

Planbeskrivelse

Plan 2779

Detaljregulering for Arkitekt Eckhoffs gate 1

Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Rogaland fylkeskommune
 Tittel på rapport: Planbeskrivelse
 Oppdragsnavn: Fylkeshuset - nybygg og rehabilitering
 Oppdragsnummer: 625226-08
 Utarbeidet av: Helene Lustrup
 Oppdragsleder: Einar E. Hallgren

01	18. feb. 2022	Planbeskrivelse	HL	EEH / HTA
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS

Forord

Asplan Viak har fått i oppdrag av Rogaland Fylkeskommune å utarbeide reguleringsplan for fylkestomten. Behovet for arealeffektivisering, flere arbeidsplasser, teknisk rehabilitering og ønsket om å sikre hensiktsmessig bevaring av det historiske anlegget er utløsende årsaker for å igangsette arbeid med reguleringsplan for eiendommen.

Byggherres representant er Jørgen Skar fra Paxon as.

Fra Asplan Viak har Einar E. Hallgren vært oppdragsleder. Bård Helland har vært fagansvarlig arkitekt, Silje Steinarsdatter Kjosavik har vært fagansvarlig landskapsarkitekt, Helene Lustrup har hatt fagansvaret for reguleringsplan og Anette Hansen har vært fagansvarlig for kulturminnedokumentasjonen.

I tillegg har Christoffer Jakobsen, Joachim Weisser, Hanne Tveter Åmdal, Møyfrid Sæverud Helberg, Tor Nestande og Hilde Seldal fra Asplan Viak vært sterke faglige bidragsytere inn i planarbeidet.

Ecofact har kartlagt naturmangfold på fylkestomten og Brekke & Strand akustikk har beregnet støy fra vegtrafikk.

Stavanger, 18.02.2022

Helene Lustrup
Fagleder plan

Einar Eracleous Hallgren
Oppdragsleder

Innholdsfortegnelse

1. Sammendrag	6
1.1. Hensikt med planen	6
1.2. Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	7
1.3. Utbyggingsavtaler	7
1.4. Krav om konsekvensutredning	7
2. Planprosess	8
2.1. Varsel om oppstart	8
2.2. Merknader fra varsel om oppstart	8
2.3. Medvirkningsprosess	9
3. Planstatus og rammebetingelser	10
3.1. Statlige planretningslinjer	10
3.2. Overordnede planer	10
3.3. Forhold til gjeldende og pågående regulering	15
4. Beskrivelse av planområdet og eksisterende forhold	18
4.1. Beliggenhet og avgrensning	18
4.2. Dagens og tilstøtende arealbruk	19
4.3. Stedets karakter	19
4.4. Topografi og landskap	22
4.5. Kulturminner og kulturmiljø	23
4.6. Naturverdier, naturmangfold	24
4.7. Rekreasjonsverdi, rekreasjonsbruk, uteområder	25
4.8. Mobilitet og trafikkforhold	26
4.9. Universell utforming	30
4.10. Barns interesser	31
4.11. Sosial infrastruktur	31
4.12. Teknisk infrastruktur	31
4.13. Grunnforhold	33
4.14. Luftforurensing	34

4.15. Støyforhold	35
5. Beskrivelse av planforslaget	36
5.1. Planlagt arealbruk, reguleringsformål	36
5.2. Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	37
5.3. Bebyggelsens plassering og utforming	38
5.4. Bebyggelsens høyde	49
5.5. Arealer	49
5.6. Grad av utnytting	50
5.7. Parkering	51
5.8. Trafikkløsning	53
5.9. Tilknytning til infrastruktur	62
5.10. Solforhold	64
5.11. Miljøprogram	65
5.12. Tilstandsrapport for eksisterende bygg B	66
5.13. Brukermedvirkning	66
5.14. Universell utforming	67
5.15. Park- og uteoppholdsarealene	68
5.16. Kulturminner	73
5.17. Støyforhold etter utbygging	74
5.18. Risiko og sårbarhetsvurderinger	74
6. Virkninger av planforslaget	76
6.1. Overordnede planer	76
6.2. Landskap	77
6.3. Stedets karakter	78
6.4. Byform og estetikk	79
6.5. Kulturminner og kulturmiljø	79
6.6. Forhold til naturmangfold	80
6.7. Rekreasjonsinteresser / rekreasjonsbruk	80
6.8. Barns interesser	80
6.9. Naturressurser	81
6.10. Trafikkforhold	81
6.11. Universell tilgjengelighet	82
6.12. Sosial infrastruktur	82
6.13. Energi	82

6.14. ROS	82
6.15. Overvann	83
6.16. Økonomiske konsekvenser for kommunen	83
6.17. Konsekvenser for næringsinteresser	83
6.18. Interesse motsetninger	83
6.19. Avveining av virkninger	83
6.20. Planens kvaliteter, effektmål og samfunnsmål	84

1. Sammendrag

Regionreformen har gjort at ansvaret for fylkesveier overføres fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. For Rogaland fylkeskommune fører dette til at sentraladministrasjonen øker med 200 nye arbeidsplasser. Fra før av har sentraladministrasjonen rundt 450 arbeidsplasser, hvor noen sitter i leide lokaler.

Fylkeshuset med sine lange korridorer og mange cellekontorer er arealkrevende og bidrar lite til samhandling. Bygningsmassens innredning er lite fleksibel overfor organisasjonsendringer, omstruktureringer og endring av antall ansatte i en enhet. Ansatte må ofte belage seg på å sitte langt unna sin avdeling. For besøkende kan det være vanskelig å orientere seg i og rundt bygget. Forvaltnings- og energikostnadene er også høye som følge av lav arealeffektivitet og stort teknisk oppgraderingsbehov.

Behovet for arealeffektivisering, flere arbeidsplasser, ønsket om å sikre hensiktsmessig bevaring av anlegget, samle sentraladministrasjonen og behov for teknisk rehabilitering er utløsende årsaker for å sette i gang arbeid med reguleringsplan for eiendommen.

Rogaland fylkeskommune flyttet inn i Stavanger gamle sykehus sine lokaler tidlig på 90-tallet. Fylkeskommunen er selv en stor eiendomsforvalter med lang erfaring i å bygge og forvalte større, komplekse formålsbygg.

1.1. Hensikt med planen

Det overordnede målet med arbeidet er å legge til rette for at Rogaland fylkeskommune fortsatt kan benytte eiendommen.

Formålet med planarbeidet er å sikre nytenkende bevaring av det historiske sykehusanlegget og etablere nye bygningsvolum som gir rom for 200 nye arbeidsplasser, slik at RFK og Tannhelse Rogaland har plass til rundt 650 arbeidsplasser til sine ansvarsområder. Planlagte arealformål er kontor, offentlig/privat tjenesteyting med tilhørende anlegg og grønnsstruktur. I dette ligger også et ønske om en større kantine og kafeområde.

Planarbeidet har følgende målsetninger:

- Sikre varige og robuste løsninger for nytenkende bevaring av anlegget, der stedlige kvaliteter og kulturmiljø blir ivaretatt gjennom drift og bruk av eiendommen.

- Reguleringsplanen skal legge til rette for arealutvidelser i samspill med vernehensyn, biologisk mangfold og kommunale/fylkeskommunale målsettinger til energi- og miljøkrav.
- Arealutvidelser skal sikre attraktive og moderne arbeidsplasser i nye bygningsvolum. Nye bygningsvolum skal blant annet underbygge ny og felles hovedatkomst for å samle funksjoner. Arealutvidelser skal ha en tidsriktig og bærekraftig arkitektur i et balansert samspill med det historiske bygningskomplekset.
- Forsterke og forbedre eiendommen for publikum. I dette ligger ønsket om økt synlighet og attraktivitet, øke tilgjengeligheten og bruksfunksjoner i parken og forbedre trafiksikkerhet for gående og syklende gjennom området.
- Forsterke områdets biologiske mangfold og blågrønne kvaliteter.

1.2. Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Rogaland fylkeskommune er forslagsstiller og grunneier.

Asplan Viak er rådgivende plankonsulent med faglig ansvar for arkitektur, landskap, VA, mobilitet og ROS-analyse osv.

1.3. Utbyggingsavtaler

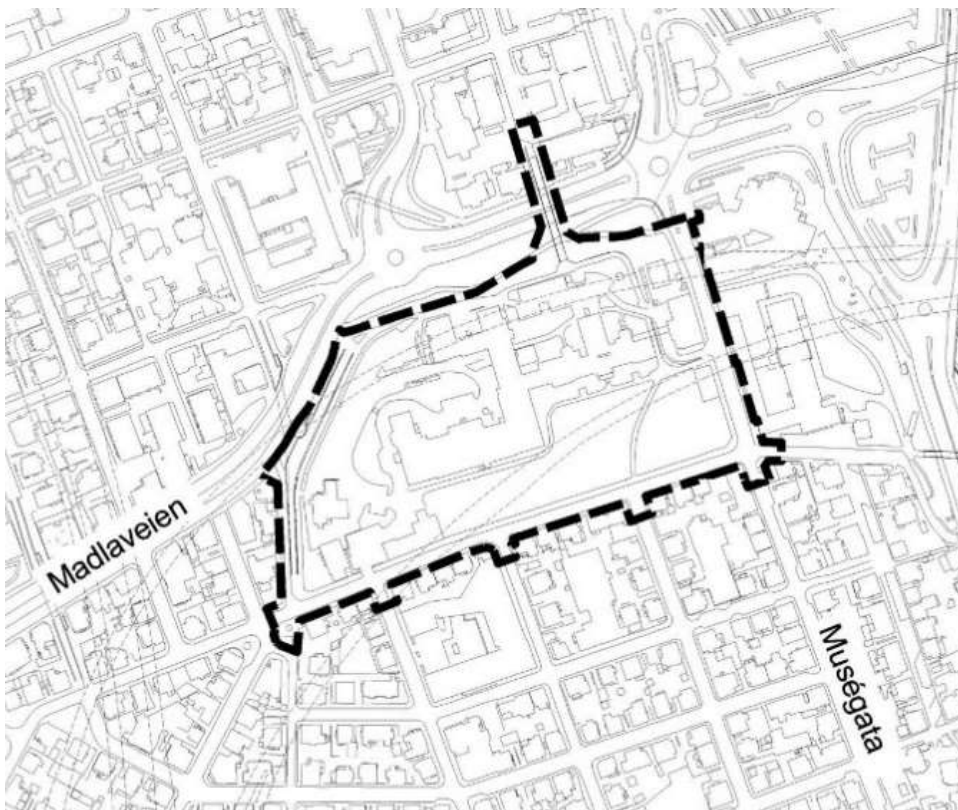
Det er varslet at Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune vil inngå utbyggingsavtale. Utbyggingsavtalen skal i hovedsak ta for seg krav og ansvarsfordeling i forbindelse med utbygging og/eller oppgradering av offentlige uterom og teknisk infrastruktur. Når utbyggingsavtalen er inngått vil dette bli kunngjort, og berørte parter får direkte beskjed. Utbyggingsavtale skal være inngått før rammetillatelse kan gis.

1.4. Krav om konsekvensutredning

Planområdet er avsatt til offentlig bebyggelse. Ved gjennomgang av forskrift om konsekvensutredninger, jf. § 6 og § 8, samt naturmangfoldloven og kulturminneloven, har en kommet til at tiltaket ikke har vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og at forskriften ikke kommer til anvendelse for planarbeidet.

2. Planprosess

2.1. Varsel om oppstart



Figur 1: Viser varslet planområde

Planforslaget er varslet iht. pbl. § 12-8. Oppstart av planarbeid ble kunngjort i Stavanger Aftenblad, Stavanger kommunes og Asplan Viak sine hjemmesider 28.06.2021, med frist for å komme med merknader 01.09.2021. Naboer og offentlige organer ble varslet med eget brev.

2.2. Merknader fra varsel om oppstart

I løpet av varslingsperioden kom det inn 16 uttalelser, 14 fra offentlige instanser og 2 fra privatpersoner. Merknadene er referert og kommentert i eget vedlegg. Merknadene handler i hovedsak om å sikre faglige- og særinteresser. Dette går i stor grad på følgende bevaringshensyn for kulturmiljøet og parken, bevaring av trær, arkitektoniske vurderinger og behov for tilpassinger til det historiske anlegget, økt trafiksikkerhet for myke

trafikanter, stenge utkjørsel til Muségata for biltrafikk og ønsker om åpne naturbaserte løsninger, med mer.

Viser til merknadsoppstillingen for utfyllende tilbakemelding på innspillene.

2.3. Medvirkningsprosess

Forslagsstiller har organisert og invitert til ulike medvirkningsprosesser i planarbeidets tidlige fase for å hente inn kunnskap, erfaringer, ønsker og behov fra ulike brukergrupper og aktører som kan påvirke planarbeidet. Det ble gjennomført brukermedvirkning/workshops med barn fra Våland skole, ungdommer fra Stavanger Katedralskole, med fylkesrådet for funksjonshemmede og med kulturinstitusjonene på Akropolishøyden – Arkeologisk Museum, Stavanger Museum og Rogaland Teater. Oppsummering fra de ulike medvirkningsmøtene ligger som egne vedlegg i planforslaget.

Det har vært flere samarbeidsmøter og befaringer med ulike avdelinger i Stavanger kommune, v/ Byutvikling og Byantikvaren spesielt. Det har også vært samarbeidsmøter med bussveikontoret og Vestland fylkeskommune.

3. Planstatus og rammebetingelser

3.1. Statlige planretningslinjer

Foruten FN sine bærekraftsmål er de nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging å arbeide for kompakte og levende byer der klimamål med reduserte utslipp, aktiv natur- og kulturforvaltning, verdiskapning og næringsutvikling er viktige innsatsområder og prioriteringer ved planlegging.

3.2. Overordnede planer

3.2.1. Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke

Regionalplanen har klare strategier og føringer for arealutviklingen:

- *Innenfra og ut* - Utbygging prioriteres i sentrum og sentrumsnære områder først, og potensialet for fortetting og transformasjon for øvrig utnyttes før det omdisponeres nye arealer til utbyggingsformål.
- *Levende sentrumsområder* - Videreutvikle attraktive sentrumsmiljø og tiltrekke aktivitet til sentrum. Stedstilpasset urbanisering.
- *Enklere hverdag* - Utbyggingsstrategier som gir økt nærhet til sentre og kollektivknutepunkter.

Planområdet er innenfor regionalt prioriterte utviklingsområder med høy urbaniseringsgrad. Innenfor disse områdene skal i byggeområdene legges til rette for min. % BRA=160 og maks % BRA=250.

Regionalplanen har retningslinjer for stedstilpasset urbanisering, kulturminner og arealeffektivitet som vil være førende for reguleringsplanen.

3.2.2. Stavanger kommunes klima- og miljøplan 2018-2030

Bystyret har vedtatt at klimagassutslippene i Stavanger skal ned 80 % fram mot 2030, sammenlignet med 2015. For reguleringsplanens del vil dette ha betydning for nye byggs energi- og miljøkrav, samt krav til bygg- og anleggsfasen.

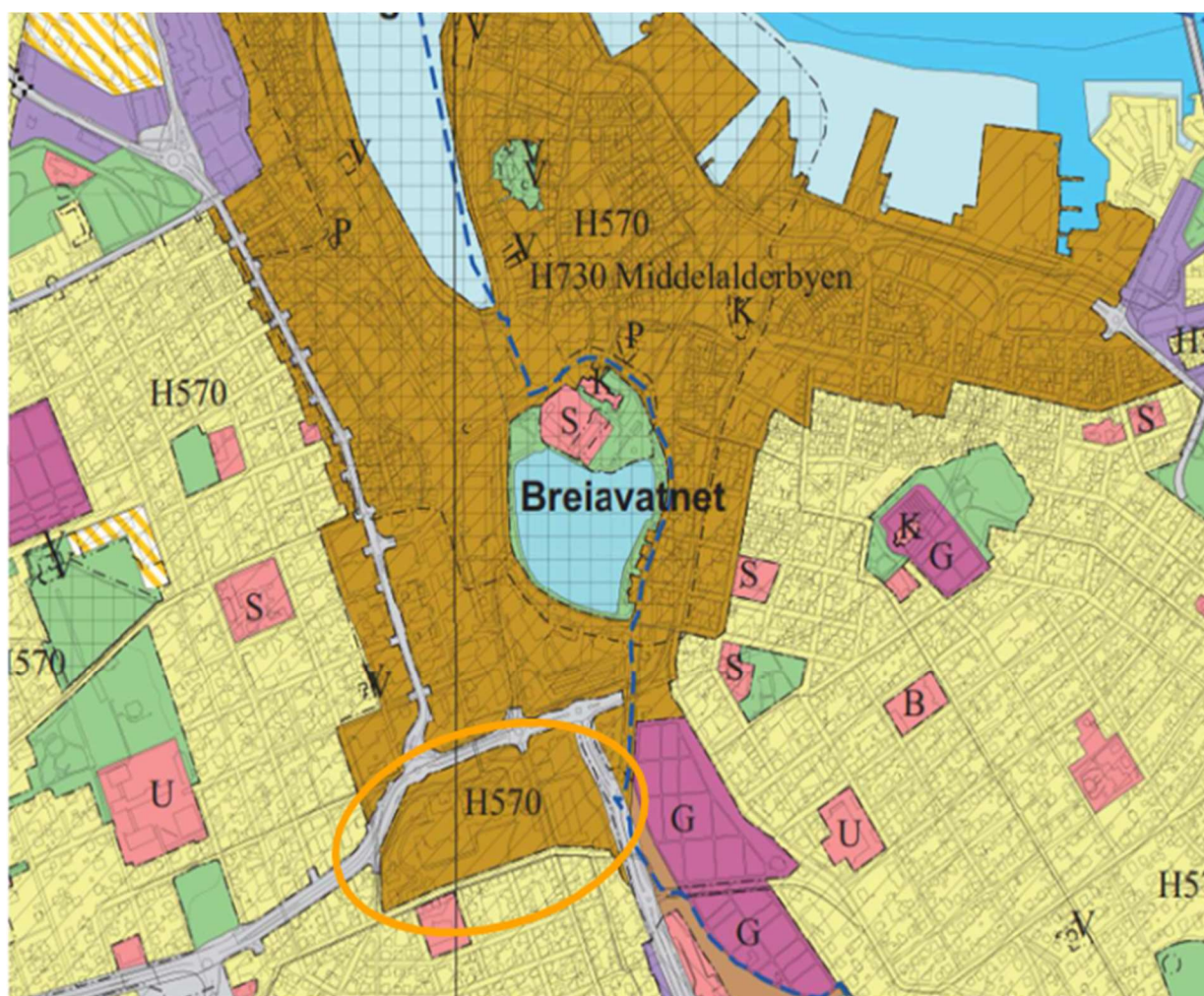
Handlingsplanen blir revidert i 2022.

3.2.3. Kommuneplan, Stavanger kommune 2019-2034

I kommuneplanen er planområdet avsatt til sentrumsområde. Området ligger også innenfor bysone A og gjennomføringssone (GF1) der utnyttelsen er angitt mellom 200-400 % BRA. Eiendommen ligger innenfor hensynssone for bevaring av kulturmiljø (Trehusbyen/H_570) med følgende retningslinjer 3.3.3;

«Den kulturhistorisk verdifulle bebyggelsen skal søkes bevart og områdenes særpregede miljø skal sikres og videreutvikles. 2. Kvartalsstruktur, gateløp, parker, hageareal og verdifulle trær skal bevares. (...) Tilbygg skal tilpasses eksisterende bebyggelse og underordnes denne. Tilbygg kan gjerne gis en moderne utforming. Tilsvarende gjelder nybygg.».

Kommuneplanen supplerer KDP Sentrum på tema som kulturminner, blågrønn faktor, krav til detaljplaner, herunder mobilitetsplan, rammeplan for vann- og avløp mm.



Figur 2: Utsnitt fra kommuneplanen

3.2.4. Kommunedelplan for Stavanger sentrum 2019-2034

I kommunedelplan for sentrum har fylkestomten fått betegnelsen (E3) og er disponert til sentrumsareal og grønnstruktur (G22a), med hensynssone for bevaring av kulturmiljø, grønnstruktur og bestemmelsesområde med krav om regulering.

Nordvest på eiendommen, der det er parkeringsplass i dag, gir sentrumsplanen anledning til å oppføre et nytt bygg. Sentrumsplanen har følgende bestemmelse for E3:

«E3, Gamle Stavanger sykehus

I nordvestre del av E3 kan det oppføres nytt frittstående bygg med byggehøyde som eksisterende bebyggelse. Utforming av nybygg skal tilpasses det kulturhistoriske miljøet. Eksisterende bebyggelse og park skal reguleres til bevaring. Arealer som ikke benyttes til utbygging skal tilrettelegges som park».

Kommunedelplanen har også rekkefølgekrav om opparbeidet eller sikret opparbeidet byrom for lek i parken (G22a). Funksjoner og utforming skal være tilpasset områdets bymessige situasjon og kulturminneverdier, ref. §1.8:

«Byrom med lek

For utbygging i bestemmelsesområdene skal byrom med lek i tabell 2 være opparbeidet eller sikret opparbeidet. Omfang og rekkevidde av rekkefølgekravene og avklaring av kostnadsbærere skal konkretiseres i reguleringsplan, og stå i rimelig forhold til utbyggingsomfang i bestemmelsesområde».

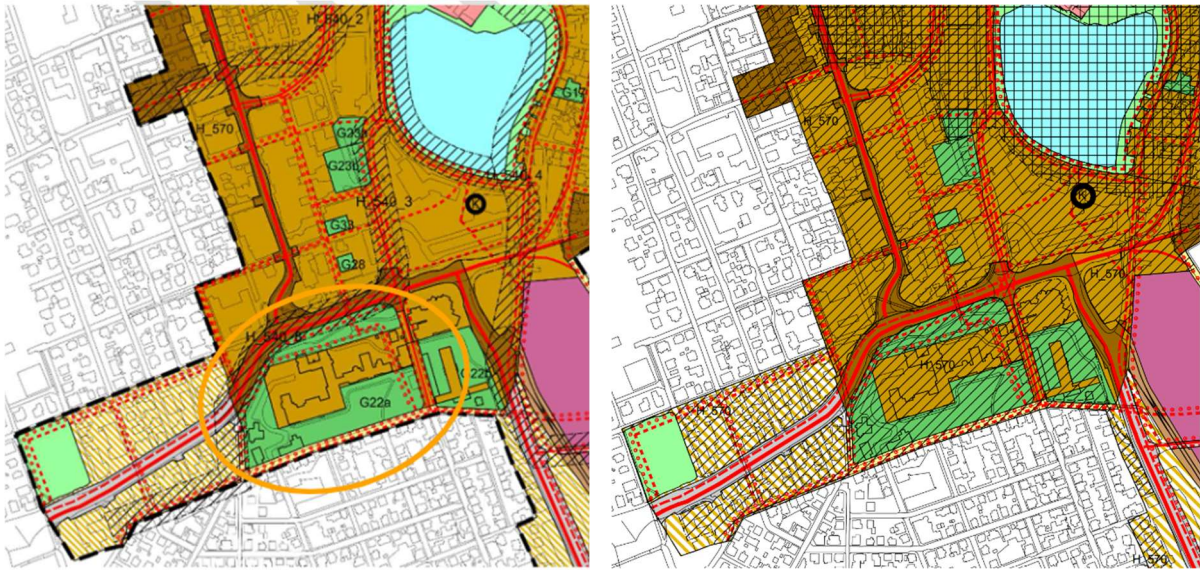
Kommuneplanen har også krav om 0,1 parkeringsplass for bil og min. 3 sykkelplasser pr. 100 kvm næringsareal innenfor sentrumskjernen. Bakkeparkering for bil tillates som hovedregel ikke.

Hovedsykkelruter omkranser hele eiendommen. I Peder Klows gate er det ikke krav om separering mellom gående og syklende.

Ved regulering og nye tiltak innenfor hensynssonene H540_1-6 (grønnstruktur) bør det gjøres tiltak for å styrke kvaliteten på de grønne sammenhengene i byen. Det bør legges vekt på å både etablere og bevare vegetasjon/trær og skape gode oppholdssoner.

Siktkorridor, som vist på KDP temakart, skal sikres ved detaljregulering.

Eiendommen er i sentrumsplanen vurdert å være et nasjonalt kulturminne. Det er fylkeskommunen som er myndighet i saker som omfatter kulturminner av regional og nasjonal kulturminneverdi.



