



## Kommunedelplan sentrum Uttalelse fra Stavanger arkitektforening

Stavanger arkitektforening (SAF) er glad for at det kommer en ny sentrumsplan. Foreningen mener også planen er godt presentert og formidlet, og lett å forholde seg til. Visualiseringene og illustrasjonene har vært med på å skape en viktig debatt.

Dette er en av de viktigste byplanene som er laget. Foreningen syns derfor det er underlig at Stavangers byplankontor, og byplansjefen ikke er ansvarlig for de viktige byplanene. Byplankontoret har gode og erfarne planleggere og arkitekter som burde spille en sterk rolle i et slikt planarbeid.

SAF har oppsummert sine merknader til planen i 14 punkt. Noen av merknadene er grundigere begrunnet i egne avsnitt (artikler) under punktene.

### 1. Bra hovedgrep

Stavanger arkitektforening støtter planens hovedgrep om å bevare den historiske bykjernens struktur, byggehøyder, størrelsesordener og funksjoner og at nyere og større bygg og strukturer kanaliseres i randsonen rundt. Våre kommentarer går mest på hvordan planen foreslår tiltak og utforminger i denne randsonen.

### 2. Trendbrudd

Planen har lagt vekt på å skape et "trendbrudd for Stavanger sentrums posisjon". Byen, eller regionen, har hatt sterkere vekst utenfor sentrum. Da dette er uønsket, blir premissene i planen å styrke sentrum og heller skape «økt tyngde i et byutviklingsperspektiv».

Det er de siste 20 årene bygget mer i sentrum enn noe tiår tidligere. Sentrum har vokst enormt i bygningsmasse, handel, service og kulturtilbud.

At det har vokst mer andre steder gir ingen grunn til panikk, desperasjon eller trendbrudd.

### 3. De store volumene

Stavanger sentrum skal ikke konkurrere med Forus på Forus sine premisser. Å legge til rette for de største internasjonale selskapene med mange hundre ansatte i et bygg kan ikke være noe premiss for endringer av byen. Når sildebyen gikk over til å være hermetikkbyen tok ny næring i bruk eksisterende bygg. På samme måte har oljeselskap tatt i bruk fabrikkbygg fra hermetikkperioden. Dette er tradisjoner som bør videreføres, slik kreative bedrifter nå har tatt i bruk gamle bygg i østre bydel.

### 4. Veksten

Det er en politisk bestilling at planen skal legge til rette for «nytt utviklingspotensial» (les byggetomter), sentrumsutvidelse og infrastrukturtiltak. Alt skal vokse, handelen bør øke, kontorarealer bør øke, boligtalet bør øke og folk i byens gater og plasser bør øke. Det legges opp til bygging av 1 million nye kvadratmeter. Dette til tross for at hovedmålet er å vise vei «for den bærekraftige byen». Økt ressursbruk og økt forbruk er i strid med "tanken om en bærekraftig utvikling av byen vår". Dette settes på spissen i at det legges til rette for 3800 nye parkeringsplasser for bil for å betjene denne veksten.



## 5. Tetthet

Det er et mål å lage et «kompakt» sentrum. To påstander kan diskuteres; at kompakte byer er «det fremste virkemiddel til bærekraftig byutvikling», og at «kompakte byer er mer robuste i nedgangstider». Den illustrerte utbyggingen i planen, og innspillene om høyhus etter planen, viser hvordan dette argumentet kan føre galt av sted. Utbyggere begrunner all kompakthet, høyder og tetthet med at «jo tettere, mer kompakt, jo mer lønnsomt». Planen legger opp til en slik argumentasjon.

## 6. Utvidelse av planområdet

Det virker litt underlig at området med siloene og Vindmølleparken ikke er med i planen. Det er kommet fram at siloene ikke vil vare evig. En slik omfattende plan bør ha noen signaler om hvordan dette området kan nyttes i framtida.

I omtalen av Lagårdsdalen fremmer vi forslag om at østsida av Hillevågsvatnet må med i planen for å sikre en grønn forbindelse fra Lagård kirkegård til grøntarealene rundt Østre bydel.

