



Stavanger
kommune

Kommuneplanens arealdel 2023–2040

Vedlegg 1:

Saker og arealendringer til tilleggshøringen høsten 2022

10. november 2022



Innhold:

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | Informasjon om tilleggshøringen og endringer i planforslaget..... | 5 |
| 2 | Vurderinger gjenåpning av Forus stasjon..... | 7 |
| 2.1 | Kommunestyrets vedtak om vurderinger gjenåpning av Forus stasjon..... | 7 |
| 2.2 | Gjeldene kommuneplan og ny kommuneplan | 7 |
| 2.3 | Oppsummering og konklusjoner | 12 |
| 3 | Kommunedelplan for hurtiggående, skinnegående kollektivtilbud til Ullandhaug, Forus og Stavanger Lufthavn..... | 13 |
| 3.1 | Kommunestyrets vedtak basert på innspill fra Venstre | 13 |
| 3.2 | Transportkonsept og kollektiv i byområdet, bymiljøpakken..... | 14 |
| 3.3 | Transportomfang og behov | 15 |
| 3.4 | Dagens kollektivtilbud | 19 |
| 3.5 | Noen sentrale vedtak, og litt om prosedyrer for større samferdselsprosjekter | 19 |
| 3.6 | Oppsummering og konklusjoner | 20 |
| 4 | Kvalitet og utnyttingsgrad | 22 |
| 4.1 | Kommunestyrets vedtak om kvalitet og utnyttelse | 22 |
| 4.2 | Til spørsmål 1, om kvalitet versus utnyttelsesgrader i kommuneplanen: | 22 |
| 4.3 | Til spørsmålet 2, om glideskalaen bør tas ut eller endres:..... | 23 |
| 5 | Områder med sammenhengende trehusbebyggelse..... | 25 |
| 5.1 | Kommunestyrets vedtak om sammenhengende trehusbebyggelse..... | 25 |
| 5.2 | Bygningsvern og vern av eldre trehusbebyggelse..... | 25 |
| 5.3 | Trehusbyen i Stavanger | 26 |
| 5.4 | Sikring av sammenhengende bygningsmiljø/ kulturmiljø i kommuneplanens arealdel | 28 |
| 5.5 | Oppsummering og konklusjoner | 29 |
| 6 | Stavanger Tennisklubb gbnr. 38/97 Hognes gt. 30 innarbeides i planen..... | 30 |
| 6.1 | Kommunestyrets vedtak | 30 |
| 6.2 | Administrasjonens merknader før kommunestyrevedtaket i juni 2022:..... | 31 |
| 6.3 | Gjeldende plansituasjon..... | 32 |
| | Gjeldende kommuneplans arealdel og overordnet grønnstruktur..... | 32 |
| | Gjeldende reguleringsplan | 32 |
| 6.4 | Innspill i forbindelse med 1. gangs høring av kommuneplanens arealdel | 33 |
| 6.5 | Oppsummering og konklusjoner | 34 |
| 7 | Rammer for etablering av handel i regionalplan og kommuneplan | 36 |

| | | |
|------|--|----|
| 7.1 | Sentrale føringer og problemstillinger knyttet til handel..... | 36 |
| 7.2 | Mer om føringene i regionalplan Jæren og Søre Ryfylke | 37 |
| 8 | Økte handelsrammer for Hundvåg kommunedelsenter | 39 |
| 8.1 | Kommunestyrets vedtak om utvidelse av handelsrammer i Hundvåg kommunedel | 39 |
| 8.2 | Handel i Hundvågkrossen og andre lokalsentra i kommunen..... | 39 |
| 8.3 | Status Hundvågkrossen | 40 |
| 8.4 | Befolkningsutviklingen Hundvåg kommunedel..... | 42 |
| 8.5 | Oppsummering og konklusjoner | 43 |
| 9 | Arealinnspill 35 Bangarvågen, Buøy Invest AS | 44 |
| 9.1 | Kommunestyrets vedtak om å ta innspillet inn i arealdelen..... | 44 |
| 9.2 | Detaljreguleringsplan fremmet samtidig med innspillet til arealdelen | 45 |
| 9.3 | Oppsummering og konklusjoner | 45 |
| 10 | Arealinnspill 21 Kvernevikveien Invest AS..... | 47 |
| 10.1 | Kommunestyrets vedtak om innspill 21 | 47 |
| 10.2 | Oppsummering og konklusjoner | 48 |
| 11 | Arealinnspill nr. 4 Domkirkens sykehjem | 49 |
| 11.1 | Kommunestyrets vedtak om å ta innspillet inn i arealdelen | 49 |
| 11.2 | Behovet for offentlige arealer..... | 49 |
| 11.3 | Oppsummering og konklusjoner | 50 |
| 12 | Arealinnspill 8 boliger Ullandhaug | 51 |
| 12.1 | Kommunestyrets vedtak om å ta innspillet inn i arealdelen..... | 51 |
| 12.2 | Områdereguleringsplan for Ullandhaug | 51 |
| 12.3 | Oppsummering og konklusjoner..... | 52 |
| 13 | Arealinnspill 68 Falkasete hytter | 53 |
| 13.1 | Kommunestyrets vedtak om landbrukshytter på Falkasete på Finnøy..... | 53 |
| 13.2 | Beskrivelse av arealinnspillet | 53 |
| 13.3 | Administrasjonens tidligere vurderinger av arealinnspillet | 53 |
| 13.4 | Innspill som har kommet til arealforslaget under første gangs høring av KPA..... | 54 |
| 13.5 | Oppsummering og konklusjoner | 54 |
| 14 | Administrative forslag til justeringer og endringer | 55 |
| 14.1 | Fra arealformål til hensynssone Utstein Kloster hotell | 55 |
| 14.2 | Justerte bestemmelser om plankrav, andre føringer, skilt og reklame | 56 |
| 14.3 | Andre justeringer i plankart og plandokumenter..... | 60 |

1 Informasjon om tilleggshøringen og endringer i planforslaget

Kommuneplanens arealdel for perioden 2023-2040 handler om hvordan vi skal utvikle Stavanger videre og ta vare på grønne verdier som landbruksjord, friområder og natur. Planen var til første gangs høring og offentlig ettersyn fra 1. juli til 16. september 2022. Flere tillegg til planforslaget legges nå på høring fram til 6. januar 2023.

Da kommunestyret vedtok å legge planen til høring i møte 20. juni 2022, vedtok de at det skal innarbeides flere endringer i planforslagets om fremgår av protokollen fra kommunestyremøte her: [Politiske møter - Møter - Stavanger kommunestyre \(20.06.2022\) \(360online.com\)](#).

Mindre endringer ble innarbeidet til hovedhøringen, mens endringer som krever KU, ROS og mer omfattende vurderinger legges på tilleggshøring i perioden fra 10. november 2022 til 6. januar 2023. Det er i hovedsak politisk bestilte endringer som er på høring og offentlig ettersyn nå, ikke hele planforslaget. I tillegg er noen administrative forslag til endringer og justeringer lagt inn i høringen.

Tilleggshøringen inneholder følgende saker og vedtakspunkt som følge av kommunestyrets vedtak:

- Vurderinger av potensiale for byutvikling ved en gjenåpning av Forus stasjon
- Kommunedelplan for hurtiggående, skinnegående kollektivtilbud til Ullandhaug, Forus og Stavanger Lufthavn
- Kvalitet og utnyttingsgrad
- Områder med sammenhengende trehusbebyggelse
- Stavanger Tennisklubb gbnr. 38/97 Hognes gt. 30 innarbeides i planen
- Handelsrammer Hundvåg kommunedelsenter
- Private arealinnspill som skal med i planforslaget:
 - Innspill 4: Domkirkens sykehjem
 - Innspill 21: Kvernevikveien Invest – sentrumsområde
 - Innspill 35 Bangarvågen senterutvidelse
 - Innspill 68: Falkasete hytter

I tillegg er følgende administrative forslag til endringer og justeringer lagt på høring:

- Fra arealformål til hensynsone Utstein Kloster hotell
- Justerte bestemmelser om plankrav, føringer og skilt og reklame m.m
- Andre mindre justeringer i plankart og plandokumenter

De påfølgende kapitlene i dette dokumentet gir opplysninger og informasjon om vedtakspunktene, de vurderingene som er gjort, og de foreslåtte endringene som er gjort i kommuneplanens arealdel. Med bakgrunn i endringene som er gjort i forbindelse med tilleggshøringen har det vært behov for å supplere og justere plankartet og følgende plandokumenter:

- Det digitale plankartet [Kommuneplan \(kommunekart.com\)](#)
- Vedlegg 2 – Planbeskrivelsen
- Vedlegg 3 – Bestemmelser og retningslinjer
- Vedlegg 4 – Konsekvensutredning med ROS vurderinger (Justert vedlegg 13, 1 x høring)

De første tilleggspunktene omtalt i dette dokumentet gjelder vurderinger knyttet til mulige framtidige samferdselsløsninger som gjenåpning av Forus stasjon og skinnegående tilbud til Ullandhaug, Forus og flyplassen. Se mer om dette i kapittel 2 og 3.

Da tre av tilleggsbestillingene gjelder spørsmål knyttet til handel har en sett behov for å informere om rammene for handel i regionalplanen og andre føringer samlet. Se informasjon om rammer for etablering av handel i kapittel 7 og om handel i Hundvåg senter i kapittel 8, om Bangarvågen i kapittel 9 og om i Kvernevik i kapittel 10.

2 Vurderinger gjenåpning av Forus stasjon

2.1 Kommunestyrets vedtak om vurderinger gjenåpning av Forus stasjon

I forbindelse med 1. gangs behandling av høring av kommuneplanens arealdel i kommunestyret i juni 2022 ble det med bakgrunn i spørsmål og innspill fra Venstre gjort vedtak om å foreta en grundigere vurdering av hvordan en gjenåpning av Forus stasjon kan bidra til fortetting og arealomdisponering på Forus. Jf. protokoll fra møte i kommunestyret 20.6.2022 sak 52/22: [Politiske møter - Møter - Stavanger kommunestyre \(20.06.2022\) \(360online.com\)](#)

Kjartan Alexander Lunde (V) fremmet følgende spørsmål til kommunestyret sin behandling av arealdelen:

«I utvalg for by- og samfunnsutvikling sitt møte 27. januar 2022 foreslo H, Frp og V at det må gjøres en vurdering av hvordan en gjenåpning av Forus stasjon kan bidra til fortetting og arealomdisponering på Forus. Forslaget ble vedtatt og fikk deretter enstemmig tilslutning i kommunalutvalget 1. februar 2022. Er det riktig at vedtaket er svart ut med kun 1 setning i mobilitetsstrategien som kun avviser å se videre på dette? Anser administrasjonen at denne setningen svarer ut den vedtatte bestillingen?»

Administrasjonens svarte følgende i tilleggsnotat i forkant av møte:

Forus stasjon har ligget inne i kommuneplanen i de siste to rulleringene og foreslås videreført i ny arealdel. Beslutningen om å gjenåpne Forus stasjon vil ta tid og avgjøres av Jernbanedirektoratet og i NTP prosesser. Områderegeringsplan for Forus Øst legges fram til sluttbehandling i kommunestyret 20.6.2022. I forslag til ny arealdel er hensynssone omforming tatt ut for områdene ved Nortura sitt anlegg for å legge til rette for at området kan videreføres som næringsområde. Bakgrunnen for endringsforslaget er at det ikke er behov for det omfanget av fortetting- og transformasjonsområder som ligger i gjeldende kommuneplan med den veksten vi har hatt de siste årene og i forhold til prognosene framover.

Kommunestyret vedtok i møte følgende tilleggs punkt nr. 1:

Det gjøres en grundigere vurdering av hvordan en gjenåpning av Forus stasjon bidrar til fortetting og arealomdisponering på Forus.

2.2 Gjeldene kommuneplan og ny kommuneplan

Forus stasjon har ligget inne i kommuneplanen i to arealplanrulleringer og foreslås videreført i ny arealdel. En beslutning om å gjenåpne Forus stasjon vil ta tid og avgjøres av Jernbanedirektoratet og i NTP prosesser, og i samarbeid med partene som samarbeider om transport-tilbud på Nord-Jæren. Gjenåpning av Forus stasjon vil være positivt for den videre utviklingen av området rundt stasjonen. I gjeldende kommuneplan ligger det hensynssone omforming med krav om felles plan for områdene rundt Forus stasjon og Nortura sitt anlegg.

Med utgangspunkt i transport og mobilitet er det vurdert at en gjenåpning av Forus stasjon ikke vil ha en strategisk viktig betydning for kollektivsystemet i denne kommuneplanperioden. Dette begrunnes ut fra at det er strategisk viktig å unytte utviklingspotensialet og styrke passasjergrunnlaget rundt Bussveien og eksisterende stasjoner langs Jærbanen. Det legges også vekt på å utnytte potentialet med utvikling av Gausel stasjon, og dens direkte kopling til Bussveien, og det forventes utvikling av stasjon og lokalsenter vedtatt i områderegeringsplan for Forus øst.

I gjeldende kommuneplan ligger det hensynssone omforming over næringsområdene ved Forus stasjon. Med grunnlag i at Nortura planlegger videre næringsdrift er hensynssone omforming tatt ut av arealdelen i forslaget til ny plan. Dette gir rom for en videreføring og utvikling av arealene som et homogent næringsområde.

For å belyse saken er det nyttig å se på vurderingene som gjort knyttet til måloppnåelse i gjeldende kommuneplan for Stavanger vedtatt i 2019, der det står følgende i planbeskrivelsen:

Bakgrunn

Forus stasjon ble lagt inn som et framtidig togstopp ved forrige rullering av kommuneplanen [2014-2029]. Begrunnelsen for vedtaket var potensialet for byutvikling og omforming i området som ligger opp til en framtidig stasjon på Forus. Et annet viktig moment er stasjonen som et mulig kollektivt knutepunkt for kollektivtransporten mellom bybåndet og vestover mot Forus og Sola.

Etablering av en Forus stasjon med tilhørende områdeutvikling er blitt belyst i ulike utredninger, blant annet gjennom Forusvisjonen, utarbeidet i regi av Forus næringspark, og i rapport utført av Railconsult. I tillegg er det gjort en rekke utredninger og vurderinger for tilgrensende områder i Forus øst, i regi av pågående planer som IKDP Forus, 2020park og Forus øst planen (plan 2480).

Hele byomformingsområdet på Forus som ligger øst for fv.44 har i gjeldende kommuneplan hensynssone for omforming, H820. Sonen, som også omfatter Norturatomtten, utgjør et areal på 750 dekar.

Vurdering

Vurderingen av måloppnåelse ved en gjenåpning av Forus stasjon må ses i lys av:

- 1. Hva er stasjonens egnethet som et kollektivt knutepunkt, som ledd i den regionale transportstrategien?*
- 2. Hva er potensialet for byutvikling ved gjenåpning av Forus stasjon?*

Forus stasjon som et kollektivt knutepunkt:

I de senere årene er det gjort flere beslutninger om løsninger for det fremtidige kollektivsystemet på Nord-Jæren. Gjennom bypakken for Nord-Jæren og byveksttalen er det fastlagt rammer for utviklingen av bussveien. Hovedprinsippet for traséføringen i bybåndet er at bussveien skal følge dagens fv.44. Forus stasjon vil ikke ha direkte kobling mot bussveien og vil i luftlinje ha en avstand på cirka 900 meter i fra bussveitraseen. For kobling inn mot bussveien må det etableres en egen tilbringertjeneste.

Gausel stasjon er pekt ut som stasjon for omstigning mellom Jærbanen og bussveien, og for kobling mot Forus og Sola. I Sandnes gjøres det en vurdering av om det skal anlegges et togstopp ved Luraviken, som vil kunne få en direkte kobling inn mot bussveien. Om en gjenåpnet Forus stasjon vil ha potensiale som det sentrale knutepunktet for kobling mot kollektivtransport vestover er ikke gitt. Potensialet må ses i sammenheng med innretningen av den øvrige kollektivsatsingen. Med de valgene som er gjort så langt, og som legger rammene for infrastrukturen som nå bygges, understøtter ikke dette Forus stasjon som viktig utvekslingspunkt for transport mot vest.

Potensialet for byutvikling ved åpning av Forus stasjon:

Området ved Forus stasjon ligger innenfor bysone B, den primære byutviklingsaksen. Området inngår også i gjennomføringsområdet GF-06. Det vil si at området ligger innenfor den delen av byen

som prioriteres høyest for byutvikling og i et område for høy utnyttelse. I planforslaget er alle gjennomføringsområdene i bysonen satt med prioritet 1.

Områdene i den østlige delen av Forus er store og har en høy kapasitet for langsiktig byutvikling. På lengre sikt kan vi legge til grunn at hele gjennomføringsområdet vil bli urbanisert og utbygget.

Utbyggingsområdene på Forus øst er på cirka 750 dekar, et areal som er en del større enn hele Jåttåvågutbyggingen. Det må legges til grunn at det derfor vil ta lang tid, utover kommuneplanperioden, å utbygge hele dette området. Selv om gjennomføringsområdet har høy prioritet i byutviklingsstrategien, er området så stort at det må utvikles og utbygges i en hensiktsmessig rekkefølge. Det mest nærliggende er at det er de områdene som har den beste kollektive tilgjengeligheten som bør bygges ut først. Det betyr at områder som ligger lengre i fra bussveien, som Norturatomten, utvikles senere enn de mest sentrale delene av området. Ved en eventuelt svært sterk vekst i årene framover, vil dette være et argument for å kunne fremskynde utviklingen i større deler av området. Men ved en mer langvarig lav til moderat vekst antas vil det ikke være riktig å «starte» en større områdeutvikling med utgangspunkt i Forus stasjon, da dette ikke gir tilstrekkelig redusert måloppnåelse og derved heller ikke grunnlag for en mest mulig helhetlig byutvikling i denne delen av byen.

For kommuneplanen er det en prioritert oppgave å se på rammene for byutviklingen innenfor planens tidsperiode, som er fram mot 2034. Innenfor denne tidshorizonten er det flere pågående prosesser som er med å sette rammene for utviklingen i det østlige Forus. I planforslaget for IKDP Forus er det lagt inn fire kjerneområder i planen. Et av disse sammenfaller med området for utviklingen av 2020park-området. Prosjektområdet for neste trinn av 2020park er blitt redusert i omfang, sammenliknet med tidligere idèutkast for 2020park. Prosjektet er nå konsentrert tettere opp mot fv.44. Lokaliseringen av kjerneområdet / 2020park legger grunnlaget for en større bymessig sammenheng med Forus østplanen, innenfor byutviklingsaksen.

Områdene som ligger rundt Forus stasjon vil være viktige som en langsiktig utviklingskapasitet for Stavanger. Innenfor vekstscenariene som er satt for denne planrulleringen, antas det ikke at det vil være behov for en utvikling av disse områdene innenfor planperioden.

Konklusjon

Opprettelse av Forus stasjon vurderes å ikke ha en viktig strategisk betydning for det kollektive transportsystemet, slik det er definert i Bymiljøpakken. For byutviklingen vil ikke nærområdene til en Forus stasjon ha en viktig strategisk eller kapasitetsmessig betydning på kort sikt, men muligens innenfor kommuneplanperioden, avhengig av veksttaket framover. Området anses å ha et langsiktig potensial for byutvikling, men tidspunktet for realisering må ses i lyset av prioriteringer av utbyggingsområder basert på hvilke alternativer som gir størst grad av måloppnåelse. En framtidig utbygging i området vil kunne ha tilgjengelighet til det etablerte kollektive transporttilbudet i Gamle Forusvei.

Området som ligger rundt Forus stasjon, inkludert Norturatomten, ble ved forrige kommuneplanrullering vurdert til å kunne ha en betydning for en langsiktig byutviklingskapasitet for Stavanger. På dette tidspunktet var det en generell oppfatning av at Norturatomten, ved utflytting av Norturas virksomhet, ville bli ledig for byutvikling og for nye formål. Etter vedtaket av gjeldende kommuneplan er det kommet til ny informasjon om den framtidige bruken av Norturatomten. Ved en eventuell utflytting av Norturas

virksomhet, er det fra tomteeier gitt tydelige signaler om at området ønskes videreført som nærings- og industriområde, også på lang sikt. Dette synet har også fått støtte fra politisk hold, blant annet i uttalelser fra ordføreren, som går på viktigheten av å opprettholde industriarbeidsplasser innenfor kommunen. Ved å videreføre Norturatomten med dagens formål, vil dette begrense handlingsrommet for å oppnå en optimal tilknytning mellom et framtidig stasjonsområde og det øvrige utviklingsområdet i det østlige Forus.

