

ROMSLIG
MODIG
SUNN

Sandnes - i sentrum
for fremtiden



Kommunedelplan for Sandnes sentrum 2018 - 2035

Planbeskrivelse

Tilleggshøring datert 12.06.2019



SANDNES KOMMUNE

Innhold

1. INNLEDNING.....	4
1.1. BAKGRUNN FOR PLANEN	4
1.2. FORMÅLET MED PLANEN.....	5
1.3. LESERVEILEDNING	6
1.4. PLANEN BESTÅR AV FØLGENDE DOKUMENTER OG VEDLEGG.....	7
1.5. FORTELLINGEN OM SENTRUM.....	9
1.5.1. HISTORISK UTVIKLING	9
1.5.2. DAGENS UTFORDRINGER I SENTRUM	10
2. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER.....	13
2.1. MÅL FOR SANDNES SENTRUM.....	13
2.2. OVERORDNEDE RAMMER OG PREMISER	14
3. PLANPROSESS.....	15
3.1. PROSESS.....	15
3.2. MEDVIRKNING	15
4. PLANENS INNHOLD.....	17
4.1. VISJON.....	17
4.2. 10 ANBEFALINGER	17
4.3. PLANTEMA	19
4.3.1. KOMPAKT SENTRUM.....	19
4.3.2. UTVIKLE DELOMRÅDER GJENNOM STYRKET IDENTITET	20
4.3.3. MOBILITET OG PARKERING	23
4.3.4. BYROMSNETTVERK og BYLIV	26
4.3.5. BARN OG UNGE	28
4.3.6. KLIMATILPASNING OG BLÅGRØNNE KVALITETER	29
4.3.7. STEDEGNE KVALITETER OG KULTURHISTORIE.....	33
4.3.8. GODE BOMILJØ OG RIKT NÆRINGSLEV	36
4.3.9. LOKALE OG REGIONALE OFFENTLIGE FUNKSJONER.....	39
4.3.10. GJENNOMFØRINGSSTRATEGI	39
5. VIRKINGER AV PLANFORSLAGET	41
5.1. KONSEKVENSER (Hentet fra konsekvensutredning datert 12.06.2019).....	41
5.1.1. Arealbruk og utbyggingspotensial.....	41
5.1.2. Parkering.....	41
5.1.3. Transport og tilgjengelighet.....	42

5.1.4.	Kulturminner og kulturmiljø.....	43
5.1.5.	Samfunnsrisiko – risiko og sårbarhetsanalyse (ROS).....	43
5.2.	MÅLOPPNÅELSE.....	44
6.	GJENNOMFØRINGSSTRATEGI	47
6.1.	Byromsstrategi.....	47
6.2.	Storånaparken	47
6.3.	Plan for Skeiane stasjonsområde	48
6.4.	Gjennomføring av parkeringsstrategi	48
6.5.	Sosial infrastruktur i sentrum.....	48
6.6.	Skilt- og reklameveileder	48
6.7.	Badeanlegg	49
6.8.	Sidegater til Langgata og Gamlatorget.....	49
6.9.	Tørkeloftet	49
6.10.	Oppsummering	50

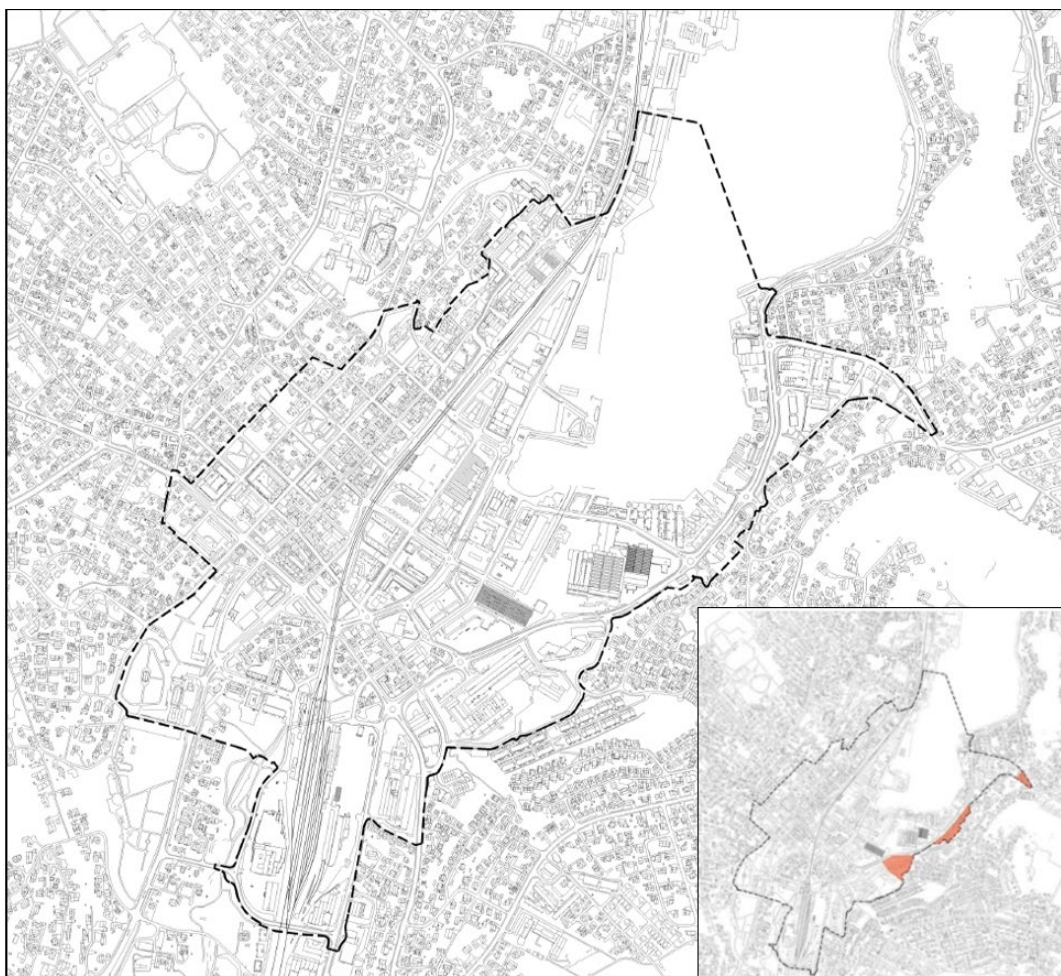
1. INNLEDNING

1.1. BAKGRUNN FOR PLANEN

Kommunedelplan for Sandnes sentrum 2018-2035 erstatter kommunedelplan for Sandnes sentrum 2011-2025. Planen fra 2011 var en ajourføring av forrige plan fra 2007, og endringene omhandlet i store trekk en tilpasning til ny Plan- og bygningslov som trådte i kraft i 2008. En begrenset revisjon av sentrumsplanen ble stoppet etter høringsperioden høsten 2015, fordi det var behov for grundigere avklaringer om langsiktige strategier. En full revisjon ble igangsatt, og planprogrammet ble vedtatt 19.06.2017.

Behovet for revisjon av planen skyldtes nye forutsetninger og forventninger til vekst, og et overordnet mål om et brukervennlig planverktøy med gjennomføringskraft og lojalitet. Nasjonale forventninger til en bærekraftig byutvikling setter krav til økt arealutnyttelse i sentrumsområdene. Ved økt arealutnyttelse blir det særlig viktig å ha fokus på bokvalitet, byidentitet, kulturminner, byrom og rekreasjonsområder.

Byvekstavtaler og Bussveien legger nye premisser for utvikling av sentrum. Klimaforlikets mål om nullvekst i personbiltrafikk skal følges opp. Det er et felles ansvar å bidra til at regionen når målet. Det skal blant annet legges bedre til rette for gange, sykkel og kollektiv. Bussveien er en felles satsning for bedre kollektivtilbud på Nord-Jæren. Sentrumsområdene har best kollektivtilbud og skal prioriteres for boliger og arbeidsplasser.



Figur 1-1: Planområdet vist med stiplet linje, røde felt markerer områder som er tatt inn i ny i sentrumsplan.

1.2. FORMÅLET MED PLANEN

Formålet med kommunedelplan for Sandnes sentrum 2018 - 2035, videre i dette dokument kalt *sentrumsplanen*, er å gi klare rammer for en helhetlig og attraktiv utvikling av Sandnes sentrum basert på langsiktige strategier. Planen skal gi forutsigbarhet for ønsket byutviklingsretning og legge til rette for effektive planprosesser.

Sentrumsplanen skal bygge opp om, og utdype målsetninger gitt for utviklingen av sentrum i samfunnsdelen til Kommuneplan for Sandnes 2019-2035. Planen skal knytte målene tett sammen med arealdelen for å sikre at utarbeidelsen av prosjekter og planer på alle nivå trekker i samme retning.

Statlige og regionale forventninger til en bærekraftig byutvikling legger føringer om kompakte sentrumsområder og nullvekst i biltrafikk. Dette betyr en byutvikling med høy arealutnyttelse, som igjen fordrer økt fokus på kvalitet. Hvilke kvaliteter som skal ivaretas og utvikles, og hvordan dette skal gjøres, er beskrevet i planbeskrivelsen og sikret i de juridiske dokumentene.

Planbeskrivelsen redegjør for bakgrunnen for planarbeidet og innholdet i planen. Planbeskrivelsen beskriver ønsket byutvikling, med forklaring på hva planen styrer og hvorfor. Sammen med

bestemmelser, retningslinjer, temakart og plankart utgjør planbeskrivelsen Kommunedelplan for Sandnes sentrum – sentrumsplanen.

1.3. LESERVEILEDNING

HVA ER EN PLANBESKRIVELSE?

En planbeskrivelse er et dokument som forteller:

- *hvilke endringer for arealbruk og byutvikling planen foreslår*
- *hvorfor endringene er foreslått*
- *hvordan endringene er nedfelt i kart og bestemmelser.*

Ved å lese kapittel 4 i dette dokumentet får du de viktigste svarene på disse spørsmålene. Vil du fordype deg ytterligere kan du lese planens konsekvensutredning som er et eget dokument som har utdypende beskrivelser av hvilke virkninger planforslaget vil ha for ulike tema.

1.4. PLANEN BESTÅR AV FØLGENDE DOKUMENTER OG VEDLEGG

A. Selve planen

1. Plankart, datert 12.06.2019
2. Bestemmelser og retningslinjer, datert 12.06.2019
3. Temakart

Følgende temakart datert 12.06.2019 gjelder sammen med plankart og bestemmelser:

- Sikringssone: Høyderestriksjon rundt rullebane - H190
- Støysoner: Rød støysoner - H210, gul støysoner - H220
- Faresone: Ras og skred – H310
- Faresone: Flom - H320_1
- Faresone: Stormflo – H320_2
- Sone med særlige krav til infrastruktur: fjernvarme - H410
- Rekkefølgetiltak infrastruktur - H430
- Kulturminner og kulturmiljø - H570 og H730
- Videreføring av reguleringsplan – H910
- Bestemmelsesområder

Følgende temakart datert 12.06.2019 er retningsgivende og gjelder sammen med plankart og bestemmelser:

- Gange og byromstruktur
- Aktive fasader
- Kollektivtransport
- Sykkel
- Trafikk og parkering

4. Planbeskrivelse, datert 12.06.2019 (dette dokumentet)

B. Andre dokumenter knyttet til planen

1. Planprogram
2. Medvirkningsrapport
3. Merknadsoversikt fra varsel om oppstart
4. Konsekvensutredning
5. ROS-analyse

C. Faglige grunnlagsanalyser

1. Stedsanalyse sentrum, KAP, datert 24.10.2018
2. Handelsanalyse, Vista Analyse, datert 07.03.2018
3. Mulighetsstudier:
 - Oppsummering mulighetsstudier – Muligheter for Sandnes sentrum, juni 2018
 - Norges Gründerby – nye bærekraftige sammenhenger i Sandnes
 - Kontentum – Lyden av Sandnes
 - En liten storby ved fjorden
4. Parkeringsstrategi, Asplan Viak, datert 01.10.2018
5. Trafikk notat, Asplan Viak, datert 02.10.2018
6. Lokal transport og mobilitet notat, Fagnotat Sandnes kommune, datert 21.03.2018
7. Kommuneplan for Sandnes 2019-2035

1.5. FORTELLINGEN OM SENTRUM

Sandnes er en by tuftet på stolte handels-, håndverks- og industritradisjoner.

1.5.1. HISTORISK UTVIKLING

De første strandbeboerne slo seg ned på Neset, og Krossen var stedet der veiene møttes. Langgata med sin lineære bystruktur forbandt de to knutepunktene, og utviklet seg sakte men sikkert som en sentrumsgate. Sandnes var et ladested og handelssenter for omkringliggende jordbruk, og i Langgata finnes det fremdeles historisk bebyggelse fra tidlig opprinnelse.



Figur 1-2 Bilde av Langgate i ca. 1920



Figur 1-3: Vågen og Ruten i 1966

Med vekst i industrien vokste også byen, og jernbanen ble anlagt. Den grunne sjøbunnen gav mulighet for utfylling, og nytt sjønært land ble stedet for den voksende industrien. Råvarene var ikke langt unna, og leiruttak til tegl- og pottemakerindustri danner fortsatt tydelige spor i landskapet. Flere av gropene ble i ettertid byggetomter. Gandsfjorden gav fiskehandel, hermetikk og havneindustri, sauehold gav ullvare og sykkelimport utviklet seg til sykkelproduksjon.

Etter hvert som industrien ble videreutviklet, vokste byen kraftig med nye bygg i Vågsbunnen. Jernbanen ble lagt på fylling og delte byen i to. Ny industri basert på vannkraft i elveløp ga mølledrift, trelast, møbelfabrikker og ferdighusproduksjon med «Sandneskassen».

Byen utvides med ekspansiv forstadsbebyggelse, og Sandnes vokser etter hvert utover kommunegrensene. Høyland, Høle og deler av Hetland innlemmes i kommunen ved kommunesammenslåingen i 1965. I Vågen vokser industrien med stadig nye bygg og utfyllinger langs vestsiden av Gandsfjorden. Havnen får også en betydelig utvidelse sørover fra Neset. Jæren opplever også en befolkningsvekst, og Sandnes sentrum vokser som omlandssenter som tilbyr handel og service til Jæren.

På slutten av 1900-tallet fikk industrien i Norge konkurranse fra land med lavere kostnader. Dette slo kraftig ut i Sandnes, både tekstil- og sykkelproduksjon fikk en kraftig nedtur, som etter hvert førte til tomme fabrikkbygg. Et nytt industrieventyr vokser frem, Oljå. Fremfor tomme industrilokaler i sentrum, søker næringen seg i stedet til Forus og andre nye næringsområder med kontorbygg.

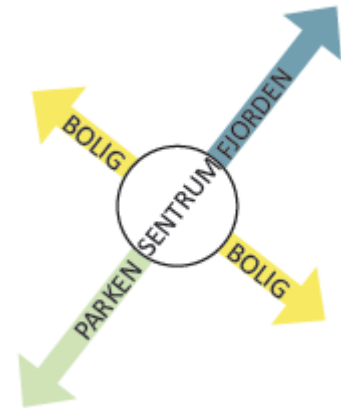
Fra 1980 tallet sprer byen seg kraftig utover, gjennom stadig nye feltutbygginger. Handelen i sentrum får betydelig konkurranse fra det nyetablerte kjøpesenteret Kvadrat. I sentrum blir de gamle lokalene til Sandnes Uldvare til kjøpesenteret i Vågen 33, og nærmere tusenårsskifte blir fabrikkbygget til

Gann Gravaren teglverk til kjøpesenteret Maxi. Byen utvikler seg gradvis gjennom enkeltprosjekt, og flere boligprosjekter blir realisert, særlig i tilknytning til Gandsfjorden. Sakte men sikkert vokser aktiviteten og sentrum er igjen preget av vekst, og mange store områder er i spill for nye byutviklingsprosjekter.

1.5.2. DAGENS UTFORDRINGER I SENTRUM

Sandnes sentrum er stedet hvor Ryfylkets fjorder og fjell møter Jærens flate og utstrakte landskap. Forenklet kan man forstå sentrum som stedet hvor elvene møter Gandsfjorden, omkranset av bebyggelse på hver side. Regionalplan for Jæren definerer Sandnes sentrum som et av to hovedsentre i regionen.

Sandnes kommune har den senere tid hatt en betydelig befolkningsvekst. I løpet av 50 år har kommunen vokst med 156 %. Sandnes kommune har i dag ca. 75 500 innbyggere, med en forventet vekst på ca. 15 000 frem mot 2030. Hoveddelen av veksten skal skje i sentrum. Det er derfor viktig at sentrum styrkes med nye arbeidsplasser, møtesteder, grøntområder, tilbud og tjenester for både nåværende og fremtidige innbyggere og arbeidstakere.