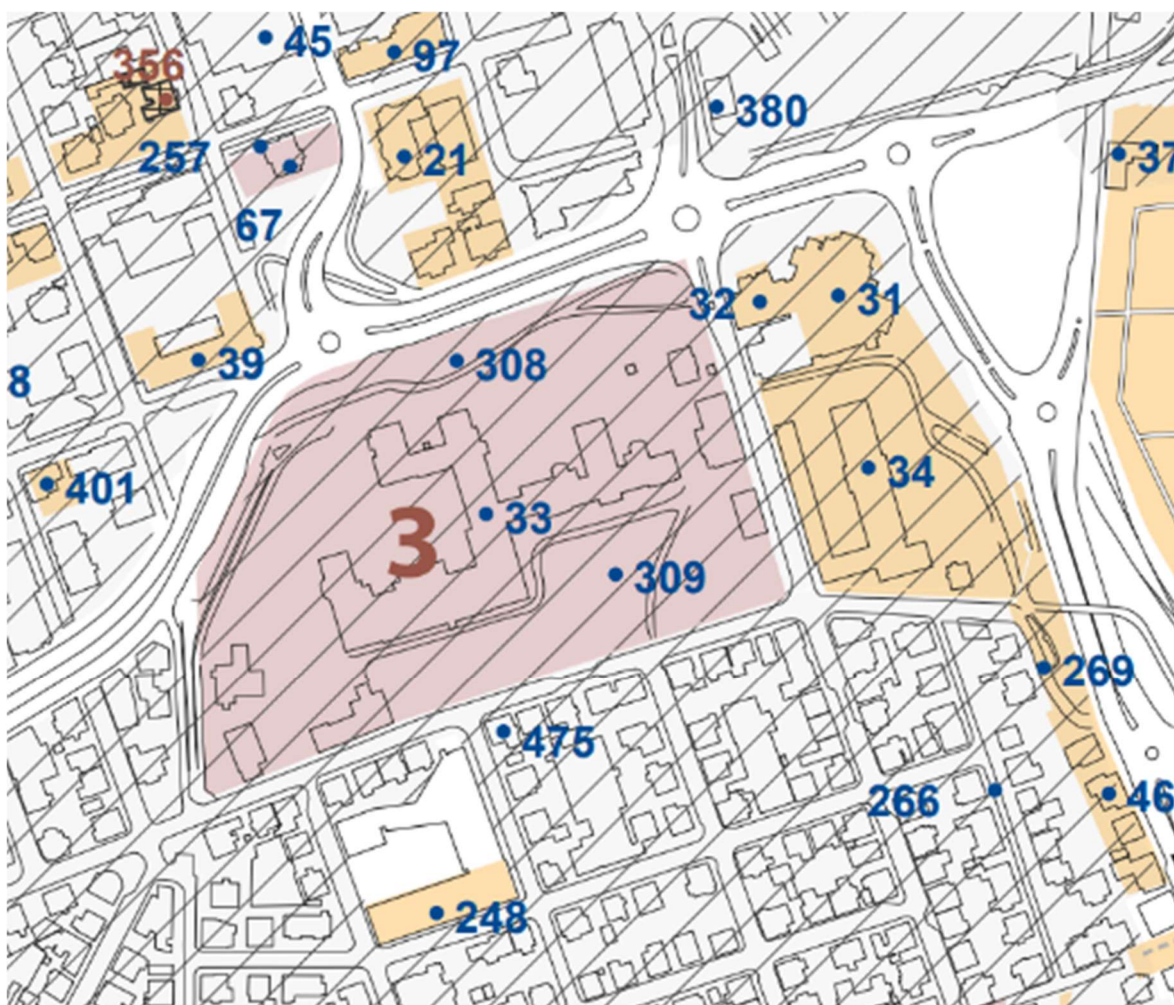
Figur 3: Utsnitt fra sentrumsplanen, hensynssone grønnstruktur t.v. og hensynssone bevaring t.h.



Figur 4: Temakart kollektivtraseer t.v. og siktlinjer t.h.

3.2.5. Stavanger kommunes kulturminneplan 2010-2025

I kulturminneplanen ligger fylkestomten innenfor hensynssonen til «Trehusbyen» og Riksantikvarens NB!-område. Vernehensynene er primært knyttet til anleggets ytre rammer/fasader, sammensetningen av bygningskomplekset og parken, og anleggets sammenheng med naboeiendommenes monumentalbygg og betydning i bybildet. Innvendig er det allerede sterkt ombygget, og det vil trolig kun være enkeltelement i interiøret som vil bli vurdert for vern.

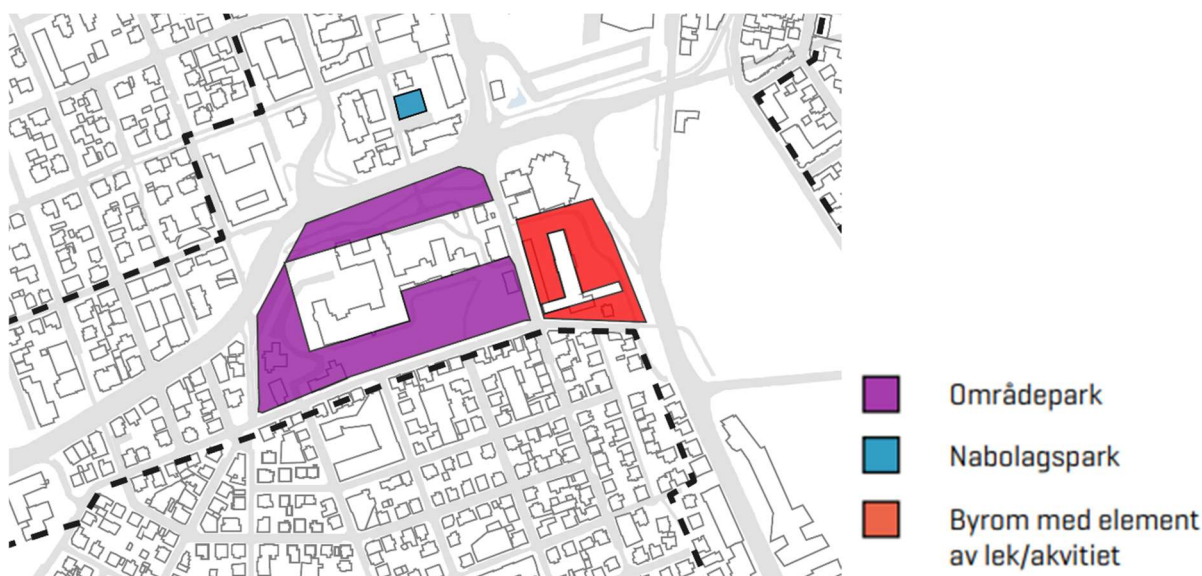


Figur 5 Utsnitt fra Temakart til Trehusbyen, Stavanger.

3.2.6. Byromsstrategien, byromskatalogen

Byromsstrategien har som mål å bidra til økt sentrumsaktivitet. Byromsstrategien har ikke hjemmel i lovverket, men kan bidra å gi prioriteringer for kommunenes egne prosjekter, og samtidig gi retningslinjer og prinsipper for fremtidige planer og utbygginger. I byromsstrategien er fylkesparken definert som «områdepark». Områdeparker skal være et tilbud for alle aldersgrupper der funksjonene skal oppfordre til aktivitet, lek, sosial interaksjon, opphold og være lagt til rette med tilgang til strøm for arrangement.

Byromskatalogen har til formål å konkretisere anbefalingene fra strategidelen. I katalogen er fylkesparken beskrevet som en «kulturpark» og det er foreslått å åpne opp sykehusparken ved å fjerne gjerdet mot Peders Klows gate, slik at byrommet oppleves mer som en offentlig park.



Figur 7 «Byrom med lek», Byromsstrategien.

3.3. Forhold til gjeldende og pågående regulering

Gjeldende plan 1188 for tidligere Stavanger sykehus (1986)

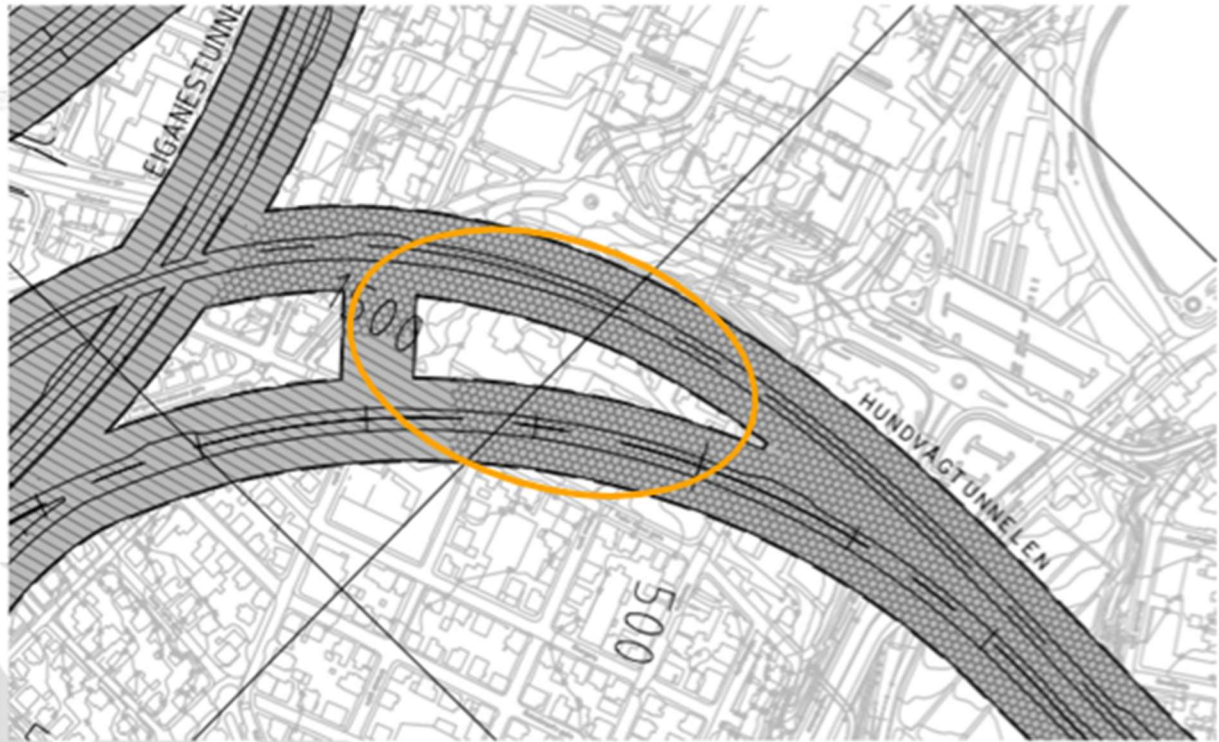
Området er regulert til offentlig bebyggelse, offentlig park og offentlige trafikkarealer. Ved eventuelt nybygg, ombygging eller modernisering skal det legges stor vekt på å opprettholde bebyggelsens eksteriørmessige karakter.

Plan 2192 for ny E39/RV 13 Stavanger-Solbakk

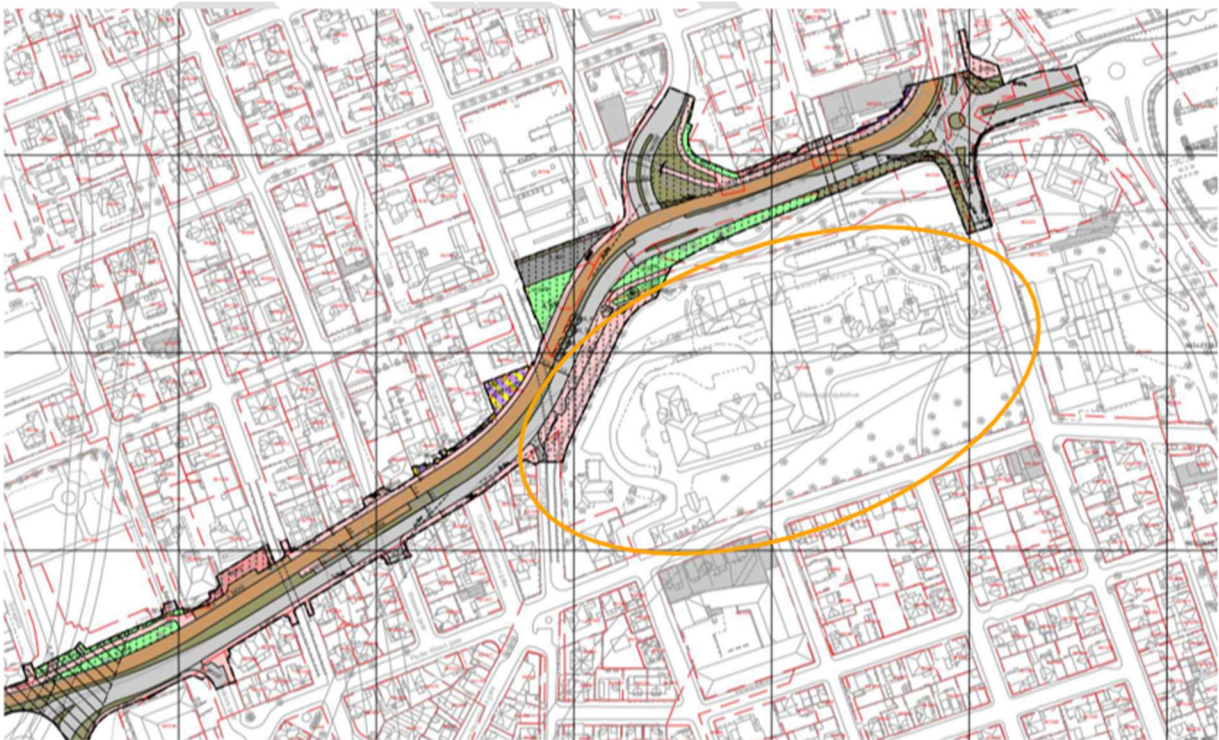
Planen gir hjemmel for å etablere fastlandsforbindelse til Ryfylke (Ryfylkeforbindelsen). Delstrekningen som ligger under fylkeshuset, Hundvågtunnelen, består av to tunnelløp og er ferdig utbygget.

Hensikten med planen er å legge til rette for bedre framkommelighet og forutsigbarhet for bussen. Busstilbudet vil bli vesentlig mer attraktivt, forsinkelsesfritt og uten store fysiske inngrep i bystrukturen. Gaten vil trafikkeres av flere ruter med opp mot 70 busser i timen. Alle eksisterende gangbruer og underganger opprettholdes og gir samme framkommelighet som i dag. Nærmeste holdeplass for RFK vil flyttes og ligge 200 m lenger vest i Madlaveien.





Figur 9: Plan 2196 Hundvågtunnelen



Figur 10: Plan 2623, Bussveien mellom Olav Vs gate og Mosvatnet slik den foreligger ved førstegangsbehandling.

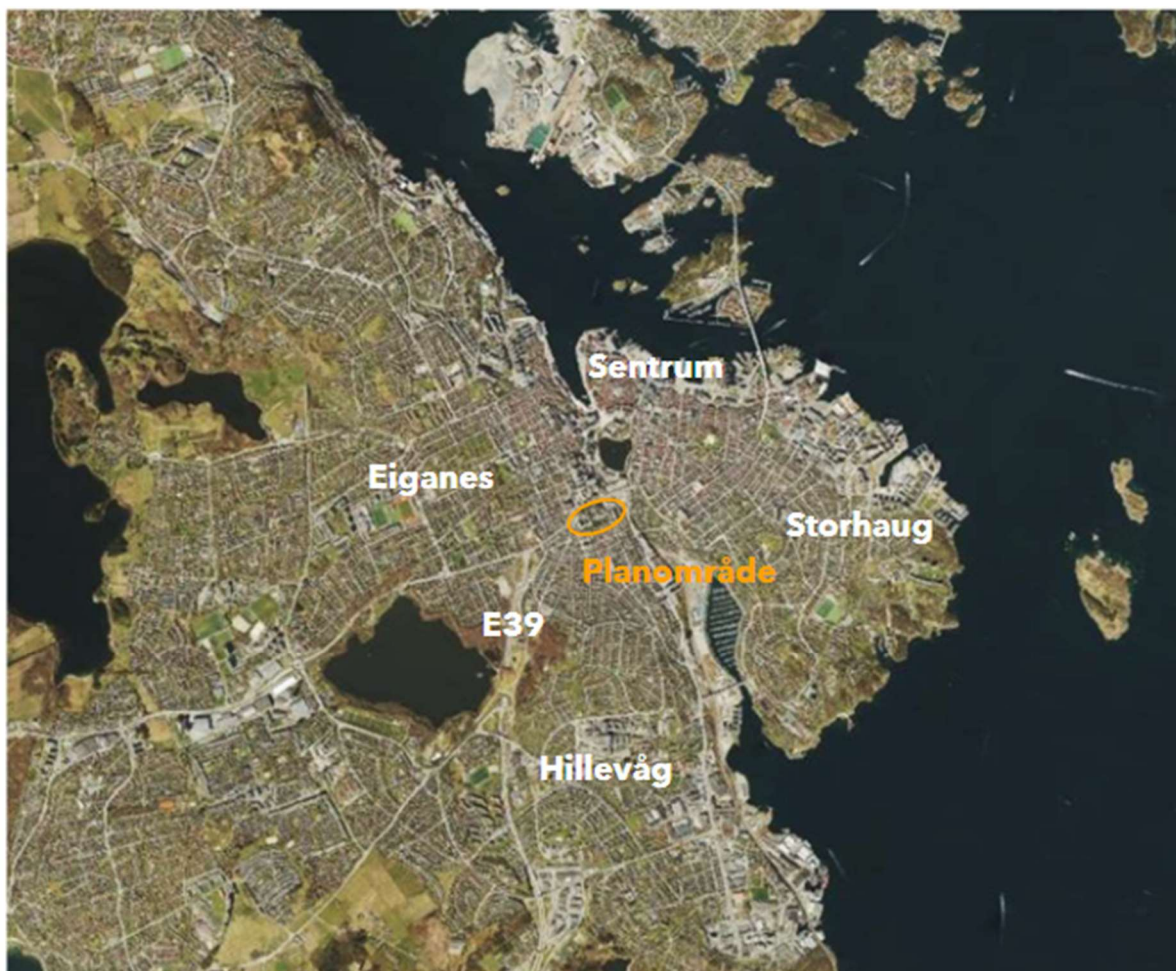
4. Beskrivelse av planområdet og eksisterende forhold

4.1. Beliggenhet og avgrensning

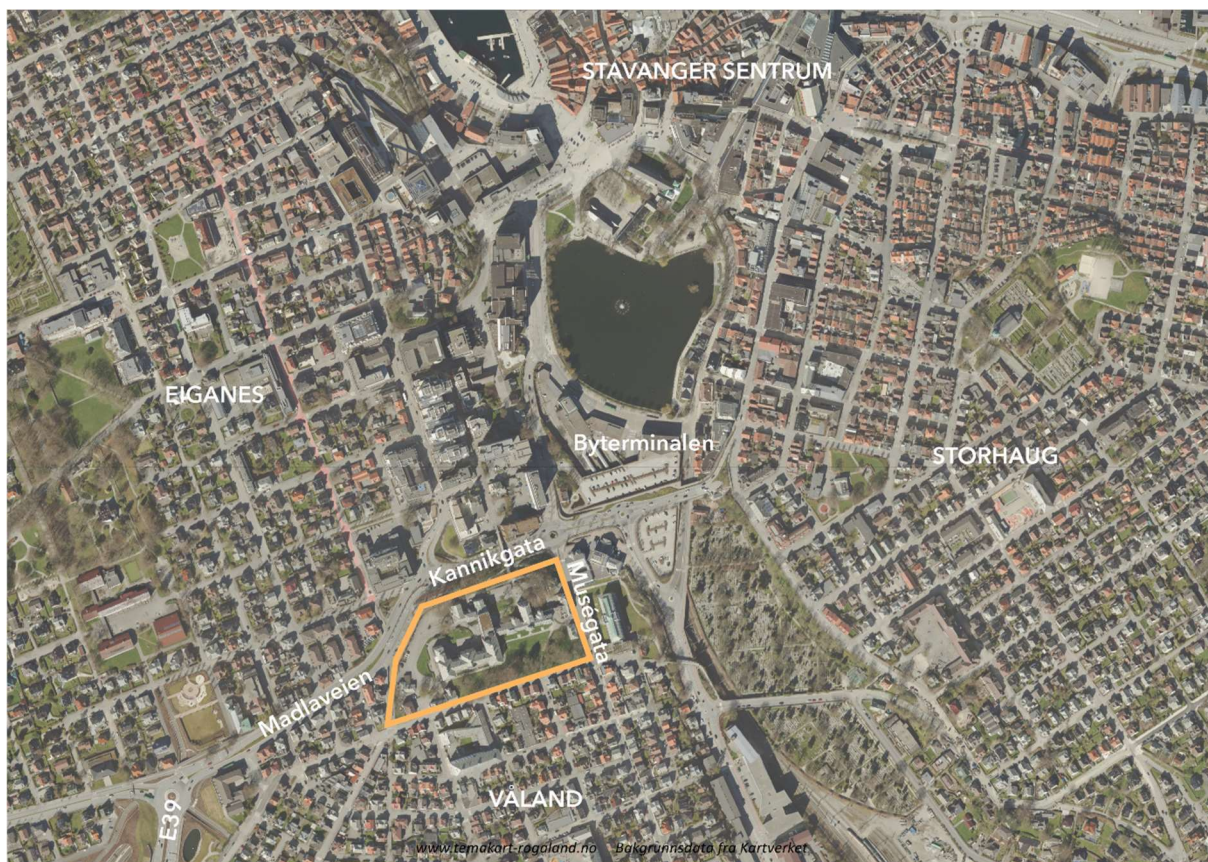
Planområdet ligger i Våland bydel og oppfattes å være del av Stavanger sentrum. Området ligger 800 m fra Arneageren og 300 m fra Byterminalen.

Planområdet er avgrenset av Peder Klows gate i sør, grøntområde Kannikbekken i nord, Madlaveien i vest, og Muségata i øst.

Planområdet følger i hovedsak Rogaland fylkeskommunes eiendomsgrenser. I tillegg er offentlige fortau langs Muségata, Peder Klows gate og gangarealer langs Madlaveien tatt med. Planområdet utgjør totalt 32,5 daa.



Figur 11: Oversiktsbilde



Figur 12: Beliggenhet og avgrensing

4.2. Dagens og tilstøtende arealbruk

Fylkestomten er regulert til offentlig bebyggelse, offentlig park og offentlige trafikkarealer. I nord grenser eiendommen til Kannikparken, et lite men verdifullt parkområde med åpent bekkeløp. I vest grenser eiendommen til Muségata med Rogaland Teater og Stavanger Museum som også er regulert offentlig bebyggelse.

I sør grenser planområdet til trehusbebyggelse langs Peder Kloys gate og atkomstområdet til Arkeologisk Museum. I øst ligger trafikkarealene Furras gate og Madlaveien med opparbeidet undergang under Madlaveien.

4.3. Stedets karakter

Eiendommen fungerer som et fondmotiv sett fra gangbroen fra St. Olav, fra Madlaveien mot øst og fra ulike boliggate på Våland. Bygningsanleggets markante plassering og arkitektoniske kvalitet gjør det til et kjent landemerke som gir omgivelsene et monumentalt og historisk preg.

Sammen med kulturinstitusjonene på høyden utgjør disse monumentalbyggene en felles stedsidentitet som også markerer overgangen mellom Vålandsplatået og sentrum.

Anlegget er omkranset av variert vegetasjon og store trær som gir området en generøs og frodig ramme, også vinterstid. Samtidig skjuler de store trekronene deler av anlegget, der særlig siktlinjer og forbindelser under trekronene, på bakkenivå, blir viktig for lesning av sammenhenger og romlige forbindelser i og rundt anlegget.



Figur 13: Fylkeshuset sett fra gangbro, januar 2021.

4.3.1. Struktur

Omgivelsene er preget av typisk trehusbebyggelse og homogene boligstrukturer på 2-3 etasjer i sør. Mot øst, nord og vest er omgivelsene preget av større bygningsvolumer i et mer bymessig miljø. Her er store variasjoner i byggehøyder og bruksfunksjoner.

Bygningsstrukturene på eiendommen er ikke organisert som et samlet symmetrisk anlegg, men ved sammenføyninger, addisjoner og forskyvninger av tyngdepunkter og symmetriske underelementer.

Også bygningenes gesimshøyder og takvinkel har store variasjoner. Forskjellene kan leses tilsvarende som for planstrukturen, som et sammensatt system av forskyvninger innenfor en samlet tematikk.

Overordnet gir bygningsanleggets plassering på eiendommen et løpende sammenhengende rom rundt det hele, oppdelt i mindre og varierte bygningsvolum, som gir anlegget fin rytme og et urbant preg.

Bygg A og D utgjør et langt og sammenhengende bygg. Dette representerer en overgang mellom parkens rolige samlede atmosfære og en mer aktiv og «byrettet» nordside hvor det er flere inngangspartier, parkeringsplasser og et nett av klare/uklare gangforbindelser.

4.3.2. Bebyggelsen

Arkitekt Eckhoffs gate 1 ble anlagt som et sykehus og er tegnet av arkitekt Hartvig Sverdrup Eckhoff. Det gamle sykehusanlegget ble bygget i etapper mellom 1897-1936. Det nyeste tilbygget er bygg B som kom på 70-tallet.

Eiendommen består av et større hovedanlegg (A-D) og mindre, selvstendige bygningsenheter (E-J) tilknyttet fylkesadministrasjonens drift.

Bygningene på eiendommen er to til fire etasjer pluss sokkeletasje. Sentralanlegget (A-D) er et sammenhengende kompleks, forholdsvis langstrakt og med flere fløyer som har interne terskler og overganger som gjør anlegget noe labyrintisk å orientere seg i. Det er for eksempel ingen forbindelse i sokkel mellom A og D.

Bygningskroppene preges av en gjennomgående bruk av rød teglstein i horisontale bånd, med kompletterende nyanser av rødtoner og hvite detaljer. De sluttete formene gir bygningskroppene et arkitektonisk solid og tungt preg, der vinduene og hjørnenes hvite detaljering løfter de tette teglvolumene.

Stilmessig knytter løsningen seg til historismen og nyrenessansen. Anlegget, med sin fasadeartikulering, fremstår sobert og knyttet til en arkitekturtradisjon modellert på internasjonalt nivå.



Figur 14: Fasade i akvarell av A-bygget mot parken, signert Arkitekt Eckhoff.

