



**CLOSE
TO** *people
energy
business
nature*

Til medlemmene i styret for Stavangerregionen Havn IKS

INKALLING TIL EKSTRAORDINÆRT MØTE I STYRET 02.02.2015

Det innkalles herved til ekstraordinært møte i styret for Stavangerregionen Havn IKS

Mandag 2. februar 2015 kl. 1600

Møtet avholdes i Strandkaien 46. Hovedtrappen til bygget er pt stengt på grunn av oppussing. Inngang til bygget er for tiden i smauet mellom Strandkaien 46 og 48.

Vedlagt følger:

- Saksliste for møtet.
- Innstillingene til sakene

Det vil bli servert kaffe og smørbrød.

Innkalling av vararepresentant vil bli sendt separat.

Eventuelle forfall bes meldt til Finn P. Olsen, tlf. 932 23131 eller på mail fpo@stavanger.havn.no

Med vennlig hilsen

Sissel K. Hegdal
Styrets leder

Merete Eik
Havnedirektør



STYRET FOR STAVANGERREGIONEN HAVN IKS
SAKSLISTE FOR EKSTRAORDINÆRT MØTE 02.02.2015

Sak nr. Sakstittel

- | | |
|-------|--|
| 01/15 | Protokoll fra styrets møte 09.12.2014 |
| 02/15 | Plan 129K – Kommunedelplan for Stavanger sentrum. Uttalelse |
| 03/15 | Siriskjær. Stavangerregionen Havn IKS' tilsvare til Stavanger
Tingrett v/advokat Toralf Haver |
| 04/15 | Uttalelse til forslag til endringer i lov om interkommunale
selskap |
| 05/15 | Eventuelt |

Sak 1

Protokoll fra styrets møte 09.12.2014

Møtedato: 09.12.2014

Møtenr.: 8

Styret for Stavangerregionen Havn IKS

Protokoll

Til stede:	Sissel Knutsen Hegdal (via telefon)	Arnt-Heikki Steinbakk
	Kirsten Lode	Bjørn Kahrs
	Eivind Enoksen	Dagny Sunnanå Hausken
	Ommund Vareberg	Knut Stenevik (møtte for John Erik Hagen)
	Knut Georg Nilsen	

Forfall: John Erik Hagen

Fra administrasjonen møtte havnedirektør Merete Eik, seniorrådgiver Finn P. Olsen og daglig leder i Stavangerregionen Havnedrift AS Odd Bjørn Bekkeheien. I starten av møtet møtte kommuneplansjef fra Stavanger Kommune, Ole Martin Lund, for å orientere om den nye sentrumsplanens innvirkning på havnedriften i Stavanger sentrum. Lund, Olsen og Bekkeheien forlot møtet etter presentasjonen. Bjørn Kahrs kom til sak 50/14. Eivind Enoksen forlot møtet etter sak 52/14.

Møtet ble avholdt i Strandkaiaen 46.

Møtet begynte kl 16.00 og ble ledet av Kirsten Lode. Sissel Knutsen Hegdal deltok på møtet via telefon.

Følgende saker ble behandlet:

Sak 50/14 Protokoll fra møte 05.11.2014

Vedtak: «Protokollen ble enstemmig vedtatt.»

Sak 51/14 **Havnedirektørens orientering**

I tillegg til utsendt orientering informerte havnedirektøren om eiermøtet som ble avholdt i Risavika Havn fredag 28. november.

Siste nytt i fht Mekjarvik er at brannvesenet har meldt tilbake om at det er mulig å erstatte et område som grenser inn til tomten til Cameron, mot at de får et tilsvarende areal i sørenden av sitt eget område.

Vedtak: «Havnedirektørens fremleggelse av informasjon om drift og annet relevant eksternt/internt arbeid tas til orientering.»

Sak 52/14 **Budsjett 2015**

Det ble foreslått to susidiære forslag til et vedtak 52.3:

Forslag nr 1 fremmet av Knut Georg Nilsen:

*« Salgs- og markedssjef utgår, markedsføring reduseres med kr 1 million.
Kaivederlaget reduseres med kr 1 million.»*

Forslaget fikk 1 stemme. Stemme giver var Knut Georg Nilsen.

Forslag nr 2 fremmet av Arnt-Heikki Steinbakk:

«Salgs- og markedssjef fremmes som en 2-to-årig midlertidig stilling.»

Forslaget fikk tre stemmer. Stemmegivere var Knut Georg Nilsen, Arnt Heiki Steinbakk og Eivind Enoksen.

Det ble til slutt stemt over havnedirektørens forslag til vedtak. Dette vedtaket ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

«1. Regulativet for anløpsavgift 2015 godkjennes. Satsene for 2014 prolongeres.

Styret ser positivt på at det innføres ,iljørabatt og gir havnedirektøren fullmakt til å implementere dette i regulativet.

2. Budsjettet for 2015 godkjennes.»



**STAVANGER
REGIONEN**
Havn IKS

Sak 53/14 **Retningslinjer for arbeid i styret og representantskap
– herunder styring av datterselskaper**

Vedtak:

«Tas til orientering.»

Sak 54 /14 **Eventuelt**

Ingen saker.

Møtet ble hevet kl 18.15.

Sissel Knutsen Hegdal

Bjørn Kahrs

Sett: Kirsten Lode

Dagny Sunnanå Hausken

Arnt-Heikki Steinbakk

Knut Georg Nilsen

Eivind Enoksen

Sak 2

Plan 129K – Kommunedelplan for Stavanger sentrum. Uttalelse



**CLOSE
TO** *people
energy
business
nature*

SAK NR.: 2
MØTEDATO: 02.02.2015

Til styret for S.R.H. IKS

Arkiv: 14/192
2014000869
Saksbeh.: FPO
Innstill. dato: 27.01.2015

Plan 129K - Kommunedelplan for Stavanger sentrum. Uttalelse

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	02/15	02.02.2015	

Forslag til vedtak:

«Havnestyret slutter seg til havnedirektørens forslag til uttalelse til «Plan 129 K – Kommunedelplan for Stavanger sentrum».



Generelt om planen

Styret for Stavangerregionen Havn IKS har behandlet det foreløpige forslaget til kommunedelplan for Stavanger sentrum, en plan som etter havnestyrets vurdering inneholder mange spennende og interessante elementer. Havnestyret er positiv til en byutvikling som også bidrar til å videreutvikle maritim infrastruktur på en konstruktiv måte. Stavangerregionen Havn IKS er den største eier av kaier og havnearealer som omfattes av kommunedelplanen og er opptatt av at en transformering av arealer gjøres på en måte som ikke reduserer de oppgaver og tjenester som havnen er satt til å fylle for næringslivet.

Et av målene ved kommunedelplanen er å «ivareta sentrums historiske identitet som sjøfartsby, industriby og trehusby». Havnestyret ser det som viktig i den sammenheng å opprettholde maritim aktivitet i de sentrale byområdene. Stavanger havn er og vil fortsatt være et sentralt maritimt transportknutepunkt både i regional og nasjonal sammenheng. Stavanger havn har status som en av landets syv «utpekte havner», en status som er gitt de havnene som har spesiell nasjonal og samfunnsmessig betydning i forbindelse med sjøtransport av personer og gods. Havnestyret er opptatt av at kommunedelplanen for Stavanger sentrum bidrar til at havnens status blir opprettholdt. Stavanger har som landets «oljehovedstad» også forpliktelser ovenfor den oljerelaterte næringen til å kunne møte de krav som oljeindustrien setter til maritim infrastruktur.

Det er viktig at det i planen innarbeides tilstrekkelige landområder for sikre og effektive transportløsninger for leveranser og passasjerer til/fra skipene. Internasjonal skipstrafikk krever at kaiene er sertifisert i henhold til ISPS-koden (International Ship & Port Facility Security). Det innebærer at kaiene og havneområdene kan avstenges ved anløp.

Havnestyret er opptatt av at Stavangerregionen Havn IKS fortsatt skal være en aktiv deltaker i byutviklingssammenheng. Det vises i den forbindelse til havnens sentrale rolle i transformeringen av den tidligere utenriks fergeterminalen på Strandkaien og containerterminalen i Sandvigå som ble flyttet til nye havneområder i Risavika.

Havnestyret vil gi følgende uttalelser til enkelte konkrete forslag som ligger i planen:

Konserthuskaia / Strandkaia

Cruisetrafikken til Stavanger og regionen har de senere år utviklet seg kraftig. Stavanger er på få år blitt Norges tredje største cruisehavn. Byen opplever nå også utenlandsk dagsturisme i stor skala.

Cruisetrafikk krever lange kailengder til skipene, deres fortøyninger og ikke minst til de mange turbåtene som bringer cruisgjestene til severdigheter på øyer og i fjorder. Utviklingen de siste årene har gått i retning av at cruiseskipene blir stadig større. Flere rederier faser ut eldre skip når deres nye og større skip dekker etterspørselen med bedre økonomisk bærekraft.



Etterhvert som nye og lange skip kommer i trafikk får havner problemer med å ta imot dem fordi kaiene ikke er lange nok. I Norge kan kun få havner ta imot skip på 350 meters lengde, som det blir stadig flere av. Dette gjelder i høy grad også Stavanger, som må si nei til et stadig flere anløpsønsker. Kun Strandkaiaen kan ta i mot så lange cruiseskip. Behovet for enda en lang kailengde blir stadig større.

Utviklingen i cruiseskipenes lengde kan illustreres slik:

	Snittlengde	->250m	250-300m	300-350m	<i>Ulike skip over 300m</i>
2007	206 m	38	15	2	1
2011	236 m	60	64	4	1
2016	259 m	58	64	22	5

Det er ikke tatt hensyn til lange skip som Stavanger havn har sagt nei til i 2016 pga manglende kailengder. Det eneste skip over 300m i 2007 og 2011 var Queen Mary2.

I forslaget til kommunedelplan er konserthuskaiaen forlenget mot sør-øst. Det vil redusere muligheten til å legge større cruiseskip ved Strandkaiaen. Havnestyret vil anmode om at kailinjene ved Konserthuskaiaen og Strandkaiaen beholdes slik som i dag.

Gang- og sykkelforbindelse over Vågen

Forslaget med en gang- og sykkelforbindelse over Vågen er et spennende grep som vil kunne ha en viss betydning for myke trafikanterens bevegelsesmønster i sentrum. Alt etter hvilken praktisk løsning som velges, og hvor broen plasseres, vil imidlertid en slik bro legge betydelige begrensninger på utnyttelsen av Vågen til maritime formål.

Broen vil etter havnestyrets vurdering være svært begrensende i forhold til det mangfoldet av maritime aktiviteter som årlig utfoldes i indre Vågen, selv om broen etableres med en overdimensjonert klaffbro. De maritime operasjonelle forholdene ved en bro vil føre til at veteranfartøy ikke kan manøvreres inn og ut av Vågen. Veteranbåter har ikke baugpropeller og har således behov for større sjøarealer ved manøvrering. En bro over Vågen vil også føre til at festivaler som Tall Ships Race og Veteranbåtfesitvalen vil måtte legges til andre kaiområder.





Vågen er i dag en unik havn for alle typer fartøy og størrelser, både fordi den er sentral i forhold til sentrum samt at den også er et ettertraktet liggested for fartøy i perioder med dårlig vær vinterstid.

Broen vil medføre at bruken av Strandkaia og Skagenkaia vil bli redusert til kun å omfatte småbåter i en kort periode om sommeren. Kaiene i Vågen har stor betydning for annen maritim trafikk – spesielt når det gjelder supplyskip. Disse søker til de sentrale kaiområdene i perioder da de venter på oppdrag, for å foreta justeringer og vedlikehold av bl.a. elektronisk utstyr samt for mannskapsskifte og nye forsyninger. Dette gir også betydelige oppdrag til det lokale næringslivet innenfor flere områder. Det er av betydning at Stavanger som landets oljehovedstad er i stand til å gi den oljerelaterte skipstrafikken et tilbud om kailigge i perioder da de ikke er i regulær trafikk. Med den høye anløpsfrekvens av supplyskip inn og ut til feltene i Nordsjøen har verken Risavika eller Dusavika kailinjer å tilby i markedet for skip som skal ligge permanent ved kai i perioder. Både cruisetrafikken og anløpene av supplyskip er svært sesongbetont; cruiseskipene i hovedsak i perioden mai – september og supply høst, vinter og vår. Denne kombinasjonen av anløp gir en aktiv havn året rundt.

Stavangerregionen Havn IKS har konkrete planer for å finne gode og hensiktsmessige løsninger for landstrømtilknytning til supplyskip i Vågen.

Havnestyret vil anmode om at gang- og sykkelforbindelsen over Vågen tas ut av planen.

Skansekaia - utfylling

På nordre side av Skansekaia er det i planen foreslått en betydelig utfylling. I beskrivelsen er følgende anført:

“Sjøbasert nærings-/servicetransport er viktig for Stavanger som havne- og sjøfartsby. Det er unikt at cruisebåter får legge til sentralt i byen. Når kystlinjen endres som resultat av byomformingen på Holmen og i Vestre havn, gir dette også anledning til at havnefunksjonene i sentrum opprettholdes og forbedres. Ved å flytte de største båtene ut av indre Vågen til mer moderne havneanlegg lengre ute, vil det i tillegg øke anledningen til å etablere Stavanger som snuhavn, samt etablere permanente/integrerte anlegg for landstrøm.”

De mange nye cruiseskipene som er under bygging blir tilrettelagt for å minke miljøavtrykket av cruisetrafikken mest mulig.



Havnestyret ser positivt på at det legges til rette for etablering av moderne havneanlegg på et utvidet arealet på Holmen. Om noen år kan det ikke utelukkes at Stavanger velges som snuhavn for flere av cruiserederiene enn til nå. Det vil kunne gi store ringvirkninger lokalt, regionalt og i landsdelen. Dersom Stavanger skal lykkes som snuhavn for cruiseskip, kreves det god plass på land for i løpet av kort tid å ekspedere et stort antall cruisegjester, deres bagasje og store mengder vareleveranser til skipene.

Hensiktsmessige kaiflater er helt nødvendig for effektiv og sikker håndtering av snuhavnanløp. Dette kan bli godt ivarettatt ved den foreslåtte utfyllingen på Skansen. Utfyllingen vil også gi et større sentralt byrom, til glede for folk flest, både i det daglige og ved store sentrumsarrangementer.

En satsing på Stavanger som snuhavn for cruiseskip vil kunne gi lokale, regionale og landsdelsmessige ringvirkninger. Dersom Stavanger skal lykkes med en slik satsing kreves etablering av moderne cruiseterminal som kan ekspedere det store antallet cruisegjester og deres bagasje. Ved samtidige anløp av cruiseskip ved begge kailinjene på det foreslåtte utfylte arealet vil det i området befinne seg opp til 4 - 5 000 cruisegjester som i løpet av et begrenset tidsrom skal fraktes med sightseeingbåter til Lysefjorden og med busser til ulike steder i distriktet. Det er derfor viktig at det innenfor dette området legges til rette areal for busser slik at transporten av cruisegjestene kan skje på en effektiv og sikker måte.

Etablering av Stavanger som snuhavn vill bety mye for nærings- og reiselivet i regionen. Større fly vil bringe passasjerene til og fra Sola, passasjerene og deres bagasje skal transporteres, flere vil velge overnatting på hoteller, besøke lokale attraksjoner, spise lunsj i byen, besøke butikker etc. I tillegg kommer leveranser av varer og tjenester til skipets passasjerer og mannskap, håndtering av avfall etc. På sikt vender statistisk også flere av passasjerene tilbake som ordinære turister.

Den foreslåtte utfyllingen er omfattende og vil kreve betydelige rekkefølgetiltak. Den foreslåtte nye kailinjen på 415 meter vil komme tett opp mot Plentinggrunnen mot nordøst. Plentinggrunnen nord for Skansekaia gjør at leden selv i dag er smal og gir manøvreringsmessige utfordringer for skipstrafikken. Plentinggrunnen er på det grunneste ca 5 meter og har en utstrekning på ca 10 000 m². Gjennomføringen av utfyllingsplanen og etableringen av de nye kailinjene nødvendiggjør omfattende og kostnadskrevende utdypingsarbeider ved fjerning av betydelige mengder fjell- og løsmasser.

Manøvreringen til de nye kailinjene ved den foreslåtte utfyllingen vil lette manøvreringen til og fra kai for cruiseskipene. Utfyllingen kommer imidlertid så langt ut i sjøområdet at cruiseskipene må bakke opp og snu lenger ut i havneområdet enn ved dagens forhold. Dette vil kreve at det også foretas utdyping av grunnen som ligger sørøst av Tjuvholmen.



Farleden mellom Oljemuseet og Sølyst er toledet og er en viktig led for skipstrafikken mellom vestre og østre havn samt for gjennomgangstrafikk til og fra Gandsfjorden. Leden er også det området som har sterkest strøm i havneområdet. Det må foretas en grundig undersøkelse hvordan disse sjøstrømmene vil endre seg som følge av den omfattende utfyllingen.

Gjestehavn

Det er et økende behov for gjestehavnplasser i havnen. Havnestyret vil peke på betydningen av at det i planen legges opp til en gjestehavn med større kapasitet enn dagens havn i Børevigå. Et krav til en gjestehavn er at båtgjestene har tilgang på servicefasiliteter som dusj, toalett og vaskemuligheter. Etter en samlet vurdering av disponeringen av kailinjene fra Oljemuseet til Bekhuskaien finner havnestyret det mest hensiktsmessig at gjestehavnen legges til området mellom Jorenholmen og Fiskepiren. Dette vil knytte gjestehavnen tettere til sentrum samtidig som kailinjen mot vest på Bekhuskaien (107 meter) kan beholdes til annen type maritim trafikk.

Bekhuskaien

Havnestyret konstaterer at utviklingen går i retning av transformering av aktivitetene på kaiområdet på Bekhuskaien. Ved etablering av ny virksomhet på Bekhuskaien er det viktig at det tilstrebes etablert en type bygg og aktivitet som er forenlig med fortsatt bruk av kailinjene. Bekhuskaien nord og vest er blant de mest benyttede kailinjene i sentrum. Disse kailinjene bør opprettholdes som i dag.

Disponering av kaiene og sjøområdene øst for Oljemuseet

Plasseringen av gjestehavnen i området mellom Jorenholmen og Fiskepiren, jf. ovenfor, vil frigjøre sjøområdet mellom Bekhuskaien og Fiskepiren til annen maritim aktivitet. Fiskepirens kailinje mot øst med fergeledden vil kunne disponeres til anløpssted for Vassøyfergen. Hurtigbåttrafikken til Stavanger havn vil med tiden blir begrenset til rutetrafikk til Ryfylke. Kailinjen på nordre side av Fiskepiren vil være et hensiktsmessig anløpssted for denne ruten.

Sjøområdet mellom Steinkarkaien (Kjerringholmen sørøst) og Jorenholmen er den minste av de tre "bukten" fra Oljemuseet til Bekhuskaien og det sjøområdet som er smalest ved utløpet mot leden. Kailinjene ved Steinkarkaien og Jorenholmen vil således best kunne benyttes til fartøy som ikke har hyppige daglige anløp slik som beredskapsfartøyene (politi og brann) samt være anløpssted for ambulansebåten.

Det er nå to – tre fiskebåter som i perioder selger sin fangst direkte fra båtene. Disse bør også i den nye sentrumsplanen ha sine salgssteder langs Østervågkaien.





Investeringer i nye kailinjer

Forslaget til sentrumsplan legger opp til etablering av rundt 1 400 meter kailinjer. Etableringen av dette betydelige antall kaimeter vil alene beløpe seg til mellom 700 – 900 mill. I tillegg kommer tilretteleggingen av innenforliggende nye landarealer. Det bør vurderes hvorvidt bygging av nye kailinjer fra Kjerringholmen og østover mot Bekhuskaien, anslagsvis ca 500 kaimeter, kan forsvare det relativt beskjedne landareal som innvinnes ved "flytting" av eksisterende kailinjer.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør

Finn P. Olsen



VEDLEGG

- Kommunalutvalgets behandling av planen 30.10.2014
- Rådmannens saksfremlegg til kommunalutvalgets møte 30.10.2014
- Kommunedelplan for Stavanger sentrum, foreløpig forslag til 1. gangs behandling

For følgende deler av plandokumentene vises til Stavaanger kommunes hjemmesider:

- Foreløpig konsekvensutredning til første høring
- Risiko- og sårbarhetsanalyse
- Analysesammendrag

Kultur og byutvikling

Postadr.: Postboks 8001, 4068 Stavanger
Besøksadr.: Olav Kyrres gate 23
Telefon: 04005. Faks: -
E-post: postmottak.kbu@stavanger.kommune.no
www.stavanger.kommune.no
Org.nr. NO 964 965 226

Saksprotokoll

REFERANSE
OMLU-11/12419-67

JOURNALNR
98232/14

DATO
31.10.2014

Utvalg: Kommunalstyret for byutvikling
Møtedato: 30.10.2014
Sak: 268/14

Resultat: Enstemmig

Arkivsak: 11/12419
PLAN 129K KOMMUNEDELPLAN FOR STAVANGER SENTRUM

Behandling:

Kommuneplansjef Ole Martin Lund holdt en presentasjon før behandling av saken.

Den uavhengige representanten Helge Solum Larsen fremmet følgende oversendelsesforslag på vegne av de uavhengige representantene Helge Solum Larsen, Hilde Karlsen, Odd Erik Hansgaard og Anne Torill Stensberg Lura:

«

- For alle forslag om nye utfyllinger i havnen må perspektivskisser utarbeides, med særlig fokus på om vesentlige siktlinjer endres. Det må settes tydelig høydebegrensning i slike områder av hensyn til bakenforliggende bebyggelse.
- Det må gjøres en særskilt vurdering av forslaget om å bygge igjen havneareal som omkranser Oljemuseet.
- Mulig framtidig havstigning må tydeliggjøres gjennom oversiktskart. For områder der det er tenkt bygget flomvern og diker bør disse inngå i bebyggelse eller som multifunksjonskonstruksjoner.
- Det må vurderes spesielt om Vågens historiske posisjon som det sentrale punkt i havnebyen Stavanger skal endres slik forslaget om A6 vil kunne innbære hvis det aksepteres. Alternativt må tiltaket A6 vurderes med endret plassering og kraftig bearbeiding i forhold til vist illustrasjon.
- Eksisterende parker og uterom bør beholdes og utvikles til "mangfoldsområder" der lek, rekreasjon gis mulighet for kombinasjon med mindre serveringsvirksomhet og kulturelle aktiviteter.
- Det utarbeides en oversikt over regulerte uterom og friområder som ikke er tatt i bruk til formålet og en strategi for snarlig innløsning og opparbeidelse av disse.

- For de fleste byomformingsområdene åpner bestemmelsene for at prosjekter kan utarbeides direkte som detaljplan. Det må gjøres en særskilt vurdering av om dette vil sikre tilstrekkelig medvirkning fra berørte og nødvendig offentlig debatt.
- For alle byomformingsområder må levekårsundersøkelsen legges til grunn, dette må inngå spesifikt i bestemmelsene for område D.
- Området A3 vises som område for "Sentrumsformål, fremtidig".
- Områdene B3, E10, A10 og A7/G8 tas ut av planen som "Sentrumsformål, fremtidig". «

Kari Raustein (FrP) fremmet følgende oversendelsesforslag:

«Til 2. gangsbehandling bes om følgende:

1. Det bes om en vurdering av om kollektivtrafikk fra Stavanger Stasjon kan legegs under bakken gjennom Kannik-området
2. Det bes om en analyse av konsekvensene for en nedgang i parkeringssituasjonen i Sentrum, både for korttidsplasser og langtidsplasser.
3. Vurdere muligheten for restaurant på taket av Jorenholmen (ala Jacob Aall i Bergen på taket av kjøpesenteret Xhibition) i tillegg til økning av parkeringsetasjer.
4. Broen over Vågen må utformes med tanke på at veteranbåtene våre også får mulighet for å komme helt inn.
5. Eiendommene fra A08 mellom Verksgata og havneringen (bygget med kanalsnurrene/Margarinbygget m.fl) har en sentral og viktig brikke i overordnede planer om å utvide sentrum og sentrumsopplevelse mot Stavanger Øst. Det er derfor ønskelig å få disse eiendommene vurdert som sentrumsformål.»

Inge Anda (H) fremmet følgende oversendelsesforslag:

«KBU ber administrasjonen utrede mulige konflikter som kan oppstå mellom eksisterende + nye boliger i reguleringsområdet og annen næring + havn, og mulige retningslinjer for å løse disse.»

Votering:

Rådmannens innstilling enstemmig vedtatt

FrP's oversendelsesforslag følger saken til kommuneplanutvalget

H's oversendelsesforslag følger saken til kommuneplanutvalget

Oversendelsesforslag på vegne av de uavhengige representantene Helge Solum Larsen, Hilde Karlsen, Odd Erik Hansgaard og Anne Torill Stensberg Lura følger saken til kommuneplanutvalget

Kommunalstyret for byutviklings enstemmige vedtak:

1. Foreløpig forslag til Kommunedelplan for Stavanger sentrum med planhorisont 2030 og plankart legges ut til offentlig ettersyn og høring i henhold til PBL § 11-14. Konsekvensutredning, ROS-analyse og analysesammendrag følger planforslaget på høring. Alle dokument datert 17.10.14.
2. Høringen av planforslaget skal gjennomføres i to omganger: En høring av foreløpig forslag med vekt på mulige hovedgrep, og en høring av et endelig forslag til plan 2. kvartal 2015. Dette skal bidra til en størst mulig åpenhet og offentlig debatt om planarbeidet, og et bredt opplyst grunnlag for videre arbeid med et endelig planforslag.
3. Samtidig igangsettes en utredning som skal vurdere hvordan ulike organisatoriske modeller best kan ivareta oppfølgingen av Kommunedelplanen for Stavanger sentrum som helhet, med spesiell vekt på arealdelen.

Saksframlegg

REFERANSE
OMLU-11/12419-67

JOURNALNR.
94713/14

DATO
17.10.2014

Planlagt behandling i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voterling:
Kommunalstyret for byutvikling	/	30.10.2014	
Kommunalutvalget	/	11.11.2014	

PLAN 129K KOMMUNEDELPLAN FOR STAVANGER SENTRUM - HØRING AV FORELØPIG PLANFORSLAG (HØRING 1 AV 2)

Forslag til vedtak:

1. *Foreløpig forslag til Kommunedelplan for Stavanger sentrum med planhorisont 2030 og plankart legges ut til offentlig ettersyn og høring i henhold til PBL § 11-14. Konsekvensutredning, ROS-analyse og analysesammendrag følger planforslaget på høring. Alle dokument datert 17.10.14.*
2. *Høringen av planforslaget skal gjennomføres i to omganger: En høring av foreløpig forslag med vekt på mulige hovedgrep, og en høring av et endelig forslag til plan 2. kvartal 2015. Dette skal bidra til en størst mulig åpenhet og offentlig debatt om planarbeidet, og et bredt opplyst grunnlag for videre arbeid med et endelig planforslag.*
3. *Samtidig igangsettes en utredning som skal vurdere hvordan ulike organisatoriske modeller best kan ivareta oppfølgingen av Kommunedelplanen for Stavanger sentrum som helhet, med spesiell vekt på arealdelen.*

Sammendrag

Rådmannen legger i denne saken frem forslag til Kommunedelplan for Stavanger sentrum med planhorisont til 2030 til førstegangsbehandling, og anbefaler at planen legges ut til offentlig ettersyn og høring. Planarbeidet er gjennomført i samsvar med planprogram vedtatt av Kommunalutvalget 19.03.2013. Offentlig høring av planforslaget gjennomføres i to omganger.

Kommunedelplanen har som mål å tilrettelegge for utvikling i sentrum med økt handelsaktivitet, flere arbeidsplasser, attraktive offentlige møteplasser og flere boliger. Planen skal være overordnet og strategisk, og må ikke gi flere detaljerte føringer enn de som er nødvendige for å skape en tilstrekkelig forutsigbarhet for gjennomføring.

Planen har som ambisjon å etablere en helhetlig strategi for en positiv sentrumsutvikling. I tillegg til de juridiske virkemidler etter plan- og bygningslovens bestemmelser, inneholder planforslaget strategier for samarbeid og organisering av utvikling av sentrum som involverer viktige sentrumsaktører.

Kommunedelplanen skal i tillegg til å gi langsiktige føringer og rammer for utviklingen av areal i sentrum, bidra til felles kunnskap og en helhetlig og faktabasert forståelse av utfordringer, muligheter, mål og virkemidler. Planen skal videre initiere økt samhandling mellom ulike aktører innenfor offentlige og private virksomhetsområder, som kan bidra med ulike ressurser og kompetanse i sentrumsutviklingen.

PLAN 129K KOMMUNEDELPLAN FOR STAVANGER SENTRUM - HØRING AV FORELØPIG PLANFORSLAG (HØRING 1 AV 2)

Dokumentoversikt

Det foreløpige planforslaget består av dokumentene:

Plankart (vedlegg 1). Viser områder for byomforming i sentrumskjernens randsoner og langs hovedinnsfartsårene til sentrum, viktige transportinfrastrukturforbindelser, nye og eksisterende uteoppholdsområder.

Planbestemmelser og retningslinjer (vedlegg 2). Forslag til bestemmelser/retningslinjer til plankartets viste disponeringer.

Planbeskrivelse. Inneholder forslag til langsiktige mål for sentrum, beskrivelse av planens hovedgrep, temakart og strategi for realisering av planen (vedlegg 3).

Konsekvensutredning (vedlegg 4). Vurderer av planens virkninger for samfunn og miljø, og risiko- og sårbarhetsforhold, som kan ha betydning for om arealene er egnet til utbyggingsformål..

ROS-analyse (vedlegg 5). Gjør rede for risiko- og sårbarhetsforhold i sentrum.

Analysesammendrag (vedlegg 6). Inneholder et sammendrag av viktige vurderingstema underveis i planarbeidet.

Bakgrunn og tidligere behandling

Formålet med Kommunedelplan for Stavanger sentrum er å fastlegge mål og utviklingsrammer for sentrum, som følger opp kommuneplanens vedtatte strategi om å:

- styrke og utvikle Stavanger sentrum som regionens viktigste senter for handel, offentlig og privat tjenesteyting, kultur, uteliv, opplevelser og som regionens ledende arbeidsplassområde.
- ivareta sentrums historiske identitet som sjøfartsby, industriby og trehusby.

Planen følger videre opp *Regionalplan for Jæren* sitt mål om å styrke byens og tettstedenes sentra som viktigste arena for handel, kultur, service og næring.

17.01.08 vedtok Stavanger formannskap:

" Kommunedelplan for Stavanger sentrum vurderes tatt opp til rullering med utbyggingspotensial og mulige sentrumsutvidelser, med særlig fokus på infrastrukturtiltak" .

Vedtaket kom ifm behandlingen av rapporten Strategi for næringsarealer (Stavangerregionen Næringsutvikling/Asplan Viak, 2007).

Formannskapsvedtaket ble fulgt opp av bystyret året etter. I behandlingen av planprogram for kommuneplan 2010-2025 vedtok Stavanger bystyre følgende om sentrumsplanen:

" Det må gjennomføres en utredning med sikte på at det i arealdelen kan gis rammer for rullering av kommunedelplan for Stavanger sentrum, ref. formannskapsvedtak 17.01.08. Grunnlagsmateriale for en slik utredning foreligger allerede, tilknyttet FDP-J" .

Kommunalutvalget vedtok i sak 74/11 oppstart av arbeid med plan 129K KDP sentrum:

1. Arbeidet med revisjon av kommunedelplan for Stavanger sentrum settes i gang som omtalt i saken.
2. Prosessen skal ivareta åpenhet og gode medvirkningsmuligheter for interesserte parter.

Planprogram ble vedtatt lagt ut til høring av Kommunalutvalget i sak 67/12, med slikt vedtak:

Det vises til Erling Jordals (H) forslag på vegne av H og V i saken fra kommunalstyret for byutvikling 13.09.12:

Kommunalutvalget ber om at følgende innspill tas med i prosessen:

- 1. Planområdets avgrensning har fått det omfang som politiske vedtak og intensjoner har beskrevet i tidligere prosesser, og må ikke reduseres. Følgende momenter bør vurderes*
 - a. Ved Eiganes og Våland bydel at sentrumsgrensen følger Theodor Dahls gate sørover i en rett linje og at Hermetikken(Fagskolen og laboratoriet) havner innenfor sentrum, og dernest følger grensen grøntdraget og Schøtz gate ned til Madlaveien.*
 - b. Ved Storhaug bydel følger sentrumsavgrensningen Opheimsgaten etter St. Svithun ungdomsskole, istedenfor å følge Langgata. Det vil gi en mer naturlig avgrensning og Urban sjøfront vil i mindre grad fremstå som en "korridor" som er knyttet til resten av sentrumsområdet. Også i forhold til gangavstand til sentrum er dette en mer naturlig avgrensning.*
 - c. Øyene i havnelandskapet som er tatt med kan være naturlig, men da må en også tenke at de vil kunne oppleve en økt forventning til utbygging når de blir liggende i sentrumssonen, for øvrig bør avgrensningen på Buøy ikke oppta deler av Rosenberg slik det fremkommer på kartet.*
- 2. Planen må kunne ut i anbefalinger om hvilke deler av sentrum som skal ha økt utnyttelse, hvor det vil egne seg å eventuelt plassere høyhus, samt hvor en kan få tilrettelagt for flere høyintensive arbeidsplassutbygginger.*
- 3. Det skal arrangeres et eget politisk møte/seminar for samtlige bystyrepartier skal ha mulighet for å komme med innspill i god tid før førstegangsbehandling av saken.*

Planprogrammet ble senere enstemmig vedtatt av Kommunalutvalget i sak 31/13.