Figur 1-4: Diagrammatisk fremstilling av Sandnes sentrum, fra Stedsanalysen

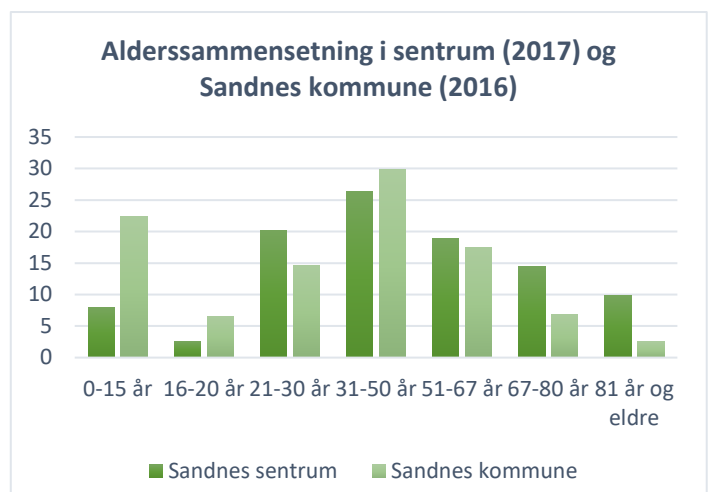
Få kontorarbeidsplasser

En oversikt over vedtatte planer etter gjeldende sentrumsplan (2011), viser at de fleste planene har en høyere andel bolig enn sentrumsplanens retningslinjer viser til. Fordelingen av arbeidsplasser i kommunen viser samtidig at Sandnes sentrum i dag har en lav andel av kommunens totale antall arbeidsplasser. Ca. 7100 mennesker jobber i Sandnes sentrum i dag (tall fra 2014), dette utgjør under 20 % av kommunens sysselsatte. Til sammenligning har Stavanger sentrum ca. 20 000 arbeidsplasser, Forus ca. 40 000 og Jåttåvågen ca. 7000.

Ved etablering av kontorarbeidsplasser er befolkningstettheten 5 til 10 ganger høyere enn ved boligetablering. Samtidig søker kompetansekrevene virksomheter sammen i klynger (ref. Handelsanalysen). Å øke antallet kontorarbeidsplasser vil være viktig for sentrumsutviklingen, både for å styrke sentrum som lokalt og regionalt knutepunkt for handel, kultur og sosial service, men også for å forhindre at Sandnes sentrum blir en soveby for næringsklyngene i nord. For å oppnå ambisjonen om flere arbeidsplasser i sentrum er det vesentlig at det i tillegg til sentrumsplanens arealdel arbeides med strategisk næringsutvikling.

Alderssammensetning

En sammenligning av aldersfordelingen blant beboere i sentrum sett opp mot kommunen som helhet, viser at sentrum har en markant høyere andel beboere i aldersgruppene 21-30 år, 67- 80 år samt 81 år og eldre. Et robust sentrum bør ha en alderssammensetning mer i samsvar med resten av kommunen. Det bor 244 barn mellom 0 og 15 år (tall fra 2017) i sentrum. Tilbudet til barn og barnefamilier bør styrkes gjennom boligprosjekt basert på målgruppens preferanser, i tillegg bør det etableres funksjoner som skole, barnehage, parker samt andre offentlige tilbud som kan komme hele kommunen til gode.



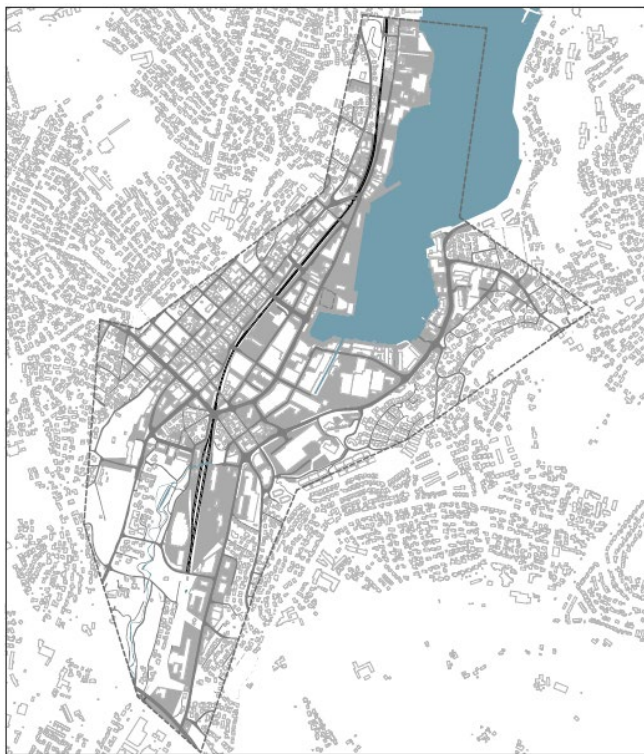
Figur 1-5: alderssammensetning i sentrum og Sandnes kommune

Mobilitet

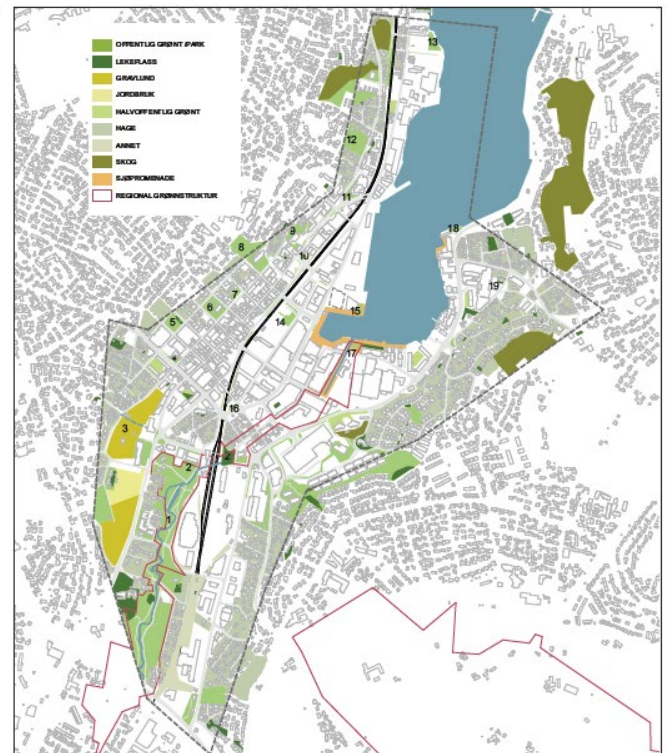
Bosettingsmønsteret i Sandnes viser til at mer enn 60 % av innbyggerne bor innenfor 3 km fra Ruten, med gang- og sykkelavstand til sentrum. Dette gir et godt grunnlag for at folk skal gå og sykle til sentrum for å handle, arbeide eller pendle videre med buss eller tog.

Manglende grønne kvaliteter og byromsnettverk

Store deler av sentrums flater er asfaltert, og mye av flatene brukes til parkering. Fra 2000 til 2016 har antallet parkeringsplasser i sentrum økt med 60 %. Planområdet i gjeldende sentrumsplan dekker et areal på 1 040 daa, hvor 18 % av arealet i dag brukes til overflateparkering. Det er 61 m² bebyggelse per parkeringsplass, og det store innslaget av asfalt preger opplevelsen av byen og byrommene. Sentrum fremstår oppdelt, og gjennom medvirkningsarbeidet har flere påpekt at det er stort behov for bedre og triveligere forbindelser internt i sentrum. En mer effektiv utnyttelse av arealene med færre asfalterte flater, vil sammen med realiseringen av de to store parkene Ruten og Storåna, være viktige grep for å endre opplevelsen av sentrum og legge til rette for mer sykkel og gange.



Figur 1-6 Alfalterte flater i Sandnes sentrum, hentet fra Stedsanalysen



Figur 1-7: Grønnstruktur i Sandnes sentrum, hentet fra Stedsanalysen

2. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

2.1. MÅL FOR SANDNES SENTRUM

Kommunedelplan for Sandnes sentrum utdypet kommuneplanens mål, strategier og føringer for sentrum. Arbeid med ny kommuneplan 2019-2035 har foregått parallelt med arbeidet med kommunedelplanen for Sandnes sentrum 2018-2035. Det parallelle arbeidet med de to overordnede planene i kommunen er en styrke for begge prosessene.

Videre oppsummeres føringer fra ny kommuneplan for Sandnes 2019-2035.

HOVEDMÅL FOR SANDNES KOMMUNE

Mål 1: Sandnes skal være et inkluderende og mangfoldig samfunn

Mål 2: Sandnes skal være en attraktiv kommune

Mål 3: Sandnes kommune skal være en ansvarlig og offensiv samfunnsutvikler

UTVIKLINGSSTRATEGI FOR SANDNES SENTRUM

Sandnes kommune legger til grunn lokalt tilpassede strategier for utbygging og stedsutvikling i ulike deler av den prioriterte byutviklingsaksen. Strategiene skal gi forutsigbarhet og peke ut retning for offentlige og private aktører i oppfølging og gjennomføring av nye planer og prosjekter.

Hovedsatsing:

Sandnes sentrum skal styrkes som hovedsenter i regionen og som et attraktivt senter for kommunens innbyggere.

- Sandnes sentrum skal fortettes og transformeres for å styrke byens identitet og konkurransekraft. Det skal tilrettelegges for en tetthet og et mangfold som sikrer aktivitet gjennom hele døgnet.
- Sentrumsutviklingen skal bygge opp under stedskvaliteter og kulturhistoriske verdier.
- Sandnes sentrum skal videreutvikles som arena for opplevelser, opphold og rekreasjon. Det skal tilrettelegges for et variert tilbud av boliger, arbeidsplasser, offentlige funksjoner, kultur, handel og møtestedet.
- Lokalisering av offentlige funksjoner i sentrum skal prioriteres i byutviklingen.
- Sandnes sentrum skal utvikles med varierte bomiljø og boligtyper tilpasset ulike alders- og kjøpergrupper.
- Sandnes sentrum skal utvikles med offentlig tjenesteyting og service for å øke sentrums attraktivitet som bosted med et sterkt nærmiljø.
- Det skal tilrettelegges og sikres arealer for en langsiktig og bærekraftig næringsutvikling i sentrum for både etablerte og nye næringer.
- Sandnes sentrum skal styrkes som det viktigste kollektivknutepunktet i kommunen, ikke bare for overganger mellom reisemidler, men som destinasjon for reiser.
- Sentrumsområdet skal styrke fremkommeligheten for gående og syklende, med et sammenhengende nettverk av forbindelser og byrom.
- Området rundt Skeiane stasjon skal videreutvikles med effektive og attraktive forbindelser mellom sentrum, Sandvedparken og transformasjonsområder sør for stasjonen.

2.2. OVERORDNEDE RAMMER OG PREMISER

Oversikt over overordnede rammer og premisser for planarbeidet. Oversikten er ikke uttømmende og en ytterligere beskrivelse av punktene finnes i planprogrammet.

STATLIGE FØRINGER

- Nasjonale forventninger til regional og kommunalplanlegging:
Nasjonale forventninger for 2015-2019 er knyttet til tre hovedtema:
 - Gode og effektive planprosesser
 - Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling
 - Attraktiv og klimavennlige by- og tettstedsområder
- Statlige planretningslinjer SPR (tidligere RPR):
 - Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, -areal- og transportplanlegging (2014)
 - Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene (2009)
 - Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (1994)
- Statlige planbestemmelser SPB:
 - Rikspolitisk bestemmelse om kjøpesentre (2008)
- Byvekstavtaler

REGIONALE FØRINGER

- Regionalplan for Jæren 2013-2040 – under revisjon
- Regionalplan for folkehelse i Rogaland 2013-2017
- Fylkesdelplan for friluft, idrett, natur- og kulturminnevern (2005) – under revisjon
- Sykkelstrategier for Nord-Jæren 2017-2032

KOMMUNALE FØRINGER

- Planstrategi for Sandnes kommune 2016-2019
- Kommuneplan for Sandnes 2015-2035
- Miljøplan for Sandnes 2019-2030
- Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Sandnes 2005-2017 – under revisjon
- Kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv 2008-2018 – under revisjon
- Folkehelseprofil i Sandnes (2015) – utgitt av Folkehelseinstituttet
- Levekårsundersøkelse for Sandnes kommune (2014)

3. PLANPROSESS

3.1. PROSESS

I planprogrammet er arbeidet med sentrumsplanen beskrevet i to deler:

Del 1: Strategier for sentrumsutvikling i et langsiktig perspektiv

Del 2: Avklare arealbruk – oppdatert plankart med tilhørende bestemmelser som samsvarer med strategiene.

Som grunnlag for utarbeidelse av langsiktige strategier ble det tidlig i prosessen gjennomført en omfattende stedsanalyse. I tillegg ble det gjennomført et medvirkningsopplegg hvor hovedmålet var å kartlegge innbyggere og aktørers behov og ønsker for en fremtidig utvikling av Sandnes sentrum.

For å få belyst muligheter for en langsiktig utvikling av Sandnes sentrum, ble tre tverrfaglige arkitektgrupper invitert til å gi sine anbefalinger. Mulighetsstudiene ble gjennomført som tre parallelle oppdrag i en åpen prosess, en metode som ble valgt for å få belyst flere problemstillinger og få visualisert ulike byutviklingsgrep. De tre studiene har på hver sin måte anbefalt ulike retninger og har vært nyttige innspill i diskusjonen om de strategiske valgene for sentrumsutviklingen. Det ble ikke kåret noen vinner, men studienes analyser og anbefalinger har dannet grunnlag for de valg som er gjort i prosessen videre.

Ut fra stedsanalyse, medvirkning, mulighetsstudier, kommuneplanens grunnlagsdokumenter, handelsanalyse og fagnotat «Lokal transport og mobilitet» er det utarbeidet en visjon med 10 anbefalinger for videre utvikling av sentrum (kapittel 4.2). Disse anbefalingene har vært førende for avveininger og valg gjort ved utarbeidelse av de juridiske plandokumentene. Kapittel 4 beskriver hvordan disse føringene er tatt inn i planen.

Revisjon av kommuneplan for Sandnes kommune 2019-2035 og kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Sandnes, interkommunal kommunedelplan for Forus og arbeid med byvekstavtaler og bymiljøpakke for Nord-Jæren, er viktige planprosesser som går parallelt med utarbeidelsen av kommunedelplan for Sandnes sentrum. Planene legger føringer for hverandre, og det har dermed vært viktig med en tett kobling mellom de ulike prosjektene og planprosessene.

Kommunedelplan for Sandnes sentrum har sin politiske forankring i *Utvalg for byutvikling* (UBU) som innstiller saker til bystyret. Endelig planvedtak fattes av bystyret.

3.2. MEDVIRKNING

I forbindelsen med Sandnes byfest høsten 2017, ble det etablert pop-up kontor i Langgata. I løpet av de tre dagene kontoret var åpent var mange engasjerte innbyggere innom. I tillegg til mange interessante samtaler og diskusjoner, ble det gitt skriftlig innspill på hva som er bra, hva som er dårlig, hva som kan ødelegge og hva som bør prioriteres i sentrum.

I løpet av høsten 2017 ble det arrangert innspillmøter der det ble stilt de samme spørsmålene som på byfesten- Møtene ble holdt med Innvanderrådet, Sandnes unge bystyre, Næringsforeningen,

Rådet for personer med nedsatt funksjonsevne, Eldrerådet og det politiske miljøet; Utvalg for byutvikling og Bystyret. Organisasjonene ble presentert for planforslaget i forbindelse med høring og offentlig ettersyn etter 1.gangsbehandling. I perioden frem mot tilleggshøring har endringer blitt presentert i Utvalg for byutvikling, Kommuneplankomiteen og blitt diskutert i meklingsutvalget for kommuneplanen. Det har i perioden etter 1.gangsbehandling blitt avholdt 15 informasjons og dialogmøter.

I tillegg til pop-up og møter, har innbyggerne og interesseorganisasjonene blitt oppfordret til å komme med innspill gjennom 3D visualiseringsprogrammet *Cityplanner*. Programmet er linket til på kommunens hjemmeside, og fungerer som en stor skissebok hvor en kan etterlate sine innspill og idéer i en 3D-modell av sentrum hvor nye prosjekt også er lagt inn.

Alle innspill er oppsummert, systematisert og kategorisert i [medvirkningsrapporten](#). Dokumentet har blitt et viktig grunnlagsdokument i utarbeidelsen av planforslaget.

4. PLANENS INNHOLD

4.1. VISJON

Visjon for Sandnes sentrum – En liten storby ved fjorden

Sentrale og store områder i Sandnes sentrum vil bli transformert de kommende tiår, og det er viktig å ha en aktiv strategi for hvordan dette bør skje. For at sentrum skal beholde og utvikle sin attraksjon må utviklingen ta utgangspunkt i byens stedegne kvaliteter og identitet. Fra å nærmest vende ryggen til Gandsfjorden, må sentrum la landskapet; fjorden, elvene og det grønne, bli sentrale kvaliteter som styrker attraktiviteten til sentrum. Fordelen med å være liten og kompakt må forsterkes gjennom gode nettverk og sentrale storbyfunksjoner som er lette å nå uavhengig av transportmiddel. Sandnes sentrum skal gjennom sin rolle i regionen være attraktivt både regionalt, lokalt, som arbeidsted og som bosted.

4.2. 10 ANBEFALINGER

På grunnlag av stedsanalysen, mulighetsstudier, medvirkningsrapport, handelsanalyse og andre grunnlagsdokument er det utarbeidet 10 anbefalinger for en langsiktig utvikling av sentrum. Disse danner grunnlaget for planforslaget og er videreutviklet av de fire plantemaene presentert i planprogrammet.

