



**BULL** – "Nettverk for Byutviklingens lange linjer" er en uavhengig organisasjon, som arbeider på frivillig basis. BULLs arbeid konsentreres om de lange linjer i byutviklingen i våre storbyer. BULL ble dannet i desember 2011 av fagfolk med lang og bred erfaring fra byplanlegging, bytransport og byutvikling i Oslo, Stavanger og Trondheim. BULL arrangerer byseminarer og følger med i byenes utvikling. Se nettstedet [www.bully.net](http://www.bully.net)

## **BULL Stavanger**

Stavanger 05. januar 2014

Stavanger kommune  
Kommunalavdeling Byutvikling  
Øvre Kleivegate 15  
postboks 8001,  
4068 Stavanger

## **Kommunedelplan for Stavanger sentrum. Høringsuttalelse**

Det er bra at det tilknyttet en så omfattende plan gjennomføres to høringsrunder. Det åpner for at interesserte i første runde kan være kritiske overfor planens fundamentale forutsetninger og at det kan spilles inn nye ideer. Når et endelig planforslag går ut på høring har vi erfart at det i praksis er vanskelig å påvirke dette utover detaljer, fordi en vesentlig omarbeiding vil kreve ny høring og dermed forårsake forsinkelser.

### **Hovedmål for sentrum, side 5:**

*"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."*

- Vi mener begrepene viktigste og ledende er upresise, og målformuleringen er som helhet for svulstig, særlig med hensyn til omfang av handel og betydning som arbeidsplassområde. Forus har i dag mer enn dobbelt så stor omsetning som Stavanger sentrum, og mer enn dobbelt så mange arbeidsplasser. Arealmessige forutsetninger for å endre vesentlig på dette, i favør av sentrum, er ikke sannsynliggjort i planforslaget som er til høring.
- Mer presis formulering vil være å omtale handel og arbeidsplasser som viktige sider av sentrums rolle som regionsenter, sentrale stikkord bør være: mangfold, kvalitet og tilgjengelighet. Offentlig og privat service og kulturtilbud vil da være viktigere enn at sentrum er ledende med hensyn til handel og arbeidsplasser. Vurdert som regionsenter er sannsynligvis sentrum i dag mer komplett enn da det for noen ti-år siden hadde en langt større andel av regionens detaljhandelen. En målsetting om igjen å bli regionens viktigste senter for handel, ser vi som

urealistisk og derfor en kilde til fortsatt å måtte presentere årlige, depressive rapporter om tapte omsetningsandeler. For øvrig vil vi tilrå at kommunedelplanen skisserer opplegg for tilstandsrapporter som kan gi et mer komplett uttrykk for utviklingen, og derfor ikke bare går på handel og arbeidsplasser, men tar med eksempelvis kultur, turistbesøk, hotell, uteliv og boliger.

**Tilgjengelighetsmål, side 5:**

*“Det skal være aktuelt og attraktivt å reise til, og bevege seg i Stavanger sentrum.”*

Opplegg for dette er nærmere spesifisert på side 42:

*“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.”*

Bypakke Nord-Jæren definerer de overordnede mål for transport fram mot 2031:

1. *“Null-vekst i personbiltrafikken i byområdet på Nord- Jæren.*
2. *God framkommelighet for alle trafikantgrupper med hovedvekt på kollektiv, sykkel og gange samt næringslivets transporter.*

På dette grunnlaget er det oppsiktsvekkende når kommunedelplanen for sentrum åpner for 3200 nye parkeringsplasser, mer enn en dobling i forhold til dagens tilbud. Inntrykket forsterkes når det på side 49 påpekes at det *”til en hver tid er mange ledige plasser i de eksisterende anleggene”*. Flere andre steder i rapporten poengteres det at sentrum er det best utbygde kollektivknutepunktet i vår region. Vi mener derfor at dersom mål om null-vekst i privatbiltransport noe sted skal oppnås, må det være i Stavanger sentrum. Vi kan ikke tolke planen annerledes enn at det er fullstendig misforhold mellom en ideell målsetting og hva planen reelt legger opp til. Tilsvarende forhold har lenge preget utviklingen i vår region og har resultert i jumboplass blant *”storbyregionene”* med hensyn til andel miljøvennlig transport.

