

**Planbeskrivelse for tilleggshøring av
endringer**

Kommunedelplan for Stavanger sentrum

Høringsversjon 2.februar 2018



STAVANGER KOMMUNE

Innhold

Sammendrag	3
1 Innledning.....	5
1.1 Hvorfor ekstra høring?	5
1.2 Hva kan jeg uttale meg til og hvordan?.....	5
1.2.1 Avgrensning av høringen	5
1.2.2 Frist.....	6
1.3 Videre prosess	6
2 Hovedtrekk i høringsuttalelsene	6
2.1 Hovedtrekk i innspill fra hovedhøringen.....	6
2.2 Innsigelser.....	7
2.3 Barn og unge.....	9
3 Nye vurderinger og planjusteringer	10
3.1 Mål og delmål for utviklingen av sentrum	10
3.2 Virkemidler for å nå målene.....	13
3.3 Regional posisjon og utbyggingskapasitet.....	15
3.4 Forholdet til kommuneplanen og oppdaterte rammer for bymessig utvikling	18
3.5 Samspillet mellom kulturminnehensyn og ny utbygging	22
3.6 Sentrumsavgrensning og handel	28
3.7 Levende bygater	33
3.8 Byrom i sentrum.....	35
3.9 Trafikale endringer	43
3.10 Effektiv planlegging og plankrav.....	54
3.11 Havn og cruise	56
3.12 Flomsikring	65
3.13 Gjennomføring	68
3.14 Delområdene.....	69
3.14.1 Havnefronten fra Holmen til Bekhuskaien	69
3.14.2 Vestre Havn	82
3.14.3 Sentrumshalvøya	84
3.14.4 Madlaveien.....	85
3.14.5 Lagårdsveien.....	86
3.14.6 Løkkeveien.....	90
3.14.7 Bergelandsgata	98
3.14.8 Klubbgata.....	99
3.14.9 Nytorget.....	101

3.14.10	Stavanger stasjon	103
3.14.11	St. Olav.....	114
3.14.12	Stavanger øst.....	117
3.14.13	Paradis	119
3.14.14	Museumshøyden (Akropolis)	123

Sammendrag

Høring av endringer

Hovedtrekkene opprettholdes, men bedre ivaretagelse av historisk egenart

Sentrumsplanen legger viktige føringer for hvordan sentrum skal utvikles i årene framover og hvilke muligheter sentrum skal ha for kunne styrkes som bysentrum og som regional vekstmotor. Planforslaget fra høsten 2016 vakte mye debatt. Det er særlig forholdet mellom mulighetene for ny utbygging og byens historiske egenart som ble debattert. Kommunens bearbejdinger av planen siden høsten 2016 må balansere to viktige hensyn - å opprettholde ambisjonen om å vesentlig styrke sentrum som tyngdepunkt for byutvikling og å ta bedre vare på byens kulturhistoriske egenart.

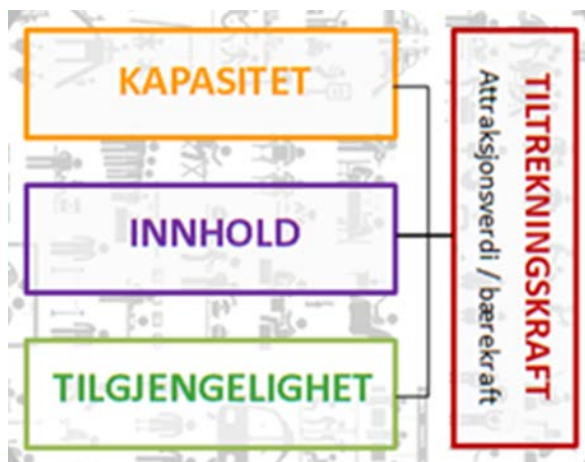
Det justerte planforslaget som høres nå opprettholder hovedtrekkene i det tidligere planforslaget. Det vil si at ambisjonsnivået og hovedløsningene for nye utviklingsmuligheter opprettholdes, men at det gjøres viktige justeringer for å dempe konflikten med kulturminneinteressene og styrke andre byutviklingsmessige kvaliteter. Det er særlig de tunge byutviklingsområdene Stavanger stasjon og Havnefronten fra Holmen til Bekhuskaien som er justert. I disse områdene er rammene for ny bebyggelse vesentlig omarbeidet. Det er også viktige endringer i Lagårdsveien og Løkkeveien.

Justeringer av delområder og infrastruktur

De formelle endringene i planen er først og fremst knyttet til planens bestemmelser som utfyller og utdyper plankartet. Det er kun mindre endringer i plankartet. Det er også endringer i planen som har bakgrunn i infrastrukturbehov nye eller mer inngående avklaringer av infrastrukturbehov. Dette gjelder særlig hvordan bussveien skal kunne passere Stavanger stasjon og hvordan behovene knyttet til havneløsninger sikres.

Inviterer til synspunkter på endringer

Kommunen gjennomfører en tilleggshøring av viktige endringer og inviterer til synspunkter på disse endringene. Det betyr at det kun er deler av planen som høres på nytt. Det er de delene som vesentlig endret som er med i høringen. Det er ikke begrenset hvem som har anledning til å uttale seg.



Figur 1: Planens strategi for styrking av sentrum

Leseveiledning

Leses sammen med tidligere dokumenter

Dokumentet følger samme oppsettet som planbeskrivelsen fra hovedhøringen. Kapitlene oppsummerer hovedintensjonene ved og innholdet i det tidligere høringsforslaget. For utfyllende informasjon viser kommunen til den samlede planbeskrivelsen fra forrige høring. Det kan derfor være lurt å ha de tidligere plandokumentene tilgjengelig (stavanger.kommune.no/sentrumsplanen)

Innholdet i dette dokumentet

I de ulike avsnittene fremgår videre hva de viktigste tilbakemeldingene kommunen har fått for hvert tema og hvordan kommunen har prioritert med tanke på bearbeidinger. Et samlet merknadshefte med resymering av alle innspill og kommentarer/svar til hvert vil foreligge til sluttbehandling.

Dokumentet redegjør videre for hvilke vurderinger kommunen har gjort for både generelle tema og for ulike delområder. Det beskrives hvilke endringer det justerte planforslaget inneholder sammenlignet med det tidligere høringsforslaget. Endringer i konsekvensvurderinger fremgår fortløpende. Det vises for øvrig til tidligere konsekvensutredning.

1 Innledning

1.1 Hvorfor ekstra høring?

Grunnlag for offentlig debatt

Sentrumsplanarbeidet legger føringer som vil angå oss alle som innbyggere og brukere av sentrum. Offentlig debatt om viktige valg for sentrum er avgjørende for at byen vår utvikler seg på en forsvarlig måte, selv om prosessene tar lang tid.

For kommunen er det å gjennomføre en åpen høring ett av våre viktigste virkemidler for å involvere og invitere til en slik debatt. Første høring av planen adresserte først prinsipielle valg av mål, strategier og områder for fornyelse og utbygging. Siste høring viste et samlet løsningsforslag av en komplett plan.

Enighet og avklaring av vesentlige rammebetingelser for sentrumsvekst

Høringen kommunen gjennomfører nå er nødvendig for å få enighet om og avklaring rundt vesentlige rammebetingelser planen trekker opp for viktige områder som Stavanger stasjon og Havnefronten fra Bekhuskaien til Holmen. De fleste endringene representerer justeringer ut fra innspillene kommunen fikk i forrige høring. Flere av justeringene er også nødvendige å høre for å formelt kunne vedtas.

Det er derfor nødvendig å gjennomføre denne tilleggshøringen av enkelte avgrensede deler av planen.

1.2 Hva kan jeg uttale meg til og hvordan?

1.2.1 Avgrensning av høringen

Ønsker synspunkter på endringer

Kommunen inviterer til å komme med synspunkter på de delene av planen der vi har gjort endringer. Dette dokumentet forteller hvilke endringer vi har gjort og hva kommunen spesielt ønsker synspunkter på. For alle tema og avsnitt er det angitt hvilke spørsmål om er gjenstand for høring.

Alle synspunkter vi mottar oppsummeres og kommenteres før planen legges fram for sluttbehandling. Arbeidet med planen i sluttfasen vil være konsentrert om de endringene som høringen gjelder. Det settes ikke i gang nye arbeidskrevende utredninger eller vurderinger i denne fasen av planprosessen.

Spesielt for offentlige innsigelsesmyndigheter

For de offentlige høringspartene med innsigelsesrett understreker vi at høringen formelt er avgrenset til de endringene som fremgår av planbeskrivelsen. Hvert avsnitt beskriver hvilke deler av planen som formelt er på høring. I tråd med drøftingsmøtene mellom kommunen og innsigelsesmyndighetene våren 2017, ønsker kommunen at Riksantikvaren, Rogaland fylkeskommune og BaneNOR tar stilling til om det reviderte planforslaget løser innsigelser som er fremmet tidligere.

Jamfør drøftingsmøter våren 2017 er det i de delene av planbestemmelsene der det gjort vesentlige endringer gått bort fra etasjeantall som høydebegrensning og heller pekt på maksimal kotehøyde eller møne-/gesimshøyde. Det har ikke vært kapasitet til å beregne kotehøyder i områder der det

ikke er gjort omarbeidinger. Dette vil skje til sluttbehandling. I områdene der det ikke er konvertert til koter foreligger det heller ikke innsigelser til byggehøyden.

Plandokumentene for denne høringen må leses i sammenheng med de tidligere plandokumentene. Avsnitt som omtaler endrede konsekvensvurderinger beskriver for eksempel endringer i vurderingene sammenlignet med hoveddokumentet fra høsten 2016. Der vurderingene av virkningene av det tidligere planforslag i tillegg er endret, fremgår dette av teksten. For eksempel er konsekvensvurderingene for bylandskap flere steder justert for det tidligere planforslaget.

1.2.2 Frist

Eventuelle innspill må sendes kommunen innen **18.mars 2018**.

1.3 Videre prosess

Vurderinger fram mot sluttbehandling

Når høringen er avsluttet vil den videre prosessen være slik:

- Alle innspill og synspunkter kommunen har mottatt gjennomgås og vurderes.
- Administrasjonen lager merknadshefte med kommentarer til alle synspunkter og innspill fra hovedhøringen høsten 2016 og tilleggshøringen høsten 2017.
- Administrasjonen gjør avsluttende vurderinger og justeringer i planforslaget
- Kommunalstyret for byutvikling og kommunalutvalget behandler forslag til endelig plan før Stavanger bystyre vedtar planen.

Vedtak sommer 2018

Det er forventet at planen vil kunne sluttbehandles etter sommeren 2018 avhengig av utfallet av høringen.

2 Hovedtrekk i høringsuttalelsene

2.1 Hovedtrekk i innspill fra hovedhøringen

Støtte til planens mål

Det er relativt stor grad av støtte til planens hoved- og delmål om sentrums betydning og behovet for å styrke sentrum. Meningsforskjeller er i hovedsak knyttet til valg av konkrete løsninger. Det er ulike synspunkt på utbyggingsomfanget i planen, alt fra at det ikke er nok til at omfanget er for stort. Det er likevel mange som problematiserer at målet om å øke sentrums byutviklingsmessige tyngde går på bekostning av kulturhistoriske hensyn og byens identitet. Balansen mellom ny byutvikling og bevaring av byens historiske omgivelser, og forslagene til høyhusbebyggelse, er utgangspunkt for svært mange av merknadene. Det er også ulike synspunkt på om sentrum bør styrkes som arbeidsplassområde eller ikke.

Det er både positive og negative synspunkter på de trafikale endringsforslagene i planen. Det er stor grad av støtte for de trafikale hovedgrepene for å oppnå målet om nullvekst i personbiltrafikken. Innvendinger er i hovedsak formulert som bekymringer for innfasingstakt og belastninger på transportsystemet som følge av planens utbyggingsomfang, ikke til grepene i seg selv. Det er mange synspunkter på havneløsningene og byens kontakt med sjøen. Synspunktene trekker i ulike retninger, men det er en gjennomgående bekymring blant mange at tilrettelegging for cruisetrafikken får en for dominerende posisjon.

Mange synspunkter på de store utviklingsområdene

Det er mange synspunkter på forslagene i Holmenområdet. Et hovedtrekk synes å være at et utviklingsgrep i området kan være aktuelt dersom grepet gis en annen utforming og tilpasning til omgivelsene. For øvrige deler av havnefronten er innspillene mer til enkeltelementer som punktbygg ved Utenriksterminalen og Fiskepiren, bystrand og parkeringshuset på Jorenholmen. Det fremstår som det er enighet rundt viktigheten av å fortette langs ny bussvei på Madlaveien og Lagårdsveien. Det er likevel innvendinger til enkelte deler av planforslaget, særlig knyttet til kulturminneinteresser. Kommunen har mottatt mange synspunkter knyttet til kollektivknutepunktet Stavanger stasjon. Et hovedtrekk synes på samme måte som for Holmen å være at knutepunktsfortetting er riktig dersom det legges til grunn en annen utforming. Det er ulike synspunkter på nye høyhus i St.Olav, men svært mange private merknader fra beboere i området er kritisk til planene. Langs bygatene Løkkeveien og Bergelandsgata har planforslaget møtt betydelig motstand fra kulturminnemyndighetene.

2.2 Innsigelser

Innsigelser til planens konkrete avklaringer for ny utbygging

Riksantikvaren, Rogaland fylkeskommune og BaneNOR (tidligere Jernbaneverket) har fremmet innsigelser til avgrensede deler av planforslaget. Riksantikvarens innsigelser gjelder planens avklaringer for byutvikling/omforming i delområder (føringer gitt i bestemmelsesområder), spesielt til Stavanger stasjon og Holmen. Rogaland fylkeskommune har innsigelser som overlapper med Riksantikvaren på Stavanger stasjon og Holmen. Fylkeskommunen begrunner sin innsigelse noe annerledes. Den begrunnes i hensynet til byform/bylandskap. Fylkeskommunen har også innsigelse til punktbygg på Strandkaaien ved gamle Utenriksterminalen. BaneNOR (tidligere Jernbaneverket) har innsigelser til ny utbygging på Stavanger stasjon og i Paradis, før jernbanens arealbehov er avklart.

Oversikt over innsigelser

Tabellen under viser en oversikt over hvilke områder i høringsforslaget som det er fremmet innsigelser til.

Tabell 1: Oversikt over innsigelser til forrige høringsforslag

Område med innsigelse	Riksantikvaren har innsigelse til	Rogaland fylkeskommune har innsigelse til	BaneNOR har innsigelse til
A2d Bakergata	Til riving		
A4a Holmen på utfylling	Til høyde, utforming og volum	Til høyde, utforming og volum	
A4b Børehaugen	Til høyde og utforming		
A4c Børehaugen	Til utbygging		
A5 Tårngalleriet	Til manglende hensyn til Valbergtårnet og park		
A7a Punktbygg gml. utenriks-terminalen		Til nytt bygg	
B4a Løkkeveien nord	Til riving		
B4b Løkkeveien nord	Til riving		
B3 Løkkeveien midt	Til høyde		
B5 Løkkeveien midt	Til høyde		
B7 Løkkeveien midt	Til riving		
B8a Løkkeveien midt	Til riving		
C1 Bergelands-gata sør	Til riving		
C3 Bergelandsgata midt	Til riving		
C7 Bergelandsgata nord	Til riving		
C9 Påbygg Klubbgata	Manglende hensyn til St. Petri		
D6 Stavanger øst	Til riving		
D7 Stavanger øst	Til riving		
E3 Tilbygg fylkeskommune	Til utforming		
E5 Stavanger stasjon	Til høyde, utforming og volum	Til høyde, utforming og volum	Til arealvisning og overbygning
E6 Lågårdsvæien nord	Til riving		
E7 Brannstasjonen	Til riving		
E8a Lagårdsvæien midt	Til riving		
E10 Sør for Skattens hus	Til riving		
E17b Paradis			Til manglende rekkefølgekrav
G13			Til manglende rekkefølgekrav
E17c Paradis			Til manglende rekkefølgekrav

2.3 Barn og unge

Egen involvering av barn og Ungdommens bystyre

I store og overordna planprosesser er det spesielt viktig å legge til rette for at barn og unges synspunkter kommer fram. Det krever spesiell tilrettelegging, både i å forklare hva planene kan bety og for å fange opp responsen. Høsten 2016 ble det gjennomført et eget og tilrettelagt medvirkningsopplegg for barn. Det ble også laget et eget opplegg i forbindelse med Ungdommens bystyre sin behandling av planforslaget. Oppleggene fokuserte på sentrum som bosted og møtested.

En foreløpig oppsummering av medvirkningsopplegg for barn og unge finnes i en egen rapport.

Byrommene er viktigst for barn og unge

De viktigste funnene fra medvirkningsprosessen, er at barn og unge ser på byrommene som det viktigste i sentrum for dem. Videre er det rimelig å si at de fleste barn og unge er nokså positive til å bo i sentrum. En fellesnevner for områdene de unge er skeptiske til å bo i, er mye trafikk og støybelastning.

Kommunen har fulgt opp funnene med å vurdere hvordan byrommene i sentrum kan sikres bedre i planen, og å vurdere hvordan boforholdene for barnefamilier i sentrum kan sikres bedre. Det er sett på å vise flere byrom direkte i plankartet, og å justere bestemmelser som påvirker bokvaliteten.



Figur 2: Medvirkningsopplegg for barn

3 Nye vurderinger og planjusteringer

3.1 Mål og delmål for utviklingen av sentrum

Behov for nyansering av mål

En av sentrumsplanens viktigste oppgaver er å trekke opp felles mål og strategier for utviklingen av Stavanger sentrum. I det tidligere høringsforslaget var det foreslått et hovedmål og flere delmål, samt trukket opp strategier knyttet til kapasitet, innhold, tilgjengelighet og organisering. Målene i høringsforslaget er gjengitt i tekstboksen på denne siden. Hovedmålet vektla byens viktighet som regionalt bysenter og som foregangsområde for bærekraftige løsninger. Planforslaget pekte på at hovedmålet krever at sentrum må styrkes innenfor flere delmål som utdyper sentrums roller. Delmålene la spesielt vekt på sentrum som tyngdepunkt for byutviklingen, hvordan byen formes videre med tanke på bystrukturer og byrom, forholdet til byens historie og byens rolle som reisemål.

I høringen fikk kommunen spesielt tilbakemeldinger på at hensynet til byens historie eller egenart og identitet, burde være et overordnet hensyn og dermed del av et hovedmål. Kommunen fikk også synspunkter på at byens funksjon som havn ikke er gjenspeilt i målene. Arbeidet med en ny byromsstrategi for sentrum har samtidig løpt parallelt med planarbeidet og det er et behov for å harmonisere mål mellom disse.

I bearbeidingen av planen har derfor kommunen vurdert en justering av hovedmålet og en supplering av et delmål for byen som havn. Mindre justeringer for delmål som berører byromsstrategien er også vurdert. I den politiske behandlingen er det også kommet til nye temamål.

Strategiene i planen er tett samkjørt med sentrumsaktørene involvert i prosjektet City Impact District og er under tett oppfølging. Strategiene står seg godt og er ikke vurdert endret.

Hovedmål:

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

Delmål:

For å nå hovedmålet må Stavanger sentrum styrkes gjennom å:

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

Strategier:

Derfor skal sentrum:

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

Figur 3 Opprinnelige målformuleringer fra høringsforslaget høsten 2016

Endret hovedmål

Kommunens forslag til endret hovedmål (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17) er:

Stavanger sentrum skal være regionens viktigste bysenter og gjøre byen og regionen attraktiv nasjonalt og internasjonalt som bo- og arbeidssted, studiested og som reisemål.



Figur 4: Sentrum - ulike interesser møtes

Delmål for byen som havn

Stavanger sentrum inngår som en viktig del av regionens samlede havnekapasitet, sammen med særlig Risavika, Mekjarvik og Dusavik. Havnens kapasitet må altså ses i sammenheng med betydningen den har for samspillet med regionens øvrige havneområder. Sentrumshavnen har spesielt viktige funksjoner som knutepunkt for persontransport fra Byøyene og Ryfylke, som havn for offshore fartøy og andre næringsfartøy og som profilert destinasjon som cruisehavn. Havnen ivaretar også en rekke andre funksjoner som ikke listes utfyllende.

I det tidligere høringsforslaget var det ikke gitt noe eget mål for sentrums funksjon som havn. Planens ambisjoner for dette måtte leses indirekte av delmål knyttet til byen som sjøfartsby og som reisemål. Flere havne- og næringsaktører har problematisert dette og løsningene planen la opp til for havnebehovene. Kommunen er enig i at havnens betydning er underkommunisert i planen og foreslår en ny delmålsformulering.

For kommunen har det vært viktig at en slik målformulering fremhever havnens viktigste samfunnsfunksjon knyttet til sjøtransport og samtidig peker på et ambisjonsnivå for havnens funksjon som næringshavn. I forslaget under er det tatt utgangspunkt i Stavanger Havns egen målformulering om at *havnene i Stavangerregionen skal tilby effektive, konkurransedyktige og miljøriktige tjenester*, men det er lagt vekt på samfunnshensynene effektivitet og miljø. Havnen har

samtidig en viktig funksjon som næringshavn og kommunen deler ønsket om at havnen skal brukes til å legge til rette for næringsvekst. Samtidig har høringen vist at bruken som næringshavn også er det som utfordrer byens øvrige behov i størst grad. Funksjonen som næringshavn omfatter i kommunens øyne både bruk til eksempelvis offshore fartøy og til anløp av cruiseskip. Det er særlig behovene for lange kailinjer tilrettelagt for cruiseanløp som er utfordrende for andre byutviklingsbehov som for eksempel tilgang til sjø, kulturminnevern og solforhold i byrom. I forslaget til delmål er det derfor valgt å holde frem at vekst i sjøbasert næring skal balanseres mot byens andre behov.

Kommunens forslag til nytt delmål (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17):

[For å nå hovedmålet må Stavanger sentrum styrkes gjennom å:] **ha en havn som på en effektiv og miljøvennlig måte løser byens sjøtransportbehov. Havnen skal legge til rette for utvikling i maritim næring balansert mot byens behov.**

Målformuleringen uthever byens samfunnsinteresser av en miljøvennlig og effektiv havn. Målformuleringen framhever betydningen av utvikling i maritim næring og betjening av behovet knyttet til dette som et mål for byhavnen. Den fremholder samtidig at dette skal balanseres mot byens øvrige behov. Maritim næring omfatter både cruiseturisme, offshore fartøy, turistrelatert persontransport og annen næringstrafikk på sjø.

Koordinerte mål for sentrumsplan og byromsstrategi

I tidligere sentrumsplan fra 1996 inngår et deldokument omtalt som *bykatalogen*. Dokumentet er en utfyllende oversikt over byrom med konkrete føringer for hvordan det er aktuelt å opparbeide disse. Mange av oppgraderingene er gjennomført.

I arbeidet med sentrumsplanen er bykatalogen skilt ut som en egen temaplan under navnet *Byromsstrategien*. Planen utformes på et mer strategisk nivå enn den tidligere *bykatalogen* og er tett samkjørt med sentrumsplanforslaget. For å harmonisere målformuleringene i sentrumsplanen og byromsstrategien foreslår kommunen noen mindre justeringer av delmål som omhandler utviklingen av byrom.

Kommunens forslag til justerte delmål om byrom (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17):

- være viktigste møteplass for menneskene som **besøker**, bor og arbeider i byen
- skape ~~gater, byrom og bygg som gir en gøymiljø~~ **gøymiljø gjennom gater, åpne byrom og aktiv bruk av natur og biologisk mangfold som gir attraktive rammer for byliv, rekreasjon, kultur og møter mellom mennesker.**

Måljusteringene utvider byens betydning som møteplass og understreker oppmerksomheten rundt byrommene. Dette er viktige hensyn i byromsstrategien, men kommer også på bakgrunn av innspillene kommunen har fått fra barn og unge i høringen. Kommunen presiserer at byrom i målformuleringen forstås bredt og inkluderer både gater, åpnebyrom og fasader.

Nye delmål

Kommunen foreslår også følgende nye delmål (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17):

- Skape gode miljøer som støtter opp om universitetet og innovasjons- og kunnskapsinstitusjoner, og som stimulerer til implementering av smart teknologi i byen og regionen.

- Utforme nybygg med høy arkitektonisk, byggeteknisk og bærekraftige kvalitet som bringer fornyelse, speiler den eksisterende historiske bebyggelsen og som gir gode opplevelser for de som bruker byen.
- For å videreutvikle trehusbyen skal nybygg i eller i randsonen til trehusbyen tilpasse seg omgivelsene og historien.

Høring

Kommunen ønsker synspunkter på om forslagene til nytt hovedmål og mål for havnen peker ut en god retning for hvordan byen skal utvikle seg.

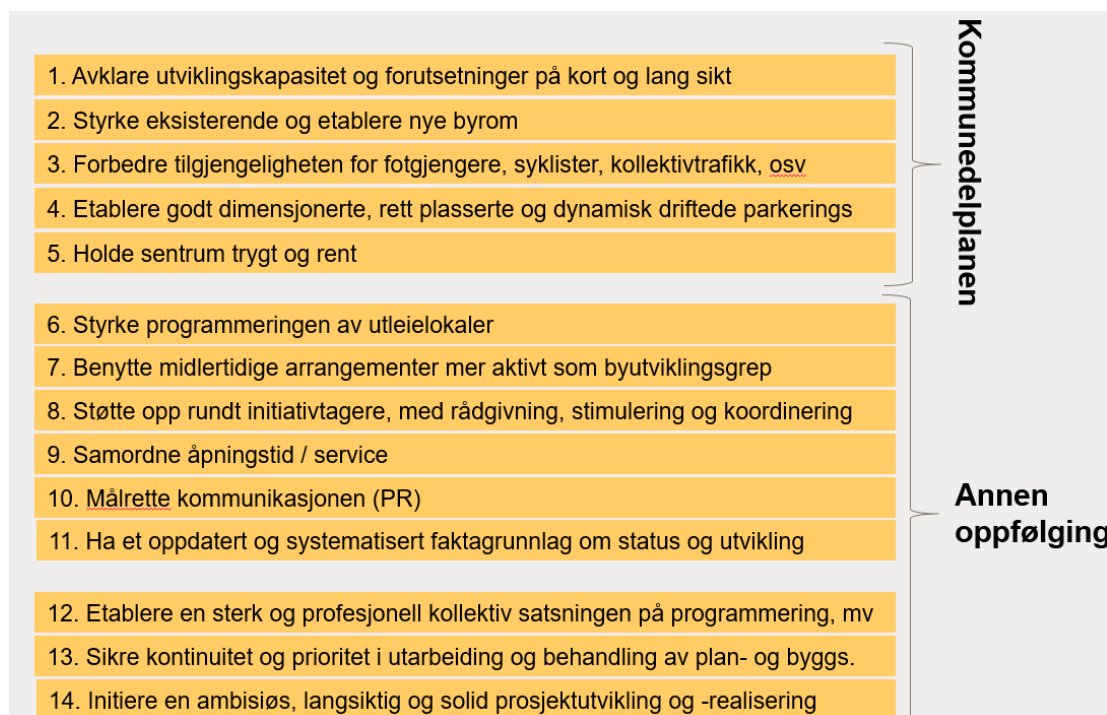
Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Forslag til endret hovedmål
- Forslag til nye eller justerte delmål

3.2 Virkemidler for å nå målene

Virkemidler som gjenspeiler hovedmål

For å nå planens mål legger sentrumsplanforslaget opp til et bredt sett av virkemidler som i så stor grad som mulig trekker i samme retning. Virkemidlene er både uformelle og formelle/juridiske. Høringsforslaget pekte på 14 virkemidler som kunne bidra til å realisere planens mål. Virkemidlene viser i figuren under.



Figur 5: Virkemidler i planen

Ettersom tilbakemeldingene kommunen har fått i høringen har ledet til at planens hovedmål er endret, har det vært naturlig å vurdere om virkemidlene i tilstrekkelig grad gjenspeiler målsettingene. Dette er vurdert på to måter; gjennom bearbeidingene av planens juridiske og formelle byutviklingsmessige føringer, og gjennom en vurdering av om virkemiddellisten over fortsatt er dekkende for målene.

Bearbeidingene av planens mer formelle virkemidler er nærmere beskrevet i senere kapitler.

Supplerende virkemidler

På samme måte har kommunen vurdert om den samlede pakken av virkemidler i tilstrekkelig grad gjenspeiler planens mål. Kommunen mener virkemidlene er gode og kan opprettholdes uendret. Virkemidlene og planens beskrivelser av virkemidlene peker likevel i liten grad på sentrums særpreg og verdi som historisk bysentrum. Virkemidlene sier ikke noe om hvordan sentrums egenart skal sikres/beholdes/foredles eller hvordan særpreget kan brukes til sentrums fordel. Stavanger sentrums unikhet ligger som et underliggende premis for virkemiddelbruken, men bør vektlegges mer eksplisitt slik at andre virkemidler må balanseres opp mot et ønsket om bevaring. Kommunens vurdering er at dette kan kompenseres med en utvidet tekstlig omtale og to ekstra virkemiddelpunkter.

Forslag til supplerende omtale som vil settes inn i plandokumentet:

Særpreg

Stavanger sentrum er regionens historiske hovedstad med en mange hundre år lang historie. Sentrumshalvøyas bebyggelsesstruktur og gatenett er arvet fra middelalderens by, og mange områder i sentrum preges av småskalabebyggelse fra 1800- og tidlig 1900-tall. Disse rammene skaper utfordringer med mangel på store lokaler. Samtidig er sentrums spesielle og sjarmerende historiske bebyggelse områdets fremste konkurransefortrinn. Som leverandør av byidentitet til hele storbyområdet har denne bebyggelsesstrukturen dessuten verdi langt ut over det rent praktiske. Det er derfor vesentlig at alle virkemidler bygger opp omkring en vekst, utvikling og bruk som er forenlig med bevaring og foredling av sentrums særpreg.

Supplerende virkemiddelpunkter (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17):

- Styrke sentrums særpreg gjennom å legge rammer for bevaring av karakteristisk bebyggelse og for ny utvikling som er tilpasset sentrums skala og karakter.
- Redusere biltrafikken i gater der bylivet og de historiske bygningene har negative konsekvenser av trafikkmengden
- Arkitekturplan for Stavanger sentrum for å utvikle kriterier og føringer for vurdering av arkitektur for å nå målene om et kvalitativt godt og attraktivt sentrum.

Teksten og punktene vil føyes til den opprinnelige listen til sluttbehandling. De opprinnelige punktene opprettholdes uendret.

Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter på om de nye virkemiddelpunktene gjenspeiler hovedmålet på en god måte og om de samspiller godt med øvrige virkemidler.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Nye virkemiddelpunkter

3.3 Regional posisjon og utbyggingskapasitet

Betydningen av å styrke sentrum

Stavanger sentrum er hovedsentrum på Jæren og er kommunens eneste knutepunkt for kollektivtrafikken. Sentrumsplanen har som utgangspunkt å følge opp nasjonale, regionale og lokale målsettinger om å styrke bysentrumets posisjon som regionalt næringsområde, som bosted og som arena for viktige samfunnsfunksjoner. Planen peker særlig på mangelen på moderne store og egnede næringsbygg som en vesentlig utfordring for å lykkes med en slik styrking.

Gjennom planprosessen og de to tidligere høringene har kommunen drøftet hva styrking av bysentrumet bør innebære. Styrking av bysentrum er et gjentakende og viktig mål i de viktigste føringene for byutvikling (nasjonale forventninger og mål, Regionalplan Jæren og kommuneplanen) og som må gis et tydelig og konkret innhold i kommunens mer detaljerte planer. Planprosessen har vist at en styrking av bysentrum både kan forstås og oppnås på ulike måter. Høringsinnspillene viser at ulike aktører vektlegger ulike forståelser og virkemidler.

Sentrumsplanen har pekt på at styrking av sentrum krever et bredt sett av virkemidler, både innenfor og utenfor plan- og bygningsloven. Kommunen har likevel så langt lagt stor vekt på at styrking av sentrum må representere en vesentlig økning i antall arbeidsplasser, boliger og tjenestetilbud sammenlignet med i dag for å være reell. Ikke først og fremst fordi økningen er et mål i seg selv, men fordi tilstrekkelig mange mennesker som bor, arbeider og bruker sentrum er en avgjørende faktor for å lykkes med målene om det bærekraftige og levende bysentret. Sentrumsplanen fremholder at bysentrumet i dag ikke har en tilstrekkelig «kritisk masse» av jevnlig brukere og trenger en forutsigbarhet for at en slik kritisk masse kan etableres.

Behovet for utbyggingsvolum

I det tidligere høringsforslaget var en slik styrking av sentrum konkretisert gjennom å sannsynliggjøre muligheten for ny sentrumsutvikling. Dette i et omfang som med høy sikkerhet både gir en kritisk masse av sentrumsbrukere og med en tilrettelegging for en utvikling sikrer at sentrum ikke svekkes sammenlignet med kommunen for øvrig. Planforslaget var beregnet til å inneholde omkring 1 mill. m² BRA i planens bestemmelsesområder, der rundt 75 % var netto nytt areal (en del områder har eksisterende bebyggelse). Planen utelukker ikke byutvikling og utbyggingsvolumer i øvrige deler av planområdet.

Volumstørrelsen har ikke vært et mål i seg selv, men har vært en måte å konkretisere hva en reell styrking av Stavanger sentrum krever. Områdestudiene for sentrum, som også innebar en avveining og vurdering i forhold til øvrige interesser, resulterte i et høringsforslag som tilrettela for utbygging i dette omfanget. Et strategisk grep for å gi denne forutsigbarheten og avklaringene, er forslaget om såkalte bestemmelsesområder. Dette plangrepet gir konkrete avklaringer for utnyttelse, høyde og hensyn til omkringliggende bebyggelse i utvalgte områder.

Ulike syn på omfang

I høringen høsten 2016 har det vært mye debatt om planens utbyggingsomfang og kommunen har mottatt mange synspunkter på tilnærmingen. Mange av disse er kritisk til at utbyggingsomfanget er for stort, men flere støtter også tilnærmingen. De fleste som er kritiske til utbyggingsomfanget er dette ut fra de konsekvensene planen illustrerer for byens omgivelser eller ut fra mulige trafikale konsekvenser, og ikke eksplisitt til omfanget i seg selv. Enkelte er også kritiske ut fra at de ikke deler planens mål om sentrumsvekst og peker på at veksten heller bør komme andre steder. De som stiller seg bak tilnærmingen vektlegger at sentrum trenger flere jevnlig brukere for å opprettholde

butikker og skape byliv, og at muligheter for utvikling i regionens viktigste næringsområde er avgjørende for regionens konkurransekraft. Enkelte har også problematisert at det er unøyaktigheter i beregningene og at de ikke nyanserer mellom brutto og netto nytt areal.

På bakgrunn av de ulike tilbakemeldingene kommunen har fått i høringen har mange delområder blitt bearbeidet og beregningene av volum innenfor bestemmelsesområdene er derfor oppdatert. Beregningen skiller nå også tydelig på netto (reelt nytt i forhold til dagens situasjon) og brutto (totalsum framtidig volum i ulike områder) areal. Kommunen har også gjort en enkel vurdering av hvilket ubrukt potensial som kan ligge i eksisterende bebyggelse.

Utbyggingsvolumer i revidert plan

Volumberegninger av utbyggingspotensial i bestemmelsesområder og Stavanger øst:

	Brutto	Netto
Høringsforslag opplyst i planbeskrivelse og senere saksframlegg	1 000 000 m ² (innenfor intervall 900 000-1 000 000m ²)	750 000m ²
Høringsforslag kvalitetssikret	860 000 m ² (innenfor intervall 810 000-920 000m ²)	750 000 m ²
Revidert plan	785 000m ² (innenfor intervall 735 000-845 000m ²)	675 000 m ²

Det overordnede plannivået gjør at beregningene er grovmaskede og en indikasjon på hvilket nivå utbyggingsomfanget i planen ligger på. Det er også viktig å understreke at beregningene kun viser antatt utbyggingsvolum innenfor planens bestemmelsesområder og Stavanger øst.

Utbyggingspotensialer i planområdet for øvrig inngår ikke. Det er rimelig å anta at det er viktige potensial utenfor bestemmelsesområdene. Det er ikke gjort større modellbearbeidinger i områdene Bergelandsgata, Lagårdsveien og Madlaveien. For disse områdene er det gjort enkle kvalitetssikringer av volumberegningene.

Beregningen viser at:

- Bruttoberegningen i høringforslaget var for høy, men at det samlede nettoanslaget var nokså riktig. Der høringforslaget anslo et bruttovolum i bestemmelsesområdene på 900 000 til 1 000 000m², viser de oppdaterte beregningene at dette reelt lå på 800 000-900 000m². Avviket i bruttotallene skyldes delvis unøyaktigheter i beregningene og at anslaget for eksisterende bebyggelse har ligget for høyt.
- Sett opp mot de oppdaterte beregningene gir bearbeidingene av planen til denne høringen en reell nedgang på ca 75 000 m², dvs at bruttovolumet synker fra ca. 860 000 m² til 785 000m² og nettovolumet fra ca. 750 000m² til 675 000m².

De viktigste forklaringene til reduksjonen på 75 000 m², er justeringer for å løse innsigelsene fra Riksantikvaren og Rogaland fylkeskommune gjennom:

- Bortfall av stor basebebyggelse på Stavanger stasjon
- Bortfall av stor basebebyggelse på Holmen
- Bortfall av mindre byggeområder på innsiden av Havnefronten som påbygg DSD, bebyggelse på innsiden av forskjøvet Havnering på Holmen, bygg langs gaten ved Fiskepiren og Bekhuskaiaen.

Konsekvenser av endret omfang

Kommunen vurderer ikke konsekvensene av endringene i utbyggingsomfang som dramatiske. Reduksjonen er fordelt på mange områder og det samlede utbyggingspotensialet er fortsatt svært høyt. Det tilsvarer omtrent størrelsen til 43 Stavanger konserthus. I tillegg vil det være potensialer for ny byutvikling i andre deler av planområdet enn områdene der planen gjør konkrete avklaringer. Kommunen ønsker primært en utvikling i områdene planen fremhever, men det er rimelig å anta at det vil fremkomme nye potensialer etter hvert som sentrum utvikler seg.

De største konsekvensene er trolig transportmessige og knyttet til redusert potensial for lokalisering av et større antall kontorarbeidsplasser i knutepunktområdet. Kapasiteten i dette området er redusert med 1/3 sammenlignet med høringsforslaget, fra ca 75 000 til ca 50 000 m². Endringene kan begrense sentrums muligheter for å tiltrekke store bedrifter noe.

Endringene i planen som påvirker utbyggingsomfanget, er samtidig endringer som styrker byens og byrommenes kvaliteter. En konsekvens av endringene er dermed en kvalitativ gevinst for byromskvaliteter eller og ivaretagelse av historisk egenart. For eksempel vil redusert utbyggingspotensial på Stavanger stasjon øke mulighetene for kvaliteter i omkringliggende gater og byrom. Det samme vil gjelde for flere delområder.

Det tidligere høringsforslaget inneholdt et grovmasket anslag om at planen kunne bety 3000-6000 boliger og inntil 12 000-24 000 arbeidsplasser. Konsekvensen av endringene i planen vil måtte være en reduksjon av det maksimale potensialet med anslagsvis 500-1 000 boliger eller 2 000-4 000 arbeidsplasser. Kommunen oppfatter det likevel til å være et omfang i samme størrelsesorden som tidligere, der antallet boliger og arbeidsplasser avhenger av arealeffektiviteten. Det er særlig grunn til å tro at arealbehovet pr kontorarbeidsplasser over tid vil gå vesentlig ned.

Det justerte planforslaget gir anslagsvis rom for opp mot 5000 boliger og opp mot 20000 arbeidsplasser. Kommunens vurdering er at konsekvensene av det reduserte omfanget er akseptable.

Spesielt om sosial infrastruktur

På bakgrunn av etterlysning i høring om mer utfyllende vurderinger av behovet for sosial infrastruktur er det i samråd med de ulike fagavdelingene gjort en vurdering av behovet for ny sosial infrastruktur som følge av planforslaget. Vurderingen viser at behovene i hovedsak er dekket, men at det spesielt er behov for barnehage i Paradisområdet og i området mellom Østre havn og Stavanger øst.

Kommunen har ikke hatt kapasitet til å gjøre en konkret analyse av aktuelle lokaliseringer og har dermed heller ikke innarbeidet konkrete krav til slik sosial infrastruktur i det justerte planforslaget. Formålsvisningene som sentrumsformål eller kombinert formål i plankartet vil ingen steder utelukke innpassing av ny barnehagekapasitet på et senere tidspunkt, og er dermed ikke til hinder for et framtidig behov. Skulle det fram mot sluttbehandling framkomme konkrete aktuelle lokaliseringer, vil dette kunne fanges opp som mindre justeringer av planen før vedtak.

Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter på nytt utbyggingsomfang og betydningen det vil ha for planens mål og strategier.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Redusert utbyggingsomfang ca 75 000 m2. Formelt er ikke utbyggingsomfanget på høring.

3.4 Forholdet til kommuneplanen og oppdaterte rammer for bymessig utvikling

Utfyller kommuneplanen

I samspill med kommuneplanen gir sentrumsplanen generelle rammer for fremtidig regulering innenfor planområdet. Planen gir flere justeringer av kommuneplanens rammer for å tilpasse føringene for den bymessige situasjonen som er spesiell for sentrumsområdet. Den legger samtidig opp til samspill med kommuneplanen der kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer gjelder uendret der planen ikke gjør endringer. Dette gjør at planen ikke erstatter, men heller utfyller kommuneplanen der dette er nødvendig.

En del tema innenfor de generelle bestemmelsene er mer inngående behandlet på bakgrunn av høringsinnspillene. Blant annet bestemmelser for kulturminnevern, handelslokalisering og parkering. Typisk for disse er at de er spesielt omtalt i planen og mye kommentert i høringsinnspillene. Disse temaene er mer utfyllende vurdert og omtalt i egne avsnitt under.

På bakgrunn av mange merknader til foreslåtte høyhusbygg og etterlysning fra Rogaland fylkeskommune om et bredere grunnlag for å peke på områder med høyhus, har kommunen gjort en overordnet vurdering av aktuelle områder det kommunen kan vurdere høyhus og tilpasset bestemmelsene til dette.

Det var også enkelte merknader til planens øvrige generelle bestemmelser. I hovedsak om føringer for utnyttelsesgrad, kvalitetskrav og universell utforming. For å sikre god helhet i planføringene har kommunen vurdert alle bestemmelsene i sammenheng. Kommunen har spesielt vurdert føringer for utnyttelsesgrad, kvalitetskrav til boligprosjekt og føringer for lokalisering av virksomheter.