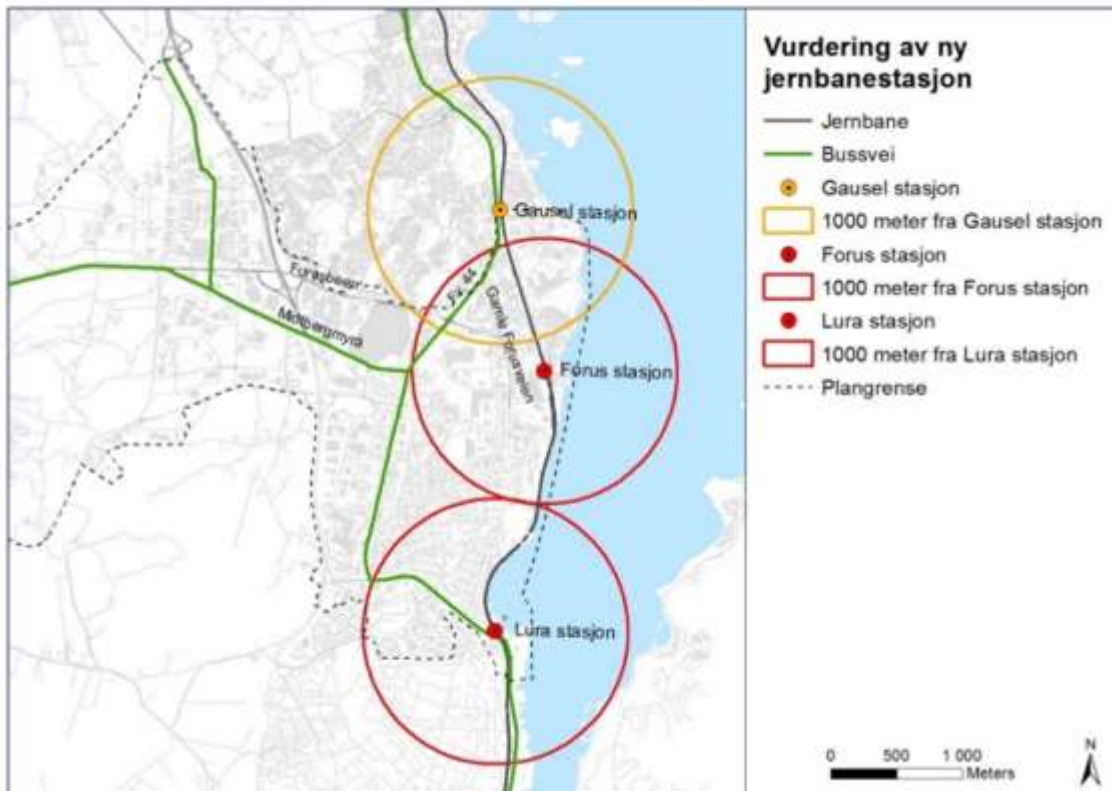
Hensynssonen for omforming med krav om felles plan ble derfor fjernet i planforslaget til hovedhøringen for Norturaområdet.



Figur 2. Gjeldende kommuneplan med hensynssone omforming (H820) til venstre (området nærmest Forus stasjon framhevet i mørkere farge), og planforslag der hensynssone omforming er tatt ut.

Det er ca 7.800 bosatte innenfor ca 1000 meter fra Gausel stasjon basert på raster på 250 x 250 m meter. Tilsvarende er det ca 3000 bosatte innfor ca 1000 meter fra Forus stasjon (SSB). Siden næringsstatistikken ikke lengre blir rettet opp for å knytte ansatte til rett lokasjon av SSB må den kvalitetssikres før den kan gjengis. Dette fordi det spesielt i denne delen av kommunen knytter seg usikkerhet til beregningsgrunnlaget.

For utviklingen framover ligger Forus stasjon med Gandsfjorden i øst omkranset av virksomheten til slakteriet Nortura og flere andre næringseiendommer. Lengre øst, tett opp mot Bussveien er det blant annet planer for utvikling av 2020 Park som basert på planen gir muligheter for rundt 4400 ansatte og 95 boenheter. 2020 Park ligger innfor 1000 meter fra både Forus og Gausels stasjon jf. illustrasjonen under. Videre legger områderegeringsplan for Forus øst til rette for rundt 2500 nye boliger, flere tusen nye arbeidsplasser og med lokalsenter knyttet opp til Gausel stasjon. Områderegeringen for Fours øst legger også til rette for ny skole, to barnehager og idrett, og næringsvirksomhet lagt langs Bussveien.



Figur 3. Illustrasjon av fra tidligere utredning. Gausel stasjon og omtrentlig plassering av togstopp på Forus og Lura med 1000 meters rekkevidde fra stoppene. Kilde: Utredning av nye togstopp innenfor planområdet til IKDP Forus, 2017:28.

I arbeidet med IKDP Forus ble det gjennomført en mulighetsstudie for arealene rundt Forus stasjon av Lala arkitekter. Den baserte seg på følgende hovedpunkter: 12 boliger pr. daa, en fordeling av bolig/næring på om lag 60/40, om lag 2,0 personer pr bolig, og om lag 20 kvm BRA pr. ansatt dvs. rene kontorarbeidsplasser. De kom fram til følgende potensiale ved fullt utbygd område.

Tabell 1. Beregning av utbyggingspotensiale Forus Stasjon i arbeidet med IKDP Forus. Kilde: Lala arkitekter gjengitt i Utredning av nye togstopp innenfor planområdet til IKDP Forus, 2017:27

| | Antall boliger | Antall bosatte | Antall arbeidsplasser (forventes transformert) |
|------------------|----------------|----------------|---|
| Dagens situasjon | 900 | 2300 | |
| 0-500 meter | 1700 | 3700 | 2800 |
| 500-1000 meter | 3600 | 7600 | 6500 |
| Totalt | 6200 | 13600 | 9300 |

Det framheves imidlertid at en gjenåpning eller utbygging av en ny Forus stasjon verken vil være koblet til Bussveien i fv. 44 eller sekundærtraséen i Gamle Forusveien. Den vil derfor ikke kunne være et knutepunkt eller byttepunkt i hovedkollektivstrukturen. Forus stasjon vil være ca. 270 meter fra den sekundære kollektivtraséen i Gamle Forusveien, og ca. 900 meter fra Bussveien i fv. 44. Til sammenligning vil både Bussveien i fv. 44 og sekundærtrasé i Gamle Forusveien treffe Gausel stasjon slik at Gausel stasjon er et byttepunkt mellom jernbanen og bussruter i alle reiseretninger, også mot Forus vest.

Utredningen foretar tilsvarende potensial for Lura stasjon. I konklusjonen trekkes det fram at de to stasjonene har ulike utviklingsmuligheter med hensyn til prioritering og gjennomføring. En mulig Lura stasjon ligger plassert ved Bussveien og vil støtte opp om prioriterte byutviklingsområder i vedtatt byutviklingsstrategi i kommuneplanen for Sandnes og har et realistisk utbyggingspotensiale fram mot 2030.

Forus stasjon ligger lengre fram i tid, og vil sannsynligvis ikke kunne gjenåpnes før etter 2040. Det framheves at stasjonen ligger utenfor bussveiens nedslagsfelt og prioritert utbyggingsakse og utvikling av nærområdet til stasjonen vil kreve en betydelig økning i boligbehovet eller nye virksomheter med mange ansatte.

Rogaland fylkeskommune sier i sin høringsuttale til forslaget til ny kommuneplan at en opprettelse av Forus stasjon ikke har en viktig strategisk betydning for det kollektive transportsystemet i kommuneplanperioden. Det framheves at det sentrale knutepunktet i Forus-området er Gausel stasjon, men at temaet vil bli nærmere gjennomgått i tilleggshøringen.

2.3 Oppsummering og konklusjoner

Det er i dette kapitlet gjort en vurdering av faktiske forhold og spørsmålet om hvordan en gjenåpning av Forus stasjon kan bidra til fortetting og arealomdisponering på Forus. Det er sammenstilt resultater fra tidligere utredninger og foretatt oppdaterte estimer på gjeldende befolkning innenfor 1000 meter fra henholdsvis, Forus stasjon og Gausel stasjon. Det er også redegjort for utviklingspotensialet som ligger i vedtatt områdereguleringsplan for Forus øst og 2020 park.

Områdene rundt Nortura er ikke lenger foreslått til transformasjon og fortetting i denne planperioden, men foreslås videreført som næringsområde i årene fram mot 2040. Med dagens forventede befolkningsvekst for planperioden legges det til grunn at behovet for boligutvikling i området er redusert sammenliknet med tidligere.

Å sikre arealer for eksisterende og framtidig næringsvirksomhet er en viktig oppgave i kommuneplanarbeidet. Å tilrettelegge for nye næringer og arbeidsplasser ved å videreføre eksisterende næringsområde, slik at det kan tas i bruk av ny virksomhet dersom Nortura flytter sin virksomhet, er derfor vurdert som det rette grepet i forslaget til ny arealdel for perioden fram mot 2040.

Med bakgrunn i statlige og regionale prioriteringer er det lite aktuelt med en gjenåpning av Forus stasjon i denne planperioden, da både åpning av Gausel stasjon og Lura stasjon er høyere prioritert enn Forus stasjon.

3 Kommunedelplan for hurtiggående, skinnegående kollektivtilbud til Ullandhaug, Forus og Stavanger Lufthavn

3.1 Kommunestyrets vedtak basert på innspill fra Venstre

I forbindelse med 1. gangs behandling og høring av kommuneplanens arealdel i kommunestyret i juni 2022 ble det gjort vedtak om at krav om kommunedelplan for hurtiggående skinnegående til Ullandhaug, Forus og flyplassen skulle innarbeides i kommuneplanbestemmelsene. Jf. protokoll fra møte i kommunestyret 20.6.2022 sak 52/22: [Politiske møter - Møter - Stavanger kommunestyre \(20.06.2022\) \(360online.com\)](#)

Venstre v/Kjartan Alexander Lunde fremmet følgende spørsmål til kommunestyrets behandling av arealdelen:

«I kommunestyret 14.09.2020 i sak 60 var det en diskusjon om videre utredning av bane til Ullandhaug. Mindretallet sitt forslag om kommunedelplan for bane til Ullandhaug fikk ikke flertall. Representanter i det politiske flertallet fra MDG og SV uttalte at det ville være en god løsning å få dette inn i mobilitetsstrategien og at det ville gi en god og grundig utredning av saken videre. Kommunestyret vedtok: «b) Utredning om høyverdig kollektivtransport, fortrinnsvis skinnegående på strekningen fra Stavanger sentrum til UIS og SUS, legges til mobilitetsstrategien.»

Er det riktig at resultatet av dette vedtaket er at det er lagt inn mindre enn en A4-side med tekst om tiltaket i mobilitetsstrategien og at mesteparten av dette igjen er copy-paste fra sluttbehandlingen av forrige kommuneplan?»

Administrasjonens svarte følgende i tilleggsnotat i forkant av møte:

Kollektivtransport er omtalt i mobilitet- og transportstrategien, vedlegg 6 s. 101, samt i vedlegg 7 flere vedlegg til transport og mobilitet. Her ligger tilleggsnotat om kollektivtransport til Ullandhaug som andre vedlegg side 32. Tilleggsnotatet gjør rede for prosesser og pågående arbeider i regi av Rogaland fylkeskommune, og supplerer plangrunnlaget med oppdatert ruteinformasjon fra Kolumbus om kollektivtilbud til universitetet og sykehuset.

Et eventuelt krav om kommunedelplan for bane til Ullandhaug og flyplassen i nye kommuneplanbestemmelser bør drøftes med Rogaland fylkeskommune og nabokommuner. Dersom en trase skal båndlegges med hensynsone for framtidig planlegging slik som deler av Øyfastprosjektet i gjeldende arealdel, krever det en utredning av mulige traseer før en legger hensynsone over aktuelle arealer. En slik prosess bør starte med et forprosjekt eller en mulighetsstudie, og krever at det avsettes midler til konsulentbistand som har kompetanse på planlegging av bane.

Først når det foreligger en utredning av traseer kan det være aktuelt å innarbeide dette i kommuneplanens arealdel som arealformål, streksymbol eller hensynsone, og stille krav om videre planlegging og utredning i bestemmelsene. Med det kunnskapsgrunnlaget som foreligger pr i dag samt manglende avklaringer med viktige interesseparter er det ikke grunnlag for å stille plankrav i bestemmelsene eller vise framtidig bane i plankartet.

Kommunestyret vedtok i møte følgende tilleggspkt. 2:

Det innarbeides i bestemmelsene at det skal igangsettes et arbeid med en kommunedelplan for et hurtiggående skinnegående kollektivtilbud til Ullandhaug, Forus og Stavanger lufthavn, Sola.

I det følgende gis supplerende relevant informasjon knyttet til høring av en slik bestemmelse. Det informeres bl.a om transportkonsept og kollektiv i byområdet, bymiljøpakken, transportomfang og behov, dagens kollektivtilbud, tidligere vedtak, og prosedyre for større samferdselsprosjekter.

3.2 Transportkonsept og kollektiv i byområdet, bymiljøpakken

Nasjonal transportplan 2022-2033 har store forventninger til de største byområdene om å bidra til å nå klimamålene. Bestillingen om at Stavanger må legge til rette for en politikk som samordner areal- og transportplanlegging, og som samtidig arbeider for å gjøre det enkelt å gå, sykle og bruke kollektivtransport, står ved lag, slik vi også har forpliktet oss til gjennom Byveksttalen og Bymiljøpakken.

Bymiljøpakken er et stort samferdselsløft, men også et stort byutviklingsprosjekt for regionen og Stavanger. Den regionale hovedstrukturen for samordnet transport- og arealplanlegging jf. regional areal- og transportstrategi, og prosjektene i Bymiljøpakken skal sammen bidra til en kollektivorientert byutvikling som handler om å bygge steder som gjør det mulig for folk å gå, sykle og bruke kollektivtransport i hverdagen.

Regional areal- og transport strategi og konsept for framtidig by- og forstadsruter for Nord-Jæren legger til grunn et busskonsept ut over Jærbanen, med tre bussveilinjier A, B og C og der Ullandhaug betjenes fra Stavanger sentrum både via Madlaveien og Lagårdsveien og til Forus, via Jåttåvågen. Sola Lufthavn betjenes fra bybåndet som bussvei over Forus jf. figur 1, i tillegg til kommersiell flybussrute.

Stavanger kommune følger dette opp i arealstrategien som legger til grunn kortreis hverdagsliv og at transportbehovet kan løses ved aktiv transport (gåing og sykling) supplert med kollektivtransport og delte transporttjenester. Dette utdypes i transport og mobilitetsstrategien og i tilleggnotat: *Kollektivtilbud til UIS og nye SUS* til forslag til ny arealdel.



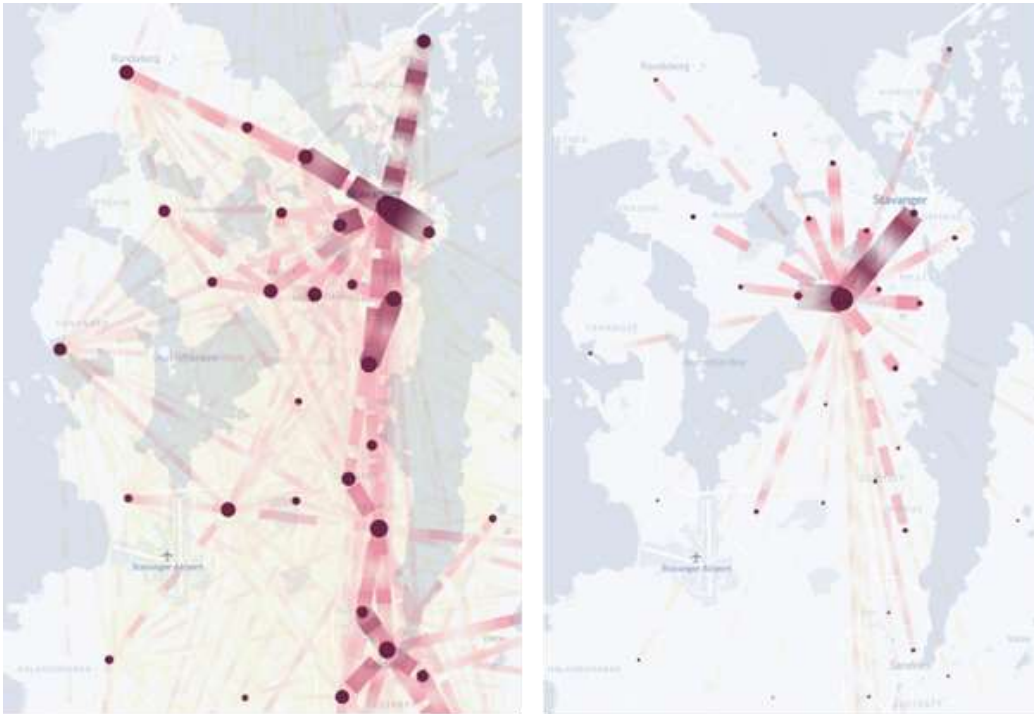
Figur 3-1 Fremtidige by- og forstadsruter Nord-Jæren

Figur

Figur 1. Regional areal- og transportstrategi (Kilde Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke s. 44), og fremtidige by-/forstadsruter Nord-Jæren, konsept (jf. Norconsult:34)

3.3 Transportomfang og behov

Resultater fra reisevaneundersøkelsen gir et bilde av reisestrømmene (sone til sone) i regionen. Vi tar utgangspunkt i 2019, det siste året før korona-epidemien brøt ut. Reiser internt i en sone er ikke tatt med. Forenklet illustrasjon av reisestrømmene i regionen og til Ullandhaugområdet vises under.



Figur 2. Forenklet bilde av reisestrømmene i regionen og til/fra sonen Ullandhaug/Tjensvoll. Kilde RVU 2019. Tilrettelagt av Rogaland fylkeskommune.

Anslagsvis foretas rundt 75.000 turer til soner i regionen. Rundt 10 % av disse foretas til henholdsvis sonen Stavanger sentrum og sonene i Forusområdet. Rundt 4 % foretas til sonen Ullandhaug/Tjensvoll og 1,5 % til Flyplassområdet.

Den tydeligste reisestrømmen til sonen Ullandhaug/Tjensvoll er fra sentrale deler av Stavanger. Ellers er det relativt spred. Rundt 11% av turene foretas fra sonen Stavanger sentrum, 7 % fra Forusområdet, med tyngdepunkt på sonene langs bybåndet, og 0,5 fra Flyplassen.

Tabell 1: Reisestrømmer til ulike soner i regionen og til sonen Ullandhaug/Tjensvoll. Kilde RVU 2019.

| Soner | Turer til (regionen) | | Turer til Ullandhaug/Tjensvoll | |
|---|----------------------|-------------|--------------------------------|-------------|
| | Antall turer | Andel turer | Antall turer | Andel turer |
| Stavanger sentrum | 76.900 | 10 % | 3.500 | 11 % |
| Sonene: Forus, Gausel/Forus og Lura/Forus | 76.600 | 10 % | 2100 | 7 % |
| Flyplassområdet | 11.100 | 1,5 % | 150 | 0,5 |
| Ullandhaug/Tjensvoll | 31.900 | 4 % | 31.900 | |
| Totalt turer til soner i regionen | 744.500 | | | |





Universitetet informerer på nettsidene at Universitetet har 12.600 studenter og 2.000 ansatte. Universitetssykehuset informerer tilsvarende at dagens sykehus har ca. 7.800 ansatte og ca. 800 senger.

Nytt sykehus er planlagt for 640 sengerom. Mobilitetsplanen for nytt sykehus (1 byggetrinn) legger til grunn ca. 3.000 ansatte og ca. 3.000 besøkende på hverdager. Dette er reiser som blir tilført Ullandhaugområdet.

I Forusvisjonen anslås det ca. 40.000 sysselsatte på Forus. I tillegg er Forus et stort målpunkt for handel og fritidsaktiviteter.

På Stavanger lufthavn er det i dag ca. 2.100 sysselsatte (jf. tabell 2) og er et viktig målpunkt for logistikk og reiser ut av i regionen med fly, både lengre arbeidsreiser og fritidsreiser.