I sak 59/14 om reguleringsplan 2222 for sentrumshalvøya gjorde bystyret slikt vedtak:

«Stavanger bystyre presiserer:

- Alle spørsmål om parkering som en del av en tilgjengelighetsstrategi, for sentrum, skal avklares gjennom den pågående kommunedelplan for sentrum. Det gjøres i denne sammenheng en grundig kommersiell vurdering av samspillet mellom korttidsplasser tett på gågatenettet og parkeringsmuligheter i sentrumsnære områder som for eksempel det planlagte parkeringsanlegget under Bergeland.*
- Spørsmålet om omdisponering av arealer til offentlig serviceanlegg under Domkirkeplassen skal legges fram for Kommunalstyret for miljø og utbygging (KMU) som egen sak.*
- Etter at kommunedelplan for sentrum er vedtatt, skal Plan 2222 gjennomgås og det legges frem en egen sak om hvilke planjusteringer eller tiltak som er nødvendige, for å sikre at det er samsvar mellom plan 2222 og de større strategiske grep som utredes og vedtas i kommunedelplan for sentrum.»*

Foreløpig planforslag

Mål for sentrum

Det foreløpige planforslaget har definert følgende hovedmål for sentrum:

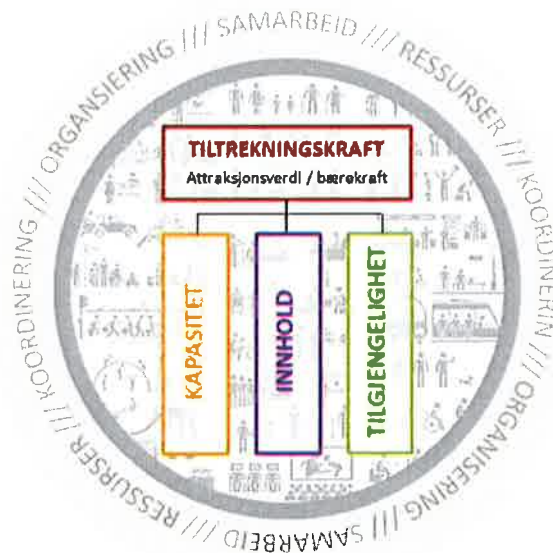
Stavanger sentrum skal være regionens viktigste senter for handel, offentlig og privat tjenesteyting, kultur, uteliv, opplevelser og regionens ledende arbeidsplassområde, samtidig som sentrums historiske identitet som sjøfartsby, industriby og trehusby blir ivarettatt.

Dette er videre konkretisert i tre delmål:

Kapasitetsmålet: Stavanger sentrum skal tilby egnede arealer til næring, bolig og andre aktuelle sentrumsfunksjoner og gjennom det bidra til å sikre en jevn brukergruppe i sentrum og en aktivitetsvekst minst på nivå med storbyområdet.

Innholdsmålet: Sentrum skal tilby innhold som er programmert slik at sentrum holder seg aktuell og samtidig utnytter sin verdifulle egenart, tilgjengelige ressurser, byrom og rolle som regionhovedstad.

Tilgjengelighetsmålet: Det skal være aktuelt og attraktivt å reise til, og bevege seg i Stavanger sentrum.



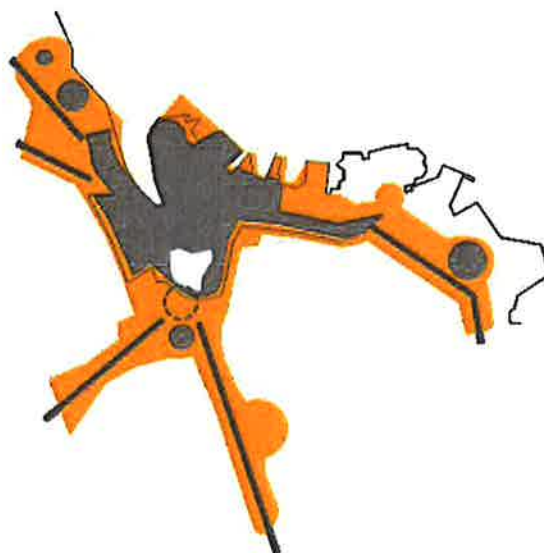
Modell som viser sammenheng mellom hovedmål og delmål for sentrum, og hvilke faktorer som er stor betydning for en positiv sentrumsutvikling.

Virkemidler for å nå planens mål

Kommunedelplanen identifiserer 14 strategiske virkemidler som de viktigste for å nå målene. Tradisjonelt består en kommunedelplan for et sentrumsområde i hovedsak, og ofte utelukkende, av en arealplan i hht Plan- og bygningslovens § 11. I Kommunedelplan for sentrum er også virkemidler som *ikke* er omfattet av Plan- og bygningsloven, tatt inn i en helhetlig strategi for sentrumsutviklingen. Ambisjonen er at planen skal utløse økt samhandling mellom offentlige og private aktører i sentrumsutviklingen, bygd på en felles forståelse av utfordringer i og mål for sentrumsutviklingen. Av de 14 virkemidlene listet opp under er de de fem første som har en juridisk forankring i plan- og bygningsloven (PBL).

Virkemidler som forankres juridisk i PBL.	1. Avklare utviklingskapasitet og -forutsetninger på kort og lang sikt. 2. Sikre eksisterende- og etablere nye byrom. 3. Forbedre tilgjengeligheten for fotgjengere, syklist, kollektivtrafikk og nærings/ servicetransport. 4. Etablere godt dimensjonerte, rett plasserte og dynamisk driftede parkeringsanlegg. 5. Holde sentrum trygt og rent.
Virkemidler som ikke forankres juridisk i PBL.	6. Styrke programmeringen av utleielokaler. 7. Benytte midlertidige arrangementer mer aktivt som byutviklingsgrep. 8. Støtte opp rundt initiativtagere, med rådgiving, stimulering og koordinering 9. Samordne åpningstider og service. 10. Målrette kommunikasjonen (PR) 11. Ha et oppdatert og systematisert faktagrunnlag om status, utviklingstrender og effekt av tiltak 12. Etablere en sterk og profesjonell kollektiv satsning på programmering, markedsføring og øvrig samordning. 13. Sikre kontinuitet og prioritet i utarbeiding og behandling av plan- og byggesaker. 14. Initiere en ambisiøs, langsiktig og solid prosjektutvikling og – realisering

Forslaget til planens arealdel bygger på et hovedgrep om en mest mulig kompakt sentrumsutvikling. Dette fordi ny aktivitet bør komme tettest mulig opp mot den eksisterende bebyggelsen for å utnytte den gjensidige ringvirkningseffekten mellom ny og gammel bebyggelse. Videre har planarbeidet avdekket et betydelig utbyggingspotensial innenfor, og tett opp mot, den sentrumsgrensen som eksisterer i dag. Erfaringer fra Europa de siste årene er at kompakte byer er mer robuste, spesielt i tider med omstilling.



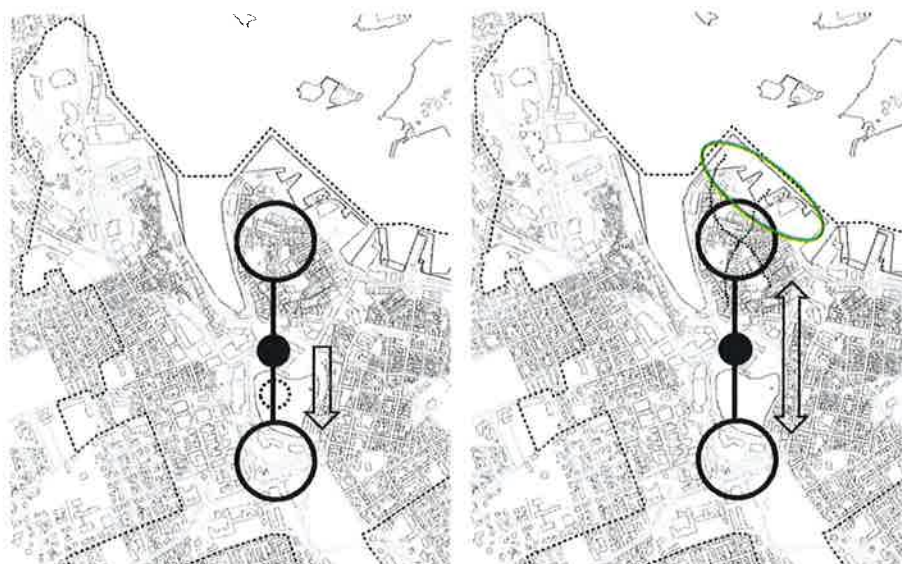
Kommundelplanens prinsipielle modell for en kompakt sentrumsutvikling med fortetting/byomforming opp til sentrumskjernen og langs sentrums viktigste innfallsårer.

13 plangrep

I det følgende gis en oppsummering av hvordan de strategiske virkemidlene for sentrumsutviklingen forankret i PBL, er foreslått løst med 13 plangrep. Noen av disse utfordrer eksisterende situasjon og gjeldende planer på en måte som vil reise debatt. Det er et viktig element i den valgte prosessen å vise et størst mulig handlingsrom i denne første offentlige høringen, før plangrepene deretter må tilpasses og bearbeides i tråd med resultatene fra høringen.

De 13 plangrepene er:

1. Tilrettelegge for betydelig byomforming på **Holmen**, delvis ved utfylling i sjø. Holmen er det preget av lav aktivitet. Grepet kan tilføre sentrum et attraktivt område for et bygningsvolum som kan romme flere typer funksjoner. En aktivisering av dette område vil ha positive konsekvenser for menneskestrømmen gjennom sentrumshalvøya. Sjøfronten forutsettes å være åpen og inviterende, og kan også nyttes til kai ved cruiseanløp eller lignende. Nye bygg ytterst på Holmen vil kunne utfordre Oljemuseets siktakser mot Byfjorden, avhengig av endelig valgt løsning.



Ved utvikling av området rundt Stavanger stasjon og Kannik vil det oppstå en forskyvning av tyngdepunktet i sentrum som vil være utfordrende for sentrumshalvøya. En større utbygging på Holmen (grønn sirkel) vil balansere dette ved å trekke mer aktivitet og flere mennesker til sentrumshalvøya.

2. Knytte byutviklingsområdene i **Østre havn** tettere til sentrum ved etablering av utbyggingsmuligheter for sentrumsformål langs Verksalmenningen og på Bekhuskaien. I planforslaget foreslås en rekke grep som samlet skal bidra til en bymessig innlemmelse av østre havn som sentrumsområde, og én av forbindelsene til Stavanger Øst.
3. Knytte **Bjergsted** kulturpark tettere til sentrumskjernen ved tilrettelegging for utbyggingsmuligheter i området der den gamle utenriksterminalen ligger og delvis på ny utfylt grunn, og ved å etablere en ny gang- og sykkelforbindelse over Vågen som knytter Bjergsted til Holmen. Bedre forbindelser og ny aktivitet kan bidra til å styrke Bjergsted som møteplass og kultursentrum, og gjøre det enklere å bevege seg til fots og på sykkel i sentrumsområdet. Forslaget forventes å utløse en debatt omkring stenging av Vågen for større båter, og hvorvidt dette er forenlig med delmålet om å ivareta sentrums historiske identitet som sjøfartsby.
4. Tilrettelegge for fortetting langs **innfartsårene**. Madlaveien, Lagårdsveien og Dusavikveien/Løkkeveien nord og Tanke Svilands gate, er alle innfartsårer til sentrum, som planen foreslår å gi en mer bymessig utforming og innhold, i form av mulighet for ny utnyttelse av eiendommene langs disse.

5. Styrke **sentrale gater i randsonen**: Løkkeveien, Bergelandsgata, Pedersgata og Klubbgata har vært typiske bygater med handel og service tidligere, men har gradvis mistet noe av sin styrke og attraksjon. Disse foreslås revitalisert med mulighet for ny utnyttelse av utvalgte eiendommer langs disse.



Langs sentrale gater i randsonen til sentrumskjernen er det i arbeidsgruppene vist muligheter for byomforming. De påviste mulighetene er bearbeidet vurdert mot andre hensyn. Foreløpig planforslag viser hvilke tomter i randsonene som anbefales til byomforming. Endelig planforslag vil avklare nærmere utnyttelsesgrad og høyder for de foreslåtte tomten.

6. Tilrettelegge for betydelig byomforming i området **Stavanger stasjon og Kannik**. Jernbaneverket er i dag midt i et omfattende utredningsarbeid med å avklare framtidig stasjonsløsning i Stavanger sentrum. Før dette arbeidet har kommet nærmere en konklusjon, er det lite hensiktsmessig å gi for konkrete bestemmelser og retningslinjer for omforming av området totalt sett. Planforslaget gir noen foreløpige føringer for arbeidet med områdeplanen. I Kannik (B10) foreslås det å se på området samlet, både med tanke på en fortetting som nærmeste nabo til kollektivknutepunktet Stavanger stasjon og for en styrking av Løkkeveien.
7. Etablere arealer som kan huse **større offentlige romprogram** inkl. lokalisering av Rogaland teater. Det foreløpige planforslaget viser både Bekhuskaien og Stavanger stasjon (delvis) som mulige områder til større offentlige program. Det betyr at Rogaland teater kan ha begge alternativene med i sitt videre utredningsarbeid.
8. Etablere nye og styrke eksisterende **byrom**. Det største nye byrommet foreslås plassert på Holmen, og det nest største i Vestre havn/Strandkaien. Det foreslås videre at det skal vurderes videre muligheten for å stramme opp byrommet i Haakon VII's gate med et bygg i Kiellandshagen (tidligere posthus-tomt). Forslaget forventes å skape debatt om sentrums parkarealer og det store byrommet ved Torget, samt hensynet til det historiske miljøet ved Kongsgård og Breiavatnet.
9. **Forbedre fremkommeligheten** for kollektivtrafikk og syklist samt øke fotgjengerattraktiviteten i sentrum. Det foreslås tiltak i vei- og gateløp som gir kollektivtrafikken, syklistene og fotgjengere en prioritert og tydelig plass i trafikkbildet i sentrum. Kommunedelplanen viser sykkeltraseer på et overordnet nivå. For disse traseene er det utarbeidet bestemmelser for tilrettelegging og prioritering for sykkeltrafikken. Behovet for ytterligere detaljering av sykkelvegnettet i sentrum vurderes i det videre planarbeid.

10. **Redusere personbiltrafikken til og gjennom sentrum.** Når Hundvåg- og Eiganestunnelen åpner vil det bli frigjort vegkapasitet til sentrum. Derfor blir det foreslått å avsette to felt til kollektiv gjennom Kannik og bussgate gjennom sentrum. Videre at Løkkeveiens kapasitet (til gjennomgangstrafikk) reduseres med lysregulering. Dette er konkrete forslag til oppfølging av muligheten de nye vegprosjektene gir til å prioritere sentrumsrettet trafikk.
11. En helhetlig **parkeringsplan** som ser samlet på parkeringstilbudet i hele sentrum. Det legges til rette for en utvidelse av parkeringstilbudet i tilknytning til nye eller økte bygningsvolum. Dette gir samtidig en bedre geografisk spredning på parkeringstilbudet. Jorenholmen er i denne sammenheng foreslått videreført som parkeringsanlegg innenfor en helhetlig parkeringsstrategi. Dette utfordrer ønsket om å bruke Jorenholmen til andre sentrumsformål enn parkering, og ønsket om å redusere trafikkb belastningen i denne delen av sentrum.
12. Trekke bort de tyngste **havneformålene** (cruisebåter mv.) fra indre Vågen. Ved utfylling på Holmen etableres kaikapasitet for større cruisebåter. Dette gir en mulighet for å trekke cruisebåtene ut fra indre Vågen.
13. Sikre at det etableres et helhetlig integrert **flomvern** i ny bebyggelse/utfyllinger langs Havnefronten. For å sikre den etablerte og historisk verdifulle bebyggelsen i bakkant og muliggjøre at nye infill-prosjekter kan etableres i samme høyde som den opprinnelige arkitekturen, foreslås det at planen gir føringer for etablering av flomvern ved tiltak i Havnefronten, som skal fremstå som sammenhengende.

Planarbeidet

Organisering av planprosessen

Prosjektgruppen for planarbeidet har vært sammensatt med representanter fra kommunens planavdelinger, byantikvaren, næringssjefen, park og vei og utbyggingsavdelingen. Rådmannens lederteam har vært styringsgruppe for arbeidet.

Informasjon og medvirkning i planprosessen

Det er gjennom planprosessen gjennomført en rekke informasjons- og kontaktmøter med offentlige etater med interesser i Stavanger sentrum. Det er avholdt møter med Riksantikvaren, Statens Vegvesen, Rogaland fylkeskommune/Fylkeskonservatoren, Stavanger IK Havn og Stavanger parkering. Det har vært en løpende dialog med Rogaland teater i prosessen. Planarbeidet er også presentert i Regionalt planforum.

Videre er planarbeidet presentert på informasjonsmøter med organisasjoner og lag som bl.a. Grønn by, Næringsforeningen i Stavangerregionen, Stavanger arkitektforening, Pensjonistuniversitetet og på Tungenesmøtet.

Politisk seminar

Som oppfølging av Kommunalutvalgets vedtak i sak 67/12 om et politisk seminar, ble dette gjennomført 09.12.13. Hele bystyret var invitert. På seminaret ble forslag til strategimodell for sentrumsutvikling og alternative scenarier for mulige utviklingsretninger presentert. Videre ble dybdestudier av fem delområder i sentrum presentert, både av kommunens egne fagfolk og eksterne arkitekter/planleggere presentert.

Videre planprosess

Gjennom hele planprosessen har det vært god dialog og informasjonsutveksling med eksterne parter. Det er likevel først ved offentlig ettersyn og høring at alle parter får anledning til å få full innsikt i planarbeidet og mulighet for å engasjere seg i dette. Planforslaget for Stavanger sentrum skal derfor høres offentlig i to omganger. Dette skal bidra til en størst mulig åpenhet og offentlig debatt omkring planarbeidet, og et bredt opplyst grunnlag for videre arbeid med et endelig planforslag.

Til denne høring legges ut et *foreløpig planforslag* med beskrivelse av strategiske grep som har til hensikt å styrke sentrum i tråd med vedtatte mål for planarbeidet. Første høring er primært en høring av planens hovedinnhold, ovenfor beskrevet i 13 plangrep og avgrensningen av sentrumsområdet.

Til andre høring vil det legges fram et *endelig planforslag* med utdypende vurderinger av planens hovedgrep, basert på innspill og reaksjoner i første gangs høring. Videre vil planens detaljeringsnivå vurderes nærmere frem til 2. gangs høring. Dette gjelder i første rekke detaljering av bestemmelser/retningslinjer for utnyttelsesgrad (%-BRA) for områdene som i planen foreslås til byomforming. Det er vurdert som hensiktsmessig i første omgang å få tilbakemeldinger på områdene som foreslås til fremtidige omformingsområder, og hvilke plankrav (områdeplan/detaljplan) som skal stilles til disse. Ved andre gangs høring vil det legges fram forslag til bestemmelser og/eller retningslinjer for tomteutnyttelse (%-BRA) og fordeling bolig/øvrige sentrumsformål på de enkelte tomtene. Hensikten vil være å sikre tilstrekkelig forutsigbare rammer for investering og utvikling i sentrum.

Begge høringer forutsettes gjennomført som fullstendige høringer. Det betyr at alle deler av planforslaget ved første høring som foreslås videreført, også vil være gjenstand for 2. gangs høring.

Ved 2. gangs høring vil planforslaget være justert og komplettert. I tillegg til utarbeidelse av retningslinjer/bestemmelser for utnyttelse, vil også følgende endringer og suppleringer gjøres i planen:

- Suppleringer og justering av konsekvensutredning basert på innkomne merknader til og krav til supplerende vurderinger. Herunder konsekvensvurdering av de mer detaljerte forslag til bestemmelser/retningslinjer for utnyttelsesgrad, inkludert en visning av planforslaget i en 3D-modell.
- Forslag til plangrep for integrasjon av Paradis i sentrumsområdet, hensyntatt pågående arbeider med detaljreguleringer.
- Bestemmelser/retningslinjer for tetthet for områdene foreslått til byomforming.
- Supplering med snitt, der det avdekkes hvilke områder som skal illustreres.
- Vurdering av hvordan plangrepene best kan gjennomføres og en strategi for organisering av dette.

Oppfølging og gjennomføring av planen

Kommunedelplanen kan bli et viktig løft for sentrum ved å avklare nye muligheter, men den vil samtidig kreve et betydelig oppfølgingsarbeid. Rådmannen anbefaler derfor at det igangsettes en utredning om videreutvikling av det offentlig-private sentrumssamarbeidet. Det vil være ønskelig å gjennomføre denne utredningen i nært samarbeid med Stavanger sentrum as, som allerede er satt til å ivareta største delen av det offentlig-private sentrumssamarbeidet i dag. Stavanger sentrum as arbeider og med en strategiplan som på mange områder sammenfaller med strategiene prioritert i denne kommunedelplanen. Også andre aktører vil bli trukket inn i arbeidet. Utredningen skal klarlegge hvilke oppgaver som skal ivaretas gjennom samarbeidet, hvordan kommunen organiserer sin oppfølging av planen, samlet ressursbehov og anbefalt fordeling mellom kommunen og private aktører. Utredningen med rådmannens anbefaling legges fram som egen sak samtidig med fremleggelse av KDP Stavanger sentrum til 2. gangs behandling.

Vurdering

Sentrum er både byens opphav og Stavangers første byomformingsområde. Etterkrigstidens store saneringsplan for Stavanger ble bare delvis gjennomført, men resulterte i at flere områder i sentrum fikk en helt ny form og funksjon. Sentrum har også gjennom tiden tilpasset seg byens behov ved utfylling i sjø på flere steder. Stavangers første næringsområde besto av en 3 km lang sammenhengende rekke med sjøhus. I dag er det lite igjen av sjøhusrekken, og nesten ingen

gjenværende sjøhus som har direkte kontakt med sjøen. De senere års klare erkjennelse av byens historiske verdier har medført en utvikling som i langt større grad skjer på den historiske byens premisser. Den nye sentrumsplanen har som intensjon å balansere hensynet til byens historiske identitet med behovet for nye utviklingsmuligheter, i tråd med planoppdraget. Virkemidlene omfatter både velkjente grep som utfylling i sjø, nyutvikling av eldre kvartaler, og en bekreftelse av de mest verneverdige områdene, men omfatter også nye grep i form av forslag til nye samarbeids- og organiseringsformer.

Stavanger sentrum er et regionalt felleseie, hvor mange har interesser. Det ble ved starten av planarbeidet vektlagt at dette skulle være åpent og tilgjengelig, og at ulike interesser skal komme fram. Planarbeidet har lagt til rette for, og utløst stort engasjement preget av kunnskap, kreativitet og vilje til utvikling og foredling av et unikt sted. Rådmannens vurdering er at dette har styrket planen. Videre har det gitt grunnlag for å følge opp formålet med planarbeidet, som er å utarbeide nye rammer for utviklingen av sentrum.

Rådmannen viser til at planarbeidet har avdekket betydelige muligheter for utvikling av sentrumsområdet, i tråd med overordnede mål, samtidig som sentrums historiske og identitetsbærende element ivaretas. Flere av planforslagene kan likevel være utfordrende, både i relasjon til nåsituasjonen og i forhold til gjeldende planer. Samtidig inngår de enkelte forslag som viktige elementer i en helhetlig strategi, og bør vurderes i dette perspektivet. Rådmannen vektlegger betydningen av å involvere bredt i drøftingen forslag til plan, sett i lys av Stavanger sentrums unike funksjon for byens og regionens innbyggere. Når nye langsiktige rammer for sentrums framtid skal formes, vil dette tjene på en bredt anlagt offentlig debatt.

Konklusjon

Rådmannen mener at det foreløpige planforslaget er et godt grunnlag for høring av strategiske valg for sentrumsutviklingen, og at den anbefalte høringsprosessen i to trinn vil bidra til en viktig offentlig debatt og et bredt opplyst planarbeid fram mot endelig forslag.

Inger Østensjø
rådmann

Gunn Jorunn Aasland
direktør

Ole Martin Lund
kommuneplansjef

Kristin Gustavsen
rådgiver

Vedlegg:

- Vedlegg 1: Plankart
- Vedlegg 2: Planbestemmelser og retningslinjer
- Vedlegg 3: Planbeskrivelse.
- Vedlegg 4: Temakart
- Vedlegg 5: Konsekvensutredning
- Vedlegg 6: ROS-analyse
- Vedlegg 7: Analysesammendrag

Kommunedelplan for Stavanger sentrum

Planbestemmelser og retningslinjer

Foreløpig planforslag, 17.10.2014

1. Generelle bestemmelser og retningslinjer

Betegnelsen *delområde (-r)* henviser til områder i plankartet som er merket med betegnelse A1, A2 osv.

Bestemmelser og retningslinjer i Kommuneplan 2014 – 2029 gjelder med følgende presiseringer og/eller endringer:

1.1 Bestemmelser med krav om reguleringsplan (pbl § 11.9, punkt 1). B, R

Det skal foreligge områderegulering før detaljregulering for følgende delområder: A4, A7, B10 og E5. Det skal utarbeides felles plan for følgende delområder: A1, A2, A3, B3, B11, C12, E2 og E4.

1.1.1 Retningslinjer for utnyttelsesgrad og utarbeiding av reguleringsplan R

Alt areal som er vist som *bebyggelse og anlegg* innenfor hvert av planens delområder (A1, B1, C1, D1, E1 osv.) inngår i beregning av grad av utnytting. I bruksarealet BRA skal følgende arealer ikke regnes med: Sykkelparkering over eller under bakken, boder i underetasje og parkering under bakken.

1.2 Bestemmelser om hensyn til samfunnssikkerhet

Vurderingen av flomfare skal sees i sammenheng med 3.3 Sikringssone flomvern.

1.3 Bestemmelser om rekkefølgekrav (pbl § 11.9, punkt 4). R (1.4 i KP)

Tabellen under angir hvilke infrastrukturtiltak som skal være opparbeidet eller sikret opparbeidet før det gis rammetillatelse innenfor det enkelte byggeområde.

G=Grøntstruktur

P=Parkeringsanlegg

	A1	A2	A3	A4	A7	A8	A9	B1	B2	B10	B11	C11	D1-10	D11	D15-16	D20-21	D17-18	D22-23	E1-2	E3	E5	E6-9	E11-15	E17
G1	X	X																						
G2	X	X																						
G3			X			X																		
G4				X																				
G5				X																				
G6				X																				
G7				X																				
G8					X																			
G9											X													
P1	X	X					X																	
P3				X																				
P4								X																
P5									X															

P10	E1, E2
P11	E3, E4
P12	C1, C2, C3, C4, C5, C6
P13	E6, E7, E8, E9
P14	E11, E12, E13, E14, E15
Parketten	A7
P Kyrre	B3, B4, B5, B6, B7, B8
St. Olav/Jernbanen	B9, B10, B11
Valberget	A5
Skatt Vest / Statens hus	E10

Parkering kan ikke tas i bruk før utbyggingen som er dimensjonerende for antall plasser, er realisert.

P1 og P3 lokaliseres i områdeplan. Parkering som skal dekkes av P1 kan fordeles på fjellhall og i område A1 Bekhuskaiaen.

P2, P6 og P12 skal i sin helhet være offentlig tilgjengelig. For øvrige parkeringsanlegg skal det sikres at en andel av parkeringskapasiteten er offentlig tilgjengelig.

For offentlig tilgjengelige parkeringsanlegg, og der deler av anlegget er offentlig tilgjengelig, skal 5 % av plassene reserveres for bevegelseshemmede.

1.6 Retningslinjer om støy. B, R (1.8.1 i KP)

Avbøtende tiltak mot støy skal som hovedregel skje gjennom fasadetiltak.

2 Tematiske bestemmelser og retningslinjer

BEBYGGELSE OG ANLEGG

2.1 Tiltak unntatt fra plankrav (pbl § 11.10, pkt 1). B

Eksisterende bebyggelse innenfor delområdene kan gis midlertidig brukstillatelse til sentrumsformål også før ny plan er utarbeidet eller gjeldende plan justert.

Tiltak i offentlig trafikkareal og midlertidig oppgradering av byrom, kan gjennomføres med grunnlag i gatebruksplaner.

2.2 Bestemmelser for planens delområder

Sentrumsformålet innbefatter underformålene forretning, offentlig eller privat tjenesteyting, boligbebyggelse, kontor, hotell/overnatting og bevertning, samt nødvendig grønnstruktur. I delområder hvor ett eller flere av underformålene ikke skal være tillatt er dette angitt særskilt i bestemmelsene for det enkelte delområdet. For delområder der andre underformål er tillatt, er dette også angitt. Område E5 nevnes spesielt, da knutepunktsfunksjonen for kollektivtrafikk og stasjonsfunksjonen for togtrafikk skal inngå i formålet.

Langs hovedgater, ref. temakart (nr.8 Hovedgater) er formålsgrensene byggelinjer, og ny bebyggelse skal plasseres i byggelinjen. Gateetasjen skal ha høy transparens med utstillingsvinduer og inngangsdører, og skal benyttes til allment tilgjengelige, publikumsrettede funksjoner. Bolig, kontor, hotellværelser og parkering tillates ikke i gateetasjen i hovedgater. Tilsvarende gjelder for 1. etasje mot parker. I øvrige gater kan det være innslag av slike formål/funksjoner. Omfang og plassering avklares i områdeplan eller detaljregulering. I større omformingsområder (A1, A2, A4 og A7) defineres også hovedgater i den videre detaljplanleggingen.

Siktelinjer som vist på eget temakart (kart nr.) skal innarbeides i områdeplan og detaljert reguleringsplan for hvert delområde.

2.2.1 Retningslinjer for planens delområder

Felles

Foreløpig retningslinje: Til 2. gangs behandling og 2. gangs høring vil det foreligge en tabell som viser:

Utnyttelsesgrad og fordeling av formål for hvert delområde er angitt i tabell (tabell nr.). Tabellen angir også maksimal prosentandel boligformål. Maksimal grad av utnyttelse gjelder også uten boligformål.

Fordelingen mellom boligformål og andre formål bør være som angitt i tabell for fordeling av formål, men kan fravikes ved eventuell etablering av et større publikumsrettet program som teater eller lignende.

Område A Havnefronten

Havneareal

Alle havnearealer skal være offentlig tilgjengelige. ISPS-gjerder skal utformes slik at de gir tilgang til kaiområdene på tider der det ikke ligger båt til kai. For delområdene med formål havn og tillatt ISPS-gjerde (A1, A4 og A7), skal det sikres passasje med minimum bredde 3 meter mellom bebyggelse og gjerde innenfor byggeområdet. Tilsvarende skal det sikres tilkomstvei til havneområdet gjennom disse områdene.

A1 Bekhuskaien

Som del av Grøntstrukturen skal det opparbeides en park (G1) på minimum 3 dekar innenfor byggeområdet. Deler av kaifront mot vest skal trappes ned til sjøen. Det skal sikres gangforbindelse mellom ny bebyggelse langs Verksalmenningen til Bekhuskaien, samt i bakkant av gatebebyggelsen som forbindelse mellom Badedammen og G2. Krav til felles uteoppholdsareal/lekeareal for boligene som ikke løses med balkong og/eller takhage, kan legges til G1. Som del av utbyggingen skal det bygges et parkeringsanlegg som angitt i bestemmelsene for parkering. Det opprinnelige Bekhuset skal ivaretas.

A2 Fiskepiren

Bebyggelsen langs Verksgata/Verksalmenningen skal utformes som en forlengelse av eksisterende sjøhusrekke. Langs piren skal det være offentlig tilgang til sjøen i hele strekket i vest og nord. I øst skal tilgang til sjø sikres i utvalgte tverrforbindelser. Krav til felles uteoppholdsareal/lekeareal for boligene som ikke løses med balkong og/eller takhage, kan legges til G2.

A4 Holmen og Kjeringsholmen

Bebyggelsen på Kjeringsholmen, langs Østervågkaia, skal utformes som en nytolkning av sjøhusrekken.

På utfyllt areal på sjøsiden av Skansegata skal det etableres et offentlig gatenett med kvartalsstruktur. Gatenettet skal sikre forbindelse og siktlinje i forlengelse av Kirkegata mot Natvigs Minde, samt fra Skansegata mot Sølyst/Grasholmen, jfr. temakart (kart nr.)

Krav til felles uteoppholdsareal/lekeareal for boligene som ikke løses med balkong og/eller takhage, kan legges til G4-G7.

Som del av utbyggingen skal det bygges et parkeringsanlegg som angitt i bestemmelsene for parkering. Inn og utkjøring av anlegget skal fortrinnsvis løses sørvest for G5 Bystrand.

A5 Tårngalleriet

Alternativ 1: Bestemmelser i Reguleringsplan 2222 Sentrumshalvøya opprettholdes. I bestemmelsene er det fastlagt at *Kvartalet vurderes som ferdig utbygget. Fornying/hovedombygging skal skje iht. detaljplan, som må avklare materialvalg, nytt volum, høyder, m.m. Disse skal i hovedsak ikke overstige eksisterende høyder/volum, se for øvrig § 7.1.3.*

Alternativ 2: Det åpnes for en mer omfattende sanering og nybygging. Det vil i større grad utfordre eksisterende volum og høyder. Ny bebyggelse skal utformes med tilgang til takflaten, som skal være offentlig tilgjengelig som del av parkområdet ved Valbergtårnet. På takflaten tillates et mindre entasjes oppbygg som skal benyttes til publikumsrettet virksomhet.

A7 Vestre havn

I forlengelsen av Skur 6 mot nord kan det oppføres et nybygg. Det skal være passasje mellom nybygg på kaisiden før eventuell start på ISPS-gjerde. Boligformål er ikke tillatt. Bebyggelsen nord for G8 skal ha kvartalsstruktur, der en gjennomgående gågate som sikrer en bymessig forbindelse mellom G8 og festplassen foran Konserthuset. Gangforbindelse og siktlinjer fra bakenforliggende bebyggelse til sjøen skal sikres i detaljplan. Krav til felles uteoppholdsareal/lekeareal for boligene som ikke løses med balkong og/eller takhage, kan legges til G8.

A8

Det kan oppføres et nybygg. Boligformål er ikke tillatt. Det skal være innganger og utstillingsvinduer både mot Verksgata, Langgata og ny gate i bakkant.

A9

Vest for krysset Verksalmenningen x Bergelandstunellen kan det oppføres et nytt bygg i samme høyde som nabobygg i vest. Boligformål er tillatt i de to øverste etasjene. Øst for krysset kan eksisterende bebyggelse suppleres med 1-2 etasjes bebyggelse. Arealet øst for krysset kan eventuelt disponeres til utvidet uteoppholdsareal for eksisterende bebyggelse. Takoverbygg er tillatt.

A10 Kiellandhagen

Alternativ 1A: Ingen endring av nåværende situasjon.

Alternativ 1B: Det utredes videre et nytt bygg i fotsporet til det gamle postbygget.

Alternativ 1C: Det utredes videre en mer omfattende plan for dette område som en kombinasjon av bygg og installasjoner.

Område B: Løkkeveien m/omgivelser

B1 Bybergstykket

Det kan oppføres et nybygg. Boligformål er ikke tillatt.

B2 Møbelgalleriet

Deler av Gnr./bnr. 59/893 (Objekt nr. 123 i KDP Kulturminner 2010-2025) skal beholdes. Krav til felles uteoppholdsareal/lekeareal for boligene som ikke løses med balkong og/eller takhage, kan legges til forplassen mot vest/Løkkeveien dersom dette er parkmessig opparbeidet.

B3 Løkkeveien øst

Fasader i Løkkeveien 73 (deler av gnr/bnr 58/719) og Løkkeveien 67 (del av gnr/bnr 58/714) skal beholdes, mens bygningskroppene kan innarbeides i ny bebyggelse.

