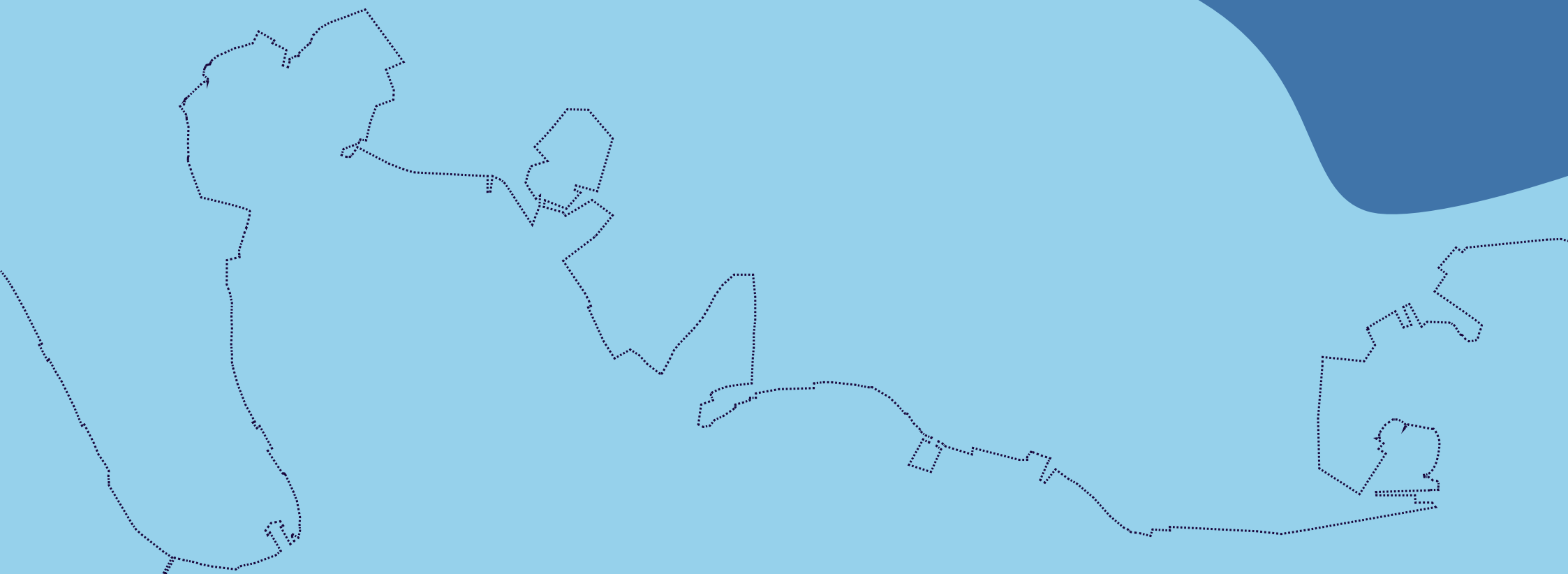




Stavanger
kommune



STEDSANALYSE

Planprogram Holmen og Østre havn
juli 2021



Stedsanalyse
Holmen og Østre havn

INNHold

Innledning	5
Del 1: Historisk utvikling	11
Del 2: Føringer og definisjoner	19
Del 3: Kartlegging og analyse	35
Landskapsbilde og miljø	36
Historisk utvikling og kulturmiljø	42
Bebyggelse og byrom	50
Mobilitet	66
Bo- og bymiljø	70
Flerfunksjonell bybruk	74
Del 4: Anbefalinger	79
Anbefalingskart	80
Prinsipper	82
Byens formingselementer	88
Kilder og rettigheter	91

Stedsanalyse
Holmen og Østre havn



Stedsanalyse
Holmen og Østre havn

INNLEDNING

Stedsanalysen er et fagnotat, som inngår som grunnlag for overordnede plangrep i planprogram for Holmen og Østre havn. For Holmen Østre havn er det vedtatt at man kan gå direkte fra kommunedelplan til detaljregulering dersom det først fastsettes et felles planprogram for hele området jf. paragraf 1.1 i Kommunedelplan for sentrum.

Stedsanalysen er utarbeidet med bakgrunn i «Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke» sin struktur for stedsanalysers oppbygging. Den er basert på grundig falig kartlegging og analyse av lokale forhold, og har til hensikt å skape et felles kunnskapsgrunnlag og utgangspunkt i forståelsen av stedets kvaliteter og utfordringer. Stavanger kommune vil fremheve betydningen av stedskvaliteter som er kartlagt i stedsanalysen og forventer at forslagsstiller vurderer og svarer ut alle stedsanalysens funn og anbefalinger som del av planprosessen.

Kommunedelplan for sentrum (KDP-S) er en av føringene som stedsanalysen forholder seg til, og anbefalingene er en detaljering og utdypning av KDP-S sine overordnede grep. Arealformålet for alle byggeområder i kommunedelplanen er angitt som sentrumsformål. Dette innbefatter også nødvendige arealer til samferdselsanlegg, teknisk infrastruktur og grønnstruktur som skal konkretiseres på reguleringsnivå (jf §2.2.1). Stedsanalysen inneholder anbefalinger for plassering av disse formålene i planområdet. Anbefalingskartet viser avgrensningen for KDP-S mtp. landvinning, om enn det kun gis anbefalinger for et mindre areal for utfylling.

Stedsanalysen er delt inn i fire kapitler. Først et historisk tilbakeblikk på områdets utvikling i samspill med bylandskapetets strukturer. Deretter et kapittel som beskriver gjeldende føringer som ligger til grunn for prosjektutviklingen. Kapittelet inneholder også en definisjonsliste, slik at leserne har en omforent forståelse av begreper. Del tre omfatter en kartlegging, registrering og analyse. Overordnet er det seks temaer som gjennomgås og presenteres. Til sist følger et anbefalingskapittel som vekter funn og gir anbefalinger basert på kartleggingen og analysen. Anbefalingskartet viser hvilke kvaliteter og eventuelt potensielle konflikter som må svares ut i det videre arbeid med detaljreguleringsplanene innenfor planområdet. Kartet er supplert med beskrivelse av de enkelte temaene som anbefalingskartet består av samt et avsnitt om byformingselementer, som er viktige for en helhetlig fremtidig utvikling av planområdet.

Stedsanalysen forholder seg utelukkende til forhold over bakken og tar ikke for seg grunnforhold, teknisk infrastruktur, kaienes tilstand (oppbygging) og lignende.

Analyseområdet er større enn planområdet, slik at planområdet settes inn i konteksten.

Stedsanalysen er utarbeidet av Stavanger kommune.



Stedsanalyse
Holmen og Østre havn



Stedsanalyse
Holmen og Østre havn

HVOR OG HVA

Planområdet Holmen og Østre havn ligger i Stavanger sentrum, og inngår i delområde “Havnefronten” i Kommunedelplan for Stavanger sentrum. Planområdet omfatter både eksisterende og ny by, og er det sentrumsområdet som har størst kontakt med fylket og verden for øvrig grunnet sin sjønære beliggenhet.

Området har en øst-vest orienteringsretning og strekker seg i luftlinje over nesten en kilometer, mens den fremtidige kailinjen er godt dobbelt så lang.

Holmen og Østre havn er stedet der land og vann treffes. Et historisk sted, der livet til sjøs har påvirket byutviklingen med mer og mer landvinning. Den opprinnelige sjølinjen har langsomt fått større og større avstand til vannet og dermed mistet sin samhörighet med sjøen. Det fremtidige planområdet vil også omfatte landvinning, primært ved Holmen. Havnedrift og livet ved sjøen er to viktige premisser i den fremtidige utviklingen av Holmen og Østre havn. Dette skal forenes med arbeidshverdag, bolig og fritid og bærekraftige løsninger, der mennesket er i sentrum.

Det er mange interessenter, om enn kun få eiere av arealene langs sjøen. Stedsanalysen tar ikke inn over seg eierskap, men hvordan byen som organisme fortsetter sin tilhörighet og historiefortelling foruten å sikre en videreföring av de stedlige kvaliteter som finnes innenfor planområdet og den omkringliggende byen.



Planområdet satt i sammenheng.

Stedsanalyse
Holmen og Østre havn

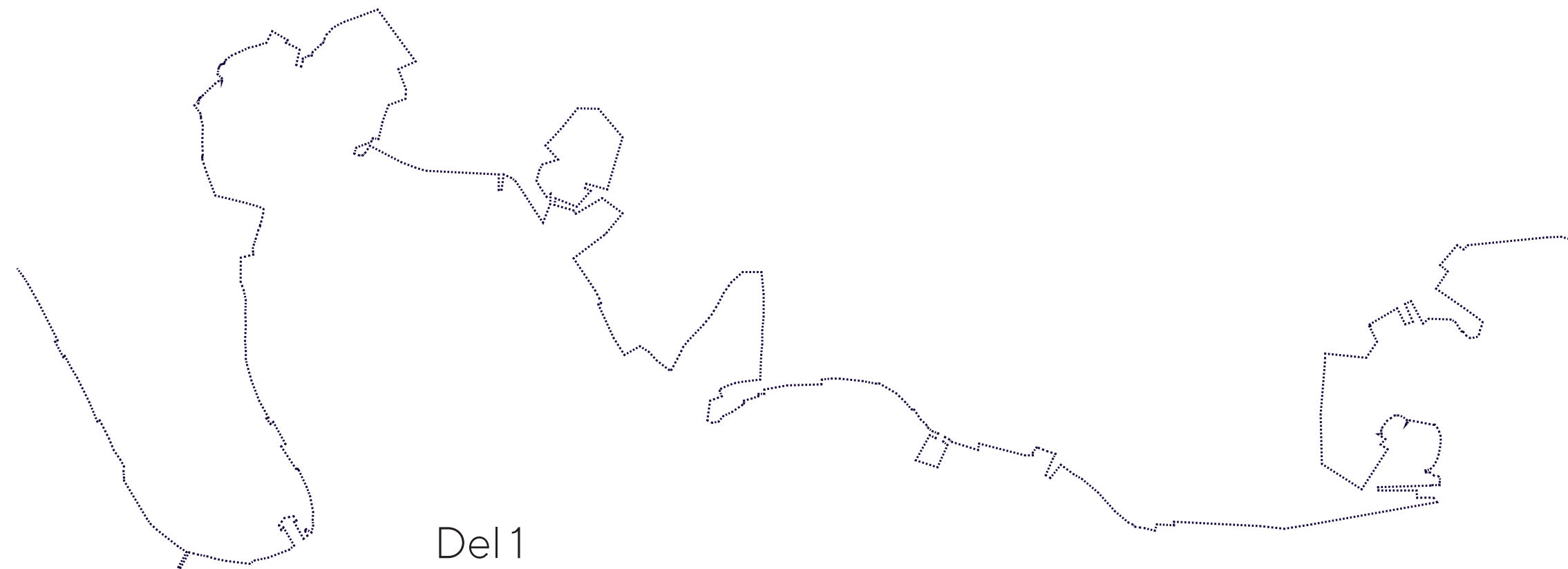
OVERSIKT

Analyseområde, anbefalingsområde og planområde er tre forskjellige størrelser med stor påvirkningskraft på hverandre. Kartet nedenfor viser vår definisjon av de forskjellige områdene som utgangspunkt for stedsanalysen.



Et sted kjennetegnes blant annet på sine stedsnavn. Navn i seg selv er en historieforteller. Kartet til høyre skal sikre at vi alle omtaler samme sted, når et navn nevnes.





Del 1 HISTORISK UTVIKLING

Den historiske utviklingen av planområdet angir stedsidentitet samt hvilke strukturer som har formet byens landskap i og rundt planområdet.

FORTID

Østre havn er et av de eldste byområdene i Stavanger. Antagelig har selve havnen vært i bruk både til vinteropplag av båter, som avlastningshavn og som reservehavn i «ruskevær» langt tilbake i tid. Vågen er en god havn for større båter, men for småbåter er den ofte for værhard, mens Østre havn er bedre egnet.

Den første byspredning, ut over Sentrumshalvøya, gikk langs Straen på vestsiden av Vågen og samtidig østover langs denne havnen. Denne havnefronten har huset en mengde ulike funksjoner, og mange er det ingen spor av i dag, som skipsverftet og senere slaktehuset på Kjerringholmen, og skipsverft, badehus og kommunalt kjøleanlegg på Jorenholmen.

Sjøhusrekken

Fra 1700-tallet ble Østre havn bygd ut med sjøhus, som en fortsettelse av sjøhusrekken i Vågen. På 1870-tallet nådde sjøhusrekken i Stavanger sin største utbredelse, med en nesten sammenhengende rekke av omkring 240 sjøhus fra Bjergsted til Strømsteinen. Sjøhusene var mottakssentraler for sild under vårsildfisket, og her ble silden saltet, lagt på tønner og klargjort for eksport. På sjøhusene kunne det også være lager for (import)varer. Sjøhusene lå helt ut mot vannet, slik at sild og andre varer kunne heises opp og ned direkte fra båt. Ofte var det bolighus og forretning i bakkant av sjøhusene, i tilknyttede bygninger som vendte inn mot gaten, slik man fremdeles kan se f.eks. flere steder i Østervåg.

Frem mot vår tid har en hel del av sjøhusene blitt revet, og med tiden har en del av dem blitt erstattet med nye bygninger. Samtidig har kaiene blitt utfylt foran sjøhusene langs hele strekningen fra Bjergsted til Strømsteinen. I Østre havn skjedde dette til dels sent, som flyfotoet fra 1973 på side 14 viser.

Stavanger kommune vedtok i 1995 en egen temaplan/forvaltningsplan for sjøhusrekken, og har siden den tid mest mulig konsekvent håndhevd to førende prinsipper for bygging ved og i sjøhusrekken: Det skal være fri sikt mellom gamle sjøhus og sjøen, og ny arkitektur i sjøhusrekken skal være inspirert av sjøhusenes form og struktur.



Anders Barheims forslag på rekonstruksjon av Stavanger ca 1300-1350 ("Minnebogen om Stavanger").



Sjøhusfronten i Stavanger ca. 1870. Rekonstruert på grunnlag av Torstrups kart og eldre fotografier. Helge Schjelderup (Vågen) og Unnleiv Bergsgard (Østre havn). (Byantikvaren i Stavanger).



1882



1917



1937



1973



2000



2021



Bekhuset



Steinkarkaien

Bekhuset og bekhuskaien

Samtidig med den store veksten i sildefisket på 1800-tallet, ble det åpnet for fri/liberalistisk verdenshandel, og Stavanger ble en stor sjøfartsby med en betydelig handelsflåte. Det vokste også frem store rederier og andre næringer knyttet til skipsfarten – dokker og seilmakerverksteder, verft, reperbaner osv. På de eldste kartene vist over, kan mai i østenden av utsnittene se en reperbane som for lengst er borte. I det hele tatt er det få spor igjen etter støttenæringene rundt den store seilskutefarten. Men det finnes et unntak innenfor dette planområdet, nemlig bekhuset og Bekhuskaien. I likhet med indre og ytre steinkar lengre vest (men som har gitt navn til Steinkarkaien og Steinkargata, som ledet ned til dem), er Bekhuskaien en tørrmurt natursteinskai, eller et steinkar, bygd på et skjær eller en grunne utenfor havnefronten, jamfør de historiske kartene. På dette steinkaret står et bekhushus der man kokte bek. Bek er en tjærelignende substans som, sammen med stry, ble brukt til driving av natene (tetting mellom bordene) på seilskutene. Ved steinkar kunne man kjølhale skipene slik at bunnen på den ene siden kom opp, så man kunne komme til å kalfatre dem, det vil si gjennomføre eller utbedre denne behandlingen med driving med stry og bek.

Kaien har en gang blitt «omkalfatret, som vi sier i dag, altså sterkt ombygd – steinene ligger ikke lenger på sitt opprinnelige sted; det finnes kantstein inne på steinkaret og uregelmessig stein ute på kantene. Men både steinkaret, i omtrent sin opprinnelige utstrekning, bekhuset, et anker, og en stor steinpullert er bevart, og dette er det viktig og morsomt kulturminne i denne delen av planområdet, som bør løftes frem i den fremtidige utviklingen av området.



Alle bildene på denne siden tilhører Stavanger Byarkiv
Stedsanalyse
Holmen og Østre havn



Pumpehuset



Oljemuseet

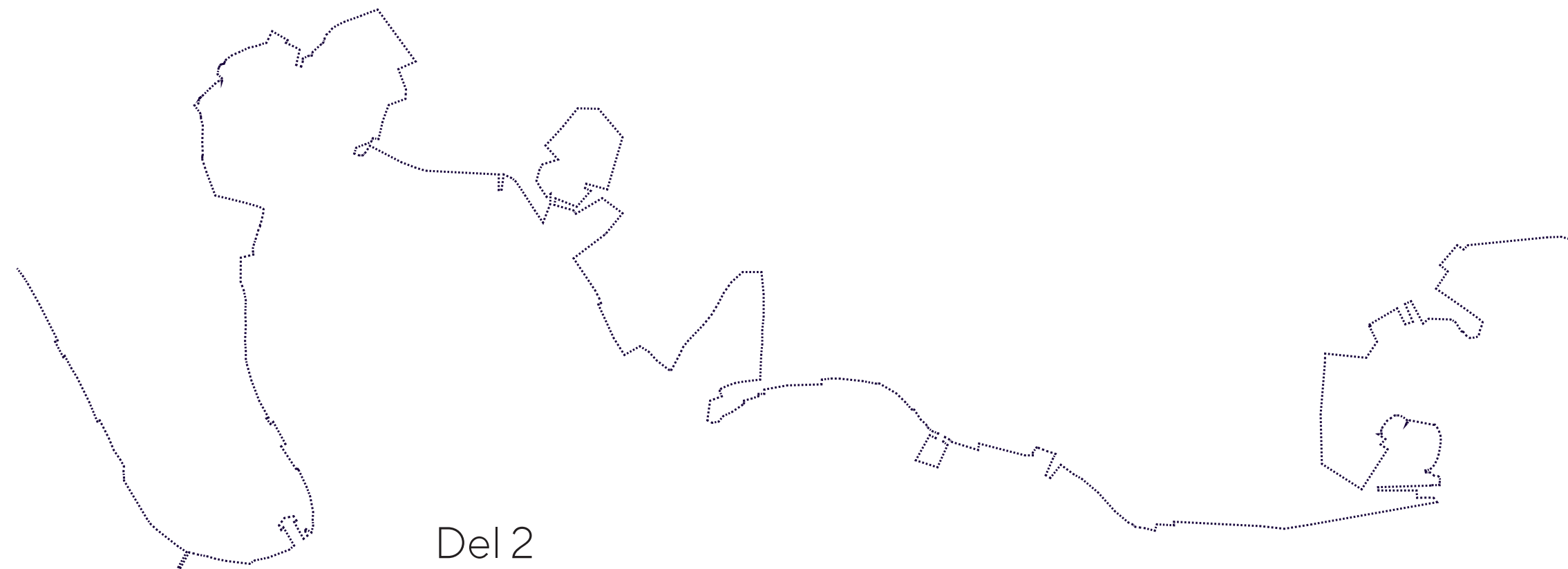
Andre industrielle eller tekniske kulturminner

I planområdet finnes det også en gammel ferjestø og en pumpestasjon som pumper drikkevann til byøyene; begge kan sees på fotet under – ferjestøen er fremst i bildet. Begge disse kulturminnene er knyttet til byøyenes historie, blant annet har ferja Sølyst brukt ferjestøen. På samme måte som Bekhuskaien er et synlig minne fra den tiden da seilskutene lå tett langs Østre havn, er den lille ferjestøen et minne om den tiden da små bilferjer trafikkerte Byfjorden, før broene ble bygd. Der det er aktive bilferjesamband i dag, fjernes de små ferjestøene av denne typen til fordel for større utgaver, og det er derfor interessant å ta vare på noen av de gamle. Denne ligger svært sentralt langs havnefronten og bør bevares.