Lokalisering av høyhus – konkretisering av kommuneplanen

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

I det tidligere høringsforslaget var utgangspunktet for lokalisering av høyhusbygg som knutepunktsfortetting og konkrete vurderinger for delområder. Knutepunkt var i forslaget gitt en utvidet forståelse slik at overgangspunktene mellom sjø- og landtrafikk, Fiskepiren og gamle Utenriksterminalen (Strandkaien), var inkludert. Høringsforslaget la til rette for bebyggelse på 8 etasjer eller mer på Stavanger stasjon/St.Olav, Fiskepiren, Gamle Utenriksterminalen, på Løkkeveien i område B3, på Madlaveien i E2a og som påbygg på DSD på Holmen og tidligere Statens Hus på Lagårdsveien. De fleste forslagene har møtt motstand i høringen enten i form av merknader eller formelle innvendinger (innsigelse).

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

Stavanger stasjon, Paradis stasjon og eksisterende høyhusbebyggelse for å avgrense aktuelle områder der kommunen kan vurdere ny høyhusbebyggelse.

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

I det justerte planforslaget har kommunen valgt å foreslå konsentrasjon av ny høyhusbebyggelse til 3 områder. Flere av de ut tidligere foreslåtte høye bygg andre steder i planområdet er tatt ut. Nærområdet til Stavanger stasjon er begrunnet ut fra knutepunktsfortetting og eksisterende høyhusmiljø. Paradis stasjon er begrunnet ut fra stasjonsfortetting og eksisterende/godkjente høyhus. Badedammen har sin primære begrunnelse i eksisterende høyhusbebyggelse.



Figur 6: Områder hvor kommunen vil kunne vurdere bygg over 8 etasjer på reguleringsnivå

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

Kvalitetskravene gjelder:

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

I knutepunktområdet som omfatter Stavanger stasjon og St.Olav, har arbeidet med kommunedelplanen gitt tilstrekkelig grunnlag for å peke på konkrete lokaliseringer av nye høyhus. Bestemmelsene angir konkrete rammer og høyder for disse. Det justerte planforslaget viderefører mulighet for høyhusbebyggelse på vestre del av Stavanger stasjon, Knut Holms gate 8 (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17) og St.Franciskus. I tillegg peker det justerte planforslaget på nytt høyhusbygg ved Nordeabygget. Kommunen har for disse lokalitetene gjort en konkret vurdering opp mot foreslåtte kvalitetskriterier. En nærmere beskrivelse av vurderingene på Stavanger stasjon og i St.Olav fremgår av delområdebeskrivelsen i kapittel 5.14.

I de øvrige områdene vil høyhus vurderes ut fra kvalitetskravene på reguleringsnivå.

Det kan bli aktuelt å justere områdene for høyhusbebyggelse til sluttbehandling ut fra høringsinnspillene i tilleggshøringen.

Justeringer av øvrige kommuneplanbestemmelser

Lokalisering av kommunale og regionale virksomheter

Det er vurdert en innstramming av kommuneplanens retningslinjer for lokalisering av kommunale og regionale virksomheter som dekker hele befolkningens behov slik at disse styres til sentrumsformålet eller langs Lagårdsveien. Kommuneplanens føringer innebærer et svært omfattende område på inntil 3 km fra sentrum for potensiell lokalisering som sannsynligvis vil være i konflikt med nullvekstmålet. Kommunen har imidlertid vurdert det som mer riktig å vurdere dette nærmere i pågående kommuneplanrulling.

Kvalitetsbestemmelser for boligprosjekter

Det tidligere høringsforslaget videreførte kommuneplanens bestemmelser om kvalitet for boligprosjekter. Den inneholdt en større fleksibilitet for måten utearealskravene pr bolig kunne løses innenfor sentrumsformålet. Tidligere innsigelse fra Rogaland fylkeskommune ble frafalt som følge av løsningen. Forslaget innebar at utearealene i sin helhet kunne dekkes over bakkenivå og at inntil 50% av arealkravet kan dekkes gjennom opparbeidelse eller som forbedring av offentlige byrom.

Kommunen har gjort noen vurderinger av hvordan bestemmelsen kan slå ut i ulike situasjoner i sentrum, og ser at de to unntaksmulighetene i kombinasjon gir litt for stor fare for privatiserte uterom (gated communities) og tap av indre gårdsrom i kvartalene. Bestemmelsen foreslås derfor justert slik at muligheten for uteareal på over bakkenivå avgrenses noe, men at anledning til å dekke deler av arealet i offentlige byrom opprettholdes. Det er vurdert to minimumsalternativer for areal på bakkenivå, 20 og 40 %. Muligheten for 50 % reduksjon av arealkravet gjør at 40%-alternativet anbefales.

Kommuneplanens krav til uteareal på bakkenivå er 50 % og har ikke åpning for å løse deler av arealkravet i offentlige byrom.

For å ta hensyn til levekårsundersøkelsen, og for å legge til rette for barnefamilier i sentrum, var det i høringsforslaget lagt inn en bestemmelse som stilte krav om at 20% av boligene i nye prosjekter skulle være større enn 100 m². Kommunen har fått tilbakemelding om at kravet ikke nødvendigvis gir familieboliger, men snarere kun kostbare leiligheter. I det justerte planforslaget er derfor kravet endret (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17) slik at kravet rettes mot antall rom i stedet.

Kommunen (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17) foreslår også konkrete krav til bruk av tre som bygningsmateriale i Løkkeveien og planområdet generelt, samt til grønne tak, i nye utbygginger.

Universell utforming

Kommunen har fått flere merknader i høringen med ønsker om at sentrumsplanen i sterkere grad skal gi prioriteringer og ambisjoner for universell utforming i sentrum. Det er også merknader til hvor sterkt universell utforming er sikret i planbestemmelsene.

Kommunen har en egen kommunedelplan for universell utforming som trekker opp hovedstrategiene for temaet. Det skal utarbeides en handlingsdel til kommunedelplanen med viktige prioriteringer og gjennomføringsperspektiv. Ny byromsstrategi vil også gi mer konkrete prioriteringer for temaet innenfor planområdet. Kommunen har derfor prioritert å sikre svakheter i bestemmelsene knyttet til universell utforming, blant annet innenfor parkering.

Øvrige justeringer

Kommunen (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17) foreslår ny retningslinje der det ikke tillates interne kantiner i nye næringsbygg.

Det er ellers gjort diverse mindre justeringer i bestemmelsene. Justeringene forandrer ikke hovedinnholdet i planen og er ikke gjenstand for høring.

En versjon av bestemmelsene som viser alle endringer sammenlignet med tidligere høringsversjon er tilgjengelig på forespørsel.

Justering av føringer for utnyttelsesgrad

Tidligere høringsforslag inneholdt justeringer av de generelle retningslinjene for utnyttelse. Justeringene hadde til hensikt å belønne blanding av bolig og næring i byutviklingsprosjekter og til utvikling av næringsbygg i sentrum. Det har ikke vært vesentlige innvendinger til føringene. Kommunen har imidlertid evaluert føringene opp mot mottatte planforslag som baserer seg på forslaget og på hvor godt de fungerer for de bearbejdede delområdene i planen.

Evalueringen viser at det er vanskelig å oppnå tilstrekkelige boområdekvaliteter ved høye boligandeler der intervallet for tomteutnyttelse maksimeres. Det vil i mange situasjoner være vanskelig å oppfylle kommuneplanens bestemmelser om kvalitet for uteopphold og lek.

I det reviderte planforslaget er derfor den maksimale utnyttelsesgraden for de høyeste boligandelene justert noe ned for å ta hensyn til dette. Justert glideskala for utnyttelse er slik:

Boligandel	Min-maks % BRA i områder med sentrumsformål og kombinert formål innenfor planområdet
100	90-180
80	110-240 220
60	120-260 240
40	130-280
20	140-300
0	180-400

Høring

Kommunen ønsker synspunkter på forslagene til områder der det kan åpnes for høyhus og hvilke krav vi skal stille til slike prosjekter, og om de justerte rammebetingelsene (utnyttelse og uteromskrav) gir fornuftige rammer for ny byutvikling.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Revidert høyhusbestemmelse med tilhørende kvalitetskrav
- Bestemmelse om boligstørrelser
- Retningslinje om kantiner

Øvrige tema krever ikke høring.

Bestemmelsene vil gjennomgås redaksjonelt før sluttbehandling (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17) for å lette forståelsen og gjøre innholdet i planen lettere forståelig.

3.5 Samspillet mellom kulturminnehensyn og ny utbygging

Planens utgangspunkt

Ny bebyggelse nær, men ikke i bykjernen

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

Kritikk for manglende hensyn til kulturminneverdier

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

sentrum og planens samlede konsekvenser for disse, samt tilpasninger i delområdene for å ta større grad av hensyn til kulturminneverdiene.

Utdypning av viktige kulturminneverdier i sentrum

Konsentrert kulturminneområde i sentrum

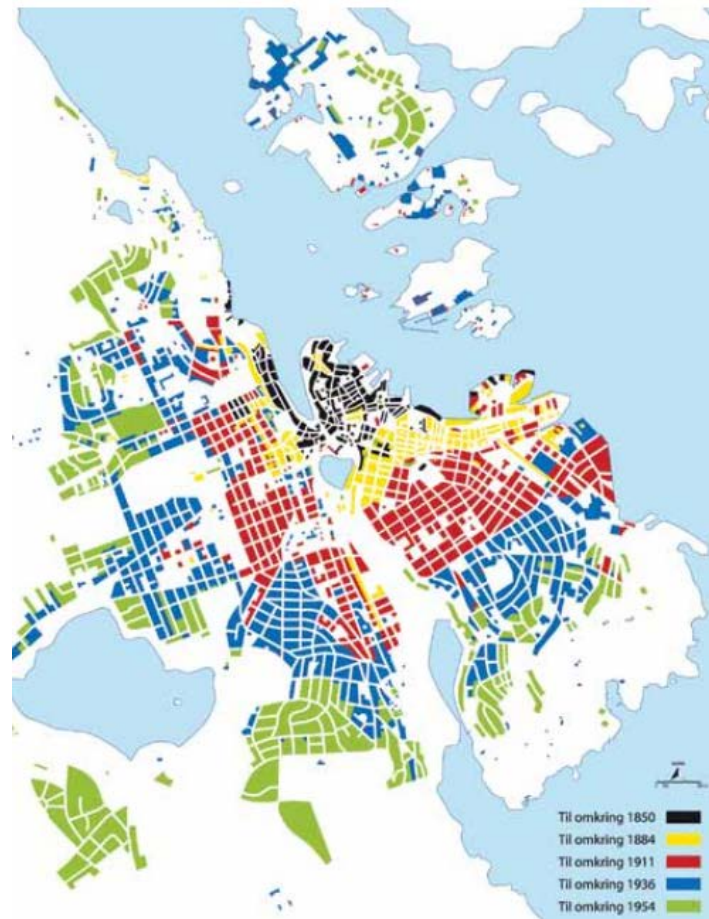
Stavanger sentrum har høy tetthet av kulturminner og kulturmiljø. Det har en naturlig forklaring: Hele Stavanger by lå i flere hundre år i akkurat dette området. Også etter at byen vokste ut av det som i dag kalles sentrum, har mange av byens viktige institusjoner, mest prestisjetunge bygninger og mest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

Tilbakeblikk

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

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

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



Figur 7: Årringene i byens historie

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

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

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

Spor fra alle tidsepoker

Det spesielle med sentrum er altså at *alle* sporene etter fortidens Stavanger, helt fra 1100-tallet til langt ut på 1800-tallet, er konsentrert innenfor dette lille området. Disse sporene er hele regionens felles hukommelse og byens viktigste egenart. Lag på lag av fortidens spor gir dagens by og byliv

dybde og mening. De knytter nye siddiser til gamle, enten familiene deres har bodd på Straen i generasjoner eller de akkurat har flyttet hit fra et annet land.

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

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

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

Tilpasninger for bedre å ivareta historiske verdier

Delområder bearbeidet

En av planforslagets hovedstrategier har vært å kombinere ivaretagelse av sentrums særpreg og identitet som en bærebjelke i utviklingen. Også i en tid der byer kjemper om å tiltrekke seg nye innbyggere og arbeidsplasser, gir Stavangers fortettede og historiemettede sentrum en unik verdi. Denne er i planforslaget gitt et samspill med det nye, der dette og skal bidra med mer mennesker og aktivitet i det historiske sentrum. Planforslaget har blitt bearbeidet på flere måter for å styrke denne strategien. Den utfyllende beskrivelsen av byens historiske egenart i avsnittet over integreres i planbeskrivelsen til sluttbehandling. Dette vil gi planen et mer utfyllende og dypere grunnlag for et viktig tema for sentrum.

Den vesentligste endringen er at føringene for mange av delområdene i planen er betydelig bearbeidet slik at de tar sterkere hensyn til kulturminneverdiene. Det er i de konkrete delområdene at kulturminnekonflikten er sterkest. Endringene er viktige grep for å imøtekomme de formelle innvendingene fra Riksantikvaren (innsigelser). Byutviklingsgrepet på Holmen er sterkt bearbeidet gjennom en oppmykning av kailinjer og en endring av føringene for ny bebyggelse fra en tung karréstruktur til en bebyggelsesstruktur som ligger tettere opp til den eksisterende bebyggelsen på Holmen. Bebyggelsen er også trukket noe mer tilbake for å sikre spesielt hensynet til landskapsrommet rundt innseilingen i retning bybroa. Rammene for byutvikling på Stavanger stasjon er også vesentlig bearbeidet for å ta sterkere hensyn til daldraget mellom Vågen og Hillevågsvatnet. Basene i bebyggelsen er også redusert for å dempe den dominerende virkningen på omgivelsene og for i større grad å åpne opp byrommet mellom Breiavatnet og Museumshøyden. Langs Lagårdsveien og Løkkeveien er flere bygninger enn tidligere forutsatt bevart og byggehøyder redusert for å ta sterkere hensyn til kulturhistoriske verdier. Omfanget av muligheter for riving i trehusbyen er i det reviderte planforslaget redusert.

Ny balanse

Endringene justerer forholdet mellom ny utbygging og bevaring i sentrum til fordel for ivaretagelsen av de historiske verdiene sammenlignet med det tidligere høringsforslaget. Endringene vil gjøre det

lettere å lese endringene planen medføre, som en moderne videreføring og forlengelse av dagens situasjon.

Til sist er også de generelle føringene for bevaring og kulturminnehensyn oppdatert slik at de nå er fullt i samsvar med temaplanen for hermetikkbebyggelsen.

Samlede konsekvenser for kulturminneverdier

Ikke fornybar ressurs

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

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

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

Faktorer som slår negativt ut

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

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

Plangrep og viktige enkeltfaktorer som vil slå negativt ut for kulturminneverdier i det reviderte planforslaget er:

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

Negativ virkning redusert

Disse elementene har fulgt med fra forrige høringsforslag, men er gjennomgående bearbeidet i det reviderte forslaget. Flere plangrep som ville hatt negative konsekvenser på kulturminneinteresser er i det reviderte forslaget også fjernet i sin helhet – som høyhus i Løkkeveien og riving av en rekke verneverdige bygninger.

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

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

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

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

Oppdateringer i kulturminnebestemmelsene

Samsvar med hermetikkplan

De generelle kulturminnebestemmelsene i planen er oppdatert slik at det er samsvar mellom temaplanen for hermetikkindustribebyggelsen og sentrumsplanen med unntak av en bygning som inngår i bestemmelsesområde C7 i Bergelandsgata.

Følgende objekter er supplert i bestemmelsene:

- Banevigsgata 5
- Kvitsøygata 10 på gnr/bnr 53/805
- Ryfylkegata 30 og fasaden av Kvitsøygata 15 på gnr/bnr 53/632
- Harald Hårfagres gate 15 på gnr/bnr 52/129
- Øvre Banegate 43 på gnr/bnr 52/632
- Harald Hårfagresgate 8 på gnr/bnr 52/126
- Pedersgata 109 på gnr/bnr 52/380



Figur 8: Hermetikkbygg i Ryfylkegata

Høring

Kommunen ønsker synspunkter på om de tilpasningene i planen skaper god balanse mellom behovet for bevaring av byens historiske egenart og mulighetene for fornyelse.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Utvidelsen av kulturminnebestemmelsen med objektene som er listet over

3.6 Sentrumsavgrensning og handel

Utgangspunkt for avgrensning av planen

Sentrumsplanen omfatter sentrumskjernen og de viktigste utviklingsområdene tett opp mot sentrum rundt kollektivaksene. Området som vises i plankartet dekker derfor både bykjernen rundt sentrumshalvøya og stasjonsområdet og samtidig de nærmeste områdene langs Lagårdsveien, Madlaveien, Løkkeveien/Tanke Svilandsgate og viktige deler av Stavanger øst. Utgangspunktet er altså en utvidet forståelse av sentrum sammenlignet med tidligere. Den nye avgrensningen er basert på hvilke deler av hovedkollektivaksene som naturlig hører til sentrum, og som representerer en viktig ressurs for den videre utviklingen av sentrum.

I plansammenheng innebærer dette at planen spesielt nyanserer mellom områder med sentrumsformål (mørkebrune og lysebrune arealer på plankartet) som representerer sentrumskjernen og områder med kombinasjonsformål (brun og hvitstripede arealer på kartet) som representerer utviklingsområdene rundt sentrum. Begge typene områder inngår i planens utvidede forståelse av sentrum, men skiller samtidig litt mellom hva som er tillatt. Sentrumskjernen med sentrumsformål har noe større fleksibilitet enn de øvrige områdene spesielt når det gjelder anledningen til å etablere detaljhandel og kravene til utearealer for boliger. En viktig forskjell fra

kommuneplanen er at det formelt åpnes for å etablere forretninger langs gatene inn mot sentrum og et viktig spørsmål i planen er hvor mye nytt forretningsareal kommunen bør åpne for i disse områdene (to alternativer – høy og lav ramme).

I høringen har kommunen fått flere innspill om å vurdere både utvidelser og innskrenkninger av planområdet, blant annet til å omfatte større deler av havnebassenget og større deler av Paradisområdet. Det er også foreslått å kun konsentrere seg om bykjernen. Vi har også fått ulike synspunkter på omfanget av ny handel i gatene inn mot sentrum. Rogaland fylkeskommune har også etterlyst utfyllende vurderinger av hvilke konsekvenser handel i ytre deler av planområdet kan få for butikkene i bykjernen. På bakgrunn av tilbakemeldingene har kommunen vurdert mindre justeringer i avgrensningen av hvilke områder som inngår i planen, gjort enkle tilleggsvurderinger av hvordan planforslaget vil påvirke sentrumshandelen og vurdert om det er aktuelt å avgrense hvilke områder det er aktuelt med bevertning i sentrum av hensyn til beboere i området.

Justeringer av plangrense og sentrumsformål

Kommunen har vurdert de ulike innspillene om å justeringer av plangrensen og i tillegg gjort egne vurderinger av behovet for justeringer. Kommunens vurdering er at avgrensningen av planområdet i hovedsak er hensiktsmessig. Avgrensningen gir en balanse mellom ønsket om å se sentrum i videre perspektiv og samtidig ikke utvanne forståelsen av et kompakt bysentrum. Kommunens vurdering er at større utvidelser av planområdet vil gjøre forståelsen av sentrum utydelig. Innledningsvis i planområdet ble det og gjort vurderinger som klart pekte på et kompakt sentrumsområde som fordelaktig. Håndtering av nye problemstillinger utløst av eventuelle planområdeutvidelser ville også måtte veies opp mot framdrift i planarbeidets slutfase. Kommunen anbefaler heller ikke å innskrenke planområdet vesentlig ettersom dette både er i konflikt med planens grunnleggende utvidede forståelse av sentrum, og fordi dette vil redusere mulighetene for å få til et godt samspill mellom indre og ytre deler av sentrum.

Eventuelle behov for justeringer av overordnet plan som ikke er relatert til en naturlig sentrumsavgrensning kan eventuelt vurderes nærmere i pågående kommuneplanrevisjon. Enkelte mindre justeringer av plangrensen er tatt med i det justerte planforslaget:

Område	Vurdering	Kartutsnitt tidligere plan	Kartutsnitt ny plan
Haugesundsgata sør	Kvartalene på sørsiden av Haugesundsgata fra krysset mot bybrua til trafoen vest for Avaldsnesgata har blandet næringsbebyggelse med innslag av forretning og viser som boligformål i kommuneplanen. Bebyggelsen har klare likhetstrekk med resten av de kombinerte områdene i Stavanger øst og tas derfor med i den justerte planen som kombinert formål.		
Nytorget	Planens avgrensning sør på sørsiden av Nytorget er vurdert som litt knapp og omfatter ikke enkelte kvartaler som i bebyggelsesstruktur og regulering (mye næringsformål) naturlig hører til sentrum. Tas med i den justerte planen som sentrumsformål.		
Eiganesveien	Eiganesveien er en viktig gangakse ned mot sentrum med tilløp til en aktiv byggateutvikling. En begrenset del av gateløpet tas med i det justerte planforslaget som sentrumsformål.		

De viktigste konsekvensene av planendringene er at framtidig regulering i områdene blir mer fleksibel med tanke på aktuelle formål og vil gjøre det enklere å videreføre næringsvirksomhet. Områdene er såpass begrenset at utvidelsen av sentrumsformålet ikke antas å gi vesentlige konsekvenser for sentrumshandelen.

Utfyllende konsekvensvurderinger for handel

Valg av størrelse på handelsarealer til sluttbehandling

I det reviderte planforslaget er det ikke tatt endelig stilling til valg av rammer for detaljhandel i områdene med kombinert formål. I høringsforslaget ligger fortsatt inne begge alternativer for hvor mye detaljhandel som kan etableres i disse gatene. Valg av alternativ vil skje til sluttbehandling basert på innspillene i hoved- og tillegghøringen.

Rogaland fylkeskommune har frafalt tidligere innsigelse til åpninger for detaljhandel i forhold til kommuneplanen. Begge alternativer kan vedtas. Fylkeskommunen fremholder likevel at

konsekvensutredningen ikke gir tilstrekkelig grunnlag for å vurdere konsekvensene for sentrumshandelen. Fylkeskommunen er bekymret for at handelsetableringer nær sentrumskjernen kan gi uheldige utslag for den etablerte handelen og gir derfor faglige råd om å velge laveste alternativ og å sette en maksstørrelse på enkeltetableringer.

Kommunens vurdering er at konsekvensvurderingen er tilstrekkelig for dette plannivået. En tradisjonell handelsanalyse med modellmessige beregninger ikke vil kunne belyse problemstillingen vesentlig bedre. En utfyllende begrunnelse for dette fremgår av planbeskrivelsen fra forrige høring. Det er likevel relevant å utdype hva slags type forretninger bestemmelsene vil kunne gi grunnlag for og hvilke virkninger denne typen forretninger sannsynligvis vil kunne ha for forretningene i bykjernen.

Konsekvenser for forretninger i bykjernen

Ut fra kommunens kjennskap til konkurransesituasjonen for sentrumshandelen, er forretningene i bykjernen mest sårbare for større kjøpesenteretableringer med større konsentrasjoner av forretninger. Kjøpesentre kan utgjøre vesentlig konkurranse til eksisterende forretningstilbud og kan endre publikums oppfatninger av målpunkt i byen. Sentrumshandelen er også sårbar for større endringer i parkeringstilgjengelighet. Området folk besøker og trafikkerer i tilknytning til et bybesøk er ofte begrenset og dersom valg av utgangspunkt for et sentrumsbesøk flyttes vesentlig kan dette ha konsekvenser for forretningene i sentrumskjernen. Større kjøpesenteretableringer er etter kommunens vurdering i stand til å skape slike endringer.

Samtidig er det et viktig hensyn at den etablerte handelen ikke skjermes for konkurranse. Dette vil være et viktig incentiv for å videreutvikle denne delen av handelsnæringen. Samlet sett er det vurdert at en åpning for handel også i sentrums randsoner, samlet vil styrke sentrums attraktivitet som handelsområde.

Bestemmelsene i høringsforslaget tar utgangspunkt i at et byggs eksponering mot gaten er dimensjonerende for hvor mye forretningsareal som tillates. For eksempel vil et bygg med 100 m fasade mot Lagårdsveien kunne etablere inntil 2000 m² forretningsareal eller et bygg med 20 m fasade i Stavanger øst kan romme en forretning på inntil 400 m². Denne løsningen er valgt som virkemiddel for å aktivisere gateløp gjennom å skape en kobling mellom bygg og bruk til publikumsvennlig aktivitet.



Figur 9: Faksimile www.aftenbladet.no

Kommunens vurdering er at den foreslåtte løsningen ikke skaper vesentlig risiko for den typen forretningsetableringer som bykjernen er særlig sårbar for, ettersom kravet til fasade mot gate alltid vil begrense størrelsen på forretningslokalene. På samme måte har det også begrenset betydning om kommunen til sluttbehandling velger høy eller lav ramme for samlet forretningsareal, ettersom det samlede forretningsarealet nødvendigvis vil spres over lengre gateløp.

Kommunen har på bakgrunn av vurderingene over valgt å opprettholde begge alternative handelsrammer uendret i det justerte høringsforslaget og vil på bakgrunn tidligere og eventuelle nye høringsinnspill til temaet velge alternativ til sluttbehandling. Det foreligger ikke innsigelse til de foreslåtte rammene.

Forholdet mellom bevertning og boliger i sentrum

Det er problemstillinger i sentrum knyttet til nærhet mellom boliger og bevertning. Beboere klager periodevis over støy fra bevertningsstedene. Utdrøiningene gjenspeiles i enkelte tilbakemeldinger i høringen og står som et uløst spørsmål fra reguleringen av sentrumshalvøya (plan 2222).

Bevertningsstedene i Stavanger sentrum har en relativt konsentrert lokalisering i enkelte gateløp. Den største konsentrasjonen finnes i Vågen langs Skagenkaien og parallelt i gaten Skagen bak. Konsentrasjonen øker støybelastningen lokalt, men demper samtidig virkningene i resten av sentrum.

Kommunens vurdering er at sentrumsplanen og plan- og bygningsloven i liten grad fremstår som egnet utgangspunkt for å styre lokalisering av bevertningssteder og forholdet til bolig. Kommunens skjenkereglement fremstår som mer effektivt virkemiddel for å regulere lokalisering av

bevertningssteder. Det anbefales å ta opp spørsmålet i en revisjon av reglementet i nærmeste framtid og at oppdateringen skjer i nært samarbeid med tjenesteområde Samfunnsutvikling.

Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter på hvordan forslagene om å åpne for handel i gatene inn mot sentrum og i Stavanger øst vil påvirke handelen i bykjernen.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Planområdeutvidelser Haugesundsgata sør, Nytorget og Eiganesveien

3.7 Levende bygater

Justeringer av krav til strategisk viktige gateløp

Sentrumsplanen peker på at et av byens fremste fortrinn for å være attraktiv er menneskelivet på gater, torg og mellom husene. Det er særlig bebyggelsen i førsteetasjene og innholdet disse byr på i øynehøyde som avgjør mange av bykvalitetene i et område. Det tidligere høringsforslaget peker ut og stiller krav til bebyggelsen langs en rekke utvalgte gater i sentrumssonen. Gatene er valgt ut fordi kommunen mener de har stor strategisk betydning for hvordan ulike områder fungerer og hvordan ulike deler av sentrum knyttes sammen. Kravene til bebyggelsen langs gatene er at førsteetasjene skal være næringslokaler og at fasadene skal utformet på en måte som gir publikumsvennlig aktivitet.

I høringen har kommunen stort sett fått gode tilbakemeldinger på forslaget til krav om publikumsvennlige gater og enkelte forslag til justeringer. Kravet ligger derfor fast, men ut fra tilbakemeldingene er temakartet kvalitetssikret.

Ut fra gjennomgangen foreslås det enkelte mindre justeringer av temakartet. Deler av Sverdrupsgate, noe mer av Eiganesveien og deler av Hetlandsgata nærmest sentrum er tatt inn i kartet. Noe reduksjon i Stavanger øst, i Madlaveien og mot Paradis.

Kommunen foreslår også at det gis unntak fra krav til publikumsvennlige førsteetasjer for store offentlige programmer langs Lagårdsveien (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17).



Figur 10: Temakart om krav til publikumsvennlige førsteetasjer

Virkemidler for å skape den funksjonsblandede byen

Ønsket om blandet bybebyggelse

Sentrumsplanen fremholder at den blandede bybebyggelsen der boliger, arbeidsplasser, forretninger og annet tilbud finnes om hverandre er et viktig virkemiddel for å få en levende by. Blandingen er et typisk kjennetegn på byområder vi oppfatter som vellykkede både her og andre steder. Denne typen blandet bybebyggelse står i kontrast til tidligere planleggingsidealer der boliger, arbeidsplasser og andre funksjoner ble planlagt hver for seg med privatbilen som forbindelsesledd. Svært mye av den eldre bebyggelsen i sentrum har denne formen, der det typisk er forretning i de nederste etasjene og bolig over.

Det er derfor planen viser fleksible arealformål som sentrumsformål og kombinert formål. Disse formålene åpner stort sett for alle typer bebyggelse om hverandre. I det tidligere høringsforslaget var det lagt inn sterkere virkemidler for å oppnå denne bymiksen i form av en bestemmelse som krever at alle nye byutviklingsprosjekter skal inneholde både næring og bolig. Bestemmelsen krever minimum 20% næring og minimum 20% bolig.

Mindre strenge krav

Kommunen har fått flere reaksjoner på forslaget til bestemmelse om blanding i alle byutviklingsprosjekter i høringen, der det særlig er pekt på at bestemmelsen gjør det svært vanskelig å gjennomføre nye byutviklingsprosjekter. Moderne krav til boliger og næringsbygg gjør at disse har svært forskjellige krav til løsninger og blanding i samme volum som gjør byggene kompliserte.

Kommunen har forståelse for innvendingene og har i det justerte planforslaget tatt ut bestemmelsen og erstattet denne med en *retningslinje* om blanding på kvartalsnivå. Intensjonen opprettholdes, men muligheten for blanding vurderes da nærmere på reguleringsnivå. I justeringen har kommunen har særlig vektlagt gjennomførbarhet av næringsprosjekter i sentrum. Sentrumsplanen peker på mangelen på etableringer av næringsprosjekter i sentrum som en vesentlig utfordring.

Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter på om den justerte planen vil gi levende bygater.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Utvidelser av gater omfattet av krav til publikumsvennlige førsteetasjer i Sverdrupgate, Eiganesveien og Hetlandsgata.
- Unntak fra krav til publikumsvennlige førsteetasjer for store offentlige programmer langs Lagårdsveien (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17)

3.8 Byrom i sentrum

Styrking av sentrum gjennom bedre byrom

Sentrumsplanen har som mål å skape en mer gåvennlig by og ser på etablering av nye og utbedring av eksisterende byrom som et viktig virkemiddel for å oppnå et sterkere, mer attraktivt og gåvennlig sentrum. Byrommene er byens viktigste møteplasser. De forstås i denne planen bredt som alle mellomrommene mellom bygningene i bystrukturen og omfatter både gater, torg og parker.

Planen peker på at noen viktige utfordringer er at det er få større rom, at det er svake forbindelser mellom byrommene som gjør det vanskeligere å oppleve de mange mindre rommene som en helhet og at rammene som definerer byrommene ofte er utflytende og dominert av bilbruk. Videre ble det

pekt på at tilstedeværelse av mange mennesker er en viktig faktor for å sikre at byrommene oppleves attraktive.

Det forrige høringsforslaget trakk opp flere virkemidler som til sammen og over tid skal kunne gjøre det mulig å etablere en sterkere byromsstruktur. Planen gjør dette gjennom:

- å peke på et nettverk av overordnede grønne hovedlinjer/-drag vist som hensynssoner i plankartet.
- å vise flere større byrom i strategiske viktige områder og et nettverk av nabolagsparker med lek i sentrumskjernen med grønnstrukturformål i plankartet.
- å angi bestemmelser om rekkefølge og uteoppholdsarealer som sikrer gjennomføring og offentlig-privat samarbeid opparbeidelsen av viktige byrom.
- å ha plankrav i spesielt viktige områder som gjør at områder og gaterom ses i sammenheng, for eksempel Havnefronten og Klubbgata.

Kommunen har i høringen i hovedsak fått positive tilbakemeldinger og støtte for hovedløsningene. Enkelte deler av arealvisningene blir problematisert med tanke på mulige kvaliteter, lokalisering og inngrep på privat eiendom. Uklar ansvarsfordeling mellom det offentlige og det private i rekkefølgekravene blir også problematisert. Siden høringen har også arbeidet med *Byromsstrategien* startet opp og det er pekt på et behov for å samkjøre sentrumsplanen med denne strategien.

På bakgrunn av tilbakemeldingene har kommunen i denne bearbeidingsrunden lagt vekt på å samkjøre planløsningene med byromsstrategien som er under utarbeidelse. Byromsstrategien har tatt utgangspunkt i høringsforslaget, men arbeidet med strategien har gitt et grunnlag for kvalitetssikring av både forbindelser og avgrensinger av byrom. Vurderingene innebærer justeringer av de grønne hoveddragene, suppleringer av strategisk viktige byrom og justeringer av eksisterende byrom.

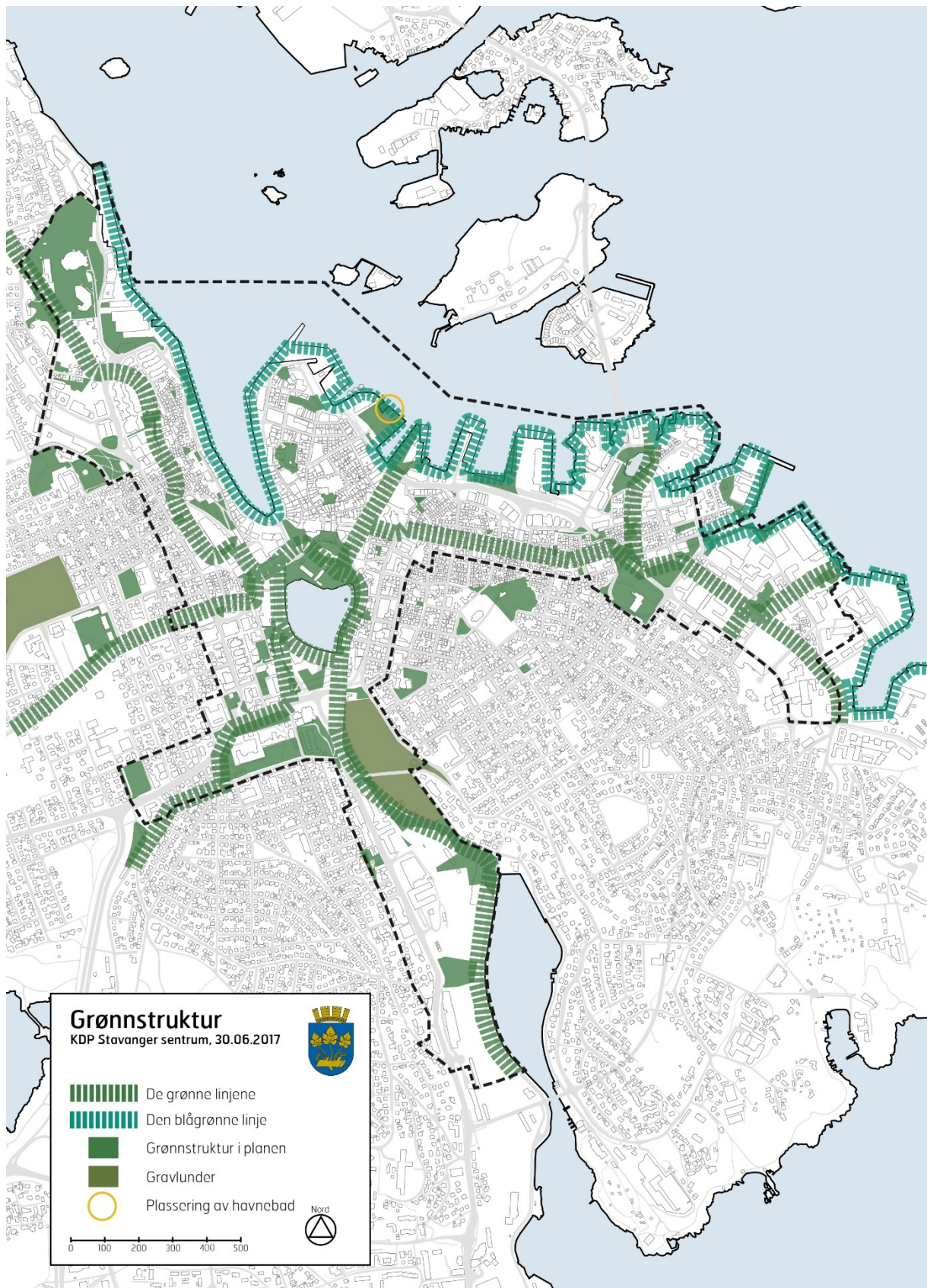
Det er også gjort mindre justeringer av bestemmelsene for å sikre grønnstrukturen og hensynet til grønn vegetasjon i bybildet bedre. Endringene krever ikke høring.

De grønne hoveddragene

Det er ønskelig å justere noen av de grønne hoveddragene vist i plankartet. Kommunen valgte i det tidligere høringsforslaget å vise disse hoveddragene som hensynssoner (gjennomsiktig skravurområder) fordi løsningene ikke er ferdige og må utvikles og veves sammen med bystrukturene etter hvert som byen utvikles.

Opptegningene som 20m korridorer begrenser imidlertid mulighetene for utvikling av høy kvalitet i grønnstrukturene og kommunen har derfor utvidet hensynssonene til 40 m i det justerte planforslaget. Oppfølging og konkretisering skal fortsatt skje på reguleringsplannivå.

Det er også gjort mindre justeringer av hoveddragene og det er innarbeidet tre nye hoveddrag: Fra Johannesparken til Badedammen, fra Haugesundsgata til Tou Scene og fra sentrum til Bjergsted via Olav Kyrres gate. De nye hoveddragene kompletterer tidligere manglende tverrforbindelser. Det er også lagt inn en sone langs sjø som skal fange opp en videreutvikling av Blå Promenade. Forbindelsene og draget langs sjøen vil over tid kunne styrke bevegelsesmønsteret i byen og styrke byens kontakt med sjøen. Byromsstrategien vil utdype og konkretisere innholdet i forbindelsene.



Figur 11: Temakart om byrom og grønnstrukturer

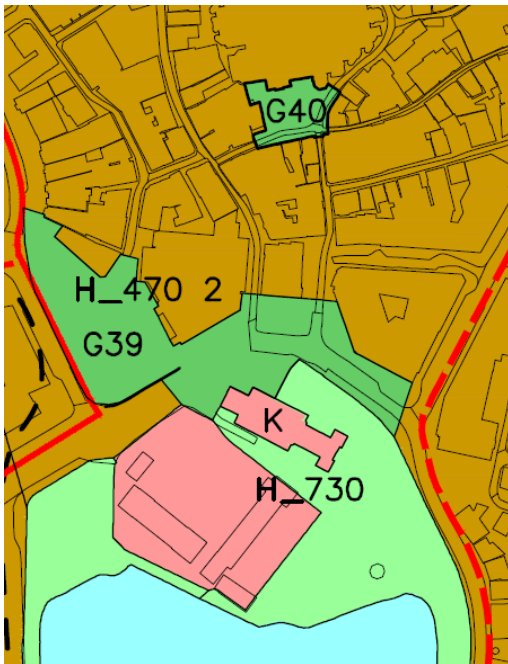
Strategisk viktige byrom

Torget, Domkirkeplassen og Arneageren

Grønnstrukturvisningen i plankartet viste i tidligere høringsforslag ikke strategisk viktige byrom som Torget, Domkirkeplassen og Arneageren. I forrige høringsforslag var prinsippet for opptegning videreføring av kommuneplanens visning, sentrale byrom i områdene med store endringer pluss inntegning av byrom med lek (kvartalslekeplasser). Visningen underkommuniserte viktigheten av disse sentrale byrommene på overordnet plannivå, selv om arealene er tilstrekkelig sikret på reguleringsnivå.

Visning av grønnstrukturarealer innenfor sentrumsformålet på dette plannivået reiser et prinsipielt spørsmål om graden av detaljering. Kommuneplannivået nyanserer normalt ikke mellom grønnstrukturer og byggeområder innenfor sentrumsformålet. Kommunens vurdering er likevel at sentrumsområdet er såpass stort at visning av viktige grønnstrukturer er viktig og har en funksjon for videreutviklingen av sentrum.

I det justerte planforslaget er derfor Torget, Domkirkeplassen og Arneageren tatt inn med grønnstrukturformål. Grønnstrukturarealene i planen vil ha viktige innslag av vegetasjon, men vil ikke alltid nødvendigvis være grønne byrom. Det har derfor vært vurdert om visning som kombinert samferdselsformål ville vært mer rett, men har gått bort fra dette. Kommunen har vektlagt at et kombinert samferdselsformål ville vanskeliggjort ønsket om vegetasjon som et viktig element i byrommene og underkommunisert viktigheten av dette. Grønnstrukturformålet er vurdert som best egnet til å formidle og sikre offentlig tilgjengelige byrom.



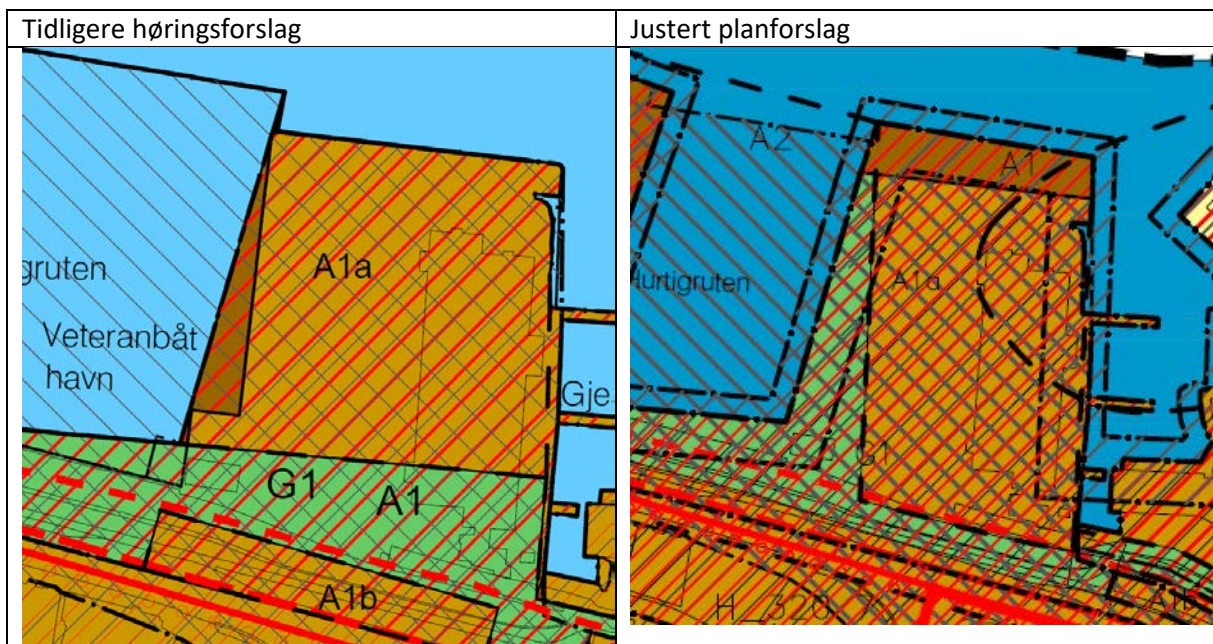
Figur 12: Domkirkeplassen, Torget og Arneageren vist i plankartet. Forenklet utsnitt.

