gatestruktur omformes til bygater.

Planprogrammet følger opp sentrumsplanens forutsetninger til at bilmobilitet underordnes byen og byliv. Sentrumsplanens bestemmelse om parkering og varelevering videreføres. Planprogrammet legger til grunn at parkering utvikles over tid, basert på behov og forventet nedgang bilreiser, for å unngå at det settes av unødvendig areal til parkering. Strategi for transport og mobilitet i Holmen og Østre havn utdyper hvordan dette kan realiseres gjennom konkrete plangrep i området.



Fotgjenger på blåpromenaden

4.4.1 Mobilitetspunkt på Fiskepiren

Området ved Fiskepiren skal videreutvikles som mobilitetspunkt, med et «Mobilitetshjerte» foran terminalbygget på Fiskepiren. Her møtes ferdsel og kollektivtransport på sjø og land. Mobilitetshjertet skal utformes som et byrom som er skjermet for biltrafikk, og være det mest sentrale stedet for informasjon og bytte for reisen videre. Mobilitetshjertet bør derfor utformes som et byrom med direkte ganglinjer for enkelt bytte mellom buss og båt/ferge, sykkel/bysyssel, mikromobilitet, og forbindelser til andre mobilitetstjenester i nærheten som bildeling, hentested for pakker osv. Mikromobilitet defineres som små kjøretøy, med eller uten motor, som er ment til å frakte mennesker innenfor et begrenset område, typisk en by.



Figur 23 Eksempel på mobilitetspunkt (skisse fra Mulighetsstudien for midlertidig bruk av margarinlinjen, MAD arkitekten januar 2021)

Mobilitetspunktet på Fiskepiren vil tilrettelegge for fleksibel mobilitet («fleksilisten») og mikromobilitet: det skal være enkelt å bytte mellom transportformer i reisekjeder, og endre reisemåte etter vær, årstid, situasjon, humør og gjøremål.

Strategi for transport og mobilitet legger følgende anbefalinger for mobilitetspunkt til grunn for påfølgende detaljregulering på Fiskepiren:

- Mobilitetshjerte
 - o utformes som et byrom med direkte ganglinjer for enkelt bytte mellom buss og hurtigbåt/ferge, og god integrasjon av ferdselsfunksjon for gående og syklende.
 - o Gateterminal i Verksalmenningen som ivaretar terminalfunksjonen med stoppesteder for buss i rute. Den skal også inneholde areal for langdistansebusser og adskilt stoppmulighet for turbusser. For utdypende tekniske detaljer henvises til kommunalt trafikknøtt.
- Gående og syklende
 - o Gående og syklende kan ferdes langs blågrønnpromenade langs Margarinlinjen og dagens trasé ved Jorenholmen som transportfunksjon for gående og syklende. Det skal gis muligheter å gå langs kailinjen, men her er det av- og på stigning og av- og på lastning av båter som prioriteres.

- Fergetrafikk og varelevering til Fiskepiren.
 - o Enveiskjørt adkomst fra Verven for biltrafikk til ferje.
 - o Enveiskjørt adkomst fra Verven for varelevering.
 - o Enveiskjørt utkjøring for fergetrafikk og varelevering ved Fiskepiren.
 - o Varelevering ved Fiskepiren kan eventuelt skje gjennom toveis adkomst ved Fiskepiren.
- Biloppstilling.
 - o Biloppstilling til ferje i byrommet på Margarinlinjen (G1 i sentrumsplanen), mellom sykkeltrasé og Blå promenade.
 - o Kapasitet på 40 biloppstillingsplasser til ferje, oppstillingsplasser skal tydelig framgå, men fungere og utformes som del av et byrom slik at oppstillingsplassen fremstår som et helhetlig byrom når det ikke er ventende kjøretøy i området.

1. Parkering til mobilitetshjertet. Det legges til rette for HC parkering og korttidsparkering (kiss and ride) med tilfredsstillende kapasitet for av- og påstigende passasjerer i trafikkareal ved mobilitetspunktet. Parkering for delingsbiler og parkering over lengre tidsrom legges til parkeringsanlegg Jorenholmen eller Bekhuskaaien.

Endelig plassering avklares ved detaljregulering med utgangspunkt i følgende alternativer.

- Alternativ 1: plassering av en kiss and ride like ved mobilitetshjertet. Kiss and ride bør i så fall være tilpasset menneskelig skala og byrommet i abc kvartalet utformes mest mulig på de fotgjengerens premisser.
- Alternativ 2: plassering av kiss and ride ved Bekhuskaaien. Ved endelig plassering legges vekt på avstand for gående fra Bekhuskaaien til mobilitetshjertet, spesielt for bevegelseshemmede.

4.4.2 Tilrettelegging for gående, syklende, kollektivtrafikk og kjørende

Anbefalinger til vei- og kryssløsninger

Spesielt langs passasjer der kaien skal fylle mange funksjoner, kommer traseen langs Blå promenade i konflikt med den rekreative funksjonen som havnefronten og promenaden har.

Som plangrep anbefales derfor å tilrettelegge for en sykkelvei med fortau (toveisrettet) fra Verven til Langgata på nordsiden av Verksalmenningen, for så å lede syklister videre inn i Verksgata i et system som følger kjøreretningen adskilt fra kjørende og gående (enveisregulert sykkelvei med fortau) til Klubbgata. Havneringen tilrettelegges som sykkelprioritert gate.

Plangrepet skal sørge for en effektiv fremføring av kollektivtrafikk og sykkel. Verksalmenningen får eget kollektivfelt, og bussen skal prioriteres i krysset ved Bergelandstunnelen. Ensidig kollektivfelt i Verksgata.

Adkomstveier skal tilrettelegges på en måte som ivaretar sentrumsareal og utbyggingspotensialer best mulig. For å sikre dette kan for eksempel adkomstveien til Bekhuskaaien løses integrert i bygg.

Krysset i Langgata og Verksgata rettes ut og gjøres om fra rundkjøring til X-kryss slik at løsninger for sykkel kan innpasses i krysset. Dette skaper potensial for gode byrom i alle fire hjørnene mot krysset og mer direkteforbindelser for gående.

Krysset i Verksalmenningen og Bergelandstunnelen tilpasses for å gi Verksalmenningen form som en bygata, f.eks. ved også å rette opp rundkjøringen. Det anbefales å benytte eksisterende kjøredkomst fra Verven til Bekhuskaaien og videre som enveiskjørt adkomst til ferje og enveiskjørt varelevering på Fiskepiren (ref. avsnitt 4.4.1). Hvorvidt adkomst i stedet tilrettelegges med en fjerde arm i krysset med Bergelandstunnelen avklares i detaljregulering.

Veibredder

Ved detaljprosjektering forutsettes stedstilpassede løsninger som ivaretar byrom og byform sammen med typologi og bygningsmasse. Som en konkretisering av sentrumsplanen legges prinsipielle hovedføringer for bredder på gater til grunn for både eksisterende og ny gatestruktur i detaljreguleringsplanene. Disse bygger på at det skal være tilstrekkelig areal for ventende passasjerer på holdeplassene, for gående på fortau, for syklende på trasé på kaien langs fra Verven til Langgata og i Verksgata.

4.4.3 Snuplass og terminal for buss på Holmen

Sentrumsplanen forutsetter at det skal være en snuplass og terminal for buss på Holmen for å avlaste Byterminalen. Kolumbus legger opp til at to rutebusser skal ha endeholdeplass på Holmen. Dette vil gi sentrumshalvøya en god kollektivbetjening, og denne delen av sentrum bedre tilgjengelighet enn i dag. I tillegg til rutebusser er det en oppgave til å sette av tilstrekkelig areal til charterbusser for cruiseanløp.

Det er allerede avklart i sentrumsplanen at snuplass og terminal på Holmen etableres så raskt som mulig ved ruteomlegging, for å gi området bedre kollektivtilgjengelighet, for å frigjøre arealer under Jernbanelokket, og for å sikre bedre trafikksikkerheten i Jernbaneveien.

Lokalisering av snuplass og terminal for buss på Holmen

Analysene viser at det kan være hensiktsmessig å skille snuplass fra terminalfunksjonen som omtales i påfølgende kapittel. Kolumbus ønsker primært en samlet løsning, men kan akseptere en delt løsning dersom vendingen kan skje på en effektiv måte. I arbeidet med lokalisering av snuplassen er det avklart 2 alternativer som hensyntar dette:

- a. Alternativ 1 – snuplass sør for Tollboden ved kryss Skansegata/Øvre Holmegate og terminal i Skansegata på Holmen. For å gi fleksibilitet til å utvikle byrom og grønt i overgangen mellom gammel og ny bebyggelse på Holmen, legges snuplassfunksjonen sør for Tollboden ved å tilpasse parkeringsareal og krysset, som i dag innehar en slik funksjon, slik at vending av bussene kan foregå på en effektiv og trafikksikker måte. Dette bygger på anbefalinger fra stedsanalysen. Terminalfunksjonen legges i tråd med sentrumsplanen til Skansegata på Holmen.
- b. Alternativ 2 – ved Skansegata på Holmen. I tråd med sentrumsplanen plasseres snuplass i tilknytning til terminal som en integrert del av byrom eller gate ved Skansegata på Holmen.

