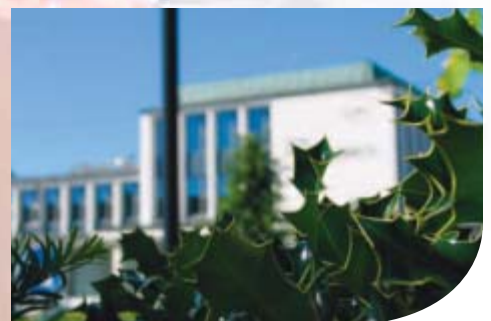




Kommunedelplan Leirvik

Vitalisering av regionsenteret



Vedtøken av kommunestyret i møte 6. desember 2007. 2. opplag.



STORD
KOMMUNE





Innhold

REVIDERING AV KOMMUNEDELPLAN FOR LEIRVIK	4
Kommuneplan	4
Tidlegare kommunedelplan for Leirvik	5
Målsetjing med revisjon av kommunedelplanen	5
Avgrensing av planområdet - klargjering av omgrep	6
Kommunedelplan Leirvik	6
Sentrum	6
Sentrumskjerna	7
UTFORDRINGAR OG VIKTIGE PROBLEMSTILLINGAR	8
Stord som regionsenter	8
Vidareutvikling av byen og sentrum	9
Byform og byggehøgder	10
Uteareal	11
Byrom	11
Fortetting	13
Vesentlege endringar i arealbruken innan planområdet	13
Stimulering av næringsutvikling i sentrum	14
Næringsareal langs Sævegen	14
Handleaksen	14
Samspel mellom private utbyggjarar og kommunen	15
Heiane - Leirvik	16
Funksjonsfordeling næring/bustad	17
Bustadområde innan planområdet	17
Eksisterande sentrumsnære bustadområde	17
Bustader innan sentrum og sentrumskjernen	17
Nye utviklingsområde	18
Kollektivtransport	19
Vurderingskriterium for lokalisering av bussterminal	20
Alternative plasseringar for bussterminalen	21
Vurderte alternativ i sentrum	22
Vurderte alternativ utanfor sentrum	23
Drosje	24
Konklusjon	24
Trafikk	25
Trafikkørslar	25
Miljøgate gjennom sentrum	25
Utviding av bilfrie soner i sentrum	26
Trafikale barrierar	26
Vidareføring av vegen mot Sponavik	27
Ferje til Kvinnherad	27
Parkering	28
Parkering for brukarar av byen	28
Krav til parkering ved utbygging	29
Mjuke trafikkantar- gåande, syklande og leikande	29
Gang- og sykkelvegnett	29
Strandpromenaden	30
Barnetrakk	31



Kultur.....	32
Kulturminne	32
Automatisk freda kulturminne – fornminne	32
Nyare tids kulturminne	33
Offentleg tenesteyting	33
Landbruksområde/kulturlandskap/grønstruktur	35
Leirvik hamn og sjøområdet innafor planområdet	35
Folkehelse og miljø.....	36
Energi	36
Estetikk.....	36
Universell utforming	37
Risiko og sårbarheit (ROS)	37
KONSEKVENSAV ENDRINGAR I AREALBRUKEN	38
ORGANISERING, MEDVERKNAD OG PLANPROSESS	39
Organisering av planarbeidet	39
Medverknad i planprosessen	40
Framdrift.....	41
VEDLEGG	43
PLANKART	44
FØRESEGNER OG RETNINGSLINER	46
Avgrensing av planområdet og arealbruken	46
Føresegner og retningslinjer for byggeområde innan heile planområdet	46
Generelle plankrav	46
Bygg og anlegg.....	46
Byggjehøgder	47
Parkering	49
Uteareal.....	50
Miljø og tryggleik	50
Universell utforming	51
Kulturminnevern	51
Friområde – parkar/torg/grøntområde	52
Landbruks-, natur- og friluftsområde (LNF område)	52
Føresegner og retningslinjer for andre områdeføremål	52
Gang- og sykkelvegen Strandpromenaden	53
REGULERINGS- UTBYGGINGSPLANAR SOM UTGÅR	55
MATRISSE FOR ALTERNATIV LOKALISERING AV BUSSTERMINAL	56
STØYSONEKART RV 544 OG E39	59



Revidering av kommunedelplan for Leirvik

KOMMUNEPLAN

Gjeldande kommuneplan for Stord vart vedteken i kommunestyret 12. januar 2006 og omfattar perioden 2004 - 2015.

Planen inneheld først ein generell del om utviklingstrekk og plangrunnlag. Deretter er følgjande satsingsområde omtala spesielt:

- Byutvikling
- Estetikk, miljø og trivsel
- Næring og sysselsetting
- Oppvekst

Vedlegga til planen inneheld føresegner og retningslinjer, oversikt over gjeldande reguleringsplanar samt kommuneplankart.

Under "Byutvikling" er det spesielt nemnt at kommunedelplan for Leirvik skal reviderast og dette kapitlet inneheld også mange innspel til ein slik revisjon.





TIDLEGARE KOMMUNEDELPLAN FOR LEIRVIK

Tidlegare kommunedelplan for Leirvik er frå 1995. Planen består av ein tekstdel og ein arealdel med føresegner.

Tekstdelen inneheld ei avgrensing av planområdet, utviklings- trekk, utfordringar og til slutt ei skildring over kva som er mogleg å få til samt mål og tiltak.

Plangrenser frå kommunedelplanen frå 1995 samsvarer i stor grad med dei nye plangrensene, sjå kap.14.

MÅLSETJING MED REVISJON AV KOMMUNEDELPLANEN

Hovudmålsetjinga med den reviderte planen tek utgangspunkt i den vedtekne kommuneplanen:

- **Stord skal vera ein attraktiv kystby og det naturlege senteret i regionen. Leirvik skal vitaliserast som sentrum i byen.**

Andre målsetjingar med planen er å:

- Lage eit godt styringsverktøy
- Gjennomgang av arealbruk og arealdisponering
- Implementera universell utforming i arealplanlegginga
- Vurdera rammer for eksisterande reguleringsplanar og oppheva/tilpassa uaktuelle reguleringsplanar innfor planområdet

Planområdet inneheld i dag ei rekkje regulerings- og utbyggingsplanar av både gammal og ny dato. For å få eit effektivt styringsverktøy har ein i løpet av planprosessen teke stilling til kva regulerings- og utbyggingsplanar som er aktuelle å oppheva. Oversikt over desse er vist i vedlegg.

Universell utforming handlar om at produkt, byggverk og uteområde som er i allmenn bruk, skal utformast slik at alle menneskje skal kunna bruka dei på ein likestilt måte så langt det er mogeleg, og utan spesielle tilpassingar og hjelpemiddel.

Stord er ein av 16 kommunar i landet som er peika ut til å vera pilotkommune for regjeringa si satsing på universell utforming. Det er i denne samanheng laga ein tiltaksplan for aktuelle prosjekt. Utarbeiding av kommunedelplan Leirvik er eit av desse tiltaka. Eit anna tiltak er utbygging/rehabilitering av Øvre Borggata. Dette prosjektet skal etter planen vera ferdig i løpet av 2008.





AVGRENSING AV PLANOMRÅDET – KLARGJERING AV OMGREP

Kommunedelplan Leirvik

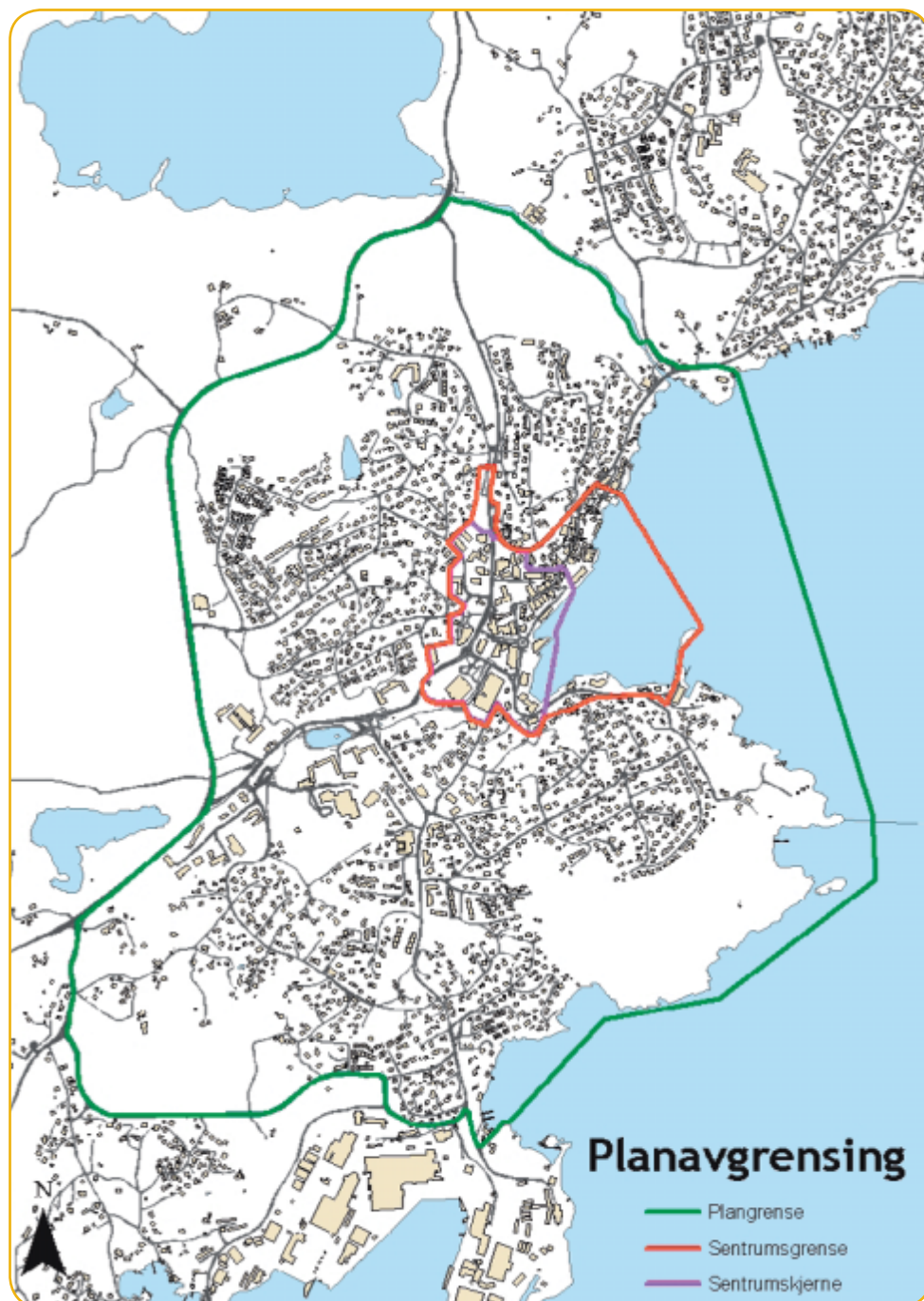
I stor grad har ein bruka same avgrensing som tidlegare kommunedelplan, men med tillegg av eit område ved kyrkja, sjøområdet i Leirvik hamn samt eit belte (ca 50 m) langs strandsona frå Sponavikjo til Naustvågen.

Planområdet omfattar såleis sentrum med omland. Området er avgrensa av Frugardselva i nord, E39 mot vest, FV 59 (Verftsvegen) mot sør og sjøen i aust.

Sentrum

Innafor planområdet er det behov for å definera eit sentrumsområde som ein sentral del av tettstaden Leirvik. Dette behovet oppstår i første rekkje i samanheng med byutvikling og urbanisering av byen Stord.

Sentrum er definert som området frå moloen, langs Hamnegata, bak Amfi-senteret og Kulturhuset, vidare bak Backertunet og Rehabiliteringssenteret og oppover til og med parkeringsplassen i Sæ, langs Skrivarvegen og ut til Nesjaberget og vidare i sjøen over til moloen, sjå figur 2.



Figur 1:
Avgrensing av planområdet
med sentrumsavgrensing.



Sentrumskjerna

Innafor sentrum er det tenleg å definera eit kjerneområde der spesielle omsyn må takast. Fokus innafor sentrumskjerna er mellom anna byggehøgder, parkering for bil og sykkel, miljøgate, gågate og utvikling av gode byrom.

Sentrumskjernen er definert som området frå Evjo og opp bak Kulturhuset, vidare bak Backertunet og Rehabiliteringssenteret og oppover til starten på parkeringsplassen i Sæ, langs Skrivarvegen og Jens Hystadveg og ned til sjøen, sjå figur 2.



Figur 2: Avgrensing av sentrum og sentrumskjerne



Utfordringar og viktige problemstillingar

STORD SOM REGIONSENTER

Stord er regionsenter for dei åtte Sunnhordlands-kommunane som til saman har ca 60.000 innbyggjarar. Stord er det naturlege senteret i regionen i kraft av geografisk midtpunkt, kommunikasjonsknutepunkt og med sine tilbod av tenester innan privat og offentleg tenesteyting, handel, undervisning og kultur.

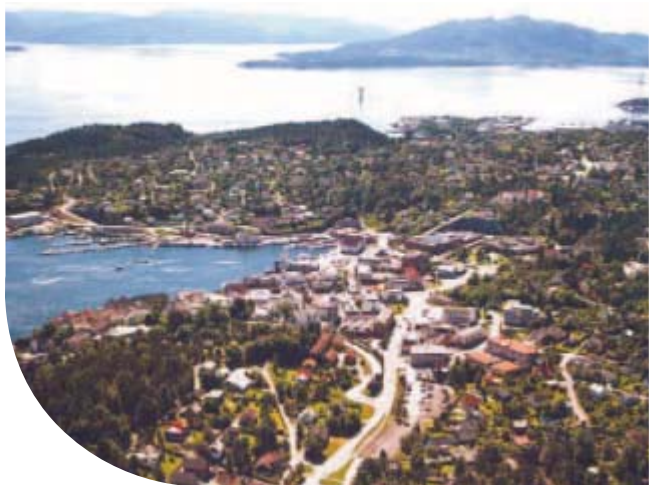
Dersom ein skal utvikla ein god og livskraftig region, er det viktig at ein har eit regionsenter som er lett tilgjengeleg frå andre kommunesenter i regionen.

Utviklinga av byen skal skjer på ein god måte slik at ulike funksjonar og tilbod vert plassert så tenleg som mogeleg, og slik at byen har tilgjenge for alle brukargrupper gjennom fokus på universell utforming.





VIDAREUTVIKLING AV BYEN OG SENTRUM

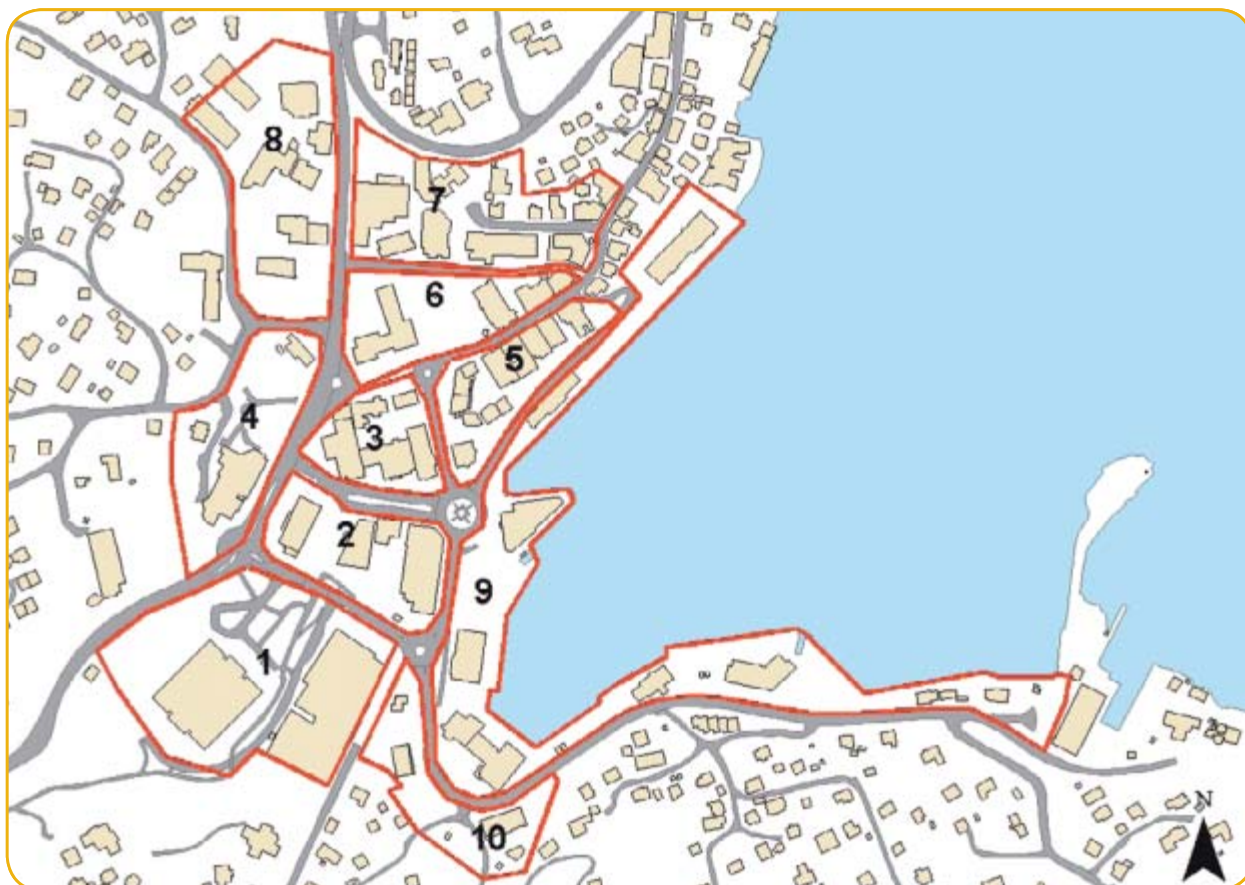


Byutvikling er eit av satsingsområda i den nye kommuneplanen. Kommuneplanen slår fast at Leirvik skal vera sentrum i byen Stord og at sentrum skal utvikla seg vidare med omsyn til bystruktur. Dette inneber mellom anna større fokus på kvartalisering, høgare utnyttingsgrad og høgare bygg enn det som har vore praksis til no. Leirvik er på mange måtar eit resultat av eit lokalsamfunn prega av høgteknologi og dynamikk. Stord har

sentrale nasjonale og internasjonale aktørar innan industri og teknologi som har sett sitt preg på byen gjennom mange år. Det er ynskjeleg å byggja vidare på denne industrielle drivkrafta med omsyn til arkitektonisk utforming, materialval og dimensjonering av bygningsmasse og miljø i sentrum.

Kommunedelplanen deler sentrumskjerna inn i 10 kvartal for lettare å kunne omtala og handsama dei ulike områda med omsyn til utviklingspotensiale og føresegnar. Kvartala er sett saman av område som det er naturleg å sjå i ein samanheng.

- Kvartal 1: Kulturhuset og Amfi-senteret.
- Kvartal 2: Meieriet, Diversen og Bytunet.
- Kvartal 3: Grand hotell, Trio og Hagerupshuset.
- Kvartal 4: Bandadalskvartalet, Ritlandseigedommen
- Kvartal 5: Borggata mot sjøsida, frå Stautland-bygget til og med Bladet Sunnhordland
- Kvartal 6: Rådhuskvartalet, Torget, Borggata
- Kvartal 7: Jens Hystadveg og Fengselet
- Kvartal 8: Esso, Sæ
- Kvartal 9: Kaifronten frå Leirvik Brygge til Moloen
- Kvartal 10: Hamnegata ved Evjo



Figur 3: Inndeling av sentrum i kvartal 1 til 10



Byform og byggehøgder

Det er ynskjeleg med ei høgare utnytting og fortetting av sentrumsområdet. Høgare utnytting av tilgjengeleg areal hindrar utflyting av sentrumskjernen og skapar vekstgrunnlag og betre tilhøve for dei som er næringsdrivande i sentrum i dag og for dei som vurderer å etablere seg i Leirvik. Samstundes legg ein tilhøva betre til rette for kombinasjonar av næring og bustad innafør sentrum.

Høgare utnytting inneber bygg med større høgd enn det som er tillate i dag innan dei definerte sentrumskvartala. Eksisterande kommunedelplan for sentrum tillet maksimalt 4 etasjar frå bakkenivå innan sentrumskjernen. Høgda på bygningar meir enn etasjental avgjer romverknaden på plassar og gater, og same byggehøgder kan gi rom for ulikt tal etasjar. Kommunedelplanen fastset i føresegnene dei fysiske rammene med byggehøgder basert på rettleiande utrekning av etasjehøgde. Samstundes er det gjeve rom for etter nærare vurdering å auka delar (40%) av bygningsmassen med 2 etasjar innafør sentrum. I næringsområda i Sæ og Vabakkjen er det gjeve rom for å vurdere auka høgd ut over 2 etasjar for delar (40 %) av bygningsmassen. Utnytting må vurderast innan det enkelte kvartal gjennom reguleringsplanar der konsekvensar av utnyttinga òg må vurderast i detalj.

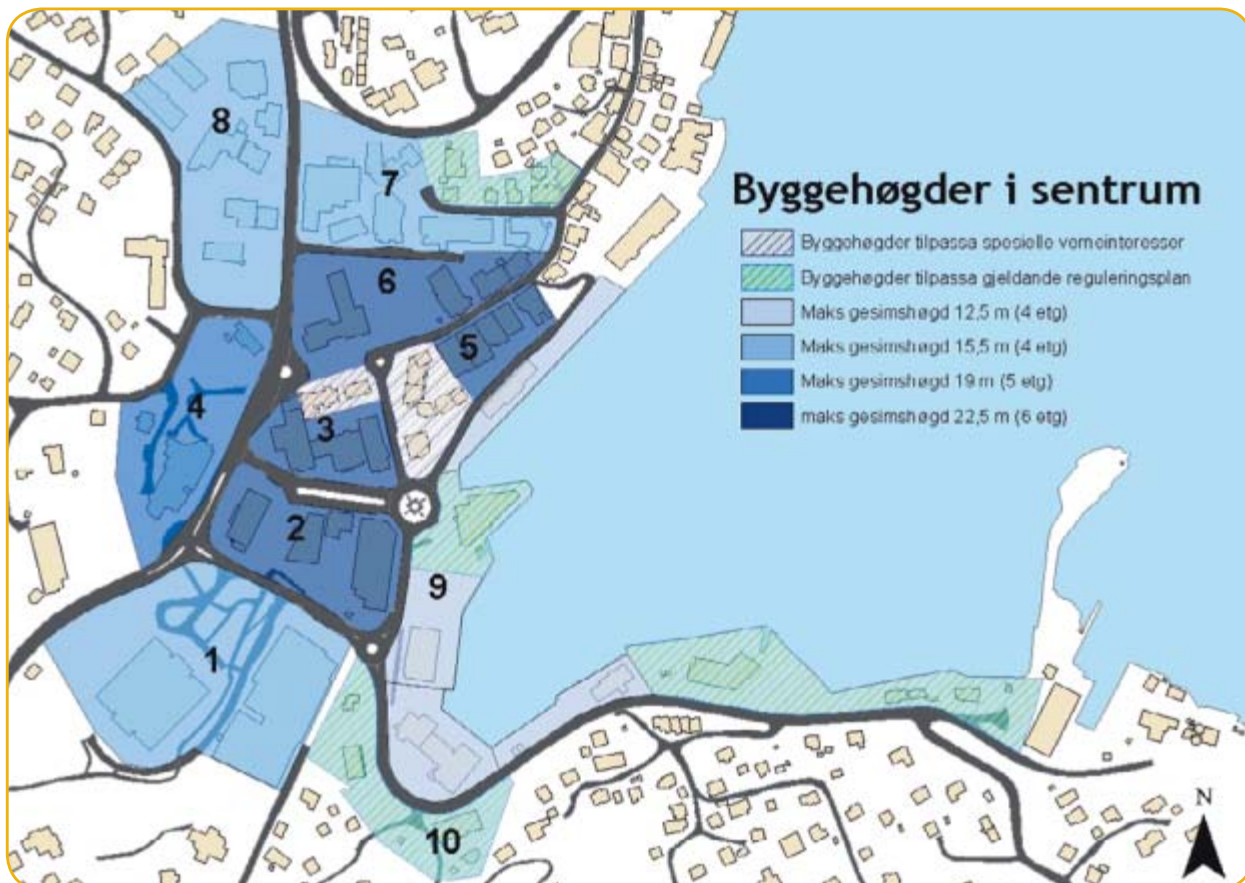
Nye byggehøgder vil kunne opplevast som barriere i høve til sjøkontakt mellom byen og bustadområda bak, og nye prosjekt må

vurderast i kvart enkelt tilhøve med omsyn til omkringliggende bygningsmiljø.

Eitt kvartal skil seg nemneverdig frå dei andre med omsyn til byggehøgde. Fleire tomter i sentrum har vore vurdert med omsyn til bygging av høghus, og kommunedelplanen føreslår kvartal 2 som høvande for ei slik utvikling. Kvartalet toler noko høgare bygningsmasse med omsyn til lokalmiljøet og med omsyn til siktliner og område som ligg i skuggen av eit slikt bygg.