1. Styrke og videreutvikle et attraktivt kompakt sentrum.
2. Utvikle definerte delområder i sentrum og dyrke deres ulike identiteter; blant annet gjennom å etablere eller videreutvikle områdekatalysatorer.
3. Utvikle ett attraktivt byromsnettverk for fotgjengere og syklister, opphold og byliv.
4. Sikre et lett tilgjengelig sentrum for alle trafikantgrupper gjennom et integrert nettverk for parkering, kollektiv, sykkel og gange.
5. Ha særlig fokus på å utvikle et sentrum hvor det er godt å bo og oppholde seg for barn og unge.
6. Fokuser på klimatilpasning og tilføre sentrum attraktive blågrønne kvaliteter gjennom å utnytte potensiale i Storåna, Stangelandsåna og Gandsfjorden.
7. Utvikle et sentrum hvor stedegne kvaliteter og kulturhistorie gjenspeiles i videreutviklingen av byen og dens struktur og skala.
8. Skape et mangfoldig sentrum som legger til rette for gode bomiljø og et rikt næringsliv.
9. Etablere offentlige lokale og regionale funksjoner strategisk i sentrum for å stimulere god byutvikling.
10. Lage en fleksibel og realistisk gjennomføringsstrategi.

4.3. PLANTEMA

Under følger en utdyping av anbefalingene over. Hver anbefaling er omtalt i eget kapittel. Først gis en begrunnelse for anbefalingen, basert på grunnlagsdokumenter og kunnskap om Sandnes sentrum. Deretter følger en beskrivelse av hvordan dette blir løst i planen gjennom konkrete valg gjort i bestemmelser og plankart.

4.3.1. KOMPAKT SENTRUM

Styrke og videreutvikle et attraktivt kompakt sentrum

Begrunnelse for anbefalingen:

Sentrum har mange virksomheter, men som nevnt i medvirkningsrapporten oppleves sentrum i dag som oppdelt med svake forbindelser, særlig mellom øst og vest. For å skape en aktiv og pulserende by, er det viktig at bygningsstrukturen i sentrum er kompakt med kort avstand mellom funksjonene. Tomme rom og for stor spredning av funksjoner er negativt for byliv og handel. Handelsanalysen beskriver: «*En kritisk faktor er derfor å stimulere til sirkulasjon av folk og sørge for at folk beveger seg langs samme akser, slik at det skapes friksjon og tetthet.*» Ved å konsentrere sentrumsfunksjonene kan den viktige friksjonen av mennesker som trengs for å opprettholde et godt tilbud oppnås. Langgata trekkes frem av svært mange i medvirkningsarbeidet som et positivt sted, både for handel og som identitetsskaper. Det er viktig at den historiske kvartalsstrukturen knyttes sammen med Vågen og Rutenområdet, også på tvers av jernbanen. Både fysisk og mentalt, gjennom gode interne nettverk.

En loop med en indre sentrumskerne presenteres i et av mulighetsstudiene som et konkret forslag til hvordan en slik strategi kan gjennomføres. Byen skal utvikles innenfra og ut. Som handelsanalysen påpeker «*Det er ikke handel alene som bidrar til å utvikle bykvalitet. Byens vitalitet er en kombinasjon av kunder/brukere og handel/kultur/tjenesteyting.*». Sentrum inneholder allerede disse funksjonene, men de kan forsterkes. I midten av kjernen, ligger Ruten som mobilitets knutepunkt og fremtidig park. Gode nettverk internt i kjernen kan gi synergier av en mer urban og attraktiv karakter.



Hvordan anbefalingen er løst i planen:

Innenfor område vist som sentrumskjernen i temakart «*Gange og byromsstruktur*», skal det legges til rette for funksjonsblanding. Disse områdene er i planen regulert til sentrumsformål og har ingen begrensning på handelsetablering. Det er hovedsakelig her nye handel- og servicetilbud etableres, innbyggere skal møtes og det skal være et variert opplevelses- og kulturtilbud. Den maksimale boligandelen for sentrumsformål er derfor satt til

Figur 4-1: Hentet fra mulighetsstudiet Holscher Nordberg mfl.

20 %, nettopp for at ny utbygging innenfor og i tilknytning til sentrumskjernen skal bidra til å øke tettheten av handelsfunksjoner, tjenesteyting, kultur og kontorarbeidsplasser.

I det interne gange og byromsnettverket i sentrum har Ruten en viktig rolle, både som videreutviklet mobilitetspunkt og fremtidig park. Rutenområdet er midtpunktet i sentrumskjernen, og et målpunkt for mange reisende. Det er derfor rettet fokus på gode gangnettverk til og fra området, slik at det er komfortabelt og enkelt for reisende med tog og buss å benytte seg av tilbudene i sentrumskjernen.

Ytterkanten av sentrumskjernen forholder seg til fasadene langs Langgata-Rådhusplassen-Elvegata-Gjesdalvien. I sentrumskjernen skal førsteetasjene i hovedsak inneholde butikker og bevertning med aktive fasader. Lokalene skal ha direkte adkomst fra tiliggende gater og byrom. Gategulv og byrom skal utformes med høy materialkvalitet, og gatenettet skal utformes særlig på de gåendes premisser. For den delen av Langgata som i dag er gågate, og tiliggende kvartaler, skal det etableres funksjoner og bygg som bidrar til aktivitet og opphold. Sidegatene i Langgata videreføres fra gjeldende plan som fremtidige gågater. Ivar Aasens gate, Julie Eges gate med bussvei og Kirkegata fremheves som viktige gater for å knytte ny og gammel by sammen i øst-vest retning.

I gjennomføringsstrategien foreslår planen at arbeidet med utformingen av gange og byromstrukturen må følges opp i en byromsstrategi. Kommunen har mottatt midler fra Kommunal- og moderniserings departementet (KMD) til utarbeidelse av strategien. Strategien tar for seg hele kommunen og inneholder et eget delprosjekt for sentrum. Delprosjekt sentrum skal følge opp grunnlaget som er lagt i sentrumsplanen. Det skal lages en byromsplan med konkrete forslag til hvordan sentrum kan videreutvikles som en sammenhengende kjerne med gode forbindelser, og byrom som støtter opp om et aktivt byliv. Planen bør også inneholde en møteplastrategi. Denne bør se på bevegelsesmønstre mellom møteplasser, hvordan man kan mobilisere innbyggerne til å bruke byrommene, differensiering og programmering av byrom, samt virkemidler for kriminalforebygging.

Temakart «*Aktive fasader*» er utarbeidet for å tydelig få frem hvor det er viktig å skape byliv gjennom publikumsrettet virksomhet (butikk og bevertning) og krav til aktive fasader. Temakartet, sammen med utdypning i bestemmelser, setter også krav til åpne fasader de steder hvor det er viktig at gaten virker inviterende. Her er det ikke krav om publikumsrettet aktivitet, men det skal være åpne vindusflater med for eksempel kontor i første etasje.

I tillegg til handel, kontor og tjenesteyting, vil det være viktig å tilføre kommunale og regionale orienterte program i sentrum, og da særlig i sentrumskjernen. Dette for å øke sentrums tiltrekningskraft som målpunkt både lokalt og regionalt. Nye kulturinstitusjoner skal fortrinnsvis lokaliseres i sentrumskjernen. Programmeringen av nytt bygg på Ruten vil blant annet være viktig i den sammenheng.

4.3.2. UTVIKLE DELOMRÅDER GJENNOM STYRKET IDENTITET

Utvikle definerte delområder i sentrum og dyrke deres ulike identiteter; blant annet gjennom å etablere eller videreutvikle områdekatalysatorer

Begrunnelse for anbefalingen:

Sentrumsplanen for Sandnes dekker et arealmessig stort område på ca. 1040 daa. Stedsanalysen for sentrum peker på hvordan sentrum er sammensatt av ulike områder, med forskjellige romligheter,

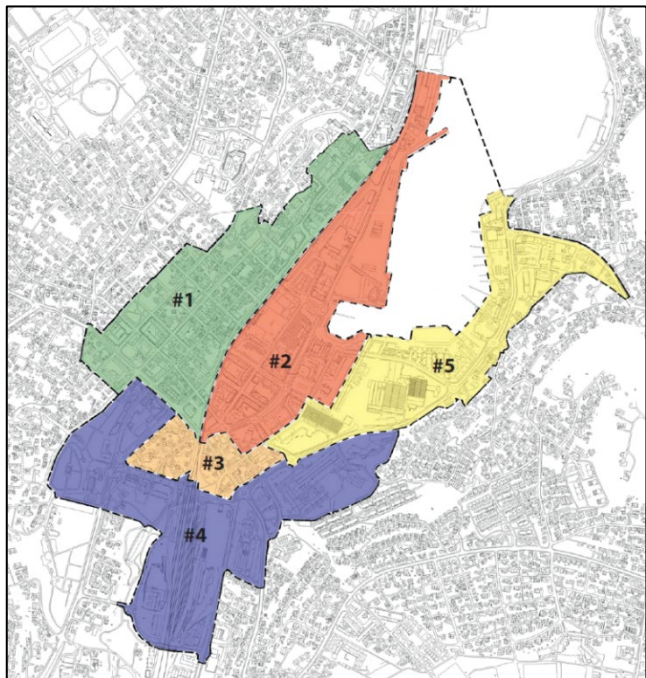
karaktertrekk og områdekvaliteter. Delområdene reflekterer ulike egenskaper som samlet viser til en historisk utvikling, karakterisert som «byer i byen». Langgata med sine små hus og butikker oppleves på en annen måte enn de nye leilighets- og kontorbyggene i Havneparken. I plansammenheng kan de ulike delområdene utnyttes til å skape felles rammer innenfor et område, og sikre en sammenhengende og helhetlig utvikling. De ulike egenskapene til delområdene har kvaliteter som samlet gir byen et mangfold.

Mulighetsstudiene er tydelige i sine anbefalinger om at ulike områder med definerte kvaliteter bør utnyttes og styrkes i den fremtidige byutviklingen. En inndeling i delområder er et sentralt grep for å sikre en helhetlig utvikling som igjen kan bidra til investeringsvilje i hele sentrum. Som flere av mulighetsstudiene og handelsanalysen påpeker, kan dette gjøres gjennom konsentrasjon av funksjoner i de ulike delområdene: *«Vi får en situasjon der det skal skje et samspill mellom ulike delområder i sentrum der de ulike delers komparative fortrinn skal bidra til gode synergier.»*

Forskjellene i de enkelte områders særlige karakter og identitet må styrkes romlig og funksjonelt slik at byen blir mangfoldig og opplevelsesrik. Eksisterende kvaliteter som ligger i stedet, byens form, skala, struktur, landskap og funksjoner må bevares og gi retningslinjer til utviklingen av nye prosjekt i sentrum. På denne måten vil ny bebyggelse og byrom organiseres med utgangspunkt i historien, og på den måten fremheve og styrke byens identitet.

Hvordan anbefalingen er løst i planen:

Sentrum er i planen delt inn i fem delområder. Avgrensningen av de ulike områdene er gjort på grunnlag av stedegne kvaliteter, struktur, funksjon og potensiale for en helhetlig utvikling av områdene. I plankartet er områdene definert som bestemmelsesområder (#1-5) med tilhørende bestemmelser som gir føringer for utviklingen av det enkelte området. Bestemmelsene (1.8) skal sikre at eksisterende og nye områdekvaliteter blir forsterket og videreført. Dette gjøres gjennom en vurdering av stedets egenart, hensikten er å koble nye prosjekter på eksisterende by. I vurderingen av stedets egenart skal følgende forhold vurderes:



Figur 4-2: De 5 bestemmelsesområdene

- *Landskapselementer og fjernvirkning*
- *Historiske særtrekk og kulturminner*
- *Bygningsstrukturer og bygningsform*
- *Romlige sammenhenger og gaterom*
- *Funksjoner og målpunkt*
- *Lokalklima*

Listen er veiledende og ikke uttømmende. Målet er at områdene fremstår med ulike identiteter og egenskaper, som sammen bygger opp om en helhetlig utvikling av sentrum. Bestemmelsesområdene er beskrevet i bestemmelsene §6 og vist i temakart «Bestemmelsesområder».

#1 – Langgata-kvartalene

Området skal bevares og videreutvikles som en viktig identitetsbærer med tett, kompakt småskalabebyggelse med høy andel tjenesteyting, handel, kultur og bevertning. Ny bebyggelse skal tilpasses eksisterende kvartalers høyde, volum og struktur. Kvartalsstrukturens karakteristiske smau skal videreføres og styrkes som del av gangnettverket, og bakgårdsbebyggelsen skal forsterkes. Bebyggelsen og funksjoner i området skal bygge opp under aktivitet og opphold i Langgata. Langgata nord for Gamlatorget (T3) skal styrkes gjennom publikumsrettede funksjoner, og det skal sikres gode forbindelser til Havneparken og havnepromenaden. Gamlatorget og nytt plassrom (T4) i forbindelsen Langgata – Havneparken skal tilføre området viktige byrom. De karakteristiske villastrøkene skal opprettholdes som overgang fra sentrum til boligområdene rundt.

#2 - Ruten og Havneparken

Området skal videreutvikles med bymessig kvartalsbebyggelse. Det skal legges til rette for arbeidsplass- og besøksintensive funksjoner med kontor, tjenesteyting, handel, kultur og bevertning. Bebyggelsen og funksjoner i området skal bygge opp under aktivitet og opphold i sentrale og viktige byrom som Ruten, Olav V's plass, Rådhusplassen og Sjøplassen. Ruten og Olav V's plass skal utvikles til byens mest sentrale byrom, fri for personbiler og unødig trafikk. Området skal ha et tydelig grønt preg. Nye offentlige byrom som Sjøplassen og utvidelsen av havnepromenaden skal være med på å styrke byromsnettverket i sentrum.

#3 - Vågsgjerd

Området skal videreutvikles med utgangspunkt i den historiske karakteren som småskala boligområde. Karakteren til den etablerte villabebyggelsen skal forsterkes. Bebyggelsen skal tilpasse seg eksisterende strukturer og tilstøtende gater. For boligformål langs St. Olavsgate og Haakon 7s gate kan det ved detaljregulering vurderes høyere byggehøyde. Gangforbindelsen fra Sandvedparken til Strorånparken skal styrkes.

#4 - Sentrum sør – Skeiane stasjon

Mobilitets- og kollektivknutepunktet Skeiane skal styrkes ved utvikling av tilliggende transformasjonsområder med tett bymessig bebyggelse med bolig og kontorarbeidsplasser. På vestsiden mot Sandvedparken tillates bolig i kombinasjon med dagligvare og næring. Aksen Haakon 7's gate – Langgata skal styrkes med fokus på myke trafikanter. Gangforbindelse under jernbanen skal utvides og grøntdraget Sandvedparken – Storåna skal styrkes som sammenhengende turdrag og rekreasjonsområde. Det skal legges spesiell vekt på tilrettelegging for familieboliger. Ved Skeiane stasjon kan det etableres en ny gangforbindelse til perrongen i fra sør. Innenfor P2 (Sandvedparken) kan det etableres offentlig badeanlegg.

#5 - Østsiden av Vågen

Området skal videreutvikles med en bymessig og variert bebyggelse som utnytter og videreutvikler kvalitetene Storåna og Gandsfjorden. Bebyggelsen langs fjorden skal legge til rette for en attraktiv havnepromenade, sikre adkomst og utsyn for bakenforliggende bebyggelse og tilpasse seg Hanabryggene som et viktig kulturmiljø. Nye prosjekt skal bygges ut på en måte som tilfører både området og byen kvaliteter i form av møteplasser, aktivitetsarenaer og nødvendig teknisk og sosial infrastruktur. For å gi området karakter, skal spor av det historiske industriområdet videreføres, i form av ny bruk av industribygninger eller ved å etterlate konstruksjoner som elementer i byrom.

Innenfor områdene K37-K40 og K30 skal det legges spesielt vekt på etablering av familieboliger.

4.3.3. MOBILITET OG PARKERING

Sikre et lett tilgjengelig sentrum for alle trafikantgrupper gjennom et integrert nettverk av parkering, kollektiv, sykkel og gange

Begrunnelse for anbefalingen:

Som nevnt i anbefaling 1 *kompakt sentrum*, er en god strøm av mennesker viktig for at sentrum skal opprettholde og videreutvikle attraktive handels- og kulturtilbud. Det må være komfortabelt og interessant å bevege seg internt i sentrum, men det må samtidig være enkelt og attraktivt å komme til sentrum fra resten av kommunen og regionen. Fortrinn som mobilitetsknutepunkt finnes allerede i sentrum. Ruten er et viktig bindeledd mellom Jæren og Stavanger, og er stedet hvor Jærbanen møter regionale- og lokale busser. I tillegg bor 62 % av Sandnes befolkning innenfor 3 km fra sentrum. Det blir derfor viktig å gjøre det attraktivt å gå, sykle eller reise kollektivt til og fra sentrum, både for pendling, handel og opphold. Det jobbes gjennom Byvekstavtalen med å legge til rette for at flere innbyggere i hele kommunen kan bruke sykkel og gange på hverdagsreiser.

Samtidig vet vi at mange kjører til sentrum. Handelsanalysen peker på viktigheten av gode parkeringsmuligheter for bruken av sentrum. Fremfor å innskrenke bilbruken, vil det være mer tjenlig for sentrum å finne tiltak som heller reduserer bilavhengigheten. Dette både gjennom å tilby parkering, men samtidig gjøre det attraktivt å velge andre transportmåter. Som vist i mulighetsstudiene bør offentlig parkeringsanlegg lokaliseres i nærheten av de ulike innfartsveiene til sentrum. Gjennom disse enklavene vil man redusere, og på lang sikt fjerne trafikken gjennom sentrum. På denne måten sikrer man parkering i sentrum, men legger også til rette for gode interne forbindelser i sentrum til fots og på sykkel. Gågater og redusert biltrafikk i trygge gater i sentrumskjernen er også med på å øke sentrums attraktivitet.

