



Vi vil skape et sted
for beboerne og for byen

Et sted for opplevelse
og et trygt sted

Vandringen ut på holmene
er for oss den viktige bevegelsen

Først møter man en tydelig pir
som er vendt mot båthavna
og ettermiddagssolen

Fra denne kan man
gå inn på Dreyersholmen
og inn til plassen som gir utsikt
til det store fjordlandskapet
i 3 retninger
beskyttet
og med rike solmuligheter,
når man alle byggene,
enten den lune trebebyggelsen
mot båthavna
eller ut til den høyere bebyggelsen
som skuer utover fjordrommet

Ute på Dreyersholmane i ytterkanten
av framtidens nye urbane bydel



DREYERSHOLMANE URBAN SJØFRONT STAVANGER FORSLAG TIL BEBYGGELSESP MED ILLUSTRASJONSPROSJEKT

250309/ 120509

OPPDRAAGSGIVER: PROSTAV AS

PLANLEGGER/ ARKITEKT: BLÅ ARKITEKTUR LANDSKAP AB

PLANBESKRIVELSE OG BESKRIVELSE ILLUSTRASJONSPROSJEKT

Denne beskrivelsen omfatter 3 deler:

Planbeskrivelsen	kapittel 1-4
En prinsipiell gjennomgang av områdets forutsetninger og kontekst	kapittel 5
Beskrivelse av illustrasjonsprosjektet	kapittel 6-7

Utenfor dette dokumentet er det igangsatt en ROS-analyse og tekniske konsulenter har utført undersøkelser.

Disse omfatter:

1. Grunnundersøkelse (Datarapport fra grunnundersøkelse dato 160608), Rambøll as, Trondheim.
2. Miljøteknisk grunnundersøkelse utfra den første grunnundersøkelsen (Miljøteknisk grunnundersøkelse, Datarapport dato 160608), Rambøll as, Trondheim.
3. Loddekart, Anko as, Stavanger.



produsert av:

blå arkitektur landskap ab

partners:

nils mjaaland sivilarchitect mnal
bertil malmström architect sar/msa
louise robinson architect sar/msa
box 7036
s121207 stockholm globen
sverige
00 46 8 6003140
www.bluearchitecture.com

Innhold:		
Planbeskrivelse		
0	Arealoppgave	2
1	Bakgrunn for planforslaget	2
2	Gjeldende planer	3
2.1	Kommuneplan	3
2.2	Reguleringsplan	3
3	Forhåndskunngjøring	3
3.1	Merknader ved oppstart	3
4	Beskrivelse av planområdet	4
4.1	Planområdet	4
4.2	Tilgrensende bebyggelse/arealbruk	4
4.3	Urban Sjøfront som studieområde	4
4.4	Teknisk infrastruktur	4
4.5	Tilgang til grøntstruktur	4
4.6	Planforslagets tilgjengelighet	4
4.7	Spesielle miljø-og/eller risikoforhold	4
4.8	Eksisterende service i nærområdet	4
4.9	Byggetrinn	4
4.10	Konsekvenser	4
Forutsetninger		
5	Forutsetninger og kontekst	6
5	Innledning	6
5.1	Historisk utvikling av Dreyersholmane	6
5.2	Bebyggelsesstrukturelle og ikonografiske forutsetn.	7
5.2.1	Dreyersholmane - en del av Urban Sjøfront	7
5.2.2	Europan 8, Norwegian Wood og og Leirvik brygge	7
5.3	Landskapsrom, fjordrommet	8
5.4	Holmanes kontakt med landskapet omkring	8
5.5	Lysinnfall - de 3 sjøsiders tomt	9
5.6	Vindforhold ved finvær og generelle klimapremisser	9
Illustrasjonsprosjektet		
6	Beskrivelse illustrasjonsprosjektet	11
6.1	Arkitektens mål	11
6.2	Prosess	11
6.3	2 typologier - 2 bebyggelsesstrukturer	11
6.4	Bevegelser	11
6.4.1	Gangtrafikk, offentlig/ privat	11
6.4.2	Sykelbevegelse	11
6.4.3	Bilens kjøremønster, parkering	11
6.4.5	Brannbilens bevegelse	11
6.4.6	Offentlig vei	11
6.4.7	Offentlig vedlikehold	11
6.5	Lekeområder	12
6.5.1	Kvartalslekeplass	12
6.5.2	Nærlekeplasser	12
6.5.3	Uterommene på kaiene - Innenfor bebyggelsespl.	12
6.6	Småbåthavn	13
6.6.1	Ny småbåthavn	13
6.6.2	Båttrafikken inn til båtclubbene	13
6.7	Boligene	13
6.7.1	5-etasjes punkthus	13
6.7.2	Rekkehushyllene	13
6.8	Tekniske aspekter ved utbyggingen	13
6.8.1	Byggetrinninndeling	13
6.9	Illustrasjonsprosjektet tegninger	14
6.9.1	Situasjonsplan 1:1000	14
6.9.2	Landskapsplan 1:500	15
6.9.3	Plan parkeringsanlegg 1:500	16
6.9.4	Eksempelplaner Juvelene 1:200	17
6.9.5	Fasader Juvelene/ Landskapssnitt 1:400	18
6.9.6	Fasader 1:400/ planer 1:200 Rekkehushyllene	19
7	Illustrasjonsprosj.opplevelsesmessige konsekvens	20
7.1	Soldiagram	21
7.2	En plattform for opplevelse av sjø	22
7.3	Estetikk/ karakter	24

PLANBESKRIVELSE

1. Bakgrunn for planforslaget

Det gamle havneområdet øst for bysenteret, inklusive Dreyersholmane, er pr i dag det mest sentrale transformasjonsområdet i Stavanger.

Største delen av havnevirksomheten har flyttet ut av Stavanger sentrum og er nå konsentrert til Risavika og Sandnes.

Kommunens intensjon er å transformere en stor del av det gamle havneområdet til en tett sentrumsnær bydel og samtidig utvikle en ny sjøfront i Stavanger. Hele transformasjonsområdet kalles Urban Sjøfront.

Området er ca. 620 dekar og ligger mellom en og tre kilometer fra bysenter. Grunneierstrukturen er svært kompleks med ca. 100 større og mindre eiendommer. Dette området har tradisjonelt vært ansett som mindre attraktivt og en omdannelse vil derfor ikke bare innebære en fysisk endring - også det mentale bildet av området vil bli helt nytt.

Dreyersholmane er plassert lengst i sør og lengst fra sentrum og med fantastisk utsikt til det store fjordlandskapet. Områdene mellom byen og de to holmene ble utfyllt for havnevirksomhet fra 1950 og tomten består av delvis nedbrutt søppelfylling. Bebyggelsesplanens formål er å bygge boliger ved Dreyersholmane og samtidig legge til rette for friområde F7 (i den nye bebyggelsesplanen er det benevnt F1), lekeplasser/utearealer, parkering og småbåthavn innenfor området.

Planområdet er i reguleringsplanen oppdelt i to deler: BK 24 som er 9,6 da + friområde F7 som er 1,4 da. Planområdets avgrensing er i nordvest BK 23 og Breivikveien, i nordøst og sydøst for vannområdene og i sydvest for småbåthavnen. Småbåthavnen drives av Østkanten Motorbåtforening og Seilforeningen 1928.

Utbygger:
Prostav AS
ved prosjektleder Tone Lindemark

Planforslaget er utviklet av:
blå arkitektur landskap ab
ved Louise Robinson og Nils Mjaaland

Deltakere i planprosessen er:		
Tone Lindemark	prosjektleder	Prostav AS
Jo C. Fougli	saksbehandler	Stavanger kommune
Louise Robinson	ark./planlegger	blå arkitektur landskap
Nils Mjaaland	siv.ark/planlegger	blå arkitektur landskap
Per Arne Wangen	siv.ing. geotekn.	Rambøll (geo og miljø)
Liv Marit Honne	siv.ing.	Rambøll (miljøteknikk)
Ivar Folgerøholm	siv.ing.	Rambøll (bygg og anl.)
Kristin Gustavsen	arkitekt/ ROS	Urban Sjøfront AS

0. Arealoppgave

Totalareal og fordelt på de ulike formålene	
Totalareal for BK24 og friområde F1 er tilsammen	10836 m2
De ulike delområdene er fordelt på følgende måte:	
Off. Friområde F1:	1190 m2
B1	1498 m2
B2	731 m2
B3	723 m2
B4	1928 m2
FGA 1	466 m2
FGA 2	195 m2
FGA 3	173 m2
Lekeplass F2	1725 m2
FG 1	1331 m2
FG 2	220 m2
Off. trafikkomr.	284 m2
FP 1	275 m2
FP 2	45 m2
M	35 m2
T	18 m2

Utbyggingsareal (BRA) totalt og fordelt på formål	
B1	4710 m2 BRA
B2	2230 m2 BRA
B3	2470 m2 BRA
B4	2590 m2 BRA
Totalt	12000 m2 BRA

2 Gjeldende planer

Kommunens intensjon er å utvikle en ny sjøfront og transformere det gamle havneområdet til en sentrumsnær bydel. Dette bebyggelsesplanområdet vil bli en del av denne nye sjøfronten.

2.1 Kommuneplan

Kommuneplanen sier at områdene skal planlegges for blandet bymessig bebyggelse med boliger, kontor, service og lettere produktionsvirksomhet. Planlegging skal prioriteres og skje i samarbeid mellom eiere og brukere. Det skal planlegges for blandet bymessig bebyggelse og det skal sikres tilstrekkelige offentlige parkarealer. Fri ferdsel langs sjølinjen skal også sikres og byens silhuett fra sjøen skal ikke forstyrres.

2.2 Reguleringsplan

Gjeldende reguleringsplan er PLAN 1785 - OMRÅDET BREIVIG, LEIRVIG, SPILDERHAUGVIGÅ. Stadfestet ved Stavanger bystyes vedtak 29.04.02 i medhold av plan- og bygningsloven §27-2.1.

“Formålet med reguleringsplanen er å legge till rette for en miljøbevisst utbygging av en sammensatt bymessig bebyggelse for området i et mangfold av funksjoner med hovedvekt på bolig, kontor- og forretningsformål. Det skal åpnes for kulturelle og maritime funksjoner, hotell, bevertning og liknende mindre produktionsrettede virksomheter som ikke kommer i konflikt med hovedformålet, samt nødvendige offentlige funksjoner. Planen skal også sikre friområder, sjøpromenade og trafikkarealer.”

Planen er en overordnet flaterregulering for områdene Leirvig, Breivig og Spilderhaug. Det samlede utbyggingspotensialet er over 600 000 m². Planområdene er i hovedsak vist som kombinerte formål boliger/kontor, med en lavere TU for områder med i hovedsak boliger. Ved en fordeling 50/50 vil området romme ca 4000 boliger og flere enn 6000 arbeidsplasser. Ca 20% av planområdet skal planlegges som parkarealer.