Høghus innan sentrumskjernen vil bidra positivt på fleire område. Eit høghus vil verta eit signalbygg som vil setja byen Stord på kartet, og kan slik fungere som eit symbol for staden. Eit høghus vil òg bidra til å gi byen ein meir urban bygningsmasse med omsyn til den særreigne bygningsmassen. Samstundes ville eit høghus dekkja trongen for areal til bustader, kontor, næring (hotell) og handel på eit svært avgrensa område og er såleis arealsparande for sentrum som har mangel på tilgjengeleg areal til nyutvikling. Det bør i ein slik samanheng vurderast om bygget skal ha eit innhald som gjer at toppen av bygget vert tilgjengeleg for ålmenta.

Utvikling av eit prosjekt med høghus må sjåast i samanheng med utviklinga av kvartalet elles, og det må utarbeidast reguleringsplan for heile kvartalet. Eit slikt prosjekt må vurderast nøye med omsyn til utforming, plassering og dei samla konsekvensar for området.



Figur 4: Byggehøgder i sentrum



Spørsmålet om høghus vart under høyringa ei omstridd sak. Kommunestyret vedtok difor å gå i mot bygging av høghus i sentrum. Kommunestyret peika på at eit eventuelt høghus kan plasserast til dømes i Øvre Sæ, nær innkjøringa frå E39.

Uteareal

Tidlegare retningslinjer om krav til uteareal i sentrum er revidert på ein slik måte at desse fremjar ei betre sentrumsutvikling.

Uteareal vert delt inn i 3 ulike kategoriar:

- **Offentlege areal (friområde, byrom/parkar)**
Offentlege areal skal vera tilgjengelege for innbyggjarane og vitjande. Areala skal utfylla den planlagde og den eksisterande busetnaden i området. Tilgjenge for alle må vektleggast.
- **Felles areal (fellesområde for fleire bustader)**
Felles areal skal fyrst og fremst gi eit tilbod til den nye busetnaden. Det er viktig med eit godt samspel mellom felles areal og dei offentlege uteareala. Det skal vera minimum 50 kvm slikt uteareal pr. bustadeining i frittliggjande bustadområde, 25 kvm pr. bustadeining i konsentrert bustadområde og minimum 15 kvm innan sentrumskjernen. Tidlegare kommunedelplan hadde krav om at 25 % av netto tomt skal vera uteareal.

I områder der krav til felles areal kan vera vanskeleg å tilfredsstilla, kan det vera aktuelt med avtalar om frikjøp. Frikjøpsordningar må avtalast i kvart enkelt tilhøve, og kan vera i form av midlar til vedlikehald av offentlege areal, eller konkret opparbeiding av nye offentlege areal.
- **Private areal (for den enkelte bustad)**
Private areal skal gje tilbod til den enkelte bustad, minimum 6 kvm pr. bustadeining. Tilkomst til privat uteareal skal vera trinnfri.

Alle uteområde skal så langt som mogleg vera tilpassa alle aldersgrupper og brukargrupper, og skal leggje til rette for sosialt samvær for dei ulike brukarane. Det er også viktig med eit heilskapleg oversyn over i kva soner ein skal ha uteareal og leikeplassar, slik at ikkje kvart nytt bygg nødvendigvis må ha ein liten leikeplass og ein lite hageflekk som grunna få kvalitetar ikkje vert nytta.

Felles areal skal fyrst og fremst vera eit tilbod til den nye busetnaden. Det skal likevel opnast for offentleg tilgjenge om areala ligg slik til at grensene mellom offentleg areal og felles areal er utydelege. Lågare krav til uteareal i samband med ei ønska fortetting av byen gjer at det "private" rom vert noko avgrensa i høve til tidlegare.

Innan sentrumsområdet vil uteareal og leikeplassar bli utforma med ein meir urban karakter og med andre kvalitetar enn dei meir tradisjonelle leikeområda ein finn i utbyggingsområde utanfor sentrum. Det er såleis naturleg at ein i bysamanheng inkluderer parkar og byrom som ein del av bustadane sine uteområde.

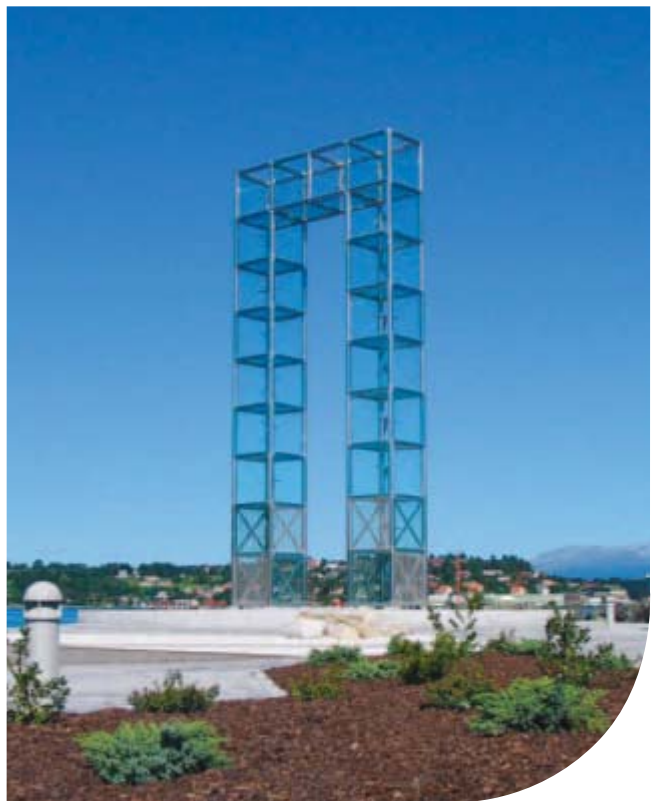
Det er trong for å definere krav til rekkjefølgje med omsyn til opparbeiding og bruk av offentlege areal til uteområde. Bustader som definerer offentlege areal til ein del av uteområdet kan ikkje nyttast før desse areala er opparbeida. I enkelte høve kan det av økonomiske grunnar vera aktuelt at utbygger delvis finansierer eller delvis forskotter opparbeiding av offentlege areal som ein del av avtale om frikjøp.

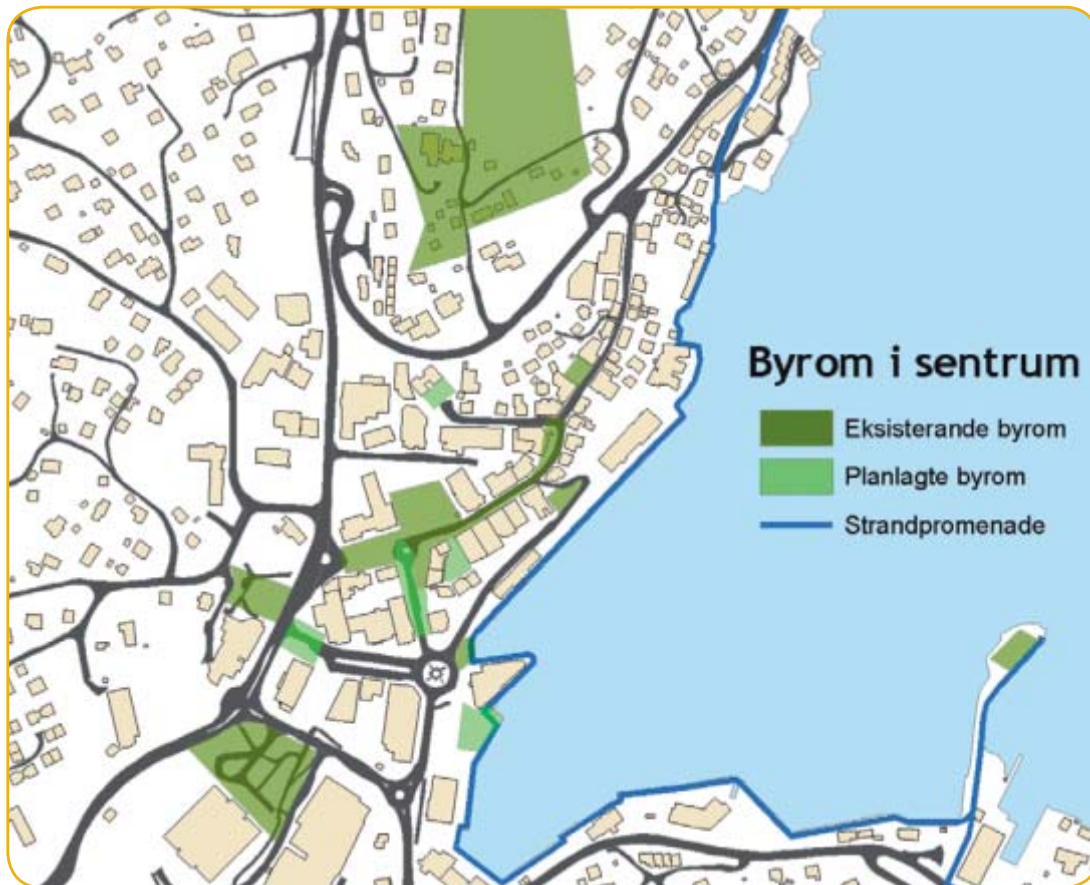
Private uteområde er særst viktig i ein by, då desse ofte er små med omsyn til kva mange er vane med frå villastrøk. Slike område må følgjeleg ha gode soltilhøve og høg estetisk/arkitektonisk kvalitet. Bråtalo i Øvre Borggata er eit godt døme på dette. Her fins høveleg rom mellom kvar buening til at ein kan ha mange private soner rundt ein større fellessone. Bråtalo er også godt døme på korleis siktlinjer kan verta ivaretekne samstundes som ein legg til rette for ein tett bustadstruktur.

Byrom

I ei utvikling der sentrum i større grad vert urbanisert samstundes som busettinga i sentrum aukar, vil trongen for parkar og "grøne lunger" vera aukande. I denne samanheng er det òg viktig å sikra god tilkomst til tur- og friluftsområde som ligg utanfor planområdet.

Utsmykking av parkar, grønne område og andre byrom, er eit viktig trivselement. Mykje er gjort på dette området, som til dømes Storddøra og Industrierbeidarmonumentet. Det er likevel viktig å ha fokus på at utsmykking, om det er skulpturar eller vakre steinmurar, er med å byggje vår framtidige identitet.





Figur 5:
Byrom i sentrum
– eksisterande og
planlagde

Stord kommune har utsmykkingsfond som har til føremål å sikra offentlege midlar til utsmykking av kommunale bygg og anlegg og offentlege plassar. Fondet finansierer også ei kommunal innkjøpsordning for kunst.

Det er eit mål for sentrumsutviklinga at handel og næringsliv skal blomstra, at ein har eit levande sentrum også etter at butikkane er stengde, og at folk ynskjer å bu og opphalde seg i sentrum.

For å gjera byen tilgjengeleg og attraktiv er det difor viktig å skape gode byrom som eignar seg for ulik sosial og kulturell samhandling med universelt tilgjenge for alle grupper. Viktige byrom i Leirvik er blant anna Storddøra, Kulturhusparken, Bandadalsparken, Kaiområdet, Borggarden, Torget, Borggata som gågate, parken ved Hauglandsstøtta og Vidstensparken v/Sunnhordland museum.

Døme på andre område som kan vidareutviklast til gode byrom er plassen bak Grand hotell og Varehuset Trio, plassen mellom Fokus Bank-bygget, Borgen-husa og Stautland-bygget, plassen framom Fengeaset, paviljongen ved starten av gågata ved Frugård og plassen i Øvre Borggata ved Smio. Det føreligg konkrete planar for fleire av dei nemnte områda. Fengersplassen, Paviljongen og Smio vert oppgraderte i samband med opprustning av Øvre Borggata og Jens Hystadveg. Innspel til kommunedelplanen inkluderer òg oppgardering av plassen mellom Fokus Bank og Borgen. Den planlagde strandpromenaden frå Sponavik til Møllebrua vil fremja samanheng mellom dei ulike opphaldsområda og det

bør utviklast sosiale møteplassar langs promenaden. Tidlegare ferjeleie på kaien er i samband med strandpromenaden føreslått utvikla til eit byrom som vender seg mot sjøen og båthamna.

Kommunedelplanen utvidar sona for gågate til òg å inkludere Torgbakken. Ei slik utviding av gågata vil sikra eit samanhengande byrom frå Borggata via Torget og Borggarden ned til Osen. Den tette sentrumskjernen vil såleis vera lagt til rette på dei mjuke trafikkantane sine premissar, og vil opplevast som eit godt område å opphalda seg i. Torget er valt til Stord sin Tusenårsstad, og som møtestad i Leirvik sentrum er Torget godt forankra hjå folk flest. Torget er i dag eit stort og utflytande areal, men det har potensiale til å utviklast til eit flott byrom og den viktigaste sosiale møteplassen i byen. Oppgradering av Torget som møteplass og handelsstad inneber at ein må gjera Torget meir intimt. Ein må integrere torgfunksjonane meir i Borggata og ein må revidere føresegnar og reglement for eins utforming og bruk av Torget med omsyn til torghandelen.

Kommunedelplanen legg til rette for utvikling av eit nytt bygg nord på Torget (eksisterande parkeringsplass), både som ei innramming av Torgområdet og som ei styrking av handels og næringslivet i sentrumskjerna. Det er òg viktig at Torget står fram som eit attraktivt område når det ikkje er torghandel. Tiltak i denne samanheng kan vera at boder etc. vert flytta etter bruk kvar dag.



Fortetting

Kommuneplanen slår fast at berekraftig arealbruk er kjenne-teikna av ombruk, fortetting og felles bruk av areal innanfor faste byggegrenser, heller enn å søkja nytt, ubrukt areal kvar gong eit arealbehov melder seg. Andre kjenneteikn er differensiert arealbruk, slik at verdfulle natur- og kulturmiljø ikkje går tapt.

Det er ynskjeleg å bruka areala innan planområdet på ein berekraftig måte, og dette er mellom anna søkt stetta gjennom å leggja til rette for auka byggjehøgder i sentrumskjerna, samt oppfordring til auka fortetting i sentrumsnære bustadområde der dette er høveleg. Fortetting i bustadområde kan vera både utbygging av ledige tomteareal, fråskiljing av bustadtomter frå større eigedomar eller fortetting i form av fleire bustadeiningar på ein bustadtomter. I samband med slike tiltak må det søkjast kommunen om fråskiljing/omregulering eller byggjeløyve, og søknader må handsamast i kvart enkelt tilhøve.

Fortetting av eksisterande bustadområde gjennom såkalla "eplehagefortetting" eller omforming og gjenbruk av eigedomar set krav til gode trafikkløysingar og tilstrekkelege uteareal. Konsekvensar av nye byggjetiltak med omsyn til trafikk, parkering, uteareal og grønstruktur skal utgreiast for både den aktuelle eigedomen og for det omkringliggjande område.

Vesentlege endringar i arealbruken innan planområdet

Kommunedelplanen peikar særskilt på fylgjande endringar i arealbruk og føremål i høve tidlegare kommunedelplan:

- **Torget**

Det er ynskjeleg med ei vidareutvikling av Torget, og kommunedelplanen legg til rette for utvikling av eit nytt bygg nord på Torget (eksisterande parkeringsareal). Det bør vidare utarbeidast retningsliner for torghandelen som sikrar området gode løysingar på bruk og utforming.



- **Øvre Sæ**

Kommunedelplanen legg til rette for vidare næringsutvikling på begge sider av Sævegen mot E39. Høveleg nærings- og handelsverksemd langs riksvegen kan bidra positivt til urban-

iseringa og utviding av sentrum, og vil gjera ei av hovud innfartsåra meir tydeleg. Som innfartsåre og portal til sentrum er det viktig å fokusere på kva type næring som kan etablerast langs vegen, slik at bygg og fasade har ein arkitektur som er tiltalende og estetisk. Det vert sett sett krav til arealintensive næringar i området.

- **Vabakkjen næringsområde**

Planen endrar arealbruken på Vabakkjen næringsområde til ein kombinasjon av offentleg verksemd og næringsføremål. Målet med ei slik tilpassing er å sikre areal til vidare utvikling av idretts- og skuleområdet.

- **Nytt bustadområde med barnehage**

Det er trong for å avklare moglege areal som på sikt kan nyttast som bustadområde innan planområdet. Eit større LNF område i nordvestlege delar av planområdet med avgrensing mot E39 er vurdert som turvande for vidareutvikling som bustadområde. Det skal innan området leggjast til rette for høveleg areal for barnehage. Området vil bli ei vidareføring av eksisterande bustadområde i Orrebrotet og Hadlabrekko. Arealet grensar mot E39 og delar av området er påverka av støy. Avbøtande tiltak som støyskjerm må utgreiast. Etter høyringa ber kommunestyret om at reguleringsområdet for bustadfeltet også må omfatta området fram mot Hadlabrekko/Studalen der det kan vurderast innpassast fleire bustadar.

- **Gravplass**

Kommunal eigedom på Kattatveit er føreslege som mogleg ny gravplass i kommunen. Området på ca. 37 dekar er difor omregulert i planen frå LNF-område til offentlege/allmenntilgjete føremål. Eigen rapport om moglege areal til gravplass vurderer eigedomen som godt eigna. Området er idyllisk og naturleg avskjerma, og terreng, vegetasjon og landskap er godt eigna til føremålet. Området har ingen gjennomgangstrafikk. Avstand til kyrkja medfører bruk av bil til gravplassen. Arealet grensar mot E39 og delar av området er påverka av støy. Avbøtande tiltak som støyskjerm må utgreiast.

- **Vern av kulturminne og kulturmiljø**

Basert på forslag til ny bygningsverneplan for Stord er bygningar og bygningsmiljø som ikkje allereie er regulert til vern no definert til arealføremål spesialområde vern. Dette gjeld mellom anna Rådhuset, Kulturhuset, Sunnhordlandkaaien og Bakeriet Frugård. Freda kulturminne skal synast som bandlagte områder i planen. Vidare avgrensing av områda skal gjerast gjennom reguleringsplanar.



STIMULERING AV NÆRINGSUTVIKLING I SENTRUM

Hovudmålet med kommunedelplanen er å vitalisera Leirvik som sentrum i byen Stord. Dette målet kan vanskeleg nåast utan å leggja til rette for utvikling innan handel og næring. Næringslivet treng føreseielege rammevilkår for utvikling, vekst og mangfald innafør ramma av berekraftig utvikling.

Det har over fleire år skjedd ei utflytting av nærings- og handelsaktivitetar frå sentrum og då spesielt til Heiane. Dette er i stor grad aktivitetar som har hatt trong for meir areal, både butikk og parkeringsareal, og som det difor har vore vanskeleg å finne plass til i sentrum. Døme på slike forretningar er møbelforretningar, kvitevare/brunevare, bilforretningar, byggevareforretningar og større daglegvarekjedar.

Det har likevel skjedd ei positiv utvikling dei siste åra ved at kjøpesenteret i sentrum (Amfi- senteret) har utvida både næringsareal og parkeringsarealet. Dette har tilført sentrum nye butikkar og utvida tilbod.

Teljingar som er gjort i 2005 viser at det i sentrum er følgjande arbeidsplassar fordelt på offentlege og private verksemder:

Type verksemd	Tal	Full tid		Deltid		Sum
		Menn	Kvinne	Menn	Kvinner	
Privat	257	553	402	123	357	1435
Offentleg	32	133	208	25	219	585
Sum	289	686	610	148	576	2020

Det er viktig å leggje tilhøva betre til rette for både eksisterande næringsaktivitetar og handel i sentrum, og for å stimulera til nye etableringar. I denne samanheng er gode og tilgjengelege parkeringstilhøve avgjerande. Parkering i sentrum er handsama i eige kapittel.

For å sikre tilstrekkeleg framtidig handelsareal i sentrum skal alle nye bygningar innan sentrum skal ha ein 1.og 2.etasje som har høgde (4 m) til å kunne romme handelsareal.

Næringsareal langs Sævegen

Eit samanhengande næringsområde langs riksvegen vil bidra til vidareutvikling av byen, og auka attraktiviteten til området for dei som ynskjer å etablara seg. For å styrka ei av innfartsårene mot sentrum og samstundes sikra utvidingsmogelegheiter for byen på sikt legg kommunedelplanen til rette for næringsareal på begge sider av Sævegen opp mot E39. Området er grunna forureining og støyproblematikk ikkje særskilt eigna for utbygging av bustader, men det kan likevel vurderast bustadareal på toppen av bygningar basert på ei totalvurdering av det aktuelle byggeområdet. Det vert sett krav til arealintensive næringar i området.

Det vert presisert at nybygg langs vegen som portal mot sentrum

skal ha gode kvalitetar med omsyn til utforming og arkitektur. Det bør samstundes vurderast om bygningar i dette området skal leggjast ut mot vegen for å skapa bygater og understreka ei urban utvikling.

Det skal leggjast til rette for gang- og sykkelveggar på begge sider av Sævegen opp mot krysset til E39.

Området på austsida av Sævegen er i planen vurdert som høveleg areal til ny bussterminal. Området er difor avsett til kombinert arealbruk med næring/trafikk/bustad. Kommunestyret vedtok ved slutthandsaminga av kommunedelplanen at den framtidige bussterminalen skal plasserast her.

Kommunestyret har og peika på at dette området opp mot E39 kan vera eigna for eit eventuelt høgbygg.

Handleaksen

For å styrkja handelen i sentrum er aksa Borggata/Torget til Amfisenteret via Osen definert som "handleaksen". Ein slik handleakse bør kunne trekkje til seg butikkar av ulikt slag og den bør vera basert på dei gåande/handlande sine premissar.

Det er ynskjeleg å knyta dei ulike kjøpesentra nærare saman med overgangar, til dømes mellom Trio og Bytunet, og mellom Bytunet og Amfi. Ein slik samankyting vil samla sentrum og gjera heile handleaksen tilgjengeleg med store delar under tak, og vil såleis knyta saman og styrkja endepunkta i aksa.

Kryssingspunkt mellom Amfisenteret og Bytunet bør leggjast over gateplan med ei gangbru, medan kryssing over veg i Osen kan løysast på bakkeplan med mogleg overbygg slik at ein kan gå tørrskodd.

Det har samstundes vore diskutert tak over heile Borggata. Ei slik overbygning ville endra gatepreget og miljøet i Borggata, og det vert difor føreslått avgrensa bruk av tak over nærare definerte kryssingspunkt i gata. Saman med overbygg langs bygningane vil det verna betre om Borggata som tradisjonsrik handlegate.

Det er viktig å stimulera til høgare aktivitet i Øvre Borggata for



Figur 6: Handleaksen - hovudområde for handel og næringsliv

å oppretthalde aktiviteten i denne delen av gata. I eksisterande plan ligg det føre krav om næringsareal i fyrste høgda i heile Borggata. Dei næringsdrivande har trøng for funksjonelle lokale for å halda oppe lønnsmda. Dette vert sett på som vanskeleg i nokre av dei gamle bygningane. Planen definerer Smio/Gardinhuset som ei naturleg avslutning av sentrumskjerna med krav til næringsareal, og legg såleis til rette for ei mogleg utnytting av øvste del av Borggata til bustader i alle plan.

Det pågår eit rehabiliteringsprosjekt i Øvre Borggata og Jens Hystadveg i desse dagar.

Prosjektplanen for denne rehabiliteringa påpeiker at: "Øvre Borggata skal opprustast til å bli ei miljøgate, med klart blick til Gamle Leirvik. Kommunen må ta eit ansvar for utvikling av området, elles er me redd for at delar av bygningsmassen forfell og verkar skjemmaende".

Området skal tilretteleggast med universelt tilgjenge på dei mjuke trafikkantane sine premissar. Universell utforming er særskilt viktig å vidareføra i Øvre Borggata av di det vert lagt til rette for Borggata som alternativ trasé for strandpromenaden for dei som kan ha vanskar med vegstigninga frå sjøen i Prestlio til Dampgården. Strandpromenaden er handsama i eige avsnitt.

Samspel mellom private utbyggjarar og kommunen

Den kommunale økonomien set ofte avgrensingar i kva grad kommunen kan engasjera seg i konkrete utbyggingsoppgåver. Det er såleis klårt at kommunen åleine ikkje kan gjennomføra alle dei utbyggingstiltak som planen syner, og at det er viktig at ei vidareutvikling av Leirvik skjer i eit samspel mellom private utbyggjarar og kommunen. Det må difor finnast løysingar som deler på arbeidsoppgåvene, til dømes at kommunen eller det offentlege tar ansvaret for hovud- infrastruktur medan utbyggjar får ansvaret for all utbygging innafør byggeområdet. I andre høve kan det vera aktuelt med avtalar for bruk av kommunale eigedomar til utbygging av til dømes parkeringsanlegg.

Gjennom arbeidet med utforming av kommunedelplanen har det vore eit stort fokus på medverknad frå eigarar av eigedom i sentrum, næringsdrivande og eigedomsutviklarar. Det har vore arrangert både opne møter, og møter på "tomannshand" med sentrale aktørar i sentrum. Dette har resultert i fleire interessante innspel til planen. Dei mest konkrete er skildra her:

• Amfisenteret - Kulturhuset

Det er tankar om å utvikla Amfisenteret og Kulturhuset til eit multisenter der ein integrerer aktivitetane i Kulturhuset med Amfisenteret. Vidare tenkjer ein seg mogleg utvikling av hotell i etasjar over både kjøpesenteret og Kulturhuset. Slik kan ein ha både hotell, kjøpesenter, badeland og kulturelle tilbod under eitt tak.