Løkkeveien 59 (del av gnr/bnr 58/705) og Løkkeveien 57 (del av gnr/bnr 58/703) skal beholdes. Eksisterende park/lek skal opprettholdes og være offentlig tilgjengelig, men kan skjermes fra Løkkeveien. Løvdahls gate kan stenges for biltrafikk og arealet kan omdisponeres, så fremt adkomst for varelevering o.l. er tilfredsstillende løst.

B4-B9 Løkkeveien vest

Fellesbestemmelser for B4-B9: Detaljplan kan utarbeides separat for hvert enkelt område. Planen skal som minimum omfatte omformingsområdet, og planarbeidet skal dokumentere hvordan nybygg forholder seg til hele kvartalet. Krav til felles uteoppholdsareal/lekeareal for boligene kan i sin helhet løses med balkong og/eller takhage.

I B4 kan følgende eiendommer omformes: Gnr. /bnr. 58/722, 58/720 og 58/715.

I B5 kan følgende eiendommer omformes: Gnr. /bnr. 58/740.

I B6 kan følgende eiendommer omformes: Gnr. /bnr. 58/692. Delfeltet omfatter kun ett gnr./bnr., men skal framstå som to bygg mot Løkkeveien og Peder Claussøns gate.

I B7 kan følgende eiendommer omformes: Gnr. /bnr. 58/684.

I B8 kan følgende eiendommer omformes: Gnr. /bnr. 58/681 og 58/679. Løkkeveien 28 (58/677) skal beholdes, men kan påbygges.

I B9 kan følgende eiendommer omformes: Gnr. /bnr. 56/648, 56/1056 og 56/1052. For sistnevnte skal ny bebyggelse framstå som to bygninger mot Prinsens gate.

B10 Kannik

Områderegulering for området skal avklare hvordan økningen i tillatt bruksareal BRA skal fordeles i området. Rommene mellom bygningene skal få økt kvalitet, og brutte forbindelser gjennom området skal etableres eller gjenopprettes. Områdeplanen skal også avklare ny hovedtrasé for sykkel til sentrum fra sør og sørvest gjennom området.

Følgende eiendommer kan omformes: Gnr. 56/860 og Gnr./bnr. 56/1044 (Objekt nr. 97 i KDP Kulturminner 2010-2025). For sistnevnte forutsettes at evt. nybygg skal forholde seg til ny formåls-/byggelinje mot Løkkeveien og at utviklingen også omfatter ny disponering av arealene som benyttes til bensinstasjon i St. Olavskvartalet. Evt. omforming av andre eiendommer vurderes i områdeplanen.

B11 Løkkeveien x Madlaveien

Eksisterende bebyggelse skal bevares og omsluttet av parkområdet G8.

Ny bebyggelse skal utformes som karrébebyggelse/storkvartal. Boliger mot Madlaveien er ikke tillatt.

Område C Bergelandsgata og Pedersgata med omgivelser

C1-C7 Bergelandsgata

Fellesbestemmelser for C1-C7: Detaljplan kan utarbeides separat for hvert enkelt område. Planen skal som minimum omfatte omformingsområdet, og planarbeidet skal dokumentere hvordan nybygg forholder seg til hele kvartalet. Krav til felles uteoppholdsareal/lekeareal for boligene kan i sin helhet løses med balkong og/eller takhage.

I C1 kan følgende eiendommer omformes: Gnr. /bnr. 55/86, 55/1276, 55/1278 og 55/1432. Vaisenhusgata 41 skal beholdes.

I C2 kan følgende eiendommer omformes: Gnr. /bnr. 55/87.

I C3 kan følgende eiendommer omformes: Gnr. /bnr. 55/79, 55/81, 55/82, 55/84 og 55/112. Ny bebyggelse skal framstå som separate bygninger mot gate.

I C4 kan følgende eiendommer omformes: Gnr. /bnr. 55/576.

I C5 kan følgende eiendommer omformes: Gnr. /bnr. 55/111. Byggegrense i bakgård opprettholdes som i gjeldende reguleringsplan.

I C6 kan følgende eiendommer omformes: Del av Gnr. /bnr. 55/470.

I C7 kan følgende eiendommer omformes: Gnr. /bnr. 55/243, 55/67 og 55/68.

C8-C10 Klubbegata

Eksisterende bygninger kan bygges på med maksimalt to etasjer over dagens tak.

C12 og C13 Pedersgata

Detaljplan kan utarbeides separat for hvert enkelt område.

I C12 kan følgende eiendommer omformes: Deler av gnr./bnr. 55/1025, 55/783 og 55/781. Detaljert reguleringsplan skal avklare omfang, samt om også øvrige eiendommer kan omformes.

I C13 kan 1. etasje omformes. Bebyggelse areal kan utvides til å omfatte hele kvartalet. Fasade langs Pedersgata skal følge eiendomsgrense og utformes iht. 2.1 Bestemmelser for planens delområder.

Område D Stavanger Øst

D1-D22

I delområdene D1 – D22 inngår handel i to etasjer i sentrumsformålet, dvs. 1. og 2. etasje eller 1. og u. etasje. Handelsarealer skal ha inngang fra gatenivå.

D3-D8 Harald Hårfagres gate

D4: Spesialområde bevaring opprettholdes for 52/663

D7: Ved nybygg skal hovedhus i Pedersgata 109 og Harald Hårfagres gate 6 inngå og beholdes

D9- D10 Kulverten

D10: Ved nybygg skal det avsettes areal til offentlig gangvei med minimum 3 meters bredde langs kulvert fra Pedersgata til Kjelvene.

D11-D23 Ryfylkegata, Støperigata, Lervigstunet m/omgivelser

D11: Regulert gjennomgang fra Haugesundsgata til Ryfylkegata kan flyttes øst for eksisterende administrasjonsbygg.

Område E Madlaveien, Lagårdsveien, Stavanger stasjon

E1 Området avgrenset av E39 Motorveien, Madlaveien og Tjodolvs gate

Ny bebyggelse skal nedtrappes mot Tjodolvs gate. Boliger tillates i de to øverste etasjene mot nord, samt i de 3 øverste etasjene mot Tjodolvs gate.

E2 Madlaveien

Detaljregulering kan utarbeides separat for hvert kvartal.

E3 Gamle Stavanger sykehus

Karrébebyggelsen kan fullføres mot vest. Overflateparkering flyttes til parkeringsanlegg under ny bebyggelse og/eller indre gårdsrom, og tidligere parkarealer reetableres. Det indre gårdsrommet kan overbygges.

E4 Stavanger museum/Rogaland teater

Museumsanlegget kan suppleres med nytt bygg som henvender seg mot Lagårdsveien og fungerer som forbindelse mellom denne og museumsparken. Eksakt plassering av byggegrense avklares i detaljregulering.

E5 Stavanger stasjon

Stasjonsområdet skal utvikles som kollektivknutepunkt som del av sentrumsformålet.

Ny bebyggelse skal arronderes til gateløp slik at disse framstår som bygater, med publikumsrettede funksjoner og allmenn tilgang til 1. etasje. Det skal etableres et nytt byrom/park (G10) som sikrer tilgjengelighet til og sikt fra det eksisterende teateret mot Breiavatnet.

Byggehøyder som fastsettes i områdeplanen for Stavanger stasjon skal sikre høyde for et eventuelt scenetårn med høyde på inntil 24 meter over Jernbaneveiens nivå.

E6-E15 Lagårdsveien

Reguleringsplan kan utarbeides for hvert delområde. Siktlinjer (temakart nr. 9) skal sikres. Ved evt. nybygg i E9, skal det også sikres gangforbindelse i siktlinjen. Dersom det utarbeides en felles plan for E10 og E12 vil areal til avkjørsel mellom feltene inngå i byggeområdet.

SAMFERDSEL OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

2.3 Bestemmelse om kollektivtraséer (pbl § 11.10, pkt 2). R (2.6 i KP)

I hovedtraséene for kollektivtrafikk (kf. plankart) skal kollektivtrafikken sikres full framkommelighet ved separering fra øvrig motorisert trafikk og med kollektivprioritering i kryss. Unntatt for dette er Løkkeveien der fremføring av kollektivtrafikken i blandet trafikk skal sikres gjennom lysregulering av krysset Løkkeveien x Arne Rettedalsgate og ved aktiv trafikkstyring i øvrige signalregulerte kryss i Løkkeveien.

I Klubbgata, Kongsbakken, Verkgata, Jernbaneveien og Musegata skal det avsettes areal for doble leskur med sanntidsinformasjon på alle holdeplassene som i hovedsak brukes av påstigende passasjerer.

A3 Jorenholmen skal utvikles som transportknutepunkt med parkering og overgang mellom båt og buss.

2.4 Bestemmelser om sykkelnettet (pbl § 11.10, pkt 2). R (2.8 i KP)

Ved all regulering og opparbeiding av eksisterende og nye gater/veier som omfatter hovednett for sykkel skal følgende krav være ivaretatt:

Krav om separering fra øvrig trafikk med egne sykkelfelt i bredde 1,7 – 2,5 m gjelder uavhengig av ÅDT. I de delene av sykkelnettet som løper parallelt med eller i hovedtraséer for kollektivtrafikk, kan det vurderes unntak fra dette kravet dersom hensyn til eksisterende bygningsmasse/bevaring av eksisterende gateløp vurderes som nødvendig.

Sykkelframføring skal gis prioritet i kryss.

Gang- og sykkelbro i Vågen (A6) skal ha separering mellom fotgjengere og syklist, og fri bredde skal være minimum 5 meter.

Trasé for gang- og sykkelbro over Lagård gravlund (E16) skal ikke være i konflikt med kulturminnet Lagård gravlund. Bærekonstruksjon (søyler) plasseres i interne gangveier i gravlunden.

Det skal etableres innendørs sykkelparkering med adgangskontroll i Kollektivknutepunktene A3 og E5

2.5 Retningslinjer for gangnett

Det bør etableres flere tverrforbindelser i øst/vest-retning mellom Løkkeveien og sentrum. Minst en av disse bør ha stigning mindre enn eller lik 5 % (1:20). Alternativt kan det etableres en døgnåpen utendørs rulletrapp eller heis.

2.6 Bestemmelser for hovedveinettet

Kryss i hovedveinettet som er markert i plankartet skal signalreguleres. Signalreguleringen skal iverksettes når Eiganes- og Hundvågtunellen åpnes for biltrafikk.

Klubbgata og nordre del av Kongsgata (til krysset med Stiftelsesgata) skal stenges for biltrafikk når Busway 2020 åpnes for trafikk.

2.7 Bestemmelse for samleveinettet

Pedersgata skal enveisreguleres for biltrafikk når gata bygges om med sykkelfelt.

Stiftelsesgata kan stenges for biltrafikk når ny adkomst til Bergelandsgata/Birkelandsgata er etablert.

2.8 Bestemmelser om grønnstruktur (pbl § 11.10, pkt 2). R (2.10 i KP)

Samtlige områder regulert til Grøntstruktur, park (G1-G10) skal gis en bymessig parkopparbeidelse.

3 Bestemmelser og retningslinjer for hensynssoner

3.1 Retningslinjer for hensynssoner bevaring av kulturmiljø, Trehusbyen (pbl § 11.8 c). B, R (3.3 i KP)

Innenfor Trehusbyen kan eksisterende bebyggelse erstattes med nybygg innenfor delområdene: B2-B11, C1-11, C12, D5-7, E1-2 og E6 for eiendommer (g.nr/bnr) angitt i 2.2.1 Nybygg skal tilpasses eksisterende bebyggelse, men kan gjerne gis en moderne utforming.

3.2 Retningslinjer til hensynssoner for felles planlegging og hensynssoner omforming (pbl § 11.8 e). R (3.7 i KP)

Følgende delområder reguleres med hensynssone felles plan (H810):

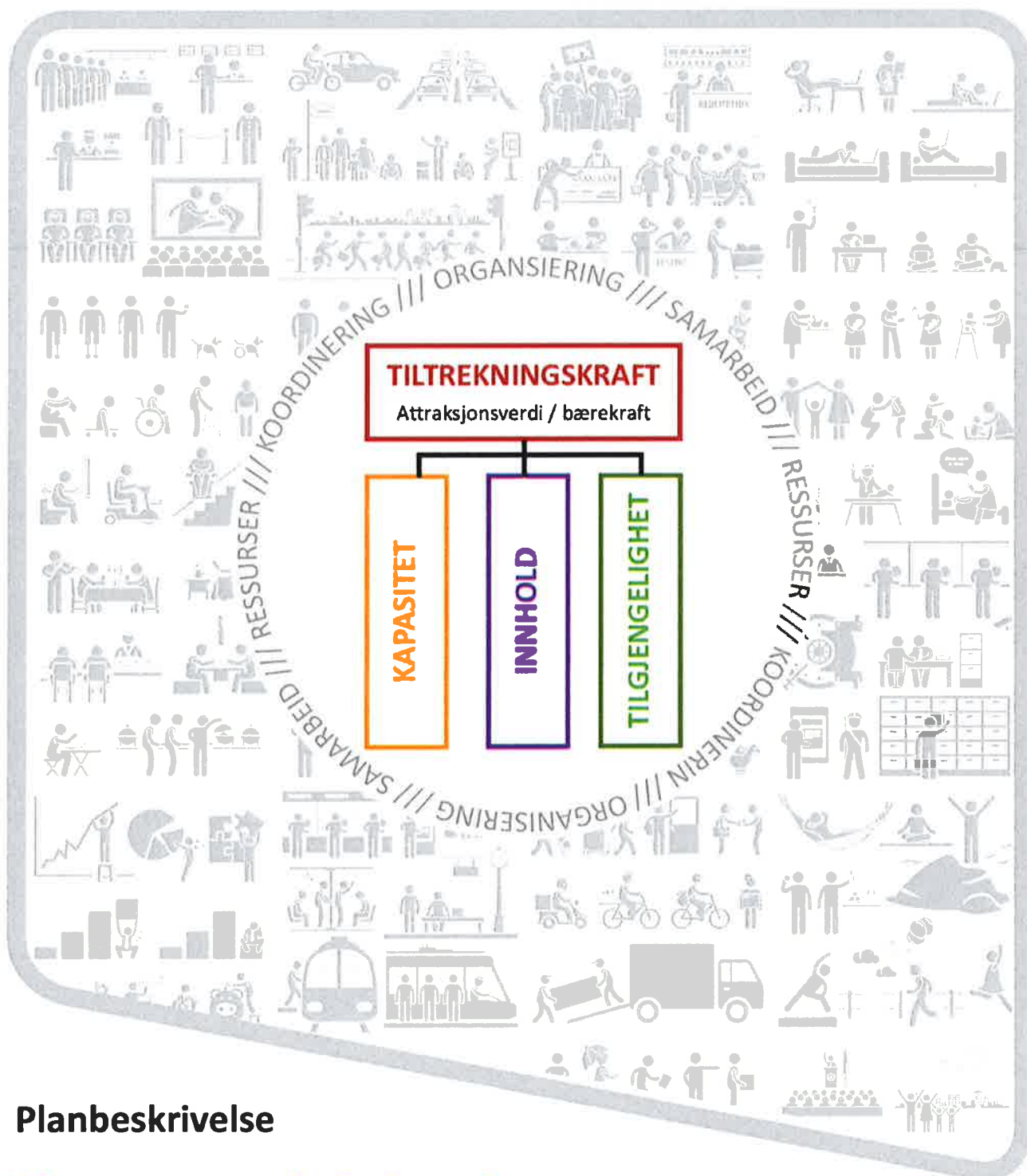
Det skal foreligge områderegulering før detaljregulering for følgende delområder: A4, A7, B10 og E5.

Det skal utarbeides felles plan for følgende delområder: A1, A2, A3, B3, B11, C12, E2 og E4.

Følgende delområde reguleres med hensynssone omforming (H820): E17

3.3 Bestemmelser for sikringssone flomvern

Stavanger sentrum skal sikres mot 200-års flom og havnivåstigning med eget flomvern som angitt på plankartet med hensynssone med betegnelsen *Sikringssone flomvern*. Flomvernet skal bestå av en kombinasjon av dike, sluser og heving av terreng på sjøsiden av Havneringen som vist på egen prinsippskisse. Høyde på dike og terreng skal være minimum + 3,5 meter over havets nullnivå (NN1954). I hvert byggeområde som omfattes av Sikringssone flomvern skal flomvernet innarbeides i bebyggelsen og utearealet.



Planbeskrivelse

Kommunedelplan for Stavanger sentrum

Foreløpig forslag

Forslag til 1. gangs behandling, oktober 2014



STAVANGER KOMMUNE

Forord

Overordnede føringer på nasjonalt, regionalt og kommunenivå peker på at sentrum har en nøkkelrolle i utviklingen av en mer bærekraftig by. For at sentrum skal fylle denne rollen krever det en omfattende gjennomgang av utfordringer og muligheter for sentrum. Arbeidet med planen har avdekket at sentrum klart trenger en overordnet plan/et veikart som viser muligheter for utvikling. Samtidig har det avdekket at et av sentrums fremste fortrinn for å fylle denne rollen, vil være å kombinere videreføring og satsing på de historiske verdier i sentrum, med tilrettelegging for ny aktivitet.

Vi må derfor se alt i en sammenheng og jobbe parallelt og systematisk på en rekke hold. Sentrumsplanen som dere får presentert her, handler om akkurat det: Avdekke hva som er de største utfordringene og mulighetene, se sammenhenger mellom disse og benytte rett virkemiddel der det gir størst effekt.

Takk til alle som har bidratt inn i arbeidet! Den positiviteten som planarbeidet har blitt møtt med underveis, er den beste garantien for at vi samlet har den energien, motet og evnen som skal til for sammen å komme fram til den endelige planen og deretter sette planen ut i virkelighet.

Arbeidet med kommunedelplanen ledes av Kultur og byutvikling v/Kommuneplanavdelingen. De andre virksomhetsområdene som er representert i prosjektgruppen er; byantikvaren, byplanavdelingen, kommunikasjonsavdelingen, kulturavdelingen, næringssjefen, oppvekst og levekår, park og vei, transportplanavdelingen og utbyggingsavdelingen.

Rådmannens lederteam er administrativ styringsgruppe for planarbeidet.

Stavanger, 17.10.2014

Gunn Jorunn Aasland
direktør kultur og byutvikling

Ole Martin Lund
kommuneplansjef

Kristin Gustavsen
prosjektleder

Innhold

FORORD	1
INNHold	3
SAMMENDRAG.....	4
1. FORMÅLET MED PLANEN (OPPGAVE)	9
STUDIEOMRÅDE OG PERIODE.....	9
2. UTFORDRINGER OG MULIGHETER	9
2.1 HVA ER DE STØRSTE UTFORDRINGENE TIL STAVANGER SENTRUM I DAG?.....	10
2.2 HVOR LIGGER SENTRUMS FREMSTE FORTRINN, EGENSKAPER OG RESSURSER FOR EN POSITIV UTVIKLING I TRÅD MED OVERORDNEDE FØRINGER?	11
3. HVA SKAL TIL FOR Å STYRKE STAVANGER SENTRUM OG HVORDAN SIKRER VI BEST AT DET SKJER?	12
3.1 MÅL OG VIRKEMIDLER FOR UTVIKLINGEN AV STAVANGER SENTRUM	14
3.2 STRATEGI FOR Å NÅ MÅLENE.....	16
4. KOMMUNEDELPLANENS AREALDEL	18
4.1 HOVEDGREP I AREALPLANEN – KOMPAKT BY.....	18
4.2 AREALDELEN – KONKRETE LØSNINGSFORSLAG	23
4.3 AREALREGNSKAP	53
5. VIRKEMIDLER UTENFOR PLAN- OG BYGNINGSLOVEN.....	54

Sammendrag

Formålet med planen

Formålet med Kommunedelplan for Stavanger sentrum (KDP Stavanger sentrum) er å fastlegge mål for sentrumsutviklingen og presentere løsningsforslag, som følger opp kommuneplanens vedtatte strategi om å:

- styrke og utvikle Stavanger sentrum som regionens viktigste senter for handel, offentlig og privat tjenesteyting, kultur, uteliv, opplevelser og som regionens ledende arbeidsplassområde.
- ivareta sentrums historiske identitet som sjøfartsby, industriby og trehusby.

Planen er også en direkte oppfølging av Regionalplan for Jæren 2013-2040 sitt mål om å styrke byens og tettstedenes sentra som viktigste arena for handel, kultur, service og næring.

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

Utfordringer

Sentrums største utfordringer er i dag knyttet til langvarig nullvekst i handelsomsetningen, arbeidsplassutvikling og antall reiser. I tillegg mangler sentrum egnede lokaler, enkelte bystrukturer er svake og parkeringen oppleves som lite tilfredsstillende. Mangel på utviklingseiendommer og hovedgrep for utviklingen gir, sammen med et ønske om prosjektutvikling, lange og uforutsigbare planprosesser. Sentrum er usammenhengende programmert og varierte åpningstider er en av årsakene til at sentrum ikke tar full andel av innbyggernes kjøpekraft. Stavanger sentrum er ikke et geografisk midtpunkt og utfordres av andre handelskonsentrasjoner og arbeidsplassområder. Sentrum er ikke tilfredsstillende tilrettelagt for kollektivpassasjerer og syklistene. I tillegg kommer begrensninger i våre urbane tradisjoner, holdninger og væremåter. I sum tiltrekker ikke sentrum seg nok mennesker.

Muligheter

Nasjonale, regionale og kommunale føringer har nå klare mål om å styrke byer og tettsteder. Det gir sentrumsutviklingen i Stavanger bedre rammevilkår enn tidligere. Det at sentrum har en bedre anledning til å ta en tydeligere posisjon i byutviklingen, forutsetter imidlertid at sentrum evner å fornye seg og utnytte sine fortrinn og muligheter. Stavanger sentrum har en verdifull egenart å bygge videre på. Sentrum har også betydelige utviklingsmuligheter i nåværende og framtidige menneskelige- og materielle ressurser. Det er interesse for å etablere arbeidsplasser, handels- og servicekonsepter i Stavanger sentrum og vekstprognoser for befolknings- og arbeidsplassutvikling. Sentrum har også kommet et godt stykke på vei i et konstruktivt og virkningsfullt offentlig-privat samarbeid, gjennom Stavanger sentrum as. Ved bedre tilrettelegging er potensialet stort for at flere vil benytte sentrum og at flere vil sykle, gå eller benytte kollektivtilbudet.

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

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

Stavanger sentrum. Kommunedelplan for sentrum inneholder derfor forslag til strategi og bruk av virkemidler for å styrke Stavanger sentrums attraksjonsverdi og bærekraft.

Mål og virkemidler

Basert på funnene i analyser og innspill, har vi definert og konkretisert hovedmål og virkemidler som sammen skal gi den tiltrekningskraften vi ønsker å oppnå.

Hovedmål:

Stavanger sentrum skal være regionens viktigste senter for handel, offentlig og privat tjenesteyting, kultur, uteliv, opplevelser og regionens ledende arbeidsplassområde, samtidig som sentrums historiske identitet som sjøfartsby, industriby og trehusby blir ivaretatt.

Delmål:

KAPASITET. Stavanger sentrum skal tilby egnede arealer til næring, bolig og andre aktuelle sentrumsfunksjoner og gjennom det bidra til å sikre en jevn brukergruppe i sentrum og en aktivitetsvekst minst på nivå med storbyområdet.

INNHold. Sentrum skal tilby innhold som er programmert slik at sentrum holder seg aktuell og samtidig utnytter sin verdifulle egenart, tilgjengelige ressurser, byrom og rolle som regionhovedstad.

TILGJENGELIGHET. Det skal være aktuelt og attraktivt å reise til, og bevege seg i Stavanger sentrum. Det skal vi gjøre gjennom fysiske tiltak knyttet til infrastrukturen, som prioriterer miljøvennlige transportmidler. Men det skal også skje ved å framstå som åpen og inviterende, samt gjennom å spre kunnskap.

For å oppnå disse målene må vi gjøre et selektivt utvalg av virkemidler, slik at ressursene blir brukt på de områdene som gir størst effekt. Planen identifiserer de 14 strategiske virkemidlene, som Rådmannen vurderer å ha størst positiv betydning for å styrke Stavanger sentrum. De 14 strategiske virkemidlene er å:

1. avklare utviklingskapasitet og -forutsetninger på kort og lang sikt.
2. sikre eksisterende- og etablere nye byrom.
3. forbedre tilgjengeligheten for fotgjengere, syklist, kollektivtrafikk og nærings - /servicetransport.
4. etablere godt dimensjonerte, rett plasserte og dynamisk driftede parkeringsanlegg.
5. holde sentrum trygg og ren.
6. styrke programmeringen av utleielokaler.
7. benytte midlertidige arrangementer mer aktivt som byutviklingsgrep.
8. støtte opp rundt initiativtagere, med rådgiving, stimulering og koordinering
9. samordne åpningstider og service.
10. målrette kommunikasjonen (PR).
11. ha et oppdatert og systematisert faktagrunnlag om status, utviklingstrender og effekt av tiltak
12. etablere en sterk og profesjonell kollektiv satsning på programmering, markedsføring og øvrig samordning.
13. sikre kontinuitet og prioritet i utarbeiding og behandling av plan- og byggesaker.
14. initiere en ambisiøs, langsiktig og solid prosjektutvikling og –realisering.

Strategi

Tradisjonelt består en kommunedelplan for et sentrumsområde i hovedsak, og ofte utelukkende, av en arealplan etter bestemmelser i Plan- og bygningslovens § 11. Flere av virkemidlene vi foreslår står

ikke i dette lovverket. Istedenfor å tilsidesette delmål og virkemidler som ikke er omfattet av Plan- og bygningsloven, velger vi å la disse inngå i en helhetlig strategi. Da kan kommunedelplanen bli en helhetlig, sterk og felles strategiplan som:

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

Oppfølgingen av tiltakene vil være avhengig av om de ligger innenfor eller utenfor plan- og bygningsloven.

Virkemiddel 1-5 kan helt eller delvis bli håndtert i kommunedelplanens arealdel. Virkemiddel 6-12 kan ikke behandles direkte i arealdelen.

Kommunedelplanens arealdel

Arealdelen består av plankart, bestemmelser, konsekvensutredning og ros-analyser, hvor virkemiddel 1-5 er bearbeidet videre i et hovedgrep: **Kompakt by**.

Dette har vi gjort i hovedsak av tre grunner:

1. Å vitalisere (re-vitalisering) den verdifulle sentrumskjernen forutsetter at ny aktivitet kommer tettest mulig opp mot den eksisterende bebyggelsen. Først da får vi utnyttet den gjensidige ringvirkningseffekten mellom ny og gammel bebyggelse.
2. Planarbeidet har avdekket et betydelig utbyggingspotensial innenfor, og tett opp mot, den sentrumsgrensen som eksisterer i dag.
3. Nedgangstider i Europa de siste årene har vist at kompakte byer er mer robuste, spesielt i tider med omstilling.

Den gode kompakte by kan vi oppnå ved å:

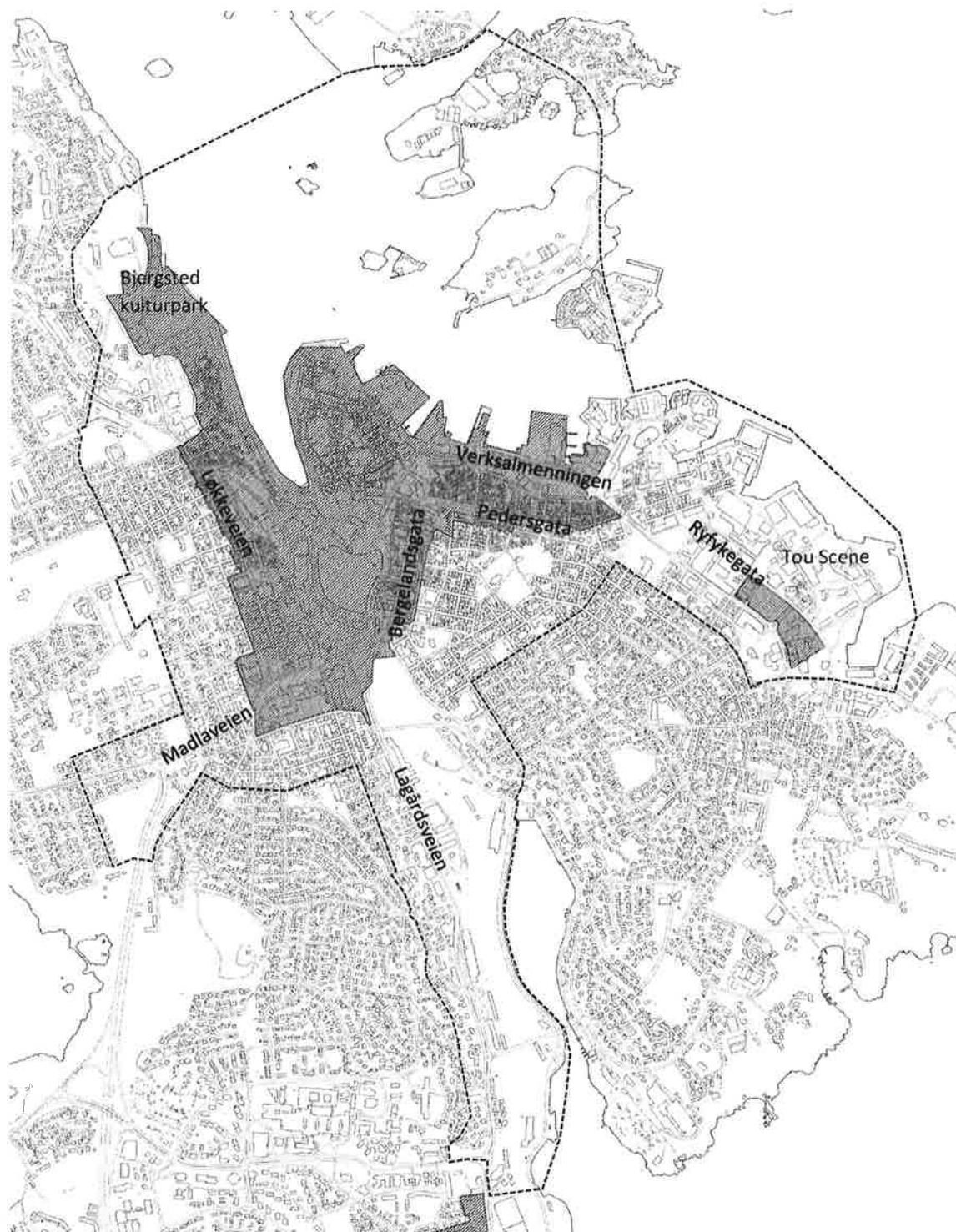
1. Tilrettelegge for betydelig byomforming på Holmen.
2. Knytte byutviklingsområdene i Østre havn tettere til sentrum.
3. Knytte Bjergsted kulturpark tettere til sentrum.
4. Tilrettelegge for fortetting langs innfartsårene.
5. Styrke sentrale gater i randsonen: Løkkeveien, Bergelandsgata, Nytorget og Klubbegata.
6. Tilrettelegge for betydelig byomforming i området Stavanger stasjon og Kannik.
7. Etablere arealer som kan huse større offentlige romprogram inkl. lokalisering av Rogaland teater.
8. Etablere nye og styrke eksisterende byrom.
9. Forbedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk og syklist samt øke fotgjengerattraktiviteten i sentrum
10. Utnytte Hundvåg- og Eiganestunnelen sitt potensiale til å prioritere sentrumsrettet personbiltrafikk.
11. Trekke bort de tyngste havneformålene (cruisebåter mv.) fra indre Vågen.
12. Lage en helhetlig parkeringsplan som ser samlet på hele sentrum.
13. Etablere et helhetlig integrert flomvern.

Hvor mye nytt areal gir planen?

Samlet kan omformingsområdene innenfor arealplanens studieområdet representere ca. 1 mill. m2 netto tilført BRA.

Oppfølging av virkemidler utenfor arealdelen

Kommunedelplanen kan bli et viktig løft for sentrum ved å avklare nye muligheter, men den vil samtidig kreve et betydelig oppfølgingsarbeid. Rådmannen anbefaler derfor at det igangsettes en utredning om videreutvikling av det offentlig-private sentrumssamarbeidet. Det vil være ønskelig å gjennomføre denne utredningen i nært samarbeid med Stavanger sentrum as, som allerede er satt til å ivareta største delen av det offentlig-private sentrumssamarbeidet i dag. Stavanger sentrum as arbeider og med en strategiplan som på mange områder sammenfaller med strategiene prioritert i denne kommunedelplanen. Også andre aktører vil bli trukket inn i arbeidet. Utredningen skal klarlegge hvilke oppgaver som skal ivaretas gjennom samarbeidet, hvordan kommunen organiserer sin oppfølging av planen, samlet ressursbehov og anbefalt fordeling mellom kommunen og private aktører. Utredningen med rådmannens anbefaling legges fram som egen sak når samtidig med fremleggelse av KDP Stavanger sentrum til 2. gangs behandling.

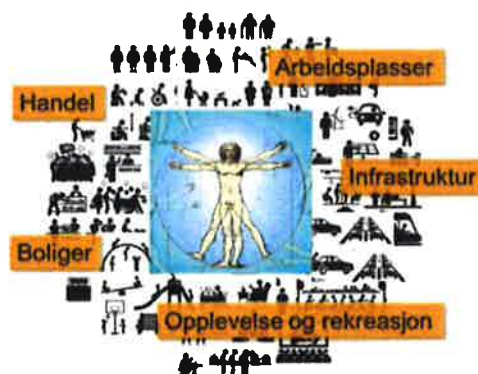


Figur 1 Planens studieområde. Eksisterende sentrum, senteravgrensning i gjeldende kommuneplan, og senterområder

1. Formålet med planen (Oppgave)

Formålet med Kommunedelplan for Stavanger sentrum er å fastlegge mål for sentrumsutviklingen og presentere løsningsforslag. Forslagene skal følge opp kommuneplanens vedtatte strategi om å:

- styrke og utvikle Stavanger sentrum som regionens viktigste senter for handel, offentlig og privat tjenesteyting, kultur, uteliv, opplevelser og som regionens ledende arbeidsplassområde.
- ivareta sentrums historiske identitet som sjøfartsby, industriby og trehusby.



Figur 2 Plantema, jfr. vedtatt planprogram

KDP Stavanger sentrum er også en direkte oppfølging av Regionalplan for Jæren 2013-2040 sine mål om å styrke byens og tettstedenes sentra som viktigste arena for handel, kultur, service og næring.

I planprogrammet fremhever Rådmannen at KDP Stavanger sentrum skal utarbeides i tett samarbeid mellom offentlige myndigheter og private sentrumsaktører. Dette for å oppnå et felles eierskap til planen og gjensidig forståelse av hverandres roller når planen skal gjennomføres.

Studieområde og periode

Planarbeidet er gjennomført innenfor varslet planområde (studieområde). Forslag til ny sentrumsavgrensning framkommer i kapittel 4. Kommunedelplanens arealdel.

I analysearbeidet for vurdering av fremtidig arealbehov, er det lagt til grunn et perspektiv fram til 2030. Det anbefales at planen revideres jevnlig.