3 Forhåndskunngjøring

Varsel om oppstart av planarbeidet ble annonsert i Aftenbladet og Rogalands Avis den 14.02.08 og sendt til berørte grunneiere, offentlige instanser og interesseorganisasjoner. Svarfrist var satt til 11.04.08.

3.1 Merknader ved oppstart

Seks merknader kom inn: fra Seilforeningen 1928, Storhaug bydelsutvalg, Samarbeidsutvalget for Beboerforeningene på Storhaug, Fylkesrådmannen på Rogaland Fylkeskommune, Brannvesenet, Sør-Rogaland IKS og Kystverket Vest.

Merknad 1

Seilforeningen 1928 mener at utbyggingen ikke må forringe den funksjon som havnen har i dag. Dette innbefatter: mulige insnevringer i seilingsleden inne i havnen, eventuelle endrede dybdeforhold, innseilingen i havnen, endrede vindforhold som en konsekvens av ny bygningsmasse, tilgang til vann, tilgang til kloakk og endrede belyningsforhold fra en

opplyst tankpark til en eventuell “mørklagt” bebyggelse som vil forverre deres innseilingsforhold.

Kommentar: Bebyggelsesplanen har ingen mulighet til å endre dybder eller innseilingsforhold og kommer til å forholde seg til gjeldende reguleringsplan, kommunens innstilling og båtforeningens funksjon i denne saken. Vedrørende belyningsforhold må dette diskuteres videre i prosessen for å finne en løsning. Da den opprinnelige reguleringsplanen innskrenker ca 1,5 m på innseilingen til indre havn, er friområdet trukket inn tilsvarende.

Merknad 2

Storhaug bydelsutvalg gjør oppmerksom på forurensninger i grunnen og framhever parkeringsdekning for biler og sykler. Det må være variasjon i leilighetsstørrelser med meget stor vekt på familieboliger. Bydelsutvalget legger også vekt på høy arkitektonisk kvalitet, gode rekreasjonsområder, lekeplasser, miljøambisjoner, prinsippene om universell utforming og at god passasje langs sjøen må sikres til utnyttelse/bruk for allmennheten.

Kommentar: Grunn- og miljøundersøkelser er utført. Det planlegges for parkeringsdekke for biler og del av sykkelforvaringen i garasje/kjeller. Det planlegges for gode uteoppholdsarealer og området blir langt mer tilgjengelig enn det er idag.

Merknad 3

Samarbeidsutvalget for Beboerforeningene på Storhaug påtaler at det er viktig å få avklart hva slags forurensninger som finnes i grunnen og at prinsippene om universell utforming må legges til grunn for prosjektutforming. Beboerforeningene mener også at parkeringsplasser skal være i garasjer, at lekeplassnormer må opprettholdes og at det må være variasjon i leilighetsstørrelser, men ikke overvekt på mindre boliger.

Kommentar: se svar merknad 2.

Merknad 4

Fylkesrådmannen i Rogaland Fylkeskommune

framhever at gode uteoppholdsarealer og prinsippene om universell utforming skal være premissgivende. Det forutsettes at sammenhengende grøntdrag/turvei planlegges langs sjøen. Støyforhold og risiko må undersøkes videre.

Kommentar: Uteoppholdsarealer er illustrert som tilgjengelige. I reguleringsplan som ligger til grunn for bebyggelsesplanen er den offentlige strandpromenaden planlagt utenfor dette planområde. Det er likevel lagt opp til tilgjengelighet ved fellesgangareal, kvartalslekeplass og friområde langs sjøen. Støyforhold og risiko er en del av ROS-analysen som inngår i bebyggelsesplanen.

Merknad 5

Brannvesenet Sør-Rogaland IKS sier at det skal tas hensyn til brannvesenets slokke- og adkomstmuligheter, for eksempel når det gjelder veibredde, svingradius og oppstilling.

Kommentar: Kontakt er etablert og mulige adkomstveier er diskutert med brannvesenet. Løsninger som prosjekteres vil utarbeides etter krav fra brannvesenet.

Merknad 6

Kystverket Vest gjør oppmerksom på at planområdet ligger ved farvann som har status som hovedled, og at det ikke må planlegges tiltak som vanskeliggjør for fremkommeligheten i sjøområdet eller tiltak som kan komme i konflikt med Pannevigodden lykt. Bebyggelse skal ha slik avstand at risikoen for pårenning minimeres. Det må tas med i planen at tiltak i sjø som faller inn under havne- og farvannslovens bestemmelser, skal godkjennes av havnemyndighet.

Kommentar: Dette behandles i ROS-analysen.

Øvrig medvirkning i prosessen: System for renovasjon og nedgravde søppelbeholdere/miljøstasjon er avklart ved telefonsamtale og e-post med Tor Larsen på Stavanger kommune. Dimensjonering og plassering av trafo-anlegg er utført i dialog med Lyse energi. Seilforeningen vedrørende innseilingsbredde.



4 Beskrivelse av planområdet

4.1 Planområdet

På kart fra 1917 er Dreyersholmane to små holmer i et skjærgårdslandskap. En gang på 1920-tallet startet utfylling og sprengning av høydepartiene på holmen. Etterhvert ble den opprinnelige holmen en del av den voksende havnevirksomheten. Dreyersholmanes topografi er pr i dag lav på ca kote +2 moh og er bebygd med tankanlegg. Idag er området ikke tilgjengelig for allmenheten. Området gir også begrensninger på tilgrensende arealer med sin tunge trafikk og risiko for brann etc. Det planlegges å flytte denne virksomheten til et annet sted. Eksisterende kontorbygning, de store oljetankene og stålkaien i planområdet skal fjernes. Det betyr at planområdet i prinsipp vil være en stor åpen flate når utbyggingen begynner.

Planområdet er justert og endret i sine ytre begrensninger mot sjøen fra reguleringsplan 1785 til bebyggelsesplan 1785B15. Mot eksisterende småbåthavn i sørvest er grense justert etter synspunkter fra båtforeningene (brev fra Seilforeningen 1928, Tor Hoås i januar 09 samt oppfølgende telefonmøter og e-poster i mars).

Seilforeningen oppdaget at eksisterende reguleringsplan reduserer innseilingsbredden til indre del av småbåthavnen med ca 2 meter. Dette ble det ikke reagert på da reguleringsplan 1785 ble godkjent. En slik innsnevring vil forringe havnens funksjon i forhold til slik den er idag og gi vanskeligere manøvreringsforhold. Derfor har vi gjort friområdet smalere og beholdt samme innseilingsbredde som idag. Videre har båtforeningen sendt en forespørsel om å fjerne den del av innløpet som er på sydsydvest-siden av friområdet F1. Dette krever, slik vi ser det, en egen utredning om vind-, strøm- og bunnforhold og berører ikke utbyggers formål med denne planen. Vi har derfor valgt å legge denne delen utenfor friområdet slik at båtforeningene står fritt til å utbedre sin innseiling.



4.2 Tillgrensende bebyggelse/arealbruk

Idag er området preget av industri- og havnevirksomhet som er i ferd med å endres til boliger og annen virksomhet.

Ny boligbebyggelse planlegges i de tilgrensende områdene BK 23 og Leirvig Brygge (B7). De nye tilgrensende boligområdene preges også av store grøntarealer, for eksempel i Breiviksparken (B13) og på Leirvig Brygge. Dette betyr at de nye områdene snarere vil være halvåpne enn tette og bymessige. Nærmeste nabo BK23 planlegges i samme tidsperiode som denne bebyggelsesplan.

Hele Urban Sjøfront-området preges av den tidligere havna, særlig den miljøfarlige og forurensende virksomheten med store forurensningsverdier i grunnen. Den overordnede utfordringen er å beskytte den nye bebyggelsen fra den tidligere virksomhetens langsiktige farer.

Sjøpromenaden som går langs Urban Sjøfront, passerer på yttersiden av Leirvik brygge og avsluttes på Breivikparkens nordside. Denne berører ikke Dreyersholmane.

4.3 Urban Sjøfront som studieområde
Stavanger kommune deltar i Pilotprosjekt Byomforming i regi av MD, med Urban Sjøfront som studieområde. Kommunen har i juni 06 også tatt fram en særlig rapport om transformasjonsarbeidet i byen: Kommunens rolle og virkemiddelbruk i transformasjonssområder i Stavanger. Transformasjon beskrives her som "omforming, omdannelse eller forvandling av eksisterende bebyggelse og arealer innenfor den utbygde delen av byen til bedre utnyttelse og funksjoner".

I rapporten drøftes strategier og erfaringer fra omdannelsene og det løftes fram at utvikling av slike områder normalt krever at det arbeides utover enkeltprosjektnivået. En omfattende prosess har blitt utført for at samarbeid og utbygging skal kunne fungere langs den nye sjøfronten.

4.4 Teknisk infrastruktur

All adkomst inn i området skjer pr. i dag via Breivikveien. Den nye Breivikveien prosjekteres for ny plassering og oppgradering med komplettert teknisk innhold og fortau. Den er regulert på høyde +2,35 der den møter planområdet. Veien forlenges og svinger inn i planområdets nordvestre del. En snusone planlegges ved den nye adkomstveien. Området skal primært også forsynes med teknisk infrastruktur, for eksempel vann og avløp, under Breivikveien.

En miljøstasjon og et trafoanlegg planlegges ved adkomstveien. Som renovasjonsløsning er illustrert nedgravde søppelcontainere i samsvar med kommunens direktiv.

4.5 Tilgang til grøntstruktur

Kommunens bestemmelser om parkarealer og kvartalslekeplasser gir store grønne arealer, hvilket burde gi gode forutsetninger for å fjerne overflatevann på en miljøvennlig måte.

Krav til kvartalslekeplass og sandlekeplasser dekkes på egen tomt. Kvartalslekeplassen er regulert til 1730 m² og er plassert i det store uterommet mellom rekkehuset og juvelene. Nær bygningene finnes plass for mindre sandlekeplasser. De er regulerte til å være 150 m² lekeplass pr. 25 boliger. Det samlede arealet for sandlekeplassene vil derfor være 750–900 m² ved 125 til 150 boliger.

"Kveldssolparken" (F1) på kaien i vest etableres som et offentlig friområde for rekreasjonsformål, for beboerne på holmen og hele byen. Kaien er vendt mot den gamle båthavna og ettermiddagssolen.

Flere parker planlegges i nærområdet. Sørvest for planområdet ligger også et stort grøntareal langs kysten – Egeland, Ramsvig og Godalen badebass – som brukes for bynær rekreasjon.