Havnepark

Det konkrete innholdet og programmeringen av havneparken fra Holmen til Bekhuskaia skal konkretiseres gjennom felles kommunalt planprogram og videre regulering. Som grunnlag for justeringer av grønnstrukturvisningen i området har imidlertid kommunen gjort enkle vurderinger av hovedinnhold og ulike områders egnethet som byrom.

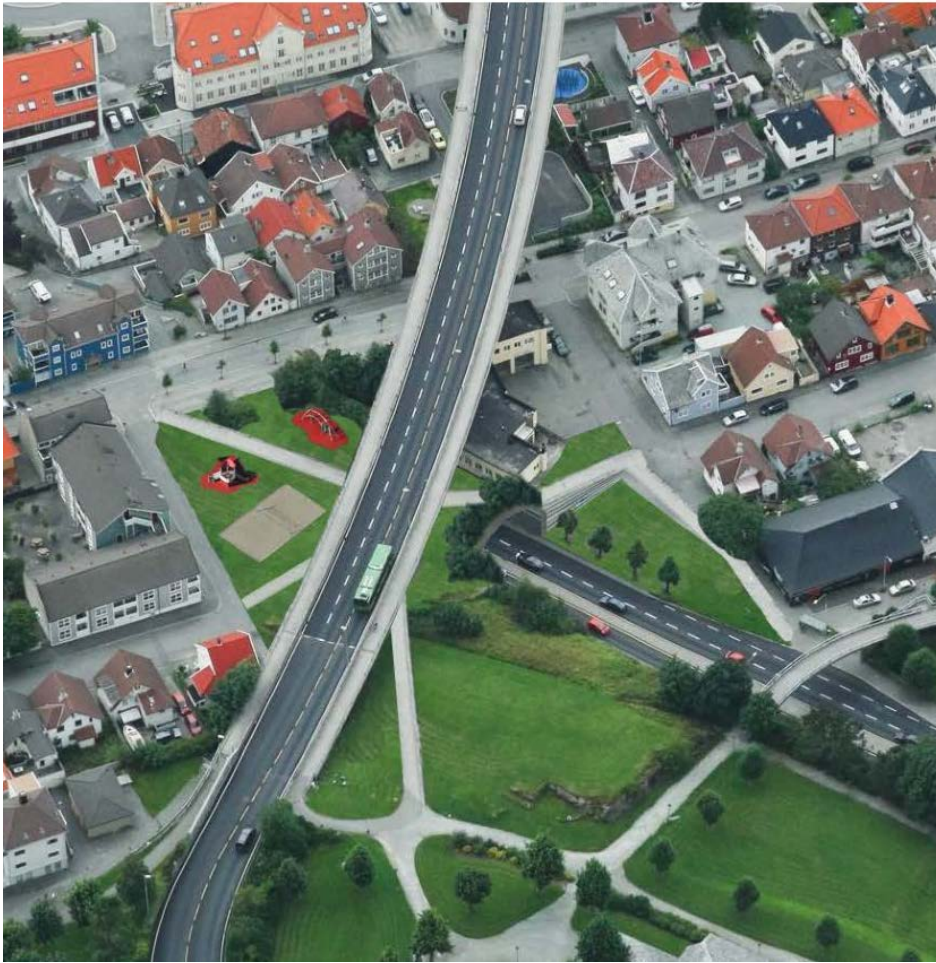
Innholdsmessig vil det være viktig at de nye byrommene gir tilbud til opphold og aktivitet som spiller på den nærheten og kontakten med sjøen og tilrettelegging for aktivitet det meste av året. Innholdet må utformes i samspill med aktiv havnedrift i området. Det vil være viktig å bevare og etablere oppholdssoner, vegetasjon, sitteplasser, offentlig kunst og aktivitetstilbud (bading, fiske mm) som fremmer fysisk kontakt med vannet. Brygger og piler bør være tilgjengelige og inviterende. Denne formen for tilrettelegging er innarbeidet som retningslinje knyttet til hensynssone grønnstruktur i det justerte planforslaget.

Ved nærmere gjennomgang av arealene er det valgt å prioritere de delene av områdene som best forutsetninger for solfylte byrom. I det justerte planforslaget er derfor vestre deler av Jorenholmen og Bekhuskaien endret til grønnstrukturformål, men de mer skyggelagte arealene på innsiden og mot øst skaleres ned. Eksempel fra Bekhuskaien viser i figuren under.



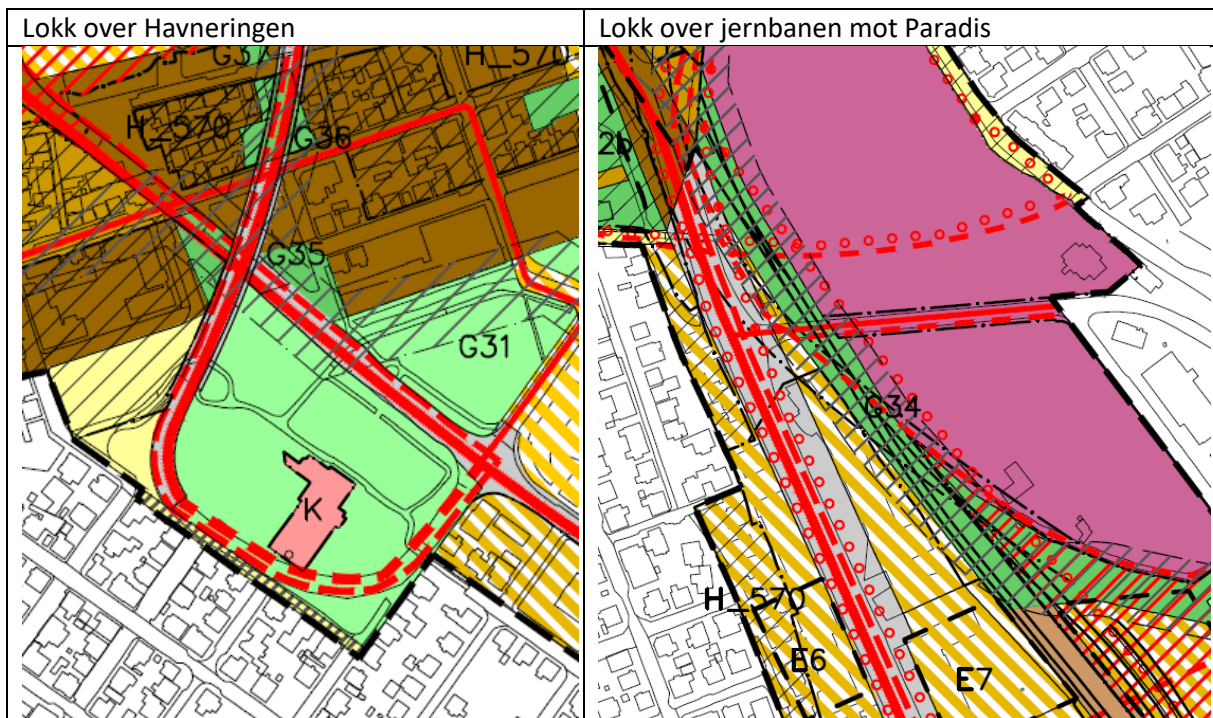
Lokk over Havneringen og jernbanen mot Paradis

På bakgrunn av arbeidet med ny byromsstrategi har kommunen vurdert forslag til lokk-konstruksjoner som kan etablere forbindelser mellom Pedersgata og Kjelvene og mellom Stavanger stasjon og Paradis.



Figur 13: Illustrasjon av utvidet Johannespark

Overbygningene vil gjøre det mulig å etablere viktige nye forbindelser i bystrukturen. Arealene vises med grønnstrukturformål i plankartet.



Byrom med lek

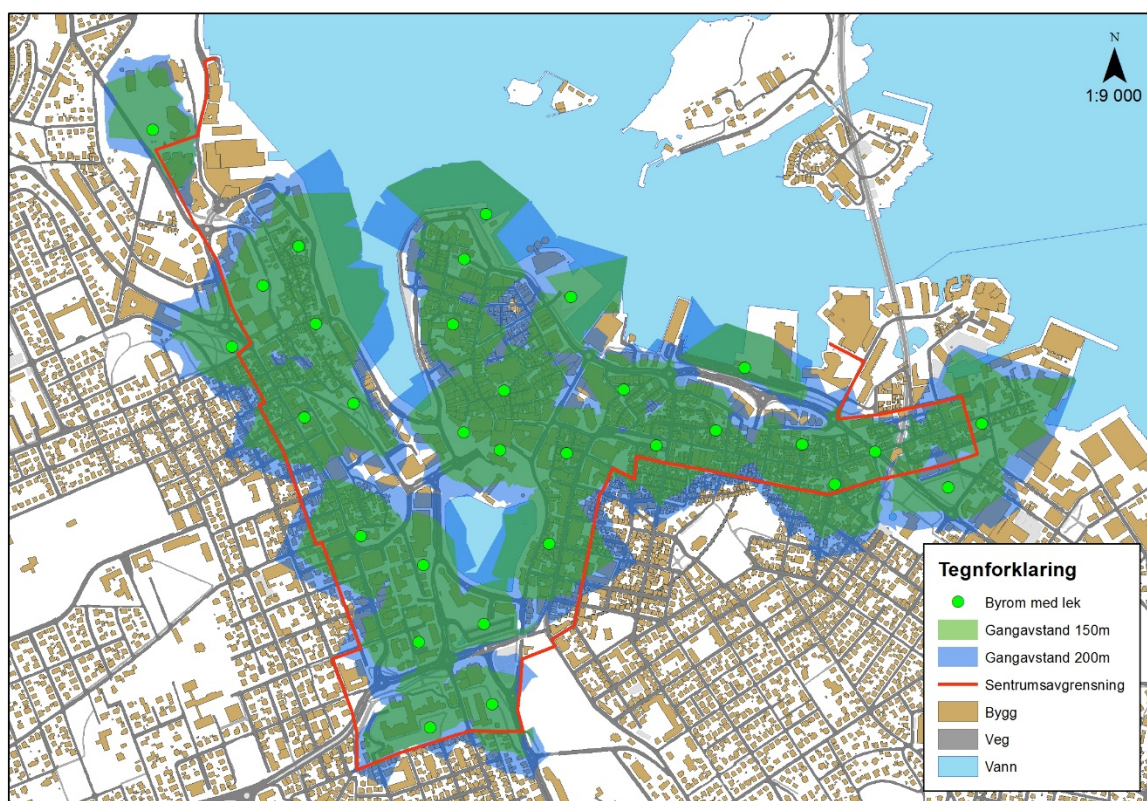
Kommunen har gjort kvalitetssikringer av planløsningen der lekeplassnormens krav til kvartalslekeplass er konkretisert i planen og vil opprettholde løsningen. Det er viktig å ikke se på arealene som kun lekeplasser, men som offentlige byrom for alle generasjoner der lek inngår som en naturlig del av innholdet.

I det justerte planforslaget er det gjort mindre justeringer i bestemmelsen og enkelte av grønstrukturarealene med lekefunksjoner er justert. Følgende justeringer i plankartet er vist:

- Havneparken G1/G3/G4 – vestvendte arealer med gode solforhold tatt med i grønstruktur
- Breibakken G17 – parkeringsareal på nordsiden innlemmet for å få tilstrekkelige kvaliteter i plan
- Tivolifjellet G23 tatt med i listen over arealer som skal løse byrom med lek og er noe justert
- Normannsgate G30 er trukket lenger opp mot Pedersgata for å få bedre solforhold og å ta hensyn til lokale parkeringsforhold
- Johannesparken G31 er utvidet på ny kulvert over Havneringen

Det er også gjort mindre justeringer i enkelte andre G-områder for å ta hensyn til regulert situasjon eller faktiske forhold.

Med justeringene gir planen slik dekningsgrad for funksjonen kvartalslek:



Figur 14: Dekning kvartalslekeplass

Dekningsgraden er forbedret i det justerte planforslaget, særlig i bykjernen.

For G24 ved Stavangerske Klubbsekskap i øverst i Arne Rettedalsgate foreligger det protester fra grunneier og det er derfor vurdert om det er mulig å finne alternative byrom. Det har imidlertid ikke vært mulig å finne alternativ lokalisering som gir et hensiktsmessig nedslagsfelt. Kommunen hører to alternative løsninger for byrommet G24 (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17):

- Alternativ 1 innebærer at bygg og hageanlegg reguleres til bevaring og opprettholdes uendret som idag
- Alternativ 2 innebærer at bygg og hageanlegg skal reguleres til bevaring, men at hageanlegget åpnes opp for publikum.

Alternativene høres som bestemmelser til G24 i § 2.12.2.

Revidert planforslag legger også opp til at grunneier berøres ytterligere knyttet til etablering av forbedret forbindelse mellom St.Olav og Kleiva. En eventuell prioritering mellom behovene vil skje til sluttbehandling.



Figur 15: Ny gangforbindelse St.Olavsgate til Øvre Kleivegate

Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter på om den oppdaterte planen gir et godt grunnlag for å utvikle en god sammenheng mellom byrommene i sentrum.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Endrede av hensynssoner for grønnstruktur
 - o Johannesparken til Badedammen
 - o Haugesundsgata til Tou Scene
 - o Sentrum til Bjergsted gjennom via Olav Kyrres gate.
- Nye/endrede grønnstrukturarealer
 - o Endret utforming G1/G3/G4 Havnepark

- Utvidet G10 Stavanger stasjon
- Utvidet G17 Breibakken
- G24 alternative bestemmelser med og uten åpning for publikum
- Utvidet G25 Lendeparken
- Endret G30 Normannsgate
- Ny G33 St.Olavsgate
- Ny G35 Havneringen
- Ny G36 Arbeidergata
- Ny G37 Nedre Banegate
- Ny G39 Domkirkeplassen&Torget
- Ny G40 Arnageren
- Ny G38 Bjergstedkai

Utredninger fram mot sluttbehandling

Følgende punkter er vedtatt (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17) at skal vurderes nærmere fram mot sluttbehandling av planen:

- Overbygning av byrom
- Økt bruk av vann i byrom
- Sikring av grønn promenade langs fjorden fra sentrum til Hillevåg.
- Økt sambruk av byrom og lekefunksjoner
- Rehabilitering av gamle fontener
- Oppheving av forbud mot kommersielle arrangementer på torget

3.9 Trafikale endringer

Utgangspunkt – økt tilgjengelighet og nullvekst

Sentrumsplanen legger opp til å øke den samlede tilgjengeligheten til bystrukturen i sentrum innenfor rammen av kommunale og nasjonale mål om nullvekst i privatbiltrafikken. Nullvekstmålet innebærer at veksten i transportbehov løses med økt bruk av gange, sykkel og kollektivreiser. Etersom planen har høye ambisjoner for vekst i antall mennesker som bor, arbeider og besøker, kreves det endringer i infrastrukturen for transporttilbudet i sentrum som prioriterer gange, sykkel og kollektiv for å kunne nå målene om både økt tilgjengelighet og nullvekst.

Det tidligere høringsforslaget hadde derfor:

- et definert gangnett med styrkede innholdsmessige og opparbeidelsesmessige kvaliteter for gående ift gjeldende planer
- et mer finmasket hovedsykkelnett ift gjeldende planer
- sterkere prioritering av kollektivtrafikk i flere gater ift. gjeldende planer som blant annet innebærer at kapasiteten for privatbil reduseres i Kannik/Madlaveien og fjernes i Kongsgata og Klubbgata
- en mer restriktiv parkeringsnorm enn gjeldende planer og utvidede mulighet for å løse parkeringskrav gjennom frikjøp
- En mindre utvidelse av gågatenettet på sentrumshalvøya

Når disse tiltakene ses i sammenheng med virkningene av forsterket byutvikling i den delen av kommunen (sentrum) som har høyest reisetilgjengelighet viser planens konsekvensutredning at det er sannsynlig at planen gir oppnåelse av nullvekstmålet, dersom planen fører til en reduksjon av byutvikling i områder med vesentlig dårligere reisetilgjengelighet. Dersom planen ikke fører til

reduisert byutvikling i andre deler av kommunen vil planen i seg selv gi et resultat nær, men ikke fullt ut, nullvekst.

Det er både positive og negative synspunkter rundt de trafikale endringsforslagene i planen. Det er stor grad av støtte for de trafikale hovedgrepene for å oppnå målet om nullvekst i personbiltrafikken. Innvendinger er i hovedsak formulert som bekymringer for innfasingstakt og belastninger på transportsystemet som følge av planens utbyggingsomfang, ikke til grepene i seg selv. Kommunen har også fått en rekke mer konkrete innspill rundt de ulike delene av transportsystemet.

På bakgrunn av tilbakemeldingene har kommunen i denne bearbeidingen beholdt hovedløsningene og vurdert spesielt:

- utdypning av innhold knutepunkt/mobilitetspunktene Stavanger stasjon og Fiskepiren
- kvalitetssikring og suppleringer hovednett for gående og syklende
- sammenheng mellom foreslåtte kvaliteter (særlig breddekrav) for gange, sykkel, bil og kollektiv i flere gateløp og vurdert ytterligere prioriteringer
- adkomstprinsipp for Paradisområdet på nytt
- parkeringsbestemmelsene med tanke på plassering av større nye anlegg i sentrumskjernen, konsekvenser for korttidsparkering og behovet for avbøtende tiltak, samt presiseringer av bestemmelsene med tanke på virkning for eksisterende parkeringstilbud

Innhold i knutepunkt og mobilitetspunkt

Knutepunktet Stavanger stasjon

Knutepunkter og mobilitetspunkter er områder som skal håndtere større transportvolumer og det er derfor vesentlig at punktene fungerer på en måte optimal måte. Sentrumsplanens oppgave er ikke å fullt ut definere hvordan disse punktene skal fungere, men det er vesentlig for planen å ha sannsynliggjort at områdene reelt kan håndtere de funksjonene som planen forutsetter skal ligge der.

Kommunen har derfor gjort tilleggsvurderinger som utdyper innholdet og sannsynliggjør at områdene håndterer dette innholdet. De faktiske løsningene må avklares på neste plannivå.

Stavanger stasjon er eneste kollektivknutepunkt i Stavanger kommune og regionens viktigste knutepunkt. Et knutepunkt er både et viktig målpunkt og et byttepunkt mellom ulike reisemidler og har disse egenskapene:

- Høy arealutnyttelse
- Stor andel besøksintensive virksomheter
- God tilgjengelighet og framkommelighet for fotgjengere, syklist og kollektivtrafikk
- Enkle og effektive bytter mellom ulike reisemidler

Knutepunktet har i liten grad noen av disse egenskapene i dag og utgjør kun i begrenset grad et viktig målpunkt og et effektivt byttepunkt. Kommunen har gjennomgått de ulike funksjonene knutepunktet forventes å betjene og skissert et utgangspunkt for framtidig løsning som skal konkretiseres i reguleringsplan.

Tabell 2: Forslag til løsninger på ulike funksjoner i knutepunktet Stavanger stasjon

Funksjon	Eksisterende løsning	Framtidig løsning
Tog		
Stasjonskapasitet	Kapasitet til 4 lokaltog (15 min frekvens) og 1 regionalt tog pr time.	Kapasitet til 6 lokalt (10 minutters frekvens) og 1 regionalt tog pr time. Nytt spor kan innarbeides i retning Byterminalen og eksisterende spor kan enten forlenges i retning sentrum eller Paradis.
Buss		
Bybusser	Bybusser i jernbaneveien, Olav Vs gate og under lokket	Bussveien i Jernbaneveien, bybusser i Olav Vs gate, Klubbgaten og Kongsgata
Regionale busser	Regionale busser under jernanelokket	Gateterminal ved Fiskepiren i Verksalmenningen og stoppested Stavanger stasjon.
Flybussen	Flybussen under lokket	Jernbaneveien
Sykkel		
Pendlerparkering	Sykkelparkering for pendlere på lokket og ved sporene	Sykkelparkering ved sporene og på lokk
Boligparkering	-	I privat del på lokk eller i bebyggelsen
Ansattparkering	-	I privat del på lokk eller i bebyggelsen
Bysyssel	-	Ved sporene og på lokk
Parkering		
Offentlig tilgjengelig parkering	490 plasser	200 plasser
Privat parkering	Under lokket ved sporene	Utgår
Korttidsparkering	I Jernbaneveien	Integreres i parkeringsanlegg på lokk
Drosjeholdeplass	I Jernbaneveien	På lokk eller i Olav Vs gate
Mobilitetspunkt		
	Bysykler, sykkelparkering for besøkende, sykkelverksted	Bildeordning, bysykler, sykkelparkering, sykkelverksted, selvbetjent sykkel-service, automater for pakkelevering
Adkomst		
Gående		Lett adkomst alle retninger
Syklende		Lett adkomst alle retninger
Buss		
Drosje		Som buss
Til parkeringsanlegg		Fra Teaterveien
Varelevering		Jernbaneveien, Olav Vs gate og Teaterveien

Kommunen angitt en maksimal mengde parkering som er forenlig med knutepunktslokaliseringen og forutsetter at plassene lokaliseres i den delen av dagens anlegg som ligger under lokk. Maksantallet er angitt i bestemmelsene. Foreslått nivå for parkering på P-Jernanelokket er drøftet med Stavanger parkering. I dialogen er det kommet fram at et mulig kompenserende tiltak for reduksjonen kan være frigjøring av ca. 250 plasser i P-St.Olav til offentlig parkering som i dag er bundet opp til privat parkering.

Mobilitetspunkt Fiskepiren

Sentrumsplanen anser Fiskepiren og områdene rundt som et viktig trafikalt omdreiningspunkt i kraft av å være hovedovergangspunkt for trafikk mellom sjø og land. Det tidligere høringsforslaget legger til rette for en utvidelse av piren for å håndtere nye funksjoner og definerer stedet som mobilitetspunkt der det skal legges til rette for offentlig sykkelparkering, parkering av bysykler, bildeordning, informasjon og bokser for småleveranser.

I det justerte planforslaget forsterkes Fiskepiren som mobilitetspunkt gjennom:

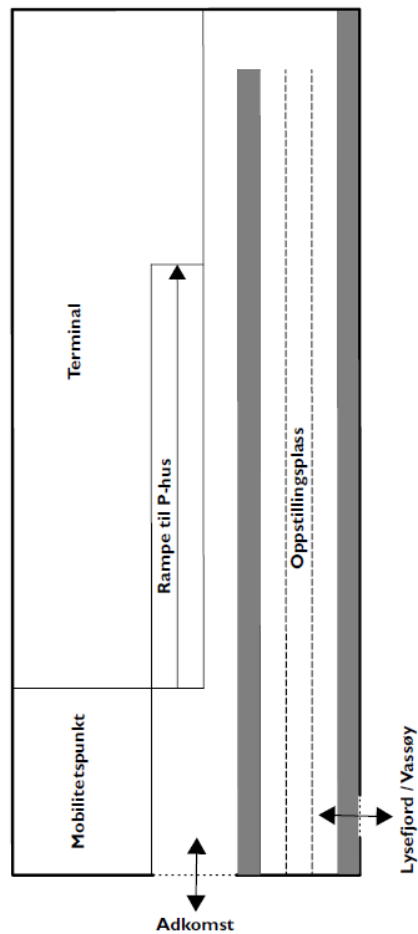
- Prioritering av sjøtransportfunksjoner på kailinjene rundt piren slik at gjestehavn og veteranbåthavn flyttes til andre områder
- Ytterligere utvidelse av piren for å gi plass til foreslåtte funksjoner
- Etablering av gateterminal for det regionale ekspressbusstilbudet
- Samling og økning av parkeringstilbudet fra 600 til 800 plasser

Deler av foreslått bebyggelse i området er også tatt ut av det justerte planforslaget for å sikre at det blir tilstrekkelig plass til nødvendige transportfunksjoner.

Det er mange funksjoner som skal inn i området: Båtterminal og publikumsfunksjoner på bakkenivå mot byen, parkering, ferjeleie, gateterminal for regionalt busstilbud, åpne byrom og mindre funksjoner knyttet til området som mobilitetspunkt. Felles kommunalt planprogram for hele havnefronten skal gi rammer og føringer for konkretiseringen av løsninger og som gjøres i reguleringsplan for området. Kommunen har gjort en overordnet vurdering av kapasiteten i området for å håndtere funksjonene over, og mener det vil være mulig å løse dette dersom området planlegges med høy arealeffektivitet og kombinerte bruksløsninger.

Det mest krevende punktet å løse er sannsynligvis ferjeanløp. Den reviderte planen forutsetter videre bruk av ferjeleiemmen på Margarinlinjen (mot Bekhuskaien) til Vassøyferjen og Lysefjordferjen. Dette er sannsynligvis en vesentlig bedre og rimeligere løsning enn tidligere høringsforslag der disse ferjene var forutsatt å anløpe på enden av piren med baumating. I dialogen med havneaktørene har det fremkommet at anløp på piren ikke vil være praktisk gjennomførbart pga strømninger i leden. Det utfordrende spørsmålet med foreslått anløpssted er hvordan oppstillingsplasser for bilene løses. Kommunen mener oppstilling bør løses internt i bygningsmassen på Fiskepiren på bakkeplanet. Etter kommunens beregninger vil det være plass til nødvendig oppstillingsareal, båtterminalfunksjon og mobilitetsfunksjoner på bakkeplanet. Stavanger Havn og Stavanger Utvikling KF har i dialogen rundt ny løsning uttrykt ønske om å plassere anløpsstedet i motsatt ende av Margarinlinjen, på Bekhuskaien. Kommunen har ikke angitt denne løsningen i det reviderte planforslaget fordi det sprer funksjonene bort fra mobilitetspunktet og fordi en slik løsning vil punktere planens intensjon om etablering av et byrom med høye kvaliteter mot Bekhuskaien. Løsningen vil vesentlig begrense mulighetene for å dreie bruken av området som oppstillingsplass for biler til levende byrom.

Sentrumsplanen legger opp til store endringer på Stavanger stasjon som blant annet medfører at oppstillingen for de regionale bussene, bl.a. til Bergen og Sørlandet, må flytte fra dagens plassering under lokket bak Byterminalen. I dialogen med havneaktørene om forbedringer i planen, har det kommet fram ønske særlig fra Kolumbus om å legge til rette for ny lokalisering ved Fiskepiren slik at overgangsmulighetene mellom båt og langdistansebuss blir lettere. Kommunens vurdering er at et slikt forslag er mulig og kan anbefales dersom oppstillingen for bussene løses som en gateterminal tilsvarende dagens løsning for flybussen i dette området. Ut fra kommunens vurdering vil det være plass til dette. Lokaliseringen vil ikke kunne anbefales dersom større oppstillingsarealer inne på dagens ferjeoppstillingsområde er en forutsetning. Dette vil være i konflikt med planens føringer om bruk av arealene til åpne byrom og anbefales ikke. Gateterminal for ekspressbusstilbudet er sikret i bestemmelsene.



Figur 16: Prinsippskisse for funksjoner på nye Fiskepiren

Suppleringer av gang- og sykkelnett

Justeringer som gir et mer komplett bynett

På bakgrunn av kvalitetssikring av planforslaget foreslår kommunen enkelte justeringer av hovednettene for gående og syklende. Endringene kompletterer nettene og sikrer manglende forbindelser.

Justeringer av gangnett

I det justerte planforslaget er gangnettet endret og justert i: Haugvaldstads gate, Klaussegata, Tidegeilen, Olav Kyrres gate og forbindelse over nytt Straensenter, Løvdahls gate, forbindelse St. Olavs gate til Øvre Kleivegate, Jens Zetlitz gate over Tivolifjellet, Kannikbakken, Madlaveien langs Kannikbekken, Furas gate, Møllegata, Niels Juels gate, Tjodsolvs gate – Solagata, forbindelse over Stavanger stasjon, Kirkegata, Søregeata, Sølvberggata, Laugmansgata, Bakkegata, Breigata, Bergelandsgata, Kongsgate over Jernbanelokket, Consul Sigval Bergesens vei, Nedre Banegate, Harald Hårfagres gate, Pedersgata – Haugesundsgate/Ryfylkegate på kulvert, Haugesundsgata.

Tabell 3: Temakart om gangnett

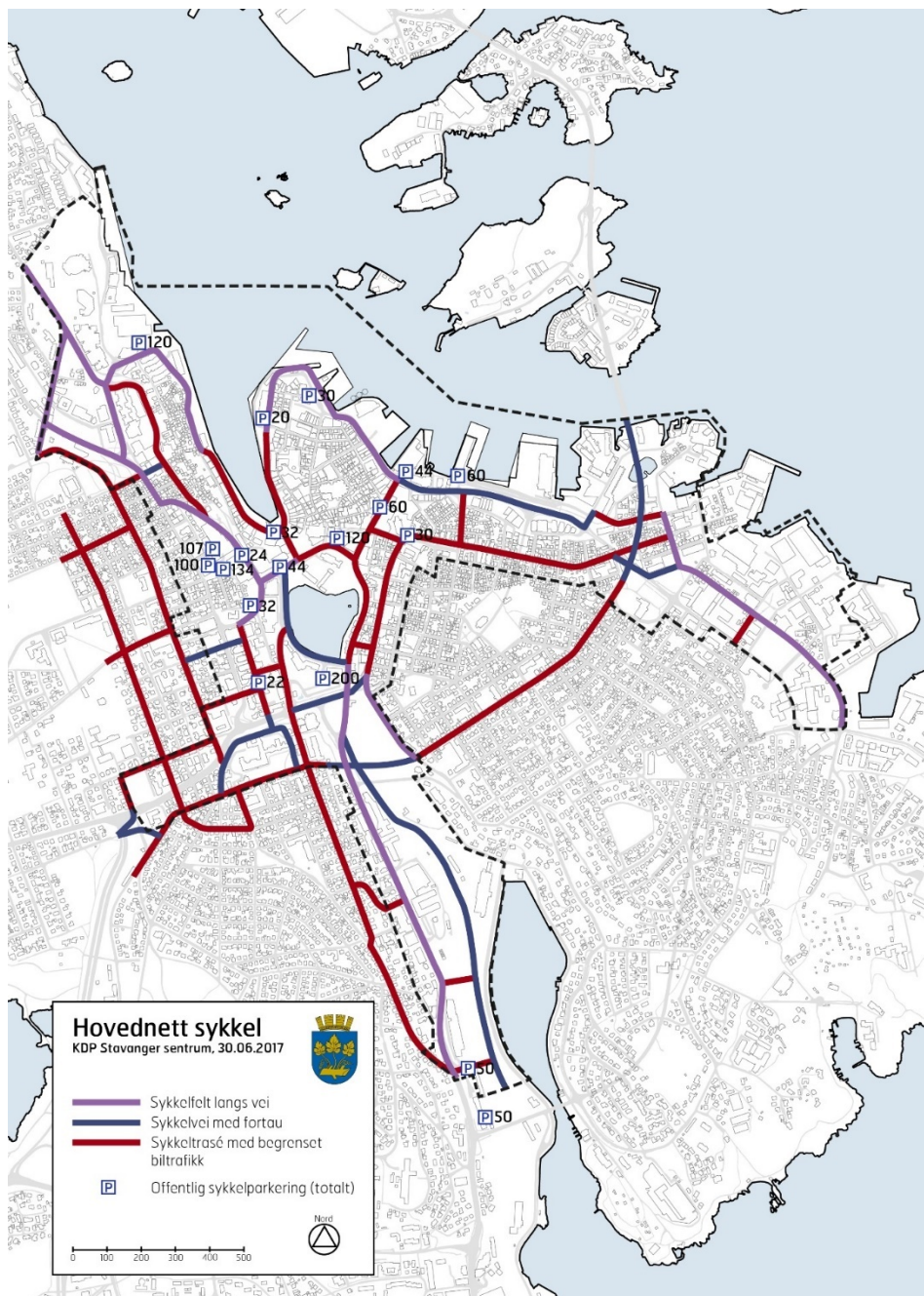


Justeringer av sykkelnett

Sykelnettet er endret og justert i: Havneringen mellom Klubbgate og Verven endret fra sykkelfelt til sykkelveg med fortau, Olav Vs gate mellom Kannik og Jernbaneveien endret fra sykkelveg med fortau til sykkelgate med begrenset trafikk, Paradis endret fra prinsipplinje til sykkelveg med fortau via kulvert og langs Sporgata, ny forbindelse Langgata mellom Peders gata og Havneringen, ny forbindelse Avaldsnesgata mellom Ryfylkegata og Erfjordsgata, ny forbindelse fra Peders gata til Harald Hårfagres gate via kulvert Haugesundsgata, Niels Juels gate, Haugvaldstads gate, Borgermester Middelthons gate, St. Svithuns gate mellom Knud Holms gate og Olav Vs gate, Stokkaveien mellom Møllegata og Haugvaldstadsgate, Christian Jacobsens gate.

De nye forbindelsene inngår i det oppdaterte temakartet under.

Tabell 4: Temakart om sykkelnettet



Bestemmelsen for opparbeidelse av hovedsykkelnettet er også forenklet noe. Der det tidligere høringsforslaget skilte mellom 5 ulike typer opparbeidelse gjennom sentrum, er dette i det justerte planforslaget forenklet til 3 hovedløsninger:

- Sykkelfelt
- Sykkelveg med fortau
- Sykkelgate med begrenset trafikk

Sykkeltrase i spesielt gatemiljø, sykkelprioritert gate og prinsipplinje samles under kategorien *sykkelgate med begrenset trafikk*. Forenklingen vil gjøre hovednettet lettere lesbart for syklistene med færre systemskifter.

Endringer i vegnettet

Utgangspunkt

Planen definerer et hoved- og samleveinett for å gi forutsigbarhet på hvilke deler av veinettet som er prioritert for ordinær biltrafikk. På hovednett krever bestemmelsene at det skal legges til rette for toveis biltrafikk. I samleveinettet skal det primært være toveis trafikk, men enveiskjøring kan vurderes nærmere på oppfølgende plannivå. I samleveien Pedersgaten angir planforslaget at det skal legges til rette for enveiskjøring i retning Stavanger øst for å legge til rette for utvidede fortausarealer som virkemiddel for vitalisering.

Det er vurdert endringer som gjelder kapasitet i samleveinettet og gågatenett. Dette gjelder:

- Olav Vs gate forbi Stavanger stasjon
- Nytorget og Bergelandsgata

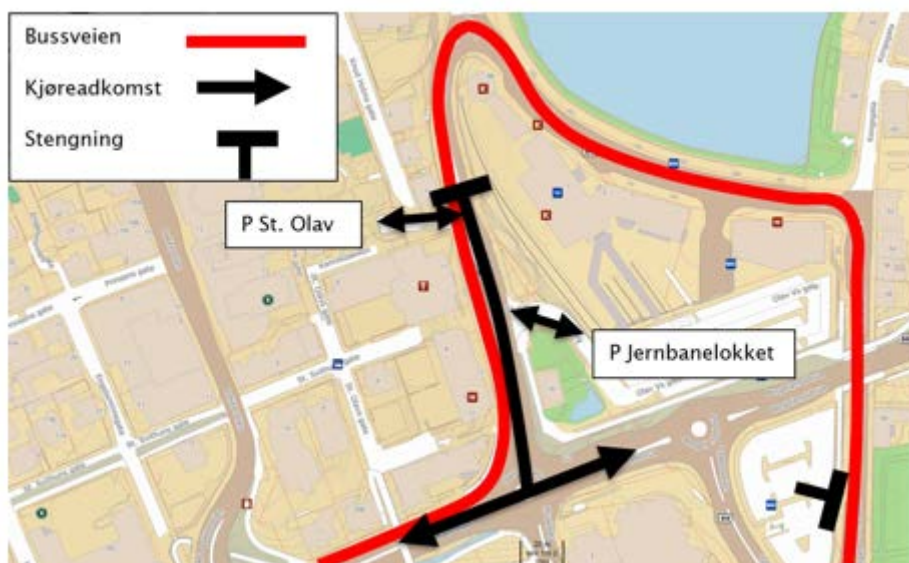
Det er også vurdert om det er behov for å justere planens viste gatetverrsnitt langs bussveitraseen.

Deler av Olav V's gate må stenges

Olav Vs gate strekker seg fra Kannik forbi Stavanger stasjon og Atlantic til Haakon VIIs gate og inngår som del av samleveinettet i sentrum. Gatens viktigste funksjon er som en av flere adkomstveier til sentrum fra Madlaveien i tillegg til Løkkeveien/Arne Rattedalsgate og Bergelandstunellen. Sentrumsplanen har i tillegg angitt at den samme gaten skal ha trase for bussveien, sykkel og gående. Forutsetningen for at planen trekker opp et fullt tilbud er en utvidelse av trafikkarealet inn på Stavanger stasjon.

I sentrumsplanhøringen og arbeidet med regulering av bussveien gjennom sentrum er det kommet fram at vegarealet ikke kan utvides over stasjonsområdet, ettersom dette vil ha store konsekvenser for den nasjonale togtrafikken (regiontogene til Kristiansand og Oslo). Det vil dermed ikke være plass til et fullt transporttilbud uten enten en reduksjon i vegtilbudet eller store inngrep i vernet bebyggelse og Tivolifjellet.

Det foreligger brev fra Statens vegvesen vedlagt saken med redegjørelse for behovet og en overordnet vurdering av konsekvensene for trafikkmønsteret i sentrum. Kommunen har vurdert konsekvensene av redusert biltilbud som mindre alvorlige enn inngrep i områdene på oppsiden av veien mot St.Olav, og foreslår derfor i tilleggshøringen to alternative stengninger for biltrafikk i gateløpet.



Figur 17: Bussveien gjennom sentrum, adkomster til parkeringshus og Statens vegvesens forslag til stenging av gaten for gjennomkjøring

Det kritiske punktet for framføringen av bussveien er fra krysset Jernbaneveien-St.Olavs gate forbi Tivolifjellet og begge alternativer omfatter denne strekningen. I alternativ 1 er startpunkt for stengning nord for innkjøringen til P-St.Olav slik at denne adkomsten opprettholdes. I det andre alternativet stenges gaten for privatbiltrafikk videre opp til nord for adkomsten til P-Jernbanelokket. Endringene innarbeides planteknisk ved at Olav Vs gate tas ut veinettet som samlevei og tilleggsbestemmelse føyes til i bestemmelser for kollektivnettet. Det høres to alternative bestemmelser.

Vegvesenet anslår at de trafikale endringene med Ryfast/Eiganestunellen og redusert kapasitet Kannik vil redusere trafikkvolumet i gaten fra en ÅDT (årsdøgntrafikk) i dag på rundt 6000 til i overkant av 2000. Av dette vil det aller meste være trafikk til parkeringsanleggene P-Jernbanelokket og P-St.Olav. Dersom trafikkberegningene slår til vil de trafikale konsekvensene av en stenging for gjennomkjøring være nokså begrensede.

Bredde på veiareal langs bussveitrase opprettholdes

Det tidligere høringsforslaget justerte kommuneplanens visning av trafikkareal langs Madlaveien og Lagårdsveien for å angi hvordan eventuelt utvidet arealbehov burde håndteres på reguleringsplannivå og for å harmonere gatetverrsnittet med tidligere oppgitt arealbehov for bussveien.

Planleggingen og reguleringen av Bussveien er nå kommet lenger og Statens vegvesen legger opp til å redusere gatetverrsnittet der dette er nødvendig for å unngå riving av bygninger langs disse gatene så langt det er mulig. Dette reiser et spørsmål om planvisningen skal justeres og reduseres tilsvarende.

Arealbesparelsene i reguleringen av Bussveien er åpenbart nødvendige for kollektivprosjektets gjennomførbarhet, men vil samtidig gå på bekostning av kvalitetene i gateløpet som for eksempel fortaus- og sykkelfeltbredder og mulighet for vegetasjon. Kommunens vurdering er at det er ønskelig å kunne etablere flere slike kvaliteter over tid selv om bussveiprojektet ikke legger opp til dette i denne omgang. Dette krever at framtidig regulering av bebyggelse langs traseen forholder seg til et

mer optimalt gatetverrsnitt slik at etablering av utvidede arealer for myke trafikanter og vegetasjon kan etableres senere.

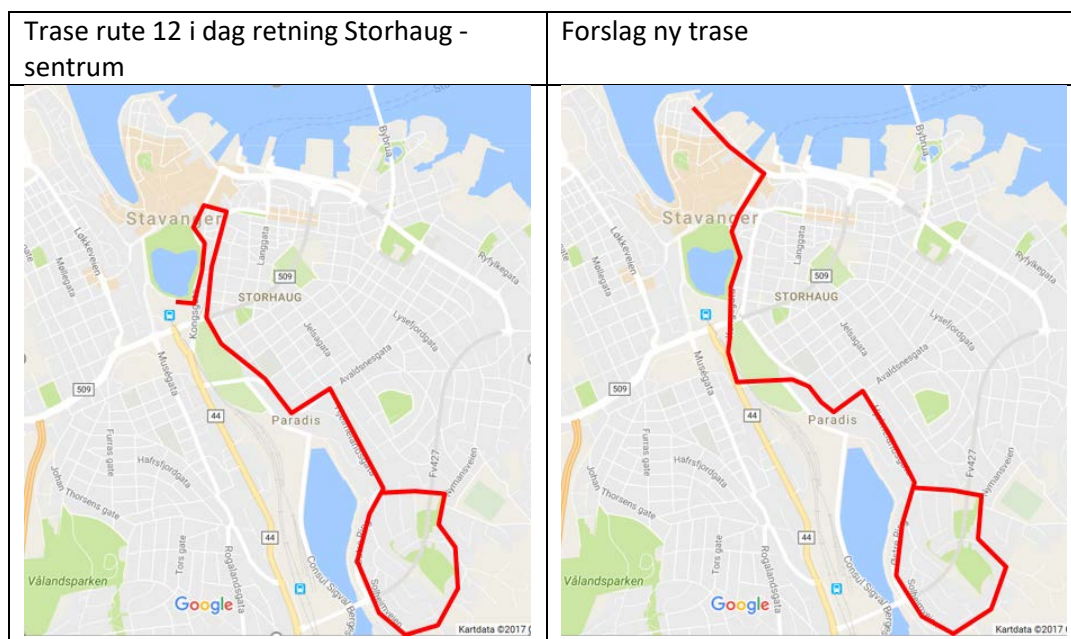
Kommunen har derfor i det justerte planforslaget opprettholdt arealvisningen av trafikkareal i plankartet. Dette betyr ikke at bebyggelsen som ligger innenfor trafikkarealet må rives, men at det vil være et krav til eventuell framtidig regulering av bebyggelse langs gaten at den trekkes tilbake til ny byggeformålsgrense.