I påvente av utbyggingen kan dagens bilparkering på østsiden av Skansegata tilrettelegges som snuplass og midlertidig terminal. Endelig plassering og løsning av snuplass for buss konkretiseres i påfølgende detaljreguleringsplan og i dialog med Kolumbus og Rogaland fylkeskommune. Plassering av snuplassen og holdeplasser skal ikke medføre reduksjon av utbyggingskapasitet.

Utforming av terminal for rutebusser på Holmen

Det skal etableres en terminalfunksjon med venteplasser for rutebusser i området på Holmen. Ved Skansegata i gate eller rundt plass/kvartal knyttet til ny utbygging. Venteplassene skal avlaste terminalen på Jernbanelokket og tilby venteplass for to bussruter. Det kan gis plass for fire til fem holdeplasser hvorav tre reserveres buss i rute. En av disse plassene kan utformes som kantstopp. Terminalen kan også ha en funksjon for turbusser, men i utforming må det være tydelig hvilke holdeplasser som ivaretar rutebussfunksjonen.

Snuplass og terminalfunksjon tilrettelegges som en integrert del av byrom, plass og bebyggelsesstruktur. Hvorvidt terminalfunksjonen og snuplassen skal samles eller deles og ulike lokaliseringsoptimaliteter skal vurderes i henhold til punktet om lokalisering av snuplass og terminal for buss ovenfor.

Løsning for charterbusser

Det kan gis rom for egne holdeplasser for turbusser tilknyttet terminalen på Holmen. Dagens løsning for turbusser til cruiseanløp ved Skansekaaien kan å opprettholdes. Endelige tekniske løsninger som blant annet tar høyde for nivåforskjeller avklares i detaljreguleringsplaner.

Følgende føringer for legges til grunn for utforming når plasseringen er avklart:

- c. Det legges til rette for busslomme (bredde på 3 meter) på ca. 90 meter langs gate. Det kan gis plass for 4 til 5 holdeplasser hvorav 2 reserveres buss i rute.
- d. Løsningen tilpasses bebyggelse og byrom.
- e. Løsningen må tilrettelegges slik at busser kan snu i kryss eller rundt en plass (med en bredde på 25 meter) slik at bussene skal kunne vende kjøretning.
- f. Det legges til grunn at snuplassen også skal kunne fungere som et byrom.
- g. God logistikk på land og land/sjø prioriteres. Det søkes å unngå å plassere venteplasser for rutebusser og oppstillingsplasser for charterbusser i viktige siktlinjer. Kantstopp eller lommer for korte stopp kan plasseres innenfor siktlinjene.

4.4.4 Bilparkering

Utredninger

Ved oppstart av det strategiske planprogrammet er det tatt en ny gjennomgang av premissene som ligger til grunn i sentrumsplanen i arbeidet med planprogrammet for Holmen og Østre havn. Det er gjennomført følgende utredninger:

- Asplan Viak: Ny adkomst P-Jorenholmen, trafikkanalyse og løsningsforslag (10.06.2020)
- Asplan Viak: Trafikkinfrastruktur og mobilitetspunkt Fiskepiren (26.08.2020)
- Utredninger ifm. gjennomførbarhet av prosjektet (Stavanger utvikling KF)

Utredningene viser at landvinning i forbindelse med kun et parkeringsanlegg med 800 plasser på Fiskepiren, rivning av eksisterende p-anlegg på Jorenholmen og selve byggingen av et nytt anlegg, vil bli svært kostnadskrevende.

Å innpasse adkomst til et slikt anlegg fra Langgata på en god måte vil være krevende. Det vil gi konflikter mellom motorisert trafikk, myke trafikanter, og mobilitetshjertet som plassdannelse og funksjon. Det vil også påvirke redusere både fremkommelighet og attraktivitet for myke trafikanter i området og trafiksikkerheten. Adkomsten vil dessuten påvirke avvikling av trafikk i krysset mellom Verksalmenningen og Langgata, og kan føre til redusert fremkommelighet for kollektivtransport slik tilfellet er ved Jorenholmen i dagens situasjon.

Det anbefales derfor at parkering ikke legges til Fiskepiren og at Jorenholmen opprettholdes på kort og mellomlang sikt. Jorenholmen med ny adkomst opprettholdes derfor med parkeringshus inntil tilstrekkelig parkeringskapasitet er etablert i sentrum som erstatning for anlegget, og det blir mulig å omforme området til et byrom.

Anbefalinger for bilparkering

Strategisk planprogram anbefaler at det kan åpnes for parkering knyttet til utbyggingen på Bekhuskaaien i tillegg til rammen som allerede er lagt til Holmen. Utbyggingen til sentrum vil bidra til flere korte reiser som kan fortas til fots og med sykkel og kollektiv transport, og at dette sammen med vekst i delt mobilitet, over tid vil redusere behovet for parkering i sentrum.

Følgende parkeringsstrategi legges til grunn for området Holmen og Østre havn:

- Parkering utvikles over tid, basert på behov og forventet nedgang bilreiser, for å unngå at det settes av unødvendig areal til parkering.
- Jorenholmen kan opprettholdes på mellomlang sikt inntil tilstrekkelig parkeringskapasitet er etablert innenfor sentrum som erstatning for anlegget. Adkomsten flyttes til kaien på østsiden. Et mindre parkeringsanlegg kan innpasses i ny utbygging med adkomst fra kaien.

- Hovedtyngden av parkering for området legges i et offentlig anlegg innlemmet i bebyggelse på Bekhuskaien med anbefalt adkomst fra Verven. Antall parkeringsplasser avklares nærmere i detaljregulering innenfor maks rammen for planområdet.
- I tråd med sentrumsplanen kan det innpasses et parkeringsanlegg på Holmen (inntil 100 plasser)
- Parkering for bildelingsbiler prioriteres i planområdet for å redusere behov for areal til parkering.
- Det er cirka 130 meter fra Jorenholmen og cirka 170 meter fra Bekhuskaien til mobilitetshjertet på Fiskepiren. Det legges til rette for parkering for bildelingsbiler på Jorenholmen og Bekhuskaien som del av tjenestene i mobilitetspunktet.
- Prinsipper med servicelommer langs gatestrukturen videreføres. Disse gir gatenettet fleksibilitet til å håndtere by-logistikk, HC parkering og gir mulighet for å korttidsparkering og stans for å kunne sette av og på passasjerer. Servicelommer kan reserveres for varelevering og ventende turbusser.
- Varetransport i utviklingsområder skal løses på egen grunn.



Figur 24 Alternativ inn- og utkjøring til P-hus på Jorenholmen

4.4.5 Sykkelparkering

Det skal tilrettelegges for sykkelparkering i området, som både omfatter sikker korttidsparkering, sikker langtidsparkering, sykkeldeling (Bysykkelordning) og annen mikromobilitet. Følgende legges til grunn for Holmen og Østre Havn:

- Det legges til rette for tilstrekkelig areal for et godt og variert offentlig sykkelparkeringstilbud i hele området tilpasset formål og parkeringsbehov jf. gjeldende norm.
- Lukket sykkelanlegg/ «Sykkelhotell» bør inngå i tilbudet og arealeffektive automatiske løsninger bør vurderes.
- Det er viktig at anleggene er lett tilgjengelig og innpasses i byrom og bebyggelse.
- Det legges til rette for lett tilgjengelig og sikker lukket sykkelparkering til beboere og arbeidstakere i utbyggingsområdene.
- Tilrettelegge areal til mikromobilitet.

4.4.6 Tur- og langdistansebusser

Påfølgende detaljreguleringsplaner bør sikre to steder for korttidsparkering av turbusser for av- og påstigende passasjerer. En tilknyttet terminal på Fiskepiren med servicelomme på Verksalmenningen og en tilknyttet til vendepunkt på Holmen. Det anbefales egne stopp for regulering av lang-

disansebusser i tilknytning til gateterminal på Fiskepiren. Parkering av turbusser og langdistanse busser skjer utenfor området.

4.4.7 Roro-kai

Det skal legges til rette for et omlastingspunkt for "Roll-on-roll-off" varelevering mellom sjø og land på Bekhuskaien. Rammer for dette legges i detaljregulering.

4.4.8 Transportinfrastruktur løses uten landvinning

Prinsippene for transportfunksjonene på Margarinlinjen og Fiskepiren kan løses uten behov for landvinning.

5 UTVIKLINGSSTRATEGI FOR DELOMRÅDER

5.1 Delområder og reguleringsgrenser

Planprogrammet skal bidra til gjennomføring av sentrumsplanen. Planens hovedgrep, som utvikling av aktive bygater, kapasitetsutvidelse og kvalitetskrav, er grunnlaget for videre avklaringer om løsninger i detaljreguleringsplaner.