4.6 Planforslagets tilgjengelighet

Entresoner, gangveier og uterom skal utformes med hensyn til prinsipper for universell utforming. Det skal være mulig å ta seg til alle viktige rom og plasser, for eksempel parkeringsgarasjen og kaiene, via heiser eller ramper. Adkomstveien i planområdet fungerer som en rampe mellom Breiviksveiens høyde (+2,35) og landskapet på garasje-dekket (maks +4,2).

4.7 Spesielle miljø-og/eller risikoforhold
Geotekniske og miljøtekniske undersøkelser er foretatt og utført av Rambøll. Det er konstantert fjell under hele tomten på varierende dybde. Fjellet faller fra syd ned mot nabotomten i nordøst. Marken består pr i dag av delvis nedbrutt søppelfylling, blandet med stein, hvilket må tas hensyn til ved planlegging. På grunn av havne- og oljevirksomheten har grunnen blitt forurenset og derfor må masser vurderes å skiftes. De dype massene (ned mot -8) er mot grense til BK23 og må samordnes med nabotomten.

Risikoen for støy er lav dersom havne- og oljevirksomheten flyttes ut. Trafikken i området er lokal og all atkomst skjer fra Breivikveien. Den eneste noe tyngre trafikk i området vil bli på grunn av lokal forsyning og service, for eksempel for vedlikehold, renovasjon og evt. snørydding.

Risikoen for pårenning av store skip på vei fra eller til Sandnes er diskutert i planarbeidet. Den tunge skips- trafikken mot Sandnes skjer lengre ut i fjorden, øst for Marøyene, hvilket minsker risikoen for pårenning. Pårenningsrisikoen vil bli vurdert i ROS-analysen.



Lokalklimaet er preget av nærheten til sjøen. Det er både kvaliteter og ulemper forbundet med en slik plassering av boliger. I finvær vil Dreyersholmane være utsatt for nedkjølende vinder - svake og sterkere. Kalde vintervinder fra innlandet over Gandsfjorden og fra øst, likeså regnfulle uvær fra Nordsjøen i vest vil være karakteristiske innslag. Planens konfigurasjon er basert på å skape le og beskyttelse for disse forholdene, og samtidig etablere utsikt og kontakt med sjøen.

Planen muliggjør en småbåthavn øst for planområdet. Et slik anlegg vil være kvalitetshøynende for området, som bølge-og vinddempende tiltak, og gi en følelse av beskyttelse.

4.8 Eksisterende service i nærområdet
Kommersiell service i Urban Sjøfront-området er pr. i dag plassert langs Ryfylkegata og Haugesundsgata, som er tilknyttet bysenteret. Ca 200 m fra planområdet planlegges en ny barnehage innenfor prosjektet Lervig Brygge. Nærmeste holdeplass for buss finnes på Ryfylkegata, ca 300 meter fra planområdet, der buss nr.4 trafikkerer mellom sentrum og Rosenli. Dagligvarehandel ligger pr. idag ca 1 km fra området. Dette er forventet endret etter som området utvikles.

4.9 Byggetrinn

Det er mulig å dele opp planområdet i to eller flere byggetrinn. Området er trangt, derfor er det viktig å ivareta behovet for plass til rigganlegg, se § 3.2 i rekkefølgebestemmelsene.

4.10 Konsekvenser

Konsekvenser for området etter bebyggelse vil være svært positive. Området blir åpent for beboerne i Stavanger og tilfører kvaliteter med offentlige og tilgjengelige uterom. Risikobildet i forbindelse med tankanlegget forsvinner.

Det viktigste tiltaket for menneskene på Dreyersholmane er at det vil bli fjernet og skiftet ut grunnvann og ev. masser på grunn av den forurensede grunnen.

Plankart
(Det her viste plankart er konvertert i vanlig CAD-program fra konstruert kart i Novapoint-program.
SOSI-dokumenter innleveres når dette plankartet er godkjent av kommunen eller etter avtale med kommunens saksbehandler.
Plankart med korrekt utført tittelfelt følger med i 1.innsendelse av bebyggelsesplanen.)



TEGNFORKLARING

P.og BL. §25. REGULERINGSFORMÅL

1.BYGGEOMRÅDER

Boliger

B1-B4

3.OFF.TRAFIKKOMRÅDER

Kjøreveg

Trafikkområde i sjø

4.FRIOMRÅDER

Friområde/Turveg

Kvartalslekeplass

Friområde i sjø

F1

F2

5.FAREOMRÅDER

Trafo

T

6.SPESIALOMRÅDER

Privat småbåtanlegg i sjø

Kommunalteknisk anlegg/Trafo

PS1-PS3

T

7.FELLESOMRÅDER

Felles gangareal

Felles parkeringsplass

Felles grøntanlegg/Sandlekeplasser

Annet fellesområde/Miljøstasjon

FG1-FG2

FP1-FP2

FGA1-FGA2

STREKSYMBOLER

PLANGRENSE REG.PLAN 1785

PLANGRENSE REG.PLAN 1785B7

PLANENS BEGRENSNING

GRENSE FOR REGULERINGSFORMÅL

SENTERLINJE REGULERT VEG

GRENSE FOR FAREOMRÅDE

OMRISS AV PLANLAGT BEBYGGELSE

OMRISS AV PLANLAGT UTKRAGET BEBYGGELSE

OMRISS AV UTKRAGET BYGGEOMRÅDE

BEBYGGELSE SOM FORUTSETTES FJERNET

BYGGELINJE FOR PARKERINGSANLEGG OG KULVERT UNDER BAKKEN

DATO

18.03.09

25.04.09

12.05.09

SIGN:

NM/BJ

NM/BJ

NM/BJ

MÅLESTOKK: 1:1000

KOMMUNESTYRETS VEDTAK (EGENGODKJENT)

STADFESTET AV

BEBYGGELSESPLAN

MED UTBYGGINGSBESTEMMELSER FOR:

DREYERSHOLMANE

STAVANGER KOMMUNE

kultur og byutvikling

PLAN NR.:

1785B15

PLANLEGGER:

blå arkitektur landskap ab

Box 706, 12107 Stockholm Globen

+46 860 03140 +47 908 27789

FORUTSETNINGER OG KONTEKST

5 Innledning
Et viktig kjennetegn for Stavanger er trebyen. Dette gjenspeiler drømmen om den småskalige hvite kystbyen som også preger områdene rundt byens sentrum.

For mennesker i vår tid er det andre kjennetegnet oljebyen. Stavanger står også som et symbol for Norges nyvunne rikdom. Tidligere karakteriserende begrep er sildebyen, som beskriver de store sildefiskeriene som tidsmessig går opp til godt inn på 1900-tallet.

Dreyersholmane ligger som ytterste del av det som har vært byens sentrumsnære industriområde de siste 50-årene, og som forsåvidt tidsmessig går mye lenger tilbake nærmere sentrum.

Denne delen av den samlede beskrivelsen er en nødvendig del for å beskrive grunnlaget for den arkitektur vi har utformet. Vi velger å gi denne delen en intuitiv utforming, dog innenfor en viss utviklingsmessig systematikk.

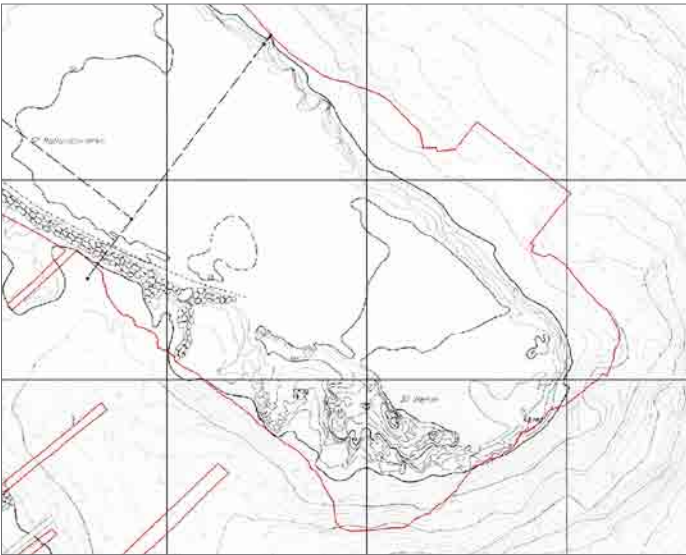
Fra fortid og inn i framtid.

Hvordan forholder man seg til en tydelig og vakker historisk kontekst?

Det finnes ingen regler for når byer utvikler seg inn i en helt annen tid.

Stavanger har dette problemet med store visuelle og byromsmessige kontraster. Vi kan slå fast at Dreyersholmanes posisjon er relatert til nyttebyggenes tilfeldige bebyggelse og har ingen visuell kontakt med trebyen.

Hvor tett bør man bygge i Urban Sjøfront?
Ideelt sett mener vi at man burde lagt opp til en ny urban bebyggelsesstruktur. Dette ville medført en utnyttelse på 200-300% istedenfor det vi har idag på 125%. Dette sentrumsnære området ville med en større utnyttelse medført at Stavanger ville tatt et miljømessig sett større steg mot en mer bærekraftig byutvikling. Denne utnyttelse kan gi en "surburbia"-karakter. Sett i dette bildet mener vi det er viktig å utforme en bebyggelse som er klar og strukturert, med tydelige avgrensninger.



Dreyersholmane full av folk, bilde fra 1938

bilde i Seilforeningen 1928's eie

5.1 Historisk utvikling av Dreyersholmane
Vi har ikke utført en grundig historisk analyse, men fanget opp noen viktige bilder og diagram som beskriver utviklingen av området.

Kartet på side 3 fra 1917 viser at holmene ligger som siste del av klippelandskapet før det stuper ned i den dype Gandsfjorden. Vi ser at indre del av Leirvika ble benyttet til sjørelatert næringsvirksomhet. Kanskje et lite verft e.l..

Kartet til venstre er fra 1950 og viser eiendomsinndeling og de første steinutfyllingene fra nordvest og dagens overflateprosjeksjon med rød strek.

Diagrammene under viser utviklingen av Stavangers bebyggelse fra begynnelsen av 1800-tallet. Antagelig nådde byens ytterkantstrukturer området ved Dreyersholmane først i begynnelsen av 1900-tallet. Det vi har identifisert, under arbeidene med denne bebyggelsesplanen, er at Dreyersholmane nok ble utfyllt først ut på 1960-tallet.

Diagrammene viser også at karakteren av det som idag er Urban Sjøfront endret seg strukturelt i 10-årene etter krigen. Sannsynligvis fra en tett-lav bystruktur med blanding av boliger og industri, til en mer åpen industribyggkarakter.