Ved ei ytterlegare utbygging vil det vera ekstra store utfordringar knytt til tilkomsten til kvartalet. Mellom anna er det planlagt ei samla parkeringskapasitet på 690 parkeringsplassar. Tilkomst via ei ekstra avkøyning frå rundkøyringa framom Backertunet på RV 544 er utarbeida. Denne løysinga opprettheld noverande utkjørsler frå Amfisenteret og Kulturhuset samstundes som det etablerast nytt trafikkareal på vestsida av Kulturhuset. Dette medfører store areal til vegsystem og nedgradering av parken framom Kulturhuset. Det er samstundes vanskeleg for tungtrafikk å halda køyrebane gjennom fyrste sving etter rundkøyringa.

Tilkomst via rundkøyning i Hamnegata med tunnel til garasjeanlegg er skissert og vurdert. Denne løysinga ryddar opp i trøng





og vanskelege utkjørslar frå kvartalet og legg betre til rette for vidareutvikling av parken som eit viktig byrom.

Vidare utarbeiding av tilkomstvegen og trafikk-løysingar innafra kvartalet må vurderast gjennom reguleringsplan for området. Vedlegg 3 syner forslag til tunnel.

Utbygging av Amfi/Kulturhuset vil vera med å styrkja både næringsaktivitet og fritidstilbod i sentrum. Kulturhuset er eit viktig historisk bygg i Leirvik, og er i kommunedelplanen foreslått verna i samsvar med verneplan for Stord kommune. Ei mogleg utbygging av dette bygget og kvartalet kan likevel vurderast gjennom ein tilpassa utbygging. Reguleringsplan skal syna korleis det er teke omsyn til bygget sin arkitektur og karakter, og samstundes leggja føringar for framtidig utvikling av området.

Parken framom Kulturhuset er definert som eit viktig byrom. Samstundes går ein av hovudtraseane for gang- og sykkelveggar gjennom kvartalet og opp mot Vikahaugane og Landåsen. Ei utbygging av kvartalet skal ta omsyn til og oppretthalda parkanlegget og finna gode løysingar for gang- og sykkelveg.

• Borggata Futurum

Eigarane av forretnings- og bygningsmassen frå Fokus Bank -bygget til Bladet Sunnhordland har starta planlegging av eit større kjøpesenter i Borggata. Eigarane er samde om at det må takast eit felles løft for å sikra at ikkje Borggata døyr ut som handlegate.

Det er ynskjeleg å utvikla eit større og meir samanhengande kjøpesenter enn det som er tilhøve i dag. Mellom anna vert det føreslege å opna opp innvendig mellom dei ulike bygningane. Det er stor trong for eit innandørs handlemiljø for å oppretthalde Borggata som handlegate. Samstundes må sentrum kunna tilby attraktive lokale for nyetableringar av andre tilbod enn dei me har i gata i dag, til dømes kaffibarar, nisjebutikkar, spesialforretningar etc.

Skissa syner eit nytt bygg med 2 etasjar på parkeringsdekket bak eksisterande bygningsmasse. Samstundes syner planane ei overbygd glasgate mellom bygga slik at butikkfasadar vender ut mot denne gata frå begge sider. Det er vurdert glastak over gardsrommet mellom Fokus Bank, Borgen og Stautland, slik at dette kan utviklast til eit triveleg byrom med fleire bruksføremål.

Parkering er hovudsakleg tenkt på kainivå og inn under Torget med innkjørsel frå kaien under Fokus Bank - bygget.

I dei øvste etasjane vert det vurdert bustadareal. Krav til uteareal og parkering må såleis løysast gjennom ein reguleringsplan.

• Kunnskapshuset AS

Det er planar om å byggje ut eit moderne kontor- og næringsmiljø på næringsstomta øvst i Sæ på vestsida av riksvegen. Målet er å samle kompetansebedrifter til eit felles "Kunnskapshuset AS". Eit slikt kompetansesenter vil samstundes gjera det meir attraktivt



Figur 7: Skisse over planlagd utbygging av Borggata Futurum.

å skaffa og halda på viktig arbeidskraft. Aktørane har engasjert arkitekt til utvikling av prosjektet.

Delar av området langs Sævegen opp mot Ådland Bru/E39 har òg vore vurdert som bustadområde. Fleire tilhøve talar for at næringsføremål i dette området er meir ynskjeleg og at området ikkje eignar seg for bustadføremål åleine. Vurderingar er gjort i høve til soltilhøve, lokalklimatiske tilhøve og støy/eksosproblematikk langs ei av hovudinnsarsårene til sentrum.

Tidlegare reguleringsplan gir løyve til å byggja i to etasjar. I ny plan vert det gitt løyve til auka utnytting med omsyn til både tal på etasjar og byggehøgder.

Heiane - Leirvik

Kommuneplanen understrekar trongen for å styrkja identiteten og dyrka fram det særigne for både Leirvik og Heiane. Det er i denne samheng viktig at Leirvik vert gjort attraktiv slik at funksjonar som naturleg høyrer heime her vert etablert i sentrum. Samstundes er det viktig å understreka at Heiane er eit viktig supplement og avlasting til sentrum som har knapt med areal. Heiane og sentrum utfyller såleis kvarandre.

Det er eit mål for Leirvik å dyrka det urbane sentrum med omsyn til tilbod og utforming. For å fremja god sentrumsutvikling er det viktig å vurdere etableringsvilkåra for ny verksemd slik dei



kjem til uttrykk gjennom tomtekostnad, parkeringskrav, krav til og utforming av uteareal og bygningar. Kommunedelplanen legg betre til rette for nyetablering innan sentrum med omsyn til auka utnyttingsgrad og etableringsvilkår. Det må likevel skapast forståing for at det må setjast andre krav til bygg og utomhusanlegg i Leirvik sentrum i høve til Heiane.

Fylkesdelplan for senterstruktur og lokalisering av service og handel, legg føringar for kva næringsaktivitetar som skal lokaliserast i og utanfor sentrum. Planen gir òg råd til kommunane med omsyn til lokalisering av ulike typar butikkar, tal på parkeringsplassar, lokalisering av terminalar mellom anna.

FUNKSJONSFORDELING NÆRING/BUSTAD

I dei siste åra har det skjedd ei sterk bustadbygging i sentrum. Det er kome til mange nye bustader både som nybygg og ombygging av eksisterande bygningsmasse. Det har såleis skjedd ei nedbygging av næringsareal til fordel for bustadareal.

Det vil vera ein motsetnad mellom ynskje om sentrumsnære bustader og liv i sentrumsområda på den eine sida, og ynskje

om å sikre attraktive områder for mogleg næringsutvikling. Det er i ein balanse mellom dei ulike ynskja ein må leggja til rette for eit betre styringsverktøy for å regulera forholdet mellom næringsareal og bustader i sentrum og i sentrumskjerna. For å sikra tilstrekkeleg framtidig næringsareal i sentrum skal alle nye bygningar innan sentrumskjerna ha ein 1.og 2.etasje som har høgd til å kunne romme næringsaktivitetar.

Ei omfattande bustadbygging i sentrum stiller større krav til mellom anna uteareal og parkering og kan såleis medføra auka konflikt mellom næringsinteresser og folk som bur i sentrum.

I enkelte delar av sentrumskjerna vil det difor vera naturleg at bustader blir etablert og lagt til rette på næringa sine vilkår. Dette kan til dømes gjelde i område med nær tilknytning til hamna, ute-stader og restaurantar.

Samstundes må det seiast at den sterke busettinga i sentrum dei siste åra har vore positiv for sentrum og gir grunnlag for auka handel. Det er difor viktig at ein også i framtida legg til rette for busetnad i sentrum.

BUSTADOMRÅDE INNAN PLANOMRÅDET

Det er eit klart mål for utviklinga av Leirvik at ein ynskjer å styrka sentrum som handelshovudstad i regionen samstundes som sentrum skal verta eit godt bustadområde for menneske i alle aldrar og livssituasjonar.

Eksisterande sentrumsnære bustadområde

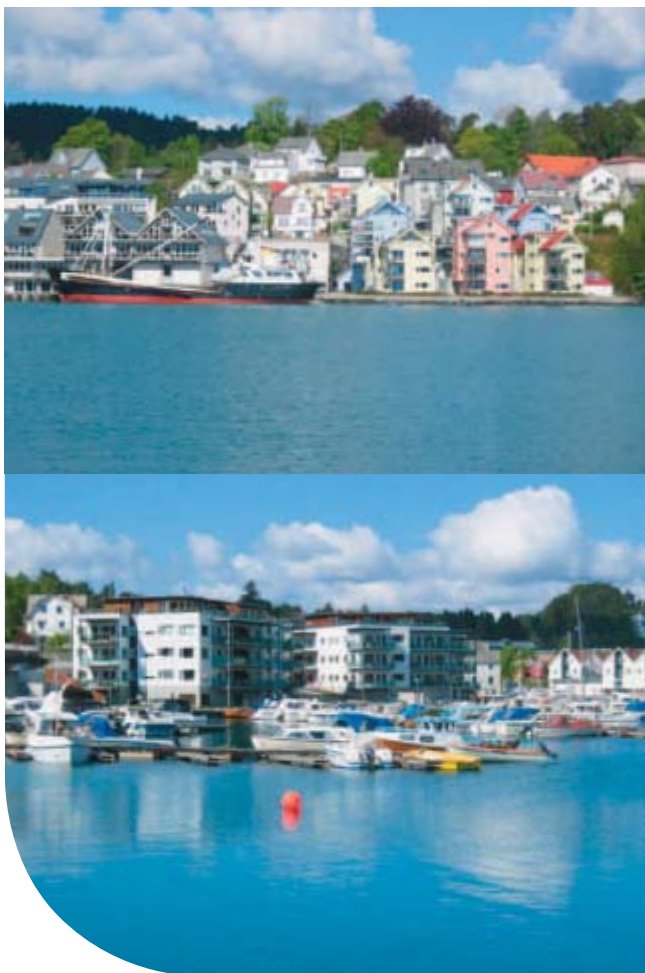
Planområdet omfattar relativt store område som i tidlegare kommunedelplan er sett av til bustadføremål. Desse områda er stort sett utbygd og ny bustadbygging utanom sentrum vil difor i stor grad skje som fortetting av eksisterande bustadområde. Dei fleste reguleringsplanane i desse områda er av eldre dato og ein har gjennom planprosessen oppheva nokre av desse.

Bustader innan sentrum og sentrumskjernen

Det er ynskjeleg å ha ein variert folkesamansetning i sentrum. Mangfald skapar liv og sikrar brukarar til dei ulike tilboda sentrum kan tilby på dag - og kveldstid.

I sentrum skal det vera rom for bygging av nye bustader. Ei slik utbygging må likevel skje i god balanse med trongen for areal til nærings- og serviceføremål.

Til no har det i stor grad vore eldre, dvs personar over 50 år, som har flytta inn til sentrum. Mange av dei som i dag bur i sentrum er pensjonistar. Bustadbygginga i sentrum må likevel ta omsyn til at fleire barnefamiliar etter kvart kan koma til å flytta inn til sentrum. Dette set spesielle krav til uteareal der både born og





gamle kan ferdast på ein triveleg og trafikksikker måte. Innan sentrumskjernen er kommunen sine generelle krav til leikeareal fråveke. Dette tyder ikkje at det vert utelukka å leggja til rette bustader for barnefamiliar, men uteoppfallsareal vil bli utforma med ein meir urban karakter og med andre kvalitetar enn dei meir tradisjonelle leikeområda ein finn i utbyggingsområde utanfor sentrum. Innan sentrumskjernen kan det òg vera aktuelt å sjå gågater/torg og plassar som ein del av bustadene sine uteområder. Dette må vurderast i kvart enkelt tilhøve med omsyn til plassering, samansetjing av bustadtypar og tilgjenge på eksisterande eigna uteareal. Det er viktig at utforminga vert gjort tilgjengeleg for alle brukargrupper. Uteareal er handsama i eige avsnitt i planen.

Universell utforming av nye utviklingsområde er eit av hovudmåla i den nye kommunedelplanen. Kommunedelplanen legg difor universell utforming inn som ein premis for utbygging. Krav om slik tilrettelegging femner blant anna om krav til andel universelt utforma bustader, uteareal, tilkomst til bygningar og bustadene sin utforming og tilgjenge.

Nye utviklingsområde

• Bustadområdet Lønning

Eit større LNF område på ca. 131 dekar i nordvestlege delar av planområdet med avgrensing mot E39 er vurdert som turvande for vidareutvikling som bustadområde. Området på Lønning vil bli ei vidareføring av eksisterande bustadområde i Orrebrotet og Hadlabrekko, og er vurdert som ei naturleg vidareutvikling av sentrumsnære bustadområde. I nordlege og nordvestlege delar av planområdet vil såleis E39 fungere som fysisk grense mellom byggesone og dei grøne områda (LNF-område).

Det skal innafor bustadområdet leggjast til rette for høveleg areal for barnehage. Aktuell tilkomst er frå Studalen og/eller frå Kattatveit. Tilkomst skal utgreiast gjennom reguleringsplan for området.

Området er eit skogområde med gode soltilhøve og utsikt. Ein reknar med at området har færre interessekonfliktar samanlikna med andre LNF -område i eksisterande plan. Mellom anna er landbruksaktiviteten i området svært avgrensa. Det må likevel nemnast at området gjennom undersøkinga barnetrakk vart definert som eit attraktivt leikeområde, og at dette må takast omsyn til ved utvikling av områdeplan.

Det er ikkje kjente automatisk freda kulturminne innan området. Framlegg til bygningsverneplan for Stord kommune definerer heller ikkje kulturminne eller kulturmiljø i dette området som bør sikrast gjennom vern. Utbyggingsområde skal utredast med omsyn til automatisk verna kulturminne i samsvar med undersøkingsplikta etter § 9 i Kulturminneloven. Førsegner og tiltak for vern kan avklarast på reguleringsplannivå.

Det er utarbeida eit støysonekart som vurderer påverknad av støy frå E39. Ved utarbeiding av reguleringsplan for området må

det takast omsyn til støy gjennom avbøtande tiltak som støyskjerming og tilstrekkelege bufferzoner mot europavegen.

Etter høyringa ber kommunestyret om at reguleringsområdet for bustadfeltet også må omfatta området fram mot Hadlabrekko/Studalen der det kan vurderast å innpassa fleire bustadar.

• Prestlio

Privat initiativ frå to tomteeigarar er lagt fram som innspel til kommunedelplanprosessen. Det ligg føre skisser på bygging av bustader ned mot sjøen i Prestlio og på tomte til den gamle Vindusfabrikken mellom Borggata og sjøen.

Eigarane ynskjer å byggje 3050 leiligheter totalt i området. På same måte som i Bråtalo er det tenkt mindre bygningskroppar, men gjerne med fleire etasjar nede ved sjøen. Nybygg må ta omsyn til eksisterande eldre verna bygg i området når det gjeld utforming, slik at området står fram som ein heilskap. Ved ei utbygging vil det mellom anna vera viktig å oppretthalde siktlinjer frå Borggata og ut over Vikafle.

Tilkomst til området vil vera via kaiområdet ved Bråtalo og/eller via Dampgården. Val av tilkomst må gjerast i samband med utarbeiding av reguleringsplan for området, men det bør ikkje tilatast gjennomkøyring om det vert tilkomst frå begge sider.

Tilkomstvegen skal leggjast til rette på fotgengarane sine premisser, og vert såleis ein del av den planlagde strandpromenaden.



Figur 8: Utbyggingsområde med forslag til strandpromenade



Det bør tillatast utfylling i sjø langs byggeområdet for slik å sikre areal til både tilkomstveg og strandpromenade. Det kan såleis skapast bruer og lagune/båthamn på innsida av vegen, og slik gi strandpromenaden ein meir variert utforming.

Parkering er planlagt i parkeringsanlegg under bakkeplan på same måte som i Bråtålio. Her skal det også vera plass til gjesteparkering, og evt. parkeringsplassar for den eldre bygningsmassen i Prestlio.

Det er tilkomstvegen som er den største utfordringa for utbygging i dette området. Området er definert som bustadområde i gjeldande kommunedelplan, og det ligg såleis til rette for vidare arbeid med reguleringsplan.

KOLLEKTIVTRANSPORT

Leirvik er eit trafikk- knutepunkt både i regional og lokal samanheng. Dette inneber at sentrum må ha gode og funksjonelle passasjerterminalar både for buss og båt.

Busstrafikken har vore sterkt aukande dei siste åra – spesielt gjeld dette den regionale busstrafikken mellom Stavanger og Bergen. Ei av dei viktigaste utfordringane i planarbeidet har vore å finna ei permanent løysing for plassering av bussterminalen.

I dag er det laga til ein mellombels bussterminal på kaien, men dette arealet er for lite til forventa og ynskja auke i kollektivtrafikken.

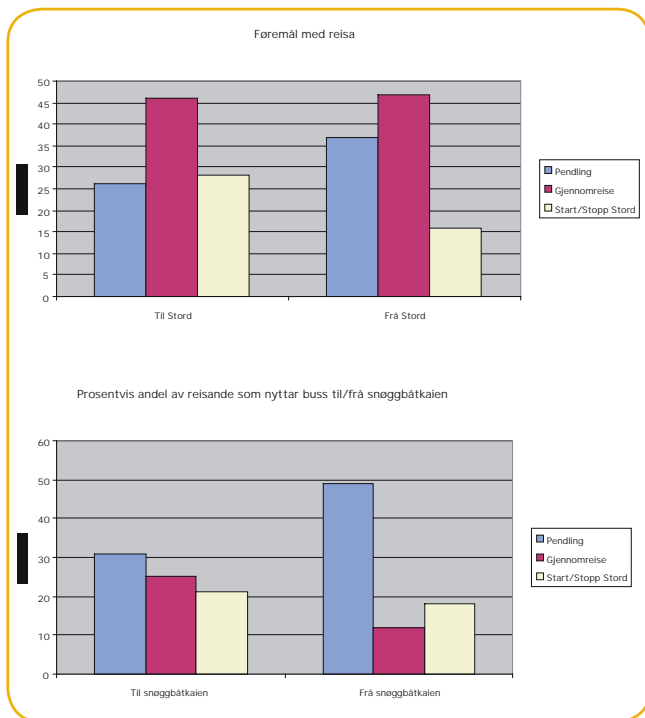
Terminalen slik den ligg i dag er heller ikkje godt nok utforma med omsyn til trafikale løysingar og universell utforming.

Gjennom arbeidet med "Kollektivterminalplan for Hordaland" er det utarbeida ein visjon for utvikling av kollektivterminalane i fylket:

"Kollektivterminalane i Hordaland skal vere attraktive og funksjonelle og fungere som effektive knutepunkt i kollektivsystemet, tilrettelagt for å dekkje kundane (kollektivtrafikanter) sine behov for komfort, informasjon, tryggleik og tilgjenge"

Ein godt utforma bussterminal er svært arealkrevjande. Viktige omsyn å ta i denne samanheng er tilstrekkeleg areal for stopp av fleire bussar samstundes, areal til terminalbygg, parkering for privatbilar for levering/henting av passasjerar, gode trafikale tilhøve, universell utforming og avstand til snøggbåtterminalen. Samstundes må den permanente løysinga vera økonomisk mogleg å gjennomføra innan rimeleg tid. Ein bussterminal kan gjerne kombinerast med anna arealbruk som til dømes næringsverksemd, parkering eller bustadføreml. Ei kombinasjon av bruksføreml kan såleis vera eit positivt bidrag og kanskje avgjerande for snarleg realisering av terminalen. Samstundes vil det bidra til auka utnytting og fortetting av urbane område.





Figur 9: Resultat frå reisevaneundersøkinga

Det er gjennomført ei kartlegging av reisevanar med føremål å registrere kor mange som nyttar buss i samband med bruk av båt. Tala syner at den gruppa som prosentvis nyttar buss i størst utstrekning er pendlarane. Vidare syner undersøkinga at 23 prosent (60 stk) av avstigande passasjerar nyttar buss vidare frå kaien, medan 27 prosent (47 stk) av påstigande passasjerar nyttar buss til kaien.

Undersøkinga syner at det kvar dag er eit betydeleg antal reisande som nyttar både buss og båt i same reise.

I hovudsak er dette pendlarar, som mest sannsynleg reiser til/frå morgon og ettermiddag. Korrespondansen mellom båt og buss kan for denne brukargruppa såleis dekkjast med buss-stopp på kaien.

For Stord som kystby og regionsenter er det viktig å sikre ein akseptabel og lett tilgjengeleg avstand mellom terminal for båt og buss, slik at kollektivtilbodet i byen heng saman og kan nyttast effektivt.

Vurderingskriterium for lokalisering av bussterminal

Det er gjennom arbeidet med lokalisering av bussterminalen definert ulike vurderingskriterium ut frå omsynet til utforming, arealbruk, byutvikling, kostnad og bruken av terminalen for dei reisande og for transportselskapa.

Dei viktigaste kriteria er skildra kort under:

• Tal bussar/oppstilling

Tal samtidige oppstillingsplassar på terminalen har vore utgangspunktet for diskusjonar om moglege tilgjengelege areal som er store nok til å stetta ynskje frå brukarane (Tide, Kystbussen). Ynskje frå busselskapa er noko høgare enn det som er mogleg å gjennomføra innan sentrumsområdet om ein samstundes skal setja fokus på dei andre vurderingskriteria. Det er definert eit behov for 20 oppstillingsplassar basert på dagens køyremønster og forventa auke i kollektivtrafikken. Samstundes er det eit spørsmål om terminalen skal tilretteleggast med uavhengige oppstillingsplassar for kvar enkelt buss, eller om det er tilfredsstillande med rekkjeoppstilling der samtidig utkjørsle må koordinerast. Dagens terminal er basert på rekkjeoppstilling, og har i dei travlaste periodane opp til 14 bussar på terminalen samstundes. Det er om lag 350 avgangar frå terminalen pr. gjennomsnittsdøgn. Ein bussterminal er svært arealkrevjande om den skal utformast på beste måte. Det bør difor vera eit mål at auke i busstrafikk skjer ved auke i frekvens på avgangar.

• Trafikk

Kollektivterminalar genererer trafikk gjennom både sjølve busstrafikken og privatbil- og drosjebiltrafikk i samanheng med hente- og bringesituasjonar. Ein bussterminal må ha lett og kort tilkomst til hovudvegnettet slik at ein hindrar unødige, trafikkfarleg og forureinande køyring i sentrum. Det bør samstundes vera tilgang til langtidsparkering i akseptabel nærleik av terminalen.

• Universell utforming

Kollektivterminalar skal vera universelt utforma slik at dei kan nyttast av alle brukargrupper. Viktige kriteria er enkel og oversiktleg tilkomst samt god merking og skilting av terminalen og dei ulike avgangane. Stord kommune har som pilotkommune for universell utforming motteke statlege midlar for betre å kunna utgreia og leggja til rette for universell utforming i samband med kollektivtransport i kommunen.

• Nærleik til snøggbåtterminal

Det er særskild viktig for eit levande sentrum at snøggbåtene også i framtida skal ha sentrum som hamn, og at ein i kystbyen Stord sikrar korrespondansen mellom båt og buss. Den beste løysinga for korrespondansen mellom båt og buss er sjølvstøtt at bussterminalen er lokalisert på kaien. Denne korrespondansen kan likevel sikrast gjennom buss-stopp på kaien.

• Kostnad

Det er viktig å vurdere realisme i dei ulike alternativa med omsyn til kostnadsbiletet.



- **Sambruk**

Kombinasjonar med anna arealbruk som til dømes næringsverksemd, parkering eller bustadføremål er mogleg å gjennomføre i alle dei ulike alternativa, og kan i enkelte tilhøve vera avgjerande for om tiltaket er mogleg å gjennomføra.

- **Konsekvensar for området/ulike arealinteresser**

Enkelte alternativ har større konsekvensar for området og for dei som bur eller driv i området enn andre. Det kan vera direkte påverknad i samband med til dømes private eigedomar som må eksproprierast for å oppnå tilstrekkelege areal, eller den miljøpåverknaden ein bussterminal kan ha på omgjevnadene. Reine estetiske omsyn bør òg vurderast i samband med bandlegging av område til kollektivterminalar.

- **Framtidig utvikling/utviding**

Ei ny bussterminal må ta høgde for endringar i framtidig kollektivtransport. Det er eit mål å styrka og auka kollektiv-

transport både på lokale og regionale strekkingar, men kva konsekvensar ei slik auke vil få for behovet for terminalkapasitet er vanskeleg å forutsei. Det er såleis viktig å vurdere dei ulike alternativa med omsyn til stegvis utviding av kapasitet og/eller alternativ bruk av arealet i framtida.

Alternative plasseringar for bussterminalen

Ulike alternative plasseringar for ny bussterminal har vore vurdert i planprosessen med fokus på nemnte vurderingskriterium. Skisser og trafikkvurdering av dei ulike alternativa er utarbeida av Plan Vest AS og lagt som eige vedlegg til planen, vedlegg 4.

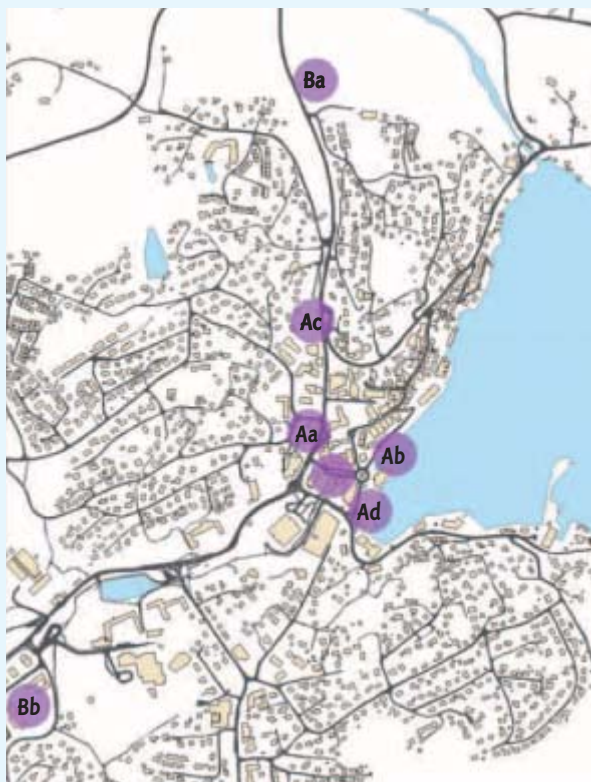
Det kan seiast å vera to hovudalternativ for lokalisering av ny bussterminal. Terminalen kan leggjast i sentrum eller den kan plasserast utanfor sentrum. Kvar av desse alternativa har fordelar og ulemper.