## 7. Utenfor Holmen er utenfor Holmen

Utenfor Holmen er det vist et nytt byggeområde, utfyllt i sjøen. Det er også laget en randzone uti vatnet. Det har vært viktig for byen å bevare og gjøre sjøhusrekken leselig. Nye bygg som MagasinBlaa og nytt hotell er krevd laget i «sjøhusspråk». Bystrukturen slutter med denne sjøhusrekken. Det som ligger utenfor denne rekken er ikke en del av «middelalderens bystruktur», men noe annet. Dette er understreket med at bygningene er enkeltelementer og objekter, som Tollboden, Oljemuseet og hurtigbåtterminalen. En eventuell utbygging utenfor Holmen bør bygge videre på dette konseptet med enkeltelementer som skiller seg ut fra eksisterende bygningsmasser langs sjøkanten. Denne utvidelsen bør være noe annet rent arkitektonisk og bør tilby noen kvaliteter som ikke finnes andre steder i sentrum. Enkle element som kanaler, vann mellom bygg, vil kunne fremheve denne annerledesheten. Det vises ellers til artikkelen under.

## 8. Havnebassenget

Tiltakene som er foreslått på Holmen og endringen av kaifronten fra Oljemuseet til Bekhuskaaien er viktige grep. De omtalte områdene er byens ansikt mot sjøen. I kulturbyåret ble betydningen av Havnebassenget løftet fram, blant annet av et prosjekt ledet av Helge Schjelderup. Kanten mot havnebassenget, og hva vi gjør her, er viktig for byen og dens identitet. Tiltak i planområdet må vurderes opp mot denne helheten. Ideelt burde hele bassenget vært med i planområdet for å understreke denne forståelsen. Vi viser ellers til artikkel under.

## 9. Viktige bygg, fellesbygg og signalbygg

Det er en tendens til at «alle skal ha signalbygg». Når det lanseres ekstreme høyhus bak St. Olav-kvartalet er det signalbygg for å vise at vi «fremdeles er oljehovedstad» osv. De viktigste byggene bør være de mest fremtredende byggene i byens utforming og «skyline». I våre øyne er det fellesskapet sine bygg, de historiefortellende byggene, som Stavanger Domkirke, Konserthuset, Oljemuseet og kulturhuset som skal ha de mest fremtredende rollene i byen. Disse byggene må ivaretas og få sin plass både visuelt og funksjonelt. De må ikke stenges inne av hverken cruiseskipkai eller store kontorbygg. Planen viser liten forståelse for dette.



## 10. Lagårdsdalen

Vi har laget en egen artikkel om Lagårdsdalens betydning for å forstå byens identitet. En slik forståelse mangler i planen. Utbyggingsvolumet og høydene på stasjonen er helt ødeleggende for den viktige lesningen av byens grunnlag. Her må planen endres. Tilsvarende mangler denne forståelse i avgrensing av byggeområdene i Paradis. Dersom det skal komme en bro over dalen er det en krevende oppgave. Her må de beste arkitekter inn, gjerne gjennom en internasjonal arkitektkonkurranse.

En bedre forståelse av Lagårdsdalen og det potensiale denne har som hovedgrønndrag bør medføre en ny vurdering av forbindelsen fra Breiavatnet til Lagårdsdalen. Det bør vurderes å prioritere fotgjengere foran bilene ved at folk går over og bilene under. Vi ber om at dette undersøkes i videre planarbeid.

## 11. Trehusbyen

Planen gir mulighet for å rive ca 100 bygg i trehusbyen. Stavanger Arkitektforening er negative til riving av trehus, uten at det foreligger mer konkrete bestemmelser for hvordan det skal sikres videreføring av trehusbebyggelsen i planen.

For å ivareta lesbarheten av trehusbyens historie bør det i felt B4 sikres at forbindelsen mellom trehusene i øst og vest for dette planområdet (bysnittet) ivaretas.