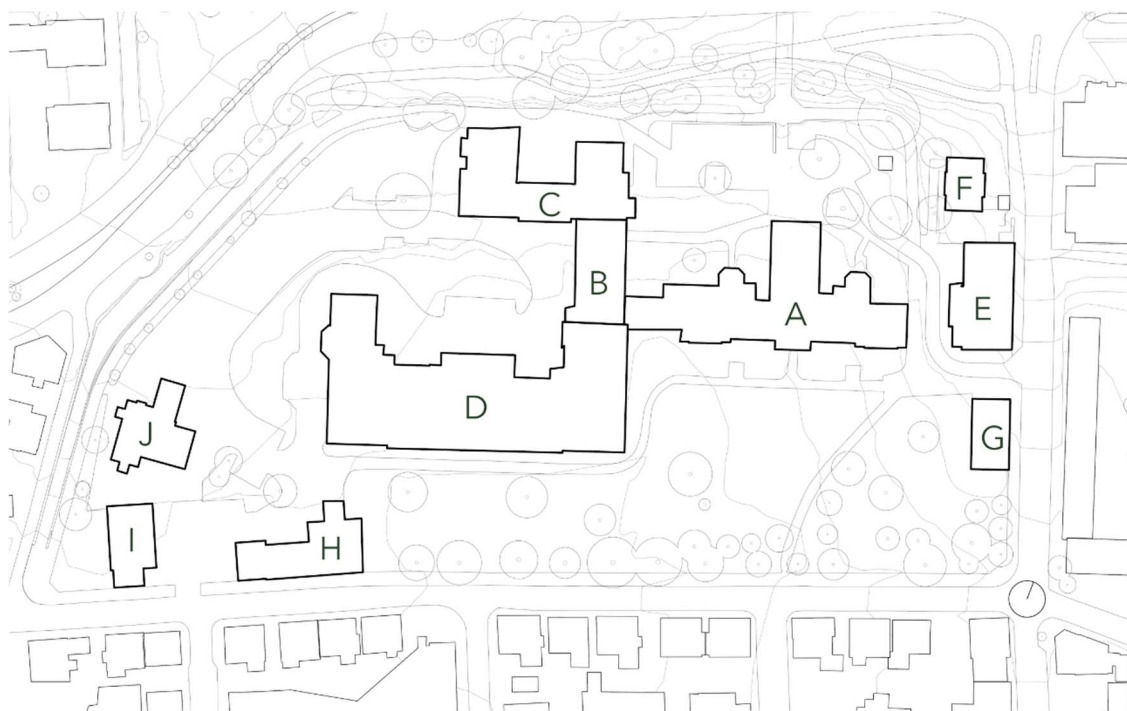
4.4. Topografi og landskap

Planområdet ligger på et markant og grønt høydedrag sett fra sentrum. Høydedraget heter opprinnelig Skjævelandsstykket, men er i senere tid også blitt kalt Akropolishøyden og Kannikhøyden.

Terrenget faller lett fra Peder Klows gate ned mot Madlaveien, og deretter bratt ned mot Kannikbekken hvor høydeforskjellene er løst med mur og beplantede skråninger.

Terskler og mindre høydeforskjeller inne på eiendommen er opparbeidet som steinsatte kantbed eller svake bakker. Omgivelsenes mange gangforbindelser (gangbro, gangveier, trapper og underganger) ligger på ulike nivåer slik at tilgjengeligheten for gående og syklende er begrenset.

Kannikparken og fylkeshusets park gir eiendommen en svært frodig og grønn ramme som kan ses fra sentrumsområdene. Bygningsmassen er ikke spesielt synlig, heller ikke vinterstid.



Figur 15: Rogaland fylkeskommune sine bygninger. Navngivingen A-J følger benevnelse som er gitt byggene ligger fast. Se også stedsanalysen for en historisk oversikt over bebyggelsen.

4.5. Kulturminner og kulturmiljø

Kulturinstitusjonene på Skjævelandsstykket er bygget ut over tid. Endringer i områdets kulturmiljø reflekterer endringene i samfunnets behov. Gjennom tiden er flere mindre bygg blitt revet til fordel for annen samfunnsmessig nytteverdi. I nyere tid har utvidelser i Madlaveien og Kannikveien, samt gangbro fra St. Olav, hatt betydning for fylkestomtens kvalitet og tilgjengelighet. Eksisterende bygg B stenger en forbindelse som tidligere har vært åpen.



Figur 16: Utsnitt hentet fra historiske kart.

Bygg A, C, D, E, F, G, H og J er områdets eldste bygg og holder i stor grad samme arkitektoniske uttrykk og detaljering, noe som gir anlegget et samlet og helhetlig preg.

En gjennomgående og bestandig kvalitet for områdene er parken med store gamle trær.

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en kulturminnedokumentasjon for fylkestomten, som er vedlagt plansaken (se vedlegg 4).

4.6. Naturverdier, naturmangfold

Ecofact har gjennomført en kartlegging av naturmangfoldet innenfor planområdet. Rapporten kan leses i sin helhet i vedlegg 11.

Området er nokså sterilt når det gjelder naturmangfold. Alle deler av området er opparbeidet på en eller annen måte, og dominert av plen og asfalt.

Trærne innenfor planområdet er undersøkt for epifytter og det ble registrert fem rødlistearter. I tillegg er det registrert noen sjeldne arter: mosene sporebustehette *Orthotrichum rogeri* og ospemose *Pylaisia polyantha* (regionalt sjelden), samt laven svart rosettlav *Phaeophyscia nigricans* (ny for Rogaland). Fra før er bøkeskjellsopp *Pholiota adiposa* (regionalt sjelden) registrert i området. Alm *Ulmus glabra* er rødlistet i kategori VU (sårbar). Det er 6 almetrær innenfor eiendommen. Alm er vurdert som sårbar på norsk rødliste på grunn av sterk tilbakegang.

Bortsett fra alm og epifyttiske arter som vokser på trærne, ble det ikke registrert noen sjeldne eller rødlistede arter i planområdet. Av rødlistede fugler er det fra før registrert tyrkerdue, stær, fiskemåke, hønsehauk og kornkråke (alle rødlistet i kategori NT – nær truet). Av disse er det kun kjent at stær hekker i området.

Store deler av planområdet er registrert i Naturbase som den viktige naturtypen "Parklandskap". Området vurderes til å ha verdien "Svært viktig". Videre kvalifiserer enkelte av almetrærne og ett av bjørketrærne som naturtypen "Store, gamle trær".



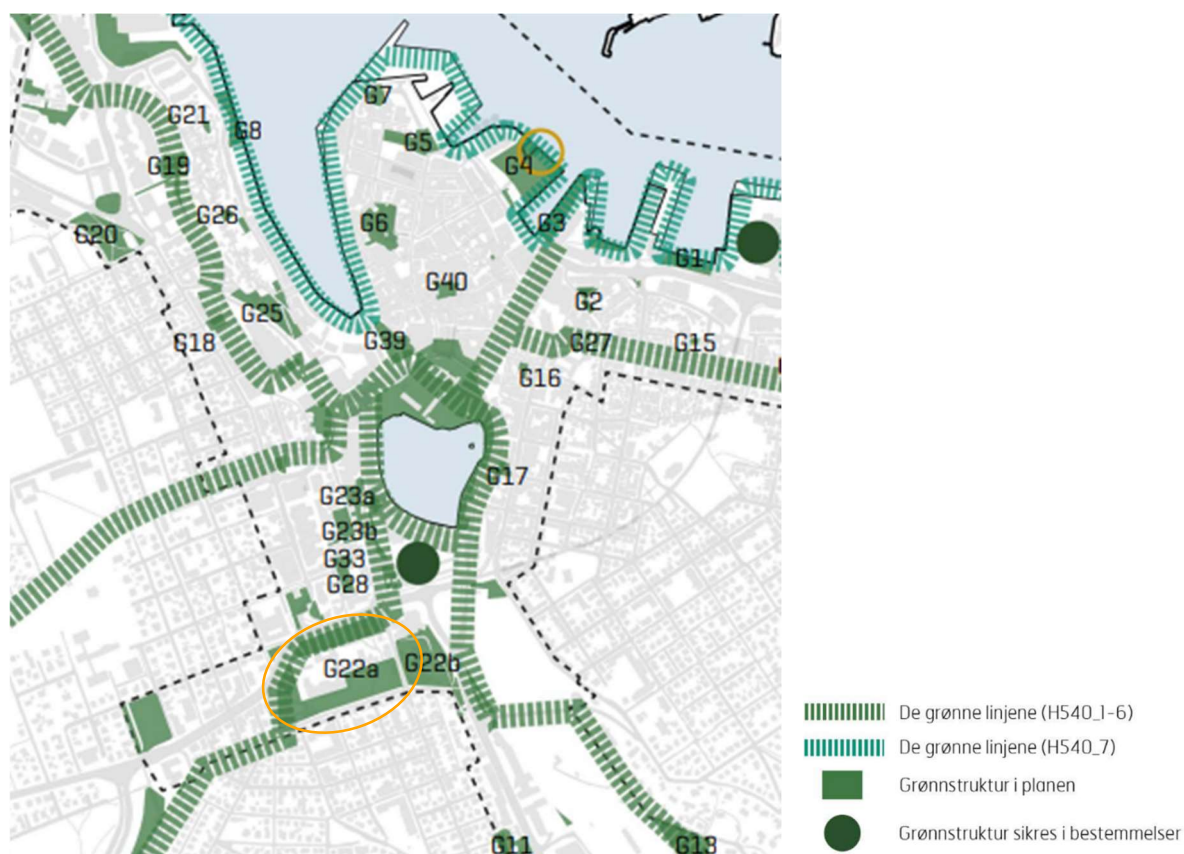
Figur 17 Rødlistearter som ble registrert på trær i planområdet. Svarte punkter er trær uten funn av rødlistearter.

4.7. Rekreasjonsverdi, rekreasjonsbruk, uteområder

Parkanlegget rundt fylkeskommunen er sammen med Kannikparken en del av en overordnet grønnstruktur i Stavanger. Gangforbindelser mellom sentrum og opp til Mosvannsparken går gjennom området, og er en viktig turveiforbindelse i Stavanger.

Fylkesparken er i hovedsak benyttet en gjennomgangspassasje for gående eller syklende, i mindre grad til rent opphold. Det er få eller ingen soner for å sitte i parken.

Parken ligger i en del av Våland bydel som har relativt få parker og lite grønnstruktur. Dette gjør at fylkesparken blir svært viktig for bydelen og bør videreutvikles med mer aktiviteter og funksjoner.



Figur 18 Temakart fra KDP sentrum; grønnstruktur.

4.8. Mobilitet og trafikkforhold

Gange

Gangveiene i planområdet ligger som en del av overordnet hovedgangnett med mange kryssende forbindelser. Det er stor gjennomfart av myke trafikanter gjennom fylkestomten, både i øst-vestlig- og i nord-sørlig retning. Det er flere viktige målpunkt i nærområdene, i tillegg til at fylkeskommunen i seg selv er et viktig målpunkt.

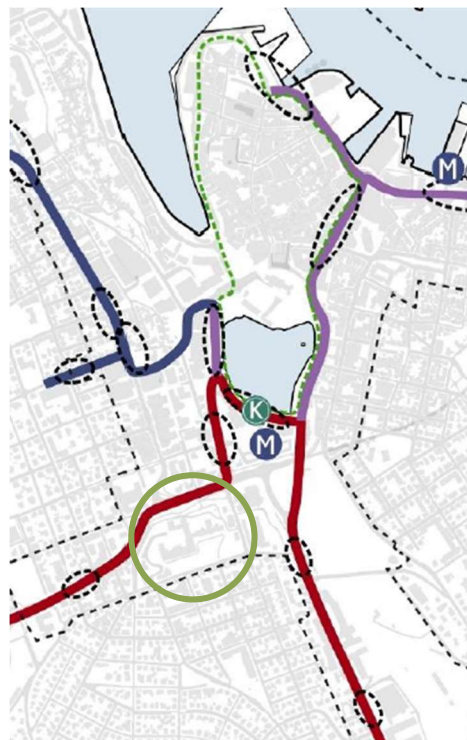
Lesbarheten innenfor området er i dag dårlig på grunn av mange barrierer og overlappende bruk. Mye skyldes de store parkeringsområdene i vest som gjør at gangforbindelsene blir lite synlige og trange. Flere av inngangene til planområdet er lite inviterende og "lukket".



Figur 19: Atkomst til planområdet. Grønne streker og piler markerer atkomst til planområdet for myke trafikanter. Røde linjer markerer barrierer for myke trafikanter i og langs planområdet. Røde piler markerer samlet atkomst for biler og myke trafikanter.

Kollektivtransport

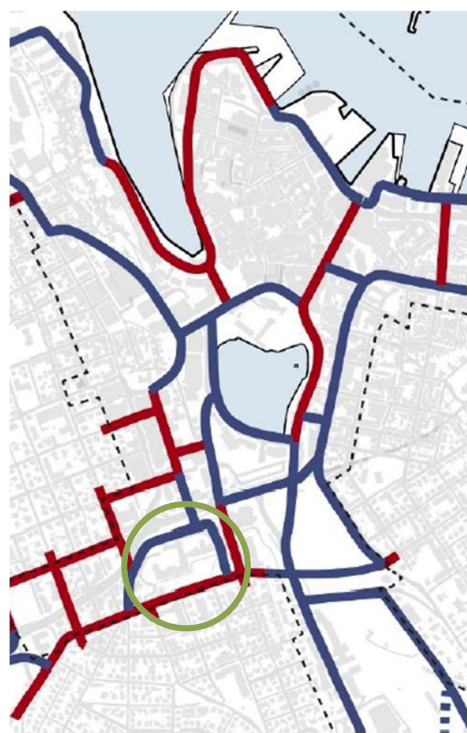
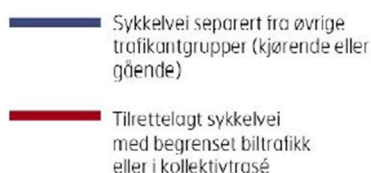
Planområdet ligger svært sentralt i forhold til kollektivtransport. Den framtidige bussveitrasén mot Sundekrossen, Tananger, Risavika ligger i Madlaveien forbi planområdet. Bussveitrasé mot Forus/Sandnes/Sola ligger i Lagårdsveien, med nærmeste holdeplass ca. 270 m fra dagens hovedinngang. I tillegg ligger mobilitetspunkt/byterminalen ved Stavanger stasjon ca. 300 m fra dagens hovedinngang.



Figur 20 Temakart Kollektivtraseer (kommunedelplan for sentrum)

Sykkel

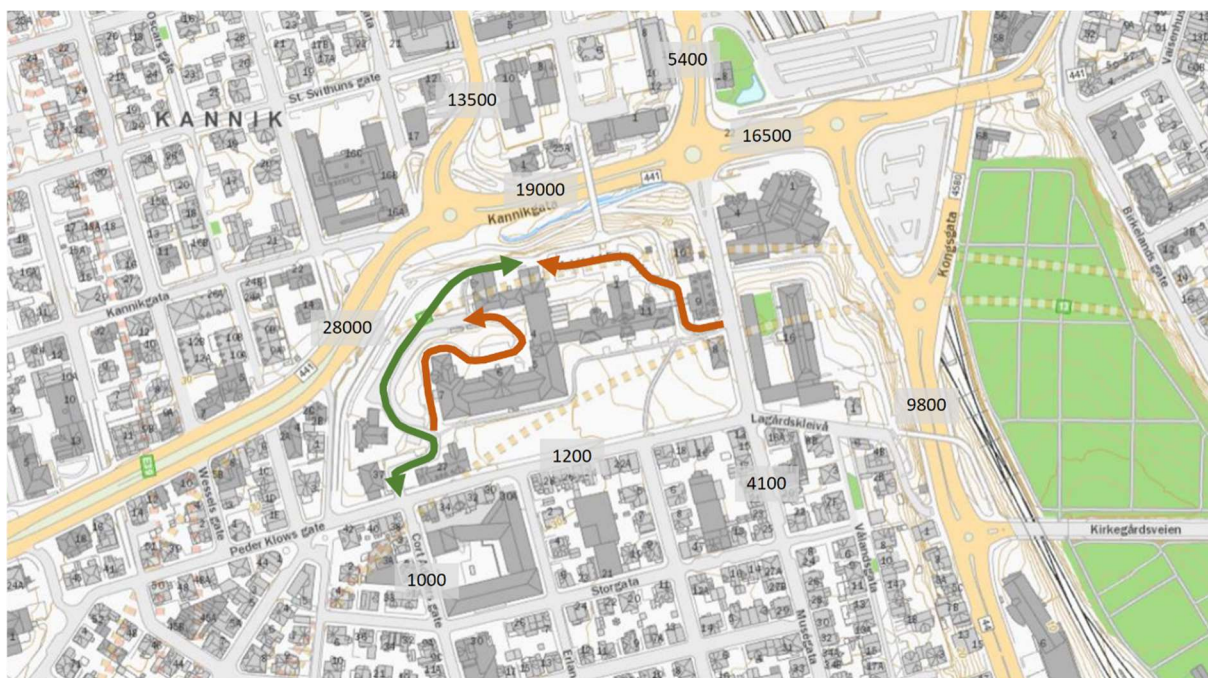
Det er separate tilbud for gående og syklende i undergangen under Madlaveien. Sentrumsplanen definerer flere sykkelveier i og rundt planområdet som del av hovedsykkelnettet. Området er et viktig knutepunkt i sykkelnettverket der viktige forbindelser i øst-vestlig og i nord-sørlig retning møtes. I Peder Klow's gate er det opparbeidet brustein ved kryss, en positiv effekt av dette er at syklister ikke får for høy fart.



Figur 21 Temakart Sykkelvegnett (kommunedelplan for sentrum)

Bil

Planområdet ligger sentralt med god tilknytning til det overordnede vegnett (E39 inkl. Eiganestunnelen og rv.13 Ryfast) og samleveier. I dag er det to atkomster for kjøretøy til planområdet; en fra Muségata (bare innkjørsel) og en fra Peder Klows gate (inn- og utkjørsel). Innenfor planområdet er vegnett for biltrafikk til dels envegskjørt.



Figur 22: ÅDT rundt planområdet, samt kjøremønster for biltrafikk i planområdet. Oransje - envegskjørt, grønt - tovegskjørt.

Trafikkmengden på det overordnede vegnettet rundt planområdet er preget av høy ÅDT med kapasitetsproblemer i rushtiden. Dette gjelder særlig fv. 441 Madlaveien/Kannikgata, fv. 44 Lagårdsveien og Løkkeveien. ÅDT varierer fra ca. 10 000 i Lagårdsveien til ca. 28 000 i Madlaveien.

Vegsystemet sør for planområdet er preget av boliggtater med mange gående og syklende. I tillegg er noen av gatene skoleveg for elever ved Våland skole.

Parkering

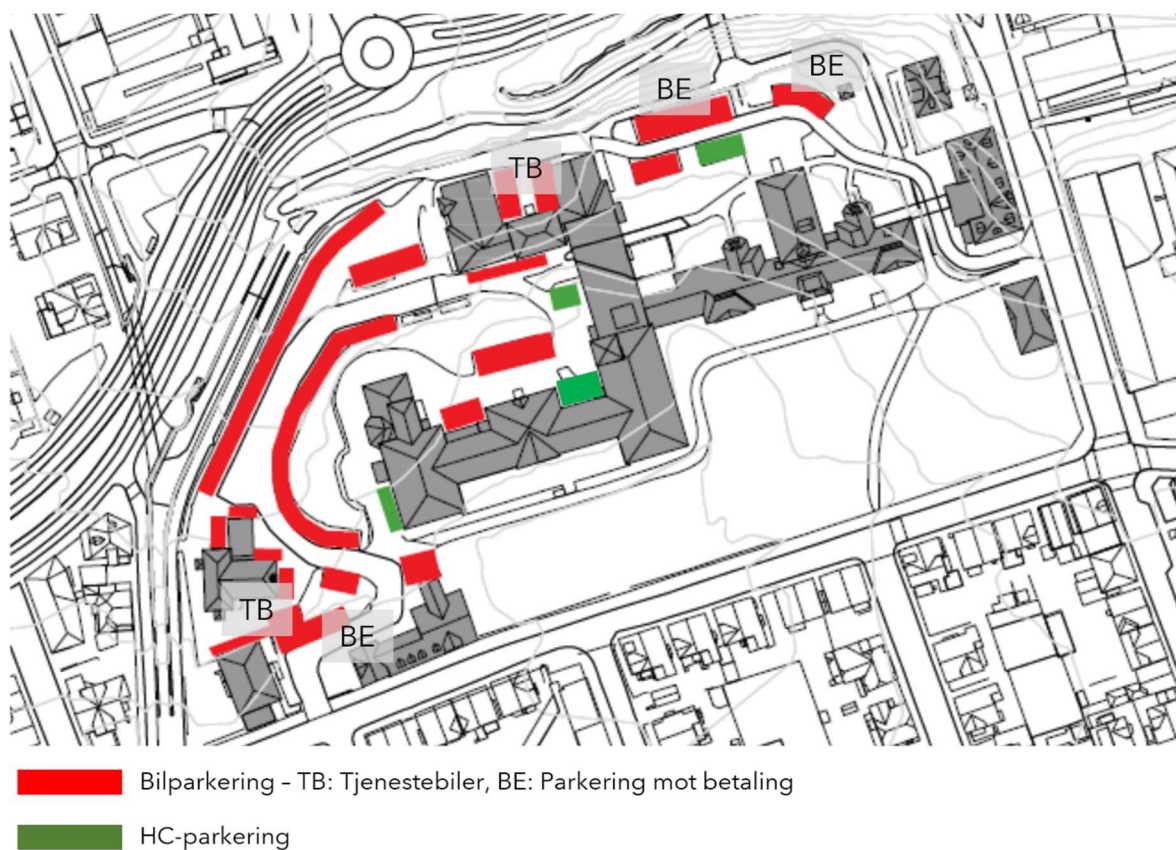
I dag er det i alt ca. 160 parkeringsplasser innenfor planområdet. I tillegg til parkering for ansatte er det etablert to parkeringsarealer med betaling for bl.a. besøkende ved bygg H (15 plasser) og i nærheten til dagens hovedinngang (15 plasser) hvor parkering er begrenset til fire timer.

Per januar 2022 disponerer Rogaland fylkeskommune 39 tjenestebiler. Tjenestebilene parkerer i dag ved C-, H- og J-bygget. For biler som brukes av arkeologene er det ved J-bygget også etablert vaskeplass for spyling av utstyr, bekledning og biler for å hindre

smitte fra en lokasjon til en annen. Tjenestebilene til samferdselsavdelingen er i dag i all hovedsak parkert ved Bergelandsgården der samferdselsavdelingen leier kontorlokaler.

Det er 8 HC-plasser innenfor planområdet. 3 HC-plasser er lokalisert ved dagens hovedinngang, 3 ved inngang 4 (bygg B/D) og 2 ved bygg D. Per september 2021 er det 2 fast ansatte ved fylkeshuset som har behov for HC-parkering. Dermed er det 6 HC-plasser for besøkende.

Bestemmelser fra sentrumsplanen gjelder for området (sone 1a) hvor krav til bilparkering i kategorien næring/tjenesteyting er 0,1 p-plasser per 100 kvm BRA. Bakkeparkering tillates som hovedregel ikke. Med ca. 24 000 kvm BRA som Rogaland fylkeskommune vil disponere etter ombygging tilsvarer dette 24 parkeringsplasser.



Figur 23 Dagens parkeringssituasjon

Sykkelparkering

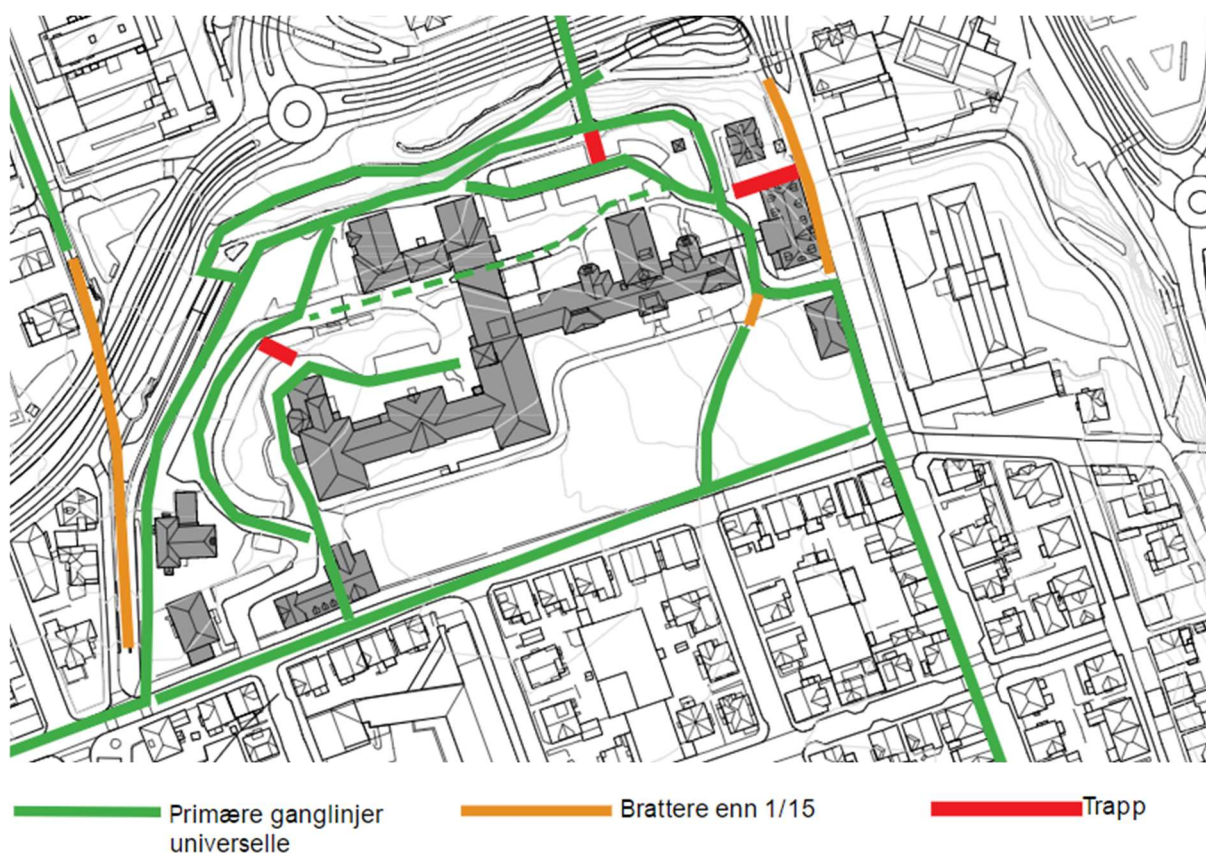
KPA sine bestemmelser for sykkelparkering gjelder for området og det stilles krav til minimum 3 sykkelplasser per 100 kvm BRA næringsformål. Sykkelparkering, unntatt gjesteparkering for sykkel, skal være under tak og med låst atkomst. 5 % av sykkelplassene settes av til gjesteparkering lokalisert nært inngangsparti. I tillegg skal 5 % av sykkelplassene tilrettelegges for større sykler/sykkelhenger.