Tabell 2. Anslag bosatte og sysselsatte i innenfor influensområde på 1000 meter Stavanger sentrum, Ullandhaug, sentralt på Forus og Stavanger Lufthavn Sola. Kilde: SSB 250x250 ruter)¹

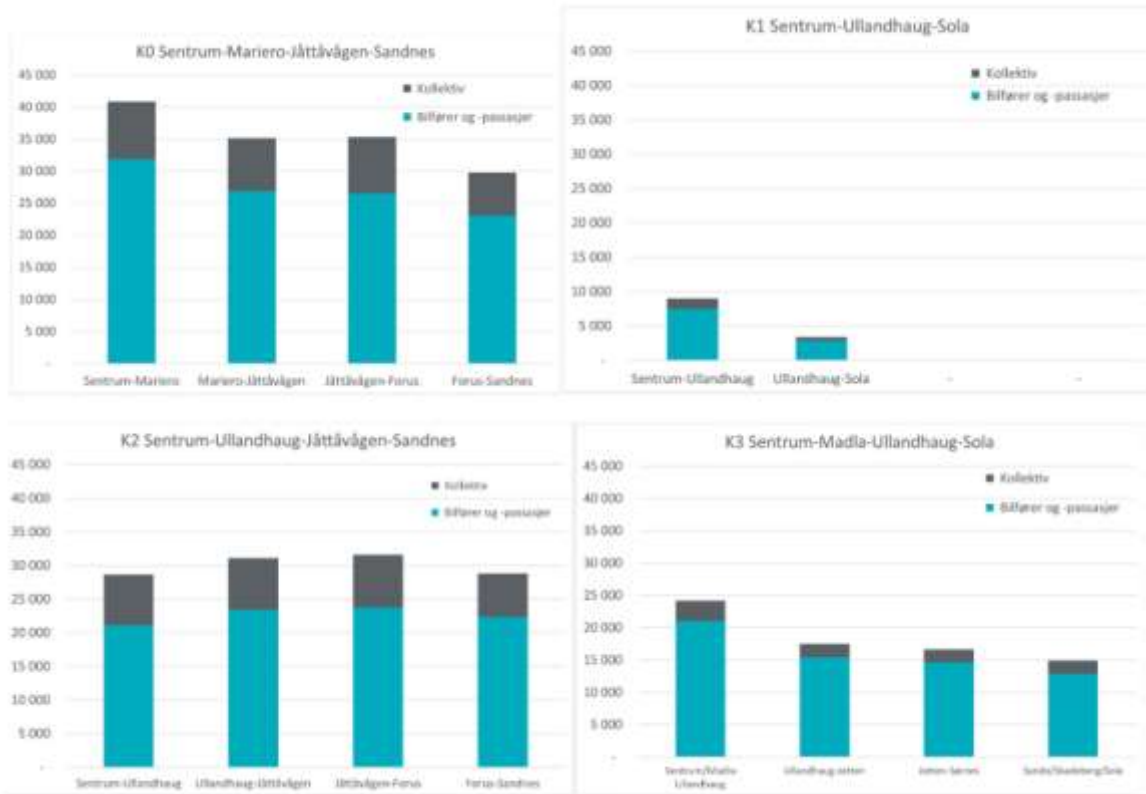
| Sted | Areal (ca 1000 m 250 x 250 meter ruter) | Bosatte | Sysselsatte |
|-------------------------------------|---|-----------|-------------|
| Stavanger sentrum (fra Breiavatnet) |  | Ca 18.700 | Ca 20.000 |
| Ullandhaug (fra Oljedirektoratet) |  | Ca. 4.400 | Ca. 4.500 |
| Forus (fra Equinor) |  | Ca 7.000 | Ca. 17.000 |
| Flyplassen |  | Ca 300 | Ca 2.100 |

Tabell 2 viser et anslag på bosatte og sysselsatte innenfor ca 1000 meter. Det gir grunnlag for å si noe om transportbehovet. Anslaget er basert på at geografien er delt opp i ruter på 250*250 meter noe som gir litt usikkerhet i anslagene. Det må også tas høyde for om virksomhetene er plassert rett geografisk. Det er også slik at arbeidssted og oppmøtested for ansatte kan være forskjellig.

Anslaget viser at det er 4.400 bosatte i Ullandhaug området i en kilometer radius rundt Oljedirektoratet, men ca 4.500 sysselsatte. Reisebehovet til rundt 12.600 studenter må legges til. Tabellen viser også bosettings- og sysselsettingstygdepunktet i Stavanger sentrum, og sysselsettingstygdepunktet sentralt på Forus, dvs. en kilometer radius fra Equinor bygget. Noe som viser igjen på reisestrømmene.

Med nytt sykehus på Ullandhaug vil transportbehovet øke. Basert på mobilitetsplanen til nytt sykehus anslås dette til ca 12.000 reiser per dag. Gitt regionens turproduksjon utgjør dette i underkant av 2 prosentpoeng vekst i forhold dagens andel på 4 %.

Norconsult sin tidligere utredning av skinnegående løsning til Ullandhaug konkretiserer utformingen av ulike skinnegående konsept i korridoren Stavanger-Ullandhaug-Jåttåvågen basert på at markedspotensialet for en skinnegående løsning i korridoren ut til Sola var så lav at den ikke kunne forsvares markedsøkonomisk (Norconsult 2019:27). Figuren som viser konsept K1 Sentrum-Ullandhaug-Sola illustrerer dette. Den viser at det er lavt omfang av både bil og kollektivreiser i korridoren.

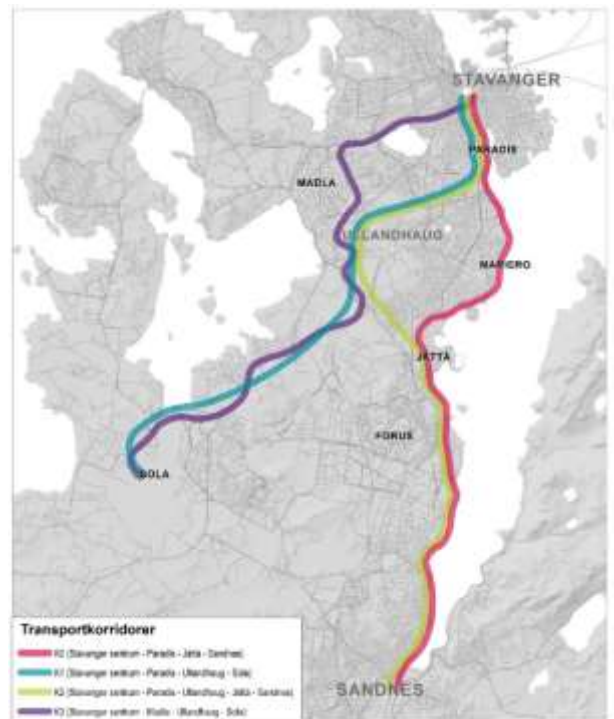


Figur 2. Motoriserte reiser over snitt mellom storsoner i transportkorridor K=, K1 og K3. Byutredning Nord-Jæren med KVV/Bybakke, beregningsår 2030. Kilde: Figur 3-2 i Norconsults rapport.

Utredningen konsentrerte seg derfor om følgende skinnebaserte alternativer konseptet i K2 Sentrum-Ullandhaug-Jåttåvågen-Sandnes. Følgende alternativer ble utredet:

1. Jernbane fra Paradis via Ullandhaug til Jåttåvågen
2. Bybane fra Stavanger sentrum via Ullandhaug til Jåttåvågen
3. Automatbane fra Stavanger sentrum via Ullandhaug til Jåttåvågen.

Dette ble sammenlignet med nullalternativet som sammenligningsalternativ for utredningsalternativene. Utredningen tar utgangspunkt i Byutredningsscenario «KVV/Bypakke 2030» som nullalternativ. Der inngår alle veg- og baneprosjekter som har fått statlige midler i perioden 2018-2023, og tiltakene i Bypakke Nord-Jæren jf. tabell 3 i utredningen (Norconsult:32). Nullalternativet legger til grunn en vesentlig styrking av busstilbudet, bla. til Ullandhaug.



Figur 3. Mulige transportkorridorer Ullandhaug og Sola. Eksisterende jernbanekorridor (K0), omlegging via Ullandhaug (K2), og via Madla (K3)

Tabell 3 viser reisetider knyttet til de ulike konseptene (Norconsult:36). Alle konseptene gir endring i antall reiser sammenlignet med nullalternativet. Det er løsningen som har høyest avgangsfrekvens, automatbane, som gir høyest økning i antall kollektivreisende, men det gir også størst reduksjon i andel gåing og sykling. Jernbanealternativet har lavest økning i antall reisende. Beregningen i utredningen viser at bil vil være det mest brukte transportmidlet for reiser til og fra Ullandhaug både i nullalternativet og de ulike banekonseptene. Det anslås at skinnegående kollektivbetjening bidrar til å øke kollektivandelen på om lag to prosentpoeng.

Tabell 3. Reisetid i minutter fra Stavanger sentrum i Nullalternativet og tiltaksalternativene. Kilde Norconsult:32, tabell 5-3

| | Stasjon | Nullalternativet | Jernbanekonsept | Bybanekonsept | Automatbanekonsept |
|--|---------------|------------------|-----------------|---------------|--------------------|
| Lokaltog via Mariero | Paradis | 2 | - | 2 | 2 |
| | Mariero | 5 | - | 5 | 5 |
| | Jättavågen | 8 | - | 8 | 8 |
| Langdistansetog | Jättavågen | 7 | 8* | 7 | 7 |
| Skinnegående kollektivbetjening via Ullandhaug | Paradis | - | 2 | 3 | 3 |
| | Åsen | - | - | 5 | 5 |
| | Auglendsveien | - | - | 7 | 7 |
| | UIS | - | - | 10 | 10 |
| | Ullandhaug | - | 6 | - | - |
| | SUS | - | - | 12 | 12 |
| | Hinna | - | - | 14 | 14 |
| Jättavågen | - | 9 | 16 | 16 | |

*Via Ullandhaug

Det framheves i rapporten at skinnegående kollektivbetjening til Ullandhaug alene gir lite overført trafikk fra veg til bane, men at banekonseptene vil være med på å muliggjøre restriktive tiltak. Dette kan bidra til å øke konseptenes trafikantnytte (Norconsult:45). Nyttekostnadsanalysen viser at alle konseptene gir nytteverdi for trafikantene, men nytteverdien er mindre enn kostnaden. Det gjør at ingen av tiltakskonseptene er samfunnsøkonomisk lønnsomme. Rapporten framhever også at for å kunne forsvare et skinnegående konsept til Ullandhaug må det etableres en helt ny strategi for areal- og byutvikling som prioriterer influensområdet til skinnegående transportkonseptet på bekostning av andre utviklingsområder (Norconsult:64).

Utredningen omtaler i et eget kapittel utfordringer for kollektivbetjening av Stavanger lufthavn Sola. Rapporten inneholder en oversikt over antall flypassasjerer sammenlignet med Oslo, Bergen og Trondheim (Norconsult:65 Tabell 8-1). Rapporten viser til at med en kollektivandel på 12 % er potensialet stort. Det vises til en undersøkelse fra 2011 som tydeliggjør at det for Stavanger lufthavn Sola var spesielt høy andel bruk av drosje og henting/levering av passasjerer (til sammen 63%) (Norconsult:66).

Tabell 4. Flypassasjerer Stavanger, Oslo, Bergen og Trondheim 2018 (Avinor, Norconsult:65 Tabell 8-1)

| Byen | Innland | Utlend | Terminalpassasjer (rutetrafikk) | Kollektivandel (2012) |
|-----------|-----------|------------|---------------------------------|-----------------------|
| Stavanger | 2 389 958 | 1 336 165 | 3 846 959 | 12% |
| Oslo | 8 055 422 | 12 109 330 | 27 520 764 | 61% |
| Bergen | 3 340 557 | 2 066 878 | 5 791 007 | 25% |
| Trondheim | 3 070 713 | 689 920 | 4 197 263 | 45% |

3.4 Dagens kollektivtilbud

Som redegjort for i vedlegg 7c til 1. gangs høring av kommuneplanens arealdel er Ullandhaug betjent med følgende hovedruter:

- **rute 6** som går mellom Stavanger sentrum via Madlaveien og Madlamark til Ullandhaug og videre via Gausel til Forus, Lurahammeren og til Sandnes
- **rute 7** som går mellom Stavanger sentrum via Ullandhaug og videre til Sola sentrum og til Skadberg
- **X60** som går fra Hundvåg til Stavanger sentrum via Lagårdsveien og dagens sykehus til Ullandhaug, via motorveien til Forus, gjennom Forus og videre til Sandnes.

Rute 6 og X60 har fire avganger per time og rute 7 to avganger per time. Ut fra rutetabellen er kjøretiden rundt 15 min til Ullandhaug både via Madlaveien og Lagårdsveien. Gjengitt figur fra utredningen fra Norconsults rapport (figur 3) viser at det i Stavanger er beregnet størst potensial i lenken mellom Stavanger sentrum og Ullandhaug.

3.5 Noen sentrale vedtak, og litt om prosedyrer for større samferdselsprosjekter

Det har i tidligere politiske saker vært særskilt oppmerksomhet om effektiv kollektivtilgjengelighet fra Stavanger sentrum og til Universitetet og nytt sykehus på Ullandhaug. Forbindelsene videre til Stavanger Lufthavn Sola og Forus er også vektlagt.

I desember 2016 vedtok fylkestinget følgende i sak om økonomiplan 2017-2020, Årsbudsjett 2017:

4.4 Utredning skinnegående kollektivtransport

Det legges våren 2017 frem for Samferdselsutvalget et program for utredning av hurtiggående skinnebasert kollektivtransport for å møte fremtidige transportbehov på strekningen mellom kollektivknutepunktene Jærbanen, Ullandhaugområdet og flyplassen. Selve utredningen starter opp i 2017 og skal være ferdig i 2018. Utredningen må være så fullstendig at det kan gjøres en beslutning om en skal gå videre til KVV basert på ferdig utredning. Statlige midler som tildeles til utredningen kommer i tillegg til de fylkeskommunale midlene.

I Nasjonal Transportplan 2018-2029 ble det lagt inn følgende:

Staten skal i første del av planperioden medvirke til utredning av baneløsning/kollektivløsning for Ullandhaug i Rogaland.

Fylkestingets behandling av Norconsults utredning i sak 59/2019 i møte den 11.06.2019:

Vedtak

- 1. Det arbeides ikke videre med skinnebasert kollektivtransport mellom Jærbanen, Ullandhaugområdet og flyplassen*
- 2. Rapporten «Utredning av skinnegående løsning til Ullandhaug» tas til orientering.*

Gledende kommuneplan for Stavanger vedtatt i 2019:

Det var oppmerksomhet om utredningen i arbeidet med gjeldende kommuneplan for Stavanger. Da utredningen forelå ble den knyttet til sluttbehandlingen og det ble vedtatt følgende:

Kap.4.1.4 Utredning av skinnegående kollektivløsning til Ullandhaug og flyplassen. Utrede hvilken innvirkning dette vil ha på byutviklingsstrategien: Kommunedirektøren innstilte på, på bakgrunn av

fylkeskommunens utredning av sak om skinnegående kollektivtransport til Ullandhaug, mv., at det ikke skulle gås videre med saken. Vedtaket i bystyret fastslår at det bestilles en kommuneplan for hurtiggående skinnegående kollektivtransport til Ullandhaug, Forus og Stavanger lufthavn. Vedtaket sier også at det skal legges inn en hensynssone for et stasjonsområde for skinnegående transport til Ullandhaug

Planprogram til kommuneplanens arealdel 2023-2040:

I forbindelse med vedtak ble det lagt inn at kollektivtransport, fortrinnsvis skinnegående skulle utredes nærmere. I arbeidet med transport og mobilitetsstrategien ble dette knyttet til utredning av kollektivbetjening fra Stavanger sentrum til UiS i regi av Rogaland fylkeskommune, finansiert av Bymiljøpakken. I påvente av resultatene ble det til 1. gangs høring av planforslaget utarbeidet et notat som redegjør for Norconsult sin utredning, konklusjon og vedtak knyttet til skinnebasert kollektivtransport mellom Jærbanen, Ullandhaugområdet og flyplassen. Notatet beskriver også dagens busstilbud til området og gir noen skisser til alternative strekninger som muligheter for mer effektiv bussbetjening til UiS og nye SUS jf. vedlegg 7.

I kommuneplanarbeidet har vi vært i dialog med fylkeskommunen om kollektivtransport og strategi for Stavanger. Utredningen av kollektivtrase til Ullandhaug, jf. konsept i Bymiljøpakken, i regi fylkeskommunen er forsinket og kunne derfor ikke inngå i arbeidet før kommuneplanen ble lagt fram politisk. Fylkeskommunen har i ettertid hatt workshop knyttet til utredningsprosjekt av kollektivbetjening fra Stavanger sentrum til Ullandhaug med relevante parter. Vi har tatt kontakt i forbindelse med denne saken, men fylket har ikke et oppdatert grunnlag som kan tas med her.

3.6 Oppsummering og konklusjoner

Det tar mange år å realisere større samferdselsprosjekt fra plan, finansiering til realisering, og det krever samarbeid om politiske prioriteringer nasjonalt, regionalt og lokalt.

Det er fylkeskommunen som har ansvar for å planlegge og samordne transportbehovet innenfor eget fylke og finne gode regionale løsninger. Fylket har også ansvar for gjennom tilbud å drifte tilbudet. BaneNOR og Jernbanedirektoratet har dessuten et betydelig ansvar både i forvaltning, samordne, styre og utvikle jernbanen som del av det samlede transportsystemet. Et slikt tilbud berører alle partene på Nord-Jæren, med ulike roller og ansvar, juridisk, finansielt og knyttet opp mot drift.

Kommunestyrets vedtak ved utleggelse av forslag til kommuneplanens arealdel på høring var som nevnt innledningsvis at kravet om kommunedelplan skulle innarbeides i bestemmelsene til kommuneplanens arealdel. Flertallsvedtakets punkt 2 har følgende ordlyd:

Det innarbeides i bestemmelsene at det skal igangsettes et arbeid med en kommunedelplan for et hurtiggående skinnegående kollektivtilbud til Ullandhaug, Forus og Stavanger lufthavn, Sola.

Kommunestyrets vedtak innebærer at det igangsettes arbeider som omfatter utredninger og avklaringer av mulige traseer og hvordan disse kan knyttes til etablert og planlagt transportsystem, samarbeid med partene om dette og i neste omgang sikring av aktuelle arealer i form av en hensynssone i kommuneplanens arealdel. Krav om å utarbeide en kommunedelplan for skinnegående til Ullandhaug, Forus og flyplassen er med utgangspunkt i dette tatt inn i forslaget til nye kommuneplanbestemmelser 1.1.pkt. 6 med følgende ordlyd:

1.1.6: Det skal igangsettes et arbeid med en kommunedelplan for et hurtiggående skinnegående kollektivtilbud til Ullandhaug, Forus og Stavanger lufthavn, Sola.

Arbeidet omfatter utredninger og avklaringer av mulige traseer og konsept og hvordan disse kan knyttes til etablerte og planlagte transportsystem. Avklaringer og arbeider gjøres i samarbeid med fylkeskommunen og nabokommuner. Aktuelle arealer i Stavanger kommune sikres med hensynsone H710 i senere revisjoner av kommuneplanens arealdel.

En mulig fremgangsmåte for prosessen videre kan være:

- Initiativ til og gjennomføring av mulighetsstudie i samarbeid med partene på Nord-Jæren
- Politisk behandling og vedtak om å igangsette en interkommunal kommunedelplan, ev. kommunedelplan i Stavanger med grunnlag i utredninger. Aktuelle traseer/arealer bør sikres med hensynsone H710 i kommuneplanens arealdel for å båndlegge arealene innenfor Stavanger kommune sine grenser mot videre nedbygging.
- Statlig og regional prioritering og finansiering gjennom nasjonal transportplan, ev. ny bymiljøpakke mv. Dersom staten skal bidra med finansiering kreves det en konseptvalgutredning ved prosjekt som oversiger 1 milliarder kr. Dette innebærer å utrede og sammenligne ulike konsept ikke bare løsning.

Kommunen kan vurdere å finansiere og gjennomføre tiltaket som et rent kommunalt prosjekt innenfor Stavanger kommune sine grenser dersom en ikke oppnår enighet regionalt. Et framtidig kollektivtilbud må likevel koples til det regionale kollektivtilbudet, og regionen samlet bør stå for utbygging, drift og vedlikehold av tilbudet. Dette er en type plan- og utviklingskompetanse som kommunen ikke har i dag.

Kravet om kommunedelplan for skinnegående til Ullandhaug, Forus og flyplassen er nå tatt inn i forslaget til nye kommuneplanbestemmelser som legges på tilleggshøring fra november til januar 2022. Dette kapittelet forklarer bakgrunnen og hvordan kommunestyrets vedtak er innarbeidet i plandokumentene.

Ideelt sett burde kravet om kommunedelplan for bane til Ullandhaug og flyplassen i nye kommuneplanbestemmelser vært drøftet nærmere med Rogaland fylkeskommune og nabokommuner. Det ble orientert om tilleggsbestillingen i et møte med regionale myndigheter og nabokommuner 18. august 2022. Det er i kapittelet søkt å belyse saken ytterligere gjennom foreliggende dokumenter og statistikk. Det er også innhentet tilleggsopplysninger fra fylkeskommunen knyttet til foreliggende utredningsarbeid.

4 Kvalitet og utnyttingsgrad

4.1 Kommunestyrets vedtak om kvalitet og utnyttelse

I forbindelse med 1. gangs behandling og høring av kommuneplanens arealdel i kommunestyret i juni 2022 ble det gjort vedtak om at det skal vurderes hvordan kvalitet kan settes over utnyttelse i kommuneplanen, jf. protokoll fra møte i kommunestyret 20.6.2022 sak 52/22: [Politiske møter - Møter - Stavanger kommunestyre \(20.06.2022\) \(360online.com\)](#), Jf. flertallsvedtakets pkt. 7

Til neste gangs behandling bes det vurdert hvordan kvalitet kan settes over utnyttelse i kommuneplanen. Det bes konkret vurdert hvorvidt utnyttelsesgrad i %BRA bør tas helt ut av planen eller om foreslått glideskala kan differensieres ytterligere.