Planen har ingen forslag til hvordan man kan videreutvikle trehusbyen Stavanger, slik man skriver i de innledende målsetningene, og innehar heller ingen arkitektonisk visjon for Stavanger sentrum. Man gir også bygningene i sentrum liten verdi i forhold til byliv (kun mellomrom, oppholdssteder og liv i første etasjer blir nevnt). Vi mener at arkitektonisk kvalitet og identitet er en vel så viktig faktor og at dette bør spille en viktigere rolle i en så viktig plan.

Planen beskriver dagens trender innenfor urbanisme og byutvikling med at byer må markere seg som unike. Stavanger er internasjonalt kjent som Europas største samling av trehus. Planen foreslår likevel bebyggelse som går på tvers av eksisterende bebyggelsesstrukturer, skala og byggeskikk og bidrar dermed til å vanne ut Stavangers identitet og attraktivitet som trehus-/hermetikkindustriby.

## 12. Byrom

Planen bør sørge for at kvaliteten på byrom som er knyttet til aktive førsteetasjer tilrettelegger for aktivitet og sosiale interaksjoner. Byrom og møteplasser bør også integreres i havnefronten, for å ivareta identitet og skape en aktiv havnefront. Se punkt om Holmen.

## 13. Trafikk og parkering

SAF har ikke gått grundig inn i trafikkproblematikken i denne uttalelsen. Men med en målsetning om å skape en bærekraftig by stilles det spørsmål rundt antall nye parkeringsplasser. Det kan etableres 3800 nye parkeringsplasser. Dette strider mot bærekraftmålet og vi undrer oss over hvordan dette vil fungere når tilkomstveiene fortjenstfullt endres fra veier til gater.



## Lagårdsdalen, Stasjonen og Paradis

Forslaget til sentrumsplan for Stavanger må endres på flere punkt dersom planens uttalte intensjon om "å foredle byens særpreg." skal ha betydning.

Et av de viktigste punkt er planens manglende omtale av, og forståelse for, Stavanger sentrums særegne forhold, topografi og geografi. Dette er ikke gitt noen oppmerksomhet, ikke nevnt som premiss.

### Lagårdsdalen

Stavanger oppsto som by rundt Vågen. Den vokste først langs sjøen, siden krøp den opp på høydene på "sentrumshalvøya" og vokste utover langs sjøen, mot nord og øst. Deretter vokste den opp over skrentene, Østre bydel, Hetlandsmarkene, Våland og Løkkene utover Egenes. Biske-Ladegård lå i dalen, men ingen bygde nytt i dalbunnen mot Hillevågsvatnet. Her ble anlagt kirkegård og jernbane. Det eneste som fikk plass ved Breiavatnet var jernbanens stasjon og byens posthus. Begge viktige felles bygninger for bysamfunnet. Stavanger ble en delt by, østre bydel og to vestre bydeler, Våland og Eiganes, delt av Kanniksøkket. Mellom Våland og Østre bydel var det et ingenmannsland. Her var det slaget på Para sto, som Ajax beskriver. Området var geografisk, og til dels sosialt og økonomisk, delt. Fra Domkirken og bymidten åpner Stavanger seg mot Jæren via Lagårdsdalen, og skaper Jærens entré til sentrum.

### Lagårdsdalen som bypremiss

Lagårdsdalen er premissgivende, ikke bare for å lese historien, men også for å forstå byens identitet. Den nye sentrumsplanen tar med seg området helt ut til Strømsbrua. Planen skal gjøre det lovlig å stenge denne dalen med voldsomme bygninger, både mellom Breiavatnet og kirkegården, og mellom kirkegården og Hillevågsvatnet. Vi kan ikke se noe sted i dokumentet at dens betydning for forståelsen av byen er nevnt. Det er ikke formulert positivt at den bør bygges igjen. Dalen er ofret for andre interesser.