Lokalisering i sentrum

Med bakgrunn i ynskje om å styrke Leirvik sentrum som handels- og trafikk-knutepunkt for heile regionen, er lokalisering av bussterminal i sentrum tillagt stor vekt. Det er difor vurdert fleire moglege tomter i sentrum. Ein universelt utforma bussterminal med uavhengig utkøyring for 14-20 bussar, krev så store areal at det ikkje er plass for dette i sentrum. Ei lokalisering i sentrum vil difor medføra at kravet til fleksibilitet og tal bussar, vert redusert i høve til det som trafikksekskapa uttrykkjer som framtidig behov. Bruk av relativt store areal i sentrum til bussterminal og trafikkareal, må også sjåast i samanheng med alternativ bruk av dei same areala. Ei lokalisering i sentrum vil også medføra at all busstrafikk – også den regionale trafikken, går gjennom sentrum. Dette vil ha miljømessige konsekvensar både med omsyn til trafikk, støy og luftforureining.

Lokalisering utanfor sentrum

Ein bussterminal krev eit stort areal og det vil difor vera lettare å finna dette utanfor sentrum. Ynskje om fleksibilitet, dvs at bussane kan køyra ut frå terminalen uavhengig av kvarandre, vil kunna oppfyllest. Dessutan vil det vera mogeleg å finna tomt som tar høgde for ein framtidig auke i busstrafikken. Dersom terminalen vert lagt utanfor sentrum, må det opparbeidast ein busstopp i sentrum som har kapasitet til fleire bussar i kvar



Alternativ lokalisering

Vurderte alternativ

Beste alternativ ved valt lokalisering

A Sentrum

- Bandadalskvartalet
- Snøggbåtkaien
- Parkeringsplassen i Sæ
- Eksisterande bussterminal

Bandadalskvartalet

B Utanfor sentrum

- Øvre Sæ (Trongaste)
- Vabakkjen
- Heiane

Øvre Sæ (Trongaste) med buss-stopp i sentrum



retning. Det vert tilrådd at ein slik busstopp vert lagt i tilknytning til riksvegen gjennom sentrum.

Ein terminal utanfor sentrum vil lett kunna knytast opp mot E39 og såleis vera ei effektiv løysing for den regionale busstrafikken. Omsyn til parkering for privatbilar i samband med levering og henting av passasjerar, haldeplass for drosjar, etc., vil også vera lettare å løysa i dette alternativet.

Nedanfor er ulike alternativ plassering av terminalen omtala.

Vurderte alternativ i sentrum

Bandadalskvartalet – Teknisk bygg

Det er utarbeida eit forslag til bruk av området Bandadalskvartalet/ Teknisk bygg til hovudterminal for kollektivtransport, sjå figur 10

Bussterminalen vil fungere som ei ekstra avkjørsle direkte frå riksvegen, og vert såleis ein integrert del av planlagt miljøgata gjennom sentrum.

Bussane vil vera oppstilt i rekkjer slik at dei på same måte som for eksisterande bussterminal er avhengige av samkjørt utkjørsle. Alle bussane har av- og påstigning av passasjerar mot ei sentral øy i midten.



Figur 10: Bussterminal på Bandadalskvartalet

Dette alternativet bandlegg ikkje heile området på Bandadalsplassen, men det gir likevel plass til 12 bussar samstundes. Avkjørsle frå Osen vil bli stengt, tilkomst til Osenkvartalet vert såleis via Hamnegata.

Sørgåande busstrafikk får direkte tilkomst til avstigningsområde langs miljøgata, medan nordgåande busstrafikk må kryssa riksvegen inn i eige køyrefelt. Oppstillingsplassar for henting og bringing av passasjerar, samt taxihaldeplass er løyst innafør området.

Det er knytt trafikale utfordringar til alternativet i dette kvartalet. Vegen til Lønningsåsen må leggjast om i ny rundkøyring, som samstundes fangar opp trafikken frå Torget. Rundkøyring er naudsynt for å handtera dei trafikale tilhøva både frå terminalen, Lønningsåsen og Torget. Ulemper ved rundkøyringa er at den vil krevja stort areal, og kan opplevast som ei barriere i miljøgata for gåande og syklende.

Bussterminal på området Bandadalskvartalet opprettheld nærleiken til sentrumskjerna, men misser i høve til eksisterande terminal og alternativet på Hurtigbåtkaien kontakten mot snøggbåthamna. Kontakten og tilgjenge mot båt-trafikken kan likevel sikrast gjennom buss-stopp på kaien. Lokalisering av kollektivknutepunkt nær reisande sitt endepunkt vil bidra til auka bruk av kollektiv transport og difor vera i trå med ei miljøvennleg byutvikling. Liknande løysingar fungerer særst godt i andre byar, terminalen på Nesttun er eit godt døme på dette.

Om mønsteret for kollektivtransport skulle endra seg på lang sikt med omsyn til arealbehov og kapasitetsvurderingar, vil ei slik løysing for bussterminal uansett vera hensiktsmessig ut i frå trongen for buss-stoppar i sentrum.

Snøggbåtkaien

Ein bussterminal framom snøggbåtkaien krev ei utfylling av sjø fram mot Hauglandskaien. Felles terminalbygg for både båt og buss, samt oppføring av andre bygg langs fasade mot sjø ville "gøyme" ein slik bussterminal bak ein ny og moderne bygningsmasse mot sjø. Eit anna resultat av ei slik utfylling er ei oppstraming av bakanforliggende gateløp. I dag er vegen og kaiområdet lite definert og ikkje særleg attraktivt.

Alternativet bandlegg ikkje eksisterande areal i sentrum, og ville i staden tilføra Stord nytt attraktivt areal som enkelt kunne nyttast til anna føremål om mønsteret for kollektivtransport skulle endra seg på lang sikt. På ei anna side ville ei fylling redusert sjøareale og endra hamnebiletet i høve dagens situasjon.

På same vis som for dagens bussterminal er den største negative verknaden av denne lokaliseringa trafikken som må gjennom sentrum. Kollektivtrafikken måtte såleis vore kanalisert gjennom Osen. Samstundes burde ein stenga nedre del av Osen for privatbiltrafikk.

Utfylling i sjø og etablering av ny kaifront er eit kostbart alternativ som gjer gjennomføringa av eit slikt alternativ vanskeleg.

Parkeringsplassen i Sæ

Parkeringsplassen i Sæ har for lite areal tilgjengeleg til ein fullt utbygd bussterminal som stettar definerte arealbehov og kravet til universell utforming. Ein terminalløysing som skissert i planforslaget med rekkjeoppstilling langs riksvegen kunne vore gjennomført på dette området også, men samanlikna med Bandadalsplassen ligg Sæ noko lenger frå sentrumskjerna og frå båt-terminalen.

Eksisterande bussterminal

Dagens bussterminal på kaien er for liten for ein fullt utbygd bussterminal, og har berre moglegheiter for utviding i sjø. Utfylling i sjø mot gjestehamn for småbåtar vil dominere hamnebiletet, og ei stor bussterminalflate som fasade mot sjø er estetisk lite tiltalande.

Alternativet har òg utfordringar knytt til trafikkbiletet. Det er ikkje ynskjeleg med denne typen tungtrafikk gjennom store delar av sentrumskjernen.

Det er samstundes ynskje om å nytta arealet på kaien til anna føremål, og det vert i planen føreslege nytt bygg langs vegen som vil romma inn og gjera eit sjønært byrom meir intimt og attraktivt.

Vurderte alternativ utanfor sentrum

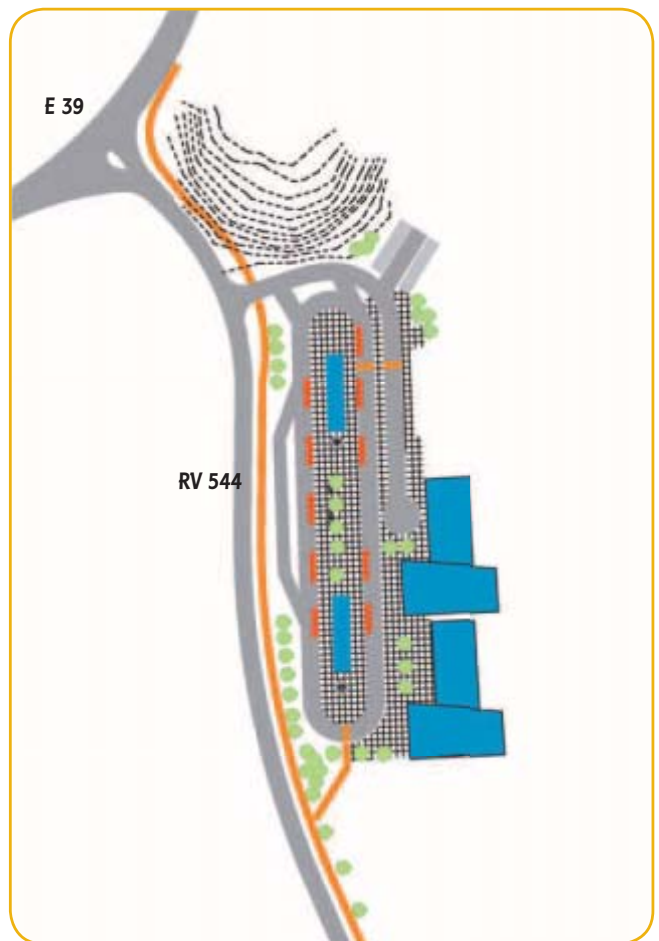
Øvre Sæ (Trongaste)

Området øvst i Sævegen på austsida av riksvegen tett opp mot E39 representerer det alternativet innan planområdet som er lettast tilgjengeleg både fysisk og økonomisk. Alternativet er òg minst konfliktfylt med omsyn til konkurrerande arealinteresser. Det har vore eit stort fokus på universell utforming med omsyn til bussterminalen.

Området i Sæ har ikkje dei same arealmessige avgrensingane som dei andre alternativa, og vil lettare kunna utformast universelt. Samstundes kan ein i større grad tilfredsstilla buss-selskapa sine definerte arealbehov, og ein er sikra areal som har kapasitet til å handtere auke i framtidig kollektivtransport.

Direkte og tett nærleik til E39 er positivt for ein effektiv utveksling og samkøyring av bussane for både regionale og lokale rutetilbod. Alternativet krev godt tilrettelagte buss-stoppar i sentrum slik at tilgjenge til sentrum og korrespondanse mellom båt og buss er sikra.

Kommunedelplanen legg til rette for vidare næringsutvikling på begge sider av Sævegen mot E39. Ein bussterminal i kombinasjon med anna høveleg nærings- og handelsverksemd langs riksvegen vil bidra positivt til urbanisering og utviding av byen Stord.



Figur 11: Bussterminal i Øvre Sæ

Vabakkjen

Vabakkjen er i dag eit aktivt næringsområde med nærleik til Vikahaugane idretts- og skuleområde. Område som er tilgjengeleg for bussterminal er avgrensa, og store delar av Vabakkjen som i dag har anna bruksføremål, må vike for bussterminalen. Samstundes har området eit særers vanskeleg trafikkbiletet.

Krysset i Vabakkjen skal utbetrast med ny rundkøyring, og det kan tenkast nye og betre avkøyringar til næringsområdet, men området vil likevel framleis vera eit av dei trafikkpunkt innan planområdet med størst og mest komplisert trafikkavvikling.

Plasseringa på Vabakkjen er likevel strategisk god med omsyn til Vabakkjen som endepunkt for både idretts- og skuleområdet og som del av aksa mot Heiane, Sagvåg og Trekantsambandet.

Området på Vabakkjen er vurdert med omsyn til alternativ arealbruk. Det er særskilt omsynet til idretts- og skuleaktivitetar som er vektlagt, og kommunedelplanen føreslår difor at dette området vert sikra som eit potensielt utvidingsområde for idrett og skule.



Figur 12: Bussterminal på Vabakkjen

Heiane

Heiane har lite areal tilgjengeleg til bussterminal, men det er mogeleg at nytt område på Heiane Vest kan vera aktuelt.

Eksisterande næringsområde på Heiane har eit til dels trengt og uoversiktleg trafikkbilete som vanskeleg kan kombinert med stor tilførsel av kollektivtransport. Samstundes vil trafikken på Heiane bli ytterlegare forsterka med utbygging av storsenter.

Drosje

Kommunedelplanen legg til rette for å nytta tidlegare busshaldeplass framom Rådhuset til ny drosjehaldeplass for sentrum.

I samband med ny kollektivterminal skal det leggjast til rette for drosjehaldeplassar i tilknytting til denne.

Konklusjon

Lokalisering av ein bussterminal vil kunna medføra auka aktivitet og såleis trekkje til seg anna verksemd i nærleiken. Hovudmålsetjinga med kommunedelplanen er å styrkja Leirvik som sentrum i byen. Det er såleis konkludert med at lokalisering av ein viktig kollektivterminal bør leggjast innafør planområdet, og vera eit av tiltaka som skal bidra til auka vekst og styrking av Leirvik som regionsenter.

I eigen matrise er det laga ei samla oversikt over dei ulike alternativa basert på ulike vurderingskriterium. Det er også laga ei "vektmatrise" der dei ulike alternativa vert vekta frå "svært dårleg" (-) til "svært god" (+++), sjå vedlegg 4.

Ein bussterminal på Vabakkjen vil krevje ei relativt omfattande innløyning av eigedommar. Dessutan er det andre areal- og føremålsinteresser i området. Trafikkbilete på Vabakkjen er også komplisert - det er mellom anna mange gåande og syklande på veg til skule og sportssenter.

Ei optimal terminalløysing med omsyn til kapasitet og utforming, vil krevje så store areal at dette ikkje er tilgjengeleg i sentrum.

Ei samla vurdering er derfor at bussterminalen bør leggjast utanfor sentrum i kombinasjon med ein "utvida" busstopp i sentrum. Konklusjonen er såleis at terminalen vert lokalisert til Øvre Sæ/ Trongaste kombinert med busstopp i Bandadalskvartalet. Ei slik "delt" løysing vert også vurdert til å vera den mest realistiske og mest fleksible løysinga for framtida. Det må samstundes leggjast til rette for drosjehaldeplassar i tilknytting til bussterminalen.

Det er utarbeidd skisser som syner moglege løysingar for busstopp i området Bandadalskvartalet. Endeleg løysing for dette området må vurderast i samheng med reguleringsplanarbeid og detaljprosjektering av området. Det bør presiserast at det samstundes må leggjast til rette for buss-stopp på kaien for korrespondanse mellom buss og båt.

Kommunestyret vedtok ved slutthandsaminga av planen at framtidig bussterminal vert regulert i Øvre Sæ opp mot E39, og at det skal regulerast nødvendige buss-lommer i sentrum med oppstillingsplassar for drosjar.

Mellombels løysing

Utvikling og finansiering av store utbyggingar som ny bussterminal krev tid, og ein må leggja til rette for betre mellombelse løysingar i dei komande åra.

Eksisterande bussterminal kan med enkle grep gjerast betre med omsyn til trafikale løysingar og universell utforming. Samstundes må ein sikre areal og leggje til rette for utvikling av strandpromenaden.

TRAFIKK

Hovudstrukturane på trafikk til og frå sentrum er i stor grad fastlagt. Riksveg 544 med avkjørslar frå E39 ved Ådlandsbrua i nord og Vabakkjen i sør går gjennom heile planområdet.

Kommuneplanen påpeiker at det er viktig at sentrum fangar tilreisande si merksemd, enten ein kjem frå sør eller nord. Ei god og tydeleg skilting mot Sentrum er difor viktig. Det er særleg viktig at bysentrum presenterar seg for trafikantane ved Ådland bru, Vabakkjen og Heiane, slik at ein markerar Leirvik som sentrum i kystbyen Stord ved skilting frå E39.

Arbeidet med trafikksituasjonen innafor planområdet har i hovudsak vore konsentrert rundt lokalisering av bussterminal, parkering for bilar og sykkel i sentrum, trafikale barrierar, undersøking av trafikkårsler og kapasitetsberekningar i kryss, samt utvikling av miljøgate gjennom sentrum.

Det er eit mål å redusere biltrafikken i sentrumskjerna, både gjennomgangstrafikk og parkeringstrafikk. I denne samanheng vil miljøgate i sentrum, utvikling av parkeringsanlegg under gateplan med tilkomst direkte frå RV 544, samt forlenging av gågate ned Torgbakken vera tiltak som reduserer unødig køyring i sentrum.

Trafikkårsler

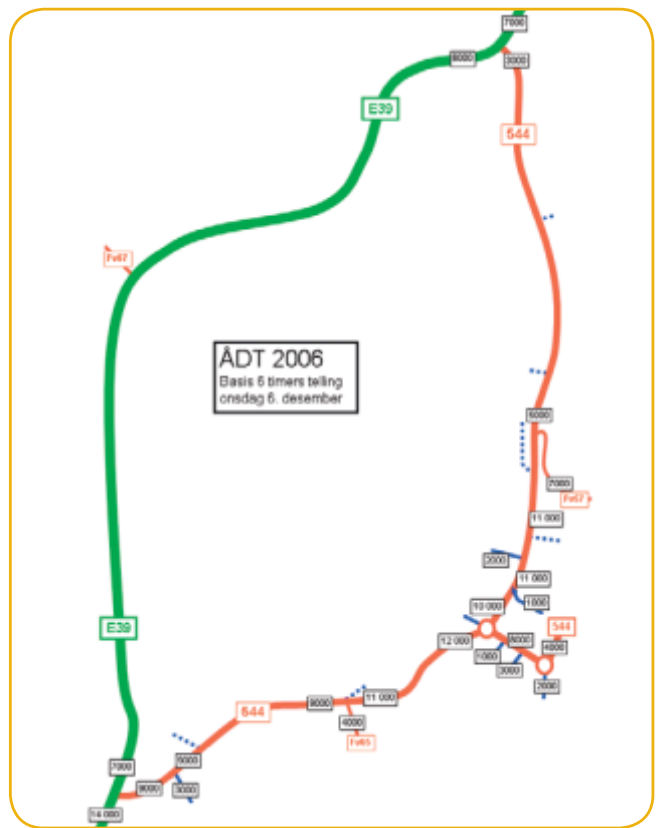
For å kunne sjå nærare på trafikken langs RV 544 gjennom sentrum, er det utført manuelle trafikktejingar i fylgjande 11 kryss: Ådlandsvatnet, Skrivarvegen, Lønningsåsen, Osen, Hamnegata, begge rundkøyringane samt kryss ut frå Amfi og Kulturhuset, Vikastemmo v/Leirvik skule, Bjellandsvegen og Vabakkjen. Tejinga er utført etter ein bestemt metode og med egne registreringsskjema. Trafikken er registrert i 3 periodar i løpet av ein dag, morgon 07.00-09.00, middag 11.00-13.00 og ettermiddag 15.00-17.00, til saman 6 timar.

Det er utført kapasitetsberekning av dei ulike kryssa, samt ein berekning av ÅDT (ÅrsDøgnTrafikk), dvs gjennomsnittleg antal bilar som passerer i døgnet. Berekningane er utført av konsulentfirmaet COWI.

I hovudtrekk stadfestar undersøkinga forventa kapasitet og ÅDT i kryssa. Det er fyrst og fremst krysset på Vabakkjen til E39 som har kapasitetsproblem, og då særskilt på ettermiddagen. I fylgje kapasitetsberekningar på dei andre 10 kryssa toler trafikksystemet langs RV 544 noko auke i trafikken før mettingspunktet er nådd.

Trafikk-tejingane viser at på riksvegen gjennom sentrum er det ca. 10-12.000 bilar som passerer pr. døgn (ÅDT).

Skrivarvegen har ein ÅDT på 7000 mens ÅDT på E39 ved Vabakkjen (mot Heiane), er 14.000



Figur 13: Trafikk (ÅDT) på hovudveg

Miljøgate gjennom sentrum

Det er fleire gode grunnar for å utvikle ein miljøgatestruktur for riksvegen gjennom sentrum. Ei miljøgate er basert på dei mjuke trafikkantane sine premisser, har tydeleg fortau og gatestruktur og nedsett fartsgrense. Miljøgate gjennom Leirvik vil samstundes samle dei ulike avkjørslene i nye rundkøyringar.

Miljøgate frå rundkøyringa framom Backertunet til avkjøring Skrivarvegen vil dempe riksvegen som både visuelt og trafikal barriere mellom sentrumskjerna og bustad, sentrum- og serviceområde på vestsida av riksvegen. Samstundes kan nedsett fartsgrense og oppleving av kjørbare hindre noko av gjennomgangstrafikken som no går gjennom sentrum i staden for via E39. Dette kan vera køyring til og frå jobb og skule samt køyring frå Heiane mot Hystad og Nordbygda, som i utgangspunktet ikkje har ærend i sentrum.

Det er likevel viktig å presisera at vegen må ha tilstrekkelig kapasitet for dei trafikkmengdene som ein kan forventa gjennom sentrum. Det vil såleis vera aktuelt å gjennomføra trafikktejingar der reisemål vert registrert.

Ved handsaming av planen gjekk kommunestyret inn for at miljøgate frå vegkryss ved Skrivarvegen til rundkjøring ved Backertunet skulle takast ut av planen. Men kommunestyret opna likevel for at det kan vurderast nedsett fartsgrense på strekninga.



Utviding av bilfrie soner i sentrum

Det er eit mål å redusere biltrafikken i sjølve sentrumskjerna, og då særskilt bilkøyring på jakt etter parkeringsplassar til dømes opp og ned Torgbakken. Det er samstundes eit mål å styrkje Handleaksen slik den er definert tidlegare i plandokumentet. Torgbakken er i dag ein trafikale barriere som deler sentrum i Borggata i to, og unødig køyring i dette området bør avgrensast. Utviding av bilfrie soner slik den fungerer i Borggata er eit miljøskapande tiltak, og medverkar til å gjera området meir tilgjengeleg som eit byrom.

Det er viktig å presisera at det ikkje er aktuelt å stenga Torgbakken for biltrafikk før eigna parkeringsplassar er tilgjengelege som kan erstatta dei som no ligg i området. Samstundes skal Torgbakken framleis fungera som tilkomst for varelevering i Borggata.

Trafikale barrierar

Med barrierar meiner ein i denne samanhengen tilhøve som hindrar tilgjenge eller verkar som ein tryggleiksmessig risiko. Det kan vera fysiske barrierar som gir store omvegar, eller trafikale barrierar der tett trafikk avgrensar ynskja kryssing av køyreveg. I byplan samanheng kan ein òg ha visuelle barrierar som hindrar utsyn og orienteringsevne.

Trafikale barrierar innan planområdet:

1 Skrivarvegen deler sentrumsområdet i to med ein sterkt trafikkert veg (ÅDT 7000). Vegen skil Sorenskrivarembetet, Sunnhordland museum og tett bustadområde frå sentrumskjerna på ein uheldig måte. Vegen manglar òg fortau på den nedste delen av vegen.

Det vert føreslege at delar av vegstrekninga vert lagt i miljø-tunnel.

Slik fjernar ein ei fysisk trafikkbarriere og legg samstundes til rette for anna utnytting av dette arealet.

2 Vikastemmo/Vabakkjen er ein av dei mest trafikkerte vegstrekningane innan planområdet (ÅDT 9000). Samstundes har området stor trafikk av skuleelevar både til barneskule, ungdomsskule og vidaregåande skule, samt brukarar av gang- og sykkelvegen frå sentrum via Vikastemmo til Landåsen. Stord vidaregåande skule er nyleg slått saman med Stord yrkesskule, og femner no om skulebygg på begge sider av riksvegen.

Området har store trafikale utfordringar både med omsyn til tryggleik for syklande og gåande og med omsyn til flyt for biltrafikken. Det ligg ikkje til rette for fleire over- eller undergangar på denne vegstrekninga, til det er arealet for lite og det vil vera vanskeleg å få ei slik løysing universelt utforma.

Det er utført registreringar av vegvesenet for å koma fram til kortsiktige tiltak.



Figur 14: Miljø-tunnel i Skrivarvegen

Mellombels forbetringar som til dømes nedsett fartsgrense og rekkverk som hindrar kryssing av vegen, vil bli utført innan 2007. Langsiktige tiltak, må utgreiast nærare. Omlegging av krysset mot E39 er planlagt, avkøyring til Vikahaugane Sportssenter og Ungdomsskulen skal utbetrast, utkjørsel frå Leirvik barneskule skal utbetrast, og det må vurderast om delar av vegstrekninga bør leggjast i miljø-tunnel. Ein miljø-tunnel vil gjera arealet på bakkenivå tilgjengeleg for anna arealbruk, med potensiale for utviding av eit samla skule- og idrettsområde, Campus Vikahaugane. Det ligg føringar i gjeldande reguleringsplan R-214-000-02 for delar av området.