I notat til kommunestyret før førstegangsbehandlingen av planen i kommunestyret ble det i et tilleggsnotat orientert om hva som er gjort i forbindelse med dette planforslaget, og anbefalt at en så nærmere på disse problemstillingene ved neste revisjon av kommuneplanens arealdel.

Spørsmålet fra kommunestyret reiser to spørsmål, som her drøftes hver for seg:

- En vurdering av hvordan kvantitative og kvalitative faktorer skal veies i forhold til hverandre.
- Om glideskalaen bør tas ut eller endres.

4.2 Til spørsmål 1, om kvalitet versus utnyttelsesgrader i kommuneplanen:

I bestemmelser og retningslinjer i gjeldende kommuneplan ligger det allerede inne en rekke krav til kvaliteter innenfor ulike tema. Flere av disse er blitt ytterligere forsterket i forslaget til ny kommuneplan. Blant annet gjelder dette kvalitative krav som bestemmelser for uteområder, solforhold, grøntområder, med mer. I høringsforslaget er vektleggingen av kvalitative egenskaper blitt forsterket gjennom nye bestemmelser som fastsetter at Stavanger sin arkitekturstrategi skal vektlegges ved utbygginger, og bestemmelser som stiller krav om at det skal utarbeides stedsanalyser i forbindelse med alle reguleringsplaner.

Planlegging etter plan- og bygningsloven skal sikre at planleggingen ivaretar alle krav og målsettinger som er politisk vedtatt eller som det er lagt andre føringer for. I planleggingen opereres det normalt med både kvalitative og kvantitative krav. Som grunnlag for de enkelte kravene, enten om kravet er kvantitativt eller kvalitativt, ligger det viktige samfunnsmålinger i bunn. Måloppnåelsen av samfunnsmålene bygger i de fleste tilfeller på et samspill og samvirke mellom kvalitative og kvantitative faktorer. Kvalitative faktorer skal bidra til å styrke måloppnåelsen for flere kvantitative målsettinger for samfunnsutviklingen samtidig som kvalitative faktorer har egenverdi basert på egne samfunns mål.

Dette kan illustreres med et konkret eksempel; samfunns målet om økt grad av fortetting. Fra nasjonalt og regionalt hold er det en klar forventning om at kommunene tar et ansvar for å oppnå samfunns målet om en tettere og mer sentralisert utbygging. Bruk av utnyttelsesgrader i planene er en måte å angi hvor tett det skal bygges innen de enkelte områdene, samtidig som det er en indikator på hvor tett vi har bygget. For å lykkes med fortettingen og å få folk og barnefamilier til å flytte dit det planlegges for, er det avgjørende at kvaliteter i nye utviklingsområder oppleves som gode og attraktive, og bidrar til gode bo- og oppvekstmiljøer.

Planleggingen skal bidra til å avveie og finne en riktig balanse mellom kvantitative og kvalitative egenskaper, for å oppnå en samlet sett best mulig oppnåelse av samfunns målene. I dokumenter som *Nasjonale forventninger til den kommunale planleggingen* og *Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke*,

presenteres klare forventninger til at kvalitative faktorer skal vektlegges i planleggingen. Som eksempler på kvaliteter som skal vektlegges nevnes noen eksempler fra disse to dokumentene:

Fra nasjonale forventninger:

- *Kommunene vektlegger arkitektur og kvalitet i de bygde omgivelsene, og planlegger med utgangspunkt i stedenes særpreg, kulturhistoriske elementer og viktige landskapstrekk. Eldre bebyggelse og bystrukturer vurderes som ressurser i en sirkulær økonomi.*
- *Kommunene legger vekt på å ivareta byrom og blågrønn infrastruktur med stier og turveger som sikrer naturverdiene, hensyn til overvann og legger til rette for fysisk aktivitet og naturopplevelser for alle.*

Fra Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke:

- *Videre satsing på kvalitet og estetikk i utforming vil bidra til å styrke identitet og eierskap til sentrene. Eksisterende bebyggelse og bymiljøer, med visuelt mangfold, kulturminner og historiske spor bidrar til økt regional attraktivitet.*
- *For å gi grunnlag for byvekst med urbane kvaliteter, må regionen lykkes med fortetting i de største byene, knutepunktene og tettstedssentrene.*
- *Stedstilpasset by- og tettstedsutvikling: Byenes og tettstedenes mangfold, særpreg og steds kvaliteter må utnyttes og dyrkes fram. Steds kvalitet kan være knyttet til fysiske forhold ved et sted; skala, byrom, arkitektur, kulturmiljø, blågrønne strukturer, tilbud av boliger og arbeidsplasser. Steds kvalitet handler også om menneskene som bor eller oppsøker stedet, deres kultur, verdier og adferd.*

Oppsummering og konklusjoner, spørsmål 1:

Regelverket og overordnede føringer legger allerede til rette for at det kan og skal tas helhetlige vurderinger, hvor kvalitative hensyn skal vektlegges. Vektleggingen vil være avhengig av de stedlige forhold i de enkelte oppgaver. Når det gjelder planlegging innenfor sentrale byområder vil hensynet til eksisterende bygninger, bebyggelsesstrukturer og kulturminnehensyn være tungtveiende kriterier som vil være premissgivende for utviklingen i disse områdene.

4.3 Til spørsmålet 2, om glideskalaen bør tas ut eller endres:

Glideskalaen har vært i bruk i flere kommuneplanperioder og ble innført for å kunne styre og differensiere utnyttelsene i de enkelte utbyggingsområder. Angivelser av utnyttelser er og har vært et viktig virkemiddel og indikatorverktøy for å sikre tilstrekkelig tetthet, særlig i prioriterte utbyggingsområder. Skalaen er satt ganske vid, med hensyn på lokal tilpasning og for å gi et tilstrekkelig handlingsrom for utnyttelser i de enkelte områder.

Overordnede myndigheter og sektormyndigheter vil ha behov for å kunne følge opp hvordan kommunen ivaretar forventningene om fortetting og sentralisering, og vil derfor ha behov for et verktøy som bidrar til at fortetting skjer i henhold til overordnede målsettinger. Om kommunen skulle velge å gå bort fra glideskalaen, må det defineres andre måter å sikre arealutnyttelsene på.

Regionalplanen for Jæren og Søre Ryfylke har beskrevet de ulike stedstypene vi typisk finner innenfor regionplanens virkeområde og inndelt disse i 7 ulike steds kategorier. De ulike kategoriene er definert med utgangspunkt i stedenes folketall, arealutnyttelse/tetthet og hovedfunksjoner. For Stavangers byområder

er det særlig kategori 1 og 2 som er aktuelle. Planen angir ulike forventninger til tetthet innenfor de enkelte kategoriene og tilpassede måter å definere tetthet på.

Kategori 1, sentrumsområder i Stavanger, Sandnes og Bryne: Innenfor disse områdene skal stedlige kvaliteter og strukturer vektlegges spesielt. Eksisterende gater, byrom, bebyggelsesstrukturer og historisk særpreget skal være premissgivende for utnyttelsesgrad, høyder og bygningsformer. Regionalplanen setter for denne kategorien ingen særskilte krav til tetthet, med unntak av stasjonsområdet. For Stavangers del er det fortsatt sentrumsplanen som er førende når det gjelder arealutnyttelse i dette området.

Kategori 2, Transformasjonsområder i bybåndet: For disse områdene angir regionalplanen arealutnyttelse som områdeutnyttelse, med en forventning om områdeutnyttelse på 80-100%. Ved å bruke områdeutnyttelse måles utnyttelsen innenfor større områder, som gir rom for større grad av variasjoner av utnyttelse innenfor de enkelte delfeltene. Dette må forstås som at det gis et større handlingsrom for tilpasninger til lokale kvaliteter og identiteter, og større mulighet til å differensiere mellom ulike typologier og bebyggelsesstrukturer.

Systematikken som er benyttet for steds kategorier i regionalplanen er foreløpig ikke tatt inn eller harmonisert med Stavanger kommune sin kommuneplan. Det kan også nevnes at Bergen har gjort liknende grep som regionalplanen angir, ved at det ikke settes konkrete måltall for utnyttelser i de mest urbane områdene av kommunen. Det er naturlig, også for Stavanger, å vurdere hvordan kommuneplanen kan svare på denne tilnærmingen til å definere arealutnyttelse.

Oppsummering og konklusjoner spørsmål 2: Det anbefales at bruken av glideskalaer, hvordan disse brukes og verdiene som er satt i disse, vurderes nærmere. Det samme gjelder å gjøre en vurdering av hvordan retningslinjene om utnyttelsesmetoder som er vist i regionalplanen kan implementeres i kommunens eget regelverk. Det anbefales at dette gjøres som del av neste revisjon av kommuneplanens arealdel.

5 Områder med sammenhengende trehusbebyggelse

5.1 Kommunestyrets vedtak om sammenhengende trehusbebyggelse

I forbindelse med 1. gangs behandling og høring av kommuneplanens arealdel i kommunestyret i juni 2022 ble det gjort vedtak om bevaring av områder med sammenhengende eldre trehusbebyggelse, jf. protokoll fra møte i kommunestyret 20.6.2022 sak 52/22: [Politiske møter - Møter - Stavanger kommunestyre \(20.06.2022\) \(360online.com\)](#). Vedtaket ble gjort med bakgrunn i følgende tilleggsforslag fremmet av Mette Vabø (V) på vegne av MDG, V og SV:

«Områder med sammenhengende eldre trehusbebyggelse skal beskyttes og dets egenart skal bestå.»

Vedtaket retter seg mot fortetting og bygging i trehusbyen i Stavanger, men også bevaring av andre områder med sammenhengende trehusbebyggelse andre steder i kommunen, bl.a områder i Vikevåg, Østhusvik, på øyene i Finnøy m.m.

Kulturminneloven, plan- og bygningsloven og kulturminneforvaltningen nasjonalt, regionalt og lokalt fremmer vern av verneverdig bebyggelse på ulike måter. Både gjeldende kommuneplaner og forslag til ny kommuneplan for Stavanger har bestemmelser og retningslinjer som sikrer bevaring av eldre trehusbebyggelse. Stavanger kommune har også mange reguleringsplaner med detaljerte og konkrete vernebestemmelser for sammenhengende trehusbebyggelse.

I det følgende gjennomgås kort gjeldende regelverk for bygningsvern, de justeringene og endringene som er gjort i forslag til ny kommuneplan, samt pågående oppgaver i arbeidet med ny kulturmiljøplan.

5.2 Bygningsvern og vern av eldre trehusbebyggelse

Norge har to lovverk som gir muligheter for juridisk vern av kulturminner og eldre trehusbebyggelse. Etter kulturminneloven kan man gi områder eller objekter juridisk vern gjennom fredning. Etter plan- og bygningsloven kan man gi enkeltobjekter eller sammenhengende områder et reguleringsmessig vern med en hensynssone.

Kulturminnelovens bestemmelser sier at alle kulturminner fra før reformasjonen (1537) er automatisk fredet. Det samme gjelder alle stående bygninger fra før 1650. Kulturminneloven gir også muligheter for å frede nyere tids kulturminner, bygninger og større sammenhengende kulturmiljø av nasjonal verdi. Det er Riksantikvaren eller annen statlig myndighet som vedtar fredninger. Fredede kulturminner og bygg er vist med bevaringszone H730 i kommuneplanens arealdel.

I kommunale arealplaner er det plan- og bygningsloven som brukes for å verne enkelt kulturminner eller sammenhengende kulturmiljø. H570 hensynsone for bevaring av kulturmiljø brukes både i kommuneplanen og i reguleringsplaner. I eldre reguleringsplaner finner vi også «bevaringsområde» eller «spesialområde bevaring», men disse blir ved ny regulering gjort om til hensynsone H570.

Registreringer

Når det legges hensynssoner i kommuneplanen og i reguleringsplaner bygger det på registreringer og kulturminnefaglige vurderinger. Til nå har vi hatt ulike måter å håndtere vern av kulturmiljø på i Stavanger, Finnøy og Rennesøy. Ny kulturmiljøplan som skal på høring i vinter skal, sammen med denne revideringen av kommuneplanen, gir føringer for likeverdig behandling av kulturminner og kulturmiljø i hele Stavanger. Som et ledd i denne samkjøringen, skal alle relevante kulturminner og -miljø organiseres i et felles register.

Registeret skal vises i kart og skal inneholde:

- alle kulturminner nevnt i gjeldende kulturminneplaner for tidligere Rennesøy og Stavanger kommuner
- alle SEFRAK^[1]-registrerte objekter, og objekter som skulle vært registrert i SEFRAK-registeret, etter funn/innspill under ny-registreringen.
- *Regulert vern*: Alle hensynssoner for bevaring av kulturminner fra vedtatte reguleringsplaner
- *Freda kulturminner og -miljø*, hentet fra Askeladden^{*}

Mye er endret siden SEFRAK-registreringen ble gjennomført for flere 10 år siden, så det er behov for en gjennomgang av disse kulturminnene. Dette inngår i arbeidet med den nye kulturmiljøplanen, se orienteringssak 21/17891-28.

^[1] SEFRAK: «Sekretariatet For Registrering av faste Kulturminne i Noreg» er et nasjonalt register over bygninger og andre kulturminner fra før 1900, gjennomført i årene 1975-1995. Registeret skulle inneholde alle stående bygninger fra før 1900, men er noe mangelfullt. Etter registreringstidspunktet er også en hel del SEFRAK-registrerte bygninger revet, så alt materialet må gjennomgås på nytt. Dette arbeidet pågår.

^{*} Askeladden er Riksantikvarens offisielle database over kulturminner og kulturmiljø som er fredet etter kulturminneloven, vernet etter plan- og bygningsloven, eller kulturminnefaglig vurdert som verneverdige i Norge.

5.3 Trehusbyen i Stavanger

Trehusbyen i Stavanger er Europas største sammenhengende trehusbebyggelse med 7000-8000 hus innenfor de sentrale delene av byen. Informasjon om vern av trehusbyen finnes på nettsiden [Kulturminner og kulturminneplan | Stavanger kommune](#) (se kulturminneplanen), og denne nettsiden [Regler for bygging i trehusbyen | Stavanger kommune](#)

Trehusbyen er et geografisk avgrenset område. Området er i sin helhet vist med hensynsone bevaring H570 i kommuneplanen. Til hensynsone H570 på kommuneplannivå kan det bare knyttes retningslinjer, ikke bestemmelser.

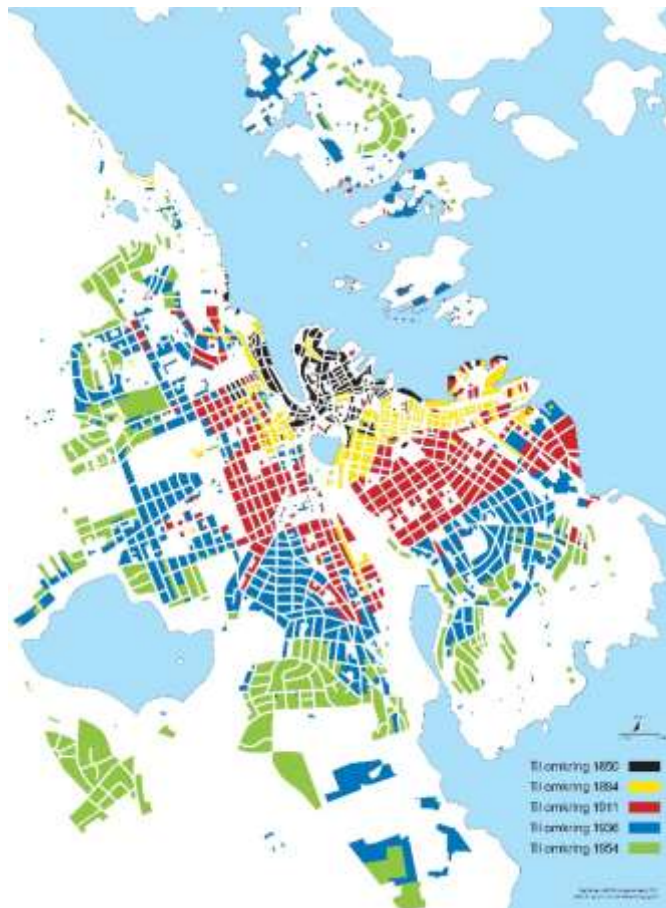
Det har en verdi at trehusbyen som helhet er geografisk definert, selv om det finnes ulike vernestatus for enkeltbygg og områder innen trehusbyen. I retningslinjene kan man gi detaljerte føringer siden de ikke har samme juridiske status som bestemmelser. Retningslinjene sier likevel tydelig hvor nivået bør ligge.

«Retningslinjer for hensynsone bevaring av kulturmiljø – trehusbyen», populært kalt «Retningslinjer for trehusbyen», er forankret i gjeldende kommuneplan for Stavanger 2019–2034 og i forslaget til ny arealdel.

I retningslinjene til ny arealdel 3.11 pkt. 2 foreslås denne ordlyden:

- 2. Trehusbyen:** *Trehusbyen» er et geografisk avgrenset område med sammenhengende trehusbebyggelse fra ulike tider av Stavangers historie, fra de eldste delene av sentrum til etterkrigsårenes rekkehus-områder. Innenfor området finnes murhus, uthus, verksteder, butikklokaler og annet som inngår i den sammenhengende kvartalsbebyggelsen. Retningslinjene gjelder for all småhusbebyggelse innenfor avgrensingen.*
- Den kulturhistorisk verdifulle bebyggelsen skal søkes bevart og områdenes særpregede miljø skal sikres og videreutvikles.*
 - Kvartalsstruktur, gateløp, parker, hageareal, verdifulle trær og trær over 90cm stammeomkrets skal bevares.*
 - Det må søkes om tillatelse for byggearbeider som endrer bygningers utseende, også for endringer på taket. Med bakgrunn i vernehensynet vil flere tiltak regnes som vesentlige fasadeendringer enn ellers i kommunen, jf. pbl. §20-5 bokstav f.*

- d. Som grunnlag for behandling skal det redegjøres for nødvendigheten av tiltakene. Det skal beskrives hvordan endringen forholder seg til bygningenes opprinnelige stiluttrykk og utseende. Forhold til nabobebyggelse skal framgå av situasjonsplan og fasadeoppriss.
- e. Originale bygningselementer som vinduer, dører, listverk, fasadekledning og taktekking, skal bare fornyes når disse ikke lenger tilfredsstiller rimelige tekniske krav, eller er så skadet at reparasjon er uaktuelt.
- f. Ved nødvendig fornyelse skal bygningselementer tilpasses husets opprinnelige byggestil og materialbruk. Det gjelder særlig vindustyper, ytterdører, listverk og annet fasadeutstyr, fasadekledning og takmateriale.
- g. Tilbygg skal tilpasses eksisterende bebyggelse og underordnes denne.
- h. Ny balkong, altan eller veranda kan tillates på hus hvor slike bygningselementer inngår som et naturlig stilhistorisk element, eller på plasseringer som ikke er synlige fra offentlig sted. Større uteplasser bør primært arrangeres på bakkeplan.
- i. Avkjørsler, murer, gjerder, portstolper, utendørsbelysning og utvendig belegg skal med hensyn til utforming og materialvalg være i tråd med opprinnelig eller dominerende formtradisjon i området.



Figur: Trehusbyens avgrensning

Innenfor trehusbyen er det også mange reguleringsplaner der en har tatt stilling til hvilke juridiske rammer som gjelder for områder og enkeltbygg. Bygninger i trehusbyen er regulert til bevaring med bestemmelser som sier at bygninger ikke skal rives og at man skal ivareta opprinnelig materialbruk og detaljer.

5.4 Sikring av sammenhengende bygningsmiljø/ kulturmiljø i kommuneplanens arealdel

I ny arealdel er gjeldende bestemmelser og retningslinjer for kulturminner og kulturmiljø harmonisert og tilpasset utfordringene i den nye kommunen. Arbeidet er gjort i samarbeid med Byantikvaren som utarbeider ny kulturmiljøplan. Det har vært et mål å sikre alt det som skal være juridisk bindende i kommuneplanen gjennom båndleggingssoner og hensynssoner i plankartet med tilhørende bestemmelser og retningslinjer.

Da arbeidet med kulturmiljøplanen pågår, peker noen av de nye bestemmelsene og retningslinjene mot detaljerte avklaringer i ny kulturmiljøplan. Det en ser er viktig å sikre i arbeidet med kulturmiljøplanen kan eventuelt tas opp i kommuneplanen ved neste revisjon. Rogaland fylkeskommune arbeider også med en ny regionalplan for kulturmiljø. Områder som identifiseres i dette arbeidet kan også sikres vern gjennom hensynssoner og retningslinjer i nye versjoner av kommuneplanen.

I ny kommuneplan er trehusbyens retningslinjer justert etter dagens praksis og oppdatert med klarere språk, mens innholdet i hovedsak er uendret.