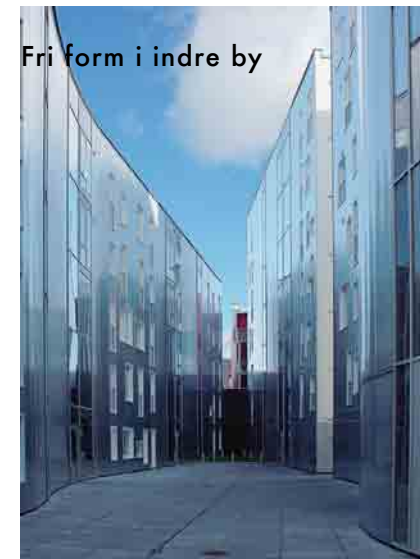
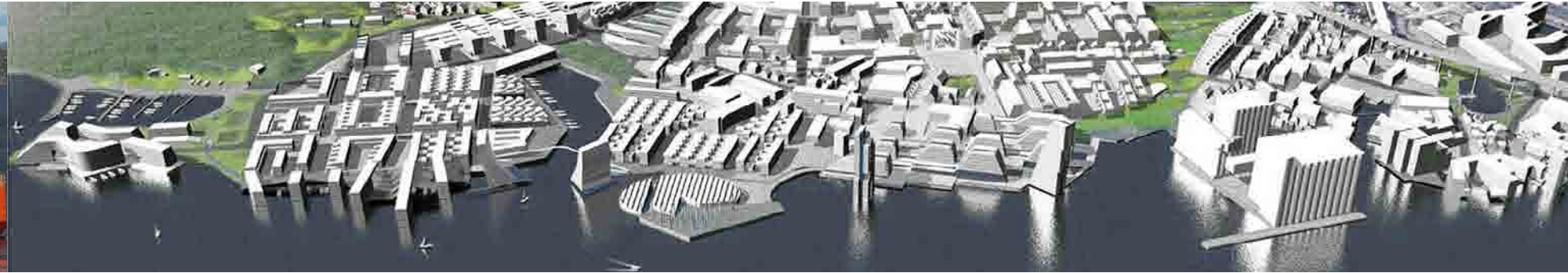


5.2 Bebyggelsesstrukturelle og ikonografiske forutsetninger

Vår tids byform preges av kaos og tilfeldighet. Men den er også et resultat av viktige elementer i byens karakter. Her er nærvær av båter og oljeindustri.

Dette stiller oss på sett og vis fri fra ikonografiske føringer, symbolene finnes i nyttebyggene og i bruksbåtene, til å utforske en meningsfull, ny arkitektur.

En arkitektur basert på de nye programmene ide, men som samtidig tar med seg elementer fra det som har vært, og, i sitt beste, viser en ny vei for området.



Fri form i indre by



Ting møtes ikke alltid



Vår tids konvensjonelle havneutviklingsprosjekter, kunne vært i Hamburg



Den vakre ferjeterminalen

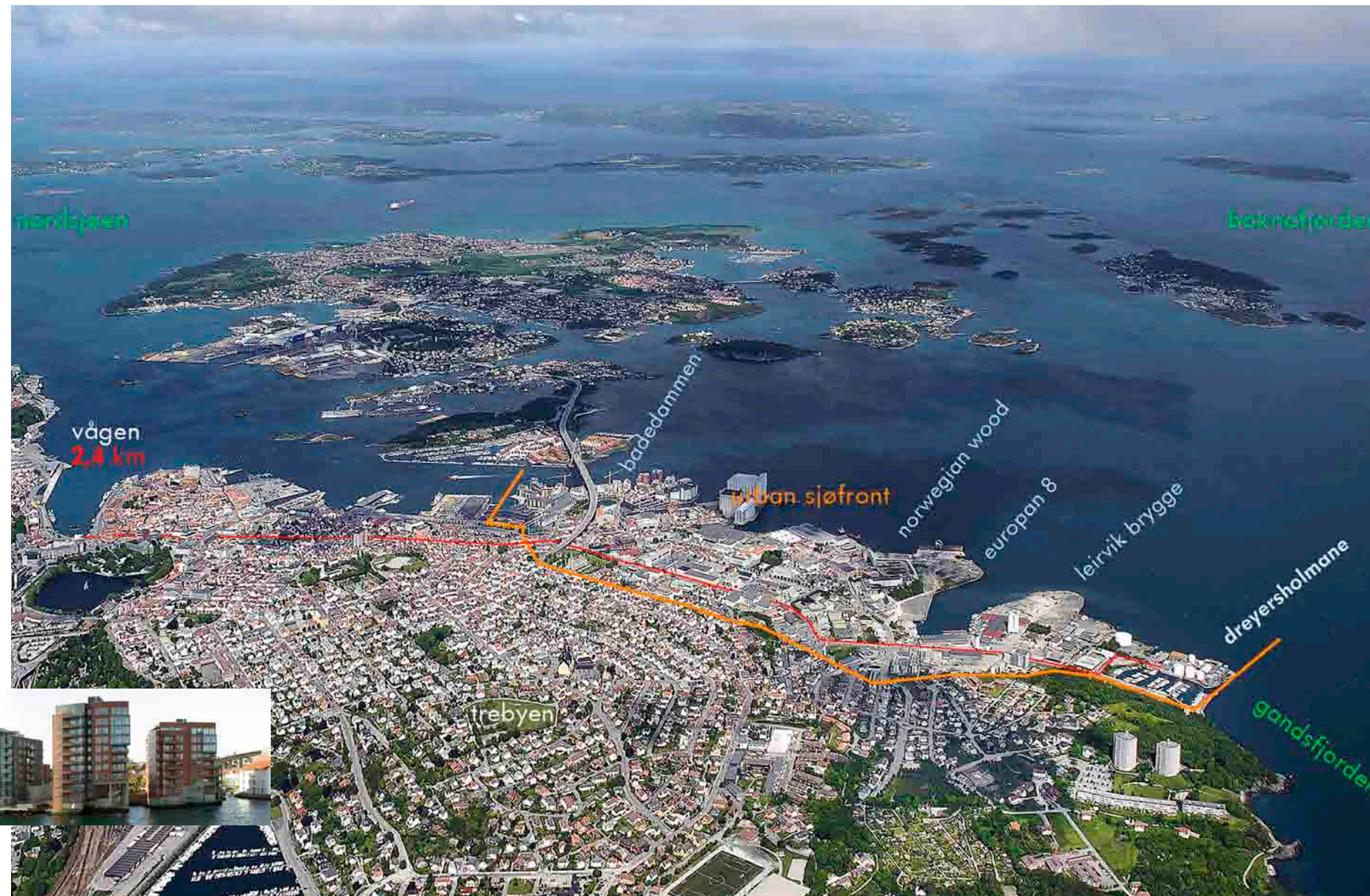


Vill farvebruk



Det fine tillegg starter tankene om gammelt og nytt

De gamle fine blokkene i Rosenli



5.2.1 Dreyersholmane - en del av Urban Sjøfront
Allerede på begynnelsen av 2000-tallet var Dreyersholmane med i tankene. Helen og Hards tydelige byvisjon viser en spennende og interessant skisse på et tett byutviklingsscenario med en tydelige byparkstruktur som byplankontoret har vernet om i dagens reguleringsplaner.

Og Urban Sjøfront er et nytt norsk byutviklingsgrep som har vært vanlig i en rekke byer rundt om i verden. Eksempelvis i San Francisco hvor de etablerte South of Market Street unit for utviklingen av det tidligere havneområdet i byen. En frittstående offentlig planorganisasjon som ble tilført midler til byutvikling og har klart det.

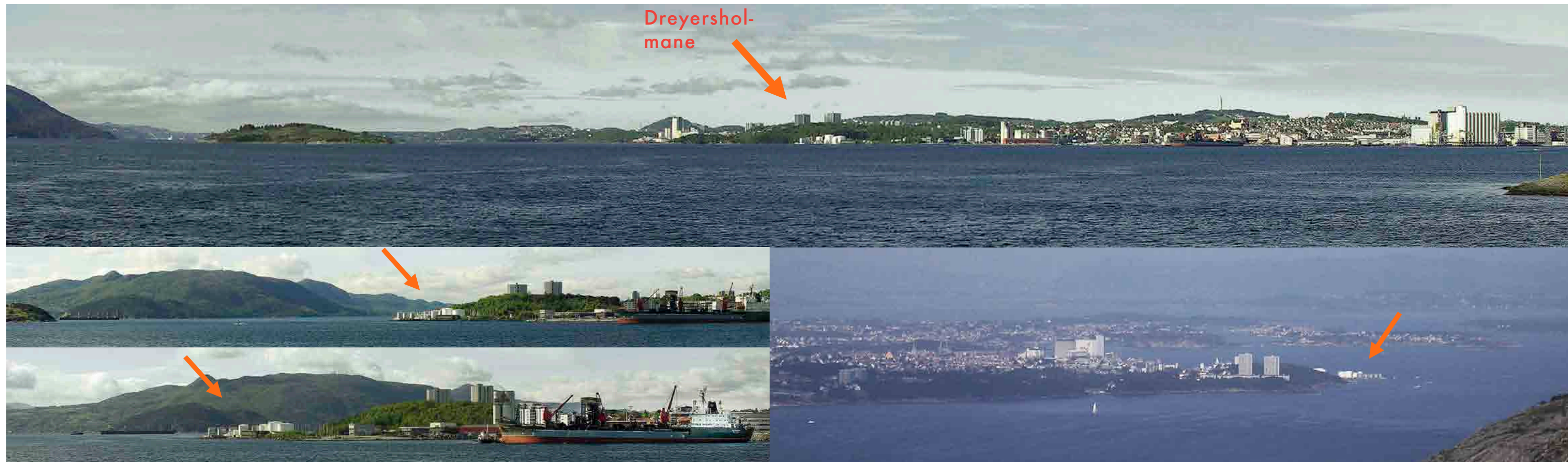
5.2.2 Europen 8, Norwegian Wood og Leirvik brygge
Derfor er det viktig at Stavanger støtter denne organisasjonen og godt at de utforsker Urban sjøfront-området i form av de nylig avholdte konkurransene.



Europen 8 vinner

Leirvik brygge vinner

Disse prosjektene understreker Stavangers vilje til å gjenoppfinne seg selv. Der er vi og vi søker etter å forstå Dreyersholmanenes posisjon i denne sammenheng.



5.3 Landskapsrom, fjordrommet (bildene over)

Det er slående hvor underordnet Dreyersholmane framtrer i fjordrommet. 3 av bildene over er tatt under ferjeturen fra Tau til Stavanger. De er tatt med kraftig telelinse og viser at omkringliggende landskaps- og

byggningsdimensjoner er dominante i forhold til eksisterende tankanlegg på Dreyersholmane. Vi har ikke målt opp tankene, men de har nok en høyde på rundt 15-20 m. Åsen med de to blokkene på Rosenli vil, også etter utbyggingen av Dreyersholmane, danne det markante trekk i landskapsbildet.