Den tematiske utviklingsstrategien for Holmen og Østre havn utdypes med en "Utviklingsstrategi for delområder" som inneholder områdevis anbefalinger om plangrep og alternativer som bør vurderes i arbeidet med de enkelte delområdene i påfølgende detaljreguleringsplaner. Disse er både utdypende og i noen grad justerte plangrep og alternativsvurderinger (til sammenligning med sentrumsplanen), som bør vurderes innenfor noen avgrensede delområder. Aktuelle alternativsvurderinger er blant annet:

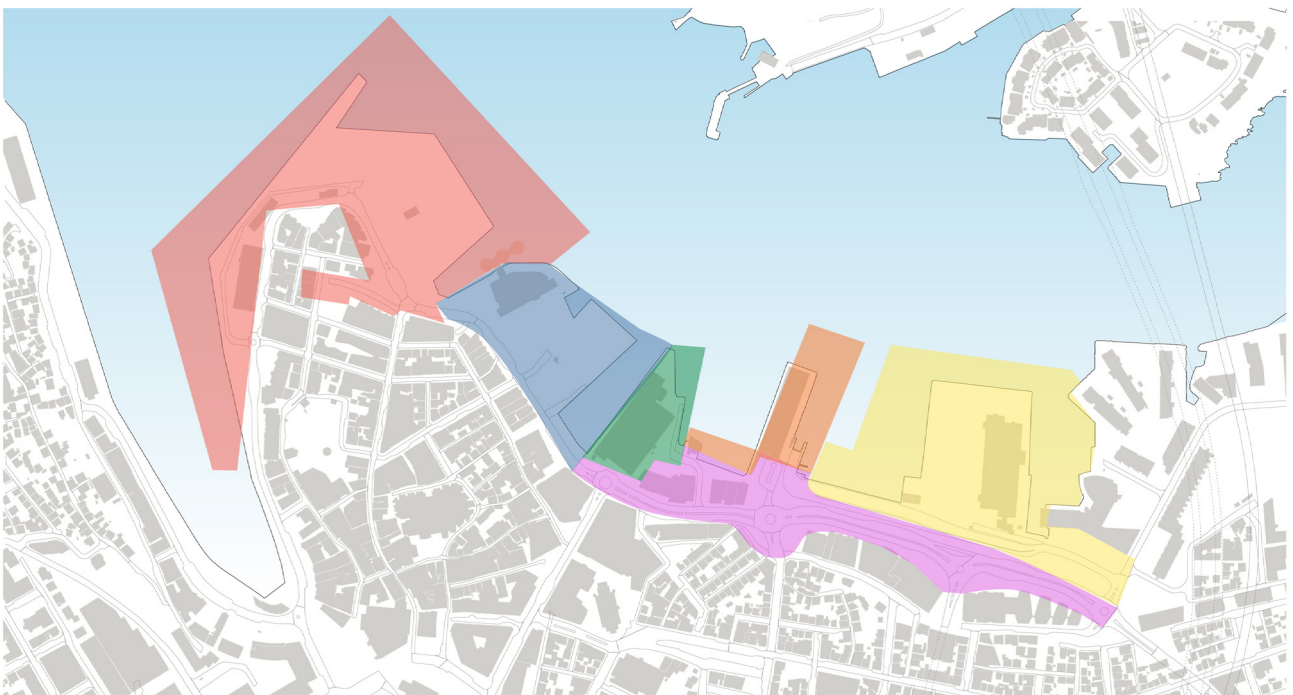
- Reduserte byggehøyder på Holmen og Bekhuskaien
- Samlet parkareal på Holmen
- Annet vendepunkt for buss.

Alternativsvurderinger er presentert i avsnitt 3.1.2.

Anbefalingene er basert på stedsanalysen for Holmen og Østre havn, som har analysert lokale muligheter, utfordringer og hensyn innenfor planområdet. De skal vurderes nærmere i arbeidet med påfølgende detaljreguleringsplaner for de enkelte delområdene, særlig med hensyn til grunnforhold, infrastruktur under bakken og økonomisk gjennomførbarhet.

De aktuelle avgrensningene av delområdene kommer frem av kartet nedfor (nummerering i henhold til sentrumsplanen).

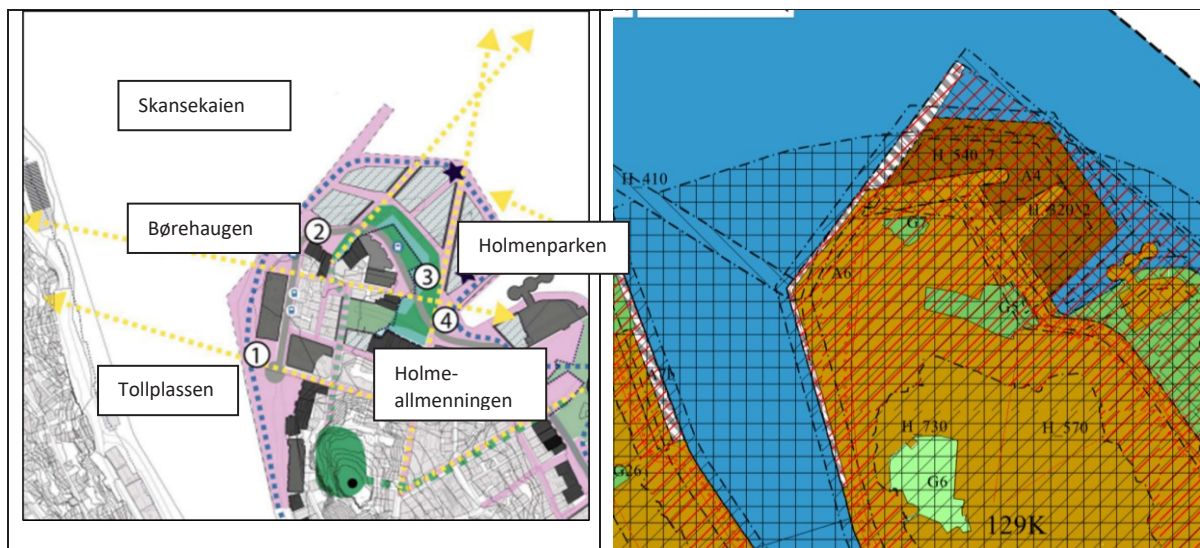
- a. Holmen (A4)
- b. Kjerringholmen (G4)
- c. Jorenholmen (A3)
- d. Fiskepiren (A2)
- e. Bekhuskaien (A1)



Figur 25 delområder

Det anbefales at detaljplanavgrensningen for delområder fastsettes i henhold til avgrensningene i figur 37 "Delområder" og omtalen av delområdene i påfølgende punkter i dette kapitlet. Avgrensninger kan justeres etter dialog med Stavanger kommune, basert på vurderinger som konkluderer med en hensiktsmessig avgrensning.

5.2 Delområde Holmen (A4)



Figur 26 Utviklingsstrategi delområde Holmen. Kart til venstre er hentet fra "Stedsanalyse for Holmen og Østre havn". Kartutsnitt til høyre er hentet fra vedtatt sentrumsplan.

Utviklingsstrategi for Holmen omfatter følgende tema:

1. Plan- og designkonkurransen
2. Mobilitet og snuplass for buss
3. Stedskvaliteter som bør ivaretas og forsterkes

Plan- og designkonkurransen

- Det skal gjennomføres en plan- og designkonkurransen for Holmen i henhold til sentrumsplanens bestemmelser. Kriteriene i avsnitt 4.3.5 legges til grunn i konkurransen.
- Plan- og designkonkurransen for Holmen skal utrede minst et alternativ som viser en bebyggelse med 3-4 etasjer i dette området.

Mobilitet og snuplass for buss

- Det skal være en snuplass og holdeplasser for buss på Holmen (lokalisert innenfor detaljreguleringsplanens utstrekning).
- Endelig lokalisering og utforming av holdeplasser og vendepunkt avklares i detaljreguleringsplan i henhold til premissene og alternativene som er beskrevet i kapittel 4.
- Viktige siktakser og koblingspunkter i byrommene bør i størst mulig grad ivaretas i dette arbeidet.
- Snuplass og holdeplasser skal tilrettelegges på en måte som ivaretar utbyggingspotensialer best mulig.