I byggesaksbehandlingen har det vært utfordringer knyttet til hvordan bestemmelser og retningslinjer i ulike arealplaner skal forstås i forhold til nye føringer i kommuneplanen og andre overordnede planer. Jf. diskusjoner i konkrete fortettingsprosjekter i Pedersgata og andre deler av Trehusbyen. Ny kommuneplan sier at bestemmelser i sist vedtatt plan gjelder foran bestemmelser i eldre plan ved motstrid. Retningslinjene for fortetting i småhusområder brukes gjerne i slike sammenhenger, og her er det gjort mindre justeringer.

Adgangen til å «verne» konkrete bygg eller områder på kommuneplannivå er begrenset. I en kommuneplan kan man verken gjennom bestemmelser eller retningslinjer forby riving, da må man i tilfelle båndlegge områder i påvente av fremtidig reguleringsplan. I arbeidet med ny kommuneplan har man ikke vurdert å båndlegge nye konkrete områder.

Arealdelen sine bestemmelser og retningslinjer sier noe om hvordan eldre trehusbebyggelse skal ivaretas, og intensjonene bak bevaring. Nye og reviderte retningslinjer for kulturmiljø og trehusbyen sier noe om hvor det generelle nivået bør ligge. Vil man ha et juridisk bindende vern som hindrer riving eller sikrer rett materialbruk, utforming og annen detaljering kommer man imidlertid ikke utenom utarbeidelse av reguleringsplan. Dersom dette skulle være ønskelig må områder med sammenhengende trehus-bebyggelse båndlegges i kommuneplanen, og det må stilles krav om utarbeidelse av nye reguleringsplaner eller revisjon av gjeldende planer. Det er også et alternativ å utarbeide en «småhusplan» etter modell fra Oslo, med verneformål, dersom det en ønsker er å verne hele trehusbyen eller andre områder. Trehus som ligger alene eller spredt i større kvartaler, vil gjerne uansett være utsatt for «utviklingsplaner» selv om de er vernet i reguleringsplan. Det eneste vernet som kan forhindre dette, er fredning etter kulturminneloven, noe som er lite aktuelt for hele trehusbyen.

Gitt størrelsen på trehusbyen og realitetene i hvordan et så stort område kan håndteres praktisk, er det mest realistisk å videreføre og bruke retningslinjer på kommuneplannivå, mens bare de mest verneverdige områdene har vern gjennom reguleringsplan. Man kan uansett ikke helgardere seg mot private planer som foreslår riving av enkelthus, som krever en politisk avveining i hvert enkelt tilfelle.

5.5 Oppsummering og konklusjoner

Ny arkitekturstrategi og krav om bruk av innledende stedsanalyse skal sikre at estiske og stedlige hensyn ivaretas bedre i nye plan- og byggeprosjekter, og at stedenes historie og eksisterende kvaliteter vektlegges. Gjeldende bestemmelser og retningslinjer for kulturminner og kulturmiljø i kommuneplanen fungerer, og er nå harmonisert slik at vi får lik tilnærming til kulturminnevernet i hele kommunen.

Systemet med egne retningslinjer for trehusbyen fungerer godt. En alternativ løsning med egen verneplan eller småhusplan slik som Oslo har vil kreve et omfattende arbeid uten at en slik plan nødvendigvis gir bedre vern av trehusbebyggelsen eller at saksbehandlingen blir bedre og enklere.

For å sikre sammenhengende, eldre trehusbebyggelse både i trehusbyen og andre områder i kommunen utover det som allerede er foreslått i ny kommuneplan, bør aktuelle områder som trenger mer detaljert planavklaring identifiseres. Slike vurderinger gjøres i det pågående arbeidet med ny kulturmiljøplan for Stavanger og i arbeidet med ny, regionalplan for kulturmiljø. I ny arealdel er det listet opp typer bygningsmiljø som det er aktuelt å sikre i videre planlegging. Når kommuneplanen revideres neste gang, er det aktuelt å vise flere områder med hensynssone kulturmiljø basert på det arbeidet som nå gjøres både i Stavanger kommunes og Rogaland fylkeskommunes nye kulturmiljøplaner.

I Stavanger, som i de fleste andre kommuner, er det behov for å rydde i planarkivet og vurdere om reguleringsplaner bør oppheves eller erstattes. Både av hensyn til bygningsvernet og andre hensyn kan det være aktuelt å organisere et prosjekt der en vurderer hvilke reguleringsplaner som bør utgå, hvor det er behov for å revidere eksisterende planer, eller behov for å utarbeide nye reguleringsplaner i kommunal eller privat regi.

Bygningsvernet og Trehusbyen er godt ivaretatt i forslaget til ny arealdel, men det kan være aktuelt å gjøre justeringer som følge av høringsuttaler både til 1. gangs høringen og denne tilleggshøringen. Det er ikke gjort endringer når det gjelder kulturminner og kulturmiljø etter vedtaket i kommunestyret 20.6.2022 i planbeskrivelsen eller i bestemmelser og retningslinjer.

Dersom det skulle være behov for justeringer i disse dokumentene eller andre plandokumenter i forhold til bygningsvern og sammenhengende eldre trehusbebyggelse er det ønskelig med forslag om dette i forbindelse med tilleggshøringen.

Kulturminner og kulturmiljø er omtalt under kapittel 4.10 i planbeskrivelsen.

Bestemmelser og retningslinjer 1.23 omhandler kulturminner og kulturmiljø.

Retningslinjer 3.11 gjelder vern av kulturmiljø og 3.12 gjelder bestemmelser for båndlagte områder etter kulturminneloven.

For øvrig vises det til forestående beslutningsprosess for Stavangers nye kulturmiljøplan som kommer på høring i 2023 og arbeidet med ny regionalplan for kulturmiljø.

6 Stavanger Tennisklubb gbnr. 38/97 Hognes gt. 30 innarbeides i planen

6.1 Kommunestyrets vedtak

I forbindelse med 1. gangs behandling og høring av kommuneplanens arealdel i kommunestyret i juni 2022 ble det gjort vedtak om å innarbeide og endre arealer avsatt til friområde til idrettsformål i Hognes gate 30 i kommuneplanens arealdel, jf. protokoll fra møte i kommunestyret [20.6.2022 sak 52/22](#), tilleggspunkt 9:

Før saken legges på høring innarbeides det i planen at gnr/bnr 38/97, Hognes gate 30 blir omdisponert fra friområde til idrettsformål. Dette vil bidra til at behovet til Stavanger tennisklubb for utvidelse vil kunne skje samlet ved klubbens anlegg i Hognes gate.

Arealinnspillet ble først spilt inn i kommuneplanprosessen ved behandling av kommuneplanforslaget i utvalg for by- og samfunnsplanlegging 9. juni 2022.

Tidligere prosess:

Det har vært tidligere prosesser for denne utvidelsen, blant annet gjennom et dispensasjonsvedtak som ble kjent ugyldig etter at naboer påklaget vedtaket. Idrettsavdelingen har hatt innledende dialog med klubben om utvidelser. I dag er det fire tennisbaner i området. Ønske fra tennisklubben er å utvide med to baner. I tillegg er det klubbhus og parkeringsplass/ øvingsbane i området.

Tennisklubben har en avtale med kommunen om eksisterende anlegg. Ønske om 2 tilleggsbaner er vist i skissen under. Endringen av formål tilsvarer at 5,7 dekar blir avsatt til idrettsformål, utvidelsen av de to ekstra tennisbanene er på 1,6 dekar. Resterende areal på 4,1 dekar omfatter det arealet som allerede benyttes til tennisbaner, klubbhus, samt eksisterende areal til parkering.



Figur: Ønsket utvidelse er banene som er lagt horisontalt. De 4 andre i vest eksistere i dag.

6.2 Administrasjonens merknader før kommunetyrevedtaket i juni 2022:

Administrasjonen hadde følgende merknader før den politiske behandlingen i juni:

«Innen området som er regulert til friområde både i kommuneplan og reguleringsplan er det etablert tennisbaner og klubbhus m.m. Søknad om å utvide anlegget med 2 tennisbaner ble godkjent ved dispensasjon i 2019. Naboer klaget på vedtaket og Fylkesmannen opphevet vedtaket da det ikke var i tråd med plan m.m. [jf. orienteringssak 29/20](#) til UBS juni 2020.

Forutsetningen for endring av deler av arealet til idrettsformål bør være at den grønne korridoren opprettholdes som grønn forbindelse for turgåere, og med vegetasjon som også fungerer som landskapsøkologisk sammenheng for spredning av arter. Eksisterende trær må bevares og anlegg tilpasses best mulig i terrenget. Bare selve baneområdet bør endres til idrettsformål, event. også arealet som brukes til parkering og klubbhus.

Endringen krever avklaringer med idrett og utemiljø og sannsynligvis KU og ROS før arealdelen kan legges på høring. Det kan være aktuelt å høre dette som en del av tilleggshøringen eller første høring.»

6.3 Gjeldende plansituasjon

Gjeldende kommuneplans arealdel og overordnet grønnstruktur

I gjeldende arealdel er hele området som benyttes av Stavanger tennisklubb avsatt til friområde.



Figur: Det er fire tennisbaner i dag i området avsatt til friområde.



Figur: Området er også endel av en større overordna grønnstruktur som binder sammen mellom Møllebukta, Madlaforen og Tjensvoll.

Gjeldende reguleringsplan

Gjeldende reguleringsplan er Nordre del av Madlamark som ble vedtatt 18.10.2004.



Arealet er også satt av som friområde i reguleringsplanen. Område for tennis er vist innenfor området avsatt til friområde. I bestemmelsene om friområdet §4 står det følgende:

Turveier og turstier skal ha en god terrengtilpassing der en i størst mulig grad skal følge eksisterende stier og tråkk. Eksakt plassering av nye turveier bestemmes ved gjennomføring.

Lek:

Innen friområdet skal det legges til rette for en kvartalslekeplass øst for tennisbanen tilrettelagt for mindre barn. En balløkke skal opprettholdes som plassert i dag. Lekeområdet i vest opprettholdes.

Sonestasjon for kommunalt vedlikeholdsanlegg (park- og idrett):

Innenfor friområdet tillates det mindre bygninger for kommunalt vedlikeholdsanlegg. Bygninger skal ikke brukes til boligformål.

Anlegg for idrett og sport:

Mindre idrettslige aktiviteter kan tillates innenfor det området som i dag er tennisbaner. Klubbhus i tilknytning til tennisklubben skal ikke brukes til boligformål. Eventuelle endringer innen dette området skal være godkjent av parksjefen.

6.4 Innspill i forbindelse med 1. gangs høring av kommuneplanens arealdel

Madla og Kvernevik kommunedelsutvalg gjorde følgende vedtak 27.09.2022 i sitt innspill til kommuneplanens arealdel ved 1. gangs høring vedr. dette tilleggs punktet:

«Under behandling av Stavanger kommuneplans arealdel (KPA) 2023-2040 i Kommunalutvalget i Stavanger 14/6 2022 og i Stavanger kommunestyre 20/6 2022, ble det fremmet et tilleggsforslag vedrørende forslag til omregulering av friområdet Blidensol g.nr. 38/b.nr. 97 til idrettsformål for fremtidig utvidelse med flere tennisbaner.

Madla og Kvernevik kommunedelsutvalg har sterke innvendinger til en slik omregulering, og vil derfor allerede i høringen av kommuneplanens arealdel komme med høringsinnspill til forslaget om omregulering fra friområde til idrettsformål, selv om dette forslaget er tatt ut av denne høringen.

En slik omregulering av et sentralt beliggende friområde med naturlig skog og blomstereng med lekeplasser og åpne, tilgjengelige ballbaner for sandvolleyball og fotball, til fordel for en lukket og spesialisert idrettsarena, er ikke i innbyggernes og bydelens interesse. Dette forslaget står i direkte motstrid mot kommuneplanens røde tråd om tilgjengeliggjøring av friområder i nærområdene.

Formålet med friområder bør være kjent for de fleste; å skulle tilrettelegge for allmennhetens uhindrede rekreasjon, lek, idrett og opphold, mens hensynet ved idrettsformål er blant annet å stimulere og tilrettelegge for idrett. Madla og Kvernevik kommunedelsutvalg har følgelig vedtatt en utfyllende høringsuttalelse, [som vedlegges saken.](#)»

Utdrag fra oppsummeringen i vedlegget til vedtak vist til over:

«Madla og Kvernevik kommunedelsutvalg presiserer at Stavanger tennisklubb må få tilgang til fremtidsrettede arealer for videre utvikling og ekspansjon, men å omregulere dette friområdet og denne delen av en overordnet grøntstruktur til idrettsformål, er lite fremtidsrettet både for bydelen, kommunen og

for Stavanger tennisklubb!

Madla og Kvernevik kommunedelsutvalg ber derfor Stavanger kommune om å finne bedre egnede tomtearealer til formål å etablere et moderne tennisanlegg, gjerne da for fremtidig hallkapasitet for helårsaktivitet og ikke bare en kort sommersesong.»

Hannes lekestue, barnehager og andre offentlige institusjoner i område har også kommet med innspill og understreker at Hundremetersskogen er et viktig areal for barn- og unge. Videre blir det også vist til krav om erstatningsareal, økt trafikk, behov for parkering og støy til eksisterende anlegg. Hundremetersskogen velforening påpeker også at tennisanlegget ikke er tilgjengelig for allmennheten. Det vises til at det er mye støy og at dagens bruk anses som å være i strid med gjeldende reguleringsplan.

En nabo har også gitt innspill til kommuneplanen og påpeker mye av det som allerede er nevnt fra andre instanser med utfordringer knyttet til trafikk, parkeringssituasjonen og trafikkbilde anses som uoversiktlig og uakseptabel, spesielt ved større arrangement. Hovedmomentene i uttalen fra en av naboene til anlegget er at nåværende drift er problematisk, den skaper mye trafikk, mye bruk og påfølgende støy. Videre blir det også vist til at eksisterende tennisbaner og dagens bruk, ikke samsvarer med gjeldende reguleringsplan, da det ikke kan defineres som mindre idrettslige aktiviteter. Det er bruk av banene fra kl. 07.00 frem til kl. 23.00. Videre opplyser naboen at det ble skaffet om lag 600 underskrifter fra folk i nabolaget mot tiltaket når det ble søkt om dispensasjon i 2018.

6.5 Oppsummering og konklusjoner

Eiendommen ligger innenfor reguleringsplan 1823, vedtatt 18.10.2004, og er regulert til friområde. I gjeldende kommuneplan er også arealet avsatt til friområde. Det fremgår i Kommunal- og moderniseringsdepartementets reguleringsplanveileder at i friområder kan det opparbeides stier og for eksempel utsiktspunkter, grillplass, benker og bord. I reguleringsbestemmelsene i § 4 står det blant annet at: *“... Lek Innen friområdet skal det legges til rette for en kvartalslekeplass øst for tennisbanen tilrettelagt for mindre barn. En balløkke skal opprettholdes som plassert i dag...”*

I rikspolitiske retningslinjer for styrking av barn- og unges interesser pkt. 5 d står følgende: *“Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som barn bruker som lekeareal, eller dersom omdisponering av areal egnet for lek fører til at de hensyn som er nevnt i punkt b ovenfor, for å møte dagens eller framtidens behov ikke blir oppfylt.”*

I den sammenheng vises det til Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke pkt. 6.3.5 Grønnstruktur i byggesonen hvor det står: *Dersom slike arealer må omdisponeres, bør det i samme nærområde skaffes til veie tilsvarende areal, anlegg eller forbindelse med tanke på størrelse, kvalitet og funksjon.*

I vedtaket fra kommunestyret er det ikke vurdert erstatningsareal. Det er heller ikke noe tilgjengelig erstatningsareal i det samme nærområdet, jf. pkt 6.3.5 i regionalplanen nevnt ovenfor om grønnstruktur i byggesonen vist til i avsnittet over.

Utvidelsen av tennisanlegget legger til rette for en spesifikk gruppe, og et anlegg som ikke er åpen for allmenheten. Slik sett foretrekker og svekker tiltaket særlig friluftsinnteresser for andre og svakere grupper i nærområde. I plan- og bygningslovens forarbeider er det lagt til grunn at barn- og unges interesser skal styrkes. Det står blant annet: *«om det oppstår konflikt om et areal, f.eks. konkurranse mellom parkeringsarealer og grønne uteoppholdsarealer, skal hensynet til barns interesser gå foran andre interesser, eller prioriteres høyest”.*

Det er en god og velfungerende overordnet grønnstruktur i området allerede. Sett i forhold til nyere boligfelt, er det godt med areal avsatt til friområde til bruk for blant annet barn- og unge. Delvis nedbygging av grøntområder er ikke heldig, og man må stille spørsmålet om hvor tålegrensen for eventuelle utvidelser går i forbindelse med et slikt anlegg.

Tiltaket er viktig for Stavanger tennisklubb. Trafikksituasjonen i dag er utfordrende, dagens situasjon er ikke heldig, og ved en utvidelse vil ventelig presset på parkeringsareal øke. En forutsetning for en eventuell utvidelse er at tilkomst og parkering vurderes, at en legger til rette for aktiv transport og avklarer eventuelle avbøtende tiltak for utbygging.

I tråd med vedtaket i kommunestyret er formålet endret fra friområde til idrettsformål i plankartet som legges fram i tilleggshøringen. Endringen er samlet på 5,7 dekar, og inkluderer 6 tennisbaner, klubbhus og eksisterende arealer til parkering ved klubbhuset. Bare utvidelsen av de to nye tennisbanene er på 1,6 dekar, se kartet under.



Figur 4 Klubbhus og parkering ligger vest for eksisterende tennisbaner.



Figur 5: Utsnitt av kommuneplanens arealdel 2023-2040, eksisterende anlegg, samt rom for to nye baner er lagt inn i kommuneplanen som idrettsformål

7 Rammer for etablering av handel i regionalplan og kommuneplan

Handel er ikke et prioritert tema i denne kommuneplanrevisjonen, men mindre endringer og justeringer som er gjort så langt er omtalt i kap. 4.7 om næringsutvikling i planbeskrivelsen.

Da tre av sakene som nå legges på tilleggshøring gjelder handel orienteres det her innledningsvis om rammene for handel gitt i regionalplanen og kommuneplanen, før fakta og vurderinger knyttet til enkeltsakene omtales i påfølgende kapitler.

Kommunestyrevedtaket om å vurdere økte handelsrammer for Hundvågkrossen omtales i kapittel 8. Innspill 34 fra Buøy Invest AS om å vurdere sentrumsformål og rammer for detaljhandel i Bangarvågen omtales i kapittel 9. Innspill 21 fra Kvernevik Invest AS om å åpne for muligheter for sentrumsfunksjoner og handel i Kvernevik omtales i kapittel 10.

7.1 Sentrale føringer og problemstillinger knyttet til handel

Spørsmål om handel er et sammensatt tema. Ikke minst fordi handelsbransjen er i stadig endring, med nye trender nasjonalt og globalt. For noen år siden var det en del oppmerksomhet rundt det som vi omtaler som handelsglidning. Butikker som i utgangspunktet solgte større vare-enheter endret gradvis varesortimentet i retning av større andel av småvarer. En viktig årsak til denne tendensen er at det anses som lukrativt å selge småvarer og at man i tillegg øker det samlede kundegrunnlaget for virksomheten. Som en konsekvens av handelsglidningen ga dette i mange tilfeller en negativ effekt for detaljhandelen i de etablerte senterområdene og ønsket om å styrke senterområdene.

I starten av 2000-tallet hadde vi «kjøpesenterstoppen», som var en rikspolitisk bestemmelse som hadde som hensikt å styre utviklingen av kjøpesentre utenfor sentrale deler av byer og tettsteder. Bestemmelsen ble opphevet i 2004. Samtidig med at denne ble opphevet ble ansvaret for handel overført til de regionale fylkesmyndighetene.

Regionalplanen for Jæren og Søre Ryfylke inneholder i dag den regionale handelsbestemmelsen, og styrer den regionale senterstrukturen. Se mer om rammene vedr. handel i regionalplanen i kap 7.2 under.

Den regionale handelsbestemmelsen gir rom for kommunal oppfølging gjennom kommuneplanen, blant annet når det gjelder dimensjonering og lokalisering av sentrene. Som et generelt dimensjonerende utgangspunkt angir bestemmelsen at det er behov for cirka 2m² handelsareal per innbygger. Dette må forstås som et gjennomsnitt målt med utgangspunkt i hele kommunen, som omfatter både lokalhandel, sentrumshandel og handel som skjer på tvers av de ulike senterområdene.

Stavanger kommune har i dag i overkant av 2m² handel per innbygger. Det kan stilles spørsmål ved om i hvilken grad denne typen «tommelfingerregler» egner seg som dimensjoneringsfaktor for sentra på et mer lokalt nivå.

I arealinnspill 34 fra Buøy Invest (kap 9) vises det til bl.a til at handelsdekningen på Hundvåg er sterkt underdimensjonert, med 0,8m² handelsareal per innbygger. Det kan stilles spørsmål ved om dette er å forstå som «underdimensjonering».