Hvordan anbefalingen er løst i planen:

Etablering av gågater inn mot Langgata, gradvis fjerning av gateparkering og bygging av park på Ruten vil redusere den opplevde avstanden og øke tilgjengeligheten til Ruten. Korte og gode omstigninger mellom samme kollektivmiddel og ulike transportmiddel, samt sykkelparkering ved stasjonene, vil føre til økt mobilitet i nærheten til Ruten. Det legges til rette for kortidsparkeringsplasser i St. Olavsgate, Solaveien, Storgata og Torggata, med nærhet til Langgata. Dersom gatene blir enveiskjørt, skal parkering være skråstilt.

Skeiane stasjon styrkes gjennom mulighet for ny gangforbindelse til holdeplassen fra sør og oppgradert gatetun i Haakon 7's gate fra vest. Forbindelsen under jernbanen binder sammen turveien i Sandvedparken, ny park langs Storåna og gangforbindelsene inn mot stasjonsområdet. Grebene rundt Skeiane stasjon styrker kollektivtilgjengeligheten til det kommende bolig og næringsområdet på Brueland øst og transformasjonsområdene vest for jernbanen.

Byggingen av bussveien vil stenge enkelte sentrale gater i sentrum for privatbiler, og parallelt med bussveitraseen blir det tilbud for gående og syklende. Dette åpner for etablering av nye fotgjengervennlige byrom, der gang- og sykkelforbindelser, krav til aktive fasader mm. styrkes mot logiske traséer og målpunkt. Samtidig reduseres tilgjengeligheten for personbiler i sentrum. Redusert

trafikk, separate kollektivfelt og egne kollektivgater, samt styrking av holdeplassene på Jærbanen, gir bedre vilkår for kollektivtrafikken. Kollektivnettet buss er vist i temakart «Kollektivtransport».

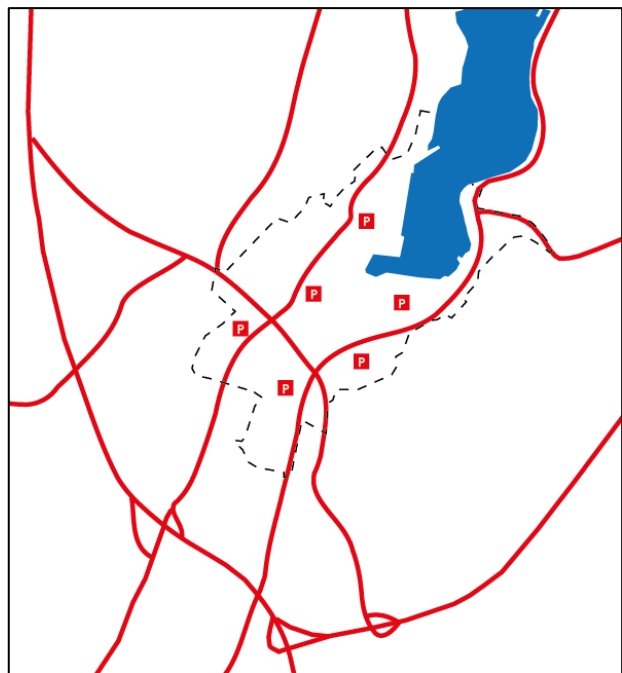
Kommuneplanen fokuserer på å videreutvikle gode sykkel- og gangforbindelser mellom omkringliggende bydeler og inn til sentrum. Sentrumsplanen viderefører dette arbeidet i sentrum, gjennom temakartene «Gange og byromsstruktur» og «Sykkel». Det stilles kvalitetskrav til hovedsykkelnettet og trygg sykkelparkering ved viktige målpunkt. Mobilitetspunktene Ruten og Skeiane stasjon styrkes.

Parkeringsstrategi

Et av kommunens mål er å styrke og videreutvikle tilbudene og funksjonene i sentrum. Her blir det viktig å ivareta parkeringstilbudet for de forskjellige brukergruppene, men samtidig endre dagens reisemiddelbruk slik at det oppnås nullvekst i personbiltrafikken. Parkeringsstrategien følger delvis opp vedtatte politiske mål om å redusere bilandelen i sentrum, og opprettholde antall offentlig parkeringsplasser i sentrumskjernen. De offentlige parkeringsanleggene, vist i temakart «Trafikk og parkering», er lokalisert i tilknytning til innfartsveiene. Disse skal være offentlig tilgjengelige og finansieres delvis via frikjøp parkeringskravet i utbyggingsprosjekter. Dette øker gjennomførbarheten til de mest kompliserte prosjektene i sentrum. Gjennom sambruk og ved å ikke øremerke plassene, kan man unngå overetablering av p-plasser og i mye større grad optimalisere utnyttelse av tilbudet. På den måten kan tilbudet til offentlige plasser opprettholdes, men med færre opparbeidede plasser.

Forslag til lokalisering av offentlige p-anlegg er gjort på grunnlag av foreslått utbygging, dagens parkeringstilbud og adkomst fra innfartsveiene. Størrelsen på p-anleggene vil avhenge av hvor mange plasser som skal erstattes, andelen frikjøp og hvor mange parkeringsplasser som blir frigitt innenfor eksisterende områder som følge av bedre utnyttelse og/eller redusert bilbruk over tid.

Strategien anbefaler at parkeringskapasiteten i offentlige anlegg bør dekke frikjøp av opptil 50 % av behov til nye næringsbygg, i størrelsesorden 600 parkeringsplasser. Bystyret har vedtatt at det offentlige tilbudet i sentrum ikke skal reduseres. Det medfører at plasser som forsvinner ved transformasjon og endret gatebruk skal erstattes. Det er ulike beregninger av hvor mange plasser som vil forsvinne i de sentrale delene av sentrum, men antallet ligger innenfor spennet 500 – 750 plasser.



Figur 4-3 Offentlige parkeringsanlegg er lokalisert nær hovedveg. Skisse basert på temakart «trafikk og parkering»

Etablering av offentlig anlegg gir også mulighet for sambruk. Med en miks av parkering for bolig og næring kan samlet sambrukseffekt ligge på opptil 20%. Men ved frikjøp av kun næring kan det ikke forventes samme effekt. Samlet behov for parkeringsplasser i offentlig anlegg vurderes å ligge mellom 1100-1300. Ved færre frikjøpte plasser, f.eks. 40% vil behovet bli mellom 1000-1200.

Samtidig vil kommunens evne til å styre parkering, med hensyn til lokalisering og antall plasser, bli redusert.

Løsningen med frikjøp forutsetter at kommunen tar ansvaret for etablering av de offentlige parkeringsanleggene som skal ligge i randsonen. Dette er sikret i Bystyrets behandling av parkeringsstrategien.

Grepene vil føre til et endret trafikkbilde og konkurranseforhold i sentrum mellom bil og gange, sykkel og kollektivtransport.

Parkeringskrav

I planforslaget er det foreslått å redusere kravet til bilparkering for bolig og næring. Samtidig innføres to soner innenfor sentrum, for å gjenspeile forskjellene i tilgjengelighet i sentrum. Ordningen med mulighet for frikjøp for næring (næring, handel, tjenesteyting mv.) videreføres.

Sone sentrum A er den indre delen av sentrum, bestemmelsesområde #1-3, hvor potensialet for fortetting er i Havneparken og sør for Ruten innenfor #2 «Ruten og Havneparken». Både ny bebyggelse og realisering av byrom, park og gatestruktur, vil redusere dagens tilbud av offentlig tilgjengelige parkeringsplasser noe i dette området.

Nordre del av sentrum får redusert tilgjengelighet med bil ved stengning av Strandgata, men et kraftig forbedret kollektivtilbud ved etablering av bussveien. Det blir særlig viktig at parkeringspolitikken i dette området understøtter målet om redusert bilbruk, for å unngå stor trafikk gjennom sentrum fra sør (St. Olavs gate), og via bolig gatene i nord og vest (Roald Amundsens gate og Postveien – Kirkegata osv.).

Sone sentrum B er ytre deler av sentrum – # 4 og 5. Områdene har i dag handel og flere ubebygde arealer som i dag benyttes til parkering, men på sikt skal transformeres. Dette fører til at ny bebyggelse har helt andre parkeringsbehov og reisebehov enn i dag. Andelen parkeringsplasser som er offentlig tilgjengelige reduseres, og erstattes av parkering til nye boligprosjekter og kontorer. Sone B har litt større avstand til kollektivknutepunktet Ruten og noe lavere potensiale for gangturer sammenlignet med # 1-3.

For å oppnå nullvekst i personbilreiser i Sandnes, må bilandelen samlet for alle reiser i sentrum være ca. 40 % (ref. *Fagnotat Lokal Transport og Mobilitet*, Sandnes kommune). Selv om planforslaget legger opp til reduserte p-krav, er ikke dette tilstrekkelig for å kunne oppnå nullvekstmålet.

Tabell 4-1: Parkeringskrav boligbebyggelse

Bolig	Antall parkeringsplasser per 100 m ² BRA	
	Sone sentrum A	Sone sentrum B
Bilparkering	Maks 1,0	Maks 1,0
Sykkelparkering	Min 2,0	Min 2,0

Gjesteparkering for boligbebyggelse er inkludert i forslag til parkeringskravet. Gjester kan også bruke sentrums offentlige tilgjengelige tilbud.

Tabell 4-2: Parkeringskrav næringsbebyggelse

Næring og handel	Antall parkeringsplasser per 100m ² BRA	
	Sone sentrum A	Sone sentrum B
Bilparkering	0,3	0,5

Sykkelparkering	Min 2,0	Min 2,0
-----------------	---------	---------

Parkeringsplassbehovet for de ulike arealkategoriene varierer ulikt over døgnet og uken. Dette gir mulighet for sambruk slik at man kan dekke det samme parkeringsbehovet med færre plasser, enn om hele behovet skulle dekkes etter den enkeltes maksimale behov. Det legges derfor opp til at parkering skal planlegges samlet og primært være løst i fellesanlegg i bygg eller under bakkenivå. For alle formål er parkeringskravet per 100 m² BRA, for å gjenspeile og synliggjøre felles løsninger for parkering.

Parkeringskravet for bolig er satt som makskrav knyttet til 100 m² BRA. Dette gir både en større fleksibilitet i planleggingen av boligprosjekter, men også mulighet for å tilby boliger uten egen parkeringsplass. For andre arealformål er kravet satt som fastkrav. Dette sikrer parkeringsplasser til næringsvirksomheter og besøkende i sentrum. Mulighet for frikjøp gir næringsprosjektene både større gjennomføringsevne og fleksibilitet, samtidig som et offentlig tilbud kan opprettholdes.

Krav om sykkelparkering er redusert fra 3 til 2 plasser per 100 m² BRA, siden en større andel går eller reiser kollektivt til sentrum. Dette er i tråd med nylig vedtatte planer innenfor sentrumsområdet. Med økt arbeidsplass tetthet, vil ny norm gi rom for at om lag halvparten av arbeidstakerne får sykkelparkering. Planen sikrer i tillegg sykkelparkering ved Ruten og Skeiane stasjon og sentrale møteplasser.

4.3.4. BYROMSNETTVERK og BYLIV

Utvikle ett attraktivt byromsnettverk for fotgjengere og syklister, opphold og byliv

Begrunnelse for anbefalingen:

Ved å videreutvikle et kompakt sentrum, hvor det er tett mellom funksjoner og målpunkt, blir attraktive byrom viktige. «*Det er samspillet mellom de ulike kvalitetene i byrommet som til sammen bidrar til en attraktiv by for de som bor der.*» Ruten og parken langs åpningen av Storåna vil være store byrom som trekker det grønne og blå landskapet inn i byen. Deler av Langgata er allerede oppgradert, og trekkes i medvirkningsprosessen frem av de fleste som attraktiv. Havnepromenaden er videre et viktig grep som gir allmenheten tilgang til Gandsfjorden. Alle disse må knyttes sammen i et nettverk av smau, gater, torg og andre byrom som gjør det interessant og attraktivt å oppholde og bevege seg gjennom sentrum som gående og syklende.

Hvordan anbefalingen er løst i planen:

Gode offentlige uteområder må prioriteres når byen skal fortettes. Parker, torg, plasser, promenade, gågater, gater og smau er alle del av et større nettverk av byrom. Byrommene skal ha gode og trafikksikre forbindelser, slik at de danner et lett leselig og trygt nettverk.

Overordnet er det i bestemmelsene stilt krav om at alle byrom skal ha en utforming som inviterer til opphold for alle brukergrupper, gamle som unge. Byrommene skal tilføre sentrum forskjellige kvaliteter og aktiviteter, og de er derfor gitt ulik karakter gjennom bestemmelsene. Bestemmelsene er videreført fra områdeplaner/detaljreguleringer hvor de ulike byrommene inngår.

Ruten skal fremstå som byens sentrale offentlige rom, et bindeledd mellom den historiske delen av sentrum med Langgata og tilhørende bebyggelse, og Vågenområdet med kulturhuset, rådhuset og

Havneparken. Byrommet skal utformes som bypark med en grønn og uformell karakter i møte med en ny og mer formell rådhusplass/festplass mellom rådhuset og kulturhuset.

Parken langs åpningen av Storåna er videreført med justerte formålsgrenser fra gjeldende plan. Størrelsen på parken er redusert fra 25 til 20 dekar i henhold til vedtak i Utvalg for byutvikling gjort i forbindelse med 1.gangsbehandlingen av sentrumsplanen. Parken skal fremstå som et viktig parkdrag for rekreasjon og opphold, men har også en viktig rolle for klimatilpasning beskrevet under anbefalingspunkt kap 4.3.6. Grøntdraget langs Storåna skal utvikles fra Sandvedparken til havnepromenaden, som et sammenhengende parkdrag og rekreasjonsområde der allmenheten skal ha uhindret adgang.

Havnepromenaden er et viktig grep, både som byrom som gir kontakt med Gandsfjorden, i forhold til klimatilpasning og som en del av et urbant turveinnett. Det er i bestemmelsene sikret et sammenhengende ubebygd areal med minimum 15 meter bredde. Dette området skal ha helhetlig utforming og legge til rette for allmenn ferdsel, opphold og urbant friluftsliv som fiske, bading og annen sjørelatert aktivitet.

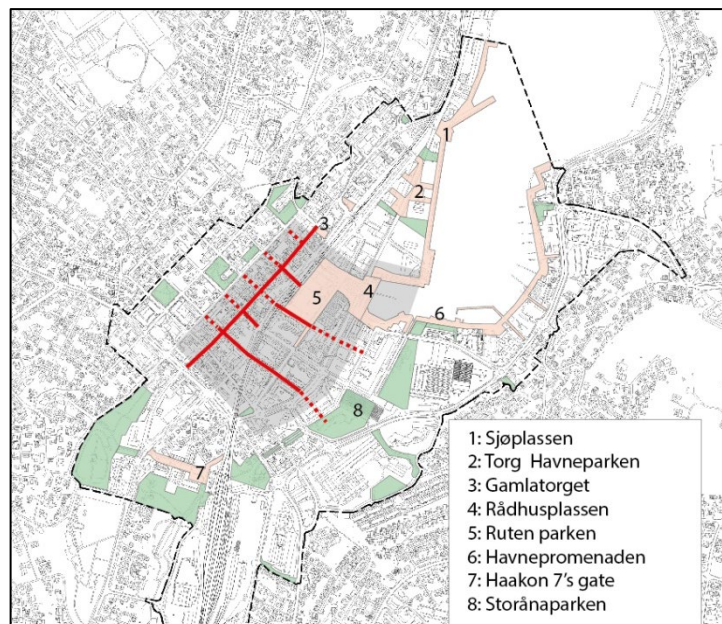
Gamlatorget skal utvikles til en attraktiv plass for besøkende, og sammen med omkringliggende bebyggelse, et tyngdepunkt når det gjelder handel og kultur. Torget spiller en viktig rolle i forbindelse med utviklingen og aktiviseringen av Langgatas nordre del, og koblingen med Havneparken.

I Langgata skal de historiske områdene Krossen, Gamlatorget og havnekaaien utvikles og bidra til at gata revitaliseres som gate helt fra Oalsgata i sør til kaaien/sjøplassen i nord.

Haakon 7's gate skal utvikles som gatetun og et urbant gateløp med rom for opphold, lek og rekreasjon. For å legge til rette for en romslig passasje som ivaretar aksene Haakon 7's gate og koblingen mellom Sandvedparken og Storånaparken, er det for bygget ved Skeiane stasjon lagt inn krav om at gjennomgangen skal belyses og utformes slik at den tydelig oppfattes som en destinasjon og en offentlig forbindelse.

De tre torgene i midtre del av Havneparken er videreført fra områdeplanen og skal utvikles med ulik karakter. Det skal etableres sportsplass hvor det legges til rette for opphold og lek for større barn, samt et urbant torg for opphold med sittemuligheter og beplantning med innslag av trær. Det skal også etableres et torg med lekeplass for mindre barn og sittemuligheter og beplantning.