2. Utfordringer og muligheter

Oppgaven til Kommunedelplan for Stavanger sentrum er å styrke sentrum. Det handler om å finne virkemidler som virker etter hensiktene. For å finne disse virkemidlene er det avgjørende at vi klarer å tegne et mest mulig reelt bilde av:

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

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

Kapittel 2.1 og 2.2 gjengir hovedfunnene fra studiene. Et utdypende sammendrag er tilgjengelig i rapporten *Analysesammendrag KDP Stavanger sentrum*. Her finnes også henvisning videre til mer utdypende fagrapporter og øvrige kilder.

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

Vi starter med en oppsummering av det som i dag ikke fungerer optimalt i sentrum:

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

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

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

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

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

Det er en betydelig reguleringsusikkerhet i sentrum. Utviklingsprosjekter følger ikke en overordnet plan, de gir enkeltvis relativt lite tilbake til sentrumsutviklingen og prosessene er svært tid- og ressurskrevende for alle parter.

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

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

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

Sentrum er usammenhengende programmert. Sentrum har ikke et entydig kontaktpunkt for nye interessenter. Det finnes ingen komplett oversikt over ledige lokaler og hvilke lokaler som kan stilles til disposisjon på kort- eller lengre sikt. Det er ingen felles satsning for å få nye aktuelle butikk- og

servicetilbud til sentrum og ingen felles strategi for åpningstider og markedsføring. Sentrum er med andre ord svakest der kjøpesentrene er best.

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

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



Figur 3 Andelen ledige lokaler er prosentvis ikke stor (1-2%), men den er konsentrert i deler av sentrum og bredt omtalt i lokalpressen. Her fra Leder i SA, 1. mars 2014 med tittelen: Spøkelsesgata Sørvegata?



Figur 4 Kø i Klubbgata en vanlig lørdag, som i dette tilfellet forsinket bussen med rundt 5 minutter. Som spørsmålet på bussen antyder, er dette ikke uvanlig.

2.2 Hvor ligger sentrums fremste fortrinn, egenskaper og ressurser for en positiv utvikling i tråd med overordnede føringer?

En plan skal håndtere utfordringer, og enda viktigere utnytte muligheter. Her oppsummeres de mulighetene som er de viktigste å følge opp:

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

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

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

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

Dette, sammen med vekstprognoser for befolknings- og arbeidsplassutvikling i Stavanger, gir tilstrekkelig potensial og moment til å korrigere siste års 0-vekst i sentrum, gjennom nybygg og økt

aktivitet. Her er det også vesentlig at vi allerede har solide utviklings- og investeringsaktører lokalt og at tilsvarende eksterne aktører ser på Stavanger med interesse.

Stavanger sentrum as er et meget godt utgangspunkt for et konstruktivt og virkningsfullt offentlig-privat samarbeid om sentrum gjennom et styrket Stavanger sentrum as og en mulig BID-ordning.

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

Ordforklaring:

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

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

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

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

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

Lyst handler om at vi intuitivt må ønske å være i Stavanger sentrum. Lysten er basert på hvordan vi opplever at sentrum presenterer seg både i innhold og form. Den er en kombinasjon av egne erfaringer og påvirkning fra andre. En annen faktor er **behov**. Er det forhold som gjør at vi har behov for å benytte sentrum? Det handler både om tilbud og funksjoner. Når det gjelder **tilbud** så er eksempelvis vårt behov for å oppsøke torghandel ikke lengre tilstede for å kjøpe grønnsaker, mens en spesialbutikk eller en anerkjent butikk som ikke finnes i sentrene eller nabobyene, fortsatt kan representere et behov. Behov for å oppsøke **funksjoner** kan eksempelvis være at din arbeidsplass er i sentrum. Din reise til sentrum handler først og fremst om å dra på jobb, men samtidig blir du en sentrumsbruker og bidrar til folkeliv i sentrum. Tilsvarende gjelder hvis du bor i sentrum, oppsøker kulturarenaer, benytter servicetilbud, bytter reisemiddel e.l. Samlet kan vi definere vår lyst og vårt behov som avgjørende for hvor attraktivt vi opplever sentrum, med andre ord **Stavanger sentrums attraksjonsverdi**.

Men attraksjonsverdi er alene ikke tilstrekkelig. Det må også være **anledning** til å drive virksomhet i, arbeide i, bo i, utvikle prosjekter og besøke sentrum. Eksempelvis hvis det ikke finnes egnede lokaler, så kan ikke en virksomhet etablere seg i sentrum. Hvis det ikke er anledning til å utvikle nye prosjekter, så vil det heller ikke komme en betydelig økning av arbeidsplasser og beboere. Hvis det ikke er tilstrekkelig kundegruppe i sentrum, vil anledningen til å drive handels- og servicevirksomhet heller ikke være tilstede. Anledning handler derfor om hvilke rammeforutsetninger som er til stede for en positiv sentrumsutvikling. Med andre ord **Stavanger sentrums bærekraft**, både økonomisk, økologisk, kulturelt og sosialt.

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



Muligheten for å oppnå denne tiltrekningskraften bygger først og fremst på sentrumsinterne forhold, det vil si i hvilken grad vi evner å utvikle selve sentrum. Tiltrekningskraften vil imidlertid også være betydelig påvirket av forhold utenfor sentrum. F.eks. dersom det er bedre rammeforutsetninger for å utvikle prosjekter andre steder, eller når tilbud og funksjoner lokaliseres utenfor sentrum. Stavanger sentrum inngår i en polysentrisk struktur, som betyr at Stavanger sentrum inngår i en struktur av mange sentre. Innenfor vår egen kommune gjelder det bydels- og lokalsentre og andre viktige konsentrasjoner som Forus og Ullandhaug. På tvers av kommunegrensen inngår også sentrum og øvrige konsentrasjoner i nabokommunene, i denne strukturen. Nye infrastrukturprosjekter som Ryfast og eventuelt Rogfast vil påvirke denne strukturen ytterligere. Dette er svært interessante problemstillinger, som også vil bli mer aktuelle hvis vi får nye kommunegrenser. Det er samtidig veldig store og omfattende problemstillinger. Sentrumsplanen vil også bidra til å gjøre denne debatten mer aktuell, og det er både naturlig og ønskelig at det blir diskusjoner om dette i forbindelse med høringen og videre planbehandling. Samtidig er det viktig at disse perspektivene ikke blir vikarierende for å ta fatt i viktige grep **internt** i sentrum. Hvorvidt sentrum er velfungerende eller ikke, vil ha avgjørende betydning for hvilken rolle og posisjon Stavanger sentrum vil få, eller evner å ta, i framtiden.

3.1 Mål og virkemidler for utviklingen av Stavanger sentrum

Sentrumsplanens oppgave er å fastlegge mål for sentrumsutviklingen og presentere løsningsforslag. Det vil være avgjørende at de løsningsforslagene som blir gitt, har en direkte effekt på de utfordringer og muligheter vi har. Det vil også være avgjørende at det blir reelle virkemidler og ikke kun en serie kjente og nye tiltak, som ikke trekker i samme retning. Direkte basert på funnene i analysene og innspillene, har vi definert og konkretisert følgende mål og virkemidler:

Hovedmål

Stavanger sentrum skal være regionens viktigste senter for handel, offentlig og privat tjenesteyting, kultur, uteliv, opplevelser og regionens ledende arbeidsplassområde, samtidig som sentrums historiske identitet som sjøfartsby, industriby og trehusby blir ivarettatt.

Delmål

KAPASITET. Stavanger sentrum skal tilby egnede arealer til næring, bolig og andre aktuelle sentrumsfunksjoner og gjennom det bidra til å sikre en jevn brukergruppe i sentrum og en aktivitetsvekst minst på nivå med storbyområdet.

Kapasitet er ikke tilstrekkelig i seg selv. Vi skal plassere den nye bygningsmassen slik at den gir menneskestrømmer også i den indre sentrumskjernen, vi skal benytte den til å korte ned mentale avstander og binde sammen eksisterende sentrumsfunksjoner, samt til å skape mer interessante byrom og -gater. Selv om den nye bebyggelsen må ha et volum for å gi tiltenkt effekt, skal den innpasse seg den verdifulle historiske bebyggelsen. På samme måte som vi i dag anser den historiske bebyggelsen som en bærer av sentrums egenart og identitet, skal den nye arkitekturen ha ambisjon om å videreføre denne oppgaven. Samlet skal den økte kapasiteten utformes som et helhetlig grep, som også skal bidra til å redusere regulerings-usikkerheten.

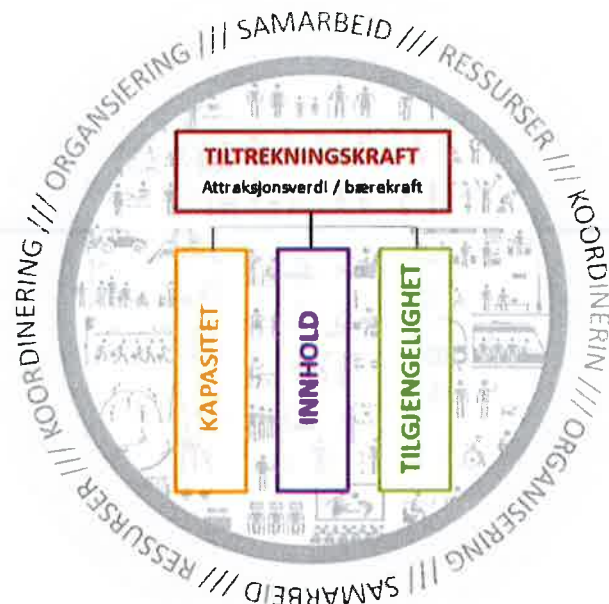
INNHold. Sentrum skal tilby innhold som er programmert slik at sentrum holder seg aktuell og samtidig utnytter sin verdifulle egenart, tilgjengelige ressurser, byrom og rolle som regionhovedstad.

TILGJENGELIGHET. Det skal være aktuelt og attraktivt å reise til, og bevege seg i Stavanger sentrum. Det skal vi gjøre gjennom fysiske tiltak knyttet til infrastrukturen, som prioriterer miljøvennlige transportmidler. Men det skal også skje ved å framstå som åpen og inviterende, samt gjennom å spre kunnskap.

Om organisering og oppfølging av planen

Hovedmål og delmålene må følges opp, videreutvikles, iverksettes og gjennomføres. En viktig oppfølgingsoppgave er å etablere en sterk og profesjonell kollektiv satsning på programmering, markedsføring og øvrig samordning. Videre er oppdatering og systematisering av faktagrunnlag om status og utviklingstrender, inkl. effekt av tiltak, grunnleggende for oppfølgingsarbeidet. Oppfølgingsarbeidet er avhengig av tilstrekkelig ressurstilgang.

Indikatorer på om vi er på rett vei er sentrums andel av handelsomsetning, arbeidsplasser, daglige reiser, boliger og bilandel.



Figur 3 Strategimodell som viser målhierarkiet i relasjon til virkemidler for gjennomføring av målene

For å oppnå disse målene må vi gjøre et selektivt utvalg av virkemidler, slik at ressursene blir brukt på de områdene som gir størst effekt.

For å nå målet om å sikre kapasitet må vi ta i bruk følgende virkemidler:

- ☐ Avklare utviklingskapasitet og -forutsetninger på kort og lang sikt.
- ☐ Sikre kontinuitet og prioritet i utarbeiding og behandling av plan- og byggesaker.
- ☐ Initiere en ambisiøs, langsiktig og solid prosjektutvikling og –realisering.

For å nå målet om bedre tilbud må vi ta i bruk følgende virkemidler:

- ☐ Styrke programmeringen av utleielokaler.
- ☐ Benytte midlertidige arrangementer mer aktivt som byutviklingsgrep.
- ☐ Støtte opp rundt initiativtagere, med rådgiving, stimulering og koordinering
- ☐ Utbedre eksisterende- og etablere nye byrom, som;
 - arenaer for opphold og aktivitet.
 - attraktive reisemål.
 - framhever og rendyrker sentrums eksklusive kvaliteter, ressurser og egenarten, herunder kulturarv.

For å nå målet om bedre tilgjengelighet må vi ta i bruk følgende virkemidler:

- ☐ Forbedre tilgjengeligheten for fotgjengere, syklist, kollektivtrafikk og nærings - /servicetransport.
- ☐ Etablere godt dimensjonerte, rett plasserte og dynamisk driftede parkeringsanlegg.
- ☐ Samordne åpningstider og service.
- ☐ Målrette kommunikasjonen (PR).
- ☐ Holde sentrum trygg og ren.

3.2 Strategi for å nå målene

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

For å løse oppgaven med å presentere et løsningsforslag som styrker sentrum, må derfor KDP Stavanger sentrum bevege seg utenfor den tradisjonelle planformen. I stedet for å tilsidesette delmål og virkemidler som **ikke** omfattes av Plan- og bygningsloven, velger vi å la disse inngå i en helhetlig strategi. Da kan kommunedelplanen bli en helhetlig, sterk og felles strategiplan, som:

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

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



Planen identifiserer de 14 strategiske virkemidlene, som vurderes å ha størst positiv betydning for å styrke Stavanger sentrum.

De 14 strategiske virkemidlene er å:

1. Avklare utviklingskapasitet og -forutsetninger på kort og lang sikt.
2. Sikre eksisterende- og etablere nye byrom.
3. Forbedre tilgjengeligheten for fotgjengere, syklist, kollektivtrafikk og nærings-/servicetransport.
4. Etablere godt dimensjonerte, rett plasserte og dynamisk driftede parkeringsanlegg.
5. Holde sentrum trygt og rent.
6. Styrke programmeringen av utleielokaler.
7. Benytte midlertidige arrangementer mer aktivt som byutviklingsgrep.
8. Støtte opp rundt initiativtagere, med rådgiving, stimulering og koordinering
9. Samordne åpningstider og service.
10. Målrette kommunikasjonen (PR)
11. Ha et oppdatert og systematisert faktagrunnlag om status og utviklingstrender, inkl. effekten av tiltak.
12. Etablere en sterk og profesjonell kollektiv satsning på programmering, markedsføring og øvrig samordning.
13. Sikre kontinuitet og prioritet i utarbeiding og behandling av plan- og byggesaker.
14. Initiere en ambisiøs, langsiktig og solid prosjektutvikling og –realisering.

Oppfølgingen av tiltakene vil være avhengige av om de ligger innenfor eller utenfor Plan- og bygningsloven.

Virkemiddel 1-5 kan helt eller delvis håndteres i kommunedelplanens arealdel. Disse beskrives nærmere i kapittel 4, med tilhørende plankart og bestemmelser (vedlagt).

Virkemiddel 6-12 kan ikke inngå direkte i arealdelen. Disse beskrives nærmere i kapittel 5. Her framkommer det også hvordan disse virkemidlene bør følges opp.

4. Kommunedelplanens arealdel

4.1 Hovedgrep i arealdelen – Kompakt sentrum

Ved oppstart av planarbeidet ble sentrumsutvidelse omtalt som et av planens hovedgrep. Gjennom planarbeidet har vi imidlertid erfart at sentrum i større grad er tjent med en fortettet, kompakt løsning. Det er tre grunner til at vi mener dette:

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

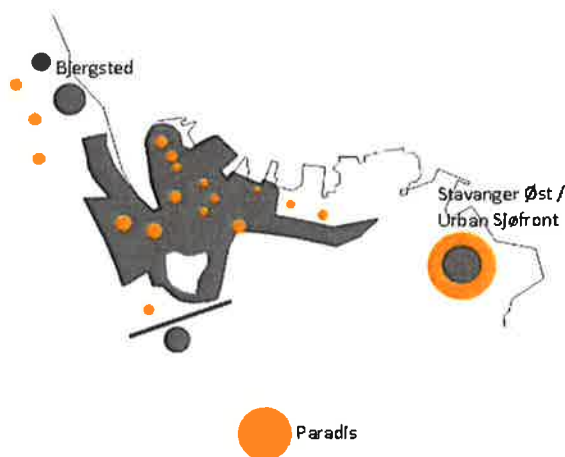
Uregninger basert på Stavangers vekstprognose viser at sentrum trenger ca. 500 000 nye m² BRA fram til 2030, for å beholde sin nåværende andel av boliger, arbeidsplasser og handel (ref. kapasitetsanalyse i Analysesammendraget). Realistisk må det planmessig tilrettelegges for 1 ½ - 2 ganger arealreserve, fordi enkelte områder vil ta lang tid å utvikle og fordi grepet må gi rom for utvikling også etter 2030. Det at vekstprognosene vil bli justert i årene framover, forandrer likevel ikke behovet for å øke kapasiteten. Omformingen er helt sentral for å nå målet om å styrke Stavanger sentrum, men det endelige resultatet vil også være helt avhengig av hvor vi plasserer dette arealet og hva vi benytter det til.

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

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

De siste årene er det bygget relativt lite i Stavanger sentrum. Gjeldene planer gir i liten grad signaler om hvor det er anledning til å realisere ny bygningsmasse. Når viljen til nyetablering likevel er til stede, blir eksisterende bebyggelse kontinuerlig utfordret. De gjentakende private forslagene til omforming følger imidlertid ingen felles strategi eller overordnet plan. Dette gir en kontinuerlig regulerings-usikkerhet. Prosjektene blir svært utfordrende og ressurskrevende både for offentlige og private aktører. Sentrums stedskvaliteter settes under stadig press. Resultatene blir ofte kompromissforslag, med liten positiv virkning på sentrumsutviklingen. Kompromissforslagene kan i ytterste konsekvens også gjøre at prosjektene ikke er gjennomførbare. Det hindrer også en langsiktig og strategisk programmering. I sum hindrer dette ny aktivitet som ville gitt en større jevn

brukermasse i sentrum. Situasjonen forsterkes ytterligere av konkurransevridding, der rammevilkår for prosjekterisering er mer gunstig utenfor sentrum.



Figur 5 Prosjektutvikling i - og tett ved dagens sentrum, uten helhetlig plan og med svake forbindelser til viktige byfunksjoner. En fortsatt positiv utvikling i Stavanger Øst og oppstart av utviklingen av Paradis, vil forsterke spredningen av nye næringsbygg og boliger uten at disse bidrar til å styrke sentrum.

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

Der vi før ivaretok den historiske bykjernen ut fra kulturhistoriske hensyn, bør vi nå også ivareta den ut fra byutviklingshensyn.

Den historiske bygningsmassen er imidlertid fortsatt utfordrende da den er småskalert og lite egnet for store deler av dagens handels- og kontorkonsepter.

Når det er vurdert hvor utbyggingsarealet skal plasseres og utformes, er det derfor lagt til grunn et hovedgrep som forener kulturhistoriske- og byutviklingsmessige hensyn, ved at:

Ny bebyggelse tilpasset dagens og fremtidens handels-, kontor-, og boligkonsepter, legges tett opp til middelalderbyen og langs innfartsårene. Da vil økt aktivitet i den nye bebyggelsen også gi ringvirkningseffekt inn i den historiske bykjernen. Det vil styrke rammevilkårene for økonomisk bærekraftig drift og utvikling også i middelalderbyen.

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

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

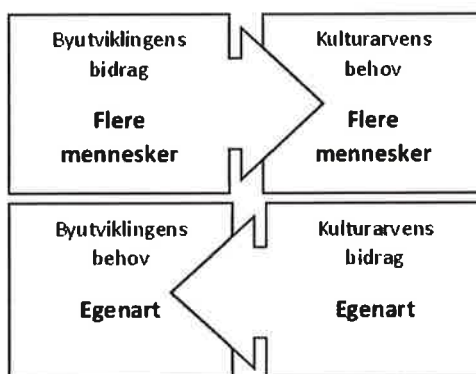
Det betyr at planforslaget bygger på en strategi om å bevege seg fra denne virkeligheten:

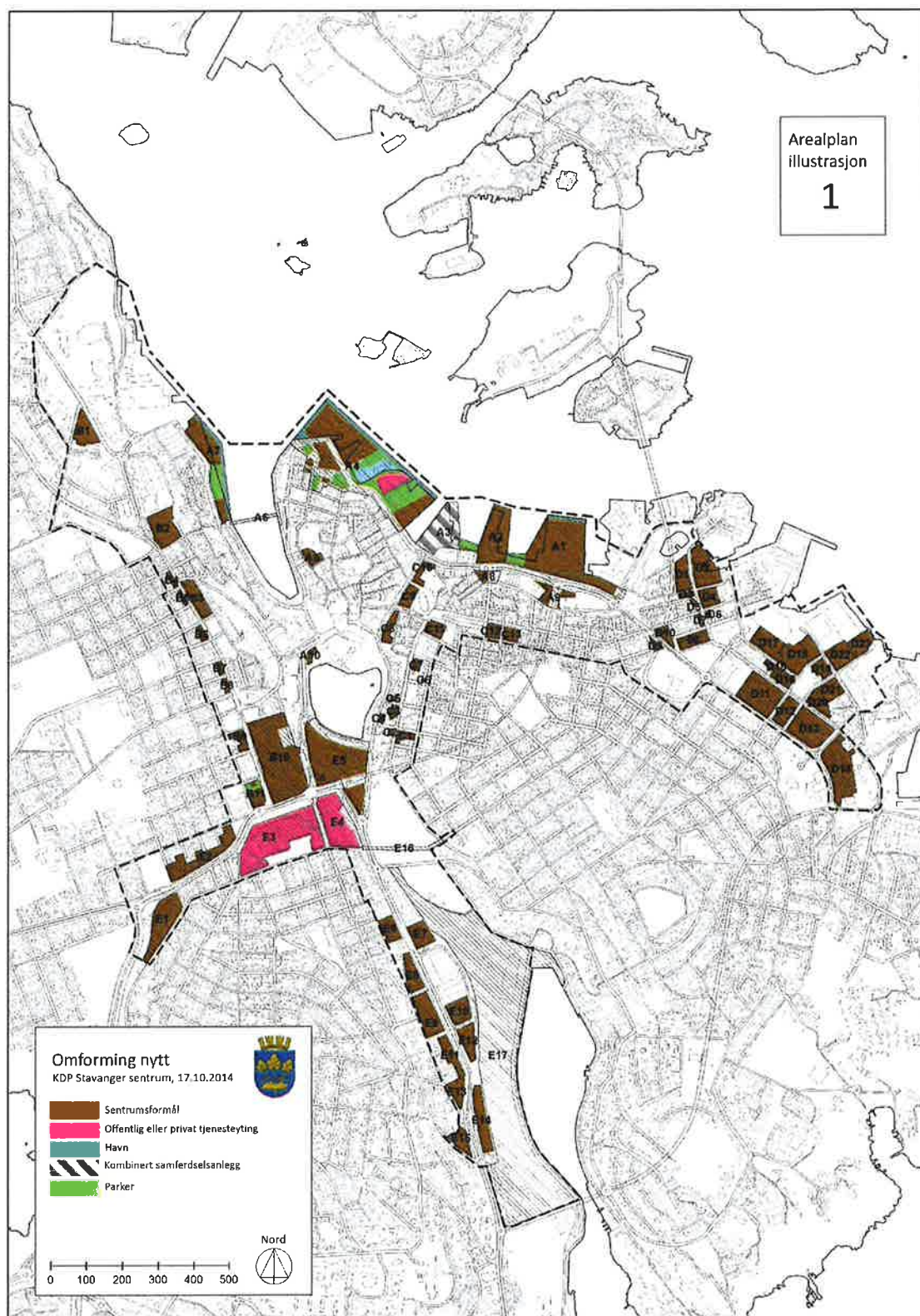


Til denne strategien:

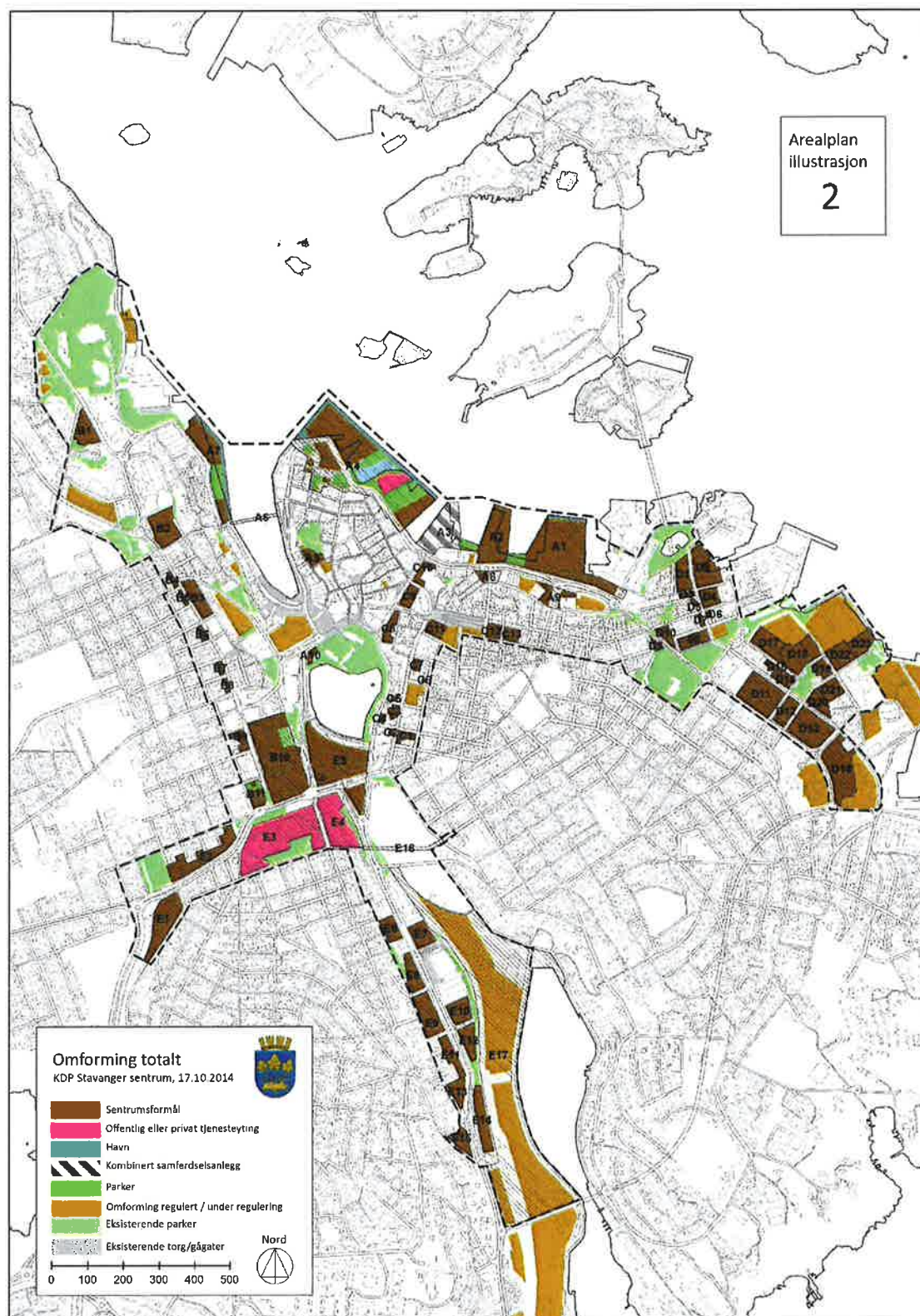


Samlet skal strategien bidra til en balansert byutvikling, som ivaretar at Stavanger domkirke fortsatt er origo i Stavanger sentrum og som lar nytt og gammelt spille sammen.





Figur 4 Forenklet illustrasjon av plankartet. Det juridiske plankartet ligger vedlagt.



Figur 5: Forenklet illustrasjon av plankartet, supplert med eksisterende utbyggingspotensial og eksisterende grøntstruktur

4.2 Arealdelen – konkrete løsningsforslag

Arealdelen skal gi konkrete forslag til plangrep og tiltak innenfor de 5 virkemidlene som helt eller delvis kan ivaretas og formaliseres i kommunedelplanens arealdel:

1. Avklare utviklingskapasitet og -forutsetninger på kort og lang sikt.
2. Sikre eksisterende- og etablere nye byrom.
3. Forbedre tilgjengeligheten for fotgjengere, syklist, kollektivtrafikk og nærings- /servicetransport.
4. Etablere godt dimensjonerte, rett plasserte og dynamisk driftede parkeringsanlegg.
5. Holde sentrum trygg og ren.

I det videre følger det beskrivelser av de konkrete grep og tiltak som er foreslått for hvert av de 5 virkemidlene.

Utviklingskapasitet – og forutsetninger (1)

For å nå målet om en positiv sentrumsutvikling må sentrum blant annet kunne tilby egnede nærings- og boligarealer. Som vist i kapittel 4.1, er imidlertid ikke kapasitet isolert sett løsningen.

Kapasiteten får først ønsket effekt når den:

- ☐ bidrar til å aktivere (re-aktivere) Holmen og den øvrige middelalderbyen.
- ☐ benyttes til å stramme opp bystruktur for å skape bedre og mer interessante byrom og -gater.
- ☐ korter ned avstander og binder sammen eksisterende og nye sentrumsfunksjoner.
- ☐ aktiverer potensial i sentrums randsoner, innfartsårer og knutepunkt.
- ☐ sikrer gode bymessige overganger til utviklingsområdene Stavanger Øst og Paradis.

Det er også viktig at den nye kapasiteten dimensjoneres slik at den passer de funksjoner som i dag ikke har sentrum som et reelt lokaliseringalternativ, samt større offentlige program, f.eks. ny lokalisering av Rogaland teater.

Forslagene skal leses slik at rådmannen ønsker at de utvalgte områdene skal omformes, fordi det vil gi den effekten vi trenger for å nå målene. Stavanger kommune vil aktivt følge opp noen av omformingsområdene gjennom områdeplaner. For andre områder vil private initiativ være starten på videre detaljplanlegging, men i begge tilfeller ønsker kommunen et tett offentlig-privat samarbeid. Planforslagets grep for å nå målene er:

1. Tilrettelegge for betydelig byomforming på Holmen

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

Holmen (A4) er i dag det området langs havnen som er mest preget av lav aktivitet. Denne situasjonen er en lite god anvendelse av et sentrumsnært område og gir i tillegg konsekvenser for menneskestrømmen gjennom middelalderbyen. Å utvikle Holmen er derfor også det mest virkningsfulle grepet for å re-aktivere sentrumshalvøya.

Når vi også vet at Stavanger stasjon er et av de områdene som har størst potensiale for sentrumsutvikling, vil Holmen uten en betydelig byomforming, resultere i at dette området vil oppleves som enda mindre sentralt. Dette vil igjen svekke forutsetninger for et blandet byliv også i Middelalderbyen.



Figur 6 Illustrasjonene er hentet fra områdestudiet for område A Havnefronten, utarbeidet av Helen & Hard as og Leva Urban design as



Figur 7 Middelalderbyen må ha drahjelp av en utbygging på Holmen for ikke å bli ytterligere avsidesliggende når Stavanger stasjon og Kennik utvikles.

Arealet på yttersiden av Skansegata er imidlertid for smalt til en utbygging av betydning. Vi har gjennom historien valgt å endre havnefronten for å gi rom for datidens næringsaktivitet og samferdselsbehov. Nå tillater vi oss å foreslå utfyllinger som skal gi tilstrekkelig areal for å styrke denne delen av sentrum med ny aktivitet. Foreslått utfylling er lagt der havnebassenget er på det grunneste.

En sidevirkning av utfyllingen er også mulighet for nye havneareal tilpasset anløp av større båter. Havneaktiviteten er en viktig næring og identitetsbærer for Stavanger som havneby. I planen er det derfor et mål å ivareta mulighet for videre havnedrift i bedre samspill med byfunksjoner. Nærmere beskrivelse om dette kommer senere i denne planen.

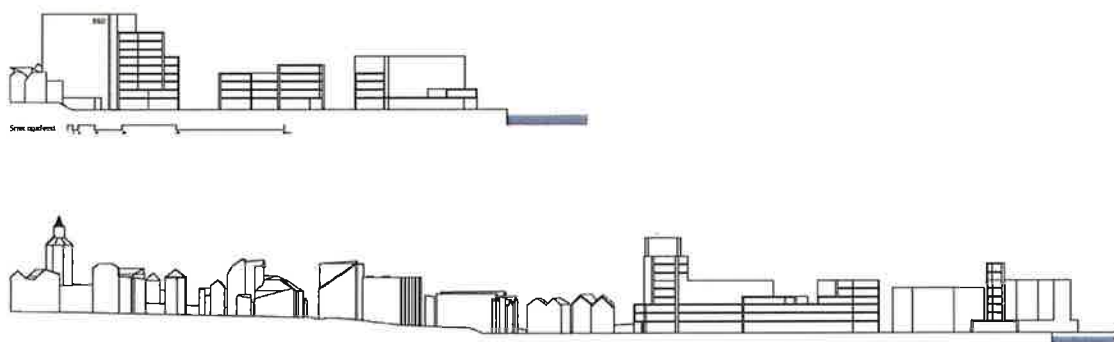
Arealet på utsiden av Skansegata er i planen beskrevet som ett sammenhengende omformingsområde. I forbindelse med utarbeiding av områdeplanen skal det etableres en egen gatestruktur som bidrar til en bymessig utbygging med publikumsrettede funksjoner i første etasje, samtidig som viktige siktlinjer beholdes. Omformingsarealet er tilstrekkelig stort til å utvikle en kvartalsstruktur. Strukturen gir rom for mer skjermede indre gårdsrom for boligbebyggelse, og muliggjør også funksjoner med behov for større fotavtrykk, f.eks. større offentlige bygg. Rådmannen forutsetter også at arealet på utsiden av bebyggelsen er offentlig tilgjengelig og at en ny sjøpromenade utvides med offentlige plasser.

Forslaget justerer Skansegata slik at det også gir bedre rom til utvikling av ny bebyggelse også i tilknytning til DSD-bygget. Denne bebyggelsen kan da få en bymessig plassering og utforming langs gata.

Men omformingen må også gi andre kvaliteter tilbake. Derfor foreslår rådmannen å anlegge en større sammenhengende park med bystrand som rekreasjonsområde og attraksjon på Holmen og Kjeringsholmen. Parken inkluderer også store deler av arealet som i dag inneholder Geoparken, som da kan opprettholdes og videreutvikles som en aktivitetspark. Dette forslaget blir beskrevet nærmere under Nye- og eksisterende byrom.

Rådmannen anbefaler imidlertid at det plasseres noe ny bebyggelse på Kjeringsholmen. Bebyggelsen er tenkt som en ny sjøhusrekke som speiler den opprinnelige rekken i bakkant. Samlet vil den nye bebyggelsen også gi et naboskap til Norsk oljemuseum og arenaer for samarbeidsprogram for denne sentrumsfunksjonen som i dag ligger relativt isolert.

Reguleringsplan 2222 Sentrumshalvøya åpner for et nybygg på Holmen. Som del av det større grepet på Holmen, er nybygget justert slik at dette danner en ny vegg i parkområdet G5, mens parkområdet G6 åpner seg mer mot middelalderbyen. I serien av mindre byrom inngår også G7.