Nyere arkitektur

Den lille pumpestasjonen av Hoem/Kloster/Jacobsen/Schjelderup nevnt over, er fra 1991, og er ikke bare en historiefortellende teknisk innretning, men er også interessant som en usedvanlig arkitektonisk løsning på en praktisk innretning. Det finnes også et par andre gode eksempel på formålsbygg fra vår tid innenfor planområdet: Fiskepirterminalen/ Hurtigbåtterminalen (Brandsberg-Dahls arkitekter, 2000), og ikke minst Norsk Oljemuseum (Lunde og Løvseth, 1999). Sistnevnte er en ikonisk bygning som allerede i dag er vernet.

Teksten er basert på et notat av byantikvar Hanne Windsholt, datert 23.01.2020



Del 2

FØRINGER OG DEFINISJONER

Dette kapitlet presenterer de føringene som ligger til grunn for for stedsanalysen og det videre arbeid.

Definisjoner og begreper er listet opp, for å sikre et omforent utgangspunkt.



Stedsanalyse
Holmen og Østre havn

OVERORDNEDE FØRINGER

FN’s bærekraftsmål

“FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.” Det er 17 hovedmål og 169 delmål.

Stavanger kommunes kommuneplans samfunnsdel handler om hva kommunen skal satse på de neste 15 år og hvordan kommunen skal oppfylle FNs bærekraftsmål.

Plan- og bygningsloven

Pln- og bygningsloven er lovverket for bruk, vern og utforming av arealer og fysiske omgivelser.

Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylket

Regionalplan er en langsiktig plan for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging for ti kommuner i og rundt storbyregionen Stavanger- Sandnes. Regionalplanen inneholder retningslinjer og faglige råd for en rekke tema innen arealplanlegging, attraktiv og bærekraftig by- og tettstedsutvikling. Retningslinjer er gjensidig forpliktende for kommunal, regional og statlig planlegging. Planens visjon er at vi skal være en bærekraftig og endringsdyktig region. Et hovedmål er at regionen skal ha en bærekraftig by- og stedsutvikling basert på regionale helhetsløsninger som effektiviserer arealforbruket og transportarbeidet, styrker verdiskapingen, sikrer natur og kulturverdier, reduserer klimautslipp, og gir høy livskvalitet.

Stedsanalysen er utarbeidet med bakgrunn i veilederen til regionalplanens retningslinjer om stedsforming, bokvalitet og uteområder: «Bymessig fortetting på jærsk» og som et verktøy for å sikre kvalitet og stedstilpassing i by- og tettstedsutviklingen i planområdet.

Kommuneplan for Stavanger – samfunnsdel og arealdel

Kommuneplanen består av en samfunnsdel og en arealdel. Samfunnsdelen er felles for hele kommunen, mens det er en arealdel for hver av de gamle kommunene. Arbeidet med en felles arealplan for hele kommunen er i gang, men foreløpig er det kommuneplanens arealdel for gamle Stavanger kommune, vedtatt i 2019, som gjelder for Holmen og Østre havn.

Kommuneplanens samfunnsdel fastsetter tre satsingsområder for kommunen:

Gode hverdagsliv: Alle skal ha det bra der de bor. Lokalmiljø skal være driftige med aktive innbyggere som klarer seg best mulig gjennom hele livet. Barn og unge skal gis et godt utgangspunkt for å mestre hverdagen og voksenlivet.

Regionmotoren: Stavanger skal ta ansvar som regionhovedstad, og videreutvikle et mangfoldig og konkurransedyktig næringsliv og et sterkt bysentrum.

Grønn spydspiss: Stavanger skal være ledende i arbeidet for et klima- og miljøvennlig samfunn, ta vare på naturen og sikre naturmangfoldet og kulturlandskapet.

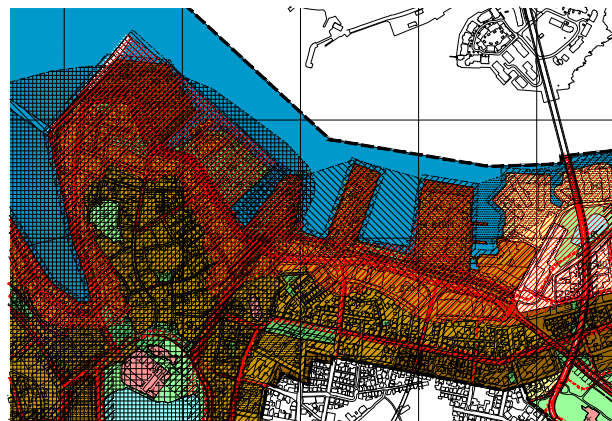
For å oppnå dette må kommunen jobbe på nye måter. Stilken viser at kommunen og innbyggerne skal jobbe sammen om å nå målene.

Byutviklingen skal bygge opp under Stavangers unike særpreg og bidra til en attraktiv, bærekraftig og mangfoldig by med et langsiktig utviklingspotensial. Arealdelen legger vekt på det kortreiste hverdagslivet. Byutviklingen skal være mer kompakt og planen skal forsterke urbane kvaliteter og sikre vekst innenfor det sentrale Stavanger. Holmen og Østre havn ligger i det kommuneplanen omtaler som «Bysone A – den sentrale byen».

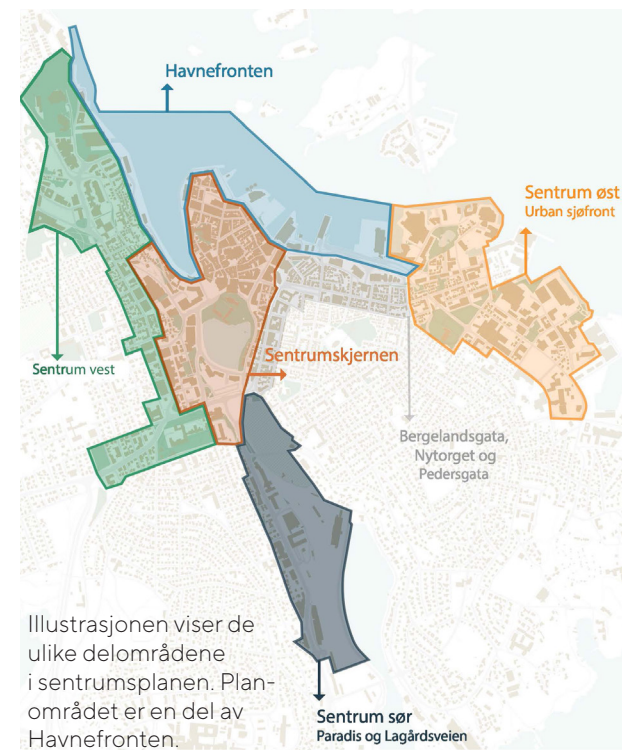


Trekløveren i kommuneplanens samfunnsdel.

Stedsanalyse
Holmen og Østre havn



Utsnitt av KDP sentrum



Illustrasjonen viser de ulike delområdene i sentrumsplanen. Planområdet er en del av Havnefronten.

Kommunedelplan for Stavanger sentrum 2019-2034

Kommunedelplan for Stavanger sentrum 2019-2034, Sentrumsplanen, vedtatt mars 2019, gir overordnede rammer for påfølgende detaljreguleringsplaner med et overordnet hovedmål, tre delmål og strategiske plangrep.

Hovedmålet for Stavanger sentrum er at det skal være regionens viktigste bysenter og møteplass, og at byen og regionen skal være attraktiv nasjonalt og internasjonalt som bo- og arbeidssted, studiested og reisemål. Delmålene er grep og strategier som skal styrke sentrums tiltrekningskraft, kapasitet, innhold og tilgjengelighet. Under kapasitet skal det gis rom for nybygg med høy arkitektonisk, byggeteknisk og bærekraftig kvalitet som bringer fornyelse, speiler og tilpasser seg historisk bebyggelse. Som del av innhold skal Stavangers historiske identitet som sjøfartsby, industriby og trehusby bevare og videreutvikles. Sentrum skal gjennom tilgjengelighet utvikles med gå- og sykkelvennlige byrom, gater og veier. Havnen skal legge til rette for utvikling balansert mot byens behov. De strategiske plangrepene er:

- Vekst i samspill med vern
- Byrom å være i, og ferdes gjennom
- En levende, fremtidsrettet havnefront
- Grønne reiser, til, fra og i sentrum
- Rom for smarte løsninger

Sentrumsplanen har delt sentrum inn i fem ulike delområder, der planområdet inngår i "Havnefronten". Havnefronten er omtalt som en viktig del av byens og sentrums fremtid, nåtid og historie. Sentrumsplanen har løsninger som skal sikre at havnen kan videreføres som en fortsatt viktig del av sentrum. Sentrumsplanen sikrer at det er tatt hensyn til fremtidige behov. Planen har tydelige krav til driften av ISPS-sonene.

Planens mål er å legge til rette for at havnefronten er mer tilgjengelig og attraktiv fra både sjø- og landside. For planprogrammet er det søkelys på videreutvikling ved:

- Fiskepiren. Sentrumsplanens mål er å etablere et mobilitetspunkt med diverse funksjoner ved Fiskepiren. Terminal bygget kan få flere funksjoner.

- Margarinlinjen. Nedleggingen av Tau-sambandet åpner for omforming av deler av dagens traseer for på- og avkjøring til de to fergene som anløper her nå.

- Bekhuskaien. Sentrumsplanen har endret kai-formål, der ISPS-koden ikke tillates, som medfører at kun fartøy som går i nasjonalt farvann kan anløpe. Kailinjene vil bli prioritert til ventekai for hurtigbåter. Dagens havne- og lagervirksomhet på Bekhuskaien vil bli avviklet og området skal utvikles i tråd med formål i Sentrumsplanen.

- Holmen. Utfylling på Holmen gir anledning til å utvide sentrumshalvøya, og forlenge Skansekaien. En stor del av havnefronten på Holmen vil bli tilrettelagt som bybrygge og gjestehavn. Kailinjen nærmest Skansekaien skal tilrettelegges for anløp av bl.a. hurtigbåter.

I tillegg til målstrukturen ovenfor inneholder sentrumsplanen noen overordnede rammer knyttet til flomvern, byrom og byform og transport og mobilitet. Disse overordnende rammene danner grunnlag for en mer utdypende strategi på sistnevnte tema i planprogram for Holmen og Østre havn.

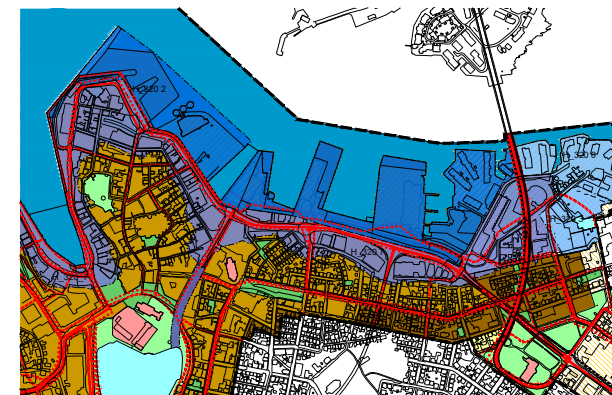
§3 Hensynssoner

H320_6 Flomfare

Innenfor hensynssonene H320_6 skal det sikres ny sammenhengende terrenghøyde på minimum +2,06 moh. som del av nytt flomvern for Stavanger sentrum. Terrenghøyde kan avtrappes mot sjø og eksisterende bebyggelse. Etablering av sammenhengende ny terrenghøyde i området skal sikres som rekkefølgebestemmelser i reguleringsplan.

H_540_7 Grønnstruktur

Ved regulering og nye tiltak innenfor hensynssonene H540_7 bør det legges til rette for en sammenhengende rekreativ forbindelse langs sjø. [...] Brygger og pirer bør være tilgjengelige og inviterende. Tilretteleggingen bør skje i aktivt samspill med og ikke forhindre aktiv havnedrift.



Utsnitt 129-k_fare for flom



Utsnitt temakart 3 Grønnstruktur

ØVRIGE FØRINGER



Klima- og miljøplan 2018-2030

- Noen av de viktigste målene er:
- ”at luften er ren for alle innbyggere”
 - ”å bevare livsbetingelsene for plante- og dyreliv, og øke det biologiske mangfoldet.2

- For å få dette til vil kommunen blant annet:
- ”beskytte og bevare områder med viktige naturkvaliteter, og legge til rette for et levedyktig arts mangfold også i byområdet”
 - ” bruke plan- og bygningsloven mer aktivt for å fremme miljøtiltak i regulerings- og områdeplaner, og private byggesaker”

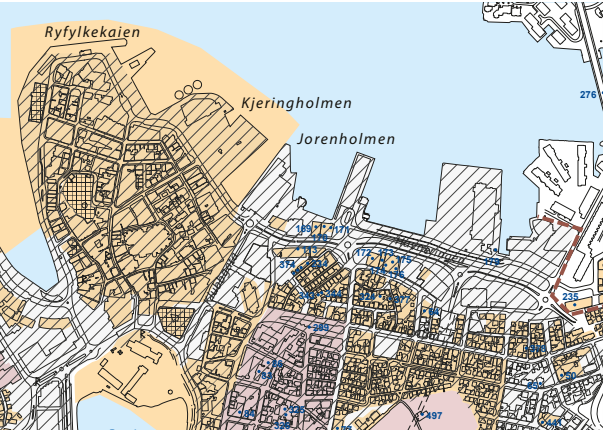


Stedsanalyse
Holmen og Østre havn

Kommunedelplan for kulturminner

Stavangers identitet er knyttet til byens historie. Bebyggelsen viser en byutvikling som strekker seg fra middelalderen og fram til i dag. Stavanger domkirke er et synlig bevis på hvordan byen først oppsto som bispesete i middelalderen. Byens øvrige bebyggelse forteller om en rik og sammensatt næringshistorie fra en tid da sjøen ga sild, sjøfart, skipsbygging hermetikkindustri og - etter hvert - olje. Bebyggelsen viser også en lang byggetradisjon i tre, utviklet på vestkysten gjennom flere tusen år. [...] Den samlede bebyggelseshistorien representerer kul turminneverdier som er vesentlige for byens identitet, og som det er viktig å bevare forkommende generasjoner.

Gjeldende Kommunedelplan for Kulturminner er for 2021-2025.

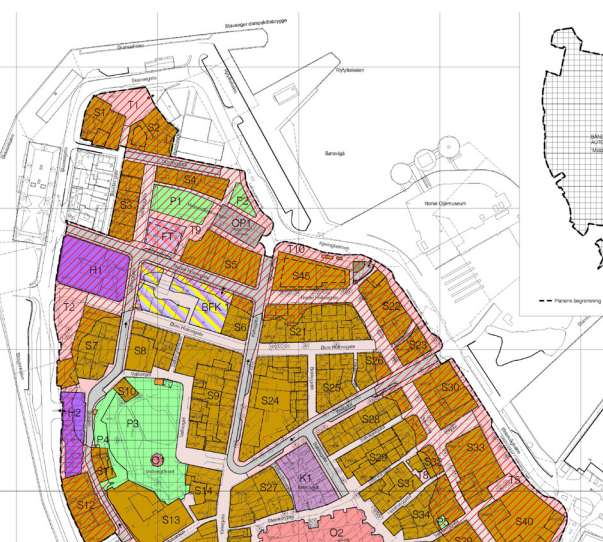


Plan 2222 med tilhørende idékatalog

§ 1 FORMÅL. Planen skal sikre at den historiske bebyggelsen på sentrumshalvøya og de kulturhistoriske verdiene i bystrukturen bevares og videreutvikles for fremtiden. Næring, bomiljø, kultur og rekreasjon skal utvikles, styrkes og bygge opp om Stavangers identitet som middelalderby og trehus-by.

Idékatalogen skal bidra til å sikre en funksjonell, miljømessig og estetisk opparbeidelse innenfor planområdet. Den skal gi inspirasjon og føringer for stedsutforming/prosjektutforming.

Plan 2222 omfatter primært et område som ligger utenfor planområdet med unntak av Holmeallmenningen (P1, P2 og OP1).

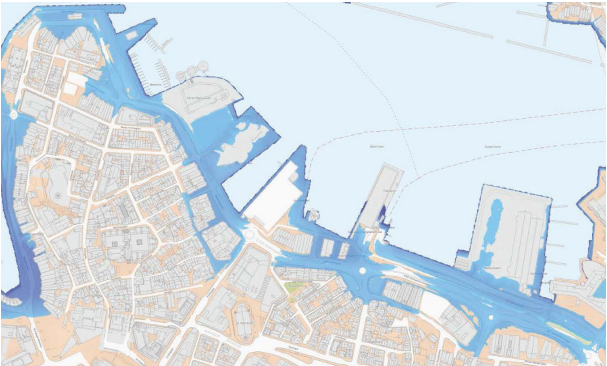


Stedsanalyse
Holmen og Østre havn

DETALJERTE FØRINGER

Flom

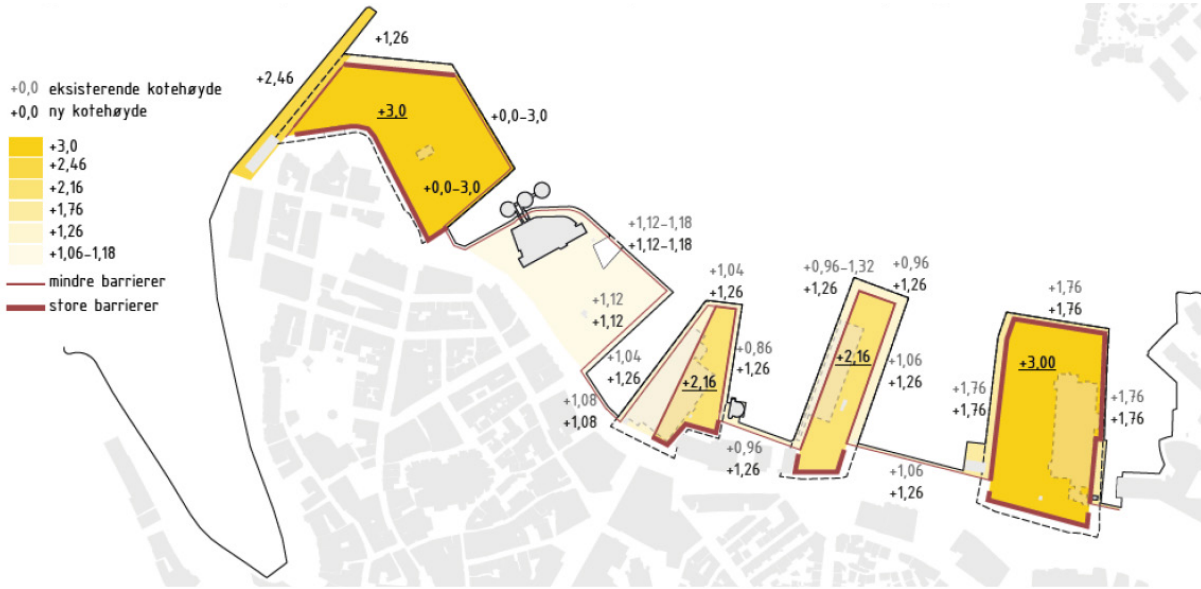
Havnivåstigning er en del av fremtidsbildet ifm. byens utvikling. Kartene til venste viser forventet areal som oversvømmes ved hhv. 1,5 og 2,6 m havnivå. Kartet under viser fremtidige terrenghøyder innenfor planområdet.