Vidareføring av vegen mot Sponavik

Sponavik og Gullbergområdet som rekreasjonsområde og friområde bør gjerast lettare tilgjengeleg for ålmenta. I dag går tilkomsten via bustadområde i Sponavikdalen, med tronge og til dels bratte vegføringar. I tillegg til utvikling av strandpromenaden langs strandsona, er det aktuelt å vidareføre bilvegen med ny trasè fram til Sponavik Camping. Ein reguleringsplan for området må såleis vurdere trasè for ny vegtilkomst til området. Det er nyleg opparbeida ein større parkeringsplass nær stranda og campingplassen, og vegføring fram til denne må sikrast.

Både strandpromenade og ein veg til Sponavik vil verta påverka av eit mogleg ferjesamband i Djupavik. Det er difor viktig at denne avgjerla vert teken i førekant av vidare arbeid med tilrettelegging av dette området.

Kommunestyret vedtok å gå inn for ei løysing der vidareføring av Strandpromenaden frå Moloen til Sponavik vert innpassa i reguleringsplan for campingsplassen nærast mogeleg sjøen, og at reguleringsplanen vert utvida til å omfatta framføring av ny veg til parkeringsplassen i Sponavik slik at ei ny tomt kan frigjevast.

Ferje til Kvinnherad

Det pågår arbeid med å finna ei permanent løysing for ferjeleie for ferja til Kvinnherad. Dette vert gjennomført som eige kommunedelplanprosjekt med Statens vegvesen som tiltakshavar. Eit av alternativa ligg innafor planområdet til kommunedelplanen (Djupavikjo) Dette alternativet vert vist til orientering på plankartet. Dersom dette alternativet vert valt, vil dette sjølvsgt få stor innverknad på ulike tilhøve i kommunedelplanen, og då særskilt med omsyn til trafikale tilhøve og arealdisponering. Eit ferjeleie i Djupavikjo føreset tunnel frå Djupavik med tilknytning til E39 i området Vabakkjen.





PARKERING

Mange av dei næringsdrivande i sentrum oppgjev problematiske parkeringstilhøve som det mest avgrensande for vidare næringsutvikling i sentrum. Det er difor viktig å lokalisera tilstrekkeleg parkeringsareal i og rundt sentrum.



Parkering for brukarar av byen

Kva som vert opplevd som ein lett tilgjengeleg parkeringsplass er ulikt for ulike brukarar av byen. Brukargrupper kan delast i dei som jobbar i sentrum, bur i sentrum og dei som treng kort- og langsiktig parkering i samband med handel eller andre tenestetilbod. Samstundes skal det leggjast til rette for brukargrupper med nedsett funksjonsevne. Kva som vert opplevd som kort eller lang avstand til parkering har ofte samband med bruken. Til dømes for handel og service ser ein at nærleik og tilgjenge er eit konkurransefortrinn og avgjerande for vidare utvikling. Det er eit mål for kommunen å leggje til rette for parkering på brukarane sine premisser på ein slik måte at det samstundes fremjar sentrumsutviklinga. Det er samstundes eit mål å redusere biltrafikken i sentrum. Kort avstand til parkeringsplassar frå riksvegen vil såleis avgrense unødig køyring på leit etter parkering.

Parkeringssystemet i sentrum må effektiviserast og tydeleggjørast. I dagens situasjon er det til dømes ikkje enkelt å orientere seg for tilreisande med omsyn til parkeringsplass. Dette kan betrast gjennom god skilting og klåre reglar for avgiftsbelasting.

Parkeringsplassane i sentrum er i dag fordelt på denne måten:

Parkeringsplassar	Tal plassar utan avgift (ca)	Tal plassar med avgift	Sum parkeringsplassar (ca)
Offentlege	334	163	497
Private	396	330	726
Sum	730	493	1223

Det har lenge vore ein diskusjon om ein skal byggja parkeringsdekke under Torget. Ei slik utbygging bør sjåast i samband med ei mogeleg utvikling av bygg på Torget og vidareutvikling av kjøpesenter i Borggata.

Initiativtakarane til kjøpesenteret i Borggata planlegg innkjørsel til parkeringsdekke i to etasjar frå kaiplan inn under Fokus Bankbygget.

Koplar ein dette systemet mot to etasjar parkeringsdekke under Torget er mykje av parkeringsbehovet for kort- og langtids-parkering dekkja i sentrum i lang tid framover. Dette systemet vil gi plass til ca. 400 parkeringsplassar. Hovud tilførsel til eit parkeringsdekke under Torget må vera direkte frå riksvegen. Vidare planarbeid må sjå nærare på alternative traséar.

Det kan òg vera mogleg å laga parkeringsanlegg under bakken i samband med utvikling av Bandadalskvartalet.

Parkering under Ås med innkjøring frå ny rundkjøring ved Skrivervegen, kan også vera ei aktuell løysing i framtida.

Utbygging av Amfi/Kulturhus- kvartalet og Meieri/Bytunet-kvartalet, må finna eigne løysingar på parkeringsplassar innan kvart av kvartala.



Figur 15: Moglege areal til parkeringsanlegg under bakkeplan på Torget og Bandadalskvartalet.

Krav til parkering ved utbygging

Ei vidareutvikling, fortetting og urbanisering av sentrum inneber endra krav til parkeringsplassar i samband med nyetableringar og nybygging.

Som del av søknad om nye tiltak vert det difor føreslege at ein skal utarbeida ein parkeringsplan som er i samsvar med Stord kommune sine parkeringsnormer. Denne planen skal utgreia det aktuelle tiltaket sitt behov for parkering for bilar, motorsyklar og sykklar, lokalisering av parkeringsplassane, eventuelle bruksordningar og moglege særskilte tilhøve som har tyding for valte løysingar.

Med grunnlag i ein slik plan kan kommunen godkjenne at biloppstillingsplassane heilt eller delvis blir tilordna i rimeleg nærleik utanfor eigen eigedom. I slike tilhøve kan det krevjast at det vert lagt fram tinglyst leigeavtale som gjeld inntil alternative parkeringsplassar er etablert.

Kommunen sine krav og normer for parkering skal reviderast. Kommunedelplanen presiserer i føresegnene krav til parkering for bustader og generelt for kombinasjonsføremål. Ytterlegare differensiering må gjerast for ulike typar bustad, kontor, forretning, restaurant, hotell, idrettsanlegg med meir gjennom revisjon av parkeringsnormene.

Kommunestyret vedtok ved planhandsaminga at for område med blanda sentrumsføremål som forretning/kontor/service/bustad berre skal gjelda parkeringskrav for bustader over 60 m².

MJUKE TRAFIKKANTAR - GÅANDE, SYKLANDE OG LEIKANDE

I kommuneplanen er det understreka at Stord skal vera ein "miljøby" med gode forhold for mjuke trafikkantar. Det vil i planen vera behov for å ta spesielle omsyn til desse trafikkantane. Auka grad av busetnad i sentrum understrekar dette behovet. Mange barn og unge passerar også sentrum på veg til skulen.

Gang- og sykkelvegnett

Eit av kommuneplanen sine miljøbyprinsipp er at det skal bli laga eit samanhengande nett av gang- og sykkelstiar i trivelege omgjevnader, som gjer det lett å ferdast frå bustadområde til bykjerne, bygdesentra, servicesentra, skular, friluftsområde og andre viktige knutepunkt og slik at denne måten å flytta seg på kan bli eit reelt alternativ til bruk av bil. Gang- og sykkelvegnettet skal vera lagt til rette for både transportsykling (til og frå jobb, skule, etc) og fritidssykling. Strandpromenaden som hovudåre for transportsykling krev til dømes god tilrettelegging og klår avgrensing mellom gåande og syklande.



Det er ein nasjonal målsetnad å leggje til rette for auka bruk av sykkel både i byar og i spreitt bygde område. Gode sykkelveggar skal stimulere folk til å velje sykkel framfor bil både på daglege reiser og til rekreasjon, og trygg og lett tilgjengeleg sykkel-parkering ved viktige knutepunkt kan vera avgjerande for val av transportmiddel. Parkeringsanlegg for sykklar bør definerast som ein integrert del av den fysiske infrastrukturen og planleggjast som ein integrert del av den. Viktige kvalitetskriterium som bør leggjast til grunn er brukartilpassing og tilgjenge, sikring mot tjuveri og overbygg for vær og vind. Moglege område for sykkelparkering innafor sentrumskjerna er vist på kart i vedlegg 4.



Det er trong for å finna gode løysingar for gåande og syklande i aksa mellom Øvre Borggata og Kulturhuset. På kvar side av dette området er det etablert eit gang- og sykkelvegnett, medan sentrumskjerna manglar eit eintydig gang- og sykkelvegnett. Universell utforming inneber mellom anna at gangvegssystemet heng saman og er lett tilgjengeleg slik at det er mogeleg å ta seg fram for alle til parkar og friområde, og at det er godt merka basert på rørslehemma og synshemma sine premisser. Enkelte delar av gang- og sykkelvegnettet er lite tilrettelagt for rørsle- og synshemma. Særskilt må strekket frå Kulturhuset opp til Vikastemmo nemnast som eit vanskeleg parti med bratt terreng og smal veg.

Det er også grunn til å peika spesielt på området kring Vabakkjen når det gjeld behovet for å separera gåande/syklande frå biltrafikk. I dette området ferdast det mange barn og unge til og frå skular og ulike idrettsaktivitetar. Trafikkbildet kan i dette området vera svært uoversiktleg.

Strandpromenaden

Det er ei målsetjing å leggja til rette for ein samanhengande strandpromenade frå Sponavik/Gullberg til Møllebrua.

Strandpromenaden skal vera eit element som kombinerar behovet for gang- og sykkelveggar med ønskje om tiltak som aukar trivselen i sentrum. Turvegen skal sikre tilkomst til strandsona, tilkomst til naturområde og ålment tilgjengelege grøntområde.

Strandpromenaden er forlenga frå Moloen mot Sponavik og vil på denne måten gjera grøntområdet på Gullberg lettare tilgjengeleg. I andre enden av promenaden, ved Møllebrua, er det tenkt vidareføring av turstien langs Frugardselva opp til Ådlandsvatnet. Turstien langs Frugardselva bind saman strandsona med rekreasjonsområde ved Ådlandsvatnet. Turstien består av merka stiar knytt til kulturlandskap og historiske miljø. Det er utfordringar knytt til deler av denne strekninga med omsyn til universell utforming og tiltak for å betre tilgjenge skal utarbeidast.

Den enklast realiserbare strekninga er frå Moloen til Bråtålio langs den eksisterande kaifronten. Frå Bråtålio må promenaden



Figur 16: Strandpromenaden

leggjast til rette gjennom reguleringsplanar for området fram til Nesjaberget. Strandlina vidare frå Nesjaberget er bratt og utilgjengeleg av terrengmessige årsaker og på grunn av private naust og nausttomter. Strandpromenaden følgjer difor fortauet langs fylkesvegen den siste strekninga fram til brua. Dersom det på eit seinare tidspunkt vert aktuelt med utbygging av strandsona frå Nesjaberget til Møllebrua, bør det vurderast om strandpromenaden skal flyttast ned mot sjøen.

Vidareføring av strandpromenaden frå moloen til Gullberg og turvegen frå Møllebrua til Ådlandsvatnet er i kommunedelplanen vist som informative liner. Endelege trasear må vurderast i ein reguleringsplanprosess.

Strandpromenaden skal leggja til rette for alle brukargrupper og såleis vera tufta på prinsippa om universell utforming. I område der det av ulike grunnar ikkje kan leggjast til rette for universell utforming, skal ein søkja å definera alternative traséval.

Eit eige prosjekt er gjennomført for å kartleggje traséval og område som må forbetrast for å vera universelt tilgjengelege. Konklusjonar frå dette arbeidet er lagt til grunn for val av trasé. Prosjektet definerer samstundes ulike tiltak og krav til utforming langs heile promenaden.





Strandpromenaden skal innarbeidast i nye reguleringsplanar der denne ikkje allereie er innarbeida.

Barnetrakk

Barn og unge sine arealinteresser er eit viktig område innan arealplanlegging. Det er utarbeida egne rikspolitiske retningslinjer som skal sikra barn og unge sine interesser i saker som handsamast etter Plan- og bygningslova, dvs alle arealplanar og byggjesaker.

Arealsaker har ofte konsekvensar for barn sin arealbruk, og det er dei små områda i barna sitt nærområde som er mest utsett for nedbygging. Barn og unge sine arealinteresser blir med andre ord ofte salderingspost ved planlegging og utbygging. Ein av grunnane til dette er at denne gruppa sin arealbruk ikkje er registrert og dokumentert på ein systematisk måte. Gjennom å synleggjere dei områda som vert nytta til leik og fritid, får kommunen eit betre grunnlag for å integrere og ivareta denne gruppa sine interesser i planlegginga.

For lettare å kunne ta omsyn til denne interessegruppa, er det naudsynt med informasjon om kva areal som blir nytta, kor tid og på kva måte. Denne informasjonen er ikkje registrert i Stord kommune tidlegare. Som eit første steg på vegen er undersøkinga "Barnetrakk" utført i 6.klassetrinnet på Leirvik skule, samt i dei største barnehagane som ligg innan planområdet.

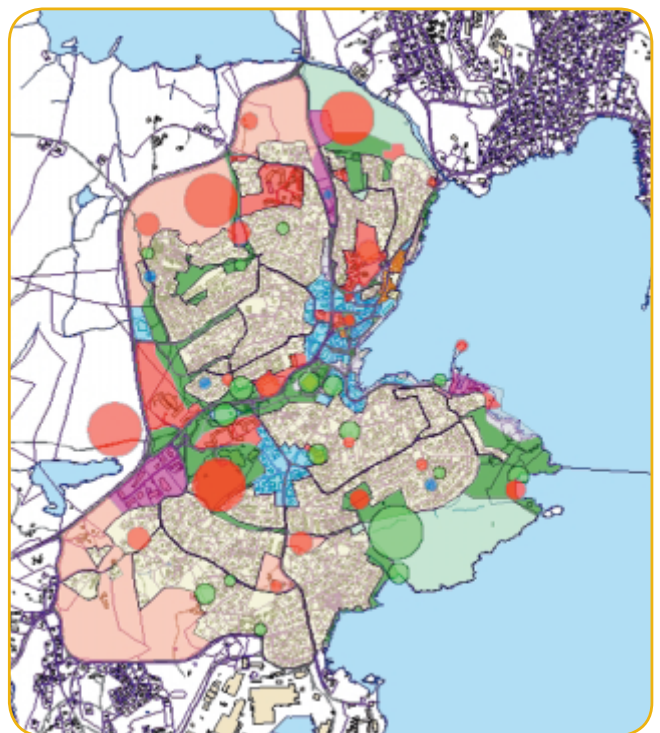
Barnetrakk er ein metode utvikla av Statens Vegvesen Vestfold som i hovudsak dokumenterer arealbruk gjennom ein dialogbasert prosess. I skulen registrerer både lærarar og barna arealbruken og avteiknar dette på kart og flyfoto. Lærarar registrerer dei områda skulen nyttar seg av i skuletida, og barna registrerer område nytta til leik, uteaktivitetar og gangveggar/stiar på fritida. I barnehagane er det personalet som registrerer dei områda barnehagen nyttar til tur og leik.

Undersøkinga resulterer i eit kart som syner arealbruken til barn og unge på dagtid og på fritida, samt ein database med informasjon om dei enkelte områda. Kommunestyret har spesielt bede om det skal takast omsyn til registrerte barnetrakk i vidare reguleringsarbeid.

Kartet syner område innafor planområdet som vert nytta av barn og unge.

Område som er registrert av flest grupper ligg i hovudsak innan kjente friområde, og stadfestar såleis viktigeita av desse områda. Lokale leikeplassar og uteområde i dei ulike bustadområda er òg sirkla inn og definert som særskilte viktige.

Raude sirklar syner område nytta til både sommar og vinteraktivitetar, grønne sirklar syner område hovudsakleg nytta sommartid og blå syner område nytta om vinteren.



Figur 17: Registreringar "Barnetrakk"



KULTUR

Kommuneplanen slår fast at i sentrum skal det vera høve til rike opplevingar for alle aldersgrupper. Dette inneber varierte kulturtilbod som bibliotek, kino, museum, galleri, konsertar, teater, samt ulike aktivitetstilbod for barn og unge.

Det er òg aktuelt å styrkja dei kreative næringane og andre næringar med utgangspunkt i samspelet mellom kultur og næring, ved mellom anna å skapa møteplassar for kreativitet og kunstnarleg uttrykk.

Det skal leggjast til rette for eit godt tilbod innan uteliv med restaurantar, kafear, etc.. Det er viktig at sentrum gir ein "ekstra" verdi slik at ein vel Stord framfor andre byar.

Det er naturleg å nemne at Stord har ein formell regional status både innan kultur og idrett med regionalt kulturhus, regionale idrettsanlegg og regionalt museum. Alle desse funksjonane er innafør planområdet. Det er såleis ynskjeleg at sentrum skal vidareutviklast som eit regionalt senter for kultur og kreative næringar.

Sunnhordland museum har status som regionalt museum. Forutan Sunnhordlandstunet og museumsparken som ligg innafør planområdet, forvaltar Sunnhordland museum 8 andre tun og samlingar i Sunnhordland. Det ligg i dag ein trafikal barriere i Skrivarvegen som skil museumsområdet frå sentrum på ein uheldig måte. Tidlegare skildra omlegging av Skrivarvegen i miljø-tunnel vil forutan konkret forbetring av trafikkbiletet samstundes gjera noko med folk sin mentale oppfatning av avstanden til museet.

I kommuneplanen er synleggjering av "kulturaksen" Borggata - Kulturhuset - Vikahaugane nemnt spesielt. Denne "aksen" bør naturleg ende ut i turområdet i Landåsen. Det er planar for vidareutvikling av Kulturhuset saman med Amfisenteret. Innspel til planprosessen er skildra i eige avsnitt. I denne samanheng er det viktig å sikra gode gang- og sykkelveggar gjennom området for såleis å oppretthalda kulturaksen mot Vikahaugane og Landåsen.

Vikahaugane sportssenter med sine tilbod innan idrett er ein del av planområdet. Sportssenteret har stor aktivitet og det er viktig å sikra potensielle utvidingsområde for idrettsaktivitetar. Kommunedelplanen legg til rette for at Vabakkjen, som i dag er regulert til næringsområde, i framtida også kan nyttast til offentleg føremål.

KULTURMINNE

Kulturminne og kulturmiljø representerer lokal historie og byggeskikk og er slik vår kollektive hukommelse om fortida. Det gir oss grunnlag for å forstå vår eiga tid, og betre kunne planleggje for dei utfordringar som ligg i dagens samfunn.

Det er ei utfordring å finna rett nivå på vern. Verneinteresser skal samverke med andre grep i sentrum slik at det samla resultatet av vern og utbygging tener byutviklinga. Det er også ei utfordring å finna rett nivå på universell utforming og tilrettelegging av verna bygningar og bygningsmiljø, slik at også desse miljøa kan gjerast tilgjengelege for alle brukargrupper utan at det går på kostnad av bygga sine verneverdiar.

Det er ein målsetnad å kartleggje og ta vare på kulturminne på land og i sjø. Leirvik hamn er blant anna eit prioritert område i høve til marine kulturminne.

Automatisk freda kulturminne – fornminne

Alle bygg, anlegg og andre kulturminne frå før 1537 og alle ståande bygningar frå 1537-1649 er automatisk freda etter kulturminnelova.

Innafor planområdet er det registrert fem automatisk freda kulturminne. Dette er fire gravhaugar og ei tuft. Gravhaugane ligg på oppsida og nedsida av Verftsvegen, tufta ligg på vestsida av





Frugardselva. Disse kulturminna er freda og synt som bandlagt areal i planen. Vidare reguleringsplanar må fastsetja geografisk utstrekning.

Det er ikkje gjort endringar frå tidlegare kommunedelplan som vil påverke eller truga desse kulturminna.

Nyare tids kulturminne

For kommunen er plan- og bygningslova den viktigaste reiskapen for vern av verneverdige (men ikkje freda) bygningar og anlegg. Føresegner i dei einskilde reguleringsplanane skal fastsetja nærare kva vernevedtaket inneber.

Det ligg i dag føre forslag til ein plan for bygningsvern for Stord kommune.

Gjennom bygningsvernplanen ønskjer ein å ta vare på den delen av vår kulturarv som er knytt til byggeskikk. Skal me lukkast med dette er det viktig at også gater, smau og uteareal i tillegg til sjølve bygningane vert halde ved like på ein tiltalande måte.

Basert på eit sett kriterium for utval, peikar verneplanen på ca 200 einskilde objekt som er sikra eller bør sikrast vern. Eit utval av desse ligg innafor planområdet. Kommunedelplanen legg verneplanen til grunn for fastsetjing av føremål, og definerer såleis dei føreslegne områda i verneplanen som spesialområde vern.

Bygningsmiljøa i Prestlio og Øvre Borggata, Fengselet, Soren-skrivargarden, Hagerupshuset og Thiisafabrikken er med i denne, og er allereie sikra vern gjennom plan- og bygningslova. Det er også villamiljøet i Åsringen, Søndre Kaisving samt fleire enkeltbygg. Fleire bygningar innafor planområdet er føreslått verna, dette gjeld mellom anna gamle Grand hotell, Kulturhuset og Rådhuset.

Når det gjeld Rådhuset og Kulturhuset ligg det føre moglege utbyggingsprosjekt som vil fremje ny aktivitet og utvikling. Ein vernestatus kan såleis leggja føringar som kan hindra slike prosjekt. Eigeidomane er likevel føreslått til spesialområde vern, med føresegner som legg til rette for moderat og tilpassa utbygging. Det er referert til prosjekta under egne avsnitt.

OFFENTLEG TENESTEYTING

Sentrum har ei rekkje offentlege teneste tilbod, både statlege og kommunale tenester. Mange av desse tenestene ligg i Leirvik som følge av at Stord er regionsenter. Det er særskilt viktig at slike tenester er i sentrum og at tilhøva vert lagt godt til rette for at kundane kan nå desse kontora på ein effektiv måte.

Stord kommune har fått tilført offentlege arbeidsplassar i samband med oppretting av regionalt NAV kontor på Stord. Dette



medfører trong for fleire kontorplassar, og tidlegare framlegg til vidareutvikling av Rådhuset med ein ny bygningskropp på eksisterande parkeringsplass mot RV 544 kan verta aktuelt. Kommunedelplanen legg difor til rette for nybygg på parkeringsplassen, samstundes som det skal vurderast om byggehøgda på bygget kan aukast noko i høve til eksisterande. Tiltaket må ta omsyn til Rådhuset sin verdi som viktig historisk bygg i sentrum, og må tilpassast bygget og områdekarakteren elles.

Det ligg både barneskule, ungdomsskule og vidaregåande skule innafor planområdet og desse må gjevast rom for naturleg utviding. Kommunedelplanen føreslår ein kombinasjon av offentlege føremål og næringsføremål på eksisterande næringsareal på Vabakkjen for å sikra skule- og idrettsområdet utvidingspotensiale. Dei vidaregåande skulane, Stord vidaregåande skule og Stord yrkesskule, er frå 1.1. 2007 slått saman til ein skule. Skulane ligg på kvar side av riksvegen og ein samla skule sett spesielle krav til trafikkikker kryssing av vegen. Utkjørsløse frå Leirvik barneskule har òg trong for utbetringar.

Ei fortetting av bustadområde innafor planområdet kan medføra auka press på barnehagar og barne- og ungdomsskular. Sjølv om mange som har busett seg i sentrum dei siste åra er såkalla 50+/60+, vil ein kunne oppleve at barnefamiljar etterkvart, gjerne som 2. gongs kjøparar, flyttar nærare sentrum. Ei slik utvikling vil også auka presset på barnehagar og skular innan planområdet. I samband med utvikling av nytt bustadområde i Kattatveitområdet skal det såleis leggjast til rette for barnehagetomt.



Figur 18: Kart som viser grønstruktur innafor planområdet

LANDBRUKSOMRÅDE/KULTURLANDSKAP/ GRØNSTRUKTUR

Grønstrukturen er veven av små og store naturprega område, og er sett saman av strandområde, vatn, friområde, landbruksområde og andre grøne område. I denne samanheng vert også urbane strukturar som gangveggar og byrom definert som ein del av grønstrukturen, sjå figur 12

Det skal sikrast samanhengande grønkorridorar innan sentrum og ut frå sentrum. Aksane Sentrum-Vikahaugane, Sentrum-Museet- Frugardsskogen og Sentrum-Sæ-Ådlandsvatnet er viktige bindeledd mellom sentrum og friluftsområda i Landåsen, langs Frugardselva og Ådlandsvatnet. Desse korridorane er ulikt utforma og tilrettelagt, men sikrar på kvar sin måte samanheng i ferdselsårer utanom bilveggar. Samstundes reknar ein strandpromenaden som ein del av byen sin grønstruktur.

Det er eit behov for vurderingar med omsyn til forbetringar som kan gjera grønkorridorane lettare tilgjengeleg for alle brukargrupper.

Planområdet inneheld fleire område for landbruk/natur/friluft (LNF-område). Det er ikkje framlegg om vesentlege endringar i arealbruken for området Høyland i sørvestlege delar av planområdet. I dette området vert det drive aktivt landbruk, og området er definert som særskilt viktig landbruksområde i kommunedelplanen for landbruk. Landbruksdrifta skal takast vare på, og er mellom anna heilt avgjerande for å kunne ta vare på kulturlandskapsverdiene i området.