### Knutepunkmantraet som begrunnelse

Jernbanen ligger i dalen og ender opp i Stavanger stasjon. Gjennom en god arkitektonisk bygning mottas reisende nå i en hall som så åpner seg mot Breiavatnet og Domkirken. Til Jernbanen er det per i dag lagt bilparkering og busstasjon. I moderne planlegging heter det knutepunkt, og i moderne planlegging skal det fortettes i knutepunktene. Hit skal det komme mange folk, med tog, buss eller bil. De skal kunne bo, jobbe og handle her, og dra igjen. Det er ikke begrunnet hvorfor det skal bygges så mye i et knutepunkt, men det er referert som et mål, sannsynligvis fra overordnet plan. Siden det ikke kan bygges over sporene medfører det at deler av området må bebygges med høyhus for å nå en utnyttelse på 300% BRA. Men hvis konsekvensen blir som illustrert, må planen kunne diskutere endring av 300%. Det er vist en base på 4 etasjer som ytterligere lager et lukket rom rundt Breiavatnet, i stedet for å åpne dette rommet mot sør og sol. Som kompensasjon for de store, klumpede høyhusene som er illustrert midt i dalen, skrives det om en grønn forbindelse mellom Breiavatnet, Stavanger Museum, Lagård kirkegård og Hillevågsvatnet. Dette holder ikke som bygrep eller grønt grep. Bebyggelsen og utformingen omkring stasjonen må revurderes og formes ut fra en større og bedre byforståelse. 300% BRA er et ubegrunnet mål.



### **Paradiset som blir strupt**

Paradis er navnet på området øst for Hillevågsvatnet og Hillevågsvatnets bunn mot nord. Nå bruker planen (og «eiendomsutviklere») det som betegnelse for områdene på vestsiden, det utfylte flate godterminalarealet. Her er store utbyggingsinteresser som trenger et fint navn. Paradis er nesten trukket helt ut til Hillevåg (kalt Paradis sør). I tillegg er det planlagt byggeområder for kombinerte formål som nesten struper det grønne draget. Relokalisering av jernbanen er forutsetning for "frigivelse" til bebyggelse, heter det. Å sikre et skikkelig bredt ubebygget grøntdrag må også være en forutsetning for avgrensning av byggeområdet. En relokalisering av jernbanen gir mulighet til frigivelse til grønne arealer, kunne det også hete.

### **Hillevågsvatnets østside, Paradiset**

Planen kunne også tatt med, og sikret, et grøntdrag på østsida av vatnet. Dette ville skapt en viktig forbindelse til grøndraget rundt østre bydel. Bryggene kunne vært flyttet til vestsida slik at parkeringsareal ble grønne arealer. På vestsida skal det vel bygges moderne og bymessig (urbant som det nye hedersordet). Her vil også høydene på ny bebyggelse gi skygge, mens Paradissida, som heter det nettopp på grunn av at det er lunt og solrikt der. Planen må vise like stor interesse for å skape gode grønne strukturer som lønnsomme byggeområder.



## Ein holme for cruiseskip?

**Forslaget til utfylling og etablering av ny kai og nye bygg på Holmen har mange gode intensjonar, men cruiseskipa kan ikkje få danne premissa for utforminga av dette viktige havneområdet.**

«Havnefronten er sentrums ansikt utad og viktig for byens eigenart», kan ein lese i forslaget til ny kommunedelplan som no er ute på høring. Her er det illustrert ei utfylling av Holmen som gjer plass til både fleire og større bygg med sentrumsfunksjonar, samt meir effektive kaiareal. Intensjonane er gode. Utforminga som er illustrert, til dels hårreisande. Me kan ikkje tillatte at utviklinga av havna vert ein duell mellom cruise-turisme og byliv. Dersom cruise-turismen får diktere utforminga, vil byen verte mindre interessant og levande, både for oss og for dei besøkande.