Havnivå +1,5 (NN2000) uten flomvern



Havnivå +2,6 (NN2000) uten flomvern

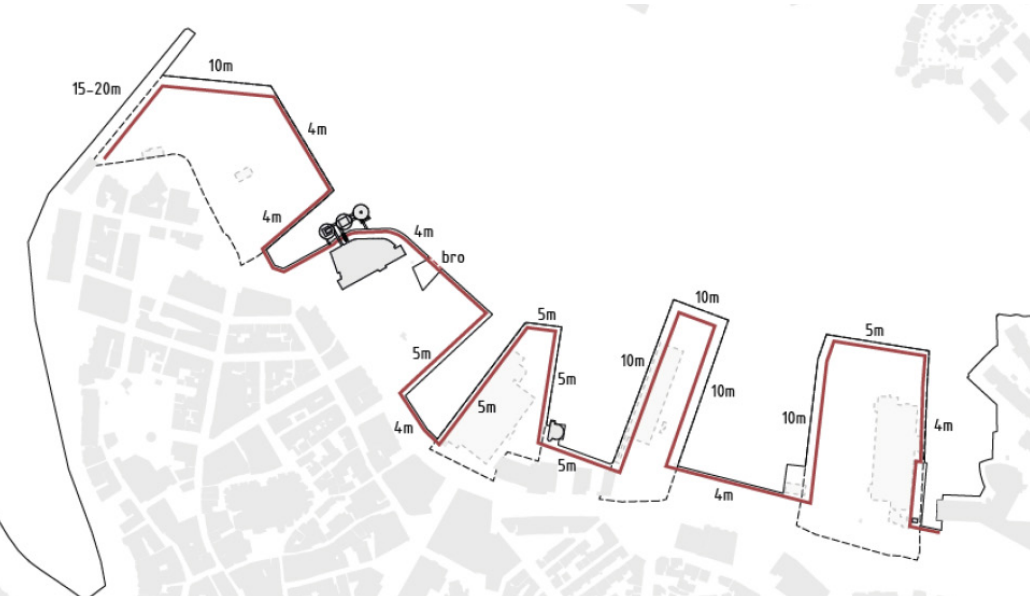


Bygge- og kaihøyder; kartutsnitt fra Behovsanalysen

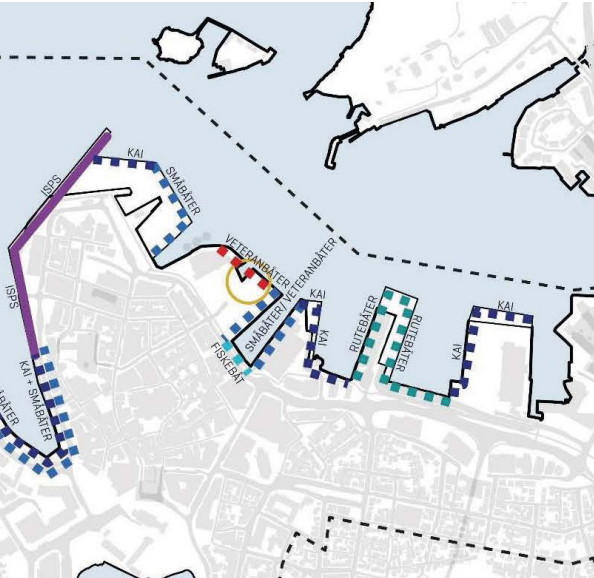
Havnedrift

Stavangerregionen Havn har sin daglige drift langs kaien med behov for minimums kaibredde. Dette arealer skal være opparbeidet med fast kjørbart areal samt, i størst mulig grad, være uten fast inventar. Sentrumsplanen har avsatt en generell bredde på 10 m langs havnefronten. Nedenstående kart viser nødvendig bruksbredde for havnedriften.

I Sentrumsplanen er det videre definert hvilke typer båter som skal ligge ved hvilke kaier; se utsnitt av temakart 2 til høyre.



Minimums kaibredde; kartutsnitt fra Behovsanalysen



Havn - temakart 2; karutsnitt fra KDPS



Lysplan for Stavanger sentrum

Den strategiske lysplanen gjelder for perioden 2020-2030 og er en revisjon av den første lysplanen fra 2005. Lysplanen har som mål å skape attraktive opplevelser, økt trygghet og fremkommelighet, økt orientering i bylandskapet, smart vedlikehold og drift samt anvende miljøbevisste løsninger.

Lysplanens konsept består av tre grep:

OMRÅDER - karakter

SIRKULASJON - bevegelse

HØYDEPUNKTER landemerker



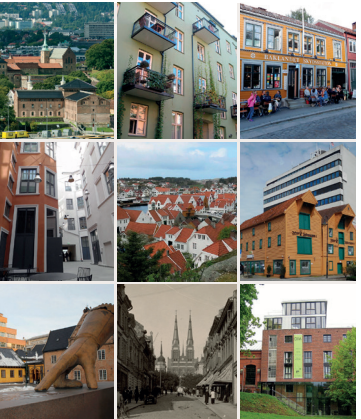
Stedsanalyse
Holmen og Østre havn

Riksantikvarens bystrategi

”Bystrategien inneholder Riksantikvarens strategier og anbefalinger for forvaltning av kulturarv i byer. Strategien skal ikke forstås som statlige retningslinjer, men anbefalinger hvor Riksantikvaren tidlig og tydelig signaliserer hva vi mener er gode grep for å sikre kulturminneinteresser i byene.

Riksantikvaren skal som direktorat for kulturminneforvaltningen sørge for at den statlige kulturminnepolitikken blir gjennomført.”

Strategien omfatter den historiske byen med bevarte bygninger, gater, plasser og grøntanlegg, mens den ikke omfatter kulturlag, spor og bygningsrester under bakken fra middelalderen.



Retningslinjer for opparbeidelse av gater og uterom i trehusbyen i Stavanger

Retningslinjene beskriver standardvalg for toppdekker, visflater, utstyr og vegetasjon ved opprusting av gater og uterom innenfor trehusbyen i Stavanger. Hensikten er å gi estetiske føringer og veiledninger.



Stedsanalyse
Holmen og Østre havn

DEFINISJONER

Definisjon på BYROM iht. sentrumsplanen:

Byrommene er parkene, torgene, plassene, gågatene, fortauene, gang- og sykkelveiene og Blå promenade. [...]. Tilsammen utgjør de et nettverk av byrom.

Byrommene skal være gå- og sykkelvennlige. Flere skal ha innslag av vann, trær og planter for å gjøre de mer attraktive.

På plankart og i bestemmelser heter byrommene:

• Grøntstruktur

• Gater med aktive førsteetasjer

• Gangveier

• Sykkelveier

Ordlisten beskriver ord og begreper. Ikke alle begrep i ordlisten er brukt i analysen, men er tenkt å sikre grunnlag for fremtidig diskusjoner.

Aktive fasader er fasader som gjenspeiler virksomheten innenfor ved innsyn til lokalene gjennom vinduer. På denne måten får de gående oppleve aktiviteten inne i bygningen. Det er krav om inngang direkte fra gaten.

Bebyggelsesmønster betegner ulike prinsipper for eiendoms- og tomteoppdeling innenfor en overordnet bebyggelsesstruktur.

Bebyggelsesstruktur beskriver de ordensprinsippene som bebyggelsen i de ulike delene av byen er ordnet etter. Dette kan for eksempel være kvartalstruktur.

Blå promenade - strukturen som følger vannet/sjøen. Det er også den delen av grønnstrukturen som skaper tilgang til arealene ved sjø og vann.

Byform brukes her som arkitektonisk samlebetegnelse for å karakterisere bystruktur og bystrukturelementers fysiske form (f.eks. gatestruktur og -utforming, bebyggelsesmønster, bygningstypologier, bygningsvolumer/arealbrukstetthet og stilarter).

Byforming skjer når et område omformes fra en type bebyggelsesstruktur til en bymessig struktur med funksjonsmiks og klart formede byrom. Det er ofte industri, transport- og institusjonsområder som omformes.

Byliv benyttes som en betegnelse på utendørs aktivitet i byrommet, uavhengig av formål, varighet og art.

Bynatur er en del av byens og tettstedets økosystem med vann, vegetasjon, jord og dyreliv. Bynaturen er knyttet til grønne og blå elementer.

Byrom er (i denne sammenhengen) alle offentlig tilgjengelige uterom som gater, plasser, parker og grøntområder. Det er arealene mellom bygningene danner byrom. Byrom er definert ut fra rollen stedet eller rommet har i byplanen (som for eksempel plass, park, gate, grøntområde), og de aktivitetene byrommene er møblert og tilrettelagt for. Med «offentlig tilgjengelig» mener vi byrom som er tilgjengelige for alle, samt private byrom som er regulert eller gjort tilgjengelig for allmenn bruk.

Byromsnettverk er infrastrukturen av gater, plasser, parker, blågrønne områder og gang og sykkelforbindelser. Dette er forbindelsene som folk benytter til og fra sine målpunkter i hverdagen. Nettverket utformes slik at det også kobler sammen nabolag, bydeler, tettsteder og grender til en sammenhengende helhet

Fasadeliv er ytterflaten(vegglivet) av en bygnings fasade.

Forbindelser er her alle kategorier gangveier, sykkelveier. Det inkluderer også andre forbindelser for gående og syklende som båtforbindelser og lignende som bidrar til bedre tilgjengelighet for gående og syklende.

Gater er ferdselsårene i byen. Gater kjennetegnes ved at husene ligger langs en fast byggelinje og danner vegger i gaterommet. Trerekker, tette hekker, murer og gjerder kan også fungere som vegger. Plasser og parker hører også til i et gatenett, slik at det langs en gate kan være åpne partier.

Grønnstruktur er veven av store og små naturpregede områder i byen (DN-Håndbok 6. 1994), også kalt den grønne infrastrukturen. Den kan være mer eller mindre sammenhengende og består av mange ulike arealtyper med ulik opparbeidelse og tilgjengelighet for allmennheten. Dette er for eksempel parker, naturområder, gravlunder, private hager, felles utearealer for boliger og jordbruksområder. Grønnstruktur brukes også som samlebegrep for blå og grønn struktur.

Kvalitet handler om evnen noe har til å tilfredsstille brukernes krav og forventninger, og omfatter både bruksegenskaper og estetisk uttrykk.

Med **kvartalsstruktur** menes her at bebyggelsen definerer kvartalets størrelse og avgrensning, at bebyggelsen ligger med hovedfasaden mot gaterommet og at bebyggelsen henvender seg gjennom sin utforming til det offentlige rommet og danner byrom og plasser.

Landskapsrom er en del av landskapet som fremstår som en enhet, observert fra et ståsted. I et småkupert landskap vil et slikt rom være avgrenset mot naborommene av terrengformasjoner som høyderygger, vegetasjonsbelter og liknende. Vannflaten eller gressengen vil danne gulvet i landskapsrommet.

Lukkede fasader er passive og inaktive fasader uten vinduer eller innganger. De gjør bygatene triste og lite hyggelige å gå i for sentrumsbrukerne.

Målpunkter er de viktigste stedene folk oppholder seg på og oppsøker i hverdagen: for eksempel hjemmet, skolen og barnehagen – og butikker, offentlige og private servicesteder som kafeer og spisesteder, frisør og treningsstudio, i tillegg til attraksjoner.

Parker er grøntområder som er tilrettelagt for rekreasjon, sportsaktiviteter og opphold utendørs. De er gjerne opparbeidet med plenareal, beplantninger og vannpartier, og er driftet og vedlikeholdt. En park kan også være et naturområde som er enkelt tilrettelagt for bruk med stier, sitteplasser m.m.

Siktlinjer og siktakser er en planlagt eller ryddet midtgang/byrom som gir utsikt til viktige bygninger, plasser eller landskapsdefinerende elementer langs en akse. Siktlinjer kan også være veiforbindelser og en rett visuell forbindelse som knytter sammen to steder. Viste siktlinjer i denne stedsanalysen er ut ifra de gåendes perspektiv.

Stedsanalyse er en systematisk sammenstilling av kunnskap om et sted. Den er en enkel innledende lokal analyse av stedets situasjon, og enkeltprosjekter kan bidra til utvikling av området i det påfølgende arbeidet.

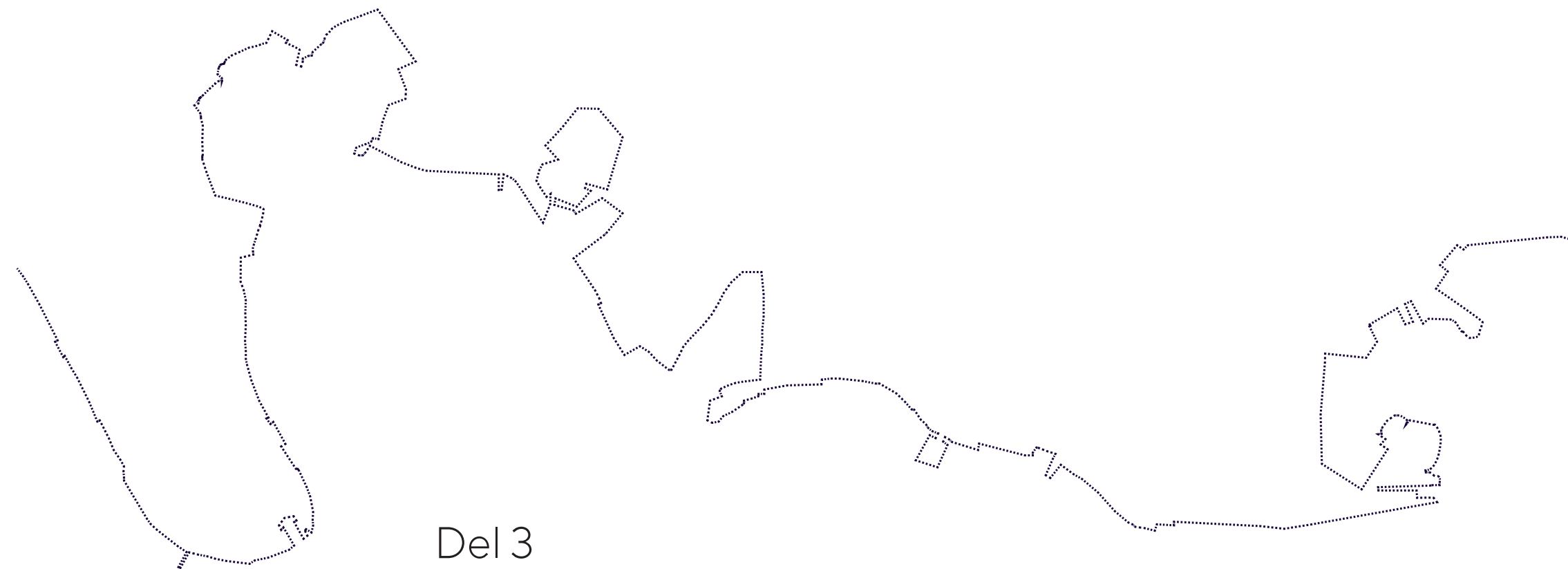
Urbane/bymessig beskriver at bygningene har et bevisst forhold til tilgrensende offentlig byrom. Bebyggelse er tett, der bygninger kan stå inntil hverandre langs gaten. Ferdselsårer utformes som gater/plasser, og ikke som veier. Beboere har et felles utendørs møtested frem for hager. Et nettverk av offentlige byrom og et finmasket nettverk av gangårer.

Urbane kvaliteter er kvaliteter som er knyttet til byen og bylivet. Det krever at det er en viss bystruktur og i antall mennesker som bor der. Urbane kvaliteter handler om de positive egenskapene – blant annet handler det om å utvikle fysiske omgivelser som tiltrekker seg folkeliv og gir gode rammer for byliv.

Uterom er rommene mellom bygninger, utemiljø i boligområder, grøntanlegg ved skoler og andre institusjoner, større parker og friområder. Uterom kan være både private og offentlige, som hager, bakgårder, plasser og parker

Veier er ferdselsårer, særlig brukt om strekninger i terrenget Veier ligger ofte i åpnere landskap enn gater. Bygningene langs en vei ligger normalt ikke tett nok eller nært nok til at de danner visuelt avgrensede rom.

Åpne fasader er fasader som har vinduer i første etasje. Fasaden blir mer levende, og har en klar orientering mot det offentlige rommet.



Del 3 KARTLEGGING OG ANALYSE

Planområdet fysiske strukturer og innhold kartlegges i dette kapitlet iht. temaer fra Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke.

Hvert tema analyseres og funn oppsummeres som grunnlag for del 4, anbefalingskart.

BYLANDSKAPET



Land og vann er allestedsnærevende i Stavanger sitt bylandskap. Fastlandet på vestsiden av landskapskløften Vågen-Hillevågskbukta og oddelandskapet på østsiden. Tastaveden er høyeste landskapspunkt med 91 moh. Enkelte landskapsvegger er karakteristiske, men for det meste er landskapet mykt buktende. Terrenget vest for planområdet danner slike rygger, og gjør at området i hovedsak orienterer seg nord- og vestover; ut mot vannet.

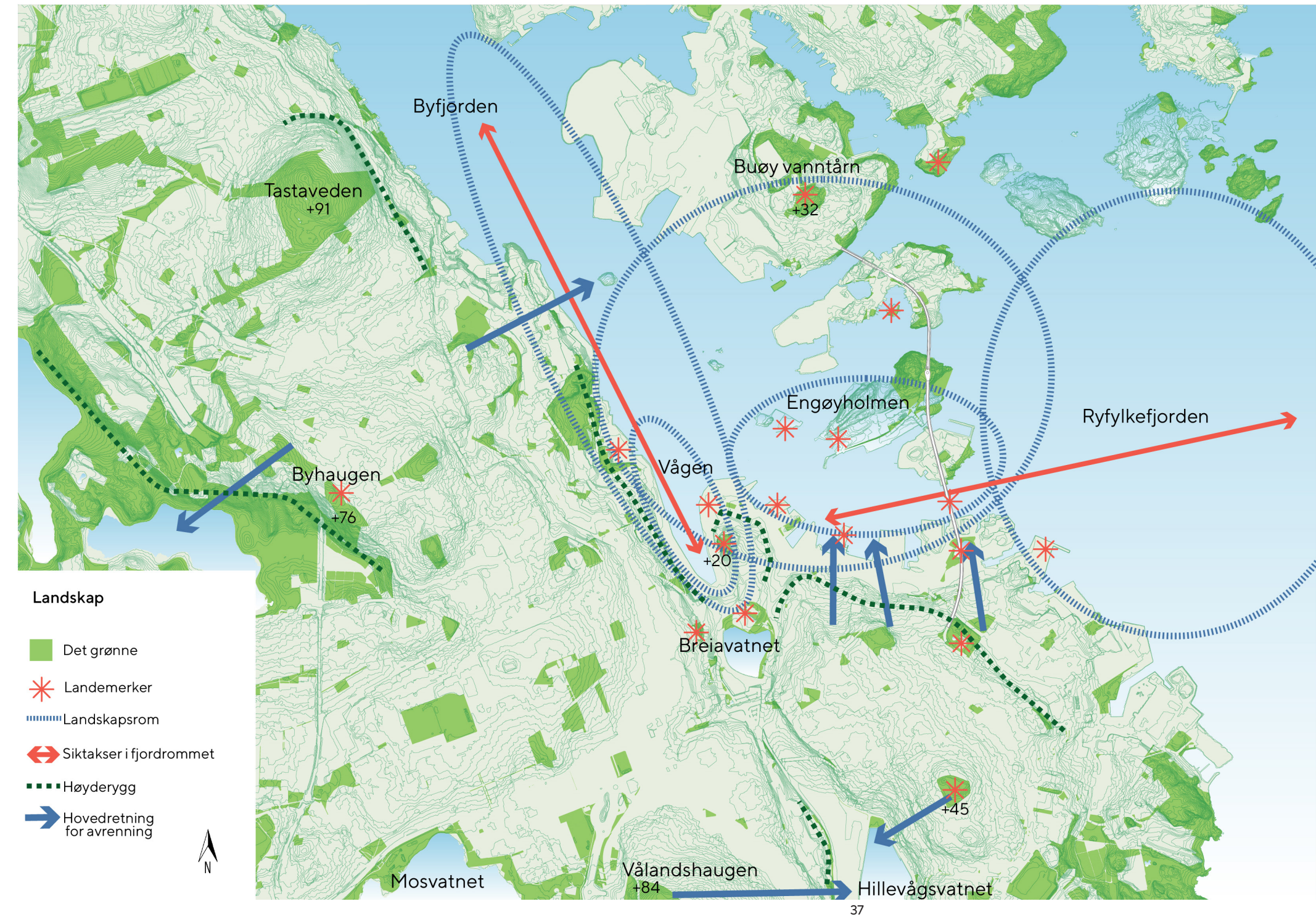
I bylandskapet er det de visuelle sammenhenger (sikt) som binder by- og øylandskapet sammen. Hovedorienteringene er nordover ut Byfjorden og inn østover mot fjord og fjell. Fra flere høydepunkter oppleves sentrum ovenfra. Det gjelder også fra Bybrua.