5.4 Holmanes kontakt med landskapet omkring (bildene under)

En storslagen panoramautsikt mot Ryfylkeheiene vil prege utsikten på Dreyersholmane. Lille og Store Marholmane ligger rett utenfor i sørøst og bak disse ser man fjordrommet over Gandsfjorden og fjellene bak.

Mot sørvest ligger båt plassene til de to båtforeningene og åsen opp mot Rosenli, det skogsbekledd friområdet som skaper avstand til boligbebyggelsene bak. I nordvest møter vi idag den gamle småindustrien i Breivik og Leirvik. Disse industriområdene skal jo transformeres til først og fremst boligformål de nærmeste 10-årene.



5.5 Lysinnfall - de 3 sjøsiders tomt
Kontakten til fjorden er et storslagent utsiktspotensiale, dette ligger i spekteret fra nord-øst-syd/sydøst. Solinnfallet på ettermiddag og kveld (i vår tid viktig for mange menneskers ønske om uterekreasjon) er over land. Landskapet i vest ligger et godt stykke unna så det vil være et godt lysinnfallspotensiale her. Den sene sommersola har også et visst potensiale. 3D-studier viser at kveldssolen vil gå ned bak de 9 etasjes byggene lengre bort på Breiviksveien.



5.6 Vindforhold ved finvær
og generelle klimapremisser
Det er le i Breivik når uvær fra Nordsjøen kommer inn over Stavanger og store deler av nedbøren faller først når den når Ryfylkeheiene.

Som planleggere har vi erfaring med at det mest forstyrrende klimatiske elementet er vind når det er finvær, når vi vil være ute - gå tur eller sitte og sole oss, og da er det vinddrag tilstede - både sterke og svake.

Området ligger utsatt til for vind i selve fjordrommet. Kaldt vinddrag over sjøen utenfor bylandskapet kjøler ned uteplasser som man vil oppholde seg på. Disse angriper Dreyersholmane fra nordvest, fra nord og nordøst. Nordvestlig sterk ettermiddagsvind i finvær har vi selv opplevd, vinder som er preget av havtemperaturen i Nordsjøen.

Vintervinder fra øst og sørøst og tildels fra sør gjennom Gandsfjorden vil også prege området, men da er det kaldt og nordmenn er vant til å kle seg.

De nedkjølede vindene fra nordspekeret skaper tydelige overordnede utformingsforutsetninger.

Studier av konsekvensene til disse må studeres grundig og mikroklimatiske tiltak er viktige. Utformingen av bygningene og plassene mellom husene må legge opp til gode lesoner. Bruk av landskapselementer for å skape le, som bygde leskjermer og beplantning av busker/mindre trær, kan bli nødvendig.





ILLUSTRASJONSPROSJEKTET

BESKRIVELSE ILLUSTRASJONSPROSJEKTET

6

6.1 Arkitektens mål

Idéen bak prosjektet er å skape bebyggelse som gir både åpenhet og beskyttelse. Åpenhet for å skape utblikk fra leilighetene og rommene mellom husene og derved kontakt med det omkringliggende landskapet. Beskyttelse for å skape klimamessige gunstige forhold for uteopphold i denne utsatte posisjon.

Det er viktig å utnytte det ekstreme utsiktspotensialet som stedet har, slippe sola til mellom bygningene og gi beboerne et mangfold av uterom med variert kontakt med sjøen.

Vi vil etablere en utbygging for menneskene, de som bor der og de som besøker området.

Vi vil at de skal møte et område med en frihetsfølelse, noe nytt som gjendikter industriområdets karakter transformert til en arkitektur av vår tids formmessige kontekst, evt. tar et steg inn i framtiden - ny form.

6.2 Prosess

Proessen fram til bebyggelsesplan har pågått siden september 2007, da blå arkitektur landskap ble invitert av Prostav, til et parallelloppdrag i konkurranse med andre arkitekter, om å utforme bebyggelsen på Dreyersholmene.

I desember samme år ble det avgjort at kontoret skulle fortsette arbeidet med illustrasjonsprosjekt og bebyggelsesplan. Etter dette har det skjedd en utvikling av prosjektet med en tydeligere bebyggelsestruktur og kaianlegg, innarbeiding av lekeplassarealer og andre funksjoner.



6.3 2 typologier - 2 bebyggelsesstrukturer

Innenfor disse vil vi skape en rik variasjon ved bruk av fasadelementer som terrasser og vinduer plassert der hvor opplevelsen inne ifra leilighetene er best, og på rekkehusene etableres en variasjon på taket av de 2 etasjes bygningene med mindre volumer plassert i forhold til en variert komposisjon.



Ut mot nord står den tyngre, storskalige bebyggelsesstrukturen som verner menneskene mot guset fra nord. De knytter an til de tidligere oljetankene i sin størrelsesorden og dramatiserer møtet mellom fjorden og landskapet med sine vridninger. De optimerer på denne måten muligheten til utblikk og vannkontakt fra leilighetene. Disse byggene planlegges å være hvite i glass og platemateriale. I sørvest står en lavere trehusstruktur, rekkehusene, med sine smug, vestlig vendte terrasser og åpne takterrasser. De skaper en variert bebyggelse i ulike høyder som møter småbåthavna og får sol inn på plassen midt på tomte. Husene er tenkt utformet med utvendig trepanel i brun/svart tjærekarakter.

6.4 Bevegelser

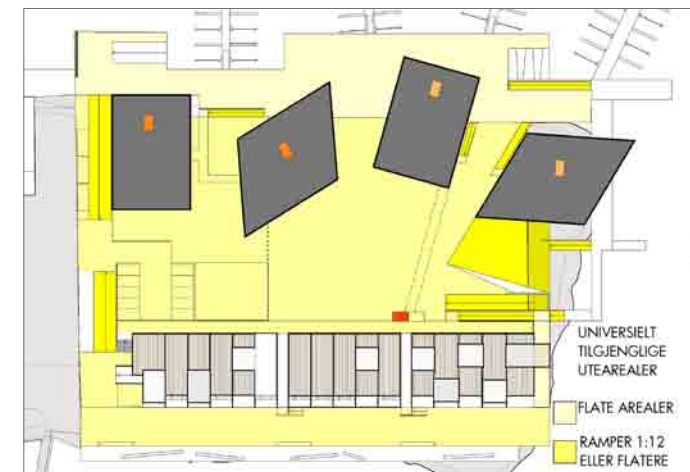
6.4.1 Gangtrafikk

Først møter man en tydelig pir som er vendt mot båthavna og ettermiddagssolen.

Mennesker ute på tur kommer enten langs Breiviksveien eller langs kaien fra nord. Kommer de fra Breiviksveien er det naturlig å røre seg mot sør, langs med kaien og småbåthavna. Det er her det åpner seg. Det er mulig å følge vannet rundt hele området, uansett i hvilken retning man kommer fra.

Fra Breiviksveien er det også mulig å gå til høyre og et stykke langs den offentlige veien, forbi trafo og søppelplass mot nordøst i retning kaien. Man går da opp på et høyere nivå for å komme seg opp på parkeringsgarasjetaket. Derfra er det mulig å fortsette ned på kaien i nordøst, eller vende 90° og gå mot sør i retning ommet mellom husgruppene.

Alle utearealer er tilgjengelige i hht universell utforming og har ikke ramper brattere enn 1:12.



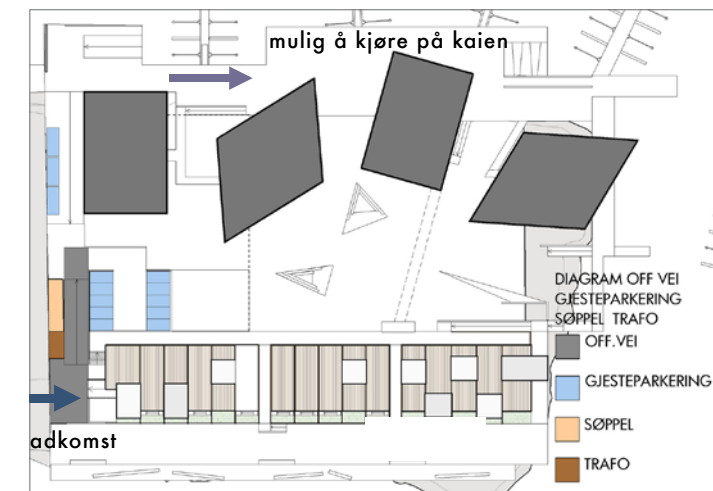
6.4.2 Sykkelbevegelse

Sykeltrafikanter kommer fra Breiviksveien. Det finnes mange ulike muligheter for å parkere sin sykkel i området; i parkeringsgarasje, ved entréer og ved kaianlegg.



6.4.3 Bilens kjøremønster, parkering

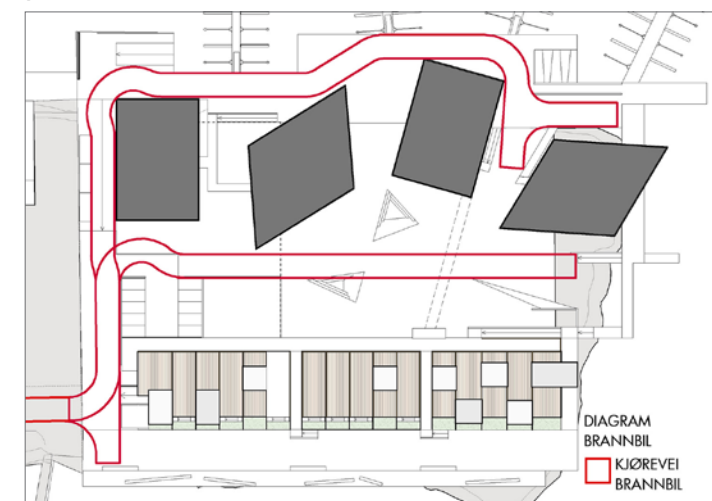
Biler ankommer fra Breiviksveien og kjører rett fram over entréene ned rampe til garasje. For å spare plass og samordne ulike funksjoner må trafikken, for eksempel flyttebiler, samordnes med brygge/kaianlegg.



Gjestende kjører til venstre ved inngangen og opp på tak til parkeringsgarasje der det er ti gjesteplasser. Tre plasser er plassert langs nabogrense i nordvest.

6.4.5 Brannbilens bevegelse

Brannbil har 3 mulige kjøreveier for å nå de forskjellige leilighetene, se diagram. Det er mulig for brannbiler å kjøre over garasjen, langs kaiene og over kvartalslekeplassen ved brann.