### Turisme og eigenart

Gjennom historia har Stavangers sjølinje og havnefronten vorte flytta fleire gongar for å tilpasse seg nye behov og for å skape meir plass. Atter ein gong er det nye behov som ligg bak, når det no er foreslått ei gigantisk utfylling av Holmen. Denne gongen er det blant anna store cruiseskip som definerer dei nye behova, etter at det vart kjend at Costa Cruise ynskjer å satse på Stavanger. Resultatet av dette er ei utviding av Holmen med ei lang, rett sjølinje med ei utanpåliggende promenade med høge ISPS-gjerder for å ivareta sikkerhetskrava. Er det slik vi ynskjer å vidareføre havnefronten? Vil dette gje meir byliv? Sikrer forslaget lune møteplasser som er intime og skjerma frå nordvesten? Vil det skape meir ferdsel langs havnefronten? Og, kva har forslaget med byens eigenart å gjere? Uavhengig av det essensielle spørsmålet om om denne type cruiseskip høyrer heime i sentrum, bør ein sjå nærare på kva ein vil at havnefronten skal vere - og kven som danner premissa for utviklinga. Dersom ein lar cruise-turismen strupe eigenarten, kveler den også Stavanger som destinasjon.

### Daglig bruk

Cruise-turismen er ei viktig inntektskjelde, men la oss ikkje gløyme den daglige bruken av havnefronten, og korleis dette kan berike byens liv. Eit døme er småbåturisme, som skapar sosiale interaksjonar døgnet rundt i sommarhalvåret. Folk hjelp kvarandre med fortøyingar, slår av ein prat om véret eller kor dei skal segle vidare. Desse låg-terskla interaksjonane skapar attraktive byrom kor folk ynskjer å opphalde seg. Motsetningen til dette er cruiseturisme. Store mengder folk ankjem på samme tidspunkt, går i dei samme butikkane, og forsvinn like fort som dei kom. Er havnefronten kun sett av for cruisebåtar, vil området fort bli ståande tomt når skipet ikkje ligg til havn. Me kan ikkje tillate at cruiseturismen får sette premissane for utforming av byen vår.

### Lag ein «ekte» holme

Dette er ein unik mulighet me ikkje får igjen. Når ein fyrst går så drastisk til verks at ein fyllar ut nærast ein heilt ny bydel i sjøen, kvifor kan ein ikkje då dra havnefronten og sjøvatnet inn som ein del av utforminga og byromma? Kva om ein lot den nye utfyllinga bli ein sjølvstendig holme, fullstendig omslutta av vatn, tilrettelagt for småskala båtliv mellom fastland og holme. Tilrettelagd for turgåarar, barnefamiljar og byens innbyggjarar. Aktive første etasjer, med butikker og restauranter som henvender seg mot desse byromma. Ved å etablere slike kanalar, eller sund, kan ein samtidig ivareta den gamle havnefronten og på den måten belyse viktig byhistorie. Bryggehus og blå promenade kan fortsette å spegle seg sjølv og den identet dei



Stavanger  
Arkitektforening

representerar i fjorden. Eit tydelig skille med gode forbindingar og mellom gammalt og nytt byvev. Sjå for deg livet langs kanalane i Amsterdam, London eller til dømes Nyhavn i København. Langs kanalane er det kafear, butikkar, gågater og bruer. Blandinga av daglige gjeremål og sosiale aktivitetar berikar bylivet og skapar ein variert bruk av byromma døgnet rundt. Kan me prøve å få til noko av det same her?





## Stavangers byrom - en by med skjulte skatter!

Sentrumsplanen sier: "Uten velfungerende byrom, virker heller ikke byen."

### Sentrumsplanen tilrettelegger

Den nye sentrumsplanen inneholder mange positive tilretteleggelser for å beholde Stavangers karakter. Blant annet finner man et klart fokus på nye grønne drag i og rundt byens kjerne, hvor byparken skal forsterkes. "Bynatur" skal innbyde til rekreasjon og bruk - for det er nettopp dette som bør være fokuset til sentrum fremover - byen som ressurs, møtested og aktivt miljø for byens beboere. Lekne tiltak som bybad og bybekk er av den typen som danner positive opplevelser, og minneverdige interaksjoner blant folk. Forvirringen skjer der de store tiltakene møter de mindre. Eksempelvis er illustrasjonene av det foreslåtte nye knutepunktet ved Jernbanen ugjenkjennelig og ikke representative for Stavangers identitet.