Ser vi på Tasta kommunedel er tilsvarende tall 0,6m² handelsareal per innbygger. Også andre områder innenfor kommunen har tilsvarende dekning. Forslagsstiller peker på deler av kommunen hvor det lokalt er over 2m² handelsareal per lokal innbygger. Dokumentasjonen drøfter for øvrig ikke spørsmålet ved i hvilken grad de nevnte sentrene attraherer kunder fra et omland utover området/kommunedelen.

Nærprinsippet, det som vi i Stavangers kommuneplan omtaler som «det kortreiste hverdagslivet», er et viktig hensyn i hvor handelen skal skje, og ved dimensjoneringen av denne. Samtidig er folks handlemønster sammensatt. Til dels handler folk også nær der de jobber, eller har andre gjøremål gjennom dagen.

Stavanger sentrum har en særrolle, som hovedsenter, og er innrettet mot å kunne betjene hele kommunen, både når det gjelder handel og ulike tjenester og service.

Macroendringer innenfor handelsbransjen de senere årene har vært store. Typiske stikkord innenfor trendene er netthandel, pickup-points, big boxes, med mere. Dette er tema som også er trukket fram i dokumentasjonen i arealinnspillet fra Buøy Invest AS. Kommunens utgangspunkt er at dette er store og viktige spørsmål, som først og fremst bør belyses og avgjøres på et mer overordnet kommunalt og regionalt nivå.

Det anbefales derfor at det, ved neste rullering av kommuneplanens arealdel, eventuelt som en egen sak, gjøres en større analyse om handel innenfor kommunen, alternativt kombinert med en analyse som ser på hele byregionen. Det siste bør i så fall skje i samarbeid med nabokommuner og fylkesmyndigheter. En handelsanalyse bør se på handelsmønstre og hvor og hvordan folk faktisk handler. Det bør også ses på i hvilken grad handelen i de ulike sentrene er knyttet til avgrensningene av kommunedelene, og om enkelte sentre i praksis betjener større deler av kommunen. Et slikt faktagrunnlag vil gi kommunen et bedre grunnlag for dimensjonering av handel i de enkelte sentre, og bedre forstå hvordan de lokale sentrene best mulig kan innrettes for å følge opp samfunnsmålene i kommuneplanen og regionalplanen.

Om sentrumsformålet i kommuneplanen:

For Stavanger sentrum er det ikke fastsatt m2-ramme for detaljhandel, slik at det i praksis er åpent for fri etablering av detaljhandel innenfor sentrum området. For alle de andre sentrene er det satt arealbegrensninger for detaljhandel i henhold til tabellen i bestemmelser og retningslinjer 2.5.2 i kommuneplanens arealdel.

Det er viktig å være oppmerksom på at den enkelte handelsramme, juridisk sett, ikke er knyttet opp til de enkelte bygninger eller eiendommer, men til selve arealet som er vist som sentrumsformål i kommuneplanens arealkart.

7.2 Mer om føringene i regionalplan Jæren og Søre Ryfylke

Regionalplan Jæren og søre Ryfylke gir føringer for senterstruktur og handel. Regional planbestemmelse om senterstruktur og handel er juridisk bindende, og skal følges opp i kommuneplanleggingen og arealplanleggingen.

Etter retningslinjene i regionalplanen skal «senterstruktur og sentrumsformål avgrenses og dimensjoneres i kommuneplanens arealdel i tråd med mål, strategiene og retningslinjene i regionalplanen. Avgrensning av sentrumsformål skal ta utgangspunkt i områder for lokalisering av handel og sikre en kompakt og gangvennlig form. I lokalsentre lokaliseres publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner for senterets nærmeste omland».

I tråd med regional handelsbestemmelse §5.3.11 er «nyetablering eller utvidelse av eksisterende varehandelsvirksomhet bare tillatt i områder avsatt til sentrumsformål, slik disse er lokalisert, dimensjonert og avgrenset i kommuneplans arealdel eller kommunedelplan.

Unntatt er bl.a. nærbutikk og nærservice: *Nærbutikk og nærservice på inntil 1250 m² bruksareal handel og inntil 500 m² bruksareal tjenesteyting kan etableres i eller i nær tilknytning til boligområder. Nærbutikk og nærservice er et tilbud til det lokale bomiljøet og bør ikke etableres hvis det vurderes å konkurrere med etablerte sentre. Kommunene kan definere mindre bruksareal for nærbutikk og nærservice.*

Retningslinje 5.3.12 om dimensjonering av handel sier: «*Det skal tilrettelegges for bruksareal til varehandelsvirksomhet i sentrene i samsvar med senterets handelsomland og nivå i senterstrukturen. Virksomhetsetableringer med areal under 1250 m² BRA utløser ikke krav om handelsanalyse*».



Figur 5 Senterstrukturen i Regionalplan for Jæren.

Dimensjonering av handel

Dimensjonering av handel bør ta utgangspunkt i:

- Forventet innbygger- og arbeidsplassvekst i kommuneplanperioden, og geografisk fordeling.
- Omland for det enkelte senter, avgrenset mot andre sentre. Hovedvekt på antall innbyggere, eventuelt med noe justering i forhold til arbeidsplasser eller turister.
- Forventninger om framtidig arealbehov for handel pr innbygger* innen moderne handel, og virkninger av netthandel.
- Kartlegge eksisterende og godkjent handelsareal
- Legge til rette for god lokal dekning av dagligvarer i alle sentre.
- Sentre på høyere nivå i senterstrukturen bør dimensjoneres for høyere dekning av utvalgshandel og annen handel i omlandet enn sentre på lavere nivå.

*Ca 2 m² pr innbygger pr 2012

Figur 6 Vurdering som dimensjonering av handel bør ta utgangspunkt i, hentet fra Regionalplan for Jæren.

For å sikre handelsbalanse totalt i kommunen skal beslutninger om økte handelsrammer avklares på kommuneplannivå slik at en ser helheten i konkurranseforholdene internt i kommunen. Dette er en omfattende oppgave som krever at det settes av ressurser. Handel bør være en sentral oppgave ved neste revisjon av arealdelen, da handelsnæringen har endres seg i løpet av det 10 året som har gått siden handel var tema i kommuneplanen i 2014. Oppgaven bør prioriteres i arbeidsprogrammet for planbehov i neste kommunestyreperiode, og nevnes i planprogrammet for kommuneplanarbeidet.

Da områder der en ønsker handel som hovedregel skal avsettes til sentrumsformål i kommuneplanen er dette et viktig virkemiddel for å styre handelen samlet sett i kommunen. En bør være restriktiv med hvor en tillater at dette arealformålet som også omfatter tjenesteyting og boligbygging brukes. En bør også være svært forsiktig med å tillate at arealformålet brukes utenfor den etablerte senterstrukturen.

8 Økte handelsrammer for Hundvåg kommunedelsenter

8.1 Kommunestyrets vedtak om utvidelse av handelsrammer i Hundvåg kommunedel

I forbindelse med 1. gangs behandling og høring av kommuneplanens arealdel i kommunestyret i juni 2022 ble det gjort et vedtak om at utvidelse av handelsrammer i Hundvåg kommunedel skal vurderes, [jf. protokoll](#) fra møte i kommunestyret 20.6.2022 sak 52/22, flertallsvedtakets pkt. 6:

Viser til oversendelsesforslag fremmet i sak 197/21. 9 I det videre arbeidet med kommuneplanen skal det vurderes om handelsrammene i Hundvåg kommunedelsenter kan utvides ved å innlemme kommunens eiendom i Krossen, og hvorvidt dette vil være tilstrekkelig for behovet i kommunedelen.

Administrasjonens informasjon og anbefalinger før kommunestyremøte

I tilleggsnotat til kommunestyret før første gangs behandling av kommuneplanens arealdel, ble det gitt følgende opplysninger om forslaget om økte handelsrammer for Hundvåg kommunedel:

«Handel har ikke vært et prioritert tema i denne kommuneplanrevisjonen, men temaet og de endringene som er vurdert og gjort er omtalt i planbeskrivelsen under kap. 4.7 om næringsutvikling. Side 43 i planbeskrivelsen står dette om handel i Hundvågkrossen:

I planprosessen har det også vært reist spørsmål om handelsrammer i andre sentre, bl.a at Hundvågkrossen bør få økte handelsrammer. Det er ikke lagt inn endrede handelsrammer her i planforslaget, da justering av handelsrammer må være utredet på kommunenivå for at en skal kunne ta stilling til konsekvensene av endringene.

Det anbefales at utvidelse av handelsrammene for Hundvåg og eventuelle andre sentra vurderes nærmere ved neste revisjon av kommuneplanen. Dersom det gjøres vedtak om endringer i handelsrammer og handelsareal ved Hundvåg senter nå, må det gjøres justeringer i planbestemmelser og planbeskrivelse. Det må også gjøres KU og ROS vurderinger før høring eller tillegghøring. Det kan også bli nødvendig med en oppdatert handelsanalyse.»

8.2 Handel i Hundvågkrossen og andre lokalsentra i kommunen

Handelsrammer for Hundvågkrossen i gjeldende arealdel:

Kommuneplanens arealdel og regionalplanen definerer Hundvåg som lokalsenter, og både i gjeldende kommuneplan og i forslag til ny arealdel er handelsrammene for Hundvåg kommunedelsenter i Hundvågkrossen maks 10 500m² BRA, se vedlegg 3 bestemmelser og retningslinjer pkt. 2.4.2, tabell handelsrammer. Det er sentrumsformålet vist i kommuneplanens arealdel og reguleringsplan som definerer avgrensingen av hvor detaljhandel kan finne sted i Hundvågkrossen.

Intensjonen med handelsrammene er at de skal bidra til tilstrekkelig handelsareal innenfor kommunen og balansere forholdet mellom sentrumshandel i Stavanger sentrum og behovet for lokal kortreist handel i den enkelte kommunedeler i kommunen. Veiledende dekningsgrad ifølge regionale myndigheter er 2m² handelsareal per innbygger.

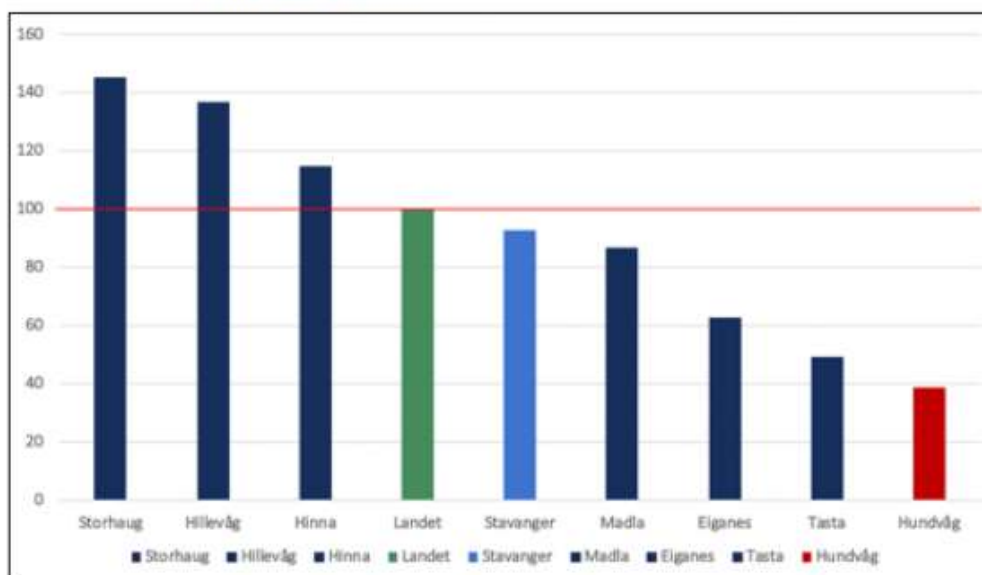
I dag ligger Hundvågkrossen på 0,8m² handelsareal BRA per innbygger, målt med utgangspunkt i kommunedelens befolkning, mens for eksempel for Tasta kommunedel er tallet 0,6m² BRA (Tastasenteret). Forus Øst og Jåttåvågen har et handelsareal på 0,45m² per innbygger, men her vil det bli en økning i handelsdekningen når allerede vedtatte sentrumsarealer blir realisert.

8.3 Status Hundvågkrossen

Området som er avsatt til sentrumsformål i både gjeldende og forslag til ny kommuneplan er omtrent 35 dekar. Noe av arealet nord i sentrum er i dag småhusbebyggelse, hvis man ikke regner med eneboligene er sentrumsarealet omtrent 24 dekar. Av dette eier Stavanger utvikling KF og Stavanger kommune et samlet areal på omtrent 5 dekar.

Basert på handelsanalysen Vista Analyse har utarbeidet for Buøy Invest, er underdekningen på Hundvåg 60%. Videre i analysen står det at Hundvåg har den laveste dekningsgraden blant de ulike kommunedelene i gamle Stavanger, etterfulgt av Tasta, Eiganes og Madla. De med høyest dekningsgrad er Storhaug, Hillevåg og Hinna. Det er flere faktorer som kan påvirke dekningsgraden, folks handlemønstre er sammensatt, for eksempel avstand til sentrum, hvilke tilbud som finnes, til dels handler folk nær de jobber eller har andre gjøremål i løpet av dagen. Et eksempel som viser dette er at både Tasta, Forus Øst, Jåttåvågen og Mariero lavere tillatt handelsareal per innbygger enn Hundvåg, mens på Tasta har de høyere dekningsgrad selv om de har lavere andel handelsareal per innbygger.

Figur 5-3 Dekningsgrad for bydelene i Stavanger, sammenliknet med snitt for hele kommunen. Inkl. drivstoff.



Kilde SSB/Vista Analyse

Figur 7 tabell hentet fra Vista Analyse sin handelsanalyse for Hundvåg.



Figur 8 Oransje skravur viser Stavanger utvikling og Stavanger kommune sine eiendommer i Hundvåg sentrum. Arealet er samlet om lag 5 dekar.



Figur 9 Utsnitt av reguleringsplan for Hundvåg sentrum godkjent i 2000.

Kommuneplanen tillater 10500m² BRA, i dag er det omtrent 6500m² BRA handel i Hundvåg sentrum. I tillegg utgjør noen tomme lokaler omlag 500m². Areal som er benyttet til tjenesteyting i sentrum er omlag 1300m². Samlet utgjør dette litt over 8000m² BRA potensielt mulig handelsareal innenfor dagens tilgjengelig bebyggelse i sentrums 1. etasjer.

Figur 3 viser at det er rom for utvikling av sentrum innenfor dagens sentrumsområde, sett hen til Stavanger

kommunes eiendom og den gamle bensinstasjonen. Stavanger utvikling har i [sin uttale](#) til kommuneplanens arealdel informert at de jobber med å utvikle kommunens eiendom i Hundvågkrossen, og har spilt inn behov for økte handelsrammer. De har allerede vært i kontakt med kommunens planavdeling for oppstart av detaljreguleringsplan.

8.4 Befolkningsutviklingen Hundvåg kommunedel

I dag bor det om lag 13 000 i Hundvåg bydel. Estimert befolkningsvekst for Hundvåg kommunedel viser en økning opp til om lag 15 000 innbyggere i løpet av 2040. Hundvågstunnellen ble åpnet 30. desember 2019. Det er nylig vedtatte reguleringsplaner både på Atlanteren, Husabøryggen og Engøy.



Figur 7 viser sammenhengen mellom boligbygging og befolkningsvekst fordelt på kommunedel. Kilde: SSB/Kompas/Stavanger kommune

Fordelt på kommunedel, viser figuren under befolkningen fordelt på kommunedel i 2020, og estimert befolkning i 2040 basert på befolkningsframskrivingene.



Figur 8 viser befolkningen fordelt på kommunedel i 2020, og estimert befolkning basert på befolkningsframskrivingene i 2040.

Den største befolkningsveksten de kommende 20 årene i Stavanger vil skje i kommunedelene Hinna, Madla, Hillevåg, Storhaug og Eiganes/Våland.

8.5 Oppsummering og konklusjoner

Kommunestyret ba om en vurdering om handelsrammene innenfor dagens sentrum kan utvides ved å innlemme kommunens eiendom i Krossen og hvorvidt dette vil være tilstrekkelig for behovet i kommunedelen. Det kan være gode grunner for å utvide rammene for handel i Hundvåg kommunedelsentrum, som i dag er på 10500m² BRA. Handelsrammene er fysisk lavere enn enkelte kommunesentra som Hillevåg, Madla og Mariero.

Det er et sterkt ønske om å øke handelsrammen. Hunvågstunellen er åpnet, og det er åpnet for utbygging på Atlanteren, Husabøryggen og Engøy. Vista Analyse har også vist at det er lav omsetning og en underdekning på handel i Hundvåg.

Det er viktig å styrke Hundvågekrossen som sentrum. Hundvåg har ikke et sentrum som fungerer optimalt som møteplass og handelssted for lokalbefolkningen. Det er viktig å gi gode føringer for et kortreist hverdagsliv. En økning i handelsramme kan dette bidra med en økt satsing på det sentrum som er der i dag. På den andre siden er handelsrammer et nullsumspill, gir man mer til enkelte kan det påvirke handelen et annet sted i kommunen. Sentrale vurderinger og spørsmål er:

- Er det noen av sentrene som i praksis har en mer bydekkende rolle?
- Sentrenes beliggenhet ift lokale tettheter og innbyggertall
- Sentrenes beliggenhet ift tilgjengelighet og de «store transportstrømmene»

Derfor vurderes det at det er behov for å se handelsrammene for hele kommunen før man utvider handelsrammene på Hundvåg. Da det fremdeles er rom for å utvide handelsarealet i dagens sentrum, bør man vente med en utvidelse før man kan vurdere handelsstrukturen i kommunen samlet. En slik helhetlig vurdering av handel for hele kommunen, bør også ta for seg tema som sentrumsutvikling og nye handelstrender, ved neste revisjon av kommuneplanen. Fram til neste revisjon er det fremdeles rom for videre utvikling innenfor dagens sentrumsformål og dagens handelsrammer på Hundvåg.

9 Arealinnspill 35 Bangarvågen, Buøy Invest AS

9.1 Kommunestyrets vedtak om å ta innspillet inn i arealdelen

I forbindelse med 1. gangs behandling og høring av kommuneplanens arealdel i kommunestyret i juni 2022 ble det gjort vedtak om å vurdere flere tidligere innspill som falt ut av grovsorteringen på nytt. Innspillet fra Buøy Invest AS om sentrumsutvikling og deling av sentrumsfunksjoner med Hundvågkrossen er et av disse innspillene, jf. protokoll fra møte i kommunestyret 20.6.2022 sak 52/22: [Politiske møter - Møter - Stavanger kommunestyre \(20.06.2022\) \(360online.com\)](#).

Flertallsvedtak for innspill nr. 35: Tas med i KPA

I innspillet ber Buøy Invest AS om at en vurderer muligheter for handel i område avsatt til næring med hensynsone omforming (H820) i gjeldende kommuneplan. Som en del av innspillet foreligger det en handelsanalyse som peker på underdekning av handelsareal i Hundvåg kommunedel. I innspilles foreslås bl.a en deling av sentrums- og handelsfunksjoner med kommunedelsenteret i Hundvågkrossen.



Figur: Gjeldende kommuneplan for området

Buøy Invest AS har samtidig med innspillet fremmet detaljreguleringsplan for byggevareutsalg og dagligvarehandel, som ble vedtatt i samme møte i kommunestyret 20. juni 2022, se mer info om dette under. I tillegg peker Buøy Invest AS og handelsanalysen på muligheter for transformasjon og bygging av boligbygging og aktiviteter i området nord for denne planen. Boligspørsmålet ble drøftet og avvist i sist kommuneplanprosess i 2019 av hensyn til industrivirksomheten Rosenberg.

For å sikre handelsbalanse totalt i kommunen skal beslutninger om økte handelsrammer avklares på kommuneplannivå slik at en ser helhetlig på behov og konkurranseforhold internt i kommunen. Nye områder hvor det vedtas etablert handel skal vises som sentrumsformål i kommuneplanen. Slik som omtalt i kap. 7 og 8 over har handel ikke vært tema i denne revisjonen av kommuneplanen, men det er foreslått å justere bestemmelse 2.4.7 om nærhandel og nærservice.

Innspillet fra Buøy Invest tar utgangspunkt i gjeldende kommuneplanbestemmelser. Dersom ny arealdel vedtas slik som foreslått vil dette kunne åpne opp for en ny vurdering av ønsket om å etablere en dagligvarebutikk og nærservice i tråd med bestemmelser 2.4.7 utenfor arealer avsatt til sentrumsformål i kommunedelsenteret.

Forslag til ny kommuneplanbestemmelse 2.4.7 sier følgende om nærbutikk og nærservice:

Nærbutikker (med dagligvareprofil) og nærservice på inntil 1250 m² bruksareal handel og inntil 500 m² bruksareal tjenesteyting kan etableres i eller i nær tilknytning til boligområder utenfor definerte senterområder. Nærbutikk og nærservice er et tilbud til det lokale bomiljøet og bør ikke etableres hvis det vurderes å konkurrere med etablerte sentre.

