



Statens vegvesen

Stavanger kommune
Postboks 8001
4068 STAVANGER

Behandlende enhet:
Region vest

Saksbehandler/innvalgsnr:
Trond Åge Langeland - 51911315

Vår referanse:
2012/119869-004

Deres referanse:
11/12419-70

Vår dato:
16.01.2015

Uttale til Kommunedelplan for Stavanger sentrum, plan 129K

Vi viser til brev datert 21. november 2014, høring av kommunedelplan for Stavanger sentrum (plan 129K). Vi viser også til vår uttale til oppstartsvarsel datert 15. november 2012.

Det er gjort mye bra arbeid med kommunedelplanen og Stavanger kommune fortjener ros for prosessen underveis. Kommunen inviterte seg inn til Statens vegvesen i eget møte 29. august 2014 hvor viktige momenter inn mot vegvesenet ble presentert og diskutert. Planen er også presentert i Regionalt planforum.

I denne saken uttaler Statens vegvesen seg både på vegne av Rogaland fylkeskommune som vegeier og som statlig sektormyndighet. De punktene hvor vi uttaler oss som sektormyndighet vil inngå i det pågående samordningsprosjektet av statlige innsigelser i regi av Fylkesmannen i Rogaland, og vil samordnes av fylkesmannen. Vi har presisert hvor dette gjelder.

Det er en relativt omfattende dokumentasjon som er sendt ut og vi er nødt til å begrense vår uttale til de forhold som anses mest relevante for Statens vegvesen som etat.

De strategiske virkemidlene for sentrumsutviklingen er foreslått løst med 13 plangrep. Av disse er Statens vegvesen særskilt opptatt av punktene under, som vi også finner det naturlig å strukturere vår uttale rundt.

- Knytte byutviklingsområdene i østre havn tettere til sentrum ved etablering av utbyggingsmuligheter for sentrumsformål langs Verksalmenningen og Bekhuskaaien.
- Tilrettelegge for fortetting langs innfartsårene: Madlaveien, Lagårdsveien, Dusavikveien/Løkkeveien og Tanke Svilands gate.
- Tilrettelegge for betydelig byomforming i området Stavanger stasjon og Kannik.
- Forbedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk og syklist, samt øke fotgjengerattraktiviteten i sentrum.
- Redusere personbiltrafikken til/gjennom sentrum når Hundvågtunnelen og Eiganestunnelen åpner i 2019, samt utarbeide en helhetlig parkeringsplan for sentrum.

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Telefon: 02030
Telefaks: 57 65 59 86
firmapost-vest@vegvesen.no
Orq.nr: 971032081

Kontoradresse
Laqårdsveien 80
4010 STAVANGER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø
Telefon:
Telefaks:

Utbyggingsmuligheter for sentrumsformål langs Verksalmenningen og på Bekhuskaaien

Kommunedelplanen påpeker at det daglige behovet for bilferjeanløp til Fiskapiren (A2) vil opphøre når Ryfast åpner, men at det fortsatt vil være behov for en hurtigbåtterminal, og at det er ønskelig at denne ligger sentralt plassert i sentrum. Planen foreslår å flytte terminalfunksjonen til Jorenholmen (A3) og samlokalisere den med Vassøy-ferja, som fortsatt vil ha behov for kjørerampe.

Kommunen ser for seg Jorenholmen som et nytt kompakt trafikknutepunkt med parkering og overgang mellom båt og buss, og som et supplement til en videreutvikling av eksisterende kollektivknutepunkt på Stavanger stasjon. Behovet for gode terminalfunksjoner i det aktuelle området er åpenbart, ikke minst sett i forhold til viktig kollektivakse mot Stavanger øst. Vi stiller imidlertid spørsmål ved om A3 utgjør en optimal plassering, og vi spør oss hvor godt dette er utredet i forhold til bl.a. fremtidig plassbehov.