4.9. Universell utforming

Fylkeshuset ligger på en høyde i forhold til Stavanger sentrum og Stavanger stasjon. Høydeforskjellen gjør at det ikke er universelt utformede gangveier fra disse målpunktene og opp til planområdet.

Innenfor planområdet er det relativt god tilgjengelighet med tanke på stigningsforhold. Enkelte snarveger er etablert med trapper.

Hovedproblemet for universell utforming er at lesbarheten i området er dårlig på grunn av overlappende trafikkgrupper. Mye skyldes en lite organisert parkeringsstruktur i området mot Madlaveien som gjør at gangforbindelsene blir lite synlige og trange.



4.10. Barns interesser

Det er i liten grad tilrettelagt for barn og unge innenfor planområdet i dag. Gjennom medvirkningsprosessen kom det frem at Våland skole bruker fylkesparken til gym, SFO og uteskole. Utover dette brukes parken lite av barn i fritiden.

4.11. Sosial infrastruktur

Skolekapasitet og barnehagedekning vurderes til å ikke være relevant i denne sammenheng. Det er kort vei til sentrumstilbudene i Stavanger sentrum.

4.12. Teknisk infrastruktur

Eksisterende infrastruktur innenfor tomte er beskrevet og vist i VA-rammeplan med tilhørende vedlegg.

På tomte ligger det i dag fiberkabler, lavspenning, høyspenning, gassrør og telekabler. Hundvågtunnelen krysser deler av tomten under bakken.

Det ligger eksisterende kommunale vannledninger (DN400, DN300, DN150) rundt hele planområdet. Disse hovedledningene for vann er nyere ledninger bygd i perioden 2002-2016, foruten et strekk i nordøst som er bygget i 1988. I tillegg til de omtalte hovedledningene rundt planområdet ligger det også en kommunal DN125-vannledning fra Musegata og inn på tomte. Angitt byggeår for denne er ca. 1900 og kvaliteten er usikker. Eksisterende stikkledninger for vann på tomte er DN50 og DN75.

Eksisterende kommunale fellesavløp og overvannsledninger i Furras gate, Madlaveien, Muségata og Peder Klows gata ble lagt i perioden 2002-2016 og er karakterisert med god tilstand. Avløpfellesledning ved Kannikgata er fra 1988. Fra nord til sør over tomte ligger det en boret tunnel for spillvann tilhørende Stavanger kommune. Det er stor sannsynlighet for at tunnelen ligger så dypt, under Hundvågtunnelen, at den vil ikke være i konflikt med ny bebyggelse, dette må sjekkes nærmere ved detaljprosjektering.

De private avløpfelles stikkledningene på tomte er betongledninger i ulike dimensjoner (DN150, DN225, DN230, DN250 og DN300) og varierende alder. Den delen av overvannet som er koblet til kommunale VA-ledninger går i dag i hovedsak til eksisterende avløpfellesledninger. Det er noen få eksisterende DN 125 overvannsledninger sørvest på tomte.

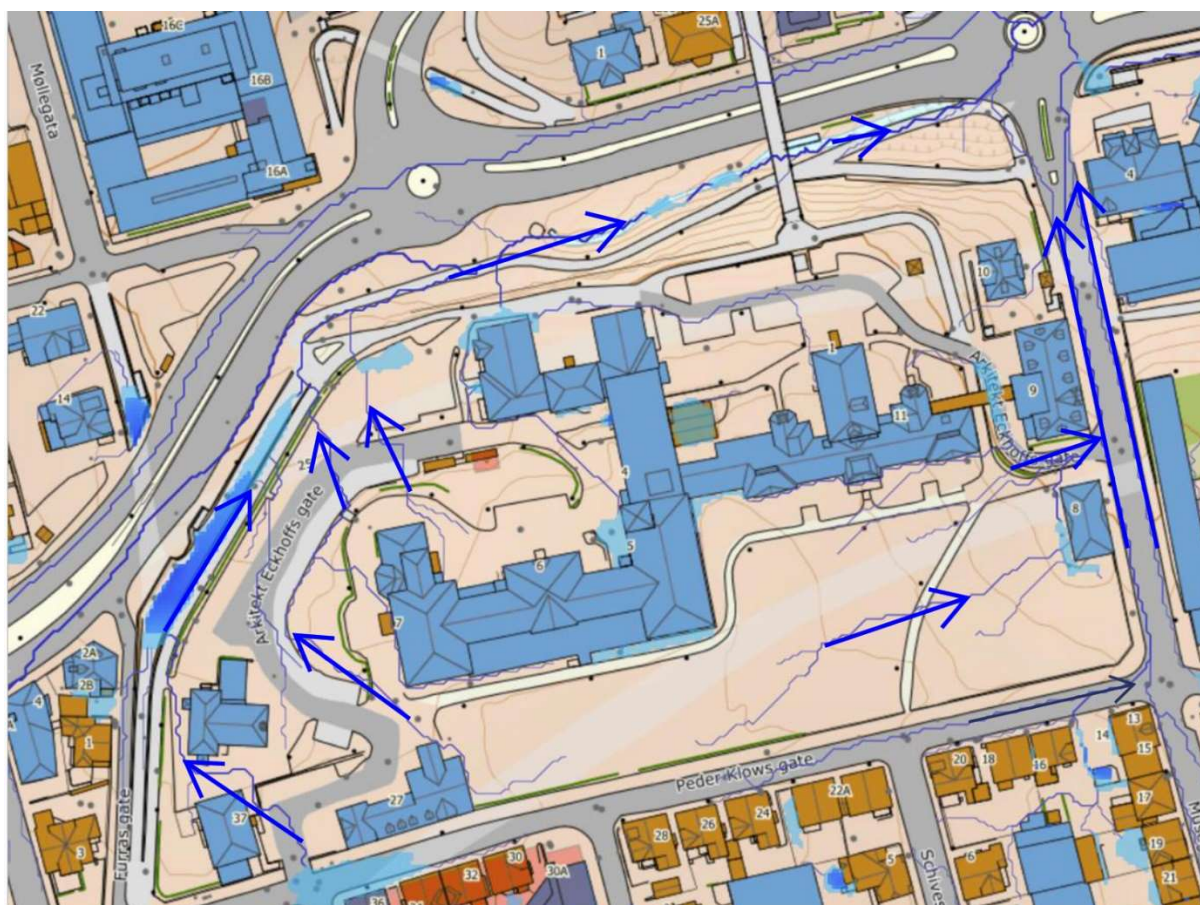
4.12.1. VA og flom

NVEs aktsomhetskart for flom viser arealer som kan være utsatt for flomfare.

Aktsomhetsområdene er analysert ut fra en estimert vannstandstigning, og det blir ikke tatt hensyn til konstruksjoner som bruer, kulvert, rør ol. Arealet til planen for fylkeshuset er så vidt innenfor aktsomhetskartet for elv/bekk som kommer fra Mosvatnet og går til sjøen. Bekken som en gang rant mellom Mosvatnet og sjøen ble lagt i rør i 1895 ifølge VA-kartet til Stavanger kommune. Det vil si at hoveddelen av strekningen som aktsomhetskartet tolker som en åpen bekk i virkeligheten er et lukket rør.

Flom i Kannikbekken er vurdert til ikke å utgjøre en fare for bygningene innenfor planen. Denne vurderingen er tatt med bakgrunn i at arealet vist i NVEs aktsomhetskart i dette tilfellet ikke er reelt, fordi hoveddelen av strekket ikke er en åpen bekk. I tillegg er det stor høydeforskjell mellom nivået til bekken og bygningene.

Dagens flomveier i området går i hovedsak bort fra bygningene og mot vei eller Kannikbekken. Urbanflom og flomveier er vurdert ved hjelp av Scalgo Live, se figuren nedenfor.



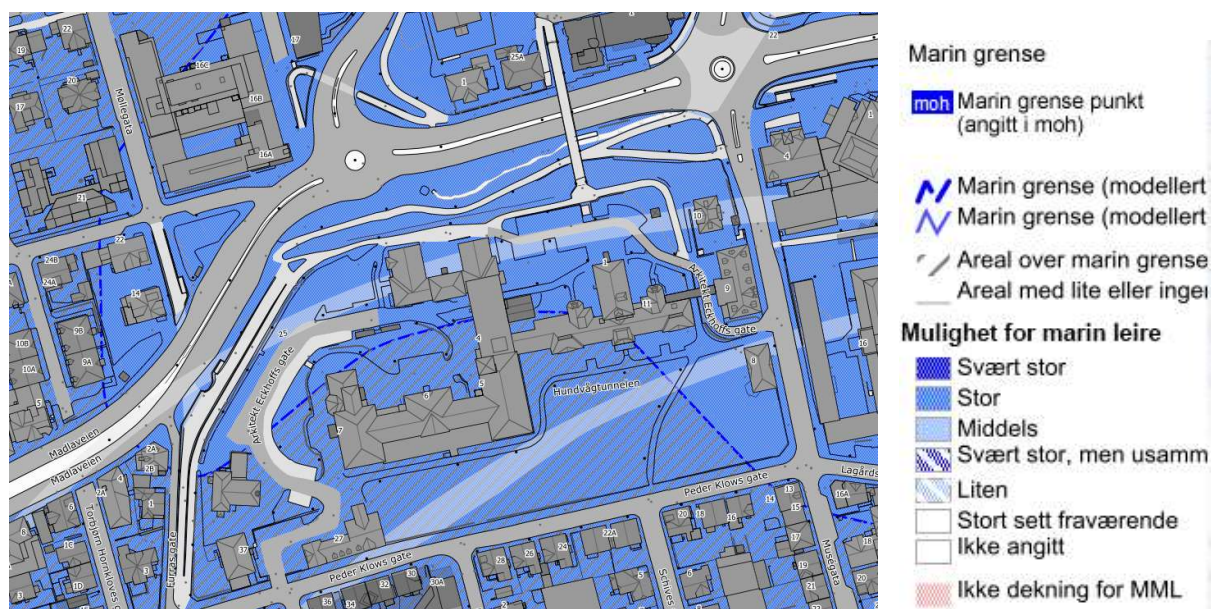
Figur 24. Utsnitt fra Scalgo, som viser eksisterende flomveier.

4.13. Grunnforhold

Det er ikke utført grunnundersøkelser i forbindelse med planarbeidet. NADAG (nasjonal database for grunnundersøkelser) viser utført grunnundersøkelser som er gjennomført i andre prosjekter, f.eks. på eiendommen til Arkeologisk museum og i forbindelse med Ryfast-prosjektet. Ved grunnboringer utført av Multiconsult i februar 2013, i Peder Klows gate ved Arkeologisk museum, er antatt berg påtruffet i dybder på 0,5-3,4 meter. Type løsmasser før man treffer på berg i grunnen er ikke beskrevet i denne rapporten.

Grunnboringer som er utført i forbindelse med Ryfast-prosjektet er ikke i umiddelbar nærhet til planområdet.

Mer lokalt er det fjell i dagen i to av kjellerne til bygningsanlegget på tomten.



Figur 25. Kartutsnitt fra NGUs kart som viser mulighet for marin leire i området

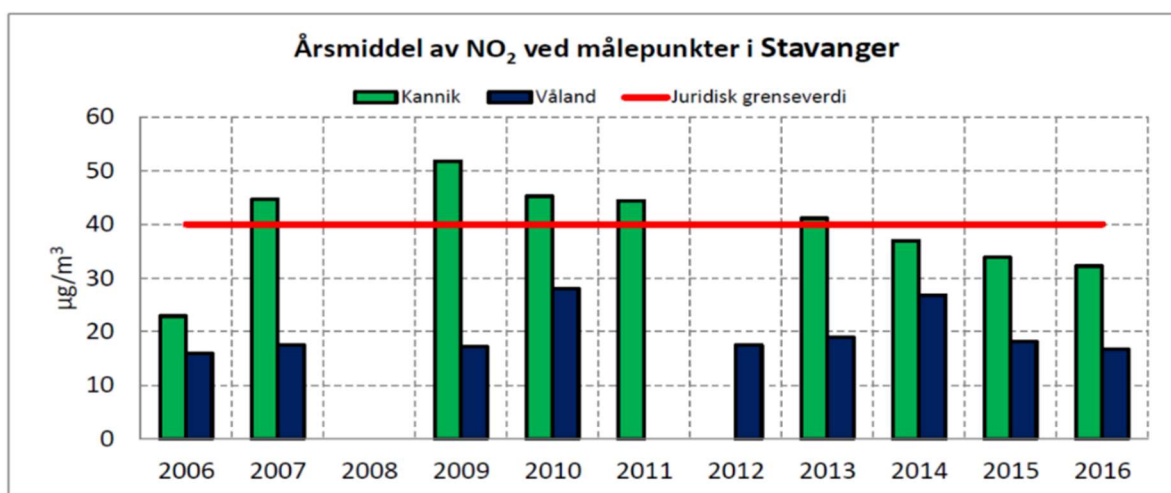
Figur 25 viser en modellert grense for marin leire. Hoveddelen av planområdet er utenfor området hvor det antas at det kan være marin leire, men der det planlegges nye bygg vises det fare for marin leire.

4.14. Luftforurensing

Den største kilden til lokal luftforurensning er veitrafikken med utslipp av eksos og asfaltstøv fra piggdekk. Andre kilder er vedfyring i boliger og utslipp fra industri. Langtransporterte forurensninger fra trafikk og bruk av olje og kull i andre europeiske land bidrar også.

Målinger av svevestøv viser at den tillatte grenseverdien ble overskredet sist i 2013. Selv om målinger fra siste år viser at luftkvaliteten er innenfor tiltatte grenser på målepunktene (Våland og Kannik vet vi at luftforurensningen er størst langs sterkt trafikkerte veistrekninger, og det er grunn til å tro at lokale luftforhold fra tid til annen vil ha høye verdier.

Lokale forhold med flere store trær binder og bremser partikler.



Figur 26: Historikk over luftkvalitet ved målepunktene i Stavanger. Som vi ser av figuren, har nivåene av nitrogendioksid (NO₂) vært over den tillatte grensen ved Kannik målestasjon i flere år med en nedadgående trend. Kilde: www.luftkvalitet.info

4.15. Støyforhold



Figur 27: Beregninger av dagens støynivå, Brekke Strand (2022).

Planområdet er svært støyutsatt fra trafikken på Madlaveien og andre omkringliggende veger. Store deler av området i vest ligger innenfor rød og gul støysone, spesielt de nordlige og vestlige arealene av tomten. Hoveddelen av fylkesparken som ligger i sør er derimot mer skjermet fra trafikkstøy. Eventuelle skjermingstiltak bør veies opp mot ønsket om åpne byrom.

5. Beskrivelse av planforslaget

5.1. Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Bebyggelse og anlegg (pbl § 12-5, nr. 1)				
Kode	Formål	Betegnelse	Areal (kvm)	Eierform
1831	Kontor/tjenesteyting	KT1, KT2, KT3, KT4, KT5, KT6, KT7, KT8, KT9, KT10, KT11	8548	
1510	Energianlegg	E1	12	Offentlig
1550	Renovasjonsanlegg	f_RE	15	Felles
1600	Uteoppholdsareal	f_UT	132	Felles
1620	Gårdsplass	o_GP1, o_GP2, o_GP3, o_GP4	5063	Offentlig

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 12-5, nr. 2)				
Kode	Formål	Betegnelse	Areal (kvm)	Eierform
2011	Kjørevei	o_KV1, o_KV2	2536	Offentlig
2012	Fortau	o_F1, o_F2, o_F3, o_F4, o_F5, o_F6	2403	Felles
2015	Gang-/sykkelvei	o_GS1, o_GS2, o_GS3, o_GS4, o_GS5	929	Offentlig
2016	Gangveg/gangareal/gågate	o_GG1, o_GG2	366	Offentlig
2017	Sykkelanlegg	o_S1, o_S2, o_S3	642	Offentlig
2019	Annen veggrunn – grøntareal	o_VG	26	Offentlig
2080	Parkering	f_PA1, f_PA2, f_PA3, f_PA4, f_PA5, f_PA6, f_PA7	565	Felles

Grønnstruktur (pbl § 12-5, nr. 3)				
Kode	Formål	Betegnelse	Areal (kvm)	Eierform
3003	Blå/grønn struktur	o_BG1	105	Offentlig
3050	Park	o_P1, o_P2, o_P3, o_P4, o_P5, o_P6, o_P7, o_P8	11229	Offentlig
	Totalt alle kategorier		32 571	

5.2. Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

Hensynssone bevaring av kulturmiljø (H570) - Hensynssonen har til hensikt å bevare hele eiendommens kulturmiljø. Bygg, trær og parkarealer har bestemmelser til bevaring.

Kontor og tjenesteyting - All bebyggelse er regulert til kontor og tjenesteyting, KT. Byggehøyder og byggegrenser er påført plankartet. Benevnelsene bygg A-J er innarbeidet og brukes i teksten.

Uteoppholdsareal - Utearealene ligger i tilknytning til kantine i bygg A.

Gårdsplass - Gårdsplasser er samlende uteareal/byrom mellom byggene. Gårdsplasser skal opparbeides med trær og vegetasjon, ramper og trapper, får gående og syklende. Deler av områdene vil være kjørbare.

Park - Parkarealene blir utvidet mot vest. Trær som skal bevares, står i et parkformål.

Kjøreveg - Eiendommens hovedadkomst er fra Peder Klows gate. Adkomsten er utformet som en løkke hvor deler inngår som gårdsplass.

Parkering - Ligger tilknyttet adkomstløkken. F_PA6 er et sykkelparkeringsanlegg.

Fortau, gangvei, gang-/ sykkelvei - regulerte arealer er forbeholdt mye trafikanter.



Figur 28: Plankart for Arkitekt Eckhoffs gate 1, plan 2779.

5.3. Bebyggelsens plassering og utforming

Fylkesadministrasjonens behov for 200 nye arbeidsplasser har vært utgangspunkt for tiltaket. Økningen av kontorareal har medført behov for å utvikle nye bygningsvolumer, med vurdering av deres størrelser, uttrykk og plassering på tomten. Dersom behovet for arealøkning hadde blitt løst ved å legge inn et bygg kun i det nordvestre hjørnet av tomten (ref. KDP sentrum) ville man endt opp med et høyhus – en løsning ingen ønsker. Strategien har da heller vært å innpasse og fordele de nye arealene i tre nye bygninger - B, C1 og C2, der volumer og høyder for disse får inngå mer integrert i det historiske anlegget. Dette gir en mer homogen og relativt enhetlig bygningsmasse, i tradisjon med anleggets historiske utvikling. Nybyggene er differensiert i volum og høyde, for å skape balanse i arkitektonisk uttrykk mellom ny og historisk bebyggelse.



Figur 29 Oversiktsbilde som angir navngiving på bebyggelsen.

Volumene er vurdert og bearbeidet i form og størrelse gjennom studier av mulige plasseringer og utstrekninger i situasjonen. C1 og C2 ligger som symmetriske fløyer ut fra bygg C, med en avstand til C som balanserer mellom tilknytning og fristilling. De to nye volumene på begge sider av C etablerer en viss grad av symmetri, men tar likevel opp i seg sprang og forskyvinger som også C i seg selv innehar på nordsiden.

Vi mener å ha funnet de linjene der volumene ikke kan bryte ut i større dimensjoner av hensyn til siktlinjer, bevegelseslinjer, parkrom og balanse/dominans mellom volumene.

Utformingen av C1 er nøye vurdert med tanke på å skape et godt byrom mellom dette og eksisterende bygninger, og samtidig åpne for sikt mot A-bygget og skape en god bevegelseslinje/-sekvens fra gangbroen og inn i anlegget.

C2 avgrenses med tanke på vestre parkrom og vestre fasadeliv i D, samt parkdrag og sykkelsti i nord. Nye B knytter seg til det historiske koblingspunktet mellom A og D og tar rollen som sentralt punkt i anlegget. Volumet har en markert høyde over de to andre nye volumene, men har det minste fotavtrykket, av hensyn til eksisterende hjørnetårn i D og synliggjøring av A i vestre ende, samt den høyt prioriterte forbindelse øst-vest i anlegget.



Figur 30 Modellbilde.

Fordelingen av arealene til de tre nye volumene er motivert ut ifra disse volumbetraktningene, men også ut ifra et ønske om å tilføre positive og brukbare mellomrom mellom volumene.

Mellomrommene etablerer romlige sekvenser med mulighet for åpen, urban og trygg publikumstilgjengelighet gjennom anlegget. Disse utvendige rommene danner gårdsrom som forbinder byggene i et urbant samvirke. Ytre tilkomster fra vest, øst og nord knyttes sammen gjennom denne romdannelsen. Her etablerer den nye B-bygningen et felles

midtpunkt, der dagens bygg B i praksis nå stenger for sikt og bevegelse gjennom anlegget. Samspillet mellom uterom og innvendige rom på bakkeplanet forsterkes gjennom publikumsrettet program innvendig i bygg B og bygg C1.

Artikulering av bygningsvolumene er gjort med hensyn på en tilpasning til eksisterende bygningers dimensjoner, proporsjoner og formrytmer. Eksisterende volumers overlappende formoppbygging og symmetri benyttes som et tema også i de nye volumene, der inntrekkninger/uttrekkninger av fasadene gir en formal virkning og slik knytter det nye til det gamle.



Figur 31 Modellbilde over nytt gårdsplass / byrom sentralt gjennom eiendommen.

Artikulering av volumene er også gjort ved bruk av detaljer og materialer fra eksisterende fasader. Bruk av tilnærmet lik teglstein som eksisterende fasader har, sammen med hvite/lyse detaljene her gir en parallellitet i uttrykket, ikke nødvendigvis identisk, og som binder sammen det nye med det eksisterende. Der de historiske fasadene har relativt store teglflater med vindushull er de nye volumene et produkt av dagens dagslyskrav for kontorarbeidsplasser og funksjonsbehov for fleksibilitet i moderne kontorbygg. Det er like fullt en balanse mellom tette og åpne felt. Rytmen mellom åpne og tette felt vil variere,

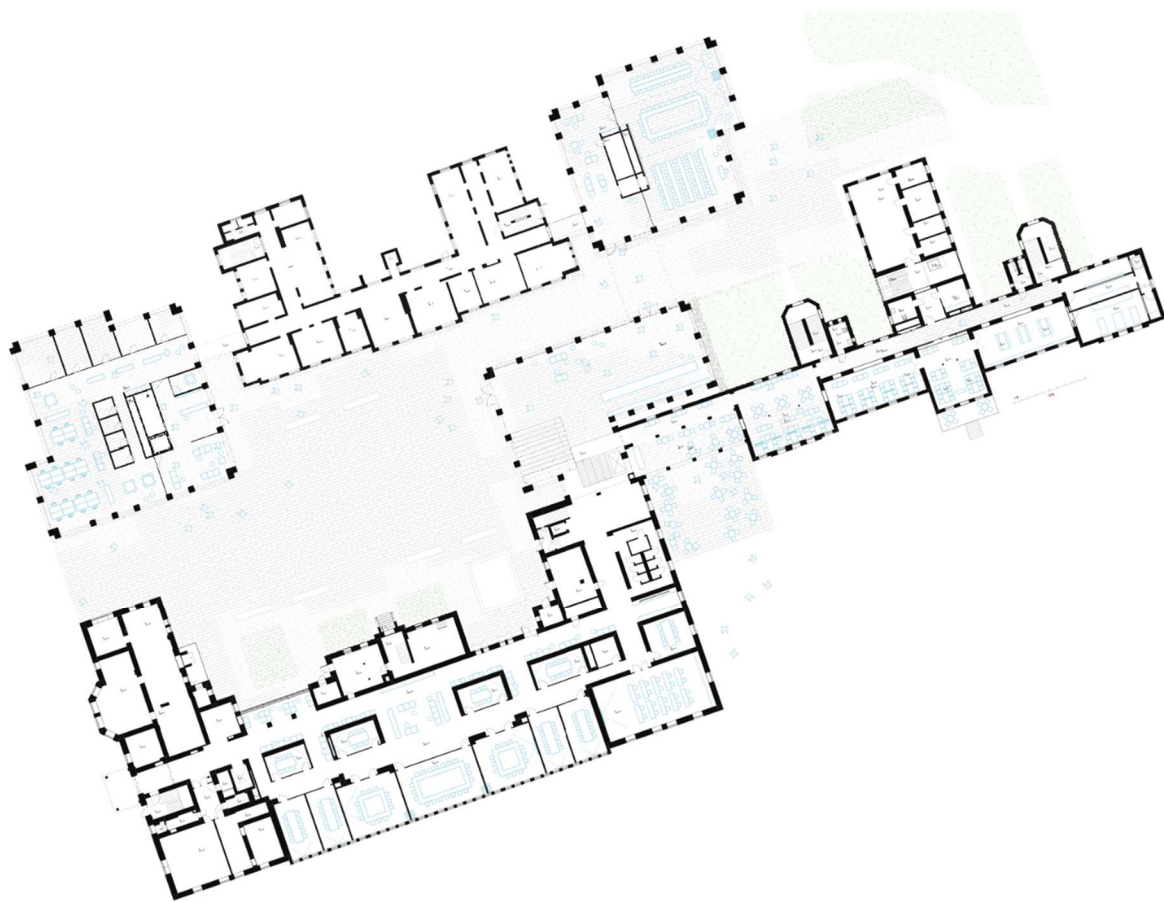
innenfor de muligheter som funksjonalitet og dagslyskrav gir. Fasadestrukturen er også modellert med tanke på en visuell balanse mellom tyngde og letthet og mellom vertikalitet og horisontalitet.