Nytorget stenges for biltrafikk og Bergelandsgata snevres inn for å utvide fortausarealer

Bergelandsgata er gaten fra Nytorget til Bergelandstunellen og er angitt som samlevei i sentrumsplanforslaget. Gaten betjener østre deler av sentrum og de sentrumsnære delene av Storhaug. Planen peker på gaten som en viktig sentrumsgate, men der gaten har viktige utfordringer med å oppnå en bymessig attraktivitet. Høringsforslaget fremholdt fornyelse av bygningsmassen i utvalgte kvartaler som et vesentlig virkemiddel for å oppnå en vitalisering av gateløpet, men en vesentlig utfordring i gaten er også trafikk og svært begrensede kvaliteter for fotgjengere.

Det tidligere høringsforslaget angir at gateløpet skal være tilrettelagt for både bil, sykkel og gange og har bestemmelser som i prinsippet skal gi vesentlig bredere fortau. Gateløpet er imidlertid så smalt at det er problematisk å få plass til hele tilbudet planen legger opp til. Kommunen har vurdert hvilke muligheter som finnes for å få en trafikal situasjon som gir et bedre utgangspunkt for et gåvennlig og attraktivt gateløp.

Ettersom den justert planen foreslår at trafikk over Nytorget stenges, vil det ikke være aktuelt med enveiskjøring i Bergelandsgata. Det er imidlertid mulig å begrense bredden på kjørefeltene til 5 m dersom traseen for bydelsbussen rute 12 Sentrum-Godalen legges om slik det er vist i figuren under. En slik trase vil også kunne gi bedre kollektivdekning til Holmen som i dag er uten kollektivbetjening. I det justert planforslaget tilrettelegges Bergelandsgata som *sykkelgate med begrenset biltrafikk* med 5 m kjørebanebredde. Fortausbreddene vil da kunne økes til 2,5m på hver side og dette gir helt andre muligheter for byliv langs gaten. Dersom rute 12 legges om kreves 6 m kjørebredde med fortausbredder på 2 m. Dagens fortausbredder varierer, men er typisk mellom 0,5 og 1 m.



Adkomst til Paradisområdet

Det tidligere planforslaget gav en høring av et alternativt adkomstprinsipp til Paradisområdet enn tidligere planlegging av området basert på at området skulle kunne planlegges som et gang- og sykkelbasert utbyggingsområde uten interne kjøreveier og at nødvendig adkomst til parkering kunne knyttes til en etappevis utbygging av området. Plankartet viste derfor tre adkomster: nord for Statens Hus, sør for Skattens Hus og ved Paradis stasjon. Tidligere planlegging av området har lagt opp til en hovedadkomst fra sør og en tilleggsadkomst sentralt i området på lokk over jernbanen (også kalt Støtteparken).

Kommunen har gjort en utfyllende vurdering av løsningen med nærmere med tanke på konsekvenser og gjennomførbarhet basert på egne vurderinger og høringsinnspill. En hovedutfordring ved høringsforslagets adkomstløsning vil være økt trafikkbelastning på fv44 og Kannik der sårbarheten for økt trafikk er aller størst. Løsningen gir ikke gi optimal drening av trafikken til E39 og gir unaturlig høy biltilgjengelighet ved stasjonsområdet der kollektivtilgjengeligheten også er svært høy. Det er også usikkerhet knyttet til hvordan en slik adkomstløsning der adkomstvegen ikke nødvendigvis treffer bakkenivå teknisk løses og kombineres med tilgang for gående og syklende, samt hvordan området kan betjenes med varelevering, renovasjon o.l.

I det justerte planforslaget går kommunen bort fra løsningen med mange adkomster og anbefaler at området baseres på adkomst i sør ved Hillevågstunnelen. Adkomst i sør vil gi kort vei til overordnet veinett og belaste fv.44 og Kannik minst mulig. I bestemmelsene til område E17 åpnes det for at det kan fastsettes en tilleggsadkomst lenger nord fra fv.44 gjennom reguleringsplan for området.

I justert planforslag er dermed samferdselslinjene som angir flere adkomster tatt ut. Adkomsten til området vil ligge utenfor planområdet i sør. Samferdselslinjen over Paradis stasjon er erstattet med linjer for hovednett gange og sykkel.

Parkeringsanlegg og parkeringsbestemmelser

Kommunen har ikke fått vesentlige innvendinger til foreslått parkeringsnorm. Kommunen har derfor opprettholdt i normen uendret i det justerte planforslaget. Det er gjort en mindre justering som presiserer at ny parkering på bakkenivå ikke tillates. Dette er i tråd med gjeldende praksis i sentrumssonen.

Plasseringen av de større nye parkeringsanleggene som i det tidligere høringsforslaget var lokalisert på Holmen, Fiskepiren og Bekhuskaien er gjennomgått ut fra merknader. Kommunen har ut fra gjennomgangen kommet til parkeringskapasiteten i Østre havn bør samles på Fiskepiren. Dette styrker gjennomførbarheten av både relokaliseringen fra Jorenholmen og utviklingen av Bekhuskaien, og utgjør samtidig en mer attraktiv plassering. Ettersom utbyggingsomfanget i planen er gått noe ned, har kommunen i det justerte planforslaget også nedjustert noe på totalvolumet av parkeringsplasser fra 1100 (600 på Fiskepiren og 500 på Bekhuskaien) til 800. Det understrekes at planen forutsetter at parkeringsanlegget bygges som et konverterbart bygg som kan tas i bruk til andre formål dersom behovet for parkeringsplasser går ned i framtiden. Kommunen mener det er bedre å etablere parkeringstilbudet i et konverterbart bygg på Fiskepiren enn i fjellhaller som vanskelig kan brukes til andre formål senere. I følge Stavanger Parkering oppgir de fleste brukere av parkeringsanlegg at overflateanlegg er vesentlig mer attraktive enn fjellanlegg.

Sentrumsplanen legger opp til at Kongsgata og Klubbgata stenges for den begrensede privatbiltrafikken som går i denne gaten i dag for å prioritere fremføringen av kollektivtrafikken. Det er satt av midler i Handlings- og økonomiplanen til gatebruksplan for dette tiltaket og arbeidet vil

starte opp til høsten. Tiltaket krever at P-domkirken stenges og i behandlingen av reguleringsplan for sentrumshalvøya (plan 2222) vedtok kommunalstyret for byutvikling at føringene for innhold i P-domkirken skulle legges i sentrumsplanen.

Kommunen har i dialog med Stavanger Sentrum AS vurdert behov og foreslår at parkeringshuset skal disponeres til publikumsfunksjoner og serviceanlegg for sentrumsfunksjoner og Domkirken. Bruken er forankret i planens bestemmelser.

Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter på forslagene til innhold og løsninger på Stavanger stasjon og Fiskepiren, på konsekvensene av å stenge Olav Vs gate, adkomst til Paradisområdet og forslaget om å konsentrere ny parkering på Fiskepiren.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Nye og endrede gangforbindelser listet over
- Nye og endrede sykkelforbindelser listet over
- Alternative bestemmelser for stenging av deler av Olav V's gate
- Endret adkomst til Paradisområdet
- Økt antall parkeringsplasser fra 600 til 800 på Fiskepiren

Utredninger fram mot sluttbehandling

Følgende punkter er vedtatt (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17) at skal vurderes nærmere fram mot sluttbehandling av planen:

- Samtlige transportvurderinger i planarbeidet samles i en mobilitetsplan/transportutredning.
- Sikring av mulighet for videreføring av bussveisystemet mot Stavanger øst
- Tilrettelegging for framtidige autonome kjøretøy
- Gjennomgang av frikjøpsreglene og prissetting av parkeringsgebyrer.
- Vurdering av jernbanelokkets egnethet for Superbussene (Bussveien)
- Tilrettelegging for bilpool/bildeling
- Sikker sykkelparkering flere steder i sentrum.
- Sikring av stort sentralt parkeringsanlegg langs havnen og vurdering av eventuelt anlegg i sjø.
- Bruksmuligheter for den gamle jernbanetunellen
- Gjennomførbarhetsstudie av å etablere et nytt kollektivt transporttilbud i sentrumskjernen

3.10 Effektiv planlegging og plankrav

Utgangspunkt

Kommunen har gjennom sentrumsplanen som mål å mer effektive planprosesser i bysentrumet og å bidra til nasjonale forventninger om økt planleggingseffektivitet. Planen gjør dette spesielt gjennom forutsigbare rammebetingelser og gjennom valg av krav til videre planleggingsprosess (plankrav). Det er viktig for kommunen å balansere effektivitet mot behovet for videre prosesser som kan avklare viktige samfunnshensyn som ikke er avklart i sentrumsplanen.

I det tidligere høringsforslaget var det lagt opp til krav om videre planleggingsoppfølging forbeholdt kommunen i de strategiske viktige utviklingsområdene Stavanger stasjon, Havnefronten fra Holmen til Bekhuskaien og i Paradis. Planen har på samme måte som i kommuneplanen et generelt krav til

regulering av større nye tiltak, men i høringsforslaget var det foreslått at innfillbygg, flere av bestemmelsesområdene langs Løkkeveien og bruksendring til publikumsrettet aktivitet i viktige gater kunne slippe krav om regulering slik at oppfølging kunne skje direkte til byggesaksnivå.

Kommunen har ikke fått få merknader rundt disse spørsmålene i høringen, unntatt enkelte merknader fra større utbyggere og Stavanger Utvikling KF om å vurdere mindre omfattende plankrav. Kommunen har i bearbeidingene vurdert og kvalitetssikret plankravene.

Plankrav til store områder

Kommunen har vurdert kravene til offentlig reguleringsplan (områderegulering) i forbindelse med bearbeidinger av områdene. I det reviderte planforslaget er krav til områderegulering tatt ut for Stavanger stasjon, Holmen og Paradis (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17). Eventuelt krav om områderegulering vurderes av kommunens på senere tidspunkt.

På Stavanger stasjon har det tidligere høringsforslaget krav om samlet områderegulering for bestemmelsesområde E5. Kommunen har vurdert om området kan deles slik at området som ikke berøres av jernbaneinteresser kan planlegges uavhengig av øvrige områder. Manglende avklaringer av jernbanens framtidige behov og fravær av bevilgninger til gjennomføring i stasjonsområdet over lang tid kunne være et argument for en slik inndeling slik at de østre delene av knutepunktområdet kunne utvikles mer uavhengig. Kommunen har valgt å holde fast på plankravet om samlet regulering av E5. I fastholdelsen av et samlet plankrav har kommunen vektlagt at områdene er sterkt forbundet gjennom en felles lokk-konstruksjon som skaper avhengigheter mellom delområdene og at det i ny byvekstavtale er inngått gjensidige forpliktelser mellom staten og kommunen om rask planavklaring for hele stasjonsområdet. Bestemmelsene legger likevel opp til at reguleringen skal avklare utbyggingsetapper av delområder slik at områdene uavhengige av jernbaneinteresser eventuelt kan bygges ut tidligere dersom dette fremstår som hensiktsmessig ut fra de avklaringene som fremkommer gjennom reguleringsarbeidet.

Det er gjort en enkel vurdering av om det er aktuelt å dele opp Paradisområdet E17 slik at hele området ikke trenger å inngå i samlet regulering. Det er ikke gått videre med denne løsningen på bakgrunn av behovet for en helhetlig løsning for transportbehovene i området.

Havnefronten fra Holmen til Bekhuskaien har i det tidligere høringsforslaget to ulike plankrav. Holmenområdet var på grunn av sin kompleksitet angitt med krav om områderegulering. Områderegulering er en plantype som kun kommunen kan utarbeide. Strekningen fra Jorenholmen til Bekhuskaien er også komplisert, men har samtidig behov for større fleksibilitet for delutvikling. Det tidligere høringsforslaget anga derfor at det i dette området er krav om felles kommunalt planprogram for de tre delområdene (Jorenholmen, Fiskepiren, Bekhuskaien), men at oppfølgingen kan fortsette som detaljregulering etter vedtatt planprogram. Regulering i disse områdene vil under alle omstendigheter kreve utarbeidelse av planprogram.

Kommunen har vurdert innspillene om å dele opp plankravet i mindre delområder, men har også vurdert interne innspill om krav til områderegulering for hele havnefronten samlet. Kommunen har valgt å utvide området som omfattes av felles planprogram slik at det også omfatter Holmenområdet, men at krav til områderegulering på Holmen/A4 utgår (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17). Kommunen har vektlagt at særlig havnefunksjonene henger sammen og krever en planmessig koordinering. For eksempel betjener Fiskepiren hurtigbåttilbudet, men vesentlige deler av liggeplassene ligger i det som inngår i Holmenområdet. Et felles planprogram gir også mulighet til å utdype kvalitetsmessige krav på tvers av Havnefronten, f.eks knyttet til havneparken (grønnstrukturarealene vist i plankartet). Holmenområdet vil under alle omstendigheter kreve

planprogram og konsekvensutredning, og endringen antas derfor ikke å utgjøre noen vesentlig forsinkelse for utviklingen av Havnefronten.

Unntak fra plankrav

Kommunen har gjennomgått og kvalitetssikret bestemmelsene som gir unntak fra plankrav. I gjennomgangen har det kommet frem at bestemmelsene som gir unntak fra plankrav for innfill og i bestemmelsesområdene langs Løkkeveien vil gi stor usikkerhet om hva som vil gjelde ved behandling av byggesøknader og kan snarere gi uforutsigbarhet enn effektivitet. Sentrumsplanen måtte alternativt gitt vesentlige mer detaljerte føringer for disse bestemmelsene. Dette ville vært både svært arbeidskrevende og en motsatt utvikling av planen enn det bearbeidingen for øvrig, der kommunen har søkt å senke detaljeringsnivået. Viktige deler av bestemmelsesområdene på Løkkeveien inngår nå også i pågående reguleringsplan for Vestre platå (plan 2332). Kommunen har derfor valgt å ta ut bestemmelsene som gir unntak fra plankrav for innfill og i bestemmelsesområdene på Løkkeveien, men opprettholder bestemmelsen om unntak for bruksendring til publikumsrettet aktivitet.

Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter på om kravene kommunen stiller til videre planlegging gir en forutsigbar og effektiv planlegging.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Krav til kommunalt planprogram utvides til også omfatte Holmenområdet (A4) i tillegg til strekningen fra Bekhuskaien til Jorenholmen

3.11 Havn og cruise

Utgangspunkt

Havneby

Sentrumsplanen fremholder at Stavanger sentrum fortsatt skal være en godt fungerende havn og at fortsatte havnefunksjoner krever et godt samspill mellom havnebehov og behovene for andre bymessige kvaliteter. Planen også tar utgangspunkt i at byen er en vesentlig cruisedestinasjon og drøfter hvordan framtidige behov knyttet til dette kan løses.

Det tidligere høringsforslaget inneholdt flere vesentlige endringer som påvirker funksjonene som havneby:

- Samling av rutefunksjoner i området ved Fiskepiren.
- Flere større endringer av kailinjer i havnefronten på både Holmen, Jorenholmen, Fiskepiren og Bekhuskaiene, samt områder mellom i disse.
- Lange cruisekaier på utfylte arealer på Holmen dimensjonert for å håndtere moderne store cruiseskip.
- Planmessig angivelse av hvilke havneavsnitt kommunen tillater etablering av stengsler knyttet til internasjonal skipsfart (ISPS-terminal).
- Samtlige sjøarealer vist som ferdselsformål, der kommuneplanen viser disse arealene som generelle sjøarealer
- Nye funksjoner som veteranbåthavn og bystrand
- Flytting av gjestehavn fra Holmen til Jorenholmen

Mindre endringer og mulige konsekvenser av endringene inngår ikke i oppstillingen. Det vises til tidligere planbeskrivelse for utfyllende informasjon.

Mange innvendinger

I høringen har kommunen fått flere innvendinger fra høringsinstanser, havnevesen, næringsaktører og andre. En vesentlig innvending har vært mot forslaget om lange cruisekaier på Holmen der det spesielt fremholdes at tilretteleggingen er fremmed og ødeleggende for byen, og det historiske bylandskapet. Havnevesen og næringsaktører har hatt sterke innvendinger til at planen ikke tilstrekkelig grad legger til rette for nødvendig havnedrift i havnefronten. Det er særlig plasseringen av gjestehavn og veteranbåthavn tett opp mot Fiskepiren som trafikalt knutepunkt som er problematisk. Grønnstrukturvisningen langs kaiavsnitt som skal brukes til havnefunksjoner og at eksisterende ISPS-område på Bekhuskaien skal utgå på sikt har også skapt usikkerhet om rammebetingelsene for havnedrift i området.

På bakgrunn av tilbakemeldingene har kommunen gjennomført flere dialogmøter med havne-, nærings- og byutviklingsaktører om tilpasninger i planforslaget. Dialogen er dokumentert i vedlegg til saken. Bearbeidinger har også vært gjenstand for drøfting med Riksantikvaren og Rogaland fylkeskommune som har innsigelse til planforslaget. I vurderingene og bearbeidingene har kommunen prioritert å:

- kartlegge politiske føringer om sentrum som havn
- kartlegge bedre fakta om bruk og behov av de ulike kaiavsnittene
- Vurdere alternative løsninger som bedre svarer på behovene og som samtidig ivaretar byens byutviklingsmessige behov i de samme områdene

Politiske føringer og dialog

Få konkrete mål

En dekkende oversikt over politiske føringer er vesentlig fordi det kan være styrende for valg av løsninger i planen og spesielt med tanke på sentrums ambisjonsnivå for cruisetrafikken som har vært mye problematisert i høringen.

Som det fremgår av høringsforslaget har kommunen i liten grad konkrete mål for havnevirksomhet og sjøverts ferdsel på kommuneplannivå. Det er i høringsforslaget vist til Stavangerregionen Havn sin strategiplan som har som overordnet mål at havnene i regionen skal tilby effektive, konkurransedyktige og miljøriktige tjenester. Kommunens sluttet seg til strategidokumentet i forbindelse med behandling av IKS'ets eiermelding i 2015. Det er i tillegg vist til havne- og farvannsloven som har målsettinger om trygg og effektiv framkommelighet.

Andre politiske føringer

I oppfølgingsarbeidet har det kommet fram at andre politiske føringer er knyttet til:

- Kommuneplanens mål om å spesielt ivareta sjønært næringsareal
- Region Stavanger og Ryfylke sitt strategidokument som angir etablering av Stavanger som snuhavn for cruisetrafikken som viktig innsatsområde. Stavanger kommune er deleier av destinasjonsselskapet.
- Formannskapetets behandling av årlige statusrapporteringer om cruisetrafikken. I 2012 og 2015 ble disse sakene i hovedsak tatt til orientering. I 2013 ble det vedtatt at det skal legges til rette for fortsatt vekst i cruisetrafikken, men med en styrket miljøprofil.

Det foreligger også mer konkrete bestillinger fra ulike saker, eksempelvis knyttet til etablering av landstrøm. Føringerne for øvrig er generelle, men angir likevel et høyt ambisjonsnivå for graden av tilrettelegging for cruisetrafikken. Kommunen medfinansierer også i samarbeid med Stavanger Havn en egen stilling som promoterer Stavanger som cruisedestinasjon internasjonalt.

Tilbakemeldinger fra dialog med havne- og byutviklingsaktører

I dialogen med havne- og byutviklingsaktører langs havnefronten om bearbeidingsbehov har det særlig kommet fra at:

- havne- og næringsinteressene i havnen mener det tidligere høringsforslaget undervurderer behovene knyttet til persontransport og kaikapasitet for næringstransport på sjø. Særlig området i tilknytning til Fiskepiren må i større grad prioriteres for nasjonal og regional båttrafikk.
- det er viktig å legge til rette for cruisetrafikken, men at en slik tilrettelegging på Holmen er vanskelig å forene med byutvikling med høye kvaliteter.
- Bjergsted som alternativ lokalisering for cruiseanløp er aktuell
- det er ulike syn på prioritering av funksjonene gjestehavn, havnebad/bystrand og veteranbåthavn.
- de bearbeidede planløsningene representerer en bedre og mer forsvarlig løsning både for transport og byutvikling

Tilbakemeldingene kan leses i sin helhet i referatene som følger saksframlegget til den politiske behandlingen.

Fakta og behov

I samarbeid med havneaktørene har kommunen kartlagt dagens bruk av kailinjene i sentrum. Kartleggingen har vært et viktig grunnlag for kommunens videre arbeid og dialog om revidert plan.

En mulig oppsummering og aggregering av de ulike behovene planen skal veie mot hverandre er oppsummert i tabellen under.

Rene bybehov	Overlappende behov	Rene havnebehov
Off. tilgang til kailinjer og sjø som del av byens uterom	Folkeliv på kaier og i sentrumsgater	Internasjonale anløp (ISPS) både cruise og næringstrafikk
Skala og form innenfor byens tålegrense	Havnefunksjoner i sentrum	Rutetrafikk og liggekai
Byromskvalitetet (sol/skygge/ opplevelse)	Arrangement	Beredskapsbåter
Historiske kvaliteter (sjøhus og sikt innseiling)	Gjennomførbarhet	Fiskeutsalg
		Gjestehavn
		Veteranbåter

Alternative løsninger

Valg av overordnet ambisjonsnivå

I prosessen med bearbejdinger av planforslaget har kommunen spesielt vurdert:

- Ambisjonsnivå og omfang av tilrettelegging for cruisetrafikk
- Endringer i kailinjer/utfyllinger i havnefronten og alternativer for lange cruisekaier
- Nødvendige behov for Fiskepiren som mobilitetspunkt for sjø og landtrafikk
- Alternative plasseringer av de ulike andre funksjonene planen peker på som beredskapsbåter, gjestehavn, veteranbåthavn, fiskebåter, bystrand/havnebad

Høringen har vist at det både er sterke og svært forskjellige synspunkter på cruisetrafikken til Stavanger sentrum. Synspunktene spenner fra sterkt positive til sterkt negative. Et fellestrekk for mange av synspunktene er likevel at de tar utgangspunkt i eller er synspunkter på planforslagets åpning for lange cruiseskip på Holmen.

I vurderingen av ambisjonsnivå og omfang av tilrettelegging for cruisetrafikk har kommunen prinsipielt vurdert alternative tilnærminger til sentrums funksjon som cruisehavn som spenner fra ytterligere tilrettelegging enn høringsforslaget til mindre tilrettelegging der økt trafikk og framtidige lange skip må håndteres utenfor planområdet. Prinsipielle alternativer:

- Økt tilrettelegging sammenlignet med tidligere høringsforslag
- Tilrettelegging i samme omfang, men med andre løsninger
- Redusert tilrettelegging der framtidig behov dekkes utenfor planområdet

Opprettholde posisjon som relevant destinasjon

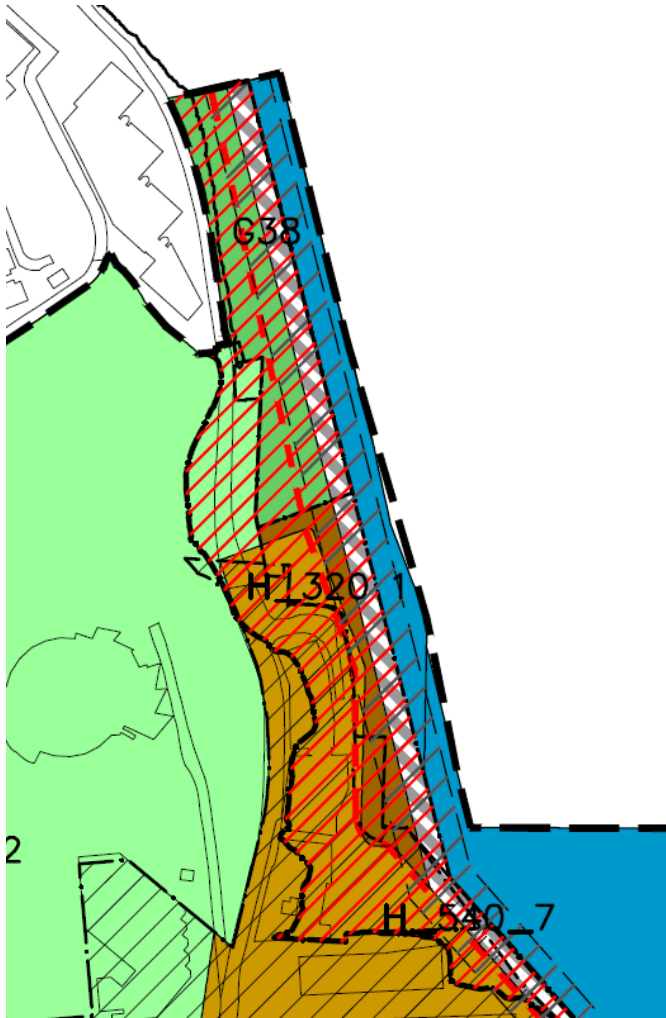
Med de politiske føringene som foreligger for temaet, har kommunen valgt å opprettholde tilsvarende ambisjonsnivå som det tidligere høringsforslaget med tilsvarende omfang ISPS og om å tilby en større kapasitet for lange skip, under forutsetning av at bymessige kvaliteter i sentrumskjernen også kan styrkes. Behovet for lange kaier er knyttet til en raskt pågående moderniseringsprosess innen cruisenæringen, der mindre skip byttes ut med større og mer miljøvennlige skip. Nye skip er gjerne over 300 m lange og krever kailengder på ca 300 m. Konsekvensen av å ikke tilby økt kapasitet av lange kaier, kan være at Stavanger over tid vil bli mindre aktuell som destinasjon for cruiseskipene og en reduksjon i besøkstallene.

Krever ny løsning

Kommunen har med utgangspunkt i dette premisset undersøkt hvilke alternativer for ny, lang kaikapasitet som er mulig å oppnå i planområdet og konkludert at dette kun er mulig på Holmen eller ved Bjergsted. Det er i samarbeid med Stavanger Havn vurdert et alternativ der mulighet for lange cruiseskip i Holmenområdet kombineres med en oppbrytning av kailinjene med tanke på å løse innsigelsene fra Riksantikvaren og Rogaland fylkeskommune. Dette vil kreve at kailinjen kun brytes opp på kortere strekninger og at det bygges ut ny kaifront foran Oljemuseet.

Kommunens vurdering er at forutsetningen om styrkede bymessige kvaliteter ikke kan oppnås i denne løsningen fordi kaifrontene fortsatt blir for dominerende (ikke løser innsigelse), fordi skipene ved bruk av kaiene vil vesentlig redusere kvaliteten på byrommene, fordi dominerende cruisetrafikk vil gi vesentlige utfordringer med realisering av byutviklingsprosjekter med høy kvalitet og fordi det fortsatt gir store konsekvenser for Oljemuseet.

Alternativet er da lang kai ved Bjergsted. Kaien vil da måtte strekke seg fra brekkpunktet ved Vertias til Kulturskolen. I dette alternativet vil det også være byutviklingsmessige utfordringer knyttet til tap av byromskvaliteter langs kaier og i Bjergstedparken og skipenes virkning på innenforliggende både eldre og nyere bebyggelse. Kommunen vurderer imidlertid konsekvensene av alternativet som vesentlig mindre. Landskapsbildet gjør også at store skip til kai vil fremstå som mindre dominerende. Kartutsnittet under viser foreslått ny kai i Bjergsted.



Figur 18: Ny kai utenfor Bjergsted

Andre justeringer

Kommunen har vurdert endringer i høringsforslagets framtidige kailinjer på Holmen, på Kjerringholmen, på Fiskepiren og på Bekhuskaien. Kommunens vurderinger er nærmere drøftet i kapitlet om delområdene under avsnitt om havnefronten. Det reviderte planforslaget legger opp til at (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17):

- utfyllingsområdet på Holmen reduseres i omfang, men at den vestre kailinjen fra høringsforslaget opprettholdes som en pirkonstruksjon for å opprettholde ny mellomlang kaikapasitet på sentrumshalvøya
- Nåværende kaifront av Steinkarkaien/Kjerringholmen/Geoparken mot Jorenholmen, som var innskåret i høringsforslaget for å gi plass til en bystrand, opprettholdes som dagens situasjon.
- Fiskepiren utvides mot øst med 10 m for å gi tilstrekkelig plass til å romme foreslått program.

- Bekhuskaien utvides mot nord med 20 m for å gi større fleksibilitet for å kunne utvikle ny bebyggelse på området.

Som overordnet plan skal ikke sentrumsplanen ta detaljert stilling til hvordan de ulike funksjonene i området skal løses, men må sannsynliggjøre at en samlet kabal for funksjonene går opp. Kommunen forutsetter at en grundigere analyse av hvordan funksjonene kan løses følges opp i felles planprogram for Havnefronten.

I det bearbejdede planforslaget er funksjonaliteten til Fiskepiren som mobilitets- og overgangspunkt for land- og sjøtrafikk lagt til grunn som premiss. Området fra Jorenholmens nordvestre spiss til Bekhuskaiens nordøstre spiss er derfor i det justerte planforslaget forbeholdt nasjonal og regional båttrafikk. Hurtigbåttilbudet kan dermed fortsatt løses på samme område som i dag og på en framtidig forlengelse av Fiskepiren. Liggeplass bør i hovedsak kunne løses innenfor samme strekning.

Drivstoffanlegget for rutebåtene på Jorenholmen med tilhørende infrastruktur sikres med rekkefølgekrav, slik at det enten integreres i framtidig bebyggelse eller er sikret i tilstrekkelig nærhet annet sted. Rekkefølgekrav om sikring av nytt ISPS-tilbud før avvikling av slikt terminalområde på Bekhuskaien er vurdert, men anses ikke nødvendig ettersom Stavanger Havn er grunneier i området og kan styre utviklingen av området.

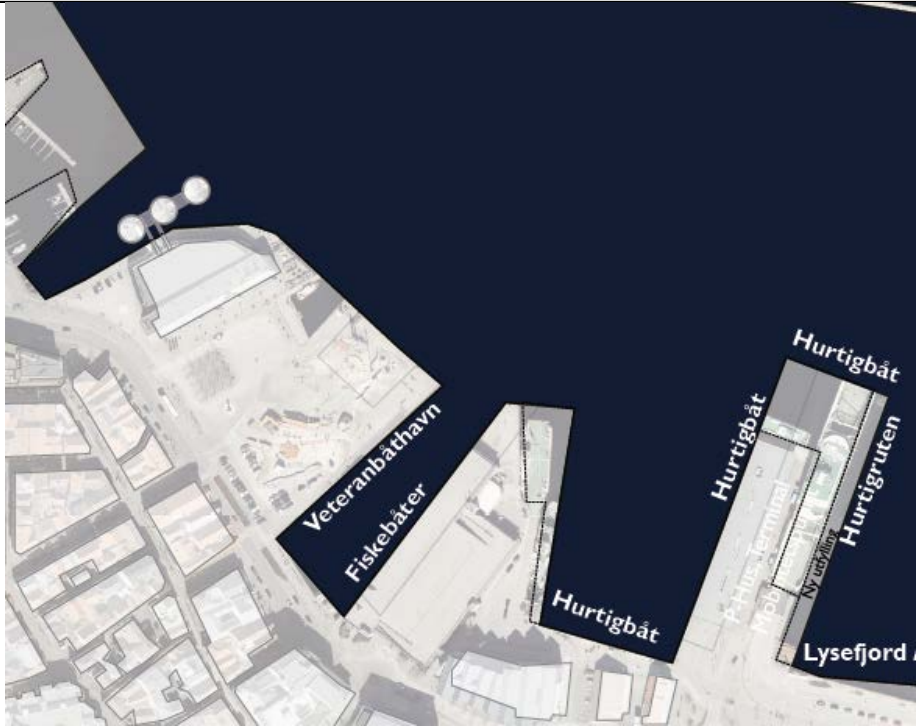
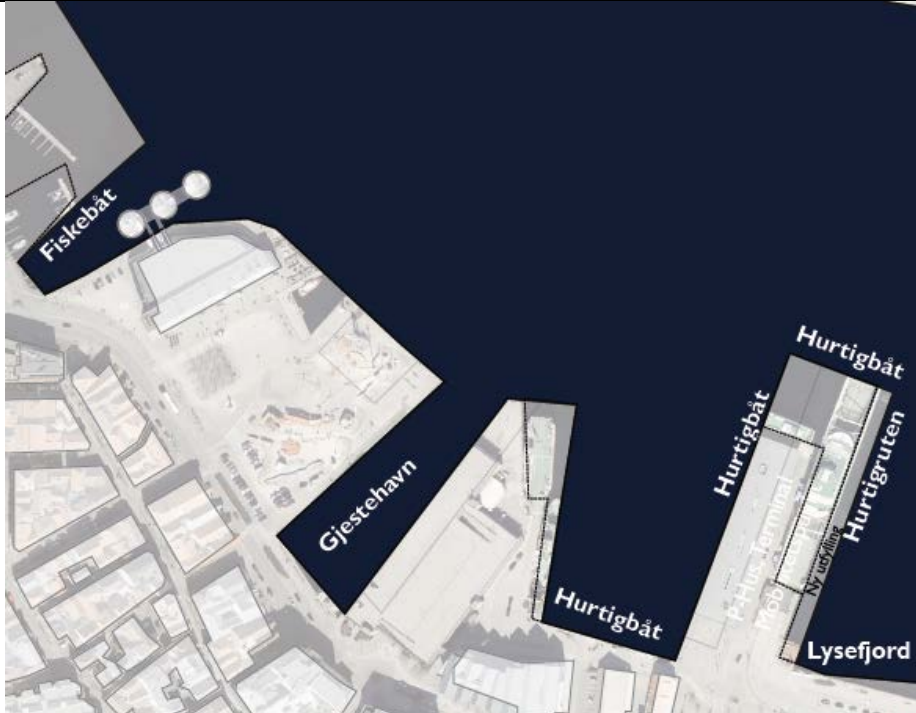
Indre deler av Vågen ut til Skagen Brygge Hotel vises som småbåthavn i det justerte planforslaget (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17).

Alternativediskusjon om prioritering av funksjoner ved Jorenholmen/Kjerringholmen

Det tidligere høringsforslagets plasseringer av veteranbåthavn ved Bekhuskaien og gjestehavn ved Jorenholmen må derimot løses med annen lokalisering, ettersom disse vil være til vesentlig hinder for rutetrafikken. Det justerte høringsforslaget legger opp til en alternativdiskusjon om hvilke funksjoner som skal prioriteres i det sentrale området mellom Jorenholmen og Kjerringholmen.



Figur 19: Deler av vågen vest for Steinkarkaien foreslås gjenåpnet: Bildet viser Steinkarkaien/Kjerringholmen ca 1930.

<p>Alternativ A</p> <ul style="list-style-type: none"> -Veteranbåthavn i vågen mellom Jorenholmen, Bispekaien og Steinkarkaien. -Fiskebåtene kan opprettholdes ved Bispekaien. - Offentlig gjestehavnkapasitet løses utvidet anlegg i Vågen. 	
<p>Alternativ B</p> <ul style="list-style-type: none"> - Offentlig gjestehavnkapasitet i vågen mellom Jorenholmen og Steinkarkaien. - Veteranbåthavn utgår eller innarbeides i ny havneløsning tilsvarende tidligere høringsforslag. -Fiskebåtene flyttes til alternativ lokalisering, eksempelvis ved Børevigå. 	

Alternativ lokalisering av veteranbåter ved ny pir på Holmen er vurdert, men er ikke aktuell fordi området er for værutsatt. Plass til beredskapsbåter og havnedrift er lite arealkrevende og vil kunne løses flere ulike steder langs havnefronten, så lenge adkomst med større kjøretøy er mulig. Planen tar derfor ikke stilling til lokalisering av disse funksjonene.

Alternativene viser at det ikke er mulig å få plass til alle funksjonene i det tidligere høringsforslaget når rutetrafikken rundt Fiskepiren gis større prioritet. Alternativene gir ulike prioriteringer:

- Veteranbåthavn: Alternativ A prioriterer plass til veteranbåter i dette området. Gjestehavntilbudet løses i Vågen.
- Gjestehavn: Alternativ B prioriterer gjestehavntilbud både her og i Vågen, men egen veteranbåthavn utgår og fiskebåtene flyttes.

Kommunens foreløpige anbefaling – alternativ A

Valg av alternativ vil være et høringssspørsmål. Kommunens foreløpige vurdering er at alternativ A har størst måloppnåelse og gir størst byutviklingsmessig gevinst. Gjestehavn gir kun aktivitet i en begrenset del av året.

Av hensyn til behovet for formell høring av arealbruken vises området med formålet småbåthavn i plankartet. Både gjestehavn og veteranbåthavn krever dette formålet.

Fram mot sluttbehandling vil mulighet for veteranbåthavn tilsvarende tidligere høringsforslag ved Bekhuskaien vurderes på nytt (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17).

Oppsummering av anbefalt løsning

I det justerte planforslaget foreslår kommunen at Fiskepiren og tilgrensende kailinjer prioriteres for persontransport og næringstransport. Planforslaget inviterer til en alternativdiskusjon om lokalisering og prioritering av funksjonene offentlig gjestehavn og veteranbåthavn i området Bispekaien, Steinkarkaien/Kjerringholmen. Ny kailinje i Holmenområdet er vesentlig omarbeidet og brytes mer opp enn tidligere. Gjerder i tilknytning til internasjonal skipsfart begrenses til Skansekaaien. Indre Vågen høres med utvidet gjestehavn/småbåthavn. Ny lang kai tilrettelagt for anløp av internasjonal skipsfart (blant annet cruise) høres utenfor Bjergsted.



Figur 20: Illustrasjon av kommunens anbefalte løsning for Havnefronten

Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter på om tilrettelegging for cruisetrafikk ved Bjergsted er en bedre løsning enn tidligere og om hvilke av funksjonene veteranbåthavn og offentlig gjestehavn som bør prioriteres i området Kjerringholmen/Geoparken og vågen utenfor Bispekaien (ved fiskebåtene).

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Ny lang cruisekai utenfor Bjergsted
- Vågen utenfor Bispekaien vist som småbåthavn
- Indre Vågen vist som gjestehavn/småbåthavn
- Rekkefølgekrav til ny kai ved Bjergsted og for drivstoffanlegg på Jorenholmen

Utredninger fram mot sluttbehandling

Følgende punkter er vedtatt (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17) at skal vurderes nærmere fram mot sluttbehandling av planen:

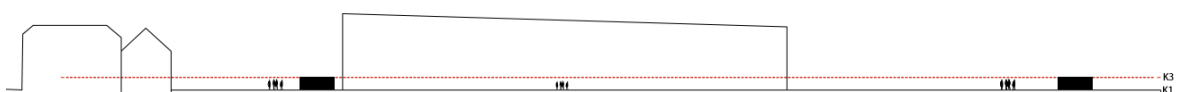
- Økt tilrettelegging for småbåter
- Vurdering av framtidig omfang av rutetrafikk til sentrum
- Reduksjon av cruiseanløp i Vågen
- Behovet for badefunksjon/havnebad

3.12 Flomsikring

Flomvern og løsninger for havnivåstigning

Det tidligere høringsforslaget legger opp til en helhetlig flomvernsløsning for sentrum der områdene under kote 3 over tid permanent sikres for oversvømmelse. Løsningen innebærer at det i definerte områder skal etableres en sammenhengende terrengbarriere på kote 3 som sikrer bakenforliggende arealer mot framtidig havnivåstigning og springflo. Kravet gir dimensjonering for høyeste sikkerhetsklasse knyttet til flom som normalt kreves kun for kritiske samfunnsfunksjoner, som for eksempel brannstasjon.

En vesentlig utfordring med løsningen er at terrengbarrieren vil skape en kraftig barriere for byens kontakt med sjøen (se figur) og at løsningen sett i sammenheng med flomveisanalysen vil skape nye utfordringer med barriere for drenering av overflateavrenning spesielt i tilknytning til hovedløpet gjennom Klubbgata som utløpet ved Jorenholmen.



Figur 21: Eksempel på terrengbarrierer

Kommunen har vurdert løsningen og nasjonale dimensjoneringskrav på nytt og kommer til at det ikke vil være nødvendig å etablere en løsning helt opp til kote 3 og at løsningen bør kunne åpnes opp på kortere strekninger for å skape kontakt mellom byen og sjøen og for å drenere overflatevann.

Kommunens vurdering er flomsikringstiltakene i sentrum skal dimensjoneres for sikkerhetsklasse F2 som gjelder for ordinær bebyggelse. Flomvernet skal da dimensjoneres for et 200 års flomnivå med tanke på havstigning og springflo. I følge DSBs grunnlagstall vil dette for Stavanger innebære en sikring opp til kote 2 jmfør tabellen under.

Sikkerhetsklasse for flom	Konsekvens	Største nominelle årlige sannsynlighet
F1	liten	1/20
F2	middels	1/200
F3	stor	1/1000

Sikkerhetsklasse 1: (middelverdi) for 20-års returnivå + havnivåstigning (95 persentilen/klimapåslag)
 Sikkerhetsklasse 2: (middelverdi) for 200-års returnivå + havnivåstigning (95 persentilen/klimapåslag)
 Sikkerhetsklasse 3: (middelverdi) for 1000-års returnivå + havnivåstigning (95 persentilen/klimapåslag)

Basert på gjennomsnittstall 2081-2100

Kommune	Sted	Nærmeste måler	Returnivå stormflo (i cm over middelevann)			Havnivåstigning med klimapåslag (i cm)	NN2000 over middelevann (i cm)
			20 år	200 år	1000 år		
Bolin	Feresvik	Stavanger	101	115	123	80	8
Eigersund	Eigersund (S)	(Stavanger)	84	107	120	80	8
Finnøy	Judaberg	Stavanger	101	115	123	77	8
Forsand	Forsand	Stavanger	102	116	125	78	8
Gjesdal	Frøfjord	Stavanger	102	116	125	78	8
Haugesund	Haugesund	Bergen	100	111	118	80	8
Hjelmeland	Hjelmeland	Stavanger	101	115	123	76	8
Hå	Sirevåg (S)	(Stavanger)	87	107	120	80	8
Karmøy	Kopervik	Stavanger	101	115	123	80	8
Kjepp	Ravtangen (S)	(Stavanger)	93	109	119	81	9
Kviteseid	Ydstebeham	Stavanger	101	115	123	81	9
Randsberg	Tungenes	Stavanger	101	115	123	79	9
Rennesøy	Vikevåg	Stavanger	101	115	123	78	9
Sandnes	Sandnes	Stavanger	101	115	123	79	9
Sauås	Sauås	Stavanger	101	115	123	62	9
Sokndal	Sogndalstranda (S)	(Stavanger)	87	107	120	80	9
Sola	Solvika (S)	(Stavanger)	99	113	122	80	9
2 meter	Stavanger	Stavanger	101	115	123	79	9
Strand	Jørpeland	Stavanger	101	115	123	77	9
Suldal	Sand	Stavanger	101	115	123	74	9
Tysvær	Henrik	Stavanger	101	115	123	78	9
Tysvær	Grinde (Grindafjorden og Skjoldafjorden)	Stavanger	91	108	119	79	9
Utsira	Nordvik	Stavanger	104	118	126	81	10
Vindafjord	Øien	Bergen	114	126	133	64	10
Vindafjord	Sandeid	Stavanger	101	115	123	64	10

Figur 22: Grunnlag DSB

Bestemmelsene er justert for å fange opp den justerte løsningen med krav om sammenhengende terrengnivå på kote 2, men som i kortere strekninger kan brytes opp ned til dagens terrengnivå så lenge åpningene enkelt kan midlertidig stenges ved springflo. Bølgeslagsvirkning vil variere betydelig innenfor planområdet avhengig av hvor utsatt områdene er for vind. Bestemmelsen gir derfor et minimumskrav og overlater en detaljert avklaring av behovet for ytterligere dimensjonering for bølgepåslag til reguleringsnivået.