I nordlege område mot E39 er det derimot endringar med omsyn til arealføremål. Dette inneber at LNF område vert gjort om til bustadområde med barnehage og til offentleg- og allmennyttig område (gravplass). Området er i dag ein del av grønstrukturen innfor planområdet, og det skal gjennom reguleringsplan sikrast tilgjenge og samanhengande grøne korridorar gjennom området. Særskilt viktig er det å sikra tilgjenge til friområde i Landåsen. Forslag til nytt bustadområde er skildra i eige avsnitt.

LEIRVIK HAMN OG SJØOMRÅDET INNAFOR PLANOMRÅDET

Mange av dei hamneaktivitetane som tidlegare var i Leirvik, er flytta ut til Eldøyane. Dette gjeld mellom anna all sjøverts godstrafikk. Det er i denne samanheng viktig å avklare framtidig bruk av noverande kaiareal i sentrum og peike på det potensialet som kai- og sjøareala har som hamn for snøggbåt trafikk, avlastingshamn, anløp av turistskip, nødhamn, gjestehamn for båt turistar, småbåthamn. Hamna er eit viktig element i kystbyen og må såleis ha ein sentral plass i planen.

Leirvik hamn er registrert som ei nasjonal nødhamn, og det er ei



viktig oppgåve å oppretthalda dette føremålet.

Det er ei målsetjing å utvida båtturismen vidare ved å leggja til rette for fleire båtplassar og betre servicetilbod.

Området frå Moloen til Sunnhordlandskaien er i fyrste rekke nytta til småbåthamn og gjestehamn. Noko større farty kan likevel leggja til kai i dette området.

Småbåthamna ved moloen skal byggjast om etter vedteken reguleringsplan. Utliggarar vil leggjast hovudsakleg ut frå molo, og det vil samstundes vera plass til om lag 40 nye båtplassar. I samband med vidare utvikling av hamna bør det vurderast å leggja til rette for tømestasjon/miljøstasjon for småbåtar.

Frå Sunnhordlandskaien mot Leirvik brygge er kaiområdet i hovudsak avsett til nyttetraffikk som snøggbåtar og større farty som til dømes cruise båtar.

Det er viktig for ein kystby å sikra tilgangen til sjøen. I samband med strandpromenaden er det føreslått å utvikla eit byrom mot sjøen ved eksisterande bussterminal. Det er ynskjeleg med eit opphaldsareal som vender seg mot sjøen og gjestehamna med til dømes trapper ned til sjø.

I samband med utbygging av bustadområde mellom Thiisafabrikken og Evjo og i området Vindusfabrikken/Prestlio er det framlegg om utfylling i sjø for å sikra plassbehov, tilkomst og strandpromenade. Utfylling i sjø set krav til utgreiing med omsyn til marine kulturminne, og særskilt for området Vindusfabrikken/Prestlio må det vurderast konsekvensar for bølgebrytning mot ny kaifront.

Det er registrert auka tilbakeslag av bølgjer mot Skotabergsida som følgje av utbygging av massiv kaifront frå Leirvik brygge til Bråtialio. Eit avbøtande tiltak kan vera å leggja ein molo ut frå Djupavik som vil ta av for bølgene ved innløp. Eit slikt tiltak bør vurderast nærare i samband med nye tiltak.



Det er i planen merkt av til orientering mogleg areal for nytt ferjeleie i Djupavik. Eit ferjeleie innfor planområdet vil medføre store trafikale og arealmessige konsekvensar for strandsona og for vegsystem gjennom tunnelføring mot E39.

Området i Sponavik og Gullberg er avsett til LNF-friluftsområde. Planen strekkjer føremålet ut i sjø med eigen planavgrensing for friluftsområde i sjø.

FOLKEHELSE OG MILJØ

Det er viktig at planen tek omsyn til innbyggjarane si helse, både til dei som bur innfor planområdet og dei som har sitt arbeid her og dei som på andre måtar ferdast her.

Ein ser at bustadbygging og tilflytting til sentrum har skapa konflikhtar med næringsinteresser til dømes i hamneområdet. Støy og eksos frå båtar som ligg til kai er døme på dette. Det er eit mål med planen at det oppstår eit minimum av slike konflikhtar, og føresegner med omsyn til avbøtande tiltak og tilrettelegging av bustad på nærings sine premisser er utarbeida. Kartlegging av støy og forureining skal i samband med nye utbyggingstiltak gjennomførast ved utarbeiding av reguleringsplan.

Når det gjeld kartlegging av støy langs vegane gjennom sentrum, er det laga eit støysonekart som syner i kva grad dei ulike områda langs vegen er påverka av støy frå trafikken. Raude soner, nærast støykjelda, definerer område som ikkje er eigna til støyfølsame bruksføremål, og etablering av ny støyfølsam busetnad skal unngåast. Gule sone er ei vurderingssone, der støyfølsam busetnad kan førast opp om avbøtande tiltak gir tilfredsstillande støytilhøve. Dette er eit nyttig reiskap i samanheng med til dømes plassering av bustader. Støysonekart over dei delar av RV544 og E39 som påverkar planområdet ligg som vedlegg til planen, vedlegg 5.

Universell utforming av det fysiske miljø slik at byen er tilgjengeleg for alle brukargrupper er ein viktig del av arealplanlegginga. Det er i kommunedelplanen sett fokus på universell utforming som ein naturleg del av samfunnsplanlegginga.

ENERGI

I 2003 vedtok kommunestyret Klima- og energiplanen for kommunen. Planen vert følgd opp med ein klima- og energimelding annan kvart år. Planen har 3 hovudmål og 8 satsingsområde:

Hovudmål:

- Omlagging av energiproduksjonen og energibruken i tråd med energimeldinga frå Stortinget
- Leggia til rette for trygg og fleksibel energiforsyning, med vekt på reduserte utslipp
- Ein større del av energien til oppvarming skal vera frå fornybare energikjelder og andre alternative energikjelder som naturgass, avfall og spillvarme.

Satsingsområda:

- Auka handlingskompetanse
- Energiøkonomisering (ENØK)
- Energifleksible løysingar (vassboren varme)
- Energi i avfall
- Fornybare energikjelder
- Naturgass
- Samordna arealplanar
- Transport

Gjeldande klima- og energimelding vart utarbeidd i august 2005.

I kommuneplanen er det lagt vekt på at Stord skal vera ein berekraftig by og at viktige miljøby- prinsipp skal vera styrande for den fysiske utforming av sentrumsområda.

Kommuneplanen presiserer at det er ynskjeleg med ein overgang frå el-kraft til alternativ energi når det gjeld oppvarmingsføremål, både fornybar energi og naturgass. Kommunedelplanen for Leirvik legg difor inn krav om bruk av fjernvarme- /sentralvarmeanlegg på større utbyggingsprosjekt i sentrum.

Ved handsaming av planen bad kommunestyret særskilt om at det ved renovering av bygg skal leggjast sterk vekt på å bruka fornybar alternativ energi.

ESTETIKK

Estetikk, miljø og trivsel er eit av satsingsområda i kommuneplanen. Her vert det understreka at god estetisk kvalitet og gode estetiske opplevingar påverkar oss på ein positiv måte og gir auka trivsel. I samfunnsplanlegginga i dag er det i større grad enn tidlegare fokusert på korleis det fysiske miljø påverkar oss. Både positive og negative utviklingstendensar har ofte rot i det fysiske miljøet og kor trygt og triveleg eit område vert oppfatta. Det er viktig å ta godt vare på det som allereie fins, noko som inneber betre vedlikehald av både bygningar, gater og utsmykking. Dårleg stell av bygningar og byrom gjev signal om låg prioritet og påverkar folk si oppfatning og bruk av byen. Samstundes som ein tek vare



på det eksisterande skal nye tiltak tilpassast og utformast på ein slik måte at det fremjar staden sin karakter.

I kommuneplanen er det nemnt ei rekkje tiltak for å auka miljøkvalitetane og trivselen både for innbyggjarane og for dei som vitjar kommunen vår. Fokus på estetikk og utforming er vidareført i framlegg til ny kommunedelplan. Mellom anna er det set krav til visuell modellering av alle nye tiltak i sentrum slik at tiltaket sin påverknad på kringliggjande område vert vurdert.

Stord er frå naturen si side ei vakker øy. Leirvik har derimot i nokre samanhengar vorte kritisert for å ha "stygge" bygg. I eksisterande kommunedelplan er det eit uttala mål at Leirvik skal utviklast til ein vakker by. Det er viktig å halde fokus på god byggeskikk også i den nye planen.

Det bør utarbeidast klårare grenser for bygningsdesign i tida framover, slik at byen kan fungera betre estetisk. Dette gjeld òg med omsyn til utforming av uteareal og byrom.

UNIVERSELL UTFORMING

Universell utforming av nye utviklingsområde er eit av hovudmåla i kommunedelplanen. Til no har tiltak for å betre tilgjenge for alle brukargrupper vore sett på som ekstratiltak med ein definert prislapp. Dette er ein trend ein ynskjer å snu, og kommunedelplanen legg difor universell utforming inn som ein premis for utbygging. Krav om slik tilrettelegging femner blant anna om krav til uteareal, tilkomst til bygningar og bustadene sin utforming og tilgjenge.

Det er gjennomført to prosjekt som særskilt har sett fokus på universell utforming:

- Kartlegging av fysiske barrierar og hinder for funksjonshemma i Leirvik sentrum.
- Utforming av strandpromenaden med særskilt fokus på universell utforming.

Det er gjennom plandokumentet søkt å fokusere på universell utforming innan dei ulike tema som har vore handsama.

RISIKO OG SÅRBARHEIT (ROS)

For å kunne redusera omfang og skader av uønska hendingar, slik som uhell, ulukker, driftsstans og katastrofar, er det ein føresetnad at ein fyrst kartlegger risiko og sårbarheit.

Alle nye tiltak skal gjennom reguleringsplan kartlegga risiko og sårbarheit ved gjennomføring av tiltaket. Nye utbyggingsområde, tilflytting til sentrum og endringar av trafikkmønster kan få konsekvensar for beredskap og ulukkesrisiko frå både menneskeskapte og naturskapte hendingar.

Risiko- og sårbarheitsanalyse for Stord og Fitjar kommune (2001) avdekkjer risiko og sårbarheit i kommunane, og fokuserer særskilt på tema som straum og tele, ulukker på land og sjø, brann, eksplosjonar og uver.

Kommunedelplanen inneheld områder med føremål vern. Desse inkluderer mellom anna eldre bygningar i Øvre Borggata, Prestlio, Ingebrigtshaugen og Søndre Kaisving. Delar av desse bygga ligg nærare einannan enn dagens lovverk tillet, og må vurderast spesielt med tanke på å betra branntryggleiken ved fasademessige eller innvendige endringar.

Føreslegne endringar i arealbruken innafor planområdet er vurdert slik at dei ikkje utgjer større risiko og sårbarheit.

Det er ikkje område innan planområdet som er særskilt utsett for ras eller flaum. Det er likevel fokusert på mogleg høgare vasstand i sjøen i framtida, og krav til auka minste golvhøgde i 1.etasje er lagt inn i føresegnene.

Når det gjeld trafikktryggleik er det lagt til rette for fleire utbetrande tiltak langs RV544 gjennom sentrum. Målsetjinga om vidareutvikling av byen med fokus på næring og bustad kan medføra auka trafikk og krav til fokus på tryggleik langs vegen. Fartsgrensa gjennom sentrum skal setjast ned og det skal utarbeidast miljøgateprofil på strekninga som går gjennom sentrumskjerna med fokus på dei mjuke trafikkantane. Parkeringsplassar skal gjerast lettare tilgjengeleg direkte frå riksvegen. Vegområdet ved skulane skal utbetrast med omsyn til kryssing av vegen og utkjørslar frå skulane, og trafikal barriere mellom sentrum og bustadområde på Ås skal fjernast. Trafikktryggleik har òg vore eit viktig tema i diskusjonen kring lokalisering av ny kollektivterminal.



Konsekvensar av endringar i arealbruken

I fylgje ny forskrift om konsekvensutgreiing skal det i planforslaget gjerast greie for konsekvensane av føreslegne endringar i planen. Det er i plandokumentet søkt å omtala og peika på dei ulike konsekvensane av nye tiltak under eigne avsnitt som skildrar arealbruken.

Kommunedelplanen er ein relativt grovmaska plan. Alle delområde skal utviklast på grunnlag av reguleringsplan der endelege føresegner og retningslinjer med omsyn til mellom anna byggehøgder, utnyttingsgrad og særskilte utgreiingar skal ligge føre. I samband med detaljering av planar for delområda kan det gjerast mindre justeringar innafor dei overordna rammene som kommunedelplanen fastsett.

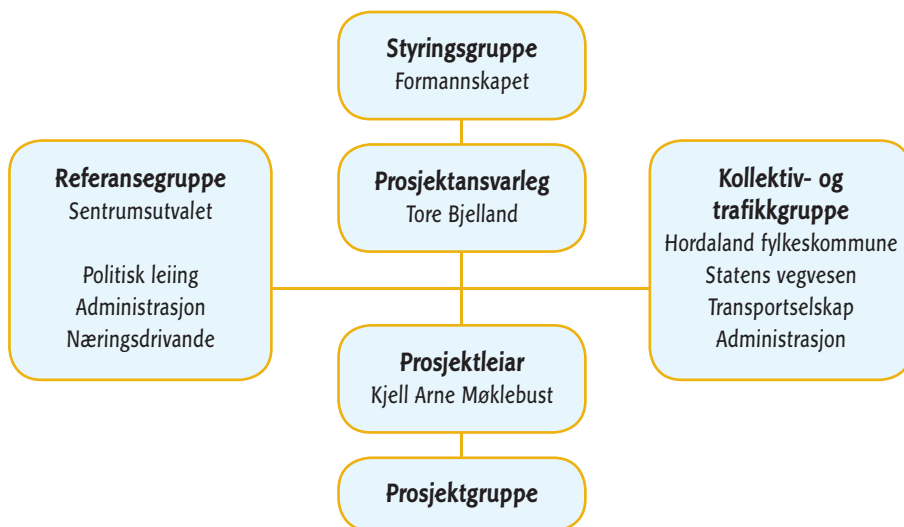
Innan fleire av delområda må det gjerast konsekvensvurderingar knytt til mellom anna struktur og volum på bygningar, samt det aktuelle tiltaket sin påverknad på omgjevnadene. Det er vanskeleg å gjera korrekte og detaljerte vurderingar på dette plannivået utan konkrete og visuelle grunnlag å vurdere. Kommunedelplanen omtalar heilskapen meir enn detaljar, og fokuserer på prioriteringar og verdivar meir enn dei konkrete løysningane.



Organisering, medverknad og planprosess

ORGANISERING AV PLANARBEIDET

Arbeidet med kommunedelplanen er organisert som eit prosjekt etter følgjande modell:



Styringsgruppe

- Formannskapet utgjer styringsgruppa for prosjektet.

Prosjektgruppa består av følgjande personar:

- Ove Kvalnes, Stord kommune, RBO
- Jakob Gullberg, Stord kommune, kultur
- Arvid Sandnes, Stord kommune, hamn
- Astrid Larsen, Stord kommune, prosjektleiar universell utforming
- Bergny Nordbø, Stord kommune, RBO (fram til 1. desember 2006)
- Kjell Nesbø, Stord kommune, UBE (fram til 1. februar 2007)
- Olav Eide, Stord kommune, UBE (frå 1. februar 2007)
- Ove Gjerde, Stord Fitjar landbruks- og miljøkontor

Referansegruppa består av følgjande representantar frå politisk- og administrativ leiing samt frå næringslivet:

- Magne Rommetveit, ordførar Stord kommune
- Magnhild Furdal, varaordførar/leiar Forvaltningsstyret
- Aud Berit Alsaker Haynes, leiar i Komitè for næring og utvikling
- Jan Leivestad, leiar i Komitè for miljø og kultur
- Tore Bjelland, utviklingssjef
- Ove Kvalnes, einingsleiar RBO
- Kjell Nesbø, einingsleiar UBE
- John Heine Fadnes, Sentrumsforeningen
- Hans Martin Haavik, dagleg leiar Amfi Senter
- Liv Kari Eskeland, styreleiar Stord Næringsråd
- John Førland, dagleg leiar Stord Næringsråd



Kollektiv- og trafikkgruppa har vore samansett av representantar frå samferdselsavdelinga i Hordaland fylkeskommune, Statens vegvesen samt administrativ leijing i Stord kommune og Rådet for funksjonshemma.

Dessutan har transportselskap (Tide og Kystbussen) delteke i møta. Gruppa har knytt til planekspertise gjennom arkitektkontoret Link Signatur AS og Plan Vest AS:

- Nils- Egil Grude, Samferdselsavdelinga i Stord kommune
- Leiv- Harald Hanesand, Statens vegvesen, region vest, Haugaland og Sunnhordland distrikt
- Tore Bjelland, utviklingsjef Stord kommune
- Ove Kvalnes, plansjef Stord kommune
- Randi Nygård, Rådet for funksjonshemma
- Kjell Arne Møklebust, prosjektleiar kommunedelplan Leirvik, Akvator AS
- Karoline Eldøy, Akvator AS
- Tor Gunnar Sæverud, Tide Buss AS
- Henning Vestvik, Kystbussen
- Liv Kari Eskeland, arkitekt/avdelingsleiar Link Signatur AS
- Terje Vikestrand, Plan Vest AS.

MEDVERKNAD I PLANPROSESSEN

I arbeidet med kommunedelplanen er det ønskeleg med stor grad av medverknad frå ulike grupper som har interesse av planarbeidet.

Prosjektgruppa, eller medlemmar av denne, har hatt møte med følgjande offentlege instansar, organisasjonar og interessegrupper:

Offentlege

- Vegkontoret
- Planforum i fylkeskommunen
- Samferdselsjefen

Andre

- Nærings- og handelsforeiningar
- Stord Næringsråd
- Eigedoms-/utbyggingselskap
- Private utbyggjarar i sentrum
- Grunneigarar
- Barne- og ungdomsskular
- Vidaregåande skular
- Studentar som arbeider med sentrumsutvikling (www.vikjo.no)
- Båtlag

Dessutan har det vore ope møte i samband med utarbeiding av planprogrammet og i samband med høyring av planutkastet. Gjennom slike møte ønskjer ein å sikre generell deltaking frå alle som har interesse av å utvikle Leirvik.

Formannskapet som styringsgruppe har også vore jamleg informert om planarbeidet.

I samband med høyringsrunden av planforslaget, har det vore oppretta ei eiga informasjons- og diskusjonsside på Internett med link frå Stord kommune si heimeside.

Det kan også nemnast at planprosessen har skapa lokal debatt og engasjement, mellom anna med artiklar, referat og lesarinnlegg i lokalavisa.





FRAMDRIFT

I tabellen nedanfor er det vist planlagt framdrift i planarbeidet.

FASE	MEDVERKNAD	POLITISK HANDSAMING	FRAMDRIFT
Oppretting av prosjektorganisasjon			April 2006
Utarbeiding av planprogram	Møte i referansegruppe 9. mai 2006		Mai 2006
Møte i formannskapet		Vedtak i Formannskapet	Juni 2006
Annonsering om oppstart			Juni 2006
Offentleg ettersyn av planprogram	Ope møte. Møte Planforum		Juni 2006 - august 2006
Vedtak om planprogram		Vedtak i Formannskapet	September 2006
Utarbeiding av planforslag	Ope møte Møte med off. instansar, organisasjonar, interessegrupper, etc.		Januar 2007 - mai 2007
1. gongs handsaming av planforslag		Vedtak i Formannskapet	Mai 2007
Offentleg ettersyn av planforslag	Ope møte		Mai 2007 - august 2007
Handsaming av merknader / revisjon av planforslag	Prosjektgruppe		August 2007
2. gongs handsaming av planforslag		Vedtak i Formannskapet	September 2007
Godkjenning av kommunedelplan Leirvik		Vedtak i Kommunestyret	Oktober 2007





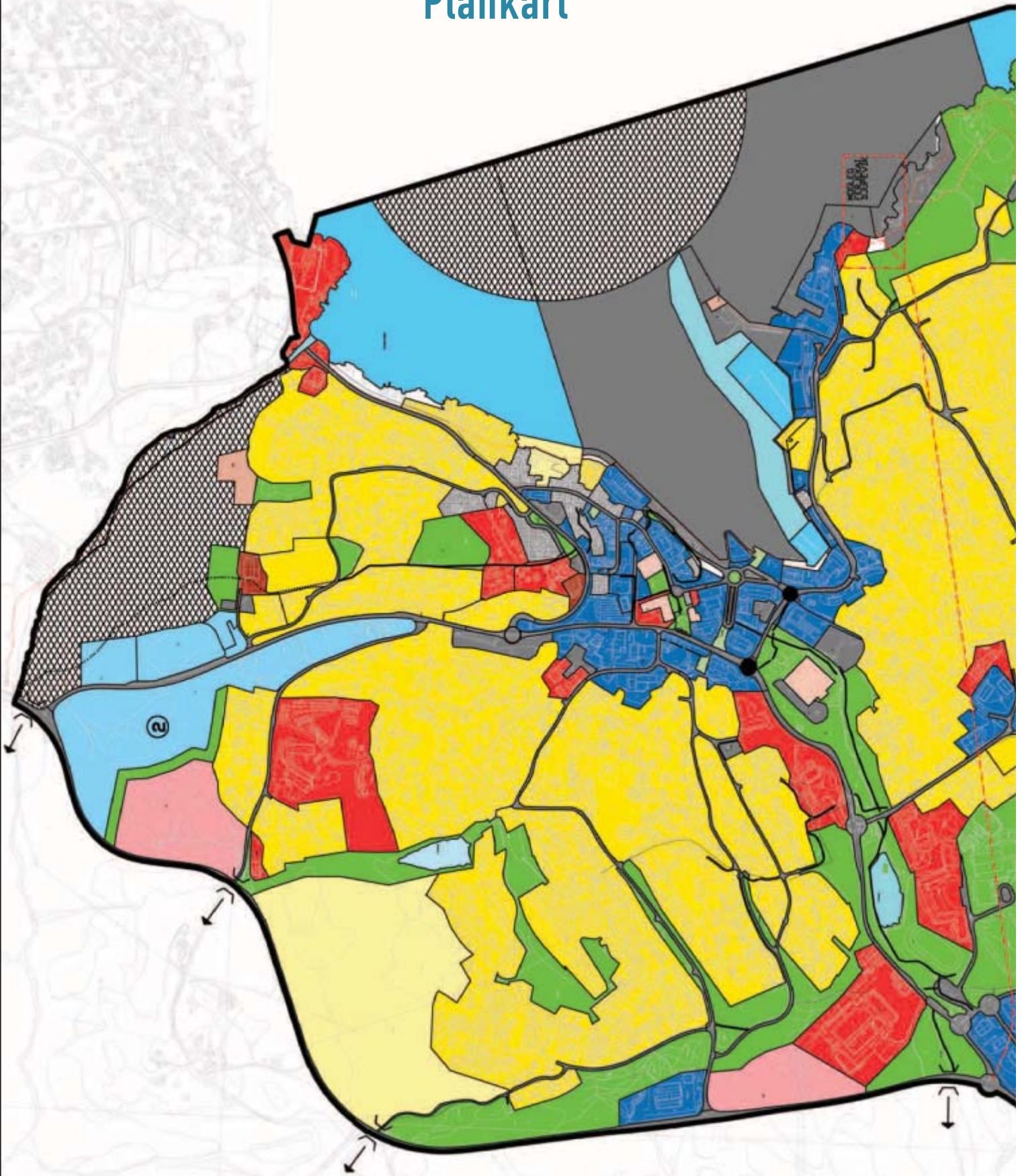
Vedlegg

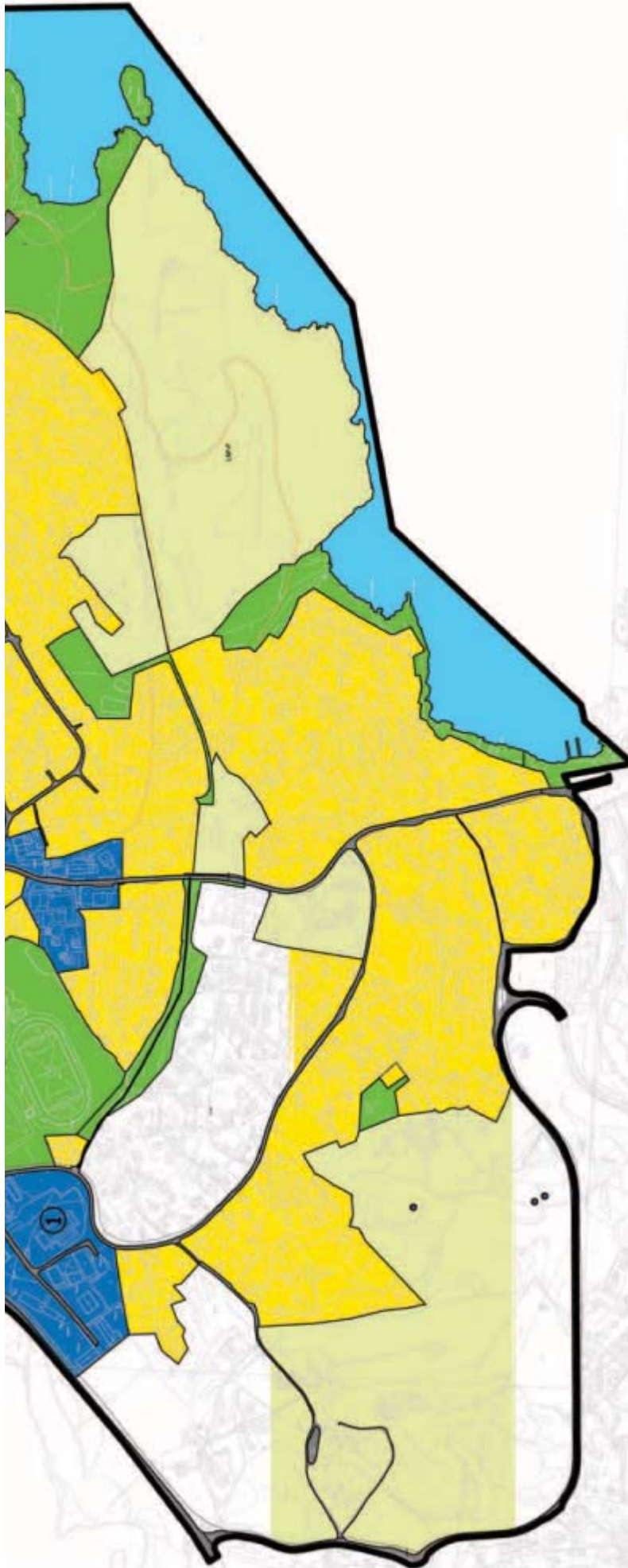
KOMMUNEDELPLAN LEIRVIK

- Vedlegg 1:** Plankart
- Vedlegg 2:** Føresegner og retningslinjer
- Vedlegg 3:** Oversikt over reguleringsplanar som utgår
- Vedlegg 4:** Matrise for alternativ lokalisering av bussterminal.
- Vedlegg 5:** Støysonekart RV 544 og E39