Plassrommet nord i midtre del av Havneparken, i områdeplanen kalt Sjøplassen, skal utvikles som en offentlig plass hvor den maritime historien gjenspeiles i utformingen av området. De karakteristiske



Figur 4-4: Byrom i sentrum, hentet fra temakart Gange og byromsstruktur

havnekanalene bør integreres i utformingen av plassen, eller plasseres på selve havnekanalen.

Som nevnt i gjennomføringsstrategien (kap 6.1) har kommunen mottatt midler fra KMD til arbeid med en byromsstrategi. Som oppfølging av sentrumsplanen skal dette arbeidet følge opp og konkretisere temakartet «*Gange og byromsstruktur*». Strategien vil gå i dybden og gir mer konkrete forslag til hvordan sentrumsplanen skal følges opp i en byromsplan, slik at sentrum videreutvikles med gode forbindelser gjennom et nettverk av ulike byrom som støtter opp om et aktivt byliv.

4.3.5. BARN OG UNGE

Ha særlig fokus på å utvikle et sentrum hvor det er godt å bo og oppholde seg for barn og unge

Begrunnelse for anbefalingen:

Handelsanalysen påpeker viktigheten av å trekke unge til sentrum, «*det eneste som mangler er flere unge i sentrum*». Spørreundersøkelsen gjort i handelsanalysen viser at unge foretrekker Kvadrat kjøpesenter fremfor sentrum. Handelsanalysen har ingen klare svar på hvorfor unge ikke foretrekker sentrum, men spekulerer i om det kan være på grunn av at butikkutvalget i Langgata er tilpasset en eldre kjøpergruppe. Det finnes også få aktiviteter foruten handel som trekker barn og unge til sentrum. Det er tjenlig at offentlige tilbud som svømmehall, fritidsklubb, etc. lokaliseres i sentrum. Sentrum har god tilgjengelighet, og det er god kollektivdekning til sentrum fra alle bydelene i kommunen.

Handelsanalysen påpeker også at det bør vurderes hvordan boligene som bygges i sentrum kan tilpasses unge barnefamilier, gjennom trygge uterom for lek og opphold mellom boligene. Dette kan også gi områder som er attraktive for barn som er på besøk i sentrum.

Hvordan anbefalingen er løst i planen:

Barn og unge prioriteres i sentrum gjennom ulike tiltak. I bestemmelsene er det satt krav om at det ved utforming av byrom særlig skal tilrettelegges for aktiviteter for barn og unge. Tilrettelegging for barn ligger også spesifikt inne for flere byrom, som diskutert i avsnitt om byromsnettverk. I tillegg gis det i bestemmelsene føringer om trygge gangforbindelser hvor fotgjengere prioriteres, samt bilfrie gågater som vist i temakart «*Gange og byromsstruktur*».

Sentrum har i dag to videregående skoler. Ny sentrumsplan har avsatt arealer til offentlig tjenesteyting i tilknytning til Storånaparken. Dersom det bygges ny grunnskole kan det styrke tilbudet til de barna som allerede bor innenfor sentrum, samt legge til rette for at flere barn kan bo her. Bestemmelsene gir også retningslinjer om å tilrettelegge for leiligheter tilpasset barnefamilier i de områdene med barnevennlige bokvalitet som nærhet til parken rundt åpningen av Storåna, Sandvedparken og etablert boligområde på Hana.

Ny plan har også regulert inn mulighet for sjøbad i havnebassenget og åpnet for at det kan etableres offentlig badeanlegg innenfor Sandvedparken. Sjøbad og badeanlegg er offentlige funksjon som vil være til glede for både barn og unge, så vel som voksne. Det argumenteres også for at offentlige funksjoner som folkebad bør lokaliseres i sentrum. Dette er beskrevet under anbefalingspunkt 9, *Offentlige funksjoner*.

4.3.6. KLIMATILPASNING OG BLÅGRØNNE KVALITETER

Fokusere på klimatilpasning og tilføre sentrum attraktive blågrønne kvaliteter gjennom å utnytte potensiale i Storåna, Stangelandsåna og Gandsfjorden

Begrunnelse for anbefalingen:

Store deler av Sandnes sentrum ligger i dag på utfylling i sjø. To elver har i tillegg sitt utløp sentralt i sentrum. Utfyllingsområdene ligger på kote +1,0 til +2,5 og har fremtidige utfordringer i forhold til både flom og havstigning. Lokaliseringen innerst i Gandsfjorden med lang havnefront, gir også utfordringer i forhold til bølger og stormflo. I tillegg består sentrum i dag stort sett av bygg og asfalterte flater, noe som gir utfordringer i forhold til håndtering av overvann når det regner som verst. Utfordringene med klimatilpasning er med andre ord store for Sandnes sentrum, men som flere av mulighetsstudiene påpekte kan disse utfordringene bli til potensialer i byutviklingen.

Fagnotatet *Lokal transport og mobilitet* (LTM), utarbeidet som grunnlag for kommuneplanen, har som et av sine hovedmål å fremme helsefremmende aktivitet og sosialt hverdagsliv for alle. Det er derfor viktig å legge til rette for et attraktivt urbant turveinett som knytter sammen gangforbindelser innenfor og utenfor sentrum. Handelsanalysen peker på sentrumsnære turområder som en viktig måte å simulere til økt bruk av byen; «*nordmenn er hyppige turgåere*». Nærhet til friområder og parker er viktige kvaliteter også for de som bor i sentrum. Urbane turveier hjelper mot inaktivitet og vil være et viktig bidrag til god folkehelse for hele kommunen.

Hvordan anbefalingen er løst i planen:

Frem til nå har havnefronten representert byens bakside. Havnefronten er en unik ressurs som må utnyttes som en aktiv og rekreativ front. Gjennom opparbeidelsen av Rådhusplassen og havnepromenaden vil Gandsfjorden bli en mer aktiv del av sentrum og byrommene. Havnepromenaden sikrer allmenn ferdsel og opphold, og planen muliggjør etablering av publikumsrettede funksjoner i byggeområdene langs promenaden.

Ruten, Storånaparken og videreføringen og aktiviseringen av havnefronten tilfører sentrum nye byrom, og gange og byromsnettverket styrkes med blågrønne kvaliteter. Storånaparken vil forbinde Sandvedparken med sentrum og havnepromenaden. Dette vil skape et viktig turdrag fra Ganddal i sør til Lura i nord, en kvalitet som vil være til glede for hele kommunen.

Faresoner:

I temakartene «*Faresoner*» er det vist områder som er utsatt for stormflo, flom, ras og skred. Hensynssonene for støy og høyderestriksjon rundt rullebane er videreført fra kommuneplanen, mens sonen for skred er basert på NVEs faresonekart. Sonene for stormflo og flom er basert på mer detaljerte analyser og simuleringer gjennomført som en del av kommunens klimaprojekt. Prosjektet er støttet av Miljødirektoratet. For områdene som inngår i hensynssonene er det beskrevet tiltak og krav til sikring. Det er i tillegg gitt krav om at det ved regulering skal foreligge fagkyndige utredninger.

Havstigning og stormflo:

Store deler av sentrum ligger på kote + 1.0 til + 2.5. Dette gir utfordringer i forhold til fremtidig havnivå. Fremtidig havnivå er satt til kote + 0.79. Kartverket anbefaler henholdsvis kote + 1.84 og + 1.92 for sikkerhetsklasse 2 og klasse 3 (TEK 10/17) som vannstands nivå i Sandnes. Dette er lagt til grunn i sentrumsplanen med krav om generell stormflosikring på kote + 1.9 og golv 1.etasje i nye tiltak på kote min + 2.0. Sentrum har to objekter i sikkerhetsklasse 3, rådhuset og politistasjonen. Disse ligger begge på kote over + 2.0.

Klimaprojektets analyser av ulike flomhendelser er sammenholdt med fremtidig havnivå. Analysene er basert på 200 års stormflo + fremtidig havnivå. Analysene viser hvor og hvordan havvann kan trenge inn i sentrum i løpet av en stormflohendelse der havnivået kan ha en kortvarig flomtopp opp mot kote +1.84. Utsatte områder er der Langgata møter Strandgata. Her kan vann trenge inn og følge Jernbaneveien mot syd og inn mot Ruten. Videre er områdene innerst i Vågsbunnen utsatte med vann inn mot de laveste delene av sentrum som er Ruten, Langgata ved Olav Kyrresgate og Vågsgjerd i syd. Deler av Hanasiden vil også bli oversvømt, men dette er mer begrenset. Sentrumsplanen har egen bestemmelse om at det skal sikres et sammenhengende flomvern i form av terreng eller barrierer langs havnepromenaden, samt langs Storåna fra Skeiane stasjon til Vågen, med høyde minimum kote + 1.9. Sikringen langs Storåna skyldes at åna har lite fall og havvann vil trenge inn i kanalen et godt stykke opp mot Skeiane stasjon.

Storåna:

Det er et mål at klimatilpasning skal kunne bidra til økt kvalitet i de offentlige byrommene. Ny plan viderefører derfor grepet med åpning av Storåna gjennom sentrum. Via åpningen av Storåna og etableringen av Storånaparken, trekkes landskapet på ny inn i sentrum. Det lages en park hvor vannet blir et bærende rekreativt element, samtidig som parken bidrar til klimatilpasningen i sentrum. Parken strekker seg sørover og kobler Sandvedparken i sør sammen med havnepromenaden i nord. På den måten dannes et større sammenhengende rekreasjonsområde.

Storåna har sitt nedbørsfelt i tilknytning til Bråsteinsvatnet og Stokkelandsvatnet. I sentrum ligger deler av åna i kulvert, mens delen ut mot havnen er åpnet opp. Sentrumsplanens ambisjon er at åna skal gjenåpnes helt fra Skeiane stasjon til Vågen.

Klimaprojektets analyser av flomhendelser er sammenholdt med fremtidig havstigning. Analysene er basert på 200 års flom, fremtidig havnivå og 1 års stormflo. Dette iht. NVEs anbefalinger. Analysene forutsetter også at åna åpnes. Analysene viser hvordan åna vil oversvømmes i de ulike fasene av en flomhendelse. De først utsatte områdene er i syd ved Vågsgjerd, men her er det små arealer med mindre vannmengder som oversvømmes. Dernest er det transformasjonsområdene mellom Vågsgjerd (i dag parkeringsplass) som oversvømmes. Her skal det etableres park med nytt terreng og ny bebyggelse. Analysene viser at nivå i Storåna ikke vil overskride maksimum kotehøyde

for stormflo. Sentrumsplanen har egen bestemmelse om at Storåna skal sikres fra Skeiane stasjon til Vågen med et sammenhengende flomvern på minimum kote + 1.9.

Stangelandsåna:

Stangelandsåna har sitt nedbørsfelt i tilknytning til de store jordbruksområdene vest og syd for sentrum. Åna ligger i kulvert fra Stangeland i vest til utløpet i havnen i Vågsbunnen, unntatt et lite område ved Sandnes gravlund som nå åpnes. Sentrumsplanen har ikke forslag om ytterligere gjenåpning.

Det er i annen regi utført egne flomanalyser av Stangelandsåna. Analysene er basert på 200 års flom, fremtidig havnivå og 1 års stormflo. Analysene viser at åna har relativt store flomutsatte områder. Dette skyldes dels nedbørsfeltets størrelse og kulvertens kapasitet. I tillegg påvirkes flomsituasjonen av stormflo og havstigning, da åna og havet oversvømmer samme arealer (Ruten og deler av Langgateområdet i nord). Dersom stormflosikring gjennomføres, vil det samlede flomutsatte området bli redusert. Det foreligger per nå ikke analyser av dette. Med en stormflosikring i form av barriere, er det risiko for at vann fra den lavtliggende Stangelandsåna ikke får naturlig utløp ved sammenfall med stormflo. Dette kan medføre fare for oversvømmelse på baksiden av flomvernet. Sentrumsplanens faresone flom har derfor inkludert sonen for stormflo med bestemmelse om at Stangelandsåna skal sikres med tilstrekkelig reservoar-kapasitet eller med tekniske løsninger dimensjonert for 200 års flom i kombinasjon med 1 års stormflo og fremtidig havstigning. Dette temaet vil kreve ytterligere avklaringer.

Bølger:

Gandsfjorden er lang og vindutsatt og kan være utsatt for bølger. Klimaprojektet har analyser av bølgepåvirkning. Analysene er basert på 100 års vind på 25 m/s fra 15 grader som gir størst bølger og 1 års stormflo + havstigning. Analysen viser at et område innerst i Vågen samt noe av Hanasiden er bølgeutsatt. Området innerst i Vågen er mest utsatt ved at bølger kan føre vann 10 -15 meter inn over terreng. Her sikrer imidlertid havnepromenaden og det generelle kravet til barrierer og terreng høyder mot mulige konsekvenser. Det er imidlertid satt krav til bølgevurderinger ved detaljregulering i disse områdene.

Overvann:

Det er i ny plan innarbeidet tydeligere bestemmelser enn i gjeldende plan, i forhold til overvannshåndtering. Bestemmelsene er koordinert opp mot kommuneplanen. I tillegg har kommunen gjennom teknisk avdeling startet flere prosjekt som ser på overvannshåndtering, kapasitet på offentlig ledningsnett og flomveier i sentrum. Når konklusjonene fra dette arbeidet foreligger, vil de danne grunnlag for detaljreguleringer og tekniske planer.

4.3.7. STEDEGNE KVALITETER OG KULTURHISTORIE

Utvikle et sentrum hvor stedegne kvaliteter og kulturhistorie gjenspeiles i videreutviklingen av byen og dens struktur og skala

Begrunnelse for anbefalingen:

I forhold til skala er sentrum et sammensatt sted, og byen deles i to av jernbanen. På vestsiden ligger det historiske sentrum med en definert kvartalsstruktur bestående av småskala bebyggelse i et finmasket nett av smau, mindre gårdsrom og små kvartaler.

Østsiden er preget av større kvartaler med gammel industri som er transformert eller er på vei til å bli det. Denne delen preges av lange fasader og lite variasjon. Brede gater og lukkede fasader gir manglende interaksjon mellom bygninger og byrom.

For å styrke byens særlige karakter og identitet, er det viktig at sentrumsutviklingen ivaretar viktige kulturminner og kulturmiljø samtidig som den fornyes og vitaliseres. Sentrum er en sentral del av byens historiefortelling, en fortelling som kan tydeliggjøres ved å innpasse og formidle kulturhistorien som en naturlig del av byens vev.



Figur 4-5: Sentrums sammensatte karakter, fra stedsanalysen

Med utgangspunkt i den eksisterende byen skal sentrumsplanen skape en felles forståelse for skala og høyder, slik at byen blir formet med nødvendig variasjon og kompleksitet for å beholde sin særegne identitet. Fokus på byform og arkitektur skal fremheve betydningen av stedegne kvaliteter, struktur og den større sammenhengen.

Hvordan anbefalingen er løst i planen:

Den lokale steds karakteren skal ligge til grunn for utviklingen av sentrum. Ved utforming av byrom og bygninger skal sammenhengen med omkringliggende bebyggelse, landskap, fjorden, byens historiske strukturer og kulturminner ivaretas. Viktige siktlinjer skal opprettholdes. For å sikre en tydelig utvikling er sentrum delt inn i fem bestemmelsesområder; Langgatakvartalene (#1), Ruten og Havneparken (#2), Vågsgjerd (#3), Sentrum sør – Skeiane stasjon (#4) og Østsiden av Vågen (#5). Bestemmelsesområdene er definert på bakgrunn av stedegne kvaliteter, struktur og funksjoner og skal gi føringer for den videre utviklingen av området. Se Kap. 4.3.2 *Utvikle delområder gjennom styrket identitet*, for nærmere beskrivelse av de ulike områdene.

Det er ikke satt tallfestede krav til tetthet og utnyttelse. Potensiell utnyttelse vil avhenge av arealformålet, tomtens størrelse og geometri, omgivelsene, uteoppholdsarealer, forskrifter mm. Målet om et effektivt sentrum med høy utnyttelse skal samsvare med variasjon, kvalitet og gode byrom.

Bebyggelsen, og dermed også byggehøyden i prosjekter, skal i etablerte bystrukturer defineres ut fra kriterier knyttet til stedets egenart og de muligheter og begrensninger som ligger i

bestemmelsesområdene. Kriterier som landskapselementer og fjernvirkning, historiske særtrekk og kulturminner, bygningsstruktur og bygningsform, romlige sammenhenger og gaterom, funksjoner og målpunkt, og lokalklima er forhold som skal vurderes.

Gjennomsnittshøyden for de enkelte bestemmelsesområdene skal varierer slik at de tar opp i seg den eksisterende byskalaen, møte med konteksten og områdets primære funksjoner og identitet. De enkelte bygningene innenfor hvert område skal fremstå med varierende høyder, slik at de understøtter byrommenes utforming og funksjon. Variasjonen i skala skal bygge en visuell bro mellom de høyeste og laveste byområdene og den omkringliggende byen. Konseptet fremhever opplevelsen av sentrum som sammenhengende, hvor landskapet, fjellene og fjorden skal dominere Sandnes sin profil og identitet, også i fremtiden.

Byggehøyder må fastsettes endelig i videre reguleringsprosesser basert på faglige vurderinger og kvalitetskriterier beskrevet over. Volumstudier, stedsanalyse og andre redegjørelser vil bli sentrale verktøy i den forbindelse.