Flomveier ved store nedbørsmengder

På bakgrunn av innspill er det gjennomført en enkel flomveianalyse for sentrum. GIS-analysen viser dreneringsveier innenfor planområdet. Den forenklede GIS-analysen viser ikke vannmengde, men gjenspeiler omfanget av dreneringsveier i samme område. Jo flere sammenfallende dreneringsveier, jo kraftigere strek i kartet. Det er rimelig å anta at jo flere dreneringsveier som sammenfaller i et område, desto større vil potensiell flomfare bli.

Resultatet av analysen viser i figuren under. Det er også utarbeidet en mer finmasket analyse, men kommunen har ikke funnet denne analysen relevant for plannivået og den er derfor ikke gjengitt her.

Det er viktig å understreke at alle bekkefar i Stavanger sentrum er små og potensiell flomfare knyttet til store nedbørsmengder er begrenset. Kommunen har derfor valgt å konsentrere seg om større flomveier i analysen. Analysen viser at den største flomveien følger vannveien fra Mosvatnet via Kannikbekken, gjennom stasjonsområdet og Breiavatnet – Klubbgata og til sjøen. Ved store nedbørsmengder vil det kunne skje oversvømmelser i langs denne strekningen området.



Figur 23: Beregning av flomveier i sentrum

Flomveien sikres gjennom hensynssone (flomfare) 20m på plankartet og tilhørende bestemmelse. Innenfor hensynssonen er det viktig at det ikke gjennomføres tiltak som kan hindre flomveiens funksjoner. Videre skal eksisterende åpne løsninger for vannhåndtering ikke lukkes. Ved nye tiltak/regulering skal en tilstrebe å åpne lukkede løsninger.

Den større flomveien ved Hillevågvatnet går i område vist som grønstruktur og ivaretas dermed godt gjennom selve formålsvisningen. Det er derfor ikke lagt inn egen hensynssone for denne.

Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter på om det skal tas større hensyn til barrierevirkningen et nytt flomvern vil ha for byens kontakt med sjøen.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Endret krav til flomsikring
- Hensynssone flomsikring fra Madlaveien til Jorenholmen med tilhørende retningslinje

Endringer i konsekvensvurdering og ROS-analyse

Endringene medfører ikke nye forhold i konsekvensutredningen. Kommunen anser beskrivelsen over som dekkende for nye forhold i ROS-analysen.

3.13 Gjennomføring

Gjennomføringsperspektiv

I arbeidet med kvalitetssikring og nye vurderinger av planen, har kommunen lagt vekt på hva som kan gjøre planforslaget mer gjennomførbart. Gjennomførbarhet er også et element som går igjen i flere av tilbakemeldingene kommunen har fått i høringen.

Et viktig gjennomføringshensyn som er innarbeidet er for eksempel lavere detaljeringsgrad i planens bestemmelsesområder. Dette øker fleksibiliteten med tanke på oppfølgende planlegging. Overordnet planlegging må samtidig også gjøre enkelte valg og sikre viktige samfunnsinteresser, for eksempel behovet for arealer sikret til åpne byrom (grønnstrukturarealer). I bearbeidingene har det derfor vært viktig å finne en balanse mellom disse to hensynene.

Kommunens tilrettelegging for å gjennomføre tyngre byutviklingsgrep

Gjennom samarbeidsprosjektet City Impact District har planen et apparat for oppfølging av planens strategier og virkemidler. Prosjektet er et samarbeid mellom Stavanger Sentrum AS, Urban Sjøfront AS, Grønn By og Stavanger kommune.

På bakgrunn av tilbakemeldingene og arbeidet med justeringer av planen har det kommet fram et behov for å etablere et grunnlag for gjennomføring av de tyngre byutviklingsgrepene og infrastrukturen i sentrum. Planen forutsetter blant annet tunge infrastrukturinvesteringer knyttet til utfylling i sjø, oppgraderinger av stasjon, kollektivgater/bussvei, utbedringer av hovednettene for gående og syklende, etablering av ny flomsikring og nye offentlige parkeringsanlegg.

Kommunen er i dialog med kommunens utviklingsselskap Stavanger Utvikling KF etablere et slikt grunnlag. Arbeidet er startet opp og vil kunne bidra med et grunnlag for eventuelle justeringer før sluttbehandling.

Byvekstavtalen vil være et viktig grunnlag for kommunens prioriteringer av tilrettelegging for ny byutvikling.

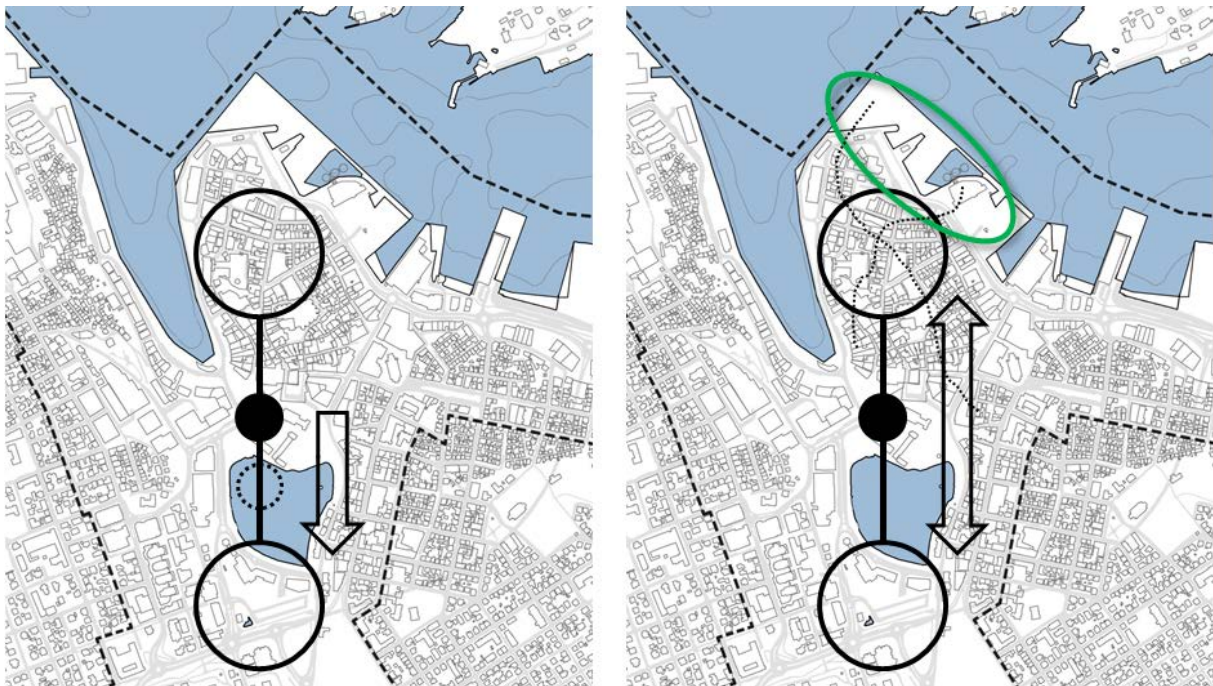
3.14 Delområdene

3.14.1 Havnefronten fra Holmen til Bekhuskaien

Utgangspunkt og problemstilling

Holmen

Tidligere høringsforslag inneholdt et større byutviklingsgrep på Holmen nord på sentrumshalvøya med nye boliger og næringsarealer og lange kailinjer tilrettelagt for cruiseskip på nytt utfyllt landareal i sjø. Forslaget hadde til hensikt å revitalisere Holmenområdet, skape gjennomgangstrafikk i middelaldergatene på sentrumshalvøya, motvirke en forskyvning av sentrums tyngdepunkt sørover og bidra til byutviklingspotensialer i sentrum. Deler av området inngår også i et sammenhengende byromsdrag fra Holmen til Bekhuskaien. Planforslaget la opp til at området skulle konkretiseres i en kommunal områderegulering basert på en arkitektkonkurranse innenfor en ramme med kvartalsstruktur i 5-6 etasjer og blanding av bolig og næring. Bebyggelsestypen var et strategiske grep for å supplere sentrum med bygningstyper tilpasset moderne kontor- og handelsvirksomheter.



Figur 24: Byutvikling på Holmen som grep for å opprettholde tyngdepunktet på sentrumshalvøya

Kommunen har fått svært mange synspunkter på forslagene i området. De fleste støtter ideen om et større byutviklingsgrep i området. Mange er likevel kritiske til at planen gir en type bebyggelse som er dårlig tilpasset den eldre og mer varierte bebyggelsen på Holmen i dag. Mange er også kritiske til tilretteleggingen av kailinjer for cruisetrafikken. Riksantikvaren og Rogaland fylkeskommune har formelle innvendinger (innsigelse) til planforslaget og krever at forslaget omarbeides vesentlig med tanke på utfyllingens form og tilpasning til omgivelsene. Innvendingene omfatter også foreslått bebyggelse/påbygg lenger inn på Holmen.

Kommunen har beholdt Holmen som et viktig element i planen. I bearbeidingen av planen har kommunen prioritert å bearbeide føringene for bebyggelse og avgrensningen av utfyllingsarealene på slik måte at innsigelsene til planen kan løses.

Østre havn

Østre havn omfatter områdene langs sjø fra Jorenholmen til Bekhuskaaien. Sentrumsplanforslaget la for dette området opp til å legge overordnede føringer for en samlet utvikling av området basert på utvikling av Fiskepiren som et konsentrert mobilitetspunkt for sjø- og landtrafikk og nye muligheter for byutvikling på Bekhuskaaien og Jorenholmen. Viktige mål for føringene var å gi effektive rammer for videre planlegging av området, etablere et utgangspunkt for fordeling av arealer til bebyggelse og åpne byrom, sikre en bymessig utvikling av gateløpet og angi en plassering av enkelte havnefunksjoner. Planforslaget åpnet for større bygningsvolumer i 4-6 etasjer på pirarealene mot sjøen og punktbygg på inntil 12 etasjer ytterst på Fiskepiren.

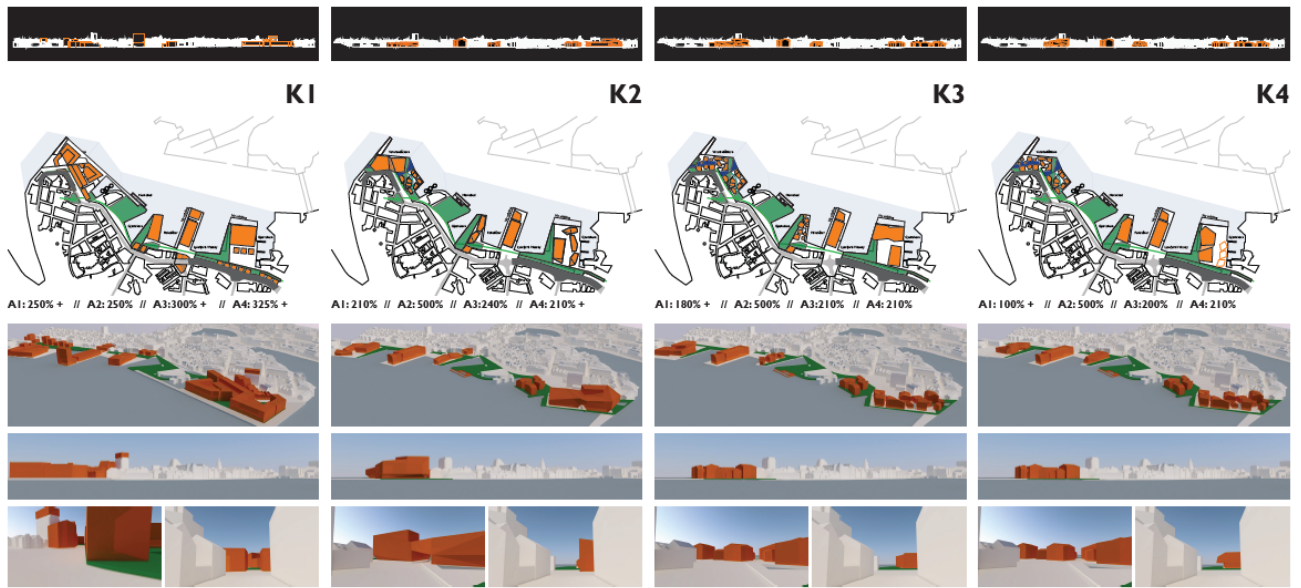
Samlet sett gav høringsinnspillene støtte til hovedgrepene i Østre havn. Blant de forholdene som likevel problematiseres er utsynet fra Klubbgata på nye Jorenholmen og konsekvensene av å flytte parkeringshuset, høyden på punktbygget på Fiskepiren, bebyggelse på innsiden av Verksalmenningen, og bekymring for at havnebehovene rundt Fiskepiren komprimeres i for sterk grad. Riksantikvaren har formelle innvendinger (innsigelse) til bebyggelse i område A2d.

Kommunen har hatt som utgangspunkt at hovedtrekkene i plangrepet fra forrige høringsutkast videreføres, men at føringene for bebyggelse og byrom justeres ut fra mer inngående vurderinger og basert på høringsinnspillene. Infrastrukturbehovene sjø, i mobilitetspunktet (Fiskepiren) og til veg vurderes nærmere og planen tilpasses. I bearbeidingen har det vært lagt vekt på å vurdere hele havnefronten fra Holmen til Bekhuskaaien samlet. Vurderinger og omtale gjøres derfor samlet i dette avsnittet.

Vurderinger

Konseptskisser basert på referanseprosjekter

I kommunens arbeid med å vurdere bearbeidinger av føringene planen gir for ny bebyggelse på Holmen og i Østre havn, er det laget flere skisser for hele havnefronten som viser variasjoner over typer av bebyggelse og plassering av havnefunksjoner. Skissene har vært viktige for å finne en hensiktsmessig fordeling av bebyggelsen, en bebyggelsesstruktur bedre tilpasset den eksisterende byens skala og struktur og en ny avgrensning av utfyllingsområder. Bebyggelsestypene i skissene er delvis bygget på et referansesøk av tilsvarende utbygginger på utfylte arealer i havnebasseng. Referansesøket har vært viktig for å ivareta et gjennomføringsperspektiv i en situasjon der omfanget av utbygging reduseres. Etersom de aktuelle prosjektene faktisk er gjennomført eller er i en gjennomføringsfase, representerer tilsvarende planmessige rammer i sentrumsplanen sannsynligvis gjennomførbare rammebetingelser. Kommunen har særlig sett på Bispevika i Oslo, Krøyersplass i København, Sydsiden i Ålesund og Kanalbyen i Kristiansand.



Figur 25: Konseptstudier Havnefronten

Oppbrutt kaifront og bebyggelsesstruktur

På Holmen har kommunen valgt å styrke tilpasningen av planen til omgivelsene gjennom å trekke bebyggelsen noe tilbake fra det man kan se som innseilingen til Stavanger mot øst og mot Bybrua/Ryfylke. Denne utsikten kan typisk ses fra Stavanger konserthus og kommunen har valgt denne siktlinjen som utgangspunkt for å vurdere hvor langt ut ny utfylling og bebyggelse kan strekkes. Bebyggelsen er trukket inntil 40m tilbake i forhold til det tidligere høringsforslaget. Deler av utfyllingsområdet mot nord opprettholdes imidlertid som kai og pirkonstruksjon der det vil være åpning for å legge større skip. Kailengden på Holmen eksponert for skip til kai er dermed vesentlig redusert og kommunen vurderer virkningene for omgivelsene på landsiden som akseptable. Utsynet fra Kirkegata er videreført i det justerte planforslaget. Gaten representerer en viktig forbindelseslinje fra Holmen og inn i middelaldersentrumet. Bebyggelsen er også trukket noe tilbake i forhold til Oljemuseet slik at museumsbygget får en noe mer fremskutt posisjon enn i høringsforslaget.



Figur 26: Illustrasjon av revidert planforslags rammer med offentlig program på Holmen og Bekhuskaien, ellers variert (konsept K2). Forlenget utfylling av Bekhuskaien inngår ikke i illustrasjonen.

Ut fra innsigelsene til planen har kommunen vurdert en bebyggelse i mindre og mer oppbrutte volumer enn tidligere som en aktuell bebyggelsesstruktur for en blandet bybebyggelse av næring og bolig i hele havnefronten. Dette er innarbeidet i det justerte planforslaget. Ny bebyggelse vil da spille bedre på lag med eksisterende bystruktur enn den store basebebyggelsen i det tidligere høringsforslaget gjorde og den oppbrutte strukturen gir også smutthull som styrker byens kontakt med sjøen.

Større fleksibilitet for offentlige programmer

På bakgrunn av innspillene i høringen er det også gjort enda mer inngående vurderinger av hvordan større offentlige volumer vil fungere i havnefronten. Det er testet med to aktuelle offentlige programmer knyttet til nytt teater og nytt tinghus, men også andre offentlige programmer kan være aktuelle. Kommunens vurdering er at større offentlige programmer kan være aktuelle og fordelaktige i et byutviklings- og gjennomføringsperspektiv flere steder dersom det legges i kombinasjon med annen bebyggelse, men i mindre grad helt alene. For eksempel vil neppe et teater på Holmen alene være nok til å oppnå den aktiviseringen av Holmen som planen har som målsetting.

Offentlige programmer vil ofte kreve større volumer enn blandet bybebyggelse og fleksibilitet for utvidede rammer er derfor innarbeidet i det justerte planforslaget. Et offentlig program vil også kunne stille eventuelle brudd med den eksisterende skalaen i et annet lys enn mer ordinær bebyggelse og kan dermed lettere forsvares som et spesifikt behov knyttet til funksjonen. Det er særlig Bekhuskaien og Holmen som egner seg godt for større offentlige volumer, men også Jorenholmen vil kunne fungere for noen offentlige program.



Figur 27: Illustrasjon av det berbeidede planforslagets rammer med offentlig program på Jorenholmen og Bekhuskaien, ellers variert (konsept K4). Forlenget utfylling av Bekhuskaien inngår ikke i illustrasjonen.

I det tidligere høringsforslaget ble det fremholdt at det vil være plass til både tinghus og teater på Bekhuskaien. Antakelsen var basert på at summerte arealbehov var mindre enn det antatte arealpotensialet i området. Kommunen har nå vurdert dette mer grundig og kan slå fast at de volumene/programmene beskrevet i konseptvalgutredningene er for store til å få plass på hovedflaten til Bekhuskaien. Kommunen har valg å høre en tilleggsutfylling for å styrke mulighetene for kombinerte programmer i dette delområdet. På tilsvarende måte er det gjort grundigere vurderinger av forutsatt program på Fiskepiren der det er valgt å høre en tilleggsutfylling øst for Fiskepiren.

Solrike arealer prioriteres for byrom

Kommunen har også valgt å foreslå justeringer av byromsstrukturene der mer solfylte og vestvendte arealer prioriteres som byrom (Jorenholmen og Bekhuskaien) og arealer med antatt lavere kvalitet er redusert i omfang (østsiden av Holmenutfyllingen og sørsiden av Bekhuskaien). For Jorenholmen henger omprioriteringen også sammen med en tydeligere sikring av utsynet fra Klubbgata. Konkretiseringer og nye vurderinger rundt havneparken fra Holmen til Bekhuskaien er nærmere beskrevet i kapittel 5.8 om byrom.

Infrastrukturbehov i området

Infrastrukturbehovene knyttet til Fiskepiren som mobilitetspunkt og trafikkert overgangspunkt er nærmere omtalt i kapittel 5.9 om trafikale endringer og 5.11 om havnebehov. I disse kapitlene beskrives nærmere hvilke vurderinger kommunen har gjort om innhold og prioriteringer.

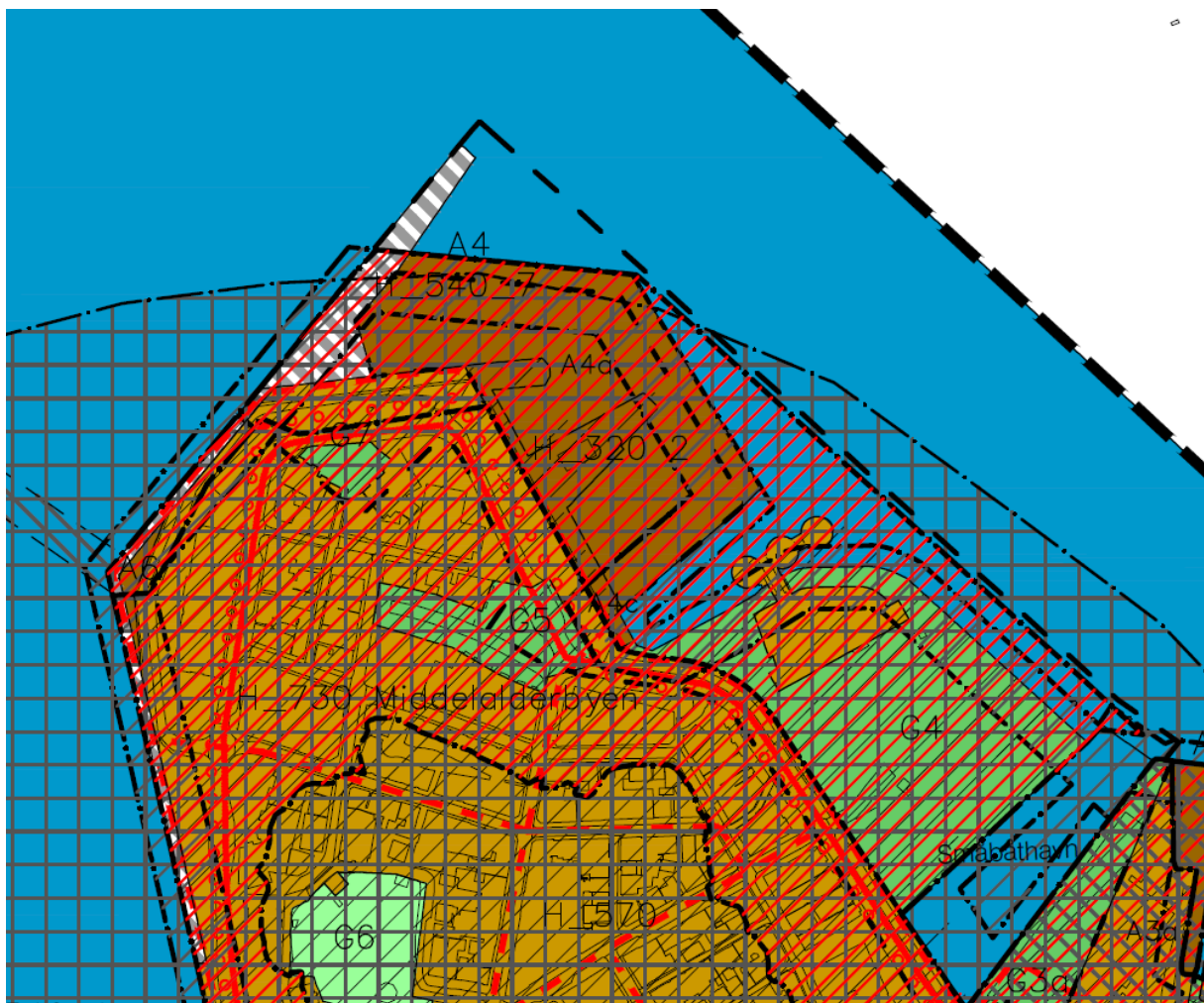
Kommunen har også konkret vurdert veiomleggingen av Havneringen på Holmen som var foreslått for å gi plass til et større og tosidig byutviklingspotensial på Holmen. Omleggingen antas å være svært kostbar, gjennomføringsmessig komplisert og byutviklingspotensialene på sørsiden av vegen har møtt stor motstand fra Riksantikvaren. Kommunen har derfor vurdert det som mer hensiktsmessig å

opprettholde Havneringen som i dag og planen er justert i henhold til dette. Regulert utbygging på Børehaugen kan gjennomføres uavhengig av nytt byutviklingsgrep på Holmen.

Endringer og nytt forslag

Føringer for Havnefronten samlet

I det justerte planforslaget er bestemmelsene samordnet for hele havnefronten, forenklet og omarbeidet for å gi rammer for en bebyggelsesstruktur som er mer tilpasset de eksisterende omgivelsene i området. Det justerte planforslaget viser også ny avgrensning av utfyllingsområde vist som område for bebyggelse og anlegg på Holmen og enkelte nye avgrensninger av kaifront flere steder langs havnefronten. Avgrensningene mellom områder for bebyggelse og områder for byrom er også justert flere steder. For å sikre sammenhenger og gode løsninger på tvers av hele havnefronten er kravet om felles planprogram utvidet til å gjelde hele havnefronten fra A1-A4.



Figur 28: Holmenområdet i det justerte planforslaget

De bearbejdede planbestemmelsene gir en generell føring for hele havnefronten om at ny bebyggelse skal være i oppbrutte bygningsvolumer i varierende høyde mellom 3-6 etasjer for å gi en sammenheng til den eksisterende bebyggelsen innenfor. Etasjevariasjonen er ikke vesentlig forskjellig fra det tidligere høringsforslaget, men kravet om oppbrutte bygningsstrukturer er vesentlig forskjellig ettersom det tidligere var lagt opp til en større sammenhengende kvartalsstruktur på Holmen. Ettersom etasjehøyde varierer med type bebyggelse er det angitt en maksimal byggehøyde på kote 22. Dette tilsvarer omtrent høyden på Victoria hotell.



Figur 29: Holmen med variert bebyggelse (konsept K4)

Offentlige programmer kan gå høyere

Bestemmelsene gir videre større offentlige programmer anledning til å gå over kote 22. Det er ikke gitt en maksimal byggehøyde for slike prosjekter og dette vil da måtte vurderes og begrunnes ut fra det aktuelle prosjektets konkrete behov. For eksempel har nytt teaterbygg et konkret begrunnet behov for scenetårn på 30 m.



Figur 30: Holmen med teaterbygg sett fra sjøen (konsept K2)

Justeringer av hvordan områdene er avgrenset

På Holmen vises nytt utfyllingsområde i det justerte planen fortsatt som en kombinasjon av sentrumsformål og kombinert samferdselsformål. Det er også gjort omfordelinger av hvordan byggeområder og grønnstrukturarealer viser for å øke kvaliteten på byrommene. En viktig forskjell til tidligere høringsforslag er at det kombinerte samferdselsformålet er tatt bort på den siden som vender mot leden og Engøyholmen. Det vil da ikke være aktuelt med etablering av sikkerhetsgjerd og cruiseskipanløp på denne siden. I det justerte plankartet er kaifronten brutt mere opp sammenlignet med den tidligere lange rette kaien slik at framtidig landareal i større grad gjenspeiler dagens situasjon og kan leses som en mer naturlig forlengelse av sentrumshalvøya. Kaifronten mot Vågen er opprettholdt som i tidligere høringsforslag både i form og med arealvisning. Sammen med utrettingen av utenfor Tollboden (A6) vil dette innebære at Skansekaaien kan forlenges ut i en pirform og en viktig ny kaikapasitet på inntil 270m. Planen åpner dermed for at eksisterende ISPS-terminal også kan utvides og at det kan legges cruiseskip og andre skip som krever sikkerhetsgjerd langs en forlenget Skansekai.

Børehaugen og DSD

Det tidligere planforslagets åpninger for ny bebyggelse på Børehaugen er tatt ut av planforslaget på bakgrunn av innsigelser og tilbakemeldinger fra berørte i området. Bestemmelsesområde A4b og tilhørende bestemmelse er derfor tatt ut av plankart og bestemmelser. Tidligere vedtatt reguleringsplan kan gjennomføres uavhengig av endringer i sentrumsplanen.

Jorenholmen

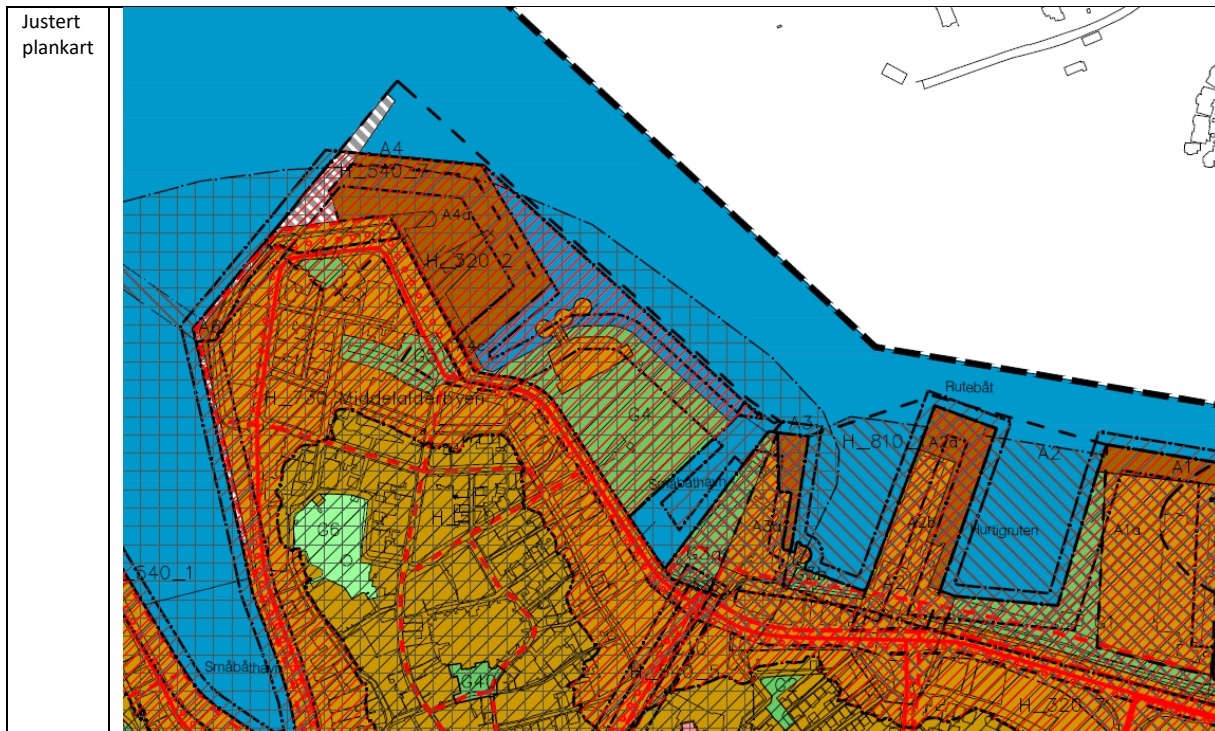
På Jorenholmen er avgrensingen av byrom og byggeområde gått opp på nytt slik at den vestvendte og mest solrike delen vises som grønnstruktur og opparbeides med offentlig byrom. Mindre utfylling foran Bispekaaien tas ut slik at dagens kailinje opprettholdes. Byggeområdet på østdelen utvides mot sør der det tidligere var vist grønnstruktur. Området forutsettes fortsatt brutt opp for å sikre passasje gjennom området og dette er sikret gjennom linje for hovedgangnett. Utsynet fra Klubbgata styrkes vesentlig selv om dette til en viss grad var ivaretatt i det forrige høringsforslaget. Begrensningen til kun offentlig tjenesteyting er fjernet og drivstoffanlegget som er vesentlig for rutebåtdriften ivaretas med rekkefølgekrav. Det fremgår av bestemmelsene til området at dagens parkeringshus skal rives (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17).

Fiskepiren

Fiskepiren er videreført som terminal og mobilitetspunkt, og bestemmelser for å sikre dette er videreført. Den tidligere åpningen for punktbygg i 12 etasjer ytterst på piren tatt ut jamfør lokaliseringsprinsipp for høyhus. Byggehøyde for øvrig er videreført og konkretisert til en maksimal byggehøyde på kote 26. Byggehøyden er nødvendig for å få plass til det programmet planen legger opp til i dette området med både terminalfunksjoner, mobilitetspunkt og parkeringsanlegg. For å få tilstrekkelig areal til funksjonene er også området for bebyggelse og anlegg utvidet 10 m mot øst sammenlignet med det forrige høringsforslaget.

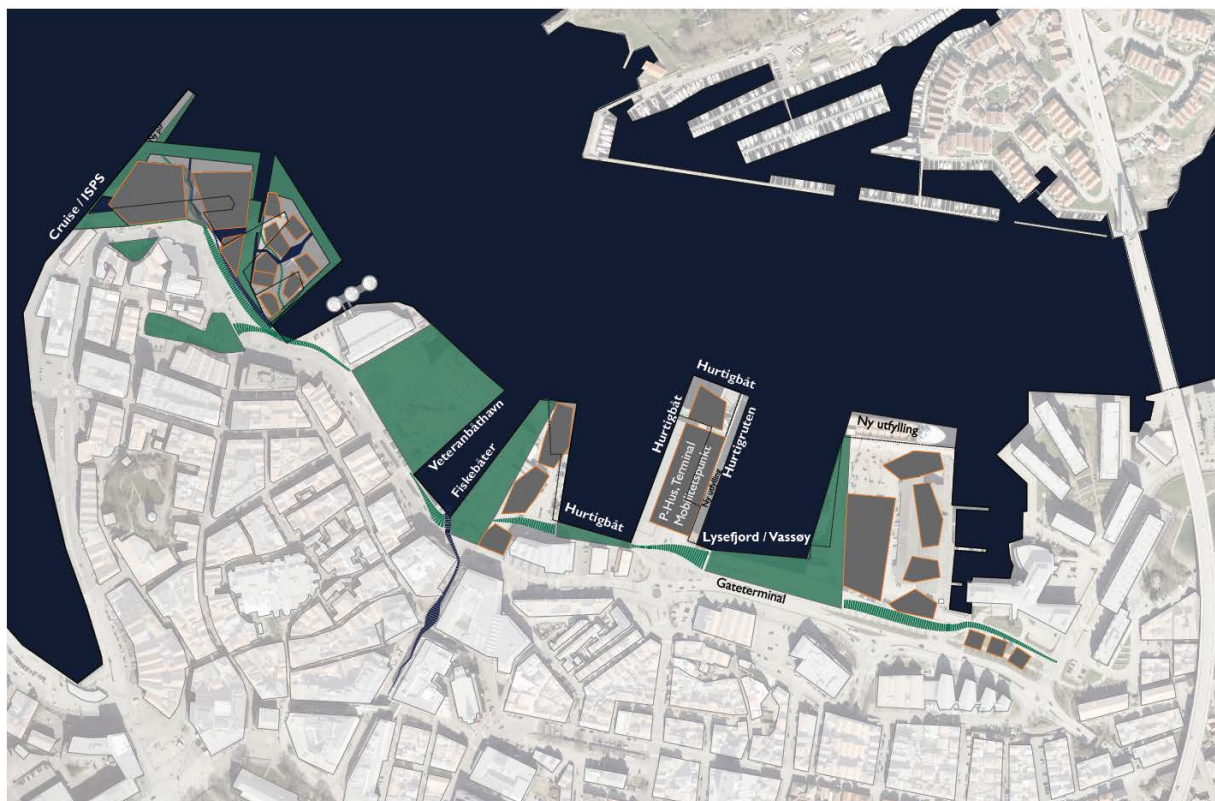
Bekhuskaaien

På Bekhuskaaien er et større byrom videreført og utvidet med de mest solrike arealene mot vest. Til gjengjeld er byggeområde utvidet mot sør og trukket nærmere veien. Planen sikrer fortsatt en sammenhengende parkstruktur langs hele området. De generelle føringene for bebyggelse vil gjelde også her, men i tråd med lokaliseringsprinsippet for høyhusbebyggelse er det åpnet for bygg opp til 9 etasjer og maks kotehøyde 29 i den delen av området som vender mot eksisterende

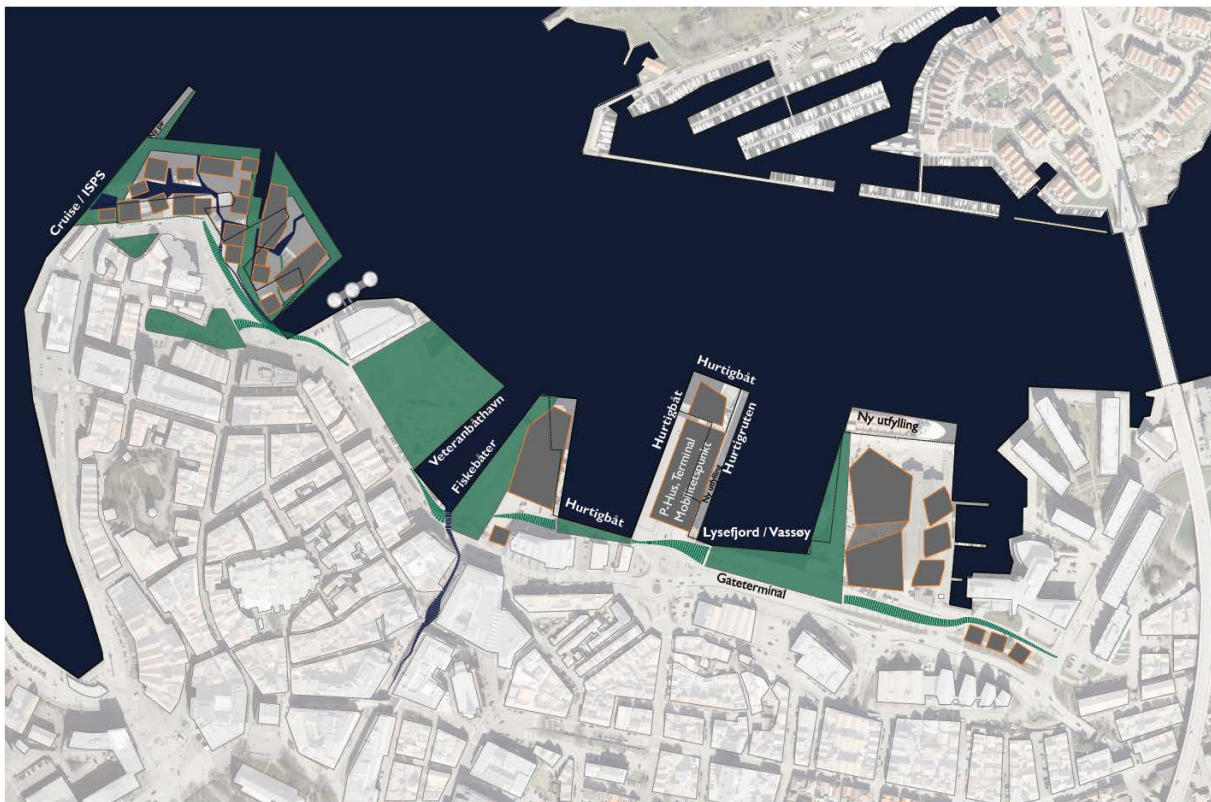


Konseptillustrasjoner

Illustrasjonene under viser noen av konseptene kommunen har sett på når det justerte planforslaget er fastlagt.



Figur 32: Konsept K2



Figur 33: Konsept K4

Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter på om de bearbejdede rammene i planen gir et godt utgangspunkt for å få til en både attraktiv og gjennomførbart byutvikling i Havnefronten fra Bekhuskaiaen til Holmen.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Justeringer og utvidelser av byrom vist som grønstruktur
- Ny utfylling i sjø på østsiden av Fiskepiren
- Ny utfylling i sjø på nordsiden av Bekhuskaiaen

Endringer i konsekvensvurdering

- Bylandskap – konsekvensene av det justerte planforslaget for temaet bylandskap vurderes som nøytral sammenlignet med nullalternativet. Begge alternativer gir et variert bylandskap, der hovedforskjellen er en noe mer sammenhengende bebyggelse langs sjøen som gir et mer sammenhengende bylandskap i havnefronten dersom planforslaget gjennomføres. Opprinnelig konsekvensvurdering justert fra positiv til negativ på grunn av dominerende bebyggelsesform på Holmen. Justert planforslag anses som mindre dominerende for bylandskapet enn tidligere høringsforslag.
- Bystruktur – konsekvensene av det justerte planforslaget for temaet bystruktur vurderes fortsatt som positiv sammenlignet med nullalternativet. Den positive konsekvensen er knyttet til oppstramming av bystrukturer i et område med flere utflytende havne- og

parkeringsarealer. Det justerte planforslaget gir noe mindre oppstramming av gateløp enn tidligere høringsforslag.

- Siktlinjer – konsekvensene av det justerte planforslaget for temaet siktlinjer vurderes som svak positiv sammenlignet med nullalternativet. Noe reduksjon av utsyn fra Bjergstedområdet utjevnes av klar positiv konsekvens knyttet til etablering av ny siktlinje fra Klubbgata som ikke eksisterer i dag. Opprinnelig konsekvensvurdering justert fra nøytral til negativ på grunn av vesentlig redusert utsyn fra Bjergstedområdet. I det justerte planforslaget er tapet av utsyn fra Bjergsted på Østre havn redusert.
- Barn – konsekvensene av det justerte planforslaget for temaet barns interesser vurderes fortsatt som positiv sammenlignet med nullalternativet. Barns bruk av Geoparken sikres vesentlig bedre med planforslaget enn i nullalternativet.
- Kulturminneinteresser – konsekvensene av det justerte planforslaget for temaet kulturminneinteresser vurderes fortsatt som negativ sammenlignet nullalternativet. Konsekvensene er negative på grunn av omfanget av utbygging tett på og foran eksisterende historisk bebyggelse og fordi det berører fredet område. De negative konsekvensene er imidlertid vesentlig redusert sammenlignet med tidligere høringsforslag med de tilpasningene i bebyggelse og kailinjer som det justerte planforslaget legger opp til. Planforslaget vil også fortsatt ha positive konsekvenser for aktivisering av viktige kulturmiljøer i sentrum.