### Understreke et mer variert bymønster

Med sentrumsplanen friskt i minne blir det naturlig å sette lys på hva Stavanger byr på av eksisterende byrom i dag. Stavanger har et variert byliv og ulike byrom danner rammer for dette. Fra festival og turisme om sommeren til julestemning og byhandel om vinteren bør byen huse et variert bymønster. Byen har erfart utfordringene med å skape arealer for bruk til store arrangement, men som allikevel veves inn i sammenheng med middelalderbyen Stavanger. Torget dekker noen av byens behov ved større arrangement, men det har vært kontroversielt og man kan sette spørsmålsteget ved dets sensitivitet til den gitte situasjon. I kontrast byr middelalderbyen på klart definerte byrom. Et eksempel er Arnageren, som har blitt en møteplass for mange, både morgen og kveld. I kulissene av disse, mer eller mindre suksessfulle utvendige rommene, finner man eksisterende byrom, som innehar karakteristikk som er typiske for Stavanger, og som bør utnyttes.

Et eksempel på et slikt byrom er gamle Sølvberget Torg. Denne plassen, klart definert av fire omkringliggende fasader, ligger gjemt mellom Sølvberget og Søregata, midt i Stavangers kjerne. Gamle Sølvberget Torg var nettopp i media, grunnet at den huser den omstridte "Kånå" som tidligere stod på Torget. Lite blir sagt om plassens positive karakteristikk – dens varierte belegningsstein, karakteristiske trehus fasader og intime kvaliteter – plassens potensiale.

### Ufølsom utbygging

Mye av utbyggingen som skjer i Stavanger, så vel som andre norske byer, skjer av private utbyggere. Dette fører til en senket helhetsforståelse for rommene som omringer de ulike prosjektene. Utfordringen videre nå vil være å gi spillerom for at de rette aktørene blir involvert for å danne mindre grep, innenfor de store rammene til sentrumsplanen, som beholder og eventuelt understreker de aspektene ved byen vår som vi alle er glad i - de hverdagslige opplevelsene.

Norske Arkitekters Landsforbund har etablert et nasjonalt bylivssenter som skal hjelpe kommunene med å få kontroll på byutviklingen igjen. Det er ingen tvil om at dette vil løfte en viktig dialog tidligere. Men når det er sagt, er det også viktig at hver enkelt kommune jobber





Stavanger  
Arkitektforening

systematisk og effektivt for ikke bare ivareta eksisterende byrom, men også løfte dem til et nytt nivå. For å gjøre det er det viktig at urban design blir tatt på alvor av offentlige og private eiendomsutviklere.

Målet må bli å utnytte og eksponere de skjulte skattene, som gamle Sølvberget Torg, for det de er verdt. Gi Stavanger tilbake sine gjemte byrom. Disse vil bidra til en mer dynamisk oppfattelse av byens kjerne, og veve dem sammen med de eksisterende større byrom.



## Sentrumsplanen – en identitetsløs visjon?

Hovedmålet i den nye kommunedelplanen for sentrum er at Stavanger skal være regionens viktigste bysenter. For å nå dette målet er et av delmålene at man skal stolt vise frem og videreutvikle den historiske identiteten som sjøfartsby, industriby og trehusby. Et annet mål er at man skal være et foretrukket reisemål for besøkende til byen og andre destinasjoner.

Masseturismen som har oppstått i regionen de siste par år har ført til en ny utvikling i regionen. Det som er helt klart er at turistene ikke er her for å oppleve shoppingdestinasjoner som Kvadrat, Jåttåvågen eller Madla Amfi. Det som står i fokus er Stavangers stolte trehustradisjon i samspill med naturen som omgir oss på alle kanter. Det er dette som er Stavangers kjerneidentitet som blir formidlet ut i verden gjennom Visit Norway.