Figur 8 Sknitt gjennom eksisterende og mulig ny bebyggelse på Holmen

2. Knytte byutviklingsområdene i Østre havn tettere til sentrum

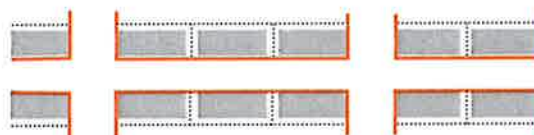
Hvordan vi omformer havnefronten videre i østre havn, vil ha avgjørende betydning for om en omformet Bekhuskaien vil oppleves som en styrking og utvikling av sentrum, eller blir liggende som et mer isolert område mellom sentrum og Stavanger Øst. Innlemming av Bekhuskaien som attraktivt sentrumsområde starter derfor ikke på Bekhuskaien, men i forbindelsen inn til det etablerte sentrum. I planforslaget foreslår vi en serie av grep som samlet skal bidra til en bymessig innlemmelse av østre havn som sentrumsområde, og én av forbindelsene til Stavanger Øst.

Mens Middelalderbyen har tydelig definerte bygater, er sentrums innfartsårer formet som utflytende veianlegg. Her er deler av Havneringen/Verksgata brukt som eksempel. Oppstramming av slike gateløp vil være et viktig grep i sentrumsutviklingen.



Figur 9 Verksgata / Verksalmenningen i dag

Havneringen/Verksgata omformes til en bygate med sentrumsbebyggelse på begge sider. Grepet forutsetter ingen sanering, men infill på viste steder og ny bebyggelse i store deler av gatas nordside. Som del av dette grepet foreslår vi mindre utfyllinger i sjø både på Jorenholmen (A3) og Fiskepiren (A2). Det gir større anledning til å omforme disse arealene, samtidig som vågene imellom opprettholdes. Eksisterende sjøhusrekke opprettholder sin utsikt og sjøkontakt, gjennom en serie parkrom som også sikrer god offentlig tilgang til sjøen. Parkene bindes sammen av en parallellgate i bakkant av gatebebyggelsen.



Figur 10 Bygate som prinsipp



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

Når Ryfast åpner opphører det daglige behovet for bilferjeanløp på Fiskepiren (A2). Det vil imidlertid fortsatt være behov for en hurtigbåtterminal, og det er ønskelig at denne skal ligge sentralt plassert i sentrum. Planen foreslår å flytte terminalfunksjonen til Jorenholmen (A3) og samlokalisere den med Vassøy-ferjen, som fortsatt har behov for kjørerampe. Som del av dette grepet, og som resultat av en mer helhetlig parkeringsanalyse som presenteres senere, foreslår vi også å gjøre parkeringsanlegget på Jorenholmen (A3) om til et permanent anlegg. Det forutsetter at anlegget i større grad utformes som et permanent bygg og at det i videre planlegging vurderes om hele eller deler av 1. etasje omdisponeres til andre formål, eller at p-anlegget skal omformes i enda større grad. Jorenholmen blir med dette et nytt kompakt trafikknutepunkt, som supplement til en videreutvikling av eksisterende kollektivknutepunkt på Stavanger stasjon. Området i sjø øst for Jorenholmen vil fortsatt bli benyttet til ferjedrift, mens vågen nordøst for Jorenholmen kunne bli fast plass for beredskapsbåter o.l., med landfasiliteter i sambruk med de øvrige samferdselsformålene.

Med dette grepet frigjøres Fiskepiren (A2) til kombinerte sentrumsformål. Også dette grepet vil styrke forbindelsen i østre havn, ved å gjøre området mer bymessig utformet og programmert. Terminalbygget på Fiskepiren har kvaliteter som egner seg for ny bruk, og gjennom en mindre utfylling mot øst gis det anledning til ytterligere utvikling av boliger og næringsbebyggelse langs sjøfronten.



Figur 12 Gjenbruk av dagens hurtigbåtterminal må utredes mer inngående. Vi har laget noen illustrasjoner for å vise byggets kvaliteter også tatt i bruk til andre formål. Her fra eksteriøret.



Figur 13 Dette er et bilde inne fra terminalen. Mat og servering er bare én av flere mulige tema i forbindelse med gjenbruk.

På Bekhuskaien (A1) fortsettes grepet med å legge bebyggelsen tett inn mot gaten. Tilsvarende skal det sikres offentlig tilgjengelighet langs havnefronten. Også på Bekhuskaien er omformingsområdet beskrevet som et sammenhengende område, hvor ny gatestruktur blir konkretisert i detaljplanleggingen. I tillegg til å etablere en egnet struktur på selve Bekhuskaien skal det etableres gangforbindelser fra Verksalmenningen gjennom ny bebyggelse, samt i bakkant av gatebebyggelsen som forbindelse mellom Badedammen og parken i vest (G2). Det skal også innarbeides et offentlig parkområde på minimum 3 daa som del av bebyggelsen på Bekhuskaien, og det opprinnelige Bekhuset blir ivaretatt som en del av omformingen.

I vestre del av Bekhuskaien foreslår kommunen en utfylling som også vil bidra til å korte ned avstanden til det etablerte sentrum. Eksisterende sjøhusrekke opprettholder utsikt til sjø. Vågen mellom Bekhuskaien og Fiskepiren, foreslås benyttet som ny gjestehavn.

Som vi senere skal presentere mer inngående, er Bekhuskaiaen aktuell for nytt teaterbygg. Et eventuelt nytt teaterbygg vil imidlertid ikke beslaglegge hele arealet.

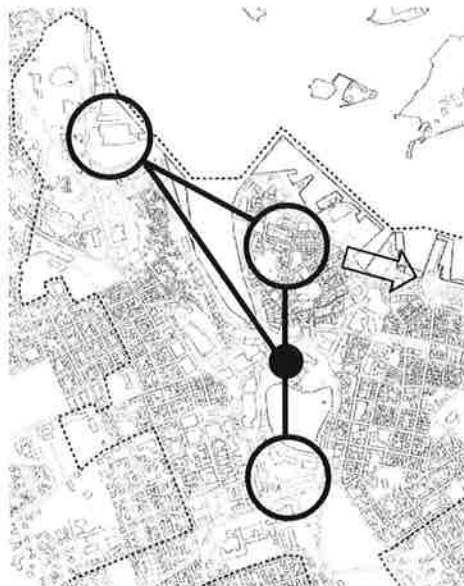
Grepet med å knytte Østre havn tettere mot sentrum styrkes ytterligere av forslaget om et mindre infill-prosjekt (A8), samt utvidelse av byggeområdene i A9. Vest for tunnelåpningen kan det oppføres et nytt bygg i samme høyde som nabobygg i vest, med nedtrapping i forkant av nabobebyggelsen. Øst for veien kan eksisterende bebyggelse suppleres. Eventuelt kan nytt byggeformål disponeres til utvidet uteoppholdsareal for eksisterende bebyggelse. Det nye kontor og hotell-prosjektet som nylig er realisert, har gitt en god indikasjon på muligheten for å omforme dette området til et sentrumsområde. Ved realisering av planen vil anlegget også få nye naboer som bygger opp under det potensialet.

3. Knytte Bjergsted kulturpark nærmere sentrum

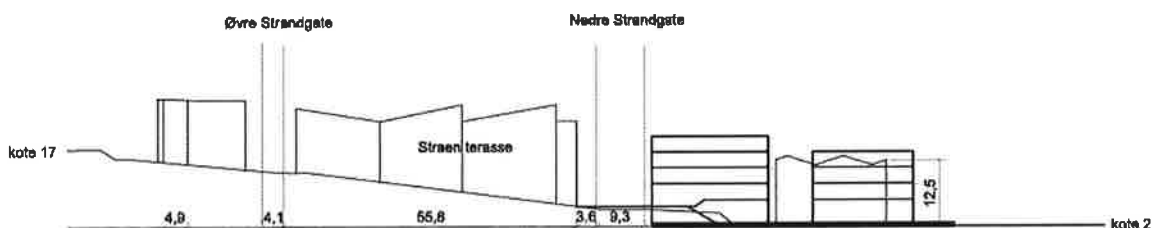
I Vestre havn (A7) og Vågen (A6) foreslås to grep for å innlemme konserthuset og hele Bjergsted kulturpark nærmere sentrum, og styrke både Bjergsted og Holmen med bedre kobling mellom disse to.

Realiseringen av den omfattende Bjergstedvisjonen, har tilført denne delen av sentrum verdifull ny aktivitet. Fortsatt oppleves imidlertid avstanden for stor til å ta potensialet fullt ut. Et hovedgrep i planen er derfor å korte ned (den mentale) avstanden mellom Vågen og Bjergsted med ny sentrumsbebyggelse og en mer interessant gangforbindelse.

Grepet starter med et tilbygg til Skur 6 for å øke bruksverdien til dette anlegget. Videre etableres det en park som i tillegg til å være et rekreasjons- og aktivitetsområde også sikrer fortsatt sjøutsikt fra største delen av gamle Stavanger. Der hvor vei og bakenforliggende bebyggelse stiger i terrenget, gis det rom for ny sentrumsbebyggelse. Dette er illustrert med snitt i figur 15. Her må det etableres en gågate som forbindelse fram til festplassen foran konserthuset. Siktlinjen fra Vågen til konserthuset sikres i det eksisterende gateløpet. Grepet vil også bidra til at det planlagte hotellet i Bjergsted i langt større grad vil oppleves som et sentrumshotell. Likeledes vil grepet bidra til at parkeringsanlegget Parketten får flere brukere på dagtid og i større grad bli oppfattet som et sentrumsanlegg. Utviklingen forutsetter utfylling i sjø og sanering av tidligere utenriksterminal. Konserthuskaiaen vil bli mer egnet for anløp av større båter, mens Strandkaiaen etter dette blir mer egnet for mellomstore båter og dermed ytterligere avlastning av Vågens og nærmeste omgivelser.



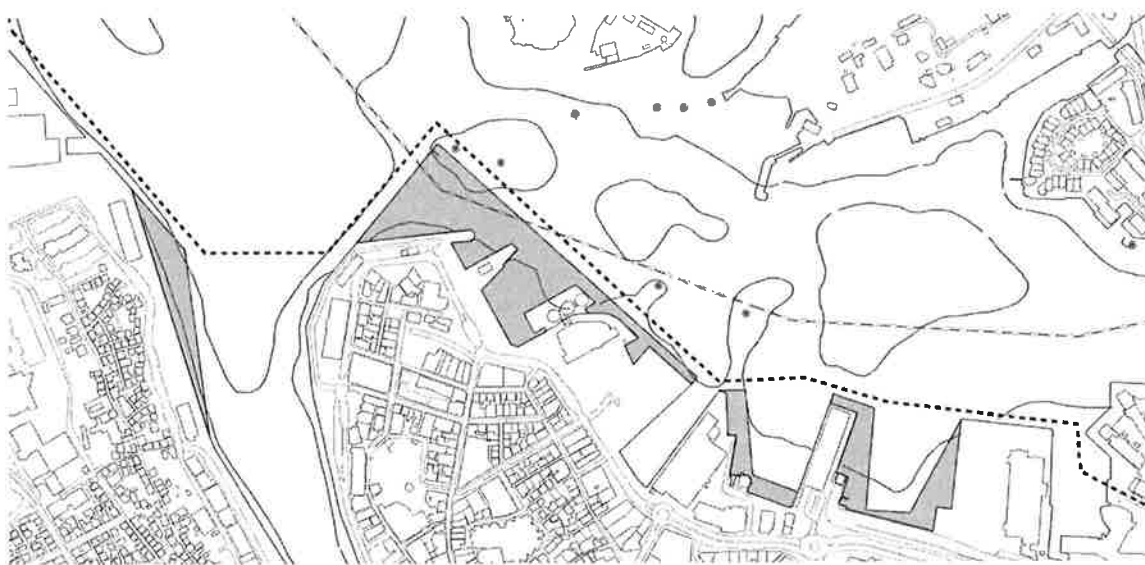
Figur 14 Bjergsted bør knyttes sterkere til sentrum, samtidig som Bjergsted og Holmen styrkes ved bedre kobling mellom disse to.



Figur 15 Snitt gjennom ny bebyggelse i Vestre havn

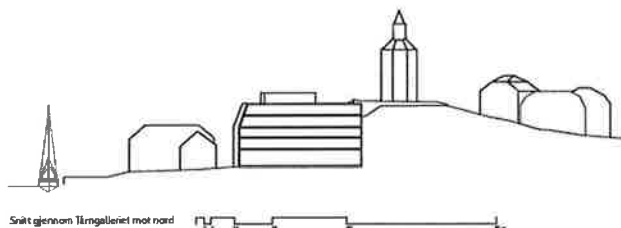
Utviklingen av både Holmen og Bjergsted vil bli ytterligere styrket ved at det etableres en gang- og sykkelbro over Vågen fra plassen foran Skur 6 til området i forkant av Skagen brygge hotell. Broen inngår i den helhetlige transportløsningen for gående og syklende som presenteres som eget temaområde. Den endelige utformingen av broen vil avklares på et senere tidspunkt, men vi fremhever allerede nå viktigheten av at den er relativt lav, både for å tilfredsstille kravet om universell utforming, men også for i minst mulig grad markere et skille i havnebassenget. Fri høyde må likevel være tilstrekkelig til at mindre båter kan passere under, mens mellomstore båter passerer ved at broen åpnes i kortere perioder.

Brokonstruksjonen kan i denne sammenheng bli vurdert å fungere også som bølgebryter. I det lengre perspektivet kan den være en del av det mer helhetlige flomvernet, beskrevet i pkt. 13. Vi anbefaler at Vågen blir benyttet som fast havn for veteranbåter. Den flytende delen av gamle Stavanger vil da ligge i en sammenheng med den historiske sjøhusrekken og Stavanger maritime museum. For aktiviteten i sentrum er dette også en god anvendelse av ressursen som veteranbåtene representerer. Med fastere tilholdssted kan de i større grad enn nå være åpne for publikum på faste tidspunkter.



Figur 16 Oversikt over planens forslag til utfylling i sjø

Tårngalleriet (A5) er et sentralt punkt i utviklingen av Vågens østside, og Plan 2222 Sentrumshalvøya har allerede gitt åpning for omforming her. I bestemmelsene er det fastlagt at Kvartalet vurderes som ferdig utbygget. Fornyng/hovedombygging skal skje iht. detaljplan, som må avklare materialvalg, nytt volum, høyder, m.m. Disse skal i hovedsak ikke overstige eksisterende høyder/volum, se for øvrig § 7.1.3.



Dette bygget er et svært viktig element i utviklingen på sentrumshalvøya. Vi legger derfor ut to alternativ:

Alternativ 1: Ingen endring.

Alternativ 2: Det åpnes for en mer omfattende sanering og nybygging av Tårngalleriet. Det vil i større grad utfordre eksisterende volum og høyder. En innledende vurdering av om hvorvidt bygget kan overstige eksisterende høyder og volum, bør starte med en studie av anleggene sett i relasjon til parken rundt Valbergtårnet og som forbindelse mellom Vågen og Valbergtårnet. Foreløpige volumstudier viser at høyde og volum kan økes, samtidig som takflaten slutter seg til parkområdet og utvider dette.

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

Madlaveien, Lagårdsveien og Dusavikveien/Løkkeveien nord og Tanke Svilands gate, er alle innfartsårer til sentrum, som planen foreslår å gi en mer bymessig utforming.

I Madlaveien kan vi oppnå en tydeligere markering av startpunktet for sentrum ved å omdisponere det regulerte friområdet i rundkjøringen til byggeformål (E1) og utvikle dette videre sammen med det øvrige arealet som inngår i omformingsområdet. Bebyggelsen vil i tillegg til å skape et tydeligere bypreg, fungere som skjerming av den bakenforliggende boligbebyggelsen. Videre ned mot Kannik er en mulig utvidelse av gatesnittet, for sikring av god tilgjengelighet for kollektivtrafikk, gange, sykkel og bil, lagt til nordsiden av Madlaveien (E2). Ny bebyggelse gir rom for arbeidsplassintensiv næring og publikumsfunksjoner i 1. etasje. På sørsiden har store deler av bebyggelsen allerede utforming som gir anledning til sentrumsfunksjoner i 1. etasje.

Langs Lagårdsveien åpnes det for omforming av en rekke delområder (E6-E15). Denne delen av Lagårdsveien har i nyere tid fått en delvis fornyelse med nytt Statens hus og kontor for Skatt Vest. Ved å komplettere dette med fornying på de utvalgte delområdene, vil Lagårdsveien framstå som en mer helhetlig bygate og med anledning til å romme fortrinnsvis arbeidsplassintensiv kontorformål. Bebyggelsen reguleres til sentrumsformål. Handelsformålet skal som hovedregel begrenses til 1. etasje, evt. supplert med én etasje for å tilpasse seg ønskede konsepter.

I overgangen Dusavikveien/Løkkeveien vil et nybygg under planlegging for SR-Bank på Bybergstykket danne en tydelig inngangsport til sentrum, samtidig som området får økt aktivitet på dagtid.

Tilsvarende vil det allerede regulerte kontor- og hotellbygget, fungere på samme måte i Tanke Svilands gate.

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

Løkkeveien markerer allerede i dag overgangen mellom sentrum og boligbebyggelsen på Vestre platå, samtidig som den er en viktig kommunikasjonsåre nord-syd. Gata har i perioder hatt oppsving med ny næringsaktivitet, men viser seg å ha gjentatte utfordringer som attraktiv sentrumsgate. I tillegg til en betydelig trafikkbelastning ser utfordringene ut til å ha to hovedårsaker:

- For stort innslag av bygninger som ikke er egnet for sentrumsaktivitet. Samlet blir dermed gata for svak som attraktiv sentrumsgate.
- For mange brutte kommunikasjonsårer mellom Løkkeveien og innerste sentrum. Bruddene skyldes i noen grad terrengsprang, men er ytterligere forsterket av store bygningsmasser som effektivt avskjærer tilgjengeligheten.

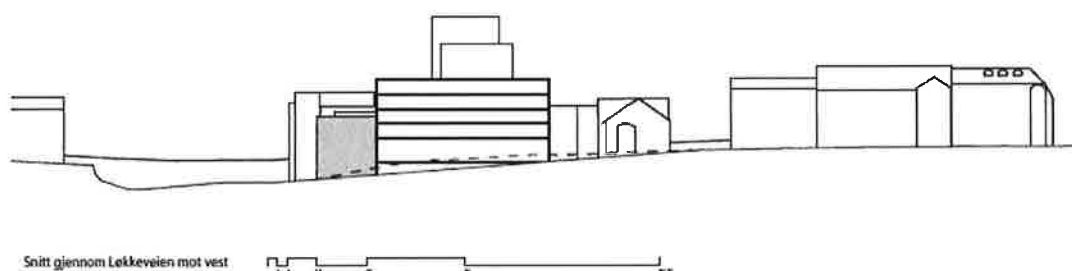
Løkkeveiens midtsekvens er finmasket og består av småskalabebyggelse. Denne delen bærer en stor del av gatas identitet. Det er mulig å fortette, men det er viktig å bevare områdetets sammensatthet. Gaterommet tåler noe høyere bebyggelse, men ikke for lange fasader.

Vi har vurdert eksisterende bebyggelse med tanke på arkitektonisk- og kulturhistorisk verdi og egnethet som sentrumsbebyggelse. Utvalgte eiendommer (B2-B9) foreslås omformet med nye innfillsprosjekter som bidrag til et samlet løft av Løkkeveien som sentrumsgate. Utbygging skal skje i form av enkeltbygninger i variert høyde. Tomtebredden skal fremstå som smal og oppdelt for å underbygge Løkkeveiens heterogene gatekarakter. 1. etasje skal ha publikumsrettede funksjoner og inngangsdører. Fra 2. etasje og oppover kan nabobygg funksjonelt sammenkobles for å gi større fleksibilitet.

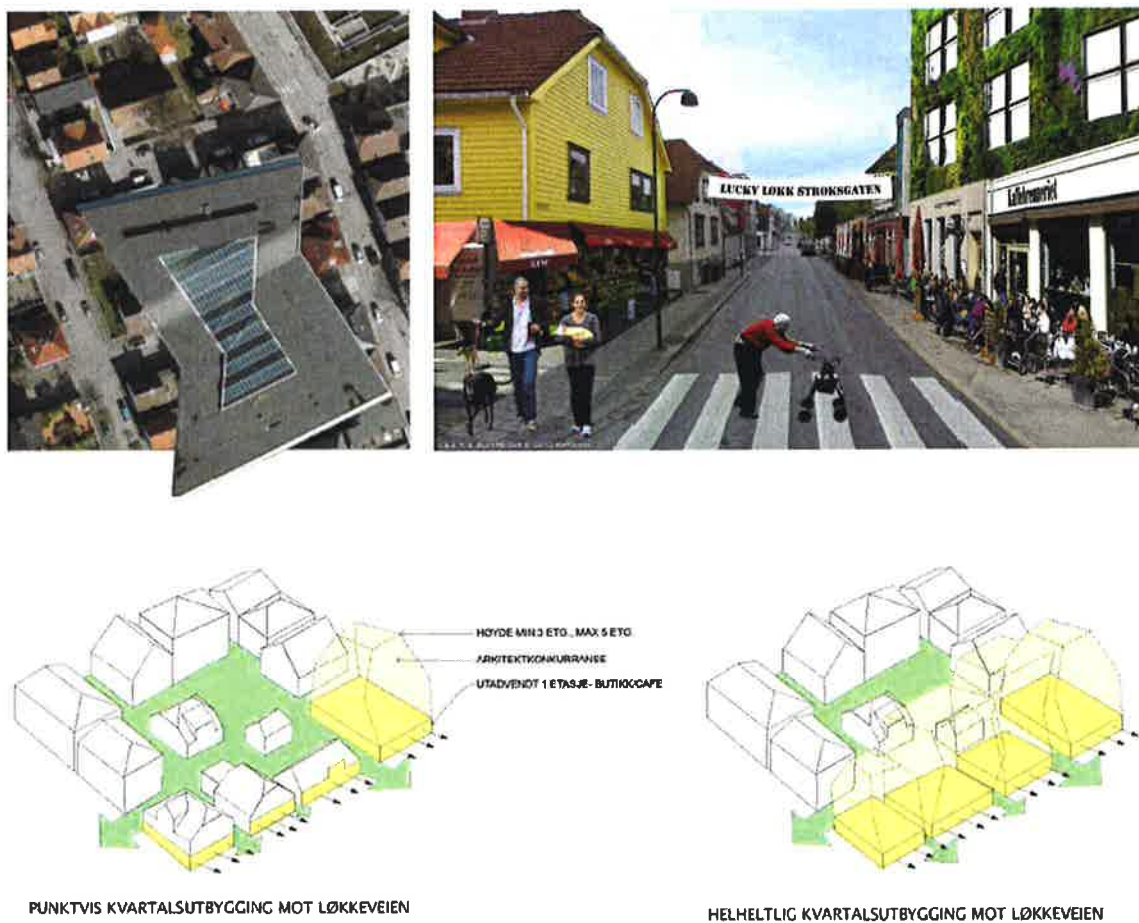
I nord (B1) er det ønskelig med et noe større grep, som også sikrer bedre gangforbindelser på begge sider av anlegget. Denne eiendommen bør også sees i sammenheng med Museum Stavanger (MUST) sine pågående planer om å samle sine industrihistoriske anlegg; nytt Grafisk museum og Hermetikkmuseet i Gamle Stavanger.

Delområdet B3 gir også rom for et større grep, ved å se to hele kvartal i sammenheng. Friområdet skal opprettholdes, men kan avskjermes bedre fra Løkkeveien.

Også helt sør i Løkkeveien (B11) bør det gjøres et større grep, ved at gaten rettes opp og markeres med et større sentrumsbygg.



Figur 17 Snitt gjennom nytt sentrumsbygg sør i Løkkeveien



Figur 18 Områdestudie B v/ KAP og Alexandria Algard Architects inneholder en rekke studier og anbefalinger om utforming av infill-prosjekter og programmering av Løkkeveien



Figur 19 Asplan Viak har på eget initiativ utarbeidet et bidrag til hvordan prosjekter i Løkkeveien kan utformes, for å løfte hele gata som sentrumsgate.

Bergelandsgata har flere likhetstrekk med Løkkeveien og markerer overgangen mellom sentrum og boligbebyggelsen på Storhaug, samtidig som den er en kommunikasjonsåre nord-syd. Gata er i dag preget av lukkede fasader, mye trafikk, introverte kontor-, forsamlings- og boligbygg. Nytorget og Pedersgata har fått økt aktivitet som forbindelse mellom sentrum og nyere byutvikling i Stavanger øst, men har fortsatt et betydelig utviklingspotensial.

I likhet med Løkkeveien har vi gjennomgått eksisterende bebyggelse i Bergelandsgata med tanke på arkitektonisk- og kulturhistorisk verdi og egnethet som sentrumsbebyggelse. Utvalgte eiendommer kan med fordel omformes med nye infill-prosjekter (C1-C7) som bidrag til et samlet løft av Bergelandsgata som sentrumsgate. Utbygging skal skje i form av enkeltbygninger, men ikke nødvendigvis så finmasket som i Løkkeveien, da Bergelandsgata allerede har bygninger av denne karakteren. 1. etasje skal ha publikumsrettede funksjoner og inngangsdører. Fra 2. etasje og oppover kan nabobygg funksjonelt sammenkobles for å gi større fleksibilitet.

På Nytorget åpner en nyere reguleringsplan allerede for omforming av en del av bebyggelsen på sørsiden av plassen. For å komplettere dette omformingsområdet i forbindelse med pågående arbeid med arkitektkonkurranse for Nytorget og nytt Tinghus, legger vi i nå til områdene C11, C12 og C13.

Men C11 er en total omforming, er C12 tiltenkt infill-bebyggelse og C13 er en omdisponering og videreutvikling fra bensinstasjon til et sentrumsprogram helt ut mot Pedersgata.

Klubbgata ble etablert som resultat av byplanen vedtatt i 1946 og har en urbanitet som skiller seg fra øvrige sentrumsgater. Planforslaget gir mulighet for ytterligere styrking av aktiviteten i denne gaten ved å åpne for 1-2 etasjes bebyggelse på takene av C8, C9 og C10.



Figur 20 Illustrasjonsfoto fra områdestudie Cv/ Alliance Arkitekter og Link Arkitektur.

6. Tilrettelegging for betydelig byomforming i området Stavanger stasjon og Kannik.

Delområdet E5 inngår i allerede oppstartet områdeplan for stasjonsområdet. Jernbaneløpene er i dag midt i et omfattende utredningsarbeid med å avklare framtidig stasjonsløsning i Stavanger sentrum. Før dette arbeidet har kommet nærmere en konklusjon, er det vanskelig å gi for konkrete bestemmelser og retningslinjer for omforming av området totalt sett. Det er imidlertid helt klart at dette området har potensial til å bli et langt mer attraktivt sentrumsområde. Med en knutepunktfortetting i dette området, vil stasjonsområdet oppleves som en mer integrert del av sentrum. Dette legger forholdene til rette både for en ytterligere samling av annen kollektivtransport, samtidig som et større parkeringsanlegg her vil oppleves mer som et sentrumsanlegg.

Planforslaget gir noen foreløpige føringer for arbeidet med områdeplanen:

- ☐ Bebyggelsen skal legges til gateløp slik at disse framstår som fullverdige bygater med publikumsrettede funksjoner og tilgjengelighet i 1 etasje.
- ☐ Det skal etableres et byrom (G10) som sikrer tilgjengelighet og sikt fra dagens teaterbygg og ned mot Breiavatnet.
- ☐ Jernbaneveien er hovedtrase for kollektivtrafikken. Dette gir føringer for arbeidet med tilpasning av bebyggelse og utforming av denne.

I Kannik (B10) foreslås det å se på området samlet, både med tanke på en fortetting som nærmeste nabo til kollektivknutepunktet Stavanger stasjon og for en styrking av Løkkeveien. I tillegg til å avklare et utbyggingspotensial i dette området, må en videre planlegging ha som mål å etablere mer attraktive rom mellom bebyggelsen og rydde opp i en del brutte forbindelser gjennom området. Innledende studier til dette planarbeidet viser at St. Olav-kvartalet gir svært lite tilbake til Løkkeveien og bryter effektivt forbindelsen mellom Løkkeveien og St. Olavsgate. Det er interessant å se videre på mulighet for offentlig gjennomgang, som del av det videre planarbeidet. En omforming av Gnr./bnr. 56/1044, mellom den katolske kirken og St. Olavs-kvartalet, vil også kunne bidra betydelig til å aktivere denne delen av Løkkeveien. Det forutsettes at evt. nybygg skal forholde seg til ny formåls-/byggelinje mot Løkkeveien og at utviklingen også omfatter ny disponering av arealene som benyttes til bensinstasjon i St. Olavskvartalet. Også gnr./bnr 56/860 vurderes som aktuell for omforming. Begge eiendommer vurderes videre i områdeplanen, sammen med mulig omforming av andre eiendommer.

7. Bidra til at Stavanger Øst og Paradis får en bymessig utforming og anvendelse

Badedammen ble i stor grad utbygget i perioden fra starten til midten av 2000-tallet, med hovedvekt av boliger. Det pågår nå detaljplanlegging av resterende utbyggingspotensial innerst i Svankevigå. Badedammen er planlagt gjennom enkeltreguleringer med utgangspunkt i en helhetlig plan fra midten av 1980-tallet.

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

Detaljplanene har i stor grad fulgt de overordnede reguleringsplanene. Enkelte nye prosjekter har imidlertid hatt en høyere boligandel enn forutsatt, men dette er fram til i dag utlignet ved en rekke nye næringsetableringer i eksisterende bebyggelse og bestemmelser om begrenset boligandel i sentrumsaksen. I senere tid har det imidlertid skjedd en endring, der nyere detaljplaner har gitt en høyere boligandel også i sentrumsaksen. Sammen med en betydelig overvekt av boliger i de resterende utviklingsområdene, vil området totalt sett ikke bli det multifunksjonelle sentrumsområdet som visjonen og overordnede planer la opp til. Strenge begrensninger for muligheten til å etablere handel, har også gjort det vanskeligere å utvikle et sammensatt sentrumsområde.

Sentrumsplanen ønsker å bygge opp under den positive utviklingen som skjer i området, men med følgende justeringer for utvalgte områder (D01-D23) for å sikre at Stavanger Øst blir et multifunksjonelt sentrumsområde:

- ☐ Formålsendring til sentrumsformål, med handel begrenset til maksimalt 2 etasjer med inngang fra gatenivå.
- ☐ Økning av næringsareal, som resultat av høyere %-BRA og begrenset boligandel.

Justeringene er lagt til:

- ☐ sentrumsaksen, som innfallsport og styrket sammenkobling til dagens sentrum.
- ☐ et konsentrert område i Badedammen for å sikre sentrumsfunksjoner i dette området, og i aksen opp mot Kjelvene for bedre sammenkobling av delområdene.
- ☐ aksen mot Tou Scene /Nye Tou for å ivareta en bymessig forbindelse og omgivelser til dette anlegget.

Det er imidlertid viktig å presisere at det ikke er antallet nye boliger som er utfordringen, men fraværet av næringsareal. Vi foreslår derfor å justere bestemmelsene slik at økt utnyttelse og begrenset boligandel, likevel gjør at boligantallet opprettholdes.

Eksempel tomtestørrelse 5 000 m ²		% Bra	Boligareal	Antall boliger
Gjeldende plan (1785/1901)	100% bolig	125	6 250	89
Forslag KDP Stavanger sentrum	Max 50% bolig	250	6 250	89



Figur 21 Stavanger Øst har de siste årene hatt en svært positiv utvikling. I KDP Sentrum foreslår vi justeringer for å sikre at området blir det multifunksjonelle sentrumsområdet som visjoner og overordnede planer la opp til.

7. Etablere arealer som kan huse større offentlige program inkl. lokalisering av Rogaland teater

Av kjente offentlige program som kan være aktuelle å lokalisere før 2030 er nytt Rogaland Teater det mest aktuelle.

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

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

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

Evalueringen gav følgende resultat for videre vurdering:

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

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

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

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

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

Samlet står det relativt likt mellom Bekhuskaien og Stavanger stasjon. Rådmannen foreslår at begge kan disponeres til større offentlige program. Det betyr at Rogaland teater kan ha begge alternativene

med i KVV-arbeidet. Det innebærer ikke at vi båndlegger disse områdene for annen bruk, da formålet offentlig eller privat tjenesteyting her inngår som del av sentrumsformålet.

Av øvrige offentlige program er to andre delområder gitt en særskilt vurdering i planarbeidet:

E3 Gamle Stavanger sykehus. I fbm. idé- og konseptarbeidet og i områdestudiene har det kommet forslag til ny anvendelse av dette anlegget og omkringliggende park. Også tidligere har det kommet forslag om en annen bruk av området enn dagens. Selv om det ikke er dagsaktuelt med en endring, mener vi det er rett å gi området formålet **Offentlig- eller privat tjenesteyting**, for å gi et større spekter av muligheter for omprogrammering hvis det skulle bli aktuelt. Likeledes åpner det for å se nærmere på et tilbygg for å komplettere anlegget, legge parkering i kjeller/under gårdsrom og dermed frigjøre et større parkområde.

E4 Museum Stavanger (MUST) / Rogaland Teater. MUST er midt inne i et omfattende arbeid med mål om en videreutvikling av sine anlegg i dette området. KDP Stavanger sentrum ønsker å bidra til at hele dette området gis best mulig rammevilkår for realisering av et attraktivt og bærekraftig program. Formålet **Offentlig- eller privat tjenesteyting** vil også her gi rom for en programmering som kan gi anlegget denne styrken. Museets videre prosess vil avklare ytterligere behov og konkrete forslag til løsninger. Vurderingen må også ta opp en vurdering av mulig fortsatt drift av Rogaland teater, eventuelt omprogrammering og etterbruk av dagens teaterbygninger.

Situasjonene for Tou Scene, Bjergsted kulturpark og Norsk Oljemuseum er tidligere omtalt ifm. viktigheten av å gi disse anleggene mer bymessige naboskap.

Etablere nye og utbedre eksisterende byrom (2)

Byer har et mangfold av byrom som parker, markedsplasser, aktivitetsarenaer, gater og andre plasser. Uten velfungerende byrom, virker heller ikke byen. Byrom er sosiale møteplasser, arenaer for aktivitet og bevegelses-akser gjennom byen. På sitt beste er byrommene i seg selv selvstendige målpunkt for økt byliv. Utforming av selve byrommet er viktig for hvor godt eller dårlig de fungerer. Like viktig er rammene (kantene). Både hvordan disse definerer byrommet og hvilke tilbud de i seg selv representerer og dermed genererer inn i byrommet.

Her følger en mer utdypende beskrivelse av både nye- og eksisterende byrom.