Gesims og takformer er artikulert med intensjon om samvirke og tilhørighet med de historiske gesimsene og takformene. Gesimsene for nybyggene utføres med hvit/lyse overflater, som parallell til de historiske. De avslutter fasadene og artikulerer overgangen til takformene, som beholder valmet typologi i samspill med de historiske takene. Takformene viderefører dermed det historiske taklandskapets konturer. Opplett/piper, som betjener behov for inn- og utluft for ventilasjonsanlegget, knytter seg visuelt til tilvarende elementer på de historiske takene. Utvendig materialbruk for takene er metall/båndteking, som slik refererer seg til materialer for de historiske takene.



Figur 32 Fasadeoppriss mot sør (øverst) og mot nord (nederst). Viser anleggets varierte takandskap og -høyder.

Et viktig moment ved prosjektet har vært at volumene skal danne sekvenser av rom mellom bygningene, der disse knytter seg til byveven og gir en muligheter for opphold og gode opplevelser for publikum. Målet er å gi et bedre samspill mellom fylkeskommunens virksomhet og publikum.



Figur 33 Planforslagets gulvplan. Rominndeling og møblering er kun illustrasjoner, og vil bli bearbeidet videre.

Ny B-bygning

Den nye B-bygningen ligger midt i anlegget. Plassering vil gi bygningen en sentral rolle og gi en anlegget en prominent og tydelig hovedatkomst. Atkomsten være tilgjengelig for publikum både fra nord, øst og vest. Foaje- og resepsjonsområdet i 1. etasje vil henvende seg ut både til hovedplassen og passasjen øst-vest, samtidig som det knytter seg til de historiske A og D og forbinder disse sammen med nytt sentralt trappeanlegg i tilknytningspunktet. Fra resepsjonsområdet vil det være mulig med gløtt opp til buegangene i kantinedelen, som får utgang til fylkesparken. Bygg B blir på fem etasjer og fasadelivet ligger noe inntrukket fra det historiske trappetårnet i D.

Det sentrale gårdsrommet mellom B, D, C2 og C ligger skjermet mellom nye og historiske bygg og binder anlegget sammen rundt et felles gulv. Dette forsterker B og hovedinngangen her som det mer formelle og prominente stedet i fylkeshus-anlegget.



Figur 34 Plassdannelse ved bygg A, ny B og C1 og ny gangforbindelse fra gangbroen inn til anlegget.

Ny C1-bygning

C1 vil føres opp i tre etasjer og forbindes med C gjennom en smal glasskorridor i to etasjer, samt en tilsvarende smal korridor på kjellernivå. Forbindelsen legges i forlengelse av korridoraksen for C og kobler seg på der det i dag er vindusåpning. Første etasje i C1 har en markant høyere etasje enn etasjene over, og vil kunne brukes som forsamlingslokale for fylkets administrative, politiske møter og for byens befolkning for øvrig. Dette kan ikke hjemles i planen, men romhøyden og arealets størrelse sikrer en fleksibilitet for slike funksjoner.

Kjelleretasjen vil huse sykkelparkering og garderobefunksjoner for de ansatte. Med rampe fra sykkelveien, o_S2, ledes syklistene inn i kjeller med rundt 200 sykkelplasser.

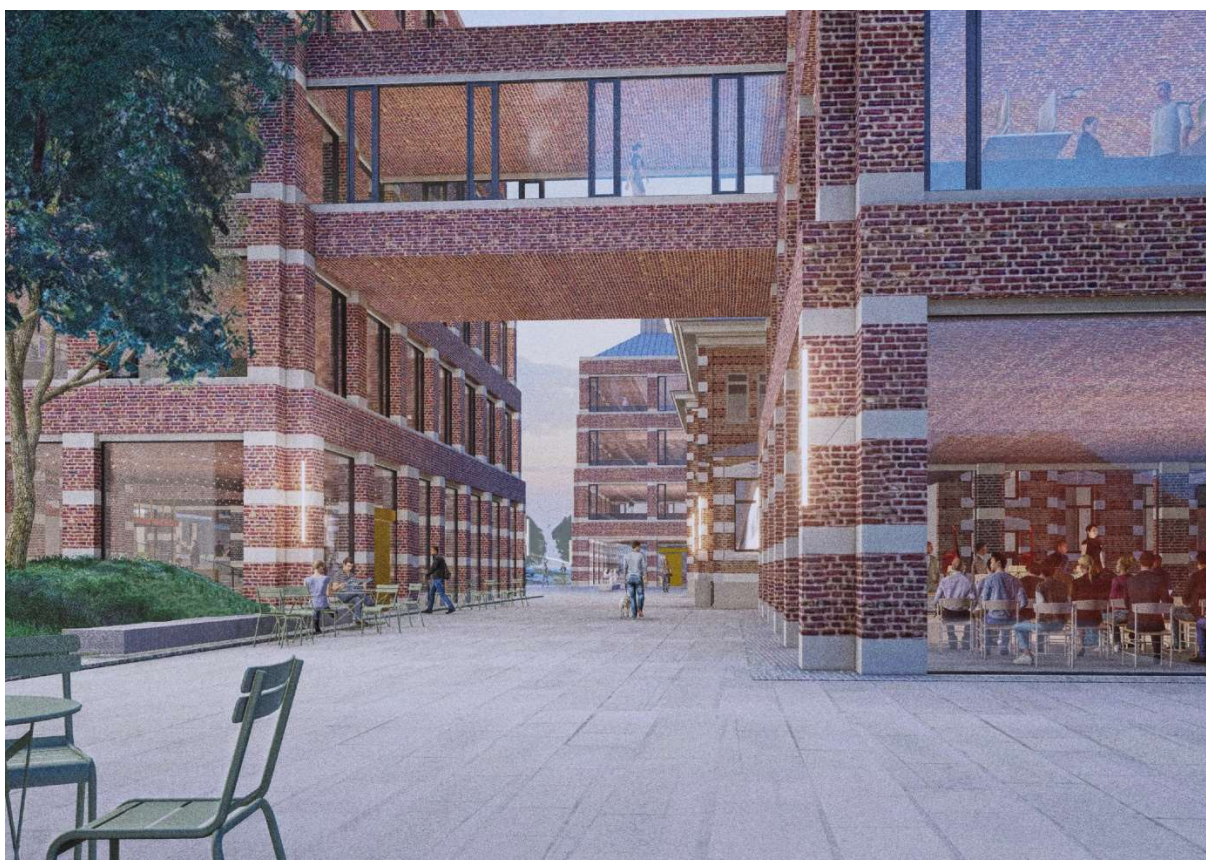
C1 har en plassering som aktiverer anlegget mot atkomstene mot sentrum i nord og øst. Selv om bygningen opptar utearealer her, tilfører det anlegget en større brukbarhet, med en mer aktiv og romlig presisert relasjon til publikum og byen. Bygget danner sammen med det nye bygulvet og bygg A og B et tydelig urbant sted. Bygningens utbredelse er

bearbeidet særlig med tanke på publikums lesning av romsekvenser og forbindelser inn mot hovedplassen.

Ny C2-bygning

C2 føres opp i fire etasjer og kobler seg på C-bygningens korridorakse med en broforbindelse i to etasjer. Broen utføres med glassfasader. C2 får også en egen inngang vendt mot hovedplassen. Under broen etableres et lite blå-grønt anlegg, o_BG, som leder overvann fra gårdsplass ute til o_P4 og videre mot Kannikbekken. Vannmengden er begrenset her.

Sett fra parkens vestlige del, og med god synlighet fra Madlaveien, vil C2 etablere et samlet fasadeliv for anlegget med en balanse mellom det nye og det gamle. Avstand mellom de to gir en introduksjon til anleggets indre midtpunkt og hovedatkomst, til bygning B. Sammenlignet med øvrige side av anlegget, der landskapsdrag og trær dominerer, er fjernvirkningsverdien for anlegget kanskje størst sett fra vest.



Figur 35 Passasjen mellom ny B og C1.



Figur 36 Bygg C2 og D sett fra Madlaveien.

Historiske bygg - A og D

De historiske fasadene framstår i hovedsak som de gjorde i byggeåret, med unntak av mindre ombygginger og utvidelser samt andre vinduer. Intensjonen er å styrke og istandsette den historiske strukturen. Enkelte av de opprinnelige balkongene er blitt gjenmurt og vurderes tilbakeført til original stand.

I det historiske koblingspunktet mellom A og D vil det, når eksisterende B rives og ny B bygges, etableres en ny tilpasning. I dette punktet fremstår anlegget i dag uavklart med nyere deler som kan leses som mindre historisk viktig.

I den samme koblingen mellom A og D, men mot vest mot parken, har den historiske fasaden hatt en buegang inn til en åpen loggia. Denne er i dag murt igjen og med mindre vindusinnsetninger i gjenmuringsflaten. Buegangen gjenåpnes og får bakenforliggende glassfelt med glassdører. Det etableres en markterasse foran, for opphold i direkte forbindelse med cafe-/kantinefunksjon på innsiden.

Den store solterrassen ved sørfasaden for D ble bygget til senere, men forstås som godt integrert og strukturelt sammenbygget med selve bygningskroppen. Der vi kan se paralleller også internasjonalt innenfor denne bygningstypologien. Selve terrassetrappen ned i parken vurderes som mindre viktig og formalt uheldig i situasjonen. Dersom denne fjernes vurderes eventuelt en erstatning med annen geometri og orientering.

Både loft og kjeller har store arealer. Disse arealene har begrenset verdi for bruk til kontorplasser og møterom på grunn svært begrenset dagslys. Arealene vil kunne benyttes for nye ventilasjons-aggregater og tekniske, horisontale føringer.



Figur 37 Felles uteoppholdsarealer for kantinen. Den gamle luftbalkongen åpnes med glassfelt.

Ved videre utvikling av de historiske bygningskroppene prioriteres det å få frem grunnstrukturen også for interiørene, med korridor-, trappe- og romforløp, konstruktive vegger og systemer for dør og vindusinnsettinger. Per i dag er det i tidenes forløp bygget en rekke irrelevante lettvegger i interiørene som det vil være en fordel å få revet, slik at den historiske grunnstrukturen kommer frem og de karakteristiske hovedtrekkene i bygningsmassen kan oppleves fra innsiden. Med denne grunnstrukturen som basis ønskes det å ivareta og fremheve verdifulle og karakteristiske detaljer.

Innvendige flater og innredninger vil bli utført med et relevant uttrykk, der det søkes oppnådd en samlet karakter og atmosfære som bygger opp under både det historiske arkitektoniske og dagens innhold.

Ved utvikling av moderne kontorarealer vil det sannsynlig bli behov for en viss fleksibilitet. Mye av disse behovene kan svares ut ved å dyrke den historiske strukturens generalitet. Men det kan også bli behov for større sammenhenger mellom visse rom selv der vegger imellom er en del av den verdifulle grunnstrukturen. Her vil det bli vurdert en balansert metode, der åpninger vil bli foreslått etablert, eventuelt ved at eksisterende åpninger

foreslås økt i bredden, men uten av veggens skal mister sin rolle og karakter, eller bli fjernet. Dette vil både ivareta veggens konstruktive rolle og også bygningskroppens romstrukturelle system.

Hensynet til bygningsvernet vil, sammen med de konstruktive begrensningene, måtte begrense grad av åpenhet og fleksibilitet ved kontorarbeidsplassutformingen. Samtidig ønsker fylkeskommunen å fornye seg og imøtekomme nye behov for måter man organiserer seg i arbeidslivet. Fylkeskommunen ser dette dilemmaet. En tilpasning til de historiske bygningsmassene vil bli lettere å gjennomføre sett i sammenheng med tilfang av nye og mer fleksible, moderne arealer ved de tre nye volumene. Tilfanget at nytt areal skal først og fremst svare ut et behov for flere arbeidsplasser og større samlet areal, men tilfanget vil samtidig gi et verdifullt supplement av type bruksfleksibilitet og dermed gjøre også bruken av de historiske bygningene enklere der den type bruk som passer best kan etableres der.



Figur 38 Illustrasjonssnitt / bysnitt.

Historiske bygg - E, F og G

Intensjonen er at disse byggene kan overføres til Akropolisarbeidet. Byggene inngår med samme bevaringshensyn som resten av eiendommen. Tannhelsetjenesten Rogaland holder til i bygg E men lokalene er ikke optimale etter dagens måte å drive tannklinikk på. På sikt vil tjenesten etter hvert flytte ut. Drift og vedlikehold er ikke tema for reguleringsplanen.

Historiske bygg – I og J

Dagens nettstasjon ligger innenfor eksisterende B-bygg. Når bygget blir revet må nettstasjonen finne en ny og passende lokalisering. Det har være krevende å finne riktig plass, og løsningen er blitt å legge nettstasjonen innenfor bygg J med atkomst i nordfasaden. Dette viser seg å være en god løsning for eiendommen som helhet. Eksisterende garasjer fra nyere tid på byggets nordside vil rives.

Bygg I er det bygget som ligger mest i utkanten av eiendommen og som har minst arkitektonisk slektskap til resten av bygningsanlegget. Bygget er skilt ut som egen eiendom og var opprinnelig en overlegebolig. Bygget er relativt stort, men ikke universelt utformet. Utvendige ramper gir det et universelt tilrettelagt inngangsparti. Kontorfunksjonene her opprettholdes. Vi viser ellers til kulturminnedokumentasjonen for utfyllende informasjon om det historiske anlegget.



Figur 39 Bygg I til venstre og bygg J sentralt i bildet.

Bygg I og J inngår i felt KT9 hvor det åpnes for parkering til tjenestebilene som i dag. Det har ikke vært hensiktsmessig å skille ut parkeringsplassene som egne felt da oppmerking o.a. kan endres over tid innenfor området.

5.4. Bebyggelsens høyde

Eksisterende bygningsanlegg har varierte høyder og valmede tak med takopplett og enkelte arker som artikulerer et spennende og levende taklandskap. Innvendig har eksisterende bygg store arealer på loft.

Nye bygg viderefører hovedformene med valmede tak og utspringende hvite gesimser. Bestemmelser setter krav til at takvinkel på valmen skal ikke være lavere eller høyere enn eksisterende tak.



Figur 40 Byggehøyder skjules til dels av store trær. Bilde er hentet fra illustrasjonshefte.

5.5. Arealer

Eksisterende bygningsanlegg (A-J) rommer omtrent 19 700 kvm BRA.

Av dette vil enkelte bygningselementer bli revet (eksisterende B, garasjer ved J, bro mellom A og E) og noen bygg blir overført til arbeidet med akropolisvisjonen (E, F og G). Dette utgjør til sammen omtrent 4 170 kvm BRA.

Samlet regner en derfor at fylkeskommunens hovedanlegg (A, C, D, H, I, J) å være 15 500 kvm BRA. En stor andel av de målbare bruksarealene i hovedanlegget ikke kan benyttes til kontorformål på grunn av manglende dagslys eller tekniske forhold (loft, korridorer og kjellere). I og J er også små og lite effektive bygg med få kontorplasser, og ligger utenfor et fellesskap med hovedanlegget. Bruksarealer som dette er likevel regnet med siden arealene er måleverdige, og for å unngå kompliserte 'minusregnskap' i beregning av bruksareal på eiendommen.

Ny bebyggelse i C1, C2 og B vil være langt mer effektive kontorbygg med høy fleksibilitet og bedre muligheter for kontorlandskap, store lyse møterom og bedre mulighet for å tilpasse lokalene etter behov. Maksimal BRA for nye bygg fordeler seg slik:

Bygg	BRA
B	3030
C1	2290
C2	3470
Sykkelparkering f_PA6	140
Sum	8930

Ca. 2000 kvm av arealene i tabellen over er tekniske og/eller mørke arealer i kjeller og på loft, som ikke kan brukes til arbeidsplasser.

I arealene er det lagt på et påslag på 10 prosent. På grunn av planens spesielle bevaringshensyn og størrelse er det viktig å sikre denne fleksibiliteten for å unngå senere dispensasjoner eller endringer knyttet til areal. Det betyr ikke at det bygges *mer* eller *større* da byggegrenser og maksimale høyder er fastsatt i planen for nye bygningsvolum.

Samlet sett vil fylkesadministrasjonen disponere maksimalt og måleverdig 24 470 kvm BRA (bygg A, C, C1, C2, ny B, D, H, I, J).

5.6. Grad av utnytting

Fylkestomten ligger innenfor bysone A og gjennomføringsområde 01 der KPA angir minimum tillat utnyttelse og maks tillat utnyttelse å være mellom 200-400 %-BRA.

Planforslagets utnyttelser blir da beregnet å være:

$$\text{Alle bygg på eiendommen, inkl. E, F, G:} \quad \frac{26\,350 \text{ BRA}}{27\,080 \text{ kvm}} = 97 \% - \text{BRA}$$

$$\text{Alle bygg på eiendommen, o_P1 er unntatt:} \quad \frac{26\,350 \text{ BRA}}{19\,642 \text{ kvm}} = 134 \% - \text{BRA}$$

For å være en sentralt plassert arbeidsplass ligger utnyttelsen svært lavt og under minimumskravet i KPA. Dette er ikke nødvendigvis negativt. Eiendommens bevaringshensyn med begrensede muligheter for utbygging er reflektert i den lave utnyttelsen. Utnyttelsen øker når fylkesparken trekkes fra, men ligger samlet sett fortsatt lavt.

5.7. Parkering

5.7.1. Bilparkering

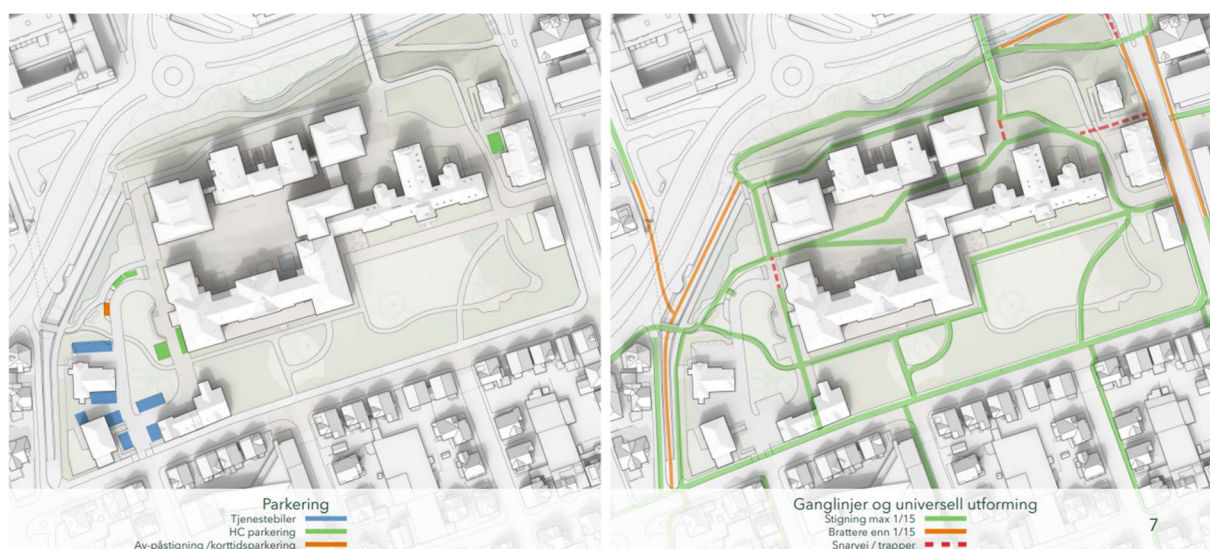
Planforslaget legger ikke opp til parkering for de ansatte eller gjester, og frigir dermed store arealer til andre bruksfunksjoner. Planforslaget legger opp til 31 parkeringsplasser og disse knyttes til behovet for HC-plasser og tjenestebiler.

HC-parkering

Det foreslås å etablere 8 parkeringsplasser. Figur 41 viser plassering av HC-plassene. To plasser er lagt ved bygg E, fire ved bygg D i tilknytning til dagens inngang, og to i området mellom bygg D og Madlaveien. Avstand HC parkering beregnet for gjester til hovedinngang er på ca. 80 m. HC parkering for ansatte er plassert nær inngang i D-bygget og E- bygget. Krav til universell utforming fra disse plassene til adkomst bygg er tilfredsstilt.

Tjenestebiler

Per januar 2022 har fylkesadministrasjonen et samlet behov for 39 parkeringsplasser for tjenestebiler. Planforslaget tilrettelegger for 23 parkeringsplasser. Parkeringsplassene er hovedsakelig organisert ved I, H og J-bygget, omtrent som i dag. Løsningen er den mest effektive og arealbesparende uten å felle trær eller rive bygg. Parkeringsplassene knytter seg på atkomstveien.



Figur 41 Temakart for parkering og gangveier og universell utforming.

Med et samlet anlegg på ca. 24 000 kvm utløser planen krav om 24 parkeringsplasser etter KDP sentrums bestemmelser om parkering. Planforslagets 31 parkeringsplasser for tjenestebiler og HC avviker dermed fra kravet i sentrumsplanen. Avviket begrunnes med at planen ikke tilrettelegger for ansattparkering, men arkeologenes behov for vask/spyling etter feltarbeid (for å hindre jordsmitte) og nærhet mellom teknisk utstyr og bil som hindrer ekstra turer.

Korttidsparkering, av-/påstigningslomme

Korttidsparkering og lomme for av-/påstigning foreslås etablert i området mellom bygg D og Madlaveien ved HC-plassene, blant annet for å unngå korte evt. ulovlige stopp i Peder Klows gate (hovedsykkelrute).

5.7.2. Sykkelparkering

Sykkelparkering løses som ansattplasser, gjesteplasser og bysykler.

Sykkelplasser for ansatte

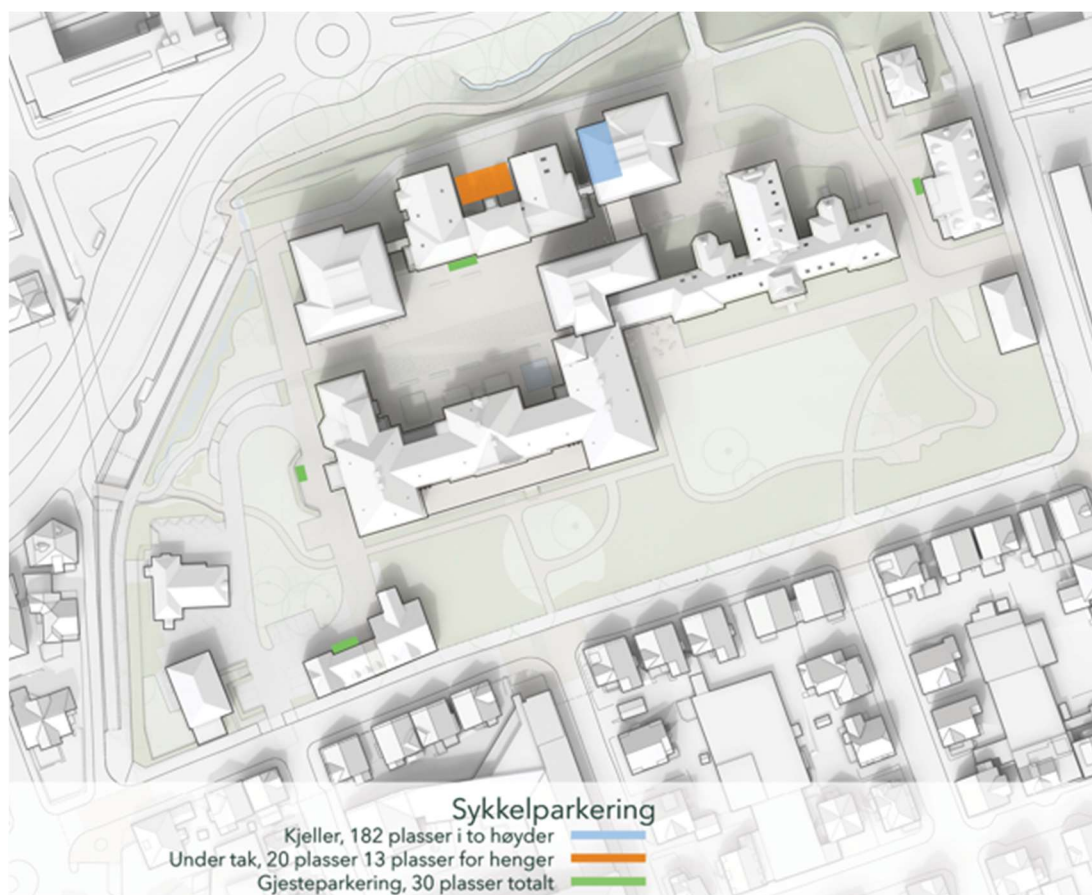
Etter kravene i KPA vil samlet utnyttelse (ca. 24 000 kvm BRA, eks. bygg E, F, G) resultere i krav til 690 plasser for sykkelparkering. Med antatt 650 ansatte og 75 prosent tilstedeværelse vil det være ca. 490 ansatte til stede, og kravet til sykkelparkeringsplasser vurderes å være overdimensjonert.