6.4.6 Offentlig vei

All framtidig atkomst inn i området vil skje via Breiviksveien. Veien forlenges inn i planområdet og etablerer en vendsone i den nordvestre delen. Området skal forsynes med teknisk infrastruktur, for eksempel vann og avløp, under Breiviksveien.

6.4.7 Offentlig vedlikehold

Frømråde og kvartalslekeplass vil bli vedlikeholdt av kommunen. Kommunens vedlikeholdskjøretøy kjører fra Breiviksveien inn på den offentlige veien og tar til høyre inn på frømrådet. Frømrådet kobler seg til kvartalslekeplassen med en 3 meter bred kjøresone i søndre del av området.



6.5 Lekeområder

Det er to typer lekeplasser i området, kvartalslekeplass og sandlekeplasser. Alle disse er utformet etter kommunens lekeplassnorm. De er plassert i områdets sentrale uterom, den store åpne plassen som vender seg mot fjorden i sydøst. Plassen utformes med gress, leskjermer av busker, sitteplasser og utstyr til lekeplasser for barn i ulike aldre. De indre uteområdene starter på taket til parkeringsgarasjen og faller ned mot sjøen der de møter klippehellene og fjorden.



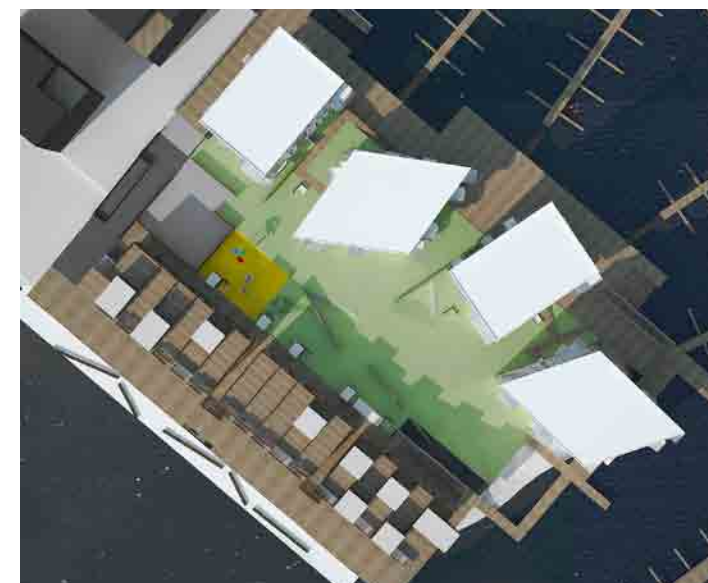
6.5.1 Kvartalslekeplass

Kvartalslekeplassen, F2, er på over 1700 m2 og er plassert sentralt i området. Den er dermed tilgjengelig for alle beboerne samt har direkte adkomst fra det offentlige friområdet F1 i sør. Den har en fin plassering med kontakt til Gandsfjordens landskapsrom. Kvartalslekeplassen starter på samme nivå som garasjetaket på ca +4 og er plan i begynnelsen.

6.5.3 Uterommene på kaiene - Innenfor bebyggelsesplanen

Kaien i nordøst vender seg mot det store fjordlandskapet og fjellene i øst. Her er det plassert et område for småbåthavn og mulighet for aktiviteter med kajakk og småbåter. Denne er eksponert for den kjølede vinden fra nord på finværsdager, men det finnes lepunkter bak husenes hjørner som stikker fram på kaien.

Denne kaien er kjørbær for transport til boligen og for utrykningskjøretøy som ambulanse og brannbil.



6.5.4 Uterommene på kaiene - Friområde

På kaien i vest etableres en kveldssolpark i tre og betong, for beboerne på holmen og for hele byen.

Området vil være attraktivt som målpunkt i bystrukturen gjennom parken, fjordmiljøene og den offentlige strandpromenaden i Stavanger. Kaien vender seg mot vest og den lune småbåthavna. Her er det fint å sitte på en benk i kveldssolen og se livet i havna.



6.6 Småbåthavn

6.6.1 Ny småbåthavn

Planen gjør det mulig med en småbåthavn øst for planområdet. Et slik anlegg vil heve kvaliteten på området, vil være bølge-og værdempende og gi en følelse av beskyttelse. Utformingen av småbåthavnen som er vist her er en illustrasjon og vil sannsynligvis forandre seg når den blir detaljprosjektert.



6.6.2 Båttrafikken inn til båtclubbene

Planforslaget er utviklet slik at båtclubbenes småbåttrafikk, inn/utseiling fra båtclubbene ikke skal hemmes.

Det har under planprosessen vært god kontakt med representanter for disse. Ved detaljprosjektering vil denne kontakten søkes opprettholdt.

6.7 Boligene

Vi har i studiene i forbindelse med illustrasjonsprosjektet lagt vekk på leilighetenes utsiktsforhold og opplevelse av lyset. Disse temaene vil vi prøve å utvikle i de videre arbeidene med forprosjekt. Vi har vist ca 116 leiligheter i det materialet vi har utviklet. Det er viktig at den modning som går parallelt med behandlingsprosessen av bebyggelsesplanen kommer prosjektet til del. Derfor er vi bevist på at leilighetstypene og fordelingen vil variere i forhold til det som er vist her.

Under viser vi ulike mulige scenarioer for leilighetstyper og samtidig anskueliggjør prosjektets kapasitet:

A. eksempel vist i illustrasjonprosjekt

Leilighetsfordeling 5 leiligheter pr. etasje

	antall	i %
mindre 35-60 m2	18	16
mellomstore 61-85 m2	60	52
store 86- m2	20	17
rekkehus 120 m2-	16	15
totalt antall boliger	114	

B. alternativ

Leilighetsfordeling 5-6 leiligheter pr. etasje

	antall	i %
mindre 35-60 m2	28	22
mellomstore 61-85 m2	70	55
store 86- m2	10	8
rekkehus 120 m2-	16	15
totalt antall boliger	124	

C. alternativ

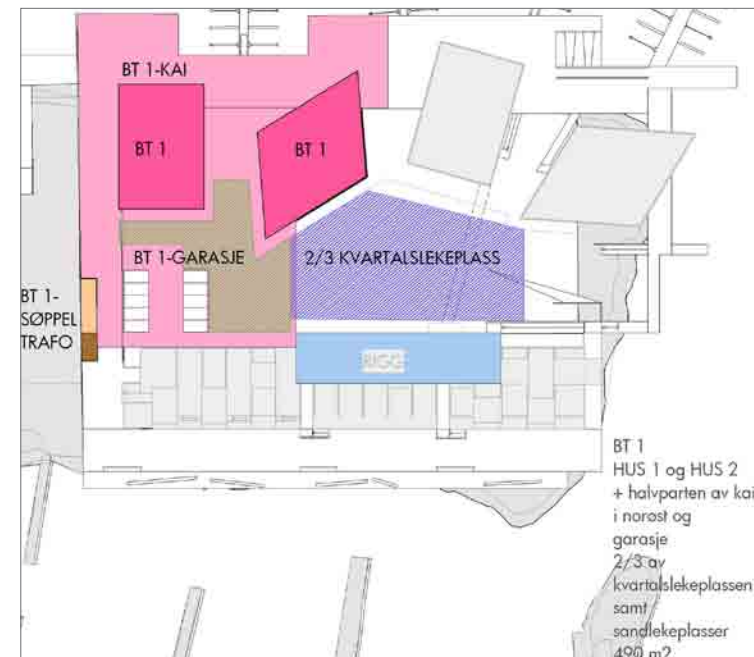
Leilighetsfordeling 4-5 leiligheter pr. etasje

	antall	i %
mindre 35-60 m2	10	10
mellomstore 61-85 m2	50	47
store 86- m2	30	28
rekkehus 120 m2-	16	15
totalt antall boliger	106	

Parkeringsplasser

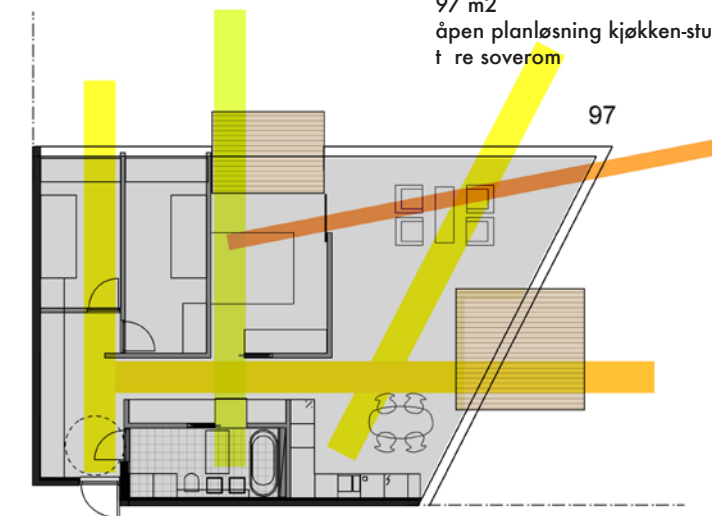
Garasje 130

Gjesteplasser på terreng 13

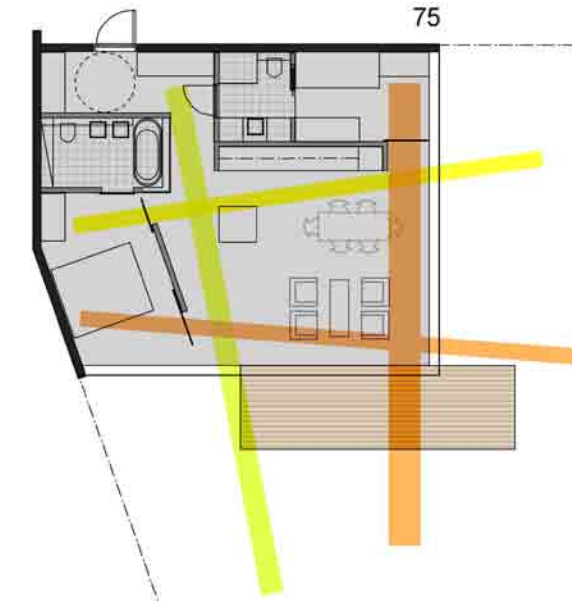


6.7.1 5-etasjes punkthus

leilighets eksempel
juvelene parrallelogrambygg
97 m2
åpen planløsning kjøkken-stue
t re soverom



leilighets eksempel
juvelene rektangulære bygg
75 m2
åpen planløsning kjøkken-stue
to soverom