Det sies videre at området i sjø øst for Jorenholmen fortsatt vil bli benyttet til ferjedrift, mens vågen nordøst for Jorenholmen kan bli fast plass for beredskapsbåter og lignende, med landfasiliteter i sambruk med de øvrige samferdselsformålene. Med dette grepet frigjøres Fiskapiren til kombinerte sentrumsformål sammen med Bekhuskaaien (A1). Vågen mellom Bekhuskaaien og Fiskapiren foreslås benyttet som gjestehavn.

Statens vegvesen er innforstått med at det er naturlig med en større transformasjon av det aktuelle området i kjølvannet av Ryfast. Det er imidlertid per dags dato mange uavklarte forhold knyttet til området som kommunedelplanen ikke gir noe fullgodt svar på. Når Tau-sambandet nedlegges må utviklingen av området vurderes i forhold til *samtlig*e ferjesamband (også godsroute til Finnøy og turistferje til Lysebotn) som i dag går fra området. Det må også gjøres mer grundige beredskapsvurderinger knyttet til området. Det er på gang et større Ros-analyse arbeid for hele Ryfylkebassenget, som vil ha stor relevans for dette området.

Statens vegvesen fremmer på dette grunnlag innsigelse til vist arealformål for områdene A1, A2, G2 og G3. Disse områdene må inntil ytterligere avklaringer foreligger, vises med blanda formål sentrum/veg i kommunedelplanen. Bestemmelsene knyttet til A1, A2, G2 og G3 må følgelig også revideres (bestemmelsene omtaler G1, men dette finner vi ikke på plankartet). Innsigelsen fremmes som forvalter av fylkesvegnettet på vegne av Rogaland fylkeskommune.

Fortetting langs innfartsårene

Sentrale kollektivtraseer danner utgangspunkt for kommunens byutviklingsstrategi. Statens vegvesen støtter opp rundt prinsippene som her legges til grunn. Madlaveien, Lagårdsveien, Dusavikveien/Løkkeveien og Tanke Svilands gate oppgis som de sentrale innfartsårene. Dette er alle fylkesveger som Statens vegvesen forvalter på vegne av Rogaland fylkeskommune som vegeier. Disse vegene ønsker kommunen å gi en mer bymessig utforming, et grep vi har forståelse for med tanke på ønsket om høy utnyttning i sentrale områder.

Statens vegvesen har en god del dialog med Stavanger kommune når det gjelder byggegrenser langs sentrale innfartsårer. Det vesentlige for vegvesenet er at planarbeid langs slike veger ivaretar et fremtidig tverrprofil som sikrer optimale løsninger for alle trafikantgrupper i tråd

med vegnormalene. Bussvei 2020 vil legge føringer hva angår tverrprofil på flere veger, og det forutsettes en tett dialog med Statens vegvesen knyttet til dette.

Det skal presiseres at byggegrenser ikke kun skal ivareta fremtidig behov for infrastruktur. Det er også et miljø- og støyelement knyttet til byggegrenser. Generelt kan dette være et vanskelig tema i mange planer, men vi opplever at vi har et godt samarbeid med Stavanger kommune når det gjelder denne tematikken. I den sammenheng kan det nevnes at vi også vil være opptatt av byggegrenser ved fortetting i østre bydel, knyttet til fv. 427 og fv. 435.

Byomforming i området Stavanger stasjon og Kannik

Kommunedelplanen foreslår å se på Kannik-området samlet, både med tanke på en fortetting som nabo til kollektivknutepunktet Stavanger stasjon og for en styrking av Løkkeveien. Dette virker fornuftig. Området må planlegges i nært samarbeid med Statens vegvesen.

Jernbaneveien skal fortsatt være hovedtrase for kollektivtrafikken, noe også Statens vegvesen har vært opptatt av i forbindelse med omforming av dette området.

Fremkommeligheten for kollektivtrafikk og tiltak for syklende/gående

Kommunedelplanen foreslår separering av kollektivtrafikken for øvrig motorisert transport i Klubbgata, Kongsgata, Kongsbakken, rv. 509/Kannik (skal være fv. 509), Olav V's gate, Musegata, fv. 44, Verksgata og i Kongsbakken. I Løkkeveien foreslås prioritering av kollektivtrafikken ved signalregulering.