Stavanger sentrum er en grønn by med en overordnet sammenhengende grønnstruktur. Rundt byens vann (bl.a. Mosvannet og Stokkavannene) er grønnstrukturen tydeligst. Likeså på byøyene. Flere grønne områder i den tette byen er med på å bryte opp bebyggelsesstrukturen. Disse offentlige grøntarealer danner grunnlag for bl.a. pauser, aktivitet, fysisk og mental helse og er grunnlaget for naturmangfold.

Sjøen er det allestedsnærværende blå element i området, der også størstedelen av landskapet avrennes til. Tidligere omtalte vann samt Breiavannet er også mottakere av overflatevannet.

Det største landskapsrommet i bylandskapet er havnebassenget, med de nære byøyene. Vågen er en mindre utgave av dette. Alle vannene er definerte åpne landskapsrom, mens de grønne volumene skaper mindre rom med trærnes trekrone som transparent tak.

Byens landemerkene er for det meste ikoniske bygninger som bryter horisonten eller har en egenart ift. sine nære omgivelser. Disse hjelper på orienteringsretningen og understreker ofte landskapets topografi.



DET NÆRE LANDSKAPET

Planområdet er stort sett flatt med en gjennomsnittshøyde over havet på +1,30 m. Sentrumshalvøya sitt terreng og Storhaugryggen reiser seg mot vest, mens Klubbegata fremstår som en kløft t i terrenget. Sentrumshalvøya sitt terreng gjør at tilhørigheter mellom planområdet og Vågen virker fjern. Kaikanten markerer presist overgangen mellom land og vann. Den buker seg noe tilfeldig inn og ut og gir kun få steder tilgang til sjøen.

Den allestedsværende sammenhengen mellom planområdet, sjøen og sentrum skjer i kraft av sikt. Enten innenfor gaterommets avgrensning, fra utsiktspunkter eller på kaien med store visuelle utsyn. Den visuelle forbindelsen til/med planområdet avhenger av hvor i gatene beskueren befinner seg. Jo nærmere planområdet, desto mer i øyenhøyde. Jo lengre bort, jo større er muligheten for å se over planområdet. Ved opphold på Sølyst er beskueren i øyenhøyde med planområdet, om enn på avstand.

Stavanger sentrum har flere grønne områder av en viss størrelse. Disse koples sammen av sentrums mange bytrær samt mindre regulerte arealer for kvartalslek som inneholder forskjellig grad av vegetasjon. Trærnes tilstedeværelse er en del av byens grønne infrastruktur (som er likeså viktig som annen infrastruktur i byen). De skaper naturmangfold, romlighet, årstidsvariasjon og har en egenverdi i klima- og levekårsperspektivet.

Hovedvannveiene er Klubbegata, Nytorget via Rosenkildegata, Store Skippergata via Bergelandtunnellutløpet og Haugesundgata. Derfra leder alle gater som ligger vinkelrett på planområdet fra sentrumshalvøya og Storhaugryggen overflatevann ned til sjøen via planområdet. Skolebekken (Kannikbekken) ligger i dag i rør i Klubbegata og er Breiavannet sitt utløp til sjøen.

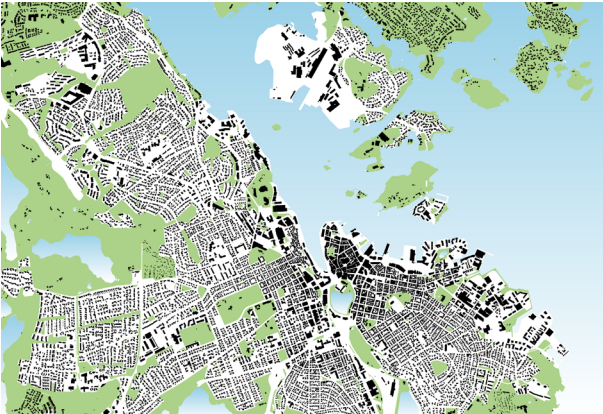
Havnebassenget ved planområdet fremstår tredelt mtp. romlighet og romoppfattelse. Vågen og Breiavatnet er to større landskapsrom i det nære landskapet.

Landemerkene inne i bebyggelsen er vanskeligere å oppfatte med mindre en er tett på dem, mens de som er lokalisert langs kaien oppfattes både fra land og sjø.



Landskap

- Det grønne
- Landemerker
- Siktlinjer
- Synsfelt
- Inn- og utsyn
- Teoretiske avrenningslinjer
- Skolebekken
- Trær



OPPSUMMERING

Visuell sammenheng er viktig for den levende byen. Siktlinjer/-akser på tvers av land og vann gir en større tilhørighet mellom steder og rom.

Bytrær som et av byens levende element - til gavn og glede for alle levende vesener - ivaretas. De understreker retninger og skaper rom, skygge og årstidsvariasjon.

Planområdet og havnebassenget romlige sammenheng understreker en variasjon i romopplevelsen av planområdet. Klubbgata sin kløftskjæring er ytterligere en markering av dette.

Kailinjen er både en grense, en tydelig markering av en overgang, så vel som en barriere. Sistnevnte grunnet nivåforskjellen mellom land og vann.



HISTORISK BEBYGGELSE

Kartet viser en tidfesting av den historiske bebyggelsen, hvor den mørkeste fargen representerer den eldste bebyggelsen. Den stiplede rosa linjen viser den historiske sjølinjen, som er tegnet etter kart fra ca. 1870.

På kartet ser vi den karakteristiske sjøhusrekken som ligger langs den gamle sjølinjen. Det finnes ingen sjøhus som har direkte forbindelse til sjøen lengre. Rundt Kjeringsholmen, Joreholmen, og Bekhuskaiaen er det foretatt store utfyllinger, og det er kun på Skagenkaiaen, i Børevigå og på Østervågkaiaen en kan ane rester sjøkontakten.

Innerst i bykjernen ligger de eldste husene fra ca. 1800 til 1900 i et selvgrodd gatenett bak sjøhusrekken. I bybrannen på Holmen i 1860 brant 250 bygninger opp, og Holmen ble regulert med oppstrammet gatenett i etterkant av brannen. I 1864 var de fleste sjøhusene bygget opp igjen, og disse preger bybildet den dag i dag. Victoria Hotel sto ferdig i 1900, og var på den tiden det største murbygget i byen, og byens første luksushotell. Nærmeste nabo er Tollbodens bygning fra 1907, bestående av kontorbygning og pakkehusfløy som forlengelse mot nord.

ABC-gata, Rosenkildegata, Bakergata og Almenningsgata består for en stor del av bebyggelse fra 1840-årene. Den åpne plassen ved inngangen til Almenningsgata og Rosenkildegata ble tidligere kalt for Rosenkildealmeningen. Plassen fungerer i dag som parkeringsplass.

Sjøhusrekken har i de senere år fått tilskudd av moderne karakter, som skal bidra til å komplettere sjøhusrekken i målestokk, høyde og materialbruk. Ved Banevigå er det flere nyere sjøhus i forkant av eldre arbeiderboliger, hvor de eldste husene er fra 1840-tallet.

Banevigå er i dag betydelig transformert. Sjøen lå inntil husene til 1980-tallet, og her lå to parallelle reperbaner: Øvre og Nedre Banegate. Langs disse gatene ligger en rekke fabrikkbygninger, og det er i dette bystrøket man kan oppleve det mest intakte inntrykket av hermetikkb byen Stavanger.



KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

I kartet skilles det mellom kulturmiljøer og bygninger som er fredet etter kulturminneloven, og bygninger og bygningsmiljøer som er vernet etter plan- og bygningsloven. Kulturmiljø med høy historisk verdi som vil bli prioritert for langsiktig vern i kulturminneplanen er også markert. I tillegg er det markert en rekke enkeltminner som er fremhevet i kulturminneplanen, samt automatisk fredete kulturminner i sjø.

Middelalderbyen er markert som stiplet linje i kartet. Foruten Domkirken, bispekapellet og grunnmuren på Kongsgård, er alle andre bygninger fra middelalderen borte. Enkelte gateløp, som Kirkegata og Skagen, har ligget uforandret siden middelalderen. Bygrunnen innenfor middelalderbyen er automatisk fredet, og det behøves tillatelse fra Riksantikvaren for å grave, bygge og gjøre andre inngrep som kan skade mulige kulturlag under bakken.

Stavanger domkirkested, med Domkirken, Mariakirken og kirkegården, er et automatisk fredet kulturmiljø. Kongsgården var Stavangerbiskopens residens frem til reformasjonen. Grunnmuren, bispekapell og hagearealer ned mot Breiavatnet er også fredet. Det samme gjelder for Valbergtårnet og Valbergparken.

Av fredede enkeltbygninger finner vi Norges bank-bygget, Skagen 16 og 18, og Tollboden. Skagen 16 og 18 er oppført på begynnelsen av 1700-tallet, og er av Riksantikvaren rangert som en av de flotteste rokokkobygninger som er bevart. Tollboden er fra 1907 og består av en kontorbygning og en pakkhusfløy. Bygget er et signalbygg for sin tid, og er et viktig innslag i bybildet. Kirkestedet ved Petrikirken er automatisk fredet, men selve kirken er vernet. Petrikirken ble oppført i 1864-1866 og er tegnet av Conrad Fredrik von der Lippe. Kirken er i nyromansk stil, og danner et viktig fondmotiv sett fra havnefronten.

Bybrua er tatt med i Statens vegvesens verneplan Vegvalg, og planen er at den skal fredes etter kulturminneloven. Bybrua er et tidlig eksempel på skråstagbruer og har en fremtredende plassering i havnebassenget.

I forbindelse med sentrumsplanen ble flere skipsfunn registret i sjøen, og kulturlag fra skipsaktivitet.

Victoria Hotel, Skagen brygge hotell og Arneageren er registrert som kulturmiljø med høy kulturhistorisk verdi i kulturminneplanen, og er prioritert for vern i fremtidige reguleringsplaner.

Videre er det flere vernede enkeltbygg og bygningsmiljøer av typen sjøhus, arbeiderboliger, og fabrikkmiljøer langs havnefronten.



HISTORISKE BYROM OG GATER

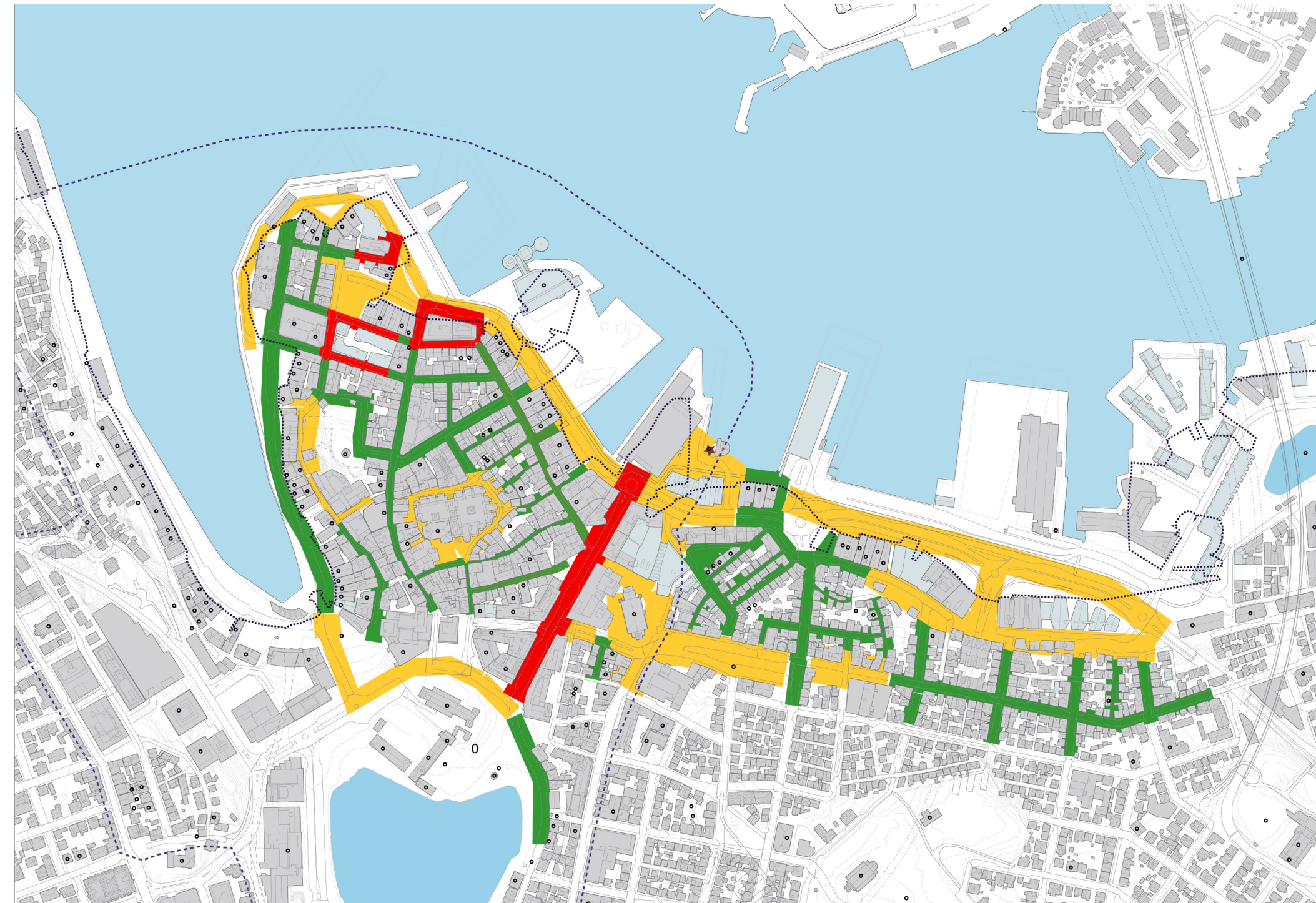
Byrommene – arealene mellom husene – er limet i byen. Historiske byrom er fellesskapets kulturminner. Dette er kulturminner og miljøer med sterk tilknytning til stedets identitet og fellesskapets historie.

Stavanger har mange historiske byrom som kan knyttes til ulike deler av historien. Dette nettverket av historiske byrom har en stor opplevelsesverdi og er en viktig del av Stavangers identitet. De viktigste møteplassene hadde sammenheng med folks forhold til kirken, skolen, rettsvesenet, havn, næring og handel. Landskap og knutepunkter for kommunikasjon, sammen med tradisjon, bestemte hvor møtene kunne finne sted. Flere av de gamle byrommene i dagens Stavanger har bevarte kulturminner som forteller en historie om tidligere tiders bruk.

Saneringer og nybygg med store skalaendringer uten hensyn til bystruktur og stedets særegne historiske kvaliteter har forringet mange vakre bymiljøer. Også ubetenksom bruk av materialer og fargevalg reduserer helhetsopplevelsen av det historiske miljøet.

Kartet viser:

1. Eksisterende intakte plasser, torg og gater
2. Byrom som i mindre grad er påvirket av endringer
3. Byrom som er i stor grad er påvirket endringer



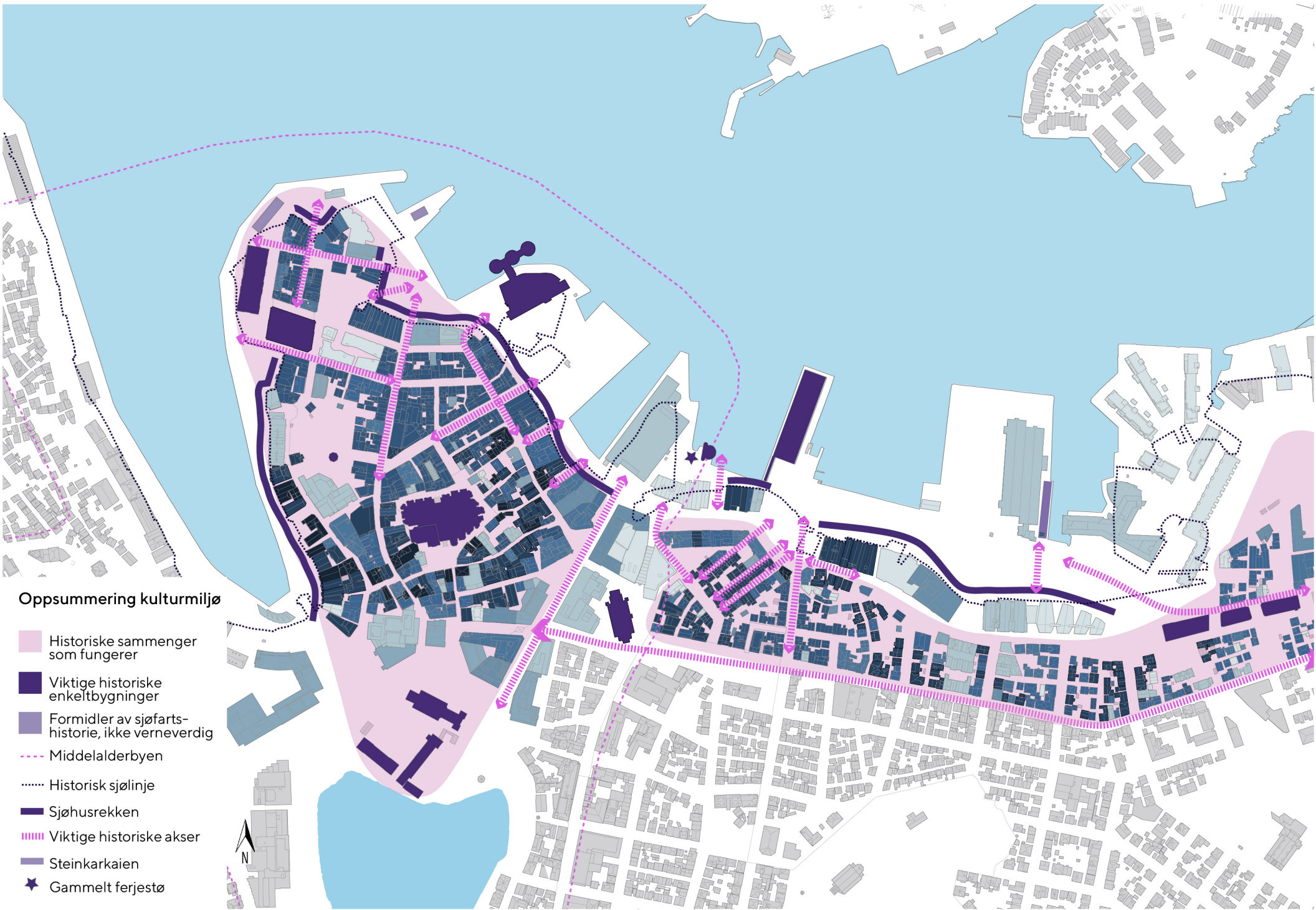
OPPSUMMERING

Foruten sjøhusrekken, finnes det en rekke viktige enkeltbygninger, både av historisk og nyere karakter, som bør fremheves i utviklingen av havnefronten. Innenfor planområdet gjelder dette for Tollboden, Oljemuseet, ferjestøet, pumpestasjonen, Fiskepirterminalen, og Bekhuset. Bekhuset og steinkaret er en viktig historieformidler på Bekhuskaien, og bør få en fremtredende plass i utviklingen av området.

De historiske sammenhengene fungerer godt på sentrumshalvøya, mellom sjøhusrekken og Pedersgata og videre i Nedre- og Øvre Banegate. Verksallmenningen fungerer som en visuell barriere, som forringer koblingen mellom det historiske bygningsmiljøet, og havnefronten.