8. Etablere nye og styrke eksisterende byrom

Når sentrum fortettes med nytt nærings- og boligareal, gir det også anledning til å supplere med nye byrom. Større tetthet av mennesker gir potensiale til å befolke flere byrom, med forskjellige kvaliteter og atmosfære. Samlet vil det gjøre byen mer attraktiv som oppholdssted for aktivitet og rekreasjon, både for beboere og besøkende. I tillegg til kvalitetene som byrommene i seg selv representerer, er de viktige supplement i områder som i dag har lite tilbud. Tilsvarende vil byrommene være viktige for å ivareta sikt og sjøkontakt for den historiske sjøhusrekken, den laveste delen av Gamle Stavanger og nyere byprogram (for eksempel Oljemuseet).

Det største nye byrommet er plassert på Holmen (G4). Effekten og gjennomførbarheten av den ønskede utviklingen på Holmen vil først og fremst avhenge av om det er tilstrekkelig bygningsvolum, men området trenger også kvaliteter i form av et byrom som i seg selv kan være en attraksjon.

Plassering og utforming av parken med de tre plattformbeina på Oljemuseet som del av bassenget, blir seg selv en et ikon på Stavangers nyere næringshistorie og –status. Plasseringen av parken sikrer også sjøutsikt for den historiske sjøhusrekken og bassenget vil fortsatt gi sjøhusene nærhet til sjø.



Figur 22 Illustrasjon av hvordan et friområde med sjøbad kunne utformes. Det er viktig å presisere at vi på dette nivået ikke tar stilling til eksakt utforming.

Det nest største nye byrommet i grøntstrukturen er lagt til Vestre havn. Som tidligere beskrevet sikrer denne parken fortsatt utsikt og kontakt til sjø fra Gamle Stavanger. I tillegg gir det et byrom ut til Bjergsted som både kan ha mindre permanente/semi-permanente installasjoner, gjerne interaktivt og tematisk knyttet til Kulturparken. Byrommet kan også benyttes videre til midlertidige arrangementer i- og rundt Vågen.

Bekhuskaia og i stasjonsområdet er det også lagt til nye, større byrom. Disse er ikke beskrevet i detalj med hensyn til plassering, men sikret i bestemmelsene. Utforming av disse vil skje i detaljplanleggingen. Langs østre havn er det lagt inn mindre parker som både gir sikt og kontakt for sjøhusrekkene og offentlige oppholdssoner langs sjøen. En serie mindre byrom på Holmen gjør samme oppgave mht. sikt og kontakt, og vil også kunne spille godt sammen med litt ulik utforming og atmosfære. Det siste nye parkområdet er lagt til Løkkeveien.

Eksisterende byrom I – Arneageren

Arneageren er eksempel på et byrom som har godt definerte kanter og tydelig definerte bevegelses-akser.

Byrommene i Stavanger sentrum som har denne karakteren vil tjene på en tydeligere programmering, men trenger ikke større fysiske endringer for å fungere.



Figur 23 Arneageren

Eksisterende byrom II – Torget / Tusenårsstedet

Diskusjonen om Torget (Tusenårsstedet) har pågått nesten kontinuerlig siden oppgraderingen i 2006. Diskusjonene har imidlertid stort sett gått på selve torgflaten og mindre på de omkringliggende rammene for et velfungerende byrom. Ser vi nærmere på disse rammene, ser vi at Torget flyter ut. I

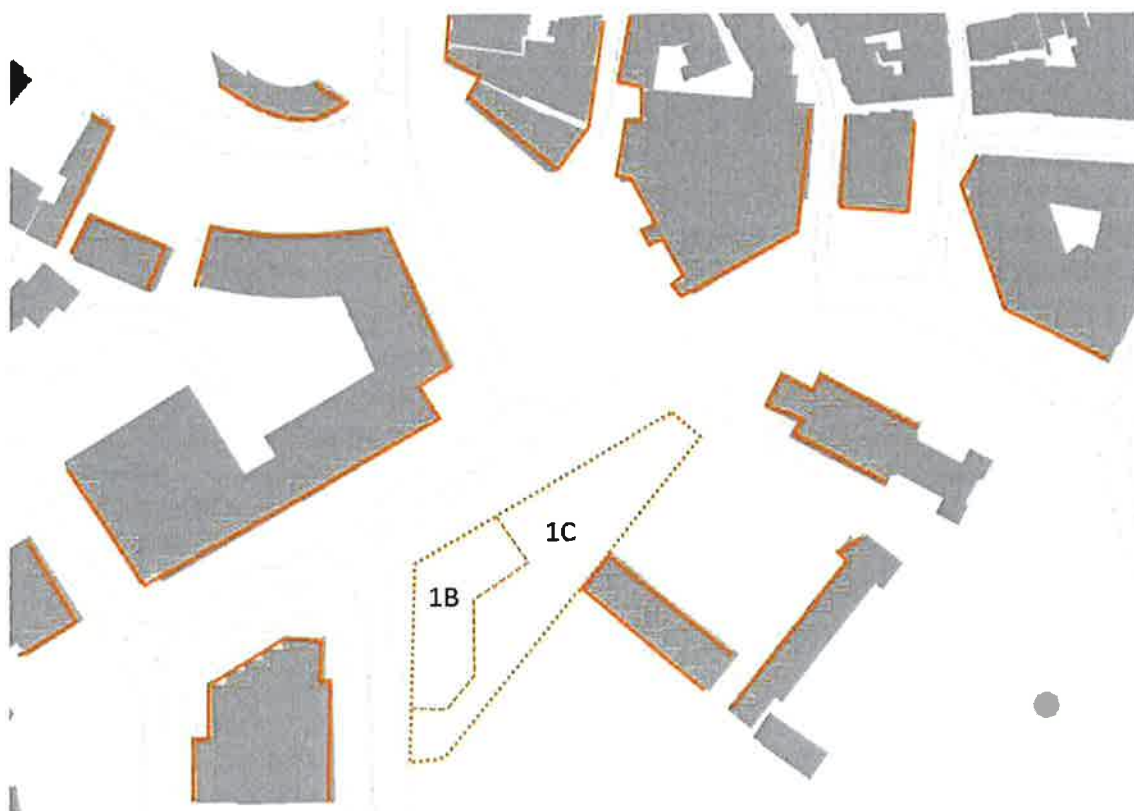
slike sammenhenger kan ny bebyggelse sørge for bedre definering av byrommet og åpne for nye funksjoner som øker aktivitetsnivået.

Ulike løsninger er vurdert som del av planarbeidet og vi legger fram tre alternative forslag til en omforming i Kiellandhagen (A10):

Alternativ 1A: Ingen endring av nåværende situasjon.

Alternativ 1B: Det utredes videre et nytt bygg i fotsporet til det gamle postbygget. Bygget vil i det store bildet framstå som lavmælt, men likevel bidra til et mer definert gateløp i Olav V's gate og Haakon VII' gate. Programmert med publikumsrettede funksjoner og henvendelse både mot gater og park vil bygget bidra til aktivitet.

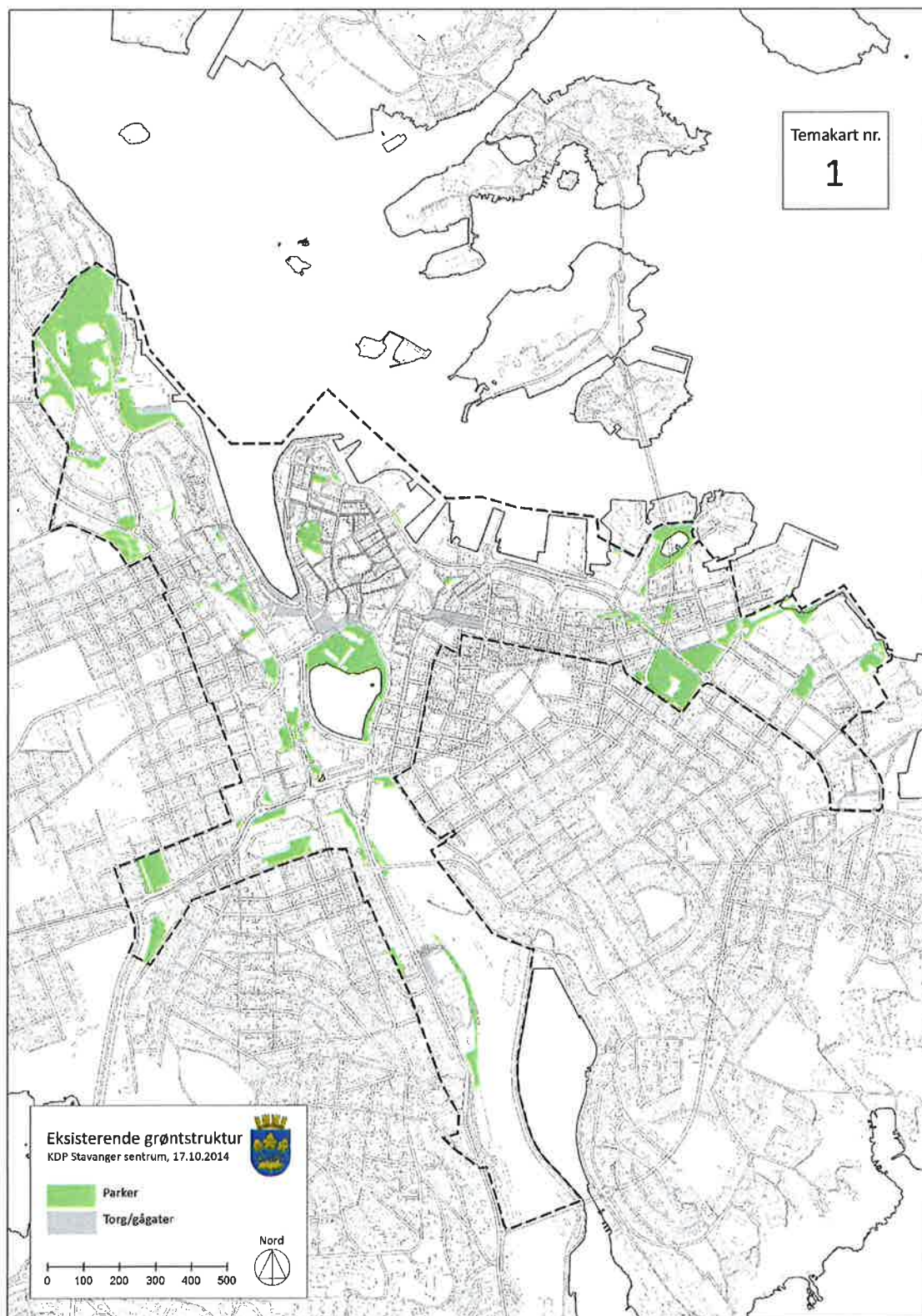
Alternativ 1C: Det utredes videre en mer omfattende plan for dette område som en kombinasjon av bygg og installasjoner. Denne vil i sterkere grad enn alternativ 1B kunne bidra til tydeligere romdannelser i en sekvens av byrom; Torget, Breiavatnet og Kongsgård, i tillegg til gateløpene Olav V's gate og Haakon VII' gate. Den gir også anledning til å vurdere nærmere en scenevegg til Torget, utvidelse av Kongsgård VGS og servicebygg for Stavanger Domkirke.



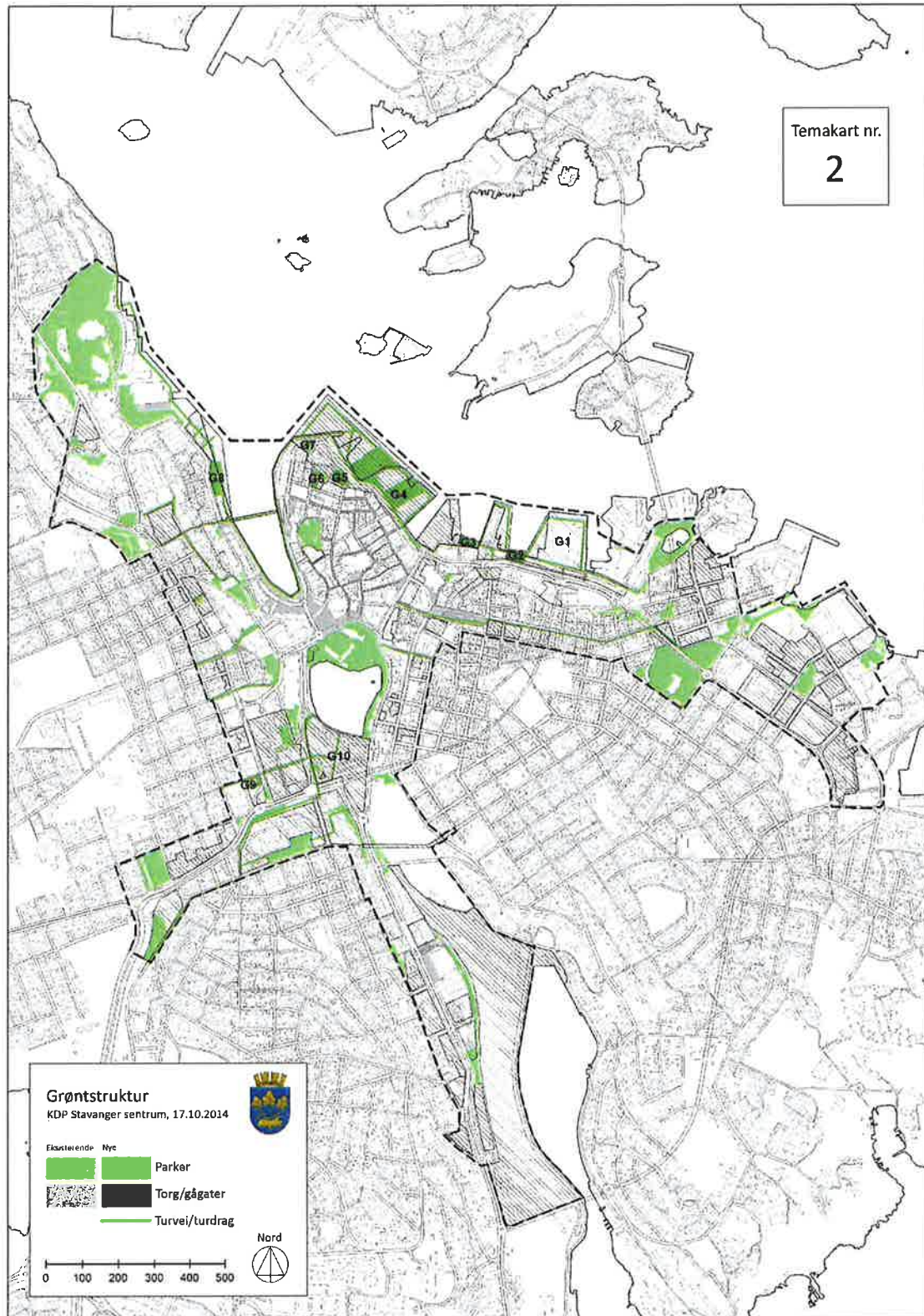
Figur 24 Alternative planforslag for A10.

Eksisterende byrom i sentrums randsoner

I randsonen til dagens sentrum er det også en rekke eksisterende parker og friområder. Et viktig grep i arealplanen er å sikre gode forbindelser til og mellom disse.



Figur 25 Eksisterende grøntstruktur



Figur 26 Ny grøntstruktur

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

Tilrettelegging for ny bebyggelse i sentrum må samordnes med utvikling av tilgjengeligheten til og i sentrum. En plan for videre utvikling av tilgjengeligheten til sentrum må forankres i overordnede strategier og mål for transport. Derfor legges det i planen til grunn at veksten i transport til og i sentrum i all hovedsak skal skje med kollektivtransport, sykkel og til fots. Stavanger sentrum har i regional sammenheng et godt utgangspunkt for dette: Stavanger sentrum er regionens kollektivknutepunkt med regionens beste kollektivtilgjengelighet. I en regional sammenheng har sentrum en høy andel reiser med kollektiv, til fots og på sykkel. Videre er 65% av byens innbyggere bosatt innenfor en sykkelavstand på 25 minutter til sentrum.

Planforslaget bygger videre på disse forutsetningene, og foreslår grep som skal bidra til langt bedre utnyttelse av potensialet dette utgangspunktet gir, for en høyere andel reiser med miljøvennlige transportmiddel. Dette innebærer forslag til prioriteringer i vei- og gateløp som gir kollektivtrafikken, syklist og fotgjengere en prioritet og tydelig plass i trafikkbildet i sentrum, og som disse trafikanter ikke har i dag. Videre ligger det i planen en erkjennelse av at Stavanger sentrum må tilby kollektivtrafikken langt mer stabile og attraktive rammevilkår enn i dag.

Utbygging av Hundvåg tunnelen og Eiganestunnelen gir anledning til å planlegge helhetlig og konkret om hvordan disse prosjektene kan utnyttes til å styrke tilgjengeligheten til og i sentrum den dagen de åpner. Planen har derfor forslag til tiltak som konkret følger opp muligheten for å prioritere sentrumsrettet trafikk på de viktige hovedinnsjøene til sentrum, og utnytte den kapasitet som ligger i de nye tunnelanleggene.

9. Forbedre tilgjengeligheten for kollektivtrafikk, syklist og fotgjengere

For **kollektivreisende** kan tilgjengelighet måles i reisetid. For en kollektivreise er denne sammensatt av avstand til holdeplass, ventetid (frekvens og regularitet), tid på transportmiddelet og avstand fra holdeplass til destinasjon. Planens grep for å sikre god kollektivtilgjengelighet er i hovedsak forbedringer i fremkommelighet. Men planens grep for å øke fotgjengertilgjengeligheten vil samvirke til økt kollektivtilgjengelighet.

Planen foreslår separering av kollektivtrafikken fra øvrig motorisert transport i Klubbegata, Kongsgata, Kongsbakken, Rv 509/Kannik, Olav Vsgt, Musegata, FV 44, Verksgata, Kongsbakken og i Klubbegata. I Løkkeveien foreslås prioritering av fremkommelighet for kollektivtrafikken ved signalregulering. Ref. temakart 4.

For **syklist** er god tilgjengelighet et resultat både av god fysisk tilrettelegging og korte avstander. Planens hovedgrep for å sikre god tilgjengelighet er å sikre mulighet for å opparbeide et sammenhengende hovedsykkelnett. Hovedsykkelnettet skal gi sikker, mest mulig uhindret og separat (fra øvrige trafikanter) adgang til sentrumsområdet. Det skal gi god forbindelse mellom de ulike delene av sentrumsområdet. Dette innebærer i hovedsak en omdisponering/omprioritering av dagens veiareal fra vei/parkering til sykkelformål. I noen grad utvidelse av veiarealet for å sikre areal til sykkeltilrettelegging separert fra øvrige trafikanter. Et viktig grep i planen for å styrke sykkeltilgjengeligheten, er forslaget til ny sykkelforbindelse mellom Våland og Storhaug. Et viktig grep for å styrke sykkeltilgjengeligheten i og til sentrum, er å omprioritere areal i Pedersgata fra biltrafikk til sykkeltilrettelegging.

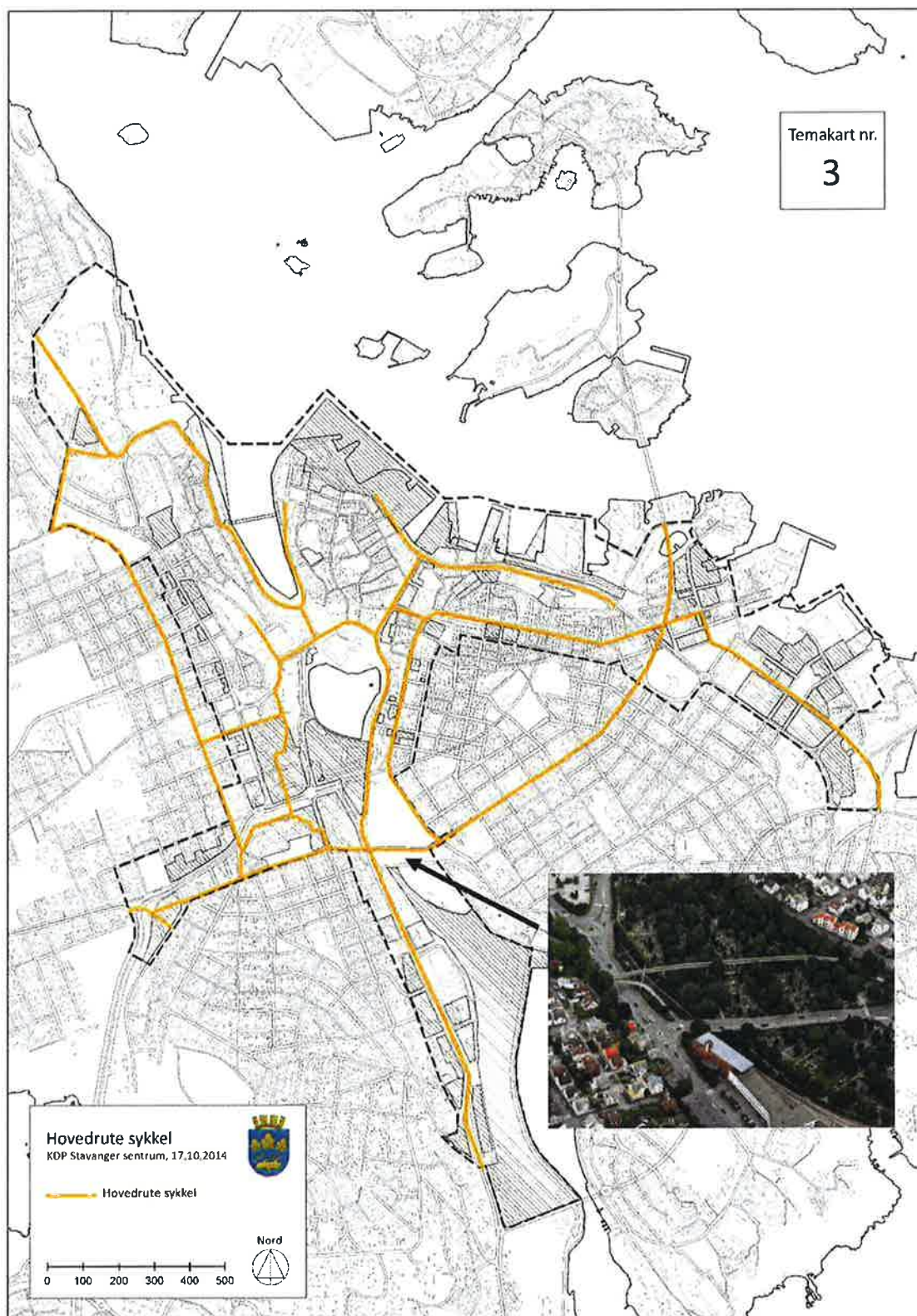
Planen har klare mål for langt flere fotgjengere og syklist i og til sentrum. Det legges og til grunn at en stadig større andel av syklistene vil bruke el-sykler. Derfor foreslås det på hovedsykkelnettet gjennomgående separering av syklist fra fotgjengere. Et grep som følger av planens bestemmelser for dette, er etablering av dedikert sykkeltrase over Domkirkeplassen. Ref. temakart 3.

For **fotgjengere** er god tilgjengelighet sammensatt av tilrettelegging for attraktive, sikre og kortest mulige gangavstander. Korte gangavstander handler både om fysisk avstand og mental opplevelse av avstanden. Avstander kortes ned og gjøres mer gangvennlige og interessante som **byggater** ved oppstramming og sterkere programmering av første etasje i gateløpene. Det betyr at planen legger til rette for mer sammenheng/kontinuitet i bebyggelsen langs gatene, og at første etasjene forutsettes fylt med innhold som henvender seg til brukerne av gaten, fotgjengere/syklister. I tillegg foreslås et finmasket gangnett, som også i videre detaljplanarbeid skal legges grunn for å sikre bedre forbindelser for gående i skrent-området på sentrums vestsida (fra Løkkeveien). Ref. temakart 5.

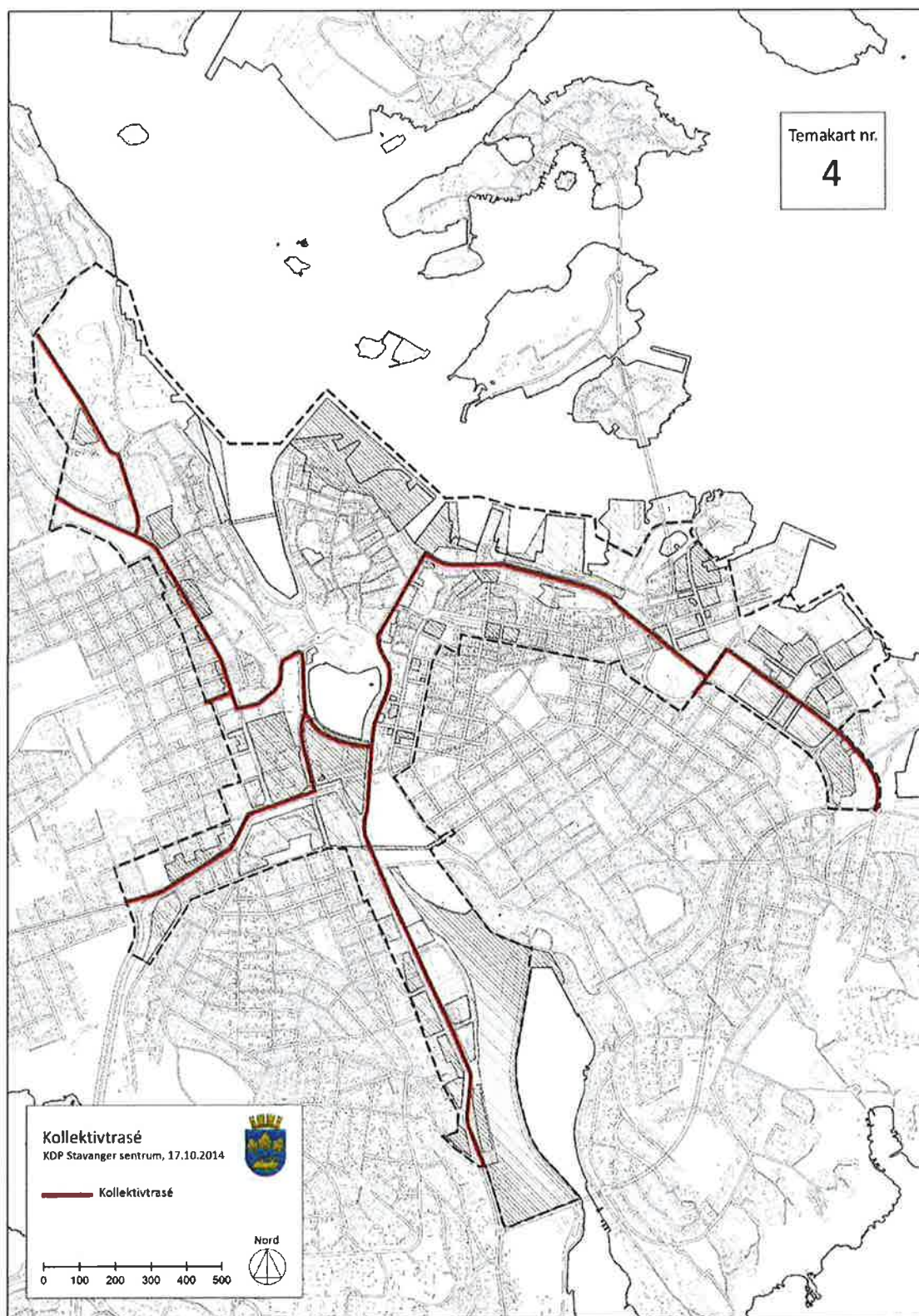
10. Utnytte Hundvåg- og Eiganestunnelens potensial for prioritering av sentrumsrettet personbiltrafikk

Utbygging av Hundvåg- og Eiganestunnelen gir anledning til å planlegge helhetlig og konkret om hvordan disse prosjektene kan utnyttes til å styrke tilgjengeligheten til og i sentrum den dagen de åpner. For gjennomgangstrafikken etablerer de nye tunnelene hensiktsmessige veivalgsmuligheter som ikke belaster sentrum. Dette kan frigjøre kapasitet på overordnet veinett til sentrumsrettet biltrafikk. Planen har derfor forslag til en rekke tiltak som konkret følger opp muligheten for å prioritere sentrumsrettet trafikk på de viktige hovedinnfartsårene.

Konkret foreslås etablering av lyskryss som trafikkstyrende virkemiddel i kryssene i Kannik og Verksgata/Verksalmenningen. Tiltakene reduserer krysskapasiteten, og forventes dermed å ha en trafikkavvisende effekt til de nye tunnelforbindelsene. Samtidig gir de mulighet for prioritering av kollektivtrafikken, blant annet på bussveistrekningen i Kannik.



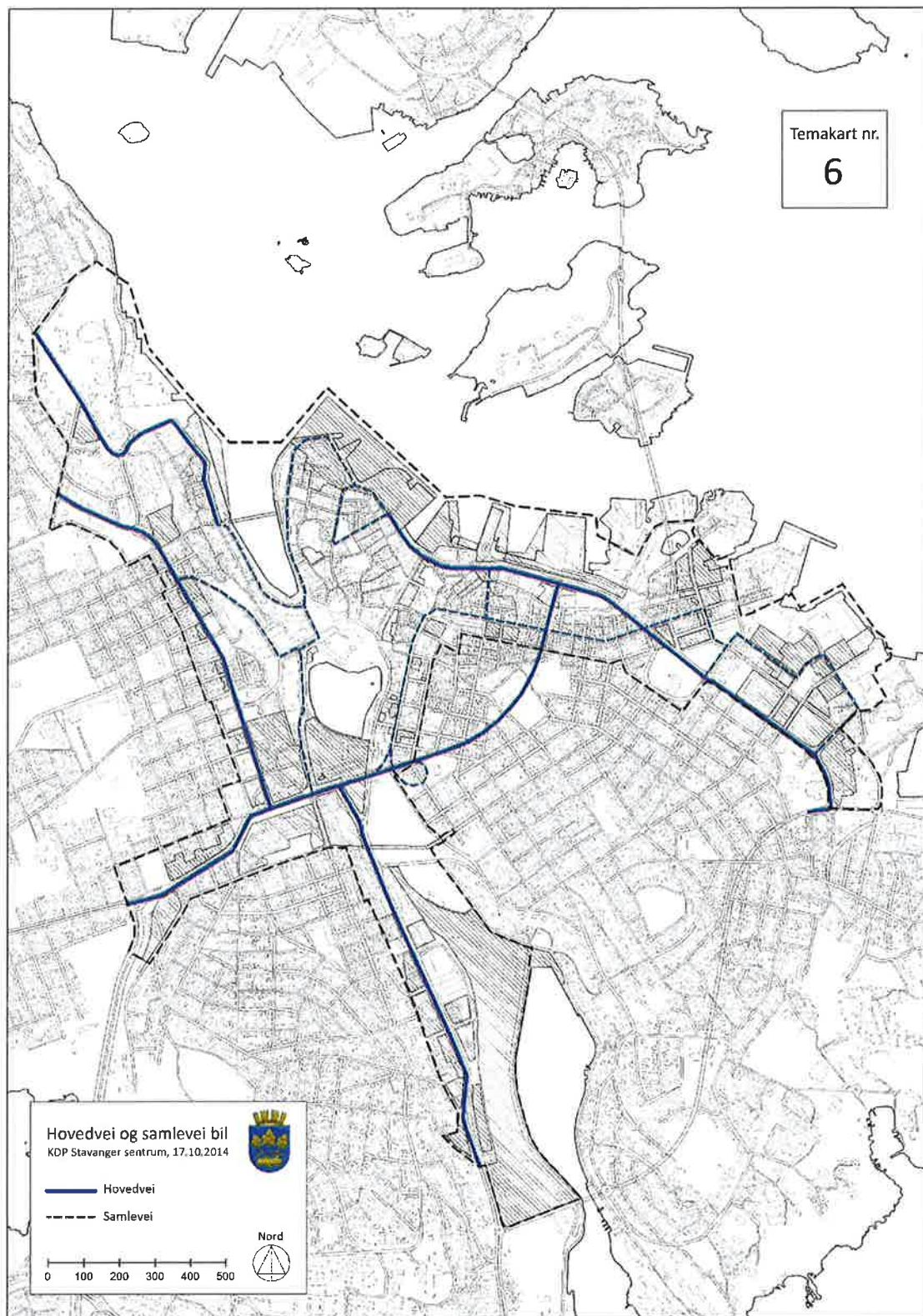
Figur 28 Hovedruter for sykkel, med bestemmelser for krav til tilrettelegging og separering fra øvrige trafikantgrupper.



Figur 29 Hovednett for kollektivtrafikken i sentrum. Viser hovedtraseene der det er bestemmelser som skal sikre fremkommelighet for kollektivtrafikken.



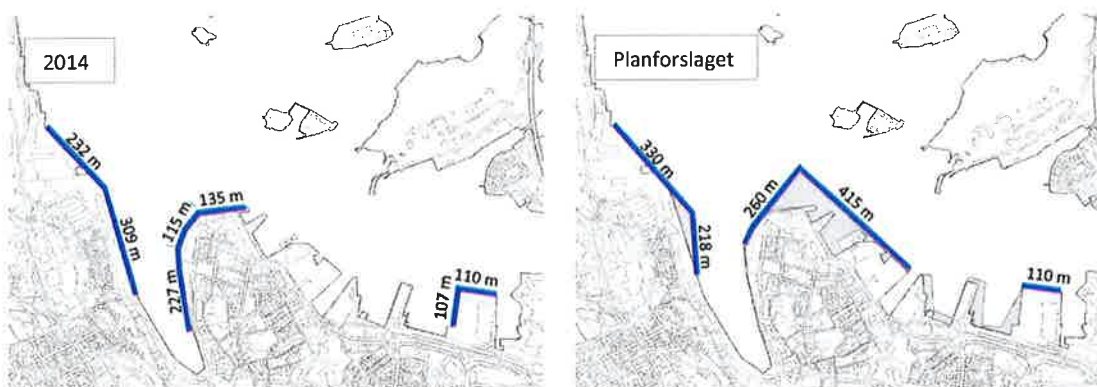
Figur 30 Gangnett i sentrum. For sentrumshalvøya er gågatenettet vist som gågater(grått).



Figur 31 Hoved- og samlevei for bil.

11. De tyngste havneformålene (cruisebåter mv.) trekkes bort fra indre Vågen

Sjøbasert nærings-/servicetransport er viktig for Stavanger som havne- og sjøfartsby. Det er unikt at cruisebåter får legge til så sentralt i byen. Når kystlinjen endres som resultat av byomformingen på Holmen og i Vestre havn, gir dette også anledning til at havnefunksjonene i sentrum opprettholdes og forbedres. Ved å flytte de største båtene ut av indre Vågen til mer moderne havneanlegg lengre ute, vil det i tillegg øke anledning til å etablere Stavanger som snuhavn, samt etablere permanente/integrerte anlegg for landstrøm.