9.2 Detaljreguleringsplan fremmet samtidig med innspillet til arealdelen

Parallelt med innspillet til arealdelen har det pågått et reguleringsplanarbeid for samme område som var til sluttbehandling i møte i [kommunestyret 20.6.2022, sak 57/22](#) Plan 2724 - Detaljreguleringsplan for en del av Buøy næringsområde. Dagligvarebutikk og detaljhandel var ikke en del planforslaget som ble lagt fram til sluttbehandlingen grunnet innsigelser til planforslaget, som ble løst i etterkart. Se plankartet under.



Figur: Vedtatt detaljreguleringsplan for del av Buøy næringsområde

I det nye plankartet er den vedtatte reguleringsplanen nå tatt inn i kommuneplanens arealdel. Da kombinasjonsmulighetene på reguleringsplannivå er mer detaljerte enn på kommuneplannivå er område der det tidligere var hensynsone omforming nå vist som kombinert formål i kommuneplanen. Det er samtidig tatt inn en ny bestemmelse for området under bestemmelser for kombinerte formål 2.13 som sier at det ikke kan etableres boliger og publikumsrettet tjenesteyting innen området.

Forslaget om dagligvaretilbud ble vurdert og avvist også ved sist kommuneplanprosess og innspillet ble avvist i grovsorteringssaken. Forslaget om dagligvaretilbud er også utfordrende i forhold til gjeldende detaljreguleringsplan som ble godkjent og vedtatt kommunestyremøte 20.6.2022.

Et viktig moment å vurdere videre er om det er ønskelig med detaljhandel eller en utvidelse av Hundvåg sentrum i Bangarvågen. Tillatelse til detaljhandel og dagligvarebutikk her vil med stor sannsynlighet svekke eksisterende Hundvåg senter. Med store veianlegg rundt vil en etablering her også medføre bilbasert detaljhandel.

9.3 Oppsummering og konklusjoner

I innspillet og i den vedlagte handelsanalysen pekes det på at Hundvåg har underdekning av handelstilbud og at det er behov for en styrking av sentrumsfunksjoner og tilbud både i Hundvågskrossen og tilliggende

områder i Galeivågen og mot Buøy. Innspillet peker på behov for økte handelsrammer og ber samtidig om at det vurderes en todelt sentrumsutvikling der noe handel og sentrumsfunksjoner legges til områdene ved Bangarvågen.

Utfordringen er hvilke konsekvenser dette vil gi for etablert handel i kommunen totalt sett, og for videre utviklingsmuligheter i Hundvågkrossen. Spørsmålet krever grundige vurderinger og planavklaringer med konsekvensutredning. Selv om den vedlagte handelsanalysen peker på manglende handelsdekning og utviklingsmuligheter er analysen farget av ønsket om å etablere handel på den konkrete tomten med rimelig stor avstand til eksisterende lokalsenter. Handelsanalysen vurderer ikke grundig nok hvilke konsekvenser handelsetableringer her vil få for eksisterende handel i kommunedelen og i resten av kommunen.

I planforslaget videreføres mulighetene for transformasjon av næringsområde, og samtidig er kravet om at det skal være 800 m mellom dagligvarebutikker tatt ut og erstattet med tilsvarende regelverket for nærbutikk og nærservice som i regionalplanen. Dette åpner mulighetene for en ny vurdering av om det kan etableres en ny dagligvarebutikk som en del av videre transformasjon og utvikling i Bangarvågen.

Spørsmålet om videre utvikling av sentrumsfunksjoner og tilbud i Hundvågkrossen, Galeivågen og områdene mot Buøy bør vurderes nærmere og avklares i egne planprosesser. Det finnes flere vedtatte reguleringsplaner i området, men det kan være behov for prosesser og tiltak som sikrer en helhetlig tilnærming og gjennomføring. I slike prosesser kan det være aktuelt med samarbeid mellom kommunen og andre parter med eierinteresser.

10 Arealinnspill 21 Kvernevikveien Invest AS

10.1 Kommunestyrets vedtak om innspill 21

I forbindelse med 1. gangs behandling og høring av kommuneplanens arealdel i kommunestyret i juni 2022 ble det gjort vedtak om å vurdere flere tidligere innspill som falt ut av grovsorteringen på nytt. Innspillet fra Kvernevikveien Invest AS om muligheter for handels- og sentrumsfunksjoner i område avsatt til boligformål er et av disse innspillene, jf. protokoll fra møte i kommunestyret 20.6.2022 sak 52/22: [Politiske møter - Møter - Stavanger kommunestyre \(20.06.2022\) \(360online.com\)](#).

Flertallsvedtak for innspill nr. 21: Tas med i KPA

I innspillet som gjelder del av felt B1 i områderegulering, plan 2326 ber forslagstiller om endret arealformål til dagligvarebutikk og helsehus. Felt B1 er i dag avsatt til boligformål både i gjeldende kommuneplan og i områdereguleringsplanen.

Administrasjonen informerte om følgende i forkant av kommunestyrebehandlingen:

I tilleggsnotat i forkant av kommunestyremøte 20.6.22 ble det gitt følgende informasjon og råd vedr. forslaget om å ta innspillet fra Kvernevikveien Invest AS med i kommuneplanens arealdel:

*Det vises til tidligere anbefalinger og innhold i vedlegg 14, kap 2.3.8 s. 46 der det står følgende:
For området som ligger på vestsiden av Kvernevikveien er det avsatt arealer for nytt lokalsenter, som også er blitt fulgt opp av en egen reguleringsplan, plan 2512P. Arealene som er avsatt for senterformålet anses som tilstrekkelig for behovet i nærområdene. Ved etablering av butikk og helsehus på østsiden av hovedveien, som forslaget ønsker, vil føre til at nærservice blir liggende på hver side av denne hovedveien. En etablering, som forslaget viser til, vil dessuten redusere boligkapasiteten innenfor utbyggingsområdet på Nore Sunde.*

Kommunens vurdering er at det ikke er behov for den utvidede kapasiteten som vil bli resultatet av en gjennomføring av forslaget. Det er heller ikke ønskelig å spre sentervirksomhet på begge sider av Kvernevikveien.

Når det gjelder hensynet til konkurransen mellom ulike dagligvare aktører, legges det til grunn at det vil bli etablert dagligvarebutikk i lokalsenteret på andre siden av veien. Konkurransespektet bør være ivare tatt ved at det også er en dagligvarebutikk i dag i Sundekrossen.

Samtidig med innspillet til kommuneplanen er fremmet et planinitiativ og det ble varslet planoppstart for Plan 2768, Nore Sunde, delfelt B1 våren 2021. Dersom det er ønskelig med nye grep for senterområde og utvidede muligheter for handel bør det gjennomføres handelsanalyse før endringer event. tas inn i ny arealdel. En endring av rammene for handel krever også KU og ROS før arealdelen kan legges på høring. Det kan være aktuelt å høre dette som en del av tillegghøringen eller første høring.

Med bakgrunn i kommunestyrets flertallsvedtak har en nå lagt inn kombinert formål med muligheter for handels og servicetilbud i område B1 i tråd med det forslaget som ligger i tidligere planinitiativ fra forslagstiller Kvernevikveien Invest AS. Jf. sak behandlet i Utvalg for by- og samfunnsutvikling 25.03.2021 [Politiske møter - Møter - Utvalg for by- og samfunnsutvikling \(25.03.2021\) - fjernmøte \(360online.com\)](#). Planoppstart ble varslet for Plan 2768, Nore Sunde, delfelt B1 våren 2021. Det er foreløpig ikke mottatt noe planforslag.

10.2 Oppsummering og konklusjoner

I tråd med vedtaket i kommunestyrets møte 20.06.22 tas arealinnspillet fra Kvernevikveien Invest AS, om endring av arealformål for Nordre del av Nore Sunde med i planforslaget for tilleggshøringen. Det aktuelle området endres fra "boligformål" til "kombinert bebyggelse og anleggsformål". Arealendringen gjelder for del av delfelt B1 i reguleringsplan 2326. Hele delfelt B1 er på 9100m². Området som omfattes av omdisponeringen utgjør 5000m² av delfeltet. Resterende arealer av delfeltet utgjør 4100m² og videreføres som rent boligformål, i tråd med gjeldende plan. Se kartutsnitt under.

Endringsforslaget er beskrevet nærmere i KU og ROS som følger tilleggshøringen.



Figur: Utsnitt av kommuneplanens arealdel 2023-2040 ved Kverntorget og Kvernevikveien

Selv om en med bakgrunn i kommunestyrets flertallsvedtak har lagt inn muligheter for handels- og servicetilbud i område B1 må de konkrete mulighetene og detaljene i dette avklares nærmere gjennom en videre behandling av detaljreguleringsplanen som er varslet.

I uttale fra Rogaland fylkeskommune til 1. gangs behandling av kommuneplanens arealdel sies det bl.a følgende om denne endringen:

Viktige vurderingstema er trafikk- og trafiksikkerhetshensyn knyttet til fylkesveinettet, herunder rekkefølgekrav og at lokalsenterfunksjoner legges utenfor det avgrensa senterområde, delt i to av fylkesveien.

11 Arealinnspill nr. 4 Domkirkens sykehjem

11.1 Kommunestyrets vedtak om å ta innspillet inn i arealdelen

I forbindelse med 1. gangs behandling og høring av kommuneplanens arealdel i kommunestyret i juni 2022 ble det gjort vedtak om å vurdere innspill som administrasjonen har foreslått å avvise. Innspillet vedr. Domkirkens sykehjem om endring fra offentlig og privat tjenesteyting til boligformål er et av disse innspillene, jf. protokoll fra møte i kommunestyret 20.6.2022 sak 52/22: [Politiske møter - Møter - Stavanger kommunestyre \(20.06.2022\) \(360online.com\)](#).

Flertallsvedtak for innspill nr. 4: Tas med i KPA

Forslagsstiller ønsker området omdisponert til boligformål. Arealene har tidligere vært i bruk som Domkirkens sykehjem. Denne driften er nå avviklet.

Administrasjonens tidligere råd og vurderinger:

Innspillet var et av de innspillene som gikk videre i grovsorteringssaken i desember 2021 og som ble vurdert nærmere fram mot samlet planforslag lagt frem for politisk behandling i juni 2022. Etter at innspillet ble fremmet av Stiftelsen for Domkirkens sykehjem i 2020 har eiendommen skiftet eier. Det er avklart med nåværende eier NMS Eiendom at de ønsker videre behandling av innspillet i tråd med forslaget fra tidligere eier.

Bakgrunnen for at administrasjonen anbefalte å avvise innspillet ved framleggelse av samlet planforslag i mai og juni 2022 er at det samlede behovet for offentlige arealer bør vurderes nærmere, og at det er store arealreserver for boligformål i gjeldende kommuneplan. De planene som så langt er lansert for bruk av eiendommen indikerer også en bruk der arealformålet offentlig og privat tjenesteyting passer bedre enn boligformål.

I vedlegg 14 Arealendringer og innspill til arealdelen kap 2.3.3 s. 41 der det ble anbefalt å videreføre arealformålet offentlig og privat tjenesteyting det står følgende om innspillet:

Forslaget ønsker endring av formål til bolig. Utover det, gir ikke forslaget noen mer utfyllende informasjon om hvordan arealet tenkes benyttet. I en framtidig vurdering av bruken av området, er det flere forhold som bør belyses nærmere. Blant annet hvilke muligheter for ombruk av eksisterende bygningsmasse som er realistisk. Nærheten til den tidligere «bispeboligen» med hageanlegg, er også et hensyn som må nærmere utredes ved endret bruk innenfor sykehjemsområdet. En eventuell endring av arealformål krever KU og ROS før arealdelen kan legges på høring. Det kan være aktuelt å høre dette som en del av tillegghøringen eller første høring.

11.2 Behovet for offentlige arealer

Det offentlige arealbehovet er vurdert i arbeidet med ny arealdel. I planbeskrivelsen kapittel 4.9 og delrapport offentlige arealbehov viser de vurderingene som er gjort knyttet til dette temaet i planarbeidet. Det er behov for å arbeide mer grundig med problemstillinger knyttet til temaet offentlige arealbehov i senere revisjoner av kommuneplanen og annet planarbeid.

Det er viktig å tenke langsiktig og sørge for at kommunen har tilstrekkelig med arealreserver til skoler, barnehager, sykehjem og andre offentlige tjenester i hver kommuneplanperiode. I forslaget til ny kommuneplanen er det nå tatt inn bestemmelser som skal sikre at behovet for arealer avsatt til offentlige

tjenester blir vurdert i alle plansaker. Et viktig prinsipp i arealplanleggingen er at det skal være samsvar mellom boligbyggingen i et område og arealer avsatt til sosial infrastruktur.

11.3 Oppsummering og konklusjoner

I tråd med vedtaket i kommunestyrets møte 20.06.22 tas arealinnspillet om endring av arealformål for området ved det tidligere Domkirkens sykehjem med i det videre planarbeidet. I planforslaget for tilleggshøringen er det aktuelle arealet endret fra "offentlig eller privat tjenesteyting" til "boligformål". Arealendringen utgjør et areal på cirka 4950 m² og omfattes av eiendommene gbnr. 58/210 og 58/2151. Se kartet under.



Figur: Utsnitt av kommuneplanens arealdel 2023-2040 ved Domkirkens sykehjem

Endringsforslaget er beskrevet nærmere i KU og ROS som følger tilleggshøringen.

12 Arealinnspill 8 boliger Ullandhaug

12.1 Kommunestyrets vedtak om å ta innspillet inn i arealdelen

I forbindelse med 1. gangs behandling og høring av kommuneplanens arealdel i kommunestyret i juni 2022 ble det gjort vedtak om å vurdere flere tidligere innspill som falt ut av grovsorteringen på nytt. Innspill 8 om endring av arealformålet offentlig og privat tjenesteyting til bolig er et av disse innspillene, jf. protokoll fra møte i kommunestyret 20.6.2022 sak 52/22: [Politiske møter - Møter - Stavanger kommunestyre \(20.06.2022\) \(360online.com\)](#).

Flertallsvedtak for innspill nr. 8: Tas med i KPA

I sak om grovsortering av arealinnspill anbefalte administrasjonen å avvise innspillet da det ikke var i samsvar med arealstrategien og i strid med nylig vedtatt områdeplan for Ullandhaug og behovet for å sikre arealer for universitetsformål på Ullandhaug på lang sikt. Stavanger kommune har også store arealreserver for boligformål. Det ble likevel gjort vedtak om at innspillet skulle vurderes nærmere fram mot endelig planforslag.

Ved framleggelse av samlet plan for politisk behandling i mai og juni anbefalte administrasjonen igjen å avvise innspillet.

12.2 Områderegeringsplan for Ullandhaug

Bakgrunnen for anbefalingen om å avvise innspillet for andre gang ved samlet planforslag har samme begrunnelse som tidligere. Dette er omtalt nærmere i vedlegg 14 Arealendringer og innspill til arealdelen kap 2.2.4 s. 27 der det står følgende:

Arealet som det ønskes endring for inngår som del av den relativt nye områderegeringen for universitetsområdet, plan 2510. Gjennom årene har det ved flere anledninger vært fremmet ønsker om å kunne bygge boliger innenfor deler av universitetsområdet. Områdene som i dag er definert som universitetsområdet ble fastlagt allerede på 1960-tallet. I alle år, fram til i dag, har det gjennomgående vært en klar politikk, både i kommunestyret og i styret for Universitetsfondet, på at det ikke skal etableres boliger innenfor universitetsområdet. Dette ble også lagt til grunn for områderegeringen som ble vedtatt i 2017. Det er kun blitt tillatt oppført studentboliger i regi av samskipnaden, innenfor området. Disse er blitt tillatt oppført innenfor områder som er disponert som «offentlig eller privat tjenesteyting». Hoveddelen av universitetsområdet ligger innenfor Stavanger kommune. Størstedelen av arealene benyttes i dag av universitetet, kunnskapsparken og det nye sykehuset. Etter at det nye sykehuset blir tatt i bruk i 2024, er ubebygde restarealer innenfor området vesentlig redusert. Arealdisponeringen innenfor universitetsområdet har hele tiden hatt et langsiktig perspektiv, og at det skal være kapasitet også for framtidig vekst og utvidelser av universitet.

I uttale til planforslaget skriver Rogaland fylkeskommune dette om innspill 8 (vedtatt i fylkesutvalget 18.10.2022):

Området er en del av universitetsområde og ligger på begge sider av Kristine Bonnevis vei. Området har offentlig eller privat tjenesteyting i dag og foreslås omdisponert til boligformål. Viktig tema er om omdisponeringen vil være i konflikt med den langsiktige strategiske tilrettelegging av arealer for å utvikle universitetsområde. Tilsvarende initiativ er tatt i Soladelen av universitetsområde og begge områder inngår i den relativt ferske områdeplanen for universitetsområde. Helhetlig planlegging, adkomstforhold, hensyn til myke trafikanter og støyforhold er blant planelementene som berøres.

12.3 Oppsummering og konklusjoner

I tråd med vedtaket i kommunestyrets møte 20.06.22 tas innspillet om endring av arealformål for dette område på Ullandhaug, som ligger innenfor planområdet for områderegulering på Ullandhaug, med i planforslaget for tilleggshøringen. Det aktuelle området endres fra "offentlig eller privat tjenesteyting" til "boligformål". Arealendringen gjelder for del av eiendommen gbnr. 24/28 som ligger vest for Kristine Bonnevis vei og som i dag er regulert til "offentlig eller privat tjenesteyting" i gjeldende kommuneplan. Arealet på området som endres er på cirka 24350 m². Se kartet under



Figur: Utsnitt av kommuneplanens arealdel 2023-2040 Ullandhaug

Endringsforslaget er beskrevet nærmere i KU og ROS som følger tilleggshøringen.

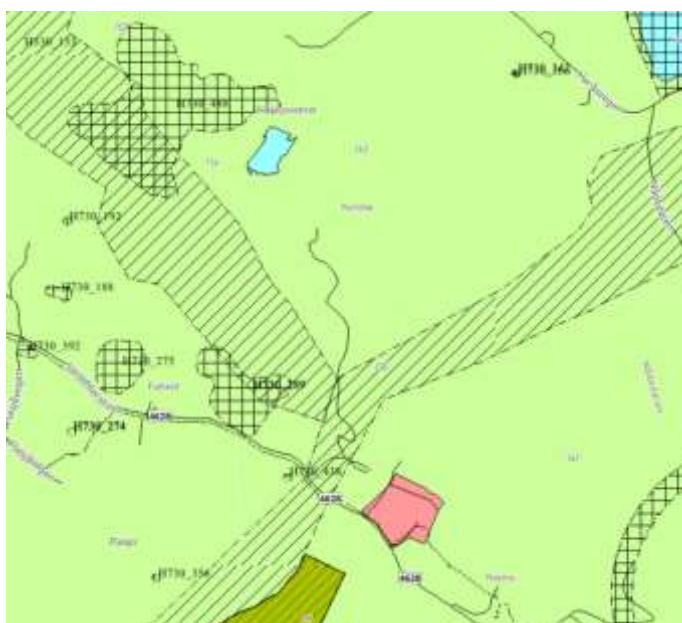
13 Arealinnspill 68 Falkasete hytter

13.1 Kommunestyrets vedtak om landbrukshytter på Falkasete på Finnøy

I forbindelse med 1. gangs behandling og høring av kommuneplanens arealdel i kommunestyret i juni 2022 ble det gjort vedtak om å vurdere innspill som administrasjonen har foreslått å avvise. Innspill 68 Falkasete Hytter er et av disse innspillene, jf. protokoll fra møte i kommunestyret 20.6.2022 [sak 52/22](#), der det ble vedtatt at arealinnspill om hytter på Falkasete på Finnøy skulle tas med i kommuneplanens arealdel.

13.2 Beskrivelse av arealinnspillet

Forslagsstiller ønsker å sette av 9,5 dekar av eiendommen til [«landbrukshytter» på festepunkt](#), med en salg- og tilbakeleiemodell hvor man blir pålagt å leie tilbake arealet oppå taket til beite og arealet rundt skal brukes til beite. Med en felles parkeringsplass i utkanten av området.



Figur 1 KPA som har vært på høring.



Figur 2 Ønsket område for landbrukshytter.

13.3 Administrasjonens tidligere vurderinger av arealinnspillet

Arealinnspillet ble av administrasjonen avvist i grovsorteringen av hensyn til jordvern, landbruk og ventelig kryssende bruksinteresser med landbruk.