For transformasjonsområdene Havneparken (tilhørende #2), Brueland (tilhørende #4) og Elveparken (tilhørende #5) er det gitt bestemmelser som angir tallfestede høyder. Tallene er satt ut fra en ambisjon om å forankre områdene i byen og sikre variasjon internt i bebyggelsen. Sentrumsplanen gir rom for å etablere tre høyhus. Høyhuset på Ruten er videreført fra områdeplanen, det samme er høyhuset nord i Havneparken ved Sjøplassen. Sammen med vedtatt høyhus i Møllegården vil disse tre byggene definere adkomsten til sentrum og Langgata fra nord og sør, samt sentrumskjernen; Ruten. Muligheten for høyhus i Elveparken er tatt ut av planen i dialog med utbygger.

Langgata-kvartalene representerer det historiske området på vestsiden av jernbanen. Deler av området er av nasjonal interesse og ligger i Riksantikvarens NB register. Området har byens største konsentrasjon av kulturminner og kulturmiljø, og er derfor særlig sårbart for større inngrep. Området har en tydelig kvartalsstruktur og karakter. Langgata blir, gjennom medvirkningsarbeidet, løftet frem av innbyggerne som en særlig og viktig kvalitet for byen. For å ta vare på og videreutvikle områdets særpregete kvaliteter, er det viktig at ny bebyggelse respekterer områdets skala og helhet. Ved fortetting, i hovedsak ved innfill-prosjekter, skal det romlige sterkt definerte gateløpet gjenskapes og kulturmiljøet ivaretas.

Ruten og Havneparken er i dag preget av større kvartaler med høyere bygg. Området videreutvikles med bymessig kvartalsstruktur, og strukturen fra områdeplanen for Havneparken videreføres. Det tillates høyder på mellom 12,0 og 22,0 meter for området.

Vågsgrjerd skal videreutvikles med hovedvekt på den historiske karakteren som småskala boligområde.

Bestemmelsesområdet *sentrum sør - Skeiane stasjon* er i dag preget av to større transformasjonsområder tilknyttet jernbanen samt «bigbox» området Maxi. Området skal utvikles med tett bymessig bebyggelse som understøtter stasjonen. De to transformasjonstomtene på hver side av jernbanen, Brueland øst og Brueland vest, tillates det byggehøyder på mellom 12,0 og 26,0 meter. Bygg høyere enn dette kan vurderes for deler av bygningsmassen i forbindelse med detaljregulering. Dette for å bygge opp under Skeiane stasjon som lokalt og regionalt målpunkt. Videreutvikling av Maxiområdet forbeholdes næring i en bymessig utbygging, hvor bebyggelsen trekkes mot Gravarsveien. Ny bebyggelse skal forholde seg til bakenforliggende bebyggelse.

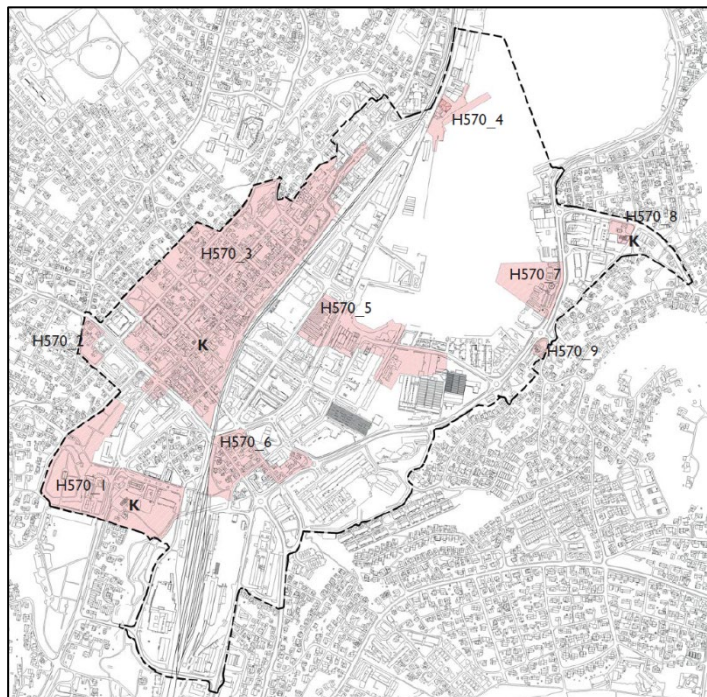
Området *Østsiden av Vågen* består i dag av større transformasjonsområder samt utbygde boligprosjekt langs havnefronten. For å gi området karakter, skal spor av det historiske industriområdet videreføres i form av ny bruk av industribygninger, eller ved å etterlate konstruksjoner som elementer i byrom. Området skal utvikles med ulik skala og romlige variasjoner for å gi området en særegen karakter med historisk forankring. Ny bebyggelse langs promenaden skal bidra til å skape offentlig adgang til Gandsfjorden. Avstanden mellom bygninger skal gi sikt til Gandsfjorden for de enkelte bygg, men også for byen bak. Området ligger eksponert til ved Vågen og ny bebyggelse må derfor utformes med høy arkitektonisk kvalitet. Bygningstiljøet Hanabryggene ønskes videreført, og ny bebyggelse må utformes med hensyn til kulturmiljøet. For å opprettholde høy tetthet, tillates det 12,0 til 22,0 meter byggehøyde for transformasjonsområdet Elveparken, med mulighet for enkelte høyere bygg.

Hovedtyngden av kommunens kulturminner ligger i sentrum. Sentrumsplanen tar ikke stilling til enkeltbygg, men i plankartet er det lagt inn hensynssoner for bevaring av kulturmiljø. I disse områdene skal den kulturhistoriske bebyggelsens egenart og områdenes særpregete kulturmiljø sikres og opprettholdes. Hensynssonene er lagt inn på bakgrunn av nylig oppdatert kulturminneregister. Ny kommunedelplan for kulturminner, som er under arbeid, vil gi nærmere rammer for vern.

Hensynet til kulturminner og kulturmiljø er i de generelle bestemmelsene tydeligere enn i tidligere plan. I tillegg er det gjennom retningslinjer gitt åpning for at parkeringskrav og krav til uteareal kan fravikes ved vern/bevaring/restaurering av kulturminner. Krav om felles uteoppholdsareal gjelder ikke for ombygging eller bruksendring under 400m² og med mindre enn 3 boenheter i Hensynssone H570_3, bevaring kulturmiljø, Langgatakvarterene. Dette for å legge til rette for vern gjennom bruk. Vedtaksfredete bygg er lagt inn med hensynssone H730 – dette gjelder; Fogdahuset, Nygårdshuset og Skeianetunet.

Følgende hensynssoner for bevaring kulturmiljø er lagt inn i planen:

1. *Skeiane kulturhistoriske område*
2. *Villakvarterene sør for Oalsgata*
3. *Kvartalsbyens sentrum*
4. *Kaien*
5. *Vågen Industriområde*
6. *Vågsjerd*
7. *Hanabryggene*
8. *Nedre Hana med Fogdahuset*
9. *Emanuel Simonsens villa*



Figur 4-5: utsnitt temakart kulturminner og kulturmiljø

4.3.8. GODE BOMILJØ OG RIKT NÆRINGSLEV

Skape et mangfoldig sentrum som legger til rette for både gode bomiljø og et rikt næringsliv

Begrunnelse for anbefalingen:

De senere årene har antall boliger i sentrum økt sterkt. Samtidig ser man at aldersfordelingen i sentrum er preget av en større del eldre beboere enn i resten av kommunen. Nærhet til daglige funksjoner, arbeidsplasser og mobilitetsknutepunkt er viktige kvaliteter ved byboliger. Dette er også kvaliteter som er attraktive for barnefamilier i tidsklemme med ønske om å bruke minst mulig tid på reise. Handelsanalysen, sammen med flere av mulighetsstudiene, peker på viktigheten av å tilrettelegge også for barnefamilier i sentrum. Skal kommunen ha tiltrekningskraft på unge innbyggere, må det også tilbys urbane boliger i sentrum. Behovet for høy utnyttelse i sentrum stiller samtidig krav om andre boligtyper enn tradisjonelle rekkehus og eneboliger. Bakkekontakt, antall rom og nærhet til parker og grøntområder, kan være attraktive kvaliteter. Gode bomiljø for barnefamilier krever også tilgang til funksjoner som sentrumsskole og barnehage. Disse vil også være kvaliteter for barn som bor utenfor sentrum.

Handelsanalysen påpeker: «For å stimulere til økt handel i sentrum, må antall mennesker som bruker sentrum økes.». Persontettheten er 5-10 ganger høyere for kontorformål enn for boligformål. Kontorarbeidsplasser øker menneskestrømmen. Dette er positivt for aktiviteten i sentrum; byliv og handel. Handelsanalysen, mulighetsstudiene og fagnotat Lokal transport og mobilitet peker alle på viktigheten av å legge til rette for kontorarbeidsplasser i sentrum. Dette fremheves også i kommuneplanen som beskriver sentrum som kommunens viktigste næringsområde. Handelsanalysen peker også på at «Det er sjelden vi ser at næringslivet søker lokaler i bygg/miljø med mye boliger. Næringslivet stimuleres av nærhet til andre likeartede bedrifter etter klyngeprinsippet der virksomheten utveksler arbeidskraft, kunnskap, infrastruktur og marked.» Vi vet også fra handelsanalysen at avstanden man er villig til å gå fra kollektivstopp til arbeidsplass er kortere enn avstanden fra kollektivstopp til bolig. Det er derfor viktig å ha en overordnet tanke for lokaliseringen av kontorarbeidsplasser. Havneparken og områdene rundt Skeiane stasjon fremstår i den forbindelse som viktige næringsklynger. Etablering av flere arbeidsplasser i sentrum er spesielt viktig, da området har god kollektivdekning fra alle bydeler og regionen.

Hvordan anbefalingen er løst i planen:

For å sikre at Sandnes sentrum i fremtiden skal kunne videreutvikles som attraktivt regionalt senter, videreføres gjeldende plans ambisjon om høy andel næring i form av kontorarbeidsplasser. Ny plan styrkes som styringsverktøy gjennom bestemmelser om prosentvis fordeling av formål, fremfor retningslinjer som i gjeldende plan. Innenfor områder avsatt til sentrumsformål og kombinerte formål, angis maksimal andel bolig.

Prosent tillatt bolig innenfor sentrumsformål og kombinert formål er endret for flere byggeområder i forhold til gjeldende plan. I områder avsatt til sentrumsformål, tillates maks 20 % bolig, og for enkelte områder tillates ikke bolig. Endringene i prosentvis boligfordeling er gjort for å styrke sentrumskjernen som sted for handel og service, og som næringsadresse gjennom Havneparken og

Skeiane stasjon. Områder med høyest boligandel er lokalisert i utkanten av sentrum, på de stedene som har best nabolagskvaliteter gjennom nærhet til Gandsfjorden eller større sentrumsparker.

I bestemmelsesområde *Langgata-kvartalene*, skal forbindelsen mellom Langgata og Havneparken styrkes. Det er derfor viktig at det sikres næring og tjenesteyting i den delen av gata som i dag ikke er gågate, og at bolighandelen i de kombinerte formålene her holdes på maks 20 %. Langgata 59 (S21) gis sentrumsformål i de to nederste etasjer og bolig i de øvrige, i henhold til vedtak i prinsippsak Utvalg for byutvikling 25.04.2018. Havneparken skal være et av tyngdepunktene for kontorarbeidsplasser i sentrum. I sentrumsplanen er området i midtre del av Havneparken justert i henhold til vedtaket i 1.gangbehandlingen av områdeplanen. Det er dermed åpnet opp for boligprosjekt med publikumsrettet virksomhet i første etasje her. For bebyggelsen som grenser mot bussveien, tillates det ikke bolig. Høyhuset var opprinnelig planlagt som hotell, men har i områdeplanprosessen fått en dreining mot bolig. For S40 har Utvalg for byutvikling i etterkant av detaljplanens 1.gangsbehandling bedt om at planen fremmes for ny behandling med nye rammer for utbyggingen. Nye føringer er lagt inn i sentrumsplanen.

For bestemmelsesområdet Vågsgjerd er det for kombinerte formål tillatt maks 50 % andel bolig. Området består av mindre strukturer, og kan huse små kontorlokaler og lokaler tilpasset grunder- og *startup*-virksomheter.

I bestemmelsesområdet *Sentrum sør – Skeiane stasjon* skal stasjonsområdet styrkes som knutepunkt. Innenfor Brueland vest (K26) er det gitt åpning for etablering av dagligvare på inntil 3000 m² BRA. Dette er i tråd med skisser for tidlig fase regulering (fra utbygger). Opprettholdelse av en stor dagligvareforretning begrunnes i at det ikke er tilsvarende tilbud i området. Det tillates maks 70% bolig for planområdet. Ved fastsettelse av planprogram for Brueland øst (K27) ble det åpnet for noe bolig i planområdet. Gjennom arbeidet med sentrumsplanen har det blitt tydelig at tomten er viktig for å sikre store næringsarealer i sentrum. Eiendommens beliggenhet mellom Hoveveien og jernbanen, samt størrelse og form, gjør den velegnet for en trinnvis utbygging som næringsklynge. Dette vil også bygge opp om knutepunktet Skeiane stasjon. Brueland øst (K27) endres fra 0% bolig i gjeldende sentrumsplan til maks 50% bolig i ny plan. Boligområdene plasseres sør i planområdet, og området nærmest stasjonen skal være beholdt næring, tjenesteyting og 2000m² forretning. Maxi kjøpesenter er ikke gitt mulighet til utvidelse, men kan opprettholde sin aktivitet. Maxitomten reguleres til kombinert formål med næring og kjøpesenter tilsvarende dagens situasjon.

I bestemmelsesområdet *Østsiden av Vågen* tillates det for Elveparken (N1-N5, K38-K42 og K30) maks 50 % bolig. Elveparken har i gjeldende sentrumsplan krav til områderegulering, men igangsatt områdeplan er avsluttet. Området er utredet parallelt med sentrumsplanen, med mål om å gå direkte til detaljregulering. Det har vært tett dialog mellom utbygger og administrasjonen over en lengre tid, og det foreligger omfattende analyser og studier for området. Båndleggingssonen for parken og deler av tilliggende bebyggelse er tatt bort, da områdets rolle i forhold til klimatilpasning er avklart. Parken er arrondert i henhold til flomsone, optimal utvikling av byggeområde for Elveparken og Utvalg for byutviklings vedtak om 20 000m² park. Det er i tillegg avsatt areal til offentlig tjenesteyting i området.

For det øvrige kombinerte formålene i bestemmelsesområde *Østsiden av Vågen*, tillates det maks 70% bolig. Dette er en økning fra gjeldende plan, og begrunnes med gode bokvaliteter gjennom vestvendt beliggenhet ved Gandsfjorden, eller integrert beliggenhet i eksisterende boligområde på Hana.

For alle områder regulert til boligformål er det gitt åpning for at kommunen kan, når spesielle forhold tilsier det, tillate at deler av bebyggelsen på den enkelte eiendom nyttes til mindre butikker, kontorer, småverksteder o.l. som ikke er til ulempe for beboerne eller medfører særlig trafikkbelastning.

I forhold til bokvalitet er krav til uteareal justert i henhold til kommuneplanen, og det er stilt krav om 16 m² felles uteareal per boenhet (MFUA). Arealet skal være mest mulig samlet, etableres der forholdene er best iht. bystruktur, lokalklima, trafiksikkerhet, universell utforming og støy, og utformes slik at det legges til rette for varierte bruksmuligheter for alle aldersgrupper. Deler av arealene skal ha tilstrekkelig jordoverdekning slik at et kan plantes større busker, mindre trær og annen vegetasjon. For prosjekt i de mest sentrale delene av sentrum, har det vist seg vanskelig å få til gode felles uteoppholdsareal. Det er derfor åpnet for at nye boligprosjekt i sentrumsformål kan dekke deler av sitt areal gjennom opparbeidelse av nytt, eller oppgradering av eksisterende offentlig byrom innenfor 200 meter trafiksikker gange. Det er også gitt krav om privat uteareal i form av balkong eller privat terrasse på 3,2 m². For bevaringsverdig bebyggelse er det lagt inn retningslinje om at krav til uteareal kan fravikes.

Det er lagt inn retningslinjer som signaliserer at det ønskes varierte boligstørrelser, med særlig fokus på familieboliger, for områdene Elveparken, Hana og Brueland sør.

4.3.9. LOKALE OG REGIONALE OFFENTLIGE FUNKSJONER

Etablere lokale og regionale offentlige funksjoner strategisk i sentrum for å stimulere god byutvikling

Begrunnelse for anbefalingen:

En sentral utfordring i dagens sentrum er spredte funksjoner og til dels manglende offentlig tilbud. Dette bør også sees i sammenheng med målet om å øke attraktiviteten i sentrum for barnefamilier med bydelsfunksjoner som skole, barnehage, idrettsanlegg etc. Sentrum skal fungere både som bosted og som målpunkt. Et bredt tilbud av offentlige funksjoner er en forutsetning for å etablere et attraktivt sentrum. Gjennom å lokalisere offentlige funksjoner i sentrum, blir funksjonene lettere tilgjengelige og gir merverdi også for de som bor utenfor sentrum. Som tidligere nevnt, påpeker handelsanalysen at sentrum ikke kun er for handel. «Byens vitalitet er en kombinasjon av kunder/brukere og handel/ kultur /tjenesteyting». Kommunen må tilføre offentlige funksjoner i sentrum som har både lokal og regional tiltrekningskraft. Funksjoner som svømmehall, mathall, entreprenør-hus, kulturscene og folkets hus trekkes frem i alle mulighetsstudiene, i tillegg til bydelsfunksjoner. Sentrum vil styrkes gjennom en utvikling der varehandel kombineres med opplevelser, aktiviteter, tjenester og service.