Viktige historiske akser bør ivaretas for å sikre sammenheng. Gatenettet fra Nytorget og A.B.C.-kvartalet møter i dag en parkeringsplass, på det som tidligere var Rosenkildealmenningen.

Nedre Banegate representerer et viktig kulturhistorisk miljø, som har potensial for å koble sentrum sammen med Stavanger øst. Denne sammenhengen bør forsterkes.



BYFORM

Stavangers grafiske fremtoning viser forholdet mellom masse (bygning) og luft (mellomrom-byrom/grønt) foruten forholdet mellom land og vann. Rommets kanter, dets størrelse og rommenes sammenhenger visualiseres.

Bystrukturen i Stavanger viser en tydelig tetthet og 'kornet' til de romdefinerende bygningsmasser. Bygningsstrukturen består overordnet av åpne og lukkede kvartaler i forskjellige skalaer. Ennvidere ses hvordan de forskjellige bygningstyper; frittliggende en- og tomannsboliger, rekkehus, bygårder, offentlige bygganlegg som skoler, sykehjem og kulturinstitusjoner; gir byen en mangfoldighet i kontrasten og samspillet mellom masse og luft.



BEBYGGELSE

Analysen viser områdets eksisterende bebyggelsesstruktur. Sentrums kvartalsbebyggelse dominerer med sin småskala og hovedvekt av trehus.

Klubbgata sentralt i sentrum har større næringsbygg fra nyere tid. De fleste av dem har mer enn fire etasjer.

Sjøhusrekken er bebyggelsens avgrensning mot havnen, hvor markante enkeltbygg og kaibebyggelse preger området. Nyoppført bebyggelse i sjøhusrekken har tatt til seg karakteren og stedsidentiteten i sin utforming.

Stavanger sentrum har flere markante enkeltbygg fra ulike byggeperioder. De er markante i forhold til sin funksjon, som avspeiles i arkitekturen og de skiller seg ut fra sine nære omgivelser.

Byens historie som industriby fortelles i flere av bygningene innenfor analyseområdet. Industribyggene ligger hovedsaklig i Stavanger øst og kjennetegnes blant annet ved sitt tunge ytre.

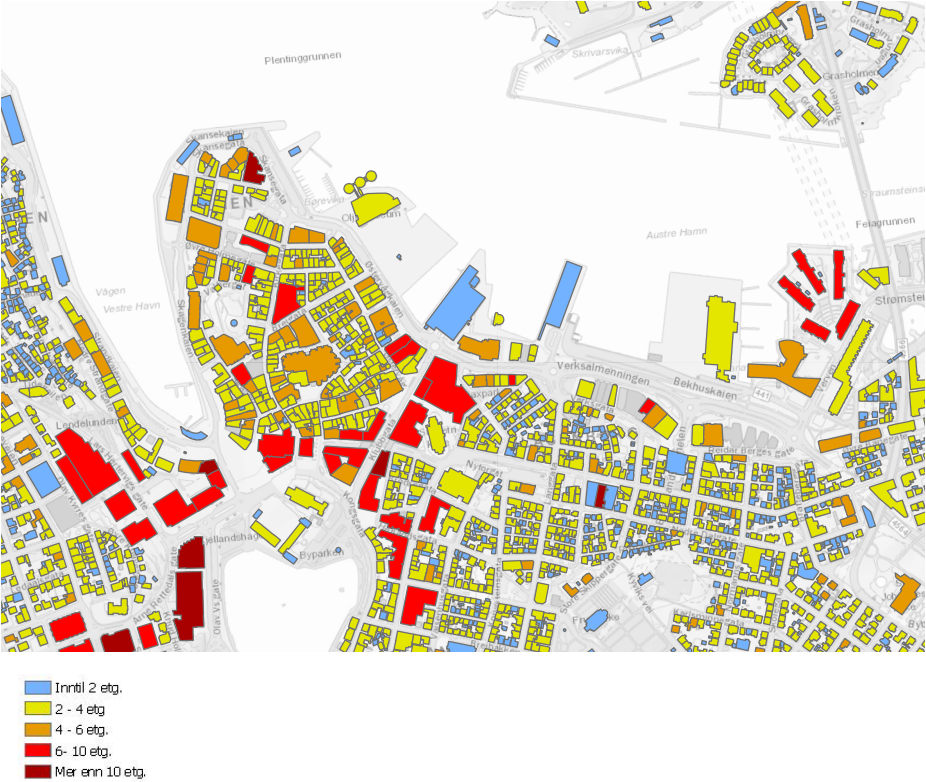
Havnen og kaien er allestedsnærværende i Stavanger sentrum. Bebyggelsen som knytter seg opp til havneaktiviteten er funksjonell, med til dels lukkede fasader.

I øst grenser havnefronten til Østre bydels moderne lamellbebyggelse som har opp til åtte etasjer.

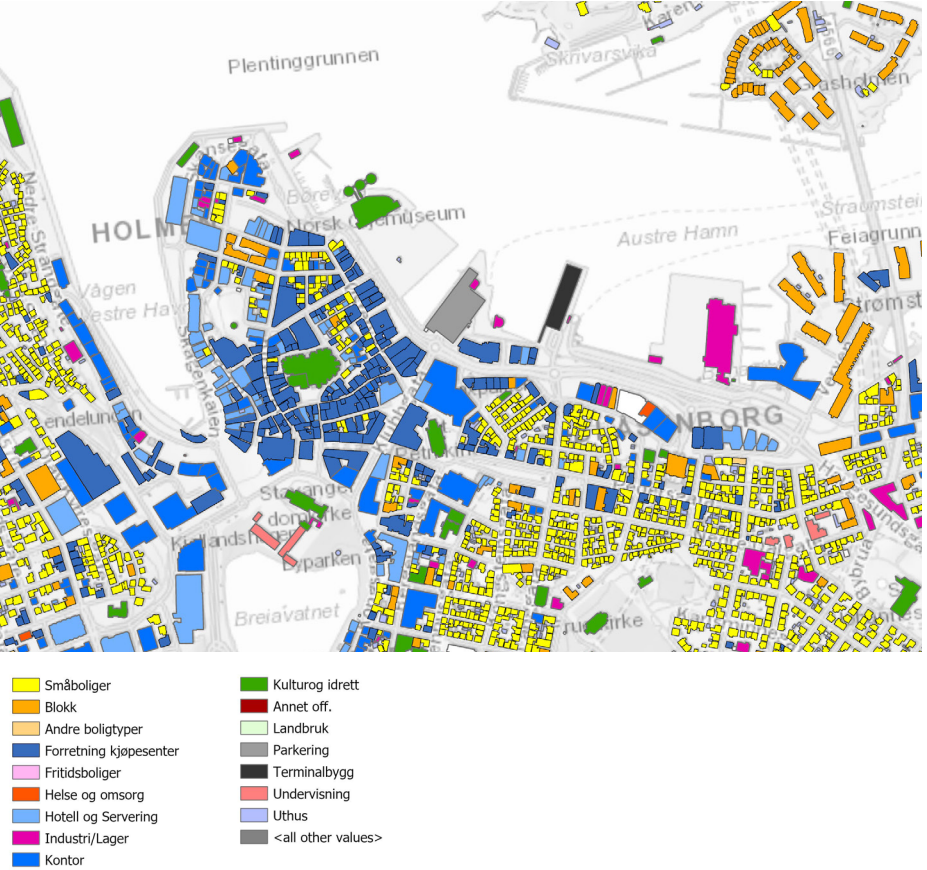




ANTALL ETASJER



TYOLOGI

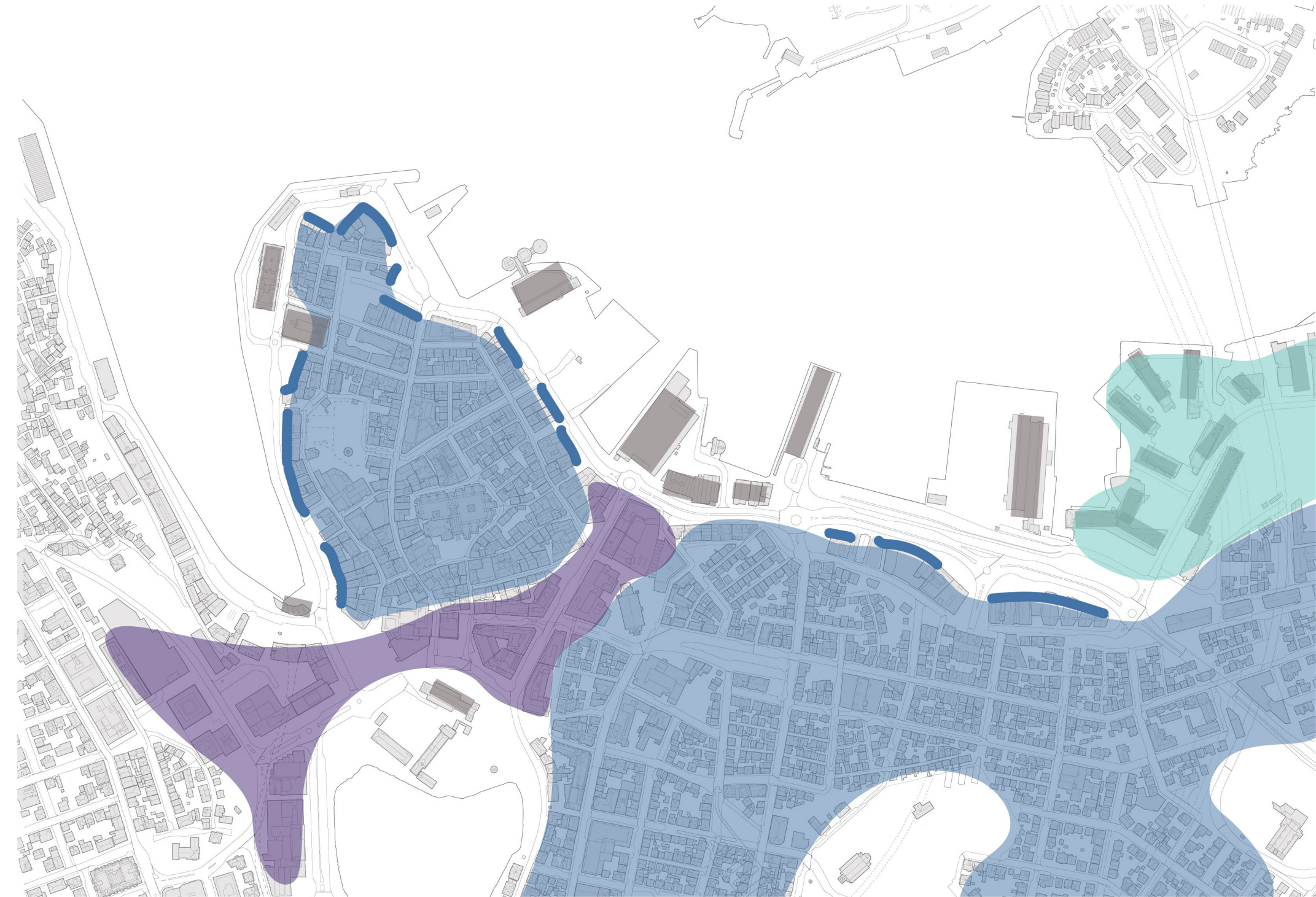


OPPSUMMERING

Sentrums kvartalsbebyggelse med tre- og murhus i 2-3 etasjer er delt i to av bebyggelsen i Klubbgata som har næringsbygg over 4 etasjer fra nyere tid.

Sjøhusrekken framstår som en bymur som omringer den tette småhusbebyggelsen innenfor, og danner byens fasade mot sjøen. Der sjøhusrekken er brutt er det blant annet allmenninger i enden av viktige gater.

Markante enkeltbygg på kaiene gir en oppbrutt struktur ut mot dagens sjølinje.

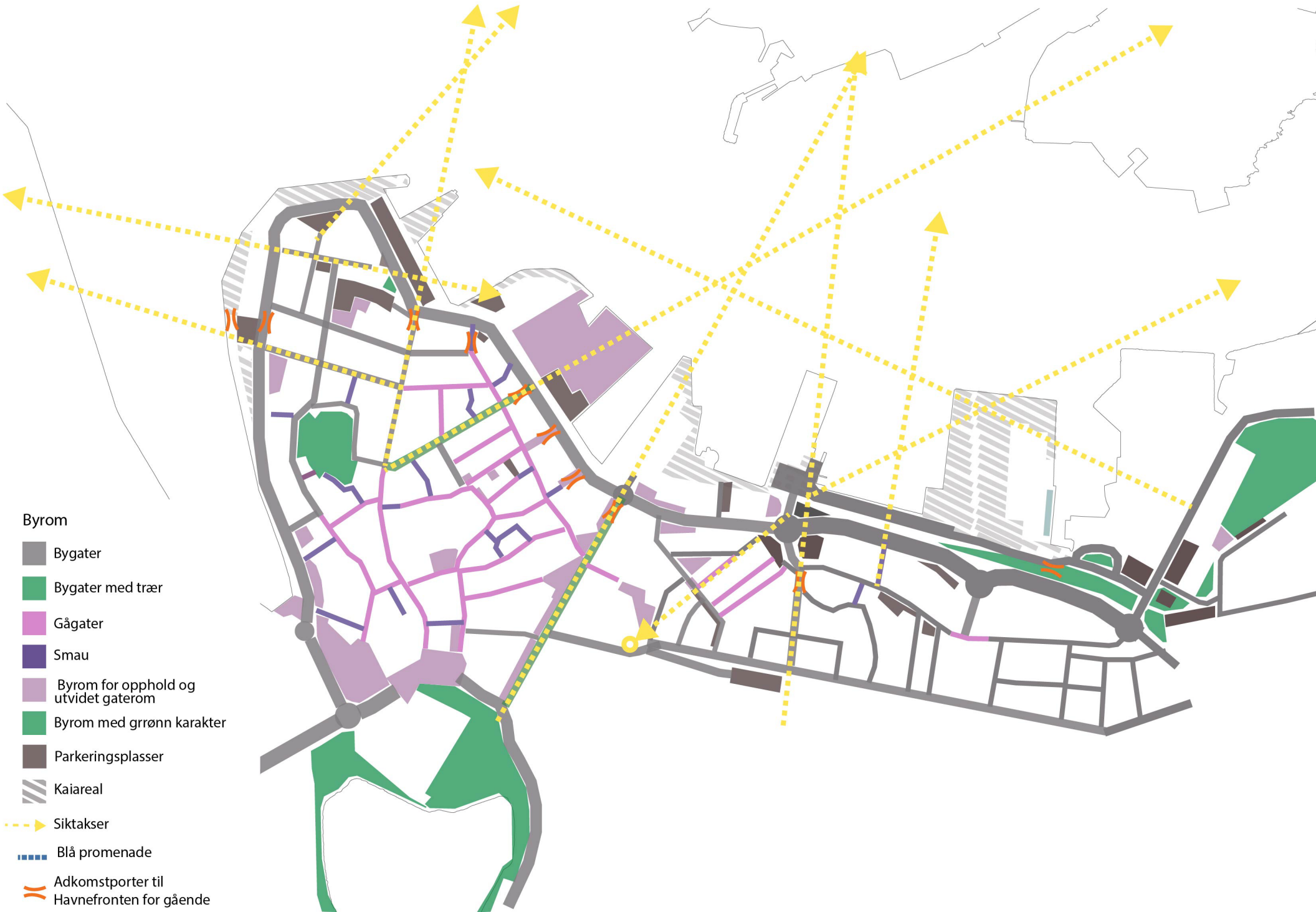


BYROM

Sentrum har et gatehierarki som spenner fra store firefelts veier til smale smau. Sammen med grønne byrom og byrom for opphold i ulik skala gir gatene et finmasket byromsnettverk. Flere av byens allmenninger og byrom er tatt i bruk til parkering.

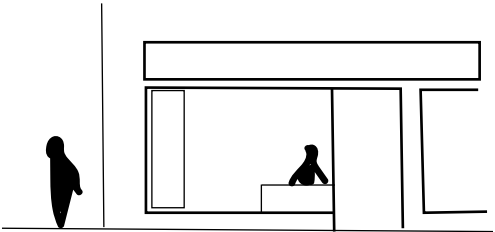
Viktige siktakser binder byen sammen og gir kontakt til havnebassenget, Sølyst og Straen.

Overgangen mellom land og vann markeres på de fleste kaiene av Blå promenade. Noen av kaiarealene er idag utilgjengelige som byrom for opphold, om enn de har en funksjon for havnevirksomheten.

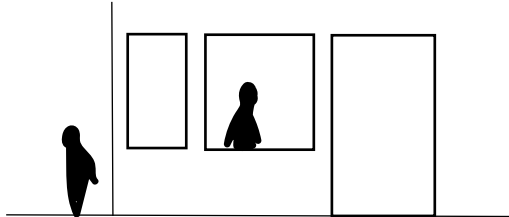


GATER OG FASADER

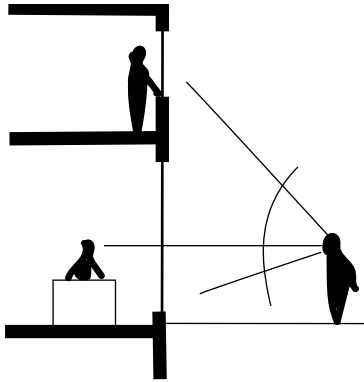
Publikumsrettede fasader med vinduer som gir et innblikk til virksomheten i husenes førsteetasje preger de fleste gatene på sentrumshalvøya, mens det ut mot Holmen er en stor grad av lukkede fasader som ikke bidrar til å skape byliv og opplevelser for de gående.



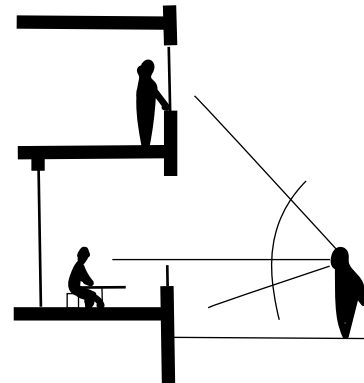
Aktive fasader er fasader som er knyttet til sentrumsformål. Vinduene bør være åpne for gjennomsyn slik at de gående får oppleve aktiviteten bak disse. Aktive fasader bør treffe bakkeplan, og skal ikke dekkes til.



Åpne fasader er fasader som har vinduer i første etasje. Fasaden blir mer levende, og har en klar orientering mot det offentlige rommet. Funksjonsorienterte fasader som i hovedsak består av trappetårn og svalganger bør ikke tillates i viktige byrom.



Innsyn i kontor og butikk er mulig.



Sokkeletasjer opp til 90 cm over bakken kan tillates.



MATERIALITET

Dagens sentrum inneholder et mangfold av materialer på flater og vegger; et mangfold der det likevel er en sammenhørighet.. Materialene skaper stemning til rommet, forteller om tidsepoker og til dels hvilken funksjon og bruk arealet har.

I hovedsak er det harde flater på bygulvet, og treverk på fasadene. Bygulvet brytes og myknes opp av plantefelter.

Utstyr og inventar har en materialitet og utseende som best mulig støtter opp under funksjonen. I tillegg kommer kunst og andre installasjoner i forskjellige materialer.

Kaiarealene har et eget røft havneuttrykk med grå flater og installasjoner i rustbrunt og gult..