Vi ser også en klar uoverensstemmelse mellom økt parkeringstilbud og atkomst til disse. Når de eksisterende parkeringsplassene en sjelden gang tangerer sin kapasitetsgrense er det framkommeligheten på atkomstveiene som er problemet. Planen forholder seg ikke til dette. Tvert om så kan ikke vi tolke planen annerledes enn at framkommeligheten for privatbiler vil bli sterkt redusert. Vi leser på side 42: *”Planen foreslår separering av kollektivtrafikken fra øvrig motorisert transport i Klubbgata, Kongsgata, Kongsbakken, Rv 509/Kannik, Olav Vs gt, Musegata, FV 44 og Verksgata.”*

Dette vil selvsagt redusere kapasiteten for annen biltransport radikalt på flere av strekningene, om det da ikke iverksettes omfattende vegutvidelser. Det er imidlertid ikke forutsatt i planen, noe vi forøvrig ville vært skeptiske til (enda er det mange som husker *”Kannikaksjonen”*, mot veiutvidelse og sanering av Kannikparken.)

**Forbedre tilgjengeligheten for kollektivtrafikk, syklist og fotgjengere, (side 42)**

Der står m.a.: *”Utbygging av Hundvågtunnelen og Eiganestunnelen gir anledning til å planlegge helhetlig og konkret 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 hovedinnsfartsårene til sentrum, og utnytte den kapasitet som ligger i de nye tunnelanleggene”*

Vi forstår ikke hvorledes Hundvågtunnelen og Eiganestunnelen, og la oss ta med Ryfast, vil kunne øke tilgjengeligheten til sentrum. Vi mener tvert om. I sum vil disse tre prosjektene kanalisere stor trafikk til Scankeholen/ Kiellandsmyra. Derfra må andelen som skal til sentrum sluses gjennom flere rundkjøringer og nye lyskryss i Kannik, en gatestrekning som allerede er overbelastet. En stor økning i trafikkmengden og samtidig redusert kapasitet til fordel for kollektivtransport (se forrige avsnitt) må resultere i kollaps. Opplegget er lite troverdig.

På side 42 står: *“Et viktig grep i planen for å styrke sykkeltilgjengeligheten, er forslaget til ny sykkelforbindelse mellom Våland og Storhaug.”* Vi ser også dette som en viktig lenke, men primært som forbindelse mellom bydelene Eiganes - Våland og Storhaug. Derfor mener vi dette prosjektet primært hører hjemme i kommuneplanens transportdel. Vi er for øvrig skeptiske til en bro over fredede Lagård kirkegård. Det er meget konfliktfyllt. Tidligere har planer om tilsvarende forbindelse vært lansert tilknyttet ny bebyggelse i Paradis nord og da inkorporert som del av den ny bebyggelsen. Vi mener en slik løsning er lettere gjennomførbar.

Gang-sykkelkontakt mellom Storhaug og Sentrum mener vi naturligst kan sikres ved at utvalgte gater prioriteres for gående og syklende, med tydelige begrensninger for bil, for eksempel redusert kjørebredde og forbud mot gateparkering. Spesielt vil vi peke på en i dag lite synliggjort mulighet langs Hetlandsgata og Kirkestien med forbindelse til nord-sørgående gatenett på Storhaugplatået (Hjelmelandsgata, Jelsagata, Storhaugveien og Lysefjords gata).

Gang-sykkelkontakt mellom Stokka / Eiganes er rimelig godt tilrettelagt langs Eiganesveien, Øvre- og Nedre Stokkavei. Det som vil bedre denne kontakten vesentlig er en person-/ sykkelheis fra nivå Lars Hertervigs gate til nivå Olav Kyrres gate eller Løkkeveien. Et slik konsept kan sikres tilknyttet det nye Straensenteret. Naturlig referanse er ”Katarinahissen” i Stockholm som forbinder Gamla Stan med Södermalm.