K2



K4



Figur 34: Oppriss av konsept 2 og 4 sett fra sjøen

3.14.2 Vestre Havn

Utgangspunkt og problemstillinger

Vestre havn er området langs sjøen fra Konserthuset til Torget. I sentrumsplanen har det vært viktig å gi aktivitet og liv til denne strekningen for å binde sammen Bjergstedområdet med resten av sentrum. Det tidligere høringsforslaget la opp til å bidra til dette gjennom en kombinasjon av ny utbygging og tilrettelegging for publikumsvennlige bygg langs gaten. Det var lagt opp til lav bebyggelse langs Strandkaien og et punktbygg på opptil 8 etasjer i forlengelsen av den gamle utenriksterminalen. Punktbygget hadde også til hensikt å gi større muligheter for utvikling av terminalbygget som ankomstpunkt for internasjonale skipsanløp.

Tilbakemeldingene i dette området gjelder i hovedsak punktbygget og er reaksjoner på høyde, tilpasningen til omgivelsene og konsekvensene for bruken av konserthusplassen. Innspillene kommer fra både beboere, foreninger, konserthuset og formelle høringsinstanser. Rogaland fylkeskommune har formelle innvendinger (innsigelse) til punktbygget.

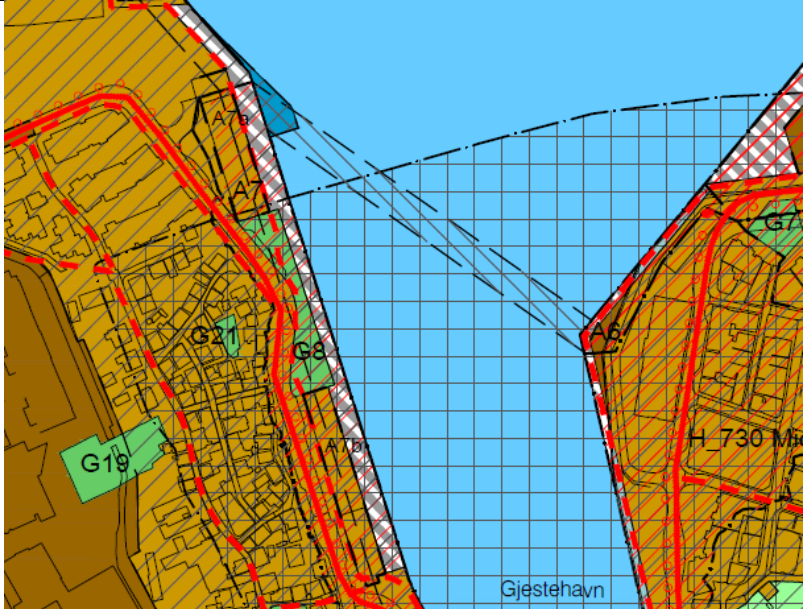
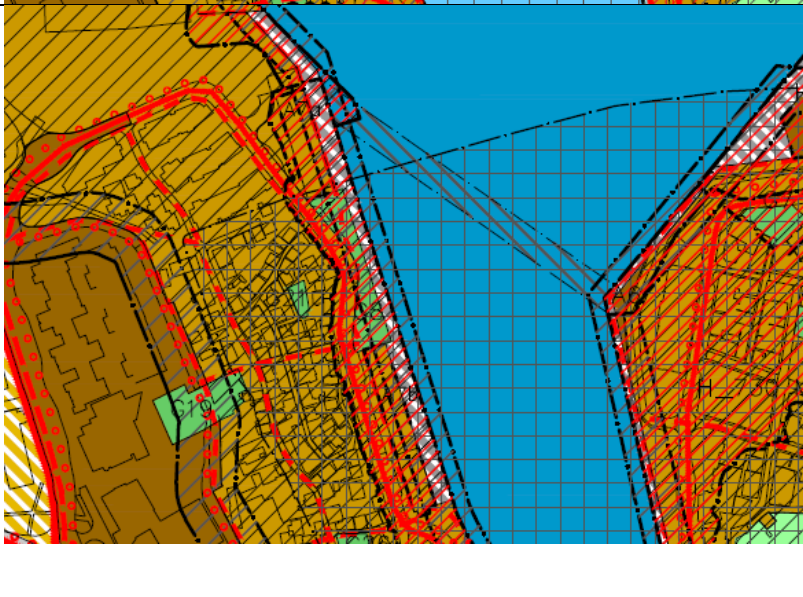
Kommunen har prioritert å gjøre vurderinger rundt det foreslåtte punktbygget. På bakgrunn av tilbakemeldingene og innsigelse har kommunen gjort en enkel vurdering av alternativ tilpasning.

Vurderinger

Kommunen har gjort en enkel volumstudie der det er undersøkt om tilsvarende byggevolum kan innpasses på noen annen måte i tilknytning til den gamle utenriksterminalen. Ut fra volumstudien har kommunen vurdert det som rett å ta ut det foreslåtte bygget. Lavere byggehøyde på samme sted vil løse motforestillinger mot høyde, men konsekvensene for konserthusplassen er uløst. Påbygg på eksisterende terminalbygg er i konflikt med foreslått bevaring og anbefales ikke. Innpassing av volumet i bakkant mot Nedre Strandgate vil kunne binde bygget tettere mot gaten, men vil neppe gi noen tilstrekkelig attraktiv bygningsmasse.

Endringer og nytt forslag

Den nordlige delen av bestemmelsesområde A7a er tatt ut av plankartet, samt tilhørende bestemmelse. Åpningen for et tilbygg i 8 etasjer på nordsiden av gamle utenriksterminalen er da tatt ut av planforslaget. Utbyggingsmuligheten i tilknytning til Skur 6 er opprettholdt uendret. Bevaring av det gamle terminalbygget er videreført uendret.

Plankart tidligere høringsforslag	 <p>A detailed urban planning map showing a coastal area with a grid overlay. The map is color-coded with brown for land, blue for water, and green for specific zones. Red lines indicate proposed roads or boundaries. Labels include 'G18', 'G21', 'G8', 'A6', 'H 730 M', and 'Gjestehavn'.</p>
Justert plankart	 <p>A second version of the urban planning map, showing adjustments to the previous proposal. The layout, including the grid, color zones, and red lines, is similar to the first map but with some modifications in the road network and zone boundaries.</p>

Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter på om det er rett å ta ut forslaget om tilbygg på den gamle utenriksterminalen.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Ingen endringer krever formell høring.

Endringer i konsekvensvurdering

- Bylandskap – konsekvensene av det justerte planforslaget for tema bylandskap vurderes som nøytrale sammenlignet med nullalternativet. Alternativene gir marginale forskjeller i bylandskap. Opprinnelig konsekvensvurdering justert fra nøytral til negativ på grunn av

skalabrudd på punktbygg. Konsekvensen for bylandskap endres som følge av at punktbygg i A7a utgår.

- Bystruktur – konsekvensene av det justerte planforslaget for tema bystruktur vurderes fortsatt som positiv. De positive konsekvensene er knyttet til oppstramming av gateløp med bebyggelsen i A7b.
- Siktlinjer – konsekvensene av det justerte planforslaget for tema siktlinjer vurderes som nøytral sammenlignet med nullalternativet. Ingen siktlinjer endres vesentlig. Opprinnelig konsekvensvurdering justert fra nøytral til negativ på grunn av virkningen av punktbygg på siktlinje mot Vågen. Konsekvensen endres vesentlig siden punktbygget tas ut av planforslaget.
- Kulturminneinteresser – konsekvensen av det justerte planforslaget for tema kulturminneinteresser vurderes fortsatt som negativ. Den negative virkningen er knyttet til berøringen med fredningsområde middelalderbyen og nybygg foran Gamle Stavanger som viktig kulturminneområde. De negative konsekvensene av planforslaget for kulturminneinteressene er redusert som følge av at punktbygg er tatt ut.

3.14.3 Sentrumshalvøya

Utgangspunkt og problemstillinger

Sentrumshalvøya er kjerneområde for både aktiviteten i sentrum og for sentrale kulturminneverdier. Det tidligere høringsforslaget baserte seg på at kulturminnehensynene ble prioritert i dette området og at de fleste vesentlige planføringene ble avklart gjennom kommunens reguleringsplan (plan 2222) som ble vedtatt i 2014. Unntaket var Tårngalleriet ved Valbergtårnet der høringsforslaget gjennom alternative bestemmelser (bestemmelsesområde A5) reiste spørsmål om et fornyelsesprosjekt her burde ha noe videre rammer enn i gjeldende regulering.

Riksantikvaren har formelle innvendinger (innsigelse) til forslaget om videre rammer for fornyelse av Tårngalleriet med henvisning hensynet til Valbergtårnet og parken rundt som er fredet. I merknad fra eier av området framholdes det at rammene må utvides ytterligere for å gi grunnlag for fornyelse.

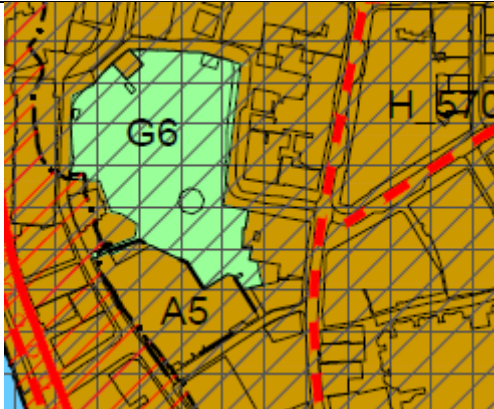
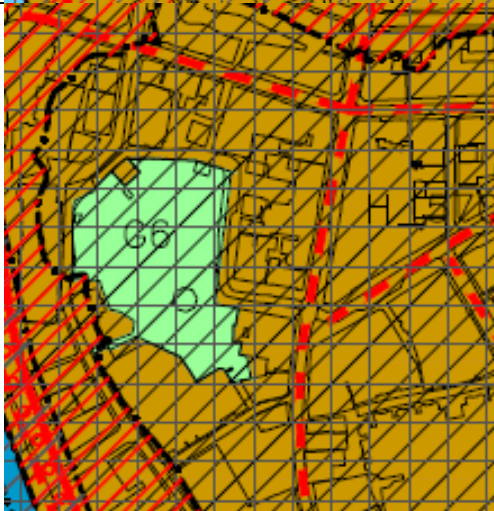
På sentrumshalvøya er vurderingene avgrenset til å vurdere håndteringen av innsigelsen til A5 og til visningen av strategisk viktige byrom som Arneageren og Domkirkeplassen. Endringer i byrom er omtalt i kapittel 5.8.

Vurderinger

Som det framgår over er det stor avstand mellom de ulike synene på hva som er rett og hva som er nødvendig for å få til en fornyelse. Kommunen ser et behov for å fornye bygningsmassen på denne svært sentralt plasserte tomten, og dette var bakgrunnen for å høre en justering for dette området. Det er likevel vanskelig å se for seg noen form for bearbeiding som gjør det mulig å løse innsigelsen. Kulturminnehensynet står svært sterkt her ettersom området både er fredet og regulert til bevaring. Kommunen har derfor valgt å løse innsigelsen ved å ta ut bestemmelsesområdet av planen. Gjeldende regulering åpner for en fornyelse av Tårngalleriet, selv om rammene for dette er krevende.

Endringer og nytt forslag

Det tidligere høringsforslagets bestemmelse med noe mer fleksible rammer for fornyelse av Tårngalleriet er tatt ut av planforslaget. Bestemmelsesområde A5 er tatt ut av plankartet med tilhørende bestemmelse. Gjeldende regulering gir fortsatt anledning til fornyelse av bygget.

Plankart tidligere høringsforslag		
Justert plankart		

Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter på om det er rett å ta ut muligheten for åpnere rammer for omforming av Tårngalleriet.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Se over
- Ingen endringer krever formell høring.

Endringer i konsekvensvurdering

Konsekvensutredning av sentrumshalvøya og område A5 manglet i tidligere dokument. Ettersom A5 tas ut av planforslaget vil det ikke være behov for konsekvensutredning av dette delområdet.

3.14.4 Madlaveien

Utgangspunkt og problemstillinger

Madlaveien som delområde i sentrumsplanen omfatter kvartalene på begge sider av Madlaveien fra kryss mot E39 til Løkkeveien. Et viktig hensyn i området har vært å legge til rette for fortetting langs hovedkollektivtraseen og det framtidige bussveisystemet. Det tidligere planforslaget la derfor opp til at trehusbebyggelsen på begge sider av veien kan erstattes med større og nyere bebyggelse i 3-5 etasjer. Område E2a nærmest E39 har åpning for bygg i opp til 8 etasjer. Planen viste også en

utvidelse av gatetverrsnittet som er bred nok til alle transportfunksjonene som skal inn i gateløpet. Vist vegareal er ca. 30 m bredt.

Det er få merknader i dette området. Fortetting langs hovedkollektivtrase fremheves som positivt av flere, samtidig som kulturminnemyndighetene ser det som uheldig at trehusbebyggelsen langs vegen rives. Det er særlig bebyggelsen på sørsiden av vegen mot Våland som problematiseres. Det foreligger ikke formelle innvendinger (innsigelser) fra offentlige høringsinstanser.

Kommunen har vurdert hensynene bevaring og fortetting langs kollektivtrase mot hverandre og har valgt å opprettholde vektleggingen på fortetting. Ramme for bearbeidingene har vært å vurdere om det skal justeres noe i føringene for ny bebyggelse. Gatetverrsnitt er vurdert samlet for Madlaveien og Lagårdsveien i kapittel 5.9 om trafikale endringer.

Vurderinger

Ved gjennomgang av bestemmelsene for dette delområdet har kommunen vurdert det som ønskelig å nyansere noe på føringene for formgivning og etasjehøyder for ny bebyggelse. Justeringene vil ligge innenfor det som har vært hørt tidligere og vil bli innarbeidet til sluttbehandling.

Endringer og nytt forslag

Planen er innholdsmessig uendret i dette området. Bestemmelsesgrenser rundt hele byggeområdene på begge sider av vegen navngitt E1 og E2 er tatt ut ettersom disse ikke har noen funksjon i planen. De mindre bestemmelsesområdene E1a-d og E2a-d er videreført uendret. Planen gir dermed fortsatt åpning for fortetting og fornyelse av bygningsmassen. Byggehøyder gitt som etasjeantall erstattes av kotehøyder til sluttbehandling.

Endring for område E3 er nærmere omtalt i kapittel 5.14.14 om Museumshøyden.

Høring

Kommunen legger ikke opp til endringer av dette området i tilleggshøringen.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Se over
- Ingen endringer krever formell høring.

Endringer i konsekvensvurdering

Ettersom planforslaget ikke endres i dette området vil ikke konsekvensvurderingen endres.

3.14.5 Lagårdsveien

Utgangspunkt og problemstillinger

Lagårdsveien som delområde i sentrumsplanen omfatter kvartalene på begge sider av Lagårdsveien fra Stavanger stasjon til Paradis stasjon. Områdene øst for jernbanen er et eget delområde (kap. 5.14.14) og omtales ikke her. Et viktig hensyn i området har vært å legge til rette for fortetting langs hovedkollektivtraseen og det framtidige bussveisystemet. Det tidligere planforslaget la derfor opp til at flere av kvartalene på begge sider av veien kan erstattes med større og nyere bebyggelse inntil 5 etasjer. Planen viste også en utvidelse av gatetverrsnittet som er bred nok til alle transportfunksjonene som skal inn i gateløpet.

Tilbakemeldingene kommunen har fått for dette området gir en tilslutning til fortetting langs hovedkollektivtrasen. Mange synspunkter gjelder foreslåtte byggehøyder, men synspunktene spenner fra at det er for høyt til at det er for lavt. Det er formelle innvendinger (innsigelse) fra Riksantikvaren til riving av flere bygninger i områdene E6, E7, E8 og E10.

Kommunen har avgrenset vurderingene i denne omgang til innsigelsespunktene fra Riksantikvaren og hvordan disse kan løses uten å miste ambisjonen om fortetting langs hovedkollektivaksen. Gatetverrsnitt er vurdert samlet for Madlaveien og Lagårdsveien i kapittel 5.9 om trafikale endringer.

Vurderinger

Generell vurderinger

Svært mange av problemstillingene i dette delområdet gjelder avveininger mellom fortetting langs regional hovedkollektivtrase og bevaringshensyn. Dette er nærmere drøftet i avsnittene under. Generelt fastholder kommunen har fortettingshensynet teller tungt i områdene der det er innsigelser og andre innvendinger. Behovet for å bygge opp under den regionale bussveisatsingen og utvikling i områdene rundt knutepunktet er vektlagt.

På bakgrunn av ulike innspill knyttet til byggehøyden langs Lagårdsveien har kommunen generelt vurdert byggehøyde langs Lagårdsveien på nytt. Det er både fremholdt at planforslagets generelle byggehøyde på 5 etasjer er for høyt for og at det er for lavt.

I revidert planforslag understreker kommunen (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17) viktigheten av høy utnyttelse langs hovedkollektivaksen og foreslår en utdypning av retningslinjene for utnyttelse som presiserer at nye utbygginger langs kollektivaksen skal gis høyutnyttelse innenfor planens glideskala for utnyttelse.

Lagårdsveien 27-33 og område E6

Riksantikvarens og andre innvendinger til bestemmelsesområde E6 (Lagårdsveien 27-33) gjelder riving av bygninger i bakkant av bebyggelsen og opp mot Våland. Husene inngår i trehusbyen, og det er i sentrumsplanforslaget foreslått at bygningene kan rives. Riksantikvaren har innsigelse til at bygningene kan rives. Det pågår parallell regulering av området. I området veies etter kommunens syn særlig to motstridende hensyn opp mot hverandre:

- A. Kulturminnehensyn med ønske om bevaring av bygninger i trehusbyen og innvendinger fra naboer/berørte til et næringsbygg i en gate som i dag har et tydelig boligpreg
- B. Fortetting og høy utnyttelse langs kollektivaksen og utfordrende bokvaliteter for boligene dersom de opprettholdes

I et kulturminneperspektiv skal det sterke argumenter til for å tillate riving av eldre bygninger som inngår i trehusbyen og Riksantikvarens NB-områder (områder med nasjonal interesse). Hensikten med områdene er ikke nødvendigvis konkrete bygningsmessige verdier, men sammenhengen de inngår i og strøkskarakteren. Det dreier seg her om tre murbygninger og ett nyere trehus. Riving reiser et spørsmål om saken kan gi presedensvirkning for tilsvarende plansaker langs kollektivaksene. Innvendingene fra naboer tar opp hvordan et næringsbygg til erstatning for de eksisterende boligbyggene vil påvirke boliggangen på oppsiden og om endringen vil forandre kvalitetene i gaten vesentlig slik at bokvaliteten forringes.

Normalt vil fortetting og høy utnyttelse vektlegges sterkt i slike områder tett på hovedkollektivgater. Området representerer et åpenbart fortettingspotensial med svært sentral beliggenhet. Den topografiske situasjonen der Vålandsplatået nærmer seg Lagårdsveien gjør likevel situasjonen

spesiell med et smalt tomteareal på nivå med fylkesvegen og reiser spørsmålet om bebyggelsen skal utvides i bakkant slik at det blir rom for et større næringsbygg. Det er dette det tidligere høringsforslaget legger opp til. Dersom et fortettingsprosjekt kombineres med bevaring av bygningene bak, vil næringsbygget komme svært nær de eksisterende boligene og gi utfordrende bokvaliteter og stengt utsyn.

Kommunen har vurdert de ulike hensynene på nytt i lys av merknadene og har valgt å holde fast på at fortetting langs det regionale kollektivsystemet vektlegges tyngst. En overordnet plan har som oppgave å drøfte rammebetingelsene for byutvikling og kommunen oppfatter derfor ikke at en slik planendring utgjør et grunnlag for presedens. Ettersom det er innsigelse til bestemmelsesområde E6 har saken vært gjenstand for drøfting med Riksantikvaren. I drøftingen har det fremkommet at det kan være grunnlag for å komme til enighet dersom sentrumsplanen justeres med bestemmelser som gjør at ny bebyggelse tar tilstrekkelig hensyn til bakenforliggende bebyggelse. Forslag til slike bestemmelser er innarbeidet i det justerte planforslaget. Siktlinje fra Våland mot Storhaug i Sigurdsgate skal blant annet gjenopprettes. Kommunen har også mottatt detaljreguleringsforslag av et prosjekt i området og lagt dette ut på høring. I reguleringsaken fremgår det at planen forutsettes bearbeidet i samsvar med endelige føringer i sentrumsplanen.



Figur 35: Siktlinje som skal gjenopprettes.

Brannstasjonen og område E7

Riksantikvarens og byantikvarens innvendinger til sentrumsplanens bestemmelsesområde E7 gjelder at sentrumsplanen i ett (alt. b) av to alternativer åpner for riving av brannstasjonsbygget i sin helhet. Det foreligger ikke innsigelse til alternativet (alt. a) der garasjedelen bevares. Kulturminneverdiene til bygget er knyttet til arkitektoniske kvaliteter som industrielt eller institusjonelt kulturminne. Dette er vektlagt av Riksantikvaren i drøftingsmøter.

For dette bestemmelsesområdet er også problemstillingen avveining mellom fortetting langs kollektivtrase og kulturminnehensyn. Kommunen har i det justerte planforslaget holdt fast på at fortetting langs hovedkollektivaksen vektlegges og har derfor ikke gjort endringer i planbestemmelsene på dette punktet.



Figur 36: Brannstasjonen på Lagårdsveien. Foto: Rogaland Brann og Redning IKS

Lagårdsveien 49-55 og område E8

I område E8 i sentrumsplanen som omfatter kvartalet fra Lagårdsveien 49 til 55, er det innvendinger fra Riksantikvaren og berørte. Riksantikvaren har innsigelse til sentrumsplanens åpning for at hjørnebygningene i kvartalet kan rives. Lagårdsveien 49 er bevaringsverdig fordi det sammen med hjørnehuset i neste kvartal mot nord utgjør en markant tvillingbebyggelse. Lagårdsveien 55 er et markant Jugendbygg som inngår som objekt i kulturminneplanen. Bygget er også spesielt på grunn av ulike kunstprosjekter innvendig.

Ut fra et rent fortetningsperspektiv vil det ikke være problematisk å etterkomme innsigelse og innvendinger for begge bygningene. Kvartalet er stort nok til at det er vesentlig fortetningspotensial selv om hjørnebygningene bevares. Bevaring av bygningene vil også kunne gi historiske dybde til kvartalet etter transformasjon og dermed bidra til kvaliteter i området. Kommunen har imidlertid fått opplyst fra Statens vegvesen at det er stor fare for at Lagårdsveien 55 er i konflikt med regulering av ny bussvei. Flytting av murbygningen anses som lite realistisk.

Kommunens vurdering er at innsigelsene kan etterkommes så lenge disse ikke er i konflikt med regionale samferdselsbehov knyttet til bussveien. Planforslaget justeres slik at bygningene bevares med mindre bussveiens arealbehov skulle tilsi at riving er nødvendig.

Sør for Skattens hus og område E10

Område E10 i sentrumsplanen omfatter de stort sett ubebygde arealene sør for Skattens hus og legger opp til utbygging. Riksantikvarens innsigelse til planen i dette området er knyttet til at planen i ett av to alternativer åpner for at Sveitserhuset i den nordlige delen kan rives. I det andre alternativet kan bygget enten bevares eller flyttes.

Kommunens vurdering er at det fortsatt vil være mulig å få til vesentlig fortetting i E10 med det andre alternativet og har i den justerte planen tatt ut alternativet der bygningen kan rives.

Endringer og nytt forslag

Det justerte planforslaget videreføres i hovedsak uendret, men med viktige justeringer av bestemmelsene til bestemmelsesområdene for å løse innsigelser fra Riksantikvaren. Planens retningslinjer for utnyttelse presiserer at det forventes høy utnyttelse langs kollektivaksen. Planens bestemmelse for område E6 er justert slik at hensynet til bakenforliggende bebyggelse er sterkere vektlagt. Det skal blant annet etableres en siktlinje fra Sigurdsgate. Planens bestemmelse for område E8 er justert slik at Lagårdsveien 49 skal bevares. Lagårdsveien 55 (Buchhuset) skal bevares med mindre arealbehov tilknyttet regulering av bussveien tilsier at riving er nødvendig. Planens bestemmelse for område E10 er justert slik at alternativ b som åpner for riving av sveitserhuset (Husflidslagets hus) er tatt ut. Alternativ a tilsier at bygget enten skal bevares eller flyttes.

Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter på om det er rett å bevare flere av bygningene langs Lagårdsveien slik det justerte planforslaget legger opp til.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Tillegg til retningslinje for utnyttelse om høy utnyttelse for nye prosjekter langs kollektivaksen

Endringer i konsekvensvurdering

Kulturminneinteresser – konsekvensene fra det justerte planforslaget for tema kulturminneinteresser vurderes fortsatt som negativ. De negative konsekvensene er knyttet til at planen åpner for riving av brannstasjonen (E7) og bygg innenfor trehusbyen/NB-område (E6). Den negative virkningen reduseres som følge av at bevaringsverdige bygninger i E8 og E10 sikres til bevaring.

3.14.6 Løkkeveien

Utgangspunkt og problemstillinger

Løkkeveien er en viktig bygate i randsonen av sentrumskjernen der det har vært et viktig mål i sentrumsplanen å vitalisere gateløpet, men også å bidra med byutviklingskapasitet. Sentrumsplanforslaget har pekt på at utfordringene med manglende byliv i gaten skyldes en kombinasjon av stort trafikkvolum med lite inviterende gangarealer og et større antall bygg som er lite egnet for næringsdrift og publikumsvennlig aktivitet. Det tidligere planforslaget vektla fornyelse av deler av bebyggelsen som viktigste virkemiddel og identifiserte flere bygninger i delområder langs gaten som kunne rives og erstattes med nyere bebyggelse tilpasset moderne næringsdrift og samtidig tilpasset omgivelsene. Planforslaget gav også føringer for bedre tilretting av gangarealer, særlig bredere fortau. Vegens status som hovedvegnett begrenser likevel mulighetene vesentlig.

Områdene med fornyelsesmulighet ble vist som bestemmelsesområder og mange av områdene var også foreslått som testområde for mer effektive byutviklingsprosesser der det var gitt unntak fra krav om reguleringsplan før gjennomføring.

Kommunen har fått svært varierte tilbakemeldinger på forslagene langs gaten. Et hovedtrekk er likevel mange innvendinger til at trehusbygninger tillates revet og til foreslåtte høyder. Flere tilbakemeldinger fremholder også på at kommunen ikke har behandlet trafikken i gaten som en hovedproblemstilling for å skape mer byliv. Riksantikvaren har formelle innvendinger (innsigelse) til både byggehøyder og riving i områdene B4a og B4b (til riving), B3 og B5 til byggehøyder, samt B7 og B8a (til riving).

På bakgrunn av tilbakemeldingene har kommunen valgt som utgangspunkt å opprettholde Løkkeveien som et av planens grep, men å vurdere tilpasninger som gjør det mulig å løse flere av innsigelsespunktene fra Riksantikvaren. Kommunen har også i samarbeid med Statens vegvesen og bussveiprosjektet vurdert om det er aktuelt med trafikkreduserende tiltak.

Vurderinger

Koordinering med områderegulering for Vestre Platå

I kvartalene på oppsiden av Løkkeveien på Vestre Platå holder kommunen parallelt med sentrumsplanen på å utarbeide en kommunal reguleringsplan som følger opp kommunedelplan for kulturminner og gjør reguleringsmessige oppdateringer. Reguleringsplanen er på høring og planarbeidene er samkjørt slik at anbefalingene i reguleringsplanen og det justerte sentrumsplanforslaget er sammenfallende.

Dersom reguleringsplanforslaget etter sin høring kan vedtas uten innsigelser, kan det være aktuelt å ta ut de bestemmelsesområdene i sentrumsplanen som overlapper med reguleringsplanen. Dette gjelder områdene B4a-b, B5, B6, B7.

Nordre kvartaler og områdene B4a-b og B5

I kvartalene lengst nord i Løkkeveien la det tidligere høringsforslaget opp til at fire trehus og et murbygg kunne rives og erstattes av nybygg på høyde med eller noe høyere enn eksisterende bebyggelse. Øvrig bebyggelse skulle reguleres til bevaring. Områdene er merket B4a, B4b og B5 i plankartet. Riksantikvaren har innsigelse til riving lengst nord (B4-områdene) og til byggehøyde (B5).



Figur 37 Eksisterende bebyggelse i områdene



Innsigelse til byggehøyder



Innsigelse til riving



Innsigelse til riving

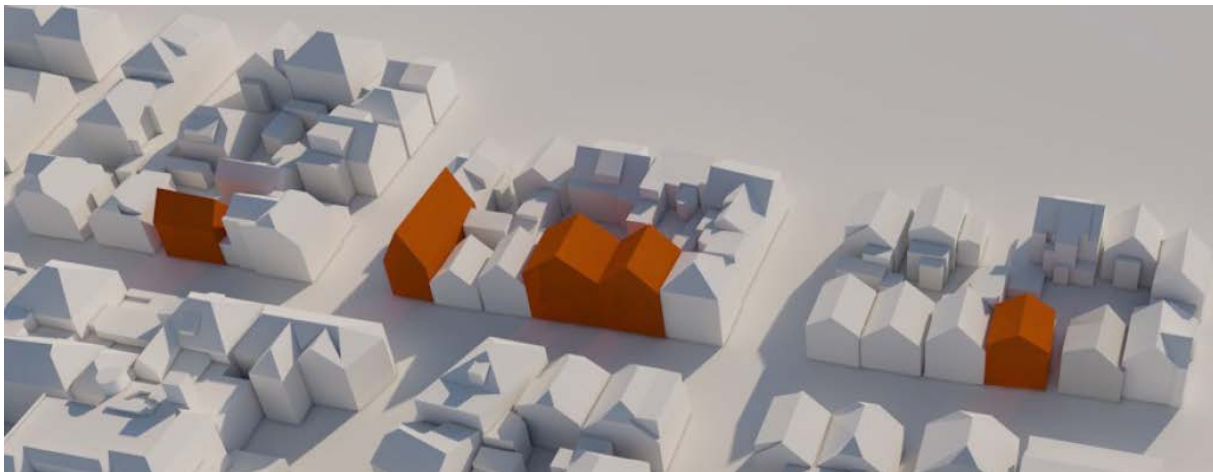
Figur 38 Illustrasjon av tidligere høringsforslag (t.v. B5, i midten B4b, t.h. B4a)

I område B4a (til høyre i figuren over) er kommunens vurdering at murbygningen bryter med resten av trehusbebyggelsen og har begrenset verdi som del av en strøkskarakter. Kommunen har i det justerte planforslaget foreslått å opprettholde muligheten for riving, men å imøtekomme innsigelsen ved å redusere byggehøyden til nivået øvrig bebyggelse ligger på. Med de ytterligere konkretiseringene for bebyggelsen som ligger i reguleringsplanforslaget, er kommunens vurdering at gatens strøkskarakter opprettholdes.

I område B4b har kommunen prioritert fornyelse av bygningsmassen mot gateløpet og opprettholder åpning for å rive byggene mot Løkkeveien, men har også delvis imøtekommet innsigelsen ved å angi bevaring av Steingata 1. Kommunen ser at det er kulturminneverdier knyttet til Løkkeveien 68 og 76, men vektlegger samlet fortetningspotensial, bygningenes egnethet som næringslokaler og funksjon for gaten og at de har en annen orientering enn øvrig bebyggelse.

I område B5 har sentrumsplanens angivelse av høyder i etasjer vært utgangspunkt for usikkerhet om tillatt høyde på Løkkeveien 64. I det justerte planforslaget angis maksimal høyde som møne- og gesimshøyde tilsvarende reguleringsplanforslaget slik at dette er entydig, og kommunens vurdering er at høyden på bygningen mot nord utgjør et naturlig utgangspunkt for ny byggehøyde.

Figuren under illustrerer det justerte planforslaget.



Figur 39: Illustrasjon av justert planforslag

Kvartalsfornyelse i område B3

I område B3 la det tidligere høringsforslaget opp til en større kvartalsmessig fornyelse. Høringsforslaget la opp til at Bethel og større deler av bebyggelsen i denne delen av kvartalet skulle bevares, men åpnet for større muligheter for bygningsfornyelse i nordre del av området Løkkeveien 65-73, unntatt enkelte bygninger der fasaden var forutsatt bevart. For ny bebyggelse ble det hørt alternative byggehøyder på 7 eller 9 etasjer. Riksantikvaren har innsigelse til begge foreslåtte

byggehøyder. Byantikvaren har i bearbeiding av planforslaget hatt innspill til valg av rammebetingelser for bevaring. Byplanavdelingen har hatt innspill valg av bebyggelsesstruktur.



Figur 40: Illustrasjon fra tidligere høringsforslag. B3 med bebyggelse i 9 etasjer.

I kommunens vurdering av området er det lagt vekt på å finne en løsning på innsigelsen og å vurdere bevaringshensynene på nytt, samt å finne en bebyggelsesstruktur som ligger tettere opp mot omgivelsene. I vurderingen er det lagt vekt på at fasadebevaringen i høringsforslaget fremstår som lite hensiktsmessig og at hjørnebyggene gjennom bevaring i større grad vil kunne ivareta kvartalets historie. I drøftingen med Riksantikvaren av området er det fremkommet at begge hørt bygningshøyder omfattes av innsigelsen og at en avtrapping mot Løkkeveien er en forutsetning for å løse innvendingene.

Kommunens vurdering er at en byggehøyde på 3-5 etasjer bør kunne løse Riksantikvaren innsigelse og samtidig gi et potensial for en kvartalsmessig fornyelse i B3. Maks kotehøyde 44. Bestemmelsene er derfor justert for å reflektere denne løsningen.

Figuren under illustrerer det justerte planforslaget.

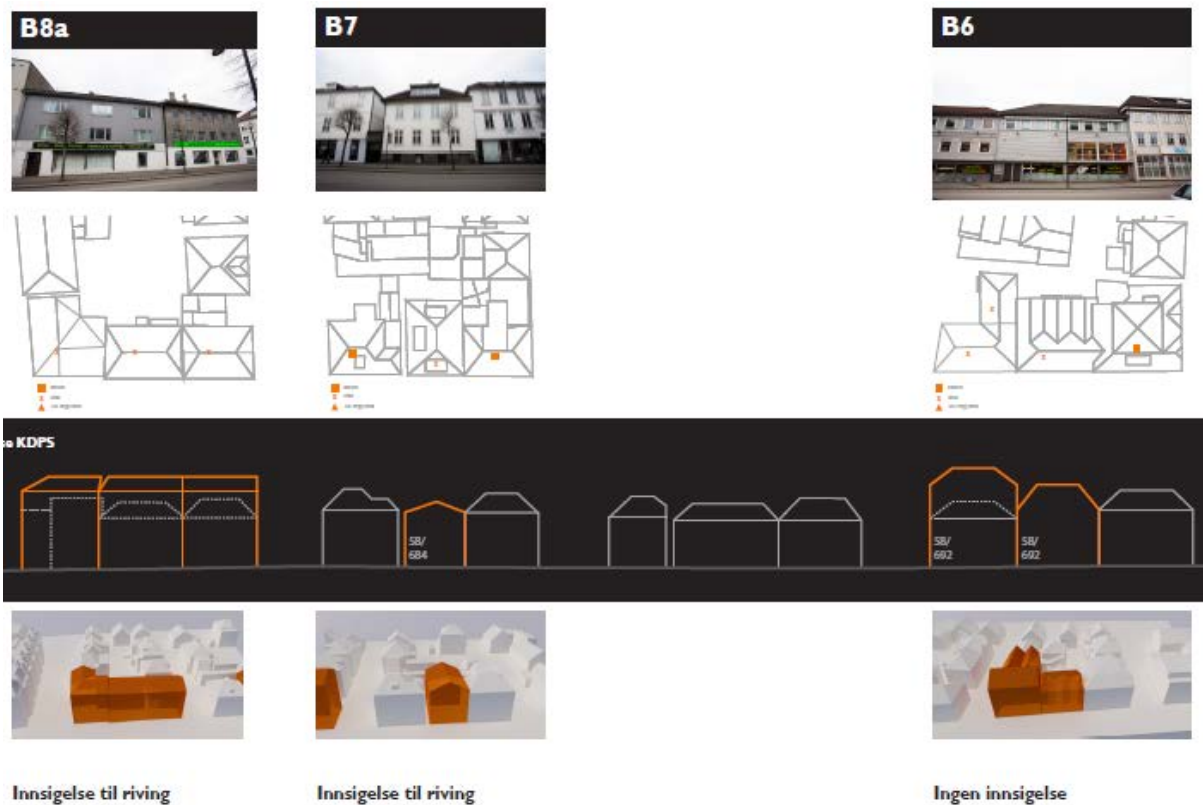


Figur 41: Illustrasjon av bestemmelsesområde B3 i det justerte planforslaget

Midtre kvartaler og områdene B6, B7, B8a-b

I områdene B6-B8 i det midtre partiet av Løkkeveien la det tidligere høringsforslaget opp til at seks trehusbygninger og et funkishus i mur kunne rives og erstattes med ny bebyggelse i noe større skala enn eksisterende, samt at hotellbygget i Løkkeveien 26 kunne bygges på. Øvrig bebyggelse skulle bevares. Områdene er merket B6, B7 og B8a/b. I høringen hadde Riksantikvaren innsigelse til riving i områdene B7 og B8a.

Også i dette området er det justerte sentrumsplanforslaget samkjørt med områderegulering for Vestre Platå. Anbefalingene bygger dermed delvis på høringsinnspill fra forrige høring og delvis på vurderinger i reguleringsarbeidet.



Figur 42: Illustrasjon av tidligere høringsforslag

I område B6 beholdes det tidligere høringsforslagets åpninger for å rive Peder Claussøns gate 17 a og b, men hjørnebygningen Løkkeveien 50 forutsettes i det justerte høringsforslaget regulert til bevaring. Bygningshøydene er omgjort til møne- og gesimshøyde og justert noe slik at det harmonerer med reguleringsplanforslaget.



Figur 43: Illustrasjon av justert planforslag

I område B7 imøtekommes Riksantikvarens innsigelse delvis ved at bygningen skal bevares, men kan løftes med en ny sokkeletasje som gjør det mulig å etablere et moderne næringslokale i førsteetasjen.

I område B8a imøtekommes Riksantikvarens innsigelse langt på vei ved at bygningene Løkkeveien 28-32 bevares, men det justerte planforslaget åpner fortsatt for at Løkkeveien 28 kan bygges på opp til kote 43,5 som tilsvarer 1 etasje, tilsvarende forrige høringsforslag.

Område B8b foreslås tatt ut av planen på bakgrunn av innspill fra grunneier.

Søndre kvartaler og områdene B9/B11

Det var lite merknader til områdene B9 og B11 i søndre del av Løkkeveien. Det er gjort enkle vurderinger av behovet for justeringer, men kommunens vurdering er at rammene for disse områdene bør videreføres uendret i denne høringen.

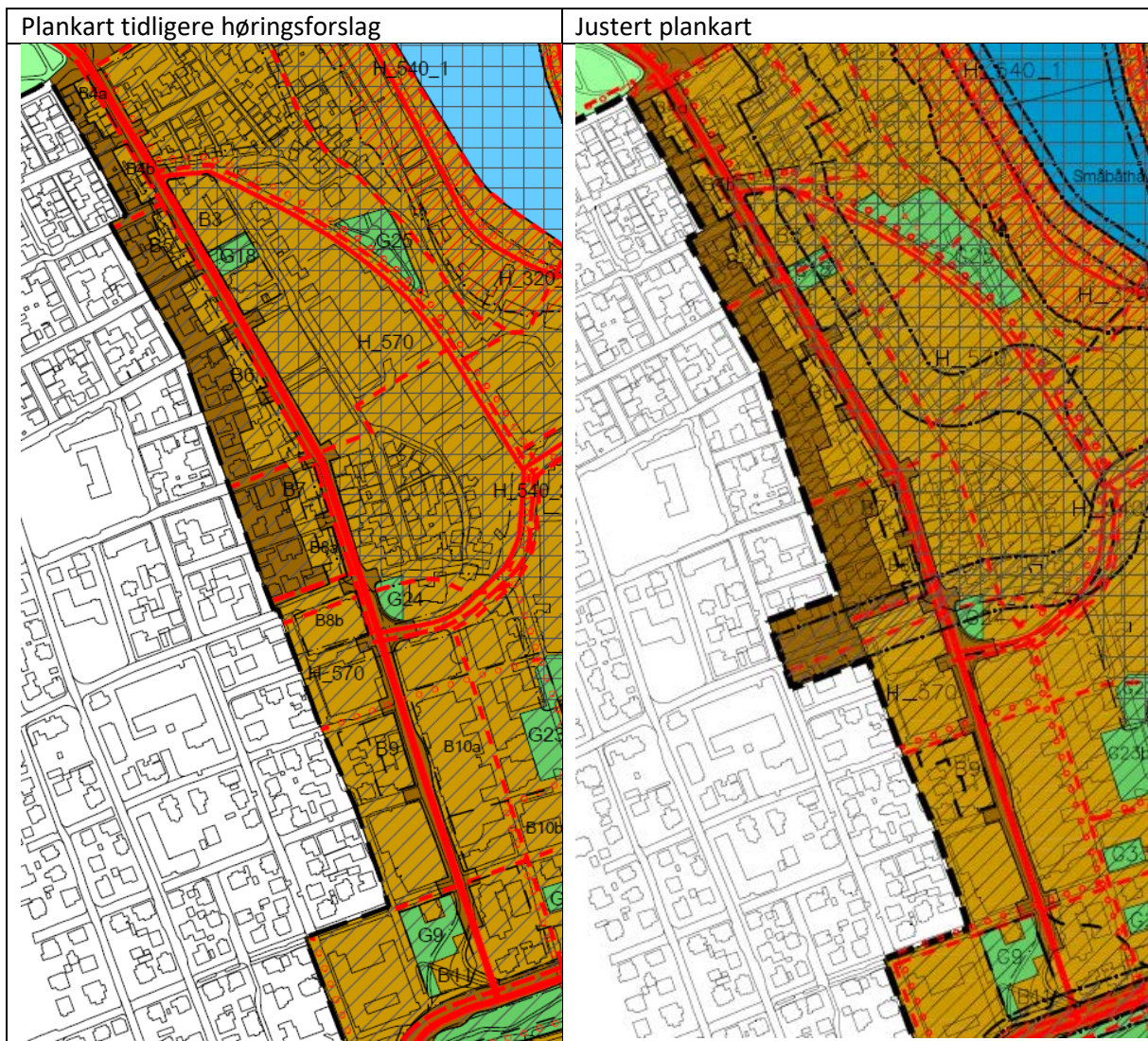
Det er i samarbeid med Statens vegvesen og bussveiprojektet gjort vurderinger av om foreslått utretting av Løkkeveien mot Kannikgata ved den katolske kirken er gjennomførbar. Statens vegvesen er skeptisk til slik utretting av hensyn til stigningsforhold, men ut fra framdriften i reguleringen av bussveien har det ikke vært mulig å få en endelig avklaring rundt gjennomførbarheten. Kommunen har derfor inntil videre valgt å opprettholde både samferdselslinjen som viser utrettingen og bestemmelsesområde B11 som forutsetter dette veiomleggingen uendret i tilleggshøringen. Spørsmålet avklares mot sluttbehandling.