Vedlegg 1
Plankart





STORD KOMMUNE		KOMMUNEDELPLAN LEIRVIK	
1:10 000 A3		SAKS-	DATE
SAKSBEHANDLING IFLG. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN		NR.	
Revisjon			
Kommunestyre vedtak:			
3.gangs handsaming av plan			
Offenlig etterrøyn fra.....til.....			
2.gangs handsaming av plan			
Offenlig etterrøyn fra 4.juni til 14 august			
1.gangs handsaming av plan			
Vedtatt planprogram i det første utvalget for plansøker.			
Kunngjering av oppstart av planarbeidet			
PLAN UTARBEIDD AV:			
SAKSNR.		1200-10	
Akvator AS		Tlf.: 53 40 41 80	
Borgata 8		Fax: 53 40 41 80	
Postboks 743		firmapost@akvator.no	
5404 STORD		www.akvator.no	
Foretaksregisteret NO 883 532 872 MVA		REV: 13.09.07	

Byggeområder (PBL §20-4, 1.ledd nr. 1)	Minerale / Fremtidig	Minerale / Fremtidig	Minerale / Fremtidig	Minerale / Fremtidig
Byggeområder (PBL §20-4, 1.ledd nr. 1) Boligeområde (fittigeområde, konsentrert, blokkar) Områdde bygninger Erverv Friområde Parkering Kommunalt teknisk verkstøtst Annet byggeområde Anstøyningsformål	Linjesymboler Planens begrensning Grense for arealbruksområde Sjøkystlinje Gjerding Turveg Turvegstrøk Innløysing Innløysing til Punktsymboler Planlagt rundkjøring Eksisterende rundkjøring Undgang Veiag skiltet til høgskule	Områder for særskilt teck eller vev av sjø og vassdrag (PBL §20-4, 1.ledd nr. 5) Friomsområde i sjø og vassdrag Småbåthavn Verneområde for allmenn ferdsel -anordning for allmenn ferdsel Viktige ledd i kommunikasjonsystemet (PBL §20-4, 1.ledd nr. 6) Havn Vegareal Parkering Følgingsstrøk	Byggeområder (PBL §20-4, 1.ledd nr. 2) LNF-område uten bestemmelser om spredt bebyggelse (PBL §20-4, 1.ledd nr. 2) Områder som er båndlagt eller skal båndlegges (PBL §20-4, 1.ledd nr. 4) 470. Båndlegging etter PBL 490. Båndlegging etter annet lovverk Formålsområde	Legende for symbolsymboler Planens begrensning Grense for arealbruksområde Sjøkystlinje Gjerding Turveg Turvegstrøk Innløysing Innløysing til Punktsymboler Planlagt rundkjøring Eksisterende rundkjøring Undgang Veiag skiltet til høgskule



Vedlegg 2

Føresegner og retningslinjer

AVGRENSING AV PLANOMRÅDET OG AREALBRUKEN

Avgrensing av planområdet er vist på plankartet med plangrenser. Planområdet er delt i tre soner: planområdet, sentrum og sentrumskjeerne. Sentrumskjeerne er inndelt i 10 kvartal. Planen har felles føresegner og retningslinjer for byggeområde i heile planområdet, samt føresegner og retningslinjer for særskilte føremål.

Føresegnene er juridisk bindande rammer og er skrivne innramma og nummerert med romertal.

FØRESEGNER OG RETNINGSLINJER FOR BYGGJEOMRÅDE INNAN HEILE PLANOMRÅDET

Generelle plankrav

Føresegner

- I. Arbeid og tiltak som nemnt i plan- og bygningslova § 93 kan tillatast når byggegrenser, byggehøgder, volum og utforming er i samsvar med kommunedelplanen, og når krav til utarbeiding av regulerings- og utbyggingsplanar etter § 4 er oppfylt, jfr PBL § 20-4, a.
- II. Kommunedelplanen og føresegner og retningslinjer til denne gjeld framfor eldre reguleringsplanar når desse er i strid med kommunedelplanen.
- III. Kommunen kan krevja at utbygging ikkje vert sett i gang før det er etablert infrastrukturtiltak som kommunaltekniske anlegg, straumforsyning, trafikksikker tilkomst for køyrande, syklande og gåande, helse- og sosialtenester, skular og barnehagar, jf. PBL § 20-4, b.

Retningslinjer

- a) Tiltak som er i strid med føremål vist på plankartet, desse føresegnene eller gjeldande reguleringsplan, utløyser krav om utarbeiding av nye regulerings- eller utbyggingsplanar.
- b) Føresegner og retningslinjer i denne planen skal leggjast til grunn for arbeidet med regulerings- og utbyggingsplanar.
- c) I samband med plan- og byggesaker skal kommunen sine retningslinjer med omsyn til dokumentasjon følgjast. Planskildringa skal mellom anna gjera greie for korleis det planlagde området tek omsyn til omkringliggjande busetnad og miljø. Kommunen kan i enkelte tilhøve setje spesielle tilleggskrav til kva som må dokumenterast.

- d) Planutvalet kan etter handsaming gi dispensasjon frå føresegner i planen.

Bygg og anlegg

Føresegner

- I. Nye bygningar og anlegg, samt endring av eksisterande, skal utformast i samspel med omgjevnadene sin karakter og form. Bygningsformer, volum og materialval skal tilpassast omgjevnadene. Bygg og anlegg skal fremja gode gate- og byrom, og ta vare på eksisterande landskapsbilete.
- II. Alle nye tiltak i sentrum skal som ein del av reguleringsplanen syna tiltaket sin påverknad på kringliggjande område gjennom visualiseringsmodellar (3D).
- III. Kommunen kan pålegge tiltakshavar å regulere eit større område enn tiltakshavar skal byggje ut.
- IV. Mindre og mellombelse bygg som trafo, kioskar, brakker, busskur, etc. skal ikkje plasserast vilkårleg og synleg som eigne bygg eller konstruksjonar i sentrum. Dei skal inngå i andre bygg eller anlegg.
- V. 1. og 2. etasje i alle nybygg i sentrumskjeerna skal vera regulert til næring. Fasade mot gate skal fortrinnsvis leggjast til rette slik at 1.etasje kan ha publikumsretta verksemd.
- VI. Innafor sentrum kan næringsføremål kombinerast med bustadføremål etter nærare vurderingar i reguleringsplanar.
- VII. I prosjekt i sentrum der bustader er kombinert med anna verksemd skal bustadene ha eigen tilkomst.
- VIII. Nye bygg på kaiplan skal ha lågaste golvhøgd på kote + 2,5 m. Golvhøgd under dette må dokumentere avbøtande tiltak, til dømes tiltak for pumping av overvatn.
- IX. Utnyttingsgrad av tomt skal fastsetjast nærare i reguleringsplan eller utbyggingsplan.
- X. Regulerings- og utbyggingsplanar skal syna korleis landskap og vegetasjon er teken vare på og tilpassa ny utbygging.

Retningslinjer

- a) Leirvik sentrum er ramma inn av høgdedrag som i dag er delvis bebygd. Det bør søkjast å ta vare på dette landskapsmessige særpreget, og nye bygg og anlegg bør ikkje byggjast på høgdedrag eller andre eksponerte landskapsdrag.

- b) I større offentlege tiltak, eller tiltak som krev høg arkitektonisk kvalitet, bør det lysast ut arkitektkonkurranse som ein del av planprosessen.
- c) Alle 1. etasje i nybygg i sentrumskjerne, samt i næringsområde innafor planområdet, skal ha ein minimumshøgde på 4 m frå fortausnivå for å tillate næringsverksemd.
- d) Tak skal utformast som ein del av det arkitektoniske uttrykket for tiltaket.
- e) Det kan vera aktuelt med utbyggingsavtalar mellom kommunen og private tiltakshavarar med omsyn til teknisk infrastruktur. Dette må handsamast i kvart enkelt tilhøve.
- f) I delar av sentrumskjerna må bustader etablerast på næringa sine vilkår, som til dømes i samband med hamna, utestader og restaurantar. Bustadene må mellom anna vera støyisolert i høve til kringliggjande aktivitetar.

Byggjehøgder

A. SENTRUMSNÆRE BUSTADOMRÅDE

Føresegner

I dei områda der det ikkje er gjeldande reguleringsplanar som angir andre høgder, skal fylgjande maksimale gesimshøgde for nye bygg og anlegg gjerast gjeldande:

- I. Det kan i enkelte område tillatast å byggja inntil 9m (3 etg + loft/kjellar) gesimshøgde rekna frå gjennomsnittleg planert terrengnivå rundt bygningen. Reguleringsplan må framleggjast
- II. I visse område, eksempelvis langs innfartsåra rv 544 til Leirvik, kan talet på etasjar ytterlegare aukast. Her kan det gjevast løyve til både leilighetsbygg og einbustader. Reguleringsplan må framleggjast.

Retningslinjer

- a) Endelege byggjehøgder skal fastsetjast gjennom reguleringsplan.

B. SENTRUM OG SENTRUMSKJERNE

- BLANDA SENTRUMSFØREMÅL

Føresegner

Byggjehøgde er definert som gesimshøgde. Spesifisert etasjetal er retningsgjevande. Fylgjande maksimale gesimshøgder over gatenivå for nye bygg og anlegg skal gjerast gjeldande:

- I. Innafor kvartal 2, 3, 5 og 6 kan det byggjast inntil 22,5 m (5 etasjar + 1 inntrekk etasje) over gatenivå.
- II. Innafor kvartal 4 skal eksisterande bygg vera retningsgjevande med inntil 19 m (5 etasjar).
- III. Innafor kvartal 1 kan det byggjast inntil 15,5 m (4 etasjar).
- IV. Innafor kvartal 7 skal Post-bygget vera retningsgjevande på nedsida av Jens Hystadveg med inntil 15,5 m (4 etasjar). På oppsida av Jens Hystadveg kan det byggjast inntil 10 m (3 etasjar).
- V. Innafor kvartal 8 kan det byggjast inntil 15,5 m (4 etasjar).
- VI. Innafor kvartal 9 skal det i området mellom Molo og Thiisafabrikken kunna byggjast inntil 19 m (4 etasjar + 1 inntrekk etasje), frå og med Thiisafabrikken til og med Notahaugsbryggjo inntil 12,5 m (3 etasjar + loft), frå Notahaugsbryggjo til og med Sunnhordlandskaien inntil 8,5 m (2 etasjar), frå Sunnhordlandskaien til Leirvik Brygge inntil 12,5 m (3 etasjar + loft).



- VII. Innafor kvartal 10 skal forslag til reguleringsplan, vedteke sendt på høyring av forvaltningsstyret 07.06.2006, leggast til grunn for byggehøgder.
- VIII. Innafor kvartal 3 og 5 skal det for delar av kvartalet takast omsyn til verneinteresser ved ny utbygging.
- IX. Det kan vurderast ytterlegare to etasjar tilsvarande 7 m for 40 % av bygningsmassen i dei ulike kvartala, med unntak av kvartal 9. Slike prosjekt skal konsekvensutgreiast med omsyn til både bygningskroppen og eit relevant influensområde. Det skal dokumenterast at bygget si høgd bidreg til høg kvalitet med omsyn til fjernverknad, bustadmiljø, lokalklima og trafikktilhøve.

Retningslinjer

- a) Endelege byggehøgder skal fastsetjast gjennom reguleringsplan.
- b) Innafor kvartal 2 skal det utarbeidast ein samordna reguleringsplan for heile kvartalet.
- c) Gesimshøgd er rekna frå gatenivå. For kvartal 1 er grunnplan parkeringshus Amfi referansenivå, for kvartal 2 og 3 er Osen referansenivå, for kvartal 5 og 6 er Borggata referansenivå, for kvartal 7 er Torget referansenivå, for kvartal 4 og 8 er riksveg 544 referansenivå, for kvartal 9 er kaien referansenivå og for kvartal 10 er Hamnegata referansenivå.
- d) Med unntak av delar av kvartal 7 og kvartal 9, er utrekning av gesimshøgd basert på fylgjande formel: 1.etg 4 m + 2-6. etasjar à 3,5 m + tak 1 m
- e) Skisse som syner inndeling i kvartal i sentrum:

C. NÆRINGSOMRÅDE – BLANDA FØREMÅL

Næringsområde innafor planområdet er nummerert frå 1-2, sjå plankart.

Føresegner

Fylgjande maksimale gesimshøgder over gatenivå for nye bygg og anlegg gjerast gjeldande:

- I. Innafor område 1 Vabakkjen kan det byggjast inntil 15,5 m (4 etasjar).
- II. Innafor område 2 Sævegen kan det byggjast inntil 15,5 m (4 etasjar). På begge sider av Sævegen er reguleringsføremål næring kombinert med bustad.
- III. Det kan vurderast auka byggehøgder for 40 % av bygningsmassen i dei to næringsområda. Slike prosjekt skal konsekvensutgreiast med omsyn til både bygningskroppen og eit relevant influensområde. Det skal dokumenterast at bygget si høgd bidreg til høg kvalitet med omsyn til fjernverknad, bustadmiljø, lokalklima og trafikktilhøve.

Retningslinjer

- a) Innafor dei ulike områda er maks gesimshøgde definert. Sævegen er referansenivå. Det er i desse områda ynskjeleg med varierende byggehøgder.
- b) Det kan vurderast bustadføremål i dei øvste etasjane der dette er høveleg.
- c) Vidare utbygging i næringsområde skal leggja til rette for arealintensive næringer. Auka byggehøgd og intensiv utnytting av bruksareal er middel for å auka utnyttingsgrad og fortetting i sentrale sentrumsområde. Reguleringsplanar skal utgreie konsekvensar for bruk av areala, og syne bruksføremål og type verksemder som er planlagt.





Parkering

Føresegner

- I. Som del av søknad om nye tiltak, også endring av eksisterande bygg og anlegg, skal det utarbeidast ein parkeringsplan. Denne planen skal utreda det aktuelle tiltaket sitt behov for parkering for bilar, motorsyklar og sykklar, lokalisering av parkeringsplassane, eventuelle bruksordningar og moglege særskilte tilhøve som har tyding for valte løysing. PBL § 24-2, b.
- II. I sentrumsnære bustadområde skal det minst 1,0 p-plass på eigen grunn. For bustadprosjekt innan sentrumskjerna vert det kravd 1 p-plass for kvar bustadeining over 60m².
- III. I område for blanda sentrumsføremål forretning/kontor/service/bustad gjeld ingen krav til parkeringsplassar. For bustad over 60m² er det krav til ein 1 p-plass.
- IV. For større tiltak skal parkering som hovudregel løysast i egne anlegg på eigen grunn.
- V. Med grunnlag i ein parkeringsplan kan kommunen godkjenne at biloppstillingsplassane heilt eller delvis blir tilordna i rimeleg nærleik utanfor eigen eigedom. I slike tilfeller kan det krevjast at det vert lagt fram tinglyst leigeavtale som gjeld inntil alternative parkeringsplassar er etablert.
- VI. Utbyggjar kan kjøpa seg fri frå kravet om opparbeiding av parkeringsplassar etter nærare retningslinjer. Kommunen skal nytta slike frikjøpsmidlar til opparbeiding av offentlege parkeringsplassar.
- VII. For nye tiltak skal det setjast krav til antal handikap p-plassar. Minst 5 % av p-plassane skal vera HC- plass, og ikkje færre enn to.
- VIII. Parkering i sentrum skal skje i offentlege eller private fellesanlegg. Nye parkeringsplassar skal leggjast i bygg eller under gatenivå.
- IX. Parkeringsplassar skal høvesvis leggjast i nær tilknytning til tilkomstvegen, og bør skiljast frå leikeareal og gang- og sykkelveggar.
- X. Ved barnehagar/parkar skal det takast omsyn til hente- og bringeproblematikken. Det skal utarbeidast eigen plan som syner korleis dette er ivareteke.
- XI. Ved bustad, skule, forretning, arbeidsplass, kollektivterminalar og områder for fritidsaktivitetar skal det leggjast til rette for sykkelparkering. Parkeringsplassen bør ligge så tett opp til inngangen som mogleg, men ikkje slik at den hindrar gåande. Plasseringa bør vera slik at dei syklende leiast direkte ut på gang-/sykkel-vegnettet. Sykkelparkering anbefalast utført med overbygg.
- XII. Før ein utstedar ferdigattest skal fylgjande krav vera innfridd:
 - Det antal parkeringsplassar som skal opparbeidast på tomta, skal vera ferdig bygd
 - Eventuelle tinglyste avtalar må liggje føre
 - Eventuelle frikjøpsbeløp skal vera innbetalt

Retningslinjer

- a) Parkeringsnormer for Leirvik sentrum vil bli revidert i samband med kommunedelplanprosessen.
- b) Det kan vera aktuelt å vurdere krav til parkering til dømes i høve til omsorgsbustader.
- c) Besøksparkering er inkludert i parkeringsnormene.
- d) Bruk av frikjøpsordning skal vurderast i den enkelte regulerings-sak.



Uteareal

Føresegner

Arealkrav:

- I. Alle bustadeiningar skal ha tilgang til uteareal av tilstrekkeleg storleik og kvalitet. PBL § 20-4, 2.ledd, d.
- II. Offentlege areal (friområde, parkar og byrom). Offentlege areal skal vera tilgjengelege for innbyggjarane og vitjande. Areal skal utfylla den planlagde og den eksisterande busetnaden i området. Tilgjenge for alle må vektleggast.
- III. Felles areal (fellesområde for fleire bustader). Felles areal skal fyrst og fremst gi eit tilbod til den nye busetnaden. Det er viktig med eit godt samspel mellom felles areal og dei offentlege uteareala. Det skal vera minimum 50 m² slikt uteareal pr. bustadeining i frittliggjande bustadområde, 25 m² pr. bustadeining i konsentrert bustadområde og minimum 15 m² innan sentrumskjeerne.
- IV. Private areal (for den enkelte bustad). Private areal skal gi eit tilbod til den enkelte bustad, minimum 6 m² pr. bustadeining i konsentrert busetnad, minimum 50 m² pr. bustadeining i frittliggjande småhusområde. Tilkomst til privat uteareal skal vera trinnfri.
- V. Nye tiltak kan ikkje godkjennast for bruk før offentlege, fellesareal og private uteareal er opparbeida.
- VI. I områder der krav til felles areal kan vera vanskeleg å tilfredsstilla, kan det vera aktuelt med avtalar om frikjøp. Frikjøpsordningar må avtalast i kvart enkelt tilhøve, og kan vera i form av midlar til oppgradering av offentlege areal, eller konkret opparbeiding av nye offentlege areal.
- VII. Universell utforming skal vektleggast ved utarbeiding av alle type uteareal.

Retningslinjer

- a) Avvik frå standardkrav må handsamast i kvart enkelte tilhøve, men dispensasjon kan gjevast basert på ei totalvurdering.
- b) Felles areal skal fyrst og fremst vera eit tilbod til den nye busetnaden. Det skal likevel opnast for offentleg tilgjenge om areala ligg slik til at grensene mellom offentleg areal og felles areal er utdelege. Lågare krav til uteareal i samband med ei ønska foretting av byen gjer at det "private" rom vert noko avgrensa i høve til tidlegare. Tilhøve mellom ulike typar uteareal må utgreiast vidare gjennom reguleringsplanar for dei enkelte områda.
- c) Det bør utarbeidast ein rettleiar som definerer ulike kvalitetskrav til uteareal:
 - Universell utforming
 - Soltilhøve - lokalklima
 - Tryggleik/miljø
 - God opparbeiding og ferdigstilling
 - Krav til nærleik og utforming av leikeplassar

Miljø og tryggleik

Føresegner

- I. Miljøverndepartementet si retningsline T-1442 "Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging" skal gjelde for handsaming av støy i område som omfattast av utbyggingsplanar.
- II. Ved planlegging og bygging inn mot E39, riks- og fylkesveggar skal det liggja føre støyvurderingar i høve til gjeldande krav for både innan- og utandørs støy.
- III. I samsvar med kommuneplanen for Stord 2004-2015 skal det for nye byggeprosjekt over 500 kvm lagast eit energi- og effektbudsjett og greiast ut bruk av alternative energikjelder. For nye utbyggingsområde skal det greiast ut minst eitt alternativ ut over oppvarming av el-kraft. Ved renovering av bygg skal det leggast sterk vekt på å bruka fornybar alternativ energi.
- IV. Tryggleik og kriminalitetsførebyggjande tiltak skal vektleggast ved utforming av felles opphalds- og gangareal. Det skal sikrast god sosial kontroll, oversiktlege og godt belyste fysiske møteplassar.
- V. Det skal ved utarbeiding av alle reguleringsplanar gjennomførast ein risiko- og sårbarheitsanalyse som mellom anna vurderer risiko for naturskade, forureining, trafikku-lykker m.m med forslag til avbøtande tiltak for å unngå/reduera faren for skade.

Retningslinjer

- a) Støysonekart definerer soner med raud og gul markering. I gul sone skal det definerast krav om at avbøtande tiltak er på plass innan utbygginga er avslutta. I raud sone skal støvfølsame tiltak ikkje førekoma.
- b) Det vert vist til kommunen sin klima- og energiplan.

Universell utforming

Universell utforming er utforming av produkt, bygningar, transportmiddel og omgjevnadar på ein slik måte at dei kan brukast av alle menneske i så stor utstrekning som mogeleg, utan behov for spesiell tilpassing.

Føresegner

- I. Prinsippa for universell utforming skal liggja til grunn ved planlegging, byggesakshandsaming og opparbeiding av bygg (inkludert tilkomst og uteareal). Det skal i reguleringsplanar, utbyggingsplanar og byggeprosjekt gjerast greie for korleis ein har ivareteke omsynet til universell utforming.
- II. Nye vegar, gater og byrom skal ha universell utforming og sikre god og trygg tilgjenge for alle brukargrupper.
- III. I alle nye bustadprosjekt med meir enn 4 bueningar, skal minimum 2/3 av bueningane ha universell utforming.
- IV. Alle kollektivterminalar skal ha universell utforming.
- V. Alle nye publikumsretta bygg og bygg for ålmennytige føremål skal vera universelt utforma.

Retningslinjer

- a) Det vert vist til Fylkesdelplan for universell utforming.
- b) Det vert vist til rundskriv T-5/99 MD.
- c) Gang- og sykkelvegnett skal så langt mogleg vera universelt utforma. Strandpromenaden skal definere alternativ trase i område der universelt tilgjenge er vanskeleg.
- d) Tilkomst til privat og felles uteareal skal vera trinnfri.
- e) Tilkomst frå kjørbare veg til hovudinngang skal vera lett å finna, lett å bruka, vera utan hindre og tilrettelagt for orienterings- og bevegelseshemma for:
 - a. bustadbygg med felles inngang til 4 el fleire bustader
 - b. arbeidsbygning
 - c. bygg der publikum har tilgang

Kulturminnevern

Føresegner

- I. Utbyggingsområde skal utredast med omsyn til automatisk verna kulturminne i samsvar med undersøkingsplikta etter § 9 i Kulturminneloven. Føresegner og tiltak for vern skal avklarast på reguleringsplannivå.
- II. Kulturminne og kulturmiljø skal vera ein integrert del av all areal-, miljø- og ressursplanlegging i kommunen i samsvar med PBL § 19.
- III. Alle tiltak med nye og varige inngrep i sjøbotn skal vurderast i høve til marine kulturminne.
- IV. Verneverdige bygningar skal bevarast og haldast vedlike i samsvar med gjeldande antikvariske retningslinjer.
- V. Kommunen sine retningslinjer for tiltak innan spesialområde skal leggjast til grunn ved regulering.
- VI. Verna og freda bygningar og bygningsmiljø skal så langt mogleg leggjast til rette for alle brukargrupper.
- VII. Forslag til bygningsverneplan for Stord er, med nokre unntak, lagt til grunn for val av område som er bandlagt til vern i påvente av reguleringsplan. Jfr. Regulering til vern etter PBL § 25-6.
- VIII. I samband med utbygging i tilknytning til Kulturhuset og Rådhuset skal nye tiltak tilpassast eksisterande bygg med omsyn til verneverdi.