Stedskvaliteter som bør ivaretas og forsterkes

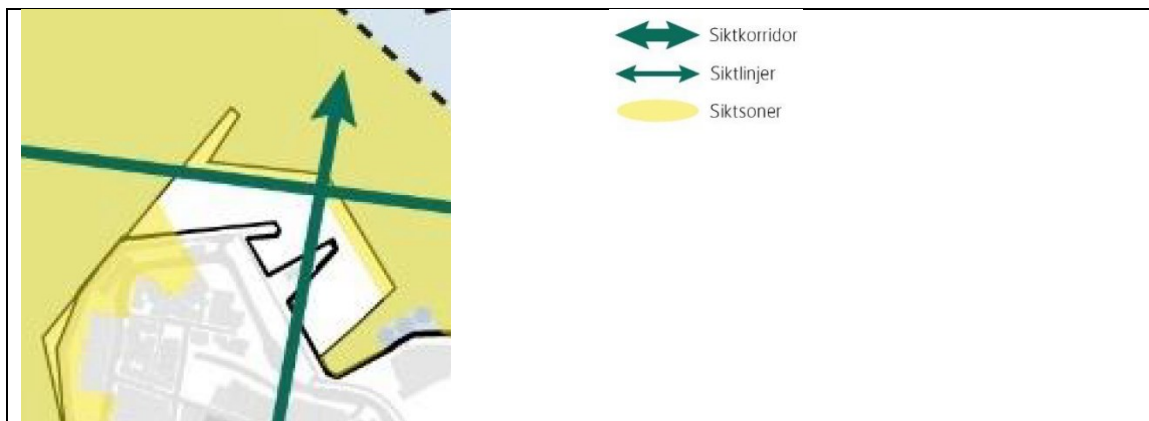
Det anbefales at stedets kvaliteter skal opprettholdes og utvides i størst mulig grad. Ut fra vurderinger og funn i vedlagte stedsanalyse for Holmen og Østre Havn anbefales følgende vurdert i oppfølgende planprosesser (både plan- og designkonkurransen og detaljreguleringsplanen):

Tollplassen (byrom nr. 1 på anbefalingskart i stedsanalysen)

- Byrommet har en viktig rolle som adkomstport inn til planområdet og som kopling til Vågen.
- Byrommets karakter bør vektlegges i utformingen, og de to markante enkeltbyggene Tollboden og Victoria hotell bør framheves.
- Vendepunktet for busser skal innpasses i byrommet på menneskets premisser.

Børehaugen (G7 i sentrumsplanen) (byrom 2 på anbefalingskart i stedsanalysen)

- Utbygging i forkant av Børehaugen skal ivareta siktlinjer og siktsoner iht temakart i sentrumsplanen.
- Dette er et historisk byrom som er omrammet av intakte sjøhus. Ny bebyggelse bør danne nye vegger i dette rommet som henvender seg mot kaien. Dette kan bli et viktig ankomsttorg for cruiseturister.



Figur 27 siktsoner og siktlinjer Holmen

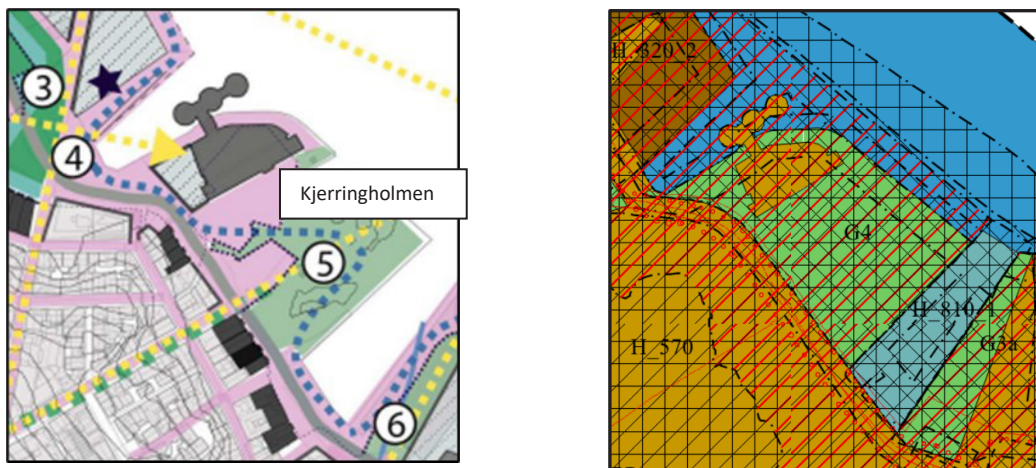
Holmenparken og Holmeallmenningen (G5 i sentrumsplanen, byrom 3 og 4 på anbefalingskart i stedsanalysen)

- a. Den kommende plan- og designkonkurransen (for krav til selve plan- og designkonkurransen se: 4.3.6) vil vurdere Holmenparken som et mulig bindeledd mellom sentrumshalvøya og nye kvartaler på Holmen. Parken er et alternativ til sentrumsplanens vedtatte byggate mellom eksisterende og ny bebyggelse, og vil samle mer av det nødvendige uterommet som utløses av ny bebyggelse på ett sted. Holmeallmenningen (G5) opparbeides som et grønt 'byrom med element av lek/aktivitet og opphold. Aktive første etasjer skal danne rammene rundt byrommet.
- b. Den kommende plan- og designkonkurransen vil også vurdere om den historiske sjølinjen bør framheves med for eksempel et vannspeil som også kan være et sted for oppsamling av over vann og gi en god kvalitet til parkrommet. Høydeforskjellen mellom dagens gatenivå og ny utfylling kan tas opp i parkarealet. G05 anbefales det å legge til rette for en aktivitetspark eller en idrettsflate som integreres i parken.
- c. Samleveien følger dagens trasé og betjener både bussrutene og adkomsten til de nye kvartalene. Bussoppstillingsplassene får en sentral plassering, men som ikke hindrer viktige siktlinjer.

Børevigå (byrom 4 på anbefalingskart fra stedsanalysen)

- a. Her blir de gående fra Østervåg tatt imot i et byrom som er knyttet til en vik i havnen. I denne vika kan en vurdere nedtrapping til sjøen.
- b. Et nybygg ved Oljemuseet kan ramme inn rommet og ha en viktig åpen henvendelse til dette byrommet.
- c. Ny bebyggelse på Holmen som orienterer seg mot dette rommet bør ha en funksjon som aktiviserer byrommet på flere tider av døgnet/året.

5.3 Delområde Kjerringholmen (G4)



Figur 28 Utviklingsstrategi Kjerringholmen. Kart til venstre er hentet fra "Stedsanalyse for Holmen og Østre havn. Kartutsnitt til høyre er hentet fra vedtatt sentrumsplan.



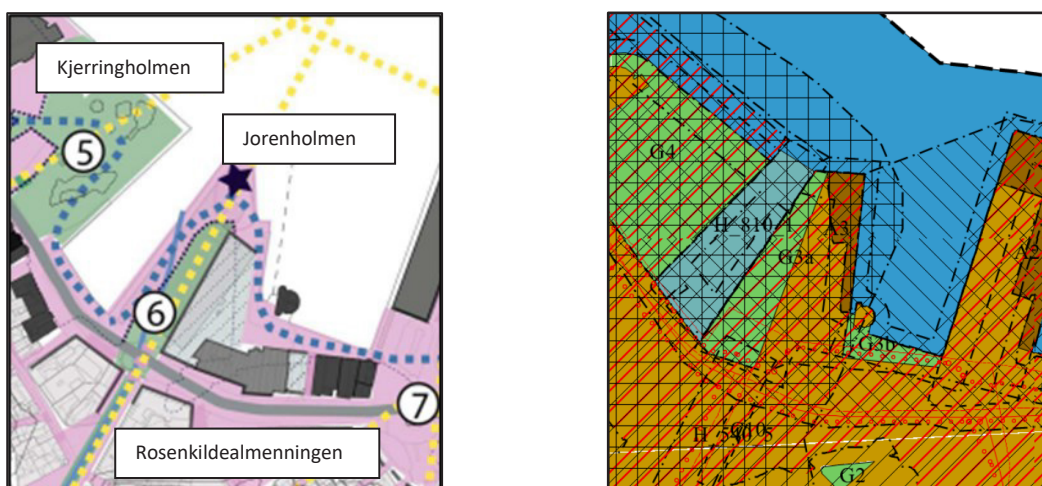
Mulig fremtidsbilde - Kjerringholmen. (Trodahl arkitekter)

Ut fra vurderinger og funn i vedlagte stedsanalyse for Holmen og Østre Havn anbefales følgende for Kjerringholmen:

Kjerringholmen (G4 i sentrumsplanen, byrom 5 på anbefalingskart i stedsanalysen).

- Kjerringholmen bør opparbeides som en områdepark i sentrum.
- Siktlinje fra Breigata må sikres for å koble den eksisterende byen til sjøen.
- Fotgjengerkoplingen i samme trasé anbefales styrket i synlighet og størrelse.
- Den historiske sjølinjen bør synliggjøres i byrommet, for eksempel med ulike typer belegning.
- Byrommet kan delvis stå under vann ved flom. Flomveglinjen avklares i flomvernprosjektet.

5.4 Delområde Jorenholmen (A3, G3a)



Figur 29 Utviklingsstrategi Jorenholmen. Kart til venstre er hentet fra "Stedsanalyse for Holmen og Østre havn". Kartutsnitt til høyre er hentet fra vedtatt sentrumsplan.