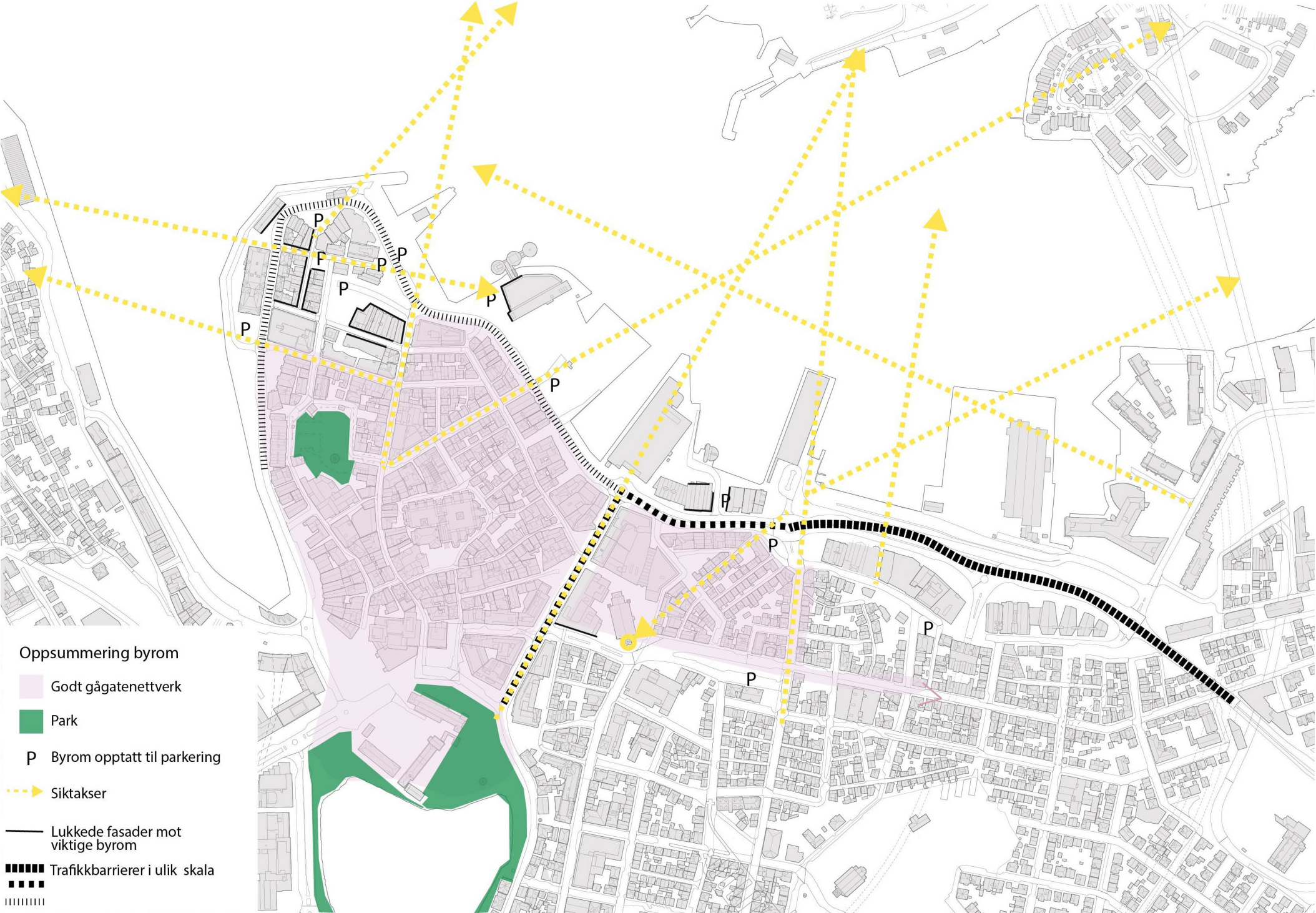
OPPSUMMERING

Innenfor de rosa feltene har byen et velfungerende byromsnettverk med attraktive gågater og byrom for opphold. Store trafikkbarrierer, parkeringsflater, manglende gågater og lukkede fasader er til hinder for at nettverket strekker seg fra sentrum ut til Holmen og fra ABC-kvartalet og Nedre Blåsenborg ned mot havnen.

Ved å frigjøre små byrom og allmenninger som i dag er i bruk til parkering, og etablere gågater mellom disse, kan byromsnettverket forlenges ut til i og inn i utbyggingsfeltene.

Det er få grønne byrom i sentrum og ingen kobling mellom disse.

Kaiarealenes byrom har en stor skala sammenlignet med de små intime byrommene inne i kvartalsstrukturen, og kan være et godt supplement til sentrums små intime byrom. Her er det også et stort potensiale til å utvikle byrom med nærhet til sjø og havneaktivitet.



MOBILITET

Hovedrutene for sykkel og gange i sentrumsplanen er angitt i kartet. Ikke alle rutene er like godt tilrettelagt for formålet. Det finnes eksempelvis ikke et eget tilbud for syklende langs havnefronten. I Verksalmenningen blandes gående og syklende på Blå promenade, og langs Verksgata og Havneringen er det ikke sykkelfelt. Fortauene er også smale langs strekningen, og det er få krysningspunkter.

Parkeringshuset på Jorenholmen har i dag 500 parkeringsplasser. Anlegget vil mest sannsynlig ha en langvarig midlertidighet. I tillegg finnes det parkering ved Tollboden, ved utløpet av Bådegata, Holmealmenningen, Rosenkildealmmeningen og ved Bekhuskaien. Det meste av gateparkeringen vil etter hvert forsvinne, og flyttes over i større anlegg på Holmen og på Bekhuskaien.

Bussen går i dag langs Verksallmenningen, og Verksgata, og videre gjennom Klubbgata og Kongsgata. Sentrumsplanen åpner opp for at to ruter skal ha holdeplass med snuplass på Holmen, samtidig som Klubbgata skal bli en bussgate.

Kirkegata, Breigata, Klubbgata og Langgata er viktige inngangsportaler til havnefronten for gående. Det er også flere snarveier til havnefronten, hvor ikke alle er like iøynefallende. Mellom Langgata og Reidar Berges gate / Verksgata er det kun et smau som gir tilgang til havnefronten. Det er også en passasje gjennom Scandic Stavanger City hotell.

Pedersgata er en viktig forbindelse mellom sentrum og Stavanger øst. Nedre Banegate er en prioritert sykkelgata som har potensial til å bli en viktig kobling mot østre bydel. Den videre forbindelsen er i dag ikke spesielt tydelig for gående og syklende.

A.B.C.-kvartalet er en viktig snarvei fra Nytorget til Fiskepiren, snarveien forringes imidlertid av parkeringsplassen på Rosenkildealmenningen, og av manglende krysningsmuligheter over Verksgata.



OPPSUMMERING

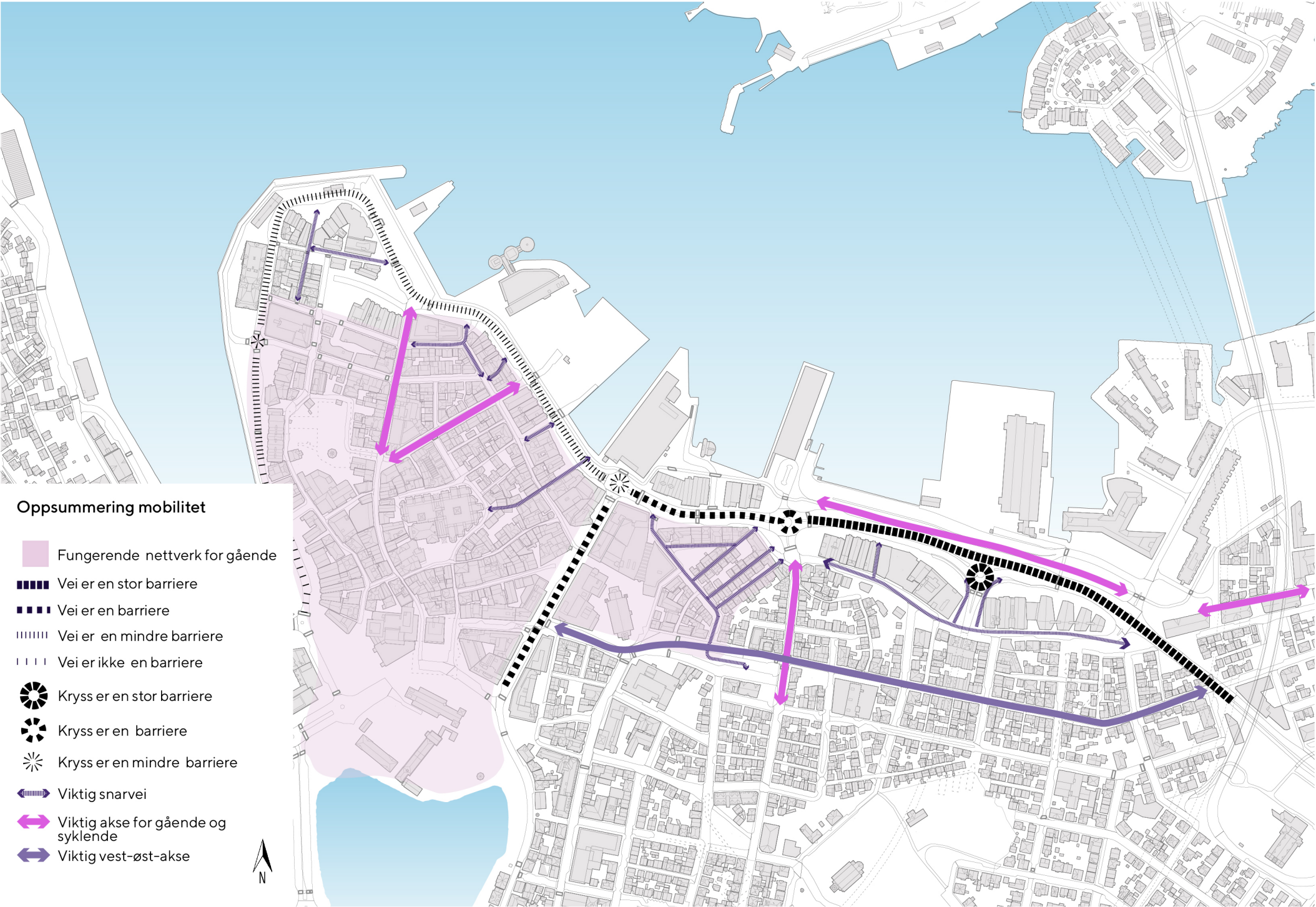
Veien er en barriere gjennom hele planområdet, hovedsakelig langs Verksalmenningen og Verksgata. I sentrumsplanen står det av Verksalmenningen og Verksgata skal transformeres fra vei til gate og bidra til å knytte sentrum tettere opp mot Stavanger øst. Verksalmenningen er i dag svært bred og utflytende. Opplevelsen for gående og syklende er ikke spesielt god, og krysset mot Bergelandstunnelen er ikke godt tilrettelagt.

Trerekkene på hver side av Blå promenade fungerer som romskapende elementer, som gir kvaliteter for de gående, og som bidrar til å bryte opp det store veiarealet. Koblingen mot Nedre Banegate og Stavanger øst er utydelig, og bør forsterkes.

Planområdet er preget av at det finmaskede nettverket fra den historiske byen løser seg opp i møtet med havnefronten. Verksgata og Verksalmenningen er utformet på bilens premisser. Snarveiene bør derfor kobles bedre på havnefronten, og parkeringen flyttes til større anlegg, jamfør sentrumsplanen. Gateprofilet og kryssene bør strammes opp, med bredere fortau.

Mobilitetspunktet på Fiskepiren skal bidra til å knytte kollektivtrafikk til sjøs sammen med kollektivtrafikk på land. Byrommet foran Fiskepirterminalen bør derfor utformes på de myke trafikanter premisser, og snarveien mot dette byrommet bør forsterkes. Det samme gjelder for forbindelsen over Verksgata. Rosenkildealmenningen bør utformes på de gåendes premisser, det samme gjelder for byrommet på motsatt side av Langgata.

Syklende bør få et eget tilbud langs Verksalmenningen og Verksgata. Havneringen har mindre trafikk og kan utformes som en sykkelprioritert gate.



BO- OG BYMILJØ

Miljøet er omgivelsene mennesker lever i og preges av. Da handler det like gjerne om kultur, økonomi og forholdet til andre andre mennesker som om fysiske omgivelser.

Urbanisering og klimaendringer stiller store krav til byplanleggingen, men det gir også muligheter til å utvikle bærekraftige byer som skaper gode rammer for innbyggernes liv.

Utvikling av havneområder trenger helhetlige grep for å bli funksjonelle og bærekraftige, og for å få til et mer integrert samarbeid om areal og transport. Det er et mål at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. For å et levende bymiljø kombinerer økt tetthet med effektive transportløsninger og høy livskvalitet. Utfordringen ligger i å øke tettheten samtidig som innbyggernes trivsel og tilhørighet skal forsterkes.

Dagens utfordring ligger i Havneringen/Verksalmenningen som gjennom sin funksjon og bredde, er en barriere som skiller sentrum fra sjøen.

Lokalklimahensyn i byene er en forutsetning for menneskers trivsel og helse. I tillegg er lokalklimahensyn viktig for å kunne håndtere problemer knyttet til luftforurensing. Analysen viser sammen med soleksponering arealer som er viktig for byens kvaliteter.

Kaien skal tilrettelegges drift av cruisetrafikk samt at områder er viktig ledd i dagens for byliv og for rekreasjon.

Det skal etableres bussholdeplasser på Holmen. Plassene skal avlaste terminalen og tilbyr plass til 3+1 busser. Arealet inkludert snuplassen kan beslaglegge store arealer og er i konflikt med utforming av en kompakt og trivelig by med attraktive byrom.

Tunnelinn-/utganger er utfordrende for de gode og menneskelige byrommene.



OPPSUMMERING

Bærekraftig utvikling er et overordnet mål for utvikling av området. I realiseringen av dette målet er en befolkning med god helse og livskvalitet en viktig forutsetning. Framtidig planer skal bidra til at befolkningens helse vektlegges.

Følgende punkter anses som viktig for den videre planprosessen for å gi et godt bo- og bymiljø:

Samlevei
Samlevei skal bli del av byrommene og bredden bør derfor reduseres, slik at den fremstår minst mulig som en barriere. Overganger / krysningspunkter skal vektlegges en romlig og menneskelig utforming.

Møteplasser
Noen steder egner det seg godt å etablere offentlige møteplasser som orienter seg mot solen og der bebyggelse kan bidra til å skjerme mot vind.

Buss
Bussholdeplass skal integreres i eksisterende veiareal, og det anbefales etablert snuplass sør for Tollboden i allerede eksisterende trafikkareal. Snuplass på Holmen er å forstå som geografisk lokasjon, ikke nødvendigvis innenfor planområdet.

Tunnel
Inngangen til tunnelen og arealet skal oppgraderes med innslag av grønt. Denne nye grønne forbindelsen kan bli et knutepunkt for forbindelser fra Pedersgata, Stavanger øst, Storhaug, Badedammen og Bybrua.



FUNKSJONER

Analysen viser ulike typer aktiviteter og bruk av byen som skjer i sentrum og dermed også hvilke områder, som per idag ikke har en offentlig funksjon. Bylivet mangfoldiggjøres av brukere og interessenter. Kart og temaer tar utgangspunkt i Byromstrategiens funn for 'bylivsregistreringer'. Det er ikke analysert ut fra tidspunkt på døgnet eller året.

Sentrum levendegjøres ved at brukerne skal til en bestemt destinasjon. Herved flettes byen sammen ved at brukerne skal fra A til B. Destinasjoner er viktige for en by. Analysen beskriver ikke hvilke destinasjoner som finnes innenfor analyseområdet eller hvor de er lokalisert, men at de inngår som del av de seks funksjoner og av viktigheten ved å ha de.

Handel Gågatenettet med dets byrom innenfor Sentrumshalvøya er hvor den største tyngden av byrom for handel er. Langs gågatene er det små plasser og lommer hvor en kan sitte og iaktta byens liv.

Rekreasjon Vågen, Badedammen, Breiavatnet, Hillevågsvannet og størstedelen av blå promenade utgjør de blå byrommene i sentrum. Sammen med større og mindre parker utgjør de sentrums rekreasjonsområder.

Kultur Byrom rundt museer, konserthus, kirker, kulturhus og landemerker, utgjør byrom for kultur. Her er det mulig å legge til rette for midlertidige arrangementer som kan foregå utendørs. Det er også mulig å integrere arrangementer som skjer i bygninger ut i til byrommene.

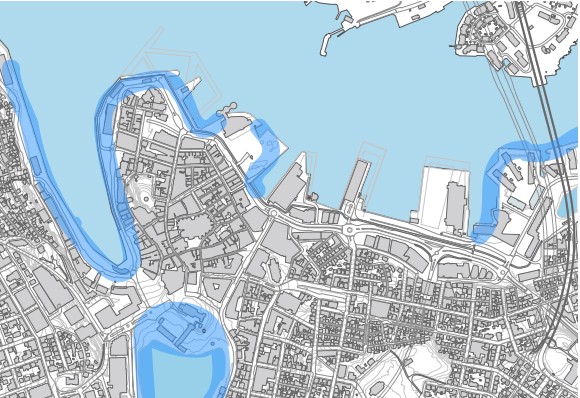
Turisme Sentrumshalvøya, Gamle Stavanger og Breiavatnet utgjør de byrom som er mest benyttet av turister. Turismen er sterkt dominert av cruiseturisme. Her er det de historiske områdene og bygningene, gater, muséer samt handel og kaféer som er det mest attraktive.

Restaurant I sentrum er det mange små kaféer, restauranter, barer og spisesteder. Disse er med på å skape et mangfoldig tilbud på gateplan. Kaféer og spisesteder er med på å aktivisere gater og plasser, og er viktig for bylivet. Publikumsrettede virksomheter som er konsentrert i utvalgte gater eller plasser er med på å samle folk. Flere av restaurantene og kaféene har uteservering, som skaper liv i gatebildet.

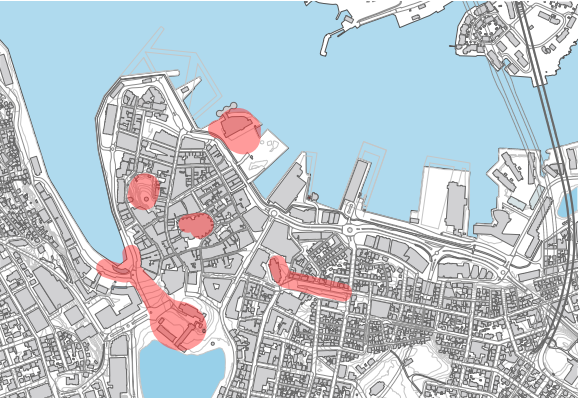
Bolig Bomiljøet rundt sentrumshalvøya har sine tyngdepunkter på Storhaug, Våland, Kampen, Eiganes og Bjergsted. Store deler av disse boligområdene er dominert av trehusbebyggelse og en variert arkitektur. Viktige byrom her er parker, gatetun, gårdsrom og lekeplasser.



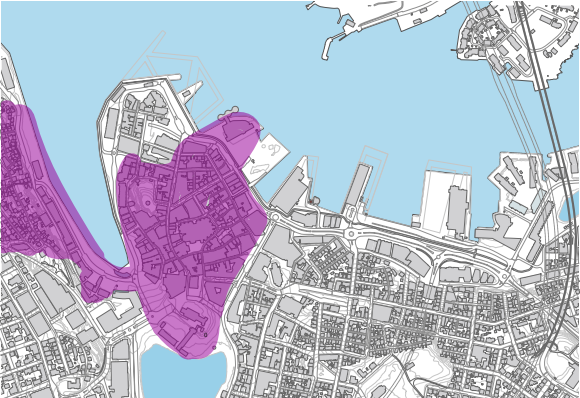
Byrom handel



Byrom rekreasjon



Byrom kultur



Byrom turisme



Byrom restaurant



Byrom bolig

OPPSUMMERING

Innenfor Sentrumshalvøya og langs Pedersgate finnes et vitalt byrom med byliv og flere populære møteplasser.

Bylivet er avhengig av variert tilbud med forskjellige funksjoner som handel, kaféer og kultur. Møteplassene er karakteristiske og unike for Stavanger og skaper atmosfæren og karakteren til byen. Det anbefales at sosiale rom styrkes og utvides samtidig som en utvikler periferien og utvider de sosiale rommene i utviklingsaksene. Dette gjøres ved å øke bynaturen, øke opplevelsesverdien i byrommene og styrke forbindelsene i de nye områdene.