Retningslinjer

- a) Planar som ikkje har tilfredsstillande dokumentasjon om kulturminne og kulturmiljø kan returnerast for utfyllande dokumentasjon, jfr Fylkesdelplan for Kulturminne.
- b) Det vert vist til forslag til kommunedelplan for kulturminne og kulturmiljø, samt forslag til plan for bygningsvern av 05.2003. Kommunedelplan for kulturminne og kulturmiljø skal vera retningsgjevande for utvikling innan område som er definert som verneverdige i planen.
- c) Nye bygg skal lokaliserast og utformast slik at eksisterande verneverdige bygg ikkje vert skadelidande. Det skal takast omsyn til dei verna bygga ved dimensjonering, ved val av tak- og hovudform, materialbruk og fargeval. Nybygg kan likevel spegla moderne material- og bygningsteknikk.
- d) Ved handsaming av byggesaker for verneverdige bygg skal det liggje føre dokumentasjon som gjev grunnlag for å kunna vurdere om samspelet mellom nye tiltak og verneverdig bygningssmasse tek omsyn til dei historiske verdiane.
- e) Verneverdige bygg og miljø i område som ikkje er regulert, skal regulerast til spesialområde vern.



FØRESEGNER OG RETNINGSLINER FOR ANDRE OMRÅDEFØREMÅL

Frrområde – parkar/torg/grøntområde

Føresegner

- I. I parkar og frrområde skal det ikkje tillatast oppføring av bygg eller anlegg som er til hinder for området sin bruk som rekreasjonsområde og frrområde. Bokstav B?
- II. Frrområde skal ha uhindra tilkomst for ålmenta.
- III. Det skal sikrast samanhengande grønstrukturar gjennom planområdet. Dette gjeld særleg innan sentrumskjerna og overgangane ut mot kringliggjande frrområde og friluftsområde.
- IV. Det skal tilretteleggast slik at frrområde er tilgjengelege for alle brukargrupper.
- V. Karaktertrekka i landskapet skal i størst mogleg grad takast vare på med omsyn til rekreasjonsverdi, fleirbruk og grønstruktur inntil tettstaden Leirvik.
- VI. Det er høve til skogdrift. Føresegner og restriksjonar for enkeltområde kan utarbeidast særskilt.

Retningslinjer

- a) Det skal takast omsyn til grønstruktur inkludert biologisk mangfald i all planlegging og byggesakshandsaming, og det skal dokumenterast korleis grønstrukturen blir ivareteke.
- b) Parkområde, torg og byrom skal takast vare på og vidareutviklast som samanhengande attraktive og trygge rekreasjonsområde med godt tilgjenge for alle.
- c) Områda skal utviklast slik at dei fremjar dei identitets- skapande trekka ved byen.
- d) Parkar og byrom skal utformast etter fastsett formingsrettleiar for uteareal i sentrum. Formgjeving og materialkvalitet skal ha eit langsiktig perspektiv, og ta omsyn til alle brukargrupper.
- e) Torget skal ryddast kvar dag etter bruk. Retningslinjer for torg- handel skal reviderast.

Landbruks-, natur- og friluftsområde (LNF område)

Føresegner

- I. Innafor LNF-områda er det i samsvar med PBL § 20, 2.ledd, c og e, ikkje tillete med spreitt utbygging av bustader, hytter eller næringsbygg som ikkje er tilknytt stadbunden næring.

Retningslinjer

- a) For nye byggjetiltak på gardsbruk i aktiv drift, skal tiltaket vera knytt til produksjonen på garden eller den trongen garden har for varer eller tenester.
- b) Tiltaket skal plasserast med omsyn til friluftsinteresser, natur- eller kulturlandskap, og skal tilpassast lokal bygge- skikk.
- c) Uheldig omdisponering eller fragmentering av landbruks- område skal unngåast, og omdisponering av areal til anna føremål bør skje gjennom overordna arealplanlegging.
- d) Natur- og friluftsinteresser skal utredast og vektleggast i samsvar med kap. 4.1 Frrområde.



Gang- og sykkelvegen Strandpromenaden

Føresegner

- I. Strandpromenaden skal opparbeidast som ein miljøskapande og samanhengande gang- og sykkelveg gjennom sentrumsområdet.
- II. Strandpromenaden skal leggjast til rette for alle brukargrupper. I område der det av ulike grunnar ikkje kan leggjast til rette for universell utforming, skal ein søkje å definere alternative trasèval.
- III. Strandpromenaden skal sikre tilkomst til strandsona, tilkomst til naturområde og ålment tilgjengelege grøntområde.
- IV. Strandpromenaden skal innarbeidast i nye reguleringsplanar der denne ikkje allereie er innarbeida.

Retningslinjer

- a) Det er ei målsetjing å leggje til rette for ein samanhengande turveg frå Sponavik til Møllebrua, og vidare langs Frugardselva til Ådlandsvatnet. Vidare turveg frå Møllebrua langs Frugardselva til Ådlandsvatnet har fleire moglege trasear som skal vurderast og innarbeidast i reguleringsplanar for området. Det same gjeld for strekninga frå Moloen til Sponavik og Gullberg.
- b) Det vert vist til eigen rapport for strandpromenaden som definerer trasè og tiltak.
- c) Heile turløypa må vera tilgjengeleg. Grad av tilrettelegging må likevel vurderast opp mot naturgevrne høve.
- d) Forståeleg informasjon og merking skal vera tilrettelagt også for synshemma. Symbolbruk skal nyttast av omsyn til kognitivt funksjonshemma.
- e) Turvegen skal vera trygg å gå, slik at det ikkje oppstår fare.
- f) Turvegen skal vera lett å bruka. Dette prinsippet kan koma i konflikt med ideen om trimløype og utfordrande turveg. Løysinga kan vera alternative trasear for ulik vanskeleggrad.
- g) Hovudløpa må vera merka særskilt.
- h) Det skal vera tilstrekkeleg plass for passering av to rullestolar, og nok plass til rasteplass eller møte/snuplassar.

Trafikkområde

Føresegner

- I. Bruk av trafikkareal skal avklarast og opparbeidast etter gjeldande reguleringsplanar eller gjennom reguleringsplan eller byggeplan for nye byggjetiltak.
- II. Hovudvegnett gjennom planområdet skal utformast med prioritet for dei gåande og syklande, og for kollektivtrafikken.
- III. Gang- og sykkelvegar skal utformast med eins standard, og med høg kvalitet med omsyn til tryggleik og tilgjenge. Materialval og utforming skal spesielt leggjast vekt på med omsyn til universell utforming.
- IV. Før større utbyggingar finn stad, skal det vurderast om trafikkøysingane er tilfredsstillande i høve til den samla utbygginga som kommunedelplanen opnar for.

Retningslinjer

- a) Fartsgrense på riksveg 544 gjennom planområdet bør setjast til 40 km/t.
- b) Fartsgrense på miljøgate gjennom sentrum frå rundkøyring ved Backertunet til ny rundkøyring ved Skrivarvegen bør setjast til 30 km/t.
- c) Planen syner alternativ miljøtunnel trasè for Skrivarvegen, samt mogleg miljøtunnel i området Vikastemmo/Vabakkjen.





Vedlegg 3

Regulerings- utbyggingsplanar som utgår

Reguleringsplanar som skal opphevast	Plannavn	Vedteken
R-012-000	Leirvik del I, Nord	12.11.1976
R-013-000	Leirvik del II, Sentrum	12.11.1976
R-013-G00	Leirvik del II, Torget	11.03.1985
R-014-000	Leirvik del III, Sør	11.12.1976
R-014-A00	Leirvik del III, Tressmyro	30.06.1982

Utbyggingsplanar som skal opphevast	Plannavn	Vedteken
U-013-A00	R.14 - Osen - Torget	26.01.1978
U-013-B00	Prestlio	06.11.1980
U-013-E00	Torget/ Borggata/ Jens Hystadvegen	12.06.1980
U-013-001	Osenkvartalet	26.01.1995
U-014-B00	Evjo	17.07.1978



Vedlegg 4

Matrise for alternativ lokalisering av bussterminal

Vurderingskriterium	Alternativ i sentrum		
	Kaien/ eksisterende bussterminal	Bandadals- kvartalet	Parkeringsplassen i Sæ
Nærleik til sentrum	Svært sentralt i høve til sentrumskjernen.	Svært sentralt i høve til sentrumskjernen. Må ha busstopp på kaien for korrespondanse mot båt.	Akseptabel gangavstand til sentrum. Må ha busstopp på kaien for korrespondanse mot båt.
Tilkomst	Mindre god tilkomst frå RV 544 via Hamnegata og rundkøyringar	God tilkomst frå RV 544.	God tilkomst frå RV 544.
Båt -buss korrespondanse	Synleg frå båt -terminal, kort avstand	Ikkje synleg frå båt -terminal, kort avstand. Busstopp på kaien.	Lang avstand og ikkje synleg frå båt -terminal. Busstopp på kaien.
Tal bussar	Plass til 9 bussar på eksisterande areal.	Plass til 12 bussar + 3 bussar på kaien. Rekkjeoppstilling	Plass til 12 bussar + 3 på kaien
Arealbruk	Eksisterande areal for lite, kan fylle ut i sjø og har då plass til 14 bussar. Ønskeleg med andre føremål på same arealet (byrom, bygg)	Nyttar arealet frå Bandadalen til og med parkeringsplass føre Teknisk etat. Krev buss-stopp på kaien.	For lite areal på eks parkeringsplass, krev ekspropriering av eigedomar. Krev buss-stopp på kaien.
Kombinasjonar med anna arealbruk	Mogleg med bygg over delar av terminalen til næring/bustad	Mogleg med bygg over delar av terminalen til næring/bustad, samt parkeringsareal i underetasje.	Mogleg med bygg over delar av terminalen til parkering eller næring/bustad.
Moglege areal for utviding	Ja - i sjø	Nei	Nei
Eigarstruktur areal	Kommunen eig eksisterande areal.	Kommunen eig arealet forutan Ritlandseigedomen.	Kommunen eig eksisterande parkeringsplass.
Universell utforming	Dårleg tilettagt på eksisterande areal.	Universelt utforming er mogleg.	Universelt utforming er mogleg.
Estetikk	Bussterminal som fasade mot sjø kan vera uheldig.	Avheng av utbygging/utforming	Avheng av utbygging/utforming
Trafikale utfordringar/ miljø	All busstrafikk må via Hamnegata noko som gir ekstra trafikbelastning i sentrum. Dårleg plass for parkeringsplassar for av- og påstiging. Lang avstand til drosje.	Krev ny rundkøyring noko som vil vera barriere for gåande og syklende. Kort avstand til drosje. God løysing for parkeringsplassar for av- og påstiging.	Krev to nye rundkøyringar, og evt. omlegging av riksveg. Kan kombinast med Skrivarvegen i miljøtunnel. God løysing for parkeringsplassar for av- og påstiging. Lang avstand til drosje.
Kostnader (ekskl. grunnavståing, erstatningar)	Ca. 8 mill. Kr.	Ca. 12 mill. Kr.	Ca. 12 mill. Kr.
Andre kommentarar	Eksisterande kaiareal er for lite. Utfylling i sjø vil redusera storleiken på gjestehamna.	Kort avstand frå RV544, men alternativet aukar den trafikale barrieren mellom sentrum og vestsida av riksvegen.	Alternativet er lite aktuelt pga for store inngrep i eigedomar. Samstundes ligg området så langt frå sentrum at det er "for langt å gå - for kort å ta drosje".



Alternativ utanfor sentrum

Snøggåtkaien	Øvre Sæ mot E39/Trongaste	Vabakkjen	Heiane
Svært sentralt i høve til sentrumskjernen.	Lite sentralt i høve til sentrum. Må ha utvida busstopp i sentrum - to alternativ.	Lite sentralt i høve til sentrum. Må ha utvida busstopp i sentrum - to alternativ.	Lite sentralt i høve til sentrum. Må ha utvida busstopp i sentrum - to alternativ.
Mindre god tilkomst frå RV 544 via Hamnegata og rundkøyringar. Bør kanalisera gjennom Osen.	God tilkomst frå RV 544 og E39	God tilkomst frå RV 544 og E39	God tilkomst frå E39
Samanfallande med båt - terminal	Lang avstand og ikkje synleg frå båt - terminal	Lang avstand og ikkje synleg frå båt - terminal	Lang avstand og ikkje synleg frå båt - terminal
Plass til 12 bussar	Plass til ønskeleg tal bussar (15 - 20). Busstopp i sentrum	Plass til ønskeleg tal bussar (15 - 20). Busstopp i sentrum	Plass til ønskeleg tal bussar (15 - 20). Busstopp i sentrum
Krev utfylling i sjø og ny kaifront.	Lettare tilgang til areal som i dag ikkje er utnytta.	Bussterminal på dette området krev endring i gjeldande arealbruk. Området kan vera tenleg til anna føremål som td. utvidingsareal for skular og idrett.	Lite areal tilgjengeleg på Heiane, men det er mogeleg at nytt område på Heiane vest kan vera aktuelt.
Mogleg med bygg over delar av terminalen. Utfylling i sjø gir ledig areal til utnytting.	Mogleg med næringsbygg over delar av terminalen.	Mogleg med næringsbygg over delar av terminalen.	Mogleg med næringsbygg over delar av terminalen.
Ja - i sjø	Ja	Avgrensa	Avgrensa (?)
Kommunen eig eksisterande areal.	Området eigd av privatpersonar.	Vegvesenet eig aktuelt område.	Nytt næringsområde vil verta eigd av kommunen.
Universelt utforming er mogeleg.	Universelt utforming er mogeleg.	Universelt utforming er mogeleg.	Universelt utforming er mogeleg.
Nytt felles terminalbygg som fasade mot sjø. Opprusting av eksisterande gateløp.	Kan bidra til meir urban innfartsåre til sentrum	Avheng av utbygging/utforming	Avheng av utbygging/utforming
All busstrafikk må via Hamnegata noko som gir ekstra trafikkbelastning i sentrum. God løysing for parkeringsplassar for av- og påstiging (parkeringshus under Torget). Kort avstand til drosje.	Kort avkjøring frå E39. Mogeleg å finna gode trafikale løysingar. God løysing for parkeringsplassar for av- og påstiging. Eigen løysing for drosjar.	Kort avkjøring frå E 39, men dette skjer i det høgst belasta krysset i kommunen. Mange gåande og syklande på veg til skule og idrett. Kan fjerne eksisterande busstopp på Vabakkjen. God løysing for parkeringsplassar for av- og påstiging. Eigen løysing for drosjar.	Kort avstand frå E39. Mogeleg å finna gode trafikale løysingar. God løysing for parkeringsplassar for av- og påstiging. Eigen løysing for drosjar.
Ca. 40 mill. Kr.	Ca. 15 mill. Kr. + Ca. 5 mill. Kr. for busstopp i sentrum	Ca. 8 mill. Kr. + Ca. 5 mill. Kr. for busstopp i sentrum	Ca. 15 mill. Kr. + Ca. 5 mill. Kr. for busstopp i sentrum
Strammar opp gateløp, betre tilkomst til bustadområde. Nær parkeringsanlegg under Torget/Fokus. Alternativ bruk av arealet enkel seinare.	Lettast tilgjengeleg areal, men krev bussar i skytteltrafikk frå sentrum til terminal. Alternativet styrkjer Leirvik nord.	Alternativet føreset flytting av Vegstasjonen. Området har høg bussaktivitet frå før (skular og idrett). Skyttelbussar	Alternativet vil styrkja Heiane i høve til Leirvik. Skyttelbussar



Alternativ lokalisering av bussterminal – vektlegging

Vurderingskriterium	Alternativ i sentrum				Alternativ utanfor sentrum		
	Kaien/eksisterande bussterminal	Banda-dals-kvar-talet	Parkerings-plassen i Sæ	Snøgg-båtkaien	Øvre Sæ mot E39/Trongaste	Va-bakkjen	Heiane
Nærleik til sentrum	+++	+++	-	+++	--	--	---
Tilkomst	--	+	+	---	+++	+	++
Båt -buss korrespondanse	++	+	-	+++	--	--	---
Tal bussar	---	--	--	--	+++	++	+++
Arealbruk	---	+	-	---	+++	---	+++
Kombinasjonar med anna arealbruk	++	++	++	++	++	++	++
Moglege areal for utviding	---	--	--	--	+++	+	+++
Eigarstruktur areal	+++	-	---	+++	+++	--	++
Universell utforming	--	+	++	++	+++	++	+++
Estetikk	---	++	++	--	+++	+++	+++
Trafikale utfordringar/ miljø	---	+	+	---	+++	-	++
Kostnader (ekskl. grunnavståing, erstatningar)	+	+	-	---	++	+	++
Andre kommentarar	---	+	--	+	++	-	--
Sum	11-	9+	5-	4-	26+	1+	17+



Vedlegg 5

Støysonekart RV 544 og E39

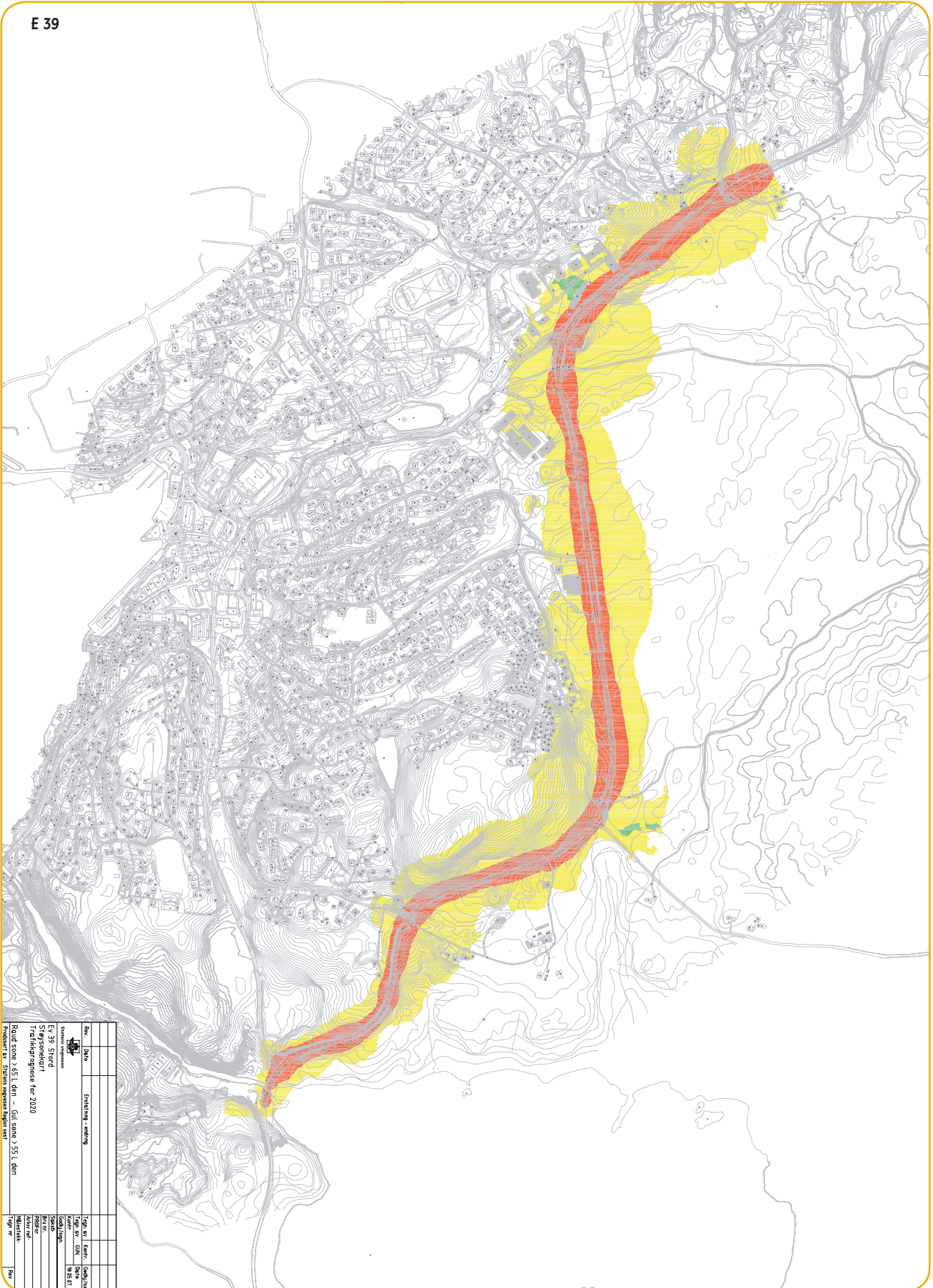
STØYSONEKARTLEGGING

Statens vegvesen har gjennomført ei støysonekartlegging over dei delar av RV 544 og E 39 som påverkar planområdet for kommunedelplanen.

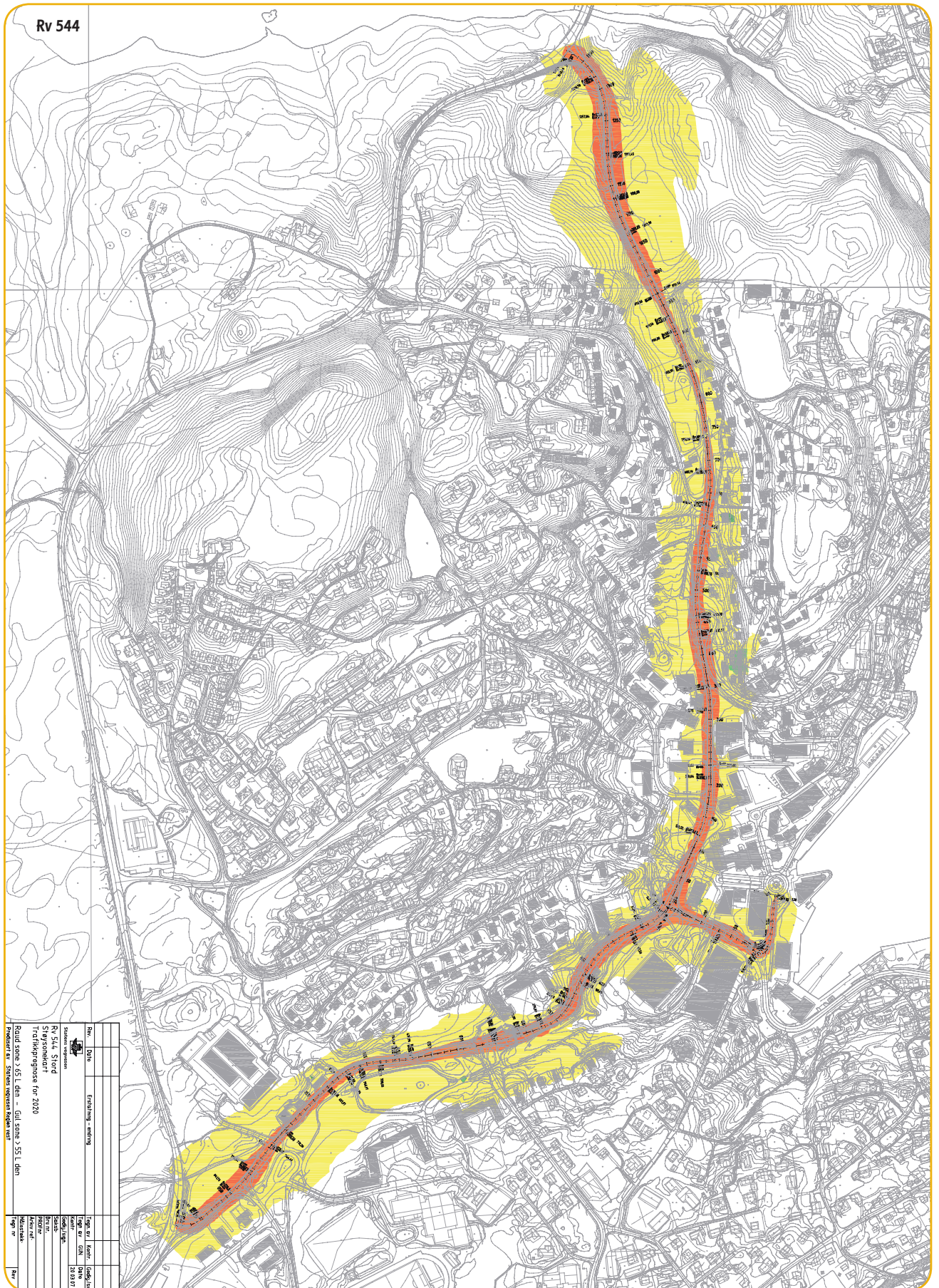
Karta syner i kva grad dei ulike områda langs vegane er påverka av støy frå trafikken, og er såleis delt inn i raude og gule soner. Raude soner, nærast støykjelda, definerer område som ikkje er eigna til støyfølsame bruksføremål, og etablering av nye støyfølsame tiltak skal unngåast. Gul sone er ei vurderingssone, der støyfølsame bruksføremål kan førast opp om avbøtande tiltak gir tilfredsstillande støytilhøve.



E 39



Plan	2019	Forvaltning - utvalg	
Systemnummer			
E 39 Stord			
Statistikk			
17.01.2019			
Revidert 2019 > 2018 - Gull 2019 > 2018			
Prosjekt nr. 2019/01/01			
Plan			
Statistikk			
17.01.2019			
Revidert 2019 > 2018 - Gull 2019 > 2018			
Prosjekt nr. 2019/01/01			





Stord kommune
Postboks 304, 5402 Stord
Telefon 53 49 66 00
Telefax 53 49 66 01
E-post: post@stord.kommune.no

www.stord.kommune.no