Trafikale virkemidler

Flere synspunkter i merknadsmaterialet peker på utfordringene med trafikkvolumet i Løkkeveien som hovedtrafikkåre. Det er gjort enkle vurderinger av om omlegginger av trafikkmønsteret i Løkkeveien og Wesselsgate i samspill (enveisregulering i hver sin retning) kan være aktuelt, men kommunen har ikke hatt kapasitet til å gjøre tilstrekkelige avveininger for å kunne vurdere om en slik trafikkomlegging er forsvarlig. Omleggingen ville også ha stor betydning for planleggingen av bussveiprojektet og kommunens vurdering i denne omgang er at dette eventuelt må vurderes nærmere i tilknytning til regulering av bussveien i Madlaveien.

Endringer og nytt forslag

Bestemmelsesområde B8b er tatt ut av plankartet. Arealvisningen i gaten er opprettholdt uendret. Bestemmelsene for de øvrige områdene er justert for å helt eller delvis imøtekomme innspill og innsigelser, jamfør beskrivelsene over.



Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter på om det er rett å bevare flere bygninger i Løkkeveien sammenlignet med det tidligere høringsforslaget og om de justerte rammene for utvikling av gaten gir et grunnlag for å skape et levende gatemiljø.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Se over
- Ingen endringer krever formell høring.

Endringer i konsekvensvurdering

Bylandskap – konsekvensene av det justerte planforslaget for tema bylandskap vurderes som nøytral sammenlignet med nullalternativet. Begge alternativer gir et variert bylandskap med Vestre Platå som bakteppe. Tidligere konsekvensvurdering justert fra nøytral til negativ på grunn av skalabrudd i område B3 som åpner for bygg i inntil 9 etasjer. Konsekvensen av planforslaget endres vesentlig ettersom byggehøyde i B3 reduseres i det justerte planforslaget.

Bystruktur – konsekvensene av det justerte planforslaget for tema bystruktur vurderes fortsatt som positiv sammenlignet med nullalternativet. Den positive konsekvensen er særlig knyttet til evne til aktivisering av gateløp.

Kulturminneinteresser – konsekvensene av det justerte planforslaget for tema kulturminneinteresser vurderes fortsatt som negativ. De negative virkningene er knyttet til planens åpninger for inngrep i bygninger i område med høy kulturminneverdi i kulturminneplanen. De negative konsekvensene av planen for kulturminneinteressene er vesentlig redusert med det justerte planforslaget ettersom flere bygninger som tidligere var foreslått som mulig å rive nå sikres med bevaring, og at nybyggenes skala er mer tilpasset eksisterende bebyggelse.

3.14.7 Bergelandsgata

Utgangspunkt og problemstillinger

Bergelandsgata er også en viktig byggate i randsonen av sentrumskjernen der det har vært et viktig mål i sentrumsplanen å styrke bylivet i gaten. Bergelandsgata har lavere trafikkvolum enn Løkkeveien, men gangarealene er små og biltilgjengeligheten dominerer utformingen av gaten. Gaten har også flere bygg som er lite egnet for næringsdrift og publikumsvennlig aktivitet. Det tidligere planforslaget vektla fornyelse av utvalgte kvartaler som viktigste virkemiddel og pekte ut tre kvartaler der det ble gitt åpning for å erstatte hele eller deler av eksisterende bebyggelse med ny. Områdene med fornyelsesmulighet ble vist som bestemmelsesområder med benevnelse C1, C3 og C7.

Tilbakemeldingene kommunen har fått er først og fremst knyttet til kulturminneinteresser, men det er også ønsket om enda større fleksibilitet enn det planen legger opp til. Riksantikvaren, Rogaland fylkeskommune og byantikvaren har sterke innvendinger til at verdifull bebyggelse i trehusbyen skal kunne rives. Riksantikvaren har formelle innvendinger (innsigelse) til riving i alle de tre områdene.

Ut fra tilbakemeldingene har kommunen valgt å fokusere på om det er aktuelt å gjøre tilpasninger som gjør det mulig å løse Riksantikvarens innsigelser og om det finnes alternative virkemidler som kan bidra til å vitalisere gateløpet.

Vurderinger

Mulighetene for å gjøre justeringer i planens føringer for de tre kvartalene bestemmelsesområdene gjelder er blitt drøftet med Riksantikvaren i drøftingsmøter. Riksantikvaren har fremholdt at dette er aktuelt, men at et premiss for nye løsninger er at eldre trebygg ikke rives og at ny bebyggelse skal være småskalert og tilsvarende eksisterende.

Kommunens vurdering er at løsningssporet Riksantikvaren fremholder har svært begrensede muligheter for ny utbygging. Vurderingene vil også være ressurskrevende ettersom det må gjøres detaljerte vurderinger på tomteneivå og for enkeltbygninger. Ut fra en samlet vurdering av tilgjengelige ressurser og hensiktsmessighet har det derfor ikke vært prioritert å gå inn i slike detaljerte vurderinger i denne bearbeidingsrunden. Det er generelt heller ikke ønskelig å øke detaljeringsgraden i planforslaget. Områdene er derfor opprettholdt uendret i det justerte høringsforslaget.

Kommunen har vurdert om det finnes alternative virkemidler som kan bidra til å oppnå målsettingene om en vitalisering av gateløpet. Som påpekt over er en viktig problemstilling i Bergelandsgata lav attraktivitet for gående og utforming av gatearealer dominert av biltrafikk. Det typiske gatetverrsnittet er rundt 10 meter, men varierer gjennom gateløpet. Fortauene er kun unntaksvis mer enn 0,5-1 m. Kommunen har derfor valgt å høre en bestemmelse som gir anledning til å innsnevre kjørefeltene i gaten til 5 m slik at fortausarealene på begge sider kan utvides vesentlig.

Endringen forutsetter aksept fra Rogaland fylkeskommune til å legge om rute 13 til annen trase. Endringen og forholdet til endret busstrase er nærmere beskrevet i kapittel 5.9 om trafikale endringer.

Riksantikvaren har videre i drøftingsmøter foreslått at Stavanger kommune inviteres inn i et samarbeidsprosjekt om byreparasjon og vitalisering av bybebyggelse i bevaringsverdige områder. En reguleringsmessig avklaring i nært samarbeid med kommunen er et ønskelig sluttprodukt. I drøftingsmøtene har Riksantikvaren pekt på Bergelandsgata som et aktuelt område for et slikt vitaliseringsprosjekt og fremholder at de gjerne ser et slikt prosjekt som et alternativ til sentrumsplanens foreslåtte rammer for fornyelse av bygningsmassen. Det er forventet en mer formell invitasjon fra Riksantikvaren med en konkretisering av innretning og virkemidler i prosjektet.

Endringer og nytt forslag

Bestemmelsesområdene med tilhørende bestemmelser er opprettholdt uendret i det justerte planforslaget. Ny bestemmelse om maksimal kjørebanebredde på 5 m uten tilrettelegging for rutebusstrafikk er innarbeidet i bestemmelsene og kommunen forventer at fylkeskommunen tar konkret stilling til denne bestemmelsen.

Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter på om en utvidelse av fortausarealene langs gaten kan bidra til å skape et aktivt gatemiljø i Bergelandsgata.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Bestemmelse om maksimalt 5 m kjørebanebredde i Bergelandsgata

Endringer i konsekvensvurdering

Ettersom planforslaget ikke endres vesentlig i dette området vil ikke konsekvensvurderingen endres.

3.14.8 Klubbgata

Utgangspunkt og problemstillinger

Klubbgata er blant Stavangers mest markante forretningsgater og har et tydeligere storbypreg over seg enn de mer småskalerte gatene forøvrig. Sentrumsplanen har pekt på at de viktigste utfordringene for gaten er knyttet til en vesentlig oppgradering av gateløpet og prioritering av buss, sykkel og fotgjengere gjennom gaten. Det tidligere planforslaget inneholdt føringer som ivaretar viktige grep for fornyelse og prioritering av miljøvennlige reisemidler inkludert gjenåpning av skolebekken. Planen åpnet samtidig for at de eksisterende bygningene på østsiden av gaten kan bygges med inntil 2 etasjer.

Kommunen har fått relativt få tilbakemeldinger på forslagene i Klubbgata, men Riksantikvaren har formelle innvendinger (innsigelse) til ett av påbyggsmulighetene i område C9. Enkelte merknader problematiserer også forslaget om å stenge Klubbgaten for privatbiltrafikk.

Ut fra tilbakemeldingene har kommunen gjort vurderinger av innsigelsesinnholdet og eventuelle tilpasninger for å løse denne. Det er også gjort kvalitetssikringer av forhold rundt stenging av vegadkomst og åpning av bekkeløp.

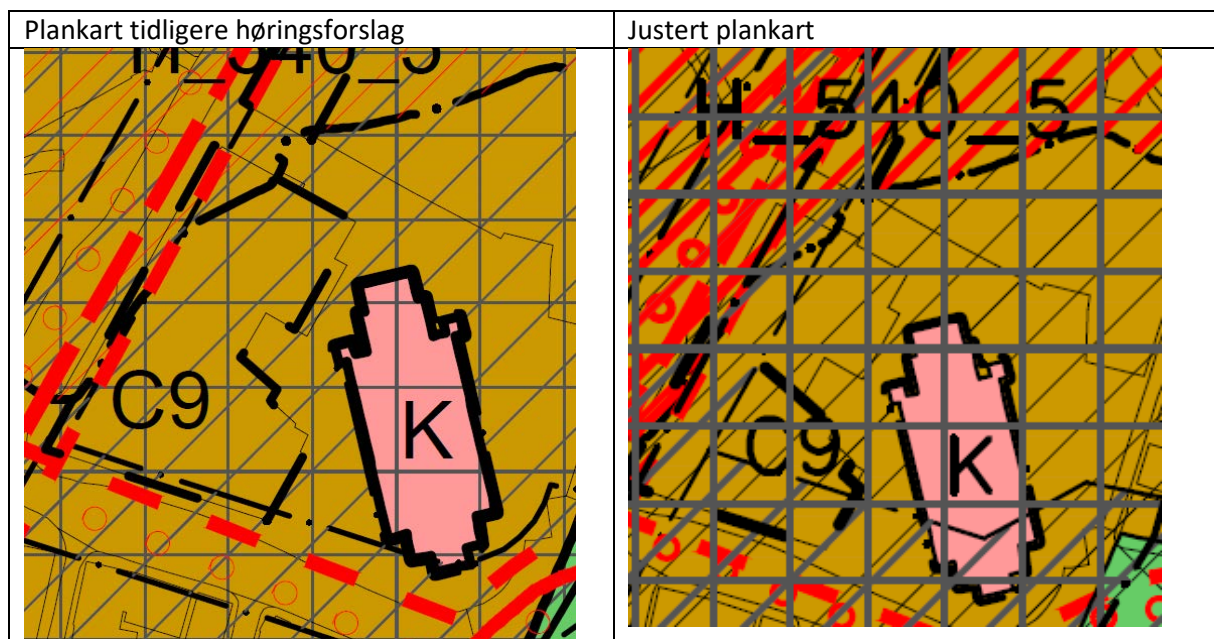
Vurderinger

Riksantikvarens innsigelse til påbygget i område C9 gjelder manglende hensyn til den vernede kirken St.Petri og særlig mulighetene for å se kirken fra sentrumshalvøya.

Det viktigste standpunktet der kirken ses fra sentrumshalvøya er fra Østervåg. Kommunen foreslår derfor å imøtekomme innsigelsen ved å trekke bygningsvolumet tilbake og bort fra synsvinkelen i Østervåg.

Endringer og nytt forslag

Påbyggsmuligheter langs Klubbgatas østre side videreføres i planforslaget. Bestemmelsesområde C9 er trukket noe tilbake og sørover i forhold til det tidligere høringsforslaget for å imøtekomme innsigelse. Kartutsnittet under viser endringen i plankartet.



Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter på om det bør åpnes for påbygg på Klubbgata 5 (Arkaden) eller om kirkebygget St. Petri bør opprettholdes uten ny bebyggelse rundt.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Se over
- Ingen endringer krever formell høring.

Endringer i konsekvensvurdering

Kulturminneinteresser – konsekvensene av det justerte planforslaget for tema kulturminneinteresser vurderes som negativ sammenlignet med nullalternativet. Den negative konsekvensen er knyttet til planforslagets åpning for påbygg nært opp mot St. Petri og på grunn av berøring med fredningsområde middelalderbyen. Tidligere konsekvensvurdering justert fra nøytral-til-negativ til negativ på grunn av nærheten til kirken. Den negative konsekvensen for kulturminneinteressene er redusert i det justerte planforslaget som følge av at påbyggsmulighet i siktsone fra Østervåg er tatt ut av planforslaget.

3.14.9 Nytorget

Utgangspunkt og problemstillinger

Nytorget er et strategisk svært viktig byrom for sentrum og særlig kvartalene på sørsiden (Kunstsenteret/gamle politistasjonen/Metropolis) representerer viktige potensialer for utvikling rundt torget. Det tidligere sentrumsplanforslaget inneholdt en arealvisning av torget som byrom med enkelte føringer for videreutvikling som kulturtorg og enkelte føringer for utbygging på hjørnet mot Bergelandsgata (bestemmelsesområde C11).

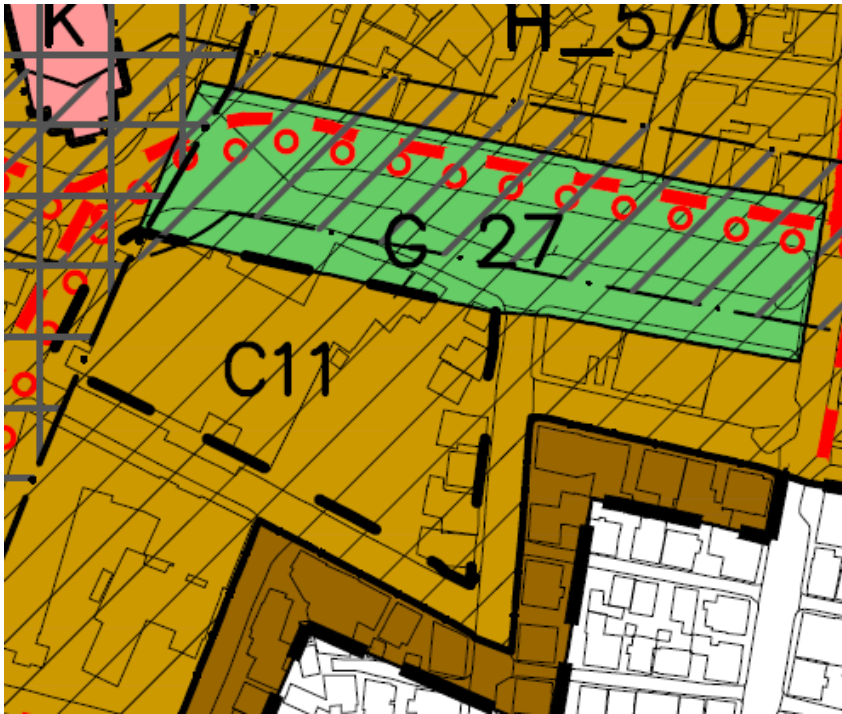
Kommunen mottok ulike synspunkter som gjaldt innholdet i et framtidig torg og ulike synspunkter på byggehøyder og volumer i bestemmelsesområdet C11. Enkelte er også skeptiske til å skille ut torgflaten med egen arealvisning.

Kommunen har begrenset vurderingene for dette området til å kvalitetssikre at det er overensstemmelse mellom formannskapetets vedtak om å aktivt legge til rette for Domstolsadministrasjonens valgte lokalisering og til Nytorget som sekundær lokalisering for nytt tinghus dersom Bekhuskaiaen utgår.

Vurderinger

Kommunen har kvalitetssikret anslaget for utbyggingspotensial i C11 gjennom en enkel volumstudie av sentrumsplanforslagets rammer og kontroll mot gjeldende regulering. Det er også gjort en enkel vurdering av om det vil være forsvarlig å øke rammene ytterligere. Domstoladministrasjonens konseptvalgutredning angir et arealbehov på ca. 10 000 m² for gjennomføring av valgt konsept og med ønskelig utvidelsesbehov opp til mellom 14 000 og 19 000 m².

For C11-området som helhet mener kommunen det vil være rom for en samlet bebyggelse på inntil 14 000-15000 m² med de rammebetingelsene som er gitt gjennom det tidligere høringsforslaget. Området omfatter både det tidligere politihuset og trehusene langs Kongsteinsgata. Bestemmelsesområdet har et areal på 4400 m² og høringsforslaget åpner for en bebyggelse på 3 etasjer mot Nytorget og 5 etasjer mot Brødregata. Dette gir et areal mot Nytorget på inntil 4800 m² og et areal mot Brødregata på inntil 10000 m². Eksisterende bygningsmasse i området er i overkant av 4000 m² og rammene gir et netto tilfang på inntil 10 000-11 000 m².



Figur 44: Område C11 omfatter det tidligere politihuset og trehus langs Kongsteinsgata

Arealrammene dekker i noen grad det arealbehovet konseptvalgutredningen for nytt tinghus peker på, men riktignok ikke fullt ut i svært lange tidsperspektiv med de framskrivningsforutsetningene utredningen bygger på. Det er ikke vurdert som forsvarlig sett i forhold til omgivelsene å øke utnyttelsen på arealet ytterligere. Dette vil gå på vesentlig bekostning av kvaliteter på Nytorget og vil høydemessig være i for stor konflikt med omgivelsene rundt.

Kommunen mener sentrumsplanens rammer i tilstrekkelig grad ivaretar formannskapetets vedtak om å legge til rette for et nytt tinghus på C11 dersom Domstolsadministrasjonen skulle velge å lokalisere dette i dette området. Arealer i eksisterende Tinghus eller i kvartalet der Rogaland kunstsenter ligger kan eventuelt romme et overskytende arealbehov til det som er innenfor C11.

I henhold til formannskapsvedtak 250/16 er det innarbeidet rekkefølgekrav til C11 som pålegger kommunen å finne erstatningslokaler for Ungdom og Fritid dersom omforming av bygningsmassen gjør at tilbudet må flyttes.

Bestemmelsene for C11 er forenklet i det bearbejdede høringsforslaget.

Endringer og nytt forslag

Delområdet Nytorget er i plankart uendret i det justerte høringsforslaget. Bestemmelsen for C11 er forenklet slik at føringer for byggehøyder er tatt ut (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17).

Byggehøyder og utnyttelse vil da avklares på reguleringsnivå. Rekkefølgebestemmelsene er supplert med krav vedrørende eventuell relokalisering av Ungdom og Fritid.

Høring

Området endres ikke i det justerte planforslaget, ut over endret føring for byggehøyde i C11.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

– Endret føring for byggehøyde i C11 høres

Endringer i konsekvensvurdering

Ettersom planforslaget ikke endres vesentlig i dette området vil ikke konsekvensvurderingen endres.

3.14.10 Stavanger stasjon

Utgangspunkt og problemstillinger

Stavanger stasjon er kommunens eneste og regionens viktigste kollektivknutepunkt. Et kollektivknutepunkt er et område som både er et overgangspunkt mellom flere reisemåter og et viktig målpunkt av flere grunner enn det rent transportmessige, for eksempel fordi det inneholder offentlige funksjoner, handelstilbud, attraksjoner og et større antall arbeidsplasser.

Sentrumsplanforslaget pekte på at området i svært begrenset grad representerer noen av disse kvalitetene. Høringsforslaget la opp til å sikre en utvikling av området som trafikkert knutepunkt og åpnet for en betydelig utbygging i størrelsesorden opp mot 65 000-75 000 m² i hele området. Med de føringene planen la opp til ville dette tilsvart næringsbygg for rundt 2000 kontorarbeidsplasser, rundt 100-200 boliger og et større tilbud av tjenesteyting/forretning. Oppdaterte modellberegninger tilsier at en maksimal utnyttelse av de rammene som lå i høringsforslagets bestemmelser kunne utbyggingsvolumet blitt opp mot 90 000 m².

Høringsforslaget har vekket stor debatt. Kommunen har i høringen fått reaksjoner på utbyggingsomfang og -høyder, og at jernbanens interesser ikke er sterkt nok sikret. Innvendingene til utbyggingsforslagene gjelder reaksjoner på at bygningsvolumene ikke tar hensyn til bylandskapet og at de er for høye i forhold til resten av byen. Det er også reaksjoner på at den store basen i bebyggelsen vil dominere for mye og gjøre gateløpene rundt lite attraktive. Riksantikvaren og Rogaland fylkeskommune har formelle innvendinger (innsigelse) til de foreslåtte rammene for bebyggelse og krever at disse endres vesentlig for å ta sterkere hensyn til omgivelsene. Det er også innsigelse til at planen åpnet for å rive Kannik prestegård (administrasjonsbygget til Stavanger Turistforening).

Ut fra tilbakemeldingene og innsigelsene har kommunens utgangspunkt for bearbeidinger vært å belyse bedre de transportmessige løsningene inkludert jernbanens behov og å bearbeide føringene planen gir for ny utbygging slik at disse tar bedre hensyn til bylandskap, byrom (blant annet siktlinjer) og gangforbindelser. Området skal fortsatt ha høy utnyttelse. På grunn av uavklarte jernbanebehov har det også vært relevant å drøfte arealvisning i flere nivåer og om etappevis utbygging er aktuelt.

Vurderinger

For å styrke området funksjon som kollektivknutepunkt har kommunen skissert hvordan de ulike funksjonene som skal inn i området kan løses sammenlignet med i dag og sikret jernbanens arealbehov mer direkte i plankartet enn i kommuneplanen. Oppsettet for funksjoner er nærmere beskrevet i kapittel 4.9 og gjentas ikke her. Løsningene konkretiseres på reguleringsplannivå. De delene av området som kommunen oppfatter som vesentlige for jernbanen vises i eget kartutsnitt. Visningen tar utgangspunkt i forslag til arealavgrensning fra BaneNOR og følger i hovedsak denne unntatt for arealet tiltenkt byromsdannelsen mot Breiavatnet. Bruk av denne delen til tekniske installasjoner slik BaneNOR ønsker vil være i vesentlig konflikt med kommunens ønsker og utgjør kun et begrenset areal for jernbanestasjonen.

I arbeidet med å justere planforslagetets rammer for ny utbygging og byrom har det på samme måte som for Havnefronten vært skissert ulike alternativer for hvordan planen kan justeres. Det er særlig vurdert ulike byggehøyder og grader av utnyttelse, ulike plasseringer av høyhusbebyggelse i området og alternativer med og uten riving/flytting av Kannik prestegård.

Et av kommunens hovedgrep for å bedre tilpasningen til omgivelsene i det justerte planforslaget har vært å ta større hensyn til landskapsrommet mellom Byparken og Lagård/Paradis. Dette er et naturlig daldrag mellom Gandsfjorden og Byfjorden som eksisterende bebyggelse i stor grad følger, men som også brytes enkelte steder, som for eksempel av Ankerkvartalet. Kommunen har valgt å redusere bebyggelsen i den delen av Stasjonsområdet som vender mot Storhaug og som dermed kommer mest i konflikt med opplevelsen av dette landskapsrommet. I enkelte alternativer inneholder planforslaget fortsatt stor byggehøyde mot øst.



Figur 45: Illustrasjon av det bearbejdede planforslagetets rammer av Stavanger stasjon – alternativ A



Figur 46: Illustrasjon av det bearbejdede planforslagets rammer av Stavanger stasjon – alternativ B

Kommunen har i tillegg valgt å imøtekomme innvendingene fra Riksantikvaren og Rogaland fylkeskommune til de store sammenhengende bygningsvolumene (basebebyggelsen) i det tidligere høringsforslaget og har brutt om bebyggelsen vesentlig mer i mindre volumer og sikret dette i bestemmelsene. Oppbrytningen vil kunne gi en bymessig kvalitet til gateløp og byrom, og samtidig ivareta sikt- og forbindelseslinjer. Førsteetasjene skal fortsatt være publikumsrettede og aktiviserende. I østdelen av området åpner det justerte planforslaget for en sammenhengende bebyggelse mot Kongsgata tilsvarende det eksisterende lokket over jernbanen. Volumer over dette skal brytes opp i minimum tre deler, med varierende høyder. I forslaget høres tre alternative maksimale byggehøyder (kote A:+37, B:+49 og C:+57). Utforming skal ivareta best mulig solforhold langs Kongsgata og tilgrensende byrom og landskapsrommet mellom Byparken og Paradis.



Figur 47: : Illustrasjon av det bearbejdede planforslagets rammer av Stavanger stasjon – alternativ C

Det er likevel ikke mulig å unngå baser fullstendig dersom det samtidig skal opprettholdes en høy arealutnyttelse i kollektivknutepunktet. Reduksjon av basebebyggelsen på Stavanger stasjon er en av hovedforklaringene på redusert utbyggingsvolum i planen som helhet.



Figur 48: Stavanger stasjon sett fra Olav V's gate med bearbejdede planrammer – alternativ A



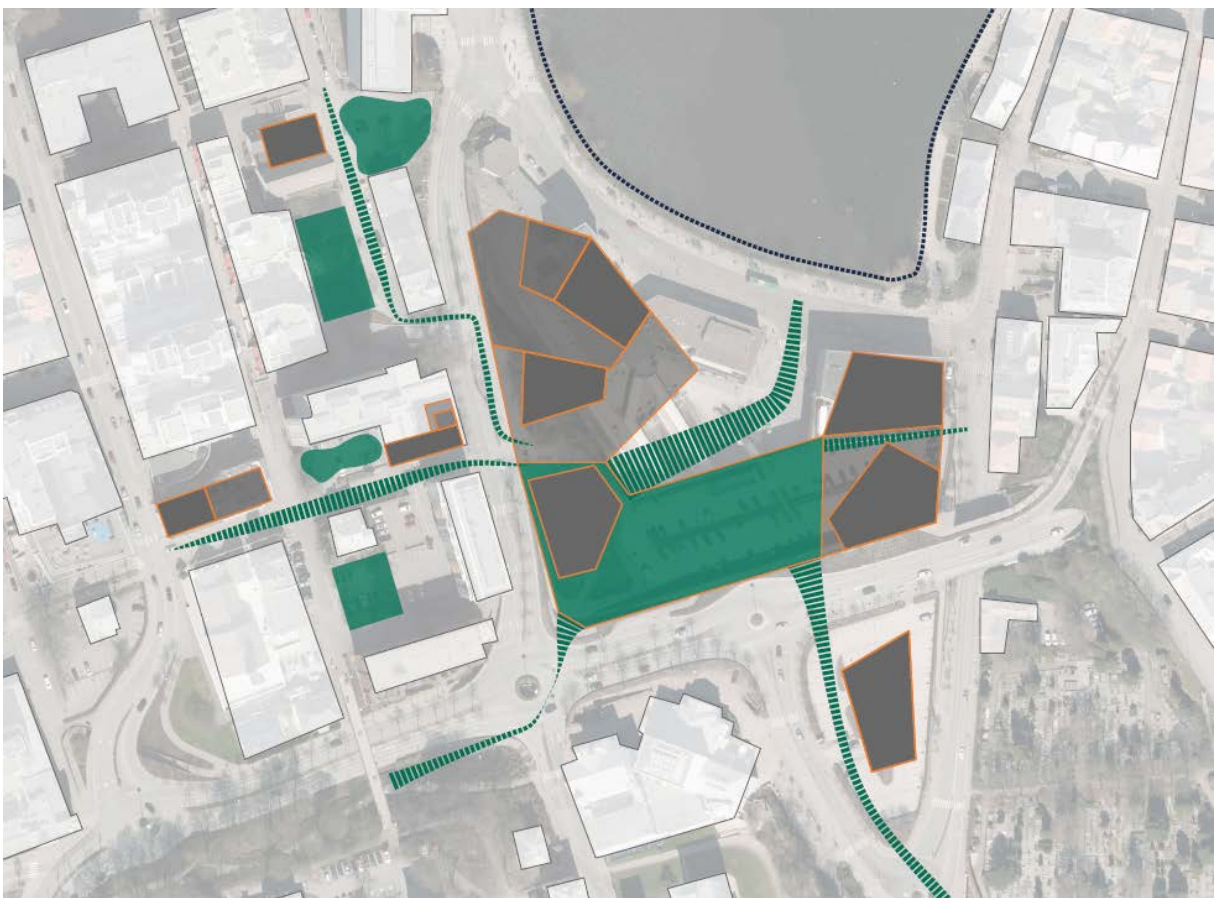
Figur 49: Stavanger stasjon sett fra Olav V's gate med bearbejdede planrammer – alternativ B

Kommunen har også valgt å styrke det sentrale byrommet i midten av stasjonsområdet sammenlignet med forrige forslag av flere årsaker. Dette byrommet lå allerede inne i det tidligere høringsforslaget (G10), men i det justerte planforslaget er dette utvidet mot Breiavatnet og noe mot Kannik. En slik utvidelse av byrommet styrker den visuelle kontakten mellom Byparken og Museumshøyden. Denne kontakten var delvis tatt hensyn til i det tidligere høringsforslaget, men kommunen ønsker på bakgrunn av tilbakemeldinger og videre arbeid med området å styrke denne siktlinjen. Utvidelsen mot Breiavatnet gjør det også mulig å kunne etablere et åpent byrom som

inngangsparti til knutepunktet. Dette sammenfaller også med foreløpige arealbehov knyttet til bussveiprojektet som trenger utvidede arealer til gateterminal foran stasjonsbygningen.



Figur 50: Stavanger stasjon sett fra Olav V's gate med bearbejdede planrammer – alternativ C



Figur 51: Forenklet oversikt bygninger og byrom Stavanger stasjon

Kommunen mener de justerte planføringene også vil styrke forbindelsene i og gjennom området. Løsningene for dette må fortsatt avklares på reguleringsnivå. Kombinasjonen av justerte arealformål

og bestemmelser for området vil gi en tilstrekkelig, men ikke for detaljert ramme for å oppnå dette. Det er blant annet vesentlig at det etableres gode utendørs gangforbindelser til og gjennom det sentrale parkrommet fra St. Svithunsgate, Lagårdsveien, Kongsgata og ned mot Breiavatnet.

I tråd med prinsippet for lokalisering av høyhus beskrevet i kapittel 4.4 åpner fortsatt det reviderte planforslaget for høyhus i den vestre delen av område E5 og i to alternativer også i østre del. Et punktbygg i den vestre delen vil stå i sammenheng med den høye bebyggelsen som allerede finnes i St. Olav, men bestemmelsene legger opp til en avtrapping mot Tivolifjellet og de bevaringsverdige bygningene langs denne ryggen. Endelig plassering må avklares i reguleringsplan. Planforslaget angir maksimal kotehøyde på 49 for punktbygget i vest mot St.Olav. Dette tilsvarer 10 etasjer og ligger ca en etasjehøyde under nabobygget Olav Vs gate 13. Mot Storhaug i øst høres tre alternative byggehøyder tilsvarende 8, 10 eller 12 etasjer. De ulike byggehøydene er blant annet illustrert i figurene på foregående sider.

Det bearbejdede planforslaget gir fortsatt høy utnyttelsesgrad på mellom 400 og 500 % BRA. Planforslaget høres med to alternative utnyttelsesgrader og tre alternative byggehøyder (på kote +37, +49 eller +57) i bestemmelsene for den østre delen av området mot Storhaug (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17). Etter kommunens beregninger tilsvarer dette et utbyggingsvolum i størrelsesorden 45 000-55 000 m² og gir grunnlag for både stasjon, forretninger/service og rundt 1500-1700 kontorarbeidsplasser. Kommunen har valgt å høre denne utnyttelsesgraden i % BRA som en bestemmelse sammen med øvrige føringer. Kommunen ønsker høy utnyttelsesgrad i området fordi området har den høyeste transporttilgjengeligheten i hele kommunen, og det vil gi store miljøgevinster å lokalisere ny utbygging her, for å følge opp byveksttalen med Staten og for å sikre gjennomføringskraft til de store tiltakene som skal etableres i samarbeid med Staten i området.

Kommunen imøtekommer innsigelse til riving av Kannik prestegård / Turistforeningens administrasjonsbygg og foreslår at bygget enten skal bevares eller flyttes (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17). Bygget har vært flyttet tidligere. Dersom det bygges ut maksimalt i forhold til foreslått utnyttelsesgrad vil det trolig ikke være mulig å beholde bygget på nåværende plassering og det må da flyttes. Planen tar ikke stilling til hvor bygget kan flyttes.

Kommunen har valgt å opprettholde krav om en samlet regulering for hele E5 og ønsker at det gjennomføres arkitektkonkurranse i tilknytning til reguleringen som sikrer et godt beslutningsgrunnlag for de reguleringsmessige løsningene. Kapittel 4.10 redegjør nærmere for vurderinger om eventuell oppdeling av området. En mer uavhengig utvikling av den østre delen (byterminalen mm) vurderes nærmere som utbyggingstrinn i reguleringen.

Endringer og nytt forslag

I det justerte planforslaget er bestemmelser for utbygging i stasjonsområdet endret for å ta større hensyn til omkringliggende omgivelser. Arealvisningen i plankartet er i hovedsak opprettholdt, men det sentrale byrommet, vist som grønnstrukturareal G10, er utvidet, og arealer med jernbaneinteresser er vist i eget kartutsnitt på plankartet.

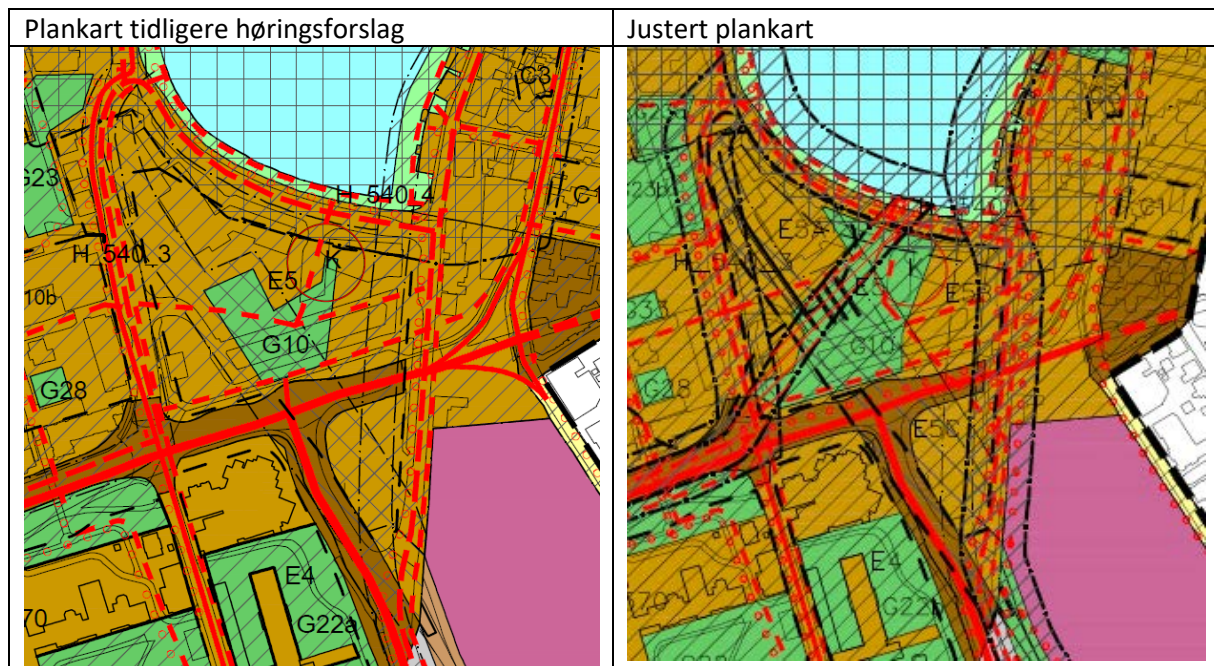
Delområdets avgrensing gitt med bestemmelsesgrense E5 er utvidet noe og området er delt opp i område E5a, E5b og E5c. Område E5a og E5c omfatter de delene av E5 som overlapper med arealer vist med jernbaneformål i kartutsnitt, mens E5b omfatter øvrige arealer der det ikke er jernbaneinteresser.

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

Føringene planen gir for utbygging inneholder flere alternativer illustrert i figurene over og innebærer fortsatt at utbyggingen deles i en østre og en vestre del. Planen inneholder tre alternative utbyggingsomfang/byggehøyder (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17) – alternativ A, B og C. Alternativ A gir et samlet utbyggingsomfang i størrelsesorden 45 000-50 000 m², men alternativ B og C gir 50 000-55 000m². I alle alternativ er byggehøydene og volumene er imidlertid redusert og brutt opp sammenlignet med tidligere høringsforslag. Dette er sikret i de justerte bestemmelsene. Den vestre delen mot St.Olav kan fortsatt ha et høyt bygg inntil kote 49 og bebyggelsen skal trappes ned mot småhusbebyggelsen og Tivolifjellet. Den østre delen mot Storhaug skal deles opp i minimum 3 bygningsvolumer og kan maksimalt være opp til kote 37 i alternativ A, til kote 49 i alternativ B og til kote 57 i alternativ C.

Bestemmelsene og arealvisningen med grønnstrukturformål og samferdselslinjer skal i sum gi et godt utgangspunkt for å få til et knutepunkt som har høy tilgjengelighet til omkringliggende gater og områder.

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



Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter på om de justerte rammene for byutvikling i området er i tråd med nasjonale og regionale forventninger til knutepunktsutvikling og om forslagene gir grunnlag for en attraktiv og gjennomførbar utvikling av stasjonsområdet.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Jernbaneformål vist i utsnitt
- Bestemmelse som fastsetter maksimalt antall parkeringsplasser

Endringer i konsekvensvurdering

Bylandskap – konsekvensene av det justerte planforslaget for tema bylandskap vurderes fortsatt som negativ sammenlignet med nullalternativet. Den negative konsekvensen er spesielt knyttet til bygningenes virkning på det dalformede landskapsrommet mellom Storhaug og Våland/Eiganes som strekker seg fra Vågen til Hillevågsvatnet. Den negative konsekvensen er redusert i det justerte planforslaget sammenlignet med tidligere høringsforslag fordi byggehøyden er redusert i den delen av stasjonsområdet som vender mot Storhaug. I alternativ med høyest byggehøyde i østre del, er vurderingen av konsekvensen for bylandskap sammenlignet med tidligere høringsforslag i liten grad endret.

Bystruktur – konsekvensene av det justerte planforslaget for tema bystruktur vurderes fortsatt som positiv sammenlignet med nullalternativet. Planforslaget etablerer tydeligere bystrukturer og forbindelser i et område som i dag fremstår som sterkt utflytende og dominert av parkering.

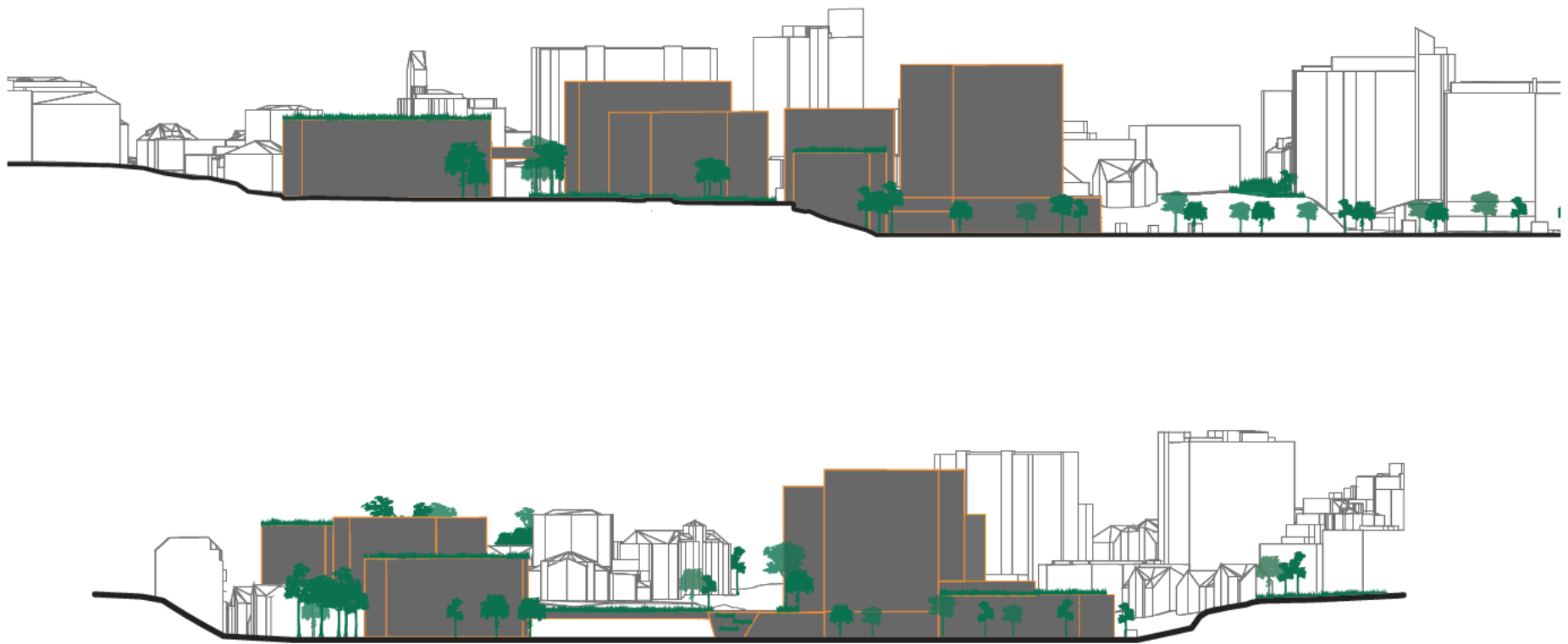
Siktlinjer – konsekvensene av det justerte planforslaget for tema siktlinjer vurderes som negativ sammenlignet med nullalternativet. Det er særlig utsynet gjennom daldraget til domkirken som slår negativt ut for planforslaget. Tidligere konsekvensvurderinger er justert fra nøytral til negativ på grunn av virkningene den høye bebyggelsen i østre del av E5 som lå inne i det tidligere høringsforslaget hadde på siktlinje gjennom daldraget. Den negative konsekvensen av det justerte planforslaget er mindre enn forrige høringsforslag på grunn av den justerte byggehøyden mot øst. I alternativ med høyest byggehøyde i østre del, er vurderingen av konsekvensen for siktlinjer sammenlignet med tidligere høringsforslag i liten grad endret.