Utviklingsstrategi for Jorenholmen omfatter kort fortalt:

1. Transformasjon av Jorenholmen området som helhet i henhold til sentrumsplanen skyves ut i tid (se også avsnitt 3.1.2).
2. Tiltak i og ved P-Jorenholmen, herunder omlegging av biladkomst og tilrettelegging av bygater, byrom og bebyggelse.
3. Stedskvaliteter som bør ivaretas og forsterkes

Tiltak i påvente av endelig transformasjon av Jorenholmen som helhet

Adkomst til Jorenholmen for bil legges mellom Magasinblaa og sjøhusrekken for å bedre fremkommeligheten for buss i Verkgata. Dette gir også anledning til å skape et byrom/ny bebyggelse foran parkeringshuset mot Klubbgata, og for å teste ut midlertidige aktiviteter i anleggets førsteetasje. Det er igangsatt en planprosess om ny bebyggelse og muligheter for et fremtidig byrom sør for dagens parkeringshus. Opparbeidelse er sett som viktig tiltak for å igangsette gjennomføring av sentrumsplanens mål og strategier. Sammenhengen – fysisk og visuell – med Klubbgata er viktig.



Mulig fremtidsbilde - Verksgaten (Trodahl arkitekter).

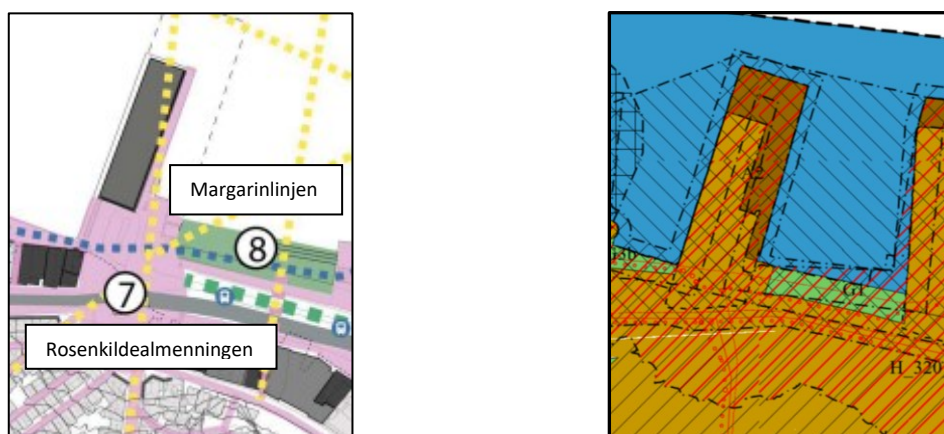
Stedskvaliteter som bør ivaretas og forsterkes

Ut fra vurderinger og funn i vedlagte stedsanalyse for Holmen og Østre Havn anbefales følgende vurdert i oppfølgende og detaljreguleringsplanen:

Jorenholmen (A3 i sentrumsplanen. Grøntareal G3 avhenger av framtidig avvikling av P-hus) byrom 6 på anbefalingskart i stedsanalysen).

- Et vestvendt handelstorg med gode solforhold bør vurderes sammen med fremtidig utbygging. Nybygg med butikker og serveringssteder og egnet til aktiviteter som matmarked, uteservering og lignende bør være orientert hertil.
- Sammenhengen – fysisk og visuell – med Klubbgata er viktig. Nybygget følger byggelinjen i Klubbgata, og en viktig siktlinje blir ivaretatt.
- Grøntdraget fra Byparken (G3) avsluttes her i et byrom med grønt preg som rammer inn område foran nybygget. Skolebekken kan gis en attraktiv utforming i parkrommet. Den historiske sjølinjen kan markere overgangen mot kaiarealet i vest.
- Flomvernet kan, der det er mulig, følge den historiske sjølinjen. Byrommet kan delvis stå under vann ved flom. Flomveglinjen avklares i flomvernprosjektet.

5.5 Delområde Fiskepiren (A2 i sentrumsplanen)



Figur 30 utviklingsstrategi Fiskepiren. Temakart til venstre hentet fra "Stedsanalyse for Holmen og Østre havn". Kartutsnitt til høyre er hentet fra vedtatt sentrumsplan.

Utviklingsstrategi for Fiskepiren omfatter kort fortalt:

- Videreutvikling av mobilitetspunkt, med et "mobilitetshjerte"
- Stedskvaliteter som bør ivaretas og forsterkes

Videreutvikling av mobilitetspunkt, med et mobilitetshjerte

Det skal videreutvikles et mobilitetspunkt på Fiskepiren med et såkalt "mobilitetshjerte" (se også kapittel 4.4.1). Dette skal utformes som et byrom foran terminalbygget og er skjermet for biltrafikk med direkte ganglinjer for enkelt bytte mellom buss og båt/ferge, sykkel, mikromobilitet, og tilgang til andre mobilitetstjenester. Følgende anbefalinger legges til grunn for utvikling av mobilitetspunktet:

- Gateterminal i Verksalmenningen med kantstopp på 30 meter og 170 meter busslomme og servicelomme på nordsiden og kantstopp på 30 meter på sørsiden. Busslommen på 170 meter kan brukes for laste- og losseplass for charterbusser.
- Enveiskjørt utkjøring for fergetrafikk og (muligens toveiskjørt) varelevering ved Fiskepiren
- Enveiskjørt adkomst for fergetrafikk via Bekhuskaien og utkjøring til Rosenkildeallmenningen.
- Varelevering skjer enten gjennom separat enveisregulert adkomst fra Verven, eller gjennom toveis adkomst ved Fiskepiren.



Mulig fremtidsbilde – Fiskepiren, torget foran mobilitetspunktet. (Trodahl arkitekter).

- Biloppstilling til ferje tilpasset byrom, mellom sykkelvei og Blå promenade
- 40 biloppstillingsplasser til ferje, oppstillingsplassen fungerer som et byrom når de ikke er i bruk
- Taxiholdeplass med plass til tre biler i Verksalmenningen

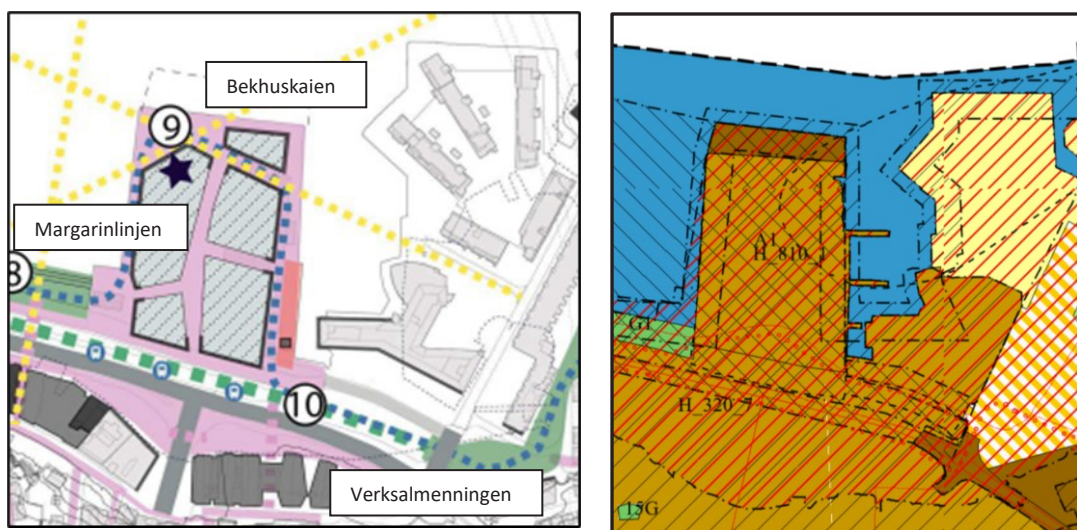
Stedskvaliteter som bør ivaretas og forsterkes

Ut fra vurderinger og funn i vedlagte stedsanalyse for Holmen og Østre Havn anbefales følgende:

Rosenkildeallmenningen, byrom 7. på anbefalingskart i stedsanalysen.

- Et stort byrom, som bør utformes på menneskets premisser samtidig som trafikk, logistikk og mobilitet ivaretas. Byrommet bør få en tydelig romlig avgrensning mot byrommet 8 Margarinlinjen.
- Mobilitetspunktets utforming må understøtte byrommets oppholds- og sosiale intensjon.
- Detaljregulering kan vurdere ny landvinning langs Margarinlinjen (G1) for å oppnå mer anvendelig byrom (se også 5.6).

5.6 Delområde Bekhuskaien (A1 i sentrumsplanen)



Figur 31 Utviklingsstrategi Bekhuskaien. Temakart hentet fra "Stedsanalyse for Holmen og Østre havn". Kartutsnitt til høyre er hentet fra vedtatt sentrumsplan.

Utviklingsstrategi for Bekhuskaien omfatter kort fortalt:

- Byform
- Landvinning Margarinalinjen (G1)
- Stedskvaliteter som bør ivaretas og forsterkes

Byform

Det anbefales at ny bebyggelse på Havnefronten utformes slik at både havnebassenget og bylandskapets karakteristiske trekk, herunder siktlinjier fra den eksisterende byen, videreføres. Dette gjelder både volum og struktur. Nærmere avklaringer om arkitektur, landskapsarkitektur, byggehøyder og gjennomførbarhet skal håndteres i påfølgende detaljreguleringsplaner innen planområdet.