Hvordan anbefalingen er løst i planen:

Det må utover dette planarbeidet arbeides for at regionale funksjoner lokaliseres i Sandnes. Planen kan foreslå områder egnet for formålet. Bruelandsområdet er et område med store arealer, området ligger til jernbanestoppested og er slik sett spesielt egnet for større regionale virksomheter innenfor undervisning, helse eller offentlig administrasjon og kontor.

Sentrumsplanen argumenterer for nytt folkebad i sentrum, men har ikke pekt ut areal til dette. Sentrum er den bydelen i kommunen som har best tilgjengelighet til og fra omkringliggende bydeler. Bystyret har bedt om at det til neste kommuneplanrevisjon utredes lokalisering av nytt folkebad langs strekningen Ganddal – Lura.

For å bidra aktivt til byutviklingen, og for å bidra til at sentrum utvikles attraktivt for alle befolkningsgrupper, er det lagt inn areal til offentlig tjenesteyting i Elveparken, sjøbad i havnen og mulighet for offentlig badeanlegg i Sandvedparken. Flere offentlige tilbud må vurderes fremover.

4.3.10. GJENNOMFØRINGSSTRATEGI

Lage en fleksibel og realistisk gjennomføringsstrategi

Begrunnelse for anbefalingen:

Sentrumsplanens hovedmål er å videreutvikle og sikre strategiene og forventningene fra kommuneplanens samfunnsdel, til mer detaljerte strategier og plangrep gjennom arealdelen. Dette for å sikre at prosjekt og planer på ulike nivåer i sentrum trekker i samme retning. Som flere av mulighetsstudiene påpekte, er ikke planen et mål i seg selv, men et verktøy for å styre byutviklingen i ønsket retning for Sandnes sentrum. Utvikling av sentrum er et samarbeid mellom private og offentlige aktører, og kommunen bør være bevisst sin rolle utover det å vedta planen. Det er derfor viktig å også lage en gjennomføringsstrategi som følger opp planen både på kort og lang sikt.

Gjennomføringsstrategien må forankres i en handlingsdel som er knyttet opp mot økonomiplanen, slik at strategiene kan iverksettes og gjennomføres etter at sentrumsplanen er vedtatt.

Hvordan anbefalingen er løst i planen:

Sentrumsplanen beskriver en rekke tema og oppgaver som må løftes frem som viktige drivkrefter for byutviklingen. Utredninger trekkes frem, men det er like viktig er at strategiske tiltak gjennomføres.

Følgende utredningstema og gjennomføringsoppgaver løftes frem:

- Byromstrategi
- Storånaparken
- Plan for Skeiane stasjonsområde
- Gjennomføring parkeringsstrategi
- Sosial infrastruktur i sentrum
- Skilt- og reklameveileder
- Badeanlegg
- Sidegater til Langgata og Gamlatorget
- Tørkeloftet

Gjennomføringsstrategien skal revideres årlig med tillegg av økonomiske vurderinger og prioriteringer. Den skal danne grunnlag for kommunens økonomiplan.

Gjennomføringsstrategien og de ulike temaene er nærmere beskrevet i kapittel 6 i dette dokumentet.

5. VIRKINGER AV PLANFORSLAGET

5.1. KONSEKVENSER (Hentet fra konsekvensutredning datert 12.06.2019)

Konsekvensutredningen er del av grunnlaget til forslag til kommunedelplan for Sandnes sentrum 2018-2035. Utredningen synliggjør innhold og konsekvenser av planforslaget. I tillegg er det gjort en vurdering av hvilken måloppnåelse gjeldende plan og planforslaget har for overordnede mål for sentrumsutviklingen. Konsekvensutredningen omfatter ikke videre vurdering og oppfølging av funnene.

5.1.1. Arealbruk og utbyggingspotensial

Planforslaget gir stor variasjon i hvordan arealene kan utnyttes. Maks boligandel i kombinerte formål er nå sikret i bestemmelsene, der gjeldende plan kun hadde retningslinjer. Boligandelen er fordelt på en annen måte enn i gjeldende plan, og gir rom for å skape flere rene bolig- og næringsområder. Samling av like funksjoner kan gi positiv effekt ved at man får klynger som kan dra nytte av hverandre, spesielt i forhold til næring. Samtidig kan dette også gi en negativ effekt ved at man får områder som er rendyrket til et formål også skaper aktivitet deretter. Dermed vil man i boligområder ha mest aktivitet utenom arbeidstid, og i næringsområder få mest aktivitet i arbeidstid. For å stimulere til handel og byliv er det viktig at man får områder med blandet bruk som gir aktivitet hele døgnet.

Kommunens målsetninger bygger på at sentrum skal styrkes gjennom et bredt spekter av byfunksjoner. Dette målet vil ikke nås dersom en utvikling av sentrum omfatter kun arbeidsplasser eller kun boliger. Planforslagets føringer for fordelingen av arealformål bygger dels på å samle like funksjoner, samtidig sikrer kravet om aktive første etasjer et minimum i forhold til funksjonsblanding. Dette er derfor et viktig kriterium for å oppnå målsetningene.

Sentrum har i dag få arbeidsplasser, og det er spesielt mangel på større etableringer. Hovedmålet både gjeldende plan og nytt planforslag er å sikre tilstrekkelige arealer for næring og arbeidsplasser, men dette er blitt utvannet gjennom flere av de etterfølgende reguleringsplanene. Skal sentrum ivareta sin rolle som hovedsenter og attraktiv næringsadresse i et langsiktig perspektiv, må arealer for næring og arbeidsplasser prioriteres.

Intensjonen i planen har vært å fastsette og øke næringsandelen i sentrum. For bedre måloppnåelse i tråd med intensjonen om økt utvikling av arbeidsplasser, burde det vært fastsatt en høyere næringsandel enn det som ligger i planforslag datert 12.06.2019. For å få til en utvikling av Sandnes som næringsområde, kreves det også andre tiltak utover kommunedelplanen. Nye boligområder er i hovedsak plassert der hvor forutsetninger for å kunne skape gode bomiljø er best. Økt aktivitet i sentrum er grunnlaget for et større handelstilbud. Planen sikrer lokalisering av handel og et minimumsareal gjennom krav til aktive fasader. Planforslaget anses å ha tilstrekkelig arealkapasitet for de ulike funksjonene, i tråd med målsetningene.

5.1.2. Parkering

Parkering er et viktig virkemiddel for å kunne redusere bilbruken og bidra til å nå nullvekstmålet. Forslag til parkeringsstrategi og parkeringsnorm legger til rette for en mer miljøvennlig byutvikling gjennom å tillate et mindre antall nye parkeringsplasser og å tilby store parkeringsanlegg som erstatning for offentlige plasser som forsvinner. Disse skal være offentlig tilgjengelige og finansieres delvis via frikjøp fra parkeringskravet i utbyggingsprosjekter. Det øker gjennomførbarheten til de

mest kompliserte prosjektene i sentrum. Gjennom felles løsning for parkering og ved å ikke øremerke plassene, reduseres parkeringsbehovet ytterligere. På den måten kan tilbudet til offentlige plasser opprettholdes, men med færre opparbeidete plasser. Løsningen forutsetter at kommunen tar ansvar for etablering av de offentlige parkeringsanleggene. Når offentlige parkeringsanleggene er lagt i randsonen, vil det føre til mindre trafikk i sentrum og endret konkurranseforhold mellom bil og gange, sykkel og kollektivtransport.

Parkering i sentrum skal være løst i fellesanlegg. Løsningen gir fleksibilitet for sentrumsutvikling i og med at man kan unngå overetablering av parkeringsplasser, og i mye større grad optimalisere utnyttelsen av tilbudet.

Sammen med reduserte krav til parkering for bolig- og næringsvirksomhet, og en omlegging fra krav per boenhet til krav per 100 m² BRA for alle formål, vil parkering være et virkemiddel for å bidra til å nå målsettingen om 40 % bilførerandel i sentrum. Samtidig kan kravet om opprettholdelse av det offentlige parkeringstilbudet i sentrum, øke antall parkeringsplasser sammenlignet med dagens situasjon.

Krav om sykkelparkering er redusert til 2 plasser per 100 m² BRA. I sentrum kan det forventes en større andel reiser til fots og med kollektivtransport, enn i andre deler av kommunen pga. bedre tilgjengelighet med disse reisemidlene. Med tett utbygging, vil ny norm gi rom for at ca. halvparten av arbeidstakerne får sykkelparkering. Planen sikrer sykkelparkering ved Ruten og Skeiane stasjon og sentrale møteplasser.

Det jobbes parallelt med en regional parkeringsnorm for kommunene på Jæren. Den vil kunne påvirke framtidig parkeringsnorm.

5.1.3. Transport og tilgjengelighet

Endringer i gatenettet er i hovedsak oppfølging av gjennomførte eller pågående planprosesser, blant annet Ruten og Havneparken. For å håndtere transportveksten og samtidig nå målet om nullvekst i personbiltrafikken, legger planen opp til at det skal bli enklere å gå, sykle og reise kollektivt til, fra og gjennom sentrum. Tilrettelegging for kollektivtransport, gående og syklende, redusert framkommelighet for privatbil i flere gater i sentrum, samt styring av fremtidig parkeringstilbudet vil bidra til måloppnåelse.

Utbygging i sentrum og langs kollektivåre med god tilgjengelighet til miljøvennlige reisemidler, vil bidra til å redusere kommunens samlede transportbehov. Det største potensialet for redusert bilbruk ligger i sentrum. Bilførerandelen i sentrum må reduseres til rundt 40 % for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken.

Bussveien, stenging av sentrale gater for gjennomkjøring og lokalisering av felles parkeringsanlegg i randsonen, vil føre til markant mindre trafikk i sentrumskjernen. Det er en avgjørende faktor for at sentrum skal kunne utvikles i tråd med målsettingene.

Prioritering av Bussveien vil gi økt tilgjengelighet og bedre framkommelighet for kollektiv inn mot, og gjennom sentrum. Over Olav Vs plass skal fotgjengere prioriteres foran kollektiv og sykkel. Holdeplassen ved Tinghuset gir et mindre kompakt kollektivknutepunkt pga. lengre omstigninger mellom Bussveien, tog og andre busser. Samtidig vil etablering av holdeplass i Julie Eges gate i bussveien, gi gode byttemuligheter mellom bussveien og øst- og sørgående bussruter. Nye gangforbindelser til Skeiane stasjon og krav om sykkelparkering, vil være

positivt for gående, syklende og togreisende.

Nye byrom ved Ruten, Olav Vs plass og Rådhusplassen skal utformes på fotgjengernes premisser. Det vil bidra til økt framkommelighet for gående og syklende, både i og gjennom sentrum. Utvikling av park på Ruten, byrom og gangnettverk med aktive fasader, havnepromenade og parkdrag langs Storåna inviterer til økt aktivitet og ett mer attraktivt sentrum. Gjennomgående bedre standard og kvalitet på tilbudet for gående og syklende, og gode forbindelser inn mot viktige målpunkt som Ruten og Skeiane stasjon, gir bedre tilgjengelighet, og legger til rette for endrete reisevaner.

Under forutsetning av at arealbruk og utnyttelse langs aksene samspiller med Bussveien, vil planen ha god måloppnåelse ift. nullvekstmålet.

5.1.4. Kulturminner og kulturmiljø

Det å kunne opprettholde og forsterke Sandnes sin posisjon som regionalt sentrum vil kreve nybygging i betydelig omfang i tiden framover. Utfordringen vil være å finne rett nivå på vern. Verneinteressene må derfor i framtiden samvirke med andre grep i sentrum slik at det samlede resultatet av vern og utvikling tjener byutviklingen. Dette er en ny innfallsvinkel som har medvirket til noen endringer i planforslaget, både overordnede og konkrete føringer.

I mange tilfeller vil både bygninger og kvartalsstrukturer som ikke i seg selv har stor verneverdi, likevel ha stor betydning for det samlede kulturmiljøet. For å unngå uheldige endringer av det som i dag fremstår som helhetlige og verdifulle kulturmiljøer, har planen definert ni hensynssoner for bevaring kulturmiljø. Bestemmelsene er føringer for planlegging innenfor disse sonene.

Langgatakvarterene har nasjonal verdi, og er sikret gjennom konkrete bestemmelser. Hensynet til kulturminner er tydeligere i planforslaget enn i gjeldende plan. Det er positivt at kulturhistoriske verdier er integrert i planens formål og at kulturhistoriske strukturer og kulturminner legger føringer for utforming av byrom og høydebegrensninger. Retningslinjene åpner for at krav til uteareal på egen eiendom, parkering på egen grunn og universell utforming for verneverdig småhusbebyggelse kan fravikes ved vern/bevaring /restaurering av kulturminner.

Grepene i planforslaget reduserer faren for utvanning av den historiske bystrukturen og stedsidentiteten. Planforslaget legger til rette for vern gjennom bruk. Foreslåtte endringer i vil være positive for kulturminner og kulturmiljøer sammenliknet med gjeldende plan.

5.1.5. Samfunnsrisiko – risiko og sårbarhetsanalyse (ROS)

Det er utarbeidet eget sårbarhetskart for sentrum som viser sårbare elementer, sårbar infrastruktur og kulturhistoriske soner. Dette har dannet grunnlag for analyser og tiltak vedrørende sentrums sårbarhet.

Ros-analysen har avdekket følgende risikoer:

1. Naturrisiko – dårlige grunnforhold, deler av sentrum ligger under flomnivå, flomsituasjonen langs Storåna og Stangelandsåna.
2. Teknisk og sosial infrastruktur – kollektivknutepunktet, hendelser vil kunne føre til systemsvikt og forsinkelser, generell risiko forbundet med sykehjem, skoler og barnehager – fare for ulykker og økt fokus på rømningsveier.

3. Virksomhetsrisiko – store deler av sentrum ligger på utfylte masser. Disse kan være forurensset. Økt utbygging vil medføre mer trafikk. Det kan føre til flere trafikkulykker. Redusert biltrafikk i sentrumskjernen vil påvirke risikonivået på en positiv måte.

Det er ikke avdekket hendelser og risiko av en slik karakter at sentrumsplanens hovedgrep ikke kan gjennomføres. Registrerte hendelse kan håndteres med relevante avbøtende tiltak. Disse omhandler i hovedsak temaer i tilknytning til klimatilpasning, og det er her gitt bestemmelser for videre håndtering.

5.2. MÅLOPPNÅELSE

Målene er definert i samfunnsdelen til kommuneplan for Sandnes 2019-2035. Temaene vurderes ut fra en skala fra dårlig, middels og god måloppnåelse.

Hovedmål	Måloppnåelse overordnede føringer
Nullvekstmålet Hovedmål fra staten/regionen/ kommuneplan	Målet om nullvekst i personbiltrafikken handler om miljøvennlig byutvikling, blant annet redusert arealbehov (konsentrert utbygging/arealmiks), bedre tilgjengelighet til regionale sentrumsområder, god framkommelighet og tilgjengelighet for gående og syklende. Bussveien med tilhørende tilbud for gående og syklende, er et av de viktigste elementene i satsingen for å nå målet, men er ikke tilstrekkelig alene. Reduserte parkeringskrav og felles offentlige p-anlegg bidrar i noen grad sammen med Bussveien til å styrke konkurranseforholdet i favør mer miljøvennlige reiser. Under forutsetning av at arealbruk og utnyttelse langs aksene samspiller med Bussveien, vil planen ha <u>middels måloppnåelse</u> .
Hovedmål	Måloppnåelse for sentrum (fra samfunnsdelen)
Sandnes sentrum skal styrkes som hovedsenter i regionen og som et attraktivt senter for kommunens innbyggere.	Hovedgrepene i planforslaget styrker og videreutvikler et attraktivt sentrum ved å avgrense det kompakte sentrum, peke på robuste næringsområder og områder som egner seg bedre til bolig. Det tilrettelegges også for å styrke eksisterende regionale og kommunale funksjoner og etablering av nye funksjoner. For å øke sentrums attraktivitet, legger planforslaget til rette for gode uteoppholdsarealer (parker, byrom, gater, turveier) og funksjonsblanding (handel/næring/tjenesteyting/bolig). Det er fokus på god tilgjengelighet i sentrum for gange/sykkel/kollektiv, og kommunen må sikre god tilgjengelighet for innbyggerne inn til sentrum. Innføring av gateparkering i tilknytning til Langgata svekker ambisjonen om at sentrumskjernen skal være utformet på de gåendes premisser. Kommunedelplanen sikrer ikke i seg selv en høy måloppnåelse, men er et verktøy for å styre utviklingen mot målet. Planforslaget presiserer dette, og kommunen må ta en svært aktiv rolle for å sikre ønsket utvikling. Dette er foreslått gjort gjennom videre utredninger og strategiarbeid, og konkrete fysiske tiltak i sentrum. Omdømmebygging og identitetsskapende arbeid bør også inngå i dette arbeidet. Forutsatt at dette blir fulgt opp gir planen <u>god måloppnåelse</u> .