En av de viktigste utfordringene som planen beskriver er at veksten skjer andre steder og at man mangler store og egnede næringsbygg i sentrum. Derfor legger man i planen til rette for en storstilt utbygging av Stavanger Stasjon, utfylling på Holmen, samt spredt høyhusbebyggelse for å dekke inn dette behovet.

Kommuneplanen beskriver konflikter mellom vern og ny utvikling, og foreslår å styrke bevaringen av viktige kulturmiljøer, men også elementer der ny byutvikling prioriteres foran bevaringshensyn. Dessverre skiller man aktivt mellom begrepet «Trehusbyen» og behovet for nye kvadratmeter.

De gamle trehusene og enkelte bygårder har en detaljrikdom og oftest en arkitektonisk utforming og plassering som nye bygg bare kan drømme om. Er det ikke mulig å kombinere behovet for utvikling og en videreføring av Stavangers identitet? Det burde være mulig å bruke vår gamle industribebyggelse og tilhørende arbeiderboliger som et springbrett for en ny utvikling.

Hvis vi ser til Københavns utvikling av den gamle bydelen Christianshavn, har det vært diskutert konsekvensene av høyhus i området i flere år, med en annen tilnærming enn det sentrumsplanen legger opp til i dag. Resultatet av diskusjonen er følsomme inngrep der hvor det allerede foreligger en bystruktur, med materialer og en skala (om noe større) som forholder seg til den gamle havnebebyggelsen og fremstår som meget vellykket. Her er bygningene i seg selv en premissgiver for det gode byliv, hvor ny bebyggelse med kvalitet og eldre bebyggelse glir sammen i en sømløs byvev.

Norwegian Wood-prosjektet til AART/Kraftværk på Siriskjær er et eksempel på hvordan man kan videreutvikle Stavanger som en trehusby. Prosjektet blir effektivt markedsført på sosiale medier som den moderne versjonen av trehusbyen Stavanger, med Tou Scene i bakgrunnen, selv om deler av området ikke er ferdig opparbeidet. Visjonen er et urbant lappeteippe med blanding av ny og gammel arkitektur, som arbeider opp mot hverandre.

I stedet for å skrinlegge trehusbyen/hermetikkindustribyen som et kulturminne, som er kjekt å vise frem for turistene, burde man ikke heller gå aktivt inn for å videreføre denne stolte tradisjonen?



Et steg på veien er å la dette være en større del av en strategisk visjon om hvordan vi kan utvikle oss som en trehusby og diskutere hvilke verktøy vi kan ta i bruk for å oppnå dette. Hvilken type materialitet vil vi ha i sentrum? Slik Stavanger Stasjon og resten av de planlagte høyhusene fremstår i illustrasjonene er det glass, stål og grønn dekor. Kunne stasjonsområdet i stedet vært det tiltrengte bindeleddet opp mot teateret, museet og det gamle sykehuset gjennom sin arkitektur?

Hvis man ikke tar diskusjonen nå, er det kort vei fra illustrasjon til virkelighet – en virkelighet vi skal leve med de neste 100 årene. Vi har allerede sett 80-tallets visjoner gi oss en kjøpere by gjennom St.Olav-kvartalet og Bergelandsbrua, som begge fremstår som hvite elefanter i byen.

I stedet for å kun stille seg spørsmålet «hvordan kan vi legge til rette for nye arbeidsplasser i sentrum igjennom store og egnede næringsbygg?» - burde man ikke legge til «som samtidig viderefører byens egenart og identitet?»

Kommunedelplanen ønsker å gi oss en helhetlig arealplanlegging og byutvikling av Stavanger. Vi ønsker oss også en helhetlig visjon for Stavangers arkitektur. En visjon som ivaretar og utvikler byens identitet og attraktivitet, noe som kommunedelplanen for sentrum ikke ivaretar i dag.

Med vennlig hilsen

Styret i Stavanger Arkitektforening, 2016/2017

Per Eretheim  
Leder

Rolf Skjelstad

Lise Vabø

Olav Hodneland

Marita Hamre