I de nye områdene skal forbindelsene til sentrum styrkes. Variasjon av opplevelser og attraksjoner i byrommene skal økes. Byrommenes attraktivitet styrkes ved å legge til rette for forskjellige funksjoner. Det anbefales å plassere en publikumsrettet funksjon på både Bekhuskaien og på Holmen. Disse bør være lokalisert ut til et offentlig byrom.

Krav om å tilrettelegge for et mangfold av brukergrupper i de offentlige byrommene og en variasjon av programmering i kvartalene. Vurdering av om barnehager og/eller skoler skal inngå i kvartalene, er viktig for å sikre at området også er tilrettelagt for barnefamilier.

Handel Utvidelse av handel på hele Holmen, og i videreføringen av Klubbgate. Verksgate bør ytterligere styrkes med tilbud innen handel og åpne fasader.

Rekreasjon Utvide omfanget og tilbudet innen rekreasjon, slik at ubrudte sammenhenger fremkommer. Kople sammen viktige destinasjoner i byen ved hjelp av forbindelser innen rekreasjon.

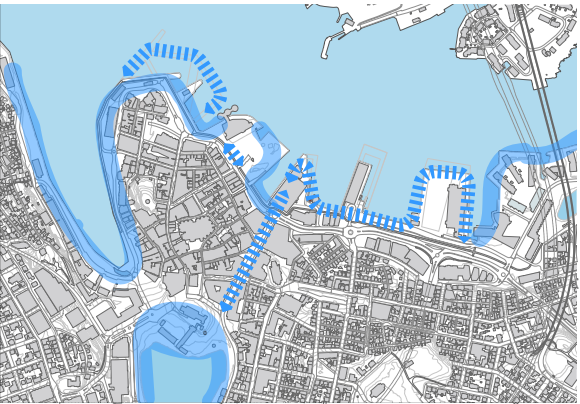
Kultur Viktige destinasjoner bør inneholde kulturelle tilbud.

Turisme Utvide/forbedre kvalitet og funksjoner i området knyttet til viktige destinasjoner.

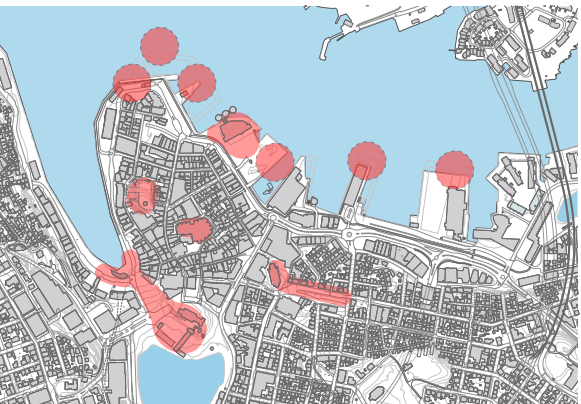
Bolig Øke boligtilbud for en mer levende bydel. Boligtilbud skal være varierte. Det anbefales boliger i ulike priskategorier, eierformer og størrelser tilpasset ulike familiestørrelser og grupper. Rimelige utleieboliger bør vurderes.



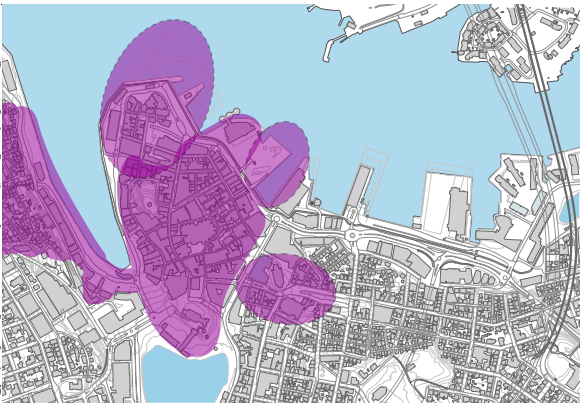
Byrom handel



Byrom rekreasjon



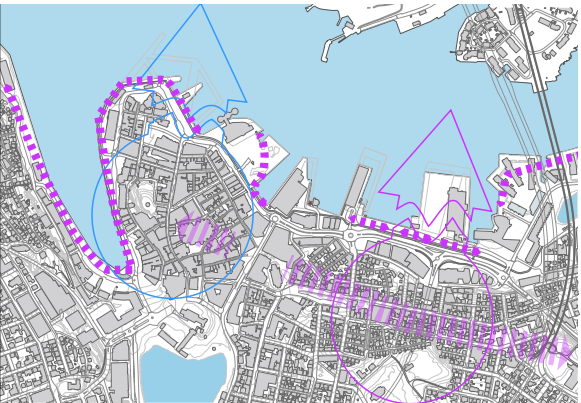
Byrom kultur



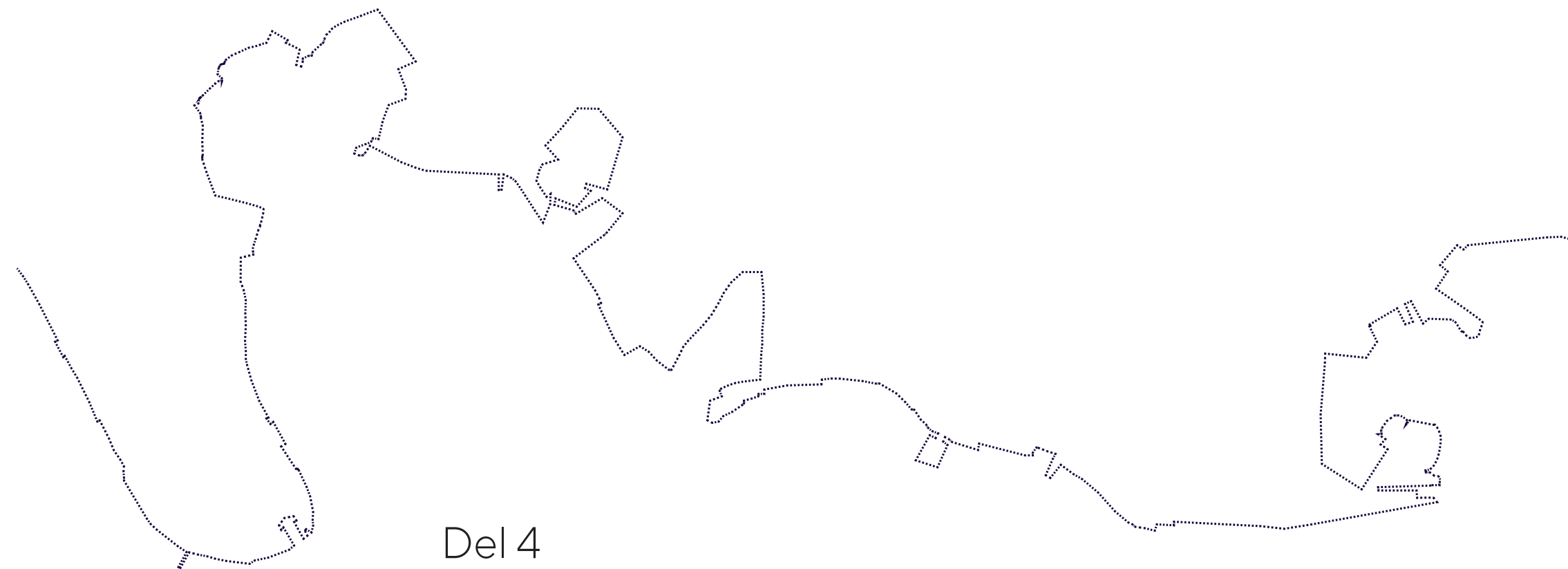
Byrom turisme



Byrom bolig



Byrom funksjoner generelt



Del 4 ANBEFALINGER

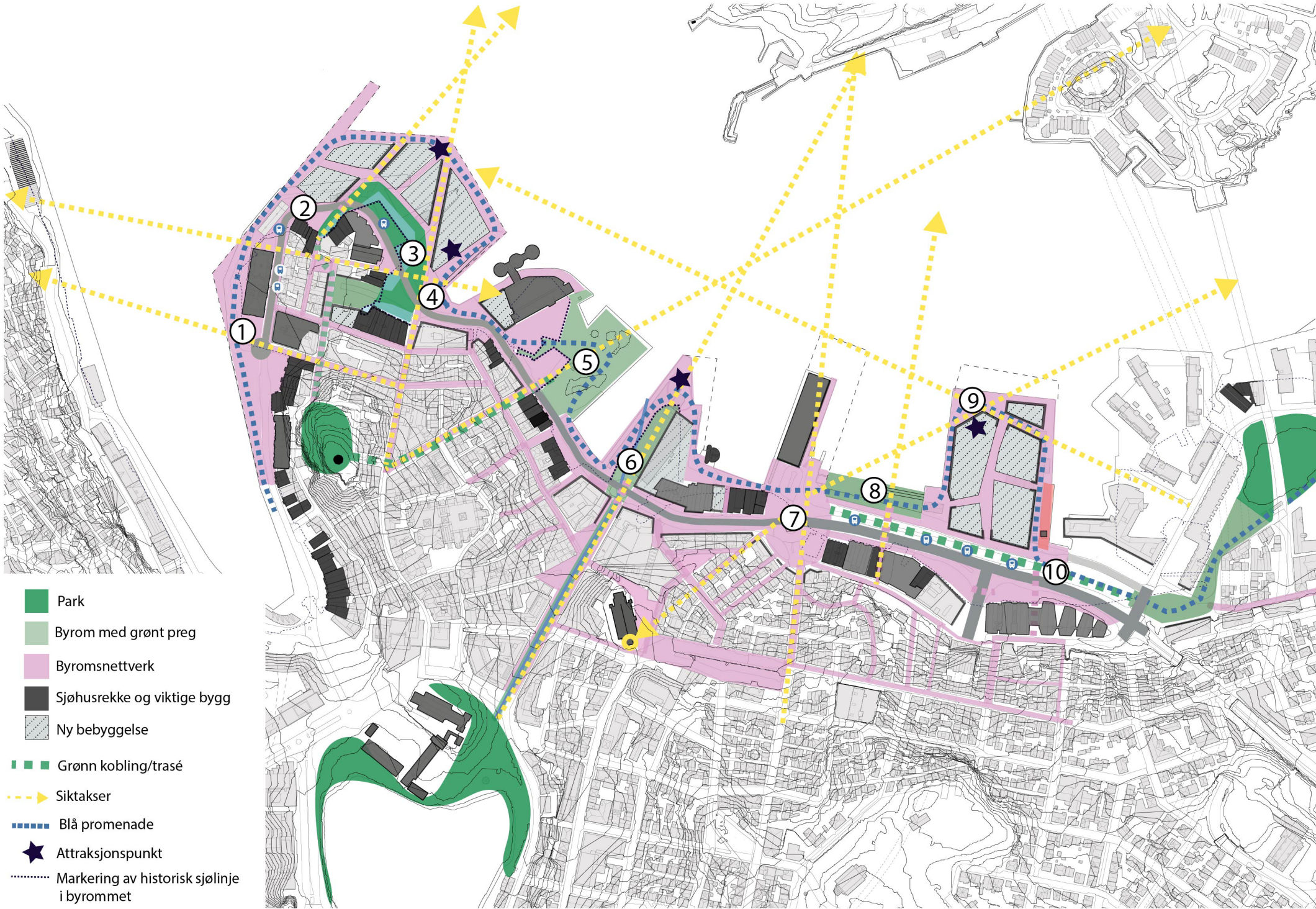
Anbefalingskartene vil vise viktige elementer fra analysetemaene, som er faglige anbefalinger. Disse er løftet inn i planprogrammet og må vurderes og svares ut ifm. utarbeidelsen av detaljreguleringsplanene.

ANBEFALINGSKART

Utviklingen av Holmen og Østre havn skal videreføre Stavanger sentrum sin karakter samt KDP-S sine visjoner og mål om å øke sentrums tiltrekningskraft.

Stedsanalysens funn har resultert i anbefaling om fem hovedgrep for helhetlig utvikling basert på våre overordnede mål:

- **Sammenhengende byromsnettverk** som sikrer samhörighet mellom dagens struktur og de nye utbyggingsområdene
- **Blågrønn struktur** med grønne byrom og koblinger mot og langs sjøen
- **Kulturminner** som blir vektlagt for å sikre historiske sammenhenger og stedsindentitet
- **Byggehøyder** som ivaretar bylandskapets karakteristiske trekk
- **Variert arealbruk og funksjoner** som aktiviserer området



PRINSIPPER

BYROMSNETTVERKET

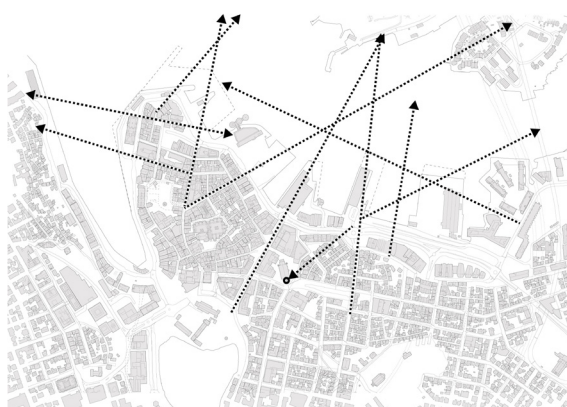


Et sammenhengende byromsnettverk sikrer samhörighet mellom dagens struktur og de nye utbyggingsområdene. På denne måten vil den historiske eksisterende byen koples sammen med den nye havnefronten og sentrum koples sammen med Stavanger øst langs sjøen.

Helhet, sammenheng og gjenkjennelighet vil bli sikret gjennom valg av materialitet. Likeledes historisk fortelling og forankring.

Utstrekningen av byromsnettverket er veiledende. Ifm. detaljreguleringsplanene defineres de presist.

SIKT OG VISUELL SAMMENHENG



Visuell forbindelse mellom dagens sentrum, planområdet og sjøen gir tilhørighet. Planområdet koples fysisk og visuelt sammen med havne- og fjordlandskapsrommene foruten den eksisterende byen.

Siktlinjer er med til å strukturere den kommende byutviklingen. Det er viktig at ingen stasjonære elementer er plassert i disse siktlinjene.

Viste siktlinjer er en videredetaljering av siktlinjer vist i KDP-Sentrum.

BLÅGRØNN STRUKTUR



Grønne elementer, som park, byrom med grønt og grønne koplinger, binder sammen områder i bystrukturen. Samtidig skal det maritime preget og den daglige havnedriften bevares. De 'nye' byrommene beskrives mer dyptgående på etterfølgende sider.

Blå promenade: en sammenhengende gangpromenade nær sentrums sjølinje. I Børevika og ved Margarinlinjen skal det være nedtrapping mot sjøen. Utbyggingen på Havnefronten skal bidra til å skape aktivitet på og ved vannet. Deler av vannflaten bør reserveres til aktivitetstilbud som fremmer fysisk kontakt med vannet. Tilretteleggingen må sikre aktiv havnedrift.

STEDSIDENTITET OG KULTURMINNER

Sjøhusrekken er av nasjonal kultur- og bygningshistorisk verdi, og et markant og særegent trekk i byen. Sammen med øvrig bebyggelse som rammer inn sentrumshalvøya i dag, skal den spille en viktig rolle i de nye byrommene.

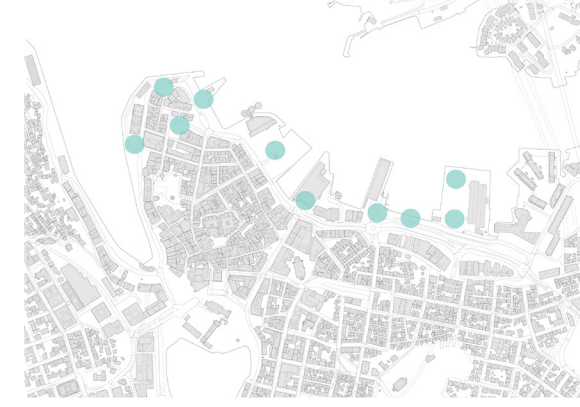
Sjølinjen er en stor del av områdets stedsidentitet og er en viktig historieformidler. Den historiske sjølinjen anbefales synliggjort i byrommene. Allmenningene som tidligere ga byens beboere tilgang til sjøen skal få tilbake sin rolle der hvor de har vært tatt i bruk til parkering.

Sammenhengene mellom den historiske bebyggelsen og havnefronten skal styrkes. Viktige historiske akser er fremhevet og disse skal styrkes.

Enkeltbygg gir stedsidentitet og forbinder fremtiden med fortiden. Disse ikoniske, og til tider vernede bygg, forutsettes bevart. Byggenes historiske kontekst i byrommet vil være relevant å sikre.

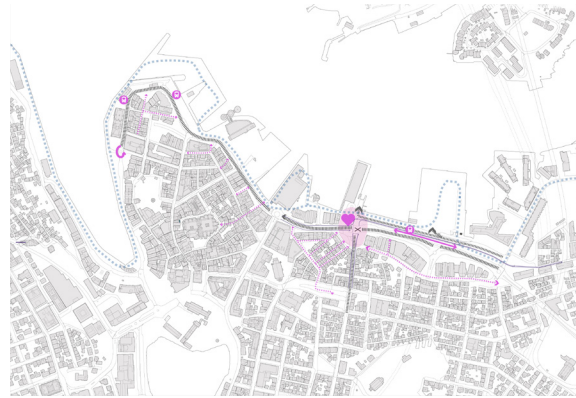


MIDLERTIDIGHET



Det er viktig å legge til rette for tilgjengelighet og aktivitet i perioden hvor det pågår byggeaktivitet. Torghandel, konserter, uteservering, sportsanlegg, lekeplass, mobile hager og utstillinger er eksempler på aktiviteter som kan egne seg i de ulike markerte byrommene.

MOBILITET

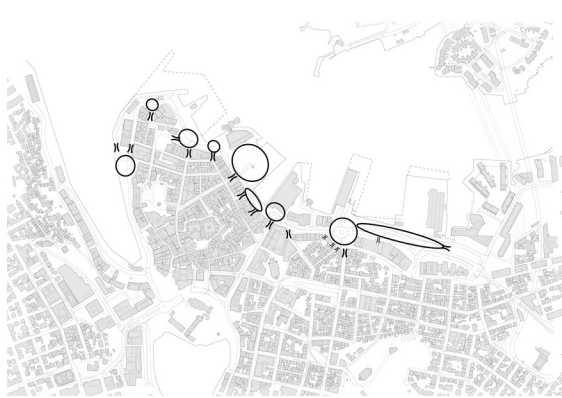


Byromsnettverket og byens blå og grønne strukturer er vektlagt i bevegelsesmønsteret for alle trafikkkanter. De gående prioriteres i utformingen av byrommene, slik at kvalitet og opplevelse av og i byrommene styrkes. Nødvendig biltrafikk blir en integrert del av byromsnettverket.

Gatestrukturen utvikles fra vei til gate. Gatenes barrierevirkning er søkt minsket.

Lokalisering av bussholdeplasser må skje utenfor siktlinjer. Mobilitetspunkt lokaliseres ved Fiskepiren, og snuplass foreslås lokalisert sør for Tollboden innenfor eksisterende trafikkareal.

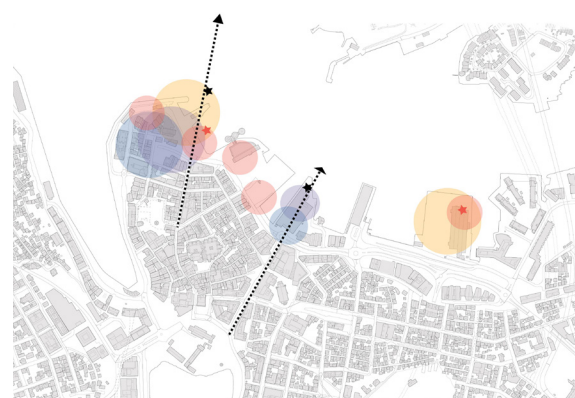
ADKOMST



Viktige atkomster og sammenkoplinger mellom dagens by og planområde vises på kartet.