Det vurderes som viktig at By- og gaterommenes skala står i harmonisk forhold til omkringliggende bygg/fasader. Videre er det særlig viktig at arkitektur og landskapsarkitektur gis høy kvalitet. Byformen må også sikre gode solforhold på utearealene og minske vindkorridorer.

Landvinning Margarinalinjen

Det er ikke nødvendig med landvinning, men landvinning anbefales for å gjøre byrommet større (G1 i sentrumsplanen).

Stedskvaliteter som bør ivaretas og forsterkes

Ut fra vurderinger og funn i vedlagte stedsanalyse for Holmen og Østre Havn anbefales vurdert følgende:

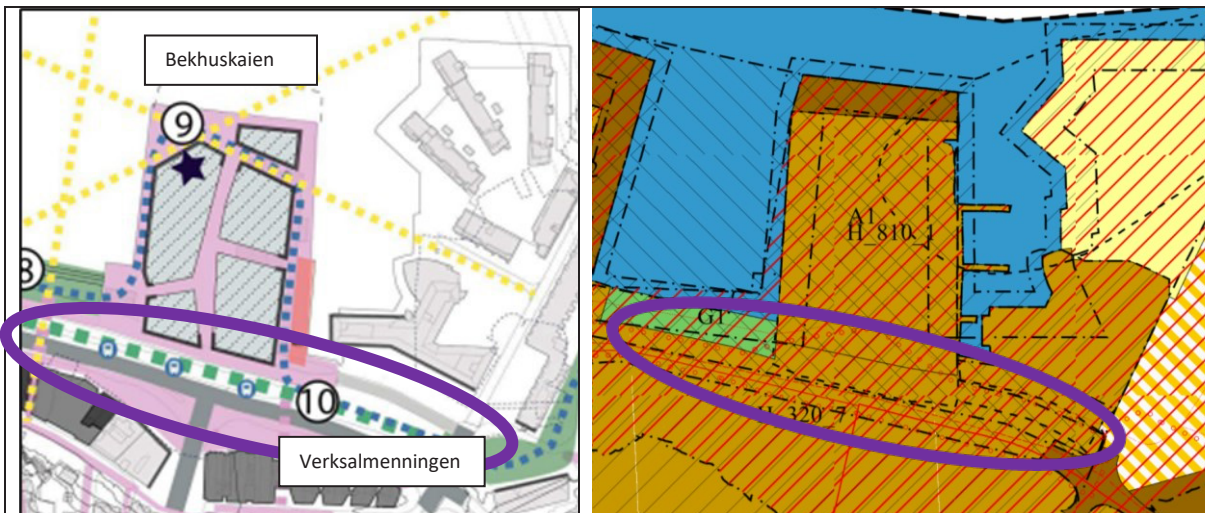
Margarinalinjen, byrom 8. på anbefalingskart i stedsanalysen.

- Det anbefales etablering av nytt byrom som skal sikre kontakten til sjøen på strekningen mellom Østre bydel og sentrum. Her skal man kunne oppleve havneaktivitet og utsikten over til Sølyst. Byrommets størrelse sikres ved landvinding. Byrommets utforming skal sikre menneskelig aktivitet, opprettholde havnedrift og sikre en grønn skjerming mot oppstillingsplassene.
- Kaikanten bør ha nedtrapping til sjøen. Denne anbefales i overgangen mot Bekhuskaien, og må skje på utsiden av eksisterende kaikant.
- Flomveglinjen avklares i det todelte flomvernprosjektet.
- Detaljregulering kan vurdere landvinning langs Margarinalinjen for å oppnå mer anvendelig byrom (se også kapittel 5.6).

Bekhuskaien, byrom 9. på anbefalingskart i stedsanalysen.

- Som et alternativ til høydebegrensningene som er fastsatt i sentrumsplanen er det anbefalt å få utredet et alternativ med 4-6 etasjer i området som helhet.
- Ytre del av kaien bør utformes som et utsiktspunkt og et mål punkt ved viktig markert offentlig attraksjon, kulturinstitusjon eller liknende.
- Bekhuset og steinkaret på Bekhuskaien øst er et viktig kulturminne fra 1800-tallet, og anbefales løftet fram i den videre utviklingen av området.
- Detaljregulering kan vurdere landvinning langs Margarinlinjen for å oppnå mer anvendelig byrom (se også 5.6).
- Adkomst til biloppstillingsplass for ferge kan løses i bygg sammen med adkomst til parkering.

Verksalmenningen, byrom 10. på anbefalingskart i stedsanalysen.



Figur 32 Verksalmenningen

- I forbindelse med planlagt utbygging av Bekhuskaien og arealet foran Amoco-bygget, opparbeides en byggate i bebyggelsen (som del av blåpromenaden eller forbindelse mellom Stavanger Øst og sentrum). Aktive fasader langs bygaten binder sammen Østre bydel med sentrum. Det er ønskelig å gi gaten et grønt preg, ved å innpasse beplantning og mindre, inntrukne byrom mm. i henhold til anbefalinger i stedsanalysen
- Den langstrakte opplevelsen deles opp i mindre rom. Grønne elementer bidrar til romdannelsene. Det bør være en utstrakt bruk av trær.
- Nye fotgjengeroverganger knyttes opp til viktige koblingspunkter fra dagens bystruktur.
- Flomveglinjen avklares i det todelte flomvernprosjektet.
- Detaljregulering kan vurdere landvinning langs Margarinlinjen for å oppnå mer anvendelig byrom (se også 5.6).

6 GJENNOMFØRINGSSTRATEGI

Gjennomføring av planprogrammets, og dermed sentrumsplanens, strategiske plangrep og områdeløsninger krever bredt samarbeid og samhandling. Både mellom offentlige og private virksomheter, kommune og innbyggere og mellom private virksomheter. Samhandlingen skal gjøre bruk av alle aktørenes ressurser, kompetanser, mandat og roller

Strategisk planprogram for Holmen og Østre Havn er et viktig skritt på veien mot gjennomføring av Sentrumsplanens plangrep for området. I planprogrammet foreslås det konkrete plangrep som gir avklaringer og mulighet for oppstart av reguleringsarbeid; spesielt gjelder dette videre arbeid med flomvern, transport og prinsipper for gjennomgående byrom.

Avklaring om endelige planløsninger vil imidlertid forutsette grundigere avveininger og vurderinger av kvaliteter og gjennomføringsevne.

Videre vil det være viktig for gjennomføring, at Stavanger kommune og statlige myndigheter, sammen med private aktører, prioriterer utvikling i området over tid, for eksempel med hensyn til flomvern, byrom og transportinfrastruktur, lokalisering av offentlige virksomheter, prioritering av planressurser og økonomisk realiseringsevne.



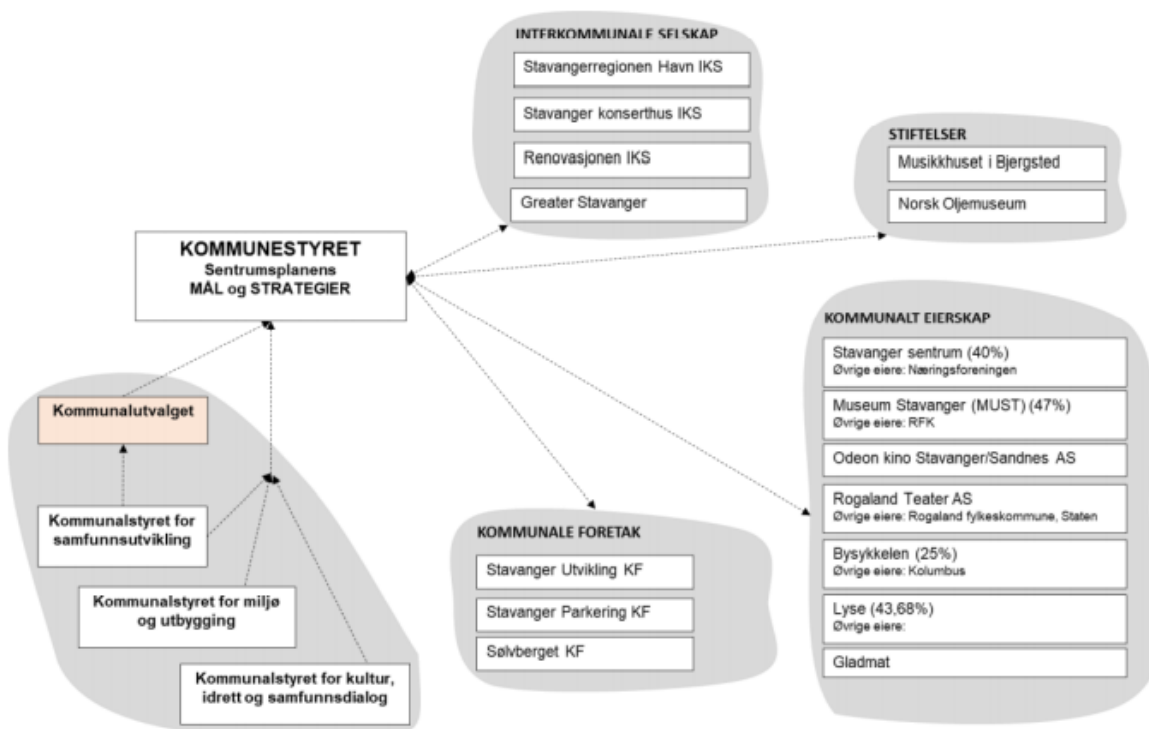
Figur 33 Gjennomføringsstrategi slik sentrumsplanen har lagt til rette for