Som anbefalt i mobilitetsplanen foreslås det at antall sykkelplasser baseres på det faktiske og forventede behovet. Dersom man forutsetter 490 ansatte til stede og en sykkelparkeringsdekning på 50 prosent resulterer dette i 245 sykkelparkeringsplasser. I de 245 sykkelparkeringsplasser inngår det 13 parkeringsplasser for større sykler (5 prosent) og 13 sykkelplasser for gjesteparkering (5 prosent). Dette er et avvik i forhold til KPA.

Med en dekning på 50 prosent vil antall sykkelplasser være stor nok til å kunne dekke behovet med tanke på svingninger i antall syklist per dag og eventuell framtidig vekst i andel syklende.

Planforslaget etablerer to parkeringsanlegg for sykkelparkering, ett på nordsiden av C-bygget (f_PA6, ca. 33 plasser) og ett i sokkelen på C1-bygget (ca. 182 plasser). Begge ligger i tilknytting til sykkelveien og en unngår unødvendig sykling internt i gårdsrommene. C1 blir bygget med garderobe og en servicestasjon for enkelt vedlikehold av sykkel.

Foruten sykkelanlegget f_PA6 er sykkelplasser ikke regulert med egne formålfelt i plankartet, det blir for detaljert i denne fasen. Derfor sikrer bestemmelser 30 sykkelplasser for gjester, og/eller bysykler, i gårdsrommene og at disse skal plasseres nær hovedinnganger.



Figur 42 Sykkelparkering på fylkestomten.

5.8. Trafikkløsning

5.8.1. Atkomst for personbiler

Hovedatkomst til fylkestomten med bil vil fortsatt være fra Peder Klows gate. Atkomstvei føres frem til bygg D for varelevering og henting av avfall. I stedet for snuhammer, som ikke er ønskelig på grunn av rygging og krevende høydeforskjell, føres veien i en løkke. En slik ringvei gir en oversiktlig trafikkløsning. Det er lagt vekt på å gjøre kjørearealene minst mulig og samtidig dimensjonert for stor lastebil. Ringveien gir en oversiktlig trafikkløsning. På grunn av høydeforskjell og behov for universell tilgjengelighet ved HC-parkering er holder deler av kjøreveien 8 prosent stigning i et kort parti og avviker noe fra vegnormalen.

Det er ikke ønskelig å føre kjøreveg for varelevering og renovasjon gjennom gårdsrommet mellom A, B, C og D-byggene. En slik løsning ville ført til mer kryssende trafikk, flere kjøreflater og mindre muligheter til å bygge park og bilfrie byrom.

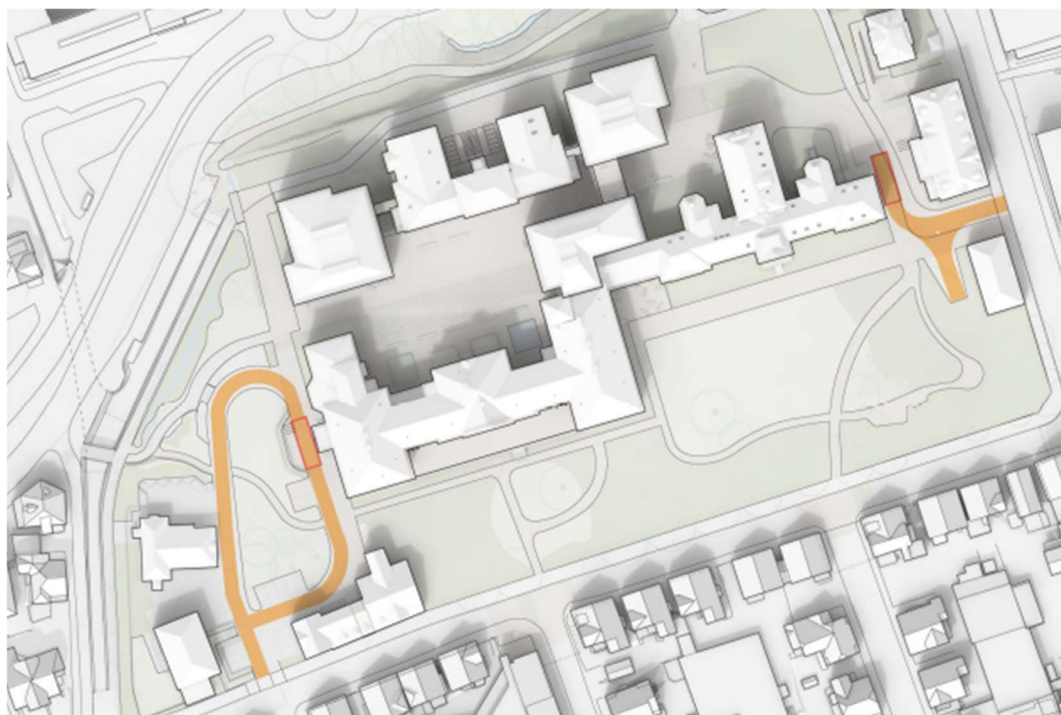
Atkomst inn fra Muségata stenges for personbiltrafikk. Kjøring er kun tillatt til HC-parkering og varelevering.

5.8.2. Varelevering og renovasjon

Planforslaget legger ikke opp til varelevering til alle bygg. Hovedvarelevering organiseres ved D-bygget og varer fordeles herfra, innendørs og/eller utendørs. Da det er ikke mulig å etablere en intern forbindelse i kjeller mellom D og A-bygget, vil det tillegg være behov for noe varelevering på østsiden. Varelevering i øst vil benyttes til levering og renovasjon knyttet til kantinevirksomhet i bygg A og til bygg E, F og G.

Med samme leverings- og hentefrekvens for varer og renovasjon som i dag, vil kantinen generere 8-10 leveringer/hentinger per uke i øst. Dette tilsvarer i underkant av to leveranser per dag. I tillegg kommer varelevering til bygg E, F og G. Grunnet usikkerheter knyttet til framtidig bruk av bygg E, F, og G er det ikke mulig å anslå antall leveringer til disse byggene.

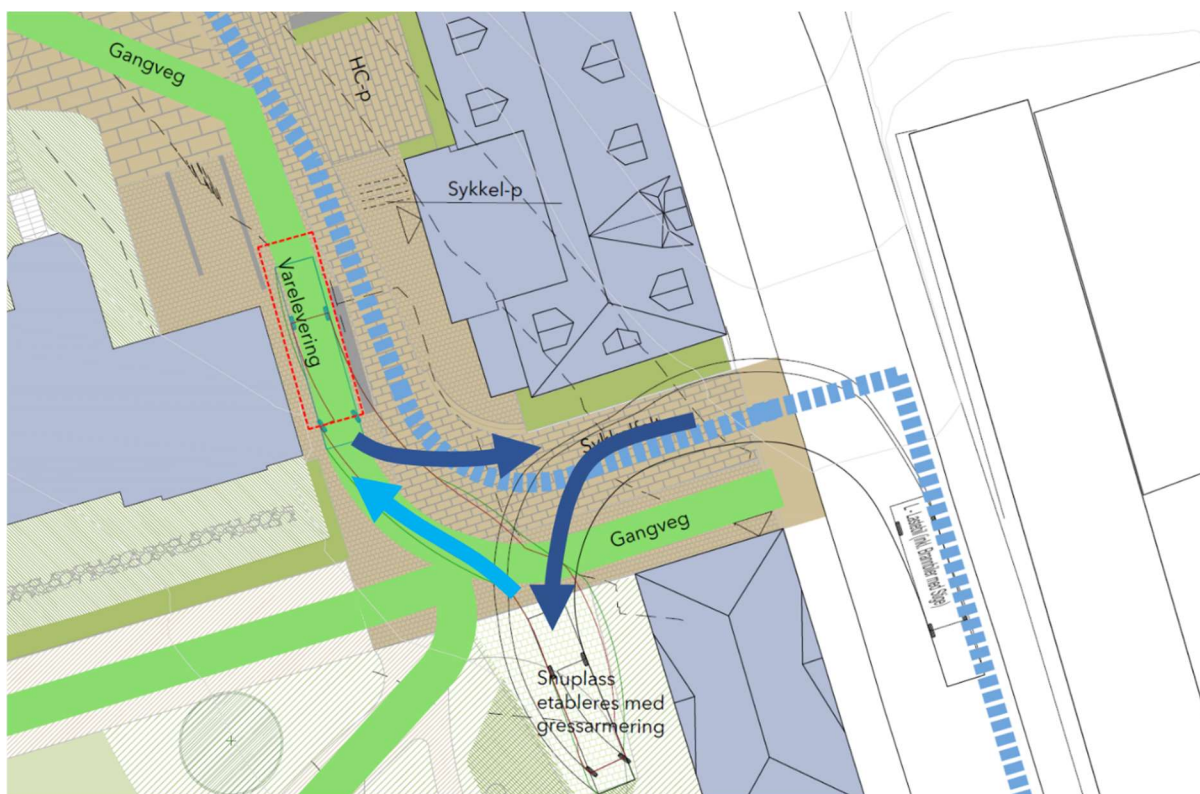
Atkomst og oppstillingsplasser for vareleveringer/renovasjon i vest og øst er vist i figur 43.



Figur 43 Varelevering, kjøremønster og oppstillingsplass,

Varelevering på østsiden skaper et potensielt konfliktpunkt mellom kjøretøy og myke trafikanter. Dette gjelder både inn-/utkjørsel til planområdet ved Muségata, oppstillingsplass for varelevering og selve snuområdet.

Ved snuområdet er det i dag god sikt fra alle retninger. Likevel er det mange myke trafikanter som krysser området. Snuområdet vil med den skisserte løsningen være et område (o_GP4) der gående, syklende, kjøretøy til varelevering og HC-parkering deler området. Adkomst for gående og syklende fra østsiden av planområdet skjer på samme sted som inn-/utkjøring av varelevering ved Muségata.

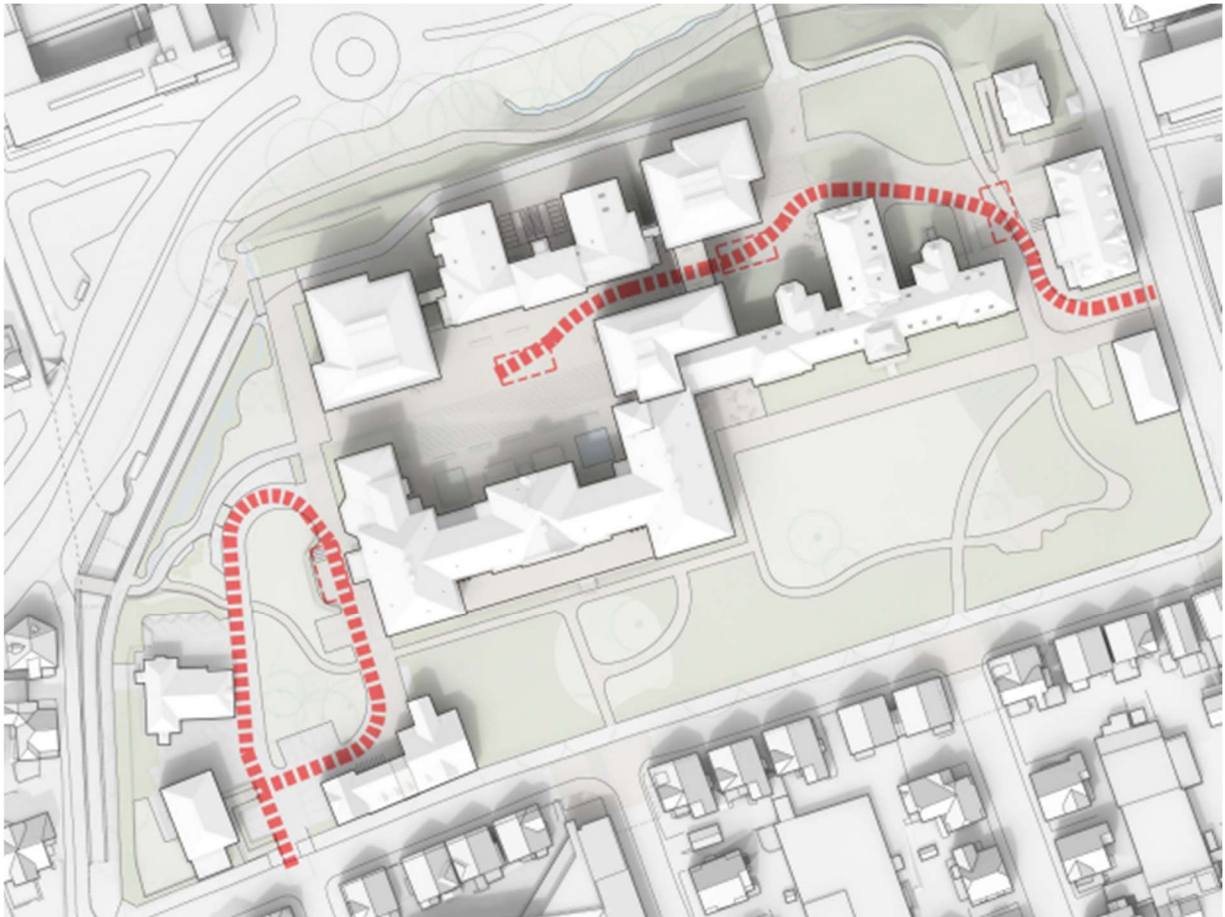


Figur 44: Prinsippskisse som viser atkomst og kjøremønster mellom Muségata og varelevering til A-bygget (og E, F og G-bygget)). Piler indikerer kjøremønster. Lyseblå pil indikerer rygging.

Når det gjelder inn-/utkjørsel Muségata, er det særlig utkjørselens siktforhold som skaper potensielle trafikkfarlige situasjoner. Med gående og syklende inn/ut samme sted vil det være en del myke trafikanter på fortauet og i vegbanen. Særlig syklistene kan komme med noe fart i nordgående retning fra kryss med Peder Klows gate til kryss med Kannikgata. Grunnet lavt antall turer knyttet til varelevering og renovasjon (ca. to kjøretøy per dag) og lav hastighet anser Rogaland fylkeskommunen den skisserte løsningen som tilfredsstillende når det gjelder trafiksikkerhet. Likevel burde området bli tydeliggjort f.eks. natursteinsdekker og/eller partier med ruglete dekke for å øke oppmerksomhet og senke farten.

5.8.3. Utrykningskjøretøy

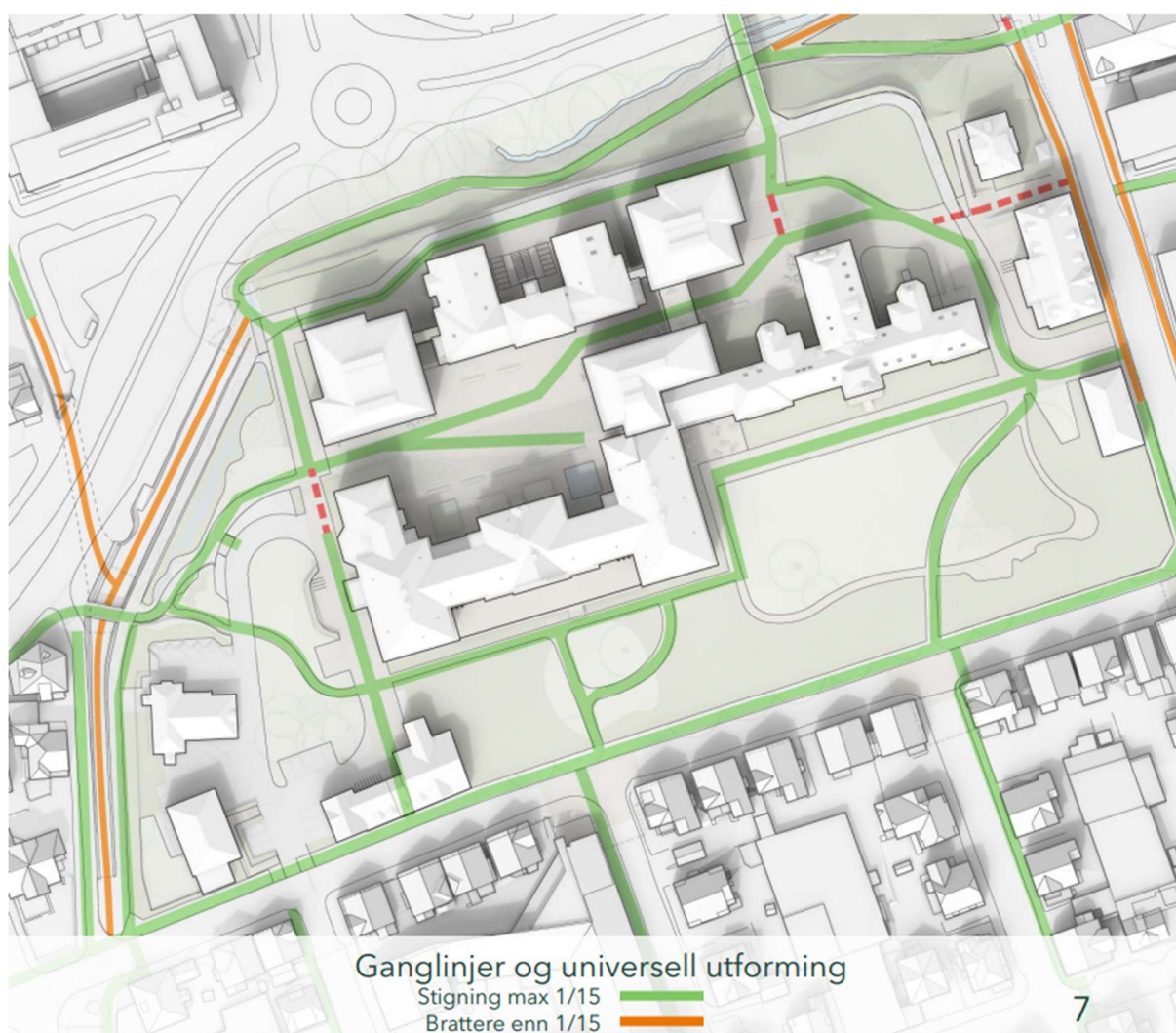
For beredskap er det viktig at utrykningskjøretøy har tilgang til hele bygningsmassen. Figur 45 viser atkomst for utrykningskjøretøy og fire oppstillingsplasser for brannbiler. Fra oppstillingsplassene har brannbiler tilgang til alle bygg i planområdet. Innkjøring til planområdet skjer via innkjørsel Peder Klows gate og Muségata.



Figur 45 Tilkomst for utrykningskjøretøy.

5.8.4. Gange

Figur 46 viser gangforbindelser i planområdet. Alle gangveier med heltrukket grønn linje er universelt utformet. Hovedgangforbindelse i øst-vestlig retning føres gjennom det sentrale gårdsrommet, o_GP1, fram til bro over Kannikgata og til Muségata. I tillegg vil det være en øst-vest-forbindelse på sørsiden gjennom parken og i nord langs sykkelfeltet. På nordsiden vil gangfelt være smalt med bredde 1,6 m. Dette på grunn av avstanden mellom eksisterende bygg og eksisterende trær.



Figur 46 Gangforbindelser og universelle forbindelser.

I nord-sør-retning er gårdsplassene o_GP2 og o_GP4 viktige forbindelser mellom Kannikparken og Kannikbroen og Våland-siden. Portrommet gjennom bygg H skal forsterke gangforbindelsen her og opparbeides i samme gulvdekke som gårdsplass o_GP, også for i større grad å ta i bruk og synliggjøre de arkitektoniske kvalitetene de historiske bygningene byr på. I tillegg vil eksisterende fortau langs Furras gate være en viktig gangforbindelse.



Figur 47 Portrom i bygg H.

Det planlegges fremtidig etablering av ny bussholdeplass i Madlaveien. Med dagens utforming av gangnettet ville dette føre til lange gangavstander forbi undergangen mellom holdeplassen og planområdet. Det er derfor foreslått å etablere en ny gangbro over undergangen (bestemmelsesområde #4). Gangbroen vil bryte opp barrierer, gi området bedre lesbarhet, funksjonalitet og sørge for kort gangavstand til og fra bussholdeplassen.

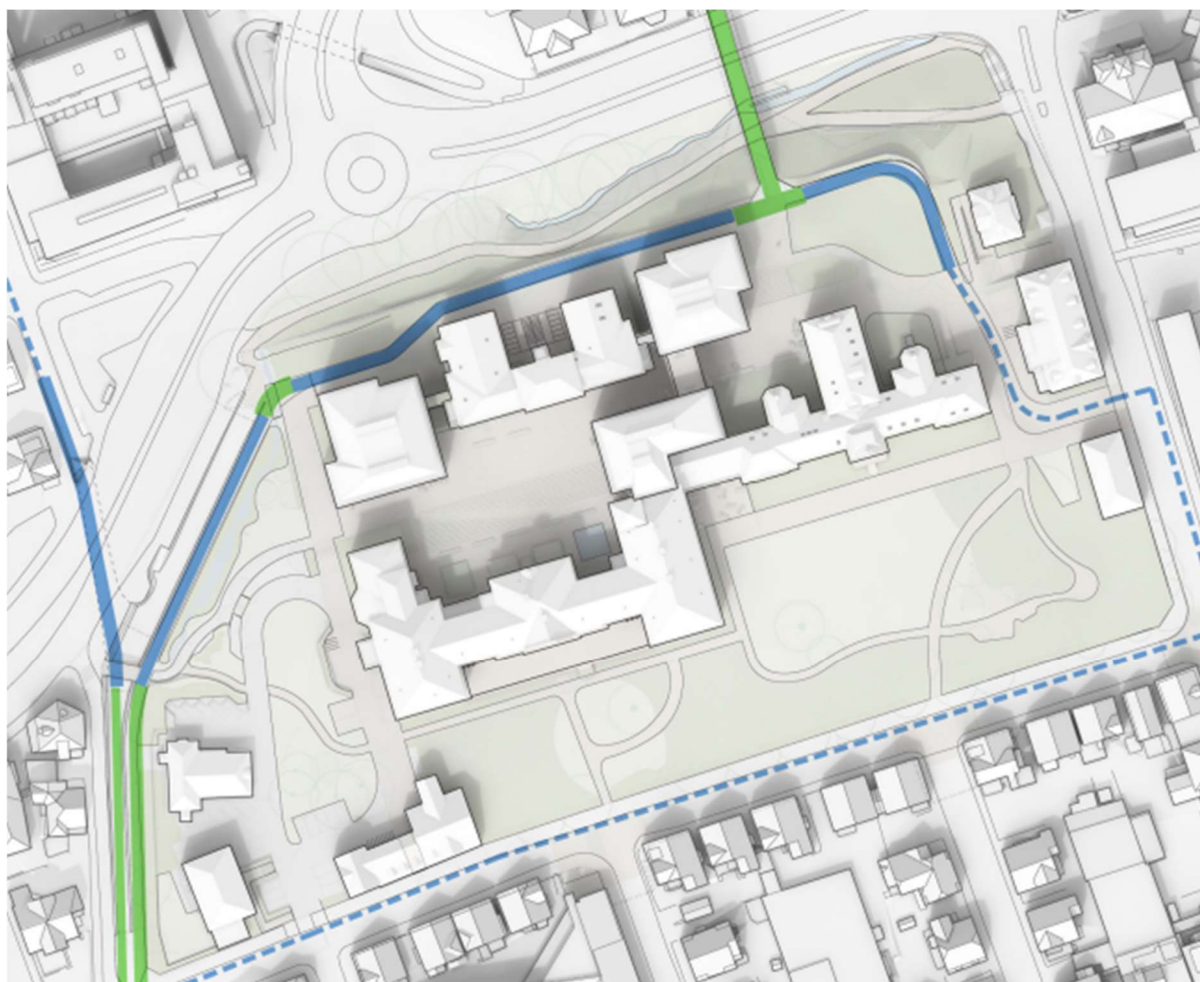
Sammen med undergangen under Madlaveien vil den nye gangbruen være hovedatkomst for gående til planområdet fra vest. Fra nordsiden vil bro over Kannikgata være hovedatkomst. Grunnet plassforholdene og behov for systemskifter vil området foran bro være et «shared space»-område der både gående og syklende deler arealene.

På østsiden (Muségata) vil hovedatkomst til planområdet være plassert mellom dagens bygg E og G. I tillegg vil det være mulig å komme seg til planområdet mellom bygg E og F ved trappene her.

For å skape bedre forbindelse mellom Arkeologisk museum og parken vil det etableres ny atkomst ved kryss Peder Klows gate/Erlands gate. Eksisterende atkomster til parken beholdes.

5.8.5. Sykkel

Sykkelforbindelser løses som en kombinasjon av GS-veier (grønn strek) og separerte løsninger (blå strek). På vestsiden vil syklistene kunne bruke eksisterende GS-veg parallell til Furras gate, østsiden av rampene, frem til ny gangbro (#4).



Figur 48 Sykkelforbindelser

Videre føres sykkelvegen på nordsiden av C-byggene til bro over Kannikgata. Som beskrevet i kapittel for gange vil området foran bro deles med gående som en forplass inn til hovedadkomsten i o_GP1.

Atkomst fra Muségata skjer mellom dagens bygg E og G. Derfra følger sykkelforbindelsen i all hovedsak dagens trase fram til bro. På strekningen mellom Peder Klows gate og passasje mellom bygg E og F foreslås det å ikke etablere sykkelveg innenfor planområdet. Dette er et avvik fra hovedsykkelvegnett slik det er definert i sentrumsplanen.

Begrunnelsen er at en deler opp parkens begrensede og bevaringsverdige arealer uten at trafikksikkerhet i vesentlig grad blir forbedret. I tillegg vil det kunne oppstå konflikter mellom gående, særlig barn, og syklister i parken.