Delmål for sentrum	
Sandnes sentrum skal fortettes og transformeres for å styrke byens identitet og konkurransekraft. Det skal tilrettelegges for en tetthet og et mangfold som sikrer aktivitet gjennom hele døgnet.	Gjennom fortetting og transformasjon i sentrum, bygger planforslaget opp under byens identitet i form av å styrke/videreutvikle sentrums fem områdekarakterer. Det legges også til rette for en økt tetthet av mennesker spesielt gjennom fokus på nye arbeidsplasser. Andelen arbeidsplass burde økes for å ytterligere styrke sentrum som lokalt og regionalt næringsområde. Planen gir også mulighet for et mangfold av opplevelser og tilbud i sentrum. Dette vil gi økt aktivitet gjennom hele døgnet og vil samlet kunne styrke byens konkurransekraft. Det gir dermed <u>god måloppnåelse</u> . Ettersom bestemmelsene fastsetter maks boligandel for de fleste områdene, er det ingen garanti for at det blir en funksjonsblanding slik planforslaget legger opp til. Den fleksible differensieringen for arealbruken kan føre til at enkelte områder i sentrum kan utvikle seg til rene kontorklynger uten andre funksjoner der aktiviteten begrenses til arbeidstiden. Likevel vil planforslaget potensielt kunne gi <u>god måloppnåelse</u> for sentrum som helhet.
Sentrumsutviklingen skal bygge opp under stedsqualiteter og kulturhistoriske verdier.	Planen styrker hensynet til kulturhistoriske strukturer og verdier. Den sikrer automatisk freda kulturminner og kulturmiljø gjennom hensynssoner med retningslinjer. Sentrum er også delt inn i fem områder basert på områdekarakter som skal bidra til å kunne styrke og videreutvikle deres egenart og kvaliteter. Forslag til bestemmelser og retningslinjer åpner for en mer individuell tilpasning av hensyn til kulturvernet. Planforslaget gir <u>god måloppnåelse</u> .
Sandnes sentrum skal videreutvikles som arena for opplevelser, opphold og rekreasjon. Det skal tilrettelegges for et variert tilbud av boliger, arbeidsplasser, offentlige funksjoner, kultur, handel og møtestedet.	Planforslaget gir rom for et variert tilbud av boliger, arbeidsplasser, offentlige funksjoner, kultur og handel. Dersom en lykkes med å øke tettheten av mennesker i sentrum, vil handelen følge etter. Opplevelser, opphold, møtestedet og rekreasjon handler i stor grad om byens utearealer. Viktige gater og byrom er sikret tilstrekkelig areal, sammenheng og aktive fasader som bidrar til økt mangfold av opplevelser og tilbud på bakkeplan. Byrommenes innhold, variasjon, og kvalitet skal sikres gjennom utarbeidelse av en byromsstrategi. Dersom dette blir gjennomført, vil planen ha en <u>god måloppnåelse</u> .
Lokalisering av offentlige funksjoner i sentrum skal prioriteres i byutviklingen.	Sentrum er rett adresse for funksjoner som skal dekke alle kommunens innbyggere. Det finnes allerede en del offentlige funksjoner i sentrum. Utvikling av parkdraget langs Storåna, promenade langs Gandsfjorden, finmasket byromsnettverk, offentlig tjenesteyting, Bussveien og stasjonene på Jærbanen vil bidra til <u>god måloppnåelse</u> .
Sandnes sentrum skal utvikles med varierte bomiljø og boligtyper tilpasset ulike alders- og kjøpergrupper.	Planen sikrer ulike boområder, boligtyper og variasjon i boligstørrelse, men har ikke virkemidler til ulike kjøpergrupper utover dette. Det må derfor til virkemidler utover planen for å sikre dette. Andre funksjoner i sentrum som barnehage, handels-, service- og kulturtilbud, gjør sentrum mer attraktivt for ulike aldersgrupper. Planforslaget som verktøy for å nå målet gir <u>god måloppnåelse</u> .
Sandnes sentrum skal utvikles med offentlig tjenesteyting og service for å øke sentrums attraktivitet som bosted med et sterkt nærmiljø.	I plankartet er det avsatt nytt areal til offentlig tjenesteyting. Generelt åpnes det for tjenesteyting innenfor sentrumsformål og kombinerte områder der annet ikke er angitt. Planforslaget gir <u>middels måloppnåelse</u> på dette delmålet.

Det skal tilrettelegges og sikres arealer for en langsiktig og bærekraftig næringsutvikling i sentrum for både etablerte og nye næringer.	Dersom antall arbeidsplasser i Sandnes sentrum skal økes i tråd med arealpotensialene, forutsetter dette at Sandnes tar en større andel av veksten, samt en allokering av eksisterende arbeidsplasser fra andre områder. Det vil si at Sandnes sentrum må øke sin attraktivitet vesentlig ift. de konkurrerende områdene. I en slik sammenheng er tilgjengelig areal alene ikke et tilstrekkelig virkemiddel. Planforslaget gir <u>god måloppnåelse</u> , men det må andre virkemidler til for å oppnå en ekspansiv utvikling.
Sandnes sentrum skal styrkes som det viktigste kollektivknutepunktet i kommunen, ikke bare for overganger mellom reisemidler, men som destinasjon for reiser.	Dagens arealbruk og nye utbyggings- og transformasjonsområder, byromsnettverk og kollektivtilbud styrker kollektivknutepunktets rolle, både som målpunkt og del av kollektivnettet i byregionen. Høy utnyttelse langs kollektivårene utenfor sentrum støtter opp under målsettingene og gir synergieffekter for sentrumsutviklingen i området rundt Ruten. Framtidig løsning for terminalområdet og ruteopplegget utover Bussveien er uavklart. Planen gir <u>middels-god</u> måloppnåelse.
Sentrumsområdet skal styrke fremkommeligheten for gående og syklende, med et sammenhengende nettverk av forbindelser og byrom.	Planforslaget har gjennom plankart, temakart og bestemmelser sikret et sammenhengende nettverk for gående og syklende som også knyttes på parker og byrom. Det er sikret at nettverket skal utvikles på de gåendes premisser og planen har på denne måten <u>god måloppnåelse</u> .
Området rundt Skeiane stasjon skal videreutvikles med effektive og attraktive forbindelser mellom sentrum, Sandvedparken og transformasjonsområder sør for stasjonen.	Planen viderefører grepene i gjeldende kommunedelplan, men gir i tillegg mulighet for gangadkomst til stasjonsområdet fra sør. Forbindelse fra Brueland øst mot sentrum sikres. Åpning av forbindelsen under jernbanen vil være attraktivt for brukerne av parken og Skeiane stasjon. Planen har <u>god måloppnåelse</u> .

6. GJENNOMFØRINGSSTRATEGI

For å fasilitere utviklingen i Sandnes sentrum i tråd med visjonene, må kommunen ta en svært aktiv rolle. Planforslaget har en rekke grep og løsninger for sentrumsutvikling som kan bidra til et mer attraktivt sentrum. Kommunedelplanen er ikke mål i seg selv, men et verktøy for utvikling.

En attraktiv byutvikling bygger på et samvirke mellom private aktører og det offentlige. Her har Sandnes kommune et ansvar for å være initiativtaker og forbinde i utviklingen. Kommunen bør derfor igangsette og etablere tiltak som kan inspirere til utvikling og øke kvaliteten i byområdene. Slike byutviklingsprosjekter må være offentlige anlegg som ikke kan eller bør ivaretas av private aktører. Kommunen har i senere tid gjort store investeringer i sentrum, som Ruten, Vitenfabrikken, Langgata, Havnepromenaden mv. For å sikre videre utvikling, bør nye tiltak igangsettes.

6.1. Byromsstrategi

Sentrum er en viktig møteplass for opplevelse og rekreasjon. Et overordnet mål med å styrke sentrum inkluderer en videreutvikling av dagens gatebruksplan til en planlegging som utvikler nettverk av gode byrom med gater, plasser, parker og gode forbindelser. Å satse på kvalitet i det offentlige rom er å satse på en attraktiv og bærekraftig by. Sentrum har flere parker og byrom, men disse har ikke naturlige forbindelser til målpunkt eller tilstrekkelig kvalitet for opphold og aktivitet. Det pågår mange reguleringsprosesser i sentrum der en prøver å etablere byrom og forbindelser, men det mangler en samlende strategi for hvordan byens uterom skal utvikles. Mulighetsstudiene for sentrum peker på byromsnettverk som sentralt virkemiddel for å oppnå både høy utnyttelse og attraktivt byliv. Havnepromenaden er et overordnet grep i utvikling av byens uterom. Kommunen har mottatt midler fra Kommunal- og moderniserings departementet (KMD) til utarbeidelse av byromsstrategien.

Strategien for sentrum er fase 2 etter en mer overordnet fase 1 som omfatter hele byutviklingsaksen. Fase 2 skal ende opp i en mer detaljert byromsplan for sentrum.

6.2. Storånaparken

Åpning av Storåna og etablering av gjennomgående parkdrag fra Sandvedparken til Vågen, er et overordnet grep i sentrumsplanen. Parken er flomutsatt, både i forhold til havstigning, stormflo og flom fra åna, og må ses i sammenheng med klimatilpasning i området. Miljødirektoratet har gitt midler til et klimaprojekt med tema sentrum, og Byutvikling og Teknisk (BYTE) har egne prosjekt som vurderer de tekniske og økonomiske konsekvensene av åpning. Konklusjoner herfra er grunnlaget for sentrumsplanen. Samtidig foregår det planlegging i området i regi av private utbyggere (Elveparken og i Holbergsgate). Parken som et sentralt grep må videreutvikles både i forhold til innhold og utforming. Dette må være et kommunalt ansvar, og ikke overlates til utbygger.

Parken er oppdelt i flere etapper, der strekningen fra Skeiane gjennom Laksen og Vågsgjerd til Vågsgjerdveien er egen etappe. Denne strekningen er avgjørende for etablering av resten av parken mot Vågen. Etablering av parken vil her kreve endringer i traseen for Storåna. Tiltaket er også påkrevd, da eksisterende kulvert har begrenset kapasitet ved flom og stormflo.

Det anbefales at kommunen viderefører sine utredninger av åpning av Storåna til også å bidra til gjennomføring av selve åpningen. Vågsgjerd har begrenset potensial for fornying og kommunen vil ha et særlig ansvar for åpning av åna her.

6.3. Plan for Skeiane stasjonsområde

Skeiane stasjonsområde er komplekst med mange ulike hensyn og prioriteringer. Området er både et viktig stasjonsområde, samtidig som det inngår i et av kommunens høyest prioriterte grønndrag. Området er i spill via flere uavhengige planprosesser, både øst og vest for jernbanen der spesielt arealformålene står sentralt. Selve stasjonen med perronger og linjeføring er også under utredning (Bane Nor). Flomanalyser beskriver utfordringer i forhold til kapasitet i eksisterende kulvert under jernbanen ved økte vannmengder i Storåna. Alle disse prosessene mangler i dag en samlet koordinering.

Det anbefales et prosjekt i form av stedsanalyser og mulighetsstudier der kommunen inntar en styrende rolle for å sikre en helhetlig utvikling av området. Samarbeid med aktørene forutsettes.

6.4. Gjennomføring av parkeringsstrategi

Sentrumsplanen legger opp til at kommunen etablerer offentlige parkeringsanlegg strategisk plassert i forhold til innfartsveier og målpunkt i sentrum. Kommunen eier lite areal i sentrum, samtidig som anleggene er viktige for en god sentrumsutvikling. Anleggene forutsettes finansiert av frikjøpsmidler.

Det er fremmet egen sak i Bystyret (sak 39/19) som redegjør detaljert for strategien. Bystyret stadfestet strategien og ba rådmannen å igangsette et arbeid med å erverve egnete tomter iht. strategien i de områdene som er angitt i sentrumsplanen.

Det anbefales at arbeidet igangsettes og at temaene utbyggingstakt, eierforhold, offentlig tilgjengelighet, regler rundt offentlig anskaffelse mv. må inngå i arbeidet.

6.5. Sosial infrastruktur i sentrum

Sandnes kommune har stor befolkningsvekst og er i tillegg tillagt en regional rolle i forhold til langsiktig byvekst. Sandnes sentrum er kommunens hovedsenter og skal ivareta nødvendig sosial infrastruktur. Samtidig er det få arealer i offentlig eie i sentrum. Dette kan bli en utfordring for kommunen, da byutviklingen er avhengig av at kommunen ivaretar sin rolle som samfunnsutvikler.

Kommuneplan 2019 -20135s handlingsdel sier:

Kommunen skal kartlegge og sikre behov for sosial infrastruktur i Sandnes sentrum og prioriterte byutviklingsområder.

Det anbefales at Sandnes sentrums fremtidige behov for infrastruktur kartlegges, og at dette sees opp mot byutviklingsgrepene. Vurdering av arealmessige konsekvenser, lokaliseringer og evt. strategiske grunnnerverv må inngå i arbeidet.

6.6. Skilt- og reklameveileder

Sandnes kommune har hatt egne skiltbestemmelser i kommuneplan og kommunedelplan for sentrum. Disse er svært omfattende, og omfatter mange ulike typer skilting. Det har også vist seg vanskelig å forvalte og håndheve bestemmelsene.

Skiltbestemmelsen er forenklet og gjort mer tydelige på hvilke hensyn som må ivaretas ved skilting. Det er midlertid behov for ytterligere informasjon og veiledning ved utforming av ulike typer skilt. Sentrum har kommunens hovedtyngde av kulturmiljøer, og disse krever særlig fokus ved skilting.

Det anbefales derfor at det utarbeides en veileder som skal beskrive prinsipper gi mer detaljerte kvalitetskriterier og føringer for skilt og reklameinnretninger i sentrum. Veilederen vil ha status som retningslinje. Trafikkskilt er underlagt Statens vegvesen og vil ikke være en del av veilederen.

6.7. Badeanlegg

Mange byer har i de senere årene etablert sjøbad i sine havner. Disse har vært en suksess med høy bruk. Sandnes kommune arbeider målbevisst mot å øke kvaliteten og tilgjengeligheten til hele havnefronten i sentrum. Etablering av sjøbad i indre vågen kan være et attraktivt tilskudd både for folkehelse og for bylivet generelt. Sandvedparken kan også være aktuell lokalisering for et nytt utendørs badeanlegg. Begge muligheter sikres i sentrumsplanen.

Det anbefales at lokalisering av et nytt badeanlegg utredes videre. Type anlegg, eierform, driftsformer mv. må inngå i utredningene.

6.8. Sidegater til Langgata og Gamlatorget

Langgata er nylig oppgradert med nytt belegg og ny møblering. Sentrumsplanen forutsetter at sidegatene til Langgata også utvikles som gågater. Gågater i sidegatene vil være en effektiv måte å sikre en god utvidelse av det attraktive kompakte historiske sentrum. Dette vil ha konsekvenser for de omkringliggende gatene St. Olavsgate, Olav Kyrresgate, Storgata og Gjesdalvegen, der Bystyret har lagt føringer for korttidsparkering.

Det anbefales at det utarbeides planer for både sidegatene og de omkringliggende gatene, og at gatene oppgraderes etter en samlet plan. Tema som bruk, belegg, møbler, parkering mv. må inngå i arbeidet. Arbeidet må ses i sammenheng med byromsplanen.

Gamlatorget var historisk byens hovedtorg med viktige offentlige bygg og funksjoner. Torget har endret karakter, og kulturaktiviteter er fremtredende. Bystyret har vedtatt å forlenge Langgata som gågate frem til torget. Samtidig pågår nå detaljregulering av det gamle bankbygget som forutsettes revet og erstattet av nytt bolig og næringsprosjekt.

Det anbefales at torget planlegges sammen med sidegatene, og at det etableres som et offentlig byrom. Dette skal forbinde alle funksjonene rundt torget, og samtidig blir et byrom for opphold og aktivitet. Torget vil da danne en naturlig avslutning av Langgata som gågate. Opparbeidelse av en første fase må igangsettes.

6.9. Tørkeloftet

Tørkeloftet er et viktig kulturminne fra byens stolte teglverkshistorie. Det stod i Havnegata og ble brukt til lager av teglprodukter før utskiping. Lageret har en særpreget sprengverkskonstruksjon som optimaliserte materialbruk i forhold til fri golvplass. Tørkeloftet ligger i dag lagret og kan bygges opp igjen, da med nytt innhold. Selve bygget eies av Selvaag bolig. Det pågår et arbeid i regi av kommunens tjenesteområde kultur/næring med å se på nytt innhold. Forhold knyttet til finansiering, eier- og driftsform må utredes.

Det anbefales at det påbegynte arbeidet med å definere bruk videreføres, og at kommunen gjenoppfører bygget som et aktivt og historiefortellende bygg til glede for hele byen.

6.10. Oppsummering

Nedenstående liste angir tidspunkt for igangsetting med mulige tidsrammer og ansvar for gjennomføring.

Tiltak	Periode	Ansvar
1 Byromstrategi	Høst 18 - høst 19	BYTE
2 Storånaparken	Høst 18 -	BYTE/Kultur/næring
3 Plan for Skeiane stasjonsområde	Vår 20 – Vår 21	BYTE
4 Gjennomføring parkeringsstrategi	Høst 19 - vår 20	BYTE/Rådmann
5 Sosial infrastruktur i sentrum	Vår 20	BYTE
6 Skilt- og reklameveileder	Høst 19 -vår 20	BYTE
7 Badeanlegg	Høst 19 – vår 20	BYTE/Rådmann
8 Sidegater til Langgata og Gamlatorget	Høst 19 –	BYTE
9 Tørkeloftet	Høst 19-	BYTE/Kultur/næring