6.1 Organisering og samarbeid

For å styrke samarbeid og samhandling om gjennomføring av planprogrammet vil kommunen bruke CID Stavanger sentrum som verktøy. Under denne paraplyen kan etater i kommunen, andre offentlige etater, private sentrumsaktører og frivillige organisasjoner inviteres inn i samarbeid. CID kan brukes som organisasjon for å initiere samarbeid om tiltak og prosjekter, koordinere aktørene og ulike tiltak og forsterke pågående arbeid. Særlig Stavangerregionen havn IKS og Stavanger utvikling KF vil ha viktige roller i å initiere og tilrettelegg for samarbeid innenfor rammene av CID-organiseringen. Kommunalutvalget har rollen som koordinerende politisk utvalg.

En viktig del av gjennomføringen, er å modne området gjennom tiltak eller aktiviteter, som enten kan være første etappe på vei mot endelig løsning eller midlertidige, for å prøve ut nye konsept. Parallelt med planprogramarbeidet har det pågått, og pågår fortsatt en rekke slike tiltak og aktiviteter

- Konseptstudie Vitenparken/Kjerringholmen
- Midlertidighet på Margarinlinjen (pågående prosjekter som omfatter tiltak i byrom og bebyggelse som gjør sentrum mer attraktivt)
- Regulering av Verksgata/endret adkomst P-Jorenholmen
- Etablering av lademuligheter for hurtigbåter og ferjer på Fiskepiren,
- Forlengelse av pilot for autonom buss fra Verven til Fiskepiren
- Vannbuss



Figur 34 kommunalutvalgets koordinerende funksjon og kobling til interkommunale selskap, kommunale foretak, kommunalt eierskap og stiftelser via kommunestyret.

For å styrke samarbeidet om gjennomføring av sentrumsplanene ytterligere har også Stavanger kommune etablert et tett samarbeid med Stavangerregionen Havn IKS og Stavanger utvikling KF om utvikling av Holmen og Østre havn. Formålet med dette samarbeidet er å legge til rette for en overordnet planlegging og koordinering for å realisere Sentrumsplanen for Østre havn. I dette arbeidet bidrar Stavanger utvikling KF og Stavangerregionen Havn IKS blant annet med å håndtere havnedriften i relasjon til sentrumsutvikling og avklare viktige premisser for realiseringsevne i prosjektet.

6.2 Realiseringsevne

Byutvikling i havnefronten i Østre havn har som premiss at havnevirksomhet skal ivaretas i henhold til temakart for havn i sentrumsplanen, og havnearealer skal ha sambruk med andre formål i tråd med målsetninger i sentrumsplanen.

Transformasjonen skjer i et område med historisk sjøbunn, varierende grunnforhold, komplisert infrastruktur og forslag til landvinninger. Gjennomføring av utviklingen vil pågå over en lang tidsperiode, og dette stiller store krav til koordinering og samhandling mellom en rekke aktører.

Realiseringsevnen til sentrumsplanen ivaretas ved at plangrep gis tilstrekkelig fleksibilitet til å kunne gjennomføres fra et markedsperspektiv. Planens økonomiske robusthet er avgjørende for at aktører kan iverksette videre planlegging og utbygging. Dette forutsetter tilstrekkelig lønnsomhet i prosjektene til både å gi fortjeneste og romslighet til å kunne ta risikoen utvikling av området medfører.

Det er gjort en omfattende kartlegging av tekniske og økonomiske forhold knyttet til KDP-S sitt forslag til transformasjon av Østre havn. De mest vesentlige funn og løsninger i et gjennomføringsperspektiv handler om følgende:

- a. Høy kompleksitet og høye kostnader ved landvinning til nye sentrumsarealer, bl.a. som følge av at bebyggelsen skal ha tilstrekkelig pårenningsvern og kaier skal ivaretas for fortsatt havnevirksomhet – det medfører behov for reetableringer av kailinjer.
- b. Det er ikke funnet økonomisk gjennomførbart å utføre landvinning og bygging av nytt parkeringshus på Fiskepiren. Sentrumsplanens mulighet til landvinning på Bekhuskaaien er også utfordrende både med hensyn til tekniske forhold og kostnadsmessig, og vil sannsynligvis utgå i en fremtidig utbygging.
- c. Det er varierende grunnforhold i havnefronten, både mht. forurensing, tidligere fyllinger og kailinjers fundamentering.
- d. For enkelte områder synes samlet investeringsbehov å være for høyt i fht. tomteetablering og mulige rekkefølgekrav, og det må arbeides videre med kostnadsreducerende tiltak. Spesielt felt A4 Holmen må bearbeides videre for å styrke realiseringsevnen.
- e. Rekkefølgekrav knyttet til utbyggingsavtaler på feltene A1, A2, A3 og A4 må klargjøres juridisk og økonomisk på et tidlig stadium, og senest samtidig med vedtak av detaljregulering for hvert av feltene.
- f. Etablering av et flomvern over og under bakken er teknisk og økonomisk utfordrende – spesielt sett opp mot en sammenhengende trinnvis landvunnet sjølinje som inneholder mye infrastruktur under bakken. Flomvern følges opp som et eget kommunalt prosjekt, med hensynssone og egen reguleringsplan. Temaet innpasses i øvrige detaljplaner.
- g. Det er behov for store offentlige investeringer i fellesanlegg som flomvern, byrom, havnebad, veg, kollektivfunksjoner og øvrig felles infrastruktur som helt eller delvis må planlegges og dekkes inn fra offentlige budsjetter – herunder en andel av en ny og forlenget Skanse kai.
- h. Landvinning må tilrettelegges på den mest ressurseffektive måte. Ved masseutfylling er det nødvendig å tilrettelegge planprosessen slik at man kommer tidlig nok i posisjon til å kunne motta tilgjengelig masse, f.eks. fra utgrunning i sjø eller fra tunneldriving. En to-delt detaljreguleringsplan kan innfri dette, der første del avklarer landvinningens omfang og etablering av kailinjer for ivaretagelse av havnefunksjoner og pårenningsvern for bebyggelsen på land.
- i. For å sikre fremdrift i en trinnvis byutvikling bør planområder defineres slik at de kan planlegges og realiseres før eller parallelt med endelige avklaringer på de gjennomgripende tiltak i planområdet.

7 KRAV TIL GJENSTÅENDE UTREDNINGER

Den overordnede arealdisponeringen innenfor Holmen og Østre havn, herunder formålsmiks, byggegrenser og muligheter for landvinning er allerede utredet og avklart gjennom kommunedelplan for Stavanger sentrum. Videre er de mer detaljerte plangrepene i utviklingsstrategien for Holmen og Østre havn avklart gjennom et omfattende utredningsarbeid som gjøres tilgjengelig sammen med planprogrammet. Det er har vært en bevisst intensjon i arbeidet med strategisk planprogram for Holmen og Østre havn å tilgjengeliggjøre et felles kunnskapsgrunnlag innenfor viktige plantemaer som krever helhetsløsninger i påfølgende detaljreguleringsplaner, herunder utredninger om flom, byrom, byform, transport og mobilitet. Dette kunnskapsgrunnlaget skal være lett tilgjengelig og opplyse og forenkle arbeidet med påfølgende detaljreguleringsplaner og utdypende analyser på det enkelte delfeltet.

Det vil likevel være behov for å utrede variasjoner, tilpasninger og konsekvenser i den enkelte detaljreguleringsplanen i henhold til PBL, Forskrift om konsekvensutredninger og øvrige krav i kommunepplan og sentrumsplan, før planløsningene kan detaljeres og fastsettes endelig.

Alle detaljreguleringsplaner må ivareta kravet til dokumentasjon og utredninger for det enkelte planforslaget, gjennom en planbeskrivelse eller konsekvensutredning (KU). Konklusjonene i disse utredningene skal baseres på vurderinger av kjent informasjon mottatt fra Stavanger kommune og andre offentlige faginstanser og fagdatabaser, og suppleres med nødvendig tilleggsundersøkelser utført av rådgivere eller konsulenter med relevant fagkompetanse. I tillegg bør det utføres befaringer og egne undersøkelser av området som ikke allerede er gjennomført.