Ved viktige adkomstportaler ut til havneområdet skal det vektlegges en utforming og romlighet som ivaretar en god kobling mellom dagens bystruktur og de nye områdene. Her skal det være lett å orientere seg og trafikkbarrierer skal minimeres.

AREALBRUK OG FUNKSJONER



Utbyggingsområdene skal ha en blanding av bolig, næring, privat og offentlig formål. Handel, service, kultur, bevertning og allmennyttige formål skal lokaliseres inn mot byrommene. Nye prosjekter bør inneholde formål som gjør byen mer aktiv og innholdsrik. Det anbefales å satse aktivt på kulturformål, friluftsliv og funksjoner som aktiviserer området på dags- og kveldstid.

Det skal legges til rette for variasjon i midlertidige opplevelser (skøytebane, utendørs kino, sommerteater....) i de offentlige byrommene hele året.

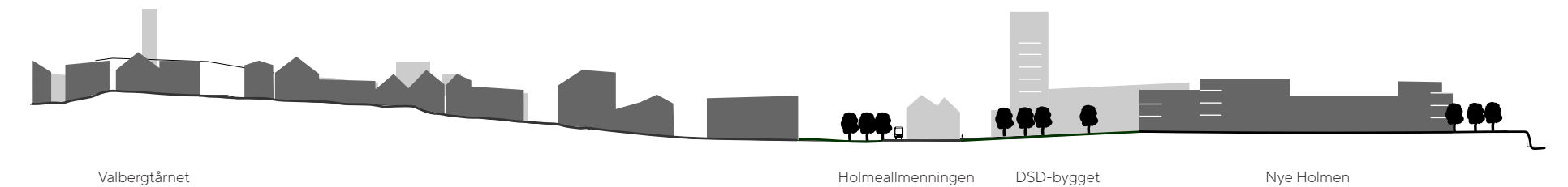
BYFORM



Kvalitetskravene fra KDP-S omhandler byrommene, gatemiljøet, bebyggelsesstruktur og viktige siktlinjer. Disse skal vektlegges i sterk grad i utviklingen av utbyggingsområdene.

Arkitektur og landskapsarkitektur skal gis høy kvalitet.

Ny bebyggelse på Havnefronten skal utformes slik at både havnebassenget og bylandskapetets karakteristiske trekk videreføres. Dette gjelder både volum og struktur. For å opprettholde byformens karakteristiske trekk anbefales det 3-4. egt. på Holmen og 4-6. etg. på Bekhuskaien. By- og gaterommenes skala skal stå i harmonisk forhold til omkringliggende bygg/fasader.



Prinsippsnitt Kirkegata-Nye Holmen



Prinsippsnitt Nedre Blåsenborg-Bekhuskaien

BYROM

Byrom skal invitere til opphold for alle brukergrupper, og formes med vekt på trygghet og attraktivitet. Byrom og bygninger skal plasseres og formes slik at de legger best mulig til rette for byliv. Alle byrom skal være universelt utformet, ha god sammenheng med eksisterende og planlagt bystruktur, kollektive holdeplasser og historiske strukturer, samt ta utgangspunkt i viktige siktlinjer. I alle grønne byrom skal vekstvolumet sikre gode vekstforhold for trær og vegetasjon, noe som igjen sikrer levelige byrom og møteplasser. Det skal velges trær og planter som sikrer romlige opplevelser og årstidsvariasjoner. Overvannshåndtering skal være mest mulig åpen.

1 Tollplassen

Byrommet har en viktig rolle som adkomstport inn til planområdet og som kobling til Vågen. Byrommets kaikarakter skal vektlegges i utformingen, og de to markante enkeltbyggene Tollboden og Victoria hotell skal framheves. Vendepunktet for busser skal integreres i byrommet på mennesket premisser.

2 Holmenparken og Holmeallmenningen

Parken er bindeleddet mellom sentrumshalvøya og nye kvartaler på Holmen, og er koblet til grønn trasé mot Valberget. Her blir de gående tatt imot fra viktige innfallsporter og trivselsakser, og ledet videre ut mot nye kvartaler og kaikanten.

Den historiske sjølinjen kan framheves med for eksempel et vannspeil som også kan være et sted for oppsamling av overvann og gi en god kvalitet til parkrommet. Høydeforskjellen mellom dagens gatenivå og ny utfylling kan tas opp i dette parkarealet.

Parken kan dekke felles uteareal for boligutbyggingen på Holmen.

Samlevei en følger dagens trasé og betjener både bussrutene og adkomsten til de nye kvartalene. Bussoppstillingsplassene får en sentral plassering, men som ikke hindrer viktige siktlinjer.

Holmeallmenningen skal opparbeides som et grønt 'byrom for opphold og lek. Aktive første etasjer skal danne rammene rundt byrommet.

3 Børehaugen torg

Dette er et historisk byrom som er omrammet av intakte sjøhus. Ny bebyggelse skal stramme opp byrommets overgang til kaiarealet. Dette kan bli en viktig velkomstplass for cruiseturister.

4 Børevika

Her blir de gående fra Østervåg tatt imot i et byrom som er knyttet til en vik i havnen. I denne vika skal det være nedtrapping til sjøen.

Et nybygg ved Oljemuseet kan ramme inn rommet og ha en viktig åpen henvendelse til dette byrommet. Ny bebyggelse på Holmen som orienterer seg mot Børevika bør ha en funksjon som aktiviserer byrommet på flere tider av døgnet/året.

5 Kjeringsholmen

Kjeringsholmen skal opparbeides som en områdepark i sentrum. Den historiske sjølinjen bør synliggjøres i byrommet, for eksempel med ulike typer belegning, og flomvernet kan også følge denne traséen.

Siktlinje fra Breigata må sikres for å koble den eksisterende byen til sjøen. Fotgjengerkoplingen i samme trasé anbefales styrket i synlighet og størrelse. Byrommet kan delvis stå under vann ved flom.

6 Jorenholmen

Et vestvendt handelstorg med gode solforhold. Nybygg med butikker og serveringssteder og aktiviteter som matmarked, uteservering o.l. markerer byrommet mot øst. Sammenhengen – fysisk og visuell – med Klubbgata er viktig. Nybygget viderefører byggelinjen i Klubbgata, og en viktig siktlinje blir ivaretatt.

Grøntdraget fra Byparken avsluttes her i et byrom med grønt preg som rammer inn område foran nybygget. Den historiske sjølinjen kan markere overgangen mot kaiarealet i vest. Der det er mulig kan flomvernet følge den historiske sjølinjen. Skolebekken kan gis en attraktiv utforming i parkrommet.

7 Rosenkildeallmenningen

Et stort byrom som bør utformes på menneskets premisser samtidig som trafikk, logistikk og mobilitet ivaretas. Byrommet bør få en tydeligere romlig avgrensning mot byrommet Margarinlinjen.

Mobilitetspunktet Fiskepirens utforming bør understøtte byrommets oppholds- og sosiale intensjon.

8 Margarinlinjen

Nytt byrom som skal sikre kontakten til sjøen på strekningen mellom Østre bydel og sentrum. Her skal man kunne oppleve havneaktivitet og utsikten over til Sølyst. Byrommets størrelse sikres ved ny landvinning. Utformingen skal sikre oppholdsaktiviteter, inneholde elementer av lek/aktivitet, opprettholde havnedrift og gi en grønn skjerming mot oppstillingsplassene for fergedrift.

Kaikanten skal ha nedtrapping til sjøen. Denne anbefales i overgangen mot Bekhuskaien, og må skje på utsiden av eksisterende kaikant.

9 Bekhuskaien

Ytre del av kaien skal utformes som et utsiktspunkt og målpunkt ved viktig markert offentlig attraksjon, kulturinstitusjon e.l. Bekhuset og steinkaret på Bekhuskaien øst er et viktig kulturminne fra 1800-tallet, og anbefales løftet frem i den videre utviklingen av området.

10 Verksallmenningen

Grønn trasé som binder sammen Østre bydel med sentrum. Et byrom som sikrer forbindelser, både fysisk og visuelt, på tvers og på langs. Ved kryssingspunktene mellom de to bevegelsesretninger skal allmenningen gis en særlig romlig utforming. Nye fotgjengeroverganger knyttes opp til viktige koplinger fra dagens bystruktur. Den langstrakte opplevelsen deles opp i mindre rom. Grønne elementer bidrar til romdannelsene. Det bør være en utstrakt bruk av trær.

Blå promenade skaper sammenheng mellom byrommene, samtidig som den er et sammenhengende byrom i seg selv. Det skal være enhetlig materialbruk på hele promenaden. Den enhetlige utformingen skal være romlig (inventar, belysning mm), og ikke kun skape genkjennelighet på flaten.

Gatene

Gatetverrsnittet i nye gater utvikles med en menneskelig skala. Blågrønne løsninger skal sikre overvannshåndtering og naturmangfold. Gatestrukturen skal utformes slik at det ikke oppstår vindkorridorer.

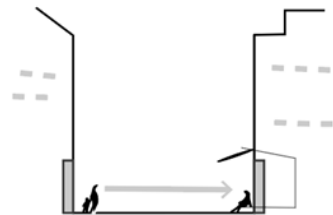
Det må vurderes om noen gatestrekninger både i eksisterende og nye gater, kan utformes som sambruksarealer. Denne utformingen senker trafikkfarten og verdsetter menneskets bevegelse og tilstedeværelse i byrommet på likefot med buss/bil/syssel.

BYENS FORMINGSELEMENTER

Overordnet er det flere elementer som er med på å formgi byen. Utviklingen av Holmen og Østre havn og sentrum Stavanger må tenkes som en samlet enhet.

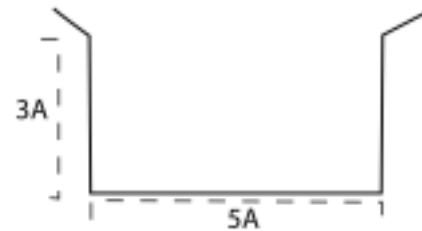
I det følgende vises til elementer som anses som viktig å fokusere på i den videre planleggingen. Elementene er ikke uttømmende og kan suppleres i det videre planarbeidet.

GATEROM



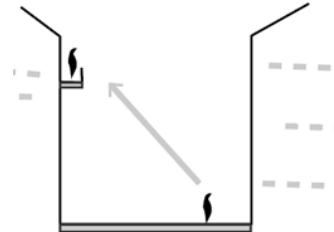
Opplevelsesmessig skift i kantsoner, inngangspartier og aktive og åpne fasader bidra til opplevelseskvalitet og byromsatmosfære. Alle innganger bør være fra det offentlige gaterommet. Fasader i første etasje skal være aktive eller åpne. Parkering i fasaden mot offentlig rom tillates ikke.

BYROMMETS PROPORSJONER



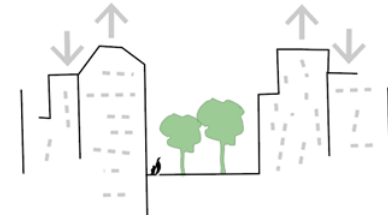
Kvaliteten i offentlige rom er blant annet avhengig av høyden i forhold til avstanden mellom husene. Forhold til vekslingen mellom trange gater og åpne rom påvirker bykvaliteten. Det er ønskelig med varierte høyder i kvartalet. Høyden skal velges bevisst med fokus på gode kvaliteter for den indre gården, men også de offentlige byrommene.

BAKKEKONTAKT



Byggehøydene skal sikre god kontakt mellom gate og bolig.

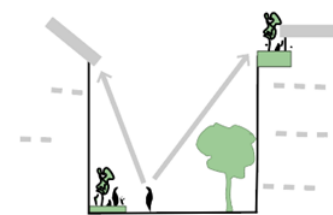
FASADE



Fasadeliv er ytterflaten (vegglivet) av en bygning. Fasadens utforming påvirker kvaliteten i byrommene. Virkemidler for å oppnå variasjon og kvalitet:

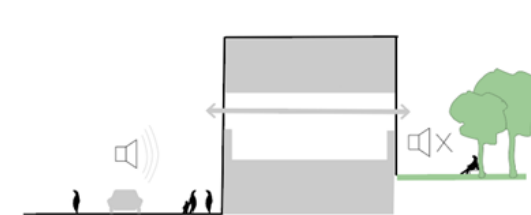
- Brudd i fasaden
- Forskyvning i bygningene
- Høydeforskjell

FEMTE FASADE



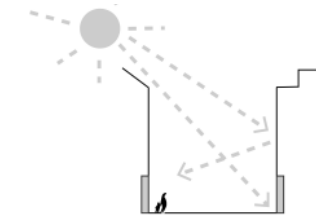
Taket er en viktig del av bygningens utforming, like viktig som fasaden og det påvirker opplevelsen av byrommet. I det videre arbeidet skal det legges vekt på utforming av denne femte fasaden. Oppholdsarealer skal primært være på bakkeplan.

ORIENTERING



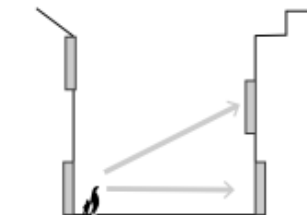
Det anbefales at alle leiligheter og kontorer har fasader til to sider for å sikre gjennomstrømmende naturlig ventilasjon og solinnstråling gjennom hele dagen.

LYS OG SOL



Sol er en viktig faktor for kvalitet i uterommene. Orientering mot sol og riktig bygningshøyder sikrer gode forhold for dagslys i gaterom og førsteetasjenes lokaler. Utforming av beebyggelsen skal sikre at de nederste etasjene får tilstrekkelig lys.

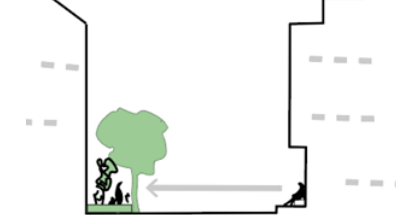
MATERIALER OG DETALJER



Opplevelsen av fasaden blir påvirket av valg av materialer og grad av detaljer.

Lange fasader uten brudd skal unngås. Svalganger tillates ikke, og balkong skal implementeres godt i fasaden.

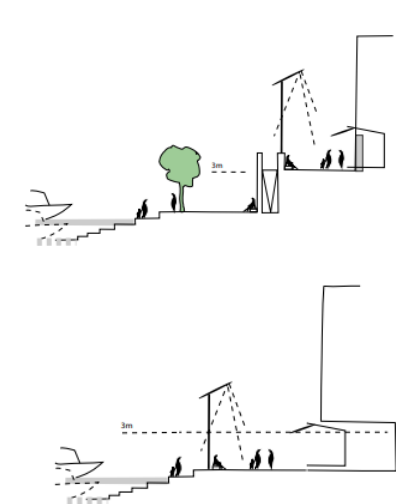
KANTSONE



Kantsoner bidrar til å skape opplevelsesrike rammer for sosial aktivitet, forbedre det fysiske miljøet (grønne omgivelser), reduserer stress og øker generelt velbefinnende.

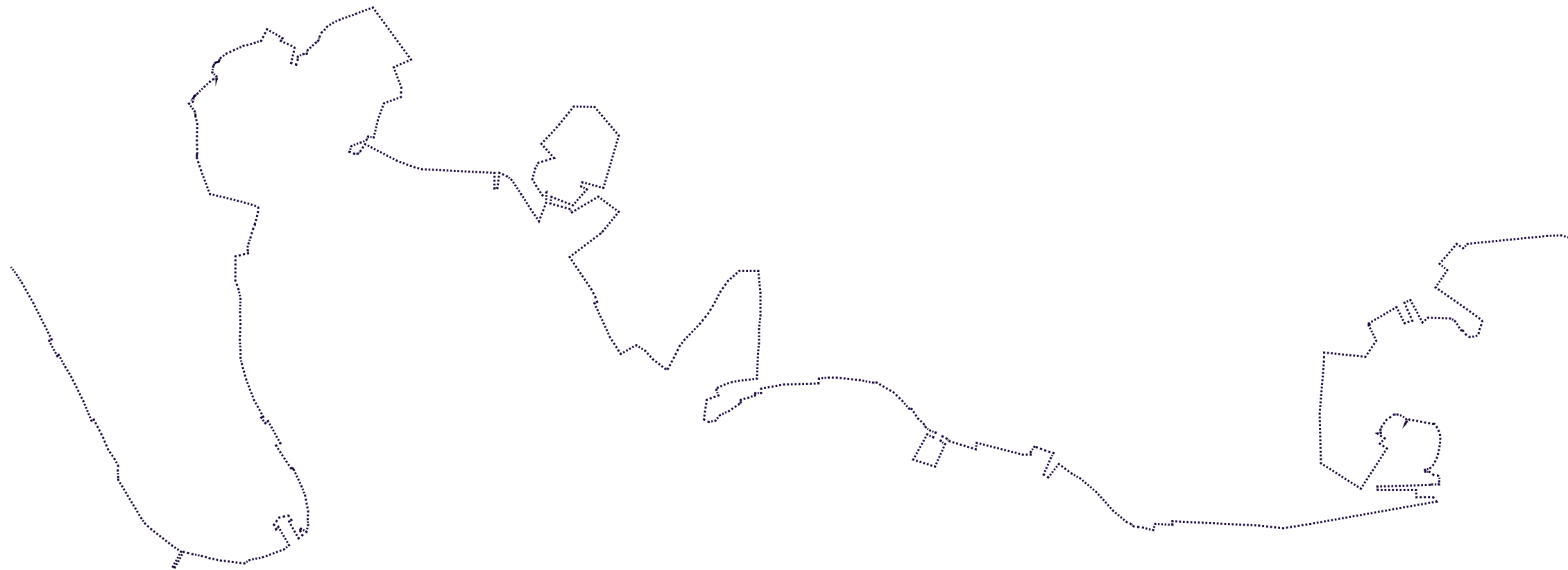
Private hager langs gater tillates ikke.

OVERGANG TIL SJØ / FLOMSIKRING



Flomsikring og overganger til sjøen kan skje på forskjellig måter. Det er viktig er at flomsikring innpasses på en god måte i byrommene. Anlegget skal ikke oppleves teknisk eller forstyrre helhetsbildet. Sikring kan skje i grønndragene eller som forstøtningsmur med tilgang til kainivå. Det skal legges vekt på utforming av overganger og tilganger til kainivår.

Det må legges vekt på høyt arkitektonisk kvalitet og materialbruk. Utforming av flomsikring, oversvømbare soner og bygninger skal i det videre arbeidet vurderes.



KILDER OG RETTIGHETER



Stedsanalyse
Holmen og Østre havn

RETTIGHETER

Bilder er tatt av ansatte ved Stavanger kommune, med mindre annet er angitt.

Flyfoto / ortokart er fra kommunekart.com/
Stavanger

Illustrasjoner er utarbeidet av ansatte ved Stavanger kommune med mindre annet er angitt.

Stedsanalyse
Holmen og Østre havn

KILDER

Austbø, Anne Tove m.fl., Stavanger byleksikon, 2008.

Bergen kommune, ”Konkurransesprogram for områderegulering Laksevåg”, 2021

”Kommunedelplan Stavanger sentrum 1994-2005 med stedsanalyse”

Kommunal- og moderniseringsdepartementet, ”Byrom – en idéhåndbok”, 2016

Oslo kommune, ”Fjordbyplanen”, 2008

Norconsult: Flomvern Holmen og Østre havn, datert 16.06.2020

Mad: Behovsanalyse og prinsipper for havnedrift og havnepromenaden, datert 19.12.2019

Mad: Mulighetsstudie for midlertidig bruk av Margarinlinjen, datert 07.01.2021

Riksantikvaren, KOMPLEKS 2496001 Skansegaten 2, <https://www.riksantikvaren.no/wp-content/uploads/2019/10/skansegata2252cstavangertollsted.pdf>, Stavanger, 2016

Statens vegvesen, Nasjonal verneplan, veger, bruer, vegrelaterte kulturminner, 2002

Stavanger kommune, ”Sjøhusrekken i Stavanger - prosjekt for vern og fornyelse”, 1993

Windsholt, Hanne, ”Kulturminneverdier langs Østre havn”, datert 23.01.2020