Vi stiller spørsmål ved hvordan separering skal håndteres hva angår fv. 421 Musegata og ber om en redegjørelse av dette. Utover dette har vi ikke merknader til foreslåtte strekninger, men forutsetter tett koordinering med Statens vegvesen som forvalter av fylkesvegene.

Planens hovedgrep for å sikre god tilgjengelighet for syklister er å sikre mulighet for å opparbeide et sammenhengende hovedsykkelnett. Stavanger kommune synes å ha en bevisst tilnærming til hvordan dette skal oppnås. Et viktig grep for å styrke sykkeltilgjengeligheten er forslaget til ny sykkelforbindelse mellom Våland og Storhaug. Denne planleggingen må nødvendigvis ta hensyn til fremtidig profil på fv. 44 Lagårdsveien. Statens vegvesen forutsetter at den gode dialogen med kommunen hva angår sykkelrettede tiltak videreføres.

For gående er god tilgjengelighet sammensatt av tilrettelegging for attraktive, sikre og kortest mulige gangavstander. Det foreslås et finmasket gangnett som skal legges til grunn i videre detaljplanarbeid. Vi har i utgangspunktet ikke merknader til dette.

Redusere personbiltrafikken til/gjennom sentrum - helhetlig parkeringsplan

Kommunedelplanen er opptatt av at Ryfast ved Hundvågtunnelen og Eiganestunnelen etablerer veivalgsmuligheter for gjennomgangstrafikken som ikke belaster sentrum, og at dette kan frigjøre kapasitet på overordnet vegnett til sentrumsrettet biltrafikk.

Det foreslås etablering av lyskryss som trafikkstyrende virkemiddel i kryssene i Kannik og Verksgata/Verksalmenningen (totalt 8 punkt, K1-K8). Det fremkommer av § 2.6 i bestemmelsene at «signalreguleringen skal iverksettes når Eiganes- og Hundvågtunnelen åpnes for biltrafikk». Tiltakene vil redusere krysskapasiteten og forventes å ha en trafikkavvisende effekt *til* de nye tunnelene. Samtidig gir løsningen mulighet for å prioritere kollektivtrafikken, bl.a. i Kannik.

Etter som vi kjenner til er det per dags dato ikke foretatt utredninger knyttet til fremtidige kryssløsninger i disse punktene, og vår vurdering er at bestemmelsen og omtalen av dette i KDP burde vært «myknet opp». Som forvalter av fylkesvegnettet vil vi gi faglig råd om å benytte en formulering i retning av at signalregulering skal vurderes når Eiganes- og Hundvågtunnelen åpnes for biltrafikk, men at endelig konklusjon først blir tatt når det er gjort konkrete analyser av forholdet.

Vi er enig at det er et viktig mål for planarbeidet å redusere personbiltrafikken til og gjennom sentrum. Dette vil være en naturlig konsekvens av at kollektivtilbudet ytterligere forbedres, og ved at det satses enda mer på sykkel og gange, i tråd med rikspolitiske retningslinjer.

Vår vurdering er at det i planen legges opp til for mye parkering sentralt i sentrumskjernen. Dette vil virke mot sin hensikt når man søker å få flere over på kollektiv, sykkel og gange, og vi mener kommunens behandling av parkering i sentrum harmonerer dårlig med det å ha en nullvekstvisjon som transportstrategi. Som statlig sektormyndighet gir Statens vegvesen et sterkt faglig råd om å begrense omfanget av parkering i sentrumskjernen. Dette med bakgrunn i rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging. Det faglige rådet samordnes av Fylkesmannen i Rogaland.

Statens vegvesen Region vest
Med hilsen

Helge Eidsnes
regionvegsjef

Astrid Eide
avdelingsdirektør

Kopi: Rogaland fylkeskommune v/Regionalplan
Rogaland fylkeskommune v/Samferdsel
Fylkesmannen i Rogaland