Figur 32 Planforslaget resulterer i endringer av anløp av større båter, for å gi bedre driftsvilkår for havnedrift. Illustrasjonen viser kaier for større skip / ISPS



Figur 33 Cruisegjestene vil fortsatt oppleve å komme inn til sentrum og båtene vil være en del av bybildet, men ikke helt inn i Vågen.

Parkering (4)

12. Utvikling av biltilgjengeligheten, en helhetlig parkeringsplan

For reisende med **personbil** er god tilgjengelighet resultat av avstand fra opprinnelsessted til parkeringsplass, reisetid med bilen, tilgang til parkeringsplass og avstand fra parkeringsplass til destinasjon for turen. I dag oppfattes ikke parkeringssituasjonen i sentrum tilfredsstillende. Samtidig står det til enhver tid mange ledige plasser i de eksisterende anleggene. Sentrum trenger derfor en helhetlig parkeringsplan som kombinerer tilfredsstillende parkeringsmuligheter i alle sentrums delområder, samtidig som færre p-plasser blir stående ledig og uten å kvele bysentrum med unødvendig mye biltrafikk. Dette oppnår vi ved å:

- gi eksisterende p-anlegg flere faste kunder ved å benytte restkapasitet i disse til å dekke nyskapt parkeringsbehov som resultat av omformingen. De offentlige plassene som blir tatt i bruk av ny aktivitet i nærområdet til de eksisterende anleggene, overflyttes til nye anlegg i deler av sentrum som i dag har færre offentlige plasser tilgjengelig.
- legge til rette for en utvidelse av parkeringstilbudet i takt med byomformingen/nybyggingen i sentrum. Anleggene samles i mellomstore felles p-anlegg og plasseres i tilknytning til omformingsområdene etter et mønster som gir god parkeringsdekning i hele sentrum.
- erstatte eksisterende bakkeparkering i områder som blir omformet og plassere disse i de nye større anleggene.

Grepet suppleres med å sikre at fremkommelighet for biltrafikken prioriteres i definerte hoved- og samleveier.

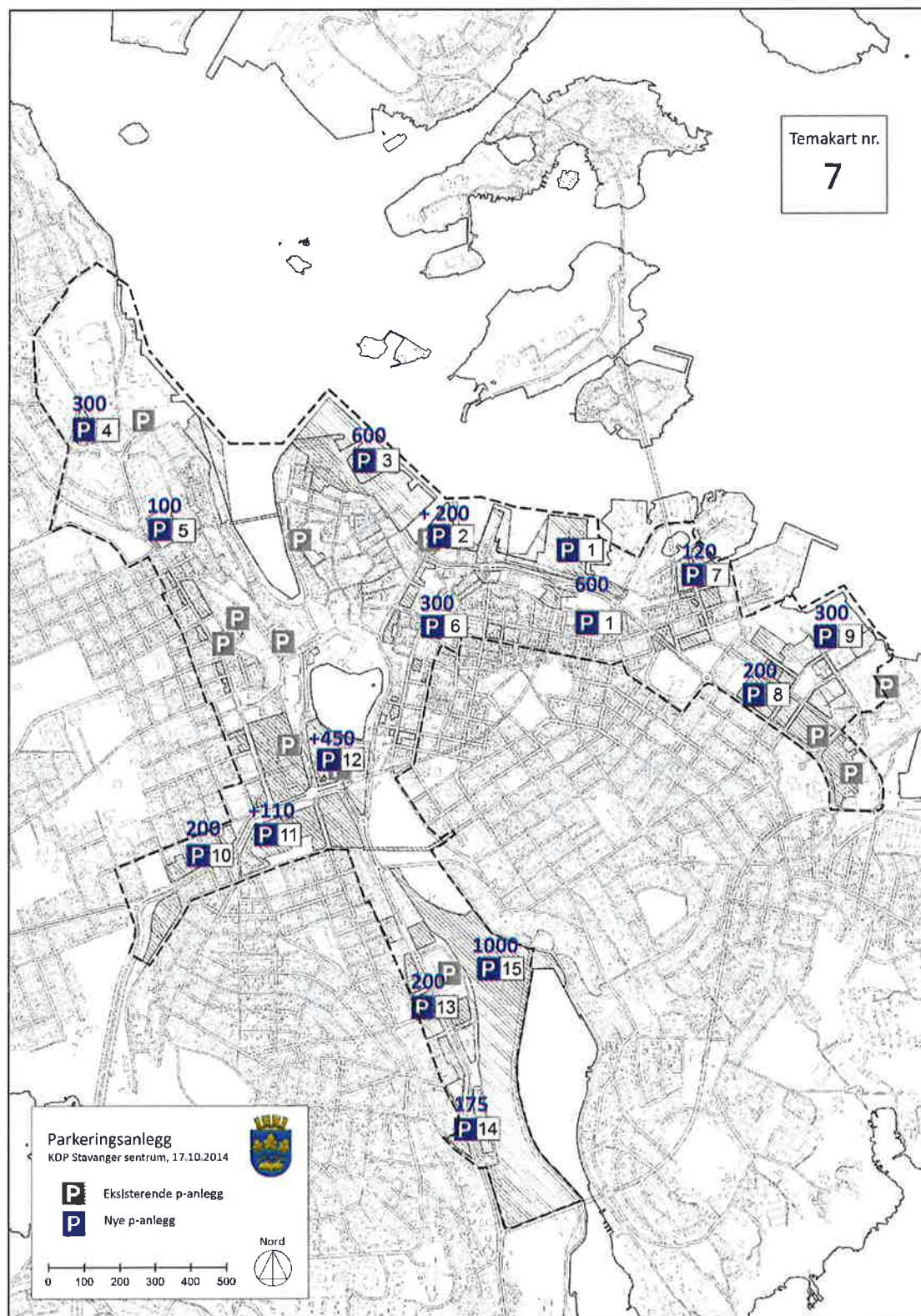
Fortetting av de områdene som tidligere er beskrevet, vil også påvirke denne situasjonen i positiv retning, fordi p-anleggene vil oppleves å ligge mer sentralt i sentrum. Med andre ord handler det om følelsen av å ha kommet helt fram til målet, i det man parkerer bilen. Andre forhold som påvirker bruken av anleggene er kjennskap til lokalisering og selve avviklingen i anleggene. Dette er forhold som en arealplan ikke kan håndtere, men Stavanger Parkering as arbeider allerede med betydelige forbedringer.

I forslaget til norm er det hensyntatt de overordnede målene om nullvekst i personbiltransporten, samtidig som det vektlegges at sentrum er i en konkurransesituasjon med andre regionale næringsområder om etablering av nye virksomheter. Dette foreslås gjort med en parkeringsnorm som åpner for 0,5 p-plasser pr 100 m² BRA. Dette er en reduksjon fra dagens norm på 0,9, men likevel høyere enn normen for sentrumsområdene i Bergen, Oslo og Trondheim.

Med rett plasserte og dynamisk driftede p-anlegg, kan vi med dette nivået oppnå en situasjon som oppleves som god, men som samtidig følger overordnede målsetninger om å bygge opp under alternative transportformer.

I arbeidet med den helhetlige parkeringsplanen ble det avdekket et behov for et anlegg der hvor anlegget på Jorenholmen i dag er plassert. Vurderingen av behov for p-kapasitet i området, viser at med forutsetningene for sanering av eksisterende p-plasser, kan anlegget utvides med ca 40%. (+ ca 200 p-plasser). Dette forutsetter at anlegget i større grad utformes som et permanent bygg og at det i videre planlegging vurderes om hele eller deler av 1. etasje omdisponeres til andre formål, eller at p-anlegget skal omformes i enda større grad.

Bussene passerer anlegget i eget kollektivfelt, med prioritert lysregulering i krysset Verkgata/Klubbegata og videre i egen kollektivgate i Klubbegata. Bussene blir dermed ikke hindret i perioder med kø inn til anlegget. Likeledes vil lysregulert fotgjenger-krysning gjøre trafikksituasjonen bedre for alle transportmidler.



Figur 34 Kart som viser prinsipiell lokalisering av nye parkeringsanlegg, sett i sammenheng med områder som tilrettelegges for ny bebyggelse/byomforming. Antall nye plasser er beregnet ut fra de foreløpige forutsetninger om volum på ny bebyggelse i områdene, gitt en p-norm på 0,5 plasser per 100 m² BRA.

Trygt og rent sentrum (5)

Innledningsvis slår vi fast: Stavanger er en trygg og ren by. Kriminalstatistikken viser reduksjon i antall hendelser og politiets innsats er sterkt innrettet på at den positive utviklingen skal fortsette.

Stavanger kommune har også de senere år utviklet stadig nye løsninger og rutiner for renhold, bl.a. med nye nedgravde søppelanlegg og mindre, elektriske lastebiler som henter søppel fra bebyggelsen i gågatenettet. I tillegg til en bedre søppelhåndtering har dette bedret brannsikkerheten betraktelig. Det er av stor betydning for sentrum at denne innsatsen og positive utviklingen forsetter.

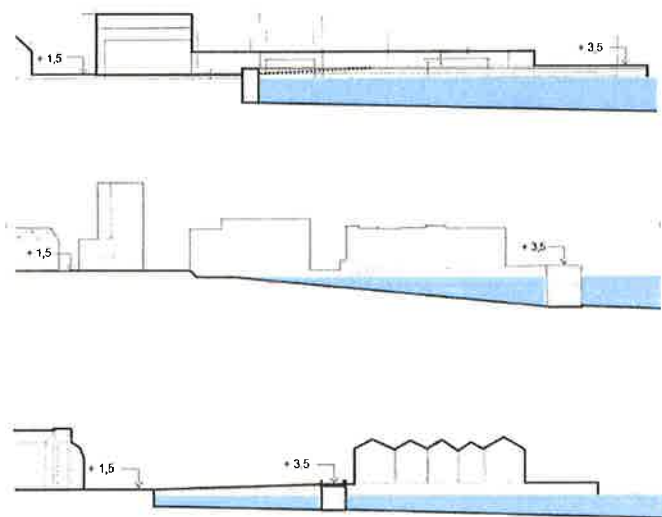
Hvorvidt en by er ren og trygg, henger i hovedsak sammen med hvordan den driftes og forvaltes. Når vi likevel tar det med her under arealdelen er det i betydningen samfunnssikkerhet; sikkerhet mot stormflo og havnivåstigning.

13. Etablere et helhetlig integrert flomvern

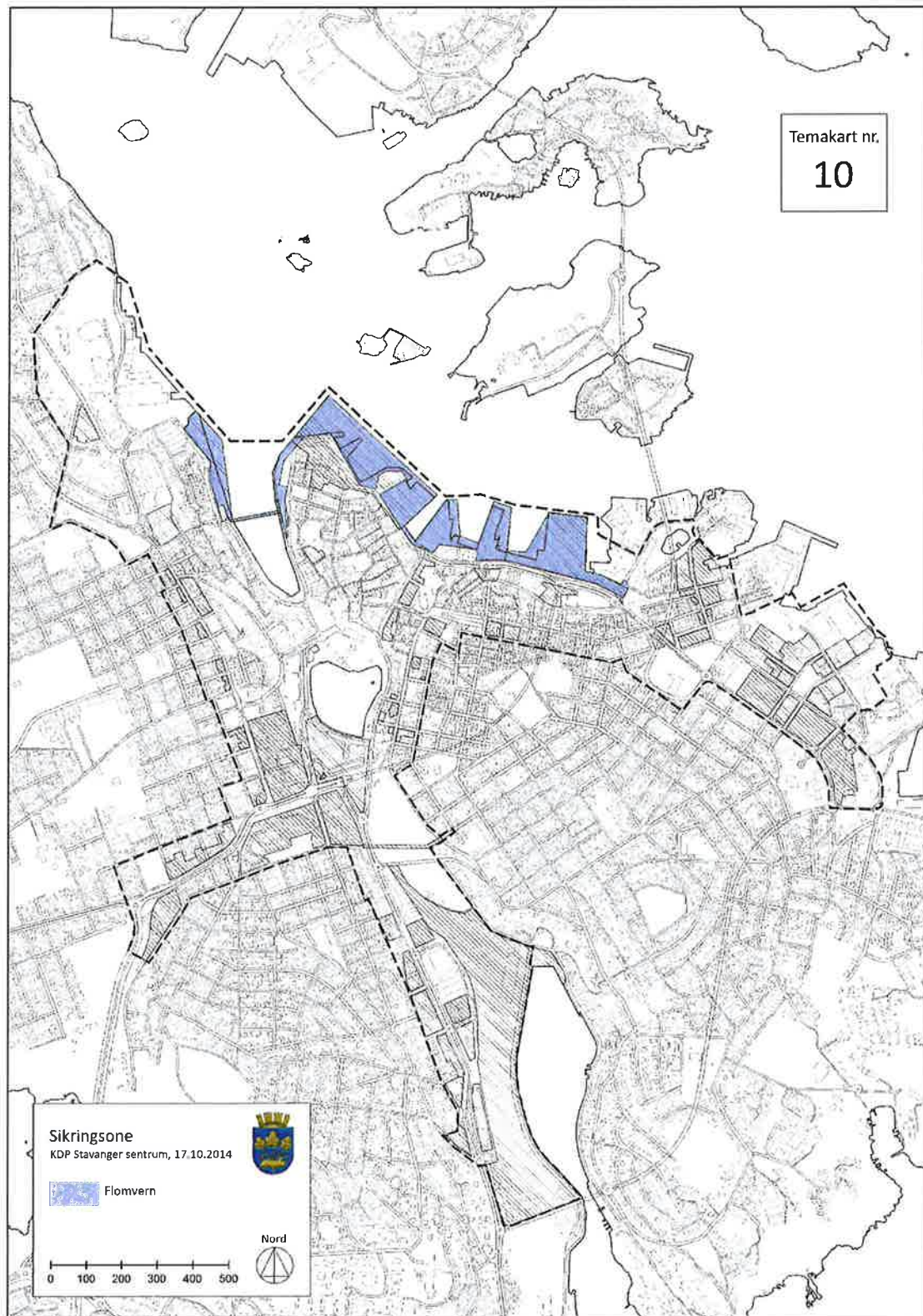
For å sikre den etablerte og historisk verdifulle bebyggelsen i bakkant og muliggjøre at nye infill-prosjekter kan etableres i samme høyde som den opprinnelige arkitekturen, etableres det et krav til at nye planer i langs Havnefronten skal innpasse et helhetlig, integrert flomvern i utbyggingene.

I områder der det gjennom eksisterende eller ny utfylling er relativt stor distanse mellom Havneringen og sjøfronten kan flomvernet utformes som en gradvis stigning ut mot kaifronten. I områder med kortere distanse kan spranget utformes brattere, med trapper e.l., da supplert med egne ramper for å oppnå universell utforming. I disse situasjonene er det viktig å utforme bebyggelsen, slik at det blir en fullverdig byfasade både mot Havneringen og i evt. ny gate på sjøsiden. I vågen kan en senere tilpasning/ombygging ifm. gangbroen sørge for flomvern av hele indre havnebasseng.

Havneringen ligger i dag på +/- kote 1,5. Ut fra dagens havstigningsprognoser bør ytre flomvern ligge på mellom kote 3,0 og 3,5. Det vil da og være viktig å planlegge løsninger som ikke skaper for stor avstand fra kaiflate/Blå promenade til sjøen.



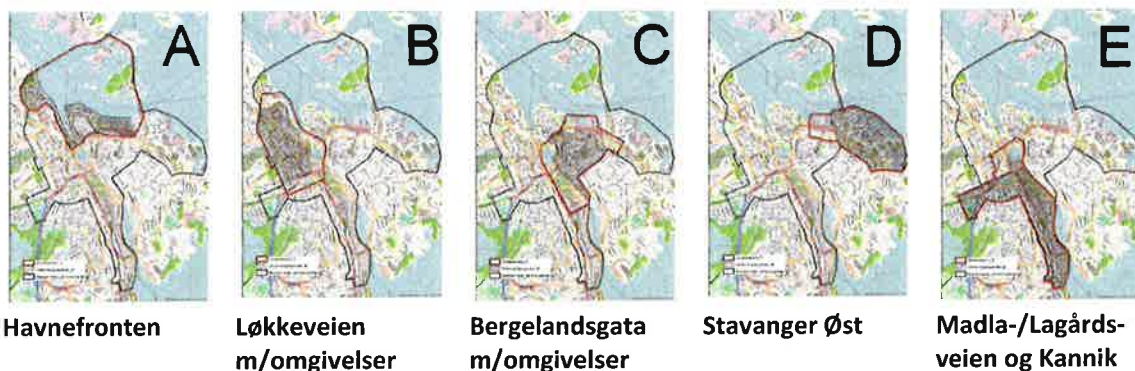
Figur 35 Prinsippsnitt for flomvern



Figur 36 Sikringsone Flomvern

4.3 Arealregnskap

Planområdet er delt i fem delområder. Disse er:



Den videre planprosessen skal avklare utnyttelsesgrad (%-BRA) og byggehøyder for omformingsområdene. De foreløpige studiene viser at omformingsområdene samlet kan representere et potensial for netto tilført bygningsmasse på i underkant av 1 mill. m².

Brutto nytt bygningsareal:	1 235 000 m ²
Sanert eller videreføres som del av omformingen	258 000 m ²
Netto tilført bygningsareal:	975 000 m ²

Totalt tilført areal: 975 000 m².

Foreløpig fordeling:

Næringsareal: 600 000 m², herav 90 000 m² nytt handelsareal. Tilsvarende 25 000 arbeidsplasser, der ca. 10 % er innenfor detaljhandel.

Boligareal: 375 000 m² – tilsvarende ca. 5400 boenheter.

Arealregnskap pr. delområde:

Områder	Netto areal	Netto areal næring	Netto areal bolig	Arbeidsplasser	Boenheter
A	202 447	144 402	58 045	6 564	829
B	109 820	87 086	22 734	3 958	325
C	32 635	23 559	9 076	1 071	130
D	237 863	95 516	142 347	3 123	2 034
E	193 605	151 801	41 804	6 900	597
Paradis	200 200	100 100	100 100	4 550	1 430
Totalsum	976 569	602 463	374 106	26 167	5 344

Parker, torg og gågater

Nye parker (G1-10), i tillegg til områder som fastlegges innenfor omformingsområdene	31 000 m ²
Eksisterende parker (opparbeidet og regulert/ikke opparbeidet)	182 000 m ²
Eksisterende torg/gågater	73 000 m ²

5. Virkemidler utenfor plan- og bygningsloven

Under følger en utdyping og konkretisering av virkemidlene som ikke kan inngå i arealdelen og de avveiningene som er foretatt for å velge disse. Punktene 6 – 11 omhandler helt konkrete virkemidler, det vil si **hva** som bør gjøres. Punktene 12-14 omhandler organisatoriske virkemidler, det vil si **hvordan** og **hvem** som bør gjøre det.

Styrke programmeringen av utleielokaler (6)

Arealplanen vil gjennom å avklare hvilke områder som kan omformes, bidra til de ytre rammene for hva som er mulig å programmere og påfølgende detaljplaner vil detaljere dette ytterligere.

Arealplanen kan også gjennom bestemmelser om utforming og bruk av 1. etasjene mot bygater, bidra til at disse lokalene blir brukt til funksjoner som gir mer bymessige gater og plasser. Når det kommer til det konkrete valget av hvilken butikk, serveringssted eller lignende som får leiekontrakt, er det imidlertid opp til hver enkelt huseier. Mange huseiere og deres samarbeidspartnere jobber profesjonelt med valg av leietagere. Utfordringen er imidlertid at totaltilbudet blir tilfeldig og samlet mye svakere enn ved en mer helhetlig programmering. Det svekker også hver enkelt huseiers potensial til å tiltrekke seg leietagere og kunder. Som omtalt i funksjonsanalysene har sentrum med dette en av sine største svakheter, nettopp der kjøpesentrene har sin fremste styrke.

Løsningen er ikke å omforme sentrum til et stort kjøpesenter, men det er mye å vinne på sterkere samordning og profesjonalisering i programmeringen av utleielokaler. Programmering er en profesjon som krever betydelig innsats, oppdatert kunnskap om nasjonale og internasjonale utviklingsretninger (trender) og solid nettverk.

I en mer samordnet programmering vil huseier ha større sikkerhet for hva som skjer i nabolaget. Hvis konsepter blir mer strategisk plassert, vil det bidra til større kundestrøm i gatene. Hvis mottakerapparatet var mer tilgjengelig, utvalget av aktuelle leieobjekter var bredere, husleienivået mer koordinert og det kollektive proaktive innsalget sterkere, ville sentrum samlet bli mer aktuell for nye konsepter. En mer samordnet programmering ville også øke mulighetene for å fylle midlertidig tomme lokaler. I stedet for at disse er en belastning for sentrum, burde de vært benyttet strategisk til uttesting av nye konsepter, lokaler for omreisende- eller sesongbaserte konsepter (pop-up's), lanseringsarenaer eller i perioder benyttes til andre publikumsopplevelser som utstillinger, atelierer/residenser, konserter e.l



Figur 37 Like viktig som internasjonale dragere, er utvalg/konsepter som utnytter lokale ressurser og egenart. Her et eksempel fra Chelsea Market i New York, som har samlet lokale produsenter under samme tak.

Benytte midlertidige aktiviteter mer aktivt som byutviklingsgrep (7)

Stavanger har de siste årene blitt en aktiv festival- og arrangørby. Mange av arrangementene har hovedarena nettopp i sentrum, og andre legger delarrangementer hit. Det bidrar positivt til mer liv og røre mens arrangementet pågår. Som innbyggere får vi ekstra opplevelser i vår egen by, og besøkende blir trukket til sentrum. Positive opplevelser er noe vi gjerne ønsker å gjenta, og vi formidler det videre til nye potensielle besøkende. Gjennom gjentakende og stadig større arrangementer har vi også bygget opp en kompetanse i planlegging og gjennomføring, der risiko og sårbarhet er godt analysert og ivaretatt. Stavanger kommunes næringssjef har også nylig utarbeidet **Stavanger, en fremragende arrangementsby**.

Neste steg i denne utviklingen er å håndtere midlertidige arrangementer aktivt og helhetlig som byutviklingsgrep.

I dag er de midlertidige arrangementene mer en serie av selvstendige hendelser, som blir lokalisert på svært avgrensede deler av sentrum. Noen av arrangementene må naturligvis avholdes på et tidspunkt tilpasset arrangørers eksterne rammevilkår. Andre kunne ha tilpasset seg etter en mer helhetlig plan. En mer helhetlig programmering ville også kunne gi en bedre samordning med sentrums faste butikker og serveringssteder, bedre håndtering av stengingstiltak, mulig gjenbruk/sambruk av utstyr og gjensidig markedsføringseffekt. Dette er arrangementstekniske forhold som, i tillegg til å styrke den totale publikumsopplevelsen, ville gi bedre økonomisk effekt både for arrangøren og byens faste sentrumsaktører.

Men de midlertidige arrangementene har også kraft i seg til å bli enda viktigere brikker i en positiv sentrumsutvikling.

I dag oppstår arrangementene etter arrangørens initiativ, og sentrums rolle er å være ramme for arrangementet. Hva om vi snur på det og tenker at arrangementer i langt sterkere grad skal underbygge selve sentrumsutviklingen? Det vil forutsette en helhetlig tilnærming og kontinuerlig oppfølging, der eksisterende gjentakende arrangementer blir kombinert med lansering av nye. Det vil gi anledning til å styre utvalg, sammensetning, lokalisering og frekvens av arrangementer, både slik at de utfylte hverandre mht. hvilket publikum de rettet seg mot, i hvilken grad de representerte nye spennende koblinger mellom Stavangers historiske, nåtidige, geografiske og kompetansemessige ressurser og hvilke varige spor de legger igjen som delbidrag til sentrumsutviklingen.

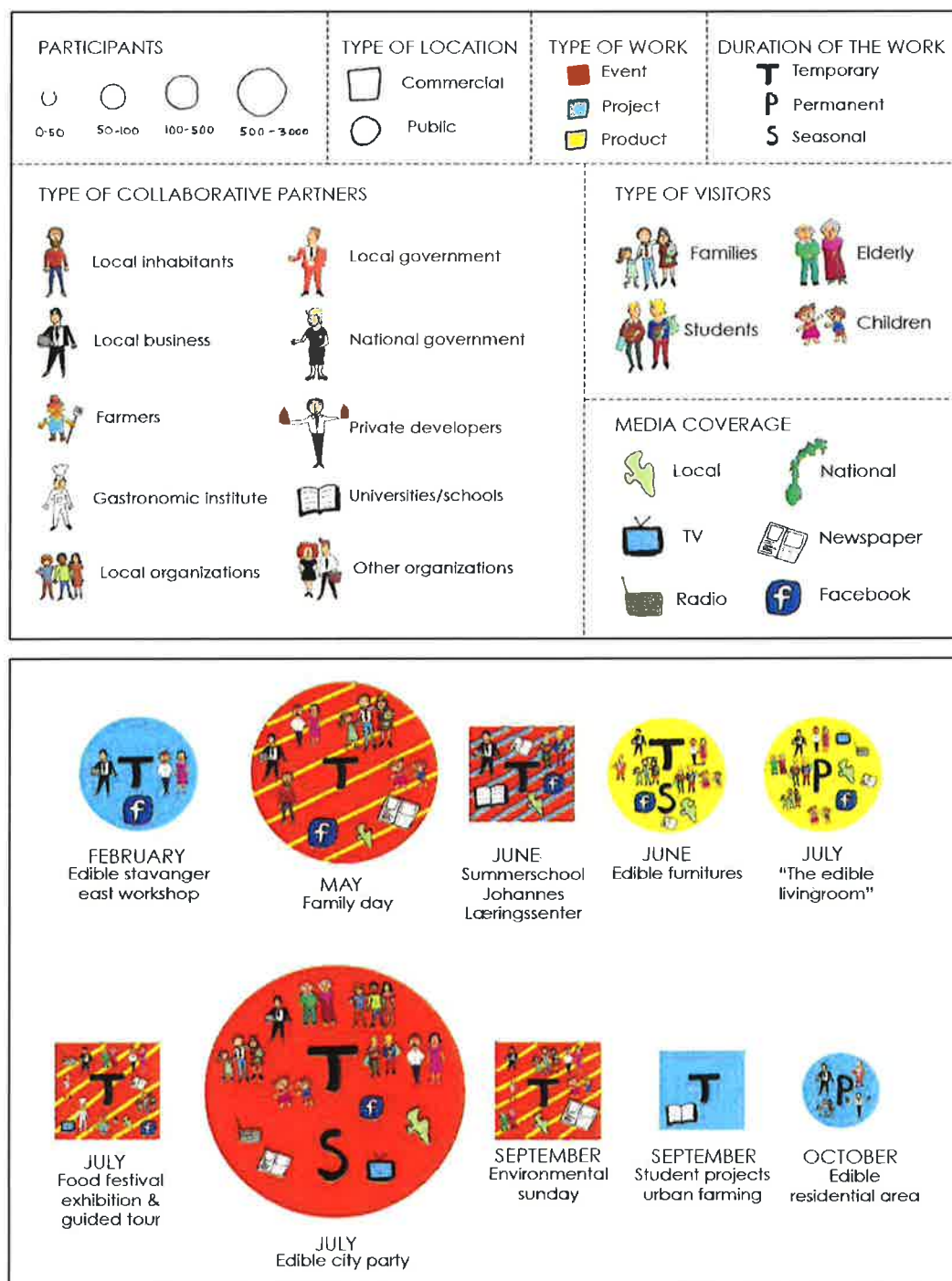
Arrangementsdager med stor publikumsoppslutning er også verdifulle til å teste ut nye byutviklingsgrep, for eksempel bruk av nye byrom, nye transportløsninger, nye PR-løsninger og lignende. Slik testing vil gi viktig lærdom for videre utvikling og kan i tillegg avlede helt nye idéer. Hva fungerte/fungerte ikke og hvordan var responsen?

Med en slik helhetlig satsing vil ikke Stavanger sentrum bare være en arena, men en proaktiv premissleverandør og initiativtager for å styrke sin egen interne utvikling og sin rolle som regionhovedstad.

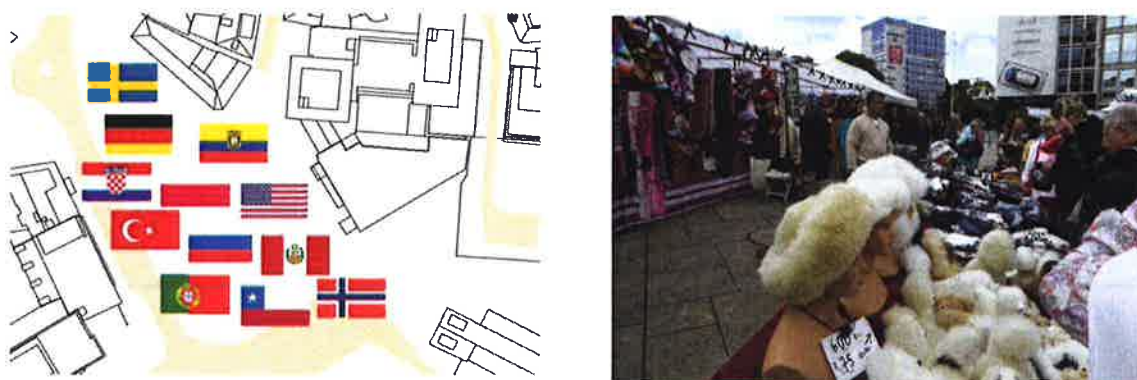


Utvidet ordforklaringer: PROGRAMMERING

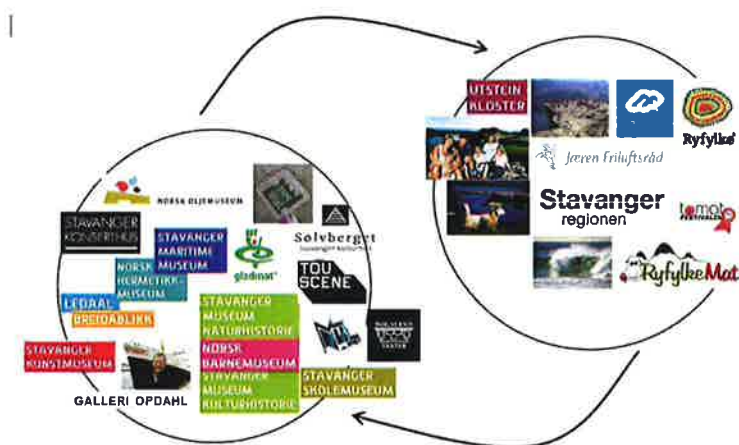
Programmering rommer en helhetlig tilnærming til innhold. Helheten består både i å tenke strategisk på hvert enkelt delement og på sammensetningen av disse. Målet med en bevisst programmering er først og fremst for å gi best mulig resultat, men også for å kunne trekke lærdom og utvikle videre.



Figur 38 For å illustrere programmering har vi fått låne Urban Sjøfront as sine skjema for programmering av prosjektet «Den spiselige bydel», utarbeidet av LEVA Urban design as. Disse viser tydelig hvor strategisk det arbeides med programmeringen av prosjektet. Første plansje viser hvordan delprosjekter blir vurdert i forhold til størrelse, plassering, type og varighet. Deretter viktige samarbeidspartnere, hvilket publikum de treffer/er ment å treffe og kommunikasjon (PR). I neste plansje er delprosjektene fordelt på tid.



Figur 39 Torget er et av byrommene som med fordel kunne vært programmert annerledes. Bilder og grafikk beskriver torghandelen 3. juli 2014. Dagens manglende programmering gir et forvirrende bilde av Stavangers egenart for tilreisende og representerer ingen positiv handelsopplevelse for innbyggerne.



Figur 40 Stavanger sentrum har potensial til å utnytte midlertidige arrangementer mer aktivt som del av sentrumsutviklingen, og gjennom det også styrke sin rolle som knutepunkt for- og bindeledd mellom ressurs- og kompetansmiljøer også utenfor sentrumskjernen.



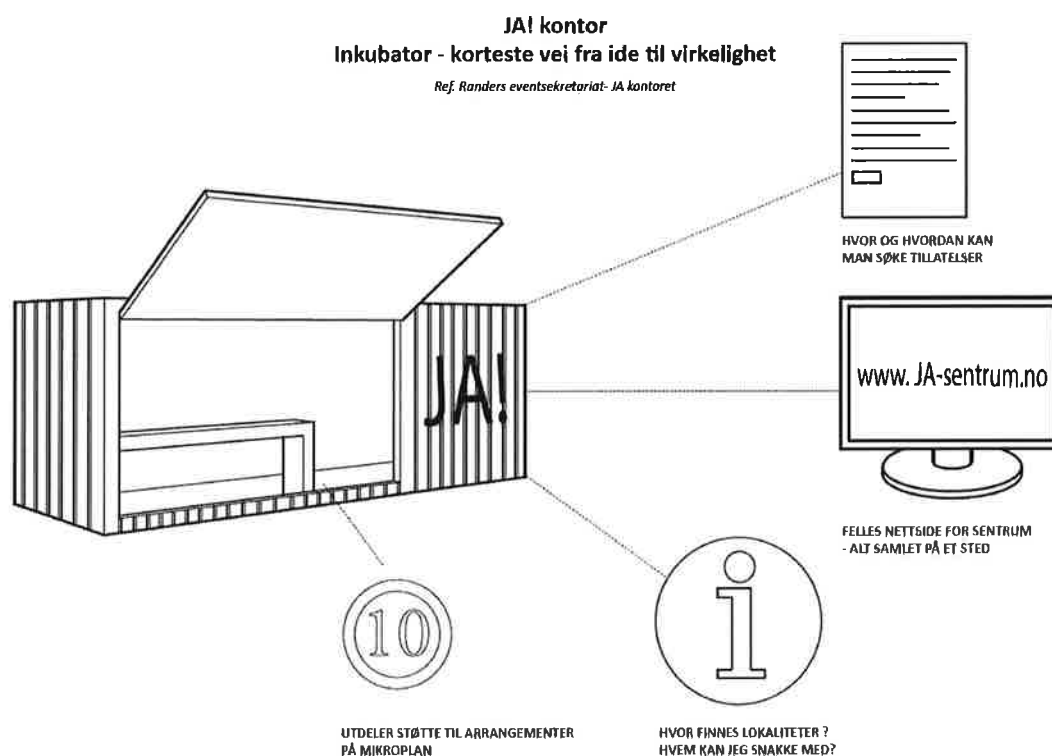
Figur 41 Nuart legger årlig igjen store verdier til byen

Støtte opp rundt initiativtagere, med rådgiving, stimulering og koordinering (8)

I det innledende idé- og konseptarbeidet, i arbeidet med områdestudiene og i direkte dialog med enkeltaktører, har det kommet fram en stor mengde forslag til tiltak og andre ideer som vil gi en positiv effekt på sentrum når de realiseres. Enkelte har allerede forutsetninger for å utvikles og realiseres. Et konkret eksempel på det er at ressurspersoner i Idégruppen Matbyen Stavanger allerede har realisert Marked i Sentrum, og nye mat-konsepter er i startgropen. Andre initiativ og idéer trenger i langt større grad fødselshjelp.