6.7.2 Rekkehusvillane

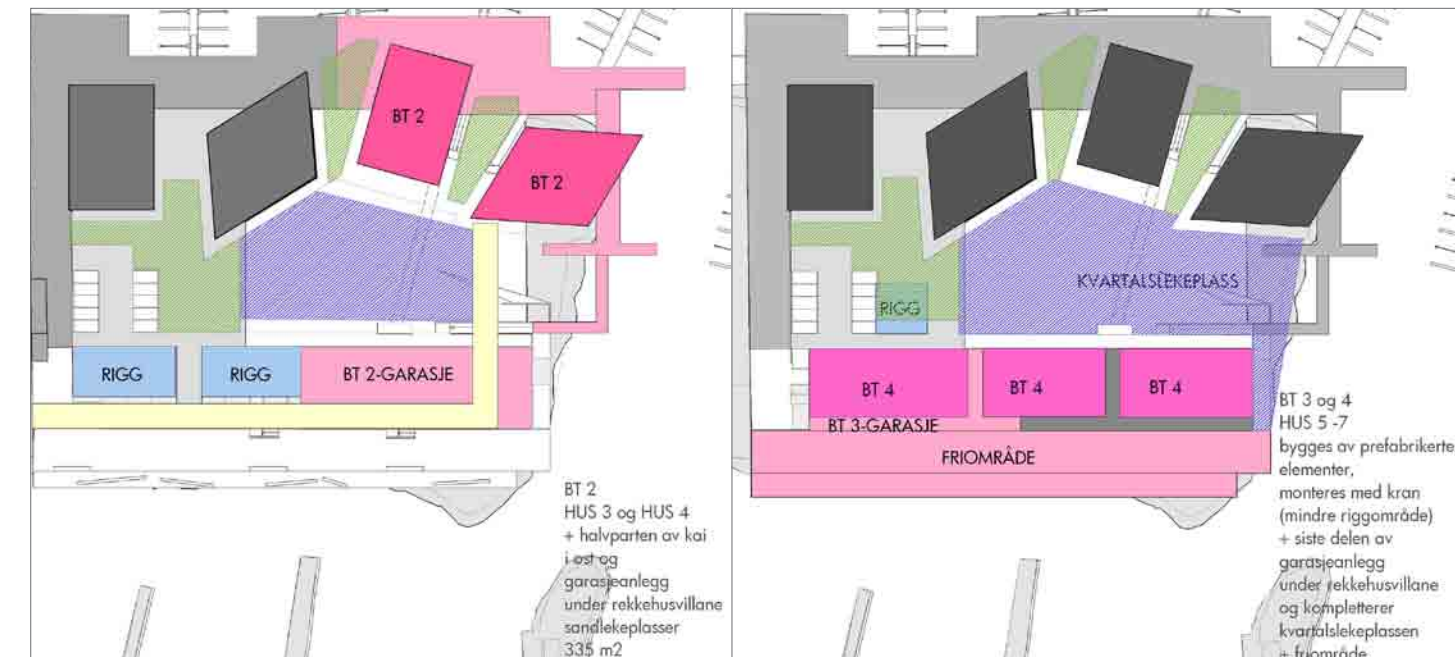


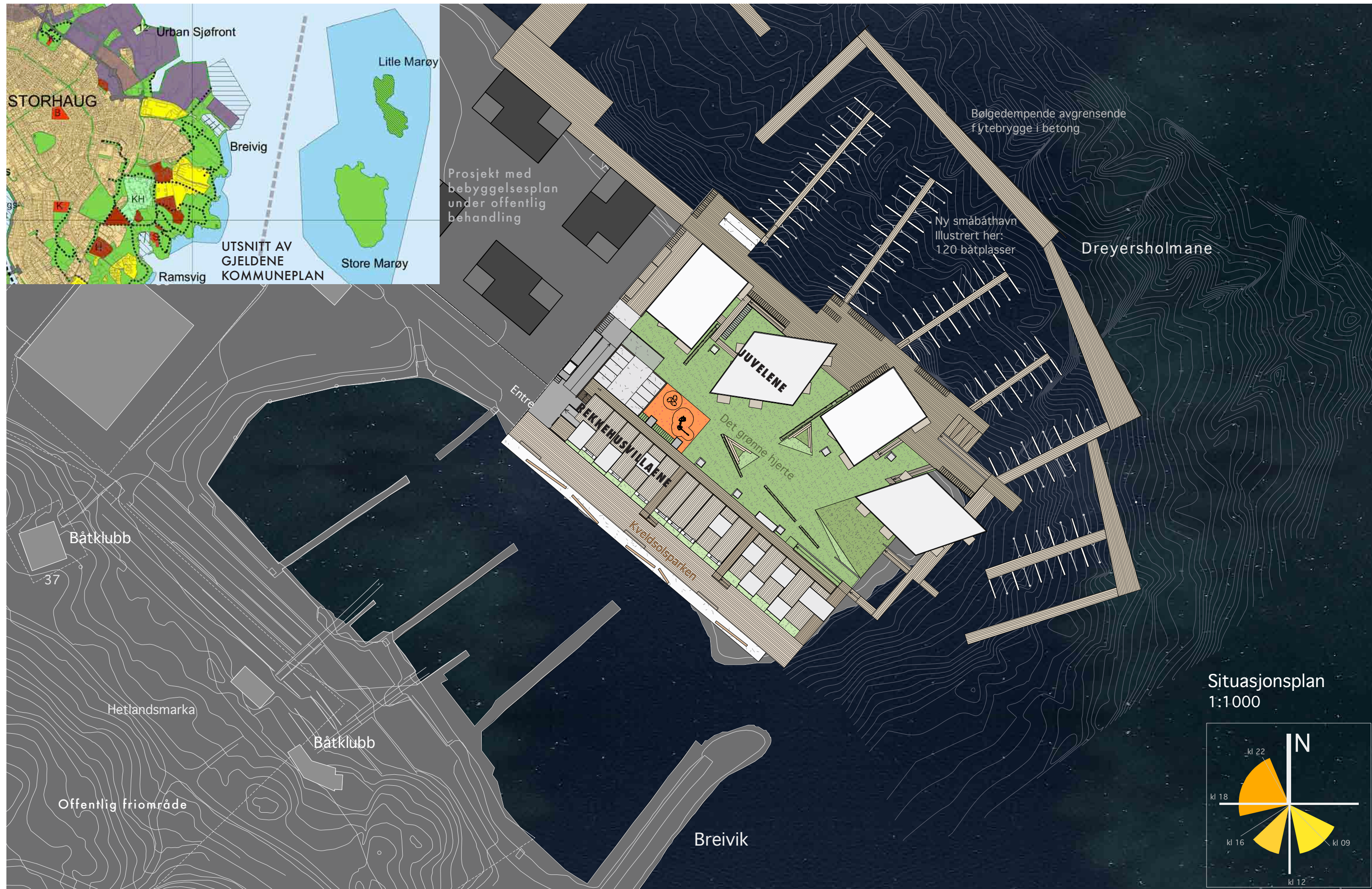
6.8 Tekniske aspekter ved utbygningen

Idag omgjerdet en kantmolo Dreyersholmane ut mot sjøen. Havbunnen utenfor kantmoloen er enten stein og fjell eller grunne sedimenter. Den eksisterende moloen vil vi i mest mulig grad benytte som et stabiliserende element ved masseutskiftning og konstruksjon. Kantmoloen er ferdig komprimert og stabil og vil være et viktig ekement for en sikker utbygging. Utskiftningen av masser og evt. spuntning kan påvirke nabotomtene. Slike tiltak under byggeprosessen må prosjekteres grundig for å minimalisere en slik påvirkning.

6.8.1 Byggetrinninndeling:

Eksempel på mulig byggetrinninndeling.