Planen poengterer at det i sentrumsområdet må være sammenhengende bebyggelse og et finmasket gatenett prioritert for syklende og gående. Det har vi allerede i størstedelen av planområdet, og gjeldene reguleringsplaner for ny bebyggelse er basert på samme prinsipp, pluss at det for 1. etasje i nyere planer kreves større takhøyde, med tanke på næringsvirksomhet.

Planen argumenterer for separering mellom sykkelister og gående. Det støtter vi hvor det er tale om innfartsårer, men er sterkt i tvil om det er rett innenfor middelalderbyen, til eksempel over Domkirkeplassen. Her håper vi jo på et mylder av mennesker og prinsipper for ”shared spaces” bør heller legges til grunn.

Ny bro over Vågen er vi skeptiske til. Investeringen vil neppe kunne stå i forhold til nytteverdien. Etableringer tilknyttet brospennet er selvsagt umulig og trafikk på broa gir derfor ingen effekt slik den ville hatt langs en hvilken som helst sentrumsgate. Forbindelsen er for enkelte en snarvei, men vil bidra til at færre beveger seg over Torget, hvor vi ønsker mer liv. Broa er værutsatt og vil ikke bli mye brukt høst og vinter. For øvrig vil den frata Vågen en fasinerende åpenhet mot fjord og hav. Vi tror sentrum er best tjent med at myke trafikanter ledes langs eksisterende gater og derved stimulerer de tilbud som er der, og kan danne grunnlag for nye etableringer.

Bedre sykkelkontakt til Byøyene må utredes. Folketallet der vil stige opp mot 20 000, noenlunde samme størrelse som Eiganes Våland.

### **Ny bebyggelse.**

Erfaringer fra m.a. Smedgatekvartalene har vist hvor vanskelig det er å gjennomføre større konsepter i områder med sterkt oppdelt eiendomsstruktur, som i vårt historiske sentrum. I tillegg vil byggevirksomhet her være sterkt forstyrrende for publikum og igangværende aktiviteter. Mange virksomheter vi gi opp. Vi støtter derfor grepet om å lokalisere ny bebyggelse nær opp til den historiske bykjernen.

Nye anlegg vil forøvrig være avhengig av relativt høy leie mens eldre bebyggelse har større fleksibilitet med hensyn til å tilpasse leien. Dette representerer en fleksibilitet i forhold til svingninger i konjunktorene.

Vi støtter en utbygging fra og med Bekhuskaia til Fiskepiren (A1 og A2), gjerne med nytt teater kombinert med handel og bolig, og Mathall i Hurtigbåtterminalen. Men vi mener at et langt større areal kan tilrettelegges for ny bebyggelse ved at sjøarealene gis karakter av relativt smale ”kanaler”, i stedet for slik det framgår av plankartet hvor sjøarealene er på størrelse med indre Vågen. Det vil kunne etableres et nytt attraktivt fotgjengerstrøk / bygata fra Blå Magasin i retning Badedammen, gjennom ny bebyggelse og med broer over ”kanalene”.

I stedet for å bygge på fylling tilrår vi at det under den nye bebyggelsen anlegges et undersjøisk parkeringsanlegg, mellom A1 og A2. Det vil være en optimal plassering i forhold til ny bebyggelse, med direkte atkomst fra rundkjøringen ved utløpet av Bjergelandstunnelen. Løsningen vil derfor ikke belaste Havneringen. Derimot er vi skeptisk til en ekstra etasje på Parkeringhuset på Jorenholmen, nettopp fordi trafikkoppbygging i rundkjøringen allerede er problematisk, og at antall fotgjengere som vil krysse Havneringen vil øke sterkt etter hvert som A1 og A2 bygges ut. Vi anbefaler da heller et stort undersjøisk parkeringsanlegg, som beskrevet over. Et slikt anlegg kan også dekke behovene ved Nytorget og derved hindre en opprivende anleggsperiode knyttet til sprengning, massetransport og bygging under torget, med de konsekvenser det vil ha for igangværende virksomheter og tilstøtende boliger.