Fellesnevnerne for initiativ er at det står ressurspersoner og –miljøer bak, med sterk motivasjon, drivkraft og kompetanse innenfor sitt fag- eller interesseområde. Det er imidlertid ikke gitt at initiativtagerne har kunnskap om formelle krav, søknads- og godkjenningssprosedyrer, tilskuddsordninger og aktuelle samarbeidspartnere. Positiv respons fra Stavanger kommune er allerede i dag en viktig årsak til at en rekke initiativ har sett dagens lys, men delte ansvarsområder gjør det offentlige apparatet likevel vanskelig tilgjengelig for mange.

Det å etablere et dedikert støtteapparat, som kontinuerlig kan følge opp både flere av de initiativene som i dag er aktuelle, samt nye som vil komme, er et viktig virkemiddel for en positiv sentrumsutvikling.



Figur 42 Under arbeidet med KDP Stavanger sentrum har det fra flere hold blitt fortalt at en del spennende initiativ i dag stopper opp. En av idégruppene tok opp denne problemstillingen og lanserte JA-kontoret som en støttetjeneste til initiativtagere. I tillegg til å gi råd og veiledning for realisering av ideer bør ordningen følges av et budsjett med så-midler som kan fungere som fødselshjelp i tidligfase-planlegging og uttesting.

Samordne konkurransedyktige åpningstider og service (9)

Enkelte virksomheter velger lokalisering i sentrum framfor kjøpesentre for i større grad å kunne ta egne valg om åpningstider o.l. I dag kan det også være krevende å dekke inn lønnsutgifter ved lengre åpningstider. Samtidig som dette er forståelig, svekker det likevel sentrum totalt sett at åpningstidene er uforutsigbare. Denne usikkerheten medfører at forbrukere velger kjøpesentre framfor sentrum på ettermiddag og kveld, og sentrum går glipp av både betydelig kjøpekraft og aktivitet. Samordning av konkurransedyktige åpningstider vil ha stor positiv effekt for sentrum allerede på kort sikt.

Mange sentrumsaktører yter svært god service. Dette kommer først og fremst kundene til gode, men det gir fordeler også for andre sentrumsaktører, f.eks. når man henviser kunden til andre sentrumsaktører hvis man selv ikke har varen eller tjenesten. Det er et fortrinn som bare bør foredles og videreutvikles. Likeledes kunne handelsstanden kollektivt vurdert skreddersydde løsninger mot nettopp grupper som i dag ikke oppleves som attraktive kundegrupper, som for eksempel turister og studenter.

Oppdatert og systematisert faktagrunnlag om status, utviklingstrender og effekt av tiltak (10)

Under arbeidet med KDP Stavanger sentrum har vi erfart at det pr. i dag er relativt lite tilgjengelig faktainformasjon om sentrum. På grunn av prioritert ressursbruk i forbindelse med planarbeidet, har vi hatt anledning til å bearbeide og sammenfatte informasjon som samlet gir oss tilstrekkelig indikasjon på status og utviklingstrekk. Denne informasjonen vil imidlertid raskt bli utdatert.

En viktig del av den videre oppfølgingen er derfor at det etableres systemer og rutiner for løpende overvåkning av sentrumsutviklingen. Det vil gi oss bedre forståelse både av de grunnleggende trendene og de mer umiddelbare effektene av tiltak både med hensyn til publikumstilstrømning og hvordan tiltaket påvirker omsetningen i butikker og serveringssteder. Et slikt faktabasert grunnlag vil gi et mye bedre beslutningsgrunnlag for videre satsing. Ett konkret eksempel er valg av løsning for sommerstengt/sommeråpent Vågen, som nå i stor grad baseres på antagelser.

Målrettet kommunikasjon / PR (11)

En bred og målrettet strategisk kommunikasjon med ulike brukergrupper, mot aktuelle nye aktører og mellom offentlige og private samarbeidspartnere, står helt sentralt i en positiv sentrumsutvikling.

Kommunikasjon kan i sammenheng med sentrumsutvikling gjerne omtales som limet som skal få de andre virkemidlene til å fungere. Som tidligere beskrevet handler bl.a. programmering svært mye om kommunikasjon. Hvordan vi kommuniserer for å gjøre sentrum attraktiv både for kunder og for nye aktører som ønsker å etablere seg. Det er lett å konkludere med at det er gjennom en proaktiv og strategisk kommunikasjon som peker på fordeler og muligheter, men det krever et løft for å komme dit.

Trygghet handler også mye om kommunikasjon. Som nevnt er Stavanger statistisk sett en trygg by, men våger vi å tro det når vi leser politiloggene i lokalavisen hver mandag? Klarer vi å skille dette ut som enkelthendelser på et avgrenset område og i en svært avgrenset tid av døgnet to dager i uken? Delprosjektet PUNKT, der vi gjennom spørreskjema og samtaler fikk tilbakemeldinger fra ca. 500 ungdomsskoleelever, var relativt entydige på at ungdommer i dag blir fortalt at sentrum ikke er trygt.

I løpet av planarbeidet har det kommet en rekke svært gode og helt konkrete løsningsforslag. Som nevnt tidligere følges flere av disse allerede opp, mens andre trenger mer bistand. I tillegg har vi en tredje kategori, hvor det som foreslås allerede finnes. Det er med andre ord ikke det konkrete tiltaket som mangler, men kjennskapen til det. Får vi kunnskap om det fysiske stedet, nettverket eller miljøet som man etterlyser, så vil vi også med større sannsynlighet oppsøke og benytte det.

Avslutningsvis kan vi også trekke fram viktigheten av kommunikasjon i hele den fysiske utviklingsprosessen fra strategiske arealplaner, detaljerte arealplaner, detaljerte planer for enkelttiltak og fram til faktisk realisering, som alene er meget krevende både for avsender og mottager av informasjonen. Fra Stavanger kommune sin side jobbes det svært målrettet for stadig å forbedre denne kommunikasjonen, og vi trekker det her fram kun for å peke på hvor viktig dette arbeidet er for byutviklingen av Stavanger.

For virkemidlene 6-11 har vi beskrevet **hva** som bør gjøres, men ett avgjørende moment mangler: **Hvem** skal gjøre det? Samtlige av disse virkemidlene vil bare bli gode ønsker hvis ingen tar ansvar for oppgavene og blir tilført rammeforutsetninger og mandat til å gjøre nettopp det.

Kollektiv satsing på programmering, markedsføring og øvrig samordning (12)

Det at aktører innenfor et helt sentrum eller delområder av sentrum vil trekke fordeler av en mer kollektiv satsing, er ikke en ny tanke. Mange norske byer har allerede sentrumsforeninger som er opprettet nettopp for å trekke i samme retning. Selv om foreningene er noe forskjellig organisert og finansiert, har de til felles at de er små organisasjoner med svært begrensede ressurser. De har også til felles at de eksisterer under svært uforutsigbare rammevilkår, fordi de er basert kun på frivillig deltagelse. Det påvirker naturligvis organisasjonenes anledning til å ivareta både medlemmenes og brukernes ønsker og behov. Som ledd i å kunne styrke den kollektive satsningen er det gjennomført en utredning om innføring av en norsk BID-modell. Utredningen er gjennomført av Norsk Sentrumsutvikling på oppdrag fra Miljøverndepartementet. Utredning med anbefaling ble overlevert Kommunal- og moderniseringsdepartementet i mai 2014.

Rådmannen anbefaler at det igangsettes en utredning om videreutvikling av det offentlig-private sentrumssamarbeidet. Det vil være ønskelig å gjennomføre denne utredningen i nært samarbeid med Stavanger sentrum as, som allerede er satt til å ivareta største delen av det offentlig-private sentrumssamarbeidet i dag. Stavanger sentrum as arbeider og med en strategiplan som på mange områder sammenfaller med strategiene prioritert i denne kommunedelplanen. Også andre aktører vil bli trukket inn i arbeidet. Utredningen skal klarlegge hvilke oppgaver som skal ivaretas gjennom samarbeidet, hvordan kommunen organiserer sin oppfølging av planen, samlet ressursbehov og anbefalt fordeling mellom kommunen og private aktører. Utredningen med rådmannens anbefaling legges fram som egen sak når samtidig med fremleggelse av KDP Stavanger sentrum til 2. gangs behandling. Utredningen er aktuelt uavhengig av om en norsk BID- ordning blir vedtatt eller ikke. Ved innføring av en slik mulighet, må likevel offentlig-private samarbeidsmodeller konkretiseres og utprøves, slik dette prosjektet legger opp til. Hvis ordningen ikke blir innført, øker bare dette behovet ytterligere.

Kontinuitet og prioritet i utarbeiding og behandling av plan- og byggesaker (13)

Også innenfor kommunens ansvarsområde som planforvalter vil KDP Stavanger sentrum kreve et betydelig oppfølgingsarbeid.

Omformingen blir i en kommunedelplan håndtert på et overordnet nivå. Det ligger med detaljerte studier til grunn for å kunne foreslå hovedgrepene, men likevel ikke tilstrekkelig til å fastsette detaljerte rammer. Hvert delområde må behandles mer inngående i detaljerte planer før realisering.

For å få tiltenkt effekt må det videre arbeidet ikke trekke for langt ut i tid. Både fordi de fysiske tiltakene først virker når de er realisert, men også fordi det ligger mye overføringsverdi fra det omfattende planarbeidet, som det ikke er mulig å sikre rent juridisk i bestemmelser eller retningslinjer. I tillegg peker Kommuneplan 2014-2029 på at Byomforming er en langt mer krevende prosess enn å realisere utbyggingsområder på ubebygget mark. God prosess- og fagkompetanse i kommunen er viktig enten omformingen skjer i privat eller offentlig regi, blant annet for å sikre tidlig

involvering av de som blir berørt. Kommunens rolle som byutviklingsaktør og aktiv eiendomsaktør vil også bli stadig viktigere.

I lys av momentene over velger vi derfor å trekke fram prioritet og kontinuitet i utarbeiding og behandling av plan- og byggesaker som et eget virkemiddel. Kommunens organisering av dette arbeidet, vil inngå i den utredningen som er beskrevet i pkt. 12.

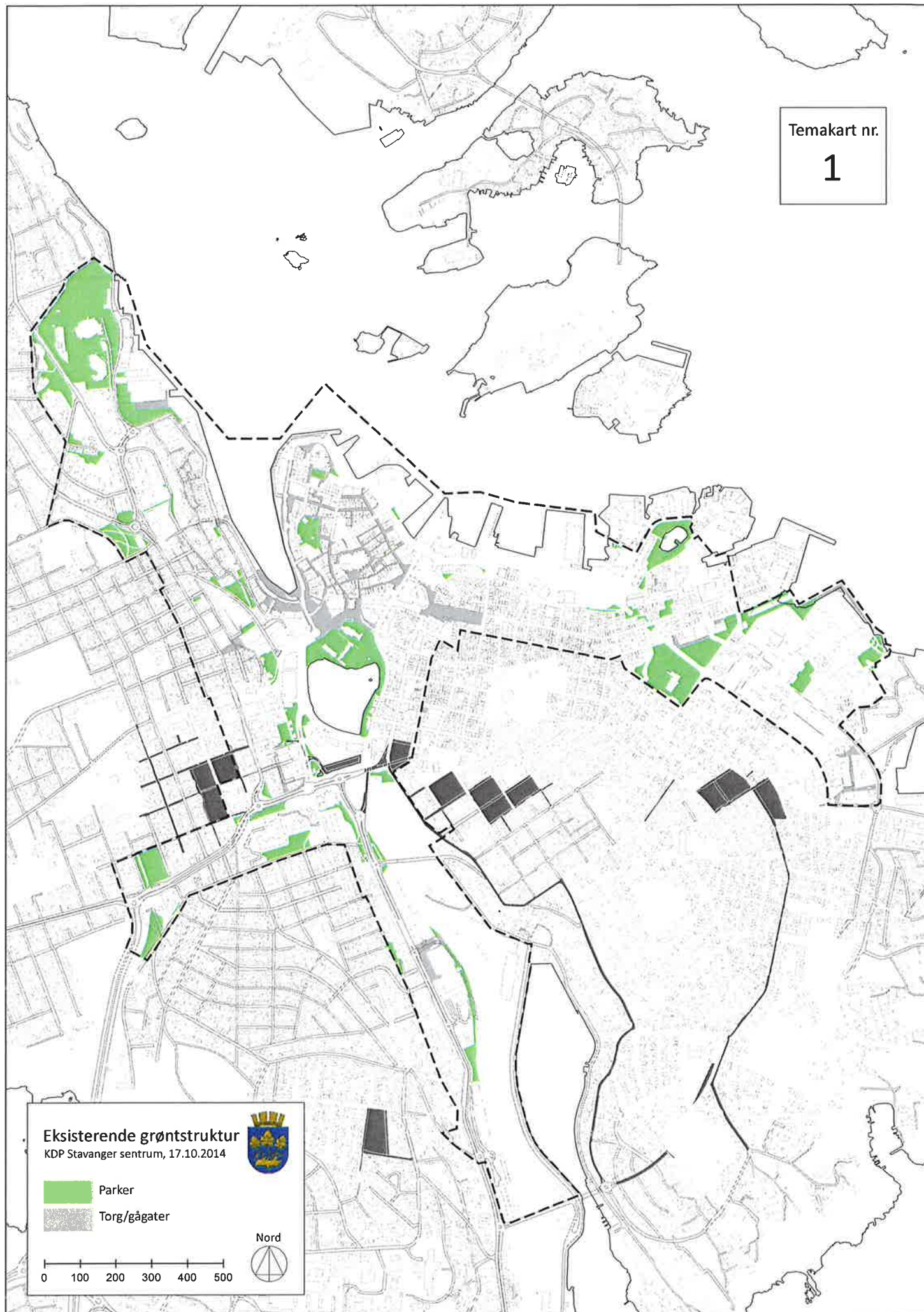
Ambisiøs, langsiktig og solid prosjektutvikling og -realisering (14)

Utbyggingsmulighetene i sentrum ligger både i større omformingsområder og i mindre infill-prosjekter. Noen av prosjektene er relativt modne for realisering, med avklarte eiendomsforhold og utbyggingsrammer. Andre er av svært ulik grad og omfang kompliserte mht. eiendomsavklaringer og endelig valg av utbyggingsrammer, - arrondering, - finansiering og realisering. I tillegg kommer at flere av omformingsområdene ligger svært eksponert i bybildet. Prosjekter som blir realisert her vil være nye identitetsbærere for Stavanger sentrum. De større og mer komplekse omformingsområdene vil kreve langsiktig, strategisk og profesjonell oppfølging, og finansiell styrke.

Allerede i tiden fram til endelig vedtak for KDP Stavanger sentrum anbefales det derfor at både offentlige- og private grunneiere som blir berørt av anbefalte omformingsområder, gjør vurderinger av mulige samarbeid og evt. formaliserer dette for å bidra til å styrke gjennomføringskraften av planen.

Temakart nr.

1



Temakart nr.

2



Temakart nr.

3

Hovedrute sykkel
KDP Stavanger sentrum, 17.10.2014

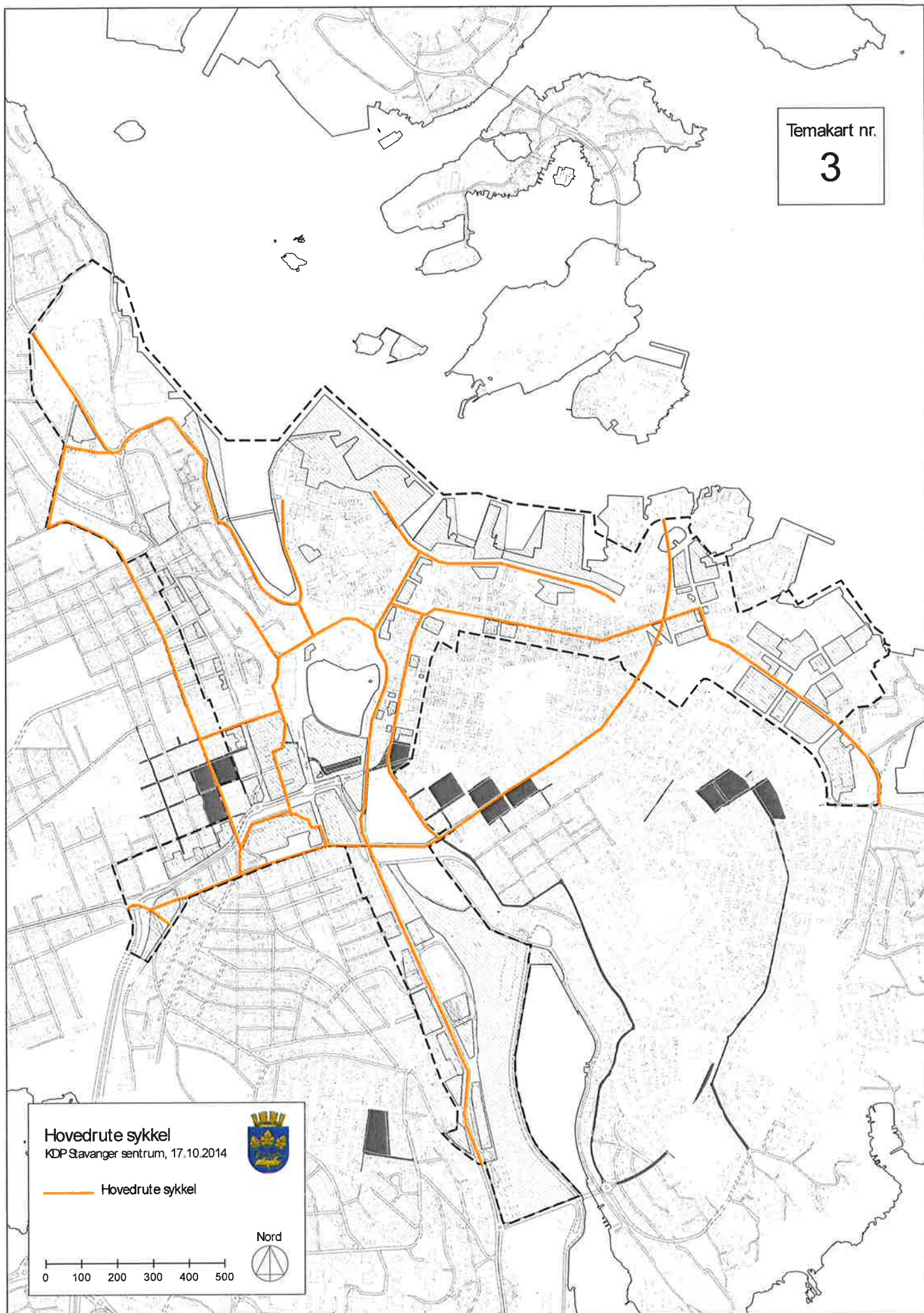


— Hovedrute sykkel

Nord



0 100 200 300 400 500



Temakart nr.

4

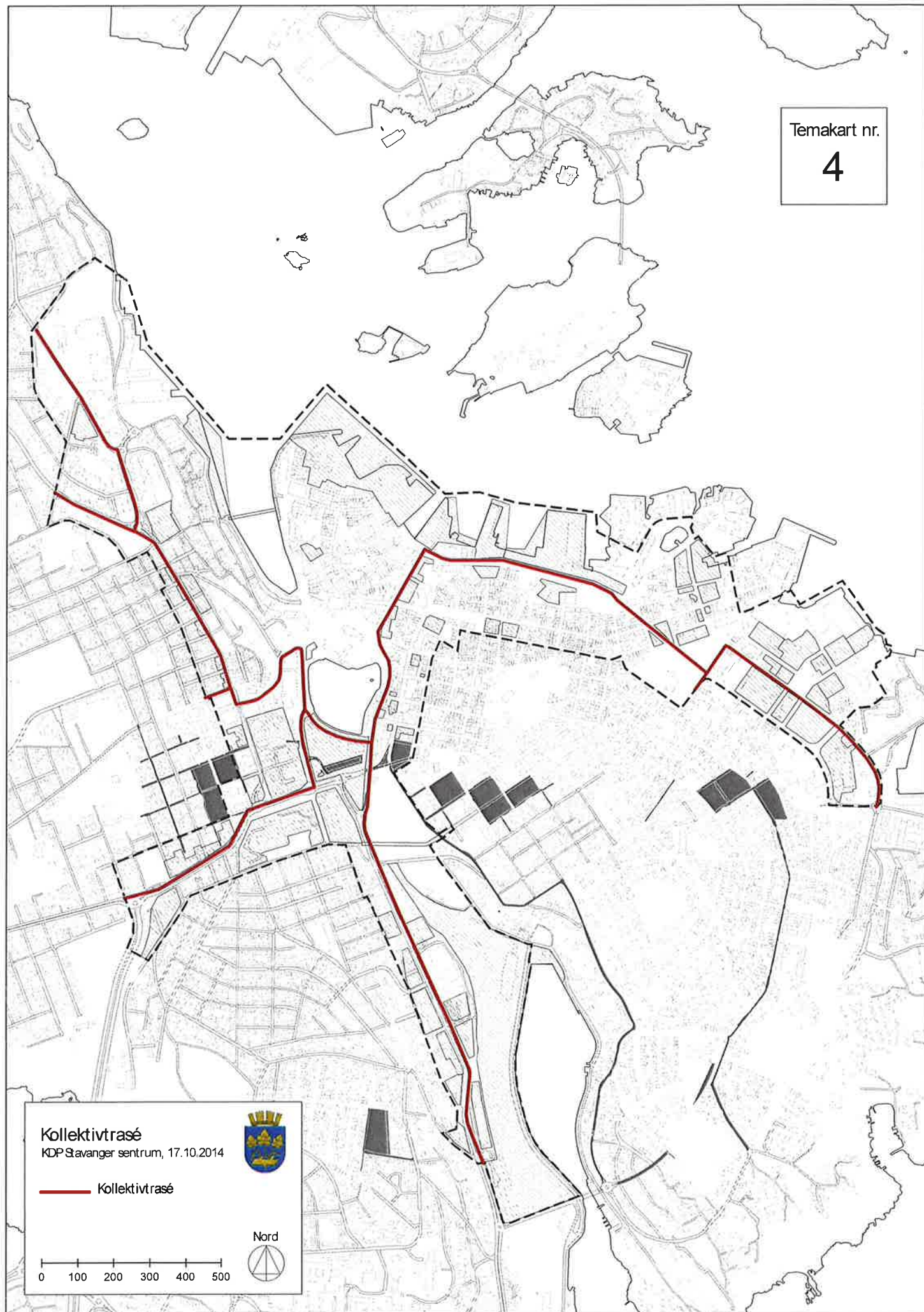
Kollektivtrasé
KDP Stavanger sentrum, 17.10.2014



 Kollektivtrasé



0 100 200 300 400 500



Temakart nr.

5

Gangnett
KDP Savanger sentrum, 17.10.2014

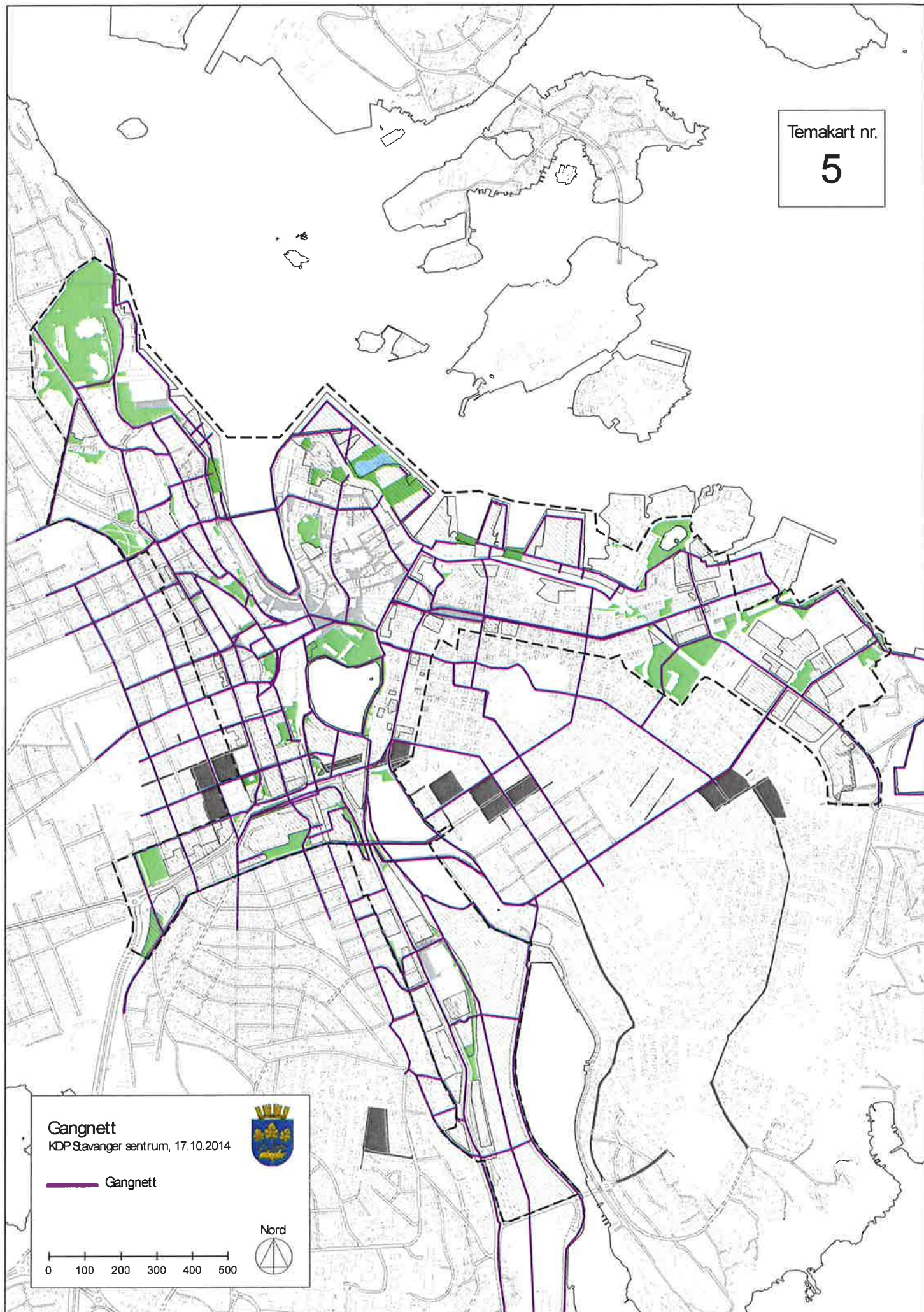


— Gangnett

Nord



0 100 200 300 400 500



Temakart nr.

6

Hovedvei og samlevei bil
KDP Stavanger sentrum, 17.10.2014

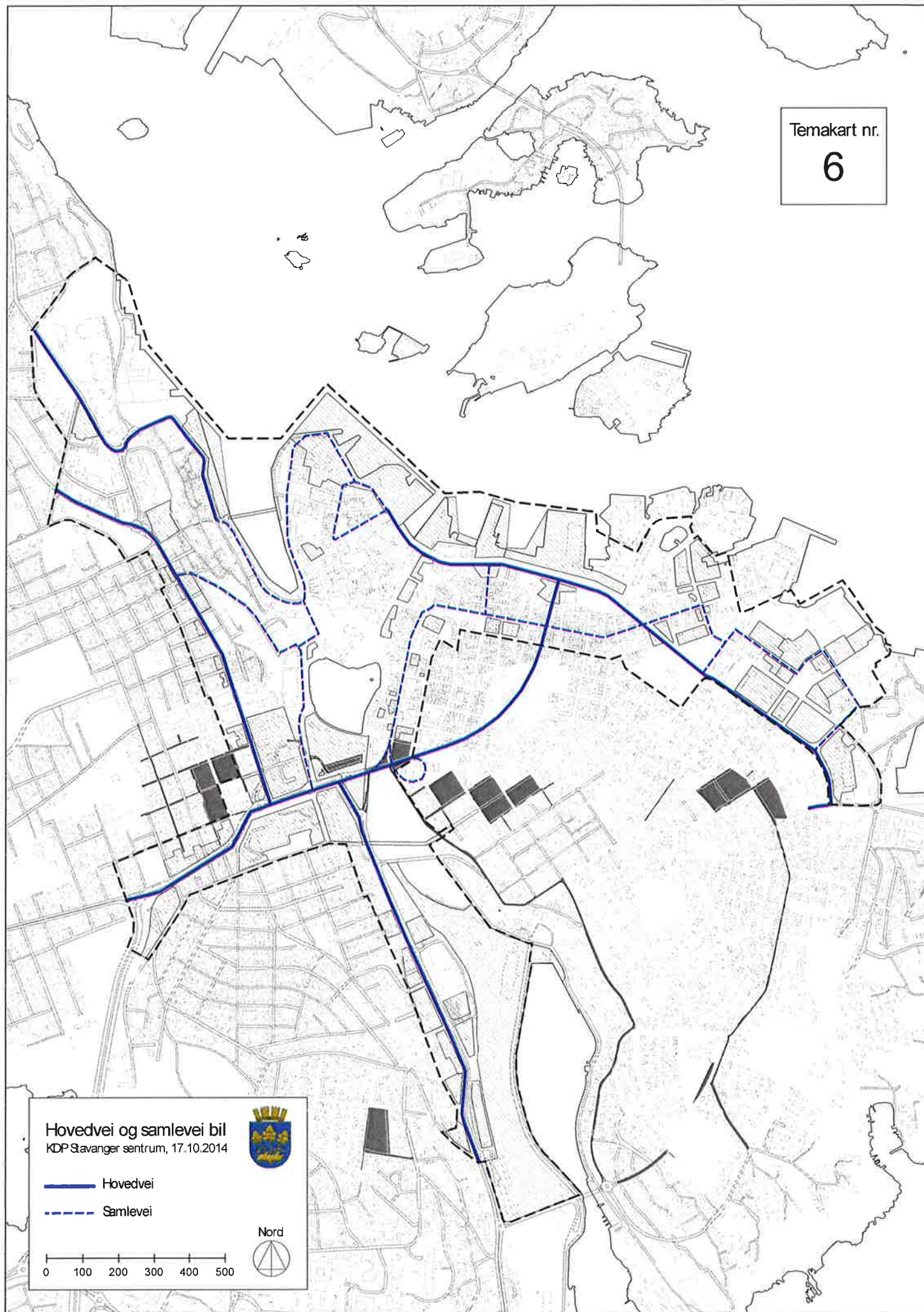


— Hovedvei
- - - Samlevei

Nord

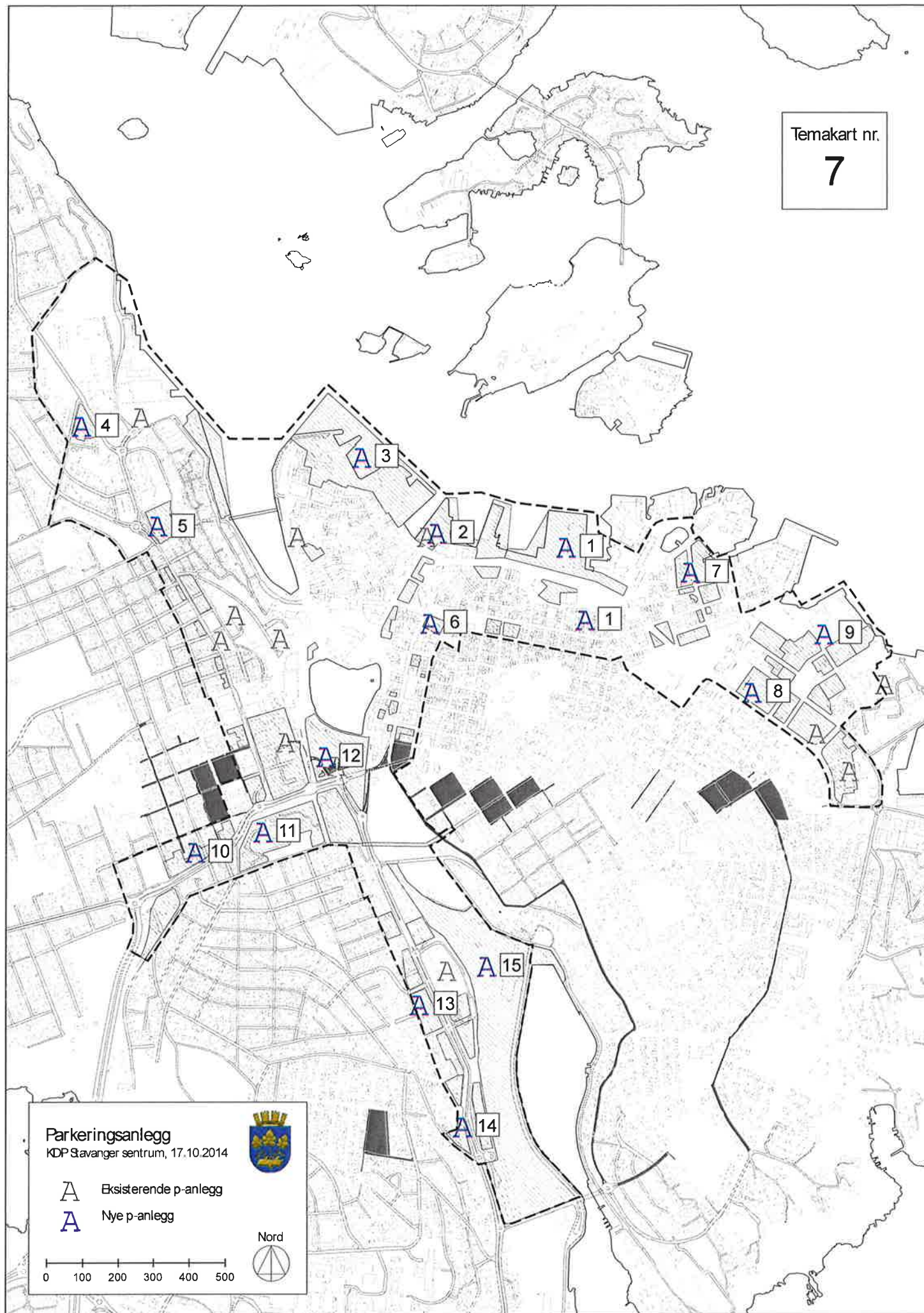


0 100 200 300 400 500



Temakart nr.

7



Temakart nr.

8

Ihlt Reguleringsplan
2222 Sentrumshelvøya

Hovedgater

KDP Stavanger sentrum, 17.10.2014

— Hovedgater

0 100 200 300 400 500



Nord





Temakart nr.

10