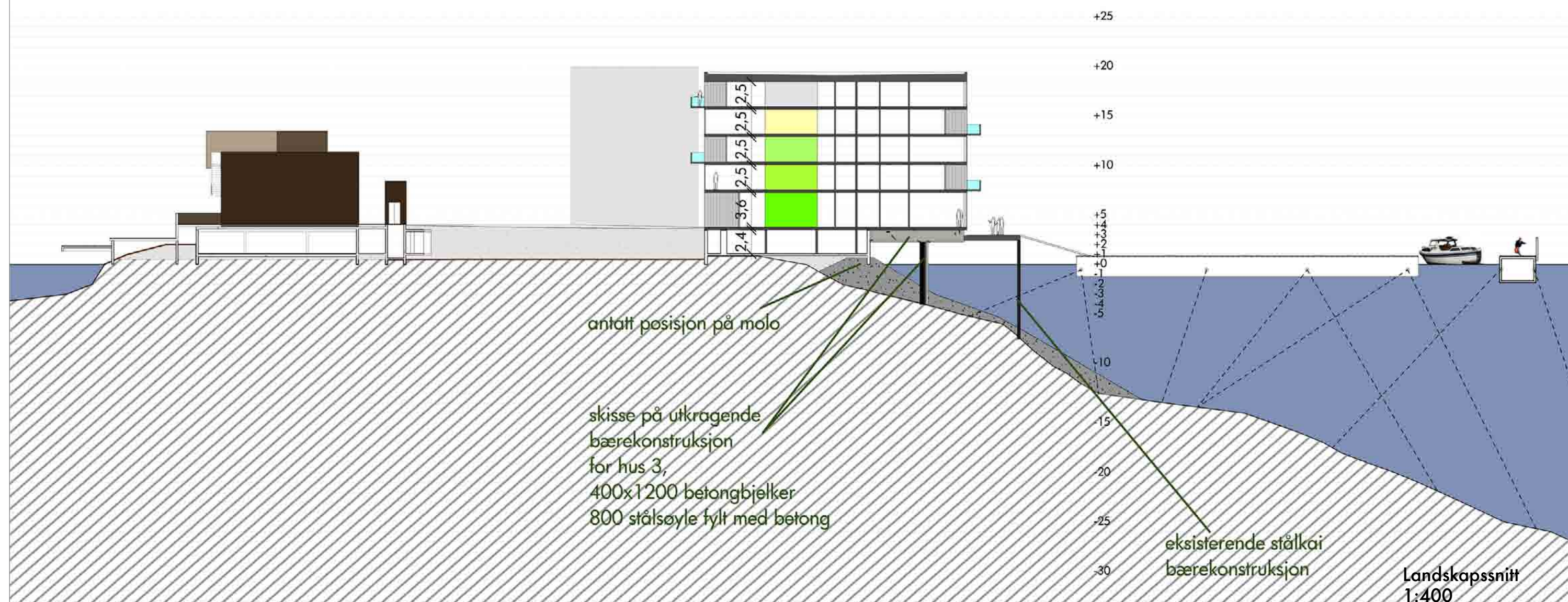


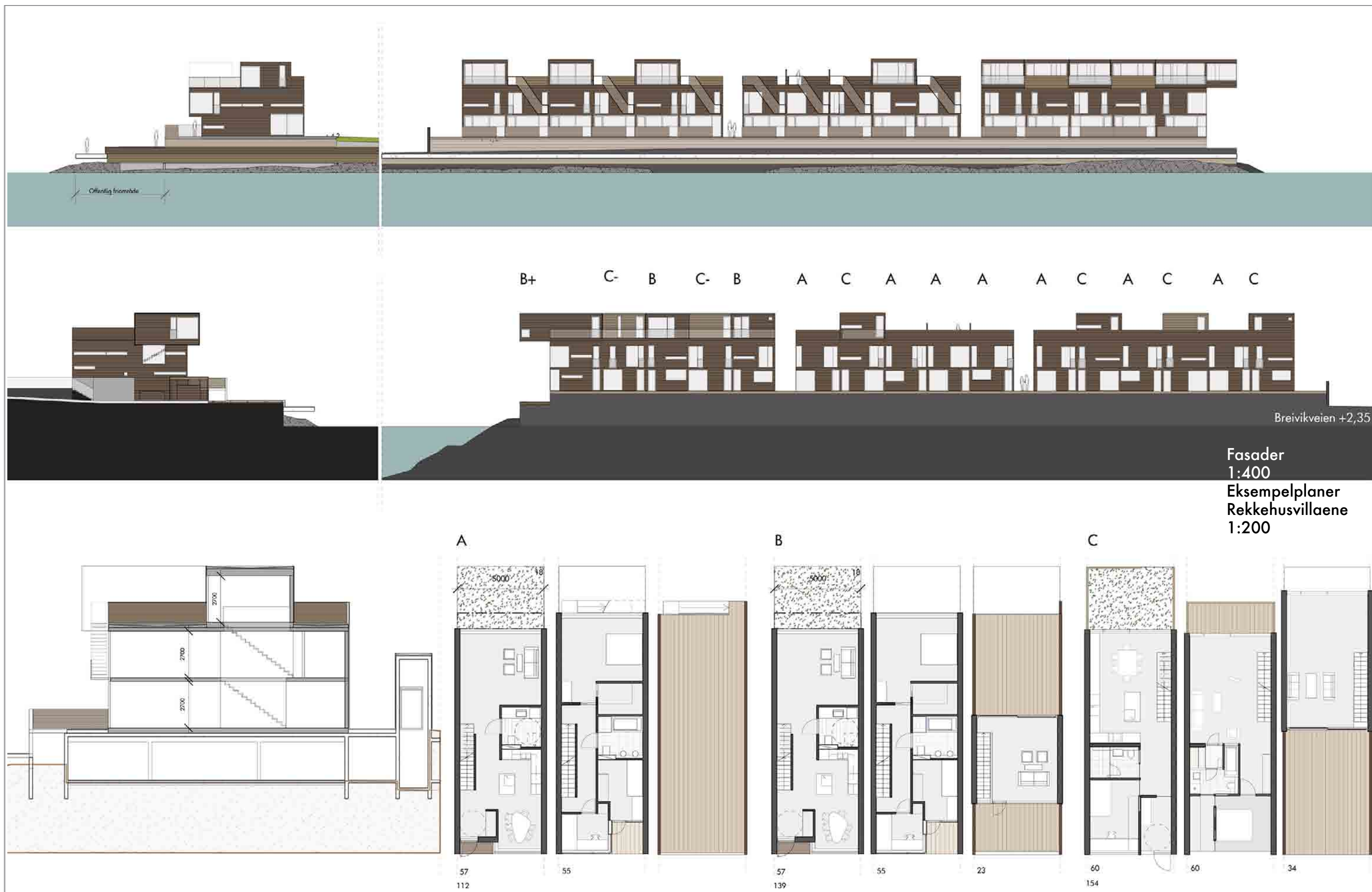














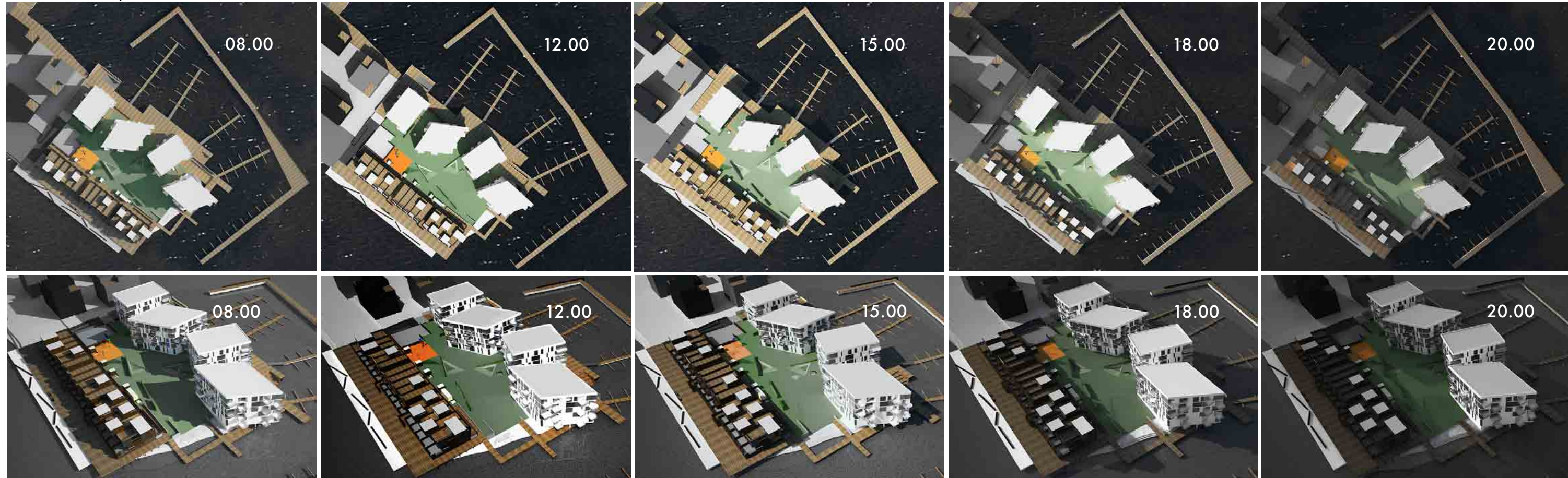
7 Illustrasjonsprosjektets opplevelsesmessige konsekvens

Innenfor et kompakt område har vi skapt en rekke ulike uteromsaktiviteter, 4 typer uterom:

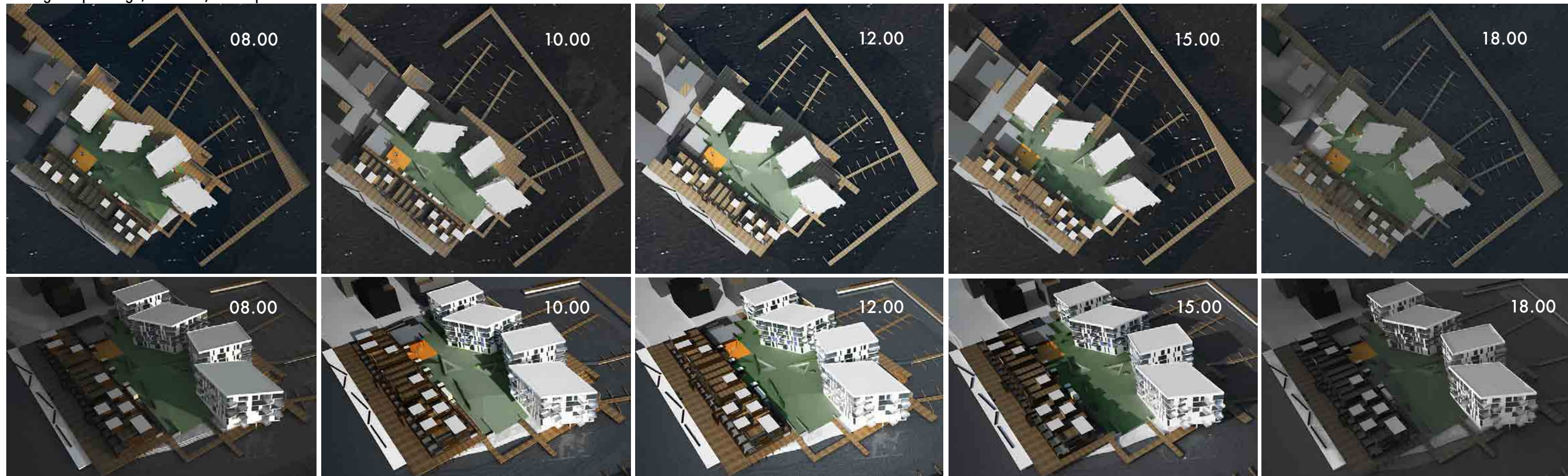
- 1 Kaien ut mot fjorden med den nye marinaen
- 2 Sjøfronten mot Gandsfjorden med klippehellene, naturrommet mot fjorden
- 3 Kveldssolparken mot båtforeningene Kommunens friområde
- 4 Det grønne hjertet
Det felles leke- og oppholdsområdet midt i beskyttet men med visuell kontakt i alle retninger



7.1 Soldiagram
Midtsommer, 21. juni



Vår og høstjevndøgn, 21. mars/ 21. september





7.2 En plattform for opplevelse av sjø
At de hvite byggene er satt i ulike vinkeler gjør at når man beveger seg over det indre uteroms gressflater alltid opplever sjøkontakten. Ikke et avgrenset parallelt utblikk men utblikk som varierer hele tiden.





Kveldssolparken er et offentlig friområde. Dette danner en urban park hvor barn skal leke, venner promenerer for så å sette seg ned på tredekket og diskutere.

Her finnes den dramatiserte hovedinngangen til boligprosjektet - via de 2 smugene eller rundt sørspissen og direkte inn på den offentlige kvartalslekeplassen, og så videre følge trepromenaden rundt prosjektet, langs vannet.



7.3 Estetikk/ karakter

2 rektangler
og 2 parallelogram danner
4 bygninger montert i ulike vinkler
satt imot 3 bygninger
i en lavere rekke
er det overordnede
utformingsmessige grepet.

Parallelogrammenes spisse vinkler,
har vi reflektert over,
kan assosieres til baugen på en båt,
stikkende djervt ut
og skaper en karakter
og identitet
som denne plassen fortjener.

Trehusrekken skalerer helheten
ned mot kveldssolparken
og den indre båthavna.

Dette vil vi understreke
med rene og avklarede uttrykk
på de 4 monobyggene
den rustikke og varme karakteren
på trerekken.

Kontrast og drama.