Utvidelse av nordre del av Sentrumshalvøya er konfliktfylt. Vi ser likevel de positive sider ved ideen. Ny aktivitet her kan bringe Holmen og Skansen mer i fokus, og bebyggelsen kan bidra til å harmonisere / dempe virkingen av DSD bygget som i dag står alene. Imidlertid vil vi sterkt advare mot å åpne for 600 nye parkeringsplasser. Parkering her vil belaste Havneringen maksimalt. Vi mener i tillegg det er helt feil å tilby ansatte og besøkende å bile ”til døren”. Det vil jo redusere den positive effekten en er ute etter, ved at flest mulig beveger seg til fots gjennom det historiske sentrum, og derved stimulere til økt aktivitet og nyetableringer.

Vi registrerer at byggeområdet B4 ved Løkkeveien bryter det ”historiske bysnittet”. Dette har ligget inne som et viktig element i kulturminneplanen og strekker seg fra Vågen gjennom Gamle Stavanger, ”kvadraturbebyggelsen” på Vestre Platå og videre helt ut til villabebyggelsen på Stokka. En vandring øst - vest i dette snittet forteller byens bygningshistorie. Vi anbefaler at B4 tas ut av planen.

Vi har også en liten kommentar til plangrensen i sør hvor vi mener Ams, nå del av UiS, bør inngå i planområdet, på linje med Stavanger Museum.

### **Organisering, samordning og markedsføring**

Det er lovende at planforslaget i kapittel 5 går inn på betydningen av å ta i bruk virkemidler som ikke følger av plan- og bygningsloven. Det er organisering, samordning og aktiv markedsføring som skiller kjøpesentre fra de historiske sentrene. Kanskje er dette de viktigste innsatsområdene for Stavanger sentrum i den nærmeste framtid. Her må grunneiere utfordres. De er de store taperne om aktiviteten i sentrum dabber av. Men også bankene bør aktiviseres. De har en store låneportefølje med sikkerhet i sentrumseiendommer og kan rammes hardt om det ikke lykkes å opprettholde et levende konkurransedyktig sentrum, og de eiendomsverdier som følger derav. Vi forstår at rådmannen jobber med dette og vi ser fram til rapport fra arbeidet som er lovet ferdig senere i planprosessen.

### **Vår hovedinnvending**

Vi ser et åpenbart misforhold mellom vedtatt ideell målsetting om null-vekst i privatbiltransporten, og hva Kommunedelplan for Sentrum reelt legger opp til. Tilsvarende forhold har lenge preget utviklingen i vår region og har resultert i en jumboplass blant "storbyregionene" med hensyn til andel miljøvennlig transport. Bilandelen har sågar økt. Stavanger sentrum er regionens desidert best utviklede kollektivknutepunkt og har et nærmarked på mellom 30 og 40 000 innbyggere. Sentrumsplanen legger etter vår mening ikke opp til å dra særlig nytte av dette. Tvert om satses det på utstrakt bruk av privatbil m.a. ved at parkeringstilbudet mer enn dobles! Det paradoksale er at dette ikke følges opp med økt kapasitet på innfartsårene. Tvert om reduseres privatbilens plass på viktige innfartsårer til fordel for buss. Dette er en gjennomskuelig "ja takk begge deler" politikk som ikke kan føre til annet enn at det hele skjærer seg! Bare et radikalt bedret kollektivtilbud og god tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk kan danne troverdig grunnlag for så stor vekst i Stavanger sentrum som planen åpner for.

Vennlig hilsen  
BULL Stavanger



Nils Jacobsen



Lasse Bjerved



Per Th Grimnes