5.8.6. Avbøtende tiltak for myke trafikanter på vestsiden av planområdet

Eiendommens sentralitet og knutepunkt gjør at det vil være mange gående og syklende som krysser eller beveger seg gjennom planområdet. Det er derfor viktig å etablere tiltak som minimere konfliktpotensialet mellom de ulike trafikantgrupper og øker trafikksikkerheten.

Særlig to punkter innebærer et konfliktpotensial mellom gående og syklende. Punktene er vist i figur 50. Ved punkt 1 er det flere gang- og sykkelveger som møtes. Sykkelvegen på østsiden av rampen til undergang under Madlaveien møter gangveien som fører fra planområdet til Kannikparken. I tillegg ender rampen til undergang under Madlaveien i samme krysset. Krysset er i dag preget av dårlig sikt og mange kryssende retninger. Det vil være viktig å etablere tiltak for å forbedre siktforholdene og redusere hastighet til syklister.

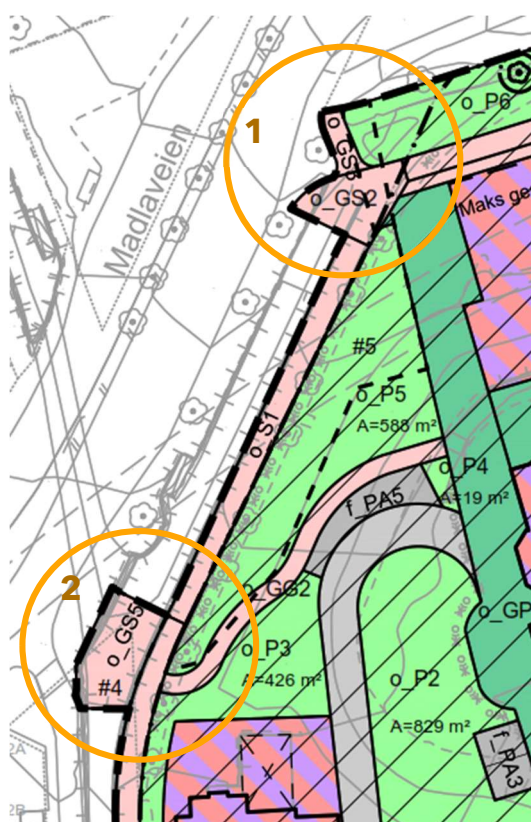


Figur 49: Dagens situasjon viser mange kryssende forbindelser. Kilde: Google Maps

Planforslaget utvider kryssområdet. Ved å fjerne betongvangen i enden av rekkverket til rampen vil en kunne utvide kryssområdet og forbedre siktforhold. Kurvaturen til både gang- og sykkelveien må utformes slik at siktforhold for gående og syklende forbedres, og at det blir naturlig for syklister å redusere hastigheten.

I tillegg anbefales det et opphøyd kryssområde og tverrstriper i sykkelvegen på begge sider av krysset. Slik vil kryssområde tydeliggjøres for alle trafikanter. Dekke til kryssområdet anbefales å være ruglete for å senke hastigheten til syklister og tydeliggjøre et «shared space»-område/systemskifte.

Overvannsløsning ved krysningspunkt anbefales som en overvannsgrøft gjennom kryssområdet, med kryssende broer for gående og syklende. En slik løsning vil øke fokus for andre trafikanter/trafikantergrupper og redusere hastigheten til syklister.



Figur 50 Markerte kryssområder

Punkt 2 er lokalisert ved ny gangbro. Fotgjengere som går over ny gangbro må krysse gang-sykkelvegen, som går øst langs rampen til undergangen. For å minimere konfliktpotensialet mellom gående og syklende må kurvaturen til både gang- og sykkelvegen, samt selve kryssområdet med broen utformes slik at det sikres gode siktforhold. Selve krysningspunktet mellom gangveien og sykkelveien bør markeres med fotgjengerovergang i sykkelveien.

Som ved punkt 1 bør en vurdere et opphøyd kryssområde med ruglete dekke for å tydeliggjøre kryssområdet for alle trafikanter og for å senke farten til syklister. Tverrstriper i sykkelveien kan også vurderes for å redusere hastighet til syklister og for å gjøre oppmerksom på krysningspunktet.

5.8.7. Furras gate

I oppstartsmøtet ble det signalisert ønske fra administrasjonen om å stenge Furras gate for biltrafikk. Furras gate er i dag en av flere forbindelser for biler mellom Peder Klows gate og Madlaveien. Gaten har en ÅDT på ca. 2000, er enveiskjørt med kjøreretning mot nord og er atkomst til 4 adresser (Furras gate 1, 2A, 2B og 2C).

Ved etablering av ny gangbro vil gangforbindelsen mellom ny bussholdeplass og Fylkeshuset krysse Furras gate ved utkjørsel til Madlaveien. Kryssområdet mellom Furras gate og Madlaveien vil dermed være et potensielt konfliktpunkt mellom gående og biltrafikken.

Fylkeskommunen ønsker ikke å stenge Furras gate i sitt planforslag. Beslutningen er gjort i samråd med bussveiprojektet. Bussveiprojektet har allerede vurdert stenging av Furras gate i sin plan som er innlevert til 1. gangsbehandling.

I forbindelse med utbygging av Bussveien vil det etableres en ny rundkjøring ved Rogaland teater. Den nye rundkjøringen har lavere kapasitet enn dagens rundkjøring og vil medføre kødannelse opp Muségata. Stenging av Furras gate vil gi enda større belastning på rundkjøringen ved teateret.

I tillegg vil stenging av Furras gate føre til mer trafikk på avkjørsel ved Wessels gate. Dette er ikke ønskelig, da denne avkjørselen har dårlig sikt, som øker konfliktpotensial med myke trafikanter, og i tillegg en fare for at bilister svinger mot venstre, noe som ikke er ønskelig med tanke på trafiksikkerhet og trafikkavvikling når Bussveien er etablert.

5.9. Tilknytning til infrastruktur

Tilknytning til infrastruktur er beskrevet i VA-rammeplan med vedlegg (se vedlegg 6).

5.9.1. Brannvann

Dekning av brannvann er sjekket ved forespørsel til Stavanger kommune og Rogaland brann og redning IKS. Tilbakemeldingen fra brannvesenet er at planområdet er godt dekket med brannkummer i dag og at de ikke har behov for flere. En av kummene som ble nevnt av brannvesenet som spesielt viktige er tilknyttet en DN125 vannledning fra 1900. Det foreslås at denne vannledningen blir erstattet med en ny DN150 vannledning. I reguleringsplanfasen er det ikke blitt gjort en vurdering av eksisterende og nye bygningers behov for vannforsyning og vann til sprinkleranlegg. Det er viktig at VVS blir involvert tidlig i prosjekteringsfasen.

5.9.2. Avløp

Eksisterende avløpfellesledninger som ligger på tomten, skal legges om/flyttes der de kommer i konflikt med nye bygninger. Dagens avløpssystem i dette området er avløpfellesledninger, som vil si at både nye og omlagte ledninger blir avløpfellesledninger.

5.9.3. Overvann

Overordnet kan man si at planområdet i dag består av ca. 31 % park/bed og 69 % asfalt/tak. Arealet til parken i sør skal ha samme utstrekning som i dag. I landskapsplanen for prosjektet er det lagt opp til en større andel grønne flater, spesielt i den vestlige delen av tomten. Dette resulterer i at man til tross for at det skal bygges nye bygninger, har samme fordeling av flater i fremtiden (ca. 31 % park/bed og 69 % asfalt/tak).

Overvannet vil bli skilt fra spillvannet der dette er mulig. Fra planområdet er det få muligheter til å lede overvannet til et separat overvannssystem. Overvannshåndteringen er derfor vurdert særlig for de arealene som kan ledes mot Kannikbekken. Det er fra Stavanger kommune satt en begrensning ved at det maksimalt kan tilføres 100 l/s til Kannikbekken. Overvannsberegningene i reguleringsfasen viser at dette medfører behov for fordrøyning av overvannet før det føres til Kannikbekken. Det er foreslått av overvannet fordrøyes i en kombinasjon av åpne og lukkede overvannsløsninger. For nærmere beskrivelse henvises det til VA-rammeplanen.

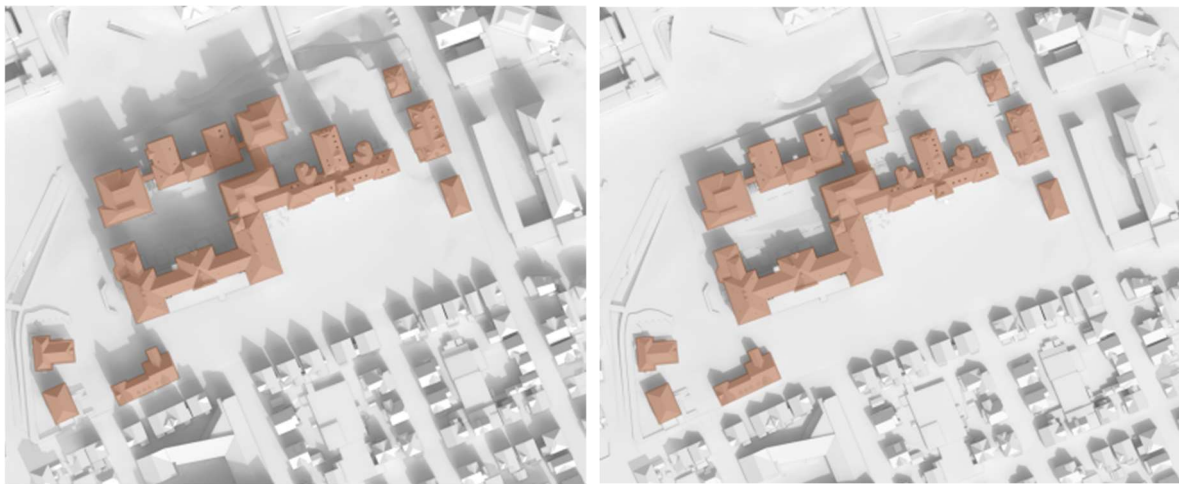
5.9.4. Fiber, kabler

En del av høyspentkablene i området er jutekabler som krever ekstra varsomhet og anses å være aktuell for utskifting. Eksisterende gassledning tilhører Lyse og har et avstandskrav på minimum 2 meter. Flere eksisterende kabler, blant annet kabler for høyspent, er i konflikt med nye bygg og må av den grunn legges om. Plassering til omlagte kabler er ikke vurdert i planfasen og må planlegges i samråd med kableiere i detaljfasen.

5.10. Solforhold

Solstudier som er utarbeidet viser gode solforhold i fylkesparken og parkarealene i vest. Solstudiene tar ikke høyde for trærne i området og skyggevirkningene disse har, også vinterstid. Trærne er likevel vurdert å ha høyere verdi enn solforholdene.

Solforholdene er best på formiddag og tidlig ettermiddag. Kantinens utearealer (f_UT) vil være godt solbelyst ved lunsjtider i de varme månedene hvor en gjerne spiser ute. Det sentrale gårdsrommet vil ha skyggefulle partier som i dag, nærmest D, og varierende solforhold etter årstiden og tidspunkt på dagen.



Figur 51 Vårjevndøgn kl. 10 til venstre, midtsommer kl. 10 til høyre.

5.11. Miljøprogram

Det settes krav i bestemmelsenes § 3.1 om at miljøprogram med miljøoppfølgingsplan skal utarbeides og leveres ved rammesøknad, med mål og tiltak for spesifiserte miljøtema. Miljøprogrammet skal følges opp av miljørådgiver gjennom byggesak.

Rogaland fylkeskommune BREEAM-sertifiserer også alle sine nybygg. Miljøtiltak for fylkestomten som vil gjennomføres med planens løsningsforslag er blant annet:

<i>Klimagassutslipp</i>	Stor grad av rehabilitering av eksisterende bygningsmasse fremfor riving, reduserer behovet for nye materialer med tilknyttede klimagassutslipp. Redusert parkering og økt tilrettelegging for grønn mobilitet bidrar til å redusere klimafotavtrykket til området.
<i>Mobilitet</i>	Kun 31 parkeringsplasser knyttet til HC-plasser og tjenestebiler. Ingen vanlig parkering for ansatte. Økt tilrettelegging for grønn mobilitet gjennom gode parkeringsforhold for sykkel med garderobe, infrastruktur til lading av elbiler og bysykler, grønn varelevering, og eventuelt andre deleordninger for sykkel og bil. Etablering av ny broforbindelse for å bedre forbindelsen mellom ny holdeplass i Madlaveien og fylkeshuset.
<i>Økologi og overvann</i>	Krav til naturbaserte løsninger for håndtering av overvann vil gi økt klimarobusthet for tomta, tilrettelegge for økt naturmangfold og avlaste det lokale avløpsnettet.
<i>Energi</i>	Etablering av vannbåren varmforsyning. Utfasing av naturgass og direkte elektrisitet til oppvarming.
<i>Massehåndtering</i>	Krav til lokal massehåndtering eller levering til massegjenvinning, for å redusere klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser tilknyttet transport og deponering av masser.
<i>Materialer</i>	Med hensyn til ressursbruk, vil den store graden av bevaring av eksisterende bebyggelse være positiv. For ny materialbruk vil BREEAM-sertifisering ha tydelige miljøkrav til en del materialer
<i>Dagslys</i>	Utforming og lokalisering av ny bebyggelse er kontrollert for å sikre at krav til innvendig dagslys kan tilfredsstilles.

5.12. Tilstandsrapport for eksisterende bygg B

Det er hentet inn tilstandsrapport for eksisterende B-bygg fra 1978 som vil bli revet. Rapporten ligger vedlagt (vedlegg 16). Utdrag fra konklusjonen er som følger:

«Det antas at bygningen ikke lever opp til dagens krav mht. varmeisolering, kuldebroer og lydkrav. Ventilasjonsanlegg er ikke kontrollert, men det må forventes at heller ikke dette følger dagens krav til ventilasjon. Bæresystemet i betong må antas å være i god tilstand. (...) Gjenbruk av byggets bæresystem vil telle positivt i CO₂-regnskap, fremfor rivning og oppføring av nytt bæresystem. Bygg B har fine overflater og ser bra ut, men pga. endrede krav til bygninger vil det være en omfattende jobb å oppgradere bygningen til dagens standard. Bygningen har også en liten fleksibilitet mht. ombygging pga. bæresystem (vegger/dekker) i betong og en lavere etasjehøyde enn det som er normalt i dag. (...) Det er ikke utført lydmålinger, men bygget tilfredsstiller antagelig ikke dagens krav mht. lydisolasjon og akustikk i kontordelen».

5.13. Brukermedvirkning

I planprosessen har det vært gjennomført workshops/medvirkningsmøter med fylkesrådet for funksjonshemmedes, Våland barneskole, Kongsgård VGS og kulturinstitusjonene fra Akropolisarbeidet. Disse møtene har vært verdifulle og påvirket planforslagets løsninger.

Fylkesrådet for funksjonshemmede

Funksjonshemmedes råd er positive til at det ryddes opp i ganglinjer og parkering i området. Området oppleves som uoversiktlig å ferdes gjennom som svaksynt. Rådet er i hovedsak positivt innstilt til planen som ble vist i møtet. Rådet gjør oppmerksom på at Fylkeskommunen har krav om at TEK10 benyttes for løsninger på universell utforming. Denne har noe strengere krav enn det som er gitt i TEK17 og krever blant annet ramper med stigning 1:20. Dette har ikke vært mulig å løse alle steder innenfor gårdsrommene eller i parken. Fra HC-parkering til hovedinngang og andre inngangspartier er stigningsforholdet ivaretatt. Funksjonshemmedes råd påpeker også behovet for HC parkeringsplasser for ansatte.

Våland Skole

Skolen bruker parkarealene til uteundervisning, gym og i SFO. Barna melder at de bruker parken sjelden/aldri på ettermiddager og i helger. I parken leker de mye gruppeleker (boksen av/stikkball/tikken mm). Barnas ønsker er varierte og flere er mulige å etterkomme, som bærbusker, sitteplasser, slengdisse, balanseline. Andre ønsker, som skatepark, trehytter og fontene, er ikke like realistiske. Det var tydelige signal om at barna og ungdommen ønsker frodigere uttrykk og flere blomster, samt flere bruksfunksjoner.

Kulturinstitusjonene

Ønskene er varierte, i investeringsbehov og funksjon. Stikkord som utescene, kobling mellom natur og kultur, selvaktiverende lek, flerbrukspaviljong, kafe, formidling, strømmuttak og mulighet for arrangement (konserter, helgemarked, museumsnett) for å nevne noe ble drøftet. Gjennom SWOT-analyse ble det kartlagt styrker og svakheter for parken og for Akropolishøyden som helhet. I denne sammenheng er det verd å nevne at det er startet opp en større stedsanalyse for Akropolishøyden. Dette studiet vil se områdene i en større sammenheng og viderefører den brukervedvirkningen mellom institusjonene som allerede er i gang.

Forslagsstillers refleksjoner etter medvirkningen er at kantinen i bygg A og kafeene i museene er et fint publikumstilbud uten å være et konkurrerende tilbud. Det er opplagt at det er Våland skole som bruker parken hyppigst. Ved å tilrettelegge for barna og hverdagsbruk vil engasjement i familiene og videre utover øke. Tilgang til nødvendige fasiliteter kan med fordel gjøres tydelig og tilgjengelig (bevertning, søppelkurver, wc etc.).

5.14. Universell utforming

Generelt vil den universelle utformingen at uteområdene bli forbedret ved at det ryddes opp i parkeringssituasjon innenfor planområdet, og at det blir etablert tydeligere ganglinjer uten kryssing mellom gående, syklende og biltrafikk.

Hovedgangveier fra tilgrensede områder (bro over Kannik, Muségata, Peder Klows gate, Furras gate) er universelt utformet med stigning mindre enn 1:15. Fylkeskommunen sin praksis med å bruke 1:20 lar seg ikke gjennomføre på alle strekninger.

Det vil bli etablert enkelte snarveger med trapper i området. Disse vil ikke bli universelt tilgjengelige for bevegelseshemmede, men utbedres for iht. krav for svaksynte og blinde.

Fra HC gjesteparkering til hovedinngang for Fylkeshuset vil bli etablert ledelinjer.

Å etablere en universelt utformet atkomst fra Stavanger sentrum/Stavanger stasjon har ikke vært mulig å løse innenfor fylkestomten, da høydeforskjellen i hovedsak ligger utenfor planområdet, og i planområdets nordøstlige del. Å etablere en universelt utformet trase i nordøstlig del av tomten er ikke vurdert da dette vil gi store terrenginngrep og medfører felling av flere store trær. Bussforbindelse fra Stavanger stasjon til Muségata, og etter hvert holdeplass i Madlaveien, gir en universell tilkomst til fylkestomten.

5.15. Park- og uteoppholdsarealene

Fylkeskommunen er eier av parken i området. Parken fungerer likevel som en offentlig park og er en sentral del av grøntstrukturen i bydelen. Parken kan forsterke sin kobling og henvendelse til Stavanger museum og Arkeologisk museum, visuelt og rent praktisk.

Planforslaget legger opp til at eksisterende port i gjerdet langs Peder Klows gate istandsettes og flyttes nærmere forplassen til Arkeologisk Museum for å skape en bedre forbindelse inn til parken herfra.

Mellom Stavanger Museum og fylkesparken ligger 'Pennalet' som spiller på Muségatas geometri og stenger en visuell forbindelse inn mot museet. Planforslaget kan ikke gjøre noe med dette forholdet, men forbedrer denne forbindelsen ved at avkjørsel til Muségata stenges for biltrafikk. Arealet vil også etableres med natursteinsbelegg for å heve kvaliteten i dette området, lede syklist og gående, og gi dette området en identitet som et byrom istedenfor en «innkjørsel».

Fylkesparken, o_P1, skal bevares og inngår i hensynssone for bevaring kulturmiljø, H570.

Fylkeskommunen har som mål at parken skal brukes mer/hyppigere og har dette som et av virkemidlene for å gjøre Fylkeshuset til en mer åpen institusjon. Dette er også i tråd med Stavanger kommune sin byromsstrategi som definerer parken som en områdepark.

Parken vil bli opparbeidet i tråd med de historiske planene og registreringene som er gjort for området. Registreringene viser en stram utformet park med klippede hekker rundt bygningene. Resterende parkareal etableres som en landskapspark med slyngende stier og organisk formede vegetasjonsfelt.

Det foreslås også å etablere engvegetasjon på deler av plenarealene for å øke mangfoldet. To store plenareal klippes som bruksplen for å bevare funksjonen som stor åpen bruksflate.

Parkarealene o_P6-8 inngår i planområdet uten noen spesielle opparbeidelser, og med den skogsbunnen de står i.

5.15.1. Naturbasert overvannshåndtering og blågrønne strukturer i parken

Planforslaget legger til rette for å utvide parkarealene mot Madlaveien og gir Fylkeshuset en ny parkmessig omramming mot vest (o_P2-5). Langs gang- og sykkelveien vil det bli etablert ny overvannsgrøft (#4) som fordrøyer og infiltrerer overvann fra området i åpne løsninger. Terskler i grøften vil gi rom for vannspeil som både bidrar til økt opplevelse og biologisk mangfold i parken.

Gatetrærne langs gang- og sykkelveien forsøkes bevart i etableringen av de nye parkarealene, men har ikke fått bevaringssymbol i plankartet. Gatetrærne er mindre og yngre og kan være til hinder for etablering av den nye overvannsgrøften.



Figur 52 Utsnitt fra Illustrasjonsplan

Bestemmelsesområdet (#4) sikrer at overvannstiltaket ligger åpent og får en parkmessig opparbeidelse. Parken i vest, vil forsterke 'den grønne rammen' rundt fylkeshuset, men samtidig ha en mer urban karakter enn fylkesparken i sør. Parkarealene vil bli opparbeidet med høy kvalitet og tilrettelagt med sitte- og oppholdsmuligheter.

5.15.2. Trær

En viktig målsetting har vært å bevare de store trærne og gode vekstforhold. Det er registrert rødlistearter på to av disse trærne (68 kystbrunlav, 62 yngle-hårstjerne) og undersøkelse som er hentet inn vurderer at forvaltningen av arten ikke vil påvirkes av fjerning av enkelte trær.

Gjennomføring av planforslaget krever at en feller til sammen seks trær. Disse er en stor bøk (62), en gammel bjørk (68) og en platanlønn (67) ifm. nye bygg. To trær som står i støpt betongmur ved Kannikparken må fjernes som følge av senking av terreng i dette området og et tre for å etablere overvannsløsning og kryssing i nordvest må felles.

Som et avbøtende tiltak skal felte trær erstattes, dette er sikret i bestemmelsene.

Ikke alle trær i fylkesparken, o_P1, har fått et bevaringssymbol. Det er gjort en faglig vurdering på hvilke trær som bør få verneformål. Små eller syke trær og trær med kort levealder har ikke fått verneformål i planen



Figur 53 Bilde hentet fra "Kartlegging av naturmangfold på Fylkeskommunens eiendom i Stavanger". Røde felt er påført for å angi trær som må felles.

5.15.3. Funksjoner og bruk

For å øke bruksverdien i parken vil det være behov for å etablere flere sittegrupper og oppholdssoner. Det er lagt til rette for å etablere en ny møteplass med sittegrupper og lekeplass. Møteplassen skal ha en utforming som imøtekommer alle brukergrupper og skal være tilpasset parkens karakter.

Lekeplassen skal ha et stedstilpasset design tilpasset parkens uttrykk med fokus på parkens identitet eller med et tema fra et av museene. Frø/frøkapsel har vært en inspirasjon og kan knyttes opp mot Arkeologisk museum og naturhistorisk samling i Stavanger museum. Detaljplaner for parken skal utarbeides i samråd med byantikvar og Idrett og utemiljø.

Det vil etableres en kantine i Fylkeshuset bygg A som har arealer for uteservering på parkens sørside. Også ved Fylkeshuset sin hovedinngang er det mål om å etablere en åpen resepsjon hvor en kan etablere en kaffebar.

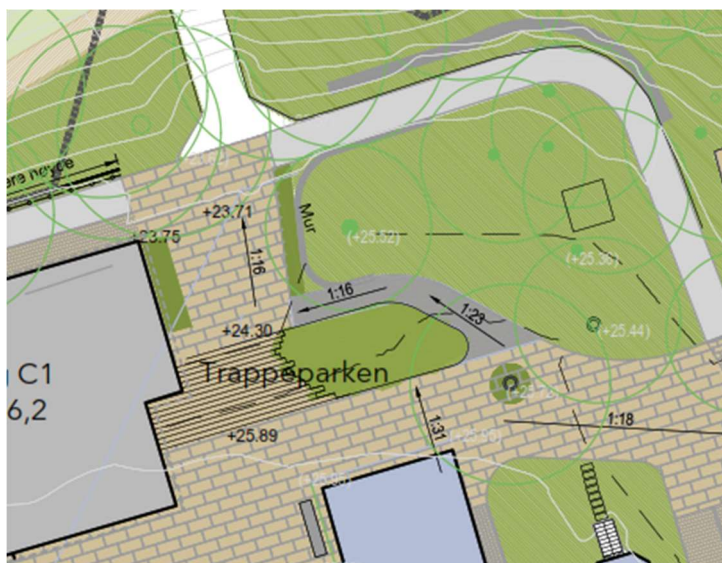


Figur 54 Illustrasjoner av resepsjonsområdet til venstre og av uteserveringen i parken.

5.15.4. Atkomstsoner

Atkomstområdet mot Muségata, o_GP4, vil bli ha natursteinsdekke for å styrke arealene som et byrom som kan videreutvikles mot Stavanger museum.