I tillegg til varige konsekvenser av tiltaket skal anleggsfasens kortvarige konsekvenser knyttet til anleggsaktiviteter (transport, støy, forstyrrelse, midlertidig veistengninger m.m.) beskrives. Dette, sammen med forslag til avbøtende tiltak og behov for oppfølgende undersøkelser skal gjøres rede for. Det skal gjøres en vurdering av behovet for, og eventuelt forslag til, nærmere undersøkelser før gjennomføring av planen. Det skal også gis en oversikt over nødvendige offentlige og private tiltak, samt hvilke tillatelser fra offentlige myndigheter som er nødvendige for gjennomføring.

Tabellen nedfor beskriver noen viktige problemstillinger og utredningstema som må følges opp i det videre planarbeidet baser på nåværende kunnskap om muligheter og utfordringer innenfor planområdet. Ytterligere behov for avklaringer og utredninger må vurderes i den enkelte regulerings sak ut fra gjeldende rammebetingelser på det aktuelle tidspunktet detaljreguleringsplanen skal gjennomføres.

VIKTIGE PROBLEMSTILLINGER	GJENSTÅENDE UTREDNINGSTEMA
Detaljering av flomvernløsninger	<p>Det offentlig ledede flomprosjektet for Holmen og Østre havn og påfølgende detaljreguleringsplaner skal håndtere utredningsbehov, finansieringsordninger og detaljering knyttet fastsatt flomvernløsning med spuntvegg. Detaljering av tekniske løsninger og avklaringer om gjennomføring og etablering av flomvernet krever utdypende analyser av hydrogeologi, miljøgeologi og geoteknikk, grunnforhold, forurensning, vannmiljø, marine kulturminner og samfunnssikkerhet. Prosjektet skal også avklare hovedgrep for utforming og terrengtilpasning.</p>
Detaljering av byform og byromsløsninger	<p>Den enkelte detaljreguleringsplanen må vurdere å videreføre funn og anbefalinger i stedsanalysen for Holmen og Østre havn, og supplere utredning av relevante tema for det enkelte delfeltet. Behov for utdypning av stedsanalysen avklares i forbindelse med oppstartsmøte for den enkelte detaljreguleringsplan.</p> <p>Det er presentert noen alternativsvurderinger som skal gjennomføres i påfølgende detaljreguleringsplan for Bekhuskaien og arkitektkonkurransen for Holmen og Østre havn. Dette gjelder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Byrom og byggehøyder på Holmen - Byggehøyder på Bekhuskaien <p>Videre er det forutsatt at den enkelte detaljreguleringsplanen utreder og håndterer konsekvenser av det enkelte planforslaget med hensyn til arkitektonisk kvalitet og stedstilpasninger, herunder konsekvenser for omkringliggende kulturminnemiljø, landskapsbilde, siktlinjer, mulighetene for gode sol- og dagslysforhold, lokalklima, utsyn, bygningsstrukturer, aktiv bruk, kvalitet og sammenheng og variasjon i byrom og møteplasser. Løsningsforslaget som grunnlag for detaljreguleringsplanen må sikre at flomvernet underbygger ovenstående beskrivelse av byrommenes utforming.</p>
Detaljering av transport og mobilitetsløsninger	<p>Den enkelte detaljreguleringsplanen må bygge videre på utredninger som er gjennomført i fagnotat om transport og mobilitet og håndtere konsekvenser av planforslaget for det enkelte delfeltet, herunder håndtering og systematisering av trafikkmengder fra ulike transportgrupper, trafiksikkerhet, hensyn til barn og unge, hensynet til fortsatt havnedrift og beredskapshavn, varelevering, korttidsparkering og bidrag til mål om lavutslipp og o-vekst i personbiltransporten. Det blir også viktig å utrede hvordan plassering og utforming av vendepunkt for buss på Holmen kan tilpasses omliggende bymiljø og lokaliseres slik at det sikrer kvalitet, siktakser og koblingspunkter i byrommene.</p> <p>Det skal gjennomføres utredninger om egnet plassering og utforming av snuplass for buss, holdeplasser for buss og muligheten for å komprimere eller dele holdeplasser og</p>

VIKTIGE PROBLEMSTILLINGER	GJENSTÅENDE UTREDNINGSTEMA
	<p>snuplass for buss i detaljreguleringsplan for Holmen. Utredningen skal basere seg på vurderingene og alternativene som er skissert i kapittel 4.</p> <p>Endelig plassering av kiss and ride skal også-avklares ved detaljregulering.</p>
Inkluderende byutvikling	<p>Utredning og fastsetting av planløsninger i påfølgende detaljreguleringsplaner skal legge til grunn at befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen skal ivaretas. Detaljreguleringsplanene skal sikre planløsninger som bidrar til et inkluderende bymiljø med variasjon i boligtyper, offentlig tilgjengelighet til sjøen og havneområdet, varierte service og kulturtilbud, kommersielle og ikke kommersielle møteplasser med tilrettelegging og tilgjengelighet for ulike brukergrupper.</p>
Offentlig program	<p>Det viktigste grepet for å sikre muligheter for større offentlig romprogram er at man frigjør nye arealer til utbygging gjennom transformasjon og utbygging i havneområdet. Videre er det viktig at sentrumsplanens fleksibilitet videreføres med sentrumsformål som åpner for offentlige formål på både Holmen, Fiskepiren/Jorenholmen og Bekhuskaien. Fremtidig behov avdekkes og utredes gjennom initiativ og forslag i ved regulering av områdene.</p> <p>Vurderinger av situasjon per i dag tilsier at det ikke er behov for sosial infrastruktur (skole, barnehage osv) i dette området. Det vurderes likevel som viktig å avklare behovet nærmere når arbeidet med detaljreguleringsplaner påbegynnes. Muligheten for offentlige program, for eksempel offentlige bygg, idrettsanlegg, kulturinstitusjoner eller andre uteanlegg i området skal utredes og avklares i detaljreguleringsplaner dersom behovet eller muligheten oppstår.</p>
Landvinning	<p>Sentrumsplanens forslag til landvinninger vurderes og avgjøres i forbindelse med detaljreguleringer. Detaljregulering av A1 Fiskepiren kan vurdere landvinning langs Margarinlinjen for å skape et enda større byrom langs kaien, da regulert byrom iht. sentrumsplanen blant annet skal brukes til oppstillingsplass.</p>
Naturmangfold og økosystemtjenester	<p>De enkelte detaljreguleringsplanene skal ivareta hensyn til natur og naturmangfold gjennom kartlegging og tilrettelegging av naturbaserte planløsninger som bidrar til grønne omgivelser, natur og biologisk mangfold. Herunder åpen overvannshåndtering. Tilgjengelige kunnskap om relevante tema benyttes som grunnlag for videre utredninger.</p>

VIKTIGE PROBLEMSTILLINGER	GJENSTÅENDE UTREDNINGSTEMA
Alternativvurderinger	Et viktig element i arbeidet med påfølgende detaljreguleringsplaner vil være å vurdere relevante og realistiske alternativer innenfor den enkelte detaljreguleringsplanen. Det er for eksempel aktuelt å utrede fordeling av formål og tiltak innenfor sentrumsformålet og alternative tiltak og planløsninger som kan redusere ulempene av foreslått utbygging.
Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)	Det forutsettes at hendelser og situasjoner som omtales i kommunens overordnende ROS, kapittel 4.1 "Uønskede hendelser" og risikoforhold som er avdekket gjennom analyser i arbeidet med planprogram for Holmen og Østre havn håndteres ytterligere gjennom ROS-analyser og konkrete planløsninger for den enkelte plan. Det blir for eksempel relevant å utrede og håndtere havnivåstigning, flom, ekstremnedbør, grunnforhold, trafiksikkerhet, sjøfart og beredskapsadkomster grunnforhold (under marin grense; med fare for ras/utglidning) og sjøfart i det påfølgende arbeidet med detaljreguleringsplaner.

8 KRAV TIL MEDVIRKNING

De påfølgende detaljreguleringsplanene innenfor planområdet for Holmen og Østre havn skal ivareta kravene som ligger til grunn i plan og bygningsloven og utdypende veiledere. Det vil være viktig at planene ivaretar et bredt spekter av befolkningen ettersom områdene som inngår i sentrumsområdet og havnefronten som har stor en verdi for mange ulike brukergrupper, eksempelvis næringsliv, beboere i nærområdet, havnedriften, vernemyndigheter, kulturinstitusjoner, handelssnæringen, barn og unge og befolkningen generelt.

Stavanger kommune forventer at medvirkningen gjennomføres med ulike brukergrupper og dialog på arenaer som er tilpasset ulike interesser. CID skal benyttes aktivt som samarbeidspartnere og høringsaktører i de videre planprosessene. Videre vurderes det som viktig at en bruker illustrasjoner og annen formidling som forenkler kommunikasjonen ovenfor ulike interessegrupper og engasjerer befolkningen. Innspill fra medvirkningsprosessene skal dokumenteres og legges til grunn i det videre arbeidet med planene.