I vedlegg 14 til kommuneplanens arealdel er arealinnspillet vurdert under kap. 2.3.15 s. 54, hvor det står: «Forslaget er et forsøk på miljøvennlig og lite inngripende hytteutvikling. Området ligger i dag i kjerneområde landbruk i gjeldende kommuneplan. Det foreligger konfliktpotensiale mellom bruk til jordbruk og hytteturisme. Området ligger i et sammenhengende landbruksområde og brukes i dag til beite. Forslaget vurderes å være i konflikt med jordvernhensynet. Etablering vil medføre økt trafikk og det kan være behov for forbedret vei til området. Selv om forslaget er et forsøk på miljøvennlig hyttebygging kan etableringen bidra til privatisering og redusert opplevelse av sammenhengende naturområder. Det anbefales å avvise innspillet.»

13.4 Innspill som har kommet til arealforslaget under første gangs høring av KPA

I uttalen fra Rogaland fylkeskommune behandlet i fylkesutvalget 18.10.2022 har de valgt å kommentere endringsforslagene som kommer på høring. De påpeker at jordvern, landskapshensyn og fragmentering av sammenhengende landbruksområder er sentrale vurderingstema i den kommende tilleggshøringen. Statens vegvesen har også valgt å kommentere arealforslaget i sin uttale 12.09.2022, hvor de kommer med faglige råd om at dersom tiltaket blir realisert må man utbedre tilkomstvei og avkjørsel iht. gjeldende vegnormal.

13.5 Oppsummering og konklusjoner

Innspillet har en detaljert beskrivelse med ønsker om blant annet tilbakeleie, utforming og festepunkt som er for detaljert til å avklare på kommuneplannivå. Vi kommenterer derfor ikke dette ytterligere.

På kommuneplannivå er det arealbruken som skal vurderes. I dette tilfelle er det mest nærliggende arealformålet utfra ønsket beskrivelse fritids- og turistformål. Formålet beskrives som en bestemt type næringsbebyggelse i forbindelse med turisme, der utleiehytter og fritidsboliger drives i en kommersiell sammenheng.

I tråd med kommunestyrets vedtak tas arealinnspillet på 9,5 dekar inn som fritids- og turistformål i forslag til ny arealdel. Se kartet og flyfoto under.



Figur: Utsnitt av kommuneplanens arealdel 2023-2040 Falkasete, Finnøy



Figur: Flyfoto over området på Finnøy

Endringsforslaget er beskrevet nærmere i KU og ROS som følger tilleggshøringen.

14 Administrative forslag til justeringer og endringer

Følgende administrative forslag til justeringer og endringer legges på tilleggshøring:

- Endring fra arealformål til hensynsone Utstein Kloster hotell
- Justerte bestemmelser bl.a om plankrav, andre føringer, skilt og reklame
- Mindre justeringer i plankart og plandokumenter

Administrativt anbefalte endringene i tilleggshøringen legges fram nå slik at de kan høres og avklares tidligst mulig i planprosessen. En av de endringene som foreslås legges fram som et alternativ 2, der det tidligere politisk godkjente høringsforslaget er alternativ 1.

De administrativt foreslåtte endringene og justeringene forutsetter godkjenning i politisk sak på nyåret 2023 da alle høringsinnspill både fra hovedhøringen og tilleggshøringen vil bli lagt fram samlet.

14.1 Fra arealformål til hensynsone Utstein Kloster hotell

Alternativ 1:

Arealendring fra LNF til bebyggelse og anlegg for å sikre utvidelsesarealer for hotellet

I forslaget til 1. gangs høring er området vest Utstein Kloster hotell foreslått til bebyggelse og anlegg. Det foreligger nå innsigelser til denne arealendringen både fra Statsforvalteren i Rogaland og fra Rogaland fylkeskommune. Bakgrunnen for innsigelsene er jordvern hensyn og at dyrka mark på 9 da foreslås omdisponert til utbyggingsformål.

Statsforvalteren peker i sin uttale på at saken kan få en mulig løsning dersom omdisponert areal reduseres noe. Kartet under viser det politiske godkjente forslaget.



Figur: Utdrag av plankartet 1. gangs høring

Alternativ 2:**Administrativt justert forslag om hensynsone H710 for Utstein kloster hotell**

Med bakgrunn i at saken kan løses ved at en mindre del av arealet omdisponeres foreslår administrasjonen å høre et alternativt forslag i tilleggshøringen, men som likevel sikrer utvidelsesarealer for hotellet. Ved å høre dette alternativet nå er det mulig en slipper å mekle om en løsning i saken senere.

Løsning innebærer at en avsetter et mindre landbruksareal til utbygging og at en velger å vise mulig utvidelsesarealet med hensynsone. Det krever avklaringer og detaljerte vurderinger å finne de optimale arealene, og dette kan løses bedre gjennom en detaljreguleringsplanprosess. Som et alternativ til arealformålet bebyggelse og anlegg viser nå plankartet til tilleggshøringen hensynsone H710 båndlegging i påvente av planlegging etter PBL eller andre lover over en redusert del av området. Se kartutsnitt under. Det er også utformet en bestemmelse 3.13.4 som sier at planavklaring videre skal skje i reguleringsplan.

Kommunalutvalget som styringsgruppe avgjør hvilket av de to alternativene de vil videreføre eller gå til mekling på i politisk sak på nyåret 2023.



Figur: Utdrag av plankartet tilleggshøring høst 2022

14.2 Justerte bestemmelser om plankrav, andre føringer, skilt og reklame

Når nye saker og arealinnspill er tatt inn i arealdelen til tilleggshøringen er det også nødvendig med justeringer i bestemmelser og retningslinjer. Administrativt har en sett behov for justeringer og endringer som gir tydeligere føringer etter at planforslaget ble lagt frem for politisk behandling våren 2022.

Noen justeringer er også gjort grunnet nye vedtatte reguleringsplaner som er tatt inn i plankartet, og som bør få en supplerende bestemmelse.

Bestemmelser og retningslinjer 1.1 om plankrav og andre føringer:

Plankrav for Judaberg

Hvilket planbehov som kan gi gode og helhetlige føringer for videre utvikling av Judaberg kommunedelsenter diskuteres bl.a i forbindelse med det pågående planarbeid for hovedveisystemet gjennom Judaberg. En har sett at kravet om områdereguleringsplan for Judaberg som er listet opp i bestemmelse 1.1.2 sammen med andre områdeplaner kan ha noe uheldige virkninger. I denne bestemmelsen står det at skal foreligge områderegulering før detaljregulering for utbyggingsområder. En slik bestemmelse kan gjøre viktige planavklaringer og utviklingsprosjekter i Judaberg avhengig av at det foreligger en områdereguleringsplan. Da ordlyden i gjeldende kommuneplan nyanserer plankravet mer enn forslaget til 1. gangs høring er følgende ordlyd i gjeldende kommuneplan for Finnøy tatt inn igjen som ny bestemmelser 1.1.3 i bestemmelser og retningslinjer til tilleggshøringen:

- 1.1.3: Det skal utarbeides områdereguleringsplan eller en plan der en ser arealbruken i sammenheng for Judaberg sentrum. Planen skal fastsette rammer for videre stedsutvikling, handel, boligbygging, klimatilpasning og overvannshåndtering m.m.

Et mindre omfattende alternativ til områdereguleringsplan er å lage en stedsanalyse for Judaberg som viser mulighetsrommet. Det kan også være aktuelt å rydde i planlagene og se mer helhetlig på Judabergområdet i neste kommuneplanprosess. Dette er spørsmål en bør ta stilling til ved fastsetting av arbeidsprogrammet for planoppgaver som skal gjennomføres i neste kommunestyreperiode.

Skinnegående til Ullandhaug, Forus og flyplassen:

Kommunestyrets vedtak om en bestemmelser vedr. skinnegående tilbud til Ullandhaug, Forus og flyplassen er tatt inn i planforslaget og er omtalt nærmere i kapittel 3 i dette dokumentet. Med bakgrunn i vedtaket er det tatt inn følgende ny bestemmelse 1.1.6 i bestemmelsene til tilleggshøringen:

- 1.1.6: Det skal igangsettes et arbeid med en kommunedelpen for et hurtiggående skinnegående kollektivtilbud til Ullandhaug, Forus og Stavanger lufthavn, Sola. Arbeidet omfatter utredninger og avklaringer av mulige traseer og konsept, og hvordan disse kan knyttes til etablerte og planlagte transportsystem. Avklaringer og arbeider gjøres i samarbeid med fylkeskommunen og nabokommuner. Aktuelle arealer i Stavanger kommune sikres med hensynssone H710 i senere revisjoner av kommuneplanens arealdel.

Bestemmelser og retningslinjer 1.4 for bysoner, gjennomføringsområder og delområder:

Bestemmelsene her er relevante i forhold til tilleggsbestillingen om kvalitet og utnyttelsesgrad som er omtalt nærmere i kapittel 4 i dette dokumentet. Da en de siste årene har mottatt innsigelser vedr. utnyttingsgrad i to utbyggingsområder der det foreligger nyere områdereguleringsplaner ser en administrativt at det er behov for å tydeliggjøre at føringene i disse planene gjelder foran retningslinjene om utnyttingsgrad i kommuneplanen. Det foreslås derfor en ny bestemmelse 1.4.2 under dette kapittelet med følgende ordlyd:

- 1.4.2 Grad av utnytting vedtatt i områdereguleringsplaner vedtatt etter 1.1.2014 gjelder foran nyere vedtatte føringer om grad av utnytting gitt i regionalplan eller kommuneplan.

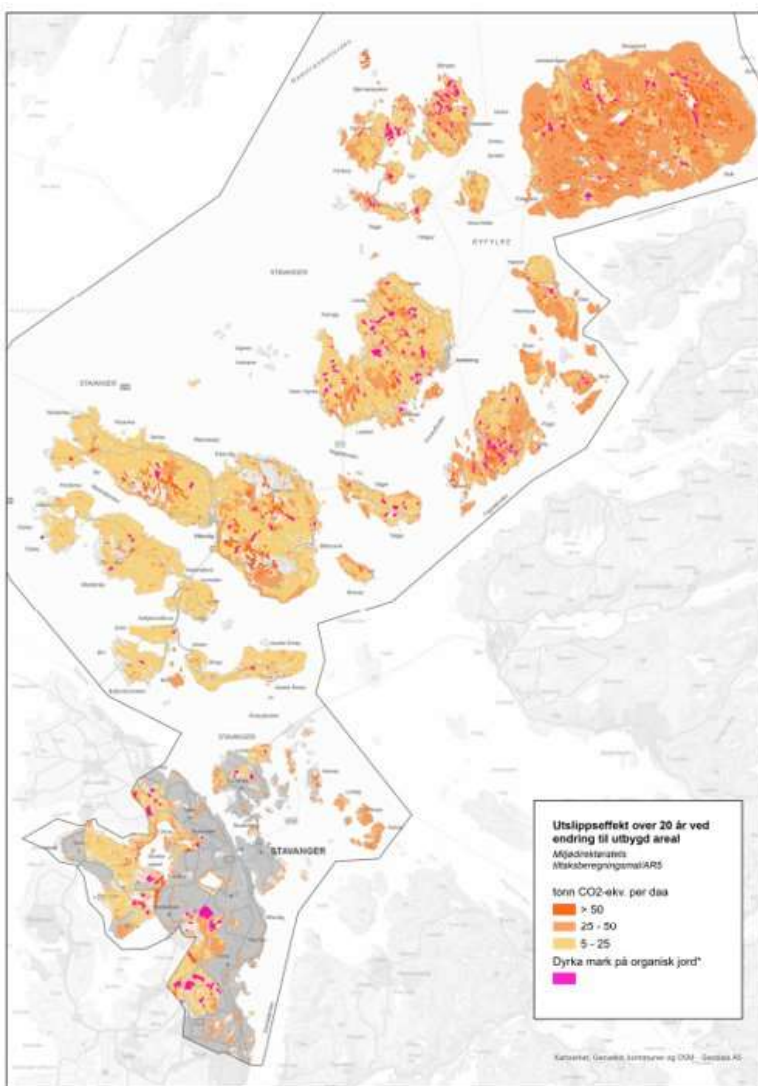
En har også sett behov for å supplere retningslinje 1.4.1 med følgende ordlyd om at stedsanalyser gir føringer for arealutnyttelse/grad av utnytting:

Retningslinjer om utnyttingsgrad i bysoner og gjennomføringsområder:

1.4.1 Stedsanalyser gir føringer for arealutnyttelse ved utarbeiding av nye reguleringsplaner. Ved regulering av utbyggingsprosjekter med minst 10 boenheter, eller med mer enn 1000 m² BRA, bør utnyttelsesgrad være i tråd med anbefalinger vist i tabell 1.

Bestemmelser og retningslinjer 1.7 om naturmangfold, blågrønne strukturer, trær og arealnøytralitet for naturverdier

Til retningslinje 1.7.3 om karbonrike arealer er det lagt ved et oppdatert og forbedret illustrasjonskart for karbonrike arealer, se kartet under.



Forklaringer til kartet: Rosa areal er dyrka mark på organisk jord. Ifht metodikk fra IPCC gir disse arealene store utslipp pga mineraliserig av organisk materiale og utslipp av kortlivede klimagasser fra grøftesystem. Jorda sitt næringsinnhold og graden av jordbearbeiding har likevel mye å si for om denne typen areal vil ha netto opptak eller utslipp av karbon. Vi har derfor valgt å gi denne typen areal en egen fargekode inntil vi har bedre kunnskap om lokale forhold.

Bestemmelser og retningslinjer 1.14 for parkering:

Tabell 4 i bestemmelse 1.14.3 med krav til antall parkeringsplasser til ulike formål og for ulike soner er utformet med tanke på en normal situasjon der en ønsker å tilrettelegge for mer miljøvennlige reisemiddelvalg. I enkelte områder av kommunen kan det være aktuelt å sette enda høyere miljøambisjoner, slik det bla. vurderes i forbindelse med områdereguleringsplan for Paradis. For å muliggjøre dette har en tatt inn en presisering i tabellen under **** om at reguleringsplaner med lavere parkeringskrav gjelder foran parkeringskrav angitt i tabell 4, se under.

TABELL 4 - KRAV TIL ANTALL PARKERINGSPLASSER FOR BIL ****

| Arealkategori | Grunnlag per parkeringsplass | Sone 1 * | Sone 2**** | Sone 3 | Sone 4 ** |
|----------------------------|------------------------------|---------------------|--------------------|---------------------|----------------------|
| Bolig | Boenhet | 0,5 | Min 0,5 – maks 0,8 | 1 | Min 1 Maks 1,6 |
| Gjestedparkering for bolig | Boenhet | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| Næringsbebyggelse | 100 m ² BRA | Min. 0,3 – maks 0,5 | Min 0,3 - maks 0,9 | Min. 0,2 – Maks 0,5 | Min. 0,2 Maks 0,5 |

Antall parkeringsplasser for hhv. beboer- og gjestedparkering skal alltid rundes av oppover. Gjestedparkeringsplasser skal være plassert synlig skiltet og merket.

- * Innenfor planavgrensningen til kommunedelplan for sentrum gjelder egen parkeringsnorm
- ** Ved etablering av besøks- eller arbeidsplassintensive virksomheter innenfor sone 4, gjelder parkeringskrav for sone 2.
- *** Judaberg og Vikevåg inngår i sonen.
- **** **Reguleringsplaner med lavere parkeringskrav gjelder foran parkeringskrav angitt i tabell 4**

Det er i tillegg lagt til en ny bestemmelse 1.14.12 med følgende ordlyd:

Det kan i områdereguleringer stilles strengere parkeringskrav, som da gjelder foran kommuneplanens bestemmelser om parkering.

Bestemmelser 1.26 om skilt og reklame

I reviderte bestemmelser og retningslinjer foreslår administrasjonen et alternativ 2 til bestemmelse 1.26 om skilt og reklame. Alternativet er noe forenklet i forhold til forslaget til hovedhøringen, og de alternative bestemmelsene gir muligheter for digitale skilt og reklame. Forslaget fremmes da det er ønskelig med enklere og tydeligere bestemmelsene, og da Bymiljø og utbygging i samarbeid med Innkjøpsavdelingen forbereder utlysning av reklamefinansierte busskur/bymøbler. Administrasjonens nye forslag legges fram som alternativ 2, mens alternativ 1 er det politisk godkjente forslaget som ble lagt til 1. gangs høring tidligere dette året.

Bestemmelser 2.13 for kombinerte formål

I reviderte bestemmelser er feltnavn for kombinerte formål endret i tråd med ny veileder og gitt nytt fortløpende feltnummer som bl.a for BKB177 (tidl BO4 Austre Åmøy) som har egen bestemmelse.

I forbindelse med at detaljreguleringsplanen for Bangarvågen nå er tatt opp i kommuneplanen har det kombinerte området fått feltnavn BKB65. Da det ikke er mulig å nyansere type kombinert formål i

kommuneplankartet er det tatt inn følgende bestemmelse som sikrer at intensjonene i reguleringsplanen ivaretas:

2.13.6: Innenfor arealer avsatt til kombinert formål i Bangarvågen, Buøy BKB65 tillates ikke etablering av boliger eller publikumsrettet tjenesteyting.

Da føringen i tidligere hensynsone omforming nå er ivarettatt i 2.13.6 er følgende setning tatt ut av bestemmelser 3.17 for hensynsone båndlegging for felles planlegging og omforming H820: *Innen H820 v/ Bangarvågen, Buøy tillates ikke boligformål.*

Bestemmelser for hensynsone H710 båndlegging i påvente av PBL eller andre lover

Se endringer vedr. Utstein klosterhotell i kap. 14.1 over. Da arealformål for Utstein Kloster hotell er byttet ut med hensynsone er det behov for en bestemmelse som sier noe om videre avklaringsprosess. Følgende bestemmelse 3.13.4 er tatt inn i planforslaget til tilleggshøringen:

3.13.4 Innenfor hensynsone H710 ved Utstein Kloster hotell kan det etableres hotell og reiselivstilbud. Endelig avgrensning og detaljering av arealformålet avklares gjennom reguleringsplan.

14.3 Andre justeringer i plankart og plandokumenter

Rettelser i plankartet

I den digitale kartløsningen [Kommuneplan \(kommunekart.com\)](http://kommuneplan.kommunekart.com) er arealendringer som følge av kommunestyrevedtaket, administrative foreslåtte endringer og vedtatte reguleringsplaner fra mai frem til oktober innarbeidet i plankartet.

Det er også gjort andre mindre rettelser i plankartet og noen temakart. Bl.a er turveiene som nå ligger som gangveg (sosi-kode 1132) i plankartet, rettet til sosikode 1140 turvei/turdrag.

Når det gjelder temakart turveier og gangnett er disse nå samkjørt og endret noe når det gjelder fargebruk. Hovedgangnett sentrum har imidlertid samme farge som ved 1. gangs høring.

Endringer i vedlegg 2 planbeskrivelsen:

Teksten i forordet i dette dokumentet er supplert med informasjon om kommunestyrevedtaket, 1. gangs høring og tilleggshøring.

I kapittel 4.7 om næringsutvikling er innholdet supplert med denne teksten om handel s. 43: *Kommunestyret vedtok flere tilleggspunkt vedr. handel 20.6.2022. Med bakgrunn i dette er det gjort nye vurderinger av rammene for detaljhandel i Hundvågkrossen, Bangarvågen og Kvernevik i forbindelse med tilleggshøring høsten 2022. Det er ikke funnet grunnlag for å avsette nye områder til sentrumsformål eller gi økte handelsrammer disse stedene. Handelsbestemmelsen er imidlertid justert slik at den samsvarer med regionalplanens bestemmelser om nærbutikker og nærservice. Handelsrammer bør vurderes mer helhetlig i neste kommuneplanrevisjon. Det har skjedd store endringer innen handel det siste 10 året og siden handel*

var tema i kommuneplanarbeidet i 2014. Handelsrammer, innhold og servicetilbud i avsatte sentrumsområder bl.a i Hundvågkrossen bør derfor prioriteres ved neste revisjon av kommuneplanens arealdel.

Kapittel 5 er supplert med omtale av de sakene og arealinnspillene som er tatt inn i planforslaget

Endringer etter politisk behandling av planforslaget i juni 2022 er merket med grønn skrift i dokumentet.

Endringer i vedlegg 4 konsekvensutredning med ROS-analyse

Noen av de endringene som er tatt inn i planforslaget til tilleggshøringen er KU-pliktige, mens andre er det ikke. Tidligere vedlegg 13 konsekvensutredning med ROS analyse, nå vedlegg 4, legges fram i tilleggshøringen i sin helhet selv om bare de endringene som er omtalt i dette dokumentet er på høring.

I kapittel 3 i dokumentet som omhandler overordnede sammenhenger og vurderte virkninger, er det gjort suppleringer under delkapittel 3.5 Transport og mobilitet der saken om gjenåpning av Forus stasjon og skinnegående er kort omtalt.

Det er gjennomført konsekvensutredning (kapittel 5) og risiko- og sårbarhetsanalyse (kapittel 6) for de konkrete arealendringene knyttet til arealinnspill 4, 8, 21, 35 og 68. I tillegg er det utarbeidet KU og ROS for arealendringen Stavanger Tennis, og det er gjort suppleringer vedr. endringene som er foreslått ved Utstein kloster hotell.