Sol og skygge – konsekvensene av det justerte planforslaget for tema sol og skygge vurderes fortsatt som negativ sammenlignet med nullalternativet. Det er skyggevirkningene av den høye bebyggelsen i vestre del av planområdet som gir negativ konsekvens. Den negative konsekvensen av det justerte planforslaget er mindre enn det tidligere høringsforslaget ettersom den høye bebyggelsen er vesentlig redusert.

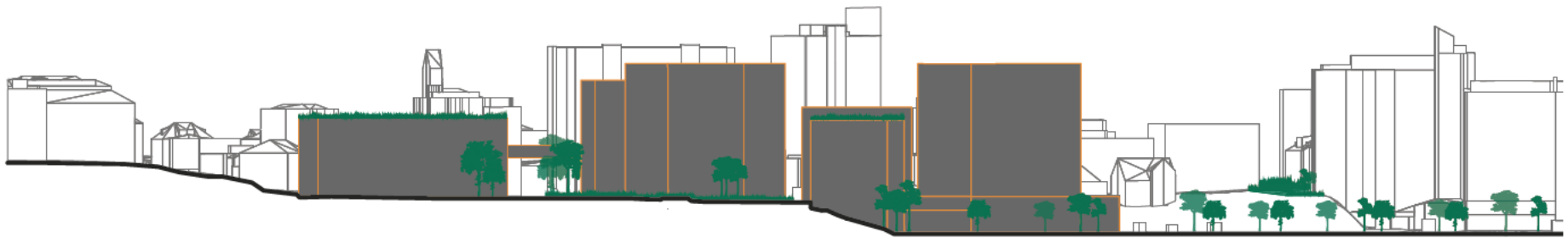
Kulturminneinteresser – konsekvensene av det justerte planforslaget for tema kulturminneinteresser vurderes fortsatt negativ sammenlignet med nullalternativet. Det er bebyggelsens omfang og virkning på omkringliggende områder som gjør konsekvensene negative. Den negative konsekvensen av det justerte planforslaget er redusert sammenlignet med det tidligere høringsforslaget.



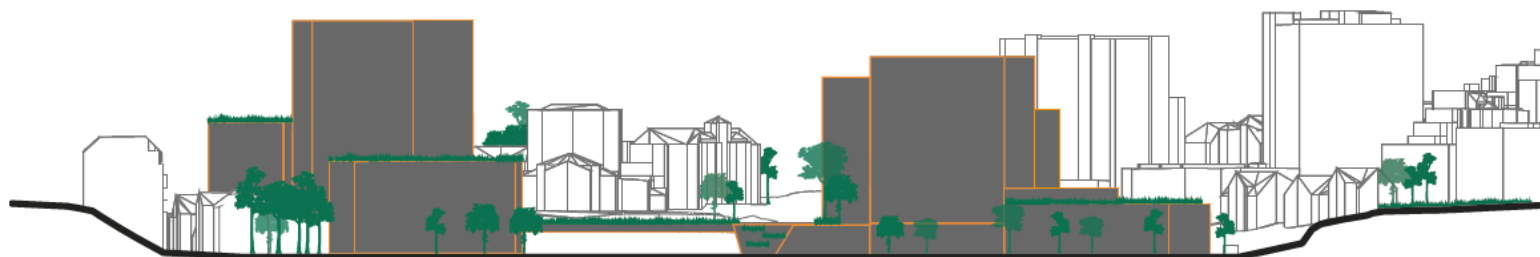
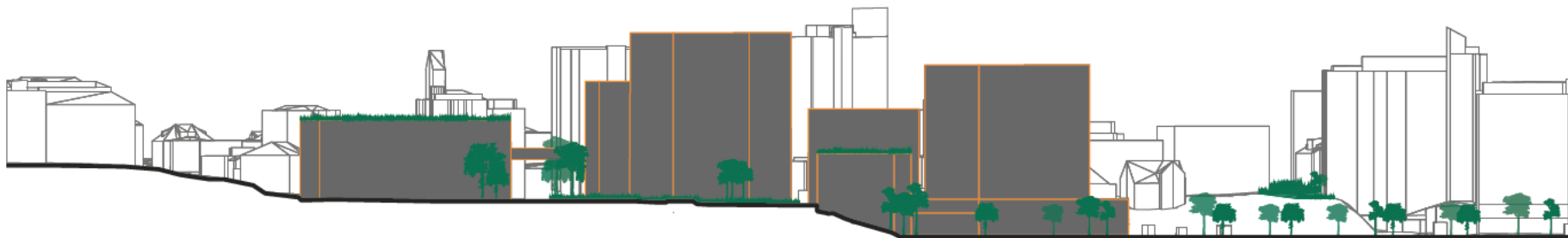
Figur 52: Oppriss fra Olav Vs gate



Figur 53: Oppriss fra Kongsgata (øverst) og Jernbaneveien (nederst) alternativ A



Figur 54: Oppriss fra Kongsgata (øverst) og Jernbaneveien (nederst) alternativ B



Figur 55: Oppriss fra Kongsgata (øverst) og Jernbaneveien (nederst) alternativ C

3.14.11 St. Olav

Utgangspunkt og problemstillinger

St. Olav som delområde i sentrumsplanen omfatter kvartalene avgrenset av Løkkeveien, Kannikgata, Olav V's gate og Arne Rettedals gate. Området er et markant høyhusområde med både bolig og næring, men med en overvekt av boliger. Sentrumsplanforslaget pekte på at området har viktige utfordringer med tanke på en vitalisering og byliv, og er samtidig blant de mest naturlige områdene rundt knutepunktet for å vurdere åpninger for større utbyggingsmuligheter. Det tidligere planforslaget hadde en kombinasjon av plankrav for større delområder, krav om publikumsvennlige førsteetasjer, styrking av gangforbindelser/parker og åpning for enkelte større utbygginger som høyhus som løsningsforslag. Høyhusene var konkret lokalisert ved Misjonskirken og St. Franciskus.

I høringen mottok kommunen mange tilbakemeldinger om forslagene til nye høyhusbygg, spesielt fra beboere i området. Et hovedtrekk i tilbakemeldingene var bekymringer for hvordan nye høyhusbygg ville påvirke utsikt/innsyn og lokalklima. Riksantikvaren og Rogaland fylkeskommune gav råd om å opprettholde bevaring på det gamle katolske sykehuset St. Franciskus. Fylkeskommunen har samtidig pekt på at St. Olav er blant de områdene i sentrum det er naturlig å vurdere nye høyhus.

Ut fra tilbakemeldingene har kommunen valgt å gjøre en alternativsvurdering for hvordan nye utbyggingsvolumer bør innpasses i St. Olavs-området. Alternativsvurderingen innebærer både at plassering og høyder vurderes, samt hvilken måte det er hensiktsmessig å løse muligheter for høyhusbebyggelse planmessig. Det har også vært naturlig å kvalitetssikre gangforbindelser gjennom området.

Vurderinger

Vurderingene av aktuelle områder og forutsetninger for høyhusbebyggelse i sentrum tilsier at mulighetene for ny bebyggelse over 8 etasjer i St. Olav videreføres i det justerte planforslaget med enkelte justeringer. Mulighet for ny høyhusbebyggelse på St. Franciskus og Misjonskirken opprettholdes (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17). I tillegg åpnes det for høyhusbygg i St. Svithuns gate 1 (Nordea). På bakgrunn av konsekvenser av høyhusbebyggelse, høringsinnspill og faglige råd er det også vurdert alternativer der bebyggelse over 8 etasjer utgår i sin helhet.

I høyhusvurderingen, som er nærmere beskrevet i kapittel 4.4, legger kommunen sterkt vekt på kvalitetskriterier som grunnlag for å åpne for nye bygninger av denne typen. I vurderingen av delområdet St. Olav har kommunen særlig vurdert sammenhengen mellom kvalitetskriteriene og rammene for ny utbygging. Det er ikke grunnlag for å vurdere alle kriteriene på dette plannivået, men det er mulig å gjøre enkle vurderinger av forholdet til kvaliteter i omkringliggende byrom.

Det er svært begrenset med byromsarealer i området og skyggeeffekten av eksisterende høyhusbebyggelse begrenser attraktiviteten i mange av disse. Kommunen vektlegger at de viktigste byrommene er gateløpet i St. Olavsgate med tilstøtende arealer og parkarealet i forlengelsen av Knud Holms gate med Tivolifjellet (G23). Av disse er det særlig Tivolifjellet som har solforhold som gjør det egnet til byrom med høye kvaliteter. G23 er også eneste større byromsarealet i St. Olav. Dette området er i dag en parkeringsplass, men en oppgradering til et offentlig parkareal er nært forestående.

Kommunen har vurdert høyde for alle de tre lokalitetene og vektlagt solforhold i byrom og høydetilpasning til omgivelsene når det er angitt en maksimal byggehøyde og formingsmessige hensyn som må følges opp i reguleringen. Kommunen har vektlagt at byggehøydene i St. Olav skal

utgjøre et helhetlig bybilde der nye bygg er underordnet de eksisterende. Byggehøyde over de angitte høydene eller manglende oppfyllelse av angitte tilpasninger vil være i konflikt med kvalitetskravene og medføre tap av kvaliteter i viktige byrom. For Knud Holms gate 8 har kommunen vektlagt byggehøyde/volum. Byggehøyden gir utfordringer for solforhold i omkringliggende byrom kfr. kvalitetskravene.



Figur 56: illustrasjon av det bearbejdede planforslagets rammer for ny bebyggelse i St. Olav

For St. Svithuns gate 5 (St. Franciskus) er foreslått byggehøyde angitt ut fra tilpasning til omkringliggende bygg og avtrapping er nødvendig for å gi gode nok solforhold på tilgrensende grønnstrukturareal G33. For St. Svithuns gate 1 er foreslått byggehøyde satt ut fra tilpasning til omkringliggende bebyggelse. For Knud Holms gate 8 er rammer for byggehøyde angitt i egen bestemmelse og illustrert tilsvarende forrige høringsforslag. Planen differensierer mellom G23a og G23b fordi solforholdene i G23b er vesentlig dårligere enn G23a pga eksisterende bebyggelse. Arealet (G23b) er i stor grad skyggelagt på viktige tidspunkter.

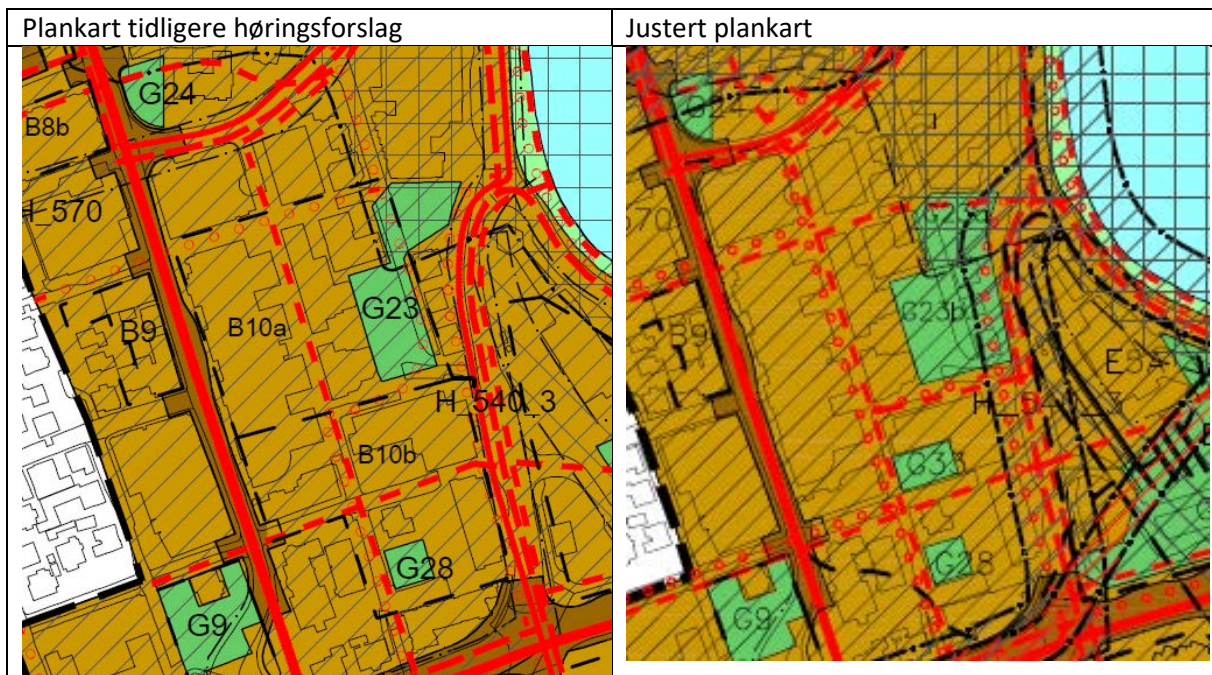
Det er også gjort justeringer i gangnett som berører St. Olav. Dette fremgår av kapittel 4.9.

Endringer og nytt forslag

For St. Olav som delområde er ny planløsning i hovedsak knyttet til planens bestemmelse om lokalisering av høyhusbygg. Bestemmelsesområdene B10a og B10b og tilhørende bestemmelser er dermed tatt ut av planen, men det vesentligste av innholdet fanges opp av høyhusbestemmelsen.

De justerte bestemmelsene angir nå entydige maksimale byggehøyder angitt med kote unntatt for Knud Holms gate 8 (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17), der det i forrige høringsforslag var referert til omkringliggende bebyggelse.

For å konkretisere planens kvalitetskrav knyttet til høyhusbebyggelse er et mindre areal endret til grønnstrukturformål G33 og G23 oppdelt i a og b for lettere angivelse av føringer for området.



Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter på om det bør åpnes for nytt høyhus i St. Svithuns gate 1 (Nordea) og hvordan omgivelsene og kvalitetene i byrommene i St.Olav kan forbedres.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Justert høyhusbestemmelse åpner for høyhusbygg i St. Svithuns gate 1.
- Grønnstrukturareal G33

Endringer i konsekvensvurdering

Bylandskap – konsekvensene av det justerte planforslaget for tema bylandskap vurderes som negativ sammenlignet med nullalternativet. Det er virkningen av nye høyhus som brudd på eksisterende bylandskap som gir den negative konsekvensen selv om foreslåtte bygg og høyder delvis er tilpasset eksisterende høyhusbebyggelse i området. Tidligere konsekvensvurdering er justert fra positiv til negativ på grunn av bebyggelsens virkning på eksisterende bylandskap. Det er ikke vesentlig forskjell for tema bylandskap på det justerte og tidligere høringsforslag.

Bystruktur – konsekvensene av det justerte planforslaget for tema bystruktur vurderes fortsatt som nøytral sammenlignet med nullalternativet. Ingen av alternativene gir vesentlig forskjellig bystruktur, selv om planforslaget kan gi større gjennomføringsevne til å styrke kvalitetene i byrommene i St. Olav. Tidligere konsekvensvurdering justeres fra positiv til nøytral.

Sol og skygge – konsekvensene av det justerte planforslaget for tema sol og skygge vurderes som negativ sammenlignet med nullalternativet. Ny høy bebyggelse vil skape større skyggevirkinger i omgivelsene selv om foreslåtte høyder og avtrappinger delvis er tilpasset for å minimere virkningene på vesentlige byrom i St.Olav. Tidligere konsekvensvurdering justert fra nøytral til negativ på grunn av skyggevirking for omgivelsene. Den negative konsekvensen av det justerte planforslaget er noe

mindre enn det tidligere høringsforslaget fordi planen nå har forutsetninger om høydetilpasninger/avtrappinger mot enkelte av byrommene.

Kulturminneinteresser – konsekvensene av det justerte planforslaget for tema kulturminneinteresser er fortsatt negativ sammenlignet med nullalternativet. Det er planens åpning for riving av St. Franciskus og nye bygningers virkning på omgivelsene rundt som er viktigste forklaringer på negativ konsekvens. Det er ikke vesentlig forskjell på tidligere og nåværende planforslag for tema kulturminneinteresser.

3.14.12 Stavanger øst

Utgangspunkt og problemstillinger

Stavanger øst som delområde i sentrumsplanen omfatter områdene fra Badedammen til Tinnfabrikken ved Lervig. For sentrumsplanen representerer området et viktig urbant nærområde til sentrum og et område med stort potensial for flere arbeidsplasser og boliger som har sentrum som sitt naturlige midtpunkt. Et viktig mål for sentrumsplanen har vært å bidra til at området får en sterkere bymessig utforming og anvendelse. En særlig bekymring har vært at området får en for sterk boligandel. Det tidligere planforslaget la opp til å bidra til en bymessig utvikling gjennom krav til publikumsvennlige førsteetasjer, en omfordeling av mulighetene for detaljhandelsetablering og bestemmelser som skulle stimulere til næringsbebyggelse. Planen la også opp til bevaring av gjenværende bebyggelse fra hermetikkindustrien.

I høringen fikk kommunen flere merknader til forslagene, men tilbakemeldingene støtter i hovedsak planens innretning. Merknadene gjelder usikkerhet om hvordan endringene vil slå ut gjennomførmessig, etterlysninger av sosial infrastruktur, manglende samsvar med bevaringsplan for hermetikkindustrien og flere konkrete innspill til delområder.

Kommunen har i bearbeidingene valgt å fokusere på spørsmålet hvordan næringsandelen i området kan styrkes, kvalitetssikring av bruken av bestemmelsesområder, og å vurdere en utvidet kulvert over Havneringen for å binde sammen Pedersgata med Kjelvene. I tillegg er det vurdert enkelte planområdejusteringer. Avstemming mellom sentrumsplanen og hermetikkindustriplanen er nærmere omtalt i kapittel 4.5.

Vurderinger

På bakgrunn av kommunens bekymring rundt etablering av en for stor andel boliger sammenlignet med arbeidsplasser i Stavanger øst, lå det i det tidligere høringsforslaget to virkemidler som skulle stimulere til økt næringsetablering i dette delområdet. Det ene var reviderte retningslinjer for utnyttelse som sammenlignet med kommuneplanen som åpnet for en vesentlig høyere utnyttelse for rene næringsprosjekter. Det andre var at sentrumsplanen for øvrig hadde et generelt krav til alle reguleringer om både bolig og næring i bygningsmassen, men der bestemmelsesområdene i Stavanger øst var unntatt dette kravet og fritt kunne regulere ren næring. Retningslinjene og bestemmelsene åpnet dermed for en vesentlig høyere utnyttelse knyttet til næringsprosjekter i Stavanger øst.

Som det fremgår av kapittel 4.7, har kommunen i bearbeidingen av planen valgt å ta ut kravet om funksjonsblanding i alle byutviklingsprosjekter. Dette reiser et spørsmål om planen fortsatt har sterke nok virkemidler til å oppnå en styrking av næringsandelen i Stavanger øst. Kommunen har vurdert ulike løsninger som *bestemmelser om høyere utnyttelse* for næringsprosjekter, *krav til minimum næringsandel* i hele eller utvalgte deler av Stavanger øst og *innskrenkning av formålene* til rent

næringsformål i utvalgte områder, men har valgt å ikke gå videre med disse alternativene fordi de i for stor grad reduserer fleksibiliteten i området. Det justerte planforslaget tar dermed utgangspunkt i at justerte føringer for utnyttelse vil kunne ha en tilstrekkelig effekt. Situasjonen vil overvåkes og vurderes nærmere i kommuneplanrulleringene framover.

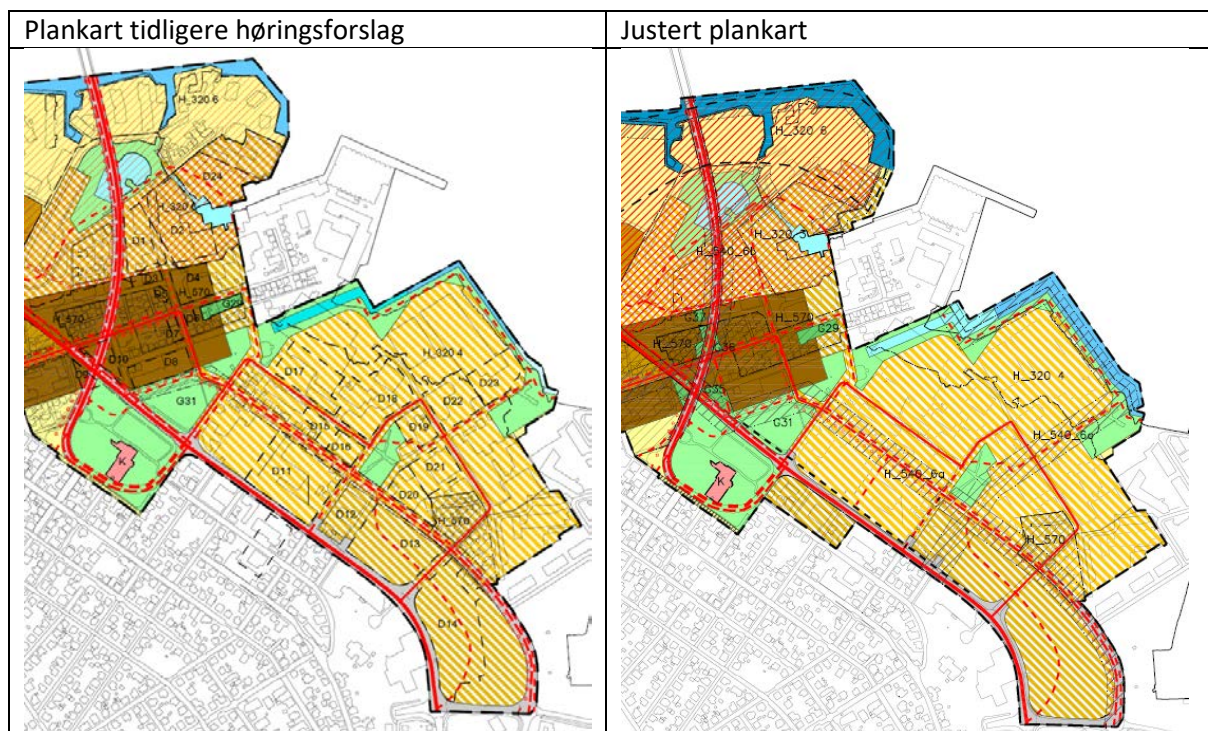
Bestemmelsesområdene i Stavanger øst (områdene D1-D24) har en litt annen funksjon enn bestemmelsesområdene i resten av planen. Den vesentligste funksjonen disse bestemmelsesområdene hadde i forrige høringsforslag var at de skulle være et virkemiddel for økning av næringsandelen slik det er drøftet over. I resten av sentrumsplanen har bestemmelsesområdene også en viktig funksjon knyttet til å angi føringer for hvordan tomtene kan utnyttes. Når funksjonen knyttet til næringsandel nå utgår, reiser dette et spørsmål om hensikten med områdene. Områdene har rett nok også bestemmelser om riving og bevaring. Kommunen anser imidlertid gjeldende reguleringsplaner som tilstrekkelig dekkende for å styre forholdet til eksisterende bebyggelse. Det er dermed få grunner til å beholde løsningen med bestemmelsesområder i Stavanger øst, og kommunen har derfor valgt å ta ut disse i det justerte planforslaget. Flere av områdene ville under alle omstendigheter ha måttet tas ut ettersom de gjelder ferdig utviklede områder, for eksempel lokalsenteret 5-grader Øst (D13). Endringen løser også Riksantikvarens innsigelser til områdene D6 og D7.

Avgrensingen av planområdet for Stavanger øst er også gjennomgått. Det er blant annet reist spørsmål om hvorfor området med kornsiloene ikke er med i sentrumsplanen. Kommunens vurdering er at det bør gjøres en mindre justering av planområdet sør for Haugesundsgata for å inkludere eksisterende næringsbebyggelse i dette området og for å oppdatere kommuneplanens arealvisning som viser boligformål. Næringsbebyggelsen har klare likhetstrekk med resten av den bymessige bebyggelsen i Stavanger øst. Det er valgt å fortsatt ha området med kornsiloene utenfor planavgrensningen. Området har allerede i dag kombinert formål i kommuneplanens arealdel og har en gjeldende reguleringsplan som gir godt tilpassede rammer for å håndtere en eventuell transformasjon av området. Dersom området skulle vært innlemmet i sentrumsplanen ville den svært spesielle bebyggelsesstrukturen utløst et behov for ny gjennomgang av hvilke rammer som eventuelt skal gis for området, og dette er ikke prioritert i denne omgang.

Arealvisningen for grønnstruktur er justert over Havneringen for å knytte Pedersgata og Kjelvene bedre sammen. En enklere form av dette lå allerede inne i tidligere høringsforslag, men ville gitt nokså begrensede kvaliteter på forbindelsen. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 4.8. Det er også gjort mindre justeringer av hvilke gateløp som har krav til publikumsvennlige fasader og tilgang til forretningsformål. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 4.7.

Endringer og nytt forslag

Plankartet for Stavanger øst er justert slik at bestemmelsesområdene er tatt ut og tilhørende bestemmelser tatt ut. Føringer for bevaring av bebyggelse er flyttet til § 1.17 om Kulturminner. Planavgrensningen er også utvidet slik at deler av kvartalene sør for Haugesundsgata inkluderes.



Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter på om rammene i det justerte planforslaget gir gode og forutsigbare rammer for en utvikling av Stavanger øst med blandet bebyggelse og levende bygater.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Se over
- Planområdeutvidelse nevnt i kapittel 4.6 er formelt på høring.
- Øvrige endringer krever ikke høring.

Endringer i konsekvensvurdering

Kulturminneinteresser – konsekvensene av det justerte planforslaget for tema kulturminneinteresser vurderes som positiv sammenlignet med nullalternativet. Det er særlig planens bevaring av hermetikkindustribebyggelsen som gjør konsekvensen av planen positiv for kulturminneinteressene. Tidligere konsekvensvurdering justeres fra positiv til negativ som følge av planens åpninger for riving av deler av hermetikkbebyggelsen og noe annen bevaringsverdig bebyggelse. Konsekvensen av planforslaget endres vesentlig fordi planen ikke lenger angir føringer for riving i delområdet og fordi bevaringsføringene for hermetikkindustribebyggelsen er komplettert.

3.14.13 Paradis

Utgangspunkt og problemstillinger

Paradis som delområde i sentrumsplanen omfatter jernbanearealene fra Lagård gravlund til Paradis stasjon. For sentrumsplanen representerer området et betydelig byutviklingspotensial og en

vesentlig brikke i kommunens muligheter for regional knutepunktsfortetting. Et viktig hensyn i planarbeidet har vært å etablere rammebetingelser som kan gi en forutsigbar etappevis byutvikling i området og en frigivelse av overflødig jernbaneareal til fremtidig byutvikling på kommuneplannivå. I det tidligere høringsforslaget var dette hensynet forsøkt løst med en oppdeling av området slik at arealene forbundet med jernbanens nåværende driftsbanegård gjennom rekkefølgekrav først kunne utvikles når ny lokalisering av denne er sikret.

I høringen hadde Jernbaneverket (nå BaneNOR) formelle innvendinger (innsigelse) til planløsningen med henvisning til at jernbanens arealbehov i området ikke er avklart og krever at rekkefølgekravet utvides til å omfatte større deler av Paradis. Rom Eiendom, som nå inngår i BaneNOR, hadde også flere innspill om mer fleksible rammer for byutvikling i området, blant annet enklere plankrav, større høydevariasjon og en annen adkomst enn vist i plankartet.

På bakgrunn av tilbakemeldingene har kommunen i drøftingene med BaneNOR gått nærmere inn på nødvendig omfang og aktuelle tidshorisonter på jernbanens arealbehov, og hvordan dette best sikres i planen. Kommunen har også valgt å gjøre kvalitetssikringer rundt gjennomgående gang- og sykkelforbindelser og en alternativsvurdering for biladkomst til området.

Vurderinger

Balansen mellom å sikre jernbanens nødvendige arealbehov og frigivelse av sentralt beliggende arealer til knutepunktsfortetting er den sentrale problemstillingen i Paradisområdet. En vesentlig utfordring har vært manglende avklaring av rundt jernbanens framtidige arealbehov. Vurderingene for Paradis har i stor grad handlet om å få oversikt over disse behovene. BaneNORs innsigelse gjelder at rekkefølgekravet som i det tidligere høringsforslaget kun var knyttet til E17a også skal knyttes til resten av Paradisområdet unntatt E17d. I drøftingsmøter har det fremkommet at en alternativ måte å løse spørsmålet er visning av jernbaneformål i kombinasjon med utbyggingsformål, dvs at områdene sikres på bakkenivå og eventuelt kan overbygges senere.

Gjennom dialogen med BaneNOR har det også fremkommet at:

- Det nå er avklart at driftsbasen (vaskeanlegg og lagerfasiliteter for rengjøring av tog) skal flyttes til Kvaleberg
- Dagens parkering (hensetting) av tog i Paradis skal flyttes til Kvaleberg, men at økt frekvens på Jærbanen og en større nasjonal verkstedsfunksjon på Kvaleberg vil medføre økt behov for parkering som fortsatt krever jernbanearealer i Paradis
- Jernbanens arealbehov er knyttet til dobbeltsporet og adkomst med tog til dagens driftsbanegård fra spor 3-4.

Konsekvensene av punktene over er at arealbehovet til jernbane i Paradis vil reduseres sammenlignet med i dag, men at det fortsatt vil være framtidig arealbehov til jernbane etter flytting av driftsbasen og hensetting. Det pågår regulering av Kvaleberg for å utvide verkstedskapasiteten og få flyttet driftsbasen. Det er foreløpig uklart om reguleringen også vil omfatte flytting av hensetting/togparkering.

Gjennom ny byvekstavtale er det inngått slik forpliktelse om knutepunktsfortetting i Paradisområdet:

- Staten vil avklare framtidig arealbehov på Paradis og Kvaleberg gjennom et pågående utredningsarbeid med mål om å samle hensettings- og verkstedsfunksjonene på Kvaleberg så raskt som mulig.

Kommunens vurdering er at de statlige forpliktelsene i byvekstavtalen i kombinasjon med oppstartet reguleringsarbeid på Kvaleberg gjør det aktuelt å erstatte rekkefølgekravet i tidligere høringsforslag med flernivå arealvisning av byggeområde og jernbaneformål. Jernbaneformålene angis i utsnitt. Det er angitt to alternative avgrensninger av jernbaneformålet i utsnittene. Alternativ A er sammenfallende med kommuneplanens avgrensning fra 2015. Alternativ B angir kommunens forslag til deling av området. Avgrensningen tar utgangspunkt i at byvekstavtalen forutsetter at driftsbasis og hensetting skal flyttes til Kvaleberg. Området er avgrenset slik at samtlige spor på innsiden av dagens driftsbygning og et teknisk bygg sør for driftsbygningen er inkludert og dette gir potensielt opp mot 7 spor til hensetting. Adkomst til området fra Paradisvegen er sikret i bestemmelsene for G13.

Endringer i gjennomgående gang- og sykkelnett og endret adkomst for Paradisområdet er nærmere beskrevet i kapittel 5.9 om trafikale endringer.

Jamfør kapittel 4.8 vises områdene over jernbanen fra Stavanger stasjon til enden av Lagård gravlund som grønnstrukturformål. Grønnstrukturen må etableres som en lokk-konstruksjon over jernbanen.

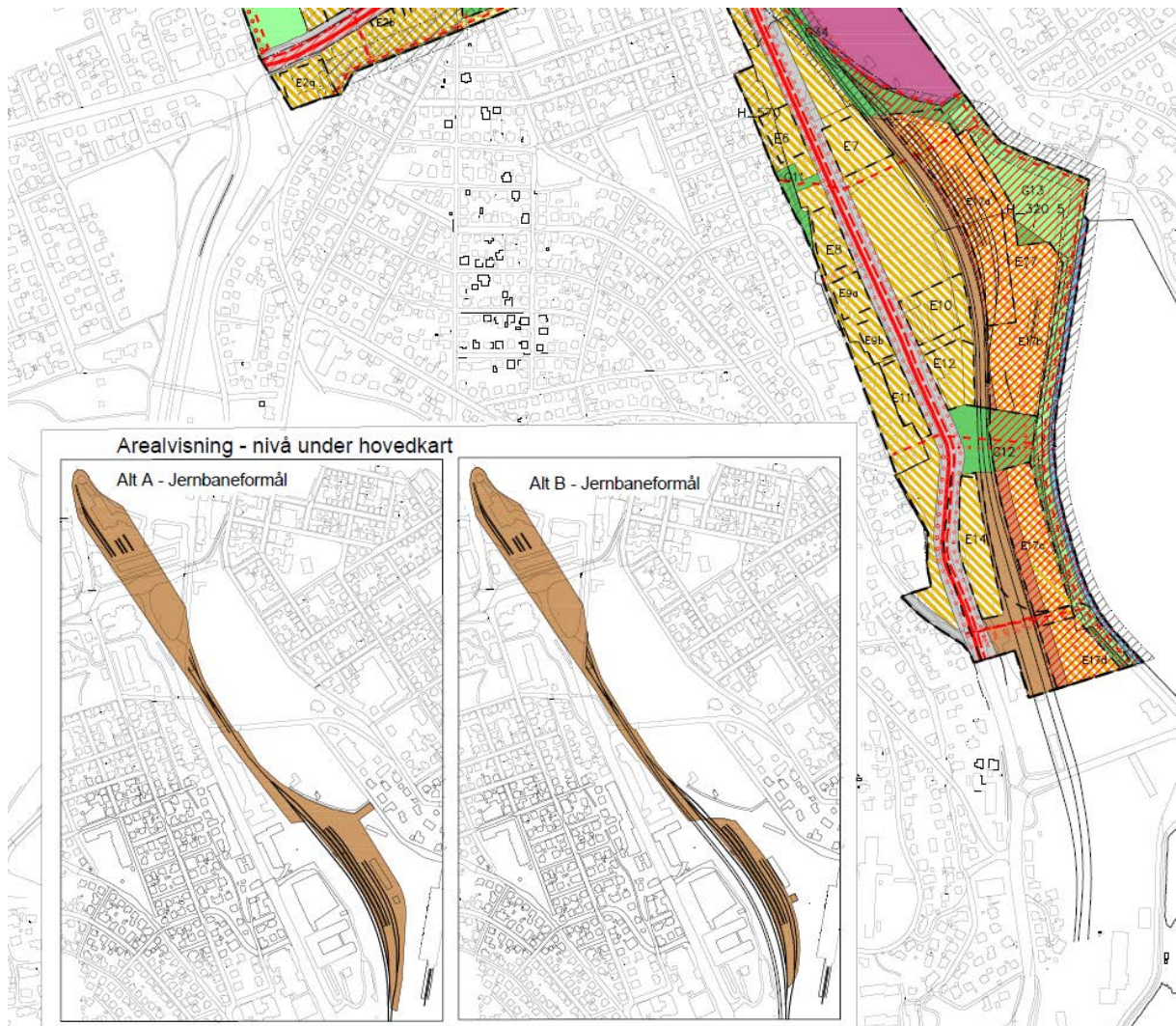
Endringer og nytt forslag

Plankartet er tilføyd et kartutsnitt som viser jernbaneformål på bakkenivå under byggeområdene der dobbeltsporet + arealer tilknyttet spor 3-4 vises inngår. Kombinert byggeområde opprettholdes uendret i hovedvisningen. Arealvisningen erstatter tidligere rekkefølgekrav og nå er tatt ut av planen. Adkomst til jernbanearealet fra Paradisveien er sikret i grønnstrukturbestemmelsene.

Byggeområdet øst for Paradis stasjon er trukket tilbake 10 m fra spor 4 eller 15 m fra spor 3. Dette er endret i hovedvisningen av plankartet ettersom flernivåvisning ikke er aktuelt i dette området. Byggeområdet reduseres dermed med 3 dekar. På grunn av byggegrenser til jernbanen ville det meste av området ikke kunne bebygges.

Nåværende jernbaneformål på strekningen Stavanger stasjon til enden av Lagård gravlund vises med grønnstrukturformål. Jernbaneformålet opprettholdes i utsnitt.

Jamfør vurderinger omtalt i kapittel 4.9 om adkomst til Paradis er samferdselslinjer kjøreveg ved Statens hus, Skattens hus og Paradis stasjon tatt ut av plankartet. Ved Paradis stasjon er linjen erstattet av samferdselslinjer for gangnett og sykkelnett.



Figur 57: Utsnitt fra plankart - justert plan

Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter på om det bør bygges lokk over jernbanen langs gravlunden, hvor mye av Paradis (hvilket alternativ) som bør avsettes til jernbane og om en samlet adkomst fra sør vil være en god løsning for et område basert på miljøvennlige løsninger.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Jernbaneformål vist i kartutsnitt
- Grønnstrukturareal G34 som lokk over jernbanen fra Stavanger stasjon til Lagård gravlund

Ny adkomstløsning nevnt i kapittel 4.8 er formelt på høring.

Endringer i konsekvensvurdering

Ingen endring på angitte tema. Transportmessige konsekvenser nærmere drøftet i kapittel 4.9.

3.14.14 Museumshøyden (Akropolis)

Utgangspunkt og problemstillinger

Museumshøyden som delområde i sentrumsplanen omfatter de tre store offentlige bygningene til Stavanger Museum, Rogaland Teater og Rogaland fylkeskommune. Som viktig offentlig område med høy synlighet i bybildet, har det vært et mål for sentrumsplanarbeidet å gi tydelige føringer som samtidig både ivaretar kjente behov og nærheten til bussveisystemet (fortetting). Det tidligere planforslaget inneholdt derfor bestemmelsesområder med konkrete føringer for mulig utvidelse av Stavanger Museum, bevaring av Rogaland Teater dersom teateret skulle velge å flytte til annen lokalisering og mindre utvidelser av Rogaland fylkeskommunes bygninger langs bussveien. Parkarealene er også arealmessig tydeligere sikret enn i kommuneplanen.

I høringen har kommunen fått positive reaksjoner på styrkingen av parkarealene og innspill om å styrke forbindelsene mellom Museumshøyden og Stavanger stasjon. Det er også innspill om større fleksibilitet med henblikk på bevaring av teaterbygget og at bygget foran Stavanger Museum (Pennalet) bør bevares. Riksantikvaren har formelle innvendinger (innsigelse) til foreslåtte utbyggingsmuligheter for fylkeshuset.

Kommunen har i bearbeidingene fokusert på mulige løsninger av Riksantikvarens innsigelse til bestemmelsesområde E3. Eventuelle ytterligere justeringer av bevaringsbestemmelser for dagens teatertomt og presiseringer om forholdet mellom bygningsmasse og parkarealer rundt Stavanger Museum gjøres til sluttbehandling.

Vurderinger

Kommunens bakgrunn for å foreslå endringer i tilknytning til Stavanger gamle sykehus som i dag rommer fylkeshuset, er et ønske om en arealbruk som samsvarer med beliggenheten ved siden av hovedkollektivtraseen og den framtidige bussveien. Området brukes i dag til overflateparkering.

Det tidligere høringsforslaget inneholdt bestemmelser til område E3 som anga at «karrébebyggelsen kunne fullføres mot vest og mot sør i samme byggehøyde som eksisterende bebyggelse». I illustrasjonene som fulgte høringsmaterialet var dette illustrert som et bygningsvolum lagt foran fylkeshusets sørvestre fasade og et volum i nærheten av fylkeshusets hovedinngang. Illustrasjonen er misvisende. Volumet ved hovedinngangen lå inne ved en feil ettersom høringsbestemmelsen ikke gir grunnlag for et slikt volum. Høringsbestemmelsen gir heller ikke grunnlag for å vise et areal foran fylkeshusets fasade.

I bearbeidingen har det derfor vært gjort enkle volumstudier tettere opp til innholdet i høringsbestemmelsen. Disse viser i illustrasjonene under.

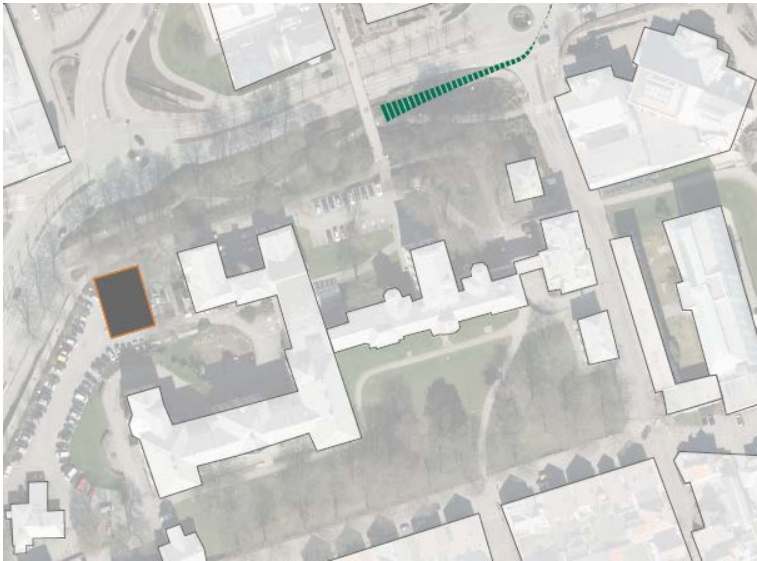


Figur 58: Alternativer i volumstudie til høyre. Tidligere høringsforslag til venstre.

Kommunens vurdering er at disse illustrasjonene bedre reflekterer høringsforslaget og gi en langs lavere konfliktgrad enn det tidligere illustrasjon skulle tilsi. Det er også gjort en mindre justering av bestemmelsen til området for å tydeliggjøre intensjonen.

Endringer og nytt forslag

Bestemmelsen til bestemmelsesområde E3 er justert for å sikre en frittstående bygning i nordvestre del av E3 i tilsvarende høyde som eksisterende bebyggelse.



Figur 59: Illustrasjon av mulig plassering av bygg i område E3 i justert planforslag

Høring

Kommunen ønsker gjerne synspunkter hvilken bruk dagens parkeringsplass utenfor Fylkeshuset lokalisert rett ved den nye bussveien bør gis.

Hovedendring sammenlignet med tidligere forslag og formell avgrensning av høringstema for offentlige høringsinstanser:

- Se over
- Ingen endringer krever formell høring.

Endringer i konsekvensvurdering

Kulturminneinteresser – konsekvensene av det justerte planforslaget for tema kulturminneinteresser vurderes som negativ sammenlignet med nullalternativet. Det er det nye byggets nærhet til den bevaringsverdige sykehusbebyggelsen som gjør virkningene negative. Tidligere konsekvensvurdering justert fra nøytral til negativ på grunn av nytt byggs virkning på den bevaringsverdige bebyggelsen. Den negative konsekvensen av det justerte planforslaget er vesentlig redusert sammenlignet med tidligere høringsforslaget fordi bestemmelsene sikrer et frittstående bygg som ikke legges foran eksisterende fasader.