Trappen mellom bygg E og F er mye brukt og oppfattes å være en av hovedatkomstene fra sentrum og Lagård bro inn til planområdet. Som forbindelse er passasjen smal og lite synlig i dag. En ønsker å forsterke denne koblingen ved å etablere nye og brede trapper. Dette vil også være med på å synliggjøre forbindelsen mellom planområdet, Rogaland teater og Stavanger museum.



Figur 55: atkomstplass inn mot planområdet fra illustrasjonsplanen

Ved broen over Kannikgata vil det bli etablert en bred atkomstplass inn mot planområdet. Plassen er et viktig knutepunkt for myke trafikanter. Atkomsten fører videre opp, med landskapstrapp og rampe, til nivået med hovedinngang i B. Eksisterende trær i nærområdet inngår i nytt parkformål, o_P6, for å rendyrke intensjonen om å bevare disse trærne i en parkstruktur.

Mellom Fylkeshuset og Kannikparken er det en eksisterende betongmur som tar opp høydeforskjellene. Deler av muren fjernes og reetableres på et lavere nivå. Dette må gjøres for å etablere en bedre stigning på sykkelvegen, o_S2, samt å få en bedre terrengtilpasning av bygg C1 og plassdannelse ved broen.

5.15.5. Blågrønn faktor

Det er beregnet at området har en blågrønn faktor på 0,62 i dag. Den høye faktoren skyldes de mange eksisterende trærne med store trekroner. Den blågrønne faktoren økes på tomten ved å øke beplantningen, etablering av flere permeable dekker og naturbaserte overvannsløsninger. Nytt planforslag er beregnet til å kunne ha en blågrønn faktor på 0,8.

5.15.6. Belysning

I forbindelse med rammesøknad og tekniske planer skal det utarbeides en overordnet belysningsplan for hele området der trygghet, fasadebelysning og arkitektur skal inngå som elementer i planen.

5.15.7. Biologisk mangfold

Det er et mål å øke det biologiske mangfoldet i parken. Dette er også etterspurt i medvirkning med Stavanger museum sin naturavdeling. Å øke arts mangfoldet i parken ved å etablere busksjikt, stauder og eng vil også være med på å øke romligheten i parken og gjøre det enklere å etablere skjermede gode oppholdssoner.

5.16. Kulturminner

En sentral målsetting med planarbeidet har vært å sikre nytenkende bevaring av det historiske sykehusanlegget i et helhetlig og funksjonelt samspill med nye bygningsvolum som sikrer videre drift og bruk av eiendommen, og som forsterker og forbedrer kulturminnenes miljø ved i større grad å åpne anlegget for allmenheten.

Riksantikvaren har i sin nye bystrategi fra november 2021 kommet med nye anbefalinger for byutvikling og stedsutvikling. Denne sier bl.a. at kulturmiljøets verdi og betydning skal legges til grunn for valg av bevaringsløsning og handlingsrommet for utvikling.

Som kulturminne ligger fylkeshuset som et monumentalt «samfunnsbygg» i et større sammenhengende bymiljø på Akropolis høyden, et bymiljø av nasjonal verdi. Bygningskomplekset som helhet har stor kulturhistorisk verdi, og den miljømessige helheten er vesentlig. Opplevelsesverdien og bruksverdien vurderes også som stor. Anlegget inngår i et by- og bygningsmiljø som er åpent for allmennheten, og dette forsterker opplevelsesverdien.

Bygningsmassen er endret opp gjennom årene, og er både om-, på- og tilbygget, men er samlet sett godt bevart, og lite fragmentert. De mange ombygningene gir et sammensatt bygningsmiljø, med stor tidsdybde. Endringene er utløst av skiftende samfunnsmessige behov gjennom tiden.

Med bakgrunn i regionreformen står fylkeskommunen overfor et nytt behov og planforslaget er starten på en videreutvikling av tomtens 1) urbanitet, 2) bevaringsverdi og 3) kapasitet.

Urbanitet – planforslagets løsninger forsterker plassdannelser mot museene, forbedrer tilbudet for gående og syklende, åpner opp for allmenheten og reduserer bilparkering til et minimum.

Bevaringsverdi – Anleggets verdi er understreket ved at planområdet er avsatt til hensynssone for bevaring av kulturmiljø (Trehusbyen/H_570), og ligger innenfor «Stavanger Trehusbyen» (K182) i Riksantikvarenes NB! -register. Planforslagets bestemmelser hjemler ikke bare nye bygningsvolum, men forankrer også en fremtidig forvaltning av anlegget med kulturmyndighetene. Kulturmiljøets verdier forsterkes blant annet ved å legge til rette for mer variert beplantning og funksjoner i parken og generell forgrønning i områdene. Arkitektonisk sett bygger nye bygningsvolum videre på det historiske formgrepet og levende struktur. Nye bygningsvolum er nedskalerte og tar opp materialbruk og detaljeringer fra hovedanlegget samtidig som de har et moderne uttrykk.

Kapasitet – som er blitt nevnt vil ny utbygging gi en fleksibilitet som på lengre sikt gjør sentraladministrasjonen mer robust. Eiendommen har kapasitet for økt bruk sammenlignet med dagens løsninger – både i parken og som en attraktiv, sentral arbeidsgiver.

5.17. Støyforhold etter utbygging

Planlagte bygg, C1 og C2, vil dempe støypåkjenningen fra veitrafikken slik at støynivået i gårdsrommet reduseres sammenlignet med dagens situasjon. Planlagte bygg vil måtte ha fasadetiltak for å komme ned i tilfredsstillende nivåer for kontorarbeidsplasser.



Figur 56 Beregnet støynivå etter utbygging.

5.18. Risiko og sårbarhetsvurderinger

Det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse for fylkeseiendommen. Denne er utført i tråd med DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (DSB, april 2017) og etterkommer plan- og bygningslovens krav om ROS-analyser ved all planlegging (jf. plan- og bygningsloven §4-3).

Området er utsatt for støy, ligger i aktsomhetssone for flom og under marin grense. Det er i dag tidvis uoversiktlige forhold for gående og syklende gjennom planområdet.

Følgende mulige uønskede hendelser er identifisert, basert på gjennomgang av sjekkliste, fareidentifikasjonsmøte osv.:

Uønsket hendelse	Risiko		
	Liv / helse	Stabilitet	Materielle verdier
Ulykke mellom gående og syklende		Ikke relevant	Ikke relevant
Trafikkulykke i Muségata			
Ekstremvær og urban flom			
Geoteknisk ustabilitet			

Planforslaget er bearbeidet med en flere risikoreduserende tiltak. Et kort sammendrag av risikoreduserende og avbøtende tiltak er angitt nedenfor:

5.18.1. Ulykke mellom gående og syklende

Kryssområder og systemskifter skal markeres. Ruglete felt (eksempel storgatestein) og tverrstriper i sykkelfelt kan benyttes for å senke farten, øke oppmerksomheten og markere kryssende forbindelser.

5.18.2. Trafikkulykke i Musegata

Planforslaget innebærer en stengning av krysset Muségata x Arkitekt Eckhoffs gate for normal trafikk. Dette vil redusere trafikken her betraktelig og redusere risikoen for påkjørsler av myke trafikanter.

5.18.3. Ekstremvær og urban flom

Planlagte blågrønne løsninger og mer variert vegetasjon vil støtte opp om effektiv overvannshåndtering, naturmangfold og klimatilpasning. Nye åpne overvannsløsninger fordrøyer og infiltrerer mer enn dagens løsninger. Planforslaget skal sikre bevaring av trær og at en blågrønn faktor på minimum 0,7 dokumenteres ved rammesøknad. Ekstrem vind kan forårsake at trær velter, som igjen kan skade kulturminner/materielle verdier.

5.18.4. Geoteknisk ustabilitet

Bestemmelser sikrer at det skal gjøres geotekniske vurderinger før igangsettelsestillatelse gis. Behov for geoteknisk oppfølging av spesielle arbeider i byggeperioden skal fremgå av rapporten.

6. Virkninger av planforslaget

6.1. Overordnede planer

Planforslaget er utarbeidet i samsvar med retningslinjene i Kulturminneplan for Stavanger, kommuneplanen og sentrumsplanen. Planforslaget sikrer et verdifullt kulturminne av nasjonal verdi og kulturhistoriske kvaliteter i uterom.

Planforslaget følger kommuneplanens og sentrumsplanens retningslinjer og bestemmelser for høyder, siktkorridor, parkeringsdekning for bil samt retningslinjer til overvannshåndtering og blågrønne kvaliteter. Oppsummert har planforslaget enkelte avvik fra overordna føringer. Nevnte punkt er beskrevet i tidligere kapitler og handler om:

<i>Plassering av C1</i>	Avvik fra KDP sentrum. Plassering av C1 er ikke tidligere vist i KDP sentrum eller kulturminneplanen. C1 er i tråd med sentrumsformål. Se kap. 5.2.
<i>Sykkelveien blir ikke anlagt gjennom parken</i>	Avvik fra temakart KDP sentrum. Sykkelvei er ikke planlagt gjennom parken, se kap. 5.7.5.
<i>Utnyttelse</i>	Avvik fra KPA og KDP sentrum. Eiendommens spesielle kulturmiljø gjør at en ikke anbefaler utvikling som anbefalt innenfor bysone A, se kap. 5.5
<i>Sykkelparkering (KPL)</i>	Avvik fra KDP sentrum. Mobilitetsanalyse viser at sentrumsplanens bestemmelser vil gi en høy overdekning av sykkelparkeringsplasser, se kap. 5.6.2.
<i>Bilparkering (KPL)</i>	Avvik fra KDP sentrum. Begrunnes med behovet for tjenestebiler og at planforslaget åpner ikke for ansattparkering. Se kap. 5.6.1
<i>Riving av eksisterende bygg B</i>	Avvik fra kulturminneplanen og KPA (H570 Trehusbyen). Fjerning av objekt i kulturminneplanen. Vurdering av verneverdi, se kap. 5.11 og kulturminnedokumentasjonen.
<i>Felling av tre trær</i>	Avvik fra KDP sentrum.
<i>8 prosent stigning på del av atkomstvei</i>	Avvik fra vegnormen.

6.2. Landskap

Landskapets hovedtrekk vil forbli uendret. Den største endringen vil være landskapsrommet som en møter når en kommer over Kannikbroen. Muren fjernes, og sykkelvei vil ligge lavere enn dagens nivå for å treffe bedre høyder og ha rom for plassdannelse før trapper og ramper leder opp til gårdsplassnivået.



Avstand til HC-parkering for gjester vil bli lenger enn dagens situasjon da ny hovedinngang ligger i senter av et trafikkfritt areal. Avstand økes med ca. 50 m i forhold til dagens situasjon. Forbindelsen vil likevel være godt leselig med ledelinje for svaksynte og være tilnærmet flat for bevegelseshemmede. Viktigheten av at området er trafikkfritt har gjort at dette er den samlet beste løsningen for området.

Seks trær, med ulike grader av verdi, vil felles for å etablere nye bygg og forbedret tilbud for gående og syklende.

Noen grener på eksisterende trær i Kannikparken vil trolig kappes ved oppføring av nye bygg, det er ikke vurdert å være en negativ virkning å kappe noen grener så lenge treet kan stå.

Siktkorridoren mellom Akropolishøyden og sentrum vurderes å bli ivaretatt. Det er først og fremst den frodige grønne rammen som blir sett fra byen, også vinterstid vil trær og

greiner «skjule» anlegget. Fra Kannikbroen og teateret vil en kunne skimte C1 og de øvrige bygningene mellom trærne, litt avhengig av sesongen. Det er heller ikke vurdert å være negativ virkning at nye bygg vil ses som del av det historiske anlegget.



Figur 57 Siktlinjer fra teateret og Kannikbroen, bilder tatt oktober og november 2020 (Google streetview).

6.3. Stedets karakter

Stedets karakter innenfor planområdet vil bli endret som følge av tiltaket. Dagens store asfalterte parkeringsflater erstattes med ny parkstruktur, nye gårdsrom og nye bygningsvolum.

Nye gårdsrom og forbedrede gang- og sykkeltilbud vil styrke stedets attraktivitet og tilgjengelighet på vei til og gjennom området.

Nye bygningsvolum er utviklet etter målsettinger om å være tilpasset, underordnet og samtidig ha slektskap med det historiske anlegget. Kulturmiljøet vil berikes med nye gårdsrom og førsteetasjer som er mer publikumsrettet. Nye bygg vil ha en materialitet som gjenspeiler og bygger videre på stedets historie, ikke som en repetisjon, men som en videreført nytolking.

Eiendommens «grønne ramme» vil videreføres og bli videreutviklet i vest.

Sammenlignet med dagens situasjon vil gjennomføring av planen i større grad være åpen for allmenheten, ved for eksempel at førsteetasjene i B og C1 vil være åpne og inviterende og ved at uteområdene blir opparbeidet med flere uformelle møteplasser og bruksfunksjoner.

6.4. Byform og estetikk

Utformingen og plassering av nye bygninger et resultat av ønsket om å få til en kompakt utbygging uten å gå utover anleggets eksisterende bygningshøyder. C1 og C2 er plassert for å bygge opp om et gårdsrom som et nytt og samlende bygulv mellom anleggets ulike bygninger. De fleste funksjoner har innganger fra dette gårdsrommet, og siktlinjen langs denne gaten vil gjøre det lett å orientere seg.

Utforming av uteområdene følger ønskene og behovene for å forbedre forbindelseslinjer og universelle løsninger. Kantinefunksjon og uteplassen ved parken er et resultat av ønsket om en åpnere forbindelse og styrket kontakt mellom bygget og parken.

Nye bygningsvolum vil ha visuelle kvaliteter i seg selv, og er tilpasset omgivelser og plassering i terrenget. Tegl vil være gjennomgående materiale. Bestemmelser setter spesifikke krav til takform, detaljer, hjørner, materialbruk og andre elementer som skal gis spesiell vekt i videre arbeid og prosjekteringsfaser.

Å rive bygg B gir en åpen gårds plass som har en bedre bymessig funksjon

6.5. Kulturminner og kulturmiljø

Fylkeshuset ligger sentralt i et større sammenhengende bymiljø på Akropolishøyden i et bymiljø av nasjonal verdi. Sykehusanlegget som helhet har stor kulturhistorisk verdi, og den miljømessige helheten er vesentlig. Det gamle sykehuset representerer en god kilde til kunnskap som viser hvordan et av Norges første sykehusbygg ble tegnet, oppført og drevet. Opplevelsesverdien og bruksverdien vurderes å være stor. At anlegget inngår i et by- og bygningsmiljø som er åpent for allmennheten forsterker opplevelsesverdien.

Fylkeshusets verdi ligger ikke bare i selve anlegget alene, men også i det faktum at det inngår i gruppen med ulike, monumentale «samfunnsbygg» som tok Stavanger inn i en ny tid, alle tegnet av samme arkitekt innenfor en ganske kort tidsperiode. Sykehusparken, tegnet av P. H. Poulsson, bidrar også til å gi planområdet dets verdi. (Ref. 5.1 i kulturminnedokumentasjonen).

Dagens bygningsmasse er blitt til gjennom mange ulike byggetrinn fra tidlig 1890-tallet og frem til 1970-tallet. Selv om bygningsmassen er blitt endret opp gjennom årene er den samlet sett godt bevart og lite fragmentert. Fasader fremstår lite fornyet, mens enkelte elementer i eksteriør som vinduer, dører er skiftet ut. De mange ombygningene gir et sammensatt bygningsmiljø med stor tidsdybde.

Planforslaget sikrer at det historiske anlegget vernes med hjemmel og gjør det mulig for Rogaland fylkeskommune å forbli på eiendommen og drifte bygget videre inn i fremtiden på forsvarlig vis.

Nye gårdsrom skaper levende og romlige sammenheng mellom det monumentale/gamle og nye relevante/moderne tilpassinger ved at viktige historiefortellende strukturer blir tatt hensyn til. K-feltet som var varslet er tatt ut og opprinnelige bygg I og J blir videreført som de står.

6.6. Forhold til naturmangfold

Ecofact har foretatt en kartlegging av dagens naturmangfold (april 2021). Ut fra denne er det vurdert at områdets naturmangfold vil berikes ved gjennomføring av planforslaget. Illustrasjonsplanen, med oppfølgende bestemmelser, viser åpne overvannsløsninger, tilplanting av nye trær, bevaring av verdifullt parklandskap og eksisterende gamle trær.

På tross av at andelen harde/myke flater vil forbli tilnærmet likt (69/31 %) vil planforslagets grønne profil og krav til blågrønnfaktor bidra til å forbedre biologiske vilkår og gi mer variert vegetasjon, som igjen bidrar til økt naturmangfold.

6.7. Rekreasjonsinteresser / rekreasjonsbruk

Planen vil tilføre nye bruksfunksjoner i parken og åpne for arrangementer som forbedrer rekreasjonstilbudet på eiendommen. Gjennomføring av planen vil forgrønne og øke kvalitetene i dekker, spesielt med nye parkarealer langs Madlaveien. Planen åpner og forsterker forbindelsen mellom øst og vest gjennom nytt sentralt gårdsrom, o_GP1. Samlet styrker og forbedrer dette de grønne sammenhengene i byen.

Fylkesparken er vurdert opp mot interessene til museene, skole og bydelen ellers. Det er skolen som benytter parken hyppigst. Ved å legge bedre til rette for barn og unge vil parken brukes mer og tiltrekke flere mennesker. Etablering av ny kantine i bygg A som er åpen for publikum, med uteservering, vil tilføre parken ny bruksverdi.

For større arrangementer i parken som konserter, helgemarked, kultur- og museumsaktiviteter vil det være behov for strømuttak.

6.8. Barns interesser

Gjennom medvirkning med Våland skole kommer det frem at parken gjerne brukes på dagtid, lite i ettermiddager og i helger. Planforslaget åpner for å etablere en lekeplass som gjør parken til et målpunkt og tilfører funksjon og tilbud for barn. Parkens muligheter for

flerbruk og arrangementer, gjerne av kulturinstitusjonene, vurderes å være like viktig å tilrettelegge for. Det er ikke gjennomført barnetråkkregistreringer i området.

6.9. Naturressurser

Tiltaket medfører ikke tap av landbruksjord.

Det vil være nødvendig å felle seks trær, trærne av ulik alder og verdi. Samlet vurderes fordelene å være langt større enn tap/ulempes. Samlet sett vil planforslaget plante til flere enn seks trær i nye parkarealer og gårdsrom.

6.10. Trafikkforhold

Bil

Forutsetningene for at større andeler av reiser i fremtiden kan skje uten bruk av bil har økt ettersom kollektivtilbudet er vesentlig bedre, sykkeltilbudet bygges ut, nye bomringer er innført og parkeringsbestemmelser for ny bebyggelse er strammet inn.

Planforslaget legger ikke opp til å etablere ansattparkering. Med dette som utgangspunkt, og med bakgrunn i beliggenhet i forhold til kollektivtransport, god tilknytting til hovedsykkelnett og potensiale for korte arbeidsreiser, har planområdet et betydelig potensial for å øke andel gående, syklende og kollektivreisende til og fra planområdet. Samtidig kan det antas at andel bilreiser til og fra arbeid reduseres kraftig.

Med dette som utgangspunkt antas det følgende reisemiddelfordeling for planområdet:

	Reisemiddel-fordeling (prosent)
Gange	14
Sykkel	22
Bilfører	17
Bilpassasjer	3
Kollektiv	42
Annet	2

Figur 58 Tabell 3-2 hentet fra mobilitetsplanen.

Tjenestebiler parkerer som i dag ved serviceområdet KT9. HC-parkering er plassert ved innganger til bygg E og D, i tillegg til f_PA5 hvor det også er lomme for korttidsparkering.

Gange/sykkel

Som et viktig gjennomfartsområde til/fra sentrum vil gående og syklende få et forbedret tilbud og flere forbindelser. Planen legger opp til separerte løsninger der plassforhold tillater det. Universell tilgjengelighet er sikret i planforslagets løsninger.

6.11. Universell tilgjengelighet

Planforslaget forbedrer eiendommens universelle tilgjengelighet. Broforbindelsene mellom B, C, C1 og C2 gjør anlegget tilgjengelig og effektivt. Fra HC-parkering til hovedinngang og andre inngangspartier er stigningsforholdet ivarettatt.

6.12. Sosial infrastruktur

Planforslaget legger til rette for etablering av kontor og offentlig/privat tjenesteyting med tilhørende anlegg og grønnsstruktur. Dette er formål som i liten grad vil påvirke den samlede skole- og barnehagekapasiteten i Stavanger sentrum. Planforslaget vil derfor verken ha positive eller negative konsekvenser for den sosiale infrastrukturen.

Ideelle organisasjoner og lag kan benytte bygg F og G til møteaktivitet. Dette er positive funksjoner som ikke kan hjemles i reguleringsplan, men som styrker bydelens sosiale samarbeidsflater.

At parken bedre tilrettelegges for barn og unge vil virke positivt for Våland skoles muligheter for uteundervisning.

6.13. Energi

De nye byggene vil bli langt mer energieffektive enn de historiske byggene, blant annet på grunn av strengere krav til isolasjon og tetthet på klimaskallet og mer energieffektive tekniske anlegg og belysning. Oppgradering av tekniske anlegg og nye vinduer i de historiske byggene vil øke energieffektivitet og isolasjonsevnen også for disse byggene.

Eksisterende og nye bygg vil i hovedsak benytte vannbåren varme til oppvarming. Dette er en fleksibel energibærer, tilpasset flere typer energiforsyning. Tilkobling til fjernvarme er meget sannsynlig hvis/når det blir tilgjengelig i område.

Eksisterende bygningsmasse har varmforsyning via naturgass og direkte elektrisitet. Dette er ikke regnet som fornybare energikilder, og det ligger til grunn at disse skal fases ut. Området ligger i hensynssone over to tunneler, noe som sannsynligvis begrenser mulighetene for å bore etter grunnvarme.

6.14. ROS

Planforslaget har innarbeidet risikoreduserende tiltak knyttet til mulige uønskede hendelser som er identifisert. Risiko er vurdert å være akseptabel. Se kap. 5.17.

6.15. Overvann

Da hovedparten av overvannet som er koblet til kommunale ledninger i dag går til avløpfellessystemet, vil overvann som blir ledet til Kannikbekken være en god avlasting av dagens avløpfellesledninger.

6.16. Økonomiske konsekvenser for kommunen

Økonomiske konsekvenser for kommunen er ikke relevant for reguleringsplanen.

6.17. Konsekvenser for næringsinteresser

Gjennomføring av planen vil øke antall sentrumsnære arbeidsplasser.

Det er gode muligheter for bedre synergi og samhandling med kulturinstitusjonene. Møteromsfasiliteter, lagerfunksjoner, kontorplasser kan bruksmessig deles/lånes ut mellom institusjonene. Dette er muligheter som allerede ligger i samarbeidet mellom institusjonene og kan ikke hjemles i planen.

6.18. Interessesmotsetninger

Det har i stor grad vært positive innspill og interesser som følge av varsel om oppstart og den brukervedvirkning som har vært. Det er et samlet ønske, fra private og offentlige organ, om å bevare og videreutvikle anlegget og parken.

Interessesmotsetninger har vært mest knyttet til trafikkavklaringer, som stenging av Furras gate og varelevering i øst, og plassering/volum på C1.

6.19. Avveining av virkninger

Arkitekt Eckhoffs gate 1 vil få et bedre vern, en styrket posisjon og forbedret funksjon og ved gjennomføring av planen.

Rogaland Fylkeskommune kan forbli på eiendommen og vil kunne samle sentraladministrasjonen i et samlet modernisert og ivaretatt kulturminneanlegg.

Hovedgrønnstrukturen styrkes, byrom/kulturmiljøet vil få en grønn omramming og bli opparbeidet med kvalitetsmaterialer, forholdet for barn og unge forbedres og naturmangfoldet vil sikres bedre vilkår. Planen tilrettelegger for flere sentrumsnære arbeidsplasser i et vakkert bygningsanlegg som holder historiske og moderne kvaliteter.

6.20. Planens kvaliteter, effektmål og samfunns mål

- Bedre vern og teknisk oppgradering av historisk bygningsanlegg av nasjonal interesse.
- Høye miljøambisjoner for drift, bevaring og gjennomføring i tråd med kommunale målsettinger til energi og miljøkrav.
- Kompakt utbygging med en moderne arkitektur tilpasset og underordnet hovedanlegget. Fylkeshuset vil langt bedre vis gjenspeile fylkeskommunen sin demokratiske rolle og bidrar til et mer publikumsvennlig anlegg, som inviterer til deltaking og medborgerskap.
- Rogaland fylkeskommunen får økt forutsigbarhet for å kunne ivareta anlegget og fremtidige behov.
- Nye byrom gir større åpenhet for publikum og en tydelig hovedadkomst i B.
- Forbedra bærekraftige løsninger for overvannshåndtering og naturmangfold med flere blågrønne løsninger.
- Nye bruksfunksjoner i parkarealene.
- Forbedret tilbud for gående og syklende i og gjennomområdet.
- Forenklet trafikale løsninger.
- Ingen ansattparkering.

Vedlegg til plan 2779

1. Plankart, pdf og sosi
2. Bestemmelser
3. Illustrasjonshefte
4. Kulturminnedokumentasjon
5. Merknader kommentert
6. VA-rammeplan
7. Mobilitetsplan
8. ROS-analyse
9. Tre referat fra brukermedvirkning
10. Støykart og støyvurdering
11. Kartlegging av naturmangfold
12. Arealtabell reguleringsformål
13. Arealtabell bygg
14. Illustrasjonsplan A1, 1:1000
15. Beregning av blågrønnfaktor
16. Tilstandsrapport bygg B
17. Renovasjonsteknisk plan
18. Oppstartsmøtereferat
19. Merknader som følge av varsel om oppstart, samlet
20. Stedsanalysen, revidert etter oppstart